



2026. 10.

국회예산정책처 | 예산안 분석

2027년도 예산안 위원회별 분석

[국토교통위원회]



국회예산정책처
NATIONAL ASSEMBLY BUDGET OFFICE

2027년도 예산안
위원회별 분석

예산안분석시리즈 IV

2027년도 예산안 위원회별 분석

총괄 | 임명현 예산분석실장

기획·조정 | 전용수 사업평가심의관
서재만 예산분석총괄과장
이상은 산업예산분석과장
권순영 사회예산분석과장
이종구 행정예산분석과장
변재연 경제산업사업평가과장
임길한 사회행정사업평가과장
이유주 공공기관평가과장

작성 | 현서린 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.

예산안분석시리즈 IV

2027년도 예산안 위원회별 분석

【 국토교통위원회 】

2026. 10.

이 보고서는 「국회법」 제22조의2 및 「국회예산정책처법」 제3조에 따라 국회의원의 의정 활동을 지원하기 위하여, 국회예산정책처 보고서발간심의위원회의 심의(2026. 10. 26.)를 거쳐 발간되었습니다.

발 간 사

정부는 지난 9월 3일 총수입 880.8조원, 총지출 820.9조원 규모의 2027년도 예산안을 국회에 제출하였습니다. 정부는 잠재성장률 반등과 성장 성과의 확산에 중점을 두고, 총지출 증가율을 '26년 8.1%에서 '27년 12.8%로 대폭 상향하는 등 역대 최대 규모의 재정투자를 통해 성장주도형 재정 선순환 구조를 안착시키겠다고 설명하고 있습니다.

반도체 호황 등에 힘입어 내년 국세수입이 올해 본예산 대비 194.2조원(49.8%) 증가한 584.4조원으로 편성된 가운데, 내년도 예산안은 158.5조원 규모의 추가세수를 주요 재원으로 미래대응기금을 신설하고 청년, 성장동력, 지방, 교육·인재 4대 분야에 45.4조원을 투자하는 등 재정운용 방식에 큰 변화를 담고 있습니다. 이에 따라 관리재정수지와 GDP 대비 국가채무 비율은 개선될 것으로 전망되나, 세수 전망의 불확실성과 신설 기금의 운용 방식 및 국회 통제 장치의 적정성 등에 대한 논의도 제기되고 있습니다. 한정된 재원이 보다 효율적으로 활용될 수 있도록 예산안의 적정성과 효과성을 심의하는 국회의 역할이 그 어느 때보다도 중요한 시점입니다.

이에 국회예산정책처는 2027년도 예산안에 대한 국회 심의를 지원하기 위하여 「2027년도 예산안 분석시리즈」를 발간하였습니다. 이번 시리즈는 「총량 분석」, 「분야별 재원 배분 분석」, 「총괄 분석」 3권, 「위원회별 분석」 12권, 「결산 연계 2027년도 예산안 분석」, 「성인지 예산서 분석」, 「온실가스감축인지 예산서 분석」 등 총 20권으로 구성되며, 특히 미래대응기금 등 재정제도 개편 및 3대 메가프로젝트·청년 성장단계별 종합지원 등 정부 정책에 대한 총괄 분석을 통하여 의정활동을 보다 심도 깊게 지원하고자 노력하였습니다.

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

국토교통위원회

[국토교통부]

I. 예산안 개요 / 1

- 1. 현 황 1
- 2. 예산안의 주요 특징 6
- 3. 신규사업 및 주요 증액사업 8

II. 주요 사업 분석 / 21

〈일반회계〉

- 1. 건축안전 사업 관련 검토 21
 - 1-1. 공동주택 화재안전성능보강 사업: 참여 독려 및 유사 설비 보급사업과의 연계 필요 · 22
 - 1-2. 공장·창고 화재안전 실태조사의 조사방식 차등화 및 조사결과 연계 방안 마련 필요 30
- 2. 제로에너지건축 신산업 육성: 의무화 확대를 고려한 내역사업 간 예산 조정
및 비목 전환 등 필요 36
- 3. 빈 건축물 정비지원 사업: 제정법에 따른 예산 통합시 집행소요 면밀 검토 필요 ... 43
- 4. 거점특화 원도심 복합재생 시범사업: 시범사업 과정에서 사업경과 환류 등
적정한 중간검토 실시 필요 50
- 5. 건설 불법하도급 신고포상금 사업: 포상금 계획액의 적정성 검토 및 면밀한
집행계획 마련 필요 56
- 6. 지역 접근성을 고려한 사용후 배터리 성능평가 장비 도입 필요 64

〈교통시설특별회계〉

7. 통합 재정사업 성과평가에 따른 도로 안전 관련 사업의 지출구조조정 적정성 검토 필요	71
7-1. 도로안전 및 환경개선(총액) 사업의 통합재정사업 성과평가 취지 미반영	74
7-2. 도로유지보수 사업의 감액 규모 부적정	78
8. 일반공항시설관리 사업의 철저한 사업계획·집행관리 필요	82
9. 신공항건설 사업의 조속한 정상화 노력 필요	86
10. 공항소음대책 사업의 적정 재원확보방안 마련 필요	92
11. 드론 관련 신규 사업 분석	98
11-1. 국가 A드론 훈련센터 구축 사업 분석	100
11-2. 차세대 드론기술 핵심인재 양성 사업 분석	104
12. 일반택시 운송사업자 부가가치세 경감 조세특례 재정지출 전환 관련 분석	108
12-1. 택시감차촉진지원 예산 감액 조정 필요	110
12-2. 택시운수종사자 복지기금 재원 조성 방식의 재정지출 전환 검토 필요	116
13. 수소충전 설비 규모에 부합하는 수소차 보급 노력 병행 필요	120
14. 대중교통비 환급 지원 사업의 문제점	124
15. 관광중심 대중교통체계 구축 지원 사업 분석	135
16. 특별교통수단 법정 의무도입 수량을 고려한 예산 조정 필요	138
17. 국가철도공단 출연 철도건설사업의 반복적인 이월 문제	144

〈지역균형발전특별회계〉

18. 개발부담금 징수 및 관리: 개발부담금 과오납금 반환 처리기준 마련 및 반환액 관리 필요	153
19. 부처연계형 노후산단개발: 집행실적 고려한 예산 편성 및 계획수립비 관리 필요 ..	158

CONTENTS

20. 스마트시티확산사업(지원): 국비 편성규모 및 통합재정사업 성과평가 환류방식의 적정성 검토 필요	166
21. 광역 BRT 구축 사업의 철저한 사업관리 노력 필요	173

〈미래대응기금〉

22. 공적주택 공급 등 주거지원 사업 검토	177
22-1. 공적주택 공급 사업의 미래대응기금 신설·이관 적절성 검토 필요	183
22-2. 보편형 매입임대 등: 사업계획의 면밀한 수립을 통한 사업간 정합성, 보완성 확보 필요	188
23. CO.AX 프로젝트(국토부) 사업: 단계적 추진체계에 따른 과제 선정 및 사업 소요예산의 산정 필요	194
24. 도심항공교통(UAM) 서비스 상용화 시범사업의 사업계획 타당성·적정성 검토 필요 ...	200

〈주택도시기금〉

25. 보편형 건설임대(출·용자) 사업: 예산 편성 규모의 적정성 검토 필요	209
26. 통합공공임대(용·출자): 모듈러주택의 공급 확대를 위한 사업 관리 필요 ...	215
27. 이차보전 확대에 따른 중장기 재정부담을 고려한 직접용자·이차보전 배분기준 마련 필요	221

〈공 통〉

28. 자율주행 상용화 관련 사업 종합 분석	229
28-1. 교통취약지역·시간대 무인 수요응답형 교통 지원 사업 분석	231
28-2. 충청권 자율주행 모빌리티 고도화 사업(초광역) 분석	237
28-3. 자율주행 실증도시 조성(국토부) 사업 분석	242

[행정중심복합도시건설청]

I. 예산안 개요 / 251

- 1. 현 황 251
- 2. 예산안의 주요 특징 255
- 3. 신규사업 및 주요 증액사업 257

II. 주요 사업 분석 / 259

〈행정중심복합도시건설청특별회계〉

- 1. 정부 세종 신청사 건립: 집행가능성 고려한 예산 규모 설정 필요 259
- 2. 대통령세종집무실 건립: 착공일정과 공정관리 철저 필요 264
- 3. 국회세종의사당 건립: 타당성재조사 결과를 고려한 사업추진일정 검토 필요 .. 268

[새만금개발청]

I. 예산안 개요 / 275

- 1. 현 황 275
- 2. 예산안의 주요 특징 277
- 3. 신규사업 및 주요 증액사업 278

II. 주요 사업 분석 / 280

〈일반회계〉

- 1. 새만금 첨단 교통서비스 도입·운영 사업 분석 280



국토교통부

1

현황

가. 총수입 · 총지출

국토교통부 소관 2027년도 예산안 및 기금운용계획안(이하 “예산안”)은 일반회계, 3개 특별회계(교통시설특별회계, 혁신도시건설특별회계, 지역균형발전특별회계) 및 2개 기금(자동차사고피해지원기금, 주택도시기금)으로 구성된다.

국토교통부 소관 2027년도 예산안 총수입은 21조 1,606억원으로 전년 추경예산 대비 6조 7,245억원(△24.1%) 감소하였다. 회계·기금별로는 일반회계 2,612억원, 교통시설특별회계 8,518억원, 혁신도시건설특별회계 21억원, 지역균형발전특별회계 6,651억원, 자동차사고피해지원기금 586억원, 주택도시기금 19조 3,217억원이다.

[2027년도 예산안 국토교통부 소관 총수입]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
예 산	1,536,248	2,974,637	2,974,637	1,780,245	△1,194,392	△40.2
- 일반회계	232,701	243,957	243,957	261,194	17,237	7.1
- 교통시설특별회계	731,676	1,953,901	1,953,901	851,772	△1,102,129	△56.4
- 에너지및자원사업특별회계	78	792	792	-	순감	순감
- 혁신도시건설특별회계	22,135	158,406	158,406	2,143	△156,263	△98.6
- 지역균형발전특별회계	549,658	617,581	617,581	665,136	47,555	7.7
기 금	17,975,084	24,910,548	24,910,548	19,380,393	△5,530,155	△22.2
- 자동차사고피해지원기금	42,638	45,300	45,300	58,644	13,344	29.5
- 주택도시기금	17,932,445	24,865,248	24,865,248	19,321,749	△5,543,499	△22.3
합 계	19,511,311	27,885,185	27,885,185	21,160,638	△6,724,547	△24.1

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준, 기금은 각각 2026년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

2) 기존 에너지및자원사업특별회계 사업이 기후대응기금으로 이관됨에 따라 2027년도 예산안 순감

자료: 국토교통부

국토교통부 소관 2027년도 예산안 총지출은 64조 6,866억원으로 전년 추경예산 대비 1조 6,840억원(2.7%) 증가하였다. 회계·기금별로는 일반회계 9조 6,276억원, 교통시설특별회계 12조 1,475억원, 혁신도시건설특별회계 66억원, 지역균형발전 특별회계 2조 1,828억원, 자동차사고피해지원기금 528억원, 주택도시기금 40조 6,692억원이다.

[2027년도 예산안 국토교통부 소관 총지출]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
예 산	22,771,031	24,576,117	24,796,594	23,964,520	△832,074	△3.4
- 일반회계	8,048,817	8,437,691	8,467,165	9,627,572	1,160,407	13.7
- 교통시설특별회계	12,682,549	13,976,145	14,167,148	12,147,478	△2019670	△14.3
- 에너지및자원사업특별회계	11,838	19,796	19,796	-	순감	순감
- 혁신도시건설특별회계	9,056	9,117	9,117	6,627	△2,490	△27.3
- 지역균형발전특별회계	2,018,772	2,133,368	2,133,368	2,182,843	49,475	2.3
기 금	21,666,634	38,205,971	38,205,971	40,722,079	2,516,108	6.6
- 자동차사고피해지원기금	55,623	54,472	54,472	52,847	△1,625	△3.0
- 주택도시기금	21,611,011	38,151,499	38,151,499	40,669,232	2,517,733	6.6
합 계	44,437,665	62,782,088	63,002,565	64,686,599	1,684,034	2.7

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준, 기금은 각각 2026년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

2) 기존 에너지및자원사업특별회계 사업이 기후대응기금으로 이관됨에 따라 2027년도 예산안 순감

자료: 국토교통부

나. 세입·세출예산안

국토교통부 소관 2027년도 세입·세출예산안은 일반회계 및 3개 특별회계(교통 시설특별회계, 혁신도시건설특별회계, 지역균형발전특별회계)로 구성된다.

국토교통부 소관 2027년도 세입예산안은 14조 2,417억원으로 전년 추경예산 대비 1조 8,319억원(△11.4%) 감소하였다. 회계별로는 일반회계 2,612억원, 교통 시설특별회계 13조 2,857억원, 혁신도시건설특별회계 297억원, 지역균형발전특별 회계 6,651억원이다.

[2027년도 국토교통부 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	232,701	243,957	243,957	261,194	17,237	7.1
교통시설특별회계	13,636,617	14,857,831	15,048,834	13,285,703	△1,763,131	△11.7
에너지및자원사업특별회계	78	792	792	-	순감	순감
혁신도시건설특별회계	27,065	162,433	162,433	29,670	△132,763	△81.7
지역균형발전특별회계	549,658	617,581	617,581	665,136	47,555	7.7
합 계	14,446,119	15,882,594	16,073,597	14,241,703	△1,831,894	△11.4

주: 1) 추경은 제1회 추경을 반영한 최종 추경예산을 의미

2) 기존 에너지및자원사업특별회계 사업이 기후대응기금으로 이관됨에 따라 2027년도 예산안 순감

1. 총계 기준

자료: 국토교통부

국토교통부 소관 2027년도 세출예산안은 46조 6,046억원으로 전년 추경예산 대비 1조 1,746억원(2.6%) 증가하였다. 회계별로는 일반회계 31조 1,208억원, 교통시설특별회계 13조 2,857억원, 혁신도시건설특별회계 152억원, 지역균형발전특별회계 2조 1,828억원이다.

[2027년도 국토교통부 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	23,488,012	27,846,384	28,066,861	31,120,819	3,053,958	10.9
교통시설특별회계	13,343,769	14,857,831	15,048,834	13,285,703	△1,763,131	△11.7
에너지및자원사업특별회계	11,838	19,796	19,796	-	순감	순감
혁신도시건설특별회계	22,216	161,115	161,115	15,203	△145,912	△90.6
지역균형발전특별회계	2,018,772	2,133,368	2,133,368	2,182,843	49,475	2.3
합 계	38,884,607	45,018,494	45,429,974	46,604,568	1,174,594	2.6

주: 1) 추경은 제1회 추경을 반영한 최종 추경예산을 의미

2) 기존 에너지및자원사업특별회계 사업이 기후대응기금으로 이관됨에 따라 2027년도 예산안 순감

1. 총계 기준

자료: 국토교통부

다. 기금운용계획안

국토교통부 소관 2027년도 기금운용계획안은 자동차사고피해지원기금, 주택도시기금으로 구성된다.

국토교통부 소관 2027년도 기금운용계획안은 95조 6,865억원으로 2026년 수정 계획 대비 12조 6,198억원(△11.7%) 감소하였다. 기금별로는 자동차사고피해지원기금 2,636억원, 주택도시기금 95조 4,229억원이다.

[2027년도 국토교통부 소관 기금운용계획안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
자동차사고피해지원기금	255,365	253,336	253,336	263,622	10,286	4.1
주택도시기금	101,296,282	108,052,990	108,052,990	95,422,906	△12,630,084	△11.7
합 계	101,551,647	108,306,326	108,306,326	95,686,528	△12,619,798	△11.7

주: 1) 각각 2026년 당초계획과 8월말 기준 수정계획(자체변경 포함)을 의미

1. 총계 기준

자료: 국토교통부

라. 재정구조

2027년도 예산안의 국토교통부 소관 회계·기금 간 재원이전 현황은 다음과 같다.

일반회계의 경우 교통시설특별회계로 12조 905억원, 주택도시기금으로 9조 4,028억원 전출된다.

교통시설특별회계의 경우 공공자금관리기금으로 예수원금 6,221억원, 예수이자 544억원을 상환하고, 지역균형발전특별회계로 1,618억원, 기후대응기금으로 3,000억원을 전출한다.

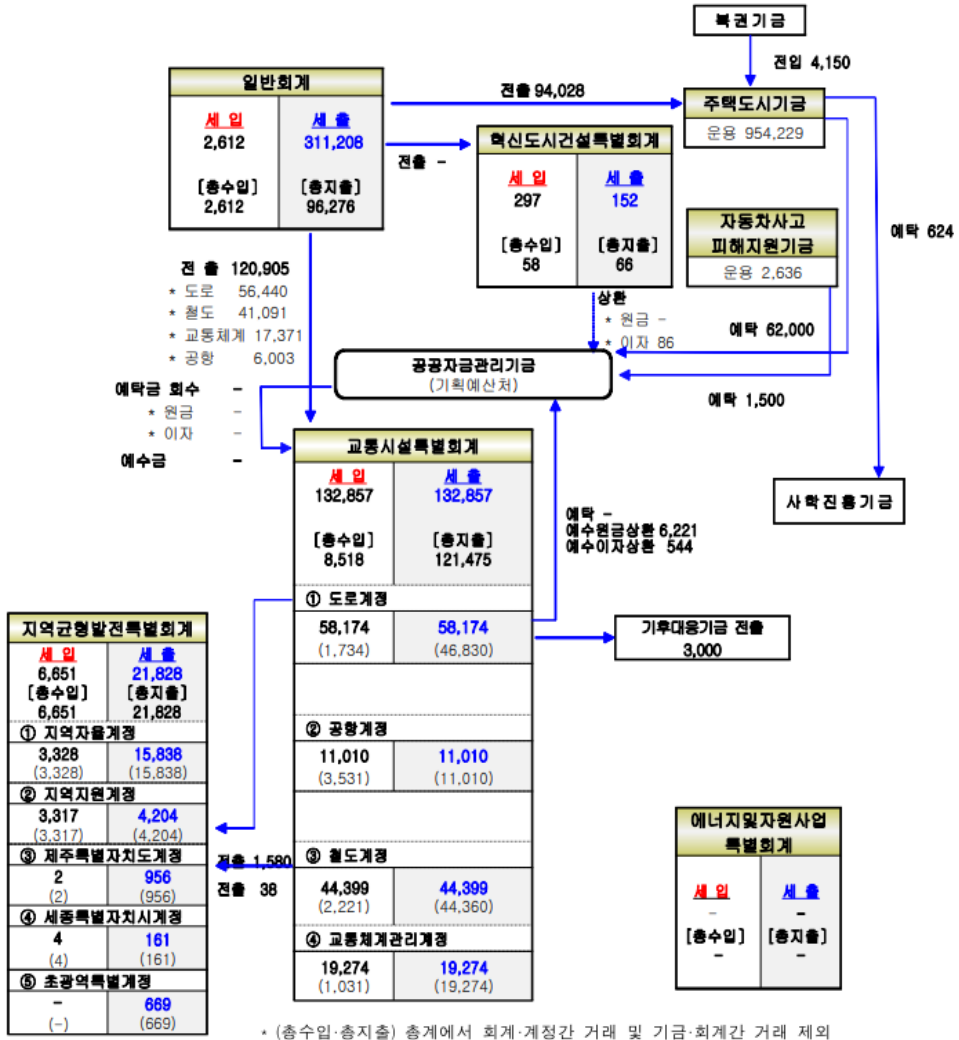
혁신도시건설특별회계는 공공자금관리기금에 예수이자 86억원을 상환한다.

주택도시기금은 공공자금관리기금에 6조 2,000억원을 예탁하고, 사학진흥기금에 624억원을 예탁한다.

자동차사고피해지원기금의 경우 공공자금관리기금으로 1,500억원을 예탁한다.

[2027년도 국토교통부 소관 회계·기금 간 재원이전 현황]

(단위: 억원)



주: 총계 기준
 자료: 국토교통부

2027년도 국토교통부 예산안의 주요 특징을 살펴보면, ① 지출 구조조정을 통해 2026년 본예산 대비 9조 5,894억원을 감액하였고, ② 주택 공급 속도를 높이기 위해 PF 대출을 받은 주거시설 사업장의 조기 착공 시 금융비용 절감을 지원하는 주거시설 PF 이차보전 사업을 신규 편성(1,696억원)하였으며, ③ 여수화태-백야 국도건설(1,110억원), 남부내륙철도(2,006억원) 등 SOC 건설의 정상 추진을 위한 예산을 적기 반영하였고, ④ 국민 안전을 보다 두텁게 보호하기 위해 공장·창고에 대한 범정부 합동 화재 안전실태 조사(314억원) 등을 추진한다.

2027년도 국토교통부 소관 예산안에 대한 분석 결과, 향후 국회 심의 및 집행에 있어 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 보편형 매입임대, 보편형 전세임대, 청년지원주택 사업은 기존 주택도시기금의 매입·전세임대 사업과 대상·방식·집행체계가 사실상 유사함에도 미래대응기금 청년계정에 신규·이관 편성되었고, 같은 보편형 유형인 보편형 건설임대는 주택도시기금에 편성되어 있는바, 공공주택 공급에 주택도시기금을 우선 배정하도록 한 「공공주택 특별법」의 취지와 예산·기금 체계의 정합성 측면에서 동 편성의 적절성을 검토할 필요가 있다.

둘째, CO.AX 프로젝트(국토부) 사업은 현장 실검증에 앞서 성능을 검증할 실증랩이 조성되기 전에 현장 실검증 지원 예산이 먼저 편성되었으므로, 기존 실증랩 데이터가 있거나 작업범위와 완료기준이 명확한 공정을 우선 선정하는 등 과제 선정 기준을 마련할 필요가 있다. 또한 동 사업은 예비타당성조사 면제에 따른 사업계획 적정성 검토를 완료하기 전에 예산이 편성되어 검토 결과를 예산 편성에 반영하도록 한 「국가재정법」 제38조제5항의 취지에 부합하지 않고, 실검증 착수도 2027년 하반기 이후로 예상되므로, 사업 소요를 엄격히 검증하여 예산 규모의 적정성을 논의할 필요가 있다.

셋째, 거점특화 원도심 복합재생 시범사업은 20개소에 국비 총 4,200억원이 투입되는 신규사업으로, 개소 단위(국비 210억원)로 판단하여 예비타당성조사 비대상으로 분류되었으나 동일한 목적과 사업절차를 갖는 하나의 세부사업이라는 점에서 사업 전체를 기준으로 대상 여부를 판단할 여지도 있다. 이와 별개로 사전검증을 거치지 않았고 1차 사업 성과와 관계없이 2·3차 사업에 착수하도록 설계된 만큼, 국토교통부는 차수별 중간 성과를 점검하고 지역 간 공통 개선사항을 후속 시범사업 및 본사업에 환류할 수 있는 성과관리 체계를 마련할 필요가 있다.

넷째, 택시산업지원 사업은 최근 택시 감차 실적이 저조하고, 이로 인해 감차재단(택시 감차보상재단 관리기관)에 상당한 잉여금이 발생·누적된 점을 고려하여 2027년도 택시감차촉진지원 예산의 감액 조정을 검토할 필요가 있으며, 국토교통부는 재정운용의 투명성을 제고하고 국회의 재정통제를 강화하기 위해 택시운수종사자 복지기금의 재원 조성 방식을 조세지출에서 재정지출로 전환하는 방안을 검토할 필요가 있다.

다섯째, 모두의 카드 사업은 일부 지방자치단체의 지방비 편성 지연으로 이용자에게 환급금을 선지급한 교통카드 사업자에 대한 환급금 정산이 지연되고, 이자 등 금융비용이 사업자에게 전가되고 있으므로, 국토교통부는 지방비 확보 여부를 반영하여 환급·정산이 이루어지도록 사업 집행절차를 개선할 필요가 있으며, 환급 상한 폐지 이후 1인당 월 최고 환급액과 평균 환급액 간 격차가 크게 확대되고 있으므로, 국토교통부는 대중교통 이용 촉진과 수익자 부담 원칙 간의 균형을 고려하여 적절한 환급 상한을 설정하는 방안을 검토할 필요가 있다.

여섯째, 국토교통부는 도심항공교통 서비스 상용화 시범사업에 대한 예비타당성조사 등 절차를 수행하지 않고 신규사업 예산을 편성하였으나, 해당 사업은 향후 3년간 최소 1,500억원 규모의 재정을 투입하여 UAM 산업을 활성화하기 위한 것으로, 사업계획의 타당성·적정성이 면밀히 검토될 필요가 있어 보인다.

국토교통부의 2027년도 신규사업은 총 57개 사업, 5조 2,277억원 규모이다.

일반회계 사업 중 사용후 배터리 성능평가·안전검사 장비 보급 및 기반 구축 사업은 사용후 배터리 산업을 육성하고 재제조 배터리의 안전관리를 강화하기 위한 사업이며, 취약계층 주거지원 사업은 저소득 장애인에게 주거용 편의시설 설치를 지원하여 생활 편의를 개선하고 주거복지를 향상하기 위한 사업이다.

교통시설특별회계 사업 중 국가 AI드론 훈련센터 구축 사업은 AI드론 모델 개발을 지원하기 위한 장비를 구축하는 사업이다.

지역균형발전특별회계의 거점특화 원도심 복합재생 시범사업은 쇠락한 원도심 구역의 주변 환경을 개선하기 위한 사업이다.

주택도시기금 사업 중 보편형 건설임대(출·용자) 사업은 우수한 입지에 품질이 우수하고 부담 가능한 건설임대주택을 공급하여 다양한 소득계층이 장기간 거주할 수 있도록 지원하는 사업이다.

[국토교통부 소관 2027년도 예산안 신규사업]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
일반회계 (26개)	주거시설 PF 이차보전	169,600
	부동산개발사업관리	320
	전세사기 피해예방사업	1,449
	사용후 배터리 성능평가·안전검사 장비 보급 및 기반 구축	16,850
	교통취약지역·시간대 무인 수요응답형 교통 지원	32,240
	자동차보안지원및대응체계운영	1,950
	취약계층주거지원	17,050
	국토교통기후테크산업혁신기술개발(R&D)	3,000
	국토교통중소기업혁신을위한 중소·벤처기업전용연구개발사업(R&D)	2,768
	국토교통AI전환및산업혁신을위한통합데이터스페이스구축(R&D)	2,500
	건설전주기데이터파이프라인(저장,유통,활용)기술개발사업(R&D)	6,453
	시설안전AI활용고도화및산업활성화기술개발사업(R&D)	4,780
	도시형탄소포집플랜트및자원화실증기술개발(R&D)	2,600
	미활용공간활용에너지저장인프라건설기술개발(R&D)	2,000

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
일반회계 (26개)	해외현지맞춤형순환자원기반수소생산·활용기술개발및실증(R&D)	4,200
	AI에이전트기반AI시티구축운영기술개발(R&D)	12,820
	LandIntelligence구현을위한국토정보AI기술개발(R&D)	14,850
	탄소중립도시재정비를위한도심형에너지통합전환네트워크기술개발(R&D)	2,000
	건축전주기데이터플랫폼및설계·행정AI기술개발(R&D)	4,500
	AI를활용한원격건축구조안전및시공관리모니터링기술개발(R&D)	3,000
	디지털기반건축물위험예측및대응AI기술개발(R&D)	1,000
	광역시·군·구수송혁신을 위한초대용량신교통형전용차량(K-IRI)및 운영시스템개발(R&D)	3,000
	AI기반교통SOC수요예측을통한투자평가의사결정기술개발(R&D)	4,200
	인구감소지역자립형생활교통서비스혁신기술개발(R&D)	3,000
	항공종사자통합경력관리시스템구축및운영(정보화)	226
	공원녹지정보체계구축및운영(정보화)	86
교통시설 특별회계 (16개)	관광중심 대중교통체계 구축 지원	3,120
	드론 활용 및 교통관리	2,658
	국가AI드론훈련센터 구축	23,408
	차세대 드론기술 핵심인재 양성	816
	항공교통데이터체계 구축 및 유지관리	1,310
	형산강 철교 철거사업	17,800
	400km/h급초고속열차핵심기술개발(R&D)	4,000
	재생에너지운송을위한에너지트레인기술개발(R&D)	3,210
	AX기반철도인프라전생애주기자원최적화기술개발(R&D)	3,500
	고출력레이저를이용한철도터널시공기술개발(R&D)	2,850
	무선급전트램개발및실증(R&D)	2,800
	한국형항공위성서비스(KASS)성능개선원천기술개발사업(R&D)	2,000
	한국형도심항공교통(K-UAM)안전운용체계실증(RISE)기술개발(R&D)	9,925
	궤적기반항행(TBO)을위한디지털정보기반항공교통관리기술개발(R&D)	3,000
	드론분야시장창출프로젝트(R&D)	3,712
	AgenticAI기반도로안전예측및대응기술개발(R&D)	4,500
혁신도시건설 특별회계 (1개)	혁신도시 거점육성지원	970

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
지역균형발전 특별회계 (13개)	거점특화 원도심복합재생 시범사업	29,420
	도시활력증진지역개발(제주)	2,794
	국가지원지방도건설(제주)	4,000
	버스공영차고지 지원(제주)	300
	대경선 예비차량 추가 구매	7,000
	전남광주 초광역권 광역교통발전 연구용역	1,000
	국가첨단산업단지혁신기술개발(R&D)	4,000
	아산제2디지털산단진입도로	200
	청주클래식스마트밸리산단진입도로	300
	부산연구개발특구첨단복합지구진입도로	200
	보은제3일반산단진입도로	200
	음성천본일반산단진입도로	250
	북삼오평일반산단진입도로	100
주택도시기금 (1개)	보편형 건설임대(출·용자)	4,771,934
합 계		5,227,719

자료: 국토교통부

2027년도 주요 증액사업으로는 전세사기피해자 최소지원금 지급, 건축안전, 대중교통비 환급 지원, 국토위성센터 및 국토관측위성운영 사업 등이 있다.

① 전세사기피해자 최소지원금 지급 사업은 전세사기피해자의 최소한의 피해 회복을 국가가 보장하기 위해 피해회복금이 임차보증금의 3분의 1에 미달하는 경우 그 부족분을 지원하는 사업으로 예산을 증액하였고, ② 건축안전 사업은 필로티 구조 공동주택에 대한 화재안전 개선 지원과 공장·창고에 대한 범정부 합동 화재 안전실태 조사를 위해 예산을 증액하였으며, ③ 대중교통비 환급 지원 사업은 청소년 유형 신설, 시차출퇴근 인센티브 지속 등을 위해 예산을 증액하였고, ④ 국토위성센터 및 국토관측위성운영 사업은 기존 1·2호 위성보다 관측 범위가 확대되고 임무 수명이 늘어난 후속 위성의 제작을 위해 예산을 증액하였다.

[국토교통부 소관 2027년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계 (76개)	주거급여지원	3,230,896	3,230,896	3,832,761	601,865	18.6
	주택청약시장관리	1,189	1,189	2,354	1,165	98.0
	전세보증금반환보증증보지원	7,980	7,980	16,777	8,797	110.2
	전세사기피해자최소지원금지급	-	27,941	83,976	56,035	200.5
	전세사기피해예방사업	-	-	1,449	1,449	순증
	취약계층주거지원	-	-	17,050	17,050	순증
	정비사업지원업무수행	2,496	2,496	3,791	1,295	51.9
	철도피해복구지원	-	-	1,000	1,000	순증
	일반철도안전및시스템개량	595,552	595,552	785,692	190,140	31.9
	고속철도안전및시스템개량	-	-	246,901	246,901	순증
	역시설개량	-	-	234,327	234,327	순증
	일반철도시설유지보수위탁	760,561	760,561	809,931	49,370	6.5
	PSO보상	399,591	399,591	419,299	19,708	4.9
	군위탁컨테이너화물자동차 관리비	2,669	2,669	5,102	2,433	91.2
	국토교통과학기술신진 연구지원사업(R&D)	2,000	2,000	5,610	3,610	180.5
	국토교통기후테크산업혁 신기술개발(R&D)	-	-	3,000	3,000	순증
	지역단위재난위험도AI 시뮬레이션기반재난안전 관리기술개발(R&D)	2,000	2,000	5,940	3,940	197.0
	국토교통중소기업혁신을 위한중소벤처기업전용 연구개발사업(R&D)	-	-	2,768	2,768	순증
	국토교통AI전환및산업 혁신을위한통합데이터 스페이스구축(R&D)	-	-	2,500	2,500	순증
	스마트+발당핵심기술개발(R&D)	5,048	5,048	6,867	1,819	36.0
	건설전주기데이터파이프 라인(저장,유통,활용)기술 개발사업(R&D)	-	-	6,453	6,453	순증
	시설안전AI활용고도화 및 산업활성화기술개발사업(R&D)	-	-	4,780	4,780	순증
	액체수소저장탱크및적하역 시스템기술개발(R&D)	4,000	4,000	6,440	2,440	61.0

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계 (76개)	도시형탄소포집플랜트 및 자원화실증기술개발(R&D)	-	-	2,600	2,600	순증
	미활용공간활용에너지저장 인프라건설기술개발(R&D)	-	-	2,000	2,000	순증
	국토정보고도화를위한입체 격자체계적용및활용기술 개발(R&D)	6,900	6,900	9,250	2,350	34.1
	초연결지능도시핵심기반 기술개발(R&D)	4,000	4,000	6,300	2,300	57.5
	디지털트윈국토정보보안 기술개발(R&D)	2,000	2,000	3,000	1,000	50.0
	공동주택건설생산성혁신을 위한다용도·건설직업로봇설계 및 통합관리기술개발(R&D)	2,009	2,009	5,600	3,591	178.7
	200m급목구조대공간 건축물건설기술개발(R&D)	1,700	1,700	3,850	2,150	126.5
	해외현지맞춤형순환자원 기반수소생산·활용 기술개발및실증(R&D)	-	-	4,200	4,200	순증
	AI에이전트기반AI시티 구축운영기술개발(R&D)	-	-	12,820	12,820	순증
	LandIntelligence구현을위한 국토정보AI기술개발(R&D)	-	-	14,850	14,850	순증
	탄소중립도시재정비를위한 도심형에너지통합전환 네트워크기술개발(R&D)	-	-	2,000	2,000	순증
	건축전주기데이터플랫폼 및 설계·행정AI기술개발(R&D)	-	-	4,500	4,500	순증
	AI를활용한원격건축구조안전 및 사물관리모니터링기술개발(R&D)	-	-	3,000	3,000	순증
	디지털기반건축물위험예측 및대응AI기술개발(R&D)	-	-	1,000	1,000	순증
	운전자폐달오조작방지 및 평가기술개발(R&D)	2,600	2,600	5,700	3,100	119.2
	자율주행글로 벌혁신 클러스터연구개발사업(R&D)	3,400	3,400	7,000	3,600	105.9
	워킹스루교통결제시스템표준 및 서비스실용화기술개발사업(R&D)	3,000	3,000	4,000	1,000	33.3

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계 (76개)	지역특화형자율주행서비스 모델및실증기술개발(R&D)	4,500	4,500	6,500	2,000	44.4
	광역도시BRT수송혁신을위한 초대용량신교통형전용차량 (K-TRT)및운영시스템 개발(R&D)	-	-	3,000	3,000	순증
	AI기반교통SOC수요예측을통한 투자평가의사결정기술개발(R&D)	-	-	4,200	4,200	순증
	인구감소지역자립형생활교통 서비스혁신기술개발(R&D)	-	-	3,000	3,000	순증
	항공중사자통합경력관리 시스템구축및운영(정보화)	-	-	226	226	순증
	운전자격확인시스템구축 및 운영(정보화)	570	570	842	272	47.7
	국토교통행정정보시스템 구축(정보화)	2,592	2,592	3,417	825	31.8
	국가물류정보체계구축 및 운영(정보화)	3,028	3,028	4,965	1,937	64.0
	공원녹지정보체계구축 및 운영(정보화)	-	-	86	86	순증
	주택행정정보시스템운영 (정보화)	7,335	7,335	14,714	7,379	100.6
	건설기능인등급제사업	443	443	1,397	954	215.3
	해외인프라시장개척	56,490	56,890	146,493	89,603	157.5
	공사비산정기준관리운영	2,008	2,008	5,679	3,671	182.8
	건설교통신기술지정	1,445	1,445	1,929	484	33.5
	불법행위근절및타워크레인 인력양성	-	-	1,271	1,271	순증
	교통사고예방지원	4,728	4,728	16,080	11,352	240.1
	교통안전공단출연	86,133	86,133	103,219	17,086	19.8
	수소전기차내압용기검사소 구축사업	3,400	3,400	4,726	1,326	39.0
	자동차보안지원및대응 체계운영	-	-	1,950	1,950	순증
	사용후배터리성능평가·안전 검사장비보급및기반구축	-	-	16,850	16,850	순증
	교통취약지역·시간대무인 수요응답형교통지원	-	-	32,240	32,240	순증

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계 (76개)	수소전기차안전인증센터 장비구축	-	-	4,000	4,000	순증
	본부인건비	140,857	140,857	151,172	10,315	7.3
	서울지방국토관리청기본경비	1,271	1,271	1,726	455	35.8
	소속기관직원속소임차	1,720	1,720	3,616	1,896	110.2
	지역개발사업평가운영	250	250	400	150	60.0
	도시정책종합연구	263	263	1,363	1,100	418.3
	주거시설PF이차보전	-	-	169,600	169,600	순증
	부동산개발사업관리	-	-	320	320	순증
	국토공간정보인력양성	1,585	1,585	2,193	608	38.4
	지적관리	3,992	3,992	48,765	44,773	1,121.6
	국토위성센터및국토관측 위성운영	6,479	6,479	21,897	15,418	238.0
	건축정책종합연구	216	216	286	70	32.4
	도시건축박물관운영	2,165	2,165	5,386	3,221	148.8
	건축안전	7,154	7,154	44,003	36,849	515.1
	기후변화대응산단조성지원	975	975	3,500	2,525	259.0
교통시설 특별회계 (91개)	민자도로운영지원	185,954	185,954	214,249	28,295	15.2
	도로안전및환경개선 (비총액)	351,346	351,346	365,339	13,993	4.0
	국도유지운영	78,096	78,096	92,460	14,364	18.4
	양평-이천고속도로건설	10,908	10,908	30,657	19,749	181.1
	동광주-광산고속도로건설	23,818	23,818	32,002	8,184	34.4
	서창-안산고속도로건설	1,000	1,000	33,061	32,061	3,206.1
	세종-청주고속도로건설	102,314	102,314	153,202	50,888	49.7
	울산외곽고속도로건설	28,220	28,220	77,715	49,495	175.4
	제천-영월고속도로건설	40,980	40,980	118,341	77,361	188.8
	평창진부-강릉연곡 국도건설	4,872	4,872	13,986	9,114	187.1
	신안암태수곡-신석 국도건설	1,769	1,769	9,196	7,427	419.8
	평창노동-홍천자운 국도건설	500	500	11,389	10,889	2,177.8
	무주설천소천-무풍철목 국도건설	200	200	6,001	5,801	2,900.5
	청주미원-괴산문광 국도건설	3,457	3,457	5,921	2,464	71.3
	평택평성추팔-신궁 국도건설	500	500	2,873	2,373	474.6

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
교통시설 특별회계 (91개)	청주남이부용외천-양촌 국도건설	500	500	12,148	11,648	2,329.6
	제천봉양-원주신림 국도건설	8,702	8,702	12,963	4,261	49.0
	대구읍내-칠곡동명 국도건설	200	200	8,729	8,529	4,264.5
	서천화양-기산국도건설	1,082	1,082	2,684	1,602	148.1
	인제상남-기린국도건설	4,901	4,901	6,597	1,696	34.6
	청송진보-영양입암 국도건설	200	200	4,685	4,485	2,242.5
	청송청송청운-부남감연 국도건설	3,891	3,891	5,292	1,401	36.0
	완도고금청용-상정 국도건설	500	500	2,980	2,480	496.0
	무안현경-해제국도건설	2,794	2,794	6,243	3,449	123.4
	공주신평-유구국도건설	4,644	4,644	6,338	1,694	36.5
	경주양남-문무대왕 국도건설	200	200	4,160	3,960	1,980.0
	거창거창송정-대평 국도건설	2,132	2,132	5,170	3,038	142.5
	부안진서운호-석포 국도건설	500	500	3,150	2,650	530.0
	함평-해보국도건설	586	586	5,303	4,717	804.9
	부안-홍덕국도건설	7,939	7,939	20,939	13,000	163.7
	사등-장평국도건설	200	200	10,160	9,960	4,980.0
	연곡-현북국도건설	2,766	2,766	21,145	18,379	664.5
	창녕-고암국도건설	7,788	7,788	11,068	3,280	42.1
	서면-근남1국도건설	-	-	200	200	순증
	울산농소-경주외동 국도건설	22,499	22,499	34,405	11,906	52.9
	이천장호원-여주가남 국도건설	22,946	22,946	46,044	23,098	100.7
	천안성거-목천국대도건설	500	500	28,428	27,928	5,585.6
	남산-하양국대도건설	5,000	5,000	25,559	20,559	411.2
	통합스마트도로관리 시스템운영	-	-	16,440	16,440	순증

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
교통시설 특별회계 (91개)	과적단속효율화를위한 화물차중량정보플랫폼구축 및 실증기술개발사업(R&D)	4,000	4,000	6,800	2,800	70.0
	디지털도로기반클라우드형 AI-ITS센터플랫폼운영관리 기술개발사업(R&D)	1,275	1,275	5,620	4,345	340.8
	AgenticAI기반도로안전예측 및대응기술개발(R&D)	-	-	4,500	4,500	순증
	대전도시철도2호선건설	190,000	190,000	204,391	14,391	7.6
	민자철도운영지원	871,611	871,611	964,443	92,832	10.7
	호남고속철도건설 (광주-목포)	101,643	101,643	141,298	39,655	39.0
	평택-오송2복선화	80,000	80,000	108,488	28,488	35.6
	경부고속철도2단계	43,000	43,000	65,520	22,520	52.4
	서해선-경부고속연결선 철도건설	2,000	2,000	9,400	7,400	370.0
	강릉-제진철도건설	185,200	185,200	445,000	259,800	140.3
	춘천-속초단선전철	169,600	169,600	270,844	101,244	59.7
	여주-원주복선전철	43,000	43,000	190,000	147,000	341.9
	호남선(가수원-논산) 고속화	2,800	2,800	11,850	9,050	323.2
	새만금신항인입철도	15,000	15,000	56,000	41,000	273.3
	형산강철교철거사업	-	-	17,800	17,800	순증
	신분당선(광교-호매실)	28,761	28,761	97,069	68,308	237.5
	용산-상봉광역급행철도	143,530	143,530	273,638	130,108	90.6
	도봉산-옥정복선전철	46,676	46,676	68,493	21,817	46.7
	옥정-포천철도건설사업	74,224	74,224	120,909	46,685	62.9
	고속철도자갈궤도구간 사전제작형급속개량콘크리트 궤도및시공장비개발(R&D)	2,000	2,000	6,358	4,358	217.9
	스마트철도물류혁신 기술개발(R&D)	2,000	2,000	6,285	4,285	214.3
	철도차량차륜자동검사 시스템기술개발(R&D)	2,169	2,169	4,198	2,029	93.5
	데이터기반철도시스템 안전평가·예측기술개발(R&D)	5,300	5,300	6,900	1,600	30.2

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
교통시설 특별회계 (91개)	초고속하이퍼튜브아진공 핵심기술개발(R&D)	1,400	1,400	5,090	3,690	263.6
	400km/h급초고속열차 핵심기술개발(R&D)	-	-	4,000	4,000	순증
	재생에너지운송을위한에너지 트레인기술개발(R&D)	-	-	3,210	3,210	순증
	AX기반철도인프라전생애 주기자원최적화기술개발(R&D)	-	-	3,500	3,500	순증
	고출력레이저를이용한 철도터널시공기술개발(R&D)	-	-	2,850	2,850	순증
	무선급전트램개발및실증(R&D)	-	-	2,800	2,800	순증
	광역버스공공성강화지원	210,350	210,350	245,304	34,954	16.6
	우이신설선연장선	7,908	7,908	12,800	4,892	61.9
	전기차배터리인증관리시스템 구축및운영(정보화)	-	-	3,366	3,366	순증
	유가보조금관리시스템운영 (정보화)	1,569	1,569	3,154	1,585	101.0
	택시산업지원	3,753	3,753	12,187	8,434	224.7
	대중교통비환급지원	557,970	748,373	865,154	116,781	15.6
	관광중심대중교통체계구축지원	-	-	3,120	3,120	순증
	공항소음대책	19,904	19,904	32,204	12,300	61.8
	항공교통데이터체계구축 및 유지관리	-	-	1,310	1,310	순증
	드론활용및교통관리	-	-	2,658	2,658	순증
	국가AI드론훈련센터구축	-	-	23,408	23,408	순증
	차세대드론기술핵심인재 양성	-	-	816	816	순증
	민수용GTF엔진정비기술 및인증체계개발(R&D)	3,908	3,908	5,658	1,750	44.8
	한국형위성항법시스템 (KPS)개발(R&D)	22,285	22,285	35,041	12,756	57.2
	소형항공기용수소연료전지 기반추진시스템인증체계 개발(R&D)	4,026	4,026	6,761	2,735	67.9
	AIXR기반비행장원격관제 운용기술개발(R&D)	3,596	3,596	9,917	6,321	175.8
	도심지드론운용위험도예측 및안전성평가기술개발(R&D)	4,500	4,500	6,710	2,210	49.1

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
교통시설 특별회계 (91개)	한국형항공위성서비스 (KASS)성능개선원천기술 개발사업(R&D)	-	-	2,000	2,000	순증
	항공기이탈방지용긴급제동 휠주로서스템(EMAS)개발(R&D)	1,965	1,965	7,470	5,505	280.2
	공항조류탐지및한국형 조류관리핵심기술개발(R&D)	1,500	1,500	6,722	5,222	348.1
	한국형도심항공교통 (K-UAM)안전운용체계 실증(RISE) 기술개발(R&D)	-	-	9,925	9,925	순증
	궤적기반항행(TBO)을위한 디지털정보기반항공교통관리 기술개발(R&D)	-	-	3,000	3,000	순증
	드론분야시장창출 프로젝트(R&D)	-	-	3,712	3,712	순증
혁신도시 건설특별 회계 (2개)	혁신도시성과평가 및 정책지원	-	-	200	200	순증
	혁신도시거점육성지원	-	-	970	970	순증
지역균형 발전특별 회계 (52개)	국가지원지방도건설	285,716	285,716	370,270	84,554	29.6
	도시활력증진지역개발	78,050	78,050	98,103	20,053	25.7
	도시재생사업(자율)	341,138	341,138	375,314	34,176	10.0
	혼잡도로건설	134,641	134,641	182,620	47,979	35.6
	도시형교통모델(지역자율)	37,619	37,619	83,885	46,266	123.0
	해안및내륙권발전사업지원 (자율)	68,308	68,308	95,036	26,728	39.1
	스마트시티확산사업(자율)	19,800	19,800	29,475	9,675	48.9
	조정-화명광역도로건설 (초광역)	1,800	1,800	2,708	908	50.4
	다사-왜관광역도로 (초광역)	-	-	1,383	1,383	순증
	대경선예비차량추가구매	-	-	7,000	7,000	순증
	국가첨단산업단지 혁신기술개발(R&D)	-	-	4,000	4,000	순증
	충청권자율주행모빌리티 고도화사업(초광역)	1,530	1,530	2,100	570	37.3

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
지역균형 발전특별 회계 (52개)	투자선도지구기반시설지원	200	200	500	300	150.0
	도시활력증진지역개발 (지원)	1,380	1,380	2,280	900	65.2
	부여일반산업단지 진입도로지원	1,000	1,000	3,565	2,565	256.5
	아산신창일반산업단지진입도로	712	712	1,105	393	55.2
	경산상림산업단지진입도로	650	650	1,300	650	100.0
	오창나노테크산업단지진입도로	1,045	1,045	1,500	455	43.5
	나주에너지국가산업단 진입도로	150	150	500	350	233.3
	음성생극제2산업단지진입도로	200	200	625	425	212.5
	증평제3일반산업단지진입도로	150	150	900	750	500.0
	김제지평선제2산업 단지진입도로	400	400	900	500	125.0
	김해대동첨단산업단지진입도로	3,995	3,995	6,027	2,032	50.9
	파주법원1산업단지진입도로	-	-	1,500	1,500	순증
	남창주현도산업단지진입도로	2,800	2,800	8,522	5,722	204.4
	김제백구산업단지진입도로	300	300	2,362	2,062	687.3
	오송화장품산업단지진입도로	-	-	1,213	1,213	순증
	충주드림파크산업단지진입도로	1,800	1,800	5,300	3,500	194.4
	울산KTX역세권일반산업단 진입도로	1,908	1,908	5,868	3,960	207.5
	함안군북산업단지진입도로	1,900	1,900	5,948	4,048	213.1
	강진제2산업단지진입도로	1,600	1,600	2,090	490	30.6
	진천메가폴리스산업단지진입도로	-	-	400	400	순증
	양촌용정산업단지진입도로	2,800	2,800	3,839	1,039	37.1
	충주바이오헬스국가산업 단지진입도로	56	56	750	694	1,239.3
	논산국방산업단지진입도로	479	479	750	271	56.6
	영주첨단베어링 산업단지진입도로	-	-	4,415	4,415	순증
	케이밸리산업단지진입도로	760	760	1,056	296	38.9
	아산제2디지털 산업단지진입도로	-	-	200	200	순증
	청주클래식스마트밸리 산업단지진입도로	-	-	300	300	순증

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
지역균형 발전특별 회계 (52개)	부산연구개발특구첨단복합 지구진입도로	-	-	200	200	순증
	보은제3일반산단진입도로	-	-	200	200	순증
	음성천본일반산단진입도로	-	-	250	250	순증
	북삼오펜일반산단진입도로	-	-	100	100	순증
	빛그린산단광주방면진입도로	5,220	5,220	21,440	16,220	310.7
	제주일주도로우회도로 (서귀포여중-삼성여고)	500	500	4,567	4,067	813.4
	국가지원지방도건설(제주)	-	-	4,000	4,000	순증
	도시형교통모델(제주)	100	100	500	400	400.0
	버스공영차고지지원(제주)	-	-	300	300	순증
	도시활력증진지역개발(제주)	-	-	2,794	2,794	순증
	도시형교통모델(세종)	7,500	7,500	10,500	3,000	40.0
	전남광주초광역권광역 교통발전연구용역	-	-	1,000	1,000	순증
	거점특화원도심복합재생 시범사업	-	-	29,420	29,420	순증
주택도시 기금 (13개)	이차보전지원(1042-401)	1,972,008	1,972,008	2,071,974	99,966	5.1
	기타민간예수금이자상환	727,600	727,600	1,358,902	631,302	86.8
	분양주택(용자)	426,978	426,978	669,937	242,959	56.9
	민간임대(용자)	1,500,000	1,500,000	2,175,643	675,643	45.0
	다가구매입임대(용자)	6,378,752	6,378,752	6,770,650	391,898	6.1
	통합공공임대용자	823,570	823,570	1,406,320	582,750	70.8
	다가구매입임대출자	5,638,219	5,638,219	5,937,710	299,491	5.3
	전세·매입임대경상보조	260,856	260,856	339,253	78,397	30.1
	임대주택리츠출자	720,000	720,000	739,100	19,100	2.7
	통합공공임대출자	1,479,278	1,479,278	1,549,733	70,455	4.8
	보편형건설임대(출용자)	-	-	4,771,934	4,771,934	순증
	소규모주택정비사업	443,006	443,006	815,000	371,994	84.0
	이차보전지원(1520-302)	3,000	3,000	7,951	4,951	165.0

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준, 기금은 각각 2026년 당초계획과 8월 말 기준 수정계획을 의미

1. 총계 기준

자료: 국토교통부

II

주요 사업 분석

1

건축안전 사업 관련 검토

건축안전¹⁾ 사업은 건물 정비, 건축물 유지관리, 건축자재통합관리플랫폼 구축, 지역건축안전센터 설치운영, 건축분야 표준(KS)업무 관리 등을 통해 건축물의 안전을 강화함으로써 국민의 생명과 재산을 보호하려는 사업으로, 2027년 예산안은 전년 추경 대비 368억 4,900만원 증가한 440억 300만원이 편성되었다.

[2027년도 건축안전 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
건축안전	10,083	7,154	7,154	44,003	36,849	515.1

자료: 국토교통부

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 6132-308

1-1. 공동주택 화재안전성능보강 사업: 참여 독려 및 유사 설비 보급사업과의 연계 필요

가. 현 황

공동주택 화재안전 개선지원¹⁾ 사업은 화재 취약 필로티 공동주택에 설치 용이하고 신속 개선 가능한 소방설비 설치 비용을 지원하려는 사업으로, 2027년 예산안에 50억원 신규 편성되었다.

[2027년도 건축안전 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 계획안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
건축안전	10,083	7,154	7,154	44,003	36,849	515.1
공동주택 화재안전 개선지원	-	-	-	5,000	5,000	신규

자료: 국토교통부

「건축물 관리법」상 화재안전 성능보강이란 마감재의 교체, 방화구획의 보완, 스프링클러 등 소화설비의 설치 등 화재안전시설·설비의 보강을 통하여 화재 시 건축물의 안전성을 개선하는 모든 행위를 말한다.²⁾ 동법은 제27조³⁾ 및 제28조⁴⁾에

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 6132-308 의 내역사업

2) 제2조(정의)

6. “화재안전성능보강”이란 「건축법」 제22조에 따른 사용승인(이하 “사용승인”이라 한다)을 받은 건축물에 대하여 마감재의 교체, 방화구획의 보완, 스프링클러 등 소화설비의 설치 등 화재안전시설·설비의 보강을 통하여 화재 시 건축물의 안전성을 개선하는 모든 행위를 말한다.

3) 제27조(기존 건축물의 화재안전성능보강) ① 관리자는 화재로부터 공공의 안전을 확보하기 위하여 건축물의 화재안전성능이 지속적으로 유지될 수 있도록 노력하여야 한다.

② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 건축물 중 3층 이상으로 연면적, 용도, 마감재료 등 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 건축물로서 이 법 시행 전 「건축법」 제11조에 따른 건축허가〔「건축법」 제4조에 따른 건축위원회(이하 “건축위원회”라 한다)에 같은 법 제4조의2에 따라 심의를 신청한 경우 및 같은 법 제14조에 따른 건축신고를 한 경우를 포함한다를 신청한 건축물(이하 “보강대상 건축물”이라 한다)의 관리자는 제28조에 따라 화재안전성능보강을 하여야 한다.

1.-10. (생략)

4) 제28조(화재안전성능보강의 시행) ① 보강대상 건축물의 관리자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 화재안전성능보강 계획을 수립하여 특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장에게 제출하여 승인을 받아야 한다.

③ 보강대상 건축물의 관리자는 제1항의 계획에 따라 보강을 실시하고 그 결과를 2025년 12월 31

따라 「건축법」상 일정한 요건을 갖춘 건축물에 대하여 화재안전성능보강을 실시하도록 하고 있고(보강대상 건축물), 이에 따라 제29조의2에서 보강대상 건축물의 화재안전성능보강에 소요되는 공사비용을 국가 및 지방자치단체가 보조하도록 규정하고 있었다. 동 사업은 국가 33.3%, 지방자치단체 33.3%, 관리자 33.3%의 비율의 비용 부담이 이루어졌고, 관련하여 국토교통부는 건축안전 사업 내 ‘기존건축물 화재안전성능보강 지원’ 사업을 통하여 지방자치단체에 대한 보조금 33%를 편성·집행하여 왔다. 그러나 제29조의2 제2항이 일몰규정으로 2025년 12월 31일까지만 유효하였던 관계로 해당 사업 역시 2025년 이후 폐지되었다.

[「건축물 관리법」상 공동주택 화재안전 성능보강 규정 개정 내용]

개정 전	개정 후
<p>제29조의2(화재안전성능보강에 대한 지원)</p> <p>① 국가 또는 지방자치단체는 관리자가 제28조제1항에 따른 화재안전성능보강 계획을 수립하기 위하여 필요한 기술을 지원하거나 정보를 제공할 수 있다.</p> <p>② 국가 및 지방자치단체는 보강대상 건축물의 화재안전성능보강에 소요되는 공사비용에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하여야 한다.</p> <p>[법률 제19367호(2023. 4. 18.) 제29조의2제2항의 개정규정은 같은 법 부칙 제2조의 규정에 의하여 2025년 12월 31일까지 유효함]</p>	<p>제29조의2(화재안전성능보강에 대한 지원)</p> <p>① 국가 또는 지방자치단체는 관리자가 건축물의 화재안전성능보강을 하기 위하여 필요한 기술을 지원하거나 정보를 제공할 수 있다.</p> <p>② 국가 및 지방자치단체는 보강대상 건축물의 화재안전성능보강에 소요되는 공사비용에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하여야 한다.</p> <p>③ 국가 또는 지방자치단체는 「건축법」 제2조제2항제2호에 따른 공동주택 중 용도, 마감재료 등 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 공동주택에 대하여 화재안전성능보강에 필요한 시설 또는 설비를 설치하는 경우 소요되는 비용을 보조할 수 있다. <신설 2026. 8. 11.></p> <p>[법률 제19367호(2023. 4. 18.) 제29조의2제2항의 개정규정은 같은 법 부칙 제2조의 규정에 의하여 2025년 12월 31일까지 유효함]</p> <p>[시행일: 2027. 2. 12.] 제29조의2</p>

자료: 국가법령정보시스템

일까지 특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장에게 보고하여야 한다.

④ 특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 제3항에 따른 결과를 보고받은 경우 이를 검사하고, 그 결과를 제7조에 따른 건축물 생애이력 정보체계에 등록하여야 한다.

⑦ 국토교통부장관은 마감재료 교체, 피난시설 및 소화설비 설치 등 보강대상 건축물에 대한 보강 방법 및 기준에 대한 구체적인 사항을 정하여 고시하여야 한다.

이후 제29조의2의 개정으로, 「건축법」 제2조제2항제2호에 따른 공동주택 중 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 공동주택에 대하여 화재안전성능보강에 필요한 시설 또는 설비를 설치하는 경우 국가 등이 소요되는 비용을 보조할 수 있도록 규정이 신설되었다. 즉 기존 제27조의 화재안전 성능보강 대상 건축물에 해당하지 않더라도, 화재안전에 취약한 1층 필로티 구조 등의 공동주택에 대해서는 화재안전 성능 보강을 실시하는 경우 국가 등이 비용을 보조할 수 있도록 근거규정을 마련한 것이다.

[「건축물 관리법」상 화재안전성능보강 의무 관련]

구분	화재안전성능보강 의무 대상	화재성능안전보강 의무 비대상
대상	건축법 제2조제2항 각호에 따른 제1종 근린생활시설, 제2종 근린생활시설, 의료시설, 교육연구시설, 노유자시설, 수련시설, 숙박시설	「건축법」 제2조제2항제2호에 따른 공동주택 중 용도, 마감재료 등 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 공동주택
대상건축물 통지	있음	없음
비용보조	없음(일몰규정 시한 종료)	가능

자료: 국가법령정보시스템

국토교통부는 동 사업을 위한 예산소요를 총 300억원가량으로 추산하고 있으며, 건축안전 사업의 내역사업 내에 공동주택 화재안전 개선지원사업을 신설하고 지자체 보조율 50%로 50억원을 편성하였다.

나. 분석의견

첫째, 공동주택 화재안전 개선지원 사업은 화재안전성능보강 의무가 없는 공동주택을 대상으로 하여 소유자 등의 자발적 참여에 의존하므로, 국토교통부는 참여를 적극 독려하고 사업수요를 정확히 추계하는 한편, 법 시행일(2027. 2. 12.) 전에 지원요건을 정하는 대통령령을 조속히 마련할 필요가 있다.

‘기존건축물 화재안전성능보강 지원’ 사업은 「건축물 관리법」상 화재안전성능보강의무를 전제로 하였음에도 소유주 및 관리자 등의 참여 저조, 보강대상 건축물

의 수요예측 미비 등으로 실집행률이 7.8~68.3%에 그치는 등 연례적인 집행부진이 있었고, 국회의 예·결산 심사시에도 지속적으로 이러한 점이 지적⁵⁾되어 왔다.

[화재안전성능보강 사업 예산 실적행내역(2019년~2025년)]

(단위: 백만원, %)

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

자료: 국토교통부

국토교통부는 2025년도 결산심사 당시 동 사업의 연례적 집행부진에 대해, 화재안전성능보강을 실시해야 하는 건축물관리자가 공사비의 일부를 부담⁶⁾해야 하는 관계로 소유자의 신청이 저조하였고, 건축물 용도 변경·폐업 등으로 보강대상 건축물 수요가 감소⁷⁾하여 집행이 저조했다고 설명한 바 있다.

그런데 2027년도 예산안에서 비용지원의 대상으로 포함된 공동주택의 경우 그 자체로는 「건축물 관리법」상의 화재안전성능보강 의무가 부여된 건축물이 아니며 이에 따라 관리자의 신청 및 협조가 더딜 우려가 있다는 점, 자부담이 원칙적으로는 없으나, 공사에 따른 불편 등 사실상의 부담으로 신청을 꺼리거나 여러 구분소유자로부터 개별동의를 받는 과정에서의 의사결정이 지연될 여지가 있다는 점 등을 고려하였을 때 국토부의 사업계획 대비 참여율이 저조할 우려를 배제할 수 없다.

또한, 기존건축물 화재안전성능보강 사업의 경우 「건축물 관리법」상 관리자에게 보강대상 건축물임이 통지가 되고 관리자는 보강계획을 수립할 의무가 발생하는 등 보강대상에서 누락될 가능성이 상대적으로 낮은 구조였던 반면, 공동주택 중 개

5) 국회의 2020, 2021, 2022, 2023, 2024회계연도 결산 및 2023, 2024, 2025년도 예산안 심사 시 등

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

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

정규정에 따라 성능보강 비용지원 대상이 된 주택의 경우, 관리자에게 화재성능보강의무가 부여되지 않으므로 순수하게 제도 홍보와 자발적인 참여지원에 의존해야 한다는 점도 고려해야 한다.

따라서 국토교통부는 법 개정 취지에 따라 최대한 많은 공동주택이 화재안전성능보강을 실시할 수 있도록 참여를 독려·홍보하는 동시에 화재안전성능보강공사 보조금 지원 대상물량과 참여 예상률을 면밀히 파악하여 연차별 소요예산을 정확히 추계하고 예산의 불용을 최소화할 필요가 있다.

또한, 보조금 지원대상이 되는 공동주택은 용도나 마감재료 등 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 경우에 한하는데, 법 시행일(2027. 2. 12.) 이전 대통령령의 조속한 개정을 통하여 동 사업범위 확정에 지장이 없도록 할 필요가 있다.

둘째, 공동주택 화재안전 개선지원 사업의 지원대상 선정 시 타부처 및 지방자치단체 사업의 지원 여부를 고려하거나 화재위험이 높은 건축물에 보완적인 설비가 함께 지원될 수 있도록 하는 등 부처간 사업 연계성을 제고할 필요가 있다.

동 사업은 2025년 7월 광명 필로티 아파트 화재를 계기로 마련된 「필로티 공동주택 화재안전 개선방안」(2025. 9. 3.)의 일환으로, 가연성 외장재가 적용된 필로티 공동주택 11.6만동 중 주차장 여부 등을 고려한 화재 취약 공동주택 3만동⁸⁾을 대상으로 한다. 지원규모는 동당 평균 200만원으로 국비와 지방비를 1:1로 분담하고, 지원 설비는 아크차단기, 자동확산소화기 등을 예시로 하여 2026년 시범사업을 통해 구체화할 계획이다. 국토교통부의 2027년도 예산안은 전체 3만동 중 초년도 사업물량 5천동에 대해 동당 국비 100만원을 지원하는 것으로 산출되었다.

[설치대상 화재안전 설비 예시]

아크차단기	자동 확산형 소화기
전기불꽃(아크)을 감지, 전원을 차단하여 화재를 효과적으로 억제	자동 확산형 소화기: 화재 감지 시 소화 약재를 자동으로 분사
	

자료: 국토교통부

8) 10년 이상의 노후도 기준 등을 고려하여 국토교통부가 추정한 물량이다.

한편, 행정안전부는 2026년 9월 관계부처 합동으로 「노후주택 화재안전 관리 강화 대책」을 발표하였는데, 동 대책에는 스프링클러가 설치되지 않은 노후 공동주택을 대상으로 자동확산소화기 보급을 확대하려는 계획이 포함되어 있다.⁹⁾ 정부는 2026년 서울지역 3만 9천 가구 시범사업을 거쳐 2027년에는 지방정부 연계 보급 사업을, 2028년부터는 국비 지원을 통해 전국으로 확대할 계획이다.

[노후주택 화재안전 관리 강화대책(행정안전부, 2026. 9.) 주요 내용]

노후주택 화재안전 관리 강화 대책

부산아파트 화재 재발 방지 대책('25.9.3.) 보완

1 화재사고 예방 및 사전 저감

화재 위험요인 사전점검, 개선

1.1 전기안전

- 스프링클러 없는 노후 공동주택 전기안전점검 의무화
- 점검 항목에 콘센트 밀폐법 추가('27.~)
- 아크차단기 설치 의무 주택으로 확대('29. 하반기)

1.2 예방점검

- 화재안전점검 주안선정제 시범 도입('27.)
- 소방 전기 등 합동점검 체계 구축('27.~)

1.3 아동돌봄

- 야간(22~24시) 마을돌봄시설 확대('27.)
- 아이돌봄사 적정 인원 확보('26.~)

1.4 가스안전

- 취약세대 타이머류 보급 확대
- LPG 급속배관 교체사업 대상 확대 등 지속 추진

2 단독경보형 연기감지기 보완화

화재의 조기인지 대책

2.1 문화 확산

- 공익광고, 홍보영상 공모전, 선물하기 등 생활일착 대대적 홍보('26.10.~)
- 고향사랑기부제 등 기부문화 확산
- 마트·편의점 등 생활밀접 판매점 구축

2.2 시범사업

- 노후주택 마을단위, 단지단위 단독경보형 연기감지기 보급사업 시범추진
- ※ 기초단위('26.10) 설치·효과검증, '27년 광역, '28년 전국단위

2.3 제도개선

- 취약계층에서 취약주택으로 지원대상 확대 근거 마련('27.)
- 주택용 소방시설(감지기, 소화기) 설치조사 실시('27.~)
- 지방자치단체 보급노력도 평가

2.4 안전점검의 날 연계

- 안전점검의 날(매월 4일)과 연계하여 화재안전 점검과 연기감지기 보급 정례화('27.~)

3 화재 조기진압 소방시설 보완

초기화재 진압 대응

3.1 자동확산소화기 도입

- 스프링클러 없는 노후아파트 대상 시범사업('26. 서울시)
- 화재취약계층 우선 보급 등 단계적 전국 확대('27.~)

3.2 성능개선

- 자동확산소화기 소형 경량화, 방사범위 확대 등('27)

3.3 제도개선

- 자동확산소화기 설치 시 장기수선충당금 활용 근거 마련('27)

3.4 휴대용 소화용품

- 에어로졸식 소화기 등 보급 확대

4 화재 대피역량 강화

신속한 안전 대피

4.1 피난조력

- '119안심콜(화재대피 안내) 가입 확대
- 화재 발생 시 주민이 신속히 인자·대피하기 위한 안내방안 마련('26.10.)

4.2 수시단속

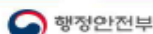
- 비상계단 물건 적치, 방화문 등 불시 단속 강화('26.9.~)
- 신고·포상 제도 활성화('27.~)

4.3 관리역량

- 소방훈련지원센터 연계 아파트 관리주체 등 합동훈련 건설될 실시('26.9.~)
- 자체 소방훈련 결과 영상기록 보관 의무화('26.12.)

4.4 정보공유

- 내가 사는 아파트 피난시설 위치와 이용법 등 한눈에 확인 가능한 정보플랫폼 구축('28), 개발('29)



자료: 행정안전부

9) 그러나 본 대책에는 국토부의 신규사업인 '공동주택 화재안전 개선지원'은 포함되어 있지 않다.

소방청 또한 2026년부터 20년 이상 경과한 노후 아파트에 거주하는 화재취약 계층을 대상으로 단독경보형 연기감지기 보급 사업¹⁰⁾을 추진하고 있다. 동 사업은 노후 아파트 149만 8천 세대 중 연간 50만 세대에 세대당 감지기 3대를 지원하는 3개년(2026~2028년) 사업으로, 국고보조율은 80%이며, 2027년도 예산안에는 62억 4,000만원이 편성되었다.

[2027년도 화재안전 및 시설기준개발 사업(소방청) 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
화재안전 및 시설기준개발 사업	6,170	10,407	10,407	9,436	△971	△9.3
단독경보형 연기감지기 보급	-	7,190	7,190	6,240	△950	△13.2

자료: 소방청

[공동주택 등에 대한 화재안전 설비 지원형 사업 비교]

	국토부	범부처(행안부)	소방청
대상	가연성 외장재 시공된 필로티 공동주택 3만동	노후 공동주택 668만 세대	전국 취약계층 거주 노후아파트 149.8만 세대
지원설비	아크차단기, 자동확산소화기 등	자동확산소화기	연기감지기
추진시기	2027-2032	2026년-	2026-2028
재원분담	국비 50, 지방비 50	(2026년) 지방비(서울시 시범사업) (2027년) 지방비(전국) (2028년) 국비지원	국비 80, 지방비 20

자료: 국토교통부, 소방청 제출자료 및 행정안전부 보도자료 등 바탕으로 국회예산정책처 재작성

이와 같이 2027년에는 노후 공동주택을 대상으로 한 화재안전 설비 보급이 복수의 경로로 동시에 추진되는데, 사업별 대상이 일부 중첩될 수 있는 것으로 보인다. 예컨대 국토교통부 사업의 대상인 필로티 공동주택은 상당수가 화재안전 규제 강화 이전에 건축되어 스프링클러가 설치되지 않은 노후 공동주택에 해당할 수 있

10) 화재안전 및 시설기준개발 사업(소방청), 코드: 일반회계 1133-300

어 범정부 대책의 자동확산소화기 보급 대상과 겹칠 가능성이 있고, 지원 설비 또한 자동확산소화기로 동일하다. 또한 필로티 구조의 노후 아파트는 소방청 연기감지기 보급 대상에도 해당할 수 있다.

동 사업은 입주자의 자부담 없이 국비와 지방비로 설비를 설치하는 구조이므로 지원 수요가 예산 규모를 상회할 가능성이 있으며, 이 경우 한정된 재원을 화재위험이 높은 건축물에 우선 배분하는 대상 선정 기준이 필요하다. 국토교통부는 동 사업에 대해 입주자간 동의가 이루어져 신청한 순서대로 선정을 할 계획이다. 그런데 사업별로 대상을 각각 선정할 경우 동일한 건축물에 같은 설비가 중복 지원되거나, 일부 건축물에 여러 사업의 지원이 집중되는 반면 다른 화재 취약 건축물은 어느 사업에서도 지원받지 못하는 결과가 발생할 수 있다.

또한 범정부 대책에서 제시한 바와 같이 화재 대응은 발화 예방, 조기인지, 초기진압의 단계가 결합될 때 효과가 높으며, 아크차단기, 단독경보형 연기감지기, 자동확산소화기는 각 단계에서 상호 보완적으로 기능하는 설비이다. 따라서 화재위험이 높은 건축물에는 이들 설비가 함께 설치되는 것이 바람직하다는 점을 대상 선정 시 고려할 필요가 있다. 아울러 아크차단기의 경우 현재 물류창고, 전통시장에만 해당되는 설치의무를 주택에까지 확대하려는 계획이 추진되고 있으므로, 의무화 추진 일정을 함께 감안해야 한다.

설치 이후의 관리 측면에서도 사업 간 연계가 효율적인 점을 고려할 필요가 있다. 예컨대 자동확산소화기와 단독경보형 연기감지기는 약제의 유효기간이나 전지 교체 등 설치 이후에도 지속적인 유지관리가 필요한 설비인데, 설치 이력이 사업별로 분산되지 않고 연계된다면 동 사업이 일회성 설치에 그칠 것이 아니라 향후 설비의 점검·교체 시기 관리나 사업 효과의 분석에 필요한 기초정보를 확보하는데 기여할 수 있다.

따라서 국토교통부는 2026년 시범사업을 통해 세부 사업내용을 구체화하는 과정에서 행정안전부, 소방청 등 관계부처와 지원대상 정보를 공유하여 지원대상 선정 시 타 사업의 기지원 여부를 확인하고, 화재위험이 높은 건축물에는 보완적인 설비가 함께 지원될 수 있도록 선정 기준을 마련할 필요가 있다. 아울러 사업별 설비 설치 이력을 공동으로 관리할 수 있는 방안을 마련하여 설치 이후의 유지관리와 사업 효과 분석의 기반으로 활용할 필요가 있다.

1-2. 공장·창고 화재안전 실태조사의 조사방식 차등화 및 조사결과 연계 방안 마련 필요

가. 현 황

공장·창고 화재안전 실태조사 운영¹⁾ 사업은 공장·창고에 대한 종합적인 실태 조사를 위한 운영 위탁비 및 인건비 지급 사업으로 2027년 건축안전 사업 내의 내역사업으로 313억 9,900만원이 신규 편성되었다.

[2027년도 건축안전 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
건축안전	10,083	7,154	7,154	44,003	36,849	515.1
공장·창고 화재안전 실태조사 운영	-	-	-	31,399	31,399	순증

주: 2026년 9-12월을 기간으로 하여 추진중인 1단계 실태조사의 경우 2026년도 예비비와 특별교부세를 이용하여 집행중임.

자료: 국토교통부

공장·창고 화재안전 실태조사 운영 사업은 2026년 대전 지역 공장 화재로 인명피해가 잇따라 발생함에 따라 2026년 6월 경제관계장관회의에서 발표된 「공장·창고 화재안전 실태조사 추진계획」에 따라 공장·창고의 화재취약성과 위법 현황 전반을 조사하는 사업으로, 건축안전 세부사업 내 내역사업으로 신규 편성되었다. 2027년도 예산안 313억 9,900만원은 한국건설기술연구원, 건축공간연구원, 국토안전관리원에 조사 운영 총괄, 결과 분석, 제도개선 도출 등을 위탁하는 위탁용역비 40억원과, 조사 전문인력의 인건비를 지방자치단체에 보조하는 273억 9,900만원으로 구성되며, 인건비는 국비와 지방비를 50%씩 분담할 계획이다.

인건비 단가는 엔지니어링업체 임금실태조사의 고급기술자 노임단가(건축 31.1만원/일, 소방 30.2만원/일)가 적용되었으며, 청년인턴은 전국 230개 기초지방자치단체에 2명씩 6개월 임기로 총 920명 배치하여 조사를 지원하도록 한다.

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 6132-308의 내역사업

[2027년도 편성 예산 비목별 산출 내역]

비목	규모	단가	국비 산출
민간위탁비	40억		
지방자치단체 경상보조	민간전문가 연인원 124,246명(18.6만동)	건축 31.1만원/일 소방 30.2만원/일	20.4만원/동×18.6만동×1.1 (이동시간 가산)=416억원(국비 부담 208억원)
	청년인턴 460명(920명을 6개월 단위 고용)	월급 215.7만원+고용부담 금 23.3만원=239만원/월	239만원×12개월×460명 =132억원(국비 부담 66억원)

주: 1동당 직접인건비=(건축 31.1만원+소방 30.2만원)/3동=20.4만원. 2·3단계 조사대상은 중·소 사업장 위주로 넓은 면적에 분포하여 전문가 인건비를 약 10% 가산함

자료: 국토교통부 보도자료(2026. 6. 16.), 국토교통부 제출자료를 바탕으로 국회예산정책처 재작성

조사대상은 연면적 500㎡ 이상 공장·창고 약 19만동과 위험물·유해화학물질 보관 시설 및 고위험사업장이며, 조사는 화재위험도에 따라 3단계로 구분하여 진행된다. 2026년 6~7월 경기지역 공장 112동에 대한 시범조사를 거쳐, 1단계로 2026년 9~12월에 위험물이 있는 초고위험사업장 약 3만동, 2단계로 2027년 상반기에 잔여 초고위험사업장·위험물시설 등 약 8.9만동, 3단계로 2027년 하반기에 그 외 공장·창고 약 9.7만동을 조사하고, 2028년 이후 조사결과를 DB화하여 활용할 계획이다.

[공장·창고 화재안전 실태조사 단계별 추진 계획]

구분	기간	조사대상	규모	비고
시범조사	2026.6~7.	경기지역 공장 (화성·용인·평택·수원)	112동	조사설계
1단계	2026.9~12.	위험물이 있는 (초)고위험 공장	약 3만동	-
2단계	2027.1~6.	초고위험사업장 등	약 8.9만동	2027년 예산안 반영
3단계	2027.7~12.	그 외 공장·창고	약 9.7만동	
결과 활용	2028~	-	-	결과 DB화 등

주: 단계별 조사동수는 국토교통부의 최근 제출자료 기준이며, 현장 여건 및 조사 진행 상황 등에 따라 일부 조정될 수 있음

자료: 국토교통부 보도자료(2026. 6. 16.), 국토교통부 제출자료를 바탕으로 국회예산정책처 재작성

나. 분석의견

첫째, 국토교통부는 2027년도 예산안에 2027년 조사대상 공장·창고 약 18.6만동에 대한 화재안전 실태조사 비용 313억 9,900만원을 신규 편성하였는데, 위험도에 따른 조사방식, 조사반 구성 차등화 방안을 마련할 필요가 있다.

국토교통부가 2026년 6월 발표한 추진계획에서는 조사반을 위험도가 높은 건축물을 대상으로 건축사, 소방기술사 등 민간전문가 중심으로 구성하는 정밀조사반과, 일반 건축물을 대상으로 청년인력과 공무원 1명으로 구성하는 기본조사반으로 구분하였다. 그런데 2027년도 예산안의 인건비는 조사반마다 건축·소방 분야 민간 전문가를 각 1명씩 배치하여 1일 3동을 조사하는 것을 전제로 산정되었으며, 이에 따라 필요한 민간전문가는 1일 단위 고용 기준 연인원 12만 4,246명으로 산정되었다. 한편, 산업안전과 화학안전 분야 조사는 고용노동부의 산업안전감독관과 기후에너지환경부 소속 공무원이 기존 인력으로 수행한다.

[조사반 구성계획]

구분	6월 추진계획 당시		2027년도 예산안 산출 (위험도별 비구분)
	정밀조사반 (위험도가 높은 건물)	기본조사반 (일반적인 건물)	
민간 전문가	건축사·소방기술사 등 (전문가 중심 구성)	-	건축사·소방기술사 등 (전문가 중심 구성)
공무원	지방정부·소방서·노동청 3명	지방정부·소방서·노동청 중 1명	분야별 담당공무원 각 1명
청년인력	-	기사급 자격 대졸자·대학생	230개 기초지방자치단체에 6개월 단위 2명씩 배치 (총 920명), 조사 지원
조사량 및 규모	시범조사를 거쳐 확정		조사량 1일 단위 3동, 인건비 연인원 12만 4,246명

자료: 국토교통부 보도자료(2026. 6. 16.), 국토교통부 제출자료를 바탕으로 국회예산정책처 재작성

국토교통부는 시범조사 결과 건축과 소방 분야의 객관적이고 전문성 있는 조사를 위해 전문가 투입이 필요한 것으로 확인되었다는 입장이다. 그러나 시범조사 대상 112동은 연면적, 고위험사업장 여부, 위험물 보관 여부를 고려하여 다양한 유형으로 선정된 소규모 표본이므로, 이 결과만으로 위험도와 관계없이 모든 조사대상에 동일한 규모의 조사반 투입이 필요하다고 보기는 어렵다. 특히 2027년 하반기에 조사하는 3단계 대상 약 9.7만동은 위험물이 없고 초고위험사업장에도 해당하지 않는 공장으로 2027년 조사대상(약 18.6만동)의 절반 이상(52.2%)을 차지한다.

무엇보다 동 조사는 그 자체로 주기적으로 실시되는 정밀안전진단이 아닌 실태 조사로서 추후 안전관리를 강화하기 위한 데이터를 확보하는데 초점이 있으므로, 일반적인 건축물에 대해서는 당초 계획과 같이 조사반 구성을 탄력적으로 운영하는 방안을 검토할 필요가 있다.

특히 국토교통부는 2·3단계 조사대상이 중·소 사업장 위주로 넓은 면적에 분포되어 이동·조사에 시간이 추가로 소요될 가능성이 높다는 이유로 전문가 인건비를 약 10% 가산하였다. 이러한 가산은 조사대상의 분포 특성을 반영한 것이나, 오히려 위험도가 낮은 일반 공장·창고에 대해서는 조사반 구성을 탄력적으로 운영하는 방안과 함께 그 적정성이 검토될 필요가 있다.

또한 소방 분야의 경우 「화재의 예방 및 안전관리에 관한 법률」 제7조에 따라 소방관서장이 소방대상물의 소방시설 설치·관리 적합 여부 등을 확인하는 화재안전조사를 실시하고 있으며, 소방청은 2026년에도 전지 제조공장 안전관리 실태 점검과 물류창고 현장안전점검 등을 실시하였다. 산업안전·화학안전 분야는 소관 부처의 기존 인력이 조사를 수행하는 반면, 소방 분야는 국토교통부 예산으로 별도의 민간전문가를 고용하는 구조이므로, 소방관서의 화재안전조사 인력과 역할 분담 가능 여지를 검토할 필요가 있다. 국토교통부가 제시한 부처별 역할 분담에 따르면 소방청은 「소방시설 설치 및 관리에 관한 법률」·「위험물안전관리법」에 관한 소방 분야 조사 및 후속 조치를 담당하나, 실태조사 예산은 국토교통부만 편성하고 있다.²⁾

2) 참고로 행정안전부가 2019년 주관한 국가안전대진단의 경우 16만여 개소를 관계기관 합동으로 점검하면서 공무원들을 중심으로 점검인력을 구성하였으며, 민간전문가 참여율은 29% 수준이었다.

둘째, 조사결과가 소방 분야 후속조치와 관계부처 지원사업으로 이어질 수 있도록 연계 방안을 철저히 검토할 필요가 있다.

동 실태조사는 2027년까지 완료되는 한시적 조사이므로, 대규모 인력과 300억 원에 달하는 국비를 투입하여 확보한 조사결과가 지속적으로 활용될 수 있도록 하는 것이 중요하다. 국토교통부는 부처별 점검결과를 플랫폼에 등록·관리하고 범부처 통합체계로 전환하는 기반을 조성할 계획이라고 밝히고 있으나, 조사 이후 건축물의 증축, 용도변경, 위반사항 개선 등 변동사항이 반영되지 않으면 조사결과가 과거 데이터로서 진부화될 수 있으므로, 데이터의 활용방안을 조속히 구체화할 필요가 있다.

국토교통부에 따르면 실태조사 결과는 ‘건축물생애이력관리시스템’을 개편하여 등록하고 이후 해당 건축물의 점검·조사 결과를 지속적으로 갱신할 계획이며, 소방청 국가위험물통합정보시스템, 기후에너지환경부 화학물질종합정보시스템, 고용노동부 근로감독행정시스템 등과 연계할 수 있도록 데이터 양식을 구성하고, 실태조사 기간(2026. 9.~2027. 12.) 중 관계부처 협의체를 운영하여 시스템 연계·활용방안을 논의할 계획이다. 다만 이는 아직 목표 단계의 계획으로서 갱신 주체와 주기, 부처별 입력 의무 등이 정해지지 않았으므로, 시스템 개편 일정과 함께 이를 구체화할 필요가 있다.

마지막으로, 조사결과와 후속조치 측면에서 관계부처 사업과의 연계가 필요하다. 소방청은 2027년도 예산안에 20년 이상 노후 공장, 영세 제조업체 등 화재위험이 높은 공장을 대상으로 자동화산소화기 설치를 지원하는 사업³⁾ 59억 4,100만 원을 신규 편성하였는데, 동 사업과 실태조사는 모두 공장화재에 대한 범정부 대책의 일환으로 화재위험이 높은 공장을 대상으로 한다.⁴⁾

3) 자동화산소화기 설치 지원(소방청) 코드: 일반회계 1133-303

4) 자동화산소화기 설치 지원 사업은 20년 이상 노후 공장, 영세 제조업체, 산업단지 밀집지역, 반복 화재 발생 대상 등 화재 위험성이 높은 장소를 중심으로 우선 지원

[2027년도 자동확산소화기 설치 지원 사업(소방청) 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
자동확산소화기 설치지원	-	-	-	5,941	5,941	순증

자료: 소방청

그러나 실태조사의 환류계획은 현장 위반사항의 즉시 개선, 부처별 규제 보완, 플랫폼 등록 등을 중심으로 구성되어 있어, 실태조사에서 소방시설이 취약한 것으로 확인된 공장이 소방청의 지원사업이나 소방관서의 조치로 이어지는 경로는 설정되어 있지 않다. 1단계 조사가 2026년 말까지 완료될 예정인 만큼, (초)고위험 공장에 대한 조사결과를 2027년 소방청 지원대상 선정에 활용하는 것이 가능할 것으로 보인다.

따라서 국토교통부는 위험도에 따라 정밀조사와 기본조사를 구분하는 등 조사 방식을 차등화하여 인력을 탄력적으로 배분하고 소방관서의 화재안전조사 인력과의 역할 분담을 소방청과 협의하여 조사 인력 규모를 조정할 필요가 있다. 아울러 조사 결과가 효과적으로 데이터화되고 활용될 수 있도록 후속조치를 철저히 할 필요가 있으며, 소방시설이 취약한 공장에 대한 조사결과는 소방청 자동확산소화기 지원대상 선정 등 관계부처의 지원사업에 활용될 수 있도록 연계 방안을 마련할 필요가 있다.

제로에너지건축 신산업 육성: 의무화 확대를 고려한 내역사업 간 예산 조정 및 비목 전환 등 필요

가. 현 황

제로에너지건축 신산업 육성¹⁾ 사업은 국가 온실가스 감축목표('30년까지 '18년 배출량 대비 40%)를 차질 없이 달성하고 실현가능한 에너지 전환정책에 부응하기 위해 건축물 부문 탄소중립 핵심정책인 제로에너지건축의 활성화를 추진하려는 것으로, 2027년 예산안은 전년 대비 1억 3,500만원 감소한 28억 3,300만원이 편성되었다. 동 사업은 '제로에너지 건축물 확산사업'과 '제로에너지 건축물 제도운영'의 두가지 내역사업으로 구성된다. 확산사업은 공공 및 민간의 제로에너지건축물 확산을 유도하기 위한 컨설팅, 전문인력 양성 등을 위한 것으로서 2027년 예산안은 전년대비 동일한 18억 800만원이 편성되었고, 제도운영 사업은 본인증 건축물의 성능유지여부 확인, 제도개선 등을 위한 것으로서 전년 본예산 및 추경예산 11억 6,000만원 대비 1억 3,500만원이 감액된 10억 2,500만원이 편성되었다.

[2027년도 제로에너지건축 신산업 육성 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
제로에너지건축 신산업 육성	3,546	2,968	2,968	2,833	△135	△4.5
제로에너지건축물 확산사업	2,386	1,808	1,808	1,808	-	-
제로에너지건축물 제도운영	1,160	1,160	1,160	1,025	△135	△11.6

자료: 국토교통부

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 6133-312

한편 제로에너지건축물이란 「녹색건축물 조성 지원법」 제2조제4호2)에 따라 건축물에 필요한 에너지 부하를 최소화하고 신에너지 및 재생에너지를 활용하여 에너지 소요량을 최소화하는 녹색건축물로서, 정부는 2017년 제로에너지건축물 인증제를 도입하여 에너지자립률 등에 따라 인증등급을 부여하고 있다.

[제로에너지건축물 등급별 인증조건]

등급	에너지자립률 ¹⁾	1차 에너지 소요량 ²⁾ (kWh/m ² yr)	
		주거용	비주거용
ZEB+	120% 이상인 건축물	-10 미만	-70 미만
1등급	100 이상 ~ 120% 미만인 건축물	-10 이상 10 미만	-70 이상 -30 미만
2등급	80 이상 ~ 100% 미만인 건축물	10 이상 30 미만	-30 이상 10 미만
3등급	60 이상 ~ 80% 미만인 건축물	30 이상 50 미만	10 이상 50 미만
4등급	40 이상 ~ 60% 미만인 건축물	50 이상 70 미만	50 이상 90 미만
5등급	20 이상 ~ 40% 미만인 건축물	70 이상 90 미만	90 이상 130 미만

주: 1) 에너지자립률: 건축물 에너지 소비량 대비 신재생 에너지 생산량

2) 에너지 소요량: 건축물 에너지 소요량에 1차에너지 환산계수를 곱한 에너지량

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 동 사업은 제로에너지건축물 의무대상 확대로 국고 지원의 필요성이 낮아졌다는 점을 고려하여 전년 수준으로 편성된 확산사업의 규모를 조정할 필요가 있다.

확산사업은 제로에너지건축물(ZEB) 도입을 유도하기 위하여 컨설팅, 홍보, 교육 등을 지원하는 사업이다. 그런데 ZEB 인증 의무대상이 단계적으로 확대되면서, 재정지원을 통해 참여를 유도할 필요성은 점차 낮아지고 있다.

2025년부터는 연면적 1천㎡ 이상 17개 용도 공공건축물의 의무등급이 5등급에서 4등급으로 상향되었고, 민간부문에서도 30세대 이상 공동주택과 연면적 1천㎡

2) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “녹색건축물”이란 「기후위기 대응을 위한 탄소중립·녹색성장 기본법」 제31조에 따른 건축물과 환경에 미치는 영향을 최소화하고 동시에 쾌적하고 건강한 거주환경을 제공하는 건축물을 말한다.
4. “제로에너지건축물”이란 건축물에 필요한 에너지 부하를 최소화하고 신에너지 및 재생에너지를 활용하여 에너지 소요량을 최소화하는 녹색건축물을 말한다.

이상 건축물에 ZEB 5등급 수준의 설계기준이 적용되고 있다. 이에 따라 예비인증³⁾ 건수는 2022년 926건에서 2025년 1,539건으로, 본인증 건수는 같은 기간 325건에서 1,185건으로 증가하였으며, 국토교통부는 예비인증 건수가 전년대비 급증한 2023년 당시, 이를 의무대상 확대에 따른 것으로 설명한 바 있다. 국토교통부가 제출한 의무대상 인증 현황에 따르면, 2025년 본인증 1,185건 중 의무대상 건축물이 1,136건(95.9%)을 차지하여 인증 확대는 사실상 의무화에 의해 견인되고 있다.

[제로에너지건축물 의무화 로드맵(2024. 1.)]

구분	2020	2023	2025	2030
공공 (인증)	1천㎡ 이상 (5등급)	5백㎡ 이상 공공 분양임대 공동주택 30세대 이상 (5등급)	1천㎡ 이상/ 17개 용도 (4등급)	3등급 수준 (용도·규모 미정)
민간 (기준)	-	-	1천㎡ 이상 민간분양임대 공동주택 30세대 이상 (5등급 수준)	5백㎡ 이상 (5등급 수준)

자료: 국토교통부

실제로, 동 사업은 2024년과 2026년 국고보조사업 연장평가에서, 실집행 부진, 건축주가 투자비를 회수할 수 있으면 자발적으로 참여할 것이므로 정부가 이를 유도할 필요성이 적다는 것 등을 근거로 감액 의견을 받은 바 있다. 이에 따라 사업 예산이 지속적으로 감소⁴⁾하고 있는 상황인데, 국토부는 이러한 기조와 반대로 2027년 예산안 편성 당시 전년대비 증액된 31억원을 요구한 바 있으며, 최종적으로 확정된 정부안을 기준으로 할 때도 확산사업에 대해서는 전년과 동일한 예산을 편성하였고 감액은 제도운영 사업에 반영하였다. 그러나 감액 의견의 취지를 고려한다면, 내역사업 가운데 국고 지원의 필요성이 상대적으로 낮은 확산사업을 중심으로 조정이 이루어지는 것이 바람직한 측면이 있다.

3) 건축허가(설계도서, 서류) 과정에서 평가되는 예비인증과 사용승인허가(준공도서, 서류 및 현장) 과정에서 평가되는 본인증으로 구분

4) 동 사업의 예산은 2023년 3,999백만원에서 2026년 2,968백만원으로 감소하였고, 2027년도 예산안은 이보다 135백만원(4.5%) 감액된 2,833백만원이다.

예컨대, 확산사업 예산 18억 800만원에서 가장 큰 비중을 차지하는 ‘제로에너지건축물 컨설팅 기술지원’ 사업의 경우 국토교통부는 의무기준 상향에 따른 컨설팅 수요 증가를 이유로 2027년 컨설팅 지원 대상을 56개소에서 58개소로 확대하였으나, 의무대상 건축물은 재정지원 여부와 관계없이 기준을 충족하여야 하므로, 이를 위한 컨설팅 비용은 해당 건축주가 부담하여야 할 비용으로 고려될 여지가 있다. 또한 국토교통부가 제시한 의무기준 상향은 2025년에 이미 시행된 것으로, 2027년에 새로 시행되는 기준은 없다는 점도 함께 감안할 필요가 있는 것으로 보인다.

이에 대해 국토교통부는 컨설팅 지원사업이 인증 비의무 대상 건축물의 인증 취득이나 의무대상 건축물의 고등급 취득을 목적으로 시행되고 있고, 고등급으로 상향된 공공건축물이 민간을 포함한 제로에너지건축물의 모범사례가 된다는 점에서 오히려 강화가 필요하다는 입장이다. 그러나 국토교통부의 컨설팅 대상 선정기준에 따르면 자발적 인증 및 의무등급보다 상향된 인증을 희망하는 건축물(1순위) 외에 의무등급 취득을 목적으로 하는 공공건축물도 2순위로 지원대상에 포함되어 있다. 또한 국토교통부도 컨설팅 지원사업에 선정되지 않은 건축물은 민간 전문 컨설팅사를 통해 유사한 서비스를 이용할 수 있다고 설명하고 있으며, 연간 50여 개소에 대한 컨설팅만으로 연 1천여 건에 이르는 의무대상 인증의 고등급화를 유도하는 효과는 제한적일 것으로 보인다.

아울러 ZEB 인증 건축물에는 취득세 감면, 용적률 완화, 기반시설 기부채납 부담 경감, 주택도시기금 대출한도 상향 등의 혜택이 이미 부여되고 있다. 국토교통부는 재정지원이 필요한 이유로, 제로에너지건축 정책 활성화를 위해서는 경제적 인센티브가 중요한 만큼, 보조금 및 기술지원 등 경제적 인센티브 제공이 요구된다는 점을 들고 있으나, 확산사업은 컨설팅·홍보·교육 위주로 구성이 되어 있으며, 컨설팅 역시, 매년 50여개소에 대해 실시되는 것으로서 주된 경제적 인센티브로 보기에 는 무리인 측면이 있다.

[제로에너지건축물에 대한 인센티브]

구분	내용														
에너지이용합리화 자금지원(용자)	제로에너지건축물 예비인증을 획득한 건축물(공동주택 제외)의 에너지효율관련 설비 투자 시 투자비의 일부를 장기 저리로 지원(3년거치 5년 분할)														
기반시설 기부채납	기반시설 기부채납 부담수준(해당 사업부지 면적의 8%) 최대 15% 경감률 적용														
건축기준 완화 (용적률, 높이)	법 및 조례에서 정하는 건축물의 용적률 및 높이 등에 대해 인증등급에 따라 완화비율 11~15% 적용(지방건축위원회 심의 必) <table><tr><td>인증등급</td><td>ZEB+</td><td>ZEB 1</td><td>ZEB 2</td><td>ZEB 3</td><td>ZEB 4</td><td>ZEB 5</td></tr><tr><td>완화비율</td><td colspan="2">15%</td><td>14%</td><td>13%</td><td>12%</td><td>11%</td></tr></table>	인증등급	ZEB+	ZEB 1	ZEB 2	ZEB 3	ZEB 4	ZEB 5	완화비율	15%		14%	13%	12%	11%
인증등급	ZEB+	ZEB 1	ZEB 2	ZEB 3	ZEB 4	ZEB 5									
완화비율	15%		14%	13%	12%	11%									
세제 혜택 (취득세 감면)	건축물 또는 주택 취득세 15%~20% 감면(최초 1회, 준공 후 100일 이내) <table><tr><td>인증등급</td><td>ZEB+</td><td>ZEB 1</td><td>ZEB 2</td><td>ZEB 3</td><td>ZEB 4</td><td>ZEB 5</td></tr><tr><td>완화비율</td><td colspan="4">20%</td><td>18%</td><td>15%</td></tr></table>	인증등급	ZEB+	ZEB 1	ZEB 2	ZEB 3	ZEB 4	ZEB 5	완화비율	20%				18%	15%
인증등급	ZEB+	ZEB 1	ZEB 2	ZEB 3	ZEB 4	ZEB 5									
완화비율	20%				18%	15%									
주택도시기금 대출한도 상향	공공임대/분양주택, 국민임대주택, 행복주택, 민간임대주택 대상 주택도시기금 대출한도 20% 상향														

자료: 국토교통부

따라서 동 사업의 감액대상으로는 확산사업을 우선 고려하고, 감축여력 확보를 위해서 컨설팅 지원대상은 의무등급 취득만을 목적으로 하는 지원(2순위)을 제외하고 자발적 인증 및 상향 인증 중심으로 한정하는 등의 방법을 활용할 필요가 있다.

둘째, 인증제 운영 등의 제도운영 사업은 국가가 수행하여야 하는 사무로서 의무대상 확대에 따라 사후관리 수요가 증가하고 있으므로, 실태조사 물량을 축소하기보다는 보강하고 국가사무의 성격에 맞게 민간위탁 비목으로 전환할 필요가 있다.

ZEB 인증제는 「녹색건축물 조성 지원법」 제17조제1항에 따라 국토교통부장관이 시행하는 제도이다. 같은 조 제2항은 국토교통부장관이 운영기관과 인증기관을 지정하여 인증 업무를 위임할 수 있도록 하고 있고, 제5항제6호는 인증받은 건축물에 대한 점검이나 실태조사에 관한 사항을 부령으로 정하도록 하고 있다. 즉, 인증의 운영과 인증 건축물의 사후관리는 법률에 따라 국가가 수행하는 사무이며, 한국에너지공단 등 운영기관은 이를 위임받아 수행하고 있다. 특히 공공건축물 등에 대해서는 국가가 인증 취득을 의무로 부과하고 있으므로, 인증이 실제 성능을 담보하는지 확인하는 것 역시 국가의 책임에 해당한다.

그런데 2027년도 예산안에서 제도운영 사업은 전년 대비 135백만원 감액된 1,025백만원이 편성되었다. 감액은 주로 인증제 운영·지원 사업에서 이루어졌는데,⁵⁾ 동 사업의 경우 전년 예산 6억 6,000만원보다 9,900만원(15.0%) 감액된 5억 6,100만원이 편성되었으며, 감액하는 과정에서 본인증 건축물의 성능유지 실태조사 대상이 100개소에서 80개소로 줄었다.

그러나 본인증 건수는 2023년 511건에서 2025년 1,185건으로 늘어 누적 3,706건에 이르렀으며, 의무대상 확대에 따라 앞으로도 증가할 것으로 예상된다.

[제로에너지건축물 인증 실적]

구 분	~2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026.7.	계
예비인증	562	1,006	926	1,362	1,439	1,539	922	7,756
본인증	24	86	325	511	778	1,185	797	3,706
합 계	586	1,092	1,251	1,873	2,217	2,724	1,719	11,462

자료: 국토교통부

이처럼 사후관리 대상이 늘어나는 상황에서 실태조사 물량을 줄일 경우, 국가가 의무로 부과한 인증이 실제 성능을 담보하고 있는지 확인하는 기능이 약화될 우려가 있다. 제도운영 사업의 효율화가 필요하다면 사후관리 물량을 줄이기보다는, ⁶⁾「제로에너지건축물 인증 기준」[별표4]에 따라 최근 5년간 동결된 인증 수수료 수준을 점검하여 사후관리 비용을 반영하는 등 재원 구조를 조정하는 방식으로 추진하는 것이 바람직하다.

한편, 의무대상의 인증등급 미취득 등에 따른 과태료는 지방자치단체 허가권자가 부과·징수하고 있어 국토교통부는 별도의 처분 현황을 관리하지 않고 있다. 국가가 인증을 의무로 부과하고 있는 만큼, 의무 이행 여부에 대한 현황 관리도 사후관리 체계에 포함될 필요가 있다.

아울러 동 사업은 한국에너지공단과 한국건설기술연구원에 민간경상보조(320-01) 방식으로 지원되고 있다. 보조금은 보조사업자가 수행하는 사업을 국가가 재정적으

5) 사실상 동 세부사업의 감액분 중 73%가 인증제 운영·지원 사업에서 이루어진 것이다.

6) 2024년도 국고보조사업 연장평가보고서에도 인증제도 운영시 건축주에게 일정비용 수수료를 부담하도록 사업방식 변경할 필요가 있다고 한 바 있다.

로 지원하는 성격이므로, 국가사무를 위임·위탁하여 수행하는 인증제 운영에는 민간위탁 비목이 적절하다. 「2027년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에서도 사업성격이 민간이 행하는 사무가 아닌 국가사무를 기관 등에 대행시키는 사업인 경우, 민간보조가 아닌 민간위탁사업비로 비목을 전환하여 요구하도록 명시하고 있다.

2024년 국고보조사업 연장평가에서도 같은 이유로 2027년까지 민간위탁 비목으로 전환할 것을 권고하였으나, 2027년도 예산안은 민간경상보조 방식을 그대로 유지하고 있다.

국가사무가 보조사업으로 편성되면서, 인증제 운영 기능까지 ‘국고보조사업 연장평가’ 등을 통해 보조사업 감축의 대상으로 다루어지는 문제도 있다.

따라서 국토교통부는 확산사업 조정분 등을 활용하여 본인증 건축물 실태조사 물량을 보강하는 등 제도운명을 내실있게 실시하고, 제도운영 사업을 민간위탁 비목으로 전환하여 국가사무로서의 성격에 맞게 편성할 필요가 있다.

빈 건축물 정비지원 사업: 제정법에 따른 예산 통합시 집행소요 면밀 검토 필요

가. 현 황

도시활력증진지역개발(지원)¹⁾ 사업의 내역사업인 빈 건축물 정비지원 사업은 빈 건축물 정비 활성화를 위한 대면서비스 제공 등을 위한 것으로 2027년 예산안은 전년 추경예산 대비 9억원이 증액된 19억원이 편성되었다.

[2027년도 도시활력증진지역개발(지원) 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
도시활력증진지역개발(지원)	303	1,380	1,380	2,280	900	65.2
빈 건축물정비지원	-	1,000	1,000	1,900	900	90.0

자료: 국토교통부

건축안전²⁾ 사업의 내역사업인 방치건축물정비지원 사업은 「공사중단 장기방치 건축물의 정비 등에 관한 특별조치법」(이하 “방치건축물정비법”)에 따라 장기간 공사중단 되어 방치중인 건축물에 대해 민간 자력재개 지원, 공공주도 정비, 철거 및 안전관리를 위한 정비지원기구 운영 지원 등을 하려는 것으로, 동법이 2027. 9. 9. 폐지 예정임에 따라 2027년도 예산안은 전년 대비 9억 100만원 순감하였다.

[2027년도 건축안전 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
건축안전	10,083	7,154	7,154	44,003	36,849	515.1
방치건축물정비지원	1,097	901	901	-	△901	순감

자료: 국토교통부

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 5641-304

2) 코드: 일반회계 6132-308

2026. 9. 8. 「빈 건축물 정비 및 지원에 관한 특별법」(이하 “빈 건축물 정비법”)이 제정·공포되면서 당초 빈 건축물 정비에 관하여 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」(이하 “빈집법”)과 「방치건축물정비법」 등에서 각각 정하던 것을 하나의 법제로 통일 규율하게 되었다. 제정법 부칙상 시행일은 2027. 9. 9.이고, 제정법 시행과 동시에 「방치건축물정비법」은 폐지, 「빈집법」에서는 빈집정비 관련 규정이 삭제³⁾된다.⁴⁾

[법 개정에 따른 규율 법령 및 정비 대상 변화]

종전		제정·시행
법률 폐지	일부조항 삭제	
「방치건축물정비법」	「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」	「빈 건축물 정비법」
대상: 공사중단 방치건축물	대상:빈집	대상: 공사중단 방치건축물, 빈집, 비주거용 빈 건축물

자료: 국가법령정보시스템, 한국부동산원 제출자료 등을 참고하여 국회예산정책처 재작성

- 3) 「빈집법」 제1조 개정 전·후 비교
 (개정 전)제1조(목적) 이 법은 **방치된 빈집을 효율적으로 정비하고** 소규모주택 정비를 활성화하기 위하여 필요한 사항 및 특례를 규정함으로써 주거생활의 질을 높이는 데 이바지함을 목적으로 한다.
 (개정 후)제1조(목적) 이 법은 소규모주택정비를 활성화하기 위하여 필요한 사항 및 특례를 규정함으로써 주거생활의 질을 높이는 데 이바지함을 목적으로 한다.
- 4) 제7조(다른 법률과의 관계) ① 이 법은 빈 건축물 정비사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다. 다만, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따른다.
 ② 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제5호가목 및 「수산업·어촌 발전 기본법」 제3조제6호가목의 읍·면 지역에 대하여는「농어촌 빈집 정비 및 관리에 관한 특별법」을 우선하여 적용하되 제8조에 따른 실태조사, 제17조에 따른 정비기본계획의 수립 등 빈 건축물의 효율적인 정비 및 관리를 위하여 필요한 경우에는 이 법을 적용할 수 있다.

[「빈 건축물 정비법」 부칙]

「빈 건축물 정비법」부칙 <법률 제21901호, 2026. 9. 8.>

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 부칙 제6조제6항은 공포한 날부터 시행한다.

제2조(다른 법률의 폐지) 「공사중단 장기방치 건축물의 정비 등에 관한 특별조치법」을 폐지한다.

제3조(실태조사 등에 관한 적용례) 국토교통부장관 등은 이 법 시행 이후 2년 이내에 실태조사를 실시하고, 기본방침, 전략계획 및 기본계획을 수립하여야 한다.

제4조(일반적 경과조치) 이 법 시행 당시 종전의 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」 및 「공사중단 장기방치 건축물의 정비 등에 관한 특별조치법」의 관련 규정에 따라 행하여진 처분·절차 및 행위는 이 법의 관련 규정에 따라 행하여진 처분·절차 및 행위로 본다.

제6조(다른 법률의 개정)(생략)

자료: 국가법령정보시스템

이에 따라 국토교통부는 2027년도 예산안에서 기존 도시활력증진지역개발(지원) 내 빈집 정비 지원 예산(2026년 예산 기준 10억원)과 건축안전 사업 내 공사중단 방치건축물 정비 지원 예산(2026년 예산 기준 9억 100만원)을 통합하여, 도시활력증진지역개발(지원) 내 빈 건축물 정비 지원 내역사업으로 19억원을 편성하였다. 이는 다시 DB 관리 및 통계구축(6억원), 정비사업 활성화 등(10억원), 정보시스템 운영(3억원) 등으로 구성된다.

[빈 건축물 정비 지원 사업 편성 내역]

(단위: 백만원)

구분	'26년 예산			'27년 예산(안)
	빈집	공사중단 건축물	합계	
DB 관리 및 통계구축	200	380	580	600
정비사업 활성화 등	600	521	1,121	1,000
· 철거지원사업관리	300	-	300	300
· 선도사업지원	-	76	76	200
· 안전관리지원	-	200	200	200
· 홍보 및 교육	200	87	287	200
· 연구용역	100	158	258	100
정보시스템 운영	200	-	200	300
합계	1,000	901	1,901	1,900

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 선도사업지원 예산은 기존 공사중단 방치건축물 선도사업의 추진 실적이 저조하였던 점과 동법 시행일 이후 집행기간이 짧은 점을 고려하여, 선도사업이 실질적인 정비 성과로 이어질 수 있도록 사업계획을 면밀히 수립할 필요가 있다.

종전에는 선도사업의 근거규정이 「방치건축물정비법」에만 마련되어 있고 「빈집법」에는 마련되어 있지 않았으나, 「빈 건축물 정비법」은 선도사업 근거규정을 두어 그 대상을 공사중단 방치건축물에서 빈집 및 비주거용 빈 건축물까지 확대하고 있다. 이에 따라 동법 시행 이후에는 모든 유형의 빈 건축물에 대하여 정비 선도사업을 추진할 수 있게 된다.

이처럼 새로운 유형의 빈 건축물에 대한 정비 모델을 발굴하기 위하여 선도사업을 신규로 공모할 필요성은 인정된다. 국토교통부는 이를 위하여 선도사업 공모 및 선정위원회 운영비 1억원과 선도사업 계획수립비 1억원 등 총 2억원을 편성하였다. 이는 2026년도 공사중단 방치건축물 정비 선도사업 예산으로 7,600만원이 편성된 것 대비 1억 2,400만원(163.2%)이 증액된 규모이다. 이에 대해 국토교통부는 동 예산이 기존 공사중단 방치건축물 선도사업의 관리와 함께 「빈 건축물 정비법」 시행에 따른 대상 확대에 대비하여 가이드라인 작성, 신규 공모 및 계획수립 지원 등에 연중 집행될 예산이라는 입장이다.

다만 동법 시행일 이전인 2027. 9. 8.까지는 「방치건축물정비법」이 적용되므로 선도사업은 선도사업에 대한 법적 근거⁵⁾가 있는 공사중단 방치건축물을 대상으로만 선정할 수 있는데, 기존 공사중단 방치건축물 선도사업의 추진 실적은 저조한 상황이다. 국토교통부는 2015년 12월부터 2024년 12월까지 총 9차례에 걸쳐 41곳의 선도사업 대상지를 선정하였으나, 이 중 정비가 완료된 곳은 2026. 9. 현재 기준 14곳(34.1%)에 불과하고 7곳은 진행 중, 20곳은 검토 중인 상태이다. 국회의 예·결산 심사과정에서도 이와 같은 문제가 지적된 바 있다. 선도사업은 대상지의 선정보다 선정된 대상지의 정비가 실제로 완료되어 성공모델로 확산되는 것이 중요하므로, 시행일 이전에는 신규 공모보다 기존에 선정된 대상지의 정비를 마무리하

5) 「방치건축물정비법」 제13조의3(공사중단 건축물 정비 선도사업의 추진 및 지원) ① 국토교통부장관은 정비사업을 촉진하기 위하여 선도사업을 추진할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 해당 공사중단 건축물을 관할하는 시장·군수·구청장과 협의하여야 한다.

는 데 우선적으로 역량을 집중할 필요가 있다.

한편, 동법 시행일 이후에는 제정법에 근거하여 빈집 및 비주거용 빈 건축물을 포함하여 선도사업을 추진할 수 있으나,⁶⁾ 시행일부터 연말까지는 약 4개월에 불과하다. 이 기간 동안 공고, 지방자치단체의 신청 및 접수, 선정위원회 심사, 대상지 선정, 선도사업 계획 수립 및 컨설팅까지의 절차를 모두 수행하기 위해서는 보다 면밀한 사업관리가 필요할 것으로 보인다. 실제로 2016년(제2차) 및 2021년(제7차) 선도사업의 경우 공모부터 대상지 선정 발표까지 각각 약 4개월 반과 5개월 반이 소요되었다. 더욱이 동법은 선도사업 계획의 수립·고시 및 추진 절차 등을 대통령령으로 정하도록 하고 있어, 하위법령 마련과 선도사업 계획 수립 등의 사전 절차를 고려하면 연내 실제 공모가 가능한 시점은 더 늦어질 수 있다. 국토교통부는 하위법령을 마련하여 연내 입법예고할 예정이며 제정법 시행 전까지 선도사업계획 수립 등을 완료할 계획이라는 입장이나, 동 예산의 산출내역이 공모·선정위원회 운영비와 선도사업 계획수립비로 구성되어 있는 만큼 시행일 이후 공모·선정 일정이 지연될 경우 연내 집행에 차질이 생길 수 있다는 점은 여전히 고려될 필요가 있다.

따라서 국토교통부는 시행일 이전에는 기존 선도사업 대상지의 정비를 내실 있게 추진하는 한편, 하위법령 제정 일정과 연계하여 시행일 이후 선도사업 공모 및 선정 일정을 사전에 구체화함으로써, 선도사업지원 예산이 연내 차질 없이 집행되고 신규 선도사업이 종전과 같이 선정 이후 장기간 정체되지 않도록 할 필요가 있다.

둘째, 동법 시행 전후의 정ب지원기구 운영 방식과 정보시스템 확대 개편 및 개인정보 보호조치 등에 대한 사업계획이 충분히 마련되지 않았으므로, 이를 조속히 구체화할 필요가 있다.

6) 제26조(빈 건축물 정비 선도사업의 추진 및 지원) ① 제19조부터 제21조까지에도 불구하고 국토교통부장관 및 시·도지사는 빈 건축물 정비사업을 촉진하기 위하여 정비가 시급하거나 빈 건축물 정비사업의 파급효과가 크다고 인정하는 사업을 선도사업으로 추진할 수 있다.

② 국토교통부장관 및 시·도지사는 제1항에 따른 선도사업을 추진하는 때에는 선도사업을 위한 계획을 수립하여야 하며, 이 경우 해당 건축물의 소재지를 관할하는 시장·군수등의 의견을 들어야 한다.

③ 국토교통부장관 및 시·도지사는 제19조제2항 각 호의 어느 하나에 해당하는 자를 사업시행자로 지정하여 선도사업을 시행하게 할 수 있다.

④ 국토교통부장관 및 시·도지사는 제3항에 따른 선도사업에 참여하는 사업시행자에게 재정적·행정적 지원을 할 수 있다.

⑤ 제1항 및 제2항에 따른 선도사업을 위한 계획의 수립·고시 및 추진 절차 등은 대통령령으로 정한다.

현재 빈집 정비와 공사중단 방치건축물 정비는 각각 「빈집법」과 「방치건축물정비법」에 따른 정비지원기구에 위탁하여 수행되고 있으며, 2026년 현재 두 사업의 정비지원기구는 모두 한국부동산원으로 지정되어 있다. 그런데 「빈건축물 정비법」 시행에 따라 빈 건축물 정비 지원 업무는 동법에 따른 정비지원기구가 수행하게 되므로, 정비지원기구는 새로운 법적 근거와 업무범위 하에서 새로 지정될 필요가 있다. 그러나 국토교통부에 따르면, 시행일 이전 종전 정비지원기구의 업무범위와 위탁계약 방식, 시행일 전후 정비지원기구의 지정 및 업무 승계 절차 등에 대한 구체적인 운영계획은 아직 수립되지 않았다. 국토교통부는 「빈 건축물 정비법」 시행 전·후 한국부동산원이 수행하는 정비지원 업무의 범위가 동일하므로 도시활력지원과 중심의 통합 위탁계약을 체결할 계획이며, 관련 운영계획은 2027년 초까지 마련할 예정이라는 입장이다. 이러한 운영계획은 예산소요 산정의 전제가 된다는 점에서, 사업계획을 전제하지 않은 예산 편성은 면밀하지 못한 측면이 있다.

또한 동법 시행에 따라 (구)빈집 정보시스템의 운영·관리 주체가 시·도지사⁷⁾에서 국토교통부장관⁸⁾으로 변경될 예정이므로, 한국부동산원이 구축·운영 중인 기존 ‘빈집愛’ 시스템을 확대 개편할 예정이다(「빈 건축물 정비법」 제13조제4항). 별도의 자료 이관 절차는 필요하지 않으나, 운영 주체 변경과 대상 확대에 따른 시스템 개편 소요는 검토될 필요가 있다. 우선 관리하여야 하는 데이터의 양이 크게 확대되므로 이에 대한 보완이 필요하다. 또한 동법은 빈 건축물 소유자에 대한 통지제도⁹⁾를

7) 제15조(빈집정보시스템의 구축) ① 시·도지사는 실태조사 결과를 토대로 빈집을 효율적으로 정비하기 위한 정보시스템(이하 “빈집정보시스템”이라 한다)을 구축할 수 있다.

8) 제13조(빈 건축물 정보시스템의 구축) ① 국토교통부장관은 실태조사 결과를 토대로 빈 건축물을 효율적으로 관리하기 위한 정보시스템(이하 “정보시스템”이라 한다)을 구축할 수 있다.

9) 제12조(빈 건축물에 대한 신고 등) ① 누구든지 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 건축물을 빈 건축물로 인식하는 경우에는 이를 해당 빈 건축물이 소재한 지역의 관할 시장·군수등에게 신고할 수 있다. 이 경우 신고의 절차 및 방법 등은 「공익신고자 보호법」 제8조 및 제12조 등에 따른다.

(각 호 생략)

② 시장·군수등이 제1항에 따른 건축물에 대한 신고를 접수한 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 현장확인을 실시하여야 한다.

③ 제2항에 따른 현장확인 결과 빈 건축물로 확인된 경우에는 그 결과를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 소유자에게 통지하여야 한다. 이 경우 확인 결과에 이의가 있는 소유자는 통지된 날부터 14일 이내에 재확인을 요청할 수 있으며, 시장·군수등은 재확인 요청을 받은 날부터 14일 이내에 재확인 결과를 소유자에게 통지하여야 한다.

④ 제3항에 따라 통지된 날부터 14일 이내에 재확인 요청이 없거나, 재확인 결과에 따라 빈 건축물에 해당하는 것이 확인된 경우에는 시장·군수등은 해당 빈 건축물을 제13조의 정보시스템에 입력하여야 한다.

새로 도입하고 있어, 소유자의 성명·주소 등 개인정보를 수집·처리할 필요성이 생기고, 이에 따라 개인정보 처리기능의 개발이 요구될 가능성이 있다. 국토교통부는 개인정보 보호조치와 관련한 용역을 진행 중(2026.12. 준공 예정)이며, 이를 토대로 2027년 초까지 세부 운영계획을 마련할 예정이다. 국토교통부는 시스템 확대·개편 소요를 산정하고 이를 바탕으로 적정한 예산을 편성할 필요가 있다.

따라서 국토교통부는 동법 시행 전후 공백 없이 정비지원 업무가 수행될 수 있도록 시행일 이전과 이후의 정비지원기구 운영 방식, 위탁계약 체계, 업무 승계 절차 등을 포함한 운영계획을 조속히 마련할 필요가 있다. 아울러 정보시스템 확대 개편 및 개인정보 보호조치에 필요한 소요를 면밀히 검토하여 사업계획에 반영할 필요가 있다.

⑤ 시장·군수등은 제4항에 따라 정보시스템에 입력된 빈 건축물의 소유자등에 대하여 해당 빈 건축물의 위해요소 제거, 정비, 벌목 등 주변 생활환경 보전에 필요한 조치를 대통령령으로 정하는 바에 따라 지도하여야 하며, 그 밖에 행정지도의 방법 등 필요한 사항은 「행정절차법」 제48조부터 제51조까지에 따른다.

거점특화 원도심 복합재생 시범사업: 시범사업 과정에서 사업경과 환류 등 적정한 중간검토 실시 필요

가. 현 황

거점특화 원도심 복합재생 시범사업¹⁾은 국토교통부가 문화체육관광부, 중소벤처기업부 등과 함께 쇠락한 원도심구역을 4극3특 권역별로 시범사업지를 선정하고, 빈집·빈점포 집중 정비, 청년·문화예술인 등 유입·정착 지원, 주변환경 개선 등을 통해 유동인구를 증가시키고 도심 활력을 재생하기 위한 다부처사업으로, 2027년 예산안에 294억 2,000만원이 신규편성되었다.

[2027년도 거점특화 원도심 복합재생 시범사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
거점특화 원도심 복합재생 시범사업	-	-	-	29,420	29,420	순증

자료: 국토교통부

국토교통부는 지방자치단체의 공실 매입·임대, 거리·환경 정비 및 기반시설 확충을 지원하고, 지방자치단체가 내부 리모델링을 거쳐 공간을 조성하면 문화체육관광부와 중소벤처기업부가 청년·문화예술 콘텐츠와 창업을 지원하여 원도심 상권을 회복하려는 계획이다.

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 일반회계 5641-301

HW		SW	
국토부	지방정부	문체부	중기부 (기존사업 연계)
원도심 복합재생 ▶ 빈집·빈점포 집중정비 ▶ 임대료 일부지원 ▶ 주변환경 개선 (주차장·공원·도로 ·공동이용시설 등)	공간 조성 ▶ 매입·임대한 빈집·빈점포를 공간 목적에 맞춰 내부 리모델링	원도심 문화콘텐츠 활성화 ▶ 콘텐츠 예비창업자 지원, 웹툰/애니 팝업스토어 운영 등 ▶ 원도심 대표 문화콘텐츠 제작·확산	창업·상권 활성화 ▶ 창업 R&D, 사업화, 판로 지원 ▶ 상권마케팅· 브랜딩 지원

자료: 국토교통부

국토교통부 기준 사업지 1개소당 총사업비 300억원에 대하여 국비 70%, 지방비 30%를 투입하는 보조사업이다.

나. 분석의견

동 사업은 20개소에 국비 4,200억원이 투입되는 신규 시범사업으로, 개소 단위로 판단하여 예비타당성조사 비대상으로 분류되었으나 사업 전체를 기준으로 대상 여부를 판단할 여지가 있으며, 국토교통부는 사전검증을 거치지 않은 만큼 차수별 중간 성과를 점검하고 지역 간 공통 개선사항을 후속 사업에 환류할 수 있는 체계를 마련할 필요가 있다.

거점특화 원도심 복합재생 시범사업은 2027년 4극3특 권역별 1개소씩, 이후 2028년, 2029년 후보지를 순차적으로 총 20개소에 대해 사업을 착수하여 각 개소당 4년에 걸쳐 공실상가 등 유희건물을 정비하고 창업·문화예술 활동 등을 집중 지원하려는 것이다. 국토부의 예산 산출기준에 따르면 개소당 사업비는 300억원, 이 중 국비가 210억원 투입되고, 개소당 4개년에 걸쳐 예산 소요비율(20:20:30:30)만큼 편성·집행된다. 2027년 예산안은 1차 7개소의 첫해 소요분으로 294억 2,000만원이 편성되었다.

[거점특화 원도심 복합재생 시범사업 국토부 연차별 소요예산]

구분	2027	2028	2029	2030	2031	2032	합계
1차	1년차 (20%)	2년차 (20%)	3년차 (30%)	4년차 (30%)			
소요 (억원)	42*7 =294	42*7 =294	63*7 =441	63*7 =441			210*7 =1,470
2차		1년차 (20%)	2년차 (20%)	3년차 (30%)	4년차 (30%)		
소요 (억원)		42*7 =294	42*7 =294	63*7 =441	63*7 =441		210*7 =1,470
3차			1년차 (20%)	2년차 (20%)	3년차 (30%)	4년차 (30%)	
소요 (억원)			42*6 =252	42*6 =252	63*6 =378	63*6 =378	210*6 =1,260
연도별 소요 (억원)	294	588	987	1,134	819	378	4,200

주: 사업 종료 후 소요가능성이 있는 운영비 등 보조금은 고려하지 않았으며, 소요예산은 타부처 예산을 합산하지 않은 국토부 소요예산임.

자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 국회예산정책처 작성

「국가재정법」 제38조제1항은 총사업비 500억원 이상이면서 국가 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규사업을 예비타당성조사 대상으로 하고 있다²⁾. 국토교통부와 기획예산처는 「예비타당성조사 운용지침」상 집단사업은 개별 세부사업별로 조사한다는 점³⁾, 동 사업이 지방자치단체별로 사업대상지·시행주체·사업내용이 구

2) 제38조(예비타당성조사) ①기획예산처장관은 **총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규 사업**으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 대규모사업에 대한 예산을 편성하기 위하여 미리 예비타당성조사를 실시하고, 그 결과를 요약하여 국회 소관 상임위원회와 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다. 다만, 제4호의 사업은 제28조에 따라 제출된 중기사업계획서에 의한 재정지출이 500억원 이상 수반되는 신규 사업으로 한다.

1. 건설공사가 포함된 사업. 다만, 「과학기술기초법」 제12조의3제1항에 따른 구축형 연구개발사업 중 해당 연구개발의 수행에 필수적인 시설물의 건설공사가 포함된 사업은 제외한다.
2. 「지능정보화 기본법」 제14조제1항에 따른 지능정보화 사업
3. 삭제 (2026. 2. 10.)
4. 그 밖에 「과학기술기초법」 제11조에 따른 국가연구개발사업이 아닌 사업으로서 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야의 사업

3) 「예비타당성조사 운용지침」

제18조(대상사업의 단위) ① 예비타당성조사 대상사업의 단위는 원칙적으로 현행 예산 및 기금의 과목 구조상 '세부사업'을 기준으로 한다. (단서 생략)

분되어 독립적으로 추진된다는 점을 들어 개소 단위(국비 210억원)로 대상 여부를 판단하였고, 이에 따라 동 사업은 예비타당성조사 비대상으로 분류되었다. 지침의 문언과 지역별로 사업이 독립적으로 시행되는 구조를 고려하면 이러한 해석의 여지는 있다.

그러나 운용지침은 예비타당성조사 대상사업의 단위를 원칙적으로 예산 과목구조상 '세부사업'으로 정하고 있고, 동 사업은 하나의 세부사업 안에서 공모를 통해 지역을 선정하여 지원하는 구조로서 여러 개의 개별 세부사업으로 구성된 집단사업과는 성격이 다르다. 또한 20개소가 동일한 목적 아래 동일한 사업절차와 지원기준(개소당 국비 210억원, 연차별 20:20:30:30)으로 추진되고, 국토교통부도 20개소 전체를 하나의 시범사업으로 설계하여 1차 사업의 성과와 관계없이 2·3차 사업에 착수하도록 하고 있다. 사업 전체로는 총사업비 6,000억원, 국비 4,200억원이 투입되어 예비타당성조사 요건을 충족한다는 점에서, 사업 전체를 단위로 대상 여부를 판단할 여지도 있다⁴⁾. 이 경우 지역 균형발전 사업으로서 같은 조 제2항제10호에 따라 예비타당성조사를 면제하더라도⁵⁾ 국회 소관 상임위원회 보고와 사업계획 적정성 검토(같은 조 제5항)를 거치게 된다.⁶⁾

다만 대상 여부에 대한 판단은 별론으로 하더라도, 동 사업은 사전검증을 거치지 않고 추진되는 만큼 사업 추진 과정에서 성과를 확인하고 이를 후속 사업에 반

③ 지역개발, 관광지 개발 등 여러 개의 개별 세부사업으로 구성된 집단사업(Package Project)의 경우에는 원칙적으로 개별 세부사업별로 예비타당성조사를 실시한다.

4) 특히 시범사업의 경우 대상 지역을 늘리거나 공모를 반복하면 사업 전체 규모가 커지더라도 어느 단계에서도 타당성이 검증되지 않으며, 시범사업 이후 본사업으로 확대할 때의 검증 장치도 명확하지 않다. 국회예산정책처, 「2027년도 예산안 총괄 분석 I」(2026. 10.) 참조.

5) ② 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업은 대통령령으로 정하는 절차에 따라 예비타당성조사 대상에서 제외한다.

10. **지역 균형발전.** 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업(총전에 경제성 부족 등을 이유로 예비타당성조사를 통과하지 못한 사업은 연계사업의 시행, 주변지역의 개발 등으로 해당 사업과 관련한 경제·사회 여건이 변동하였거나, 예비타당성조사 결과 등을 반영하여 사업을 재기획한 경우에 한정한다)으로서 다음 각 목의 요건을 모두 갖춘 사업. **이 경우, 예비타당성조사 면제 사업의 내역 및 사유를 지체 없이 국회 소관 상임위원회에 보고하여야 한다.**

가. 사업목적 및 규모, 추진방안 등 구체적인 사업계획이 수립된 사업

나. 국가 정책적으로 추진이 필요하여 국무회의를 거쳐 확정된 사업

6) ⑤ 기획예산처장관은 제2항제10호에 따라 예비타당성조사를 면제한 사업에 대하여 **예비타당성조사 방식에 준하여 사업의 중장기 재정소요, 재원조달방안, 비용과 편익 등을 고려한 효율적 대안 등의 분석을 통하여 사업계획의 적정성을 검토하고, 그 결과를 예산편성에 반영하여야 한다.**

영하는 절차가 더욱 중요하다. 그런데 위 일정에 따르면 1차 사업이 완료되기 전인 2029년에 20개소가 모두 착수되고, 사업비 대부분이 자치단체자본보조로 편성된 시설 조성 중심의 사업이어서 원도심 활성화 효과는 사실상 시설 준공 이후에야 확인할 수 있다.

[사업 예산의 비목별 편성내역]

비목	금액(백만원)
· 자치단체경상보조(330-01)	105
· 자치단체자본보조(330-03)	29,295
· 일반수용비(210-01)	20

자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 지방도시의 청년 유출·공실 증가 등 현안에 적기 대응하기 위해 3개년에 걸쳐 조성할 필요가 있고, 지역별로 여건과 사업내용이 달라 1차 사업의 성과를 후속 지역에 그대로 적용하기 어려우며, 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제24조에 따라 개별 사업의 추진상황을 매년 점검·환류하는 체계가 있다는 입장이다.

지역별 여건이 다르다는 점은 인정되나, 동 사업은 20개소가 공통된 사업모델과 다부처 연계 구조를 공유하므로⁷⁾, 공실 매입·임대 과정의 애로, 부처 간 지원 사업 연계 방식, 입주자 모집과 공간 운영 방식, 지방비 확보 등 지역 차이와 관계없이 공통적으로 나타나는 문제점과 개선사항은 후속 차수에 반영할 수 있다. 또한 매년 실시되는 추진실적 점검은 개별 사업의 진행 상황을 확인하는 절차로서, 선행 차수에서 확인된 공통 개선사항을 후속 차수의 대상지 선정과 사업 설계에 반영하는 장치와는 구별된다.

또한, 동 사업의 성과지표는 ‘사업구역 선정 여부’로 설정되어 있는데, 사업구역 선정은 사업 착수 단계에 해당하는 절차로서, 단지 사업구역 선정만으로는 당해 사업의 실질적 효과성을 전혀 파악하기 어렵다. 이에 대해 국토교통부는 동 사업의

7) 동 사업은 국토교통부(공실 매입·임대 지원, 거리·환경 정비, 기반시설 확충), 지방자치단체(내부 리모델링), 문화체육관광부·중소벤처기업부(콘텐츠·창업 지원)가 역할을 나누는 동일한 사업모델을 20개소에 공통으로 적용한다.

성과지표가 사업의 결과를 보다 잘 반영할 수 있도록 수정·보완을 검토하겠다는 입장이다.

시범사업은 사업의 효과를 검증하는 데 목적이 있으므로, 원도심 활성화라는 사업 목적에 비추어 유동인구, 빈 점포(공실) 비율, 신규 창업 및 사업체 수, 인구 유입, 조성시설 활용률 등 사업의 효과를 측정할 수 있는 결과 지표 등을 고려할 수 있을 것으로 보인다.

[거점특화 원도심 복합재생 시범사업 성과지표]

성과지표	구분	23	24	25	26	27	2027 목표치 산출근거	측정산식	자료수집방법 (또는 자료출처)
후보지 지정 (단위: 개소)	목표	-	-	-	-	7	4극3특 권역별 1개소 지정	신청서 접수, 검토·평가를 거쳐 선정	선정·발표 (보도자료 등)
	실적	-	-	-	-	-			
	달성도	-	-	-	-	-			

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 예비타당성조사 대상 여부에 대한 판단을 별론으로 하더라도, 사전검증을 거치지 않은 시범사업이라는 점을 고려하여 차수별 추진 과정에서 확인 가능한 중간 점검지표를 마련하고, 선행 차수에서 나타난 공통 문제점과 개선사항을 후속 차수의 대상지 선정 및 사업 설계에 환류할 필요가 있다. 또한 시범사업 이후 본사업으로 확대하는 경우에는 사업 전체를 단위로 한 예비타당성조사 또는 이에 준하는 사업계획 적정성 검토를 거칠 필요가 있다.

건설 불법하도급 신고포상금 사업: 포상금 계획액의 적정성 검토 및 면밀한 집행계획 마련 필요

가. 현 황

공익신고장려기금은 공익신고에 대한 신고포상금 지급과 공익신고 활성화에 필요한 자금을 조성하기 위하여 「공익신고장려기금법안」¹⁾의 제정을 전제로 2027년 신설 예정인 기획예산처 소관 기금이다.

현재 공익신고 포상금제도가 개별 법률과 관계기관별로 분산 운영되고, 공익신고로 발생한 금전적 제재금이 포상금 재원으로 충분히 환류되지 못하는 문제를 개선하기 위해 공익신고장려기금을 설치하여 관련 재원을 통합·관리하려는 것이다. 다만, 신고포상금의 지급대상, 요건 등은 개별법률에 따른다.²⁾

이 과정에서 국토부의 건설불법행위 근절을 위한 현장단속 관련 예산, 건설불법행위 신고포상금 지급 등을 위한 예산은, ①국토부 일반회계 ‘불법행위근절 및 타워크레인 인력양성’³⁾사업과 ②공익신고장려기금 ‘건설 불법하도급 신고포상금’⁴⁾ 사업에 분리되어 편성되었다.

‘불법행위근절 및 타워크레인 인력양성’ 사업은 건설 불법행위 관련 현장단속을 실시하고 신고포상금심의위원회를 운영하며 타워크레인 수습인력 교육기회를 제공하려는 등의 사업으로, 이 중 건설불법행위 근절 내역사업의 경우 2027년 예산안은 전년 본예산 및 추경예산 대비 6억 9,600만원 증액된 9억 3,100만원이 편성되었다.

한편, 공익신고장려기금의 건설 불법하도급 신고포상금 사업은 「건설산업기본법」 제38조의4에 따라 건설불법행위 신고자에게 포상금을 지급하려는 것으로, 2027년 예산안에서 별도 세부사업으로 신설되었는데, 포상금의 경우 종전 ‘불법행

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 의안번호 제2220978호(조인철의원 대표발의, 2026. 9. 1.)

2) 제정안 제3조(적용 범위 및 다른 법률과의 관계) ① 이 법은 금전적 제재금의 부과·징수가 수반되는 공익신고에 대한 신고포상금의 지급 등을 위한 재원(財源)의 확보 및 배분에 관한 사항에 적용한다.

② 신고포상금의 지급 대상·요건·한도·금액·절차 및 중복 지급 금지·환수 등 신고포상금의 지급에 관한 구체적인 사항은 「공익신고자 보호법」 등 포상금법률에서 정하는 바에 따른다.

3) 코드: 일반회계 4323-308

4) 코드: 공익신고장려기금 3010-350

위근절 및 타워크레인 인력양성' 세부사업에 편성되었던 포상금 1,100만원 대비 39억 8,900만원 증가한 40억원이 편성되었고, 신고포상금 관련 홍보예산 1억원이 별도로 편성되었다.

[2027년도 건설현장 불법행위근절 사업 관련 예산안(일반회계) 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
불법행위근절및 타워크레인인력양성	627	575	575	1,271	696	121.0
건설현장 불법행위 근절	278	235	235	931	696	296.2

자료: 국토교통부

[2027년도 건설 불법하도급 신고포상금 사업 관련 계획안(공익신고장려금) 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
건설 불법하도급 신고포상금	25	11	11	4,100	4,089	37,172.8

주: 건설 불법하도급 신고포상금 사업은 2027년 신규사업이나, 편의상 기존 '불법행위근절 및 타워크레인 인력양성' 사업에 편성되어 있던 포상금을 과거 예결산 내역으로 표기하였음.

자료: 국토교통부

나. 분석의견

건설 불법하도급 신고포상금은 지급기준 개편과 과징금 상향으로 지급 규모 확대가 예상되나, 2027년 계획액 40억원은 2026년 예산(1,100만원) 및 최근 지급실적 등에 비해 크게 늘어난 규모이므로, 국토교통부는 실제 지급 수요를 고려하여 계획액의 적정성을 검토하고, 신고 활성화 방안과 지급 절차 등을 포함한 구체적인 집행계획을 마련할 필요가 있다.

「건설산업기본법」은 제22조제5항에 따른 건설공사 도급계약의 불공정한 체결 및 이행에 관한 사항, 제29조에 따른 건설공사 하도급 제한의 위반에 관한 사항, 제34조에 따른 하도급대금 지급 등에 관한 의무 위반에 관한 사항, 제38조에 따른 불공정행위에 관한 사항, 그밖에 건설산업의 불공정한 거래질서와 관련된 사항에 대해 누구든지 국토부장관에게 신고할 수 있도록 규정하면서, 시행령에 따라 일정한 경우 신고 포상금을 지급할 수 있도록 하고 있다.

시행령은 포상금의 지급대상을 불공정행위자, 피해자, 타 법령에 따른 포상금 수급자 등에 해당하지 않는 신고자로 규정하고, 행정처분시로부터 3개월 내에 포상금을 지급하도록 하면서, 포상금액 등 구체적인 기준을 국토교통부 고시(「공정건설지원센터 설치·운영에 관한 지침」)로 위임하고 있다. 고시에 따른 신고 포상금은 아래와 같다.

[「공정건설지원센터 설치·운영에 관한 지침」(별표1)건설공사 불공정행위별 신고포상금 지급 기준]

불공정행위	법 근거조문	신고포상금 지급 최대금액
「건설산업기본법」 제22조제5항을 위반하여 불공정한 도급계약(하도급계약을 포함한다)을 체결한 경우	「건설산업기본법」 제38조의4 제1항제1호	200만원
2. 「건설산업기본법」 제25조제2항 및 제29조의 건설공사 하도급 제한 규정을 위반한 경우	「건설산업기본법」 제38조의4 제1항제2호 및 제5호	과징금 부과액의 30%, 그 외 1,000만원 * 2026년 고시 개정 으로 상한 200만원 폐지
3. 「건설산업기본법」 제34조에서 규정한 하도급대금 지급에 관한 의무를 위반한 경우	「건설산업기본법」 제38조의4 제1항제3호	200만원
4. 「건설산업기본법」 제38조를 위반하여 부당특약 요구 등 불공정행위를 한 경우	「건설산업기본법」 제38조의4 제1항제4호	200만원

불공정행위	법 근거조문	신고포상금 지급 최대금액
5. 그 밖에 건설산업의 불공정한 거래질서와 관련한 법령을 위반한 경우 가. 「건설기술 진흥법」 제35조제4항에서 규정한 하도급에 관한 사항을 위반한 경우 나. 「건설기술 진흥법」 제37조제1항에서 규정한 건설엔지니어링비 지급에 관한 사항을 위반한 경우 다. 「건설기술 진흥법」 제39조의3에서 규정한 실정보고에 관한 사항을 위반한 경우 라. 「건설기술 진흥법」 제39조의4제1항에서 규정한 부당간섭 배제 등에 관한 사항을 위반한 경우 마. 「건설기술 진흥법」 제39조의4제5항, 제40조의2에서 규정한 불이익조치 금지 등에 관한 사항을 위반한 경우 바. 그 밖에 「건설산업기본법」, 「건설기술 진흥법」 등 관련 법령을 위반한 경우	「건설산업기본법」 제38조의4 제1항제5호	200만원 200만원 200만원 200만원 200만원 200만원

자료: 국가법령정보시스템

한편, 국토교통부는 2026. 6. 23. 시행령과 지침의 개정을 통하여, 신고 대상 불법행위 유형 중 ‘「건설산업기본법」 제25조제2항 및 제29조의 건설공사 하도급 제한 규정을 위반한 경우’에 한해 포상금 상한을 200만원으로 제한하지 않고 불공정행위에 대한 과징금 규모 등 법 위반행위의 중대성을 고려하여 지급액을 결정하도록 변경하였다.

또한 지급요건도 완화되었는데, 기존에는 신고자가 구체적인 증거자료를 제출해야 했으나 증거자료 확보가 어려운 현실을 감안하여 신고자의 구체적인 진술과 정황만으로도 조사·단속 과정에서 불법행위가 확인되면 포상금을 지급한다.

〔「건설산업기본법 시행령」 중 신고포상금 지급 관련 개정〕

개정 전	개정 후(2026. 6. 23. 시행)
제34조의9(포상금의 지급) ① 법 제38조의4 제3항에 따른 포상금(이하 이 조에서 “포상금”이라 한다)의 지급대상은 같은 조 제1항 각 호의 행위(이하 이 조에서 “불공정행위”라 한다)에 관한 <u>사실과 이를 입증할 수 있는 증거자료를 최초로 제출한 자로 한다.</u> 다만, 다음 각 호에 해당하는 자는 포상금 지급대상에서 제외한다.	제34조의9(포상금의 지급) ① 법 제38조의4 제3항에 따른 포상금(이하 이 조에서 “포상금”이라 한다)의 지급대상은 같은 조 제1항 각 호의 행위(이하 이 조에서 “불공정행위”라 한다)에 관한 <u>사실을 같은 항 각 호 외의 부분 본문에 따라 신고한 자로 한다.</u> 다만, 다음 각 호에 해당하는 자는 포상금 지급대상에서 제외한다.
1. ~ 3. (생 략)	1. ~ 3. (현행과 같음)
② 포상금의 지급기준은 <u>200만원 이내에서</u> 불공정행위의 중대성 등을 고려하여 국토교통부장관이 정하여 고시한다	② 포상금의 지급기준은 불공정행위에 대한 <u>과징금 규모 등</u> 법 위반행위의 중대성 등을 고려하여 국토교통부장관이 정하여 고시한다.
③ ~ ⑤ (생 략)	③ ~ ⑤ (현행과 같음)

자료: 국가법령정보시스템

불법하도급 등에 대한 행정처분 자체도 강화하였다. 영업정지 기준은 현행 4개월~8개월에서 최소 8개월~최대 1년으로 상향하고, 과징금 최소 부과율도 현행 하도급대금의 4%에서 24%로 대폭 상향하였는데,⁵⁾ 이에 따라 신고포상금이 과징금 액수의 30%로 연동되는 일부 불법행위 유형의 경우, 과징금 상향에 따라 포상금의 집행액도 함께 늘어날 여지가 생겼다. 국토교통부에 따르면 하도급금액 25억원을 1인에게 일괄하도급한 경우의 과징금은 종전 2.4억원(직선보간법에 따른 부과율 9.6%)에서 7.5억원(부과율 30%)으로 상향된다.

5) 이에 따른 과징금 부과율 범위: (종전) 4~30% → (개정) 24~30%

[「건설산업기본법 시행령」 개정에 따른 영업정지 및 과징금 수준 변동]

구분		영업정지		과징금	
		종전	현행	종전	현행
시공자격없는자에게 하도급 (법 제25조제2항 관련)	무등록자	6개월	10개월	6~24%	27%
	무자격자		8개월		24%
일괄 하도급 (법 제29조제1항 관련)	1인	8개월	1년	8~30%	30%
	2인 이상	6개월	1년	6~24%	30%
전문공사 하도급(법 제29조제2항 관련)		4개월	8개월	4~16%	24%
재하도급 (법 제29조제3항 관련)	무등록자	6개월	1년	6~24%	30%
	무자격자		10개월		27%
	시공 자격자	4개월	8개월	4~16%	24%
소규모공사 종합업체 하도급 행위 (법 제29조제4항 관련)		4개월	8개월	4~16%	24%
상호시장 하도급 (법 제29조제5항 관련)		4개월	8개월	4~16%	24%

자료: 국토교통부

국토교통부는 포상금 집행규모의 확대 요인이 되는 이러한 사정변경을 감안하여, 당초 일반회계 ‘불법행위근절 및 타워크레인 인력양성’ 사업에 편성되어 있던 포상금을 폐지하고 공익신고장려기금에 포상금 계획액으로 40억원을 편성하였는데, 이는 전년대비 39억 8,900만원 증액된 것으로, 전년 예산의 363배에 달한다.⁶⁾

국토교통부는 과징금 부과율 상향 외에도 불법하도급 신고건수가 2025년 254건에서 2026년에는 8월까지 238건으로 증가하였고, 불법하도급 처분 건수가 2023년 234건, 2024년 256건, 2025년 292건, 2026년 8월 201건으로 증가 추세에 있다는 점을 고려하였으며, 예컨대 과징금 1억 8,900만원이 부과된 경우 종전에는 포상금이 200만원 지급되었으나 제도 개선 후에는 최대 5,670만원까지 지급될 수 있다는 입장이다. 그러나 이러한 사정을 고려하더라도 40억원에 달하는 포상금이 실제 집행가능한지에 대하여는 다음과 같은 점에서 면밀한 검토가 필요할 것으로 보인다.

과징금의 부과율이 높아졌고 일부 포상금의 경우 과징금에 연동되는 것은 사실이나, 과징금에 연동되는 포상금은 여러 신고대상 불공정행위 중 일부, 즉 제25조

6) 전술한 현황표의 경우 홍보예산 1억원을 포함한 41억원을 기준으로 하였기 때문에 증감액과 증감율이 본 수치와 다르게 기재되었다.

제2항 및 제29조의 하도급제한을 위반한 행위에 국한된다는 점, 과징금이 늘어나더라도 과징금액의 최대 30%인 포상금은 상승폭이 더 적다는 점 등을 고려하면, 이러한 과징금 상한 확대와 포상금의 과징금 연동이 363배에 달하는 예산 집행액 증가로 이어질지는 다소 불분명한 측면이 있다.

다만 국토교통부에 따르면 신고포상금은 과징금 외에 영업정지, 시정명령 등 행정처분이 부과되는 경우에도 지급될 수 있다. 그러나 과징금이 부과되지 않는 행정처분의 경우 포상금은 최대 1,000만원으로 제한된다(「공정건설지원센터 설치·운영에 관한 지침」 별표1).

과징금의 부과율 확대로 인하여 과징금 징수액이 대폭 증가하고,⁷⁾ 그것이 대부분 「건설산업기본법」 제25조제2항, 제29조 위반행위에 해당한다고 가정할지라도 이것이 모두 신고포상금의 지급으로 이어지는 것은 아니다. 실제 불법행위 사례의 상당수는 신고가 아닌 현장 단속 과정에서 적발되기 때문이다.

신고 포상금 지급건수가 4년 간 20건에 그치는 동안 불법하도급 상시단속 관리시스템에 등록된 건설분야 전체 적발건수는 2024년 740건, 2025년 2,146건으로 2개년간 2,886건에 달하고, 같은 기간 건설분야 전체 과징금 부과액은 각각 45억 6,600만원, 63억 1,700만원이다.

이에 대해 국토교통부는 신고와 현장단속은 분리된 것이 아니라 현재도 신고를 기반으로 현장단속을 실시하고 있으며, 그동안에는 증거자료 제출요건으로 인해 신고가 포상금 지급으로 이어지지 못하였다는 입장이다. 그러나 2025년 불법하도급 신고건수(254건)는 같은 해 적발건수(2,146건)의 11.8% 수준에 불과하여 적발 사례의 대부분이 신고에서 비롯되었다고 보기는 어렵고, 후술하는 바와 같이 신고에도 불구하고 포상금이 지급되지 않은 사례도 대부분 증거자료 부족이 아닌 지급 제외사유에 해당하였다는 측면도 고려할 필요가 있다.⁸⁾

7) 그러나 국토교통부는 2027년 세입예산안 중 과징금 예산안을 3년간 결산액을 고려한 217억 1,700만원으로 전년 예산안 대비 100억 1,700만원(31.6%) 감액편성하였는데, 다른 분야 과징금이 특별히 크게 감액될만한 사정이 확인되지 않는다는 점을 고려하면, 국토부는 건설 불법행위 과징금 부과비율 상향이 과징금 징수액의 대폭적인 확대에 이어질 만한 요인은 아니라고 판단하였던 것으로 보인다.

8) 포상금 지급요건 완화로 신고건수 대비 포상금 지급율이 높아질 수 있지만, 2025년 서울청 신고사례 분석 결과 신고에도 불구하고 포상금이 지급되지 않았던 사례는 증빙 부족에 의한 경우보다는 기타 포상금 지급 제외사유로 인한 경우가 더 많았다는 점을 고려할 때, 지급요건 완화가 포상금 지급건수 상승에 기여하는 부분은 한정될 수 있다.

[2023-2026 건설불법행위 신고 및 단속 현황 등]

(단위: 건, 백만원)

	포상금 지급건			건설분야 전체적발 ¹⁾	건설분야 전체과징금 ²⁾
	건수	집행액	과징금		
2023	-	-	-	752	3,814
2024	13	25	176	740	4,566
2025	6	10	201	2,146	6,317
2026. 8.	-	-	-	780	3,675

주: 1) 불법하도급 상시단속 관리시스템에 입력된 통보현장별 적발건수의 합계로, 단속기관 담당자의 업무처리 과정에서 등록 및 통보 등이 누락되거나 오기될 수 있음

2) 「건설산업기본법」 제82조 및 제82조의2에 따른 과징금 부과처분 금액의 합계로, 건설업 등록 관청(지방자치단체)이 건설산업종합정보망에 입력한 정보 기준

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 신고·처분 실적 등 실제 지급 수요를 고려하여 포상금 계획액의 적정성을 검토할 필요가 있다. 아울러 개편된 포상금 제도를 홍보하여 신고를 활성화하고, 신고 접수부터 조사·처분, 포상금 지급까지의 절차 등 집행계획을 구체적으로 마련하되, 집행 실적을 주기적으로 점검하여 향후 예산 편성 시 반영할 필요가 있다.

가. 현 황

사용후 배터리 성능평가·안전검사 장비 보급 및 기반 구축¹⁾ 사업은 사용후 배터리에 대한 성능평가와 재제조 배터리의 유통 전 안전검사 시행을 위해 성능평가 대행자(한국교통안전공단)가 운영하는 자동차검사소에 성능평가 장비를 보급하고, 사용후 배터리 성능평가 등 제도운영과 연관 산업 육성지원 등을 전담하는 종합안전 관리센터를 구축하는 것으로, 2027년도 예산안은 168억 5,000만원이 신규 편성되었다. 내역사업별로는 성능평가·안전검사 장비 보급에 157억 5,000만원, 종합안전관리센터 구축에 11억원이 편성되었다.

[2027년도 사용후 배터리 성능평가·안전검사 장비 보급 및 기반 구축 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
사용후 배터리 성능평가· 안전검사 장비 보급 및 기반 구축	-	-	-	16,850	16,850	순증
성능평가·안전검사 장비 보급	-	-	-	15,750	15,750	순증
종합안전관리센터 구축	-	-	-	1,100	1,100	순증

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

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

1) 사업코드: 일반회계 4633-322

나. 분석의견

국토교통부는 전기자동차 소유자 등의 법률상 의무 이행이 원활하게 이루어질 수 있도록 지역별 접근편의성을 고려하여 2027년 장비 도입계획을 조정할 필요가 있어 보이고, 제도 시행 시기를 감안하여 상반기 내 장비 도입이 원활하게 이루어질 수 있도록 면밀한 사업 관리가 이루어질 필요가 있다.

사용후 배터리 산업을 육성하고 재제조 배터리 안전관리를 강화하기 위해 모든 전기자동차 등에서 분리되는 배터리에 대한 성능 및 안전평가를 의무화²⁾하는 내용으로 「자동차관리법」이 개정(2026. 2. 27.)³⁾되어 2027년 7월 1일부터 시행될 예정이다.

이에 따라 전기·하이브리드·수소전기차 소유자 등은 폐차·사고·리콜 등으로 인해 사용이 종료된 배터리⁴⁾를 분리하려는 경우 배터리를 분리하기 전에 국토교통부장관⁵⁾의 성능평가를 받아야 한다. 다만, 리콜·무상수리·사고 등으로 인하여 배터리를

2) 전기자동차 소유자(자발적 교체), 해체재활용업자(폐차·사고 등), 자동차제작자(리콜·무상수리), 자동차 정비업자(사고 등) 등이 사용후 배터리 성능평가 의무를 부담한다.

3) 「자동차관리법」

제35조의13(사용후 배터리에 대한 성능평가) ① 전기자동차등의 소유자(제13조제1항제1호에 따라 자동차 해체재활용업자가 전기자동차등의 소유자로부터 폐차 요청을 받은 경우에는 그 자동차해체재활용업자를 말한다)는 사용후 배터리를 전기자동차등으로부터 분리하려는 경우에는 이를 분리하기 전에 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 실시하는 사용후 배터리의 성능 및 안전에 관한 평가(이하 “성능평가”라 한다)를 받아야 한다. 다만, 법률 제17797호 대기환경보전법 일부개정법을 부칙 제8조에 따라 전기자동차의 소유자가 해당 자동차의 배터리를 지방자치단체의 장에게 반납하는 경우에는 그러하지 아니하다. ② 제1항 본문에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 호에서 정하는 자가 성능평가를 받아야 한다. 이 경우 전기자동차등으로부터 사용후 배터리를 분리한 후 성능평가를 받을 수 있다.

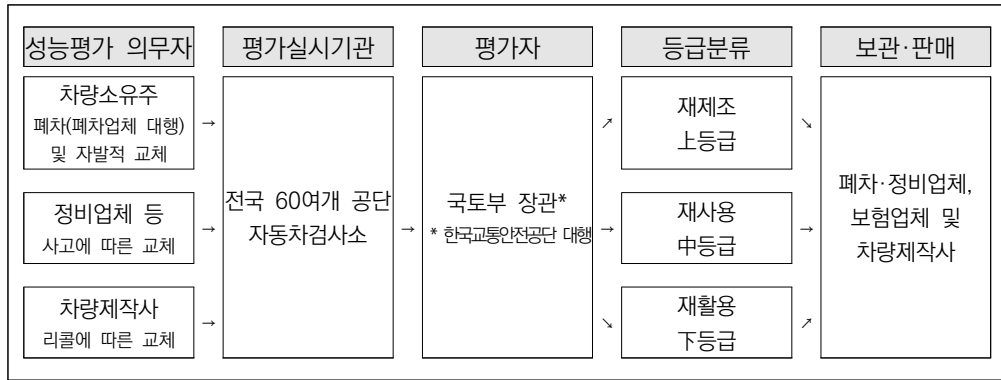
1. 제31조제1항 또는 제3항에 따른 제작 결함의 시정으로 구동축전지가 회수된 경우: 자동차제작자등
2. 제32조의2제1항제1호에 따른 무상수리로 구동축전지가 회수된 경우: 자동차제작자등
3. 자동차사고 등으로 해당 구동축전지가 더 이상 전기자동차등에 사용되지 아니한 경우: 제53조제1항에 따라 등록한 자동차정비업자 또는 자동차해체재활용업자
4. 전기자동차등의 소유자가 구동축전지를 교환하여 해당 구동축전지가 더 이상 전기자동차등에 사용되지 아니한 경우: 전기자동차등의 소유자
(이하 생략)

4) 종래 「대기환경보전법」은 같은 법 제58조제3항에 따라 전기자동차 보조금을 지급받은 자에 대해서는 전기자동차의 등록을 말소하고자 하는 경우 해당 자동차의 배터리를 지방자치단체의 장에게 반납하도록 하였으나, 해당 규정이 폐지(2020. 12. 29. 개정, 2021. 1. 1. 시행)됨에 따라 2021년 1월 1일 이후 등록된 전기자동차는 배터리를 반납하지 않는다. 사용후 배터리에 대한 성능평가 제도는 2021년 이후 등록되어 배터리 반납 의무가 없는 경우에만 적용된다.

5) 국토교통부장관은 한국교통안전공단을 성능평가대행자로 지정하여 한국교통안전공단이 성능평가 및 그 결과의 통지를 대행한다. 실제 성능평가는 전국 60여개 한국교통안전공단 자동차검사소에서 실시할 계획이며, 향후 평가수수 및 장비보급률 등 감안하여 민간 검사소까지 확대할 계획이다.

분리하는 경우에는 자동차제작자·정비업자 또는 폐차업자가 차량 소유주를 대신하여 성능평가를 받아야 하며, 이 경우에는 배터리를 분리한 후에 성능평가를 받을 수 있다.

[사용후 배터리 성능평가 운영체계(안)]



자료: 국토교통부

한국교통안전공단은 R&D⁶⁾ 등을 통해 배터리의 분리 전 성능평가 및 분리 후 성능평가 기술을 개발하고 있으며, 해당 R&D 사업을 통해 개발 중인 평가기술 및 장비를 활용할 계획이다. 성능평가는 분리 전 성능평가를 원칙으로 하여 배터리가 탑재된 차량 상태로 동력계 모사주행⁷⁾을 통해 배터리의 동적 상태(전압, 전류 등)를 측정하여 잔존성능을 추정한다. 예외적으로 리콜, 무상수리, 사고 후 수리 등으로 인하여 배터리가 분리된 차량의 경우에는 배터리 단품에 대해 전기적 상태를 측정하여 잔존성능을 추정하는 것을 허용한다. 성능평가 결과 잔존용량(배터리 성능), 셀전압편차(배터리 안정성), 그간의 정비·검사·리콜 여부(배터리 이력) 등을 고려하여 3개 등급(상·중·하)으로 분류하며, 성능평가 결과에 따라 사용후 배터리의 재제조·재사용 등 적절한 활용을 유도하고, 시장가치 판단에 활용한다.

[배터리 성능평가 방식 비교]

구분	분리 전 성능평가(차량 상태)	분리 후 성능평가(배터리 상태)
대상	· 배터리가 탑재된 전기차	· 리콜·무상수리·사고 후 수리 등으로 배터리가 분리된 전기차

6) (연구과제명) 사용후 배터리 안전점검 및 재제조 배터리 순환체계 안전관리 기술개발,
(수행기간) '25. 4. ~ '28. 12., (연구비) 19,000백만원, (주관기관) 한국교통안전공단

7) 차량을 시험장비인 차대동력계에 올려놓고, 실제 도로의 주행 조건을 재현하는 시험방식을 말한다.

구분	분리 전 성능평가(차량 상태)	분리 후 성능평가(배터리 상태)
평가방식	· 배터리 동적 상태(전압, 전류 등) 측정에 따른 배터리 성능추정	· EIS(전기화학 임피던스 분광법)* * 교류(AC) 신호를 통한 임피던스 측정법
평가기준	· 배터리 파손 상태, 고장코드 등 확인 · 성능평가를 통한 배터리 주요 성능지표(SOH, SOP 등) 확인	

자료: 국토교통부

국토교통부(한국교통안전공단)는 한국교통안전공단이 운영하는 전국 60여개의 자동차검사소에 장비를 구축하여 사용후 배터리 성능평가 제도를 운영할 계획이다. 특히, 지역별 성능평가 대상 차량의 등록 비율, 검사소 운영현황, 대국민 접근성(반경 50km 내 접근) 등을 종합적으로 고려하여 향후 3년에 걸쳐 단계별로 장비를 구축할 계획이라고 설명하였다. 특히, 2027년은 제도가 처음 시행되는 해로서 법적 의무의 차질 없는 이행을 뒷받침하기 위해 35개 검사소에 장비를 선제적으로 도입할 계획이라고 밝혔다.

[연도별 검사진로 구축 계획 및 소요예산]

(단위: 개, 백만원)

구분	2027년 (1단계)	2028년 (2단계)	2029년 (3단계)	합계
검사진로 구축 수	35	6	10	51
소요예산	15,750	2,700	4,500	22,950

자료: 국토교통부

[연도별 소요예산 세부내역]

(단위: 개, 백만원)

구분		단가	2027년 (1단계)	2028년 (2단계)	2029년 (3단계)	합계
공사	토목공사	30	1,050	180	300	1,530
장비	4륜 동력계	250	8,750	1,500	2,500	12,750
	탈거후 평가장비	40	1,400	240	400	2,040
	하체스캔	130	4,550	780	1,300	6,630
합 계		450	15,750	2,700	4,500	22,950

자료: 국토교통부

국토교통부는 2027년 평가 장비 도입 계획과 관련하여 연도·지역별 사용후 배터리 발생량 추정치를 바탕으로 광역별 최소 필요 진로수를 산출⁸⁾하고, 지역별 배분 비율 및 접근성 등을 감안하였다고 설명하였다. 특히, 각 자동차검사소 운영현황 및 대국민 접근성(접근반경 약 50km 내) 등을 종합적으로 고려하였다는 입장이다.

[연도별·지역별 사용후 배터리 발생량(추정) 및 평가장비 구축 진로수(계획)]

(단위: 개)

구분	2027년		2028년		2029년	
	사용후배터리 발생량	검사진로수	사용후배터리 발생량	검사진로수	사용후배터리 발생량	검사진로수
서울	8,258	4	10,213	4	13,988	5
부산	5,140	2	6,356	3	8,706	3
대구	3,125	2	3,865	2	5,294	2
인천	6,278	3	7,764	3	10,634	4
광주	1,663	1	2,056	1	2,816	2
대전	1,835	1	2,270	1	3,108	2
울산	1,538	1	1,903	1	2,606	1
세종	648	1	802	1	1,098	1
경기	17,040	7	21,074	8	28,864	10
강원	1,807	2	2,235	3	3,062	3
충북	2,118	1	2,619	1	3,588	2
충남	2,697	2	3,336	2	4,569	3
전북	2,042	1	2,525	2	3,459	2
전남	3,442	2	4,257	2	5,831	3
경북	2,870	1	3,549	2	4,861	3
경남	5,278	2	6,527	3	8,940	3
제주	3,208	2	3,967	2	5,434	2
합계	68,987	35	85,320	41	116,857	51

자료: 국토교통부

그런데, 국토교통부가 제출한 연도·지역별 구축계획을 살펴보면, 일부 지역에서 사용후 배터리 성능평가 장비가 도입된 자동차검사소의 접근성이 떨어지는 문제가

8) 자동차검사소 1진로당 일 14대의 성능평가가 가능하며, 자동차검사소의 연간 운영일수를 240일로 가정 (1진로당 연간 3,360대의 성능평가가 가능)하여 필요한 진로 수를 산출하였다는 입장이다.

발생할 것으로 보인다. 예를 들어 강원도는 2027년에 1,807대의 사용후 배터리가 발생할 것으로 예상되며 2개소(춘천, 원주)에 성능평가 장비가 도입될 예정이므로 단순히 물량 기준으로는 연간 발생 수요를 충분히 소화할 수 있을 것으로 보이지만, 강릉시에 거주하는 전기자동차 등 소유주는 강릉시부터 춘천 또는 원주시까지 약 100km 이상의 거리를 이동해야 성능평가를 받을 수 있게 된다. 강릉시에 위치한 자동차검사소가 있지만, 해당 검사소에는 2028년에 성능평가 장비 도입이 예정되어 있다. 마찬가지로 경북 지역의 경우 안동 자동차검사소에 장비 도입이 2029년 예정되어 있는 등 일부 지역에서는 검사소 이용에 불편을 겪을 것으로 예상된다.

이처럼 일부 지역에서 성능평가 장비가 도입된 자동차검사소의 접근성이 떨어져 전기자동차 소유주 등 의무 이행 주체에게 과도한 부담이 될 가능성이 우려된다. 2027년 7월 시행이 예정된 「자동차관리법」은 성능평가의 결과를 위·변조하거나, 사용후 배터리를 성능평가 결과에 따른 등급에 부합하는 용도로 사용하지 않는 경우 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하는 벌칙규정⁹⁾을 두고 있는 만큼, 제도 시행 이후 전국 모든 지역에서 성능평가 시설에 대한 접근편의성이 충분하게 보장될 필요가 있을 것으로 보인다.

따라서, 국토교통부는 전기자동차 소유자 등의 법률상 의무 이행이 원활하게 이루어질 수 있도록 지역별 접근편의성을 고려하여 2027년 장비 도입계획을 일부 조정할 필요가 있어 보이고, 제도 시행 시기를 감안하여 상반기 내 장비 도입이 원활하게 이루어질 수 있도록 면밀한 사업 관리가 이루어질 필요가 있다.

9) 「자동차관리법」

제35조의13(사용후 배터리에 대한 성능평가)

④ 누구든지 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

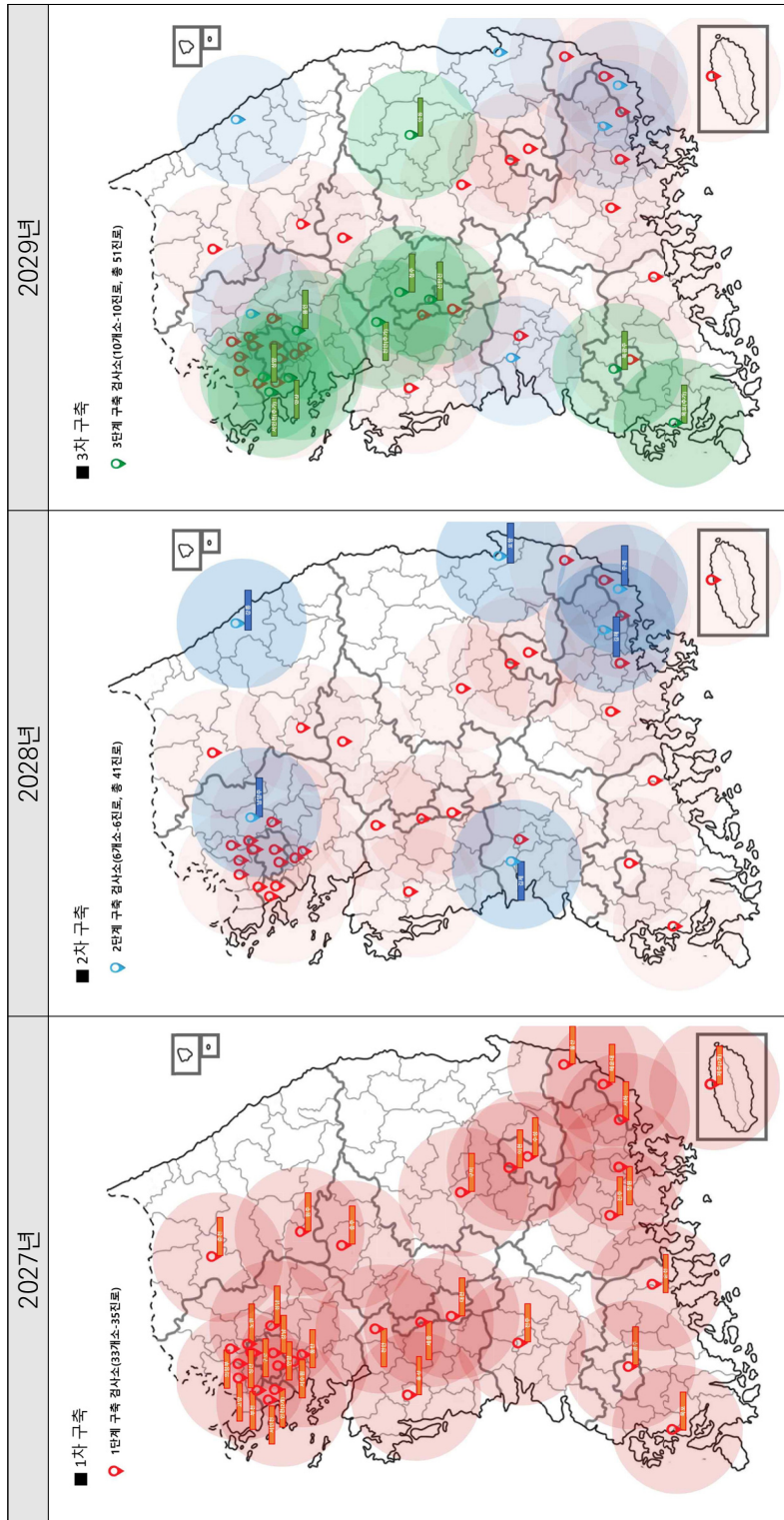
1. 성능평가 결과를 위조하거나 변조하는 행위
2. 제3항에 따라 구분된 등급의 용도가 아닌 용도로 사용(재제조 등급을 재사용·재활용 등급으로, 재사용 등급을 재활용 등급으로 사용하는 경우는 제외한다)하는 행위

제81조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

20의9. 제35조의13제4항제1호를 위반하여 성능평가 결과를 위조하거나 변조한 자

20의10. 제35조의13제4항제2호를 위반하여 성능평가 결과에 따라 구분된 등급의 용도가 아닌 용도로 사용후 배터리를 사용한 자

[연도별 · 지역별 사용후 배터리 성능평가 장비 구축계획(안)]



자료: 국토교통부

통합 재정사업 성과평가에 따른 도로 안전 관련 사업의 지출구조조정 적정성 검토 필요

기존 재정사업에 대한 성과평가는 각 부처가 소관 사업의 성과를 자체적으로 평가하는 ‘재정사업 자율평가’를 실시하고, 재정당국이 그 결과를 확인·점검하는 이원화된 방식으로 운영되어 왔다. 그러나 각 부처가 소관 사업을 스스로 평가하는 구조로 인해 평가의 객관성과 신뢰성이 충분히 확보되지 못하고, 평가 결과가 예산 편성 등 재정운용에 실질적으로 환류되지 못하는 등 성과평가의 실효성이 낮다는 지적이 지속적으로 제기되어 왔다.

이에 기획예산처는 2026년부터 기존의 이원화된 성과평가 체계를 폐지하고, 관제부처 합동 및 외부 전문가 중심의 ‘통합 재정사업 성과평가’ 제도를 처음 도입 하였다. 기획예산처는 2026년 1월 28일 153명의 민간전문가로 평가단을 구성하고, 총 2,487개 세부사업(2026년도 예산 기준 185.4조원 규모)을 대상으로 약 4개월간 평가를 실시한 후, 같은 해 5월 18일 재정성과위원회 심의를 거쳐 평가결과를 확정·발표하였다.

평가는 ① 재정사업 필요성, ② 사업계획의 적정성, ③ 집행의 적정성, ④ 재정 지원 성과 등 4개 항목을 종합적으로 고려하는 방식으로 이루어졌다. 또한 기존에 평가 결과를 ‘우수·보통·미흡’으로 구분하던 방식에서 벗어나, 예산안 편성과 직접 연계할 수 있도록 ‘정상 추진·사업 개선·감액·폐지·통합’으로 평가등급을 세분화하였다.

[2026년 통합 재정사업 성과평가 결과]

구분		합계 (①~⑤)	①정상 추진	②사업 개선	③감액	④폐지	⑤통합	구조조정 대상 (③~⑤)
전체	사업수(개)	2,487	89	1,497	858	3	40	901
	예산액(억원)	1,854,354	57,763	1,245,192	509,567	145	41,688	551,400

자료: 기획예산처

기획예산처는 통합 재정사업 성과평가 결과를 2027년도 예산안 편성과 강하게 연계한다는 방침에 따라, ‘감액·폐지·통합’ 등급을 받은 사업에 대해서는 원칙적으로 지출구조조정을 실시하고 이를 각 부처의 예산요구안에 반영하도록 하였다. 특히 ‘감액’ 등급 사업은 원칙적으로 15% 이상 감액, ‘폐지’ 등급 사업은 100% 감액하는 방식으로 지출구조조정을 추진하였다는 입장이다.

다만, ‘감액’ 등급을 받은 사업에 대하여 15% 이상의 지출구조조정을 실시하도록 한 것이 개별 사업의 적정 재정투입 규모를 충분히 고려한 결과인지에 대한 검토가 필요하다. 성과평가 결과 해당 사업에 개선 필요성이 인정되었다고 하더라도, 그 자체가 곧 일정 수준 이상의 예산 감액 필요성을 의미하는 것은 아니며, 사업별 집행 실적과 성과 부진의 원인, 향후 사업 필요성, 적정 사업규모 등을 종합적으로 고려하여 감액 규모를 결정할 필요가 있다.

[재정사업 평가체계 개편 주요 내용]

구 분	(~'25년) 부처별 자체평가	('26년~) 통합 재정사업 성과평가
평가방식	<ul style="list-style-type: none"> ○ 각 부처가 소관사업 자체평가 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 재정당국이 전부처 사업 직접평가
평가단	<ul style="list-style-type: none"> ○ 각 부처 주관 자체평가위원회 구성 * 부처별 5인 이상, 1/2이상 민간위원 ○ 소관부처 공무원 및 해당분야 연구원·교수 중심 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 기획처가 통합평가단* 일괄 구성 * 15개 분야, 총 153명('26년) (보조사업평가 통합 실시를 위한 평가위원 약 30명 포함) ○ 민간전문가 중심, 시민사회 포함 (기획처+개별평가 주관부처 참여)
평가대상	<ul style="list-style-type: none"> ○ 총 1,855개 사업('25년) ○ 타부처 개별평가 대상* 제외 * 재난안전·균형발전·일자리·중소기업 지원사업평가(532개) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 총 2,487개 사업('26년) ○ 부처별 자체평가 + 타부처 개별평가 + 보조사업 연장평가 + 복권기금평가 (공익지원) 포함
평가 통합·연계	<ul style="list-style-type: none"> ○ 평가 주관부처(행안부·고용부·중기부·지방위)에서 평가별 각각 실시 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보조평가·복권기금(공익지원)· 균형발전(부처직접편성) 통합 실시 ○ 재난안전·일자리·중소기업평가는 평가연계, 정책성 평가로 차별화
평가항목	<ul style="list-style-type: none"> ○ 형식적 절차 준수 여부 확인 위주 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 재정지원 타당성·계획·집행·성과 등 실질적 내용 평가

구 분	(~'25년) 부처별 자체평가	('26년~) 통합 재정사업 성과평가
평가등급	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보통 · 우수 · 미흡 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 정상추진(우수포함) · 사업개선 · 감액 · 폐지 · 통합
환류 (지출구조 조정)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 부처별 자체 지구조계획 반영 ○ 우수사업 별도 인센티브 없음 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 평가결과 부처 통보 (감액등급 개별사업 △15%이상) → 부처별 예산요구안 반영 ○ 우수사업은 증액권고, 담당자 포상, 차년도 평가유예
평가결과 공개	<ul style="list-style-type: none"> ○ 열린재정에 일부 공개(5월) <ul style="list-style-type: none"> - 사업별 평가등급 - 부처별 지출구조조정 계획 (부처별 예산요구안 반영계획) ※ 평가보고서(원문) 미공개 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 열린재정에 모두 공개(6월) <ul style="list-style-type: none"> - 평가결과를 반영한 구조조정 실적 (정부예산안 반영 현황) - 평가결과 미반영 사유서 ※ 평가보고서(원문) 공개(6월), 미반영 사유서 공개(9월)

자료: 기획예산처

7-1. 도로안전 및 환경개선(총액) 사업의 통합재정사업 성과평가 취지 미반영

가. 현 황

도로안전 및 환경개선(총액)¹⁾ 사업은 ① 일반국도상 교량 및 터널의 점검·진단 결과에 따른 예방적·선제적 유지관리를 위한 보수·보강 사업, ② 일반국도 교량기능 개선 기본계획에 따른 노후교량의 개축 및 저등급 교량 성능개선 등 교량의 성능 유지·개선 사업, ③ 방호울타리·야생동물이동통로 등 도로이용자의 안전을 위한 시설정비사업 등을 수행하는 것으로, 2027년도 예산안은 전년 본예산 대비 1,103억 9,700만원 감액된 6,255억 8,600만원을 편성하였다.

[2027년도 도로안전 및 환경개선(총액) 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
도로안전 및 환경개선(총액)	727,070	735,983	735,983	625,586	△110,397	△15.0

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

나. 분석의견

도로안전 및 환경개선(총액) 사업은 통합재정사업 성과평가 결과를 반영하여 전년 대비 1,100억원 이상 감액 편성되었으나, 평가 취지가 적절하게 반영되지 못한 측면이 있으므로, 필수 안전공사에 요구되는 충분한 예산이 확보될 수 있도록 지출 구조조정의 적정성을 검토할 필요가 있다.

도로안전 및 환경개선(총액) 사업은 교량·터널 등 국가 주요 도로시설물의 안전 확보와 사고 예방을 목적으로 추진되는 핵심 재난·안전 SOC 사업으로서 2026년 통합재정사업 성과평가에서 정책적 타당성 및 재정지원 필요성은 인정되었으나, 총액 계상사업의 취지에 맞도록 사업의 우선순위와 시급성을 고려하고 집행관리를 강화할

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

1) 코드: 교통시설특별회계(도로계정) 1731-461

필요가 있다는 의견이 제시되었다. 특히, 내역사업인 교량 전면 재가설 및 개축사업 등은 긴급성을 요하는 총액계상사업의 목적에 부합하지 않음을 이유로 별도 세부사업으로 편성할 필요성이 지적되었다.

[2026년 도로안전 및 환경개선(총액) 사업 통합재정사업 성과평가 결과 요약]

최종 평가결과 (O 표시)	정상추진	사업개선	감액	폐지·통합
			O	
평가결과 근거 및 세부 내용	<ul style="list-style-type: none"> ○ 본 사업 중 [교량기능개선]사업은 정밀안전진단 결과에 따른 기능개선을 목적으로 하고 있는바, 전면재가설과 개축사업은 긴급성을 요하는 총액사업의 목적에 부합하지 않음 - 도로 연장의 증가 및 노후 시설의 지속적 증가에 따라, 전체 데이터를 구축하고 사업별 우선순위와 시급성을 고려하여 체계적인 별도의 시설공사 예산 편성이 필요함 - 재해 예방과 긴급복구에 필요한 사업예산 위주로 총액사업방식개선 하고, 기한내 집행이 어려운 장기시설공사 사업은 별도의 내역사업으로 편성하여 예산환류 및 성과평가 연계 강화 필요함 ○ 지방청별 사업집행 기준의 차이가 '국토의 균형 발전'이라는 대원칙을 훼손하고 있다는 외부지적에 타당한 개선안 마련 필요함 ○ 성과지표 및 사업관리를 공개·검증 가능한 환류체계로 강화 필요함 - 실행행위를 개선을 위한 사업관리 강화 노력 필요함 			

자료: 기획예산처

다만, 국토교통부는 통합재정사업 성과평가 결과 감액의견을 미이행하고, 전년 본예산 대비 47억 4,700만원 증액된 7,407억 3,000만원을 편성 요구하였던 것으로 확인된다. 국토교통부는 감액 미이행 사유로 국도 내 교량·터널 등의 구조물 노후화에 따른 점검·진단 등 적기보수를 통해 사고를 미연에 방지할 필요성, 도로안전 시설 정비 등을 통하여 운전자·보행자에게 안전한 도로환경을 제공할 필요성 등을 제시하였다. 그러나, 해당 사업은 통합재정평가 결과에 따른 지출구조조정 대상으로 분류되어 정부안에는 전년 대비 1,103억 9,700만원(△15.0%) 감액된 6,255억 8,600만원만 반영되었다.

그런데, 국토교통부가 제출한 2027년도 예산안 세부 산출내역을 살펴보면 통합재정사업 성과평가에서 별도 세부사업으로 편성할 필요성이 제기된 노후교량 개축에 128억 3,500만원이 배정되어 있어 통합재정사업 성과평가의 감액 취지가 적절히 반영된 것으로 보기 어려운 측면이 있다.

통합재정사업 성과평가 결과의 본래 취지는 총액계상사업의 목적을 고려하여 긴급성이 낮아 총액으로 편성할 필요성이 없는 내역사업은 별도 세부사업에 편성하

라는 것이나, 국토교통부가 사업 내용을 변경하지 않고 전체 사업 예산을 15% 일괄 감액함에 따라 교량·터널 보수 등 긴급한 소요에 필요한 예산도 감액되는 결과를 초래하였다.

[2027년도 도로안전 및 환경개선(총액) 사업 예산안 산출내역]

2027년도 도로안전 및 환경개선(총액) 예산 : 625,586백만원(전년 대비 △110,397백만원, △15.0%)
○ 실시설계비(420-02) : 9,821백만원(전년 대비 △1,733백만원, △15.0%)
· 1식 9,821백만원
○ 공사비(420-03) : 598,045백만원(전년 대비 △105,537백만원, △15.0%)
가. 교량 및 터널보수 (517,557백만원)(전년 대비 △91,333백만원, △15.0%)
· 교량보수 : 1종 420개소×255백만원=107,100백만원 2종 600개소×170백만원=102,000백만원 3종 1,454개소×85백만원 =123,590백만원
· 내진성능보강 : 129개소×416백만원 =53,618백만원
· 강교도장보수 : 85,000㎡×8백만원/100㎡ =6,800백만원
· 터널보수 : 1종 16개소×918.8백만원=14,702백만원 2종 154개소×298백만원=45,946백만원
· 제연설비 및 방재시설 보완 30개×2,127백만원 =63,801백만원
나. 교량기능개선(32,385백만원)(전년 대비 △5,715백만원, △15.0%)
· 노후교량개축 : 5개소×2,567백만원 =12,835백만원
· 통수단면개선 : 9개소×2,172백만원 =19,548백만원
다. 안전시설물정비(48,103백만원)(전년 대비 △8,489백만원, △15.0%)
· 기타안전시설정비 : 1식 48,103백만원
○ 감리비(420-04) : 16,125백만원(전년 대비 △2,845백만원, △15.0%)
○ 시설부대비(420-05) : 1,595백만원(전년 대비 △282백만원, △15.0%)

자료: 국토교통부

동 사업의 최근 5년간 집행실적을 살펴보면, 2021~2024회계연도 집행액은 8,000억원에서 1조원대 수준이고, 집행률 또한 90%대로 비교적 준수하였다. 2025년에는 정밀점검·내진성능평가, 보행자 통행시설 정비 등 총액계상이 적합하지 않은 일부 내역사업을 도로안전 및 환경개선(비총액) 사업으로 이관하였으며, 이에 따라 집행액은 7,270억 7,000만원, 집행률은 전년 대비 감소한 89.4% 수준을 보였다.

동 사업은 연례적으로 500억원 이상 규모의 이월이 발생하고 있으나, 사업의 특성상 하반기 점검결과 및 장마철 수해 등에 따라 사전에 예측하기 어려운 보수 수요가 발생하며, 하반기에 설계·발주한 공사는 절대공기 부족으로 일부 이월이 불가피한 특성이 있음을 고려할 필요가 있다.

[연도별 도로안전 및 환경개선(총액) 사업 집행실적 : 2021~2025회계연도]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액			전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음연도 이월액	불용액	
	본예산	추경 증감액	추경(A)									
2021	860,526	-	860,526	20,054	△1,577	879,003	844,752	98.2	96.1	32,622	1,629	
2022	917,396	△8	917,388	32,622	-	950,010	876,383	95.5	92.2	68,343	5,284	
2023	969,151	-	969,151	68,343	-	1,037,494	961,905	99.3	92.7	69,857	5,732	
2024	1,078,255	-	1,078,255	69,857	-	1,148,112	1,067,297	99.0	93.0	74,216	6,599	
2025	총액	720,710	18,000	738,710	74,216	-	812,926	727,070	98.4	89.4	81,502	4,353
	비총액 ¹⁾	413,604	38,200	451,804	-	△1,700	450,104	418,313	92.6	92.9	28,251	3,540
	합계	1,134,314	56,200	1,190,514	74,216	△1,700	1,263,030	1,145,383	96.2	90.7	109,753	7,893

주: 1) 2025년부터 정밀점검·내진성능평가, 보행자 통행시설 정비 등 총액계상이 적합하지 않은 일부 내역사업이 도로안전 및 환경개선(비총액) 사업으로 분리되었다.

자료: 국토교통부

동 사업의 최근 집행실적 및 재해 예방·긴급복구라는 사업 특성 등을 종합적으로 고려할 때, 통합재정사업 성과평가 결과를 사업 내용별로 구분하여 반영하지 않고 예산을 일괄 감액 편성하는 것은 적절한 지출구조조정으로 평가하기 어려운 측면이 있다. 특히, 동 사업은 행정안전부가 실시한 「2026년(2025회계연도) 재난안전사업 평가」에서 우수 등급을 받은 것으로 확인되므로,²⁾ 평가제도별 목적과 기준이 상이하다는 점을 감안하더라도 동일 사업에 대한 평가를 종합적으로 고려할 필요가 있으며 재난안전 측면에서 성과가 인정된 부분까지도 감액 대상에 포함하는 것이 적정한지 면밀하게 검토할 필요가 있다. 따라서 재해 예방 및 긴급 복구 등에 필요한 예산은 최근 집행실적과 적정 소요 등을 고려하여 편성하되, 통합재정사업 성과평가 결과의 취지를 고려하여 총액계상 방식에 부합하지 않는 노후교량개축 등 일부 내역사업만 타 세부사업으로 이관하여 편성하는 것이 적정할 것으로 보인다.

한편, 국토교통부는 통합재정사업 성과평가에서 지적된 지방국토관리청별 사업 집행 기준의 차이, 성과지표 및 사업관리 내역의 공개 필요성 등을 고려하여 사업집행 기준을 표준화하고, 성과관리 등의 투명성을 제고하는 등 사업관리 개선 방안을 마련할 필요가 있다.

2) 행정안전부는 「재난 및 안전관리 기본법」 제10조의3에 따라 전년도에 각 중앙행정기관에서 추진한 재난 안전사업의 효과성 및 효율성을 매년 평가하여 그 결과를 다음연도 사업에 반영하고 있다. 평가 결과는 우수·보통·미흡 3개 등급으로 구분되며, 재난안전사업 평가지표는 사업계획·사업관리·성과 등으로 구성된다.

7-2. 도로유지보수 사업의 감액 규모 부적정

가. 현 황

도로유지보수¹⁾ 사업은 일반국도의 포장 보수, 낙석위험 비탈면 정비, 수해위험 지구 및 배수시설 개선 등 도로시설물을 적기에 보수하여 도로기능을 확보하고 재해를 예방하는 것으로, 2027년도 예산안은 전년 본예산 대비 1,438억 6,700만원 감액된 7,220억 1,900만원을 편성하였다. 동 사업은 총액계상사업이다.

[2027년도 도로유지보수 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
도로유지보수	957,647	865,886	865,886	722,019	△143,867	△16.6

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

나. 분석의견

도로유지보수 사업 예산은 통합재정사업 성과평가 결과를 반영하여 전년 본예산 대비 1,439억원 감액 편성되었으나, 도로 포장·비탈면 정밀안전진단 수요 등이 충분히 반영되지 못한 측면이 있으므로 국회 심의과정에서 적정 수준으로 조정할 필요가 있다.

도로는 국민 안전·물류 효율 및 재난 대응의 기반 인프라로서 도로유지보수 사업은 정책목표 정합성이 높아 2026년 통합재정사업 성과평가에서 정책적 타당성 및 재정지원 필요성은 인정되었으나, 안전·재난 관련 사업(낙석·사면·배수·수해·설해·포장·표지·소구조물 등)과 데이터 등 관리사업(관리시스템·위탁·지원비 등)이 혼합 구성되어 있어 총액계상사업의 취지를 고려하여 시설유지·재난대응 및 디지털 행정으로 예산 구조를 분리하고 유지보수 계획의 일관성을 유지할 필요성이 제기되었다.

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

1) 코드: 교통시설특별회계(도로계정) 1733-461

또한, 수해·설해 등 이상기후 대응 도로시설 점검 및 복구 예산은 예비비·재해대책 예산으로 별도 책정하여 신속한 대응을 도모하고 예산운영의 효율성을 강화하는 방안이 권고되었다. 한편, 동 사업의 이·전용이 연례적으로 발생하고 있으며, 그 규모도 매년 증가하고 있음이 지적되었다.

[2026년 도로유지보수 사업 통합재정사업 성과평가 결과 요약]

최종 평가결과 (O 표시)	정상추진	사업개선	감액	폐지·통합
			O	
평가결과 근거 및 세부 내용	<ul style="list-style-type: none"> ○ 총액사업의 지원 취지를 고려하여, 시설유지·재난대응·디지털행정으로 예산 구조를 분리하고, 재난 대비·복구예산의 일상적 적용을 지양하여, 유지보수 계획의 일관성 유지, 재난관리의 효율성, 신속한 대응, 예산운영 효율성 강화방안 검토 필요함 ○ 도로관리시스템(운영위탁/AI)은 최근 국회·언론·감사원 조사 취지와 보도처럼 “정확도·현장 효율성”이 불충분할 수 있어, 검증 통과 후 단계적 사업추진이 타당함 <ul style="list-style-type: none"> - 기술·데이터 사업이 ‘현장 활용’으로 이어지도록 신뢰성 강화 필요하며, “시스템 고도화 예산”은 검증·재현 가능한 정확도/현장절감 효과가 전제되어야 함 ○ 도로관리 하자로 인한 손해는 국가·지자체의 배상책임(구상 포함)으로 나타남에 따라, 배상·분쟁(구상금) 비용데이터를 도로 성능평가 항목에 추가할 필요가 있음 <ul style="list-style-type: none"> - 도로손괴원상복구사업은 국비로 선집행 후 과태료 및 구상권 청구등 원인자 부담 미흡함 ○ 이·전용 예산이 매년 증가하고 연례적으로 반복됨 ○ 감사·국감 지적이 ‘예산 구조’로 환류되지 않음 			

자료: 기획예산처

동 사업의 최근 5년간 집행실적을 살펴보면, 2021~2025회계연도 동 사업의 집행률은 93% 이상으로 비교적 준수한 집행률을 보이고 있다. 다만, 연례적으로 이·전용 및 이월이 발생하고 있고 그 규모가 예산액 대비 빠르게 증가하고 있어 예산 편성 및 집행 관리 강화의 필요성은 인정된다.

[연도별 도로유지보수 사업 집행실적: 2021~2025회계연도]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액			전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산 현액 (B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음 연도 이월액	불용액
	본예산	추경 증감액	추경 (A)									
2021	664,406	-	664,406	20,884	△67	-	685,224	658,319	99.1	96.1	24,553	2,351
2022	773,342	-	773,342	24,553	△2,726	-	795,169	747,555	96.7	94.0	44,132	3,482
2023	778,391	-	778,391	44,132	△6,874	-	815,649	768,698	98.8	94.2	40,650	6,301
2024	837,805	-	837,805	40,650	△13,542	-	864,913	810,715	96.8	93.7	50,893	3,305
2025	866,507	129,900	996,407	50,893	△19,337	-	1,027,963	957,647	96.1	93.2	66,531	3,784

자료: 국토교통부

다만, 동 사업의 2027년도 예산안은 전년 대비 1,438억원(△16.6%) 감액되었는데, 통합재정사업 성과평가 결과의 취지를 반영하여 민간위탁사업비('26년 164억원) 등 도로관리시스템 운영 예산을 별도로 분리하였음을 감안하더라도 감액 규모가 연례적으로 발생하고 있는 이·전용, 이월 및 불용액 규모를 합산한 것보다 과다하여 정상적인 사업 추진에 어려움이 있을 것으로 우려된다.

이와 관련하여 국토교통부는 2027년 도로포장 보수에 3,040억원이 소요될 것으로 추정²⁾되나 포장보수 예산은 2,128억원만 반영되어 도로포장 관리에 어려움이 있을 것으로 예상되며, 또한 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」³⁾ 제12조에 따라 2종 비탈면에 대한 정밀안전진단을 실시하고 있는데, 2027년 정밀안전점검 대상 비탈면은 1,004개소, 소요예산은 430억원⁴⁾으로 추정되나, 기본조사설계비는 196억원만 반영되어, 정밀점검 용역의 적정 대가 지급에 어려움이 있을 것으로 예상된다.

[2025년 일반국도 도로포장상태 전수조사 결과]

구분	균열률	보수연장(km · lane)		금액(백만원)		비고
		구간별	누적	구간별	누적	
우선보수 구간	28% 이상	1,954.414	1,954.414	304,010	304,010	소성변형 15mm 이상 포함
경제성1 구간	27% 이상	170.49	2,124.907	21,573	325,583	
	26% 이상	301.20	2,426.110	39,997	365,580	
	25% 이상	315.99	2,742.103	42,286	407,866	
	24% 이상	326.51	3,068.615	42,942	450,808	
	23% 이상	433.90	3,502.516	56,322	507,130	
	22% 이상	380.19	3,882.708	48,852	555,982	
	21% 이상	346.45	4,229.160	44,301	600,283	
	20% 이상	357.36	4,586.519	46,098	646,381	

주: 조사연장 38,105.596km · lane

자료: 국토교통부

2) 국토교통부는 2025년 일반국도 도로포장 전수조사 결과('26년 전수조사는 진행 중), 균열률 28% 이상, 소성변형 15mm 이상인 구간이 1,954.414km·lane으로 2027년 보수비용에 3,040억원이 소요될 것으로 예상된다고 밝혔다.

3) 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」 제12조(정밀안전진단의 실시) ① 관리주체는 제1종시설물과 대통령령으로 정하는 제2종시설물에 대하여 정기적으로 정밀안전진단을 실시하여야 한다.

4) 안전점검 및 정밀안전진단 대가기준에 따른 금액(기본대가+선택과업 비용 30%)

따라서, 도로유지보수 사업 예산은 재해 예방 등 도로 안전을 확보하기 위하여 국회 예산안 심의과정에서 도로 포장·비탈면 정밀안전진단 수요 등 필수적인 소요를 감안하여 적정 수준으로 조정될 필요가 있다. 참고로, 동 사업은 행정안전부가 실시하는 「2025년(2024회계연도) 재난안전사업 평가」에서 우수 등급, 「2026년(2025회계연도) 재난안전사업 평가」에서는 보통 등급을 받은 것으로 확인되므로,⁵⁾ 평가제도별 목적과 기준이 상이하다는 점을 감안하더라도 동일 사업에 대한 평가를 종합적으로 고려할 필요가 있어 보인다.

5) 행정안전부는 「재난 및 안전관리 기본법」 제10조의3에 따라 전년도에 각 중앙행정기관에서 추진한 재난 안전사업의 효과성 및 효율성을 매년 평가하여 그 결과를 다음연도 사업에 반영하고 있다. 평가 결과는 우수·보통·미흡 3개 등급으로 구분되며, 재난안전사업 평가지표는 사업계획·사업관리·성과 등으로 구성된다.

가. 현 황

일반공항시설관리¹⁾ 사업은 공항시설의 안전점검 · 개선과 조류충돌 예방, 활주로 이탈방지시설 설치 등을 지원하는 것으로, 2027년도 예산안은 2026년도 본예산 대비 356억 5,400만원(30.3%) 감액된 819억 9,900만원이 편성되었다.

[2027년도 일반공항시설관리 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반공항시설관리	18,211	117,653	117,653	81,999	△35,654	△30.3

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

국토교통부는 해당 사업을 통해 한국공항공사에 보조하여 김포공항 등 12개 공항, 1개 비행장 등의 시설개선 사업을 추진하고 있다.

나. 분석의견

2026년 8월 말 기준 일반공항시설관리 사업의 실집행률이 1.9%에 불과하여 시설개선이 지연되고 있으므로, 국토교통부는 국민의 안전 확보를 위한 예산 집행이 조속하게 이루어질 수 있도록 사업계획 및 집행관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

국토교통부는 항공시설 안전 개선방안(25. 1. 22.) 및 항공안전 혁신방안(25. 4. 30.)에 따라 2025년부터 조류충돌예방 강화 및 EMAS(활주로이탈방지시스템, Engineered Materials Arresting System) 설치 등 공항시설 개선을 추진하고 있으며, 2026년에는 김포 · 제주 · 무안 · 양양 · 울산 · 여수 등 공항에 조류충돌예방

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

1) 코드: 교통시설특별회계(항공공항계정) 3532-312

강화사업을 추진하기 위한 예산 337억 6,700만원, 울산·포항경주·사천·원주 등 공항에 EMAS 설치사업을 추진하기 위한 예산 786억 3,800만원, 기타 공항시설 개선을 위한 예산 49억 3,400만원 등을 편성하였다.

2027년도 예산안에는 2026년에 이어 김해·대구·청주·사천 등 공항에 조류 충돌예방 강화사업을 계속 추진하기 위한 예산 232억원과, 울산·포항경주·사천·원주 등 공항에 EMAS 설치사업을 계속 추진하기 위한 예산 335억 1,000만원, 기타 공항시설개선 사업 예산 249억 4,300만원 등을 편성하였다.

[2025~2027년도 일반공항시설관리(공항 시설개선 내역사업) 예산(안) 현황]

(단위: 백만원)

사업명 -내역사업	'25년 예산			'26년 예산			'27년 예산(안)		
	조류 충돌 예방	EMAS 설치	공항 시설 개선	조류 충돌 예방	EMAS 설치	공항 시설 개선	조류 충돌 예방	EMAS 설치	공항 시설 개선
일반공항시설관리	3,600	15,056	3,734	33,767	78,638	4,934	23,200	33,510	24,943
- 김포공항	500	-	26	7,200	-	342	-	-	440
- 김해공항	-	-	298	863	-	323	7,200	-	706
- 제주공항	500	3,664	83	7,263	-	1,453	-	-	9,570
- 대구공항	-	-	10	272	-	418	4,000	-	1,081
- 청주공항	-	-	20	272	-	517	4,000	-	756
- 무안공항	1,700	-	1,556	4,063	-	170	-	-	-
- 양양공항	300	-	259	4,063	-	85	-	-	335
- 광주공항	-	-	12	272	-	37	4,000	-	1,074
- 울산공항	300	4,949	256	4,063	23,696	166	-	13,295	905
- 여수공항	300	-	8	4,063	-	1,423	-	-	6,866
- 포항경주공항	-	3,257	880	291	15,594	-	-	8,749	641
- 사천공항	-	3,186	249	563	15,255	-	4,000	8,559	729
- 군산공항	-	-	-	228	-	-	-	-	-
- 원주공항	-	-	77	291	24,093	-	-	2,907	740
- 울진비행장	-	-	-	-	-	-	-	-	1,100

주: 2025·2026년도 예산액은 내역사업 간 조정금액을 반영한 것으로 본예산·추경예산과 상이
자료: 국토교통부

그런데 2026년 8월 말 기준 일반공항시설관리 사업의 집행률은 본예산 대비 37.0%로 국토교통부는 이 중 433억 500만원을 한국공항공사에 교부한 것으로 확인되나, 공사의 실집행액은 22억 5,800만원에 불과하여 실집행률은 1.9%인 것으로 나타난다. 대구공항의 실집행률이 6.3%로 가장 높았고, 김해공항 및 청주공항은 실집행실적이 없어 전반적으로 모든 공항의 집행실적이 저조한 것으로 확인되었다.

[2026년도 일반공항시설관리 실집행 현황(8월 말 기준)]

(단위: 백만원, %)

세부사업명 - 내역사업명	국토교통부			한국공항공사					
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	집행액 (B)	다음연도 이월액 (예상)	불용액 (예상)	실집행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)							
일반공항시설관리	117,653	117,653	43,529	43,305	16,063	2,258	111,188	721	1.9
- 일반공항시설관리	314	314	224	-	-	-	-	-	-
- 김포공항 시설개선	7,470	7,470	325	325	254	150	7,200	115	2.0
- 김해공항 시설개선	1,083	1,083	370	370	246	-	700	-	-
- 제주공항 시설개선	9,120	9,120	1,444	1,444	254	461	7,200	115	5.1
- 대구공항 시설개선	727	727	397	397	-	46	400	-	6.3
- 청주공항 시설개선	772	772	491	491	-	-	400	-	-
- 무안공항 시설개선	4,118	4,118	225	225	2,382	110	4,000	161	2.7
- 양양공항 시설개선	4,268	4,268	144	144	373	57	4,000	107	1.3
- 광주공항 시설개선	775	775	36	36	-	28	400	8	3.6
- 울산공항 시설개선	27,889	27,889	12,021	12,021	5,231	157	27,696	108	0.6
- 여수공항 시설개선	5,486	5,486	63	63	127	52	4,000	107	0.9
- 포항경주공항 시설개선	15,657	15,657	7,763	7,763	3,812	814	15,594	-	5.2
- 사천공항 시설개선	15,818	15,818	7,763	7,763	3,341	149	15,655	-	0.9
- 원주공항 시설개선	24,156	24,156	12,263	12,263	43	234	23,943	-	1.0

자료: 국토교통부, 한국공항공사

이와 관련하여 국토교통부는 조류충돌예방 강화를 위한 조류탐지레이더 도입은 설계 후 구축 순으로 추진됨에 따라 민간공항은 2026년 10월 중 설계가 완료될 예정으로 12월에 구축발주할 계획이며, 민·군공항은 2026년 3월부터 7월까지 군 등 관계기관과 협의를 거쳐 8월 중에 설계발주하였으며, 집행률 제고를 위해 연내 선금을 집행할 계획이라고 설명하였다.

또한, EMAS 설치의 경우 당초 계획은 해외 상용화된 제품을 대상으로 2025년 실시설계를 완료하고, 2026년 제품 구매 및 시공 발주 등을 통해 순차적(울산→포항 경주→사천)으로 2027년까지 설치를 완료하는 것이었으나, EMAS는 국내 설치기준 및 제작사가 없는 상황에서 국내에 최초 도입되는 사례로 정책연구용역²⁾과 관계기관 협의³⁾ 결과 등을 반영한 기본계획 수립('25.9~'26.2)과 발주방식 등에 대한 감사원 사전 컨설팅('26.5월 의뢰)을 거쳐 2026년 10월 중 발주할 예정이라는 입장이다. 이와 같은 국토교통부의 설명을 고려하면, 2026년도 조류충돌예방 강화사업 및 EMAS 설치사업 예산은 연내에 정상적인 집행이 어려운 상황으로 판단된다.

12.29 여객기 참사 이후 국내 공항의 안전성 확보를 위해 추진하고 있는 공항 시설개선 사업이 당초 계획에 따라 적기에 이루어지지 못하고 지연되고 있으므로, 국토교통부는 국민의 안전 확보를 위한 예산 집행이 조속하게 이루어질 수 있도록 사업계획 및 집행관리를 보다 철저히 할 필요가 있어 보인다.

2) 「EMAS 국내 도입방안」 연구용역, '25. 3. ~ '25. 6.

3) 공·해군, 공항공사 등 관계기관 등과 현안사항(민·군공항 EMAS 설치 시 영향성 검토 등) 논의

가. 현 황

신공항건설¹⁾ 단위사업은 지역의 항공교통 접근성 개선과 항공수요 대응을 위해 공항시설 및 접근교통시설 건설을 지원하는 것으로, 2027년도에는 총 11개의 세부 사업에 2026년도 본예산 대비 2,862억 4,600만원이 감액(△28.5%)된 7,194억 9,000만원이 편성되었다.

이 중 8개 공항건설 사업의 경우 가덕도신공항 건설 사업에 전년 본예산 대비 2,578억 4,700만원 감액된 4,311억 3,200만원이 편성되는 등 전년 본예산 대비 총 2,871억 4,700만원 감액(△29.3%)된 6,932억 3,300만원이 편성되었다.

[신공항건설(공항건설) 사업의 2027년도 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

세부사업명(코드)	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
울릉도 소형공항 건설 (3538-301)	66,116	114,900	114,900	113,698	△1,202	△1.0
흑산도 소형공항 건설 (3538-302)	1	4,845	4,845	1,000	△3,845	△79.4
제주 제2공항 건설 (3538-304)	27,499	14,968	14,968	5,200	△9,768	△65.3
새만금신공항 건설 (3538-305)	41,987	120,000	120,000	120,000	-	-
가덕도신공항 건설 (3538-308)	362,024	688,979	688,979	431,132	△257,847	△37.4
대구경북신공항건설 (3538-309)	-	31,763	31,763	20,203	△11,560	△36.4
백령도 소형공항 건설 (3538-310)	-	3,875	3,875	1,000	△2,875	△74.2
서산공항 건설 (3538-311)	-	1,050	1,050	1,000	△50	△4.8
합 계(공항건설)	497,627	980,380	980,380	693,233	△287,147	△29.3

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

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

1) 코드: 교통시설특별회계(항공공항계정) 3538

그리고 3개의 지원조직 관련 사업은 전년 본예산 대비 9억 100만원 증액(3.6%)된 262억 5,700만원이 편성되었다. 이는 가덕도신공항 건설공단 설립·운영 사업이 신공항건설 내 세부사업 중 유일하게 증액(전년 본예산 대비 9억 3,100만원) 편성되었기 때문이다.

[신공항건설(지원조직) 사업의 2027년도 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

세부사업명(코드)	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
가덕도신공항 건설공단 설립·운영(3538-313)	22,775	24,936	24,936	25,867	931	3.7
가덕도신공항건설 추진단 운영(3538-306)	208	264	264	252	△12	△4.5
대구경북통합신공항건설 추진단 운영(3538-314)	105	156	156	138	△18	△11.5
합 계(지원조직)	23,088	25,356	25,356	26,257	901	3.6

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

국토교통부는 가덕도신공항 건설 사업 내 공항 및 접근철도 내역사업을 제외한 신공항사업을 직접 수행하고 있다. 가덕도신공항 공항 및 접근철도 건설사업의 경우 각각 가덕도신공항건설공단 및 국가철도공단에 출연하여 수행한다.

나. 분석의견

국토교통부는 2026년 8월 기준 울릉도 소형공항 건설 사업을 제외한 신공항건설 사업의 집행이 부진하고, 일부 사업에서는 이러한 문제가 매년 반복되고 있으므로, 신공항건설 사업 추진을 조속히 정상화하기 위한 노력을 강화할 필요가 있다.

2026년 8월 말 기준 신공항건설 사업의 집행실적을 살펴보면, 예산현액 대비 50% 이상 집행된 사업은 울릉도 소형공항 건설 사업(69.3%) 1개였으며, 나머지 7개 사업들의 집행률은 3% 미만으로 모두 저조하였다. 가덕도신공항건설공단 및 국가철도공단에 출연하여 집행하는 가덕도신공항 공항 및 접근철도 건설 사업의 경우에도 실집행률이 각각 0.03% 및 1.2%에 불과하였다.

[신공항건설(직접수행) 사업 집행실적(2026년 8월 말 기준)]

(단위: 백만원, %)

세부사업명 〈내역사업명〉 (코드)	예산액		전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액 (예상)	불용액 (예상)	집행률 (B/A)
	본예산	추경						
울릉도 소형공항 건설 (3538-301)	114,900	114,900	318	115,218	79,855	100	50	69.3
흑산도 소형공항 건설 (3538-302)	4,845	4,845	-	4,845	1	-	4,844	0.02
제주제2공항건설 (3538-304)	14,968	14,968	4,714	19,682	488	14,953	560	2.5
새만금신공항건설 (3538-305)	120,000	120,000	7,200	127,200	26	-	67,200	0.02
가덕도신공항건설 〈접근도로〉 (3538-308)	-	-	93,129	93,129	2	47,926	10,870	0.00
대구경북신공항건설 (3538-309)	31,763	31,763	200	31,963	-	-	31,963	-
백령도 소형공항 건설 (3538-310)	3,875	3,875	-	3,875	-	400	3,475	-
서산공항건설 (3538-311)	1,050	1,050	-	1,050	-	-	1,050	-

자료: 국토교통부

[신공항건설(출연) 사업 집행실적(2026년 8월 말 기준)]

(단위: 백만원, %)

세부사업명	국토교통부			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액 (예상)	불용액 (예상)	실집행률 (B/A)
	본예산	추경								
가덕도신공항건설 〈공항〉 (3538-308)	631,562	631,562	515,649	515,649	143,940	659,589	168	305,000	39,200	0.03
가덕도신공항건설 〈접근철도〉 (3538-308)	57,417	57,417	35,334	35,334	26,785	62,119	762	47,704	-	1.2

자료: 국토교통부

국토교통부는 울릉도 소형공항 건설 사업을 제외한 신공항건설 사업의 집행이 부진한 사유에 대하여 먼저 **흑산도 소형공항 건설, 백령도 소형공항 건설 및 서산공항 건설** 3개 사업의 경우 각각 타당성재조사 진행 중으로, 가장 먼저 타당성재조사에 착수한 백령도 소형공항 건설 사업은 연말 타당성재조사 완료에 예상되며, 연내 전략 환경영향평가에 재착수하고 용역비를 지급할 계획이라고 설명하였다.

제주 제2공항 건설 사업의 경우 제주도 차원에서 도민결정권 검토를 위한 갈등 조정협의회가 구성되지 못하여 환경영향평가 협의가 순연되는 등 사업이 지연되고 있는 상황이며, 현재 기본설계 중에 있어 연내 실시설계에 착수하고 선금을 지급할 계획이라고 설명하였다.

새만금신공항 건설 사업의 경우 기본계획 취소소송 1심 패소하여 현재 항소심 진행 중이며, 국토교통부는 11월 선고가 예정되어 있어 연말 착공 및 선금을 지급할 것이라는 입장이다.

가덕도신공항 건설 사업의 경우 사업시행자가 선정됨에 따라 연내 착공을 추진하고 있다. 국토교통부는 부지조성공사 우선시공분, 접근철도 설계비 등 주요 집행 소요가 하반기에 집중되어 있어 집행이 지연된 것이고, 계획에 따라 차질없이 집행할 예정이라고 설명하였다. 다만, 최근 미국-이란 전쟁 등으로 공사비가 상승함에 따라 공사비 상승분의 계약금액 반영 여부 등 협의가 이루어지고 있는 상황이다.

대구경북신공항 건설 사업의 경우 대구 군 공항 이전사업과 연계하여 추진되는 사업으로 군 공항 이전사업이 재원 등 문제로 지연됨에 따라 민항사업도 영향을 받고 있는 실정이다. 군 공항 이전사업 정상화가 이루어지지 못한다면 해당 사업은 계속 지연될 수밖에 없는 상황이다.

[신공항건설 사업별 집행부진 사유 및 연내 집행계획]

세부사업명	집행부진(지연) 사유	연내 집행계획
울릉도 소형공항 건설 (3538-301)	정상 추진 중	100% 집행 예정
흑산도 소형공항 건설 (3538-302)	타당성재조사 진행 중('25.2~)	-
제주 제2공항 건설 (3538-304)	제주도 차원에서 도민결정권 검토 위한 갈등조정협의회(가칭) 구성 지연 등으로 환경영향평가 협의 순연	현재 기본설계 중으로 연말 실시설계 착수 및 선금 지급

세부사업명	집행부진(지연) 사유	연내 집행계획
새만금신공항 건설 (3538-305)	기본계획 취소소송 항소심 진행 중 (‘26.11. 선고 예정)	선고 이후 연말 착공 및 선금 지급
가덕도신공항 건설 (3538-308)	부지조성공사 우선시공분, 접근철도 설계비 등 주요 집행소요가 하반기에 집중	집행계획에 따라 차질없이 집행 예정
대구경북신공항 건설 (3538-309)	대구 군 공항 이전사업이 재원 등 문제로 지연 ¹⁾	군 공항 이전사업 정상화 시 예산집행
백령도 소형공항 건설 (3538-310)	타당성재조사 진행 중(‘24.11~)	연말 타·재 완료 예상되어 전략환경 영향평가 재착수 및 용역비 지급 추진
서산공항 건설 (3538-311)	타당성재조사 진행 중(‘26.8~)	-

주: 1) 현재 대구 군 공항 이전사업의 사업시행자인 대구시가 사업추진 방식을 지자체가 시행하는 기부
대양여 방식에서, 국방부가 직접시행하는 국가주도 사업으로 전환을 요청함에 따라 지연중

자료: 국토교통부

최근 5년간 8개 공항건설 사업의 집행실적(추경예산 대비 집행률)을 살펴보면, 울릉도 소형공항 건설 및 가덕도신공항 건설 사업을 제외하고는 연례적으로 집행부진이 반복되고 있는 것으로 확인된다. 2024년도부터 편성되어온 백령도 소형공항 건설과 서산공항 건설은 2026년 현재까지 집행실적이 전무한 상황이다. 예산편성 후 집행부진에 따른 이전용·이월·불용 등이 반복될 경우 재원 배분의 비효율성을 초래하는 측면이 있으므로 국토교통부는 신공항건설 사업 추진을 조속히 정상화하기 위한 노력을 강화할 필요가 있다.

[연도별 신공항건설(공항건설) 사업 집행률 : 2021~2025회계연도]

(단위: %)

사업명	집행률(추경예산 대비)				
	2021	2022	2023	2024	2025
울릉도 소형공항 건설 (3538-301)	696.7	198.8	105.3	79.7	260.6
흑산도 소형공항 건설 (3538-302)	-	-	10.6	11.3	0.0
제주 제2공항 건설 (3538-304)	0.0	0.3	0.3	6.6	32.7

(단위: %)

사업명	집행률(추경예산 대비)				
	2021	2022	2023	2024	2025
새만금신공항 건설 (3538-305)	12.3	5.9	0.1	4.1	66.4
가덕도신공항 건설 (3538-308)	(미편성)		78.5	71.6	82.0
대구경북신공항 건설 (3538-309)	(미편성)			1.8	-
백령도 소형공항 건설 (3538-310)	(미편성)			-	-
서산공항 건설 (3538-311)	(미편성)			-	-

자료: 국토교통부

가. 현 황

공항소음대책¹⁾ 사업은 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」에 따라 소음대책지역으로 지정·고시된 지역에 방음·냉방시설 설치 등 소음대책사업을 시행하고, 토지 매수 등을 지원하여 주민 생활환경을 개선하는 것으로, 2027년도 예산안은 전년 본예산 대비 123억원 증액(61.8%)된 322억 400만원이 편성되었다.

[2027년도 공항소음대책 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
공항소음대책	12,195	19,904	19,904	32,204	12,300	61.8
- 민간경상보조	6,508	7,356	7,356	14,114	6,758	91.9
- 건설보상비	5,626	8,410	8,410	14,396	5,986	71.2
- 관서업무추진비	25	27	27	27	-	-
- 일반연구비	36	4,111	4,111	3,667	△444	△10.8

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

국토교통부는 직전연도 소음부담금 수입액에 국비부담분을 추가 반영하여 공항소음대책 사업 예산을 편성하고 있다. 이 중 일부는 민간경상보조금으로 한국공항공사에 교부되며, 한국공항공사는 교부받은 보조금과 소음대책지역 내 공항 착륙료 수입액의 75%를 재원으로 하여 방음·냉방시설 설치 등 소음대책사업을 수행하고 있다.²⁾

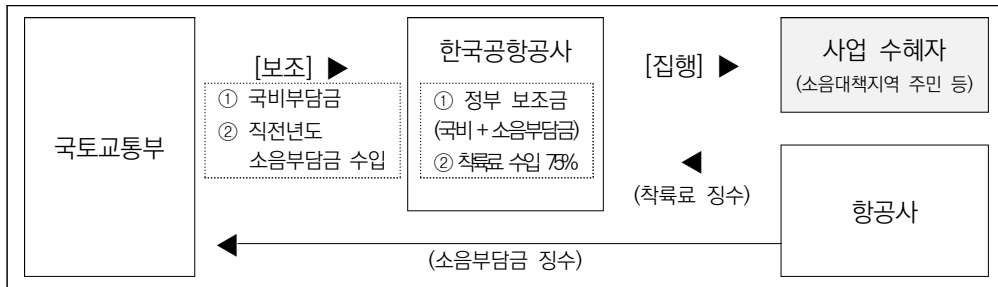
다만, 토지 매수의 경우 「농지법」에 따라 국가가 직접 수행하고 있으며, 건설보상비 비목으로 편성하여 집행하고 있다.

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

1) 코드: 교통시설특별회계(항공공항계정) 3632-301

2) 인천국제공항공사의 경우, 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」 제24조(공항소음대책사업 등의 본인 부담 시행)에 따라 공사의 자체 재원을 활용하여 소음대책사업을 시행하고 있다.

[민간공항 항공소음대책 사업 구조]



나. 분석의견

방음·냉방시설 설치사업의 보급 실적이 설치대상 대비 방음시설 70.2%, 냉방 시설 63.1%에 불과한 것으로 나타나는 등 재원 부족으로 인해 법정 지원사업이 원활하게 추진되지 못하고 있는 측면이 있으므로, 국토교통부는 공항소음대책 사업 수행을 위한 적정 재원확보방안을 마련할 필요가 있다.

국토교통부는 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」(이하 “공항소음방지법”)에 따라 ① 방음·냉방시설 설치사업, ② 공영방송 수신료 지원사업, ③ 학교·주거시설 등 냉방전기료 지원사업, ④ 자동소음측정망 설치사업 등을 실시하고 있으며, ⑤ 손실보상 및 토지 등의 매수청구가 있는 경우 직접 매수하고 있다.³⁾

[민간공항 항공소음대책 개요]

법적 근거	공항소음방지법
지원 방식	시설 설치·비용 지원 및 주민지원사업 등
지원 대상	① 소음대책지역 ¹⁾ 에 거주하는 주민 ② 소음대책지역 내 학교·주민 주거용 시설·주민 공동이용시설·노유자시설 등 ③ 소음대책지역의 토지·건축물 소유자 등
소음영향도	가중등가소음도(Lden) ²⁾
주요 지원 내용	① 방음시설·냉방시설 설치사업 ② 공영방송 수신료 지원사업

3) 토지 등의 매수가격은 법령에 따른 감정평가를 기초로 산정하며, 토지매수의 재원은 국고지원금 및 소음부담금으로 한정한다.(공항소음방지법 제12조제4항) 매수청구된 토지는 3년 내 매수하여야 한다.

주요 지원 내용	③ 학교·주거시설 등 냉방전기료 지원사업 ④ 자동소음측정망 설치사업 ⑤ 손실보상 및 토지 등의 매수 ⑥ 주민복지사업·소득증대사업 등 주민지원사업
재원	국고지원금·소음부담금·공항 착륙료 등

주: 1) 민간공항 소음대책지역은 장래 항공수요를 고려한 소음영향도 조사 결과에 근거하여 국토교통부장관이 지정·고시

2) 하루 동안 측정한 등가소음도에 저녁 및 야간 시간대에 발생하는 소음에 대해 가중치를 더해 평가하는 방식(국제표준)

자료: 국토교통부 제출자료 및 관계법령을 바탕으로 국회예산정책처 재작성

민간공항 항공소음대책의 경우 소음대책지역의 구분과 시설·사업별 요건에 따라 지원대상을 정한다. 방음·냉방시설 설치사업의 경우 「공항소음 관리 및 피해지원 등에 관한 기준」(국토교통부고시)에 따른 시설 설치기준과 냉방능력 산정기준 등을 적용하여 지원하고, 공영방송 수신료 지원사업의 경우 소음대책지역 내 주거시설, 교육시설, 의료시설 및 공공시설(노유자시설 및 수련시설) 등에 매년 지원하며, 냉방 전기료의 경우 학교·주민 주거용 시설 및 노유자시설에 대하여 매년 6월부터 9월 까지 4개월간 아래 지급기준에 따라 지원한다.

[민간공항 소음대책지역의 구분 및 지원 내용]

구 분		소음영향도(LdendB)	주요 지원 내용
소음 대책 지역	제1종	79 이상	방음·냉방시설 설치사업, 공영방송 수신료 지원사업, 냉방전기료 및 주민지원사업, 손실보상·토지매수 등
	제2종	75 이상 79 미만	
	가	70 이상 75 미만	
	제3종	나	방음·냉방시설 설치사업, 공영방송 수신료 지원사업, 냉방전기료 및 주민지원사업
		다	
인근지역		57 이상 61 미만	주민지원사업

주: 각 사업의 세부 지원대상·요건은 관계 법령에 따르며, 구역별 지원 범위는 시설의 용도·설치 시점 등 개별 요건에 따라 달라질 수 있음

자료: 국토교통부 제출자료 및 관계법령을 바탕으로 국회예산정책처 재작성

[냉방전기료 지급기준]

구 분	지급기준
학교	학교별 월 500만원(병설유치원이 있는 경우 해당 학교와 유치원을 하나로 봄)
주민 주거용 시설	세대별 월 5만원
노유자시설	시설별 월 60만원

자료: 국토교통부 제출자료 및 관계법령을 바탕으로 국회예산정책처 재작성

국토교통부는 2027년도 예산안에 방음시설 설치 지원(305세대)에 91억 5,000만원, 냉방시설 설치 지원(1,460세대)에 49억 6,400만원을 각각 반영하여 총 141억 1,400만원의 보조금을 편성하였다. 국토교통부는 해당 예산을 전년도 소음부담금 수입 등을 바탕으로 편성하고 있다고 설명하였다.

그러나 방음·냉방시설 설치사업 등 소음대책사업은 자원 부족으로 인해 미설치 물량이 누적되어 2025년 말 기준 방음시설 미설치 가옥은 약 2.1만 호(설치대상의 29.8%), 냉방시설 미설치 세대는 약 3.6만 세대(설치대상의 36.9%)에 이르고 있으며, 이로 인해 동일한 소음피해지역 내에서도 주민 간 지원 격차가 발생하고, 미설치 세대의 시설 설치 요구가 지속되는 등 법정 소음대책사업이 원활하게 추진되지 못하고 있는 실정이다. 참고로 국토교통부에 따르면, 2027년 기준 미설치 물량을 전량 해소하기 위해서는 약 7,262억원⁴⁾의 재원이 필요한 것으로 추산된다.

[소음대책지역 방음시설·냉방시설 설치대상 및 설치현황]

구 분		2021	2022	2023	2024	2025	2026.8
방 음 시 설	설치대상 가옥(호)	49,464	49,464	69,249	69,249	69,249	69,249
	미설치 가옥(호)	1,403	1,166	20,931	20,879	20,754	20,642
	연간 설치신청 가옥(호)	237	20	52	125	112	166
	연간 설치완료 가옥(호)	237	20	52	125	112	(추진중)
냉 방 시 설	설치대상 세대(수) ¹⁾	80,986	80,986	93,771	93,771	93,771	93,771
	미설치 세대(수)	50,053	45,954	40,368	38,510	36,342	34,598
	연간 설치신청 세대(수)	3,950	6,449	1,950	2,450	2,453	1,680
	연간 설치완료 세대(수)	4,099	5,586	1,858	2,168	1,744	(추진중)

주: 1) 소음대책지역 변경고시(23.1.)에 따른 사업대상 변경 사항을 반영한 것임

자료: 국토교통부 제출자료 및 관계법령을 바탕으로 국회예산정책처 재작성

4) 방음시설 미설치 가옥 약 20,476호 × 30백만원/호 = 614,280백만원
냉방시설 미설치 세대 약 32,918세대 × 3.4백만원/세대 = 111,921백만원

공항소음방지법 제23조⁵⁾ 및 같은 법 시행규칙 제12조⁶⁾ 등은 공항소음대책사업 등의 재원을 국고지원금, 소음부담금 및 착륙료 수익 등으로 정하고 있고, 공항시설 관리자는 소음대책지역에 위치한 공항에서 징수한 착륙료 수익의 75%를 재원으로 부담하고 있다.

또한, 같은 법 제17조⁷⁾는 항공기 소유자등에게 착륙료의 30% 범위에서 소음 부담금을 부과·징수할 수 있도록 하고 있고, 공항소음방지법 시행령은 항공기 소음 등급별 소음부담금 부과율을 10~25% 수준으로 규정하고 있다. 이러한 재원 구조를 고려하면, 착륙료 인상은 공항시설관리자가 부담하는 재원과 착륙료에 연동되는 소음 부담금 수입을 함께 늘리는 효과가 있다. 아울러 법정 상한 범위에서 항공기 소음 등급별 소음부담금 부과율을 조정하는 방안도 소음대책사업의 재원 확충을 위한 검토 대상이 될 수 있을 것으로 보인다. 참고로 최근 5년간 소음부담금 수입규모를 살펴 보면, 2025년 소음부담금 수입은 81억원으로, 2026년도 공항소음대책 예산 199억 400만원의 40.7% 수준이었다.

5) 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」

제23조(자금) ① 공항소음대책사업 및 주민지원사업 등에 필요한 자금은 다음 각 호의 재원으로 시설관리자 및 사업시행자가 조성하여야 한다.

1. 정부의 국고지원금
 2. 「교통시설특별회계법」 제6조제1항제3호에 따른 소음부담금
 3. 시설관리자 및 사업시행자가 부담하는 사업비. 다만, 시설관리자의 경우에는 「공항시설법」 제32조에 따른 사용료 등 공항수익 중 국토교통부령으로 정하는 공항수익을 말한다.
- ② 제1항에 따른 자금은 다음 각 호의 사업에 사용할 수 있다.
1. 공항소음대책사업
 2. 주민지원사업
 3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

6) 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 시행규칙」

제12조(사용료 등의 공항수익) 법 제23조제1항제3호 단서에서 "국토교통부령으로 정하는 공항수익"이란 공항시설관리자의 수익 중 소음대책지역에 위치한 공항에서 징수한 착륙료 수익의 100분의 75를 말한다.

7) 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」

제17조(부담금의 부과·징수) ① 국토교통부장관은 소음대책지역으로 지정된 공항에 착륙하는 항공기의 소유자등(「항공안전법」 제7조에 따른 소유자등을 말한다. 이하 같다)에게 제16조에 따른 항공기 소음등급에 따라 「공항시설법」 제32조에 따른 사용료 중 착륙료(부가가치세는 제외한다)의 100분의 30을 넘지 아니하는 범위에서 부담금(이하 "소음부담금"이라 한다)을 부과·징수할 수 있다.

② 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 심야시간에 운항하는 항공기의 소유자등과 제9조제2항에 따라 소음기준의 위반을 통보받은 항공기의 소유자등에게는 추가로 제1항에 따른 부담금의 2배를 소음부담금으로 부과·징수할 수 있다.

③ 소음부담금의 부과기준, 징수절차 및 부과금액에 대한 조정절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

(이하 생략)

[항공기 소음등급별 소음부담금 부과기준]

소음등급	제1등급	제2등급	제3등급	제4등급	제5등급
착륙료 대비 비율	25%	20%	17%	14%	10%

자료: 공항소음방지법 시행령 제10조

[연도별 소음부담금 수입규모]

(단위: 백만원)

연도	2021	2022	2023	2024	2025	2026.6
소음부담금 수입	3,893	4,495	6,508	7,356	8,100	4,508

자료: 국토교통부

다만, 착륙료 인상 등은 항공사의 비용 부담을 가중하여 운항편수 조정, 항공운임 인상을 통한 승객 부담 증가, 지방공항의 노선 유지 여건 악화 및 국제경쟁력 저하 등으로 이어질 우려가 있다. 따라서 국토교통부는 소음대책사업의 정상적인 추진을 위해 필요한 재원 규모와 착륙료 인상 등을 통한 추가 재원 확보 효과, 항공사·이용자 및 공항 등에 미치는 영향 등을 종합적으로 고려하여 방음·냉방시설 미설치 물량을 해소하기 위한 적절한 재원확보방안을 마련할 필요가 있다.

2026년 정부는 드론·대드론 통합 태스크포스(TF)를 구성하여 분산되어 있던 드론 정책 컨트롤타워를 국무조정실로 일원화하고, 부처별 역할을 정립하는 등 2030년까지 향후 5년간의 추진전략 및 세부 과제를 구체화하였다.¹⁾

국토교통부는 드론 관련 인력양성 및 인프라 구축을 담당하며, 2027년도 예산안에는 계속사업인 국가 드론 종합인프라 구축 및 운영(93억 2,700만원), 드론 안전 및 활성화 지원(266억 1,400만원), 민간 중소형 드론개발 및 군실증협업(40억원) 등 사업과 신규사업인 드론 활용 및 교통관리 사업(26억 5,800만원), 국가 AI드론 훈련센터 구축 사업(234억 800만원) 및 차세대 드론기술 핵심인재 양성사업(8억 1,600만원) 등 6개 세부사업에 668억 2,300만원을 편성하였다. 이로써 국토교통부 소관 드론 관련 사업예산은 전년 대비 186억 1,500만원(38.6%)이 증액 편성되었다.

[드론 관련 국토교통부 예산 추이]

(단위: 백만원)

회계명	세부사업명	예산(안)					
		2022	2023	2024	2025	2026	2027
일반회계	공공분야 드론조종 인력양성	2,813	2,813	2,720	-	-	-
교통시설 특별회계	국가 드론 종합인프라 구축 및 운영	17,274	13,956	7,464	13,185	19,477	9,327
	드론 안전 및 활성화 지원	20,138	22,643	23,343	32,330	24,731	26,614
	드론기업지원 허브운영	2,846	2,846	1,423	-	-	-
	민간 중소형 드론개발 및 군실증협업	-	-	-	-	4,000	4,000
	드론 활용 및 교통관리 ^{신규}	-	-	-	-	-	2,658
	국가 AI드론 훈련센터 구축 ^{신규}	-	-	-	-	-	23,408
	차세대 드론기술 핵심인재 양성 ^{신규}	-	-	-	-	-	816

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

1) 국무조정실, 정부 드론·대드론 통합 TF 최종보고회의 보도자료, 2026. 6.

(단위: 백만원)

회계명	세부사업명	예산(안)					
		2022	2023	2024	2025	2026	2027
교통시설 특별회계	드론인증 센터 구축 ¹⁾	10,005	1,685	-	-	-	-
	K-드론지원 센터 구축 ²⁾	-	-	600	-	-	-
합 계		53,076	43,943	35,550	45,515	48,208	66,823

주: 1) '24년 '드론 종합인프라 구축 및 운영(3637-323)'으로 세부사업 통합

2) '26년 '드론 종합인프라 구축 및 운영(3637-323)'으로 세부사업 통합

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

11-1. 국가 AI드론 훈련센터 구축 사업 분석

가. 현 황

국가 AI드론 훈련센터 구축¹⁾ 사업은 기존사업²⁾을 통해 구축·운영 중인 드론 인프라(인천·김천·고창, 3개소) 인근에 실내 자율비행 시험 및 제약적 비행 환경 모사 훈련이 가능한 실내훈련장을 구축하고, 드론 비행 데이터의 학습·활용을 지원하는 데이터 허브를 조성하는 것으로, 2027년도 예산안에는 234억 800만원이 신규 반영되었다.

[2027년도 국가 AI드론 훈련센터 구축 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

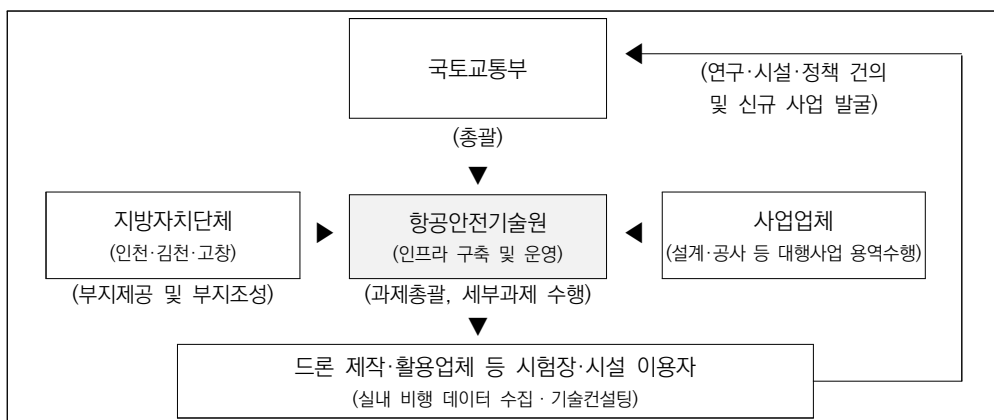
사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
국가 AI드론 훈련센터 구축	-	-	-	23,408	23,408	순증

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

국토교통부는 해당 사업을 항공안전기술원을 통해 민간위탁 방식으로 수행한다.

[국가 AI드론 훈련센터 구축 사업 추진체계]



자료: 국토교통부

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

1) 코드: 교통시설특별회계(항공공항계정) 3637-403

2) 국가 드론 종합인프라 구축 및 운영(교통시설특별회계(항공공항계정) 3637-323)

나. 분석의견

정부는 AI드론 훈련센터 중 일부는 군용 시험시설로 민간 개방시설과 구분하여 조성·관리할 필요성을 검토하고, 시험환경 및 데이터 등의 기밀성 확보에 필요한 사항을 시설·보안 설계에 반영할 필요가 있다.

최근 러·우, 미·이란 전쟁 등 국제 정세 변화로 드론 기술이 국가안보의 핵심 요소로 주목받고 있다. 드론 산업의 발전으로 드론의 도심지 배송·시설물 점검 등 활용처가 확대되고 있고, 항 전파방해 제어기술 등 대드론 방호기술과 비행제어 등 기술 요구수준이 높아짐에 따라, 드론 업계는 동일한 환경조건에서 반복 시험하여 AI 학습용 비행데이터를 축적할 수 있는 인프라를 요구하고 있다.

기존 드론 인프라는 비행시험, 개발, 인증, 교육, 자격으로 구분하여 야외 비행시설을 구축, 드론 기업이 활용할 수 있도록 지원하고 있으나, 국내의 제약적인 비행조건(도심지, 야간, 악천후, 전파장애 등)을 재현한 비행시험 환경 제공에는 한계가 있는 실정이다. 이에 국토교통부는 50m×50m×15m 이상 규모의 실내훈련장을 구축하고, 복도형 구조물, 관로 등 가변형 장애물, GPS 음영지역 환경 모의장치, 조명·전자파 차단 환경 모사 등 시험환경을 조성함으로써 기업 등이 AI드론 모델을 개발할 수 있도록 지원하는 국가 AI드론 훈련센터를 구축할 계획이다.

[국내 드론 인프라 현황]

운영기관	명 칭	이용대상	주요기능	장 소
항공안전기술원	국가드론 비행·안전성인증센터	드론 제작·활용 업체, 연구기관 등	비행성능 측정·시험, 드론 안전성 인증 (설계 인증·비행성능 등)	인천 ²⁾ , 화성, 보은, 영월, 고성, 의성
한국교통안전공단	국가드론 자격검정·연수센터	정부, 지자체, 공공기관, 일반국민	드론 자격증 시험 및 교관교육, 임무특화교육 과정	(자격) 화성, 김천 (연수) 시흥
공동운영 ¹⁾	드론 복합인프라	전체 대상	비행시험센터, 자격센터, 교육센터 기능 복합화	호남권(고창)
지자체	드론 개발시험센터 ²⁾	드론 제작업체, 연구기관 등	부품 성능시험 (내구성·구조·통신·추력 등)	고성

주: 1) 항공안전기술원 및 한국교통안전공단 공동운영

2) (고성군) 드론 개발시험센터 시설·장비 운영, (국토부) 장비 운영 보조금 지원

자료: 국토교통부

범정부3) 차원의 ‘드론·대드론 통합 TF’가 도출한 10대 추진과제 중 하나인 ‘인력양성 및 인프라 구축’에 ‘국가 AI드론 훈련센터’가 포함되어 국토교통부 주관으로 국방부·방위사업청 등 관계 기관과 협력하여 추진한다. 국토교통부는 현재 운영 중인 인천 국가드론 비행·안전성인증센터 및 김천 국가드론 자격검정센터 2개소와 현재 구축 중인 고창 드론 복합인프라 1개소 인근에 AI드론 훈련센터를 구축할 계획이다.

[국가 AI드론 훈련센터 구축 후보지 드론시설 구축·운영 현황]

인천 국가드론 비행·안전성인증센터



김천 국가드론 자격검정센터



고창 드론 복합인프라



○ (시설 운영 중)

구분	규모
이착륙장	(활주로) 200m×10m (수직이착륙장) 20m×20m, 2면
	복합환경시험시설, 전자파시험시설, 관제실, 검사장, 사무시설 등
총 부지면적	49,800㎡
연면적	4,534㎡

○ (시설 운영 중)

구분	규모
이착륙장	(활주로) 200m×20m
실기시험장	80m×40m, 4면
시 설	관제시설, 사무실, 주차장, 휴게시설 등
총 부지면적	41,568㎡

○ (시설 구축 중)

부지면적	39,806㎡	연면적	3,997㎡		
활주로	200m×20m	실기시험장	90m×40m, 4면		
총사업비	'23년	'24년	'25년	'26년	'27년
	232.2억	6억 (설계)	18.5억 (설계·건축)	72억 (건축·장비, ISP수립)	98.72억 (건축)

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 국회예산정책처 재작성

3) 국무조정실 주관으로 국토부, 국방부, 산업부, 과기부, 국정원, 우주청 등 13개 부처가 참여하였다.

국토교통부는 국가 AI드론 훈련센터를 상용·군용으로 구분 없이 드론 관련 기업들이 폭넓게 활용할 수 있도록 전면 개방할 예정이라고 밝혔다. 이와 같은 공동 활용을 통해 민·군 기술교류를 활성화하고, 장비 및 시설 투자를 효율화하는 데 기여할 수 있을 것으로 보인다.

다만, 산업지원 시설을 폭넓게 개방하는 운영방식과 군사용 시험의 보안 요구 사항이 항상 일치하는 것은 아닐 것으로 보인다. 시험 대상·조건·결과 및 시험을 통해 축적되는 비행데이터에 기밀성을 확보할 필요성을 검토하여 이용자 및 제공 서비스의 범위를 달리 정할 필요도 있다. 국토부가 민간 드론기업을 대상으로 실시한 설문조사 결과에서도 타 업체 간의 기술 유출, 보안 우려 등의 사유로 물리적인 접근 차단이 가능한 단독 사용 공간 또는 예약을 통한 분리를 요구하는 등 보안성 확보에 대한 요구가 있었던 것으로 파악된다.

이와 관련하여 국토교통부는 보안 등 세부사항은 아직 구체화되지 않았다는 입장이며, 군용 시험 데이터와 민간 시험 데이터를 어느 범위까지 공동 활용할지 등에 관한 구체적 운영방안은 아직 수립되지 않은 것으로 보인다.

특히 이 사업은 실내훈련장에서 수집한 데이터를 데이터 허브의 학습·모델 개발 지원과 연결하려는 구조이므로, 시험시설 이용을 물리적으로 구분할 뿐만 아니라 시험 데이터의 공동 활용 범위 등을 적절히 정할 필요가 있다. 이에 정부는 군사용 시험의 성격상 독립된 보안·운영체계가 필요한 부분은 국방 분야 소관기관이 담당 하거나 별도 시설로 조성하는 방안을 우선적으로 검토할 필요가 있다. 동일한 시설을 활용하는 경우에도 군사용 시험구역·운영과 민간 개방시설이 실질적으로 구분되어 기밀성이 확보될 수 있는지 관계기관의 검토를 거칠 필요가 있어 보인다.

국토교통부는 2027년도 예산안에 실내시험장 건설과 데이터 허브의 정보화전략 계획(ISP) 수립 예산을 모두 반영하였으나, 군용 시험의 소관·관리 방식과 데이터 이용 범위가 뒤늦게 구체화될 경우 이미 설계한 공간·설비를 변경하여야 하는 등 사업 추진에 차질이 빚어질 수 있다. 따라서, 국토교통부는 관계기관 간 역할 분담 필요성과 군용 시험시설 및 데이터 등의 분리 범위 등이 구체화된 사업계획을 조속히 마련하여 시설·보안 설계에 반영할 필요가 있다.

11-2. 차세대 드론기술 핵심인재 양성 사업 분석

가. 현 황

차세대 드론기술 핵심인재 양성¹⁾ 사업은 근거리 가시권 중심의 조종사 양성에 한정되어 있는 드론 인력양성 교육체계를 개선하여 드론교통관리, 인증·보안, 인프라, 대(對, anti-)드론 분야 운용 특화 등 전문분야로 확대하는 것으로, 2027년도 예산안에는 8억 1,600만원이 신규 편성되었다.

[2027년도 차세대 드론기술 핵심인재 양성 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
차세대 드론기술 핵심인재 양성	-	-	-	816	816	순증

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

국토교통부는 드론 인력양성 사업을 「항공안전법」 제126조 및 제135조²⁾에 따라 한국교통안전공단에 위탁하여 수행하고 있다.

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

1) 코드: 교통시설특별회계 3637-404

2) 「항공안전법」

제126조(초경량비행장치 전문교육기관 지정 등)

② 국토교통부장관은 초경량비행장치 전문교육기관이 초경량비행장치 조종자를 양성하는 경우에는 예산의 범위에서 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

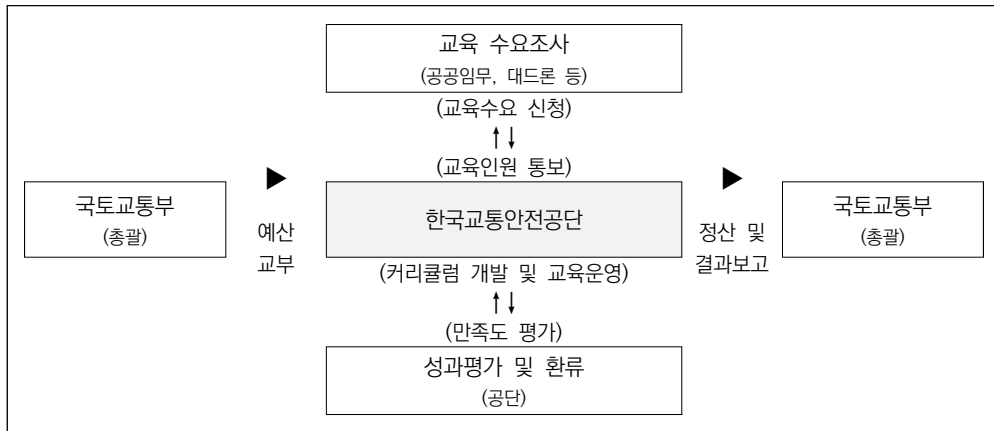
⑦ 국토교통부장관은 초경량비행장치 조종자의 효율적 활용과 운용능력 향상을 위하여 필요한 경우 교육·훈련 등 조종자의 육성에 관한 사업을 실시할 수 있다.

제135조(권한의 위임·위탁)

⑤ 국토교통부장관은 다음 각 호의 업무를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단(이하 "한국교통안전공단"이라 한다) 또는 항공 관련 기관·단체에 위탁할 수 있다.

11. 제126조제7항에 따른 교육·훈련 등 조종자의 육성에 관한 업무

[차세대 드론기술 핵심인재 양성 사업 추진체계]



자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부는 차세대 드론인력 양성 사업을 추진함에 있어 유관부처와 긴밀한 협력을 통해 공공·군사·보안 등 각 분야의 교육 수요를 충분히 반영하여 분야별 전문인력 양성교육과정이 체계적으로 수립·운영될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

항공안전기술원이 수행한 2025년 드론산업 실태조사 보고서³⁾에 따르면 국내 드론 관련 사업체수는 2022년부터 2024년까지 2년 사이 5,867개에서 6,493개사로 10.7% 증가하였고, 관련 업계 종사자수는 같은 기간 15,718명에서 17,204명으로 9.4% 증가하는 등 국내 드론산업이 빠르게 성장하고 있으며, 전문인력에 대한 교육 수요 또한 함께 증가하고 있다.

공공분야의 보유 드론 대수는 같은 기간 5,407대에서 14,231대로 2.6배 증가하였고, 드론 조종 자격자 또한 같은 기간 10,164명에서 20,513명으로 2배가량 증가하였다. 특히 기존의 드론 임무는 가시권 내에서의 조종에 한정되었던 측면이 있으나, 기술과 산업 지형의 변화로 인하여 드론 배송 등 비가시권 중심의 서비스로 전환되는 추세이므로 관련 실무역량을 갖춘 공공부문 인력양성이 필요한 실정이다.

한편, 세계 드론 기체 부품시장의 중국 의존도가 높아 비행 영상정보 유출, 원격통제 및 사이버보안 위협 우려가 상존하고 있는바, 기술자립을 통한 국산화를

3) 항공안전기술원, 2025년 드론산업 실태조사 보고서, 2025.

가속화할 필요도 있다. 최근 민간 드론의 기체·통신·항법·영상·부품 등이 단기간에 군사용으로 전환되어 활용되는 사례들이 발생함에 따라 공항·철도·원전 등 국가 중요시설의 안보위협이 증대되고 있다. 이에 국내에 드론 운용·안전·정비·보안 및 대드론 등 종합역량을 갖춘 차세대 드론인재를 양성하여 현장 대응역량을 강화할 필요성은 인정된다.

이에 범정부⁴⁾ 차원의 ‘드론·대드론 통합 TF’가 도출한 10대 추진과제 중 하나인 ‘인력양성 및 인프라 구축’에 ‘차세대 드론기술 핵심인재 양성’ 사업이 포함되었으며, 국토교통부는 2024년 종료된 공공분야 드론 조종인력 양성사업을 개편하여 AI 자율비행, 관제, 정비, 인증, 보안, 대드론 운용 등 각 분야에 특화된 차세대 드론 기술 핵심인재 양성 사업을 편성·운영할 계획이다.⁵⁾ 국토교통부는 이미 국가기관·지방자치단체·공공기관을 대상으로 대드론을 포함한 17개 분야의 임무특화교육⁶⁾을 개발·운영한 경험이 있다.

다만, 국토교통부 및 위탁기관인 한국교통안전공단은 드론에 대한 관계법령, 분류체계, 비행이론, 안전관리 등에 대한 전문성은 충분히 보유하고 있겠으나, 공공·군사·보안 등 각 분야에 특화된 교육 프로그램을 개발·운영할 충분한 역량을 보유하고 있는지에 대해서는 추가적인 검토가 필요해 보인다. 특히, 동 사업을 통해 공공부문 기관별 임무와 연관한 기체 임무장비 실습 연계 교육 등 전문인력 양성 프로그램과 경찰·군·소방 및 공항·철도·원자력시설 종사자를 대상으로 하는 대드론 전문·맞춤교육 프로그램을 운영할 계획이나, 교육의 범위가 광범위하여 교육과정 설계에 필요한 전문성이 충분히 확보되어 있는지 다소 의문이 제기된다.

4) 국무조정실 주관으로 국토부, 국방부, 산업부, 과기부, 국정원, 우주청 등 13개 부처가 참여하였다.

5) 통합 TF는 당초 교육부 및 고용부에 교육과정 신설운동을 요청하였으나, 해당 부처는 소관 전문영역이 아닐 뿐만 아니라 기존 교육체계로는 군·경찰·공항·원전 등 공공부문 재직자 대상 전문교육 추진에 한계가 있다는 입장을 밝혔다. 드론 교육은 기체·통신·항법, 항공관계법령, 공역, 탐지정비 운용 등이 결합된 특수 분야이므로 국토교통부와 같이 드론 정책을 주관하고 실습역량을 보유한 부처가 추진할 필요성은 인정된다. 국토교통부는 드론 조종자격·전문교육기관 제도를 담당하고, 드론자격·교육센터 등 교육·시험·인프라의 운영 노하우를 보유하고 있으며, 군·경찰·공항·원자력시설 종사자 대상 대드론 교육 경험 또한 보유하고 있다.

6) 대드론, 대기오염관리, 환경조사, 해양안전, 수색·탐색, 불법행위감시, 구조물점검, 도로관리, 교통관리, 산림자원감시, 농업자원관리, 지적조사, 수자원관리, 비가시권·야간비행, 긴급물품배송, 방역관리, 스마트문화관광 등 17개 분야를 대상으로 공통교육(드론 관계법령, 드론 비행을 위한 행정절차 및 정비 등)과 분야별 특화교육(사례탐구, 비행실습, 후처리SW 활용 실습 등)으로 구성(35시간 과정)

[차세대 드론기술 핵심인재 양성 사업 분야별 교육 프로그램 구성(안)]

분 야		주요 계획
연구인재 양성		<ul style="list-style-type: none"> ○ 드론기술 국산화 연구 독려 및 현장문제 해결형 교육 추진 - 드론·대드론 특화 대학원(1개)·연구기관(1개) ※ '28년부터 선정 대학원 및 연구기관에 드론기술 국산화 R&D 지원
산업인재 양성	공공임무 드론 전문인력 양성	<ul style="list-style-type: none"> ○ 구조물 점검, 지적조사, 수색·탐색 및 재난대응 등 기관별 공공임무를 기체 임무장비 실습 연계 교육
	대드론 전문·맞춤교육	<ul style="list-style-type: none"> ○ 경찰·군·소방 및 공항·철도·원자력시설 종사자 대상, 위협드론 탐지·식별·추적부터 위협판단·상황전파·현장 통제까지 통합교육
미래인재 양성		<ul style="list-style-type: none"> ○ 교육대상별 수준에 맞춘 드론기술 교육 및 드론·대드론 프로젝트형 수업 운영 - 특성화고(4개)·전문대(3개)·대학교(2개) 공모·선정

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 국회예산정책처 재작성

이에 국토교통부는 차세대 드론인력 양성 사업을 추진하면서 유관부처와 긴밀한 협력을 통해 공공·군사·보안 등 각 분야의 교육 수요를 충분히 반영하여 분야별 전문인력 양성교육과정이 체계적으로 수립·운영될 수 있도록 노력할 필요가 있어 보인다.

「조세특례제한법」 제106조의7(일반택시 운송사업자에 대하여 부가가치세 납부세액의 99%를 경감하면서, 경감세액 중 납부세액의 90%에 해당하는 금액은 일반택시 운수종사자에게 현금으로 지급하도록 규정하고 있다. 또한, 납부세액의 5%에 해당하는 금액은 ‘(재단법인)택시 감차보상재원 관리기관’에 지급하여 택시 감차 보상 재원으로 활용하도록 하고, 나머지 4%에 해당하는 금액은 ‘(재단법인)일반택시 운수종사자 복지재단’에 지급하여 택시운수종사자 복지기금의 재원으로 활용하도록 하고 있다.

2026년 8월 재정경제부가 발표한 「2026년 세제개편안」에는 2026년 12월 31일 종료 예정인 동 조세특례의 적용기한을 2029년 12월 31일까지 3년 연장하는 한편, 부가가치세 경감률을 현행 99%에서 94%로 축소하는 내용이 포함되었다. 이는 기존 경감세액 중 택시 감차보상 재원으로 활용되던 납부세액의 5% 상당액을 조세지출 방식에서 재정지출 방식으로 전환하여 조세지출의 효율성을 제고하려는 것이다. 일반택시 운수종사자에 대한 현금 지급분과 택시운수종사자 복지기금 재원에 대해서는 현행과 같이 조세지출 방식을 유지한다.

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

1) 「조세특례제한법」

- 제106조의7(일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감) ① 「여객자동차 운수사업법」 및 같은 법 시행령에 따른 일반택시 운송사업자(이하 이 조에서 "일반택시 운송사업자"라 한다)에 대해서는 부가가치세 납부세액의 100분의 99를 2026년 12월 31일 이전에 끝나는 과세기간분까지 경감한다.
- ② 일반택시 운송사업자는 제1항에 따른 경감세액 중 부가가치세 납부세액의 100분의 90에 해당하는 금액을 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 경감된 부가가치세의 확정신고납부기한 종료일부터 1개월(이하 이 조에서 "지급기간"이라 한다) 이내에 「여객자동차 운수사업법」에 따른 일반택시 운수종사자(이하 이 조에서 "일반택시 운수종사자"라 한다)에게 현금으로 지급하여야 한다. 이 경우 일반택시 운송사업자는 지급하는 현금이 부가가치세 경감세액임을 일반택시 운수종사자에게 알려야 한다.
- ③ 일반택시 운송사업자는 택시 감차 보상의 재원으로 사용하기 위하여 제1항에 따른 경감세액 중 부가가치세 납부세액의 100분의 5에 해당하는 금액을 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 지급기간 이내에 국토교통부장관이 지정하는 기관(이하 이 조에서 "택시 감차보상재원 관리기관"이라 한다)에 지급하여야 한다.
- ④ 일반택시 운송사업자는 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제15조에 따른 택시운수종사자 복지기금의 재원 마련을 위하여 제1항에 따른 경감세액 중 부가가치세 납부세액의 100분의 4에 해당하는 금액을 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 지급기간 이내에 「여객자동차 운수사업법」 제53조 또는 제59조에 따른 택시운송사업자단체 중 대통령령으로 정하는 단체에 지급하여야 한다.
- (이하 생략)

[일반택시 운송사업자 부가가치세 특례 개정안]

현 행		개 정 안
일반택시 운송사업자 부가가치세 납부세액 99% 경감		94% 경감
납부세액 90%	일반택시 운수종사자 현금 지급	현행 유지
납부세액 5%	택시 감차 보상재원	재정지출 전환
납부세액 4%	택시운수종사자 복지기금 재원	현행 유지
적용기한	'26. 12. 31.	'29. 12. 31.

자료: 재정경제부, 「2026년 세제개편안」, 2026. 8.

12-1. 택시감차촉진지원 예산 감액 조정 필요

가. 현 황

택시산업지원¹⁾ 사업은 택시의 과잉공급 해소를 위한 감차보상과 운송플랫폼 사업관리를 지원하는 것으로, 2027년도 예산안은 2026년도 본예산 대비 84억 3,400만원(224.7%) 증액된 121억 8,700만원이 편성되었다.

[2027년도 택시산업지원 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명 -내역사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
택시산업지원	3,670	3,753	3,753	12,187	8,434	224.7
- 택시감차보상	3,577	3,648	3,648	3,064	△584	△16.0
- 택시감차촉진지원 ^{신규}	-	-	-	8,998	8,998	순증
- 운송플랫폼사업지원	93	105	105	125	20	19.0

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

국토교통부는 택시감차보상 내역사업을 통해 지방자치단체가 지급하는 택시 감차 보상금(1대당 1,300만원)의 30%를 국비로 보조하고 있다. 또한, 2027년 신규 편성된 택시감차촉진지원 내역사업을 통해 종전 조세지출 방식으로 ‘(재단법인)택시 감차보상 재원 관리기관’(이하 ‘감차재단’이라 한다)이 지급하던 택시 감차보상금(법인택시 1대당 1,000만원, 개인택시 1대당 1,500만원)에 필요한 재원을 감차재단에 보조할 계획이다. 한편, 운송플랫폼사업지원 내역사업은 플랫폼운송사업심의위원회 운영 지원과 관련 인허가 등 사업관리를 위한 민간위탁사업으로 추진되고 있다.

나. 분석의견

2027년도 택시감차촉진지원 예산은 최근 택시 감차 실적이 저조하고, 이로 인해 감차재단(택시 감차보상재원 관리기관)에 상당한 잉여금이 발생·누적된 점을 고려하여 감액 조정을 검토할 필요가 있다.

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

1) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 4931-316

택시 총량제는 사업구역별 택시의 적정 공급 규모를 설정·관리함으로써 택시 과잉공급에 따른 택시업계의 경영 악화와 운수종사자의 수입 감소를 방지하고, 택시 서비스의 품질을 제고하기 위하여 2005년 도입되었다. 각 시·도지사는 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제9조2)에 따라 5년마다 거리실차율³⁾ 및 가동률⁴⁾ 등을 고려하여 사업구역별 택시의 적정 공급 규모를 산정하고 이를 고시하고 있다.

「택시 사업구역별 총량제 지침」(국토교통부고시)에 따른 제5차 택시 사업구역별 총량제는 2025년부터 2029년까지 적용된다. 제5차 총량제에 따른 전국 택시 적정 대수는 19만 9,406대인 반면, 현재 전국 택시 면허 대수는 24만 7,378대로, 제5차 총량제 기간 동안 총 4만 7,972대를 감차할 필요가 있다. 이에 따라 국토교통부는 제5차 총량제 기간의 연평균 감차목표를 약 9,600대로 설정하고 있다.

[제4차(2020~2024년)·제5차(2025~2029년) 택시 사업구역별 총량]

(단위: 대, %)

시도	면허대수 (A)	제4차 총량	제5차 총량 (B)	초과공급 (A-B)	초과공급률 [(A-B)/B]
전국	247,378	207,905	199,406	47,972	24.1
서울	71,797	60,139	58,122	13,675	23.5
부산	23,337	19,823	17,477	5,860	33.5
인천	14,341	12,591	11,402	2,939	25.8
대구	15,703	10,757	10,257	5,446	53.1
광주	8,115	6,743	7,125	990	13.9
대전	8,640	7,559	6,480	2,160	33.3
울산	5,675	5,378	4,379	1,296	29.6
세종	506	268	540	△34	△6.3
경기	38,041	33,079	34,096	3,945	11.6
강원	7,318	7,015	6,607	711	10.8
충북	6,592	5,578	5,392	1,200	22.3

2) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」

제9조(사업구역별 택시 총량의 산정 등) ① 시·도지사는 택시운송사업의 건전한 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년마다 택시의 적정 공급 규모에 관한 실태조사를 실시하여야 한다.

② 시·도지사는 제1항의 실태조사 결과와 다음 각 호의 사항을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 사업구역(이하 "사업구역"이라 한다)별로 택시의 적정 공급 규모(이하 "사업구역별 택시 총량"이라 한다)를 산정하여야 한다.

1. 총 운행거리 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 거리의 비율
 2. 사업구역별 전체 보유대수 중 실제 영업을 한 택시의 평균 비율
 3. 그 밖에 택시운행실태 및 향후 택시를 이용한 수송 수요의 변경과 관련된 것으로서 대통령령으로 정하는 사항
- ③ 제2항에 따라 사업구역별 택시 총량을 산정한 시·도지사는 이를 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

3) 총 운행거리 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 거리의 비율

4) 사업구역별 전체 보유대수 중 실제 영업을 한 택시의 평균 비율

(단위: 대, %)

시도	면허대수 (A)	제4차 총량	제5차 총량 (B)	초과공급 (A-B)	초과공급률 [(A-B)/B]
충남	6,135	5,375	5,699	436	7.7
전북	8,074	6,674	5,838	2,236	38.3
전남	6,326	5,429	4,949	1,377	27.8
경북	9,464	6,749	7,109	2,355	33.1
경남	11,997	10,251	9,464	2,533	26.8
제주	5,317	4,497	4,470	847	18.9

자료: 국토교통부

그러나 실제 감차 실적은 목표에 크게 미치지 못하고 있다. 2020년부터 2024년까지 적용된 제4차 총량제의 감차목표는 총 4만 4,657대로, 연평균 8,931대를 감차할 계획이었다. 이 중 법인택시는 1만 4,886대, 개인택시는 2만 9,771대(66.7%)를 감차하는 것을 목표로 하였다. 그러나 실제 감차실적은 법인택시 4,225대(목표 대비 28.4%), 개인택시 680대(목표 대비 2.3%)에 그쳐, 전체 감차목표 달성률은 11.0%에 불과하였다.

[연도별 택시 감차 목표 및 감차 실적 : 2020 ~ 2026. 8.]

(단위: 대, %)

구분	합계			법인택시			개인택시		
	감차목표 (A)	실적 (B)	달성률 (B/A)	감차목표 (C)	실적 (D)	달성률 (D/C)	감차목표 (E)	실적 (F)	달성률 (F/E)
4차총량	44,657	4,905	11.0	14,886	4,225	28.4	29,771	680	2.3
2020	8,931	729	8.2	2,977	586	19.7	5,954	143	2.4
2021	8,931	1,155	12.9	2,977	977	32.8	5,954	178	3.0
2022	8,931	985	11.0	2,977	879	29.5	5,954	106	1.8
2023	8,931	1,078	12.1	2,977	946	31.8	5,954	132	2.2
2024	8,933	958	10.7	2,978	837	28.1	5,955	121	2.0
5차총량	19,200	1,095	5.7	6,550	955	14.6	12,650	140	1.1
2025	9,600	672	7.0	3,275	588	18.0	6,325	84	1.3
2026. 8.	9,600	423	4.4	3,275	367	11.2	6,325	56	0.9

자료: 국토교통부

제5차 총량제가 시행된 이후 감차 실적은 더욱 저조한 상황이다. 2025년부터 2026년 8월까지의 감차 실적은 같은 기간 감차 목표 1만 9,200대 대비 1,095대

(5.7%)에 불과하였으며, 법인택시의 감차목표 달성률은 14.6%, 개인택시는 1.1%에 그쳤다. 제4차 총량제 기간과 비교하더라도 감차 실적이 오히려 하락하고 있다.

이와 같은 감차 실적의 부진은 택시산업지원 사업의 집행실적에도 영향을 미치고 있다. 2025회계연도 택시감차보상 내역사업의 자치단체경상보조 실집행률은 60.5%로 전년 대비 22.1%p 하락하는 등 최근 감차사업의 집행 실적도 부진하였다.

[연도별 택시감차보상(자치단체경상보조) 실집행실적: 2020~2025년]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액 (A)	실집행액(지자체) (B)	불용 및 반납액		
			(B/A)	(C)	(C/A)
2020	4,544	2,805	61.7	1,739	38.3
2021	4,095	3,846	93.9	249	6.1
2022	5,197	3,348	64.4	1,849	35.6
2023	4,677	4,052	86.6	625	13.4
2024	4,209	3,475	82.6	734	17.4
2025	4,209	2,545	60.5	1,664	39.5
합 계	26,931	20,071	74.5	6,860	25.5

자료: 국토교통부

이처럼 택시 감차 실적과 관련 사업의 집행실적이 저조한 상황임에도 국토교통부는 일반택시 운송사업자 부가가치세 경감제도 중 택시 감차보상 재원에 해당하는 조세지출을 재정지출로 전환하면서, 2027년도 예산안의 택시감차촉진지원 내역사업에 감차재단에 대한 보조금 89억 9,800만원을 신규 편성하였다. 이에 대해서는 추가적인 재정투입의 필요성과 예산 규모의 적정성을 검토할 필요가 있다.

국토교통부에 따르면 감차재단은 수입이 지출을 초과하여 잉여금이 발생하는 경우 이를 예비비로 편성·관리하고, 향후 감차보상 재원이 부족한 경우 해당 예비비를 활용하여 부족분을 충당하고 있다. 그런데, 감차재단의 수입 및 지출 현황을 살펴보면, 최근 감차실적이 하락함에 따라 2025년 수입 대비 지출이 67.0% 수준에 그쳤으며, 이에 따라 2025년에만 약 40억원 규모의 잉여금이 발생하였고 2025년 말 기준 감차재단 누적 잉여금은 104억 9,800만원에 달하는 것으로 확인된다.

반면, 최근 5년간 감차보상에 소요된 연평균 지출액은 108억 9,100만원이고, 최근 3년간의 감차보상 지출액도 지속적으로 감소하고 있다. 따라서, 감차재단은 현재

추가적인 재정 지원 없이도 기존 잉여재원을 활용하여 감차보상을 실시할 여력이 있는 상황으로 보인다.

따라서, 2027년도 택시감차촉진지원 내역사업에 편성된 감차재단 보조금 89억 9,800만원은 적정 수준으로 감액 조정하고, 감차재단이 적립한 잉여금을 감차보상 재원으로 우선 활용하도록 할 필요가 있다.

[연도별 감차재단 수입 및 지출 실적: 2021~2025년]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025
일반택시 부가가치세 납부세액(100%)	180,479	187,089	214,640	223,288	235,745
감차재단 수입규모(A) (납부세액 5%, 이자수입 등)	9,765	9,633	10,527	11,830	12,123
감차재단 지출규모(B) (감차보상재원, 운영비 등)	13,069	10,693	11,617	10,951	8,124
비 율(B/A)	133.8	111.0	110.4	92.6	67.0
연간 발생 잉여금(A-B)	△3,304	△1,060	△1,090	879	3,999
누적 잉여금	7,770	6,710	5,620	6,499	10,498

자료: 국토교통부

현행 택시 감차보상 제도에 따르면 택시 1대를 감차하는 경우 지방자치단체가 1,300만원의 감차보상금을 지급하고, 이 중 390만원(30%)을 국가가 보조하고 있다. 이와 별도로 감차재단은 법인택시 1대당 1,000만원, 개인택시 1대당 1,500만원을 추가로 지급한다. 또한, 지방자치단체별로 자체 재원을 투입하여 감차보상금을 추가 지급하고 있어, 개인택시의 경우 일부 지방자치단체에서는 감차보상금이 2억원을 초과하는 경우도 있다.

그럼에도 불구하고 택시 감차가 원활하게 이루어지지 않는 것은 현행 감차보상 방식에 구조적인 한계가 있기 때문인 것으로 보인다. 우선 감차 보상금이 개인택시 면허의 시장가치 등 택시사업자가 기대하는 수준에 미치지 못하여 자발적인 감차 참여를 유도하는 데 한계가 있을 수 있다. 또한, 일회성 보상만으로는 택시 운수종사자가 감차 이후 직면하게 되는 생계유지 및 전업 문제를 해결하기 어려워 감차 참여에 대한 유인이 충분하지 않을 가능성이 있다.

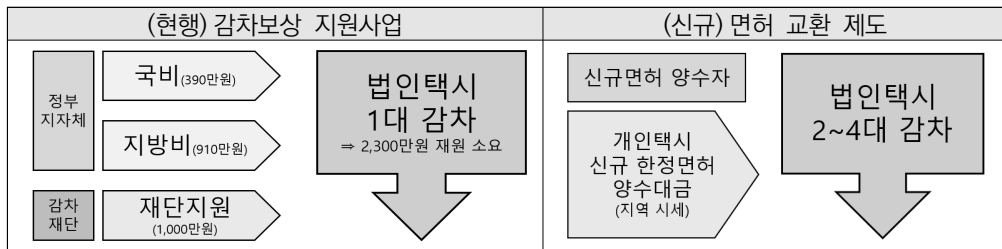
이에 따라 국토교통부는 단순히 감차보상 단가를 인상하거나 재원을 추가 투입하는 방식에서 벗어나, 현행 택시 감차보상 제도의 한계를 고려하여 택시 수급조절 제도를 근본적으로 재설계할 필요가 있어 보인다.

참고로, 최근 국토교통부는 택시 노·사 및 전문가가 참여하는 TF⁵⁾를 구성하여 택시산업 발전을 위한 정책과제를 발굴·검토하였으며, 택시 수급개선 과제의 하나로 새로운 감차제도의 도입 방안을 논의하였다. 현행 택시 감차제도의 효과가 제한적인 한편, 강남 등 일부 지역과 심야시간대에는 오히려 택시 공급이 부족한 현상이 나타나는 등 지역·시간대별 택시 수급 불균형에 효과적으로 대응하기 어렵다는 문제가 제기되고 있기 때문이다.

이에 국토교통부는 새로운 수급조절 방안으로 지방자치단체가 신규 개인택시 면허를 유상으로 발급하고, 그 대금을 활용하여 기존 법인택시 면허를 회수·감차하는 이른바 “법인→개인 면허전환 제도”를 추진하고 있다.⁶⁾ 이와 함께 심야시간대 또는 택시 공급이 부족한 특정 지역에 대응하기 위하여 일정 기간 동안 관할 지역 내 특정 구역이나 시간대에 한정하여 영업할 수 있는 한정면허를 발급하고, 해당 면허의 발급대금을 법인택시 면허 회수 재원으로 활용하는 방안도 검토하고 있다.

향후에는 이러한 제도개편 논의와 연계하여 감차보상 중심의 현행 재정지원 방식이 실제 택시 공급과잉 해소에 효과적인지 재검토하고, 지역·시간대별 수급상황을 반영할 수 있는 보다 유연한 수급조절 체계를 마련할 필요가 있다.

[법인→개인 면허전환 제도 개요]



자료: 국토교통부

5) 택시산업 발전 TF(24. 9. 발족)

6) 국토교통부는 면허 전환을 통한 법인택시 감차 사업의 실효성 검증을 위해 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」에 따라 서울시와 서울택시운송사업조합에 실증특례를 부여(25. 7.)하였고, 실증사업 개시를 위해 한국교통안전공단의 사전점검(26.7)을 받았다고 설명하였다. 다만, 현재 실증사업이 추진되고 있지는 않은 상황으로, 서울시의 추가적인 내부 검토를 거쳐 실증사업을 개시하고, 사업 개시 후 2년간 실증을 추진할 예정이라고 설명하였다.

12-2. 택시운수종사자 복지기금 재원 조성 방식의 재정지출 전환 검토 필요

가. 현 황

「조세특례제한법」 제106조의7¹⁾은 일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액의 99%를 경감하면서, 일반택시 운송사업자로 하여금 납부세액의 4%에 해당하는 금액을 ‘(재단법인)일반택시 운수종사자 복지재단’(이하 ‘복지재단’이라 한다)에 지급하도록 하여 택시운수종사자 복지기금의 재원으로 활용하도록 하고 있다.

2025년 말 기준 택시운수종사자 복지기금의 자산 규모는 155억 200만원이며, 2025년 수입은 92억 5,400만원이다. 복지기금의 수입은 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 경감세액 중 납부세액의 4%에 해당하는 금액과 정기·보통예금에서 발생하는 이자수익으로 구성된다.

[연도별 택시운수종사자 복지기금 자산 및 수입·지출 현황]

(단위: 백만원, %)

구 분		2021	2022	2023	2024	2025
자산		9,636	10,189	12,419	14,486	15,502
수입	합계	7,416	7,287	7,993	8,780	9,254
	부가가치세 경감세액	7,341	7,146	7,635	8,684	8,882
	이자수익(정기·보통예금)	75	141	358	96	372
지출		6,344	6,994	6,097	6,665	7,162

자료: 국토교통부

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

1) 「조세특례제한법」

제106조의7(일반택시 운송사업자의 부가가치세 납부세액 경감) ① 「여객자동차 운수사업법」 및 같은 법 시행령에 따른 일반택시 운송사업자(이하 이 조에서 "일반택시 운송사업자"라 한다)에 대해서는 부가가치세 납부세액의 100분의 99를 2026년 12월 31일 이전에 끝나는 과세기간분까지 경감한다.

②·③ (생략)

④ 일반택시 운송사업자는 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제15조에 따른 택시운수종사자 복지기금의 재원 마련을 위하여 제1항에 따른 경감세액 중 부가가치세 납부세액의 100분의 4에 해당하는 금액을 국토교통부장관이 정하는 바에 따라 지급기간 이내에 「여객자동차 운수사업법」 제53조 또는 제59조에 따른 택시운송사업자단체 중 대통령령으로 정하는 단체에 지급하여야 한다.

(이하 생략)

나. 분석의견

국토교통부는 재정운용의 투명성을 제고하고 국회의 재정통제를 강화하기 위해 택시운수종사자 복지기금의 재원 조성 방식을 조세지출에서 재정지출로 전환하는 방안을 검토할 필요가 있다.

택시운수종사자 복지기금은 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제15조2)에 근거를 두고 있으며, 택시운수종사자에 대한 정밀건강검진 및 중증질환 치료비 등 건강관리 지원, 운수종사자 자녀 학자금 지원, 운전자 단체보장보험 및 저축성 금융상품 지원 등에 활용되고 있다.

[택시운수종사자 복지기금 주요 사업 현황]

사업명	사업내용
정밀건강검진사업	정밀건강검진을 통해 택시근로자 건강 유지 및 관리
자녀학자금 지원 사업	대학생 자녀 학비지원을 통해 재정적 부담 완화 및 학업 독려
중증질환 치료비 지원사업	중증질환으로 수술을 받은 근로자의 고액 치료비에 대한 재정 지원
생계지원 사업	운행 중 또는 중증질환 등으로 사망한 택시운전자 가정에 경제적 지원을 통하여 가족 공동체 유지를 도모
운전자 단체보장보험 사업	운행 중 발생할 수 있는 사고 및 장애 등에 대한 보상
저축성 금융상품 지원 사업	운전자의 열악한 저임금 및 처우개선을 위해 자산형성 지원

자료: 국토교통부

2) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」

제15조(택시운수종사자 복지기금의 설치 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제53조 또는 제59조에 따른 택시운송사업자단체 또는 택시운수종사자단체는 택시운수종사자의 근로여건 개선 등을 위하여 택시운수종사자 복지기금(이하 이 조에서 "기금"이라 한다)을 설치할 수 있다.

② 기금은 다음 각 호의 재원을 수입으로 한다.

1. 출연금(개인·단체·법인으로부터의 출연금에 한정한다)
2. 기금운용 수익금
3. 「액화석유가스의 안전관리 및 사업법」 제28조 단서에 따라 액화석유가스를 연료로 사용하는 차량을 판매하여 발생한 수입 중 일부로서 택시운송사업자가 조성하는 수입금
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 수입금

③ 기금은 다음 각 호의 용도로 사용한다.

1. 택시운수종사자의 건강검진 등 건강관리 서비스 지원
2. 택시운수종사자 자녀에 대한 장학사업
3. 기금의 관리·운용에 필요한 경비
4. 그 밖에 택시운수종사자의 복지향상을 위하여 필요한 사업으로서 국토교통부장관이 정하는 사업
- ④ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 기금이 적절하게 사용될 수 있도록 감독하여야 한다.
- ⑤ 기금의 관리·운용·감독 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

그런데 최근 택시운수종사자 복지기금의 수입 대비 지출 비중은 전반적으로 하락하고 있다. 2022년에는 수입 대비 지출 비중이 96.0%에 달하였으나, 최근 3년간은 75% 내외 수준에 머물고 있다. 따라서, 택시운수종사자의 복지 증진이라는 기금의 설치 목적을 고려하여 추가적인 복지사업을 발굴하는 등 기금 재원의 활용도를 제고할 필요가 있다. 참고로 최근 5년간 전체 지출액 중 주요 복지사업 집행액이 차지하는 비중은 평균 85.4% 수준이다.

[연도별 택시운수종사자 복지기금 주요 사업 집행실적 : 2021~2025년]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021	2022	2023	2024	2025
수입(A)	7,416	7,287	7,993	8,780	9,254
지출(B)	6,344	6,994	6,097	6,665	7,162
수입 대비 지출(B/A)	85.5	96.0	76.3	75.9	77.4
주요 사업 집행실적(C)	5,517	5,708	5,404	5,682	6,084
주요 사업 집행액 비중(C/B)	87.0	81.6	88.6	85.3	84.9
정밀건강검진	1,141	1,352	1,574	1,311	1,520
학자금지원	4,002	4,000	3,558	3,388	3,530
중증질환치료비지원	374	356	272	260	260
단체보장보험지원	-	-	-	543	460
저축성금융상품지원	-	-	-	180	314

자료: 국토교통부

국토교통부장관 및 시·도지사는 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제15조 제4항에 따라 택시운수종사자 복지기금이 적정하게 사용되도록 감독하여야 하고, 이에 따라 복지재단은 주무부처인 국토교통부에 사업계획과 예산·결산자료 등을 제출하고 있다.

그러나, 해당 복지기금은 국가재정 외로 운용되고 있어 기금의 운용계획 및 결산 등이 국회의 예산·결산 심의를 거치지 않고, 운용 현황에 관한 자료도 정기적으로 국회에 제출되지 않고 있다. 이에 따라 국가가 조세지출의 방식으로 재원을 조성하고 있음에도 이에 대한 국회의 재정통제가 충분히 이루어지기 어려운 측면이 있다. 또한, 기획재정부가 실시한 2023년 조세특례 심층평가에서도 택시운수종사자 복지기금에

대한 지원은 재정지출을 통해 대체할 수 있어 조세지출 방식으로 운용할 필요성이 낮다는 취지의 의견이 제시된 바 있다.³⁾

따라서 국토교통부는 조세지출의 효율성을 확보하고, 재정운용의 투명성을 제고 하며, 국회의 재정통제를 강화하기 위하여 택시운수종사자 복지기금의 조성 방식을 조세지출에서 재정지출로 전환하는 방안을 검토할 필요가 있다. 다만, 이에 대하여 국토교통부는 기획예산처·재정경제부 등 관계부처와 복지재단, 자동차손해배상진흥원, 택시업계 및 노동조합 등 이해관계자와 충분한 협의를 거쳐 판단할 필요가 있다는 입장이다.

3) 기획재정부, 「2023 조세특례 심층평가(5) - 일반택시 운송사업자에 대한 부가가치세 납부세액 경감」, 2023. 9. p. 117~120 및 p. 191.

가. 현 황

수소 대중교통체계 구축 지원¹⁾ 사업은 주요 교통거점에 대용량 수소충전소와 부대시설을 갖춘 수소교통 복합기지를 구축하여 수소 친환경 교통체계 구축 기반을 마련하고 수소차 보급 확대 및 이용자 편의를 도모하려는 것으로, 2027년도 예산안은 전년 본예산 대비 8억 5,000만원 감액(△9.0%)된 85억 5,000만원이 편성되었다.

[2027년도 수소 대중교통체계 구축 지원 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
수소 대중교통체계 구축 지원	4,700	9,400	9,400	8,550	△850	△9.0

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

국토교통부는 「지속가능 교통물류 발전법」 제50조²⁾에 근거하여 해당 사업을 통해 지방자치단체에 수소충전소 구축 비용의 70%, 부대시설 구축 비용의 30%를 국비 보조하고 있다.

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

1) 코드: 교통시설특별회계 4931-344

2) 「지속가능 교통물류 발전법」

제50조(지속가능 교통물류체계 개선사업의 지원) ① 국가는 지방자치단체나 교통물류운영자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 수행하는 경우로서 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 예산의 범위에서 필요한 비용의 전부 또는 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

1. 특별지역대책의 시행

2. 제18조에 따른 자발적 협약에 따른 자동차 통행량 총량 관리

3. 제19조에 따른 교통수단 간 수송 분담구조 개선사업

4. 제21조에 따른 전환교통 촉진을 위한 환승·환적 시설 및 장비의 설치 지원

5. 그 밖에 지속가능 교통물류체계의 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 사업

② 국가는 지속가능 교통물류체계 개선사업 등에 참여하는 교통물류운영자, 환경친화적 교통수단의 개발자 및 구매자 등에 대하여 세법에서 정하는 바에 따라 세제지원을 할 수 있다.

나. 분석의견

국토교통부는 수소 대중교통체계 구축 지원 사업을 통해 설치한 수소충전소의 충전 실적이 설비 규모에 비해 저조한 점을 고려하여, 수소교통 복합기지 충전 인프라의 활용도를 높일 수 있도록 개선방안을 마련할 필요가 있어 보인다.

국토교통부는 수소 대중교통체계의 활성화를 촉진하기 위해 2021년부터 주요 교통거점에 수소교통 복합기지³⁾를 구축해오고 있으며, 2026년 기준 경기도 평택시·경상남도 통영시·경기도 안산시·강원도 춘천시·인천광역시·충청남도 보령시 등 6개 지역에 기지 구축을 완료하여 운영 중에 있고, 경상북도 포항시·충청남도 당진시·대전광역시·울산광역시·충청남도 서산시·충청남도 태안군 등 6개 지역에 구축 사업을 추진하고 있다. 2021년부터 2026년까지 투입된 사업비는 총 574.5억원⁴⁾이다.

[수소교통 복합기지 구축·운영 현황]

연 번	대상지	부지 면적	수소충전 설비규모	사업비	담당 부서	사업 기간
1	경기도 평택시 (포승읍 만호리 611 일원)	5,000㎡	2,650kg/일 (튜브트레일러 공급)	12,900백만원 (국5,200, 도1,560, 시3,640, 민2,500)	평택시 (미래전략과)	'21. 1. ~ '23. 12. (준공)
2	경남도 통영시 (광도면 노산리 971 일원)	7,000㎡	1,920kg/일 (자체생산·NG개질 공급)	19,000백만원 (국4,700, 도750, 시2,250, 민11,300)	통영시 (교통과)	'22. 1. ~ '24. 10. (준공)
3	경기도 안산시 (단원구 원사동 772-6 일원)	2,900㎡	1,440kg/일 (수소배관망 구축 공급)	9,000백만원 (국4,500, 도1,200, 시3,300)	안산시 (에너지정책과)	'22. 1. ~ '24. 12. (준공)
4	강원도 춘천시 (동내면 학곡리 848 일원)	16,000㎡	2,650kg/일 (튜브트레일러 공급)	19,950백만원 (국9,950, 도3,000, 시7,000)	춘천시 (기후에너지과)	'22. 1. ~ '25. 12. (준공)
5	인천광역시 (중구 운서동 3234-2 일원)	2,000㎡	5,760kg/일 (액화수소 공급)	13,000백만원 (국7,000, 시3,000, 민3,000)	인천광역시 (에너지산업과)	'23. 1. ~ '26. 6. (준공)
6	충남도 보령시 (대천동 1170 일원)	1,500㎡	1,000kg/일 (튜브트레일러 공급)	6,000백만원 (국4,200, 시1,800)	보령시 (교통과)	'24. 1. ~ '25. 12. (준공)

3) 수소교통 복합기지는 환승센터, 철도역, 공항, 터미널, 항만, 산업단지 등 교통수요가 많은 거점에 대용량 수소 충전·저장시설과 주차장·세차장·정비 및 편의시설 등 부대시설을 결합한 종합형 수소교통 인프라이다.

4) '21년 40억원, '22년 148억원, '23년 128.5억원, '24년 117억원, '25년 47억원, '26년 94억원

연 번	대상지	부지 면적	수소충전 설비규모	사업비	담당 부서	사업 기간
7	경북도 포항시 (북구 용한리 산152 일원)	3,300㎡	1,000kg/일 (액화수소 공급)	11,850백만원 (국7,500, 도1,300, 시3,050)	포항시 (환경정책과)	'24. 1. ~ '26. 12.
8	충남도 당진시 (송산면 가곡리 541 일원)	2,000㎡	1,000kg/일 (고압기체 공급)	8,400백만원 (국4,700, 지방비 3,700)	당진시 (미래에너지과)	'25. 1. ~ '26. 12.
9	대전광역시 (대덕구 연축동 289번지)	1,500㎡	1,000kg/일 (튜브트레일러 공급)	7,700백만원 (국4,700, 시3,000)	대전광역시 (전략산업과)	'26. 1. ~ '27. 12.
10	울산광역시 (남구 매암동 290-46번지)	3,053㎡	1,000kg/일 (튜브트레일러 공급)	8,300백만원 (국4,700, 시3,600)	울산광역시 (환경정책과)	'26. 1. ~ '27. 12.
11	충청남도 서산시 (대산읍 대죽리 689번지)	3,960㎡	1,000kg/일 (수소배관 공급)	6,300백만원 (국4,290, 지방비 2,010)	서산시 (안전관리과)	'27. 1. ~ '28. 12.
12	충청남도 태안군 (삭선리 674-7번지)	1,500㎡	1,000kg/일 (튜브트레일러 공급)	6,200백만원 (국4,260, 지방비 1,940)	태안군 (도시교통과)	'27. 1. ~ '28. 12.

자료: 국토교통부

그런데, 경기도 평택시 등 수소교통 복합기지 구축이 완료된 6개 지역의 수소 대중교통수단 운영실적 및 일평균 충전실적을 살펴보면, 수소 대중교통수단의 운영 비율이 50%를 상회하는 지역이 충청남도 보령시 1곳에 불과하여 수소 대중교통수단 운영 비율이 낮을 뿐만 아니라, 각 수소교통기지의 설비규모 대비 일평균 충전실적이 50%를 상회하는 지역도 경기도 안산시 1곳에 불과하여 수소교통 복합기지 활용 실적이 전반적으로 저조한 것으로 나타난다.

[지역별 수소대중교통수단 운영실적 및 일평균 충전실적(2026년 8월 말 기준)]

대상지	대중교통수단 운영실적(대)			설비규모 (kg/일)	일평균 충전실적(kg/일)			
	수소차	전체	수소차 비중(%)		2024	2025	2026. 8.	설비규모 대비(%)
경기도 평택시	81	484	16.7	2,650	134	390	394	14.9
경남도 통영시	42	120	35.0	1,920	124	374	495	25.8
경기도 안산시	54	553	9.8	1,440	-	374	893	62.0
강원도 춘천시	10	109	9.2	2,650	-	134	295	11.1
인천광역시	715	4,346	16.5	5,760	-	-	825	14.3
충남도 보령시	28	55	50.9	1,000	90	240	420	42.0

주: 수소 대중교통수단 운영실적은 해당 지역 전체에 대한 운영실적이므로 수소교통 복합기지의 일평균 충전실적과 비례하지 않음(지역 내 타 충전시설 이용 등 고려 필요)

자료: 국토교통부

따라서, 국토교통부는 현재 수소교통 복합기지를 운영중인 지역에 수소 대중교통 수단 보급을 확대하는 등 충전 인프라의 활용도를 높일 수 있도록 개선방안을 마련할 필요가 있으며, 향후 신규 복합기지를 구축함에 있어 담당할 노선, 접근성, 수소 차량 투입 계획, 충전 소요시간, 운영시간 등을 종합적으로 고려하여 적정 설비규모를 정하여야 할 것으로 보인다.

가. 현 황

대중교통비 환급 지원¹⁾ 사업은 정기적으로 대중교통을 이용하는 사람에게 교통비 지출액의 일부를 환급함으로써 대중교통 이용을 촉진하고 국민의 생활비 부담을 경감하기 위한 것으로, 2027년도 예산안은 2026년도 본예산 대비 3,071억 8,400만원(55.1%), 추경예산 대비 1,167억 8,100만원(15.6%) 증액된 8,651억 5,400만원이 편성되었다.

[2027년도 대중교통비 환급 지원 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
대중교통비 환급 지원	237,437	557,970	748,373	865,154	116,781	15.6

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

한편, 정부는 조세지출의 효율화를 위하여 2027년도부터 대중교통 사용금액에 대한 소득공제를 종료하고, 이를 대중교통비 환급 지원 사업을 통한 재정지출 방식으로 전환할 예정이다.

[대중교통비 소득공제 개정안(「조세특례제한법」 제126조의2)]

현 행		개 정 안	
○ 소득공제율		○ 소득공제율	
구 분	공제율	구 분	공제율
① 신용카드	15%	① 신용카드	15%
② 현금영수증·체크카드	30%	② 현금영수증·체크카드	30%
③ 전통시장· 대중교통	40%	③ 전통시장	40%
④ 도서·공연·박물관·미술관·영화관람료·체육시설이용료	30%	④ 도서·공연·박물관·미술관·영화관람료·체육시설이용료	30%

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

1) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 4931-354

현 행				개 정 안			
○ 공제한도				○ 공제한도			
총급여		7천만원 이하	7천만원 초과	총급여		7천만원 이하	7천만원 초과
공제한도				공제한도			
기본공제 한도		300만원	250만원	기본공제 한도		300만원	250만원
자녀 1명		350만원	275만원	자녀 1명		350만원	275만원
자녀 2명 이상		400만원	300만원	자녀 2명 이상		400만원	300만원
추가 공제 한도	전통시장	300만원	200만원	추가 공제 한도	전통시장	200만원	100만원
	대중교통				대중교통		
	도서공연등		-		도서공연등		

자료: 재정경제부, 「2026년 세제개편안」, 2026. 8.

나. 분석의견

모두의 카드(舊 K-패스) 사업은 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제10조의12제1항²⁾ 및 제12조제5호³⁾에 근거하여, 월 15회 이상 대중교통을 이용한 사람에게 일정한 기준에 따라 교통비의 일부를 환급하는 사업이다. 환급에 필요한 재원은 정부와 지방자치단체가 매칭 방식으로 분담하고 있으며, 서울은 국비 40%, 그 외 지역은 국비 50%를 보조하고 있다. 2026년 현재 모든 기초자치단체가 해당 사업에 참여하고 있다.⁴⁾

2024년 5월 K-패스 사업이 도입될 당시에는 대중교통 이용금액의 일정 비율을 환급하는 방식으로 운영되었으나, 국토교통부는 2026년 K-패스를 ‘모두의 카드’

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.

3) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

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

4) 2026년도 2월 4일부터 전라남도 4개 기초자치단체(구례군·완도군·영광군·진도군) 및 경상북도 7개 기초자치단체(봉화군·영덕군·의성군·청도군·청송군·울릉군·울진군)가 모두의 카드 사업에 신규 참여함에 따라, 전국 229개 기초자치단체(시·군·구)가 전부 모두의 카드 사업에 참여하게 되었다.

로 개편하면서 대중교통비 지출이 많은 이용자의 부담을 완화하기 위하여 정액형 환급 방식을 신규 도입하였다. 이에 따라 이용금액이 정액형 환급 기준금액을 초과하는 경우 초과분 전액을 환급받을 수 있게 되었으며, 종전의 환급 상한도 폐지되었다.

한편, 2026년도 예산안의 국회 심의 과정에서 사업의 수혜가 수도권에 과도하게 집중될 수 있다는 우려가 제기됨에 따라, 국토교통부는 비수도권을 일반 지방권, 우대지원지역 및 특별지원지역으로 구분⁵⁾하고, 지역별로 정액형 환급 기준 금액을 차등 적용하는 방식으로 지원체계를 보완하였다.

또한, 국토교통부는 미국-이란 전쟁 등에 따른 고유가 위기에 대응하기 위하여 2026년도 제1회 추가경정예산을 통해 2026년 4월부터 9월까지 6개월간 정액형 환급 기준금액을 50% 인하하고, 시차출퇴근 시간대⁶⁾의 환급률을 추가 상향(+30%p)하는 등 한시적인 지원대책을 시행하였다.

2027년도에는 청소년(13~18세) 유형을 신설(기존 청년층과 동일한 수준의 혜택 적용)하여 지원대상을 확대하고, 2026년도 제1회 추가경정예산을 통해 한시적으로 도입한 시차출퇴근 시간대 환급률 상향을 상시화할 계획이다.

[2027년 모두의 카드(舊 K-패스) 사업 개요]

□ 사업 개요: 월 15회 이상 대중교통을 이용하는 만 13세 이상 국민에게 교통비 지출금액의 기준 비율 또는 기준 금액 초과분을 환급 지원

- (지원대상) 만 13세 이상인 국민
- (지원방식) 환급금 지원방식(기본형, 모두의 카드 일반형, 모두의 카드 플러스형)에 따라 산출된 환급액을 비교하여 이용자에게 가장 유리한 환급 방식을 적용

1. (기본형) 월 15회 이상 대중교통을 이용한 자에게 지출한 교통비의 일정 비율을 환급

[K-패스(기본형) 환급률]

(단위: %)

구분	일반 국민	청년 ¹⁾ ·청소년 ²⁾	어르신 ³⁾	2자녀	3자녀 이상	저소득 ⁴⁾
환급률	20.0	30.0	30.0	30.0	50.0	53.3

주: 1) 「청년기본법」에 따른 19~34세 (경기·인천의 경우 19~39세까지 청년으로 인정)

2) 13~18세

3) 65세 이상

4) 「기초생활보장법」에 따른 기초생활수급자 및 차상위 계층

5) 84개 인구감소지역은 우대지원지역(인천광역시 강화군 등 44개)과 특별지원지역(강원특별자치도 양구군 등 40개)으로 구분하고, 그 외 지역은 일반 지방권(부산광역시 부산진구 등 83개)으로 분류하였다.

6) 출퇴근 혼잡시간(오전 6시 30분~9시, 오후 5시~7시) 전후 1시간에 적용된다.

2. (모두의 카드 일반형·플러스형) 기준 금액을 초과하는 교통비(차액)를 100% 환급
- 1회 이용금액·이용자 유형·지역별로 기준 금액을 차등 설정

[모두의 카드(정액형) 환급 기준 금액]

(단위: 만원)

구분	일반 국민		청년·청소년·어르신·2자녀		3자녀 이상·저소득	
	일반형	플러스형	일반형	플러스형	일반형	플러스형
수도권	6.2	10.0	5.5	9.0	4.5	8.0
일반 지방권	5.5	9.5	5.0	8.5	4.0	7.5
우대지원지역	5.0	9.0	4.5	8.0	3.5	7.0
특별지원지역	4.5	8.5	4.0	7.5	3.0	6.5

주: 일반형은 1회 총 이용금액(환승 포함)이 3,000원 미만인 경우에만 적용
플러스형은 1회 총 이용금액(환승 포함)이 3,000원 이상인 경우를 포함

자료: 국토교통부

첫째, 모두의 카드 사업은 일부 지방자치단체의 지방비 편성 지연으로 이용자에게 환급금을 선지급한 교통카드 사업자에 대한 환급금 정산이 지연되고, 이자 등 금융 비용이 사업자에게 전가되고 있으므로, 국토교통부는 지방비 확보 여부를 반영하여 환급·정산이 이루어지도록 사업 집행절차를 개선할 필요가 있다.

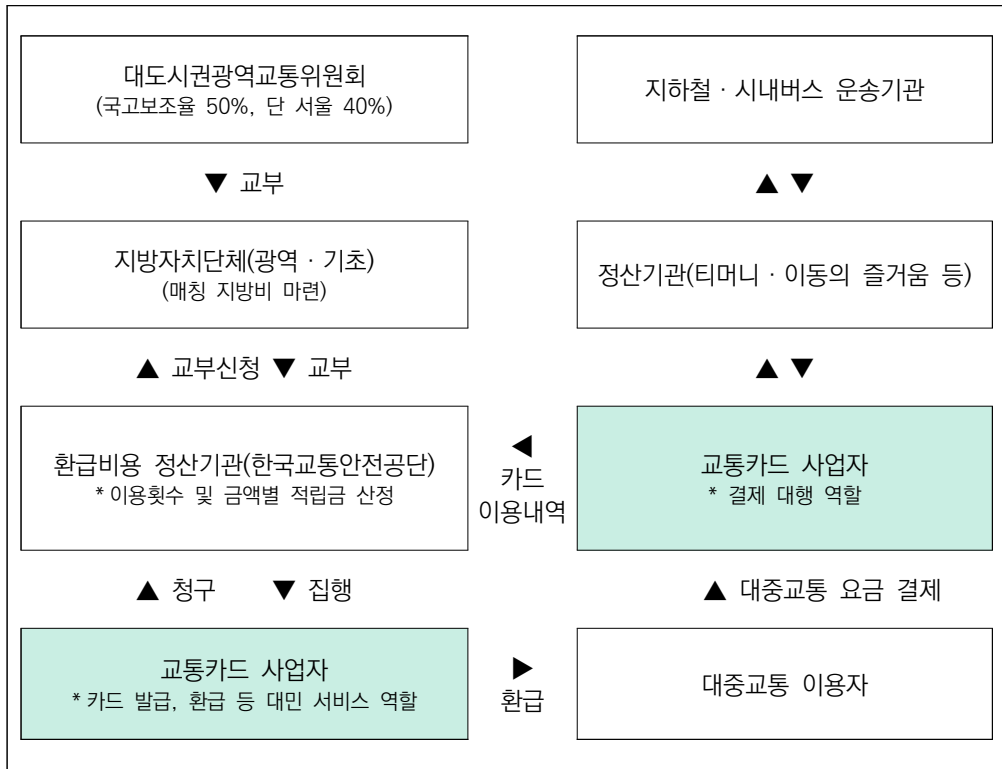
대중교통비 환급 지원 사업의 집행절차를 살펴보면, 국토교통부는 각 지방자치 단체에 대중교통비 환급 지원 사업에 필요한 국고보조금을 교부하고,⁷⁾ 지방자치단체 는 국고보조금과 자체 편성한 지방비를 합하여 환급금 산정·정산 등의 업무를 수행 하는 환급비용 정산기관인 한국교통안전공단에 교부한다.

한국교통안전공단은 각 교통카드 사업자로부터 월별 이용내역을 제출받아 익월 7영업일까지 환급금 지급대상자 및 이용자별 환급금액을 산정·통보한다. 교통카드 사업자는 이를 바탕으로 익월 말까지 이용자에게 환급금을 지급하고, 환급금 지급 내역을 한국교통안전공단에 통보하면 공단이 익월 말까지 해당 금액을 정산하는 구조이다. 즉, 이용자에게 지급되는 환급금은 교통카드 사업자가 우선 지급하고, 한 국교통안전공단이 약 1개월 후 이를 정산하고 있다.⁸⁾

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

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

[대중교통비 환급 지원 사업 집행절차]



자료: 국토교통부

[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

그런데, 일부 지방자치단체가 지방비를 적기에 편성하지 않아 교통카드 사업자가 선지급한 환급금의 정산이 지연되는 문제가 반복되고 있다. 2025회계연도에는 강원 영월·횡성 및 전북 김제 등 3개 기초자치단체가 지방비를 적기에 확보하지 못하여 교통카드 사업자가 이용자에게 선지급한 환급금 중 지방비 부족분에 해당하는 금액이 정산되지 못하였고, 해당 지자체가 2026년도 추가경정예산을 편성한 이후인 2026년 9월에 이르러서야 정산이 이루어졌다.

[2025회계연도 지방비 매칭 불가에 따른 환급금 정산 지연 내역]

(단위: 원)

지자체명(기초)	지방비 부족분(정산 지연분)	조치 경과
강원 영월군	3,874,970	'26년도 지자체 추경 예산 확보 이후 카드사 정산('26. 9.)
강원 횡성군	2,991,740	
전북 김제시	15,444,940	
합계	22,311,650	

자료: 국토교통부

2026년에도 지방비 확보 지연에 따른 정산 지연 문제가 반복되고 있다. 모두의 카드 이용자에게 2026년 상반기 지급된 환급금은 총 5,940억원으로, 해당 지급분은 2026년 8월 말까지 정산이 완료되었어야 하나, 2026년 9월 초 기준 경기·경남 등 8개 시·도의 지방비 부족으로 총 390억원이 미정산된 상태이며, 이 중 국비 미정산분은 195억원인 것으로 확인된다.⁹⁾

[2026년 상반기 환급금 미정산 내역(2026년 9월 초 기준)]

(단위: 백만원)

기관	1~6월 환급현황 (카드사→이용자)		1~6월 실집행(국비)(B) (지자체→카드사)	미정산분(국비) (A-B)	집행률 (B/A)
	전체	국비분(A)			
합계	594,013	281,420	261,887	19,532	93.1%
서울	155,867	62,347	62,347	-	100.0%
부산	35,283	17,642	17,642	-	100.0%

9) 이에 대하여 국토교통부는 '26년 4월 고유가 상황을 극복하기 위한 추경편성으로 예상치 못한 예산 확대와 지방선거 등 지자체 예산 일정 연기로 지방비 확보 지연이 불가피했다는 입장이다.

(단위: 백만원)

기관	1~6월 환급현황 (카드사→이용자)		1~6월 실집행(국비)(B) (지자체→카드사)	미정산분(국비) (A-B)	집행률 (B/A)
	전체	국비분(A)			
대구	17,931	8,965	8,965	-	100.0%
인천	52,984	26,492	26,492	-	100.0%
전남광주(광주)	8,999	4,500	4,500	-	100.0%
대전	9,859	4,930	4,930	-	100.0%
울산	4,560	2,280	2,280	-	100.0%
세종	1,998	999	999	-	100.0%
경기	263,224	131,612	116,663	14,949	88.6%
강원	2,183	1,092	1,071	20	98.1%
충북	2,465	1,232	1,105	128	89.6%
충남	4,311	2,155	1,206	949	56.0%
전북	2,594	1,297	1,184	113	91.3%
전남광주(전남)	2,737	1,369	1,216	152	88.9%
경북	4,288	2,144	1,917	227	89.4%
경남	23,263	11,632	8,638	2,993	74.3%
제주	1,467	734	734	-	100.0%

자료: 국토교통부

특히 국토교통부는 지방비 부족에 따른 정산 지연으로 발생하는 이자비용 등을 별도로 부담하지 않고 있어, 이용자에게 환급금을 선지급한 교통카드 사업자가 정산 지연에 따른 금융비용을 부담하는 구조이다. 이에 대하여 국토교통부는 지방비가 적기에 편성될 수 있도록 관리를 강화하고 사업 집행 방법 개선을 검토하겠다고 설명하였다.

그러나, 국회 국토교통위원회는 이미 2025회계연도 결산 예비심사에서 환급금 정산 절차를 개선할 것을 요구하는 시정요구사항(주의)과 함께, 지방자치단체별 지방비 편성·집행 현황을 정기적으로 점검하고, 지방비가 확보된 범위에서 환급이 이루어질 수 있도록 절차를 정비할 것을 요구하는 취지의 시정요구사항(제도개선)을 채택한 바 있다.

따라서, 국토교통부는 단순히 지방자치단체의 지방비 편성을 독려하는 데 그치지 않고, 지방비 확보 여부를 사전에 점검하고 확보된 재원의 범위에서 환급 및 정산이

이루어질 수 있도록 하는 등 국회의 시정요구 취지를 반영한 구체적인 사업 집행절차 개선방안을 마련할 필요가 있다.¹⁰⁾

[2025회계연도 결산 국토교통위원회 시정요구사항(대중교통비 환급 지원)]

시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유형
대중교통비 환급 지원 사업 적정 지방비 확보방안 마련	관련사업명	교통시설특별회계(교통체계관리계정) - 대중교통비 환급 지원(4931-354)	주의, 제도개선
	지적사항	○ 동 사업은 정기적인 대중교통 이용을 촉진하고 국민의 교통비 부담 경감을 지원하기 위해, 교통비 지출액의 일부를 자치단체 경상보조를 통해 환급해 주는 사업임. - 이 사업의 국고보조율은 서울시의 경우 40%, 그 외 지방자치단체는 50%임. ○ 그런데 이 사업의 환급 혜택 등 제도 개편사항을 고려하면 사업 운영을 위한 국가 및 지방자치단체의 재정 부담이 빠르게 증가할 것으로 예상됨. - 일부 지방자치단체가 필요한 매칭 지방비를 충분히 확보하지 못해 환급액이 미지급·미정산되거나 감액될 가능성이 있음. ○ 또한 일부 지방자치단체가 지방비를 편성하지 않았음에도 교통카드 사업자가 해당 지방비 부족분까지 이용자에게 선지급함에 따라, 지방의회의 예산 심의·확정권을 침해할 소지가 있는 등 사업 집행절차에 문제가 있음.	
	시정요구 사항	○ 국토교통부는 지방비가 편성되지 않은 상태에서 교통카드 사업자가 지방비 부담분까지 환급금을 선지급하는 사례가 발생하지 않도록 환급금 정산 절차를 개선 하고, 미정산된 지방비 부담분을 조속히 정산할 수 있도록 조치할 것(주의) ○ 국토교통부는 지방자치단체 재정상황 등을 종합적으로 고려하여 국고보조율 차등 적용 등 지방비 확보 대책을 마련하고, 지자체별 지방비 편성·집행 현황을 정기적으로 점검하며, 지방비 확보가 확인된 범위에서 환급이 이루어지도록 절차를 정비 할 것(제도개선)	

자료: 국토교통위원회, 「2025 회계연도 국토교통위원회 소관 결산 예비심사보고」, 2026. 8.

10) 대중교통비 환급 지원 사업은 국민의 생활비 부담 경감 및 탄소중립 실천 등을 목표로 추진되고 있으나, 환급금의 산정·지급 및 정산 구조가 복잡하고 교통카드 사업자 등 다수의 기관이 중간전달체계에 참여하는 방식으로 추진되고 있어 환급금 정산이 지연되는 등 행정·간접비용이 증가할 우려가 있다. 이러한 점을 고려할 때, 중장기적으로 사업 추진체계를 단순화하고 재정지원의 효율성을 높이는 방향으로 사업방식을 개선하는 방안도 고려할 수 있을 것으로 보인다. 특히, 2026년 현재 한국교통안전공단이 동 사업의 효과성 등을 분석하기 위한 연구용역을 수행하고 있으며 연말에 그 결과가 도출될 예정인 점을 감안하여, 향후 연구용역 결과 등을 바탕으로 현행 환급방식의 효과성과 적정성을 살펴보고, 전 국민을 대상으로 하는 교통비 지원이나 대중교통 이용요금 자체를 인하는 방식 등 보다 단순한 지원체제로 개편하는 방안도 중장기적인 대안으로 검토할 수 있을 것으로 보인다.

둘째, 모두의 카드 개편 및 환급 상한 폐지 이후 1인당 월 최고 환급액과 평균 환급액 간 격차가 크게 확대되고 있으므로, 국토교통부는 대중교통 이용 촉진과 수익자 부담 원칙 간의 균형을 고려하여 적절한 환급 상한을 설정하는 방안을 검토할 필요가 있다.

2026년 모두의 카드 개편을 통해 일정 기준금액을 초과한 대중교통 이용금액을 전액 환급하는 정액형 환급 방식이 도입되었다. 개편 이후 환급대상자의 1인당 월평균 대중교통 이용횟수는 2025년 25.9회에서 2026년 상반기 34.4회로 32.8% 증가한 반면, 같은 기간 1인당 월평균 이용금액은 7만 600원에서 6만 7,700원으로 감소하였다.

1인당 월평균 환급액은 2025년 1만 6,500원에서 2026년 1분기 2만 700원으로 증가하였다. 특히, 추가경정예산 편성에 따라 2026년 4월부터는 한시적으로 정액형 환급 기준금액을 50% 인하하는 이른바 ‘반값패스’가 적용되면서, 2026년 2분기 1인당 월평균 환급액은 4만 1,100원까지 증가하였다.

1인당 월 최고 환급액의 증가폭은 이보다 더 크게 나타났다. 월 최고 환급액은 2025년 20만 9,310원에서 2026년 상반기 73만 310원으로 증가하였으며, 월별 평균 환급액 대비 최고 환급액의 배율도 2025년 7.1~11.9배에서 2026년 상반기 15.7~25.8배로 확대되었다.

[월별 모두의 카드(舊 K-패스) 이용 실적 및 전망: 2025. 1. ~ 2026. 6.]

(단위: 명, 회, %, 원)

구분	가입자 수 (월말 기준)	1인당 월평균 이용횟수 (환급대상자)	환급 대상자 수	1인당 평균 이용금액	1인당 평균 환급액	고액 ¹⁾ 환급 대상자 수	최고 환급액
2025. 1월	2,828,116	25	1,917,211	64,730	14,819	13	123,657
2월	3,025,148	25	2,046,011	65,477	15,039	23	131,774
3월	3,229,884	28	2,265,441	69,590	16,355	59	120,171
4월	3,392,338	28	2,330,275	71,980	16,890	99	120,020
5월	3,515,577	27	2,394,173	69,054	16,249	78	130,989
6월	3,626,079	25	2,398,546	66,904	15,683	51	123,442
7월	3,755,448	27	2,409,996	74,682	17,463	173	129,616
8월	3,860,005	25	2,428,934	70,052	16,326	82	120,485
9월	3,952,848	27	2,570,435	74,557	17,616	146	127,653

(단위: 명, 회, %, 원)

구분	가입자 수 (월말 기준)	1인당 월평균 이용횟수 (환급대상자)	환급 대상자 수	1인당 평균 이용금액	1인당 평균 환급액	고액 ¹⁾ 환급 대상자 수	최고 환급액
10월	4,055,676	24	2,548,685	68,062	15,985	71	130,594
11월	4,155,465	25	2,628,143	73,915	17,449	141	171,050
12월	4,267,479	25	2,681,897	75,000	17,623	194	209,310
2026.1월	4,488,484	24	2,705,505	67,483	21,637	13,559	482,550
2월	4,658,916	31	2,764,350	58,851	17,538	3,847	426,150
3월	4,901,878	38	3,021,552	71,745	22,737	18,580	585,650
4월	5,135,034	38	3,313,970	70,953	42,999	166,043	730,310
5월	5,392,636	36	3,364,914	67,082	39,317	115,950	649,110
6월	5,666,732	37	3,487,174	68,931	41,150	138,798	645,990

주: 1) 환급액 10만원 이상
자료: 국토교통부

이는 현행 모두의 카드 사업이 정액형 환급 기준금액을 초과하는 대중교통 이용 금액을 전액 환급하고, 동시에 1인당 환급금 지급 상한을 두고 있지 않기 때문이다. 이에 따라 기준금액을 초과한 이후에는 이용자가 추가적인 대중교통 이용에 따른 비용을 사실상 부담하지 않으며, 이용금액이 증가할수록 재정에서 지급되는 환급액도 제한 없이 증가하는 구조이다.

대중교통 이용에 대한 재정지원은 이용자의 교통비 부담을 완화하고 대중교통 이용을 촉진한다는 정책적 필요성이 있으나, 교통서비스의 이용자가 그 비용의 일정 부분을 부담하는 수익자 부담 원칙과도 적절한 균형을 이룰 필요가 있다. 특히, 소수의 초고빈도 이용자에 대한 환급액이 평균 환급액에 비해 현저하게 높은 상황에서는 한정된 재원이 일부 이용자에게 과도하게 집중되는지 검토할 필요가 있다.

따라서, 국토교통부는 초고빈도 이용자의 대중교통 이용비용을 상한 없이 전액 지원할 정책적 필요성을 검토하고, 적정 수준의 1인당 환급금 지급 상한을 설정하는 등 대중교통비 지원이 필요한 이용자에게 재원이 보다 효과적으로 배분될 수 있도록 사업구조를 개선할 필요가 있다.

가. 현황

관광중심 대중교통체계 구축 지원¹⁾ 사업은 외국인 관광객이 별도의 선불교통 카드를 구입하지 않고 보유한 카드(Europay, Mastercard, Visa 등)로 대중교통을 이용할 수 있도록 개방형 교통결제 단말기와 다국어 안내서비스의 구축을 지원하는 것으로, 2027년도 예산안은 31억 2,000만원이 신규 편성되었다.

[2027년도 관광중심 대중교통체계 구축 지원 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
관광중심 대중교통체계 구축 지원	-	-	-	3,120	3,120	순증

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부는 등 사업이 일부 시범도시의 단말기 보급에 그치지 않고 실질적인 효과를 거둘 수 있도록 서울시 등 각 지방자치단체의 EMV 오픈루프 시스템 도입 계획과 종합적인 연계 방안을 마련하고, 시범사업 성과를 바탕으로 향후 전국적인 확산 여부와 이에 필요한 재정소요 등을 단계적으로 검토할 필요가 있다.

EMV(Europay, Mastercard, Visa) 오픈루프 시스템은 세 카드사가 공동 제정한 국제 칩카드·비접촉 결제 표준으로 신용카드·체크카드·선불카드를 통한 비접촉 결제를 가능하게 하는 시스템이다. 2012년 런던에서 최초로 도입되었으며, 현재 뉴욕, 홍콩, 싱가포르 등 주요 도시에서 사용되고 있다. 국내에서는 제주시가 2025년 8월 Visa 및 기타 글로벌 결제사와 계약을 체결하여 비접촉 결제 인프라를 확대하였다.

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

1) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 4931-363

[오픈루프 vs 클로즈드루프 시스템 비교]

	오픈루프(Open-Loop)	클로즈드루프(Closed-Loop)
결제 수단	본인 신용·체크카드, 스마트폰	전용 교통카드(T-money 등)
사전 준비	불필요	구매·충전 필요
외국인 이용	즉시 이용 가능	별도 카드 구매 필요
인프라 비용	발생 (단말기 교체, 서버인증)	미발생 (기존 시스템 활용)

자료: 국토교통부

2025년 10월 서울특별시는 외국인 관광객의 대중교통 불편 해소를 위해 2030년까지 EMV 오픈루프 결제 시스템의 단계적 도입을 추진하겠다는 계획을 발표하였다. 서울시 발표에 따르면 현재 국내규격(PayOn)을 사용하는 전국의 단말기를 EMV 인증 단말기로 교체 시 수도권 기준 최소 500억원 이상의 예산이 소요될 것으로 예상된다.

[EMV 오픈루프 시스템 도입 계획(서울시)]

단계	기간	주요 내용
1단계	2025~2026	· 버스 단말기에 EMV 인증 모듈을 설치 · 결제서버(back-office) 구축
2단계	2027	· 지하철(1~8호선) 단말기 교체
3단계	2028~2030	· 마을버스·민자철도 및 수도권 통합환승기관으로 확대

자료: 서울특별시

서울시는 오픈루프 결제 시스템이 기존 폐쇄형(클로즈드 루프) 교통카드 체계와 달리 글로벌 결제망(EMV 컨택리스)을 기반으로 하는 만큼 다수의 기관 간 협의가 불가피하며, 해외 신용카드 매입사 및 브랜드사와 협의를 통해 운송사업자의 부담을 최소화하는 방안을 마련할 필요가 있다는 입장이다. 또한, 수도권 통합환승제에 참여 중인 서울시·경기도·인천시 및 산하 19개 운송기관 간 협의를 추진하고, 각 기관의 단말기 교체주기, 정산시스템 구조, 네트워크 연동 방식 등을 고려하여 공동 표준을 수립할 예정이라고 밝혔다.

국토교통부는 이와 별개로 동 사업을 통해 2027년에 서울시·제주시 외 3개 도시를 시범도시로 선정하여 EMV 오픈루프 시스템을 도입할 계획이다. 다만, 외국인 관광객의 대중교통 이용은 공항·철도역에서 각 지역의 숙박지와 관광지로 이어지고, 한 번의 여행에서 여러 도시의 교통수단을 이용하게 될 가능성이 높다. 따라서 일부 시범도시에서만 해외카드 결제가 가능하고 다른 지역이나 교통수단에서는 이를 사용할 수 없어 별도의 교통카드를 구입하여야 한다면, 교통카드 구입에 따른 불편을 해소하여 외국인 관광객의 편의를 증진하려는 동 사업의 효과가 제한될 수 있다.

또한, 2025년부터 시범적으로 EMV 오픈루프 시스템(ON나라페이)을 도입하여 운영 중인 제주시의 경우 전국 호환 교통카드 단말기(T머니)와 별도의 단말기를 병행하여 운영함에 따라 단말기 혼동 등 이용객의 혼선이 빚어지는 문제가 있었으며, 이에 전국 호환이 가능한 통합단말기의 도입을 검토하고 있는 것으로 파악된다.

이처럼 국토교통부와 지방자치단체가 각각 별도로 EMV 오픈루프 시스템을 도입할 경우 지역별로 단말기 규격 등이 상이해지거나 기존 교통카드 단말기와 중복하여 설치되는 등 비효율이 발생할 가능성이 있다. 이에 국토교통부가 각 지방자치단체의 도입 계획을 파악하여 상호 연계·호환이 가능하도록 종합적인 연계 방안을 마련할 필요가 있다.

또한, 국토교통부는 시범사업을 통해 EMV 오픈루프 시스템의 효과성과 기술적·경제적 타당성을 검증하고, 그 결과를 바탕으로 향후 전국적인 확산 여부와 단계별 추진방안을 구체화하되, 이에 수반되는 단말기 교체 및 시스템 구축 등의 재정소요도 함께 검토할 필요가 있다.²⁾

2) 이와 관련하여 국토교통부는 현 시점에서는 정확한 재정소요를 추산하기 어렵고, 시범사업을 실시한 이후 구체적인 재정소요를 추정할 수 있다는 입장이다.

가. 현 황

교통약자 이동편의 증진¹⁾ 사업은 저상버스·특별교통수단 도입보조, 장애물 없는 생활환경(Barrier Free, BF) 인증, 교통약자 장거리 이동지원 등을 통해 교통약자의 이동권을 보장하기 위한 것으로, 2027년도 예산안은 전년 본예산 대비 82억 3,600만원(3.5%) 증액된 2,441억 3,500만원이 편성되었다.

이 중 특별교통수단 도입보조 내역사업은 대중교통의 이용이 어려운 중증장애인의 이동권을 보장하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 특별교통수단의 도입을 지원하고 운영비를 보조하는 것으로, 2027년도 예산안은 전년 본예산 대비 485억 3,000만원(69.2%) 증액된 1,186억 2,000만원이 편성되었다.

[2027년도 교통약자 이동편의 증진 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명 -내역사업명	2025년 결산	2026년 예산		2027년 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
교통약자 이동편의 증진	210,915	235,899	235,899	244,135	8,236	3.5
- 저상버스 도입보조	145,686	162,864	162,864	123,375	△39,489	△24.2
- 특별교통수단 도입보조	63,941	70,090	70,090	118,620	48,530	69.2
- 교통약자 이동편의 실태조사	292	500	500	565	65	13.0
- BF인증 사업	97	460	460	180	△280	△60.9
- 교통약자 장거리 이동지원	115	400	400	165	△235	△58.8
- 교통약자 이동편의 통합관리시스템	784	985	985	985	-	-
- 교통약자 홍보사업	-	200	200	150	△50	△25.0
- 저상버스 예외노선 현장조사	-	100	100	95	△5	△5.0
- 교통약자 이동편의 증진계획	-	300	300	-	△300	순감

자료: 국토교통부

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

1) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 4932-301

나. 분석의견

국토교통부가 제출한 2027년도 시·도별 특별교통수단 도입·운영 계획에 따르면 일부 지방자치단체가 법정 의무대수를 확보하지 못할 것으로 예상되므로, 법정 의무 준수를 위해 특별교통수단 도입 예산을 조정할 필요가 있다.

「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조제1항²⁾은 중증보행장애인 등 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 보장하기 위하여 지방자치단체가 국토교통부령으로 정하는 기준 이상의 특별교통수단을 의무적으로 운행하도록 규정하고 있다.

국토교통부는 같은 법 제16조제8항³⁾에 따라 지방자치단체의 특별교통수단 도입 및 운영 등에 필요한 비용을 보조⁴⁾하고 있다. 특별교통수단 도입보조 내역사업의 2026년도 예산은 700억 8,300만원으로 이 중 653억 8,400만원이 교부되었으며, 전국 지방자치단체는 전년도 이월액 5억 6,400만원을 포함한 예산현액 659억 4,800만원 중 441억 1,500만원을 집행하여 실집행률은 66.9%로 나타났다.

[특별교통수단 도입보조 내역사업 시·도별 실집행실적(2026년 8월 말)]

(단위: 백만원, 대, %)

구분	국토교통부				지방자치단체						
	예산액	집행액	도입 목표	운영 목표	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (C)	집행액 (D)	실집행률 (D/C)	도입 수량	운영 수량
서울	6,852	6,852	50	699	6,852	-	6,852	6,843	99.9	50	698
부산	2,751	2,751	9	241	2,751	-	2,751	1,520	55.3	9	232
대구	3,441	3,441	47	218	3,441	-	3,441	2,281	66.3	47	218
인천	3,271	3,271	13	279	3,271	-	3,271	1,469	44.9	13	276

2) 「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.

3) 「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.

4) 서울특별시에는 40%, 그 외 지역에는 50%를 국비 보조한다.

(단위: 백만원, 대, %)

구분	국토교통부				지방자치단체						
	예산액	집행액	도입 목표	운영 목표	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (C)	집행액 (D)	실집 행률 (D/C)	도입 수량	운영 수량
광주	1,638	1,638	12	128	1,638	118	1,756	1,009	57.5	-	129
대전	1,913	1,913	20	131	1,913	-	1,913	817	42.7	10	126
울산	1,378	1,378	12	101	1,378		1,378	998	72.4	-	95
세종	396	396	2	33	396	-	396	94	23.7	2	2
경기	15,134	15,134	82	1,250	15,134	225	15,359	9,932	64.7	46	1,253
강원	3,724	3,724	35	274	3,724	123	3,847	2,069	53.8	24	267
충북	2,559	2,559	14	213	2,559	-	2,559	1,777	69.4	9	209
충남	3,432	3,432	28	267	3,432	-	3,432	3,177	92.6	11	250
전북	4,298	4,298	46	283	4,298	-	4,298	2,702	62.9	27	280
전남	3,854	3,854	43	271	3,854	98	3,952	2,608	66.0	21	266
경북	3,968	3,968	47	291	3,968		3,968	2,044	51.5	23	275
경남	5,972	5,972	52	443	5,972	-	5,972	3,989	66.8	11	438
제주	803	803	5	69	803	-	803	786	97.9	4	69
잔액	4,702										
합계	70,086	65,384	517	5,191	65,384	564	65,948	44,115	66.9	307	5,083

자료: 국토교통부

그런데, 2025회계연도 결산 국회 심사과정에서 국토교통위원회는 5개 시·도가 최근 5년간 특별교통수단 법정 의무대수를 확보하지 못하여 중증장애인의 이동권 보장이라는 법적 의무를 충분히 이행하지 못하였다고 지적하였다. 이에 국토교통부가 특별교통수단 법정 의무도입 기준을 장기간 충족하지 못한 지방자치단체에 개선 계획을 마련하도록 하는 등 관리·감독을 강화할 것을 요구하는 시정요구사항(제도 개선)을 채택한 바 있다. 따라서, 2027년도 예산안에 반영된 시·도별 특별교통수단 도입·운영 계획이 법정 의무대수 확보에 충분한 수준인지 점검할 필요가 있다.

[2025회계연도 결산 국토교통위원회 시정요구사항(교통약자 이동편의 증진)]

시정요구명	지적사항 및 시정요구사항 요지		시정요구 유형
저상버스 지역별 도입목표 및 특별교통수단 도입의무 이행 관리 강화 필요	관련사업명	교통시설특별회계 - 교통약자이동편의증진(4932-301)	제도개선
	지적사항	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통약자이동편의증진 사업은 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 지자체의 저상버스 도입, 특별교통수단 도입 등을 지원하는 사업임. ○ 부산, 대전, 충남, 전남, 경북은 5년 연속 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따른 특별교통수단 법정 의무대수를 미확보하여 중증장애인의 이동권 보장이라는 법적 의무를 훼손하고 있음. ○ 저상버스 보급률이 「제4차 교통약자 이동편의 증진계획(2022~2026)」에 따른 목표에 미달하여 법정 국가계획의 이행이 미흡함. <ul style="list-style-type: none"> - 2026년 8월 현재 전국 저상버스 보급률은 56.3%로 「제4차 교통약자 이동편의 증진계획」에 따른 2026년까지 목표치 62%에 미달 - 특히, 농어촌버스와 마을버스의 저상버스 보급률은 각각 20%와 29%로 목표치(농어촌버스 42%, 마을버스 49%)의 절반 수준에 불과 ○ 저상버스 도입 목표가 지역별로 노선·차량 수요 변화와 충분히 연계되지 않아 일부 지역에서는 예산이 남고 다른 지역에서는 수요를 충족하지 못하는 문제가 발생함. 	
	시정요구 사항	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국토교통부는 저상버스 도입률이 낮은 지역에 더 많은 물량이 배정될 수 있도록 지역별 도입률을 반영하여 연간 목표를 설정하고, 지자체 수요조사를 강화하여 집행잔액을 최소화 하며, 특별교통수단 법정 의무도입 기준을 장기간 미충족한 지자체에 대해서는 개선계획을 마련하도록 하는 등 관리·감독을 강화할 것 	

자료: 국토교통위원회, 「2025 회계연도 국토교통위원회 소관 결산 예비심사보고」, 2026. 8.

국토교통부는 2027년도에 전국 시·도에 775대의 특별교통수단을 신규 도입하여 총 5,192대를 운영할 계획으로 관련 사업 예산을 편성하였다. 그러나 국토교통부가 제출한 시·도별 도입·운영 계획을 기준으로 할 경우 부산광역시, 전남광주통합특별시, 충청남도 및 경상북도 4개 시·도는 2027년에 법정 의무대수⁵⁾를 확보하지 못할 것으로 예상된다.

5) 국토교통부는 연말 시·도별 중증보행장애 인구 현황을 고려하여 특별교통수단 도입의무 수량을 조정하므로, 현재는 2025년 말 기준이 적용되고 있어 2027년에는 도입의무 수량에 변동이 있을 수 있다.

[시·도별 특별교통수단 운영 현황(2021~2026년) 및 계획(2027년)]

(단위: 대)

구분	특별교통수단 운영 현황							2027 계획
	구분	2021	2022	2023	2024	2025	2026.8.	
서울	의무수량	725	583	558	537	528	528	(도입) 252
	운영수량	622	664	699	699	699	698	(운영) 699
부산	의무수량	319	318	312	305	301	301	(도입) 21
	운영수량	206	187	201	222	232	232	(운영) 241
대구	의무수량	216	214	214	212	210	210	(도입) 22
	운영수량	163	180	199	218	218	218	(운영) 218
인천	의무수량	254	255	256	254	255	255	(도입) 35
	운영수량	169	193	215	256	276	276	(운영) 279
전남 광주	의무 전남	247	246	242	293	288	413	(도입) 45 (운영) 400
	수량 광주	128	128	127	125	125		
	운영 전남	179	184	207	230	250	395	
	수량 광주	116	116	127	127	129		
대전	의무수량	134	134	131	130	130	130	(도입) 15
	운영수량	96	96	101	111	116	126	(운영) 131
울산	의무수량	90	90	90	88	88	88	(도입) 14
	운영수량	76	80	90	97	95	95	(운영) 101
세종	의무수량	22	22	24	24	24	24	(도입) 1
	운영수량	21	21	27	29	33	2	(운영) 33
경기	의무수량	1,027	1,034	1,035	1,037	1,037	1,037	(도입) 129
	운영수량	1,157	1,181	1,209	1,223	1,244	1,253	(운영) 1,250
강원	의무수량	195	191	189	228	226	226	(도입) 23
	운영수량	149	175	218	243	263	267	(운영) 274
충북	의무수량	180	179	179	202	200	200	(도입) 19
	운영수량	116	136	173	194	202	209	(운영) 213
충남	의무수량	236	236	235	269	272	272	(도입) 33
	운영수량	163	181	204	233	250	250	(운영) 267
전북	의무수량	236	234	229	259	248	248	(도입) 19
	운영수량	192	207	233	257	280	280	(운영) 283
경북	의무수량	317	315	305	353	346	346	(도입) 56
	운영수량	214	225	238	259	280	275	(운영) 291
경남	의무수량	344	340	342	367	371	371	(도입) 77
	운영수량	369	374	391	430	437	438	(운영) 443
제주	의무수량	68	68	67	67	66	66	(도입) 14
	운영수량	66	68	68	68	69	69	(운영) 69
합계	의무수량	4,738	4,587	4,535	4,750	4,715	4,715	(도입) 775
	운영수량	4,074	4,268	4,600	4,896	5,073	5,083	(운영) 5,192

주: 연도 말 기준

자료: 국토교통부

이와 관련하여 국토교통부는 특별교통수단의 경우 차량 도입비뿐만 아니라 인건비 등 지속적인 운영비가 발생하여 지방자치단체의 재정부담이 비교적 크다는 점을 고려할 필요가 있다는 입장이다. 그러나 특별교통수단의 법정 의무대수는 일반적인 대중교통수단의 이용이 어려운 중증장애인 등의 이동권을 보장하기 위하여 법령으로 정한 최소 기준이라는 점에서, 지방자치단체의 재정부담만을 이유로 장기간 미충족 상태를 지속하는 것은 적절하지 않다.

따라서 국토교통부는 2025회계연도 결산 시정요구의 취지를 고려하여 2027년도 시·도별 특별교통수단 도입계획을 재점검하고, 법정 의무대수 미충족이 예상되는 지방자치단체가 최소한의 법정 기준을 충족할 수 있도록 특별교통수단 도입 예산을 조정할 필요가 있다.⁶⁾

6) 다만, 이에 대해 국토교통부는 예산 편성 시 지방자치단체로부터 도입 수요를 제출받아 이를 기초로 정부안을 편성하고 있으므로, 의무수량 미달 지방자치단체에 추가 보조금을 교부하기 위하여 다른 지방자치단체에 반영된 예산을 감액하기는 어려운 부분이 있고, 의무수량 미달 지방자치단체에 보조금을 추가로 배분하더라도 해당 지방자치단체가 지방비를 확보하지 못할 경우 예산이 불용될 우려가 있다는 입장이다. 실제로 2026년도 보조금 교부 과정에서 일부 지방자치단체에 특별교통수단 1대분을 추가 배분하였으나, 해당 지방자치단체가 교부를 신청하지 않은 사례가 있다.

가. 현 황

국토교통부는 고속철도건설, 일반철도건설 및 광역철도건설 사업을 국가철도공단에 출원하여 수행하고 있다. 2027년도 예산안에는 총 37개의 국가철도공단 출원 철도건설사업이 편성되었다. 이 중 고속철도건설 사업이 7개, 일반철도건설 사업이 20개, 광역철도건설 사업이 10개이다.

고속철도건설 7개 세부사업에는 2026년도 본예산 대비 414억 3,400만원 감액(△10.5%)된 3,517억 6,200만원이 편성되었다.

[2027년도 고속철도건설 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
호남고속철도건설 (광주~목포)	238,645	101,643	101,643	141,298	39,655	39.0
평택~오송 2복선화	450,000	80,000	80,000	108,488	28,488	35.6
경부고속철도 2단계	12,700	43,000	43,000	65,520	22,520	52.4
인천발 KTX	35,000	114,298	114,298	23,256	△91,042	△79.7
수원발 KTX	26,600	37,555	37,555	2,800	△34,755	△92.5
수색~광명 고속철도건설	-	14,700	14,700	1,000	△13,700	△93.2
서해선~경부고속선 연결선	-	2,000	2,000	9,400	7,400	370.0
합 계	762,945	393,196	393,196	351,762	△41,434	△10.5

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

일반철도건설 20개 세부사업에는 2026년도 본예산 대비 2,569억 3,300만원 감액(△11.2%)된 2조 299억 3,500만원이 편성되었다.

[2027년도 일반철도건설 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
서해선 복선전철	36,985	37,000	37,000	19,425	△17,575	△47.5
이천~문경 철도건설	1,500	34,800	34,800	18,217	△16,583	△47.7
장항선개량 2단계	51,900	80,100	80,100	45,253	△34,847	△43.5
도담~영천 복선전철	39,421	26,968	26,968	27,031	63	0.2
장항선(신창~대야) 복선전철	25,945	122,800	122,800	45,000	△77,800	△63.4
강릉~제진 철도건설	123,217	185,200	185,200	445,000	259,800	140.3
춘천~속초 철도건설	180,680	169,600	169,600	270,844	101,244	59.7
월곡~판교 복선전철	151,983	215,000	215,000	215,000	-	-
천안~청주공항 복선전철	23,383	72,600	72,600	46,026	△26,574	△36.6
인덕원~동탄 복선전철	186,964	466,300	466,300	202,773	△263,527	△56.5
여주~원주 복선전철	91,811	43,000	43,000	190,000	147,000	341.9
수서~광주 복선전철	27,700	98,600	98,600	99,929	1,329	1.3
대구산업선 철도건설	108,452	191,800	191,800	15,000	△176,800	△92.2
석문산단 인입철도	-	34,200	34,200	1,000	△33,200	△97.1
남부내륙철도	-	260,900	260,900	200,560	△60,340	△23.1
광주송정~순천 철도건설	19,092	172,200	172,200	89,865	△82,335	△47.8
문경~김천 철도건설	6,000	17,700	17,700	21,000	3,300	18.6
충북선 고속화	-	40,300	40,300	10,162	△30,138	△74.8
호남선(가수원~논산) 고속화	-	2,800	2,800	11,850	9,050	323.2
새만금신항 인입철도	-	15,000	15,000	56,000	41,000	273.3
합 계	1,075,033	2,286,868	2,286,868	2,029,935	△256,933	△11.2

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

광역철도건설 10개 세부사업에는 2026년도 본예산 대비 2,309억 5,700만원
감액(△27.7%)된 6,036억 5,700만원이 편성되었다.

[2027년도 광역철도건설 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
삼성~동탄 광역급행철도	14,789	18,000	18,000	13,994	△4,006	△22.3
수도권광역급행철도 B노선	66,232	165,990	165,990	92,529	△73,461	△44.2
수도권광역급행철도 C노선	30,687	110,155	110,155	71,641	△38,514	△35.0
용산~상봉 광역급행철도	174,600	143,530	143,530	273,638	130,108	90.6
신분당선(광교~호매실)	17,400	28,761	28,761	97,069	68,308	237.5
신안산선 복선전철	265,503	234,968	234,968	30,002	△204,966	△87.2
대장~홍대 광역철도	29,190	75,341	75,341	21,784	△53,557	△71.1
신분당선(용산~강남)	-	2,150	2,150	1,000	△1,150	△53.5
충청권 광역철도	38,491	54,719	54,719	1,000	△53,719	△98.2
대전~옥천 광역철도	1,000	1,000	1,000	1,000	-	-
합 계	637,892	834,614	834,614	603,657	△230,957	△27.7

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

국가철도공단이 수행하는 다수의 철도건설사업에서 반복적인 이월이 발생하고 있고, 최근 5년간 그 규모가 연평균 1.5조원에 달하고 있으므로, 국토교통부는 철도 건설사업의 예산편성 및 집행관리를 보다 철저히 하여 이월 규모를 최소화할 필요가 있고, 국가철도공단은 개별 사업의 여건 등을 고려하여 차년도 사업 추진에 필수적인 소요를 제외한 미집행 출연금의 반납 조치 등을 검토할 필요가 있다.

최근 5년간 국가철도공단의 철도건설사업 차년도 이월액 현황을 살펴보면 다수의 철도건설사업에서 연례적으로 이월이 발생하고 있는 것으로 나타난다. 최근 5년간 (2021~2025년) 3년 이상 연 100억원 이상 규모의 이월이 발생한 사업은 38개 철도 건설사업 중 20개(52.6%)에 달하였으며, 국가철도공단은 2025년 철도건설사업에서 1조 4,530억 6,400만원을 이월하는 등 최근 5년간 연평균 이월액이 1조 4,716억 7,200만원에 달한다.

[철도건설사업 차년도 이월액 현황(국가철도공단)]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	차년도 이월액(국가철도공단)				
		2021	2022	2023	2024	2025
고속	호남고속철도건설(광주~목포)	57,022	71,936	16,067	6,016	-
	평택~오송 2복선화	36,439	83,262	-	-	12
	경부고속철도 2단계	5,291	51,712	43,377	42,363	46,383
	인천발 KTX	13,462	22,537	5,924	4,599	-
	수원발 KTX	22,996	24,531	6,238	30	-
	수색~광명 고속철도건설	-	-	8,700	8,700	8,700
	서해선~경부고속선 연결선	-	-	-	-	-
일반	서해선 복선전철	44,612	12,808	24	-	5,206
	이천~문경 철도건설	7,621	200,516	135,856	80,870	52,725
	장항선개량 2단계	12,360	65,676	62,210	87,973	56,750
	도담~영천 복선전철	133,156	126,607	41,811	113,995	62,277
	장항선(신창~대야) 복선전철화	4,389	83,557	95,213	149,286	94,128
	강릉~제진 철도건설	38,079	132,471	205,015	224,920	26,812
	춘천~속초 철도건설	17,365	98,288	222,362	33,295	23,433
	월곶~판교 복선전철	14,320	236,426	61,559	-	-
	천안~청주공항 복선전철	30,983	29,380	30,920	67,657	85,292
	인덕원~동탄 복선전철	7,980	158,458	48,857	37,163	16,268
	여주~원주 복선전철	16,023	35,759	56,067	16,854	13,719
	수서~광주 복선전철	12,000	32,000	35,078	28,150	47,177
	대구산업선 철도건설	17,400	58,658	170,700	233,935	291,185
	석문산단 인입철도	10,800	22,128	40,827	38,639	38,039
	남부내륙철도	41,600	36,672	129,861	323,879	278,001
	광주송정~순천 철도건설	29,700	85,380	155,163	180,764	182,365
	문경~김천 철도건설	-	-	5,000	5,000	10,938
	충북선 고속화	16,400	44,400	44,400	58,235	35,780
	호남선(가수원~논산) 고속화	-	-	-	-	-
	새만금신항 인입철도	-	-	3,700	3,700	3,700

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	차년도 이월액(국가철도공단)				
		2021	2022	2023	2024	2025
광역	수도권광역급행철도 ¹⁾	-	81	17	7,089	204
	삼성~동탄 광역급행철도	-	-	-	348	43
	수도권광역급행철도B노선	-	-	-	-	470
	수도권광역급행철도C노선	990	985	11,322	20,980	21,555
	용산~상봉 광역급행철도	-	40,483	44,629	20,661	22,530
	신분당선(광교~호매실)	-	16,728	20,592	36	-
	신안산선 복선전철	36	24	1	-	-
	대장~홍대 광역철도	-	-	-	-	94
	신분당선(용산~강남)	-	-	-	-	-
	충청권 광역철도	-	9,429	2,192	13,118	15,328
	대전~옥천 광역철도	500	3,041	4,766	13,137	13,950
합 계		591,524	1,783,933	1,708,448	1,821,392	1,453,064

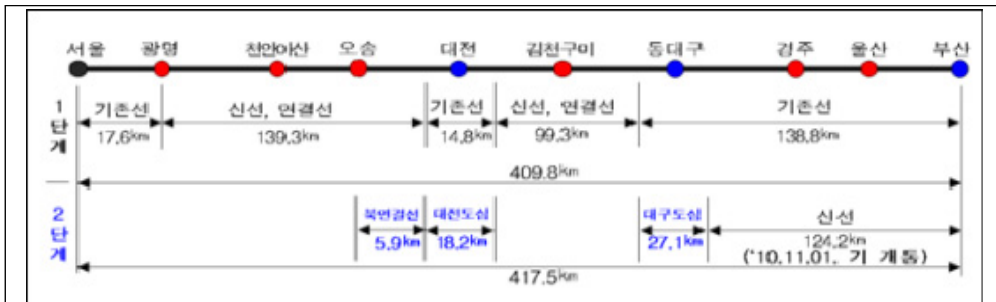
주: 1) 수도권광역급행철도(교통시설특별회계(철도계정) 2833-310)는 GTX-A노선 건설사업으로 2025년
도까지 예산이 편성됨

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 작성

예를 들어, **경부고속철도 2단계¹⁾** 사업의 경우 2022년부터 연평균 460억원 규모의 연례적인 이월이 발생하고 있고, 2026년 8월 말 기준 실집행실적은 본예산 대비 22.9%로 부진한 상황이다. 이에 대해 국토교통부는 대전북연결선 대안노선 재설계 시행(23. 11. ~ 25. 12.)에 따른 실착공 순연으로 연례적 이월이 발생하였고, 2025년 12월 노반공사에 착수하였으나 착공 이후 용지매수 및 관계기관 인허가 협의 등 행정 절차 소요로 인한 집행 부진이 발생하였다고 설명하였다. 국토교통부는 연내 본선 수직구 등 주요 공사를 추진하여 연말까지 이월액 포함 725억원을 집행할 예정이고, 2027년 용지매수 계속 및 본선 터널 굴착 등 노반공사(2개 공구)를 본격 추진할 예정 이므로, 금년도 미집행분은 반납 없이 후속 공사비로 집행할 예정이라고 밝혔다.

1) 코드: 교통시설특별회계(철도계정) 2531-310

[경부고속철도 2단계 사업개요]



□ 사업개요

- 사업내용 : 대구~부산 및 대전·대구 도심구간 169.5km 신설, 경부고속선 안전취약개소 (대전북연결선) 5.9km 개량
- 총사업비/사업기간 : 8조 3,346억원 / 2002~2029
- 사업목적 : 경부선 교통·물류난 해소로 국가경쟁력 제고 및 전국 반일 생활권 형성으로 균형 발전 및 국민 생활 수준 향상

□ 추진계획

- 2026. 9. 현재 대전북연결선 노반공사(2개 공구) 시공 중(25.12~)으로, 2029년 개통 예정

자료: 국토교통부

[경부고속철도 2단계 실행실적(2026년 8월 말 기준)]

(단위: 백만원, %)

세부사업명	국토교통부			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월액 (예상)	불용액 (예상)	실행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)								
경부고속철도 2단계	43,000	43,000	33,775	33,775	46,383	80,158	9,850	16,883	-	22.9

자료: 국토교통부

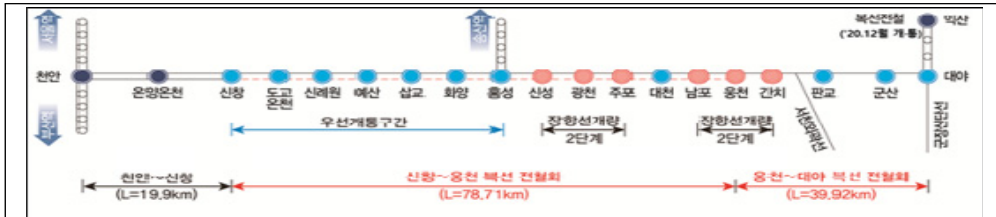
장항선(신창~대야) 복선전철화²⁾ 사업의 경우 2022년부터 연평균 1,055억원 규모의 연례적인 이월이 발생하고 있고, 2026년 8월 말 기준 실행실적은 본예산 대비 18.7%로 부진한 상황이다. 이에 대해 국토교통부는 신성~주포 구간 선행공정(장항선 개량 2단계) 순연에 따른 홍성~주포 구간 후속분야 발주 순연으로 집행이 부진한 상황이며, 집행현황 고려하여 출연금 이월액 900억원을 2026년 3월 반납하였다고 설명하였다.

국토교통부는 2026년 하반기 중 홍성~주포 구간에 착공하여 연도말 이월액을 포함한 931억원을 집행할 예정이라고 설명하였으나, 장항선 2단계 사업의 지장물 이설 공사(광역상수도관) 착수가 지연되고 있고(26. 10. 예정), 임시선 보완설계

2) 코드: 교통시설특별회계(철도계정) 2631-353

(26. 11. 착공 예정)에 따라 집행이 부진한 상황(실집행률 37.4%)이어서 연내 계획에 따른 집행이 가능할지 다소 의문이 제기된다.

[장항선(신창~대야) 복선전철화 사업개요]



- 사업개요
 - 사업내용 : 신창~대야간 118.6km 복선노반 단선 → 복선전철화
 - 총사업비/사업기간 : 8,591억원 / 2018~2029
 - 사업목적 : 장항선 신창~대야간 복선전철화로 일관수송체계 구축 및 선로용량 증대
 - 추진계획
 - 2026. 9. 현재 주포~대야 전철화 공사 추진 중 및 홍성~주포 공사 발주 중(~2026.11.)으로, 2029년 개통 예정

자료: 국토교통부

[장항선(신창~대야) 복선전철화 실적집행실적(2026년 8월 말 기준)]

(단위: 백만원, %)

세부사업명	국도교통부		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월액 (예상)	불응액 (예상)	실손률 (B/A)
	본예산	추경 (A)								
장항선(신창~대야) 복선전철화	122,800	122,800	121,120	121,120	4,128	125,248	22,915	33,813	-	18.7

자료: 국토교통부

새만금신항 인입철도3) 사업의 경우 2023년부터 2025년까지 매년 37억원 규모의 연례적인 이월이 발생하였고, 2026년 8월 말 기준 실집행실적은 본예산 대비 0.3%로 부진한 상황이다. 이에 대해 국토교통부는 기본계획 수립(22. 5. ~ 25. 11.)으로 설계비 등 집행 불가하여 연례적인 이월이 발생하였으나, 현재는 노반 기본 및 실시설계, 후속분야 기본설계 추진 중으로 연말까지 이월액을 포함한 35억원을 집행할 예정이며, 2027년에도 지속적인 사업비 집행이 필요한 상황으로, 금년도 미집행에 따른 이월분(151억 6,800만원 예상)은 반납 없이 후속 설계비로 집행할 예정이라는 입장이다.

3) 코드: 교통시설특별회계(철도계정) 2631-371

□ 사업개요

- 사업내용 : 대야~신항만 철송장 48.3km 단선전철 신설
- 총사업비/사업기간 : 1조 5,859억원 / 2023~2033
- 사업목적 : 새만금 개발에 따라 발생하는 여객·화물에 대한 철도서비스 제공 및 주변 지역과 연계 강화

□ 추진계획

- 2026.8. 노반 기본 및 실시설계, 후속분야 기본설계 착수 이후 현재 설계 본격 추진 중으로, 2027년 설계 계속 예정

[새만금신항 인입철도 실집행실적(2026년 8월 말 기준)]

세부사업명	국도교통부			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월액 (예상)	불용액 (예상)	실손률 (B/A)
	본예산	추경 (A)								
새만금신항 인입철도	15,000	15,000	8,000	8,000	3,700	11,700	49	15,168	-	0.3

국회예산정책처 • 151

[연례적 이월(100억원 이상) 발생 철도건설사업 실집행실적(2026년 8월 말 기준)]

(단위: 백만원, %)

세부사업명	국토교통부			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월액 (예상)	불용액 (예상)	실집행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)								
경부고속철도 2단계	43,000	43,000	33,775	33,775	46,383	80,158	9,850	16,883	-	22.9
이천~문경 철도건설	34,800	34,800	34,800	34,800	6,425	41,225	10,933	9,962	-	31.4
장항선개량 2단계	80,100	80,100	80,100	80,100	50,450	130,550	29,948	26,525	-	37.4
도담~영천 복선전철	26,968	26,968	26,968	26,968	62,276	89,244	22,564	20,380	-	83.7
장항선(신창~대야) 복선전철	122,800	122,800	121,120	121,120	4,128	125,248	22,915	33,813	-	18.7
천안~청주공항 복선전철	72,600	72,600	72,600	72,600	292	72,892	4,881	29,446	-	6.7
인덕원~동탄 복선전철	466,300	466,300	356,300	356,300	16,268	372,568	157,266	72,098	-	33.7
수서~광주 복선전철	98,600	98,600	57,500	57,500	477	57,977	43,506	15,674	-	44.1
대구산업선 철도건설	191,800	191,800	141,219	141,219	2,185	143,404	11,657	71,461	-	6.1
석문산단 인입철도	34,200	34,200	11,000	11,000	1,039	12,039	101	31,598	-	0.3
남부내륙철도	200,900	200,900	214,000	214,000	10,101	224,101	19,647	84,263	-	7.5
광주송정~순천 철도건설	172,200	172,200	101,700	101,700	6,765	108,465	679	59,707	-	0.4
충북선 고속화	40,300	40,300	18,000	18,000	3,780	21,780	503	42,780	-	1.2
수도권광역급행철도 C노선	110,155	110,155	-	-	21,555	21,555	10	19,260	-	0.0
용산~상봉 광역급행철도	143,530	143,530	143,530	143,530	22,530	166,060	30,922	-	-	21.5
충청권 광역철도	54,719	54,719	42,342	42,342	15,328	57,670	10,860	43,147	-	19.8
대전~옥천 광역철도	1,000	1,000	-	-	13,950	13,950	1	14,949	-	0.1

자료: 국토교통부

이에 국토교통부는 철도건설사업의 예산편성 및 집행관리를 보다 철저히 하여 이월 규모를 최소화할 필요가 있고, 국가철도공단은 개별 사업의 여건 등을 고려하여 차년도 사업 추진에 필수적인 소요를 제외한 미집행 출연금의 반납 조치 등을 검토할 필요가 있다.⁴⁾

4) 현행 「철도건설사업 및 철도시설 유지관리 출연금에 관한 관리규정」(국토교통부훈령) 제12조는 종료된 사업의 출연금 집행잔액을 「국고금 관리법」에 따라 반납할 것을 명시하고 있으나, 계속사업에 대한 출연금 반납 규정은 미비하였다. 이에 국가철도공단은 2026년 3월 공단의 예산총칙을 개정하여 계속 사업의 출연금도 주무부처와의 사전 협의를 거쳐 반납할 수 있도록 규정을 보완하였다. 국가철도공단이 반납한 출연금은 교통시설특별회계(철도계정) 기타경상이전수입(59-596)으로 수납되는데, 2026년도 예산안에는 국가철도공단의 미집행 출연금 반납을 위해 세입예산 1조 493억원이 편성되기도 하였다. 다만, 2027년도 예산안에는 교통시설특별회계(철도계정) 기타경상이전수입에 255억 7,600만원이 편성 되어 국가철도공단의 미집행 출연금 반납 계획은 없는 것으로 확인된다.

개발부담금 징수 및 관리: 개발부담금 과오납금 반환 처리기준 마련 및 반환액 관리 필요

가. 현 황

개발부담금 징수 및 관리¹⁾ 사업은 「개발이익 환수에 관한 법률」 제3조에 따라 징수하는 개발부담금 관련, 지자체에 징수수수료를 지급하고 과오납 환급금 등을 지급하려는 것으로, 2027년 예산안은 전년 대비 19억 4,700만원 감액된 200억원이 편성되었다. 과오납금의 환급금을 집행하기 위한 과오납금 환급 내역사업의 2027년 예산안은 전년과 동일한 27억 7,600만원이 편성되었다.

[2027년도 개발부담금 징수 및 관리 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
개발부담금 징수 및 관리	19,640	21,947	21,947	20,000	△1,947	△8.9
과오납금 환급	499	2,776	2,776	2,776	-	-

자료: 국토교통부

「개발이익환수에 관한 법률」은 택지개발, 산업·관광단지, 도시개발·지역개발·도시환경정비사업 등 대규모 개발사업 및 지목변경 수반 건축사업 등²⁾에 있어서 발생하는 개발이익을 이 법으로 정하는 바에 따라 개발부담금으로 징수하도록 규정하고 있다.³⁾

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 지역균형발전특별회계 5737-301

2) 제5조(대상 사업) ① 개발부담금의 부과 대상인 개발사업은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업으로 한다.

1. 택지개발사업(주택단지조성사업을 포함한다. 이하 같다)
2. 산업단지개발사업
3. 관광단지조성사업(온천 개발사업을 포함한다. 이하 같다)
4. 도시개발사업, 지역개발사업 및 도시환경정비사업
5. 교통시설 및 물류시설 용지조성사업
6. 체육시설 부지조성사업(골프장 건설사업 및 경륜장·경정장 설치사업을 포함한다)
7. 지목 변경이 수반되는 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업
8. 그 밖에 제1호부터 제6호까지의 사업과 유사한 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업

3) 제3조(개발이익의 환수) 국가는 제5조에 따른 개발부담금 부과 대상 사업이 시행되는 지역에서 발생하는 개발이익을 이 법으로 정하는 바에 따라 개발부담금으로 징수하여야 한다.

부과기준은 개발이익에 입지에 따른 부담률을 곱하여 산정하는데, 이때의 개발이익은 종로시점과 개시시점 지가의 차이에서 정상지가상승분, 개발비용(공사비, 기부채납액 등)을 공제한 금액이다. 이에 따라 징수되는 개발부담금은 국가와 지자체에 5:5로 귀속되며,⁴⁾ 「지방자치분권 및 균형성장에 관한 특별법」 제78조⁵⁾에 따라 지역균형발전특별회계 지역자율계정의 세입으로 수납된다.

나. 분석의견

국토교통부는 개발부담금 과오납 반환금을 세출예산 집행과 세입 차감 방식으로 병행 처리하고 있으나, 「국고금 관리법」상 세입 차감이 원칙임에도 방식 간 선택의 일관된 기준이 없고 세입 차감분은 건별로 관리되지 않으므로, 세입 차감을 원칙으로 하는 구분 기준과 반환액 전체의 관리체계를 마련하고 세출예산 규모를 적정하게 산정할 필요가 있다.

기 납부한 개발부담금에 대해 행정쟁송 패소, 개발비용 추가인정 등으로 국가에 일부 반환의무가 발생하면 국가와 지자체는 이를 납부자에게 반환하여야 한다. 반환의 절차는, 납부자가 지자체에 지자체분과 국고분 전부에 대한 반환요청을 하면 지자체는 지자체분을 반환하는 동시에 국토부에 국고에 수납된 국고분을 반환해 줄 것을 요청하고, 국토부가 납부자에게 국고분을 반환하는 구조이다.

[과오납 반환 절차]

개발부담금 등 소송결과 원고 승소시 환급 신청(납부자 → 지자체) → 지자체에서 국토부에 환급 요청 →
환급금 지급(국토부 → 납부자) → 지급 알림(국토부 → 지자체)

자료: 국토교통부

국고분의 반환은 지역균형발전특별회계상의 법정부담금 세입에서 차감되거나

4) 제4조(징수금의 배분) ① 제3조에 따라 징수된 개발부담금의 100분의 50에 해당하는 금액은 개발이익이 발생한 토지가 속하는 지방자치단체에 귀속되고, 이를 제외한 나머지 개발부담금은 「지방자치분권 및 균형성장에 관한 특별법」에 따른 지역균형발전특별회계(이하 “특별회계”라 한다)에 귀속된다.

5) 제78조(지역자율계정의 세입과 세출) ① 회계의 지역자율계정의 세입은 다음 각 호와 같다.

3. 「개발이익 환수에 관한 법률」 제4조제1항에 따라 회계에 귀속되는 개발부담금

‘개발부담금 징수 및 관리’ 세부사업에서 세출예산으로 집행된다. 전체 반환액 중 세출예산으로 집행된 반환액의 비율은 2022년 72.6%, 2025년 13.7%로 연도별 편차가 크다. 2023-2025년 세출예산이 매년 27억 7,600만원이 편성되어 왔고, 2025년을 제외하고는 편성예산만큼이 그대로 집행된 것을 볼 때, 반환액 연간 편차에도 불구하고 세입 부족액이 매년 거의 동일한 액수로 발생하였다는 가정은 합리적이지 않으며, 세출 집행이 가능한 수준에서는 최대한 세출예산으로 집행하고, 그 외의 경우에는 세입 차감으로 집행하였던 것으로 판단된다. 2026년 현재의 경우 세출예산 편성액 27억 7,600만원이 전액 집행된 상태이다. 단, 2025년에는 세출예산이 모두 집행되지 않았음에도 반환액의 86.3%가 세입 차감으로 처리되는 등 운용이 비일관적인 측면도 있다.

[2022-2026년 개발부담금 반환 집행내역]

(단위: 백만원)

구분	2022	2023	2024	2025	2026
반환액(A)	3,833	9,161	13,093	3,633	(집계중)
세입 차감	1,049	6,385	10,321	3,134	(집계중)
세출집행(B)	2,784	2,776	2,772	499	2,776
(B/A)	72.6	30.3	21.2	13.7	
세출예산	2,788	2,776	2,776	2,776	2,776

자료: 국토교통부

한편, 과오납 반환금은 「국고금 관리법」 제15조제1항6)에 따라 세출예산과 관계없이 반환하여야 하고, 같은 법 시행규칙 제29조제2항7)에 따라 과오납금 반환결정을 한 경우에는 반환결정을 한 회계연도의 징수결정금액이 감액된 것으로 보므로,

- 6) 제15조(과오납금의 반환) ① 과오납된 수입금이 있는 경우에는 세출예산 또는 기금운용계획과 관계없이 대통령령으로 정하는 바에 따라 반환하여야 한다.
 ② 제1항에 따라 과오납된 수입금을 반환하여야 하는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 이자를 지급하여야 한다. 다만, 다른 법률에 과오납된 수입금에 대한 이자의 지급에 관하여 특별한 규정이 있는 경우에는 그 법률에서 정하는 바에 따른다.
- 7) 제29조(과오납금의 반환결정) ① 수입징수관은 징수결정·수납의 착오 및 중복 등의 사유로 인하여 수입금이 수납하여야 할 금액을 초과하여 납입된 경우에는 별지 제6호의2서식의 과오납금반환결의서에 따라 과오납된 금액에 대하여 과오납금 반환결정을 하여야 한다.
 ② 제1항의 규정에 따라 과오납금 반환결정을 한 경우에는 이를 반환결정을 한 회계연도의 징수결정금액의 감액이 있는 것으로 본다.

세출예산에서 지출할 것이 아니라 세입예산 과목인 개발부담금에서 반환할 금액만큼을 차감하여 상계하는 방식으로 회계처리하는 것이 원칙이다. 「국고금 회계처리 지침」⁸⁾ 역시 당해 연도에 발생한 수입금의 과오납금을 반환하는 경우 별도의 비용으로 처리하지 아니하고 기존에 발생한 수익을 차감하도록 정하고 있으며, 국방부, 경찰청 등 과오납금 반환이 빈번한 다른 중앙관서에서도 지체상금, 과태료 등의 반환액을 세입 과목에서 차감하여 상계처리하고 있다는 점을 고려할 때 정부 내 일관성 확보 차원에서도 세입 차감 방식이 바람직하다.

이에 대해 국토교통부는, 통상 과오납금의 판정이 심판이나 소송을 통해 확정되는 과정에서 회계연도가 넘어가는 경우가 많아 과오납된 세입이 반환 당해연도 세입이 아닌 경우가 많고, 수납된 세입이 반환 시점에 반환 필요금액보다 적은 경우도 있을 수 있으며, 세출예산에 ‘반환금 및 손실금’ 비목이 존재하는 만큼 이를 별도 세출사업으로 편성하여 세입·세출로 병행 집행하는데 문제가 없다는 입장이다.

물론 반환 시점의 세입 수납액이 부족한 경우 등에 대비하여 반환금을 안정적으로 지급하기 위해 세출예산을 편성하는 것 자체를 부적절하다고 보기는 어렵다. 그러나 세입 차감과 세출 집행은 모두 동일한 ‘개발부담금 반환’이라는 점에서 통합적으로 관리되어야 한다. 그런데 국토교통부는 반환금이 당해연도 세입에서 발생한 것인지, 반환 당시 국고에 세입 수납금이 충분한지 등을 기준으로 이를 구분하지 않고 있으며 세출예산의 집행상황을 참고하여 건별로 대응하고 있다는 입장이다. 또한 개발부담금 반환액 중 세입 차감에 의한 집행 내역은 익년에 일괄 취합될 뿐, 세출 집행과 달리 해당 건별로 실시간 관리하고 있지 않다. 이렇듯 세입 차감과 세출 집행을 일관된 기준 없이 병행하고, 세입 차감 방식의 반환금 발생 여부와 그 규

8) 12. (과오납금의 반환) (1) 과오납금의 반환이란 수입징수관이 징수결정과 수납업무의 착오·중복 등의 사유로 수납하여야 할 금액을 초과하여 수납한 분에 대하여 「국고금 관리법」 제15조 및 동법 시행령 제17조 등에 따라 반환하는 것을 말한다.
(2) 일반회계와 기타특별회계(우체국보험특별회계는 제외한다)가 수입금의 과오납금을 반환할 경우 다음과 같이 회계처리한다.
(가) 당해 연도 발생한 수입금의 과오납금을 반환하는 경우에는 일반회계와 기타특별회계(우체국보험특별회계는 제외한다)는 별도의 비용으로 처리하지 아니하고 기존 발생한 수익을 차감하는 동시에 "국고이전지출"을 차감하고, 국고금회계는 "국고이전수입"을 차감하는 동시에 "한국은행국가예금"을 감소시킨다.
(나) 전기와 전기 이전에 발생한 수입금의 과오납금을 반환하는 경우에는 국고금회계는 "한국은행국가예금"을 감소시키는 동시에 "세출예산지출액"으로 처리하고, 일반회계와 기타특별회계(우체국보험특별회계는 제외한다)는 "국고수입"으로 처리하는 동시에 "전기과오납반환금"으로 인식한다

모를 건별로 관리하고 있지 아니한 것은 관리상 미흡한 측면이 있으며, 부처 차원의 집행관리와 국회의 예산심사 모두에 비효율을 초래할 수 있다.

따라서 국토교통부는 「국고금 관리법」이 과오납금을 세출예산과 관계없이 반환하도록 하고 있고 「국고금 회계처리지침」이 당해 연도 발생분과 전기 이전 발생분을 구분하여 회계처리하도록 정하고 있는 점, 다른 부처의 사례 등을 종합적으로 고려하여, 세입 차감을 원칙으로 하되 반환 시점의 세입 수납 현황 등에 따라 세출 집행이 불가피한 경우를 구분하는 기준을 마련할 필요가 있다. 아울러 지자체가 세입 차감 방식으로 국고분을 반환한 경우 이를 국토교통부에 통지하도록 하는 등으로 세입 차감분을 포함한 개발부담금 반환액 전체를 관리하고, 이를 바탕으로 세출예산의 적정 규모를 산정할 필요가 있다.

가. 현 황

부처연계형노후산단개발¹⁾ 사업은 노후 산업단지의 경쟁력 강화 및 산업기능
활력 제고를 위해 국토부 재생사업, 산업부 구조고도화 등 부처별 지원사업을 연계
추진함으로써 사업 시너지 효과를 증대하려는 것으로, 착공 후 20년 이상 경과한
노후 산업단지의 경쟁력 강화를 위하여 「산업입지 및 개발에 관한 법률」(이하“산업
입지법”)에 따른 재생사업지구의 도로·주차장·공원 등 기반시설 정비비를 지원하는
사업이다. 2027년도 예산안은 전년 본예산 및 추경예산 대비 41억 6,500만원 감액
된 235억 9,900만원이 편성되었다.

[2027년도 부처연계형노후산단개발 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
부처연계형노후산단개발	41,565	27,764	27,764	23,599	△4,165	△15.0

자료: 국토교통부

동 사업은 지역균형발전특별회계에서 지방자치단체에 자치단체자본보조(보조율
50%) 방식으로 지원되며, 지구별 국비 지원 한도는 사업지구 면적에 따라 100억원
에서 500억원까지이다.

한편, 노후 산업단지 지원은 관계부처의 개별 사업을 하나의 산업단지에 연계·
집중하는 방식으로 추진되고 있어, 경쟁력강화사업지구²⁾, 재생사업지구, 문화선도산
단 등 유사한 명칭의 지정 제도가 함께 운영되고 있다. 이 중 동 사업의 예산이 지
원되는 것은 산업입지법에 따른 재생사업이다.

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 지역균형발전특별회계 6031-314

2) 경쟁력강화사업지구는 「노후거점산업단지의 활력증진 및 경쟁력강화를 위한 특별법」(이하“노후거점산
단법”)에 따라 지정되는 집중 지원 지역으로, 2019년 「산업단지 대개조 계획」에 따라 국토교통부 등
8개 부처의 39개 사업이 연계 지원된다.

재생사업은 산업입지법에 따라 노후 산업단지의 기반시설 등을 정비하는 사업으로, 국토교통부는 매년 공모를 통해 재생사업 대상지를 선정하는데, 공모에 선정된 산업단지는 재생사업지구계획을 수립하여 승인권자(국가산업단지는 국토교통부장관, 일반산업단지는 시·도지사)의 승인을 받은 후 지정권자가 재생사업지구로 지정·고시하며, 보상 및 공사는 지정 이후에 착수할 수 있다. 문화선도산단은 「문화를 담은 산업단지 조성계획」(2024.9.)에 따라 3개 부처가 공동으로 선정하는 산업단지로, 선정되면 동 사업의 재생사업 대상지에 포함되어 계획수립비 등을 지원받으며, 2027년까지 총 10개소를 선정할 계획이다.

[재생사업지구, 문화선도산단 비교]

구분	근거	지정 방식	동 사업대상 선정과의 관계
재생사업지구	「산업입지법」 제39조의2~ 제39조의22	매년 하반기 공모로 대상지 선정(5차~12차) 후 재생사업 지구계획 승인을 거쳐 지정권자가 지정·고시	-
문화선도산단	「문화를 담은 산업단지 조성계획」(2024.9.)	3개 부처 공동, 매년 상반기 공모, 2027년까지 10개소 선정 계획	자동 선정(기존 재생사업 추진으로 신규 사업이 없는 산단 제외)

자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 국회예산정책처 재작성

동 사업의 재생사업 대상지는 2019년 5차³⁾ 공모 이후 2026년 12차 공모까지 총 32개소가 선정되었다. 2026년 7월 기준으로 공사가 진행 중인 지구는 11개소이고, 재생계획을 수립 중인 지구는 19개소, 2026년 7월 신규 선정된 지구는 2개소이며, 준공된 지구는 아직 없다. 공모 선정부터 착공까지는 대체로 4~7년이 소요되고 있으며, 2019년에 선정된 5차 지구 중 동해 북평, 군산·군산2, 정읍 제3 지구는 2026년에 이르러서야 공사에 착수하였다.

3) 1차~4차의 경우, 별도 세부사업인 노후공단 재정비지원 사업으로 추진되고 있다.

[재생사업지구 선정 및 사업추진 현황]

차수	선정	사업지구	개소 (개)	2026. 7. 추진현황
5차	'19.7.	대구달성1차, 동해북평, 충주제1, 군산·군산2, 정읍제3	5	공사 중 5
6차	'20.5.	부평·주안, 여수, 구미제2, 구미제3, 칠곡왜관	5	공사 중 1, 계획수립 중 4
7차	'21.8.	대구제3, 서대구, 익산제2, 완주전주과학, 사천제1·2, 함안칠서	6	공사 중 3, 계획수립 중 3
8차	'22.8.	부산사상, 대전, 포항, 청주오창과학	4	공사 중 1, 계획수립 중 3
9차	'23.8.	부산신평·장림, 인천기계·지방, 광양, 울산미포	4	계획수립 중 4
10차	'24.8.	청주오송생명, 부산명지녹산, 영암대불	3	계획수립 중 3
11차	'25.10.	김해덕암, 동두천1, 구미제1	3	공사 중 1, 계획수립 중 2
12차	'26.7.	인천남동, 강원원주	2	신규 선정 2
계			32	공사 중 11, 계획수립 중 19, 신규 선정 2, 준공 0

주: 1차~4차의 경우, 별도 세부사업인 노후공단 재정비지원 사업으로 추진되고 있음

자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 국회예산정책처 재작성

공모로 새로 선정된 대상지에 대해서는 재생사업지구계획 수립에 필요한 계획수립비가 지원되는데, 국토교통부는 2024년도 예산안부터 매년 사업당 5억원씩 5개소분 25억원을 편성하고 있다. 국토교통부에 따르면 매년 상반기에 문화선도산단 공모를, 하반기에 재생사업 공모를 실시하고 있으며, 하반기 공모 선정 지구에는 지방자치단체의 예산 편성 이후인 다음 연도에 계획수립비를 교부하고 있어, 당해 연도 계획수립비는 당해 연도 문화선도산단 선정 지구와 직전 연도 재생사업 공모 선정 지구에 교부된다. 다만, 문화선도산단으로 선정된 산업단지 중 기존에 재생사업을 추진하여 신규 사업이 없는 곳에는 계획수립비를 교부하지 않는다.

나. 분석의견

첫째, 동 사업은 재생사업 대상지로 선정된 이후에도 재생계획 승인과 착공까지 장기간이 소요되어 보조사업자 단계의 이월액이 누적되고 실집행률이 지속적으로 하락하고 있으므로, 국토교통부는 개별 지구의 추진단계와 집행실적을 토대로 집행가능성을 고려하여 예산을 편성할 필요가 있다.

동 사업 지방자치단체 보조사업으로, 집행률은 2023~2025년 매년 97% 이상으로 높게 나타나나, 보조사업자인 지방자치단체의 교부현액 대비 실집행률은 2021년 91.3%에서 2023년 77.7%, 2024년 69.6%, 2025년 55.3%로 매년 하락하였으며, 같은 기간 다음 연도로 이월된 금액은 6억 400만원에서 247억 1,100만원으로 크게 증가하였다. 2026년에도 7월 말 기준 실집행률이 31.6%로, 같은 시점을 기준으로 한 2024년 70.9%, 2025년 57.7%에 비하여 낮은 수준이며, 동 사업은 2025년 통합재정사업 성과평가에서도 실집행률 하락 추세가 3년 연속 심화되었다는 이유로 '감액' 판정을 받았다.

[부처연계형 노후산단개발 사업 실집행내역(2023~2026. 7.)]

(단위: 백만원, %)

연도	교부액	전년도 이월액	교부현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
2023	25,880	1,491	27,371	21,265	5,822	284	77.7
2024	43,488	5,822	49,310	34,338	14,874	98	69.6
2025	40,385	14,874	55,259	30,547	24,711	1	55.3
2026.7.	24,546	24,965	49,511	15,652	-	-	31.6

자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 국회예산정책처 재작성

특히 2025년 말 기준 보조사업자 단계의 이월액 247억 1,100만원은 2027년도 예산안 235억 9,900만원을 상회하는 규모로, 내년도 예산안 전액보다 많은 국고보조금이 보조사업자 단계에서 집행되지 못한 채 이월되어 있는 상황이다. 또한 국토교통부는 2024년에 일부 지방자치단체의 보상비·설계비 등 부족예산을 확보하기 위하여 52억 3,800만원을 내역변경으로 추가 확보하였으나, 정작 집행 과정에서는 148억 7,400만원이 다음 연도로 이월되었다.

이와 같이 이월액이 누적되는 것은 재생사업 공모로 대상지가 선정된 이후 재생사업지구계획의 수립, 환경영향평가, 통합심의, 타당성 검증 등을 거쳐 계획이 승인되고 재생사업지구로 지정·고시되기까지 장기간이 소요되고, 보상 및 공사는 재생사업지구 지정 이후에야 가능함에도, 아직 계획 수립 단계에 있는 지구에 보상비·공사비 등 기반시설 사업비가 반복적으로 편성되어 왔기 때문인 것으로 판단된다. 2025~2027년도 예산(안)의 계속사업 지구에 대한 편성액 852억원 중 편성 당시 재생계획을 수립 중이던 지구에 편성된 금액은 717억원(84.1%)에 이른다. 또한 2026년도 예산안 편성 당시 재생계획을 수립 중이던 12개소에는 보상비·공사비 등의 명목으로 예산이 편성되었으나, 이 중 6개소(2026년도 예산 기준 98억 700만원)는 2027년도 예산안 제출 시점까지도 공사에 착수하지 못하고 재생계획을 수립 중인 것으로 확인되었다. 아울러 2026년 추진경과 기준으로도 여전히 재생계획을 수립 중인 지구에 2025년도 예산으로 편성된 금액은 219억 2,500만원으로, 2025년 말 보조사업자 단계 이월액 247억 1,100만원에 근접하는 규모이다.

물론 재생사업지구계획 승인과 지구 지정이 임박한 지구의 경우 보상 착수에 대비하여 사전에 예산을 편성할 필요성이 있으나, 동일 지구에 계획 단계에서 예산이 반복적으로 편성되고 이미 교부된 보조금이 집행되지 못한 채 이월되고 있는 경우에는 추가 편성의 필요성이 크지 않다고 볼 여지가 있다.

국토교통부는 2027년도 예산안을 편성하면서 지방자치단체의 요구액 333억원을 236억원으로 조정하면서 2027년 재생계획 승인이 어려울 것으로 예상되는 사업장은 전액 삭감하고 2027년 상반기 계획 승인이 예상되는 사업장도 일정 비율을 감액하였다고 설명하고 있으나, 계속사업 14개소에 편성된 210억 9,900만원 중 2026년 추진경과 기준으로 재생계획을 수립 중인 6개소에 편성된 금액이 108억 4,800만원(51.4%)으로 여전히 큰 비중을 차지하고 있다. 국토교통부는 이들 6개소가 2027년 상반기까지 계획 승인될 것으로 설명하고 있으나, 앞서 살펴본 바와 같이 2026년도 예산안 편성 당시 재생계획을 수립 중이던 12개소 중 6개소가 2027년도 예산안 제출 시점까지도 공사에 착수하지 못하였다는 점을 고려할 필요가 있다.

[2027년도 예산안 계속사업 지구의 추진단계별 편성 현황]

(단위: 백만원, %)

추진단계 (2026. 7. 기준)	차수	사업지구	2027년도 예산안	비중
공사 중	5차	대구달성1차	923	4.4
	5차	동해북평	1,145	5.4
	5차	군산·군산2	1,635	7.7
	6차	칠곡왜관	880	4.2
	7차	서대구	66	0.3
	7차	함안칠서	2,894	13.7
	8차	대전	949	4.5
	11차	구미제1	1,759	8.3
소계(8개소)			10,251	48.6
계획수립 중	6차	부평·주안	671	3.2
	7차	익산제2	989	4.7
	7차	사천제1·2	2,643	12.5
	8차	청주오창과학	2,489	11.8
	9차	부산신평·장림	2,757	13.1
	9차	울산미포	1,299	6.2
소계(6개소)			10,848	51.4
합계(14개소)			21,099	100.0

자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 국회예산정책처 재작성

따라서 국토교통부는 2027년 중 재생계획 승인 및 착공 가능성이 불확실한 지구에 대한 편성액의 집행가능성을 재검토하고, 향후 예산 편성 시에도 보조사업자 단계의 이월액과 개별 지구의 추진단계를 반영하여 실제 집행가능한 규모로 예산을 편성할 필요가 있다.

둘째, 동 사업은 매년 5개소 신규 선정을 전제로 계획수립비 25억원을 편성하고 있으나 미교부액이 반복 발생하거나 공사비로 교부되는 등 산출근거와 다르게 집행되고 있으므로, 실제 계획수립 수요를 반영하여 계획수립비를 산정하고 산출근거에 맞게 집행할 필요가 있다.

동 사업의 계획수립비는 2024년도 예산안부터 매년 5개소분 25억원이 편성되고 있으나, 실제 교부 개소는 2024년 4개소, 2025년 3개소에 그쳐 2024년 5억원,

2025년 10억원이 각각 교부되지 않았다. 국토교통부는 2025년 이전에는 경쟁력강화사업지구 후보지인 산업단지의 경우 재생사업 공모 선정 이후 경쟁력강화사업지구 최종 고시를 거쳐 계획수립비를 교부하였기 때문에 공모 선정 시점과 교부 시점에 차이가 있어 미교부액이 발생하였다고 설명하고 있으며, 2025년에는 문화선도산단으로 선정된 3개소 중 2개소가 이미 재생사업을 추진 중인 산업단지여서 계획수립비가 교부되지 않았다는 입장이다.

[연도별 계획수립비 편성 및 교부 현황]

(단위: 백만원)

연도	편성금액	산출내역	집행액	비고
2024	2,500	9차4개소 각500	2,000	500 미교부
2025	2,500	10차3개소 각500	1,500	1,000 미교부
2026	2,500	김해덕암500, 구미제1 500(공사비), 인천남동1,200, 강원원주300	2,500	-
2027(안)	2,500	재생사업 공모 2개소, 문화선도산단 3개소 (산출근거상 각500)	-	-

자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 국회예산정책처 재작성

2026년에는 계획수립비 25억원이 전액 교부되었으나, 그 내역을 보면 산출근거상 사업당 5억원의 계획수립비와는 다르게 집행되었다. 2025년 공모로 선정된 구미제1지구에는 계획수립비 중 5억원이 ‘공사비’로 교부되었고(구미제1국가산업단지는 2018년 2월부터 재생사업을 추진 중인 지구로서, 2025년 문화선도산단 선정에 따라 재생계획을 변경한 후 공사를 추진 중), 같은 해 공모로 선정된 동두천 1지구에는 재생계획 재검토로 계획수립비가 교부되지 않은 반면, 인천남동 지구에는 사업당 기준을 초과하는 12억원이 교부되었다. 이에 따라 계획수립비는 2024년 이후 3년 연속으로 편성 당시 계획대로 집행되지 못하였다.

이는 계획수립비가 실제로 계획수립이 필요한 신규 사업장의 수요를 기준으로 산정되기보다 매년 5개소를 일률적으로 전제하여 편성되어 왔기 때문인 것으로 보인다. 특히 계획수립비 교부 대상의 한 축인 문화선도산단의 경우 2025~2026년 선정된 6개소 중 절반인 3개소가 이미 재생사업을 추진 중인 산업단지로서 계획수립비가 필요하지 않았으나, 2027년도 예산안의 계획수립비 산출근거는 재생사업 공모 2개소와 문화선도산단 3개소를 전제로 하고 있어 이러한 점이 반영되어 있지 않다.

[문화선도산단 선정 지구의 재생사업 추진 현황]

(단위: 백만원)

선정	지구	재생사업 추진 현황	계획수립비 교부여부
'25.3.	구미	'25.10. 11차 재생사업 공모 선정(구미제1)	26년 500(공사비)
	창원	노후공단 재정비지원 사업(4차)으로 정비 추진 중	미교부
	완주	7차 재생사업지구(완주전주과학)	미교부
'26.7.	인천 남동	12차 재생사업 공모 선정	26년 1,200
	서부산	9차 재생사업지구(부산신평·장림)	미교부
	원주	12차 재생사업 공모 선정	26년 300

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 국회예산정책처 작성

2027년 예산의 집행가능성에 대해, 국토교통부는 2026년 9월 지방자치단체를 대상으로 실시한 수요조사 결과 5개소가 재생사업 공모 신청을 예정하고 있어 이들 에 대한 계획수립비를 교부하고, 이어 2027년도에 선정되는 문화선도산단 중 계획 수립비 필요 지구에 대해 이를 집행하면 2027년도 계획수립비 집행에는 문제가 없 을 것으로 보았다. 또한 최대한 예산안 산출근거에 맞게 집행하되 필요한 경우에는 사업비가 필요한 다른 사업장으로 세부사업 내 예산을 조정하여 불용이 발생하지 않도록 관리하겠다는 입장이다.

그러나 공모 신청 희망 개소가 그대로 공모 신청 및 선정으로 이어지는 것은 아니며, 앞서 살펴본 바와 같이 보조사업자 단계에 247억 1,100만원의 이월액이 누적되어 있는 상황에서 계획수립비 잔액을 계속사업 지구의 공사비로 조정하여 집 행하는 것은 신규 사업장의 계획수립을 위하여 편성된 예산을 사실상 계속사업 공 사비의 보충 재원으로 활용하는 것으로, 보조사업자 단계의 이월액을 더욱 늘릴 우 려가 있다.

따라서 국토교통부는 재생사업 공모 수요조사 결과와 문화선도산단 후보지의 기 존 재생사업 추진 여부 등을 고려하여 실제 계획수립이 필요한 개소를 기준으로 계획 수립비를 산정하고, 계획수립비가 산출근거에 맞게 집행되도록 관리할 필요가 있다.

스마트시티확산사업(지원): 국비 편성규모 및 통합재정사업 성과평가 환류방식의 적정성 검토 필요

가. 현 황

스마트시티확산사업(지원)¹⁾은 스마트 기술을 활용하여 기존도시의 다양한 문제를 해결하고, 시민 삶의 질 개선과 스마트 특화단지 육성을 위해 지자체 스마트시티 조성을 지원하려는 것으로, 2027년 예산안은 전년 추경 대비 29억 1,000만원 감액된 164억 9,000만원이 편성되었다.

[2027년도 스마트시티확산사업(지원) 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
스마트시티확산사업(지원)	29,115	19,400	19,400	16,490	△2,910	△15.0

자료: 국토교통부

동 사업은 2025년까지 일반회계의 스마트시티확산사업²⁾ 내 내역사업인 스마트시티조성사업으로 관리되어 왔으나, 2026년 지역균형발전특별회계로 이관되며 스마트시티조성사업 내 ①거점형³⁾ 스마트도시 지원은 스마트시티 확산사업(지역지원 계정)으로, ②강소형 스마트시티 지원은 스마트시티확산사업(지역자율계정)으로 분리되었다.

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 지역균형발전특별회계 5633-301

2) 코드: 일반회계 5637-308

3) 현재는 동 세부사업에 특화단지형 스마트시티가 추가되었다.

나. 분석의견

첫째, 국비의 교부가 사업 진척도에 따른 실집행액, 지방비 매칭여부와 무관하게 이루어지는 사례가 있으므로 예산 편성시 개소별 교부 소요를 면밀히 산정할 필요가 있다.

「2026회계연도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 보조금은 사업기간, 지방비 부담조건 등 지방자치단체의 신청내용이 예산 편성내용과 일치하는지를 확인하여 집행 가능한 범위에서 교부하여야 한다.

거점형 및 특화단지 지방자치단체별 국비 교부 및 실집행 현황을 보면, 연차별 국비가 사업 진척과 관계없이 협약상 계획대로 교부되고 있다. 2023년 선정된 울산광역시와 고양시는 3년간 국비 200억원이 모두 교부되었으나 당초 기간 내 사업을 완료하지 못하여 사업기간을 1년 연장하였다. 그러나 추가적으로 교부할 국비가 없어 사업의 조속한 추진을 독려할 수단이 없다.

지방비 매칭이 되지 않음에도 국비를 계속 교부한 사례도 있다. 고양시의 경우 1차년도에 지방비가 편성조차 되지 않았음에도 이후 국비를 계획대로 교부하였고, 천안시, 전주시의 경우에도 마찬가지였다.

[2023-2026 스마트시티 중 국비, 지방비 편성 및 집행 내역(예시)]

(단위: 백만원, %)

지역	국비 여부	2023			2024			2025			2026. 8.		
		교부/ 편성	실집행	실집행 률	교부/ 편성	실집행	실집행 률	교부/ 편성	실집행	실집행 률	교부/ 편성	실집행	실집행 률
울산	국	7,000	-	-	7,000	2,029	14	6,000	10,646	53	-	3,383	80
	지	7,000	-	-	7,000	2,029	14	6,000	10,646	53	-	3,382	80
고양	국	7,000	-	-	7,000	4,900	35	6,000	15,100	76	-	-	76
	지	-	-	-	4,900	4,900	100	9,100	9,100	100	6,000	-	70
천안	국	(해당없음)			5,000	1,500	30	6,000	9,500	100	5,000	5,000	100
	지				-	-	-	7,680	7,680	100	8,320	8,320	100
전주	국	(해당없음)						2,000	-	-	7,000	-	-
	지							-	-	-	-	-	-

주: 실집행률은 당해연도 교부액이 아닌 누적교부액 기준임.

자료: 국토교통부

동 사업의 국고부담률은 50%인데, 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」은 기준 보조율의 정의를 ‘해당 회계연도의 국고보조금, 지방비 부담액, 국가의 재정융자금으로 조달된 금액, 수익자가 부담하는 금액과 그 밖에 기획예산처 장관이 정하는 금액을 모두 합한 금액에서 국고보조금이 차지하는 비율을 뜻한다’고 규정⁴⁾하고 있으므로, 지방비는 매 회계연도에 비율대로 매칭되어야 하는 것이 원칙이다. 국토교통부는 국비, 지방비의 실행행렬뿐만 아니라 지방비 편성여부도 함께 고려하여 보조금을 교부할 필요가 있었다. 그러나 전주시의 경우 지방비가 전혀 편성되지 않은 상태에서 2년 연속 국비가 계획대로 교부되었다.

국토교통부는 국비 교부가 사업 진척도 및 지방비 매칭 시점과 시차가 발생한 사례라는 입장이나, 전주시의 경우 2025~2026년 2년간 지방비가 전혀 편성되지 않은 상태에서 국비 90억원이 교부되었다는 점에서 이를 단순한 시차로 보기는 어렵다.

2027년 예산안에서도 국토교통부는 개별 사업의 집행률 또는 지방비 매칭여부를 고려하지 않고 연부율에 따른 예산을 전부 편성하였다. 물론 편성 이후 사업의 진척으로 교부필요성이 발생할 수 있으나, 특히 1, 2차년도 연속으로 집행이 상당히 부진했던 지방자치단체의 경우 사업 추진의 장애요소가 후속 연차에도 영향을 미칠 가능성이 크다는 점 등에 비추어보면 이러한 예산 편성 및 교부 방식은 적절하지 않은 측면이 있다. 따라서 국토교통부는 지방자치단체의 사업 진척도 및 지방비 확보 여건 등을 고려하여 2027년 지방자치단체별 국비 배분 규모를 현실성 있게 재조정할 필요가 있다.

4) 제4조(보조금 지급 대상 사업의 범위와 기준보조율)

② 기준보조율은 해당 회계연도의 국고보조금, 지방비 부담액, 국가의 재정융자금으로 조달된 금액, 수익자가 부담하는 금액과 그 밖에 기획예산처장관이 정하는 금액을 모두 합한 금액에서 국고보조금이 차지하는 비율로 한다

[집행부진 사업 2027년도 예산 편성내역]

(단위: 백만원, %)

지역	국비 여부	2025			2026			2027(안)
		교부/ 편성	실집행	실집행 률	교부/ 편성	실집행	실집행 률	편성 국비
전주	국	2,000	-	-	7,000	-	-	7,000
	지	-	-	-	-	-	-	(3차년도 계획 연부액 100%)
대구	국	2,000	1,685	84	4,000	511	37	2,000
	지	2,000	1,685	84	2,300	310	46	(3차년도 계획 연부액 100%)
부산	국	(해당없음)			500	-	-	1,575
	지				500	-	-	(2차년도 계획 연부액 100%)
성남	국				500	-	-	1,575
	지				500	-	-	(2차년도 계획 연부액 100%)

주: 2차년도 계획 연부액은 후술하는 바와 같이 통합재정사업 성과평가 결과에 따른 2년차 사업비 일괄 이연 감액을 반영한 것이며, 이는 사업 실행내역에 따른 감액이 아니므로 계획 연부액의 100%로 표현함.

자료: 국토교통부

둘째, 스마트시티확산사업(지원)의 경우 성과평가에 따른 감액이 기선정 사업의 연부율 이연으로 반영될 수밖에 없는 구조인 관계로 평가결과가 실질적으로 환류되지 않은 채 사업 추진에 부담만을 가중시키고, 동일한 지적을 받은 사업 중 일부는 계정에 따라 평가 반영에서 제외되었으므로, 평가결과의 환류 방식을 개선할 필요가 있다.

스마트시티확산사업(지원)은 2026년도 통합평가에서 "감액" 판정을 받았다. 평가는 정책적 타당성은 인정하면서도, 2023년부터 2025년까지 6건의 부정수급 사례가 적발되는 등 사업관리가 미흡하다고 보았다. 이에 따라 2027년도 예산안은 전년 대비 29억 1,000만원(15.0%)을 감액한 164억 9,000만원으로 편성되었다.

그런데 국토부는 감액 규모를 맞추기 위하여 신규사업의 선정 제한으로는 충분하지 않자, 2차년도 사업비가 교부되는 지방자치단체에 대해 연부율을 축소하는 방식으로 감액분을 확보하였다. 즉 1차년도(신규) 사업비의 경우 신규 사업의 선정을 제한하고, 2차년도 사업비의 경우 3차년도로 연부액을 일부 이연시키는 방식으로 감액하였다. 3차년도 사업비는 감액할 경우 총 국비규모를 맞출 수 없어 감액조정을 하지 않았다. 이에 따라 2026년 6월 선정된 수원시(거점형)와 부산광역시·성남시(특화단지)의 2차년도 국비 중 일부를 3차년도로 이연하였는데, 이연을 통해 감액된 금액은 수원시 40억 6,000만원, 부산광역시와 성남시 각 29억 2,500만원 등 총

99억 1,000만원이며, 이는 3차년도에 추가지급을 함으로써 국비 총액은 유지할 계획이다.

동 사업의 2027년도 당초 계획 소요가 2026년도 예산보다 많았던 점을 감안 하면, 99억 1,000만원 이상(신규사업 미편성분 고려)의 감액으로써 전년대비 29억 1,000만원의 지출구조조정이 성립하게 된 것이다.

[2027년도 기준 2년차 사업의 2차년도 사업비 계획 변경내역]

(단위: 억원)

지역	3년간 국비	2026년 예산 편성 시 계획	2027년 예산안 편성 시 조정	비고
수원	160	15 → 75 → 70	15 → 34.4 → 110.6	총 3년간 소요 국비 변동 없음
부산	80	5 → 45 → 30	5 → 15.75 → 59.25	
성남	80	5 → 45 → 30	5 → 15.75 → 59.25	

자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 국회예산정책처 재작성

이러한 연부율 이연은 3년간 국비 총액이 변하지 않았으므로 재정지출은 줄지 않고 그 부담이 2028년으로 넘어갔을 뿐이라는 점에서 통합재정성과평가의 결과를 실질적으로 반영하는 것이라 볼 수 없을 뿐만 아니라, 사업 추진에도 부담이 된다.

이 사업은 1차년도에 사업을 준비하고 2~3차년도에 기술개발과 시설·설비 구축을 집중적으로 진행하도록 설계되어 있다. 그런데 본격적인 구축이 시작되는 2차년도 국비가 절반 이하로 줄고 3차년도에 몰리게 되었다. 그 결과 2028년에는 3개 지방자치단체에 국비 229억 1,000만원이 한꺼번에 소요되고, 수원시는 3년간 국비의 69%를 마지막 해에 집행해야 한다. 앞서 살펴본 바와 같이 비교적 고른 연부율로 국비를 지원받은 울산광역시와 고양시도 3년 안에 사업을 마치지 못하였다는 점을 고려하면, 3차년도에 국비가 집중된 사업은 사업기간 연장과 이월이 발생할 가능성이 더 크다.

[스마트시티 조성사업 사업연차별 추진내용]

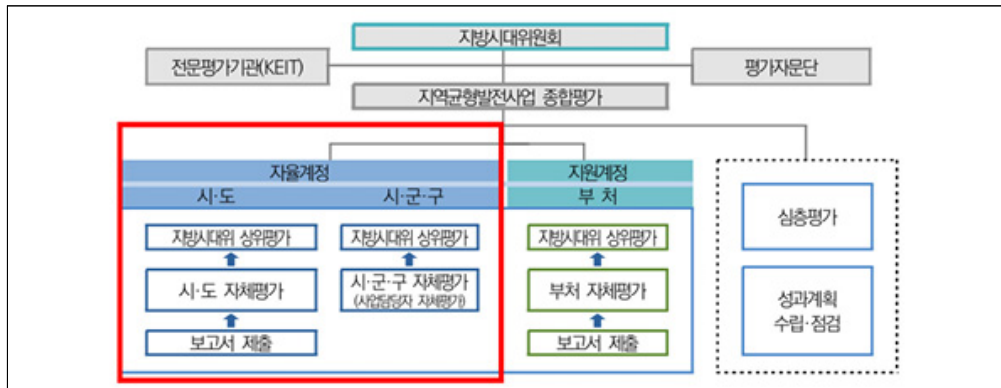
구분		1년차	2년차	3년차 ~
거점형	행정절차	공모선정 및 협약체결	실시계획 승인	사업종료 및 운영관리
	추진내용	심시계획 수립	사업착공 및 세부사업	
		스마트시티 서비스 검토	스마트시티 서비스 구축	서비스 구축 및 유지보수

자료: 국토교통부

이처럼 감액이 이연의 형태로 나타난 데에는 성과평가 환류에 관한 구조적 한계가 있다. 현재 선정되어 스마트시티 조성사업을 실시중인 지자체는 감액 사유가 된 부정수급과 관련이 없고, 협약을 통해 3년간의 국비 지원 규모가 이미 정해진 상태이다. 그러나 사업에 대한 감액 판정에 따라 전년 대비 15% 이상을 감액하려면, 기선정 사업과의 협약을 변경하여 사업 규모를 줄이거나 연차별 지원을 뒤로 미루는 것 외에 선택지가 사실상 없다. 전자는 형평성과 신뢰보호 관점의 문제가 발생할 수 있고 후자는 성과평가 환류의 실익 축소 측면에서 바람직하지 않다.

한편 동일한 지적을 받은 사업 중 일부는 평가 반영에서 제외되었다. 2025년까지 강소형과 거점형은 일반회계 스마트시티확산사업의 "스마트시티 조성" 내역으로 함께 편성되었으나, 2026년 지역균형발전특별회계로 이관되면서 강소형은 지역자율계정, 거점형·특화단지 는 지역지원계정으로 나뉘었다. 지역지원계정에 대해서는 통합재정사업 성과평가가 이루어지고, 지역자율계정 사업은 통합 재정사업 성과평가가 아니라 지방시대위원회의 지역균형발전 사업평가 대상이다.⁵⁾

[지역균형발전사업 종합평가 체계(2025년도 평가기준)]



자료: 지방시대위원회

그 결과 강소형 사업은 감사원 감사와 국토교통부 특정감사, 국회 결산 지적 등 외부지적사항이 지역지원계정 사업과 동일함에도 통합평가 결과에 따른 감액이 이뤄지지 않았다. 2027년도 예산안에서는 신규 7곳을 포함하여 전년 대비 96억 7,500만원(48.9%) 증액된 294억 7,500만원으로 편성되었다. 두 계정의 사업은 하

5) 국회예산정책처 「지역균형발전특별회계 평가」(2026. 7.)

나의 위탁 사업관리비로 함께 관리되고 있으나, 평가결과는 그중 일부에만 반영된 것이다.

이와 같이 기선정 사업의 연부율 이연은 평가결과를 실질적으로 환류한 것으로 보기 어렵고 사업 추진에도 부담이 되며, 사업별 진척도와 무관하게 일률적으로 이루어졌다는 점에서 전술한 진척도에 따른 배분 조정과도 구별된다. 다만 이는 협약으로 국비 총액이 정해진 계속사업 위주의 보조사업에 일률적인 감액을 요구하는 현행 환류 방식에서 비롯된 측면이 크다. 따라서 국토교통부와 기획예산처는 성과평가 결과가 신규 선정 규모 조정, 사업관리 개선 등 실질적인 방식으로 환류될 수 있도록 환류 방식을 개선하고, 회계·계정 이관에 따라 동일한 사업군에 대한 평가결과가 달리 반영되는 문제도 개선할 필요가 있다.

가. 현 황

광역 BRT 구축(초광역)¹⁾ 사업은 간선급행버스체계(BRT)의 구축을 지원하여 대도시권의 교통혼잡을 완화하고 통행시간을 단축하려는 것으로, 2027년도 예산안은 전년 본예산 대비 91억 2,500만원 감액(△36.0%)된 162억 2,200만원이 편성되었다.

[2027년도 광역 BRT 구축(초광역) 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
광역BRT 구축	18,215	25,347	25,347	16,222	△9,125	△36.0

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

국토교통부는 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 제32조²⁾ 및 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 제10조³⁾에 근거하여 해당 사업을 통해 각 지방자치단체에 BRT 구축 사업비의 50%를 국비 보조하고 있다.

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

1) 코드: 지역균형발전특별회계(지역지원계정) 4541-383

2) 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」

제32조(국가의 재정지원) ① 국토교통부장관은 제5조에 따라 개발계획이 수립되는 경우 해당 체계건설 사업에 필요한 비용의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 부담할 수 있다.

② 국토교통부장관은 제5조제5항 및 제6항에 따라 개발계획을 승인하거나 직접 수립한 경우 해당 체계건설사업으로 구성된 간선급행버스체계의 운영에 필요한 비용의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 부담할 수 있다.

③ 국토교통부장관은 제5조제5항 및 제6항에 따라 개발계획을 승인하거나 직접 수립한 경우 여객의 안전 및 편의 증진을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 친환경 전용차량의 도입에 필요한 비용의 일부를 보조할 수 있다.

3) 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」

제10조(광역교통시설에 대한 재정 지원 등) ① 광역교통시행계획에 따라 지방자치단체의 장이 시행하는 광역교통시설(광역철도는 제외한다)의 건설 및 개량에 필요한 비용은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국고에서 보조하여야 한다.

나. 분석의견

국도교통부는 2026년 8월 말 기준 광역 BRT 구축 사업의 실적행률이 16.8%에 불과한 것으로 나타나는 등 사업 추진이 지연되고 있으므로, 2026년 7월 고시한 제2차 BRT 종합계획에 부합하게 BRT 구축 사업이 적기에 추진될 수 있도록 사업관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

국도교통부 대도시권광역교통위원회(이하 '대광위'라 함)는 2026년 7월 간선급행버스체계(Bus Rapid Transit, BRT)의 효율적인 건설을 위한 「제2차 간선급행버스체계 종합계획(2026~2030)」을 확정·고시하였다. 대광위는 향후 5년간 BRT 전용 주행도로를 2배 확대⁴⁾하고, 통행속도를 20% 향상⁵⁾하며, 친환경 수소·전기버스의 비중을 50% 이상으로 확대⁶⁾하고, 자율주행 BRT 노선 또한 3배 수준으로 확대⁷⁾할 계획이다.

대광위는 2030년까지 전국에 38개 BRT 노선을 구축(총사업비 1.6조원, 국비 5,300억원)할 예정이고, 지방 대도시권에 대한 투자를 대폭 확대(국비 4,076억원, 국비 지원 총액의 77%를 지방 대도시권에 배분)하여 지역 간 교통 격차를 완화하는데 중점을 둔 계획이다. 다만, 2027년도 예산안은 이러한 계획과는 달리 전년 대비 91억 2,500만원 감액(△36.0%)된 162억 2,200만원이 편성되었다.

[2026·2027년도 광역 BRT 구축 내역사업별 예산(안) 편성 현황]

(단위: 백만원)

내역사업명	2026년	2027년(안)	'27년 주요 추진계획
성남 S-BRT	5,655	8,172	공사(계속)
공주-세종 BRT	3,763	-	'26년 준공 예정
제주 BRT	6,498	-	2단계 착공 준비중(주민협의 등)
기린대로(전주) BRT	7,275	-	'26년 준공 예정
세종-천안 BRT 1단계	1,401	-	'26년 준공 예정

4) 전국 BRT 전용 주행도로 연장 2배 확충: 351km → ('30년) 707km

5) 전국 버스 통행속도: 21km/h → ('30년) 25km/h

6) 친환경 수소·전기 차량 비중: 26% → ('30년) 50%

7) 자율주행 BRT 노선 수: 6개 → ('30년) 18개

(단위: 백만원)

내역사업명	2026년	2027년(안)	'27년 주요 추진계획
광주권 BRT	755	6,050	신규 공사
백제대로 BRT	-	1,000	신규 설계
용원-신호 BRT	-	1,000	신규 설계
합 계	25,347	16,222	

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이에 대하여 대광위는 기존 사업 3개소(공주-세종, 기린대로, 세종-천안(1단계)) 준공에 따라 2027년도 예산안이 감액 편성된 것이라고 설명하였다. 그런데, 2026년 8월 말 기준 광역 BRT 구축 사업의 실집행률을 보면 16.8%에 불과하여 사업 추진이 원활하게 이루어지고 있지 못한 것으로 보인다. 특히, 동 사업의 전년도 이월액 222억 7,000만원을 반영한 예산현액은 393억 5,800만원으로 예산현액 대비 실집행률은 10.8%에 불과한 것으로 확인된다.

[2026년도 광역 BRT 구축 실집행 현황]

(단위: 백만원, %)

세부사업명 -내역사업명	국토교통부			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월액 (예상)	불용액 (예상)	실집행률 (B/A)
	본예산	추경 (A)								
광역BRT 구축	25,347	25,347	17,088	17,088	22,270	39,358	4,257	17,089	-	16.8
- 성남 S-BRT	5,655	5,655	5,655	5,655	6,481	12,136	575	8,982	-	10.2
- 공주-세종 BRT	3,763	3,763	2,047	2,047	887	2,934	1,316	-	-	35.0
- 제주 BRT	6,498	6,498	5,000	5,000	2,302	7,302	0	7,302	-	0.0
- 기린대로 BRT	7,275	7,275	3,637	3,637	11,923	15,560	2,366	-	-	32.5
- 세종-천안 BRT (1단계)	1,401	1,401	749	749	39	788	-	-	-	0.0
- 광주권 BRT	755	755	-	-	-	-	-	755	-	0.0
- 창원 BRT	-	-	-	-	544	544	-	-	-	0.0
- 제2차BRT종합 계획 수립 연구용역	-	-	-	-	94	94	-	-	-	0.0

자료: 국토교통부

대광위는 동 사업의 실행 부진과 관련하여 성남 S-BRT 내역사업의 경우 개발 계획 변경에 따라 공사 및 예산집행이 지연되고 있으며, 제주 BRT 내역사업의 경우 최근 제주 BRT 민간협약에서 정류장 형식 변경 등 사업추진 방식에 대한 주민 의견 수렴 과정이 진행되면서 공사 및 예산집행이 지연되고 있다고 설명하였다.

제2차 BRT 종합계획에 따르면 제주 BRT는 2027년부터 2단계 사업 추진에 착수하여야 하나, 지자체의 주민의견 수렴 절차 등이 지연됨에 따라 관련 예산이 2027년도 예산안에 반영되지 못한 실정이다.

[제2차 BRT 종합계획 반영 사업 현황(제주)]

□ 기타권 : 2개 (신규 1개, 계속 1개)							
구분		사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	분류
신규	1	제주 BRT(2단계)	신광사거리-삼양검문소교차로-국립박물관사거리	2027~2033	15.0	480.0	도시
계속	2	제주 BRT(1단계)	국립박물관사거리-월산마을, 아라초사거리-달무교차로	2022~2026	10.6	318.0	도시

주: 제주 BRT 사업은 광역 BRT 사업이 아닌 도시 BRT 사업이나, 국토교통부는 도시 BRT 사업에 대해서도 동 사업을 통한 재정지원이 이루어지고 있다고 답변하였음

자료: 국토교통부(대광위), 「제2차 간선급행버스체계 종합계획(2026~2030)」, 2026. 7.

이에 대광위는 개별 BRT 사업의 추진 실적 등을 고려하여 향후 BRT 구축 사업이 제2차 BRT 종합계획에 부합하게 정상적으로 추진될 수 있도록, 각 지자체의 사업계획 수립, 사업 추진 및 집행 등을 보다 철저히 관리할 필요가 있어 보인다.

공적주택은 저소득층 등 국민의 주거 부담을 완화하기 위하여 공공부문이 단독으로 또는 민간부문과 공동으로 공급하는 주택으로, ① 민간주택 대비 저렴한 가격으로 분양하여 주택의 소유권을 국민에게 이전하는 공공분양주택과 ② 국민에게 일정 기간 저렴한 비용으로 임대하는 공적임대주택으로 구분된다.

[공적주택 유형별 개요]

구분	공공분양주택		공적임대주택	
목적	저소득층 등 국민의 주거부담 완화			
방식	저렴한 가격으로 분양		저렴한 임대료로 장기간 임대	
유형	분양주택	일반형 지분적립형 수익공유형	공공임대주택	건설형 매입형 임차형 보편형
			공공지원 민간임대주택	10년임대, 20년 장기임대

자료: 국토교통부 제출자료 등을 바탕으로 재작성

공적임대주택은 공급주체에 따라서 공공임대주택과 공공지원민간임대주택으로 나눌 수 있다. ① 공공임대주택은 국가·지방자치단체·공공기관 등 공공부문이 재원을 조달하여 임대 목적으로 공급하는 주택이며, 유형별로 살펴보면, 주택을 새롭게 건설하여 국민에게 공급하는 건설형으로 영구임대주택¹⁾, 국민임대주택²⁾, 행복주택³⁾, (분양전환) 공공임대주택⁴⁾⁵⁾, 통합공공임대⁶⁾가 공급되어 왔으며, 2027년 기금운용계

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

- 1) 영구임대주택이란 기초생활수급자 등 소득 1분위 수준의 최저소득계층을 대상으로 50년 이상 임대할 목적으로 건설되는 주택으로, 사업비의 85%를 출자방식으로 지원한다.
- 2) 국민임대주택이란 일정소득 수준 이하의 저소득층을 대상으로 30년 이상 임대할 목적으로 건설 또는 매입되는 주택으로, 사업비 분담은 각각 용자 40%, 출자 30%, 입주자 20%, 사업주체 10%이다.
- 3) 행복주택은 사회초년생·신혼부부·대학생 등을 대상으로 대중교통이 편리하고 직주근접이 가능한 부지에 공급하는 임대주택으로, 사업비 분담은 각각 용자 40%, 출자 30%, 입주자·사업주체 30%이다.

확안부터는 영구·국민·행복주택 사업이 통합공공임대로 통합되어 공급된다. 기존 주택 또는 신축예정인 주택을 매입하여 공급하는 매입형으로는 다가구매입임대주택⁷⁾이 있으며, 공공부문이 주택을 임차하여 국민에게 공급하는 임차형으로는 전세임대주택⁸⁾이 있다. 아울러 정부는 2026년 8월 「전월세 및 매매시장 안정을 위한 주택 신속공급 방안」(이하 “8.13 방안”)에서 중산층 등 다양한 소득계층이 우수한 입지의 주택에 장기간 거주할 수 있는 보편형 매입·건설임대주택⁹⁾, 청년 지원 주택¹⁰⁾과 보편형 전세임대¹¹⁾를 신설하기로 하였다.

② 공공지원민간임대주택은 민간부문이 자체적인 재원 조달을 통해 임대 목적으로 공급하는 주택으로, 임대료·임대기간 등 임대조건의 규제를 전제로 공공부문의 지원이 이루어진다. 동 유형으로 분류되는 사업으로는 민간의 리츠·펀드를 통해 공급하는 민간임대주택 등이 있으며, 정부는 8.13 방안에서 기금 지원을 강화하고 임대료 규제를 완화하여 20년 이상 운영하는 장기 공공지원민간임대 모델¹²⁾을 도입하기로 하였다. 한편, 공공분양주택의 경우 공공분양 물량의 약 15%를 지분적립형 또는 수익공유형¹³⁾으로 공급할 계획이다.

-
- 4) 임대의무기간(5년 또는 10년)동안 임대하고, 이후 이를 분양전환하는 임대주택으로, 사업비를 주택도시기금에서 용자한다.
 - 5) 공공임대주택의 경우 ① 의무임대기간이 경과한 이후에야 분양 여부를 선택할 수 있어 임대주택으로서의 성격을 지니고 있으며 ② 국토교통부 역시 공공임대주택을 임대주택지원(용자)프로그램의 세부사업 중 하나로 구분하고 있어, 이하에서는 공공임대주택을 공적임대주택으로 분류하였다.
 - 6) 기존 유형(영구·국민·행복)을 통합하여 30년 동안 제공하고자 하는 임대주택으로, 사업비 부담은 용자 33~41%, 출자 33~39%이며, 나머지는 사업주체·입주자가 부담한다.
 - 7) 도심 내 기초생활수급자 등 저소득계층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 다가구 주택 등을 매입하여 개보수한 후 임대하는 사업으로, 사업비 부담은 용자 50%, 출자 45%, 입주자 5%이다.
 - 8) 수급자 등 도심내 저소득계층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 공공주택사업자가 기존주택 소유자와 전세계약 체결 후 재임대하는 사업으로, 주택도시기금에서 용자를 80~100% 지원한다.
 - 9) 중형·역세권 등 선호형 요소를 갖춘 주택을 매입하여 다양한 소득계층에 장기간 임대하는 유형으로, 물량의 50% 이상을 무주택 청년(19~39세)에게 우선 공급할 계획이다.
 - 10) 청년층을 대상으로 하는 저렴한 월 임대료의 다가구매입임대 유형으로, 비수도권을 중심으로 공급한다.
 - 11) 기존 청년 전세임대(연간 1만 호)와 별도로 연간 5천 호를 공급하며, 지원한도를 수도권 1인 기준 최대 2.4억원으로 상향하고 소득기준을 도시근로자 월평균소득 140%로 완화한 유형이다.
 - 12) 최초 임대료를 시세 95% 수준으로 설정하되 임차인 변경 시 시세 95% 수준으로 재조정할 수 있도록 허용하고, 10년 임대에 비해 기금 출자·용자 한도와 용자금리를 우대한다.
 - 13) 지분적립형은 초기에 일부 지분만 분양하고 20~30년에 걸쳐 나머지 지분 적립, 수익공유형은 주택도시기금에서 구입자금 일부를 저리 지원하고 일정기간 후 수익을 기금과 수분양자가 공유

[공적임대주택 사업별 개요]

구분		개념	대상자	임대기간
공적임대주택		공공임대주택+공공지원민간임대주택		
공공임대주택		국가·지방자치단체·공공기관 등이 재정이나 기금의 지원을 받아 공급하는 주택		
건설형	영구임대	기초생활수급자 등을 대상으로 하는 건설임대주택	기초생활수급자·국가유공자 등	영구 또는 50년
	국민임대	차상위계층 등을 대상으로 하는 건설임대주택	도시근로자 월평균소득 70~100% 이하 등	30년
	행복주택	주로 젊은층을 대상으로 도심내 잔여용지를 활용하여 공급하는 임대주택	젊은층(대학생, 사회초년생, 신혼부부) 80%, 고령층 20%	젊은층 10년 (유자녀 14년), 고령층 20년
	(분양전환) 공공임대	서민층 내집마련을 위해 5년 이상 임대 후 임차인에게 우선 분양하는 주택	도시근로자 월평균소득 100% 이하 등	임대의무기간 5년 또는 10년
	통합 공공임대	기존 유형(영구·국민·행복)을 통합하여 제공하는 임대주택	중위소득 150% 이하 등	30년
	보편형 건설임대	우수입지·고품질 주택에 다양한 소득 계층이 장기 거주하도록 공급하는 임대주택	무주택자(청년 50% 이상)	6년 (최대 20년)
매입형	다가구 매입임대	사업시행자가 기존 다가구주택 등을 매입하여 임대하는 주택	도시근로자 월평균소득 50~70% 이하 등	최대 30년
	보편형 매입임대	우수입지·고품질 주택에 청년 등이 장기 거주하도록 공급하는 임대주택	미정	
	청년 지원 주택	기존 다가구 주택 등을 매입하여 청년층에 저렴한 월 임대료로 공급하는 임대주택	미정	
임차형	전세임대	사업시행자가 기존주택을 임차하여 재임대하는 주택	도시근로자 월평균소득 50~70% 이하 등	최대 20년
	보편형 전세임대	사업시행자가 기존주택을 임차하여 재임대하는 주택	무주택 청년	10년
공공지원민간임대주택		민간이 자기재원으로 조달하여 임대하되, 임대료·기간 등 규제를 전제로 국비를 지원받는 주택		
리츠·펀드형		민간리츠·펀드를 통해 공급하는 공공지원민간임대주택	무주택세대주	10년 이상 ('20.8.18. 전에는 8년 이상)
소규모 정비사업		정비사업시행자와 연계하여 공급하는 공공지원민간임대주택 (가로주택 및 자율주택정비사업)		

자료: 국토교통부가 제출한 자료를 바탕으로 재작성

2027년 주택도시기금운용계획안 및 미래대응기금에 반영된 공공주택 공급계획의 유형별(공공임대, 민간임대, 공공분양, 택지조성, 품질개선) 현황을 살펴보면 다음과 같다.

[2027년도 주요 공공주택 공급 사업 예산 현황]

(단위: 백만원)

분야	사업명	2025 결산	2026 계획		2027 계획안
			당초	수정	
공공임대	영구임대(출자)	18,966	4,091	4,091	-
	국민임대(용자)	57,137	141,838	141,838	-
	국민임대(출자)	30,773	33,271	33,271	-
	공공임대(용자)	603,044	160,855	160,855	161,128
	통합공공임대(용자)	1,475,428	823,570	823,570	1,406,320
	통합공공임대(출자)	1,485,519	1,479,278	1,479,278	1,549,733
	보편형 건설임대(출·용자)	-	-	-	4,771,934
	행복주택(용자)	313,502	189,078	189,078	-
	행복주택(출자)	125,375	9,775	9,775	-
	전세임대(용자)	4,444,473	5,264,355	5,264,355	5,168,451
	전세임대(경상보조)	205,356	260,856	260,856	339,253
	보편형 전세임대	-	-	-	900,000
	다가구 매입임대(용자)	3,271,448	6,378,752	6,378,752	6,770,650
	다가구 매입임대(출자)	476,899	5,638,219	5,638,219	5,937,710
	보편형 매입임대(용자)	-	-	-	238,000
	보편형 매입임대(출자)	-	-	-	306,000
	청년 지원 주택	-	-	-	1,400,000
민간임대	임대주택리츠출자	600,000	720,000	960,000	739,100
	민간임대(용자)	1,346,707	1,500,000	1,500,000	2,175,643
공공분양	분양주택(용자)	1,343,147	426,978	426,978	669,937
택지조성	신도시리츠(출자)	-	2,500	2,500	-
품질개선	노후공공임대주택				
	리모델링 및 서비스 개선	172,807	181,873	181,873	185,404

주. 보편형 매입임대(출·용자), 보편형 전세임대(출·용자), 청년 지원 주택의 경우 미래대응기금에 편성되었음.

자료: 각 사업의 사업설명자료를 바탕으로 재작성

그간의 주요 공적주택 공급계획을 살펴보면, 2017년 11월 정부는 생애단계별·소득수준별 맞춤형 주거지원 및 서민·실수요자를 위한 주택공급을 확대하기 위하여 「주거복지로드맵」을 발표하였다. 동 로드맵은 청년, 신혼부부, 고령자 등 계층별로 공급물량을 설정하였으며, 그에 따른 공적임대주택, 공공분양주택 공급계획물량은 2018년부터 2022년까지 각각 매년 17만 호, 3만 호 수준이었다.

이후 정부는 2020년 3월 「주거복지로드맵 2.0」을 통해 장기공공임대 재고량을 2025년 기준 240만 호로 확충하겠다는 계획을 제시하였다. 또한 정부는 기존 공공임대주택의 유형(영구·국민·행복)을 통일하여 입주자격을 단일화하고 부담능력에 따라 적정 임대료를 책정하도록 하는 통합공공임대를 도입하였으며, 통합공공임대는 2021년 하반기 시범사업 후 2022년 사업승인 분부터 전면 시행되었다.

2022년 8월 정부는 향후 5년간 공공·민간 부문을 통해 주택 270만 호를 공급하는 내용을 담은 「국민 주거안정 실현방안」을 발표하였으며, 국토교통부는 이러한 계획의 일환으로 2023년부터 2027년까지 공공분양주택과 공공임대주택을 각각 50만 호씩 총 100만 호를 공급할 예정임을 발표하였다.

2025년 9월 정부는 「주택공급 확대방안」을 발표하여 서울·수도권에 향후 5년간 총 착공 기준 135만 호(연간 27만 호)의 신규 주택을 공급할 계획을 발표하였으며, 2026년 8월에는 8.13 방안을 통해 135만 호 착공 목표의 이행력을 높이는 한편 신규 공공주택지구 10만 호를 포함하여 수도권에 23만 호+ α 를 추가 공급하기로 하였다.

이어서 2026년 9월 정부는 「두텁고 촘촘한 주거복지 실현을 위한 주거안정플랜」을 발표하여 2030년까지 부담가능한 공적주택 118.8만 호(연평균 23.8만 호)를 공급하고, 장기공공임대 재고를 2024년 193.1만 호(재고율 8.4%)에서 250만 호+ α (재고율 10%+ α)로 확충하겠다는 계획을 제시하였다. 유형별로는 건설임대 35.0만 호(통합공공임대 등 17.5만 호, 보편형 공공임대 17.5만 호), 매입임대 31.3만 호, 전세임대 23.0만 호, 공공지원민간임대 5.2만 호, 공공분양 24.3만 호이며, 전체 물량의 77%(91.7만 호)가 수도권에 공급될 예정이다.

〔「주거안정플랜」 상 공적주택 유형별 공급 계획〕

(단위: 만 호)

구분	2026	2027	2028	2029	2030	합계
건설임대	3.5	4.6	5.1	8.4	13.4	35.0
매입임대	6.6	7.5	6.4	5.4	5.4	31.3
전세임대	4.5	4.9	4.7	4.5	4.4	23.0
공공지원 민간임대	1.2	1.2	1.0	0.9	0.9	5.2
공공분양	2.9	3.6	5.3	4.8	7.7	24.3
합계	18.7	21.8	22.5	24.0	31.8	118.8

자료: 국토교통부

〔공적주택 기본추진방향 변화 내역〕

구분	2018~2022	2023~2027	2025~2030	2026~2030
목표	공공주택 79.4만 호 공급	공공주택 100만 호 공급	수도권 135만 호 공급	공적주택 118.8만 호 공급
구성	공공임대 68.4만 호, 공공분양 11만 호	공공임대 50만 호, 공공분양 50만 호	공공역할 강화 등으로 37.2만 호 신속공급, 정비사업 제도개편 으로 23.4만 호 착공 지원, 신축매입임대 14만 호, 공공지원 민간임대 2.1만 호	공공임대 89.3만 호, 공공지원민간임대 5.2만 호, 공공분양 24.3만 호
기준	준공(분양은 착공) 실적	인허가 실적	착공 실적	착공 등

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

22-1. 공적주택 공급 사업의 미래대응기금 신설 · 이관 적절성 검토 필요

가. 현 황

보편형 매입임대¹⁾ 사업은 보편형 공공임대주택을 매입임대방식으로 제공하려는 사업으로 미래대응기금에 신규편성되었으며 2027년 계획안은 용자사업이 2,380억원, 출자사업이 3,060억원이다.

보편형 전세임대²⁾ 사업은 다양한 청년층이 역세권 등 선호 입지에 거주할 수 있도록 공공주택사업자가 기존주택 소유자와 전세계약 체결 후 저렴하게 재임대하려는 것으로 미래대응기금에 신규편성되었으며 2027년 계획안은 9,000억원이다.

청년 지원 주택³⁾ 사업은 청년층 주거비를 획기적으로 경감하고 자산형성을 뒷받침하기 위해 청년층이 저렴한 임대료로 거주할 수 있는 주택을 매입임대 방식으로 공급하려는 것으로 미래대응기금에 신규편성되었으며 2027년 계획안은 1조 4,000억원이다.

[2027년도 보편형 매입 · 전세임대, 청년지원주택 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
보편형 매입임대(용자)	-	-	-	238,000	238,000	순증
보편형 매입임대(출자)	-	-	-	306,000	306,000	순증
보편형 전세임대(용자)	-	-	-	900,000	900,000	순증
청년 지원 주택	-	-	-	1,400,000	1,400,000	순증

자료: 국토교통부

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 미래대응기금 4233-310(용자), 4233-330(출자)

2) 코드: 미래대응기금 4233-320

3) 코드: 미래대응기금 4233-340

[8.13 방안에 따른 보편형 임대주택 신설 개요(참고)]

(현행) 그간 공공임대주택은 주로 저소득층에 대한 주거지원 차원에서 공급 → 입주시 소득제한, 소득별 쿼터 등*이 제한

* (소득제한) 중위소득 150%↓ 가능, (소득별 쿼터) 소득1·2분위 75% 이상 입주 필요

(개선) 우수한 입지의 품질 좋은 부담가능한 주택에서 다양한 소득계층이 장기간 거주 가능한 '보편형 공공임대주택' 유형 신설

(우수입지) 3기신도시 역세권, 서울 도심 등 선호입지에 적극 공급

(우수품질) 선호구조 설계(2→3베이), 마감재 고급화 등 민간주택 수준 공급

- 빌트인, 침실겸용 업무공간 등 청년 맞춤설계가 적용되고, 청년라운지를 중심으로 특화커뮤니티*가 결합된 청년전용타운도 조성(1.1만호)

* 북파크, 스터디·오피스 스테이션, 미디어 라운지 등

(입주대상) **전체 물량의 50% 이상은 임대수요가 많은 무주택 청년층** 대상으로 공급하고, 나머지 물량은 무주택 일반에 공급

(입주기간) 기본 6년으로 하되 출산시마다 추가 연장, 미성년 자녀가 3명 이상인 경우 최대 20년 거주(기존 자녀도 출산자녀에 포함)

자료: 국토교통부

나. 분석의견

보편형 매입임대, 보편형 전세임대, 청년지원주택 등 일부 주택공급·주거지원 사업이 미래대응기금 청년계정에 편성되었는데, 주된 대상층이 청년이라는 특징이 있더라도 주택도시기금의 설치목적, 「공공주택 특별법」의 취지, 현행 체제와의 정합성 측면에서 동 편성의 적절성을 검토할 필요가 있다.

미래대응기금은 최근 10년간 내국세 추세선을 초과하는 세수(2027년 162.3조 원)를 재원으로 하여 청년·성장동력·지방·교육인재 등 4대 분야에 전략적으로 투자하기 위해 신설된 기금이며, 기금 설립취지에 맞추어 총괄계정, 청년계정, 성장동력계정, 지방계정, 교육인재계정의 5개 계정으로 구성된다.

2027년도 예산안에서 보편형 매입임대, 보편형 전세임대, 청년지원주택 등 청년층을 주된 대상으로 하는 일부 주택공급·주거지원 사업이 국토교통부 소관 주택도시기금이 아닌 미래대응기금 청년계정⁴⁾에 신규·이관 편성되었다. 그런데 보편형 매입임대·전세임대 등은 그 사업 성격상 기존에 주택도시기금 주택계정에서 지속·반복적으로 편성되어 온 전세임대(용자), 다가구매입임대(용자) 등의 사업과 대상·방식·집행체계 면에서 사실상 동일하거나 유사한 사업으로, 신규 투자성 사업이라기보다는 기존 주거복지 사업의 청년 특화형 확장에 가깝다는 점에서 재원 편성 기금 및 계정의 적절성에 대한 검토가 필요하다.

현재 주택도시기금에는 전세임대(용자), 다가구매입임대(용자), 전세·매입임대 경상보조 등 매입·전세임대 관련 사업이 세부 대상별(일반, 고령자, 다자녀, 신혼부부, 청년역세권·청년세어형 등)로 세분화되어 지속적으로 운영되고 있다. 이런 상황에서 청년에 대한 물량부족을 최소화하고 청년의 주거만족도를 향상시키기 위하여 개선된 형태의 주거를 공급할 필요성, 그리고 이를 신규 세부사업으로 별도 편성할 필요성은 인정된다 하더라도, 이를 기존 사업과 달리 미래대응기금 청년계정에 신설·이관하여 편성하는 것은 동일·유사 정책목표를 가진 사업이 서로 다른 재원·계정에서 병렬적으로 운영되는 결과가 발생한다는 점에서 재고를 요한다. 즉 이는, ①사업 대상자 선정기준·지원단가 등의 정합성 관리 비효율, ②동일 정책영역에 대한 예산 총량 파악 및 성과관리의 어려움, ③국회 심의 과정에서 관련 상임위

4) 2027년 계획안 기준 청년계정 13.3조원 규모

(국토교통위원회)와 기금 소관 상임위(재정경제기획위원회) 간 심사 분절 등 혼선과 비효율을 초래할 우려가 있다. 나아가 재원 계정이 이원화될 경우 사업수행주체(한국토지주택공사 등)입장에서도 이중의 사업 체계를 관리해야 하는 부담이 발생한다.

또한, 보편형 공공임대 주택의 세 유형 중 건설형(‘보편형 건설임대(출·용자)’⁵⁾)의 경우 미래대응기금이 아닌 주택도시기금에 편성되어 있는데, 이러한 관점에서도 두 신설 보편형 공공주택 유형이 미래대응기금에 편성되어 있는 현 체계의 논리적 정당성이 부족하다는 점을 지적할 여지가 있다. 세 가지 신설 ‘보편형’ 공공임대 유형 중 하나로서 보편형 전세임대사업, 보편형 매입임대사업과 공통된 신설 취지를 가지고 있음에도 불구하고 그 공급방식이 건설형이라는 점에서만 차이를 보이는 등 사업이 다른 두 사업과 서로 다른 재원을 기반으로 하는 것은 예산, 기금 체계의 일관성과 정합성 측면에서 바람직하지 않은 것으로 보인다.

사업의 성격 관점에서도, 미래대응기금에 신설된 사업들이 대부분 청년들을 대상으로 하고 있기는 하나 보편형 매입임대의 경우 50%만이 청년에게 우선배정 예정되어 있다는 점에서 전부 청년 대상 사업은 아니며, 반대로 주택도시기금 내 주거지원 관련 사업에서도 청년을 대상으로 하는 물량이 별도로 있다는 점을 고려하였을 때 사업 수혜 대상이 청년인지에 따른 구분도 논리적으로 용이하지 않은 부분이 있다.

[공공임대 주택의 공급방식별 사업 분류]

유형	사업명	성격	재원
매입임대	다가구매입임대	계속	주택도시기금
	보편형 매입임대	신규	미래대응기금
	청년 지원 주택	신규	미래대응기금
전세임대	전세임대	계속	주택도시기금
	보편형 전세임대	신규	미래대응기금
건설임대	통합공공임대	계속	주택도시기금
	보편형 건설임대	신규	주택도시기금

자료: 국토교통부 및 기획예산처 제출 자료로 국회예산정책처 재작성

특히 이러한 편성은 「공공주택 특별법」의 입법취지 등에 부합하지 않는 측면도

5) 코드: 주택도시기금 1440-417

있다. 「공공주택 특별법」 제3조의2 제3항은 "국토교통부장관은 공공주택의 건설, 매입 또는 임차에 주택도시기금을 우선적으로 배정하여야 한다"고 규정하여, 공공주택 공급 재원에 관한 한 주택도시기금을 원칙적 재원으로 하도록 하고 있다. 보편형 매입임대·전세임대·청년지원주택은 그 실질이 공공주택의 매입·임차에 해당하므로 위 조항이 상정하는 전형적 적용대상에 해당한다.

물론, 미래대응기금의 신설은 「미래대응기금 설치 및 운용에 관한 법률안」⁶⁾의 의결을 전제로 하고 있고, 동법이 제정·시행될 경우 기금의 청년계정 사업범위에 동 사업이 포함되게 되어 법적 근거 미비의 문제는 발생하지 않을 것으로 보인다. 그러나 동 사업을 미래대응기금에 편성하기 위한 법적 근거의 구비 여부와는 별론으로, 주택공급이라는 주된 목적을 가진 사업을, 공급물량의 일부를 청년에 우선 지원하는 등으로 청년 지원적 성격을 확대하였다는 이유만으로 별도 기금에 편성하는 것이 사업 집행의 효율성, 체계성 측면에서 타당한지에 대해서는 검토가 필요할 것으로 보인다.

따라서 정부는 공공주택의 매입·임차에 해당하는 보편형 매입임대·전세임대, 청년 지원 주택 사업은 「공공주택 특별법」의 취지에 따라 주택도시기금에 편성하는 방안을 검토하고, 미래대응기금에 편성하는 경우에도 동일·유사 사업 간 대상자 선정기준과 지원단가, 성과관리 체계를 연계하여 관리할 필요가 있다.

6) 의안번호 제21052호, 정부제출(2026. 9. 3.)

22-2. 보편형 매입임대 등: 사업계획의 면밀한 수립을 통한 사업간 정합성, 보완성 확보 필요

가. 현 황

보편형 매입임대¹⁾ 사업은 보편형 공공임대주택을 매입임대방식으로 제공하려는 사업으로 미래대응기금에 신규편성되었으며 2027년 계획안은 용자사업이 2,380억원, 출자사업이 3,060억원이다.

보편형 전세임대²⁾ 사업은 다양한 청년층이 역세권 등 선호 입지에 거주할 수 있도록 공공주택사업자가 기존주택 소유자와 전세계약 체결 후 저렴하게 재임대하려는 것으로 미래대응기금에 신규편성되었으며 2027년 계획안은 9,000억원이다.

[2027년도 보편형 매입임대, 보편형 전세임대 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
보편형 매입임대(출자)	-	-	-	306,000	306,000	순증
보편형 매입임대(용자)	-	-	-	238,000	238,000	순증
보편형 전세임대(용자)	-	-	-	900,000	900,000	순증

자료: 국토교통부

한편, 주택도시기금에 편성된 다가구 매입임대³⁾ 사업과 전세임대⁴⁾ 사업은 각각 주택을 매입하거나 전세권을 취득하여 저소득층에게 (재)임대하려는 것이다. 2027년 주택도시기금 계획안으로 다가구매입임대(용자)의 경우 전년대비 3,918억 9,800만원 증액된 6조 7,706억 5,000만원이 편성되었고, 다가구매입임대 출자의 경우 전년대비 2,994억 9,100만원이 증액된 5조 9,377억 1,000만원이 편성되었다.

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 미래대응기금 4233-310(용자), 4233-330(출자)

2) 코드: 미래대응기금 4233-320

3) 코드: 주택도시기금 1336-401(용자), 1440-402(출자)

4) 코드: 주택도시기금 1337-401

전세임대(용자)사업의 2027년 계획안은 전년대비 959억 400만원 감액된 5조 1,684억 5,100만원이 편성되었다.

[2027년도 다가구매입임대, 전세임대 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
다가구 매입임대(용자)	3,271,449	6,378,752	6,378,752	6,770,650	391,898	6.1
다가구 매입임대(출자)	476,899	5,638,219	5,638,219	5,937,710	299,491	5.3
전세임대(용자)	4,444,473	5,264,355	5,264,355	5,168,451	△95,904	△1.8

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부는 미래대응기금에 보편형 매입임대 2,000호와 보편형 전세임대 5,000호를 신규 편성하였으나, 입주대상·자부담 등 사업계획이 구체화되지 않은 상태에서 물량을 산정하였으므로, 대기수요 규모 등을 고려하여 사업계획을 보완하고 두 유형 간 물량을 조정할 필요가 있다.

주택도시기금 내 ‘다가구매입임대(출·용자)’ 사업은 저소득계층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 다가구주택 등을 매입하여 개·보수 후 저렴하게 임대하는 사업이고, 마찬가지로 주택도시기금 내 ‘전세임대(용자)’ 사업은 공공주택사업자가 기존주택 소유자와 전세계약 체결 후 저소득계층에게 저렴한 임대료로 재임대하는 사업으로, 두 사업 모두 지원대상을 일반, 고령자, 다자녀, 청년, 신혼부부 등으로 구분하여 공급 물량을 배분하여 사업을 수행한다.

각 사업대상은 구분된 물량 내에서 순위를 부여받는데, 예컨대 청년의 경우 1순위는 생계, 의료급여 수급자 등이고, 2순위는 본인과 부모의 월평균 소득이 전년도 도시근로자 가구원수별 가구당 월평균 소득의 100%이하이고, 본인과 부모의 자산이 국민임대주택의 자산기준을 충족하는 자이다.

[청년 매입임대, 청년 전세임대 사업 입주 대상(두 사업 동일)]

순위	대상
공통	만 19세 이상 만 39세 이하인 사람 대학생(입학 및 복학 예정자 포함) 취업준비생(고등학교 · 대학교 등을 졸업 · 중퇴 2년 이내인 미취업자)
1순위	생계 · 주거 · 의료급여 수급자 가구, 보호대상 한부모가족 가구, 차상위계층 가구
2순위	본인과 부모의 월평균 소득이 전년도 도시근로자 가구원수별 가구당 월평균 소득의 100%이하이고, 본인과 부모의 자산이 국민임대주택의 자산기준을 충족하는 청년
3순위	본인의 월평균 소득이 전년도 도시근로자 가구원수별 가구당 월평균 소득의 100%이하이고, 본인의 자산이 행복주택 청년의 자산기준을 충족하는 청년

자료: 한국토지주택공사 홈페이지

한편, 2027년 미래대응기금 계획안에 신설된 ‘보편형 다가구매입임대(용·출자)’ 사업은 중형·역세권 등 선호형 요소를 갖춘 주택을 매입임대하여 제공하려는 것으로 총 물량 2,000호 중 50% 이상을 무주택 청년(19~39세)에게 우선공급할 예정이다. 다만 구체적인 입주대상과 지원 한도 등은 현재 검토 중인 단계이다.

마찬가지로 2027년 미래대응기금 계획안에 신설된 ‘보편형 전세임대(용자)’ 사업은 전술한 바와 같이 역세권·도심지 등 거주 선호지역에 다양한 평수의 임대주택을 재임대 제공하려는 것으로 5,000호 전부에 대해 대상을 무주택 청년(19~39세)으로 두고 있으며, 지원한도는 수도권 1인 기준으로 최대 2.4억원에 대해 한국토지주택공사 용자율 90%, 자부담 10%이다. 입주자 선정은 추첨 방식에 따른다.

[전세임대(용자) 사업, 보편형 전세임대(용자) 사업 비교]

유형	전세임대(용자)	보편형 전세임대(용자)
지원한도	최대 1.2억원, 자부담 5%	최대 2.4억원, 자부담 10%
입주자선정	배점표 우선순위	추첨
재원	주택도시기금	미래대응기금
2027년 계획 공급 물량(청년)	(신규) 11,250호 (재계약) 27,636호	5,000
전년대비 증가물량(청년)	(신규) 750호 (재계약) △1,475호	5,000호

자료: 국토교통부

[다가구매입임대(출·용자) 사업, 보편형 매입임대(출·용자) 사업 비교]

유형	다가구매입임대	보편형 매입임대
지원한도	최대 1.7억원, 자부담 5%	(미정)
입주자선정	배점표 우선순위(보편형 미정)	
재원	주택도시기금	미래대응기금
2027년 계획 공급 물량(청년)	18,000호	1,000호
전년대비 증가물량(청년)	-	1,000호

자료: 국토교통부

국토교통부는 보편형 공공임대 유형을 신설한 취지로 기존 공공임대 사업의 소득요건이 엄격하여 다양한 소득계층에게 기회를 제공할 수 없었다는 점을 들고 있으며, 특히 보편형 전세임대에 대해서는 8.13 방안에서 기존 청년 전세임대가 1순위(수급자 등)에서 입주자 모집이 마감되고 지원 단가가 낮아 폭넓은 청년층 지원에 한계가 있었다는 점을 제시하고 있다.

그런데 보편형 사업은 물량 산정의 전제가 되는 사업계획이 충분히 구체화되지 않은 상태에서 편성되었다. 보편형 다가구매입임대는 청년 50% 이상 우선공급 원칙 외에 입주대상의 소득·자산 요건과 호당 지원한도가 정해지지 않았는데, 입주자격이 확정되지 않으면 지원 대상의 규모와 기존 매입임대 대상자와의 중첩 정도를 추정할 수 없으므로, 2,000호라는 물량이 수요에 근거하여 산정되었다고 보기 어렵다.

또한 국토교통부가 보편형 전세임대 신설 사유로 제시한 '1순위 단계에서의 모집 마감'은, 기존 제도의 지원대상인 청년 2·3순위자가 모집 기회조차 얻지 못하고 있다는 점, 즉 기존 제도 내에 미충족 수요가 존재한다는 점을 보여준다. 실제로 청년 전세임대주택의 2순위자 배정 물량은 2021년 5,000호 이후 2022년부터 2025년까지 4년 연속 0호로, 2순위 이하 청년에 대한 공급은 사실상 이루어지지 않았다. 매입임대의 경우에도 국토교통부에 따르면 2025년 청년 매입임대주택 경쟁률이 50:1(서울 129.8:1)에 달하여, 기존 요건을 충족하는 청년 수요가 공급 물량을 크게 초과하고 있다. 그럼에도 2027년 계획안의 물량 배분을 보면, 기존 다가구 매입임대의 청년 공급물량은 18,000호로 전년 대비 증가물량이 없고, 기존 청년 전세임대(청년역세권·청년세어형) 신규 물량은 2026년 10,500호에서 2027년 11,250

호로 750호 증가하는 데 그쳤고 재계약물량은 오히려 1,475호 감소한 반면, 보편형 전세임대는 5,000호가 신규 편성되었다. 기존 제도의 대기수요 규모를 산정하고 이를 기존형과 보편형 중 어느 경로로 흡수할지에 대한 검토 없이 신규 유형 중심으로 물량이 배분된 것으로 볼 수 있다.

[2025년 매입임대주택 지역별 경쟁률]

지역	청년	전체
전국	50:1	26:1
서울	129.8:1	102.4:1
인천	44.6:1	12.9:1
경기	40.5:1	18.4:1
부산	16.0:1	7.8:1
대구	12.1:1	6.3:1
광주	19.3:1	11.2:1
대전	30.8:1	27.5:1
울산	25.2:1	5.7:1
강원	17.0:1	5.1:1
충북	11.8:1	7.3:1
충남	14.9:1	6.0:1
전북	7.1:1	6.4:1
전남	16.4:1	4.2:1
경북	5.5:1	3.2:1
경남	14.3:1	6.4:1

주: 한국토지주택공사 직접모집 유형(청년·기숙사·신혼·든든) 기준
 자료: 국토교통부

[청년 매입임대주택 연도별 경쟁률 추이]

연도	2021	2022	2023	2024	2025
경쟁률	18:1	29:1	37:1	53:1	50:1

자료: 국토교통부

[청년 전세임대주택 2순위자 배정 물량 추이]

연도	2021	2022	2023	2024	2025
물량	5,000	0	0	0	0

자료: 국토교통부

이처럼 기존 제도 대기수요에 대한 고려 없이 보편형이 설계될 경우, 기존 제도의 청년 2·3순위자는 보편형으로도 충분히 흡수되기 어렵다. 보편형 전세임대는 소득기준을 완화하고 추첨으로 입주자를 선정하므로, 기존 2·3순위자는 보다 넓은 소득계층과 동일한 조건에서 경쟁하게 되어 당첨 가능성이 불확실하다. 또한 당첨 되더라도 보편형 전세임대의 용자율은 기존 청년 전세임대(95%)보다 낮은 90%로 설정되어 있어, 비용자분이 입주자 보증금으로 충당될 경우 자부담 비율은 5%에서 10%로 높아지고, 지원한도 상향(1.2억원→2.4억원)까지 고려하면 한도 기준 최대 부담액은 600만원에서 2,400만원으로 증가하여 기존 제도 대상 소득계층이 감당하기 어려울 수 있기 때문이다.

따라서 국토교통부는 보편형 공공임대의 사업계획을 구체화하는 과정에서 기존 매입임대·전세임대의 청년 대기수요 규모를 먼저 산정하고, 이를 기존형 물량 확대와 보편형 내 우선공급 물량 배정 중 어느 방식으로 흡수할지 결정한 후, 그에 맞추어 보편형의 입주자 선정 방식과 입주자별 자부담률, 두 유형 간 공급 물량을 조정할 필요가 있다.

CO.AX 프로젝트(국토부) 사업: 단계적 추진체계에 따른 과제 선정 및 사업 소요예산의 산정 필요

가. 현 황

CO.AX 프로젝트(국토부)¹⁾ 사업은 건설산업의 낮은 생산성, 인력고령화 등으로 인한 시장 경쟁력 약화 문제를 해결하기 위해, 기업에 피지컬AI·로봇의 실·검증 비용 지원 및 인증 체계 등을 마련하여 피지컬 AI를 활용한 건설산업 전환을 추진하려는 것으로, 2027년 미래대응기금 계획안에 585억원 신규 편성되었다.

[2027년도 CO.AX 프로젝트(국토부) 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
CO.AX 프로젝트(국토부)	-	-	-	58,500	58,500	순증
피지컬 AI 장비 실검증비 지원	-	-	-	37,500	37,500	순증
피지컬AI 건설기계도입 및 확산	-	-	-	21,000	21,000	순증

자료: 국토교통부

동 사업은 피지컬 AI 글로벌 선도국가 도약을 위하여 정부가 추진 중인 8대 분야별 피지컬 AI 실증 프로젝트 중 하나로서, ‘피지컬 AI 장비 실검증비 지원’(375억원)과 ‘피지컬AI 건설기계 도입 및 확산’(210억원)의 2개 내역사업으로 구성된다. 국토교통부는 새로 도입하는 피지컬 AI 장비에 대해 실증랩에서의 성능검증과 현장 실검증의 2단계 검증체계를 계획하고 있으나, 2027년도 계획안에는 실증랩 설치·확대 예산은 사업에 대한 사전 준비 필요성 등을 이유로 편성되지 않았다.

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 미래대응기금 4332-300

[8대 분야별 피지컬 AI 실증 프로젝트]

(단위: 억원)

		총사업비	'27년
제조	√ 공급망 협력사들의 AI 솔루션 및 국산 휴머노이드 보급	8,624	1,182
스마트팩토리	√ 중소 제조공장 내 수작업 공정 대체를 위한 로봇 기반 자동화	5,387	1,728
건설	√ 건설현장에 AI 적용 가능한 기술을 선정해 인증 지원	6,509	585
농업	√ 농가 대상으로 AI 국산 농업로봇 시범도입	3,296	208
공공국방	√ 탄약 운반 등 위험업무 대체를 위한 국산 로봇 시범도입	430	430
공공돌봄	√ 장기요양·장애인거주시설 등 국산 돌봄로봇 시범도입·실증	803	377
공공물류	√ 우체국 소포를 분류·포장하는 국산 로봇 시범도입	480	260
항만	√ 하역·이송 등 지원하는 피지컬 AI 국산 로봇 시범도입	105	74

자료: 정부 제출 2027년도 예산안 홍보자료

나. 분석의견

첫째, 동 사업은 현장 실검증에 앞서 성능을 검증할 실증랩이 조성되기 전에 현장 실검증 지원 예산이 먼저 편성되었으므로, 국토교통부는 기존 실증랩 데이터가 있거나 작업범위와 완료기준이 명확한 공정을 우선 선정하는 등 실검증의 비효율을 최소화할 수 있는 과제 선정 기준을 마련할 필요가 있다.

국토교통부는 새로 도입하려는 건설분야 피지컬 AI 장비에 대해, 실증랩에서의 실검증과 현장 실검증의 2단계 실검증 절차를 거치고자 각각의 내역사업을 계획하고 있다. 그러나 2027년도 계획안에서는 현장 실검증비 지원 내역사업만 편성되었고 실증랩 설치 및 확대 사업 예산은 편성되지 않아, 2026년 현재 기준 국가 R&D 사업 등으로 이미 마련되어 있는 실증랩을 제외한 다른 공종의 실증랩은 2028년 이후 확대·설치될 예정이다.

국토교통부에 따르면 실증랩 설치 또는 확대를 위한 부지 확보 등 사전준비에 시일이 걸리기 때문인데, 결과적으로 '실증랩 → 현장 투입 실검증' 2단계 실검증이 일시적으로 제한되게 된다. 현장 실검증 전 개발중인 장비의 충분한 성능 검증과 데이터 확보를 위한 절차로서 실증랩에서의 실검증이 의미를 가진다는 점을 고려하면, 이러한 사업 단계에 역행하는 예산 투입은 단계적·체계적 기술 개발 및 적용에 지장을 초래할 우려가 있어 그 자체로 바람직하지 않은 측면이 있다.

다만 실증랩 구성에 시일이 소요되어 사업단계 조정이 불가피하다면, 실검증 단계 단축으로 인한 비효율·부작용을 최소화하기 위해서는 1년차 실검증 대상 사업을 현장 실검증 투입에 적합한 공정·기술로 선별하는 것이 필요하다. 예컨대 한국건설기술연구원의 2026년 연구²⁾에 따르면, 피지컬 AI는 유형별로 특성에 따른 적용 우선순위를 가지는데, 반복성과 검증가능성, 환경 정형성·표준화 수준을 각각 두 축으로 하여, 두 축이 모두 높은 경우 최우선 적용을, 모두 낮은 경우 보조 중심의 적용을 시도하도록 구분하고 있다.

[피지컬 AI 적용 우선순위 매트릭스]



자료: 한국건설기술연구원, KICT Insight 제13호, 2026.7.

또한 동 연구는 초기 실증은 물류·측량·레이아웃·정지·다짐·천공·철근결속 등 위 분류에 따른 ‘최우선’ 공정과 ‘선별 실증’ 공정 등 작업범위와 완료기준이 명확한 공정을 우선 대상으로 할 것을 제안하고 있다. 국토교통부는 대상기술 선정 시 이러한 기준을 참고할 수 있을 것이며, 기존 실증랩에서 검증 데이터가 축적된 기술을 우선적으로 선정할 수도 있을 것이다.

국토교통부에 따르면, 현장 실검증 사업을 위해 기술 수요조사를 실시한 결과, 자재운반, 토공장비, 용접/절단, 도장, 순찰 등의 27개 기술에 대해 실검증비 411억원의 수요가 취합되었다. 국토교통부가 사업 추진 절차에 따라 적용대상(안)을 마련한 뒤 사업운영위원회의 우선순위 검토를 거쳐 공모 적용대상을 지정하는 과정에

2) KICT Insight 제13호(2026. 7.)

서 위와 같은 공정별 특성과 기존 실증랩 검증 여부를 우선순위 검토의 판단기준으로 고려할 필요가 있다.

둘째, 동 사업은 예타 면제에 따라 2027년 상반기 중 사업계획 적정성 검토를 추진할 예정인데, 사업예산의 선 확정 후 사업계획 적정성 검토를 거치는 것은 검토 결과를 예산 편성에 반영하도록 한 「국가재정법」 취지에 부합하지 않고 사업 착수 시기상 예산 집행가능성에 대한 추가적인 고려도 필요할 것으로 보이므로, 사업 계획과 소요를 엄격하게 검증하여 예산 규모를 조정할 필요가 있다.

CO.AX 사업은 2027~2030 4개년에 걸쳐 추진되는 사업으로 초년도 사업비만 585억원 편성되어 「국가재정법」 제38조제1항에 따른 예비타당성조사 대상 사업이나, 같은 조 제2항제10호 ‘지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업’에 해당하여 면제절차로서 ‘사업계획 적정성 검토’를 거치게 된다.

그런데 「국가재정법」 제38조제5항은 예비타당성조사를 면제한 사업에 대해 사업계획의 적정성을 검토하고 그 결과를 예산 편성에 반영하여야 한다고 명시하고 있는데, 동 사업의 경우 예산을 선 편성 후 사업계획 적정성 검토를 거쳐 사업을 진행할 계획으로, 이는 법 취지에 부합하지 않는 문제가 있다.

또한, 국토교통부의 2027년도 연간 사업계획에 따르면 ① 현장수요조사(현재 진행 중), ② 공급기술조사를 거쳐 ③ 적용대상(안)을 마련하고, ④ 우선순위 검토를 통해 ⑤ 적용대상을 지정하는 제반 절차를 2026년 하반기와 2027년 1월 내에 마무리하고, 사업 적정성 검토를 거쳐 내년 상반기 중 예산을 집행한다는 계획이다.

[CO.AX 사업 수행 절차]

절차	내 용	주 관
① 현장수요조사	<ul style="list-style-type: none"> 필요기술 및 적용 작업·현장 발굴 제공가능 실·검증현장(T/B) 등 조사 	발주기관 → 전문기관
② 공급기술조사	<ul style="list-style-type: none"> 현장수요에 대응 가능한 기술·제품 조사 ※ 사업 운영·관리지침 마련 	전문기관 → 로봇기업 등
③ 적용대상(안) 마련	<ul style="list-style-type: none"> 현장수요 및 공급기술 조사결과 종합·정리 적용대상(안) 작성, 사업운영위원회 상정 	전문기관
④ 우선순위검토	<ul style="list-style-type: none"> 적용대상(안) 검토 현장수요와 공급기술 연계·검토 우선순위검토 	사업운영위원회
⑤ 적용대상 지정	<ul style="list-style-type: none"> 우선순위에 따른 최종 공모 적용대상 지정 ※ 필요시 추가지정 등 조정 가능(~5월) 	국토교통부 (전문기관)
⑥ 공모·선정	<ul style="list-style-type: none"> 지정 적용대상별 공모·평가 수행기관 선정 및 협약 	국토교통부 (전문기관)
⑦ 과제 착수 및 성과관리	<ul style="list-style-type: none"> 실·검증 수행 및 현장(T/B) 연계 실증성과 확인 및 적용확산 지원 사업 진도·성과관리 	수행기관 발주기관 전문기관

자료: 국토교통부

그런데 예산안 확정 시기가 2026년 12월인 관계로 사전절차를 수행하는데 한계가 있고, 당초 국토부 제출자료에 따를 때 적용대상 지정 후 추가지정 등 조정을 최대 5월까지로 계획하였다는 점 고려시 ⑤번까지의 절차를 2027년 1월까지 마무리할 수 있을지 다소 불분명한 측면이 있다. 또한 사업계획 적정성 검토를 마치는데 최대 수개월의 시일이 소요되며, 기술 적용대상별 공모·평가·선정 절차를 거치기 위해서는 기회제공의 형평성, 선정의 엄밀성 측면에서 충분한 공모 기간과 검토 기간을 확보해야 하므로, 실제 과제에 착수하여 실검증을 수행하기까지는 수개월의 기간이 소요될 것으로 판단된다.

한편, 개소당 소요는 공모로 선정되는 기술의 종류와 현장 여건에 따라 달라질 수 있어 산출내역은 예시적 성격을 가지나, 국토교통부는 ‘퍼지컬 AI 실검증비 지원’ 사업에서 개소당(15개소 실시) 35억원의 소요 산출시 실증 전문인력 4인 12개월 고용을 전제로 인건비를 산정하였다. 개소당 소요 자체의 편차를 고려하면 인건

비 산정기간이 핵심적인 변수라고 보기는 어려우나, 이는 산출내역이 초년도 사업 일정과 무관하게 연중 사업 수행을 전제하고 있음을 보여준다. 인건비는 국토교통과학기술진흥원에 대한 출연금으로 편성되어 교부와 동시에 집행은 이루어지나, 과제 착수가 지연될 경우 그 영향이 집행실적에 드러나지 않고 전문기관 단계의 미집행 잔액으로 남을 수 있다.

[개소당 소요예산(35억) 산출 예시]

구분	산출기준	비용(억원)
피지컬AI·로봇 장비비	철근가공로봇(8)	24.5
	철근조립·결속로봇(12.5)	
	자재운반로봇(4)	
AI 관제 및 데이터 연계	AI제어 및 데이터 연계를 위한 AI 관제 플랫폼	3.4
실증 전문인력	실증 총괄	4.1
	AI 전문가	
	데이터 엔지니어	
	로봇제어 전문가	
현장운영 등 기타비용	피지컬AI·로봇 등 운송·설치·해체, 현장통신망(LTE, 5G, WIFI), 전력충전설비, 소모품(윤활유, 배터리 등), 유지보수 등	2.5
성능검증 및 성과분석	생산성·품질·안전성 검증, 기존 공법 대비 효과 분석	0.5
합계		35

자료: 국토교통부

[’26년 SW기술자 평균임금공표(한국인공지능·소프트웨어산업협회) 바탕 인건비 산출 내역]

역할	직무명	월평균임금	인원(명)	개월	총액(억원)
AI·데이터총괄	IT 아키텍트	11.1백만원	2	12	2.7
로보틱스	시스템SW개발자	5.8백만원	2	12	1.4
합계			4	12	4.1

자료: 국토교통부

국토교통부는 동 사업 예산은 사업계획 적정성 검토 결과를 반영하지 않은 편성인 점을 고려하여 사업 소요예산과 집행가능성을 면밀히 고려할 필요가 있으며, 특히 사업 초년도의 사전준비기간을 고려하여 사업 소요를 재점검하는 등 사업예산을 현실적으로 집행 가능한 수준으로 조정할 필요가 있다.

도심항공교통(UAM) 서비스 상용화 시범사업의 사업계획 타당성 · 적정성 검토 필요

가. 현 황

도심항공교통 서비스 상용화 시범사업(국토부)¹⁾은 도심항공교통(Urban Air Mobility, UAM)의 2028년 상용화를 목표로 각 지자체별 사업 특성에 맞는 인프라를 구축하고 실증 및 서비스 상용화에 필요한 선도 eVTOL 기체를 도입하려는 것으로, 2027년도 계획안은 350억원이 신규 편성되었다.

[2027년도 도심항공교통 서비스 상용화 시범사업(국토부) 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
도심항공교통 서비스 상용화 시범사업(국토부)	-	-	-	35,000	35,000	순증

자료: 기획예산처

나. 분석의견

국토교통부는 도심항공교통 서비스 상용화 시범사업에 대한 예비타당성조사 등 절차를 수행하지 않고 신규사업 예산을 편성하였으나, 해당 사업은 향후 3년간 최소 1,500억원 규모의 재정을 투입하여 UAM 산업을 활성화하기 위한 것으로, 사업 계획의 타당성 · 적정성이 면밀히 검토될 필요가 있어 보인다.

도심항공교통(Urban Air Mobility, UAM)은 도심 상공에서 사람 · 화물 등을 운송하는 항공교통 수단을 말한다. 최근 UAM은 공해 · 소음 및 공간제약(활주로) 등을 해결하기 위하여 전기동력 수직 이착륙기(electric Vertical Take-off and Landing, eVTOL) 중심으로 연구개발이 이루어지고 있다.

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

1) 코드: 미래대응기금(성장동력계정) 4334-300

UAM 산업 생태계는 기체개발·제작사, 부품공급업체, 운송사업자, 버티포트 (Vertiport, 수직 이착륙장) 운전자, 교통관리서비스 공급자, 부가정보서비스 제공자 등으로 구성된다. 국토교통부는 UAM 산업 활성화를 위해 2020년부터 도심항공교통 산업 활성화 지원²⁾ 사업을 통해 실증시설 운영, 도심항공교통정보시스템 구축 및 공간정보 운영, UAM 지원센터 및 UAM팀코리아(산·학·연·관 정책협의체) 운영 등을 지원해오고 있다.

정부는 2027년도 예산안에 기존 도심항공교통산업 활성화 지원 사업과 별개로 미래대응기금 내 도심항공교통 서비스 상용화 시범사업(국토부)을 신규 편성하였다. 이로써 2027년도 예산안에 편성된 국토교통부 소관 UAM 상용화 관련 사업은 2개로 전년 대비 336억 7,900만원 증액(409.6%)된 419억 200만원이 편성되었다.

[도심항공교통 서비스 상용화 관련 예산·계획(안) 현황 : 2022~2027년도]

(단위: 백만원)

회계기금명	세부사업명	예산·계획(안)					
		2022	2023	2024	2025	2026	2027(안)
교통시설 특별회계	도심항공교통산업 활성화 지원	24,612	17,039	20,171	26,350	8,223	6,902
미래대응 기금	도심항공교통 서비스 상용화 시범사업 ^{신규}	-	-	-	-	-	35,000
합계		24,612	17,039	20,171	26,350	8,223	41,902

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

국토교통부는 도심항공교통 서비스 상용화 시범사업을 통해 2028년 UAM 초기 시범서비스 개시를 목표로 운항 경험 및 안전 등 데이터를 확보하고, 이를 바탕으로 UAM 운항 범위와 서비스를 확대할 방침이다. 또한, 운항·안전기준을 구체화하고 조종사·정비사를 양성하여 초기 서비스 상용화에 필요한 기반을 마련할 계획이다.

이를 위해 국토교통부는 도심항공교통 서비스 상용화 시범사업에 실증 및 초기 상용화에 필요한 기체 구입비용(선급금)³⁾ 150억원과 항로 설계·버티포트 등 인프라 구축을 위한 예산 200억원을 반영하였다. 인프라 구축비는 국비와 지방비를 1:1로 분담하여 총 400억원 규모로 지원한다.

2) 코드: 교통시설특별회계(항공공항공계정) 3637-333

3) 참고로 국토교통부가 동 사업을 통해 구입을 고려하고 있다고 밝힌 후보 UAM 기체는 국산이 아닌 외국산 기체이며, 국토교통부가 예시로 제출한 Joby S4(미국산) 등 기체는 현재 미국 FAA의 형식증명 절차도 완료되지 않은 상황임을 참고할 필요가 있어 보인다.

[UAM 기체 구입비용 예산(안)]

(단위: 백만원)

분류	금액	주요 내용
총 소요	30,000	UAM 기체 3대 내외 도입 비용
'27년	15,000	· 제작사 생산 슬롯 확보를 위한 선금금 및 도입 비용(1차)
'28년	15,000	· 기체 도입 계약 잔금, 소모성 자재, 인도 비용 등 도입 비용(2차)

자료: 국토교통부

[구입 후보 UAM 기체 제원(예시)]

구분	Joby S4	Archer Midnight
제작사·국가	Joby Aviation·미국	Archer Aviation·미국
기체형식	전기 수직이착륙기(eVTOL)	좌동
탑승인원	조종사 1명 + 승객 4명	좌동
최고속도	약 320km/h	약 240km/h
최대 운항거리	약 160km	좌동
인증현황	미국 FAA 형식증명 절차 진행 중	좌동
도입가능시점	인증 및 제작사 생산일정 등을 고려하여 '28년 예상	좌동

자료: 국토교통부

국토교통부는 지역별 수요 및 특성에 맞는 서비스 모델을 발굴하고, 지자체의 사업계획 수립과 버티포트 입지·설계, 운항노선 및 통신환경 검토 등을 지원할 계획이다. 주요 UAM 사업모델 유형으로는 ① 공공형, ② 지역연계형·교통형, ③ 관광형 서비스 모델을 제시하고 있다.

[주요 UAM 사업모델 유형]

구분	공공형	교통형·지역연계형	관광형
예시 모델			
서비스	응급구조, 치안·수색, 소방, 고속도로 순찰 등 공공활용	기존 교통수단과의 연계를 통해 교통혼잡지역 해소 및 교통취약지역 연계	관광거점을 경유하며 자연경관 유람 서비스
사업 목적	공공목적 활용을 통한 업무효율화 및 수용성 증대	공항, 철도역사 등 기존 교통과 연계	관광지 연계를 통한 관광산업 활성화
필요성	도심형항공기를 통한 국민들의 공공복리 향상	이동데이터 분석을 통해 고비용 지불 고객층 검토	충분한 관광수요 대비 교통수단 부족

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 제작됨

예를 들어 2026년 9월 지역시범사업 지원대상으로 선정한 서울시의 경우, 김포 공항과 한강변 의료기관을 연결하는 응급 의약품·이식용 장기 수송과 한강 주요 거점을 연결하는 관광서비스를 결합한 모델을 추진할 계획이다.

[지역별 UAM 사업모델(예시)]

연번	지역	유형	계획
1	제주	통합형	3개 버티포트 중심으로 관광·공공·교통형 UAM 모델
2	대구·경북	공공형	대구·경북권 UAM 공공형 모델
3	서울	통합형	공공의료와 관광공항서틀 등 한강을 연계한 복합형 UAM
4	전남·경남	관광형	UAM으로 연결되는 남해안 관광벨트
5	울산	교통형	태화강을 따라 하나되는 U-Line 광역교통
6	부산	통합형	하늘-바다-땅을 연결하는 교통·관광 통합형 UAM
7	충북	공공형	한강과 백두대간을 지키는 소방재난·응급의료 UAM 공공안전플랫폼
8	전북	의료형	지역활성화를 위한 공공복지(의료형) 서비스
9	강원	교통형	미래형 복합환승센터(MaaS Station)
10	충남	교통형	지속가능한 미래형 충남 교통체계 마련

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 작성

UAM은 기체의 안전성 검증과 인증체계 마련, 공역·교통관리 및 공통 운용기술 확보 등을 기초로 운영되는 산업으로, 관련 제도와 기술기반을 조성하기 위한 정부의 역할이 필요하다. 다만, 정부가 산업 전반의 제도·기술기반을 조성할 필요성과 동 산업을 재정으로 지원할 필요성은 구분하여 검토될 필요가 있다. 「도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 관한 법률」 제22조④에서 관련 사업에 대한 행정적·재정적·기술적 지원과 자금 융자 등의 근거를 규정하고 있으나, 특정 사업의 비용이나 일정 규모의

4) 「도심항공교통 활용 촉진 및 지원에 관한 법률」

제22조(행정적·재정적 지원 등) 국가와 지방자치단체는 도심형항공기의 도입·확산과 도심항공교통산업의 발전을 위하여 다음 각 호의 사업을 하는 기관 또는 사업자 등에게 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 행정적·재정적·기술적 지원이나 금융 관련 법률에 따른 자금 융자 등의 지원을 할 수 있다.

1. 도심형항공기의 안전, 운항 지원을 위한 인프라 및 도심항공교통에 관한 연구개발 사업
2. 도심형항공기의 운항에 필요한 시설의 설치·운영 사업
3. 도심형항공기의 운항에 필요한 도심항공교통공간정보의 구축·갱신 사업
4. 실증사업구역 조성 사업
5. 그 밖에 도심항공교통산업의 발전을 위하여 필요한 사업으로서 국토교통부령으로 정하는 사업

예산을 국가가 의무적으로 부담하도록 정하고 있지는 않다. 따라서 법률상의 지원 근거와 별개로 개별 사업에 대한 재정지원의 필요성·타당성과 적정 규모가 검토될 필요가 있다.

이를 위해서는 UAM에 기반한 공공서비스 구축의 필요성, 기존 교통수단과의 연계를 통한 이동 편의 개선 및 교통혼잡 완화 효과, 예상 운임에 따른 이용 가능 계층과 편의의 귀속 등이 사업모델별로 검토되어야 한다. 특히 기존 수송수단으로 충족하기 어려운 수요가 무엇인지, UAM 도입을 통해 어떠한 추가적인 편의를 확보할 수 있는지, 이러한 편의를 실현하기 위해 정부가 어느 범위까지 비용을 부담할 필요가 있는지 등이 구체적으로 제시될 필요가 있다.

먼저 **공공형 모델**의 경우 교통사고 발생 시 응급구조, 경증환자 이송, 교통상황 점검, 산불 및 불법행위 감시 등을 위한 서비스로 구상되고 있다. 그러나, 제시된 활용 용도만으로는 실제 서비스 제공 가능성과 기존 수단 대비 추가적인 편의를 확인하기 어렵다. 교통사고 등 구조 현장에 대한 UAM 기체의 접근 및 이착륙 가능성, 환자·의료인력·장비의 탑재 여건, 산불 감시 등 임무 수행에 필요한 비행시간과 운용조건 등이 구체적으로 검토될 필요가 있고, 임무 유형별로 요구되는 기체 제원과 도입 예정된 기체의 성능을 비교할 필요가 있으며, 기존 헬기·구급차 등을 활용하는 경우와 비용 및 효과를 비교할 수 있는 기초자료 등이 제공될 필요가 있다.

교통형 모델은 기체의 비행시간 단축이 이용자의 전체 이동시간 단축이나 도로 교통 혼잡 완화로 이어질 수 있는지를 검증하는 것이 필요하다. 출발지에서 버티포트까지의 접근시간, 탑승 대기시간, 도착 후 최종 목적지까지의 환승·이동시간을 포함하여 기존 교통수단과의 소요시간이 검토될 필요가 있다. 이 과정에서 기체의 탑승 정원과 운항빈도에 따른 실제 수송능력이 반영되어야 하고, 버티포트 접근·환승 과정에서 발생하는 도로교통 수요까지 반영하여 교통혼잡 완화의 순효과를 제시할 필요가 있다.⁵⁾

5) 이와 관련하여 감사원은 2026년 3월 「한강버스 및 여의도 선착장 조성사업 관련 국회감사요구」 감사 결과에서, 도입 선박이 당초 발표한 운항 소요시간을 충족하기 어려워 시민의 출퇴근 편의 향상이라는 사업 목적을 달성하지 못할 우려가 있다고 지적한 바 있다. 이 사례는 새로운 교통수단을 도입하는 경우 실제 운용조건에 따른 효과를 검증할 필요가 있음을 보여준다. 국토교통부는 미국·UAE 등에서 UAM 이용 시 기존 교통수단 대비 이동시간이 대폭 단축되었다는 근거자료를 제출하였으나, 국내 조건에서 연계교통 등을 고려한 출발지·목적지와 버티포트 간 접근성, 탑승 수속·대기 등을 고려한 전체 이동시간 등이 고려된 것이 아니어서 이에 대한 추가적인 검토가 필요해 보인다.

지역연계형 모델은 도서·연안 등 교통취약지역에 UAM을 도입하여 기존 교통수단의 한계를 보완하고 주민의 이동 편의를 높이는 서비스로 구상되어 있다. 그러나 교통 접근성이 낮은 지역에 새로운 교통수단을 도입하더라도, UAM의 높은 운임을 부담할 수 있는 일부 이용자에게 수요가 집중된다면 지역주민의 일상적인 이동 지원이라는 정책목적을 달성하기 어려울 것으로 보인다. 따라서 예상 운임과 운항빈도, 기존 교통수단과의 연계 등을 고려하여 주민의 실질적인 이용 가능성을 검토하여야 한다. 주민의 이용을 보장하기 위해 별도의 운임 지원이 필요하다면, 기체 구입 및 시설 구축 비용뿐만 아니라 향후 지속적으로 소요될 재정부담도 함께 추계하여 그 필요성을 검토하여야 할 것이다.

관광형 모델은 예상 운임에 따른 주요 이용계층과 민간사업자의 수익구조를 분석하여 재정지원의 혜택이 누구에게 귀속되는지를 검토할 필요가 있다. 특히 소수 관광객의 편의 증진이나 특정 사업자의 수익으로 귀속되는 편익과 지역경제·국내 산업 전반으로 확산되는 편익을 구분할 필요가 있고, 이를 토대로 이용요금과 민간투자회수할 수 있는 비용의 범위를 산정하여, 그 중 일부를 공공재원으로 지원하여야 하는 구체적인 근거를 제시할 필요가 있다.

종합하면, 국토교통부와 지방자치단체가 제시한 사업 구상만으로는 UAM 도입을 통해 해결하려는 공공적 과제와 기대되는 성과, 이를 위한 정부의 비용부담 필요성 및 적정 지원 규모가 충분히 구체적으로 확인되지 않는다. 신산업 육성이라는 정책목표가 개별 서비스의 공공적 편익이나 기체·시설에 대한 직접적인 재정지원의 타당성을 온전히 대신할 수는 없으며, 국토교통부는 사전적인 타당성 검토를 통해 사업모델별 수요와 목표 실현 가능성, 기존 수단 대비 추가적인 편익 및 국내 산업에 대한 파급효과를 검증할 필요가 있다.⁶⁾ 이를 바탕으로 민간과 공공부문 간 역할 및 비용분담을 명확히 하고, 재정지원의 범위와 규모를 구체화할 필요가 있다.

그러나, 국토교통부는 예비타당성조사 또는 예비타당성조사 면제 후 사업계획 적정성 검토 등 사업계획의 구체적인 타당성 등 검토 절차를 거치지 않고 신규사업 예산을 편성하였다.

6) 국토교통부는 이와 관련하여 국내 UAM 산업이 2040년 13조원 규모를 달성하는 경우 16만명의 일자리를 창출하고, 생산유발 규모가 23조원, 부가가치유발 규모가 11조원으로 예상된다고 밝혔으나, 이는 2020년 6월 자료에 근거한 것이어서 최신화된 파급효과 분석도 부재한 것으로 보인다.

예비타당성조사는 「국가재정법」 제38조7) 및 같은 법 시행령 제13조에 근거하여 대규모 신규사업의 적정 투자시기와 자원조달 방법 등에 대한 사전적인 타당성 검증 및 평가를 통해 사업의 추진 여부를 공정하게 결정하기 위한 제도로써, 객관적이고 중립적인 재정사업 분석을 바탕으로 예산낭비를 방지하고 재정운용의 효율성을 제고 하는 것을 목적으로 한다.

「국가재정법」 제38조제1항에 따른 예비타당성조사 대상사업은 ① 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 건설공사가 포함된 사업 및 지능정보화 사업, ② 중기사업계획서에 따라 재정지출이 500억원 이상 수반되는 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야의 신규사업이다.

[예비타당성조사 대상사업]

사업 유형	요건
·(제38조제1항제1호) 건설공사가 포함된 사업 ·(제38조제1항제2호) 지능정보화 사업	·총사업비 500억원 이상 (국가의 재정지원 규모 300억원 이상)
·(제38조제1항제4호) 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야의 사업	·중기재정지출 500억원 이상

국토교통부는 기획예산처의 신규 보조사업 적격성 심사 과정에서 해당 사업이 예비타당성조사 대상이 아님을 확인받았다는 입장이다. 현행 「국가재정법」은 예비타당성 조사 대상에 교통·물류 등 분야를 포함하고 있지 않는데, 도심항공교통 서비스 상용화 시범사업은 교통·물류 분야로 분류되고 있어 예비타당성조사 대상에서

7) 「국가재정법」

제38조(예비타당성조사) ① 기획예산처장관은 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규 사업으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 대규모사업에 대한 예산을 편성하기 위하여 미리 예비타당성조사를 실시하고, 그 결과를 요약하여 국회 소관 상임위원회와 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다. 다만, 제4호의 사업은 제28조에 따라 제출된 중기사업계획서에 의한 재정지출이 500억원 이상 수반되는 신규 사업으로 한다.

1. 건설공사가 포함된 사업. 다만, 「과학기술기본법」 제12조의3제1항에 따른 구축형 연구개발사업 중 해당 연구개발의 수행에 필수적인 시설물의 건설공사가 포함된 사업은 제외한다.
2. 「지능정보화 기본법」 제14조제1항에 따른 지능정보화 사업
3. 삭제
4. 그 밖에 「과학기술기본법」 제11조에 따른 국가연구개발사업이 아닌 사업으로서 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야의 사업

제외된 것으로 보인다.⁸⁾ 그러나, 해당 사업은 신산업 생태계를 조성하고 육성하는 취지의 사업으로서 사업 내용상 산업 분야의 성격 또한 명확하게 가지고 있으므로, 단순히 소관 부처가 국토교통부라는 이유만으로 교통·물류 분야로만 취급되어 예비타당성조사 대상에서 제외되는 것이 적정한지에 대해서는 상당한 의문이 제기된다.⁹⁾

[도심항공교통 서비스 상용화 시범사업 신규 보조사업 적격성 심사 결과]

4. 신규 보조사업 적격성 심사 검증 결과 상세			
1. 심사대상 여부 : Pass			
< 심사대상 여부 점검 결과 검증내용 >			
세부 점검항목	점검내용	점검결과	검증결과
심사 대상 제외	■ 국가재정법 제7조제2항 제4호의2에 따른 의무지출사업	X	X
	■ 국가재정법 제22조에 따른 예비비 사용	X	X
	■ 국가재정법 제38조에 따른 예비타당성 조사 대상 및 예비타당성 조사 면제 사업	X	X
	■ 지방재정법 제37조제2항에 따른 타당성조사 대상사업	X	X
	■ 공공기관의 운영에 관한 법률에 따른 공공기관예비타당성조사 대상사업	X	X
	■ 지역균형발전특별회계 사업 중 지자체 자율편성 사업	X	X
	■ 개별 법률에 따라 중앙관서 주관으로 사전 타당성 평가를 수행한 사업	X	X
	■ 과거 신규 보조사업 주청 심사 결과 부적격사업으로 분류된 사업이 포함된 사업	X	X
	■ 중기재정계획(25~29) 상 보조금 100억원 미만 가능 사업	X	X
	■ 다른 회계, 계정, 비목 등으로 계속 추진되던 사업	X	X
보조비목 적합성	■ 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」 제4조 [별표2] 보조금 지급 제외 사업	X	X
	■ 출연기관에 대한 보조사업(예외), 민간위탁 또는 직접사업 가능 사업	X	X
○ 본 사업은 국가재정법에 따른 의무지출, 예비비 사용, 예비타당성조사 대상사업 등 신규 보조사업 적격성 심사 제외 대상에 해당하지 않으며, 「도심항공교통법」에 근거한 국비 지원이 필요한 사업임			

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 제작됨

국토교통부는 동 사업에 향후 3년간 최소 1,500억원 규모의 재정을 투입할 계획으로, 중기재정지출이 500억원 이상인 대규모 재정사업임에도 불구하고, 교통 및 물류 분야 사업이라는 이유로 사업계획의 타당성·적정성에 대한 전문기관의 충분한 사전 검토를 거치지 않은 채 예산이 편성된 문제가 있다.

8) 기획예산처는 교통·물류 분야 등 SOC 사업은 건설공사 등이 포함되지 않으면 예비타당성조사 대상으로 보고 있지 않다. 이처럼 「국가재정법」 제38조에 따른 예비타당성조사 대상사업에는 교통·물류, 통신 등 분야의 사업이 누락되어 있는 문제가 있으며, 대규모 재정사업의 타당성과 효율성을 확보하기 위해서는 예비타당성조사 대상사업 분야에 대한 입법적 보완이 필요하다.

9) 이는 기획예산처가 예산사업을 분류할 때 사업의 실질을 충분히 고려하지 않고 소관 등을 기준으로 행정편의적인 분류를 하여 발생하는 문제이기도 하다.

특히 국토교통부가 제출한 사업계획 및 설명자료만으로는 공공부문이 주도하여 UAM 상용화를 추진하여야 할 필요성, 아직 해당 국가에서 인증 절차도 완료되지 않은 외국산 기체의 구매계약을 현 시점에 재정사업을 통해 추진하여야 할 시급성, 기체 도입 및 인프라 구축 등에 대규모 재정을 투입하여야 할 필요성 등이 충분히 소명되었다고 보기 어려운 측면이 있다. 따라서, 국회 심의과정에서는 해당 사업의 필요성·타당성, UAM 상용화 과정에서 공공부문의 적절한 역할과 재정지원 필요성, 사업 추진시기 및 지원 규모의 적정성 등을 종합적으로 검토할 필요가 있다.¹⁰⁾

10) 이러한 검토를 위해 보다 객관적이고 전문적인 사업 타당성 검증이 필요하다고 판단되는 경우, 국회는 「국가재정법」 제38조제4항에 따라 의결로 해당 사업에 대한 예비타당성조사를 요구할 수도 있다.

보편형 건설임대(출·용자) 사업: 예산 편성 규모의 적정성 검토 필요

가. 현 황

보편형 건설임대(출·용자)¹⁾ 사업은 우수한 입지의 품질 좋은 부담 가능한 주택에서 다양한 소득계층이 장기간 거주 가능한 ‘보편형 건설임대주택’을 공급하려는 것으로, 2027년 주택도시기금 계획안에 4조 7,719억 3,400만원 신규 편성되었다.

[2027년도 보편형 건설임대(출·용자)사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
보편형 건설임대(출·용자)	-	-	-	4,771,934	4,771,934	순증
보편형 건설임대(출자)	-	-	-	2,569,503	2,569,503	순증
보편형 건설임대(용자)	-	-	-	2,202,431	2,202,431	순증

자료: 국토교통부

나. 분석의견

보편형 건설임대(출·용자) 사업은 2027년 공급물량 26,237호 전체에 대해 승인부터 착공까지의 단계별 지원액을 한 해에 반영하고 평균평형도 조정 전 기준(31.4평)을 적용하였으므로, 국토교통부는 유형별 사업물량을 확정하고 실제 착공 가능 시기와 평균평형(28.2평)에 맞추어 예산 규모를 재산정할 필요가 있다.

건설임대 사업에 대한 용자 및 출자금 집행 시기는 출자의 경우 건설공사 승인 시, 승인 2년차, 착공시, 준공시 총 네 차례에 걸쳐 집행이 되고, 용자의 경우 건설공사 승인시, 착공시, 착공 2년차, 준공시 네 차례에 걸쳐 집행이 된다.²⁾

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 1440-417

2) 출자와 용자의 집행시기가 다른 것은, 승인 후 착공까지의 기간이 장기간 소요됨에 따라 승인 후 착공 전 1회 추가적으로 집행하던 것을, 조기착공을 유도하기 위하여 착공 이후 집행비율을 확대하는 방향으로 개정하였기 때문이다.

[보편형 건설임대 사업단계별 출자·용자 집행 비율]

(단위: %)

	승인	승인+1 (승인2년차)	착공	착공+1 (착공2년차)	준공
출자	20	25	25	-	30
용자	10	-	40	40	10

주: 출자사업과 용자사업의 사업단계별 집행비율이 다른 것은 조기착공 유도 차원에서 착공 이후 지급 비율을 늘리는 방향의 정책변경이 출자와 용자를 달리하여 단계적으로 진행되는 중이기 때문이다.

자료: 국토교통부

그런데 국토교통부는 2027년 보편형 건설임대주택을 26,237호 공급하는 것을 목표로 하면서, 해당 물량 전부에 대해 승인부터 착공까지의 예산을 전부 편성하였다. 그러나 사업승인 물량이 전부 확보된다 하여도, 승인부터 착공시까지의 평균적인 소요기간이 통상 24개월가량이라는 점³⁾, 승인물량 중 미착공물량이 발생할 수 있다는 점 등을 고려하면 계획물량 전부가 승인되고, 승인물량이 전부 착공되는 것을 전제로 한 예산편성은 집행가능성에 재고를 요하는 측면이 있다.

[보편형 건설임대(출·용자) 계획안 산출내역]

예산	산출내역
4,771,934 백만원	<p>〈출자〉 2,569,503백만원</p> <ul style="list-style-type: none"> · (신규) 734,143백만원 = 26,237호 × 13.502백만원/평 × 31.4평 × 33% × 20% · (승인+1) 917,680백만원 = 26,237호 × 13.502백만원/평 × 31.4평 × 33% × 25% · (착공) 917,680백만원 = 26,237호 × 13.502백만원/평 × 31.4평 × 33% × 25% <p>〈용자〉 2,202,431백만원</p> <ul style="list-style-type: none"> · (신규) 367,072백만원 = 26,237호 × 13.502백만원/평 × 31.4평 × 33% × 10% · (착공) 1,468,287백만원 = 26,237호 × 13.502백만원/평 × 31.4평 × 33% × 40% · (제로에너지 건축물 20% 추가용자) 367,072백만원

자료: 국토교통부

3) 국토교통부에 따르면, 일반적인 사업단계별 소요기간은 사업승인 → 준비 및 공모(3개월) → 계획·기본 설계(5개월) → 인허가(2개월) → 실시설계(7~8개월) → 발주/계약/착공(6개월) → 공사입주(3~4년)이다.

국토교통부는 이에 대하여 승인부터 착공까지 24개월이 소요되는 일정은 신규 사업 추진에 따른 표준일정이라는 전제 하에, 2027년에 추진할 보편형 건설임대는 ①이미 사업승인을 받은 선택형 공공임대와 ② 통합공공임대를 보편형으로 유형 변경하는 물량, 그리고 ③ 민간참여 사업 지구로 구성되는데, ① 선택형과 ② 통합공공임대 유형 변경 물량은 2026년 말부터 실시설계를 진행하여 2027년 중 사업계획 변경승인을 받고 발주·계약을 거쳐 2027년 말 착공, ③ 민간참여 사업은 사업자가 직접 설계하므로 사업자 선정 공고 후 12개월 이내에 착공할 수 있다는 입장이다. 또한 기승인 물량 가운데 보편형으로 전환할 물량은 아직 확정되지 않았으나, 「주거안정플랜」이 발표된 만큼 2027년 물량을 조속히 확정하고 인허가 등 착공 준비를 미리 진행하겠다는 입장이다.

그러나 2027년 예산안은 26,237호 전체에 대하여 신규(사업승인 1년차)·승인+1년차·착공 단계 지원분을 한 해에 모두 반영하고 있어, 국토교통부가 설명하는 사업 구성과 산출 구조가 부합하지 않는 측면이 있다. 기승인 물량을 전환하는 경우에는 사업승인 1년차 지원분을 다시 편성할 필요성이 분명하지 않으며 유형별 물량이 아직 확정되지 않았다. 기승인 통합공공임대를 보편형으로 전환할 경우 「공공주택 특별법」 제17조 및 제35조에 따라 지구계획과 주택건설사업계획 승인을 다시 받는 과정에서 착공 시점이 늦어질 수 있다는 점도 고려해야 한다.

이에 대해 국토교통부는 보편형 사업의 신속한 추진을 위해 사업승인과 동시에 착공까지 진행할 계획이며, 기승인 물량도 보편형으로 변경됨에 따라 변경승인 및 기금 편성이 필요하다는 입장이다. 그러나 승인과 착공을 같은 해에 진행하더라도 사업승인 2년차(승인+1) 지원분까지 동일 연도에 편성하여야 하는 근거는 제시되지 않았으며, 기승인 물량의 경우 기존 통합공공임대 유형으로 기 지원된 출자·융자금 이 있다면 이와는 정산 방식도 함께 검토될 필요가 있다.

반면, 기존의 건설임대 사업인 ‘통합공공임대’ 사업의 경우 2027년 계획안 산출 근거로 신규, 착공, 준공 물량을 단계별 구분하여 계상하였으며 미착공, 미준공 물량을 고려한 일부 예산 조정내역을 반영하였다.

[통합공공임대(출·용자) 계획안 산출내역]

예산	산출내역
2,426,241 백만원	<p>〈출자〉 1,365,821백만원</p> <ul style="list-style-type: none"> · (신규) 306,033백만원 = 16,149호 × 12.284백만원/3.3㎡ × 8.3~34평 × 33~39% × 20% · (2년차) 368,146백만원 = 17,873호 × 11.167백만원/3.3㎡ × 8.3~34평 × 33~39% × 25% · (착공) 363,841백만원 = 19,009호 × 10.436백만원/3.3㎡ × 8.3~34평 × 33~39% × 25% · (준공) 200,404백만원 = 8,817호 × 9.939백만원/3.3㎡ × 8.3~34평 × 33~39% × 30% · (미착공고려) △181,921백만원(착공의 50%) · (전년도 미지급) 309,318백만원 <p>〈용자〉 1,060,420백만원</p> <ul style="list-style-type: none"> · (신규) 158,706백만원 = 16,149호 × 12.284백만원/3.3㎡ × 8.3~34평 × 33~41% × 10% · (착공) 396,220백만원 = 19,009호 × 10.436백만원/3.3㎡ × 8.3~34평 × 33~41% × 25~40% · (준공) 207,505백만원 = 8,817호 × 9.939백만원/3.3㎡ × 8.3~34평 × 33~41% × 30% · (미착공고려) △198,110백만원(착공의 50%) · (전년도 미지급) 319,362백만원 · (제로에너지 건축물 20% 추가용자) 176,737백만원

자료: 국토교통부

한편, 국토교통부가 설정한 동 사업의 성과지표는 보편형 건설임대 연간 공급 계획의 90% 착공을 목표물량으로 하고 있는데, 이러한 점에서도 계획안 편성 근거로서의 착공물량이 다소 과다하게 책정된 것이 아닌지 검토가 필요하다.

이에 대해 국토교통부는 성과목표는 착공까지 수반되는 지구계획 및 사업계획 조정 등 절차 이행과 현장여건 등 추진상의 불확실성을 감안하여 공급계획의 90% 수준으로 설정하였으나, 사업 추진은 예산상 계획물량인 2.6만호 전량 착공을 목표로 차질 없이 추진할 계획이라는 입장이다. 그러나 성과목표를 90%로 설정한 이유가 추진상의 불확실성이라면, 동일한 불확실성이 예산 산정에도 반영되는 것이 정합적이다.

[보편형 건설임대(출·용자) 사업 성과지표]

(단위: 만 호)

성과지표	구분	'23	'24	'25	'26	'27	2027 목표치 산출근거	측정산식	자료수집방법 (또는 자료출처)
보편형 건설임대 지원실적	목표	-	-	-	-	2.3	보편형 건설임대 연간 공급계획의 90% 착공 목표	보편형 건설임대 사업착공 실적	국토부 자료
	실적	-	-	-	-	-			
	달성 도	-	-	-	-	-			

자료: 국토교통부

나아가 건설임대 사업의 경우 LH에 대한 출자·용자시 평당 기준단가를 적용하는데 국토교통부는 2027년도 계획안 산정 당시 전체 물량에 대해 31.4평을 기준으로 하였다.

[보편형 건설임대(출·용자) 계획안 산출내역]

예산	산출근거(사업단계별 배분비율 제외)
4,771,934백만원	26,237호 × 13.502백만원/평 × 31.4평 × 33%

자료: 국토교통부

그러나 국토교통부는 보편형에 대해 최초 평균평형이 31.4평으로 논의되던 사항이어서 정부안에는 31.4평이 반영되었으며, 이후 검토를 거쳐 최종 28.2평으로 조정되었다고 설명하고 있는바, 31.4평을 전제로 산출된 예산안을 28.2평에 맞추어 감액할 필요가 있다.⁴⁾

4) 평형에 비례하여 단순 산정할 경우 약 4,863억원 감액이 필요하다.

[평균평형 산출근거]

전용면적 구분	55㎡ (50~55㎡)	59㎡ (56~59㎡)	65㎡ (60~69㎡)	74㎡ (70~75㎡)	84㎡ (76~85㎡)
평형별 건설비율	20%	40%	20%	10%	10%
주력평형 비율	주력평형 60%		일반평형 40%		
60이하 ,60-85비율	60이하 60%		60-85 40%		
평균평형	85㎡		105㎡		
	93㎡ (28.2평)				

자료: 국토교통부

종합하면, 국토교통부는 2027년 사업물량을 유형별로 조속히 확정하고, 유형별 사업 진행 단계와 실제 착공 가능 시기, 평균 평형에 맞추어 단계별 지원액을 재정할 필요가 있다.

통합공공임대(융·출자): 모듈러주택의 공급 확대를 위한 사업 관리 필요

가. 현 황

통합공공임대(융·출자)¹⁾ 사업은 기존의 공공임대주택 유형(영구, 국민, 행복, 공공)을 통합하여 제공하는 통합공공임대 주택을 공급하기 위한 비용을 융자 또는 출자하는 사업이다.

이 중 모듈러주택 사업은 통합공공임대주택 일부 사업에 대해 모듈러공법을 적용하여 신속하게 공급하려는 것으로, 융자 사업 내에서 전년대비 17억 7,900만원이 증액된 85억 800만원이 편성되었고 출자 사업 내에서 279억 8,800만원이 신규 편성되었다.

[2027년도 통합공공임대 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 계획안(B)	증감	
		당초	수정 (A)		B-A	(B-A)/A
통합공공임대(융자)	1,475,428	823,570	823,570	1,406,320	582,750	70.8
모듈러주택		6,729	6,729	8,508	1,779	26.4
통합공공임대(출자)	1,035,886	1,642,403	1,642,403	1,479,278	△163,125	△9.9
모듈러주택	-	-	-	27,988	27,988	순증

자료: 국토교통부

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 1338-406, 1440-411

[모듈러주택 사업의 계획안 산출 근거]

사업명	2026년 계획	2027년 계획안
모듈러주택 (용자)	<p>〈모듈러주택(용자)〉 6,729백만원</p> <ul style="list-style-type: none"> · (신규) 2,363백만원 = 3,000호 × 11.167백만원/3.3㎡ × 17.2평 × 41% × 10% × 10% · (착공) 1,752백만원 = 1,000호 × 9.939백만원/3.3㎡ × 17.2평 × 41% × 25% × 10% · (준공) 2,003백만원 = 1,000호 × 9.466백만원/3.3㎡ × 17.2평 × 41% × 30% × 10% · (에너지절감) 612백만원 	<p>〈모듈러주택(용자)〉 8,508백만원</p> <ul style="list-style-type: none"> · (신규) 3,466백만원 = 4,000호 × 12.284백만원/3.3㎡ × 17.2평 × 41% × 10%(공정 단계에 따른 용자 비율) × 10%(추가 용자, 이하 같음) · (착공) 3,006백만원 = 1,021호 × 10.436백만원/3.3㎡ × 17.2평 × 41% × 40% × 10% · (준공) 1,262백만원 = 600호 × 9.939백만원/3.3㎡ × 17.2평 × 41% × 30% × 10% · (제로에너지 건축물 20% 추가용자) 774백만원
모듈러주택 (출자)		<p>27,988백만원</p> <p>27년 발주물량 4,000호 × 2.034백만원/3.3㎡ × 17.2평 × 20%(공정 단계에 따른 출자비율)</p>

자료: 국토교통부

나. 분석의견

모듈러주택은 기존의 주택건설 대비 공사기간을 상당 부분 줄일 수 있다는 장점이 있어 신속한 공공주택 공급에 효과적임에도 모듈러주택의 발주물량 대비 사업 승인 및 착공실적이 저조한 상황이므로, 사업 부진의 원인과 향후 모듈러주택 관련 정책방향을 종합적으로 고려하여 사업을 개선함으로써 편성된 예산이 효율적으로 집행되도록 관리할 필요가 있다.

모듈러주택은 탈현장 건설(Off Site Construction) 기반으로 공장에서 건물 전체나 일부를 모듈(Module) 형태로 미리 제작한 후 공사 현장으로 옮겨와 조립하여 완성하는 주택이다. 일반적으로 전체공정의 70% 정도가 공장에서 진행되고 이후 운반과정을 거쳐 현장에 설치된다.

[모듈러주택의 시공과정]



자료: 국토교통부

또한 모듈러가 공장에서 제작되는 동안 현장에서는 부지 정리, 기초 공사, 상하수도 및 전기 설비, 골조공사 등이 진행된다. 이와 같이 모듈러주택은 건설현장에서 기초공사를 진행하는 동시에 공장에서 모듈러를 제작할 수 있어 일반적인 주택공사에 비해 공사기간을 30%까지 절감할 수 있는 장점이 있다.

[일반주택 및 모듈러주택 공사단계 비교]

구 분		공사단계					
일반주택	토 공사	기초 공사	골조공사		마감공사		
			지하층	지상층			
모듈러	현장	토 공사	기초 공사	지하층	지상층(공용부)	모듈러 설치	마감 공사
	공장	모듈러 유닛 제작 및 운반					

자료: 국토교통부

또한 모듈러주택은 공장제작 및 현장작업의 최소화로 기능인력 고령화 등 건설산업의 인력난 해소에도 도움이 되며, 재활용이 가능한 철골구조를 활용해 기존 방식 대비 탄소배출량과 폐기물 발생량이 감소하는 측면도 있다.

모듈러주택 역시 일반적인 주택 건설 절차와 마찬가지로 토지확보, 설계완료 및 관계기관 협의 등을 거쳐 사업승인을 받고 그 이후에 토지정비 작업을 거쳐 착공단계로 진입한다.

[모듈러주택 공사 순서]

토지확보, 설계	사업승인	토지 기초공사	착공	전기·수도공사, 골조공사	운반 및 조립	준공
				모듈러 제작		

자료: 국토교통부

이에 국토교통부는 초기 단계에 있는 국내 모듈러주택 시장 활성화를 위해 모듈러주택 형식으로 공급되는 통합공공임대 물량에 대해서는 10%의 추가 용자를 제공해오고 있는데, 목표 발주물량도 2023년 1,000호에서 2027년 4,000호로 확대한 데 이어 2030년에는 연 6,000호까지 확대할 계획이다.

[통합공공임대 내 모듈러주택 연간 신규 발주계획]

(단위: 호)

연도	2023-24	2025	2026	2027	2028-29	2030
물량	1,000	2,000	3,000	4,000	5,000	6,000

자료: 국토교통부

정부가 2026. 8. 13. 발표한 「주택 신속공급 방안」(이하 “8.13 방안”)에도 통합공공임대 물량을 늘리기 위해 모듈러주택을 확대하고자 하는 정부의 의지가 담겨 있다. 동 방안은 2027~2030년 모듈러 공공주택 발주물량을 당초 1.2만호에서 2만호로 확대하는 내용을 담고 있다.

하지만 모듈러주택 추진실적을 살펴보면, 발주실적은 2024년 831호, 2025년 1,358호, 2026년 8월 2,100호로 목표 발주물량의 68~83% 수준이나, 발주된 물량이 사업승인·착공으로 이어지는 속도는 더디다. 사업승인 실적은 2023년 381호, 2024년 450호, 2025년 640호, 2026년 8월 718호에 머물러 있고, 착공실적은 2025년 0호, 2026년 8월 150호에 그치고 있다.

[연도별 통합공공임대 모듈러주택 공급실적]

(단위: 호)

	발주물량		사업승인·착공 실적		준공	
	계획	실적	사업승인	착공	계획	실적
2021	-	-	-	-	-	-
2022	-	-	416	416	-	-
2023	1,000	-	381	130	-	-
2024	1,000	831	450	831	-	416
2025	2,000	1,358	640	-	-	130
2026. 8.	3,000	2,100	718	150	1,000	-

주: 2023년에 착공한 130호는 2020년 이전에 사업승인이 이루어짐

주: 발주물량 계획은 국토교통부의 연간 목표 발주물량 기준

자료: 국토교통부

아울러 2022년에 착공된 416호에 대한 준공이 2년 후인 2024년에 이루어졌고, 2023년에 착공된 130호에 대한 준공이 마찬가지로 2년 후인 2025년에 이루어졌다는 점을 감안할때, 2024년 착공물량은 831호이므로 2년 후인 2026년 준공물량은 1,000호에 미치지 못할 여지가 크다. 국토교통부는 사업성의 부족 등을 원인으로 파악하고 있다.

이와 관련, 8.13 방안에서 정부는 모듈러주택의 경우 공사비의 증가가 확대 제약요인으로 작용한다는 점을 고려하여, 2030년까지 모듈러 공공주택 건설시 일반공법대비 초과 발생하는 공사비 호당 약 7,000만원 중 50% 가량을 재정지원 할 계획임을 밝혔다.

이를 위해 기존 10% 추가용자에 더하여 모듈러주택에 대한 출자 지원 사업을 신설하여, 4,000호에 대한 각 3,500만원의 지원금을 전제로, 출자금에 대한 공정별 지급비율(승인시 20%)에 맞추어 총 약 280억원을 편성하였다.²⁾

그런데 동 출자금과 추가용자의 신규분은 모두 사업승인 시점에 지급되는 구조로서 2027년 4,000호의 사업승인을 전제로 산출되었으나, 최근 사업승인 실적은 연간 640~718호 수준에 머물러 있어 발주물량을 기준으로 산정된 예산이 연내 집행되기 어려울 우려가 있다.

이와 관련하여 국토교통부는 추후 기존 추가용자 지원제도, 출자금 확대지원

2) 승인시 20%, 승인 2년차 25%, 착공시 25%, 준공시 30%

등 재정지원이 사업 활성화에 실질적으로 기여하는지를 면밀하게 분석하여 정책의 방향성 및 지원 규모를 조정하는 한편, 공기단축이라는 특성을 갖는 모듈러 주택에 대해서도 용자사업과 출자사업의 연차별/공정별 지원비율을 그대로 유지하는 것이 타당한지 검토할 필요가 있다.

[모듈러주택 출자·용자 집행 비율]

(단위: %)

	승인	승인+1 (승인2년차)	착공	착공+1 (착공2년차)	준공
출자	20	25	25	-	30
용자	10	-	40	20	30

주: 출자사업과 용자사업의 사업단계별 집행비율이 다른 것은 조기착공 유도 차원에서 착공 이후 지급 비율을 늘리는 방향의 정책변경이 출자와 용자를 달리하여 단계적으로 진행되는 중이기 때문이다.

자료: 국토교통부

또한 모듈러주택의 표준화 기준, 발주 특례, 건축인증 등 산업 활성화를 위한 제반 사항을 규정하는 모듈러주택 특별법³⁾이 국회에서 심사중인데, 국토교통부는 모듈러주택의 확대 계획이 안정적으로 추진될 수 있도록 신속한 법 제정에 협력할 필요가 있다.

종합하면, 국토교통부는 모듈러주택 발주물량이 사업승인·착공으로 이어지지 못하는 원인을 분석하여 사업을 개선하고, 사업승인 실적을 고려하여 2027년 출자·추가용자 예산이 연내 집행될 수 있도록 관리할 필요가 있다.

3) 의안번호 제2215818호 「모듈러 건축 활성화 지원에 관한 특별법」(한준호의원·윤재옥의원 대표발의) 등 다수 발의·심사중

이차보전 확대에 따른 중장기 재정부담을 고려한 직접융자 · 이차보전 배분기준 마련 필요

가. 현 황

이차보전 지원¹⁾은 주택구입 및 전세자금에 대하여 이차보전 지원을 하기 위한 것으로 2027년도 계획안은 전년 당초 및 수정계획(1조 9,720억 800만원) 대비 999억 6,600만원(5.1%) 증액된 2조 719억 7,400만원이 편성되었다.

[2027년도 이차보전 지원 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

목명	2025년 결산	2026년 계획		2027년	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
이차보전 지원	1,694,071	1,972,008	1,972,008	2,071,974	99,966	5.1

자료: 국토교통부

나. 분석의견

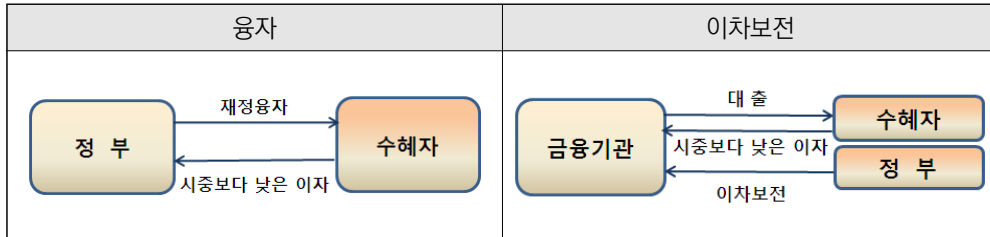
국토교통부는 주택구입 · 전세자금 지원에서 직접융자보다 이차보전 비중을 확대하는 기조를 유지하고 있는데, 이차보전은 재원 회수가 불가능하고 대출잔액 증가에 따라 지출이 누적되어 일반회계를 포함한 국가재정에 중장기 부담으로 작용할 수 있으므로, 직접융자와 이차보전 간 적정 배분 기준을 마련할 필요가 있다.

이차보전과 융자 사업은 정부가 정책필요성에 따라 국민에게 낮은 금리로 자금을 공급하는 수단이라는 점에서 공통점이 있으나, 방식의 차이로 인하여 투입되는 재원 규모나 회수 여부 등에 차이가 있다.

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 1042-401

[융자 및 이차보전 비교]



자료: 국토교통부

융자 사업의 경우 수요자에게 직접 융자하기 때문에 재원 소요가 큰 반면, 이차보전 사업은 직접 융자방식과 비교할 때 같은 재원을 투입하면서 더 많은 수요자에게 융자를 공급할 수 있으며 이를 통하여 재정지출의 규모를 줄일 수 있다는 장점이 있다. 반면, 융자의 경우 융자로 집행된 재원을 융자원금과 이자로 회수할 수 있어 다시 융자에 활용하는 방식으로 지속적인 사업추진이 가능한 반면, 이차보전으로 투입되는 재원은 지출된 재원으로 회수가 불가능하다는 특징이 있어 그 활용 규모를 적정 수준으로 관리할 필요가 있다.

국토교통부는 주택도시보증기금을 통하여 주택구입자금과 전세자금을 저리에 공급하기 위하여 융자와 이차보전 두 방식을 동시에 활용하고 있다. 그러나 이차보전 지원 사업의 경우 전술한 바와 같이 융자 사업과 달리 재원이 회수되지 않는 사업방식임에도 불구하고 최근 사업규모가 지속적으로 증가하고 있어 그 규모의 적정성에 대해 검토가 필요하다.

이에 따라 주택도시보증기금 전체 사업비 대비 동 사업의 비중 역시 확대되고 있다. 2022년까지 기금 전체 사업비 대비 이차보전 지원 사업의 비중은 1.6% 수준이었던 반면, 2023년부터 이차보전 지원 사업의 규모가 급격하게 증가함에 따라 그 비중 역시 3.1%로 크게 증가하였다. 이후 2025년에는 기금 전체 사업비가 감소하면서 그 비중이 7.8%까지 높아졌다. 2027년 계획안의 경우 기금 내 이차보전 사업의 비중은 5.1%로 전년의 5.2% 대비 소폭 감소하였으나 그 규모로 보면 전년 대비 1,000억원 증가하는 등 확대기조가 이어지고 있다.

[최근 6년간 주택도시기금 이차보전 지원사업 현황 및 비중]

(단위: 억원, %)

연도	2022	2023	2024	2025	2026	2027(안)
사업비(A)	318,114	304,611	327,987	216,110	381,515	406,692
이차보전(B)	4,982	9,297	13,902	16,941	19,720	20,720
비중(B/A)	1.6	3.1	4.2	7.8	5.2	5.1

주: 2022~2025년은 결산 기준, 2026년은 계획 기준, 2027년은 계획안 기준

자료: 대한민국정부, 매년도 기금운용계획안 심의참고자료 및 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

[최근 6년간 주택도시기금 주택구입·전세자금 관련 지원방식별 자금지원액]

(단위: 억원)

연도	2022	2023	2024	2025	2026	2027(안)
용자 자금지원액(A)	85,217	113,124	87,550	4,358	103,016	52,800
이차보전 자금지원액(B)	124,518	356,852	459,636	340,116	322,968	247,200
비중 (B)/(A+B)	59.4	75.9	84.0	98.7	75.8	82.4

주: 2022~2025년은 결산 기준, 2026년은 계획 기준, 2027년은 계획안 기준

자료: 국토교통부

주택구입·전세자금 지원액 중 이차보전 방식이 차지하는 비중 역시 2022년 59.4%에서 2024년 84.0%, 2025년 98.7%로 높아졌으며, 2027년 계획안에서도 82.4%에 달한다.

특히 이차보전 지원 사업의 계획안은 내년도의 예상 대출잔액을 기준으로 지출 규모를 추계한 것으로 예상보다 대출규모가 크게 나타나거나 시중금리가 인상되는 경우 추가적인 지출소요가 발생할 수 있다. 실제 2023년에 이차보전 지원 사업의 당초 계획액은 7,655억 7,800만원이었으나, 당초 계획 대비 실제 금리차 확대(2,004억원) 및 대출 수요 증가(435억원)로 인하여 당초 계획액의 약 32%에 해당하는 2,439억원이 기금운용계획 자체 변경을 통하여 증액된 사례가 있다.²⁾

국토교통부는 2027년도 주택구입·전세자금 대출소요 예상액 중 각각 81.5%, 84.1%를 이차보전으로 지원하고자 기금계획안을 수립하였는데, 이는 2026년 계획

2) 2024년에도 시중금리와 정책금리 간 금리차 확대로 인해 기금운용계획 자체 변경을 통하여 300억원을 증액하였으나 결과적으로 증액한 규모를 초과하는 349억 400만원이 불용되었다.

안 수립 당시 주택구입 대출소요 예상액 중 75.4%를, 전세자금 대출소요예상액 중 76.6%에 대해 이차보전으로 지원하고자 하였던 것에 비하여 각각 이차보전 지원의 비중을 더 늘린 것이다.

[주택구입·전세자금 대출 소요 예상액에 대한 직접융자 및 이차보전 지원 비중]

(단위: 조원, %)

구분		2026년	2027년
주택구입자금	대출 소요 예상액	27.6(100.0)	19.6(100.0)
	직접융자	6.8(24.6)	3.6(18.5)
	이차보전	20.8(75.4)	16.0(81.5)
전세자금	대출 소요 예상액	15.0(100.0)	10.4(100.0)
	직접융자	3.5(23.4)	1.7(15.9)
	이차보전	11.5(76.6)	8.8(84.1)

자료: 국토교통부

이에 대해 국토교통부는 '22~'24년 약 120조원 규모 이상의 정책대출을 신규 공급하면서 같은 기간 주택도시기금의 여유자금이 약 40조원 가량 급감하여 여유자금 고갈 및 주택공급 차질 발생 등이 우려되어 불가피하게 재정당국과 협의 후 이차보전을 확대하였다는 입장이다.

[최근 5년간 주택도시기금 여유자금 운용 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	여유자금규모	여유자금 운용현황			
		소계 (수익률)	직접운용 (수익률)	위탁운용	
				연기금투자 (수익률)	기타 (수익률)
2021	48,982,497	48,982,497 (3.29)	319,402 (0.45)	784,983 (1.37)	47,878,112 (3.37)
2022	28,722,459	28,722,459 (△3.58)	422,544 (0.60)	1,415,036 (0.33)	26,884,879 (△3.78)
2023	18,866,252	20,227,954 (8.26)	87,121 (3.38)	2,659,643 (5.74)	17,481,190 (8.70)
2024	10,102,159	18,836,429 (3.35)	188,553 (3.33)	4,541,714 (3.45)	14,106,162 (3.56)
2025	14,387,229	11,507,128 (5.27)	166,867 (2.13)	2,404,652 (3.45)	8,935,609 (5.85)

자료: 국토교통부

실제 주택도시기금의 여유재원 추이를 살펴보면 2021년 48조 9,800억원에 달 하였던 여유자금은 2025년 말 기준 14조 3,872억원으로 2021년 대비 29.4%에 불과하다.

주택도시기금의 재정 악화 상황에서 정책대출의 지속적인 운영을 위해 이차보 전 사업을 확대한 것은 불가피한 측면이 있으나, 직접 용자는 단기에 큰 비용이 발생하나 대출 실행 이후 원리금이 기금의 수입이 되어 이를 새로운 정책대출에 활용 할 수 있는 반면, 이차보전 지원은 대출 만기까지 지속적으로 이차보전을 위한 예산 의 편성이 필요해 대출잔액이 남아 있는 한 매년 재정지출이 발생하고 대상 대출잔 액이 증가하는 경우 지출 규모도 함께 늘어나 장기적으로 재정에 부담으로 작용할 수 있다는 측면을 함께 고려하여야 한다.

특히 이차보전 지원의 대상이 되는 디딤돌 대출의 경우 대출기간이 30년, 버팀 목대출의 경우 최장 20년³⁾으로 한번 대출이 실행되는 경우 장기간에 걸쳐 경직적 인 재정지출이 발생할 가능성이 높다는 특징이 있으며, 취급이 종료된 상품이 아닌 이상 신규대출이 상환액을 상회하는 동안에는 대출잔액이 증가하고, 이차보전액은 대출잔액에 금리차를 곱하여 산정되므로 이차보전 소요도 함께 증가한다는 점을 고 려할 필요가 있다. 실제로 디딤돌대출의 경우 2027년 신규대출 예상액(15조 9,537 억원)이 상환 예상액(5조 2,534억원)의 3배 수준이며, 대출잔액은 2021년 28조 8,768억원에서 2027년 106조 8,490억원(예상)으로 증가할 전망이다.

3) 미성년자녀로 인한 연장이 없는 경우 주택도시보증공사 전세금안심대출 보증서가 있는 경우 최장 10년 5개월(신생아특례 12년 6개월), 주택도시보증공사 전세금안심대출 보증서가 없는 경우 최장 10년(신생아특례 12년)이다.

[최근 7년간 대출유형별 대출잔액 및 상환액]

(단위: 억원, 만건)

대출 유형	구 분		2021	2022	2023	2024	2025	2026 (7월말)	2027년 (예상)
생애 최초 주택 구입	대출잔액		14,556	12,337	10,445	8,688	7,130	6,297	4,868
	신 규 대 출	건 수	-	-	-	-	-	-	-
		금 액	-	-	-	-	-	-	-
	상환액		3,529	2,221	1,894	1,758	1,558	833	1,023
디딤돌 대출 ¹⁾	대출잔액		288,768	308,717	458,251	685,747	839,727	907,959	1,068,490
	신 규 대 출	건 수	3.8	3.9	8.5	11.0	8.8	4.4	6.8
		금 액	51,440	58,650	167,864	249,253	206,094	103,430	159,537
	상환액		7,316	5,437	6,700	13,279	25,922	20,228	52,534
버팀목 대출 (중소 청년 전용 제외)	대출잔액		10,211	42,638	192,902	364,696	435,984	433,311	482,153
	신 규 대 출	건 수	0.2	4.1	13.6	16.1	12.1	5.0	7.3
		금 액	1,257	34,898	154,036	193,747	132,510	49,489	87,663
	상환액		1,679	2,596	4,124	23,548	61,222	52,162	81,430
버팀목 대출 (중소 청년 전용)	대출잔액		125,295	135,410	142,847	129,524	99,551	85,218	68,399
	신 규 대 출	건 수	4.4	4.1	4.5	2.2	0.2	-	-
		금 액	33,072	30,970	34,952	16,637	1,512	-	-
	상환액		26,016	21,458	28,244	30,559	31,485	14,333	14,119

주: 1. 생애최초주택구입 대출은 2014년 12월부터 취급중단되어 신규대출 실적이 없음

1) 디딤돌대출의 경우 잔액 및 신규대출 실적에는 은행 및 주택금융공사 유동화 재원이 모두 포함
되어 있으나 상환액의 경우 은행재원만을 대상으로 산출

자료: 국토교통부

또한, 동 사업은 특성상 시중 금리 변동에 따라 이차보전 금리 수준이 결정되는 구조로서, 인플레이션, 고환율 등 외부의 변수에 따라 시중 금리가 크게 상승할 경우 이는 계획액에 영향을 줄 수밖에 없으며, 집행과정에서도 계획 대비 초과집행이 발생하는 등 재정부담이 시장 경기에 좌우되는 측면이 있다. 2027년 계획안은 전년 동 사업 대비 5.1% 증액되었는데 이는 최근의 고금리 기조를 반영하여 내역사업별 이차보전 금리를 생애최초 주택구입자금은 0.14%p, 디딤돌대출은 0.24%p 인상하였기 때문이다.

[이차보전 지원 사업의 2026년 및 2027년 계획안 산출근거]

2026년	2027년
① 생애최초 주택구입자금('13년 대출분) : 8,624백만원 - 산출근거 : '26년 예상 평잔(6,737억원) × 이차보전 금리(1.28%)	① 생애최초 주택구입자금('13년 대출분) : 7,639백만원 - 산출근거 : '27년 예상 평잔(5,380억원) × 이차보전 금리(1.42%)
② 한국주택금융공사 유동화 취급분 : 245,577백만원 - 산출근거 : '26년 예상 평잔(243,936억원) × 이차보전 금리(0.62~1.01%)	② 한국주택금융공사 유동화 취급분 : 213,501백만원 - 산출근거 : '27년 예상 평잔(213,690억원) × 이차보전 금리(0.61~1.00%)
③ 디딤돌대출 은행 취급분 : 824,560백만원 - 산출근거 : '26년 예상 평잔(729,699억원) × 이차보전 금리(1.13%)	③ 디딤돌대출 은행 취급분 : 1,115,618백만원 - 산출근거 : '27년 예상 평잔(814,319억원) × 이차보전 금리(1.37%)
④ 버팀목대출(중소기업취업청년 전용 제외) 은행 취급분 : 718,008백만원 - 산출근거 : '26년 예상 평잔(569,848억원) × 이차보전 금리(1.26%)	④ 버팀목대출(중소기업취업청년 전용 제외) 은행 취급분 : 622,747백만원 - 산출근거 : '27년 예상 평잔(479,036억원) × 이차보전 금리(1.30%)
⑤ 버팀목대출(중소기업취업청년 전용) 은행 취급분 : 175,239백만원 - 산출근거 : '26년 예상 평잔(100,193억원) × 이차보전 금리(1.26~2.18%)	⑤ 버팀목대출(중소기업취업청년 전용) 은행 취급분 : 112,469백만원 - 산출근거 : '27년 예상 평잔(75,459억원) × 이차보전 금리(1.30~1.79%)

자료: 국토교통부

이에 대해 국회 국토교통위원회는 2025회계연도 결산 예비심사 당시 국토교통부에 대하여 정책대출 시 주택도시기금의 재무건전성 등을 고려해 직접융자의 적정 규모를 산출하고 이차보전사업 확대 시 중장기 재정소요를 추계, 국회에 제출하는 등 제도개선방안을 마련하라는 내용의 시정요구를 채택한 바 있다.

한편, 국토교통부는 이차보전액은 일반회계 전입금 산출 시 전액 반영되어 편성되고(2027년 정부안의 경우 일반회계 전입금 9.4조원에 이차보전액 2.07조원을 100% 반영) 일반회계를 통해 은행에 지급되고 있어 주택도시기금 재정에 미치는 영향은 제한적이며, 이차보전액은 당해 연도 은행재원 대출잔액과 금리차를 근거로 편성되므로 매년 규모가 달라진다는 입장이다. 또한 이차보전 방식의 적정 규모에 대해서는 명확한 기준이 마련되어 있지 않다고 설명하고 있다. 그러나 이차보전액을 일반회계 전입금에 반영하는 것은 국토교통부의 「2013년도 이차보전 시행방안」에 따른 편성 관행으로서 이를 규정한 법령이나 예산편성 지침은 확인되지 않으며, 일반회계 전입금 총량이 제약되는 경우 이차보전액의 증가는 전입금으로 충당되는 다른 기금사업의 재원을 잠식할 수 있다. 무엇보다 재원이 일반회계라는 점은 부담의 주체가 주택도시기금에서 일반회계로 이전된다는 의미일 뿐 국가재정 전체의 부담이 줄어드는 것은 아니며, 그 규모 역시 2022년 4,982억원에서 2027년 2조 720억원으로 증가해 왔다. 국토교통부도 이차보전의 적정 규모에 관한 기준이 없다는 점을 인정하고 있는 만큼, 직접융자와 이차보전 간 적정 배분 기준을 마련할 필요가 있다.

이차보전 지원 사업은 재원 회수가 불가능하고 중장기 재원부담이 가시적이지 않음에도 최근 그 규모가 급격히 증가하고 있고, 대상 대출잔액의 증가 추세를 감안하면 향후에도 소요가 크게 늘어날 수 있다. 따라서 국토교통부는 국회 시정요구에 따라 이차보전 확대에 따른 중장기 재정소요를 추계하고, 직접융자와 이차보전 간 적정 배분 기준을 마련하여 중장기 재정부담을 관리할 필요가 있다.

자율주행 기술은 차량에 탑재된 센서와 인공지능 등을 활용하여 주변 환경을 인식하고 주행 상황을 판단한 후 조향·가속·제동 등을 제어함으로써 운전 기능의 일부 또는 전부를 수행하는 것을 말한다. 운전 자동화 수준은 미국자동차공학회(SAE)의 분류에 따라 운전자와 시스템의 역할을 기준으로 레벨0부터 레벨5까지 6단계로 구분한다. 이 중 레벨2는 시스템이 조향과 가·감속을 수행하되 운전자가 주행 상황을 지속적으로 감시하여 필요한 경우에는 직접 개입해야 하는 부분 자동화 단계이고, 레벨3는 정해진 운행조건에서 시스템이 주행 전반을 수행하되 시스템의 요청 등 필요한 경우 운전자가 직접 차량을 제어해야 하는 조건부 자동화 단계이며, 레벨4는 정해진 운행조건에서 운전자의 개입 없이 주행하고, 운행을 지속하기 어려운 경우에도 감속·정차 등 위험을 최소화하기 위한 조치까지 시스템이 수행하는 고도 자동화 단계로, 무인 여객·물류 운송서비스를 구현할 수 있는 수준을 의미한다.

최근 주요국에서는 자율주행 기술을 양산차와 실제 운송서비스에 적용하는 한편, 자율주행 상용화를 뒷받침하기 위한 지원정책을 추진하고 있다. 미국의 웨이모(Waymo)는 여러 도시에서 운전자가 탑승하지 않는 로보택시의 유상운송 서비스를 제공하고 있으며, 중국의 포니에이아이(Pony.ai)도 베이징·광저우·선전 등에서 무인 로보택시를 상업적으로 운영하면서 운행구역을 확대하고 있다. 일본은 지역 교통수단 확보와 운전자 부족 문제 등에 대응하기 위하여 지방자치단체의 레벨4 자율주행 이동서비스 도입에 필요한 초기 투자를 지원하고 있다. 이와 같이 주요국은 무인 여객운송 서비스 확대, 지역 대중교통 보완 등 다양한 방식으로 자율주행 기술의 상용화를 추진하고 있다.

우리나라도 2027년 레벨4 자율주행 상용화를 목표로 자율주행 실증도시 조성, 인공지능 학습기반 구축 및 관련 제도 정비 등을 추진하고 있다. 국토교통부는 그동안 관련 재정사업을 통해 자율주행 산업을 지원해왔는데, 2027년도 예산안에는 관련 사업에 전년 본예산 대비 8,070억원(1,104%) 증액된 8,801억 1,900만원을 편성하여 자율주행 상용화를 위한 재정지원을 본격적으로 확대할 계획이다.

[자율주행 관련 예산(안) 편성 현황 : 2022~2027년]

(단위: 백만원)

회계기금명	세부사업명	예산(안)					
		2022	2023	2024	2025	2026	2027(안)
일반회계	자율자동차 상용화	22,534	30,405	42,900	9,354	9,829	2,320
	AI 모빌리티 시범도시 조성	-	-	-	-	61,760	-
	교통취약지역 시간대 무인 수요응답형 교통지원 ^{신규}	-	-	-	-	-	32,240
	자동차보안지원 및 대응체계 운영 ^{신규}	-	-	-	-	-	1,950
지역 균형발전 특별회계	충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성	2,004	2,401	5,610	2,482	-	-
	충청권 자율주행 모빌리티 고도화	-	-	-	-	1,530	2,100
미래대응 기금	자율주행 실증도시 조성 ^{1)이관}	-	-	-	-	-	841,509
합 계		24,538	32,806	48,510	11,836	73,119	880,119

주: 1) 'AI 모빌리티 시범도시 조성(일반회계 4633-320)' 사업이 미래대응기금으로 이관·개편된 것임
 자료: 국토교통부

28-1. 교통취약지역·시간대 무인 수요응답형 교통 지원 사업 분석

가. 현 황

교통취약지역·시간대 무인 수요응답형 교통 지원¹⁾ 사업은 교통 인프라가 부족한 지역 또는 시간대에 자율주행 수요응답형 교통서비스의 실증·운영을 지원하는 것으로, 2027년도 예산안은 322억 4,000만원이 신규 편성되었다.

[2027년도 교통취약지역·시간대 무인 수요응답형 교통 지원 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
교통취약지역·시간대 무인 수요응답형 교통 지원	-	-	-	32,240	32,240	순증

자료: 국토교통부

나. 분석의견

교통취약지역·시간대 무인 수요응답형 교통 지원 사업은 향후 3년간 최소 967.2억원의 국가재정이 투입되는 대규모 신규사업임에도, 교통 및 물류 분야 사업이라는 이유로 전문기관의 사전 타당성 검토 없이 예산이 편성되었으므로, 정부는 향후 교통 및 물류 분야의 대규모 재정사업에 대해서도 객관성·전문성을 갖춘 사전 검토가 이루어질 수 있도록 예비타당성조사 제도를 보완할 필요가 있다.

수요응답형 교통(Demand Responsive Transport, DRT)은 이용자의 호출 또는 사전 예약 등에 따라 운행경로와 시간 등을 탄력적으로 조정하여 서비스를 제공하는 교통수단으로, 2014년 「여객자동차 운수사업법」²⁾ 개정을 통해 제도화되었다. 이후

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

1) 코드: 일반회계 4633-324

2) 「여객자동차 운수사업법」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

3. 수요응답형 여객자동차운송사업: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업

가. 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제5호에 따른 농촌과 「수산업·어촌 발전 기본법」 제3조 제6호에 따른 어촌을 기점 또는 종점으로 하는 경우

나. 신도시, 심야시간대 등 대중교통수단이 부족하여 교통불편이 발생하는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우

다년간의 연구용역과 시범사업 등을 통해 운영체계가 정립되었으며, 국토교통부는 2025년 12월 「수요응답형교통(DRT) 도입·운영 가이드라인」³⁾을 마련하는 등 제도적 기반을 구축하였다. 교통취약지역·시간대 무인 수요응답형 교통 지원 사업은 이러한 기존 DRT 서비스에 자율주행 기술을 적용하여 교통 인프라가 부족한 환경에 무인 수요응답형 교통서비스를 제공하려는 것이다.

국토교통부는 2027년부터 2029년까지 향후 3년간 매년 322억 4,000만원씩 총 967억 2,000만원의 국비를 투입하여 50개 교통취약지역·시간대에 무인 수요응답형 교통서비스를 구축할 수 있도록 지원할 계획이다.

[교통취약지역·시간대 무인 수요응답형 교통 지원 계획 : 2027~2029년]

(단위: 억원)

구분		2027(정부안)	2028 계획	2029 계획	합계
지원예산 (노선·구역 단위)	지자체 보조	320	320	320	960
	출연·추진	2.4	2.4	2.4	7.2
	합계(예산)	322.4	322.4	322.4	967.2

주: 1. 국토교통부는 총 50곳을 지원할 계획으로 1곳당 연간 사업비는 10억이며, 특·광역시 15곳(국비 5억, 지방비 5억), 기타 시·도 35곳(국비 7억, 지방비 3억)으로 편성

※ 자율주행차 1대당 임차·운영비는 승용형(1.9억), 소형승합형(2.4억), 버스형(3.1억) 수준으로, 연간 사업비 10억원은 3~5대 규모의 차량 임차·운영이 가능한 규모

2. 국토교통부는 2027년 사업 진행상황에 따라 2028년 이후 사업 확대 가능성도 있다는 입장임

자료: 국토교통부

국토교통부는 기존 자율자동차 상용화⁴⁾ 사업의 자율차 시범운행지구 서비스 지원 내역사업을 통해 자율주행자동차 시범운행지구 내 자율주행 서비스의 운영비를 지원해 왔다. 국토교통부에 따르면 지방자치단체의 자율주행 서비스 도입 수요는 50개 지역 이상으로 높은 수준이나, 교통취약지역은 대체로 재정여건이 열악하여 서비스의 도입과 지속적인 운영에 어려움을 겪고 있다.

현재 전국 57개 자율주행자동차 시범운행지구 중 자율차 시범운행지구 서비스

다. 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」이나 그 밖에 다른 법률에 따라 수요응답형 여객 자동차운송사업 면허의 규제특례를 받아 운행 등 실증과정을 거친 지역에서 특별시장·통합특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)가 필요하다고 인정하는 경우

3) 국토교통부, 「수요응답형교통(DRT) 도입·운영 가이드라인」, 2025. 12.

4) 코드: 일반회계 4633-319

지원 사업을 통해 운영비를 지원받는 지역은 12곳에 불과하다. 또한, 재원 부족으로 운영을 개시하지 못한 채 시범운행지구가 해제된 원주·사천 사례나, 국비 지원 중단 이후 서비스를 종료한 세종·순천 사례 등이 있으며, 전체 시범운행지구의 약 40%인 23곳에서 실제 서비스가 운영되지 않고 있는 것으로 나타났다. 특히, 운전자가 탑승하는 형태의 자율주행 서비스는 인건비 등 운영비 부담이 상대적으로 높아 지방 자치단체의 지속적인 서비스 도입·운영에 제약이 있는 측면도 있다.

[자율차 시범운행지구 서비스 지원사업 주요 추진실적: 2024~2026년]

연도	구분	예산	주요 사업 실적(이용 탑승객 수)
'24 (20억)	서울	5.5억원	(대중교통) 새벽버스, 심야버스(24,434명), (강남) 심야택시(1,698건)
	대구	4억원	도심(진천역)-부도심(테크노폴리스) 연결 수요응답형(1,769명)
	강원	4억원	(강릉) 벽지노선 자율주행 마을버스 제작(2,482명)
	충남	2.5억원	(내포) 주정차 단속, 방법순찰 공공서비스 운영
	전남	2억원	(순천) 순천역~국가정원 관광연계형(1,567명)
	제주	2억원	공항-도심 연결형 서비스, 교통 불편지역 수요응답형(2,309명)
'25 (26억)	서울	5억원	(대중교통) 새벽 첫 차·심야 자율주행버스(30,264명), (강남) 심야 택시(5,116건), (청계천) 관광셔틀(3,911명) 등
	세종	1.5억원	광역 자율주행버스와 연계한 라스트마일 체계(1,201명)
	경기	4.5억원	(판교) 판교역~제2테크노밸리 노선버스 운영(25,510명)
		3.5억원	(안양) 주간·심야 이동편의 운송서비스(29,088명)
	충남	1.5억원	(천안) KTX역~산업단지 내 이동편의 운송서비스(655명)
	경북	6억원	(경주) APEC 대비 보문관광단지 관광연계형(19,573명)
	경남	1.5억원	(하동) 농촌지역에 읍내순환 여객운송서비스 제공(11,944명)
	제주	2.5억원	제주공항-도심 연결형, 교통 불편지역 수요응답형(2,334명)
'26 (30억)	서울	8억원	(대중교통) 새벽·심야버스, (생활권) 교통 소외지역 마을버스, (강남) 택시 심야운행 등 (총 67,898명)
	대구	6억원	물류거점(물류센터 등) 경유 수요응답형 화물 서비스(10월 투입)
	경기	4.5억원	(안양) 주야로 운영, B형 차량 서비스(59,369명)
		1.5억원	(판교) 판교G버스 및 DRT 연계 대중교통 환경개선(12,017명)
	강원	3억원	(강릉) ITS 세계총회 대응, 교통편의성을 위한 심야 DRT(9월 투입)
	충북	1.5억원	(혁신) 취약한 대중교통 보완 및 국립 소방병원 연계(2,604명)
	충남	1.5억원	(내포) 지역 수요 맞춤형(주간) 및 심야시간대 순환버스(10월 투입)
	경남	1.5억원	(하동) 교통취약지인 읍내 순환 농촌지역 체감형 노선(8,864명)
	제주	2.5억원	제주공항-도심 노선버스, 산업단지·대학 맞춤형 셔틀 (1,164명)

자료: 국토교통부

이에 국토교통부는 50개 지역에서 각각 3~5대 규모의 자율주행 DRT 서비스를 운영할 수 있도록 국가 차원의 지원을 확대하여 교통취약지역의 자율주행 DRT 서비스를 활성화하겠다는 계획이다. 또한, 레벨4 수준의 중·대형 승합차량을 개발하고 AI 기반 E2E(End to End)⁵⁾ 자율주행 기술을 적용하여 2029년부터 무인서비스를 실시하는 등 단계적으로 실증여건을 조성할 계획이라고 설명하고 있다.

[자율주행 수요응답형 교통 서비스 고도화 계획]

구분	2027년	2028년	2029년	2030년~
레벨4 E2E 차량 서비스	유인 서비스		무인 서비스	
레벨4 승합차량 개발	부분 이중화 ¹⁾ SDV ²⁾ Lv.4			완전 이중화 ¹⁾ SDV ²⁾ Lv.4
안전관리자	운전석	조수석	무인화	

주: 1) 자동차 기능안전 국제표준(ISO 26262)은 시스템의 오동작에 따른 위험 수준을 평가하여 안전 목표별로 자동차 안전무결성 수준(Automotive Safety Integrity Level, ASIL)을 정하도록 하며, 자율주행 시스템과 같이 오동작 시 치명적인 사고로 이어질 수 있는 시스템은 최고 등급인 ASIL D 수준이 요구된다. ASIL D 등급을 만족시키기 위한 주요 설계 방안 중 하나는 하드웨어 및 소프트웨어의 핵심 기능을 중복 구성하는 이중화(redundancy)이다. 예를 들어, 주 제어기에 결함이 발생하더라도 독립적으로 동작하는 보조 제어기가 제어를 이어받아 차량을 안전하게 정차시키는 등 최소위험운행을 수행하도록 설계하는 방식이 이에 해당한다.

2) Software Defined Vehicle(주요 기능 및 성능이 소프트웨어를 통해 정의되고 제어되는 차량)
자료: 국토교통부

다만, 동 사업은 향후 상당한 규모의 재정이 투입되는 신규사업임에도 국내 자율주행 기술 수준, 실제 서비스 수요, 사업대상 지역의 운영역량 및 50개 지역이라는 실증규모의 적정성 등에 대하여 전문기관의 객관적인 사전 검토가 충분히 이루어지지 않은 측면이 있다.

동 사업은 국고보조금 규모가 100억원 이상인 신규 보조사업에 해당하여 「국고보조금 통합관리지침」 제10조에 따른 보조사업 적격성 심사를 거쳐 2026년 7월 적격 판정을 받았다. 그러나, 예비타당성조사 대상사업에는 해당하지 않는 것으로 분류되어 예비타당성조사 또는 그 면제⁶⁾ 절차는 거치지 않은 것으로 확인된다.

5) 기존 인지·판단·제어 등을 각각 독립된 규칙에 따라 제어하던 모듈러 방식이 아닌, 센서 입력부터 차량 제어 명령까지의 전 과정을 인공지능이 통합 처리하는 방식을 말한다.

6) 예비타당성조사 면제사업에 대해서는 「국가재정법」 제38조제5항 등에 따라 사업계획 적정성 검토를 실시하여야 한다.

「국가재정법」 제38조제1항에 따른 예비타당성조사 대상사업은 ① 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 건설공사가 포함된 사업 및 지능정보화 사업과 ② 중기사업계획서에 따라 재정지출이 500억원 이상 수반되는 사회복지·보건·교육·노동·문화 및 관광·환경 보호·농림해양수산·산업·중소기업 분야의 신규사업 등이다. 그러나 후자의 대상 분야에는 교통·물류 분야를 포함하고 있지 않아, 교통·물류 분야로 분류된 교통취약지역·시간대 무인 수요응답형 교통 지원 사업은 예비타당성조사 대상에서 제외되었다.⁷⁾

[예비타당성조사 대상사업]

사업 유형	요건
· (제38조제1항제1호) 건설공사가 포함된 사업 · (제38조제1항제2호) 지능정보화 사업	· 총사업비 500억원 이상 (국가의 재정지원 규모 300억원 이상)
· (제38조제1항제4호) 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야 의 사업	· 중기재정지출 500억원 이상

이에 따라 동 사업은 향후 3년간 최소 967.2억원이 투입될 예정인 중기재정지출 규모가 500억원을 크게 상회하는 대규모 신규 재정사업임에도 사업의 정책적 필요성, 사업규모의 적정성 및 사업 수행 가능성 등에 대한 전문기관의 종합적인 사전 검토를 거치지 않은 채 예산이 편성되었다.

특히 기존 자율주행 시범운행지구의 운영성과를 고려하면 대규모 사업 확대에 앞서 사업 수행 가능성 등에 대한 면밀한 검토가 필요했던 것으로 보인다. 국토교통부가 제출한 「2025년 자율주행자동차 시범운행지구 운영성과(‘24년) 평가결과」에 따르면, 2024년 상반기 이전에 지정되어 운영 중인 36개 시범운행지구의 계획 대비 실제 서비스 제공 비율은 78% 수준에 그쳤으며, 이 중 12개 지구(33.3%)는 서비스가 정상적으로 운영되지 않아 미흡(E) 등급을 받은 것으로 나타났다. 이처럼 기존 시범운행에서도 상당수 지방자치단체의 서비스 운영실적이 저조한 상황에서, 사업 대상 지역을 단기간에 대폭 확대하여 2027년 50개 지역에서 자율주행 DRT 시범

7) 기획예산처는 교통·물류 분야 등 SOC 사업은 건설공사 등이 포함되지 않으면 예비타당성조사 대상으로 보고 있지 않다. 이처럼 「국가재정법」 제38조에 따른 예비타당성조사 대상사업에는 교통·물류, 통신 등 분야의 사업이 누락되어 있는 문제가 있으며, 대규모 재정사업의 타당성과 효율성을 확보하기 위해 예비타당성조사 대상사업 분야에 대한 입법적 보완이 필요하다.

운행을 정상적으로 추진할 수 있을지에 대해서는 지방자치단체의 사업 수행 역량과 서비스 수요 등을 포함한 충분한 사전 검토가 필요했던 것으로 보인다.

[2025년 자율주행자동차 시범운행지구 운영성과('24년) 평가결과(요약)]

□ 시범운행지구별 평가결과 : 총 36개 지구

연번	지구명	평가등급	연번	지구명	평가등급
1	제주	A	19	충남(내포)	D
2	서울(중앙차로)	A	20	경북(도청)	D
3	서울(청와대)	A	21	세종	D
4	서울(상암)	A	22	경북(경주)	D
5	충청권	A	23	울산	D
6	경기(안양)	A	24	대구(동성로)	D
7	충북(혁신)	B	25	경남(하동)	E
8	서울(강남)	B	26	광주	E
9	서울(청계천)	B	27	전북(익산)	E
10	제주(첨단)	B	28	경기(시흥)	E
11	대구	B	29	전남(해남)	E
12	경기(판교)	B	30	충남(당진)	E
13	강원(강릉)	B	31	부산	E
14	인천(공항)	C	32	경남(사천)	E
15	전남(순천)	C	33	인천(구월)	E
16	서울(여의도)	C	34	인천(송도)	E
17	전북(광역)	C	35	인천(영종)	E
18	전북(군산)	D	36	강원(원주)	E

- 주: 1. 평가 개시 시점을 기준으로 만 1년 이상 운영된 시범운행지구를 평가하며 2025년 평가대상은 36개
 2. 36개 평가대상 시범운행지구의 69개 운영계획 서비스 중 54개가 실제 운영되어 계획 대비 서비스 비율은 약 78%
 3. 평가대상 기간 총 운행거리 약 49만km(전년 대비 7% ↑), 총 이용자수 약 13만 명(전년 대비 42% ↑)
 4. 평가등급 : A(매우우수), B(우수), C(다소우수), D(보통), E(미흡)

자료: 국토교통부

따라서 정부는 향후 대규모 재정투자의 타당성과 효율성을 확보하기 위하여 교통·물류 분야의 신규사업 중 일정 규모 이상의 재정지출이 수반되는 사업에 대해서도 객관성과 전문성을 갖춘 사전 검토가 이루어질 수 있도록 예비타당성조사의 대상사업 범위와 기준을 보완하는 등 제도개선 방안을 마련할 필요가 있다.

28-2. 충청권 자율주행 모빌리티 고도화 사업(초광역) 분석

가. 현 황

충청권 자율주행 모빌리티 고도화 사업(초광역)¹⁾은 세종·충북·대전을 연결하는 초광역 자율주행 상용화 지구를 기반으로 국내 최초로 운전자의 개입이 불필요한 레벨4 수준의 자율주행 대중교통 서비스로의 전환을 촉진하기 위한 고도화 사업을 추진하는 것으로, 2027년도 예산안은 전년 본예산 대비 5억 7,000만원(37.3%) 증액된 21억원이 편성되었다.

[2027년도 충청권 자율주행 모빌리티 고도화 사업(초광역) 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
충청권 자율주행 모빌리티 고도화 사업(초광역)	-	1,530	1,530	2,100	570	37.3

자료: 국토교통부

동 사업은 2022년부터 2025년까지 추진된 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성 사업²⁾의 후속 사업으로 사업기간은 2026년부터 2029년까지이며, 국비·지방비 매칭 방식으로 대전광역시, 세종특별자치시 및 충청북도에 사업비 60%를 보조하고 있다.

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

1) 코드: 지역균형발전특별회계(초광역특별계정) 4633-302

2) 코드: 지역균형발전특별회계(지역지원계정) 4633-301

나. 분석의견

충청권 자율주행 모빌리티 고도화 사업은 선행사업의 연례적인 집행부진으로 국회의 시정요구가 반복되었으나, 2026년에도 집행실적이 개선되지 않고 있으므로, 국토교통부는 2027년도 사업이 정상적으로 추진될 수 있도록 사업계획 및 집행관리를 강화할 필요가 있다.

충청권 자율주행 모빌리티 고도화 사업은 충청권 자율주행차 시범운행지구를 기반으로 레벨4 자율주행 광역 대중교통서비스를 개발·실증하는 것으로, 2027년도 예산안에는 자율주행 전기버스 4대의 차량 개조 및 시스템 고도화, 서비스 운영 용역, 데이터 가공 및 안전관제 용역, 사업단 운영 등에 필요한 예산 21억원이 편성되었다.

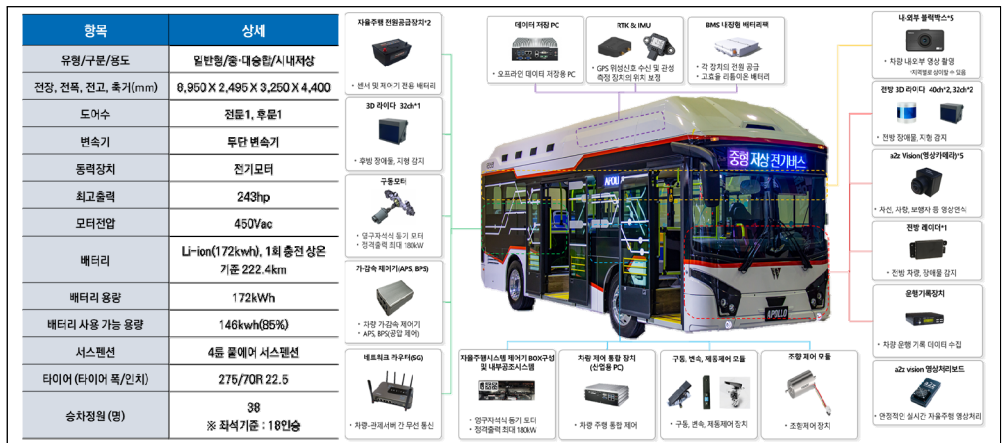
[충청권 자율주행 모빌리티 고도화 사업 2027년도 예산안 산출 내역]

구분	산출 내역
자율주행버스 차량 레벨4 개조 (600백만원)	- (요구) 운전자의 개입이 불필요한 레벨4 수준의 자율주행 전기버스 업그레이드 비용 예산 요구 - (산출) 자율주행 전기버스 차량 레벨4 개조 : 150백만원×4대 = 600백만원
자율주행 대중교통 서비스 운영 용역 (675백만원)	- (요구) 레벨4 수준의 자율주행 전기버스 실증 및 서비스(5대) 제공하기 위해 운영비 요청 - (산출) 자율주행 전기버스 5대 운영 : 135백만원×5대 = 675백만원
데이터 수집·가공 및 무인 자율주행 안전관제 (170백만원)	- (요구) 관제센터 정보시스템의 일일·월간 점검과 장애대응 전문인력 및 인프라 관리·승인에 필요한 실시간 대응인력 등 운영에 필요한 예산 - (산출) 관제데이터 수집·가공 및 안전관제 = 170백만원
대전권 자율주행 시스템 고도화 (330백만원)	- (요구) 데이터수집·가공 및 자율주행S/W 고도화 및 레벨4 제어장치/전원부 이중화 개발·실증에 필요한 예산 - (산출) 데이터수집·가공 및 자율주행S/W 고도화(150백만원) + 레벨4 제어장치/전원부 이중화 개발·실증(180백만원)
사업단 일반운영비 (325백만원)	- (요구) 사업추진단 운영비, 홍보비, 표지판설치 등을 위한 예산 - (산출) 사업추진단 운영비, 홍보비, 표지판설치 등 : 세종시 200백만원 + 충북도 125백만원 = 325백만원

자료: 국토교통부

국토교통부는 2027년에 기존 레벨3 자율주행 버스 4대를 추가 개조하여 레벨4 자율주행 버스 5대와 레벨3 자율주행 버스 2대를 운영할 계획이다. 이에 앞서 2026년도에는 선행 차량 1대를 레벨4 수준으로 개조·운영하기 위하여 차량 개조비 1억 5,000만원과 운영 용역비 5,100만원 등을 편성한 바 있다.

[충청권 자율주행버스(레벨3) 제원 및 센서 등 구성도]



자료: 국토교통부

[자율주행버스(레벨 3 → 레벨 4) 개조비용(150백만원) 세부 산출 내역]

<p>① 차량 개조(78백만원)</p> <ul style="list-style-type: none"> · 제어 시스템 강화(이중화) 54백만원×1대=54백만원 · 센서류/제어기 탈거 및 재설치 12백만원×1대=12백만원 · 기구물/배선 개조 12백만원×1대=12백만원 <p>② 자율주행시스템 업그레이드(6백만원)</p> <ul style="list-style-type: none"> · 자율주행 기본 주행시스템 업그레이드 2.1백만원 · 자율주행 컴퓨팅 업그레이드 1.8백만원×1대=1.8백만원 · 보조SW 설치 및 시스템 통합 2.1백만원 <p>③ 자율주행 센서 및 부품(66백만원)</p> <ul style="list-style-type: none"> · 라이다센서 12백만원×4개×1대=48백만원 · 카메라 2.4백만원×5개×1대=12백만원 · 제어기장치 1.2백만원×5개×1대=6백만원 	
---	--

자료: 국토교통부

그런데, 선행사업인 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성사업은 집행부진 문제가 연례적으로 반복되어 왔으며, 충청권 자율주행 모빌리티 고도화 사업으로 개편된 2026년에도 8월 말 기준 실집행률이 26.5%에 불과하여 집행실적이 여전히

저조한 상황이다. 특히, 현재까지 집행된 예산도 레벨4 자율주행 버스 관련 2026년도 예산이 아니라 전년도 이월예산이 대부분인 것으로 파악된다.

국토교통부에 따르면 레벨4 자율주행 버스는 2026년 5월 개조에 착수하였으나, 최초의 레벨4 차량 개조 과정에서 이중화³⁾ 등에 추가적인 시간이 소요되어 11월경 차량 인도가 가능할 것으로 예상된다. 또한, 차량 개조가 완료된 이후에도 K-City (자율주행 테스트베드) 내 시험운행 등 선행 절차를 거쳐야 하므로, 실제 도로에서의 실증은 2027년에야 가능할 것으로 예상된다.

이에 따라 연내 차량 개조가 완료될 경우 2026년도에 편성된 차량 개조비는 집행이 가능할 것으로 보이나, 레벨4 자율주행 버스의 실제 운영을 전제로 편성된 운영 용역비는 상당 부분 이월이 불가피할 것으로 보인다. 이러한 상황에서 2027년도에는 레벨4 차량 4대를 추가로 개조하고 관련 운영비까지 집행할 계획인 만큼, 사업 일정과 차량 개조·시험운행 절차 등을 면밀하게 관리하지 않을 경우 집행부진이 반복될 가능성이 있다.

[충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성 및 고도화 사업 집행실적]

(단위: 백만원, %)

구 분	예산액		교부액	전년도 이월액	예산현액 (A)	실집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	실집행률
	본예산	추경							
2022	2,004	2,004	2,004	-	2,004	785	1,219	-	39.2
2023	2,401	2,401	2,401	1,219	3,620	2,484	1,136	-	68.6
2024	5,610	5,610	5,610	1,136	6,746	3,799	2,947	-	56.3
2025	2,482	2,482	2,482	2,947	5,429	4,202	1,227	-	77.4
2026. 8.	1,530	1,530	1,530	1,227	2,757	731	-	-	26.5

자료: 국토교통부

3) 자동차 기능안전 국제표준(ISO 26262)은 시스템의 오동작에 따른 위험 수준을 평가하여 안전목표별로 자동차 안전무결성 수준(Automotive Safety Integrity Level, ASIL)을 정하도록 하며, 자율주행 시스템과 같이 오동작 시 치명적인 사고로 이어질 수 있는 시스템은 최고 등급인 ASIL D 수준이 요구된다. ASIL D 등급을 만족시키기 위한 주요 설계 방안 중 하나는 하드웨어 및 소프트웨어의 핵심 기능을 중복 구성하는 이중화(redundancy)이다. 예를 들어, 주 제어기에 결함이 발생하더라도 독립적으로 동작하는 보조 제어기가 제어를 이어받아 차량을 안전하게 정차시키는 등 최소위험운행을 수행하도록 설계하는 방식이 이에 해당한다.

한편, 국회는 이미 2022·2023·2024회계연도 결산심사에서 동 사업의 연례적인 집행부진을 지적하면서 국토교통부에 체계적인 사업계획을 수립하고 집행관리를 철저히 하도록 반복적인 시정요구(제도개선)를 한 바 있다.

[충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성사업 관련 국회 결산 시정요구사항]

회계연도	시정요구명	시정요구사항	시정요구 유형
2022 결산	충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업의 철저한 사업준비 필요	○ 국토교통부는 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업에 대하여 체계적인 사업계획을 수립하여 사업 준비를 철저히 함으로써 실행실적이 부진한 일이 재발하지 않도록 주의할 것	제도개선
2023 결산	충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업의 철저한 사업계획 수립 및 집행관리 필요	○ 국토교통부는 충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구조성 사업 추진시 체계적인 사업계획을 수립하고 집행 관리를 철저히 할 것	제도개선
2024 결산	충청권 자율주행 모빌리티 상용화 지구 조성 사업의 집행 관리 철저	○ 국토교통부는 연례적인 집행 부진 해소를 위해 사업 집행 관리를 강화하고 인프라를 적시에 구축하는 등의 조치를 통해 자율주행 상용화 목표를 차질없이 달성하도록 할 것	제도개선

자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 매월 주기적인 집행 점검을 실시하고, 사업계약이 적기에 체결될 수 있도록 지방자치단체의 사업 집행현황을 관리하고 있다고 보고하였다. 그러나 이러한 조치에도 불구하고 2026년도 집행실적이 여전히 개선되지 않고 있다는 점에서 보다 실효성 있는 집행관리 방안을 마련할 필요가 있다.

따라서, 국토교통부는 선행사업부터 연례적인 집행부진이 지속되어 국회의 시정요구가 반복되어 온 점, 2026년도에도 집행실적이 실질적으로 개선되지 않은 점, 레벨4 자율주행 버스의 개조 및 실도로 실증 일정이 지연되고 있는 점 등을 고려하여 2027년도에 편성된 차량 개조 및 운영 관련 예산이 정상적으로 집행될 수 있도록 보다 면밀한 사업계획을 수립하고 집행관리를 강화할 필요가 있다.

28-3. 자율주행 실증도시 조성(국토부) 사업 분석

가. 현 황

자율주행 실증도시 조성(국토부)¹⁾ 사업은 레벨4 자율주행 AI 모델의 성능을 고도화하기 위하여 다양한 주행환경에서 대규모 운행데이터를 확보할 수 있도록 실증용 자율주행차의 구매·개조 및 운영, 자율주행차 전용 보험 가입, 정밀도로지도 구축, 관제시스템 및 데이터 플랫폼 구축, 데이터 수집·가공 등을 종합적으로 지원하는 것이다. 동 사업은 2026년도 예산안에 편성된 AI 모빌리티 시범도시 조성²⁾ 사업이 미래대응기금으로 이관·개편된 것으로, 2027년도 계획안은 전년 당초계획 대비 7,779억 2,900만원(1,223.5%) 증액된 8,415억 900만원이 편성되었다.

[2027년도 자율주행 실증도시 조성(국토부) 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명 - 내역사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
자율주행 실증도시 조성	-	63,580	63,580	841,509	777,929	1223.5
- 자율주행 실증도시 조성	-	61,040	61,040	823,744	762,704	1249.5
- 자율주행 데이터 플랫폼	-	1,820	1,820	15,665	13,845	760.7
- 자율주행 AI 학습센터	-	720	720	2,100	1,380	191.7

주: 1) 수정은 제1회 추경예산 기준

자료: 기획예산처

나. 분석의견

자율주행 실증도시 조성 사업은 2027년에만 8,415억원의 국가재정이 투입되는 대규모 사업임에도, 교통 및 물류 분야 사업이라는 이유로 전문기관의 사전 타당성 검토 없이 예산이 편성되었으므로, 정부는 향후 교통 및 물류 분야의 대규모 재정사업에 대해서도 객관성·전문성을 갖춘 사전 검토가 이루어질 수 있도록 예비타당성 조사 제도를 보완할 필요가 있다.

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

1) 코드: 미래대응기금(성장동력계정) 4334-300

2) 코드: 일반회계 4633-320

국토교통부는 2026년 AI 모빌리티 시범도시 조성 사업을 추진하면서 광주광역시 전역을 자율주행차 시범운행지구로 지정(26. 4.)하였으며, 자율주행차 제작사, 보험사, 운송플랫폼사, 개발기업을 선정하여 현재 실증에 활용될 자율주행차(SDV3))를 제작 중에 있다. 국토교통부는 연말까지 레벨4 자율주행차 200대를 제작·인도하여 11월부터 순차적으로 실증에 투입할 계획이다.

국토교통부는 단기간에 E2E(End to End)⁴⁾ 기반 자율주행 기술개발에 필요한 대규모 AI 학습용 운행데이터를 확보하여 2027년 내 무인(레벨4) 자율주행 기술을 개발하는 것을 목표로 하고 있다. 이를 위해 2027년에는 실증지역을 광주를 포함한 5~6개 도시로 확대하고, 실증차량도 기존 200대에서 3,000대로 대폭 확대할 계획이다.

[2027년도 자율주행 실증도시 조성 사업 주요 추진계획]

구분	1분기		2분기	3분기	4분기
실증도시	실증 도시 및 자율주행 기업 공모, 사업자 선정		차량 제작 및 개조	실증 차량 임시운행허가 및 운행 개시	E2E 데이터 수집 및 제공
관제 시스템			관제시스템-차량 연동 성능 평가	실도로 연동 성능 평가	서비스 개시
정밀지도	도시 선정	구축계획 수립, 구축 사업자 선정 및 1단계 구축(실증 지역 우선)		2단계 구축 (도시 전역)	
데이터 플랫폼	기본계획 수립		정보화사업 검토 스토리지 및 저장 인프라 구축 사업 발주 데이터 검증·품질관리 시스템 사업 발주	스토리지·저장 인프라 구축 완료	E2E 데이터 검증 및 저장
AI 학습센터	기본계획 수립 설계 발주		실시설계 수행 건축 공사 인허가 등 행정절차		착공

자료: 국토교통부

이에 따라 2027년도 예산안에는 자율주행 실증도시 조성 내역사업에 ① 실증용 자율주행차 구매 및 개조 지원, ② 보험료 지원, ③ 운영비 지원, ④ 주행 데이터 수집·가공, ⑤ 안전운행 상용화·지원, ⑥ 정밀도로지도 구축, ⑦ 전담기관 운영, ⑧ 국제협력 촉진 등을 위한 예산 8,237억 4,400만원이 반영되었다.

3) Software Defined Vehicle(주요 기능 및 성능이 소프트웨어를 통해 정의되고 제어되는 차량)

4) 기존 인지·판단·제어 등을 각각 독립된 규칙에 따라 제어하던 모듈러 방식이 아닌, 센서 입력부터 차량 제어 명령까지의 전 과정을 인공지능이 통합 처리하는 방식을 말한다.

[자율주행 실증도시 조성(내역사업) 예산 산출근거]

(단위: 백만원, %)

산출내역	소요예산	산출근거
① 자율차 구매·개조	672,000	· 300백만원 × 2,800대 × 80%(국비)
② 보험료	14,400	· 6백만원 × 3,000대 × 80%(국비)
③ 운영비	41,400	· 3백만원 × 200대(기운영) × 12개월 × 50%(국비) · 3백만원 × 2,800대(신규) × 9개월 ¹⁾ × 50%(국비) * 지원대수 1대당 1명씩 청년 신규고용 의무 부여 ²⁾
④ 데이터 수집·가공	40,097	· 데이터 가공·구축 : 23,100백만원 · 데이터 품질관리 : 4,100백만원 · 데이터연계 시스템 : 12,897백만원
⑤ 안전운행 상용화	41,875	· 데이터수신장치 등 : 17,267백만원 · 운영비 : 13,800백만원 · 관제시스템 개발 : 6,058백만원 · 충전시설 구축·운영 : 3,750백만원 · 경찰청 교통신호 정보 송신장비비 : 1,000백만원
⑥ 정밀도로지도	13,592	· 정밀도로지도 구축비 : 12,677백만원 · 정밀도로지도 품질검증 : 915백만원(구축비의 7.22%)
⑦ 전담기관 운영	320	· 공모·평가, 홍보·세미나, 경비 : 320백만원
⑧ 국제협력	60	· 자율주행 국제회의 대응 및 국제협력 : 30백만원 · 국외여비 : 30백만원

주: 1) 국토교통부가 제출한 주요 추진계획에 따르면 실증 차량의 운행 개시는 3분기 중으로 예정되어 있으나, 운영비는 9개월 분이 반영되어 있어 이에 대한 추가적인 검토가 필요해 보인다.

2) 국토교통부는 현재 실증사업에 참여 중인 기술개발 기업들은 이미 시험운전자, 안전관리자 등 필요 인력을 실증지역에서 채용 중이며, 전체 채용인원의 약 50%가 만 34세 미만의 청년으로 구성되고 있다고 설명하였다. 국토교통부는 청년고용 의무부과를 광주 실증(27년 협약서 개정을 통해 규정할 예정)을 포함하여 추진할 계획으로, 협약 불이행 시 협약 해지, 참여 제한 조치 등으로 제재할 것이라고 밝혔다. 다만, 국토교통부는 R&D 사업에 대해서는 「국토교통부소관 연구개발 사업 운영규정」에 따라 정부지원 연구개발비 5억원당 1명의 청년고용 의무를 부담하도록 하고 있어서, 청년고용 의무 부과 지원규모 대비 적정한 수준인지 검토가 필요해 보인다.

자료: 국토교통부

동 사업의 시급성과 관련해서는 해외 주요 자율주행 기업들이 상용화 규모를 빠르게 확대하는 동시에 국내 시장 진출을 본격적으로 추진하고 있다는 점을 고려할 필요가 있다.

미국 웨이모(Waymo)⁵⁾는 3,500대 이상 무인 자율주행차를 캘리포니아·애리조나·텍사스 등에서 유상운송 서비스에 투입하고 있으며, 누적 자율주행거리는 약 3.5억km에 이르는 것으로 파악된다. 또한, 영국·일본·독일 등으로 서비스 지역을

5) 알파벳(구글의 모회사)의 자회사이다.

확대하고 있고, 향후 증차계획을 감안하면 누적 운행거리가 빠르게 증가할 것으로 예상된다. 국내 시장과 관련해서도 웨이모는 한국 진출을 위한 법률대리인을 지정한 데 이어 2026년 7월 국내 법인인 Waymo Korea를 설립하는 등 국내 진출 준비를 구체화하고 있다.

중국의 포니에이아이(Pony.ai) 역시 국내 기업인 잼백스링크와 합작하여 퓨처 링크(舊 포니링크)를 설립하였으며, 2024년부터 강남 지역에서 자율주행차 10대를 운행하고 있다. 또한, 2026년 9월에는 자율주행차 200대를 국내 시장에 도입할 계획을 발표하는 등 중국 자율주행 기업의 국내 시장 진출 움직임도 확대되고 있다.

반면, 국내 자율주행 산업은 아직 유인 실증 중심의 초보 단계에 머물러 있고, 시범운행지구 등 제한된 지역에서 소규모로 운행되고 있어 해외 주요 기업과 실증 규모에서 상당한 격차를 보이고 있다. 현재 국내에서는 전국적으로 132대의 자율주행차가 노선 또는 구역 기반으로 운행되고 있으며, 누적 실증거리는 0.16억km로 중국 바이두(Baidu)⁶⁾의 4.3%, 미국의 4.5% 수준에 불과하다. 현재 추진 중인 광주 자율주행 실증도시에 200대가 운행되더라도 연간 확보 가능한 운행데이터는 약 0.35억km 수준으로 예상되어, 현행 실증 규모만으로는 미국·중국 등 선도국과의 기술 및 데이터 격차를 해소하는 데 한계가 있는 것으로 보인다.

이러한 국내외 여건을 고려하면 실증 규모를 조속히 확대하여 국내 기업의 자율주행 기술개발과 상용화에 필요한 운행데이터를 축적할 필요성은 인정된다. 국토교통부는 2027년에 자율주행차 3,000대를 실증에 투입할 경우 연간 약 5.3억km의 실증거리를 확보하고, 2028년까지 누적 약 10.7억km의 실증거리를 확보함으로써 미국·중국 등 주요국과의 실증 규모 격차를 상당 부분 축소할 수 있을 것으로 설명하고 있다. 또한, 실증 과정에서 발생하는 모든 데이터를 표준화하여 국내 자율주행 분야 산·학·연의 연구개발에 활용할 수 있도록 지원할 계획이다.

따라서, 해외 주요 자율주행 기업의 상용화 확대와 국내 시장 잠식 우려, 국내 기업의 상대적으로 부족한 실증 경험 및 데이터 축적 수준 등을 감안하면, 국내 자율주행 산업의 경쟁력 확보를 위하여 실증 규모를 신속하게 확대할 정책적 필요성은 인정된다.

6) 중국 바이두(Baidu)는 2025년 기준 누적 실증거리가 3.7억km로 연내 증차 계획을 감안하였을 때, 총 실증거리는 7.2억km로 1.9배 증가 예상

[주요국 자율주행 누적 실증거리 현황 및 전망]

국가	기업	'25년(실적)	'26년(예상)	'27년(예상)	'28년(예상)
미국	웨이모	3.5억km	20.7억km	미·중의 누적 실증거리는 기하급수적으로 증가 예상	
중국	바이두	3.7억km	7.2억km		
한국	전체 기업	0.16억km	0.35억km (200대)	5.4억km (3,000대)	10.7억km (3,000대)

자료: 국토교통부

다만, 이러한 사업의 필요성과 별개로 국내 기술여건, 차량 공급 가능성, 실증 수요, 도시별 수용능력 및 3,000대 규모의 실증계획이 적정한지 등에 대해서는 전문 기관에 의한 객관적인 사전 검토가 이루어지지 않은 측면이 있다. 동 사업은 교통 및 물류 분야의 사업으로 분류되어 예비타당성조사 또는 예비타당성조사 면제⁷⁾ 절차를 거치지 않은 것으로 확인된다.

「국가재정법」 제38조제1항에 따른 예비타당성조사 대상사업은 ① 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 건설공사가 포함된 사업 및 지능정보화 사업과 ② 중기사업계획서에 따라 재정지출이 500억원 이상 수반되는 사회복지·보건·교육·노동·문화 및 관광·환경 보호·농림해양수산·산업·중소기업 분야의 신규사업 등이다. 그러나 후자의 대상 분야에는 교통·물류 분야를 포함하고 있지 않아, 교통·물류 분야로 분류된 동 사업은 예비타당성조사 대상에서 제외되었다.⁸⁾

[예비타당성조사 대상사업]

사업 유형	요건
·(제38조제1항제1호) 건설공사가 포함된 사업 ·(제38조제1항제2호) 지능정보화 사업	·총사업비 500억원 이상 (국가의 재정지원 규모 300억원 이상)
·(제38조제1항제4호) 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야 의 사업	·중기재정지출 500억원 이상

7) 예비타당성조사 면제사업에 대해서는 「국가재정법」 제38조제5항 등에 따라 사업계획 적정성 검토를 실시하여야 한다.

8) 기획예산처는 교통·물류 분야 등 SOC 사업은 건설공사 등이 포함되지 않으면 예비타당성조사 대상으로 보고 있지 않다. 이처럼 「국가재정법」 제38조에 따른 예비타당성조사 대상사업에는 교통·물류, 통신 등 분야의 사업이 누락되어 있는 문제가 있으며, 대규모 재정사업의 타당성과 효율성을 확보하기 위해 예비타당성조사 대상사업 분야에 대한 입법적 보완이 필요하다.

특히 동 사업은 자율주행차 대량 실증을 통해 AI 학습데이터를 확보하고 국내 기업의 기술개발과 자율주행 산업 생태계 조성을 지원하려는 사업이라는 점에서 교통 서비스뿐만 아니라 신산업 육성의 성격도 상당하여 산업 분야 사업으로 볼 여지가 있다. 그럼에도 사업의 실질적인 내용보다는 소관 부처 등을 기준으로 교통·물류 분야로 분류됨에 따라 예비타당성조사 대상에서 제외되었다.⁹⁾ 대규모 신규 재정사업의 타당성을 사전에 검증하여 재정투자의 타당성과 효율성을 확보하려는 예비타당성조사의 취지를 고려할 때, 사업의 실질적인 성격을 충분히 반영하여 대상 분야를 분류하고 있는지 등 현행 제도의 운영방식을 점검할 필요가 있다.

결과적으로 동 사업은 2027년에만 8,415억원의 국가재정이 투입될 예정인 대규모 재정사업임에도 사업의 정책적 필요성, 실증 규모의 적정성, 차량 공급 가능성, 사업 수행 가능성 및 재정투입의 효율성 등에 대한 전문기관의 종합적인 사전 검토를 거치지 않은 채 예산이 편성되었다.

더욱이 국토교통부는 2027년도 예산이 확정되기 전에는 구체적인 차량 공급계획과 실증도시 공모계획 등을 확정하기 어렵다는 입장이므로, 단기간에 실증차량을 200대에서 3,000대로 확대하려는 계획이 정상적으로 추진되기 위해서는 차량 공급 및 개조, 실증도시 선정, 보험 및 관제체계 구축 등 세부 사업계획을 조속히 구체화하고 철저한 집행관리가 이루어질 필요가 있어 보인다.

따라서 정부는 향후 대규모 재정투자의 타당성과 효율성을 확보하기 위하여 교통 및 물류 분야의 대규모 재정사업에 대해서도 객관성과 전문성을 갖춘 사전 검토가 이루어질 수 있도록 예비타당성조사의 대상사업 범위와 기준을 보완하는 등 제도개선 방안을 마련할 필요가 있다.

9) 이는 기획예산처가 예산사업을 분류할 때 사업의 실질을 충분히 고려하지 않고 소관 등을 기준으로 행정편의적인 분류를 하여 발생하는 문제이기도 하다.



행정중심복합도시건설청

1

현황

가. 총수입·총지출

행정중심복합도시건설청 소관 2027년도 예산안 및 기금운용계획안(이하 “예산안”)은 일반회계 및 1개 특별회계(행정중심복합도시건설특별회계)로 구성된다.

행정중심복합도시건설청 소관 2027년도 예산안 총수입은 19억원으로 전년 추경예산 대비 25억원(56.1%) 감소하였다. 회계별로는 행정중심복합도시건설특별회계 19억원이다.

[2027년도 예산안 행정중심복합도시건설청 소관 총수입]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설 특별회계	1,207	4,422	4,422	1,941	△2,481	△56.1
합 계	1,207	4,422	4,422	1,941	△2,481	△56.1

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청 소관 2027년도 예산안 총지출은 5,681억원으로 전년 추경예산 대비 2,794억원(96.8%) 증가하였다. 회계별로는 행정중심복합도시건설특별회계 5,681억원이다.

[2027년도 예산안 행정중심복합도시건설청 소관 총지출]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설 특별회계	173,587	288,727	288,727	568,120	279,393	96.8
합 계	173,587	288,727	288,727	568,120	279,393	96.8

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 세입·세출예산안

행정중심복합도시건설청 소관 2027년도 세입·세출예산안은 일반회계 및 1개 특별회계(행정중심복합도시건설특별회계)로 구성된다.

행정중심복합도시건설청 소관 2027년도 세입예산안은 5,689억원으로 전년 추경예산 대비 2,785억원(95.9%) 증가하였다. 회계별로는 행정중심복합도시건설특별회계 5,689억원이다.

[2027년도 행정중심복합도시건설청 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설 특별회계	298,363	290,366	290,366	568,854	278,488	95.9
합 계	298,363	290,366	290,366	568,854	278,488	95.9

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

1. 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청 소관 2027년도 세출예산안은 1조 1,358억원으로 전년 예산 대비 5,595억원(97.1%) 증가하였다. 회계별로는 일반회계 5,669억원, 행정중심복합도시건설특별회계 5,689억원이다.

[2027년도 행정중심복합도시건설청 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	211,837	285,944	285,944	566,913	280,969	98.3
행정중심복합도시건설 특별회계	175,096	290,366	290,366	568,854	278,488	95.9
합 계	386,933	576,310	576,310	1,135,767	559,457	97.1

주: 1) 추경은 제1회 추경을 반영한 최종 추경예산을 의미

1. 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

다. 재정구조

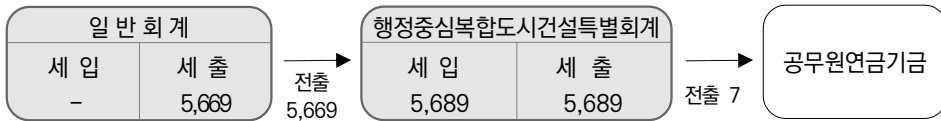
2027년도 예산안의 행정중심복합도시건설청 소관 회계·기금 간 재원이전 현황은 다음과 같다.

일반회계의 경우 행정중심복합도시건설특별회계로 5,669억원이 전출된다.

행정중심복합도시건설특별회계의 경우 일반회계로부터 5,669억원을 전입받고, 공무원연금기금으로 7억원을 전출한다.

[회계 간 재원이전 현황]

(단위: 억원)



주: 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

라. 인건비 및 기본경비

2027년도 행정중심복합도시건설청 소관 인건비 예산안은 139억 8,000만원으로 전년 대비 7억 8,100만원(5.9%) 증가하였다. 2027년도 인건비 예산안이 증가한 것은 공무원 처우개선 인상분 등이 반영되었기 때문이다.

[2027년도 행정중심복합도시건설청 소관 인건비 예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
인건비 합계	13,004	13,199	13,199	13,980	781	5.9
본부 인건비	13,004	13,199	13,199	13,980	781	5.9

주: 1. 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

[2027년도 행정중심복합도시건설청 정원 변동 현황]

(단위: 명, %)

구 분	2026년도 정원(A)	2027년도 정원(B)	증감	
			B-A	(B-A)/A
본부	151	161	10	6.6

자료: 행정중심복합도시건설청

2027년도 행정중심복합도시건설청 소관 기본경비 예산안은 36억 6,500만원으로 전년 대비 9,700만원(2.6%) 감소하였다. 총액인건비 대상 기본경비 예산안은 7억 8,000만원으로 전년 대비 3,500만원(4.3%) 감소하였고, 총액인건비 비대상 기본경비 예산안은 28억 8,500만원으로 전년 대비 6,200만원(2.1%) 감소하였다.

[2027년도 행정중심복합도시건설청 소관 기본경비 예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
기본경비 합계	3,357	3,762	3,762	3,665	△97	△2.6
총액인건비 대상	711	815	815	780	△35	△4.3
총액인건비 비대상	2,646	2,947	2,947	2,885	△62	△2.1

주: 1. 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

2027년도 행정중심복합도시건설청 예산안의 주요 특징을 살펴보면, ① 국정과제 ‘행정수도 세종’ 완성을 위한 ‘대통령세종집무실 건립’과 ‘국회세종의사당 건립’ 예산이 상당 규모 확대되었고(2026년 1,196억원 → 2027년 3,248억원), ② 중앙행정기관의 행복도시 추가 이전을 위한 ‘정부세종 신청사 건립’ 사업과 수도권에 위치한 노후·분산된 공무원 채용시설을 세종시로 통합 이전하기 위한 ‘국가채용센터 건립’ 사업을 신규 반영하였으며, ③ 사업의 형태를 볼 때, 전체 예산안 5,689억원에서 인건비, 기본경비, 내부거래 등을 제외한 주요사업비 5,505억원 중 보조, 출연, 위탁 사업은 472억원, 직접 건설 및 운영하는 사업예산이 5,033억원으로 대부분의 예산을 차지하고 있다.

2027년도 행정중심복합도시건설청 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회의 심의 및 집행에 있어서 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 정부세종 신청사 건립 사업은 예비타당성조사 면제 요청, 사업계획 적정성 검토, 부지 확보 등 선행 절차가 진행되기 전임에도 기본조사설계비 286억원(변경된 전체 기본조사설계비의 약 73.8%)을 2027년에 편성하였는바, 공사비만 2조 6천억원에 달하는 대형 사업으로서 설계에도 상당한 기간이 소요될 것으로 보이므로 절차 진행 상황과 실제 설계 일정을 고려하여 연내 집행 가능한 수준으로 편성 규모를 조정할 필요가 있다.

둘째, 대통령세종집무실 건립 사업은 2027년 하반기 착공을 전제로 전년 대비 약 8.6배 수준인 2,057억원이 편성되었으나, 설계 적정성 검토, 국가상징구역 마스터플랜 확정, 총사업비 협의 등 착공 전 절차를 고려할 때 계획된 시기에 착공하기 어려울 수 있고 준공 시기가 2029년 하반기로 앞당겨져 공기도 촉박하므로, 행정중심복합도시건설청은 사업 일정을 면밀히 점검하고 공정관리 등에 유의할 필요가 있다.

셋째, 국회세종지사당 건립 사업은 2019년 이후 선행절차 지연으로 매년 예산 대부분이 이월되어 2026년 7월말 기준 누적 집행액이 본예산 누적 편성액의 1.7% 수준에 불과한 가운데, 타당성재조사 결과 이후 부지 매입 범위와 이에 연동된 설계 범위가 확정되지 않아 2027년도 건설보상비와 기본조사설계비도 다시 이월될 우려가 있으므로, 행정중심복합도시건설청은 국회사무처 및 기획예산처와 협의하여 부지 매입 범위와 설계 범위를 조속히 확정하고 사업 추진단계에 맞추어 예산이 집행될 수 있도록 관리할 필요가 있다.

행정중심복합도시건설청의 2027년도 신규사업은 총 2개 사업, 301억원 규모이다.

행정중심복합도시건설특별회계 사업 중 ‘정부세종 신청사 건립’ 사업은 중앙행정기관의 행복도시 추가 이전을 위한 사업이고, ‘국가채용센터 건립’ 사업은 수도권에 위치한 노후·분산된 공무원 채용시설을 세종시로 통합 이전하기 위한 사업이다.

[행정중심복합도시건설청 소관 2027년도 예산안 신규사업]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
행정중심복합도시건설 특별회계 (2개)	정부세종 신청사 건립	28,600
	국가채용센터 건립	1,498
	합 계	30,098

자료: 행정중심복합도시건설청

2027년도 주요 증액사업을 살펴보면 국회세종의사당 건립, 대통령세종집무실 건립, 국립박물관단지 운영 사업 등이 있다.

① 국회세종의사당 건립 사업은 건설보상비 잔금과 설계 착수 등 사업 추진을 위한 비용이 반영되었고, ② 대통령세종집무실 건립 사업도 ‘27년 설계완료 및 공사 착공 등 차질없는 사업 추진을 위한 비용이 반영되었고 ③ 국립박물관단지 운영 사업은 도시건축박물관이 2027년 개관함에 따라 증가하는 인건비, 경상경비 등이 반영되었다.

[행정중심복합도시건설청 소관 2027년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심 복합도시 건설특별 회계 (8개)	국립박물관단지 운영	11,105	11,105	35,548	24,443	220.1
	대통령세종집무실 건립	24,000	24,000	205,742	181,742	757.3
	외삼-유성복합터미널 연결도로	100	100	1,918	1,818	1,818.0
	국회세종의사당 건립	95,640	95,640	119,095	23,455	24.5
	세종경찰청 특공대 건립	2,560	2,560	26,119	23,559	920.3
	세종지방법원 건립	1,000	1,000	5,812	4,812	481.2
	과학문화센터 건립	1,347	1,347	7,587	6,240	463.3
	국립박물관단지 건립	49,195	49,195	69,805	20,610	41.9

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준, 기금은 각각 2026년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

1. 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

1

정부 세종 신청사 건립: 집행가능성 고려한 예산 규모 설정 필요

가. 현 황

정부 세종 신청사 건립¹⁾ 사업은 중앙행정기관의 세종시 추가 이전을 위한 정부 세종 신청사를 건립하려는 것으로, 2027년 예산에 286억원 신규 편성되었다.

[2027년도 정부 세종 신청사 건립 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
정부 세종 신청사 건립	-	-	-	28,600	28,600	순증

자료: 행정중심복합도시건설청

정부는 2026. 9. 세종 중심의 국정 운영체계 강화를 위해 중앙행정기관 2차 이전을 추진하겠다고 발표하였고 관련하여 2026. 10. 2. 외교부, 법무부 등 5개 부처를 이전 예외 대상에서 삭제하려는 내용의 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」(이하 “행복도시법”) 개정안이 발의²⁾되었다. 이후 2026. 10. 13. 정부는 44개 기관을 2027년부터 2031년까지 단계적으로 이전하는 세부 이전계획을 발표하였다. 동 사업은 중앙행정기관의 세종시 추가 이전에 대비하여 348,584㎡(추정)의 대지에 연면적 774,632㎡ 규모의 청사를

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2031-314

2) 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법 일부개정법률안」(의안번호 제2221768호, 복기왕의원 대표발의), 현행법에 따르면 외교부·통일부·법무부·국방부 및 성평등가족부는 이전대상에서 제외됨.

건립하는 것이며, 행복청이 예상하는 총사업비는 3조 1,344억원, 사업기간은 2027년부터 2031년까지이다. 이는 세부 이전계획 발표에 따라 이전인원이 7,733명에서 9,929명으로 늘어나면서 예산안 편성 당시(대지 257,509㎡, 연면적 572,242㎡, 총사업비 2조 3,377억원)보다 사업규모가 확대된 것이다.

나. 분석의견

정부세종 신청사 건립 사업은 예비타당성조사 면제, 사업계획 적정성 검토, 부지 확보 등 선행 절차가 진행되기 전이고 설계에도 상당 기간이 소요될 것으로 보이나, 기본조사설계비 286억원(전체 기본조사설계비 소요의 약 73.8%)을 2027년에 일시 편성하였으므로, 절차 진행 상황과 설계 일정을 고려하여 편성 규모를 조정할 필요가 있다.

행정중심복합도시건설청(이하 "행복청")은 2027년도 예산안에 정부세종 신청사 건립사업의 기본조사설계비로 286억원을 편성하였다. 이는 정부안 편성 당시 행복청이 추정한 공사비 약 1조 9,000억원에 설계비 효율(3.73%)과 기본설계 비율(40%)을 적용하여 산출한 금액으로서, 당시 기본조사설계비 전체 소요액에 해당하였으며, 2026. 10. 최종 발표된 이전규모를 적용할 경우 전체 기본조사설계비 388억원(공사비 2조 5,989억원 기준)의 약 73.8%에 해당한다.³⁾

[2027년도 정부 세종 신청사 건립 예산안 산출내역]

합계 28,600백만원

○ 기본조사설계비(420-01) : 28,600백만원

- (정부안 편성 당시) 전체 기본조사설계비 100% : 28,600백만원

(공사비 * 3.730%(예산편성지침상 설계비 효율) * 40%(기본설계 비율))

※ (이전계획 발표에 따른 예산 증액 고려시) 전체 기본조사설계비 38,775백만원(이전계획 발표에 따른 공사비 2조 5,989억원 기준) 중 2027년 예산안 28,600백만원은 약 73.8%

자료: 행정중심복합도시건설청

3) 「2027년 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 공사비 5,000억원 기준으로 제2종(보통), 도서의 양 중급인 건축물은 기본설계와 실시설계를 합쳐 공사비의 3.73%로 편성하여야 하고 기본설계와 실시설계 각각 40%, 60%를 편성한다.

그런데 동 사업은 2026년 10월 현재 변경된 이전계획을 반영하여 예비타당성 조사 면제를 요청할 예정인 상태이다. 면제가 결정되더라도 사업계획 적정성 검토 등 사전 절차를 거쳐야 하므로, 사업 착수까지 상당한 기간이 소요될 것으로 보인다. 동 사업은 공사비만 2조 5,989억원에 달하는 대형 건립사업으로서, 연면적 62만㎡, 총사업비 1조 7,000억원 규모였던 정부세종청사를 상회하는 규모이다. 정부세종청사의 경우 공사기간만 6년이 소요된 바 있다.

아울러 부지 역시 확정되지 않은 상황이라는 점도 고려하여야 한다. 예산안에 제시된 부지 면적 추정치는 257,509㎡이며 이전계획 발표에 따라 변경된 추정치는 348,584㎡인데, 행정중심복합도시건설청에 따르면 행정중심복합도시 내 미사용 청사용지는 약 9만㎡에 불과하여(변경된 추정 부지면적의 약 4분의 1 수준), 추정 부지면적을 고려하면 유보지 등의 용도변경을 통해 추가 부지를 확보해야 할 가능성이 있다. 이 경우 행정중심복합도시 개발계획 및 실시계획 변경 등의 절차가 추가로 요구되며, 부지가 확보된 이후에야 비로소 설계가 가능할 것으로 보인다.

한편, 사업계획이 구체화되는 과정에서 공사비가 변동될 가능성도 있다. 사업진척에 따라 사업비 또는 공사비가 달라지는 것은 일반적인 현상으로서 예산 편성 단계에서 이를 모두 반영하기는 어렵다. 그러나 동 사업의 경우 이전기관별 특성에 따라 합동청사 또는 단독청사 입주 여부가 달라질 수 있으며, 특수시설 반영 등 공사비 변동 소요도 함께 검토되어야 하므로 일반적인 사업에 비해 공사비 변동폭이 클 것으로 전망된다.⁴⁾ 기본조사설계비는 공사비에 요율을 곱하여 산출하므로, 향후 이전계획 및 적정성 검토 결과에 따라 사업 규모가 조정될 경우 설계비가 크게 변동될 수 있다. 실제로 2026. 10. 13. 이전계획 발표에 따라 총사업비는 예산안 편성 당시 2조 3,377억원에서 3조 1,344억원으로, 기본조사설계비 소요는 286억원에서 388억원으로 증가하였다.

이상의 점을 고려할 때 동 사업의 설계 착수 시기는 이르더라도 2027년 하반기 이후가 될 것으로 예상된다. 또한 사업 규모상 기본조사설계 자체에도 상당한 기간이 소요될 것으로 보이므로, 당초 계획대로 2027년 중 기본설계를 완료하기는 어려울 것으로 판단된다. 참고로 국토교통부 고시 「설계공모, 기본설계 등의 시행 및

4) 행복청은 부지면적은 연면적에 용적률 200%를 적용하여 추정한 것이어서 부지면적 변경에 따른 공사비 변동은 크지 않다는 입장이다.

설계의 경제성 등 검토에 관한 지침」에서는 설계용역 발주시 기본조사설계·실시설계의 공사비 대비 설계기간을 참고하도록 하고 있는데, 이에 따르면 1,000억원 이상의 공사의 경우 기본조사설계기간은 통상 9.5개월가량을 기준으로 한다. 그러나 이는 관계 기관 협의, 환경영향평가, 교통영향평가 등에 소요된 기간을 제외한 것이며, 공사비의 규모가 구분상의 기준 규모에 비해 현저히 크다는 점을 고려하면 이보다 장기가 소요될 여지가 크다. 행복청은 2027년 예산이 기본조사설계비 전액이 아닌 약 73% 수준이므로 기본설계 완료와 예산 집행 여부는 분리하여 검토할 필요가 있다는 입장이나, 설계비는 통상 설계 진척에 따라 지급되므로 2027년 하반기 착수를 가정할 경우 연내 전체 기본설계 공정의 4분의 3가량을 진행하기도 쉽지 않을 것으로 보인다.

한편, 동 사업과 마찬가지로 2027년도에 신규 편성된 국가채용센터 건립사업(2031-313)은 2026년 9월 현재 예비타당성조사 면제, 사업계획 적정성 검토 착수 등 사업 준비가 진행된 상태임에도 2027년에는 기본조사설계비의 50%만을 편성하였다.

[(참고) 2027년도 국가채용센터 건립 예산안 산출내역]

- 기본조사설계비(420-01) : 1,498백만원
 - **전체 기본조사설계비 50%** : 1,498백만원
 - ('27.1 ~ '27.5 : 건축기획용역 및 설계공모 진행비 (약 4억 원)
 - '27.5 ~ (하반기) : 설계공모 완료 즉시 기본설계 착수용 초기 설계비 (약 11억 원)
- 전체 기본조사설계비(2,995백만원) 중 '27년 내 집행이 확실한 공정 기간에 맞추어 최소 50% 수준(1,498백만원)으로 조정한 것이며, 상반기 행정 절차 및 하반기 즉시 착수를 위한 필수 비용

자료: 행정중심복합도시건설청

이에 대해 행복청은 사업계획 적정성 검토기간 단축, 기획단계 업무 효율화 등을 통해 설계기간 단축을 추진하고 있어 연내 집행이 가능할 것이라는 입장이다. 그러나 예비타당성조사 면제 요청과 사업계획 적정성 검토가 아직 이루어지지 않았고 부지 확보 방안도 정해지지 않은 상황에서 기간 단축 계획만으로 연내 집행 가능성을 담보하기는 어렵다. 또한 2027년 예산 286억원이 변경된 기본조사설계비의 약 73.8%에 해당하게 된 것은 예산안 편성 이후 사업규모가 확대된 데 따른 사후적

결과로서, 연내 집행 가능한 공정을 기준으로 산정된 것은 아니다. 국가채용센터 건립사업이 사업 준비가 더 진행된 상태에서도 연내 집행이 확실한 공정에 맞추어 기본조사설계비의 50%만을 편성한 것과 대비된다.

따라서 정부세종 신청사 건립사업의 2027년도 예산은 이전계획 변경으로 기본조사설계비 소요가 388억원으로 늘어 그 비중이 약 73.8%로 낮아졌다 하더라도 예비타당성조사 면제 여부, 적정성 검토 일정, 부지 확보계획 등을 고려하여 연내 집행 가능한 수준으로 조정할 필요가 있다.

가. 현 황

대통령세종집무실 건립¹⁾ 사업은 국가균형발전 및 국정운영 효율화를 위해 행정중심복합도시에 대통령 제2집무실을 건립하는 것으로, 2027년도 예산안은 전년 본예산 및 제1회 추경예산 대비 1,817억 4,200만원 증액된 2,057억 4,200만원이 편성되었다.

[2027년도 대통령세종집무실 건립 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
대통령세종집무실 건립	347	24,000	24,000	205,742	181,742	757.3

자료: 행정중심복합도시건설청

대통령세종집무실 건립 사업은 행정중심복합도시 세종동 일대에 연면적 40,102㎡ 규모의 대통령 집무실을 건립하는 사업으로, 총사업비는 4,042억원, 사업기간은 2023년부터 2029년까지이다. 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법(이하 ‘행복도시법’)」 제16조의2²⁾에 설치 근거가 마련되었으며, 주요 추진 경위와 연혁은 다음과 같다.

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 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
 - * (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
- '25.9. 국가상징구역 마스터플랜 국제공모 공고
- '26.1. 대통령세종집무실 건축설계 공모(1.16)
- '25.12. 국가상징구역 마스터플랜 국제공모 당선작 선정
- '26.1. 국가상징구역 마스터플랜 구체화용역 착수(1.7)
- '26.6. 국가상징구역 마스터플랜 구체화용역 중간보고회(6.17)
 - * 용역중지 : 2026.6.18.(‘26.10. 재개 예정)
- '26.7. 대통령세종집무실 건축설계 공모 당선작 발표(7.22)

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

대통령세종집무실 건립 사업은 2026. 9. 현재 설계에 착수한 단계로, 2027년 하반기 착공을 전제로 공사비 등을 편성하였으나, 설계 기간과 착공 전 행정절차, 증축 범위 확정 등을 고려할 때 계획된 시기에 착공하기 어려울 수 있으며 계획상 공기가 촉박한 측면도 있으므로, 행정중심복합도시건설청은 사업 일정을 면밀히 점검하고 공정 관리에 유의할 필요가 있다.

2027년도 예산안에는 2026년 예산(240억원)의 약 8.6배인 2,057억원이 편성되었다. 내역으로는 부지매입을 위한 건설보상비와 잔여 실시설계비 전액, 2027년 하반기 공사 착수를 전제로 한 공사비와 감리비 등이다.

[2025~2027 예산(안) 산출내역]

2025년	2026년	2027년(안)
<ul style="list-style-type: none"> ○ 사업추진비(240-01): 20백만원 ○ 일반연구비(260-01): 1,000백만원 ○ 기본조사설계비(420-01): 3300백만원 (잔사업비 전액) ○ 시설부대비(420-05): 200백만원 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 사업추진비(240-01): 10백만원 가. 관계기관 협의 등을 위한 비용 ○ 건설보상비(410-00): 8,684백만원 ○ 실시설계비(420-02): 15,306백만원 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국내여비(220-01): 20백만원 ○ 사업추진비(240-01): 20백만원 ○ 건설보상비(410-00): 162,371백만원 ○ 실시설계비(420-02): 285백만원 (잔사업비 전액) ○ 공사비(420-03): 41,131백만원 : 건축공사 착공 소요(잔사업비의 20%) ○ 감리비(420-04): 1,459백만원 : 건축공사 착공 소요(잔사업비의 20%) ○ 시설부대비(420-05): 456백만원

자료: 행정중심복합도시건설청

2026년 현재 건축설계 당선작을 기반으로 2026. 7.부터 2027. 6.을 계약기간으로 설계계약이 체결이 된 상태이나, 해당 사업은 총공사비가 1,000억원 이상의 대규모 공공건축사업으로서 「건설기술진흥법 시행령」 제75조와 「총사업비 관리지침」에 따른 “설계 적정성 검토”를 의무적으로 수행하여야 하며,³⁾ 설계적정성 검토 과정에서 보완요구가 발생할 경우 이에 대한 조치과정에서 다시 사업지연이 발생할 수 있다.

3) 「총사업비 관리지침」

제21조(설계 검토) 중앙관서의 장은 실시설계 과정에서 사업물량을 과도하게 산정하거나 불필요한 기능이 포함되지 아니하도록 실시설계 완료 이전에 「건설기술진흥법 시행령」 제75조에 의한 설계 내용 검토(설계VE)를 1회 이상 시행하여야 하며, 건축사업의 경우 제57조제3항에 따른 기본설계의 적정성 검토 결과에 대한 반영여부를 포함한 실시설계의 내용에 대하여 조달청장과 협의하여야 한다. 또한, 연구기반건축 R&D사업의 경우 제57조제6항에 따라 과학기술정보통신부장관(특수설비·연구장비 부문) 및 조달청장(건축 부문)과 협의하여야 한다.

「건설기술진흥법 시행령」

제75조(설계의 경제성등 검토) ① 발주청은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 설계 대상 시설물의 주요 기능별로 설계내용에 대한 대안별 경제성과 현장 적용의 타당성(이하 “설계의 경제성등”이라 한다)을 직접 검토하거나 건설엔지니어링사업자 등 전문가가 검토하게 해야 한다.

1. 총공사비 100억원 이상인 건설공사의 기본설계 및 실시설계를 하는 경우

또한 현재 대통령집무실이 위치한 국가상징구역에 대한 마스터플랜 설계용역이 국회세종지사당 마스터플랜과의 연계를 위해 일시중지 상황인데, 마스터플랜이 확정되지 않은 상태에서 설계가 진행될 경우 추후 설계변경으로 인한 사업 지연이 발생할 우려가 있으므로 마스터플랜이 조속히 확정되어야 한다는 부담도 존재한다.

설계 완료 후에도 공사 착수 전 총사업비 협의가 필요하고, 공사 착수에 선행하는 부지조성 공사도 필요하며, 발주준비 및 계약에 이르기까지 시일이 걸리는 점 역시 고려해야 한다.

한편, 「국가재정법」 제39조는 총사업비 200억원 이상 건축사업의 예산을 타당성조사, 설계, 보상, 공사의 단계에 따라 편성하도록 하고 있으며 「2027년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에서도 상반기까지 실시설계가 완료되고 사업추진의 시급성이 높은 경우 등에 한하여 예외적으로 설계비와 함께 공사비를 반영하도록 되어 있는데, 동 사업은 계약상 2027. 상반기까지 실시설계를 완료하는 것을 계약 내용으로 하고 있어 지침 위반은 아니나, 이는 설계단계에서 지연사유가 전혀 발생하지 않을 것을 전제하고 있으므로, 지침의 취지상 설계비와 공사비를 함께 반영한 만큼 공정관리에 보다 주의를 기울여야 한다.

2025회계연도 결산 심사에서도 선행 절차보다 예산이 먼저 편성되어 이월이 반복되고 있다는 지적이 있었던 만큼,⁴⁾ 행정중심복합도시건설청은 추가적인 지연이 발생하지 않도록 국가상징구역 마스터플랜과 증축 범위, 총사업비를 조속히 확정할 필요가 있다. 또한 동 사업은 당초 2030년 준공에서 2029년 하반기 준공으로 계획 시기가 앞당겨졌는데, 제반 절차가 다소 지연되고 있는 상황에서 공기가 오히려 단축되었으므로, 안전관리와 공정관리에도 충분한 관심을 기울여야 한다.

4) 이 사업은 예산이 처음 반영된 2023년부터 선행 절차가 지연되면서 매년 예산 대부분이 이월되어 왔고, 2025년에도 예산현액 56억 5,900만원 중 6.1%만 집행된데 이어, 2026. 7. 기준으로도 기본조사 설계비 일부, 실시설계비 대부분이 이월될 것이 우려되는 측면이 있다.

국회세종의사당 건립: 타당성재조사 결과를 고려한 사업추진일정 검토 필요

가. 현 황

국회세종의사당 건립¹⁾ 사업은 입법부와 행정부의 국정 운영 효율성을 제고하고, 국가균형발전 실현을 위해 세종특별자치시에 두는 국회 분원으로서 국회세종의사당을 건립하는 것으로, 2027년 예산안은 전년 대비 234억 5,500만원 증가한 1,190억 9,500만원이 편성되었다.

[2027년도 국회세종의사당 건립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
국회세종의사당 건립	340	95,640	95,640	119,095	23,455	24.5

자료: 행정중심복합도시건설청

국회세종의사당 건립은 「국회법」 제22조의5²⁾, 「국회세종의사당의 설치 및 운영 등에 관한 규칙」³⁾ 등에 따라 추진되고 있으며, 주요 추진 경위와 연혁은 다음과 같다.

현서린 예산분석관(seorinhyun@assembly.go.kr, 6788-4623)

- 1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2033-315
- 2) 「국회법」 제22조의5 ①국회는 「세종특별자치시 설치 등에 관한 특별법」에 따른 세종특별자치시에 국회 분원(分院)으로 세종의사당(이하 “국회세종의사당”이라 한다)을 둔다.
② 제1항에 따른 국회세종의사당의 설치와 운영, 그 밖에 필요한 사항은 국회규칙으로 정한다.
- 3) 「국회세종의사당의 설치 및 운영 등에 관한 규칙」
제2조(국회세종의사당의 위치 및 부지 면적) 국회세종의사당의 위치 및 부지 면적은 다음 각 호와 같다.
 1. 위치: 세종특별자치시 세종동 일대
 2. 부지 면적: 약 631,000㎡
 제10조(예산의 지원) 국가는 예산의 범위에서 국회세종의사당의 설치 및 운영에 필요한 비용을 지원할 수 있다.

[국회세종의사당 건립 사업 추진 경위 및 연혁]

- '18.12. : '국회세종의사당 건립'사업 예산 최초 반영
- '21.10. : 국회세종의사당 설치를 위한 “국회법” 개정
- '22.10. : '국회세종의사당 건립 타당성조사 및 기본계획 수립용역('22.2~'22.10) 통해 건립 기본계획(안) 마련(국회사무처)
- '23.10 : 「국회세종의사당 설치 및 운영 등에 관한 규칙」 제정
- '24.1. : '국회세종의사당의 설치 및 운영 등에 관한 규칙' 시행
* (위치) 세종동, (부지면적) 63.1만㎡, (이전대상) 11개 상임위+예결위+예정처·조사처 등
- '24.9. : '국회세종의사당 건립위원회' 구성(9.3) 및 운영
* 도시·건축 전문가, 국회사무총장(당연직), 국회의원 4인, 등 15인으로 구성
- '25.1. : '국회세종의사당 건립'사업 총사업비 조정 요구서 제출(→기획재정부)
- '25.5.~ : '국회세종의사당 건립'사업 사업계획적정성 재검토 및 타당성재조사 착수
- '25.8. : 국회세종의사당 국제설계공모 관리용역 계약
- '26.1. : 사업계획적정성 재검토 결과 반영 총사업비 조정(총사업비 37,415억원, 사업기간 2019-2030)
- '26.1. : 국회세종의사당 마스터플랜 국제공모 공고(국회부지 내 건축물 배치계획, 조경계획 등)
- '26.5. : 마스터플랜 당선작 선정 및 구체화 용역 추진
- '26.8. : 타당성재조사 완료: 미통과
- '26.9. : 국회세종의사당 2기 건립위원회 구성 및 운영

자료: 국회사무처, 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

부대시설 타당성재조사 결과 이후 부지 매입 범위와 이에 연동된 설계 범위가 아직 확정되지 않아 후속절차가 지연될 우려가 있으므로, 행정중심복합도시건설청은 국회사무처 및 기획예산처와 협의하여 부지 매입 범위와 설계 범위를 조속히 확정하고 사업 추진단계에 맞추어 예산이 집행될 수 있도록 관리할 필요가 있다.

동 사업은 2019년 예산이 처음 반영된 이후 선행절차 지연으로 매년 예산 대부분이 이월되어 왔으며, 2026년 7월말까지 누적 집행액은 36억 4,600만원으로 본예산 누적 편성액 2,153억 6,700만원의 1.7% 수준에 불과하다. 2026년도 예산 역시 총사업비 조정이 완료되면 사업을 차질 없이 추진한다는 취지에서 건설보상비와 기본설계비를 해당 총액의 50% 수준까지 반영하였으나, 2026년 1월 총사업비

조정이 완료된 이후에도 7월말 기준 예산현액 2,123억 5,700만원 중 7억 6,400만원(0.4%)만이 집행되었고, 건설보상비 1,763억 6,200만원은 집행되지 않았다.

[국회세종지사당 건립 사업 예결산 내역(2019-2026)]

(단위: 백만원)

연도	본예산	전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
2019년	1,000	-	-	1,000	-	1,000	-
2020년	1,000	1,000	-	2,000	-	2,000	-
2021년	12,727	2,000	±2,670	14,727	-	14,727	-
2022년	-	14,727	-	14,727	2,542	12,057	128
2023년	35,000	12,057	-	47,057	-	47,057	-
2024년	35,000	47,057	-	82,057	-	82,057	-
2025년	35,000	82,057	±1,500	117,057	340	116,717	-
2026년 7월	95,640	116,717	-	212,357	764	-	-

자료: 행정중심복합도시건설청

그런데 2027년도 예산안 역시 부지매입계약과 건축설계공모가 이루어지지 않은 상태에서 이를 전제로 편성된 것이므로, 향후 일정의 추진경과에 따라 추가적인 이월이 발생할 우려가 있다.

먼저 건설보상비의 경우, 2027년도 예산안 615억 2,300만원은 54만 8,727㎡를 전제로 한 전체 건설보상비 5,865억 1,300만원 중 이월액 1,763억 6,200만원을 제외한 잔액 4,101억 5,100만원 중 15%에 해당하는 금액으로, 토지매입 계약 체결 이후 납부할 중도금으로 편성되어 있다. 행정중심복합도시건설청은 2025회계연도 결산 심사 과정에서 부지매입비 일부가 타당성재조사 대상에 포함되어 있어 타당성재조사 완료 후 총사업비 협의가 최종 완료되어야 부지매입계약을 체결할 수 있다고 설명하면서, 2026년 하반기 중 계약을 체결할 계획이라고 밝힌 바 있다. 그러나 2026년 8월 타당성재조사 결과 "타당성 미확보" 결론이 남에 따라, 국회사무처는 규칙상의 사업부지 약 63만 1,000㎡ 전체를 반영하기 위한 총사업비 협의를 기획예산처와 진행하고 있다. 이 협의 결과에 따라 매입 대상 부지가 현행 총사업비에 반영된 54만 8,727㎡에서 달라질 수 있으며, 협의 완료 시점도 정해지지 않은 상황이다. 따라서 매입 범위 확정이 늦어져 계약 체결이 지연될 경우 2026년도 보상비와 2027년도 중도금이 함께 이월될 우려가 있다.

[국회세종지사당 건립 총사업비 조정 내역](2026년)

(단위: 백만원)

구분	기존	변경	변경 내역
총사업비	469,330	3,741,458	
건설보상비	352,725	586,513	대지 전체면적(631,000㎡) 중 사업계획 적정성 재검토 대상 면적(548,727㎡) 반영
설계비	4,972	181,460	공사비 변동에 따른 조정
공사비	107,000	2,861,889	사업계획적정성 재검토 결과 반영
감리비	4,387	104,431	공사비 변동에 따른 조정
시설부대비	246	7,165	공사비 변동에 따른 조정

자료: 행정중심복합도시건설청

이와 관련하여, 동 사업의 연례적인 집행부진, 이월 문제가 반복적으로 국회의
예결산 심사에서 지적되어 왔으며, 특히 2025회계연도 결산 예비심사 당시 국토교
통위원회는 총사업비 협의 등 핵심 선행절차가 마무리되지 않은 상태에서 보상비와
설계비가 먼저 편성되어 사업 추진단계와 예산편성 간 정합성이 충분하지 못하므로
단계별 공정과 집행 가능성을 반영하여 예산을 편성하고, 구체적인 집행계획과 이
월 방지대책을 마련할 것을 요청한 바 있다.

[2025회계연도 결산 예비심사 시정요구사항(국토교통위원회)]

지적사항	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국회세종지사당 건립사업은 2019년 최초 예산 편성 이후 사업추진이 지연되고 있으며, 2025회계연도에도 예산현액의 99.7%인 약 1,167억원이 이월되는 등 대규모 이월이 지속되고 있음 ○ 설계·보상 등 실제 사업단계에 앞서 예산이 선행 편성되는 측면이 있어, 사업단계별 집행 가능성을 면밀히 검토하여 예산편성의 정확성을 높일 필요가 있음 - 타당성재조사와 총사업비 협의가 끝나지 아니한 상태에서 건설보상비와 기본조사설계비가 편성되면서 사업의 실제 추진단계와 예산편성 간 괴리로 대규모 이월이 반복되고 있음
시정요구사항	<ul style="list-style-type: none"> ○ 행정중심복합도시건설청은 국회세종지사당 건립사업의 단계별 공정과 집행 가능성을 반영하여 예산을 편성하고, 구체적인 집행계획과 이월 방지대책을 마련할 것 ○ 행정중심복합도시건설청은 국회세종지사당 건립사업에서 타당성재조사, 마스터플랜, 설계 등 사업 단계별로 주요 의사결정, 협의사항, 세부일정, 선행절차, 연도별 결산내역 및 2027년도 예산안 상세내역을 각각 제출할 것

자료: 의안정보시스템을 바탕으로 작성

현행 총사업비와 2027년도 예산안의 건설보상비가 54만 8,727㎡를 기준으로 산정되어 있다는 점을 고려할 때, 행정중심복합도시건설청은 국회사무처 및 기획예산처와 협의하여 대지 전체를 일괄 매입할 것인지 확정된 부지를 우선 매입할 것인지에 대한 방침을 조속히 정하고 계약 일정을 확정할 필요가 있다.

기본조사설계비 역시 같은 우려가 있다. 2027년도 예산안 564억 2,400만원은 잔여 사업비 전액이다. 2026년도 미집행액(7월말 기준 342억 9,400만원)이 이월될 경우 2027년 한 해에 약 907억원의 기본조사설계비를 집행하여야 하고, 시설부대비도 2027년 중 조달청 설계적정성 검토까지 추진하는 것을 전제로 편성되었다. 그러나 행정중심복합도시건설청은 총사업비 협의 결과에 따라 시설 규모와 사업범위가 확정되어야 건축설계를 진행할 수 있다는 입장이다.

또한 국가상징구역 마스터플랜은 국회세종의사당 부지면적을 63만 1,000㎡로 전제하고 있어, 부지 매입 범위에 대한 결정은 설계공모의 대지 범위와 배치 기준에도 영향을 미칠 수 있다. 아울러 설계의 전제가 되는 국회세종의사당 마스터플랜은 국가상징구역 마스터플랜과 구역이 중첩되는 관계로 현재 국가상징구역 마스터플랜에 대한 조정을 거치고 있는데, 국가상징구역 마스터플랜을 기반으로 한 국회세종의사당 마스터플랜의 확정이 늦어질 경우 추후 설계변경에 따른 사업 지연과 추가 사업비 발생이 우려되는 측면도 있다.

이에 대해 행복청은 ‘국가상징구역 마스터플랜 용역’과 ‘국회세종의사당 마스터플랜 용역’이 상호협의를 통해 두 계획 간 정합성을 유지하고 있어 국가상징구역 마스터플랜 확정과 관계없이 국회세종의사당 마스터플랜 수립이 가능하다는 입장이다. 그러나 국가상징구역 마스터플랜 구체화용역이 국회세종의사당 마스터플랜과의 연계를 위해 2026. 6. 18. 중지되었다가 10월 재개될 예정이고, 국가상징구역 마스터플랜이 국회세종의사당 부지를 63만 1,000㎡로 전제하고 있는 만큼, 부지 매입 범위가 달라질 경우 두 계획 모두 조정이 불가피하다는 점에서 상호 영향을 배제하기는 어렵다.

행정중심복합도시건설청은 건축설계공모를 2026년 10월부터 2027년 초까지 진행할 계획인데, 설계 범위 확정이 늦어질 경우 2027년 중 기본설계와 설계적정성 검토를 마치기 어려워 기본조사설계비가 다시 이월될 여지가 있다. 따라서 행정중심복합도시건설청은 국회사무처와 협력하여 부지 매입 범위와 연계된 설계 범위 및 두 마스터플랜 간 정합성을 조속히 확정하고, 설계공모 공고부터 설계계약 체결까지의 일정을 구체화할 필요가 있다.



새만금개발청

1

현황

가. 세입·세출예산안

새만금개발청 소관 2027년도 세입예산안은 일반회계 및 1개 특별회계(지역균형발전특별회계)로 구성되며, 세출예산안은 일반회계로 구성된다.

새만금개발청 소관 2027년도 세입예산안은 82억원으로 전년 추경예산 대비 0.6억원($\Delta 0.7\%$) 감소하였다. 회계별로는 일반회계 82억원, 지역균형발전특별회계 0.6억원이다.

[2027년도 새만금개발청 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	10,924	8,227	8,227	8,165	$\Delta 62$	$\Delta 0.8$
지역균형발전특별회계	49	59	59	59	-	-
합 계	10,973	8,286	8,286	8,224	$\Delta 62$	$\Delta 0.7$

주: 1) 추경은 제1회 추경을 반영한 최종 추경예산을 의미

1. 총계 기준

자료: 새만금개발청

새만금개발청 소관 2027년도 세출예산안은 2,166억원으로 전년 예산 대비 138억원(6.8%) 증가하였다. 회계별로는 일반회계 2,166억원이다.

[2027년도 새만금개발청 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	95,638	202,767	202,767	216,589	13,822	6.8

주: 1) 추경은 제1회 추경을 반영한 최종 추경예산을 의미

1. 총계 기준

자료: 새만금개발청

한편, 새만금개발청 소관 2027년도 예산안의 총수입·총지출은 세입·세출예산안 총계와 같다.

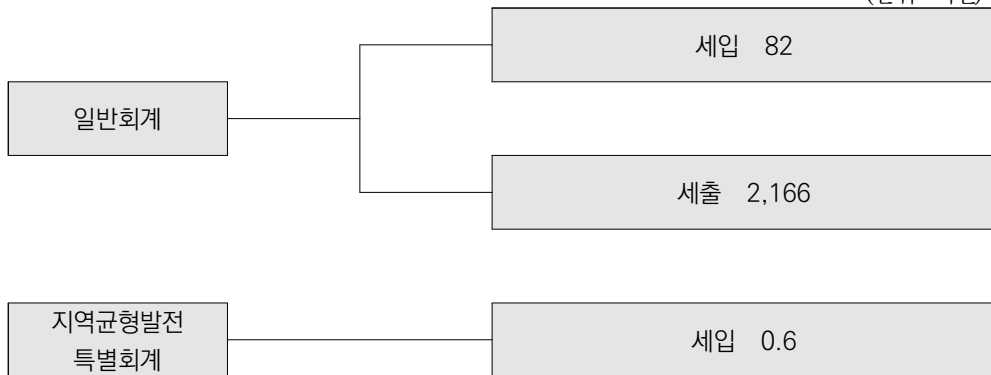
나. 재정구조

2027년도 예산안의 새만금개발청 소관 회계·기금 간 재원이전 현황은 다음과 같다.

일반회계와 1개 특별회계(지역균형발전특별회계)로 구성되어 있으며, 회계 간 재원이전은 없다.

[새만금개발청 2027년도 예산안 및 기금운용계획안 재정구조]

(단위: 억원)



주: 총계 기준
자료: 새만금개발청

2027년도 새만금개발청 예산안의 주요 특징을 살펴보면, ① 핵심 SOC 건설사업(1,586억원)을 차질 없이 추진하고 광역기반시설 안전관리에 중점을 두었으며, ② 2027년에 신규로 추진하는 투자유치 지원 사업(3개 사업, 184억원)을 통해 기업 지원을 크게 확대하였다(2026년 46억원 → 2027년 235억원).

2027년도 새만금개발청 소관 예산안에 대한 분석 결과, 향후 국회 심의 및 집행에 있어 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 새만금 첨단 교통서비스 도입·운영 사업은 새만금 지역의 열악한 교통여건을 실질적으로 보완하기 위한 성격이 강하므로, 국회 예산안 심의과정에서는 실제 교통수요 등을 면밀히 검토하여 시범사업의 규모를 적정 수준으로 조정할 필요가 있고, 아울러 국토교통부가 추진하는 자율주행 DRT 시범사업과 사업 목적 및 내용이 일부 중첩되는 점을 고려하여, 해당 사업과의 연계 추진 방안도 적극 검토할 필요가 있다.

새만금개발청의 2027년도 신규사업은 총 5개 사업, 217억원 규모이다.

일반회계 사업 중 ‘새만금 산업단지 장기임대용지 조성’ 사업은 앵커기업의 대규모 투자가 본격화됨에 따라 투자 유치를 지원하고 실제 투자를 촉진하기 위해 장기임대용지를 조성하는 사업이다.

‘새만금 광역기반시설 설치계획 재정비’ 사업은 새만금 기본계획 재수립에 따라 관련 법정계획을 재정비하는 사업이며, ‘새만금산단 공동방류관로 시설관리’ 사업은 이차전지 특화단지 입주기업의 원활한 생산활동을 지원하기 위해 공동방류관로를 관리하는 사업이다.

‘새만금 첨단 교통서비스 도입·운영’ 사업은 새만금 지역의 접근성을 개선하기 위해 수요응답형(DRT) 교통서비스를 도입하는 사업이다.

‘새만금 상생형 로봇 클러스터 조성’ 사업은 로봇 부품 협력사 등을 대상으로 로봇 산업 특화 공동물류센터를 구축하여 중소 협력사의 입주를 유도하기 위한 사업이다.

[새만금개발청 소관 2027년도 예산안 신규사업]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
일반회계 (5개)	새만금 산업단지 장기임대용지 조성	17,500
	새만금 광역기반시설 설치계획 재정비	1,500
	새만금산단 공동방류관로 시설관리	1,804
	새만금 첨단 교통서비스 도입·운영	396
	새만금 상생형 로봇 클러스터 조성	503
합 계		21,703

자료: 새만금개발청

2027년도 주요 증액사업으로는 ‘새만금 상수도시설 건설사업’, ‘새만금산단 기업 성장센터 건립’, ‘새만금 광역기반시설 안전진단 및 관리’ 등이 있다.

① 새만금 상수도시설 건설사업은 2027년 종료 예정으로 잔여 사업비 전액이 편성됨에 따라 증액되었고, ② 새만금산단 기업성장센터 건립 사업은 2026년 설계 완료 후 2027년부터 본격적인 공사비가 반영됨에 따라 증액되었으며, ③ 새만금 광역 기반시설 안전진단 및 관리 사업은 새만금 동서도로 방조제 복측 보수·보강 공사에 더해 남측 방조제 보수·보강 과업이 추가됨에 따라 예산이 증액되었다.

[새만금개발청 소관 2027년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계 (3개)	새만금 상수도시설 건설사업	3,400	3,400	11,826	8,426	247.8
	새만금산단 기업성장센터 건립	1,700	1,700	5,110	3,410	200.6
	새만금 광역기반시설 안전진단 및 관리	127	127	338	211	166.1

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준, 기금은 각각 2026년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

1. 총계 기준

자료: 새만금개발청

II

주요 사업 분석

1

새만금 첨단 교통서비스 도입·운영 사업 분석

가. 현 황

새만금 첨단 교통서비스 도입·운영¹⁾ 사업은 새만금 지역의 교통망 연계 부족에 따라 접근성을 개선하고, 대규모 투자유치에 따른 기업 입주와 새만금 개발계획에 맞추어 도시·산업·관광 기능을 지원하는 지속가능한 교통체계 구축을 위한 수요 응답형 교통(Demand Responsive Transport, DRT) 시범사업을 추진하려는 것으로, 2027년도 예산안은 3억 9,600만원이 신규 편성되었다.

[2027년도 새만금 첨단 교통서비스 도입·운영 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2025 결산	2026 ¹⁾		2027 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
새만금 첨단 교통서비스 도입·운영	-	-	-	396	396	순증

주: 1) 추경은 제1회 추경예산 기준

자료: 새만금개발청

해당 사업은 새만금개발청이 운송사업자와의 용역계약을 통해 직접 수행한다.

[새만금 첨단 교통서비스 도입·운영 사업 집행절차]

추진절차	시행주체	절차내용
① DRT 운영구역 확정	새만금개발청	DRT 최종 운영구역 확정
② 용역계약	새만금개발청	DRT 도입·운영을 위한 운송용역 발주 및 계약
③ DRT 운행	운송사업자	용역계약자를 통한 DRT 운영
④ 운영관리	새만금개발청	DRT 운영 관리

자료: 새만금개발청

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

1) 사업코드: 일반회계 5557-464

나. 분석의견

새만금 첨단 교통서비스 도입·운영 사업은 새로운 형태의 첨단 교통서비스를 실증하기 위한 시범사업이라기보다 새만금 지역의 열악한 교통 여건을 실질적으로 보완하기 위한 성격이 강하므로, 국회 예산안 심의과정에서는 실제 교통수요 등을 면밀히 검토하여 시범사업의 규모를 적정 수준으로 조정할 필요가 있다. 아울러 국토교통부가 추진하는 자율주행 DRT 시범사업과 사업 목적 및 내용이 일부 중첩되는 점을 고려하여, 해당 사업과의 연계 추진 방안도 적극 검토할 필요가 있다.

새만금개발청은 새만금 지역 내 수요응답형 교통(DRT) 서비스의 시범운영을 통해 수요를 검증하고 운영체계를 안정화('27~'28)함으로써 효율적인 교통체계를 구축하겠다는 목적으로 새만금 첨단 교통서비스 도입·운영 사업에 3억 9,600만원을 신규 편성하였다.

[새만금 첨단 교통서비스 도입·운영 사업계획(안)]

- (사업목적) 새만금 내 첨단 교통서비스(DRT) 도입을 위해 시범운영을 통한 수요검증과 안정화 과정('27~'28)을 거쳐 효율적인 교통체계 구축
- (사업대상) 새만금지역 새만금산단 입주기업 근로자 등
- (운영기간) '27. 7. 1. ~ 12. 31.(약 6개월간)
- (운행차량) 11~15인승 소형승합차(12인승, 6대)
- (사업비) 396백만원(수요응답형 교통 6대 × 528천원/일 × 125일)
- (운송원가 산출) 528천원/대·일

구 분		원가(천원)
인건비		290
경비	연료비	60
	차량감가상각비	14
	정비비	34
	보험료	15
	플랫폼사용료	85
	기타경비	15
일반관리비		12
성과이윤(적정투자보수)		6
영업외수익		△3
합계		528

주: (인건비) 엔지니어링산업대가기준 고급숙련기술자(기타분야) 단가 적용,
(연료비) 오피넷 평균 유가(26.04.10, 경유), 연비는 10km/ℓ, 노선당 운행거리는 50km(새만금청 ↔ 군산시청 편도 17km), 대당 6회 운영 적용,
(일반관리비) 인건비+경비의 2.5% 적용(6% 이내)
(감가상각비, 정비비, 보험료, 기타경비, 성과이윤, 영업외수익) 타 지자체(원주, 춘천, 충주, 제천, 산청, 함양 등 10개)의 노선버스 운송원가 평균의 적용

자료: 새만금개발청

DRT는 이용자의 수요에 따라 운행시간과 노선 등을 탄력적으로 조정하는 교통 서비스로, 2014년 「여객자동차 운수사업법」²⁾ 개정을 통해 제도화된 이후 다년간의 시범사업 및 연구용역 등을 거쳐 운영방식과 제도적 기반이 상당 부분 정립되어 있다. 국토교통부는 2025년 12월 「수요응답형교통(DRT) 도입·운영 가이드라인」³⁾을 마련하는 등 DRT 도입·운영에 필요한 실무지침을 제시한 바 있다.

이와 같이 DRT는 이미 다양한 지역에서 운영사례와 실증성고가 축적된 교통 서비스라는 점에서, 동 사업을 새로운 첨단 교통서비스의 기술적·운영적 가능성을 검증하기 위한 시범사업으로 보기는 어렵다. 오히려 새만금 지역의 열악한 대중교통 여건을 보완하기 위하여 이미 정립된 DRT 서비스를 실제 교통수요에 맞게 도입·운영하는 사업으로 보는 것이 보다 적절하다. 특히 군산시는 새만금 산업단지가 위치한 옥서면 등에서 DRT를 운영한 경험도 있는 것으로 파악된다.

[군산시 “행복 콜버스” 운영사례]

<p>□ 군산시 “행복 콜버스” (콜센터 예약형, 한국교통안전공단이 운영 지원)</p> <p>○ 군산시는 콜센터 예약형 DRT를 회현면에 최초 도입한(18.8~) 이후 확대하여 현재 5개 지역에서 총 10대 DRT 운영(500원, 환승할인 可)</p> <p>- 시간 당 평균 호출건수는 2.7건으로 호출 수요가 많지 않아 민간 플랫폼 대신 콜센터 상담사가 직접 배차하는 방식으로 운영</p> <p>- DRT 운송사업 면허는 지역 시내버스 사업자(군산여객, 우성여객)에게 절반씩 부여하여 상생협력 방안을 마련</p> <p style="text-align: center;"><군산시 DRT 운행 현황></p>					
구분	회현면	일피-서수면	가력항	대야면	옥구-옥서면
개시일	2018.8	2019.5	2023.4	2023.9	2025.3
운송사업자	우성여객	군산여객, 우성여객	군산여객	우성여객	군산여객
운행시간	07:00 ~ 18:00	07:00 ~ 22:00	07:40 ~ 17:40	07:00 ~ 22:00	07:00 ~ 19:00
운행대수	1대	4대 (토/일/공 2대)	1대	2대 (일/공 1대)	2대 (토 1대)
운행방법	콜예약제	콜예약제	노선운행(일 3회)	콜/노선 혼합방식	콜예약제
기타	군산 DRT 최초 운행 지역	노선제에서 콜 예약제로 변경 (23.5)	가력항 뱃시간과 연계해 운영	07:00~11:00 노선제 및 그 외 예약제	T5-DRT 시스템 도입 및 타 지역 확대 적용 (25.5)

자료: 국토교통부, 「수요응답형교통(DRT) 도입·운영 가이드라인」, 2025. 12.

2) 「여객자동차 운수사업법」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) ① 여객자동차운송사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

3. 수요응답형 여객자동차운송사업: 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우로서 운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업

가. 「농업·농촌 및 식품산업 기본법」 제3조제5호에 따른 농촌과 「수산업·어촌 발전 기본법」 제3조 제6호에 따른 어촌을 기점 또는 종점으로 하는 경우

나. 신도시, 심야시간대 등 대중교통수단이 부족하여 교통불편이 발생하는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우

다. 「스마트도시 조성 및 산업진흥 등에 관한 법률」이나 그 밖에 다른 법률에 따라 수요응답형 여객자동차운송사업 면허의 규제특례를 받아 운행 등 실증과정을 거친 지역에서 특별시장·통합특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)가 필요하다고 인정하는 경우

3) 국토교통부, 「수요응답형교통(DRT) 도입·운영 가이드라인」, 2025. 12.

한편, 새만금개발청은 2024년부터 새만금 입주기업 지원⁴⁾ 사업을 통해 군산·익산·전주 등 새만금 국가산업단지 인접 지역에 거주하는 근로자를 대상으로 통근용 전세서비스를 지원하고 있다.⁵⁾ 다만, 새만금 산업단지에는 2교대·3교대 등 다양한 형태의 근무시간이 존재하여 정해진 시간에 운행하는 통근버스만으로는 일부 근로자의 출퇴근 수요에 대응하기 어려운 측면이 있다. 이에 새만금개발청은 통근버스와 별개로 교통수요와 시간대에 따라 탄력적으로 운행할 수 있는 DRT 서비스를 추가 도입할 필요가 있다는 입장이다.

[2027년도 새만금 입주기업 지원(통근버스 지원 내역사업) 편성 내역]

- 새만금 산단 입주기업 통근버스 지원
 - ('26) 400백만원 → ('27요구) 450백만원,
 - (요구) '27년 새만금 산단 근로자(2,100명) 중 자차 비율(57% 가정) 제외한 군산, 전주, 익산 출퇴근자(420명) 대상 45인승 통근버스 제공(임차료(210-07))
 - (산출) 450백만원 = (45인승 4대 × 342천원* + 25인승 3대 × 144천원) × 250일 운행
(5대 : 군산시내권, 2대 : 전주, 익산 시외권 각 1대씩)
 - * 국제유가 불확실성 증대 및 국내 유류비 지속 상승 반영
(경유가격) '25년 4월 1,501원, '26년 4월 1,998원/ 33.1%↑
- 2026년도 예산 및 2027년도 예산 산출 세부내역 비교

'26년 예산		'27년 예산	
예산	산출내역	예산	산출내역
400 백만원	○ 임차료(210-07): 400백만원 - 통근버스 운행: (45인승 4대 × 300천원 + 25인승 3대 × 134천원) × 250일	450 백만원	○ 임차료(210-07): 450백만원 - 통근버스 운행: (45인승 4대 × 342천원 + 25인승 3대 × 144천원) × 250일

자료: 새만금개발청

또한 새만금 지역은 시내버스 등 기존 대중교통의 노선 및 운행횟수가 충분하지 않고 노선의 배차간격이 60~120분 수준으로 길어 이용에 제약이 있는 것으로 파악된다. 이에 따라 산업단지 근로자들은 출퇴근뿐만 아니라 음식점, 의료서비스 및 우체국·주민센터 등 생활편의시설 이용을 위한 일상적인 이동에도 어려움을 겪고

4) 사업코드: 일반회계 5557-419

5) 대중교통 인프라가 열악한 국가산업단지를 대상으로 산업단지의 관리권자가 직접 통근버스 등 노선을 운영하는 사례*가 있으며, 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」 제52조의2에 따라 새만금산단의 관리기관인 새만금청은 새만금산단에 대한 통근버스 등 운영을 직접 수행하고 있다.

* 산업통상자원부(한국산업단지공단): 반월·시화·구미·여수·익산 등 대중교통 인프라가 열악한 국가 산업단지를 대상으로 관리기관이 직접 운수사업자와 임차계약을 체결하여 통근버스 노선 운영

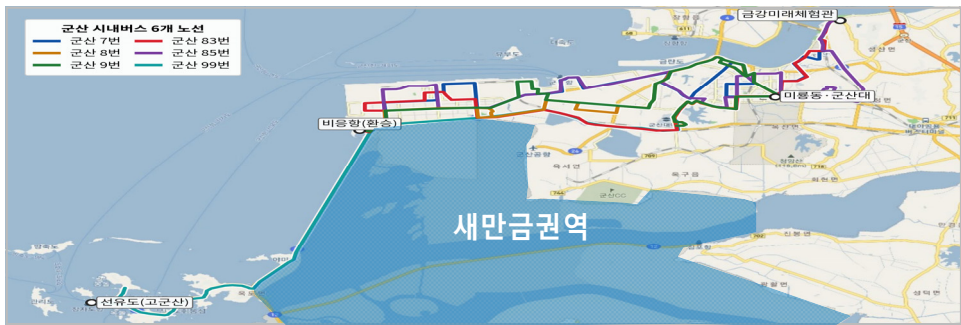
있는 실정이다. 이러한 점을 고려하면 새만금 지역의 열악한 교통 여건을 보완하기 위해 탄력적인 운영이 가능한 DRT 서비스를 도입할 필요성은 인정된다.

여기에 더해 새만금개발청은 현대차그룹의 로봇공장, AI데이터센터, 수전해 플랜트 등 주요 투자 프로젝트가 2027년부터 착공되어 건설인력 등의 유입이 시작될 예정이고, 향후 새만금 지역의 근로자 수도 증가할 것으로 예상되는 만큼 향후 교통 수요 증가에도 대비할 필요가 있다고 밝혔다. DRT의 시범운영을 통한 적정 운영 규모를 사전에 검증할 필요성도 인정할 수 있을 것으로 보인다.

[군산시 시내버스 노선 등 현황]

노선	배차간격	기점	종점	산단 진입 여부
7번	평일 60분 주말 120분	금강호휴게소	비응항환승장	미진입
8번	120분	미룡1주공	비응항환승장	미진입
9번	120분	미룡1주공	비응항환승장	미진입
83번	60분	금강호휴게소	비응항	미진입
85번	60분	금강호휴게소	비응항	미진입
99번	60분	군산대정문	선유도	미진입(관광)

○ 군산시 시내버스 노선도(6개 노선)



○ 의료·생활편의시설(병원, 약국, 우체국, 주민센터 등)



자료: 새만금개발청

다만, 동 사업은 DRT라는 교통서비스의 기술적 가능성을 검증하기 위한 사업이라기보다 실제 교통수요에 대응하기 위한 교통서비스 제공의 성격이 더 크다는 점을 고려하여, 국회 예산안 심의과정에서는 기존 통근버스 및 시내버스 이용실적, 시간대별·지역별 이동수요, 향후 산업단지 입주 및 근로자 증가 규모 등 실제 이용수요를 중심으로 시범사업의 차량 수, 운행범위 및 지원규모 등이 적정하게 산정되었는지를 면밀히 검토할 필요가 있어 보인다.

한편, 국토교통부는 2027년부터 교통취약지역·시간대 무인 수요응답형 교통지원⁶⁾ 사업을 신규 편성(27년도 322억 4,000만원)하여 기존 DRT 서비스에 레벨4 자율주행 기술을 적용한 무인 DRT 시범사업을 추진할 계획이다. 국토교통부는 2027년부터 2029년까지 3년간 총 967억 2,000만원의 국비를 투입하여 전국 50개 교통취약지역에 무인 DRT 서비스를 구축·운영할 수 있도록 지원할 예정이며, 이를 위해 지역별로 연간 국비 5~7억원(국비보조율 특·광역시 50%, 기타 시·도 70%)을 지원하여 차량 임차 및 운영 등에 필요한 비용을 보조할 계획이다.

[교통취약지역·시간대 무인 수요응답형 교통 지원 계획: 2027~2029년]

(단위: 억원)

구분		2027(정부안)	2028 계획	2029 계획	합계
지원예산 (노선·구역 단위)	지자체 보조	320	320	320	960
	출연·추진	2.4	2.4	2.4	7.2
	합계(예산)	322.4	322.4	322.4	967.2

주: 1. 국토교통부는 총 50곳을 지원할 계획으로 1곳당 연간 사업비는 10억이며, 특·광역시 15곳(국비 5억, 지방비 5억), 기타 시·도 35곳(국비 7억, 지방비 3억)으로 편성

※ 자율주행차 1대당 임차·운영비는 승용형(1.9억), 소형승합형(2.4억), 버스형(3.1억) 수준으로, 연간 사업비 10억원은 3~5대 규모의 차량 임차·운영이 가능한 규모

2. 국토교통부는 2027년 사업 진행상황에 따라 2028년 이후 사업 확대 가능성도 있다는 입장임

자료: 국토교통부

새만금개발청의 사업과 국토교통부의 무인 DRT 사업은 교통취약지역의 이동편의를 제고하기 위하여 DRT 서비스를 제공한다는 점에서 사업 목적과 내용이 일부 중첩될 수 있다. 특히 새만금 지역이 교통취약지역에 해당하고 향후 지속적인 DRT 운영 필요성이 인정된다면, 국토교통부의 무인 DRT 시범사업 대상지역으로 연계하여 추진하는 방안도 적극 검토할 필요가 있어 보인다.

6) 사업코드: 일반회계 4633-324

예산안분석시리즈 IV
2027년도 예산안 위원회별 분석

발간일 2026년 10월
발행인 국회예산정책처장
편 집 예산분석실 예산분석총괄과
발행처 **국회예산정책처**
서울특별시 영등포구 의사당대로 1
(tel 02·2070·3114)
인쇄처 (주)디자인여백플러스(tel 02·2672·1535)

ISSN 3058-6224

© 국회예산정책처, 2026



(07233)서울특별시 영등포구 의사당대로 1
Tel. 02-2070-3114 www.nabo.go.kr

