



2022.10.

국회예산정책처 | 예산안 분석

2023년도 예산안 위원회별 분석

Analysis by Committee

[국토교통위원회]



국회예산정책처
NATIONAL ASSEMBLY BUDGET OFFICE

2023년도 예산안
위원회별 분석

예산안분석시리즈 II

2023년도 예산안 위원회별 분석

총 괄 | 최병권 예산분석실장

기획·조정 | 서세욱 사업평가심의관
이현종 예산분석총괄과장
박주연 산업예산분석과장
김현중 사회예산분석과장
이종구 행정예산분석과장
전용수 경제산업사업평가과장
김애선 사회행정사업평가과장
이은경 공공기관평가과장

작 성 | 박나경 예산분석관
남명진 예산분석관

지 원 | 김리라 행정실무원
홍지우 자료분석지원요원

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

문 의 : 예산분석실 산업예산분석과 | 02) 6788-3770 | iba@nabo.go.kr

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

예산안분석시리즈 II

2023년도 예산안 위원회별 분석

【 국토교통위원회 】

2022. 10.

이 보고서는 「국회법」 제22조의2 및 「국회예산정책처법」 제3조에 따라 국회의원의 의정 활동을 지원하기 위하여, 국회예산정책처 보고서발간심의위원회의 심의(2022. 10. 21.)를 거쳐 발간되었습니다.

발 간 사

정부는 지난 9월 2일 총수입 625.9조원, 총지출 639.0조원 규모의 2023년도 예산안을 국회에 제출하였습니다. 이번 예산안에 따르면 재정의 지속가능성과 미래세대에 부담을 지우지 않도록 코로나로 인해 확장된 재정기조를 건전재정으로 전환하면서 지출 재구조화를 추진하였습니다. 이로 인해 전년 본예산과 비교하여 GDP 대비 관리 재정수지비율은 -4.4%에서 -2.6%로, 국가채무비율은 50%에서 49.8%로 다소 개선된 모습을 보이고 있습니다.

내년에는 민간소비 위축 등으로 성장세가 둔화되고 고용지표도 악화될 것으로 전망됨에 따라 국가재정의 효과성이 제고될 수 있도록 재정을 운용할 필요가 있습니다. 이에 예산안 심의기관인 국회는 연내 집행가능성이 낮거나 사업효과가 불투명한 사업 등에 대한 세출구조조정을 통해 민간투자를 활성화시키고, 취약계층에 대한 지원을 강화하며 고용 창출 등에 기여할 수 있는 부문으로 예산을 재배분할 필요가 있습니다.

국회 예산정책처는 2023년도 예산안에 대한 국회의 심도 있는 심사를 지원하기 위하여 「2023년도 예산안 분석시리즈」를 발간하였습니다. 이번 시리즈는 「총괄 분석」 3권, 「위원회별 분석」 12권, 「공공기관 예산안 분석」 3권, 「성인지 예산서 분석」 1권 등 기존 4개 분석에 「온실가스감축인지 예산서 분석」 1권 및 「예산안 주요 사업 평가」 1권 등 2개 분석을 추가하여 총 21권을 발간하였습니다.

「총괄 분석」에서는 재정건전성 및 국가재정운용계획 등을 중심으로 재정총량에 대한 현황을 제시하면서, 청년 자산형성·주거·일자리 등 지원 사업, 국방 분야 부문별 예산안 분석, 디지털 플랫폼 정부 사업 등 주요 정책 사업과 상임위 결산시정요구사항 및 정부성과평가와 예산안의 연계, 임대형민자사업(BTL) 등을 분석하였습니다.

「위원회별 분석」에서는 개별사업 단위로 각 부처의 주요 증액 또는 현안 사업에 대한 효과성·필요성 등을 분석하고 개선방안을 제시하였고, 「공공기관 예산안 분석」에서는 공공기관 중장기 재무관리계획, 금융공공기관 정책금융 예산안 분석 등 주요내용과 금융·환경분야 등의 주요 공공기관에 대한 정부지원 예산안 등을 살펴보았습니다.



「성인지 예산서 분석」에서는 성인지 대상사업으로서의 적합성과 성과지표의 적절성 등을 살펴보았으며, 「온실가스감축인지 예산서 분석」에서는 대상사업들이 실제 온실가스 감축에 기여하고 있는지를 분석하였습니다. 「예산안 주요 사업 평가」에서는 정부가 중점적으로 투자하고 있는 사업에 대한 심도 있는 분석을 통해 국회 심사가 보다 원활히 이루어질 수 있도록 하였습니다.

이번 보고서가 국회의 예산안 심사 과정에서 유용하게 활용될 수 있기를 바라며, 앞으로도 국회 예산정책처는 전문적이고 객관적인 분석으로 예·결산 심사를 적극 지원해 나가겠습니다.

2022년 10월

국회예산정책처장 조 의 섭

국토교통위원회

[국토교통부]

I. 예산안 개요

1. 현 황 1
2. 예산안의 주요 특징 6
3. 신규사업 및 주요 증액사업 7

II. 주요 현안 분석

1. 공적임대주택 사업 분석 12
 - 1-1. 건설형 공공임대주택의 장기 미착공 해소 필요 16
 - 1-2. 통합공공임대주택 사업 추진 시 기존 유형의 정책대상을 고려할 필요 ... 21
 - 1-3. 다가구매입임대주택의 수요를 고려한 공급계획 수립 필요 등 30
2. 청년 주거지원 사업 분석 36
 - 2-1. 청년월세 한시 특별지원 사업의 면밀한 사업관리 필요 등 38
 - 2-2. 청년 분양주택 지원 사업의 구체적인 계획 수립 필요 등 44
 - 2-3. 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업의 사업계획 제출 필요 등 ... 49



CONTENTS

3. 총간소음 개선 사업 분석	53
3-1. 총간소음 성능보강 사업의 실효성 검토 필요 등	57
3-2. 총간소음 개선 리모델링 사업의 실수요 파악 필요	64
4. 주택도시시기금 일반회계 전입금 규모의 적정성 검토	69
5. 혁신도시건설특별회계의 세입 재원 마련 필요	75
6. 자동차사고피해지원기금 여유자금 등 규모 과다 계상 등	83

III. 개별 사업 분석

1. 이차보전지원 사업 예산안 규모의 적정성 검토	92
2. 해외인프라시장개척 사업의 펀드 투자실적 제고 필요 등	97
3. 도시재생지원(출자)의 출자규모의 적정성 검토	105
4. 위험건축물 이주자금 지원 사업의 성과제고 필요	112
5. 모빌리티활성화지원 사업 준비 철저 필요	117
6. MaaS Station 구축 시범사업과 기존 환승센터 구축지원 사업간 통폐합 필요	123
7. 광역버스 준공영제 사업의 지원단가 등 사업수요 재검토 필요	126
8. 한국형 UAM 그랜드챌린지 사업계획 재정비 및 사업관리 철저 필요	133
9. 교통약자이동편의증진 사업의 사업방식 개선 및 관리 강화 필요	138



CONTENTS

10. 국가지원지방도건설 사업의 적정 규모 예산 편성 및 집행률 제고 필요	145
11. 지방자치단체 ITS 지원 사업의 사업관리강화 필요	149
12. 교통시설특별회계 공항계정 정부출자수입 과다추정	152

[행정중심복합도시건설청]

I. 예산안 개요

1. 현 황	157
2. 예산안의 주요 특징	160
3. 신규사업 및 주요 증액사업	161

II. 개별 사업 분석

1. 외삼-유성복합터미널 연결도로 사업의 철저한 관리 필요	163
2. 세종경찰청 청사 건립 사업의 실시설계비 재검토 필요	169

[새만금개발청]

I. 예산안 개요

- 1. 현 황 177
- 2. 예산안의 주요 특징 178
- 3. 신규사업 및 주요 증액사업 179

II. 개별 사업 분석

- 1. 새만금 상수도시설 건설사업 중 옥구배수지 건설 예산안 규모의
적정성 검토 필요 180
- 2. 토지대여료 세입 적정 계상 필요 188



국토교통부

I 예산안 개요

1 현 황

가. 총수입·총지출

국토교통부 소관 2023년도 예산안 및 기금운용계획안(이하 “예산안”)은 일반회계, 4개 특별회계(교통시설특별회계, 에너지및자원사업특별회계, 혁신도시건설특별회계, 국가균형발전특별회계) 및 2개 기금(자동차사고피해지원기금, 주택도시기금)으로 구성된다.

국토교통부 소관 2023년도 예산안 총수입은 23조 2,889억원으로 전년 추경예산 대비 2조 1,645억원(10.2%) 증가하였다. 회계·기금별로는 일반회계 1,751억원, 교통시설특별회계 5,881억원, 에너지및자원사업특별회계 8억원, 혁신도시건설특별회계 0.7억원, 국가균형발전특별회계 5,193억원, 자동차사고피해지원기금 613억원, 주택도시기금 21조 9,442억원이다.

[2023년도 예산안 국토교통부 소관 총수입]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
예 산	1,123,512	1,024,500	1,024,500	1,283,376	258,876	25.3
- 일반회계	132,598	160,242	160,242	175,100	14,858	9.3
- 교통시설특별회계	361,880	354,702	354,702	588,114	233,412	65.8
- 에너지및자원사업특별회계	1,430	767	767	767	0	0.0
- 혁신도시건설특별회계	144	67	67	74	7	10.4
- 국가균형발전특별회계	627,460	508,722	508,722	519,321	10,599	2.1
기 금	17,595,790	20,099,816	20,099,816	22,005,479	1,905,663	9.5
- 자동차사고피해지원기금	50,766	54,013	54,013	61,309	7,296	13.5
- 주택도시기금	17,545,024	20,045,803	20,045,803	21,944,170	1,898,367	9.5
합 계	18,719,302	21,124,316	21,124,316	23,288,855	2,164,539	10.2

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준이며, 기금은 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미함
자료: 국토교통부

박나경 예산분석관(nkpark@assembly.go.kr, 6788-4631)

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

국토교통부 소관 2023년도 예산안 총지출은 55조 8,885억원으로 전년 추경예산 대비 2조 6,214억원(△4.5%) 감소하였다. 회계·기금별로는 일반회계 7조 496억원, 교통시설특별회계 13조 2,460억원, 에너지및자원사업특별회계 171억원, 혁신도시건설특별회계 163억원, 국가균형발전특별회계 2조 1,903억원, 자동차사고피해지원기금 606억원, 주택도시기금 33조 3,085억원이다.

[2023년도 예산안 국토교통부 소관 총지출]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
예 산	23,508,720	24,366,487	24,259,167	22,519,352	△1,739,815	△7.2
- 일반회계	7,737,179	6,769,140	7,109,595	7,049,591	△60,004	△0.8
- 교통시설특별회계	12,803,332	14,145,379	13,697,624	13,246,026	△451,598	△3.3
- 에너지및자원사업특별회계	14,743	18,900	18,900	17,105	△1,795	△9.5
- 혁신도시건설특별회계	80,048	24,035	24,015	16,343	△7,672	△31.9
- 국가균형발전특별회계	2,873,418	3,409,033	3,409,033	2,190,287	△1,218,746	△35.8
기 금	33,439,352	35,701,659	34,250,682	33,369,132	△881,550	△2.6
- 자동차사고피해지원기금	51,684	59,735	59,735	60,645	910	1.5
- 주택도시기금	33,387,668	35,641,924	34,190,947	33,308,487	△882,460	△2.6
합 계	56,948,072	60,068,146	58,509,849	55,888,484	△2,621,365	△4.5

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준이며, 기금은 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미함

자료: 국토교통부

나. 세입·세출예산안

국토교통부 소관 2023년도 세입·세출예산안은 일반회계 및 4개 특별회계(교통시설특별회계, 에너지및자원사업특별회계, 혁신도시건설특별회계, 국가균형발전특별회계)로 구성된다.

국토교통부 소관 2023년도 세입예산안은 14조 6,386억원으로 전년 추경예산 대비 1조 3,266억원(△8.3%) 감소하였다. 회계별로는 일반회계 1,751억원, 교통시설특별회계 13조 9,075억원, 에너지및자원사업특별회계 8억원, 혁신도시건설특별회계 359억원, 국가균형발전특별회계 5,193억원이다.

[2023년도 국토교통부 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	132,598	160,242	160,242	175,100	14,858	9.3
교통시설특별회계	19,279,314	15,700,803	15,253,048	13,907,464	△1,345,584	△8.8
에너지및자원사업특별회계	1,430	767	767	767	0	0.0
혁신도시건설특별회계	375,387	42,448	42,428	35,919	△6,509	△15.3
국가균형발전특별회계	627,460	508,722	508,722	519,321	10,599	2.1
합 계	20,416,189	16,412,982	15,965,207	14,638,571	△1,326,636	△8.3

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

2) 총계 기준

자료: 국토교통부

국토교통부 소관 2023년도 세출예산안은 35조 8,618억원으로 전년 추경예산 대비 4조 4,656억원(△11.1%) 감소하였다. 회계별로는 일반회계 19조 7,141억원, 교통시설특별회계 13조 9,075억원, 에너지및자원사업특별회계 171억원, 혁신도시건설특별회계 329억원, 국가균형발전특별회계 2조 1,903억원이다.

[2023년도 국토교통부 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	23,200,846	21,711,026	21,603,706	19,714,114	△1,889,592	△8.7
교통시설특별회계	19,409,794	15,700,803	15,253,048	13,907,464	△1,345,584	△8.8
에너지및자원사업특별회계	14,743	18,900	18,900	17,105	△1,795	△9.5
혁신도시건설특별회계	367,212	42,730	42,710	32,875	△9,835	△23.0
국가균형발전특별회계	2,873,418	3,409,033	3,409,033	2,190,287	△1,218,746	△35.8
합 계	45,866,013	40,882,492	40,327,397	35,861,845	△4,465,552	△11.1

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

2) 총계 기준

자료: 국토교통부

다. 기금운용계획안

국토교통부 소관 2023년도 기금운용계획안은 주택도시기금과 자동차사고피해 지원기금으로 구성된다.

국토교통부 소관 2023년도 기금운용계획안은 105조 6,320억원으로 전년 수정 계획안 대비 12조 4,787억원 증가(13.4%)하였다. 기금별로는 주택도시기금 105조 2,637억원, 자동차사고피해지원기금 3,683억원이다.

[2023년도 국토교통부 소관 기금운용계획안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021 결산	2022		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
주택도시기금	116,914,089	92,844,253	92,889,156	105,263,696	12,374,540	13.3
자동차사고피해지원기금	254,847	264,167	264,167	368,341	104,174	39.4
합 계	117,168,937	93,108,420	93,153,323	105,632,037	12,478,714	13.4

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미함

2) 총계 기준

자료: 국토교통부

라. 재정구조

2023도 예산안의 국토교통부 소관 회계·기금 간 재원이전 현황은 다음과 같다.

일반회계의 경우 교통시설특별회계로 8조 893억원, 주택도시기금으로 4조 5,589억원이 전출되며, 혁신도시건설특별회계로 163억원의 전출이 발생한다.

교통시설특별회계의 경우 국가균형발전특별회계로 3,615억원, 기후대응기금으로 3,000억원의 전출이 발생한다.

혁신도시건설특별회계의 경우 공공자금관리기금에 165억원의 예수금 이자를 상환한다.

주택도시기금의 경우 공공자금관리기금으로 14조 300억원을 예탁하고, 51억원의 예수원금 및 예수이자를 상환한다. 또한 복권기금으로부터 4,500억원을 전입 받는 한편, 사학진흥기금에 707억원을 예탁한다.

자동차사고 피해지원기금의 경우 공공자금관리기금으로 1,000억원을 예탁한다.

2023년도 국토교통부 예산안 및 기금운용계획안의 주요 특징을 살펴보면, ① 새 정부의 건전재정 기조를 반영한 지출 구조조정 등으로 2018년도 이후 증액 추세였던 SOC 예산은 다소 감액되었으나, ② 주거 취약계층을 위한 주거급여지원 사업, 교통약자이동편의 증진 사업 등 민생안정 사업에 대한 투자는 확대되었고, ③ 새정부 주택정책 방향을 반영하여 국민 주거안정 실현을 위해 임대주택 10만호 공급 예산(16.9조원)을 편성하고, 청년원가주택·역세권첫집 등 청년과 서민의 주거 사다리 확충을 위한 분양주택(용자) 사업을 확대 편성하였다.

2023년도 국토교통부 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회 심의 및 집행에 있어서 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 공공임대주택 사업 중 건설형 공공임대주택(영구임대·국민임대·행복주택)은 사업승인 또는 토지매입 이후에도 장기간 미착공된 물량이 상당수 나타나고 있으므로, 임대주택의 조속한 착공을 위해 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

둘째, 청년 주거지원 사업 중 청년원가주택 및 역세권첫집 사업은 1조 720억원 규모의 신규 내역사업이나, 지원조건·주택공급지역 등 구체적인 사업계획이 수립되지 않은 상태에서 예산안을 편성하였으므로, 구체적인 사업계획을 마련할 필요가 있다.

셋째, 광역버스 준공영제 사업은 2023년도에도 노선 이관 및 신설이 지연되지 않도록 사업관리를 철저하게 하고, 향후 이관·신설할 예정인 버스 노선의 종류, 인가버스 대수, 협약단가 및 수입금 예상액 등을 보다 종합적으로 고려하여 지원단가를 보다 정확하게 산정할 필요가 있다.

넷째, 한국형 UAM 그랜드챌린지 사업은 2단계 사업의 실증노선 및 인프라 구축지역 등이 확정되지 않았으므로, 실제 인프라 구축 및 실증사업을 조속하게 완료하여 2025년 UAM 상용서비스 개시 목표를 달성할 수 있도록 사업관리를 철저하게 할 필요가 있다.

국토교통부의 2023년도 신규사업은 총 50개 사업, 4,073억원 규모이다.

일반회계 사업 중 청년 전세보증금 반환보증 보증료 지원 사업은 청년층을 대상으로 전세보증금 사기피해 등을 예방할 수 있도록 전세보증보증료를 지원하는 사업이고, 기후변화대응산단 조성지원 사업은 스마트그린 국가시범산업단지에 에너지 절감을 위한 스마트 인프라 구축을 지원하는 시범사업이다.

교통시설특별회계 사업 중 MaaS Station 구축 시범사업은 철도·버스 등 기존 교통수단 외 전기·수소차, PM, UAM 등 신개념 교통수단까지 연계할 수 있는 환승 시스템 구축계획을 수립하기 위한 시범사업이다. 가덕도 신공항 건설 사업은 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」에 따라 부산광역시 강서구 가덕도 일원에 활주로 3,500m, 여객터미널, 관제탑, 여객편의시설 등 공항 인프라를 구축하는 사업이며, 모빌리티 활성화 지원 사업은 모빌리티 혁신을 일상에서 구현하기 위한 종합지원체계를 구축하고 핵심 거점 역할을 할 수 있는 특화도시 조성을 지원하는 사업이다.

그 외 신규 R&D 20건, 도로, 철도 등 건설사업 16건, 산업단지 진입도로 5건 등이 신규로 반영되었다.

주택도시기금 사업 중 층간소음 성능보강(용자) 및 층간소음 개선 리모델링(용자) 사업은 소음저감매트 설치·시공 및 고성능 바닥구조 사업비 일부를 저리로 용자 지원하는 사업이고, 이차보전지원(도시) 사업은 공공재개발사업비·이주비에 대한 지원(이차보전) 통해 신속한 주거환경 개선 및 주택공급 확대를 추진하는 사업이다.

[국토교통부 소관 2023년도 예산안 신규사업]

		(단위: 백만원)
구분	세부사업명	예산안
일반회계 (15개)	건물에너지소비데이터통합관리기반구축(R&D)	3,000
	건축물해체기술고도화및건축폐기물자원화기술개발(R&D)	4,000
	고위험건설기계안전성평가및관리기술개발(R&D)	3,000
	공동구활성화를위한스마트운영및성능개선기술개발(R&D)	1,500
	기후변화대응산단조성지원	500
	성곽확산형국토교통국제협력연구개발사업(R&D)	1,600
	수소도시용수소배관망국산화및실증기술개발(R&D)	2,550

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
	신소재기반부유식구조체기술개발(R&D)	3,000
	암호화사이버위협대응기술개발사업(R&D)	2,000
	자동차전용도로주행이가능한저상좌석버스표준모델개발(R&D)	4,000
	전기자동차안전성평가및통합안전기술개발(R&D)	3,500
	제51차OSJD장관회의개최추진	950
	차세대중형위성2호대체발사지원사업(R&D)	4,224
	청년전세보증금반환보증보증료지원	6,100
	한국형GreenNCAP평가기술개발(R&D)	2,500
교통시설 특별회계 (19개)	AI진단기반항공기로봇검사및정비기술개발(R&D)	1,500
	MaaSStation구축시험사업	1,000
	가덕도신공항건설	12,000
	교통사고유발도로노면위험요소저감기술개발(R&D)	2,472
	다목적복수저고도로교통관리시스템및드론식별기술개발(R&D)	2,000
	대구도시철도엑스코선건설	1,200
	대심도장대터널(GTX등)의재난대응복합훈련장개발(R&D)	1,617
	모빌리티활성화지원	2,950
	민수용GTF엔진정비기술및인증체계개발(R&D)	1,500
	부산신항-김해고속도로건설	78,381
	부안-홍덕국도건설	200
	새만금신항인입철도	3,700
	세종-청주고속도로건설	100,269
	소형항공기용수소연료전지기반추진시스템인증체계개발(R&D)	1,000
	수색-광명고속철도건설	8,700
	안산-인천고속도로건설	3,000
	용산-상봉광역급행철도	32,400
	울산외곽고속도로건설	57,256
	철도종사자의인적오류분석·평가·예방기술개발(R&D)	1,500
국가균형발전 특별회계 (13개)	검단-대곡광역도로	200
	경주혁신원자력연구단지진입도로	1,248
	금곡-대곡혼잡도로	4,433
	김포학운5산단진입도로	1,111
	밀양신법-동산국지도건설	200
	사천곤양-곤명국지도건설	200
	예산예당2산단진입도로	583

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
	제주일주도로우회도로(서귀포여중-삼성여고)	1,000
	지역도심융합기술연구개발사업(R&D)	1,300
	천안제6산단진입도로	495
	충북도계-천안탑원국지도건설	200
	충주드림파크산단진입도로	1,100
	함안-의령국지도건설	200
주택도시기금 (3개)	이차보전지원	2,000
	층간소음개선리모델링(용자)	8,000
	층간소음성능보강(용자)	30,000
합 계		407,339

자료: 국토교통부

2023년도 주요 증액사업을 살펴보면 교통약자이동편의증진, 광역알뜰카드 연계 마일리지 지원, 분양주택(용자), 국가기본도 제작, 용산공원 조성사업 지원 등이 있다.

- ① 교통약자이동편의 증진 사업은 저상버스 도입 보조 내역사업이 크게 증액되었으며, 특별교통수단 운영비 지원 내역사업이 최초로 반영되어 예산이 증액되었다.
- ② 광역알뜰카드 연계 마일리지 지원은 대중교통 이용을 확대하기 위한 인센티브 제공을 위해 수혜 규모를 14만명 확대하면서, 취약계층에 대한 지원도 반영하였다.
- ③ 분양주택(용자) 사업은 청년 주거 사다리 확충을 위한 역세권첫집, 청년원가주택 등이 신규 반영되어 증액되었다.
- ④ 국가기본도 제작 사업은 디지털 트윈 조기 완성을 위한 고축척(1:1,000) 디지털 지도 제작을 위한 내역 사업이 크게 증액되었고,
- ⑤ 용산공원 조성사업 지원 사업은 최초 국가공원인 용산공원의 부지 반환이 본격화됨에 따라 임시개방을 위한 예산이 반영되었다.

[국토교통부 소관 2023년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반 회계 (4개)	국가기본도제작	95,219	93,231	137,629	44,398	47.6
	용산공원조성사업지원	8,942	8,942	30,378	21,436	239.7
	자율주행기술개발혁신사업(R&D)	37,501	37,501	50,285	12,784	34.1
	제2철도교통관제센터건설	6,120	6,120	16,220	10,100	165.0
교통 시설 특별 회계 (31개)	강릉-제진철도건설	115,800	115,800	282,822	167,022	144.2
	고창해리-부안변산국도건설	100	100	31,013	30,913	30,913.0
	광역버스공공성강화지원	37,835	37,835	58,092	20,257	53.5
	광역알뜰카드연계미발라지지원	16,607	16,440	28,957	12,517	76.1
	광주송정-순천전철화	120,000	55,680	108,400	52,720	94.7
	교통약자이동편의증진	109,065	109,065	224,560	115,495	105.9
	남부내륙철도	54,100	54,100	168,600	114,500	211.6
	남산-하양국대도건설	24,927	24,927	65,752	40,825	163.8
	남양주-춘천1 국도건설	50	50	24,348	24,298	48,596.0
	남양주-춘천2 국도건설	50	50	15,939	15,889	31,778.0
	남양주-춘천3 국도건설	50	50	22,167	22,117	44,234.0
	남양주-춘천4 국도건설	50	50	14,116	14,066	28,132.0
	남해서면-여수신덕국도건설	100	100	48,579	48,479	48,479.0
	대구산업선철도건설	43,800	43,800	157,600	113,800	259.8
	도담-영천복선전철	290,400	178,500	233,833	55,333	31.0
	도시철도노후시설개선지원	53,402	53,402	74,854	21,452	40.2
	동북선경전철건설	28,073	28,073	46,764	18,691	66.6
	문산-도라산고속도로	23,702	23,702	52,363	28,661	120.9
	민자도로운영지원	95,848	79,573	108,527	28,954	36.4
	북일-남일1 국대도건설	40,670	29,870	42,243	12,373	41.4
	서울지하철7호선청라연장	72,400	72,400	95,400	23,000	31.8
	신안비금-암태국도건설	100	100	23,591	23,491	23,491.0
	신안압해-화원국도건설	42,913	22,913	70,756	47,843	208.8
	여수화태-백야국도건설	41,945	21,445	63,976	42,531	198.3
	여주-원주복선전철	43,000	20,600	79,515	58,915	286.0
	일반국도건설지원	66,335	66,335	121,030	54,695	82.5
	장항선개량2단계	77,000	77,000	112,061	35,061	45.5
	춘천-속초단선전철	127,000	127,000	206,809	79,809	62.8

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
	평택-오송2복선화	110,000	62,400	144,006	81,606	130.8
	포항-안동1-1국도건설	55,654	55,654	80,743	25,089	45.1
	한국형위성항법시스템(KPS) 개발(R&D)	16,172	16,172	38,386	22,214	137.4
국가 균형 발전 특별 회계 (6개)	광령-도평우회도로건설	986	986	16,829	15,843	1,606.8
	국가지원지방도건설지원	15,600	15,600	28,233	12,633	81.0
	양산신기-유산국지도건설	7,773	7,773	18,261	10,488	134.9
	장기미집행공원자랑채이자지원	27,667	27,667	39,423	11,756	42.5
	조야-동명광역도로	3,200	3,200	20,041	16,841	526.3
	해안및내륙권발전사업지원	20,004	20,004	35,421	15,417	77.1
자동차 사고피해 지원기금 (1개)	통화금융기관예치	104,432	104,432	207,696	103,264	98.9
주택 도시 기금 (5개)	분양주택(용자)	316,250	256,250	1,395,541	1,139,291	444.6
	비통화금융기관예치(주택)	14,790,489	13,031,973	27,927,900	14,895,927	114.3
	비통화금융기관예치(도시)	19,510	19,510	270,832	251,322	1,288.2
	이차보전지원	384,976	384,976	751,578	366,602	95.2
	통화금융기관예치	1,056,540	1,056,540	1,470,815	414,275	39.2

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준이며, 기금은 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미함

2) 총계 기준

자료: 국토교통부

1

공적임대주택 사업 분석

공적임대주택은 크게 공공임대주택과 공공지원민간임대주택으로 구분된다. 먼저 ① 공공임대주택은 국가·지방자치단체·공공기관 등 공공부문이 그 재원으로 조달하여 임대하는 임대주택을 말한다. 공급 유형별로 살펴보면, 건설형으로 공급되는 임대주택으로는 영구임대주택,¹⁾ 국민임대주택,²⁾ 행복주택³⁾, 공공임대주택⁴⁾, 통합 공공임대주택⁵⁾이 있고, 매입형으로 공급되는 임대주택으로는 다가구매입임대주택⁶⁾이 있으며, 임차형으로 공급되는 임대주택으로는 전세임대주택⁷⁾이 있다.

다음으로 ② 공공지원민간임대주택은 민간이 자체재원으로 조달하여 임대하는 민간임대주택의 특수 유형으로, 임대료나 임대기간 등 임대조건의 규제를 전제로 공공부문의 지원을 일부 제공 받는 임대주택을 말한다. 공공지원민간임대주택으로 분류되는 사업으로는 민간의 리츠·펀드를 통해 공급하는 민간임대주택과 집주인 임대주택⁸⁾ 등이 있다.

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

- 1) 영구임대주택이란 기초생활수급자 등 소득 1~2분위 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%다.
- 3) 행복주택은 사회초년생·신혼부부·대학생 등을 대상으로 대중교통이 편리하고 직주근접이 가능한 부지에 공급하는 임대주택으로, 사업비 분담은 각각 용자 40%, 출자 30%, 입주자·사업주체 30%다.
- 4) 임대의무기간(5년 또는 10년)동안 임대하고, 이후 이를 분양전환하는 임대주택으로, 사업비를 주택도시기금에서 용자(호당 5,500만원~7,500만원)한다.
- 5) 기존 유형(영구·국민·행복)을 통합하여 30년동안 제공하고자 하는 임대주택으로, 사업비 분담은 용자 41%, 출자 39%, 입주자 10%, 사업자 10%다.
- 6) 도심 내 기초생활수급자 등 저소득계층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 다가구 주택 등을 매입하여 개보수한 후 임대하는 사업으로, 사업비 분담은 용자 50%, 출자 45%, 입주자 5%이다.
- 7) 수급자 등 도심내 저소득계층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 공공주택사업자가 기존주택 소유자와 전세계약 체결 후 재임대하는 사업으로, 주택도시기금에서 용자를 95~100% 지원한다.
- 8) 집주인임대주택은 민간이 임대주택을 건설·매입하거나 운영하는데 소요되는 비용을 저리로 용자하여 주거취약계층에게 시세보다 저렴한 임대주택을 공급하는 사업이다.

[유형별 공적임대주택 사업 현황]

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 등	영구 또는 50년
	국민임대	차상위계층 등을 대상으로 하는 건설임대주택	도시근로자 월평균소득 70% 이하 등	30년
	행복주택	주로 젊은층을 대상으로 도심내 잔여용지를 활용하여 공급하는 임대주택	젊은층(대학생, 사회초년생, 신혼부부) 80%, 고령층 20%	젊은층 최대6년, 고령층 20년
	(분양전환) 공공임대	서민층 내집마련을 위해 5년 이상 임대 후 임차인에게 우선 분양하는 주택	도시근로자 월평균소득 100% 이하 등	5~10년
	통합 공공임대	기존 유형(영구·국민·행복)을 통합하여 제공하는 임대주택	중위소득 150% 이하 등	30년
매입형	다가구 매입임대	사업시행자가 기존 다가구주택 등을 매입하여 임대하는 주택	도시근로자 월평균소득 50~70% 이하 등	최대 20년
임차형	전세임대	사업시행자가 기존주택을 임차하여 재임대하는 주택		최대 20년
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)		
집주인 임대주택		주택소유자가 저리 용자를 지원받고 기존주택을 활용하거나 신규건설·매입하여 임대하는 주택 (건설개량형, 매입형, 용자형)	무주택 청년·노인층 등	

자료: 국토교통부가 제출한 자료를 바탕으로 재작성

2023년도 주택도시기금의 공적임대주택 사업의 계획안은 아래 표와 같다.
2023년도 계획액 규모는 총 16조 8,835억 6,500만원으로 전년도 22조 1,380억 6,000만원 대비 5조 2,544억 9,500만원(△23.7%)이 감액 편성되었다.

[2023년도 공적임대주택 사업 계획액 현황]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증 감	
		당초	수정(A)		B-A	%
국민임대(용자)	620,082	751,719	691,719	300,114	△391,605	△56.6
공공임대(용자)	286,706	233,536	233,536	117,958	△115,578	△49.5
집주인임대주택사업(용자)	99,980	83,000	83,000	70,000	△13,000	△15.7
민간임대(용자)	1,718,909	1,653,931	1,653,931	1,708,844	54,913	3.3
행복주택(용자)	1,359,043	1,618,814	1,508,814	1,004,089	△504,725	△33.5
다가구매입임대(용자)	5,625,870	5,809,250	5,809,250	3,237,000	△2572,250	△44.3
전세임대(용자)	4,004,772	4,532,791	4,532,791	3,511,950	△1,020,841	△22.5
통합공공임대(용자)	30,379	965,615	965,615	1,190,038	224,423	23.2
다가구매입임대출자	3,246,215	3,346,700	3,346,700	2,839,300	△507,400	△15.2
전세·매입임대경상보조	105,814	117,215	117,215	123,700	6,485	5.5
국민임대출자	70,724	340,161	240,161	219,221	△20,940	△8.7
영구임대출자	160,584	306,426	246,426	179,683	△66,743	△27.1
행복주택출자	858,927	1,095,258	1,035,258	684,607	△350,651	△33.9
임대주택리츠출자	212,174	335,610	335,610	422,110	86,500	25.8
통합공공임대출자	88,438	857,477	857,477	1,070,374	212,897	24.8
노후공공임대주택 그린리모델링	364,534	480,557	480,557	204,577	△275,980	△57.4
합 계	18,853,151	22,528,060	22,138,060	16,883,565	△5,254,495	△23.7

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미함

자료: 국토교통부

연도별·유형별 공공임대주택의 재고량은 다음과 같다. 2020년말 기준 총 173만 7,078호의 공공임대주택이 있으며, 국민임대가 56만 4,265호로 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 그 다음으로는 전세임대가 28만 2,849호, 10년 공공임대가 21만 4,817호, 영구임대가 21만 2,985호 순으로 많은 비중을 차지하고 있다.

[연도별·유형별 공공임대주택 재고량]

(단위: 호)

연도	공공임대주택										
	계	영구 임대 (영구)	50년 임대 (50년)	국민 임대 (30년)	행복 주택 (30년)	공공 임대 (10년)	공공 임대 (5년)	사원 임대 (5년)	장기 전세 (20년)	매입 임대 (20년)	전세 임대 (20년)
2020	1,737,078	212,985	111,745	564,265	89,070	214,817	35,692	11,646	35,658	178,351	282,849
2019	1,660,128	209,290	111,745	541,622	63,355	213,218	60,822	15,209	33,180	146,040	265,647
2018	1,570,242	207,240	110,944	534,743	37,848	207,969	64,027	22,624	32,744	117,533	234,570
2017	1,441,460	201,653	109,646	524,391	15,866	167,978	73,472	17,645	32,741	103,176	194,892
2016	1,357,701	199,267	107,848	509,248	2,041	147,318	76,094	25,982	32,135	92,004	165,764
2015	1,257,461	195,699	108,140	471,110	847	135,240	72,113	21,881	28,063	82,298	142,070
2014	1,176,840	192,886	105,663	451,753	-	107,839	77,226	30,333	26,169	69,362	115,609
2013	1,124,620	191,900	102,646	427,282	-	92,091	78,652	29,482	26,471	61,270	114,826
2012	1,038,135	190,694	101,520	403,614	-	78,028	81,721	25,493	19,947	51,493	85,625
2011	1,019,195	190,679	100,882	386,129	-	84,238	103,741	25,397	17,684	45,527	64,918
2010	976,861	190,519	100,722	335,111	-	70,679	142,673	28,347	15,574	40,830	52,406
2009	903,519	190,077	96,124	263,115	-	62,575	186,481	25,813	7,884	32,616	38,834
2008	876,394	190,077	100,949	233,019	-	4,217	275,709	22,697	-	25,037	24,689

주: 1 50년, 국민, 10년임대 : 건설 외에 재건축재개발, 부도 매입임대 포함

2. 매입임대(2020년)는 다가구다세대 매입임대만 해당됨

3. 2021년말 기준 공공임대주택 재고 통계는 2022년 하반기 발표 예정

자료: 국토교통부

1-1. 건설형 공공임대주택의 장기 미착공 해소 필요

가. 현 황

건설형 공공임대주택 사업은 저소득층의 주거 안정을 증진하기 위하여 국민임대주택, 공공임대주택, 행복주택, 통합공공임대주택, 영구임대주택 등 국가·지자체·공공기관 등이 추진하는 임대주택 건설을 지원하는 것으로, 건설형 공공임대주택에 대한 출·용자 사업은 임대주택지원(용자) 프로그램에 4개 세부사업⁹⁾, 임대주택지원(출자) 프로그램에 4개 세부사업¹⁰⁾이 편성되어 있다. 건설형 공공임대주택 사업의 2023년도 계획안은 총 4조 7,660억 8,400만원으로 전년 수정계획 5조 7,790억 600만원에 비하여 1조 129억 2,200만원(△17.5%)이 감액 편성되었다.

[2023년도 건설형 공공임대주택 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
국민임대(용자)	620,082	751,719	691,719	300,114	△391,605	△56.6
국민임대출자	70,724	340,161	240,161	219,221	△20,940	△8.7
공공임대(용자)	286,706	233,536	233,536	117,958	△115,578	△49.5
행복주택(용자)	1,359,043	1,618,814	1,508,814	1,004,089	△504,725	△33.5
행복주택출자	858,927	1,095,258	1,035,258	684,607	△350,651	△33.9
통합공공임대(용자)	30,379	965,615	965,615	1,190,038	224,423	23.2
통합공공임대출자	88,438	857,477	857,477	1,070,374	212,897	24.8
영구임대출자	160,584	306,426	246,426	179,683	△66,743	△27.1
계	3,474,883	6,169,006	5,779,006	4,766,084	△1,012,922	△17.5

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

자료: 국토교통부

9) 코드: 주택도시기금 1332-401, 1333-401, 1335-401, 1338-406

10) 코드: 주택도시기금 1440-404, 1440-407, 1440-408, 1440-411

건설형 공공임대주택은 영구임대, 국민임대, 행복주택, (분양전환)공공임대, 통합공공임대 등 5가지 종류로 구분된다. 당초 건설형 공공임대주택은 영구임대, 국민임대, 행복주택, (분양전환)공공임대 등 4가지 유형이었으나, 기존에 유형별(영구·국민·행복)로 운영되고 있던 공공임대주택 체계를 하나로 통합하여 2020, 2021년 선도 사업 후 2022년 사업승인분부터 모두 통합형 공공임대주택으로 공급하고 있다.

또한 (분양전환)공공임대는 분양전환과 관련하여 임차인, 임대사업자 등으로부터의 민원이 지속적으로 발생함에 따라 2020년 9월 사업 중단이 결정된 바 있어, 건설형 공공임대주택은 기 승인되어 건설이 진행중인 물량의 공급이 완료된 후에는 통합형 공공임대주택으로 공급될 예정이다.

[건설형 공공임대주택 유형별 개요]

구 분	개 념	정책대상	임대기간
영구임대	사회복지적 성격의 임대주택으로, 기초생활수급자 등 저소득층에게 저렴한 임대료로 공급	소득1~2분위	영구
국민임대	무주택 저소득층의 주거안정을 위해 저렴한 임대료로 장기임대	소득2~4분위	30년
행복주택	청년층 주거안정을 위해 교통이 편리하거나 직주근접이 가능한 곳에 공급	소득2~6분위	30년
(분양전환) 공공임대	무주택 서민의 자가소유 촉진을 위해 10년임대 등 주택공급	소득4~5분위	5년, 10년
통합공공임대	유형이 통합된 임대주택 공급	소득1~6분위	30년

자료: 국토교통부

나. 분석의견

건설형 공공임대주택은 사업승인·토지매입 이후에도 장기간 미착공된 물량이 상당수 나타나고 있어, 목표로 하였던 물량을 적기에 공급하기 어렵게 되고 임대 수요가 달라질 우려가 있으므로, 임대주택의 조속한 착공을 위해 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

국토교통부는 매년 건설형 공공임대주택의 건설을 지원하고자 한국토지주택공사(이하 “LH”) 등 공공주택사업자에게 사업단계에 따라 용자·출자 등의 방식으로 건설자금을 지원하고 있다.¹¹⁾

[건설형 공공임대주택 사업절차 및 예산지원]

업무흐름	시행주체	예산지원 내용
사업계획승인 신청	사업자→국토부장관	
↓		
사업계획 승인	국토부장관	지원금액의 20%
↓		
승인 후 익년도		지원금액의 25%
↓		
착 공	사업자	지원금액의 25%
↓		
입주자 모집	사업자	
↓		
사용검사(준공)	사업자	지원금액의 30%
↓		
입주	입주자	

자료: 국토교통부

건설형 공공임대주택의 연도별·유형별로 LH가 사업승인한 물량은 2016년 5만 6,480호에서 2021년에는 2만 4,436호로 점차 감소했다. 최근의 사업승인 물량은 주로 행복주택으로 구성되었고, (분양전환)공공임대는 2019년부터 사업이 잠정 중단됨에 따라 신규사업승인 물량이 2019년부터 크게 감소하였다.

11) 지원금은 사업계획 승인을 받을 때 총 지원금액의 20%, 승인 후 익년도에 2년차 지원금으로 총 지원금액의 25%, 착공 시 총 지원금액의 25%, 준공 시 총 지원금액의 30%가 지급된다.

[건설형 공공임대주택 유형별 사업승인 물량(LH)]

(단위: 호)

연도	계	영구임대	국민임대	행복주택	공공임대	통합공공임대
'16년	56,480	1,271	3,596	35,320	16,293	-
'17년	55,705	5,059	13,557	19,064	18,025	-
'18년	52,156	5,468	20,496	20,294	5,898	-
'19년	47,169	4,900	11,737	29,820	712	-
'20년	39,334	2,099	6,749	28,880	425	1,181
'21년	24,436	1,355	2,881	16,102	-	4,098
'22년 8월	2,037	150	-	851	-	1,036
합 계	277,317	20,302	59,016	150,331	41,353	6,315

자료: LH

이처럼 사업승인 물량이 줄고 있음에도 기존에 승인된 사업승인 물량 중 착공되지 못하고 있는 물량의 규모가 상당 부분 존재하고 있다. 2022년 8월말 기준 LH의 사업승인 물량 27만 7,317호 중 7만 1,392호가 착공되지 못하고 있다. 미착공 물량의 경우 대부분 사업승인 이후 토지보상·조성 등 주택을 착공하기 위한 선행여건을 마련하는 데에 시간이 소요되기 때문으로, 통상적으로 사업승인 이후 착공에 이르기까지 2~3년 정도 소요된다. 그러나 사업승인 이후 3년 이상 경과된 물량이 2만 4,509호로 나타나며, 이 중 국민임대가 1만 3,558호, 행복주택이 7,403호로 대부분을 차지한다.

[건설형 공공임대주택 유형별 사업승인물량 중 미착공물량(LH)]

(단위: 호)

유형	합계	사업승인 이후 경과 기간					3년 이상 경과된 물량
		~2년	2~3년	3~4년	4~5년	5년~	
국민임대	20,202	5,429	1,415	5,278	474	7,606	13,558
영구임대	6,162	3,060	958	1,266	878	-	2,144
행복주택	38,865	23,719	7,743	2,326	1,790	3,287	7,403
공공임대	1,604	-	-	-	-	1,604	1,604
통합공공임대	4,559	4,559	-	-	-	-	-
합 계	71,392	36,767	10,116	8,870	3,142	12,497	24,509

주: 2022년 8월말 기준임

자료: LH

또한 토지매입까지 마친 단지의 사업승인 경과 기간별 미착공 물량을 살펴보면, 전체 3만 6,349호가 토지가 매입되었음에도 착공이 이루어지지 않고 있으며, 사업승인 후 5년 이상 경과된 물량도 9,733호로 나타나고 있다.¹²⁾

[건설형 공공임대주택 토지매입이 완료된 단지 중 미착공물량(LH)]

(단위: 호)

유형	합계	사업승인 이후 경과 기간				
		~2년	2~3년	3~4년	4~5년	5년~
국민임대	15,647	3,189	424	4,422	474	7,138
영구임대	3,063	1,219	30	936	878	0
행복주택	15,769	8,072	2,897	1,540	1,590	1,670
공공임대	925	0	0	0	0	925
통합임대	945	945	0	0	0	0
합 계	36,349	13,425	3,351	6,898	2,942	9,733

주: 1) 토지매입은 (수용재결) 공탁일 기준으로 산정

2) 2022년 8월말 기준임

자료: LH

이와 같이 사업승인 및 토지매입이 완료된 이후에도 장기간 미착공이 지속되는 등 사업 추진이 지연될 경우 당초 목표로 하였던 임대주택 물량을 적기에 공급하기 어렵게 된다¹³⁾. 또한 사업계획 승인이 되면 건설하려는 주택의 유형이나 면적, 호수, 부대시설, 복리시설 등이 확정되는데, 사업승인이 이루어진 후 실제 준공에 있어서 4~5년 또는 그 이상의 시차가 발생하게 되면 사업계획 승인 당시의 임대주택 수요와 실제 공급이 이루어지는 시기에서의 임대주택 수요가 달라질 우려가 있다.

따라서 국토교통부는 주거취약계층의 임대주택 수요에 적정하게 대응할 수 있도록 장기 미착공 물량 해소를 위해 노력하는 한편, 향후 추진할 사업에 대해서도 착공 지연이 최소화될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있을 것이다.¹⁴⁾

12) 공공임대주택은 주로 LH 보유 토지 등 공공부지에서 건설되어 토지가 확보된 경우가 많은데, 토지 확보에도 불구하고 실제 착공이 이루어지지 않고 있는 물량이 많다는 점에서 사업 지연 요소가 상당히 존재하는 것으로 보인다.

13) 실제로 2018년부터 2022년까지 전체 공공임대주택은 연평균 14.2만호를 공급하여 주거복지로드맵상의 연평균 목표(13만호)를 달성하였으나, 건설형 공공임대주택의 경우 연평균 공급실적은 6.1만호로 목표량인 7만호를 미달한 것으로 나타났다.

14) 이와 관련하여 2019회계연도 및 2020회계연도 결산에서 국회는 미착공물량 해소방안을 마련할 것을 시정요구하였으며, 2021회계연도에도 국토교통위원회는 공공임대주택의 조속한 준공을 위한 지속적인 관리·감독이 필요하다는 시정요구를 의결한 바 있다.

1-2. 통합공공임대주택 사업 추진 시 기존 유형의 정책대상을 고려할 필요

가. 현 황

통합공공임대주택 용·출자 사업¹⁵⁾은 통합공공임대주택을 공급하기 위하여 공공주택사업자에게 용자·출자를 통해 지원하는 사업이다. 2023년도 계획안에는 통합공공임대(용자) 사업에 전년 대비 2,244억 2,300만원이 증액된 1조 1,900억 3,800만원이 편성되었고, 통합공공임대출자 사업에 전년 대비 2,128억 9,700만원이 증액된 1조 703억 7,400만원이 편성되었다.

[2023년도 통합공공임대주택 용·출자 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
통합공공임대(용자)	30,379	965,615	965,615	1,190,038	224,423	23.2
통합공공임대출자	88,438	857,477	857,477	1,070,374	212,897	24.8

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

자료: 국토교통부

통합공공임대주택은 기존의 다양한 유형(영구임대주택·국민임대주택·행복주택)을 하나로 통합하고, 입주자격·임대료 체계 등 제도 전반을 수요자 관점에서 개선하기 위하여 도입된 임대주택 유형으로, 2021년 하반기 선도단지의 사업승인 후 2022년부터는 통합공공임대주택으로 도입되고 있다.

2022년 9월말 기준 통합공공임대주택의 사업추진 현황을 살펴보면, 2020년 남양주별내 및 과천지식정보타운에서 진행되던 공공임대주택이 사업취소 후¹⁶⁾ 통합공공임대단지(총 1,181호)로 2020년 12월 사업승인된 후 착공하였으며, 추가로 부천역곡, 시흥하중 등 9개 단지(총 5,134호)도 2021년말과 올해에 사업승인을 완료하고 추진중에 있다.

15) 코드: 주택도시기금 1338-406, 주택도시기금 1440-411

16) 기존에 남양주별내는 국민임대(19.1)로, 과천지식은 국민·영구임대(17.8)로 사업승인 되어 추진되던 단지로, 사업계획 취소 후 2020년 통합공공임대로 사업계획이 승인되었다.

[2022년 9월말 기준 통합공공임대주택 사업 추진 현황(LH)]

(단위: 호)

단지명	호수	사업승인	착공(예정)	사업검사(예정)
남양주별내 A1-1	576	2020.11.15.	2020.12.31.	2023.11.30.
과천지식 S-10	605	2020.12.24.	2020.12.24.	2023.03.31.
부천역곡 A-3	477	2021.12.31.	2023.06.	2025.08.
시흥하중 A-2	497	2021.12.31.	2024.12.	2027.05.
성남낙생 A-2	1,016	2021.12.31.	2023.12.	2026.04.
의정부우정 A-1	763	2021.12.31.	2023.06.	2025.10.
의왕정계2 A-4	400	2021.12.31.	2024.12.	2027.03.
고양장항 A3	945	2021.12.31.	2023.12.	2026.08.
이천장호원	620	2022.05.19.	2022.12.	2025.12.
행복도시 63UR1	200	2022.08.25.	2022.08.	2025.08.
행복도시 63UR2	216	2022.08.25.	2022.08.	2025.08.
계	6,315			

자료: 국토교통부

2020년 11월 「서민·중산층 주거안정 지원방안」에서 통합공공임대주택은 ‘질 좋은 평생주택’이라는 개념에 따라 오랜 기간 안심하고 거주할 수 있는 주택을 유형을 통합하여 공급할 것을 규정하면서, 소득요건을 당초 중위소득 130%에서 150%¹⁷⁾까지로 변경하여 중산층도 포함하는 것으로 확대하였고, 전용면적 범위 또한 60㎡ 이하(5개 대표면적)에서 85㎡ 이하(8개 대표면적)로 확대하였다. 이에 따라 동 지역들의 평형별 공급호수를 살펴보면 8.3평에서 34평으로 다양하게 공급될 예정이다.

[2022년 9월말 기준 사업승인된 통합공공임대주택 단지의 평형별 공급호수(LH)]

(단위: 호)

단지명	호수	18㎡ (8.3평)	26㎡ (12평)	36㎡ (16.6평)	46㎡ (21.2평)	56㎡ (25.7평)	66㎡ (27평)	76㎡ (30평)	84㎡ (34평)
남양주별내 A1-1	576	60	212	153	80	71	-	-	-
과천지식 S-10	605	59	237	148	84	77	-	-	-
부천역곡 A-3	477	24	170	79	48	34	47	55	20
시흥하중 A-2	497	-	172	115	53	37	51	46	23
성남낙생 A-2	1,016	52	326	216	100	70	104	100	48

17) 정부는 올해 8월에 2023년도 기준 중위소득을 발표하였는데, 4인 가구의 기준 중위소득(100%)은 5,400,964원이다. 4인 가구의 중위소득 130%는 7,021,253원이고, 150%는 8,101,446원이다.

(단위: 호)

단지명	호수	18㎡ (8.3평)	26㎡ (12평)	36㎡ (16.6평)	46㎡ (21.2평)	56㎡ (25.7평)	66㎡ (27평)	76㎡ (30평)	84㎡ (34평)
의정부우정 A-1	763	-	332	174	50	45	65	66	31
의왕청계2 A-4	400	-	138	97	38	25	44	34	24
고양장항 A3	945	44	286	216	80	54	125	98	42
이천장호원	620	-	294	148	-	178	-	-	-
행복도시 63UR1	200	108	6	56	30	-	-	-	-
행복도시 63UR2	216	103	52	61	-	-	-	-	-
계	6315	450	2,225	1,463	563	591	436	399	188

주: '㎡' 단위는 전용면적을, '평' 단위는 공급면적 기준

자료: 국토교통부

나. 분석의견

공공임대주택 유형의 통합은 기존의 다층적인 공공임대주택의 체계를 수요자 관점으로 전환하여 보다 쉽게 이해하고 접근하기 위한 체계로 개편하고, 저소득층 뿐 아니라 중산층 일부에게도 확대하여 보급하고자 한다는 점에서 사회통합적인 공공임대주택 방향을 제시하고 있는 것으로 보인다. 그러나 유형의 통합과 함께 진행되는 입주대상범위의 확대, 중형면적의 주택 공급 등은 기존의 공공임대주택제도의 틀에 많은 변화를 가져온다는 점에서, 다음과 같은 사항들을 고려하여 면밀하게 사업을 추진해나갈 필요가 있다.

첫째, 국토교통부는 2022년부터 기존 공공임대주택 유형을 통합하여 공급하고 있는데, 재정사업의 형평성·공공성 등을 고려하여 주거취약계층 등 기존 정책대상에 대한 공급물량 비중 등의 적정성을 면밀하게 살펴볼 필요가 있다.

기존의 건설형 공공임대주택의 정책대상을 살펴보면, 영구임대는 소득 1~2분위, 국민임대는 소득 2~4분위, 행복주택은 주로 청년층 대상으로 소득 6분위까지를 정책대상으로 하고 있다. 통합공공임대주택은 유형을 통합하면서 정책대상을 소득 6분위까지로 정하고 있다.

[건설형 공공임대주택 유형별 개요]

구 분	정책대상	입주자격
영구임대	소득 1~2분위	(우선공급) 수급자 신혼부부(10%), 도시근로자 월평균소득 70% 이하 국가유공자(10%) (일반1순위)생계·의료급여 수급자, 월평균소득 70%이하 장애인, 국가유공자 등 (일반2순위)월평균소득 50%이하
국민임대	소득 2~4분위	(우선공급: 87%) 신혼부부, 노부모부양, 다자녀, 장애인 등 (일반공급: 13%) 도시근로자 월평균소득 70%이하
행복주택	소득 2~6분위	(80%) 도시근로자 월평균소득 100%이하인 사회초년생, 신혼부부, 대학생 등 젊은층 (20%)고령층, 기초수급자
통합공공임대	소득 1~6분위	(우선공급: 60%) 기준중위소득 100%이하 가구 및 영구임대와 국민임대 우선공급대상자 포함 (일반공급: 40%) 기준 중위소득 150% 이하

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

통합공공임대주택의 입주자 선정은 우선공급(60%)과 일반공급(40%)으로 나뉜다. 저소득층 등 기존의 주거취약계층을 위하여 공급물량의 60%는 기준 중위소득 100%이하의 저소득층 가구에 우선공급하며 우선공급의 대상에는 기존 영구·국민임대 주택의 우선공급 대상¹⁸⁾을 모두 포함하도록 하고 있다.

우선공급의 경우 배점을 통해 점수가 높은 순서로 입주자를 선정하는 가점제로 운영되며, 소득이 낮을수록 높은 점수를 부여한다. 우선공급에서 탈락한 신청자는 별도의 신청절차 없이 일반공급으로 전환되며, 일반공급의 경우 추첨으로 입주자를 선정한다.

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

[통합공공임대주택 공급기준 개요]

구분	우선공급	일반공급
공급물량	60% * 시·도지사 승인시 60% 초과 가능	40%
소득요건	기준 중위소득 100% 이하	기준 중위소득 150% 이하 * 맞벌이 신혼부부는 180% 이하
자산요건	3/5분위 순자산 평균값 이하 * '22년 기준, 3.25억원	좌동
선정방법	배점(동점일 경우 추첨)	추첨

자료: 국토교통부

이와 같은 공급방식은 주거복지에 대한 필요가 높은 주거취약계층에게 우선공급의 기회를 주면서, 우선공급의 대상이지만 소득에서 불리할 수 있는 사회초년생 등 청년층과 새롭게 포함되는 연평균 소득이 기준 중위소득의 100~150%인 가구에게도 입주 기회를 주기 위한 것으로 보인다.

한편 기존 유형인 영구임대주택·국민임대주택·행복주택은 의도하는 대상에게 주택이 직접적으로 공급됨에 따라 전달력이 높고, 특별히 주거복지 제고의 필요성이 높은 대상에 대해서는 해당 유형의 물량을 확대하는 등 정책적인 목표 설정·관리가 용이하다는 특징이 있었다.

그러나 유형을 통합하면서 우선공급 비율을 60%로 설정하였고, 우선공급 안에서의 대상자별 세부 비율을 공공주택사업자가 시·도지사의 승인을 받거나 의견을 들어 조정할 수 있도록 한다는 점에서 실제 기존의 정책대상에 대한 공급물량 변화 등 정책의 효과를 파악하기에는 쉽지 않을 것으로 보인다. 유형통합에 따른 우선공급과 일반공급의 비율배분 및 우선공급 안에서의 대상자에 따른 세부적인 비율 등은 재정사업의 형평성·공공성 등을 고려할 때 기존에 주된 정책적 고려대상이었던 주거취약계층에게 미치는 효과를 면밀하게 살필 필요가 있다.

정부는 「서민·중산층 주거안정 지원방안」(2020.11.19.)을 통해 기존에 건설된 공공임대주택에 있어서도 2023년부터는 입주자 퇴거 시 점진적으로 유형통합을 적용하겠다는 방침을 밝힌 바 있어, 유형의 통합은 향후 기존 공공임대주택에도 이루어질 것으로 보인다. 따라서 국토교통부는 공공임대주택의 유형통합이 기존 유형의 주거취약계층에게 미치는 영향을 면밀히 분석하는 한편, 통합공공임대주택 실제 입

주자의 소득수준이나 가구특성 등을 살펴 우선공급 비율의 적정성 등을 검토해나갈 필요가 있다.

둘째, 향후 통합공공임대주택 공급 시 중형주택의 물량이 증가할수록 소형면적의 주택물량은 감소할 수 있는데, 이는 기존의 주거취약계층에게 주로 공급되는 물량의 축소로 이어질 수 있다는 점에서 탄력적인 공급목표 설정이 필요할 것으로 보인다.

국토교통부는 통합공공임대주택의 8개 대표면적을 설정하고 있으며, 선도단지를 시작으로 3~4인 가구가 선호하는 중형주택(전용면적 60~85㎡)의 비중을 점차 확대할 계획을 세우고 있다.

[통합공공임대주택의 공급전용면적]

전용면적	18㎡	26㎡	36㎡	46㎡	56㎡	66㎡	76㎡	84㎡
가구원수	1인		1~2인	2~3인	2~4인	3~4인	4인 이상	

자료: 국토교통부

[중형주택의 공급 목표]

2021	2022	2023	2024	2025~
0.1만호 (사업승인)	0.6만호 (0.4만호 사업승인)	1.1만호	1.5만호	연 2만호

자료: 국토교통부, 「서민·중산층 주거안정 지원방안」, 2020.11.

기존 임대주택인 영구임대, 국민임대, 행복주택의 입주자를 살펴보면, 영구임대주택은 수급자, 1인 가구, 고령 가구주가 주로 거주하고 있으며, 행복주택은 1인 가구의 비율이 타 유형에 비해 높으나 청년층 위주의 공급으로 인하여 고령자의 비율은 매우 낮다. 국민임대주택의 경우 1인 가구의 비율이 상대적으로 낮고 수급자나 고령가구의 비중도 낮은 편으로 주거계층은 다양하게 나타나는 편이다.

[2018년말 기준 LH 공공임대주택 입주자 특성]

(단위: 가구, %)

구분	입주세대수	수급자	1인 가구	고령가구	1인 고령가구
영구임대	127,601	60.4	60.2	47.9	32.4
국민임대	423,019	10.5	34.4	22.0	9.5
행복주택	28,569	3.1	68.6	9.0	5.8

자료: 국토연구원(「가구특성을 고려한 통합공공임대주택 공급제도 연구」) 자료 재인용

「2020년 주거실태조사」 결과에 따르면, 기존의 공공임대주택의 주된 대상인 청년가구, 노인가구, 소득하위가구에서 일반가구에 비하여 상대적으로 1인 및 2인 가구의 비중이 높게 나타나고 있으며, 평균 가구원수도 2인 이하로 나타난다.

[특성가구별 가구원수 분포]

(단위: %, 명)

구 분 ¹⁾	1인	2인	3인	4인	5인	6인이상	평균 가구원수
일반가구	30.2	27.9	20.7	17.2	3.4	0.6	2.38
수도권 ²⁾	29.0	26.2	21.8	18.9	3.4	0.7	2.44
수도권 외	31.3	29.4	19.7	15.5	3.4	0.6	2.32
청년가구	61.9	21.2	11.5	4.6	0.6	0.2	1.61
수도권	60.5	24.7	10.3	4.0	0.3	0.3	1.60
수도권 외	63.5	17.3	13.0	5.3	0.8	0.0	1.63
신혼부부	0.5	36.2	42.2	18.6	2.1	0.4	2.87
수도권	0.8	42.2	38.1	16.7	1.5	0.6	2.78
수도권 외	0.2	29.2	46.9	20.8	2.8	0.1	2.97
노인가구	38.2	47.5	10.6	2.3	0.9	0.5	1.82
수도권	34.2	46.9	13.4	3.5	1.3	0.7	1.93
수도권 외	41.0	47.9	8.7	1.5	0.6	0.3	1.74
소득하위가구	57.5	31.8	7.6	2.5	0.5	0.1	1.57
수도권	59.7	29.4	7.6	2.7	0.5	0.1	1.55
수도권 외	55.9	33.5	7.7	2.3	0.5	0.1	1.58

주: 1) 청년가구는 가구주 연령이 만19세~34세 이상, 신혼부부는 혼인한지 7년 이하, 노인가구는 가구주 연령이 만 65세 이상, 소득하위가구는 소득분위 1~4분위 가구를 의미함

2) 수도권은 서울, 인천, 경기도를 의미하며, 수도권 외는 그 외 나머지 지역을 의미함

자료: 국토교통부, 「2020년 주거실태조사 특성가구 연구보고서」

그런데 1인 가구 위주로 공급된 영구임대나 행복주택에 비하여 통합공공임대주택은 3인~4인 가구 및 중산층으로 범위를 넓힘에 따라 중형면적의 주택을 도입하고 있다.¹⁹⁾ 현재 사업승인을 완료하고 추진중인 통합공공임대주택의 면적별 공급비

19) 또한 통합공공임대주택은 가구원수에 따라 입주 가능한 면적을 정하여 공급하고, 보다 넓은 주택에

을을 살펴보면, 전체 6,315세대 중 가구원수가 4인 또는 4인 이상인 경우에 신청할 수 있는 세대수는 1,614호(25.6%)로 나타났다.²⁰⁾

[사업승인 통합공공임대주택 단지의 평형별 공급호수]

(단위: 호, %)

단지명	호수	18㎡ (8.3평)	26㎡ (12평)	36㎡ (16.6평)	46㎡ (21.2평)	56㎡ (25.7평)	66㎡ (27평)	76㎡ (30평)	84㎡ (34평)
남양주별내 A1-1	576	60	212	153	80	71	-	-	-
과천지식 S-10	605	59	237	148	84	77	-	-	-
부천역곡 A-3	477	24	170	79	48	34	47	55	20
시흥하중 A-2	497	-	172	115	53	37	51	46	23
성남낙생 A-2	1,016	52	326	216	100	70	104	100	48
의정부우정 A-1	763	-	332	174	50	45	65	66	31
의왕청계2 A-4	400	-	138	97	38	25	44	34	24
고양장항 A3	945	44	286	216	80	54	125	98	42
이천장호원	620	-	294	148	-	178	--	-	-
행복도시 63UR1	200	108	6	56	30	-	-	-	-
행복도시 63UR2	216	103	52	61	-	-	-	-	-
계	6,315 (100.0)	450 (7.1)	2,225 (35.2)	1,463 (23.2)	563 (8.9)	591 (9.4)	436 (6.9)	399 (6.3)	188 (3.0)
신청가능 가구원수	1인								
					2인				
					3인				
					4인			4인 이상	

주: '㎡' 단위는 전용면적, '평' 단위는 공급면적 기준

자료: 국토교통부

이와 같이 기존의 공공임대주택에 비하여 공급면적이 다양해지면서 향후 면적에 따라 공급비중을 결정하는 것이 어려워질 것으로 예상되므로, 시범지구의 운영 결과를 토대로 세부적으로 면적별 공급비중을 설계할 필요가 있을 것이다. 다만 앞서 살펴본 바와 같이 국토교통부는 중형주택의 연도별 공급목표를 발표한 바 있는데, 중형주택의 공급물량을 경직적으로 확대할 경우 한정된 재원으로 인해 소형주택의 신규 공급물량은 축소될 우려가 있다. 소형주택과 중형주택은 가구원수에 따

입주를 희망하는 경우에는 일정 수준의 임대료 할증을 통해 세대원수 보다 1인 많은 세대원수의 면적 기준까지 입주가 가능하다.

20) 남양주별내와 과천지식의 경우 당초 소형평수 위주의 국민·영구임대주택으로 계획하였다가 통합유형으로 전환된 물량으로 중형주택이 없다. 부천역곡 등 나머지 6개 단지는 66㎡ 이상의 중형주택을 추가하였으며, 향후 신규로 건설되는 통합유형 주택은 중형주택을 포함할 것으로 보여, 시간이 지날수록 중형주택이 차지하는 비율은 늘어날 것으로 예상된다.

라 입주신청자격이 구분되는데, 기존의 주된 정책대상이었던 고령자가구, 소득하위 가구, 청년가구는 주로 1인·2인 가구로 구성되어 있다는 점에서 주로 소형주택의 수요자가 될 것으로 보인다.

한편 국토교통부는 「주거복지로드맵 2.0」(2020.3. 발표)을 통해 「주거복지로드맵」(2017.11. 발표)에서 제시한 연평균 공급물량을 2025년까지 지속 공급하겠다고 발표한 바 있으나, 연구용역을 통해 올해 12월에 향후 5년간(2023년~2027년) 공공임대주택 공급계획을 새로 수립할 계획이라고 설명하였다.

[「주거복지로드맵 2.0」에서의 공급주택 공급계획 확장]

			(단위: 만호)	
구분	'18~'22	연평균(5년간)	'21~'25(연평균)	
공공임대	70.2	14	14(준공기준)	

자료: 대한민국정부, 「주거복지로드맵 2.0」, 2020. 3.

3인 및 4인 가구를 위한 중형주택의 공급은 기존의 주거복지제도의 사각지대를 보완한다는 점에서 의의가 있고, 새롭게 도입된다는 점에서 조기에 다량의 재고를 확충할 필요성이 있을 수 있다. 다만, 중형주택의 경직적인 확대는 기존에 정책적 고려 대상이었던 주거취약계층이 주로 입주하였던 소형주택 물량이 축소되는 결과를 가져올 우려가 있다는 점에서, 국토교통부는 향후 5년간 공공임대주택 공급계획을 수립할 때 실제 입주대상자의 주거수요를 면밀하게 분석하여 공급목표를 탄력적으로 설정해나갈 필요가 있을 것으로 보인다.

1-3. 다가구매입임대주택의 수요를 고려한 공급계획 수립 필요 등

가. 현 황

다가구매입임대(용·출자) 사업²¹⁾은 도심 내 기초생활수급자 등 저소득계층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 다가구주택 등을 매입하여 개·보수 후 저렴하게 임대함으로써 주거안정을 도모하고 주거와 사회복지서비스를 연계하여 저소득층의 자립을 지원하려는 것이다. 이 사업의 2023년도 계획안을 살펴보면, 다가구매입임대(용자) 사업은 전년 대비 2조 5,722억 5,000만원이 감액된 3조 2,370억원이 편성되었고, 다가구매입임대출자 사업은 전년 대비 5,074억원 감액된 2조 8,393억원이 편성되었다.

[2023년도 다가구매입임대 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
다가구매입임대(용자)	5,625,870	5,809,250	5,809,250	3,237,000	△2,572,250	△44.3
다가구매입임대출자	3,246,215	3,346,700	3,346,700	2,839,300	△507,400	△15.2

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미
자료: 국토교통부

다가구매입임대 사업의 매입대상 주택은 사용승인을 받은 주택으로서 단독주택(다중주택 또는 다가구주택)과 전용면적 85㎡ 이하 공동주택(다세대주택, 연립주택, 아파트)이다. 건설형 공공임대주택과 달리 매입형 공공임대주택은 공급까지 소요되는 시간이 빠르고, 다양한 수요자를 고려할 수 있다는 장점이 있다.

매입임대주택은 시중임대료 감정가의 50% 이내에서 임대료가 결정되나, 대부분 시세의 30%로 공급되고 있으며, 본인과 부모의 월평균 소득 합계가 전년도 도시근로자 가구당 월 평균 소득의 50%를 초과하는 청년에게는 시세의 50%로 공급된다. 동 사업의 사업대상자별 유형은 다음과 같다.

21) 코드: 주택도시기금 1336-401, 주택도시기금 1440-402

[다가구매입임대주택의 유형별 매입기준 등]

(단위: 호)

구분	일반	신혼부부I	신혼부부II
대상	수급자, 월평균소득 50% 이하인 자 등	월평균소득 70%(맞벌이 90%) 이하 (예비)신혼부부	월평균소득 120%(맞벌이 140%) 이하 (예비)신혼부부
임대료	시세 50% 이내	시세 50% 이내	시세 80% 이내
매입기준	건령 15년 이내 국민주택규모(85㎡) 이하 다가구, 다세대 등	일반매입주택 중 방 수가 2개 이상 등	일반매입주택 중 방 수가 2개 이상 등(아파트, 주거용오피스텔 등)
재고량	111,991	22,060	14,532
구분	청년역세권	기숙사형	다자녀
대상	월평균 소득 100% 이하 청년(19~39세)	월평균소득 100% 이하 대학(원)생, 청년(19~39세)	월평균소득 70% 이하인 2명 이상 자녀가구
임대료	시세 50% 이내	시세 50% 이내	시세 50% 이내
매입기준	일반매입주택 중 대학교 인근 또는 교통 편리 지역	일반매입주택 중 대학교 인근 또는 교통 편리 지역	일반매입주택 중 방 수 2개 이상 등
재고량	13,635	2,063	785

주: 2021년말 기준임

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

다가구매입임대 용·출자 사업에 대해서는 다음 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 신혼부부를 대상으로 하는 다가구매입임대주택의 공가율이 타 유형에 비해 높게 나타나고 있으므로, 정책대상별 수요를 바탕으로 공급계획을 면밀하게 세우는 한편, 장기 미임대 해소 방안을 마련할 필요가 있다.

다가구매입임대주택의 6개월 이상 장기 미임대(공가율) 현황을 살펴보면, 다자녀 유형이 16.3%로 가장 높고, 신혼부부 I·II 유형이 각각 6.3%, 6.9%로 다른 유형에 비하여 상대적으로 높게 나타났다. 다자녀 유형에서 공가율이 가장 높게 나타나고 있으나,²²⁾ 물량이 소규모라는 점에서 신혼부부 I·II 유형에 대해 살펴볼 필요가 있다.

22) 다자녀 유형의 공가율이 높은 이유에 대하여 국토교통부는 저출산으로 인해 수요가 감소하였고, 지자체가 입주자를 선정하고 있어 입주까지의 기간이 소요되고 계약체결 등에 지연이 있었다고 설명하였다. 국토교통부는 이를 개선하기 위해 지자체가 입주자를 선정함과 동시에 사업시행자가 직접 모집·홍보를 하도록 하여 공급활성화 및 입주기간 단축을 추진하겠다는 입장이다.

[유형별 재고량 및 임대 현황]

(단위: 호, %)

유형	재고량 (A)	개보수 등 (B)	임대 가능 (C=A-B)	임대	공가		전체 재고 대비 공가율(D/A)
					6개월 이하	6개월 이상(D)	
일반	101,001	3,778	97,223	92,880	2,655	1,688	1.7
신혼부부I	17,923	1,883	16,040	13,954	952	1,135	6.3
신혼부부II	12,465	906	11,559	10,088	607	864	6.9
청년역세권	7,431	925	6,506	6,033	388	85	1.1
기숙사형	2,063	60	2,003	1,725	240	38	1.8
다자녀	785	144	641	471	42	128	16.3
공공전세	1,396	817	579	428	151	-	-
계	143,064	8,513	134,551	125,579	5,035	3,938	2.8

주: LH 관리물량으로 2021년말 기준

자료: 국토교통부

신혼부부 유형의 수요가 상대적으로 저조한 사유를 보면, 동 사업보다 버팀목 대출(전세자금대출)²³⁾ 상품 등을 이용하는 경우 쉽고 저렴하게 주택을 임대할 수 있으며, 신혼유형의 공공임대주택 물량 증가²⁴⁾나 신혼희망타운과 같은 공공분양 물량이 동 사업의 수요를 대체한 것으로 보인다.²⁵⁾

다음으로, 신혼부부 유형의 주택유형별 임대현황을 살펴보면, 신혼부부 I 유형은 다가구·다세대(4.6%) - 아파트(4.8%) - 기타(7.9%) - 연립주택(13.5%) 순으로 공가율이 높아지고 있고, 신혼부부 II 유형의 공가율은 아파트(5.9%) - 다가구·다세대(6.2%) - 기타(7.6%) - 연립주택(22.2%) 순으로 높아지고 있다. 수요에 맞지 않는 주택의 매입은 공가율을 상대적으로 높게 유지시킬 가능성이 있으므로, 주택 유형별 수요를 면밀히 파악하여 주택 매입 시 이를 반영할 필요가 있을 것으로 보인다.

23) 신혼전용 전세자금 대출, 버팀목 전세대출, 신혼부부 임차보증금 대출 등

24) 신혼유형 공적임대주택 공급목표: 2018년 3.3만호 → 2019년 4.6만호 → 2020년 5.2만호 → 2021년 5.8만호 → 2022년 6.1만호 (국토교통부, 「신혼부부·청년 주거지원방안」, 2018.7.5.)

25) 이와 함께 국토교통부는 신혼부부 수의 감소를 이유로 들고 있다. 실제 2020년 신혼부부는 118만 4천 쌍으로 전년 대비 6.1%(7만 6천 쌍) 감소하였다(「2020년 신혼부부통계」, 통계청).

[주택유형별 재고량 및 임대 현황(신혼부부 I)(LH)]

(단위: 호, %)

구분	재고량 (A)	개보수 (B)	임대 가능 (C=A-B)	임대	공가			6개월 이상 공가율 (D/A)
					계	6개월 이하	6개월 이상(D)	
다가구·다세대	9,845	380	9,465	8,578	887	432	455	4.6
연립주택	1,080	147	933	669	264	118	146	13.5
아파트	746	20	726	662	64	28	36	4.8
기타 ¹⁾	6,252	1,336	4,916	4,045	871	374	497	7.9
계	17,923	1,883	16,040	13,954	2,086	952	1,134	6.3

주: 1) '기타'는 오피스텔, 도시형생활주택, 혼합형(도시형생활주택, 오피스텔 혼합 등) 등임

2) 2021년말 기준임

자료: 국토교통부

[주택유형별 재고량 및 임대 현황(신혼부부 II)(LH)]

(단위: 호, %)

구분	재고량 (A)	개보수 (B)	임대 가능 (C=A-B)	임대	공가			6개월 이상 공가율 (D/A)
					계	6개월 이하	6개월 이상(D)	
다가구·다세대	956	51	905	816	89	30	59	6.2
연립주택	158	26	132	93	39	4	35	22.2
아파트	5,483	303	5,180	4,702	478	153	325	5.9
기타 ¹⁾	5,868	590	5,278	4,413	865	420	445	7.6
계	12,465	906	11,559	10,088	1,471	607	864	6.9

주: 1) '기타'는 오피스텔, 도시형생활주택, 혼합형(도시형생활주택, 오피스텔 혼합 등) 등임

2) 2021년말 기준임

자료: 국토교통부

요약해 보면, 동 사업을 통해 공급하는 주택유형 중 연립주택의 경우 다른 유형에 비해 신혼부부의 선호도가 떨어지고, 신혼부부를 대상으로 하는 대체상품의 존재 등으로 인해 신혼부부 유형은 다른 유형과 비교하여 상대적으로 공가율이 높게 나타나고 있다. 이와 같은 점들을 종합적으로 고려하여 국토교통부는 다가구대입입대주택의 유형별 수요를 바탕으로 공급계획을 면밀하게 수립하는 동시에, 장기미임대를 해소하기 위한 방안을 강구할 필요가 있다.

둘째, 대입형입대주택은 개별주택을 대입함에 따라 단지형주택에 비해 관리상 어려움이 있고, 대입한 주택의 노후화가 진행될수록 하자보수를 위한 관리 소요도 증가하고 있으므로, 효율적인 관리방안을 선제적으로 마련할 필요가 있다.

최근 4년간 매입임대주택의 연도별 하자보수 접수 및 처리 건수는 지속적으로 증가하는 추세로, 2021년도의 경우 접수건수가 16만 8,350건으로 2018년도 9만 2,705건 대비 7만 5,645건(89.7%) 증가하였다.

[연도별 매입임대주택 하자 접수·처리 건수]

(단위: 건)

구분	2018		2019		2020		2021	
	접수	처리	접수	처리	접수	처리	접수	처리
건축	35,301	35,154	44,408	44,220	60,451	59,510	72,207	71,770
토목	526	524	3,210	3,205	867	852	1,530	1,530
기계	40,413	40,235	37,241	37,131	45,979	44,911	61,610	61,357
전기	12,470	12,449	13,062	13,043	17,219	17,113	23,425	23,417
통신	3,995	3,987	5,325	5,294	7,764	7,692	9,039	9,013
조경	0	0	7	7	14	14	539	527
합계	92,705	92,349	103,253	102,900	132,294	130,092	168,350	167,614
관리물량	94,926		118,549		137,848		153,481	

주: 기존주택 매입, 리모델링 유형의 LH 관리물량 기준

자료: 국토교통부

매입형 공공임대주택은 2005년 도입되어 기존주택에 대하여 매입이 이루어진 만큼 노후화 정도도 상당한 상황이다. 2021년말 기준 다가구매입임대 ‘일반’ 유형 주택 중 건령 20년 이상의 관리물량은 18.5%를 차지하며, 노후화가 진행될수록 관리 소요는 증가할 것으로 예상된다. LH가 관리하는 전체 매입임대주택의 건령에 따른 2021년 하자접수 건수를 살펴보면, 건령 5년 미만인 건물의 호당 하자접수 건수는 낮게 나타나지만, 건령 5~15년 미만의 주택에서 호당 접수 건수가 높게 나타난다.

[다가구매입임대 ‘일반’ 유형의 노후화 정도(LH)]

(단위: 호)

계	5년 미만	5~10년 미만	10~15년 미만	15~20년 미만	20~25년 미만	25~30년 미만	30년 초과
100,780	22,321 (22.1%)	30,543 (30.3%)	18,392 (18.2%)	10,886 (10.8%)	6,394 (6.3%)	9,525 (9.5%)	2,719 (2.7%)

주: 2021년말 기준임

자료: 국토교통부

[건령에 따른 따른 하자보수 접수 건수(LH)]

(단위: 건, 호, 건/호)

구분	합계	5년 미만	5~10년 미만	10~15년 미만	15~20년 미만	20~25년 미만	25~30년 미만	30년 초과
하자접수(A)	168,350 (100.0)	38,950 (23.1)	42,213 (25.1)	35,978 (21.4)	19,864 (11.8)	9,313 (5.5)	15,703 (9.3)	6,329 (3.8)
관리물량(B)	153,481 (100.0)	76,363 (49.8)	31,265 (20.4)	15,331 (10.0)	11,843 (7.7)	6,412 (4.2)	9,545 (6.2)	2,722 (1.8)
호당 접수건수 (A/B)	1.10	0.51	1.35	2.35	1.68	1.45	1.65	2.33

주: 기존주택 매입, 리모델링 유형의 2021년말 기준 LH 관리물량 기준

자료: 국토교통부

매입형 공공임대주택을 관리 측면에서 공동주택과 비교해 보면, 150세대 이상 아파트 등 공동주택은 「공동주택관리법」상 의무 관리 대상²⁶⁾으로 전문적으로 관리하는 자를 두고 자치 의결기구를 구성하도록 규정하고 있으나, 동 사업을 통해 매입한 대부분의 물량은 다가구, 다세대 주택²⁷⁾ 등으로 이들은 의무관리대상 공동주택에 포함되지 않아 광범위하게 산재한 다가구 주택 등을 대상으로 관리비 부과·집행·하자보수 등 체계적인 관리를 수행하기엔 어려움이 있다.

따라서 다세대·다가구 주택 위주의 매입형임대주택이 공동주택 등에 비해 관리상 어려움이 존재하고, 향후 매입물량이 누적되고 매입한 건물의 노후화가 진행되면서 하자보수 소요가 증가하는 문제가 있으므로, 국토교통부는 매입형임대주택에 대한 효율적인 관리방안을 선제적으로 마련할 필요가 있다.

26) 「공동주택관리법」

제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “의무관리대상 공동주택”이란 해당 공동주택을 전문적으로 관리하는 자를 두고 자치 의결기구를 의무적으로 구성하여야 하는 등 일정한 의무가 부과되는 공동주택으로서, 다음 각 목 중 어느 하나에 해당하는 공동주택을 말한다.

가. 300세대 이상의 공동주택

나. 150세대 이상으로서 승강기가 설치된 공동주택

다. 150세대 이상으로서 중앙집중식 난방방식(지역난방방식을 포함한다)의 공동주택

라. 「건축법」 제11조에 따른 건축허가를 받아 주택 외의 시설과 주택을 동일 건축물로 건축한 건축물로서 주택이 150세대 이상인 건축물

마. 가목부터 라목까지에 해당하지 아니하는 공동주택 중 입주자등이 대통령령으로 정하는 기준에 따라 동의하여 정하는 공동주택

27) LH 기준 2021년 말 재고량 16만 3,898호 중 다가구주택이 8만 1,535호(49.7%), 다세대주택이 3만 8,227호(23.3%), 도시형생활주택이 1만 3,842호(8.2%) 등이고, 아파트는 7,518호(4.6%)이다.

청년가구의 1인가구 비중¹⁾이 점차 확대되고 있고, 자가점유율 및 자가보유율²⁾은 일반가구에 비해 낮은 등 주거형태·주거수준·주거비 부담 측면에서 일반가구에 비해 상대적으로 열악한 주거환경에 처해 있는 것으로 나타났다.

이에 정부는 관계부처 합동으로 2022년도 8월 16일에 발표한 「국민주거안정 실현방안」을 통해 청년원가주택 및 역세권첫집 사업 등을 추진하여 사회초년생인 청년·신혼부부 등에게 진입장벽을 낮춘 부담가능한 양질의 분양주택을 지원하겠다는 계획을 밝혔다. 또한 2022년 7월 및 9월에 관계부처 합동으로 각각 발표한 「전 세사기 피해 방지방안」과 「주거분야 민생안정 방안」에는 청년 등에게 전세보증금반 환보증 보증료를 지원하는 내용이 포함되어 있다.

국토교통부는 이와 같은 새 정부 청년 주거지원에 대한 대책들을 반영하여 2023년도 예산안에 청년월세 한시 특별지원 사업 등 4개의 청년 주거지원 사업³⁾을 편성하였으며, 예산안의 총 규모는 일반회계와 주택도시기금을 합하여 1조 1,223억 원이다.

① 청년월세 한시 특별지원 사업⁴⁾은 2022년에 신설된 한시사업으로 저소득 청년에게 1년간 월세(최대 20만원)를 지원하는 것으로 2023년도 예산안은 442억원이다.

② 분양주택(용자) 사업의 내역사업으로 신규 편성된 청년원가주택 사업⁵⁾ 및 역세권첫집 사업⁶⁾은 청년·신혼부부·생애최초 주택구입자 등을 대상으로 시세보다

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

1) 국토교통부가 실시한 「2020년 주거실태조사」에 따르면, 청년가구 중 1인가구 비율은 2020년 기준 61.9%로 일반가구의 1인가구 비율(30.2%)보다 2배 이상 높게 나타났다. 또한 1인 가구비율은 2017년 54.2%, 2018년 57.4%, 2019년 59.2%, 2020년 61.9%로 최근 4년간 지속적으로 증가하였다.

2) 자가점유율은 자신이 소유한 주택에서 직접 거주하고 있는 가구의 비율을 말하며, 자가보유율은 거주 여부와 관계 없이 주택을 소유한 가구의 비율을 말한다. 청년가구의 자가점유율 및 자가보유율은 2020년 기준 각각 16.1%, 17.3%로, 일반가구의 자가점유율(57.9%) 및 자가보유율(60.6%)에 비해 1/3에 미치지 못하고 있다.

3) 청년 주거지원 사업에는 4개 사업 외에도 청년 및 다른 연령대를 포함하여 지원하는 공공임대주택사업(행복주택 용·출자, 다가구매입임대 용·출자 사업) 등이 있으나 여기서는 4개 사업에 한정하여 분석하기로 한다.

4) 코드: 일반회계 1034-311

5) 코드: 주택도시기금 1134-401의 내역사업

저렴하게 분양주택을 공급하는 것으로, 2023년도 계획안은 각각 7,866억 6,000만원과 2,853억 4,000만원이다.

③ 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업⁷⁾은 청년·신혼부부 등에게 전세 피해 자금을 보전할 수 있는 보증금반환 보증료를 지원하는 내용의 신규사업으로 2023년도 예산안은 61억원이 편성되었다.

[2023년도 주요 청년 주거지원 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
청년월세 한시 특별지원	0	82,149	82,149	44,200	△37,949	△46.2
청년원가주택	0	0	0	786,660	786,660	순증
역세권첫집	0	0	0	285,340	285,340	순증
청년 전세보증금반환보증 보증료 지원	0	0	0	6,100	6,100	순증
합 계	0	82,149	82,149	1,122,300	1,040,151	1,266.2

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

자료: 국토교통부

6) 코드: 주택도시시기금 1134-401의 내역사업

7) 코드: 일반회계 1034-322

2-1. 청년월세 한시 특별지원 사업의 면밀한 사업관리 필요 등

가. 현 황

청년월세 한시 특별지원⁸⁾ 사업은 2022년 4월부터 월세로 거주하는 청년을 대상으로 생애 1회에 한하여 월 20만원씩 최대 12개월간 지원하는 것으로, 2022년에 신규 편성되었다. 이 사업의 2023년 예산안은 379억 4,900만원이 감액된 442억원이 편성되었다.

[2023년도 청년월세 한시 특별지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
청년월세 한시 특별지원	0	82,149	82,149	44,200	△37,949	△46.2

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

청년월세 한시 특별지원 사업은 경제적 어려움을 겪고 있는 청년층의 주거부담 경감을 위해 진행되는 사업으로, 2021년 8월 2일 관계부처 합동으로 발표한 「청년 특별대책」을 통해 제시되었다.

국토교통부에 따르면, 현재 예정된 지원 대상은 만 19~34세 이하이면서 부모와 별도거주 중인 무주택 청년으로, 분리가구인 경우 청년 본인 소득이 기준 중위소득 60%이하인 자이고, 원가구에 속해 있는 청년의 경우 원가구 소득이 기준 중위소득 100% 이하이면서 청년 본인 소득이 기준 중위소득 60%이하인 자이다.⁹⁾

월세지원 신청기간은 2022년 8월부터 2023년 8월까지 1년으로 예정하고 있으며, 지급기간은 2022년 11월부터 2024년 12월까지로 예상하고 있다. 실제 월세 범위 내에서 월 최대 20만원까지 12개월 동안 지급할 예정이며, 방학기간 등을 고려하여 수급기간이 연속되지 않더라도 12개월분을 지원할 계획이다.

8) 코드: 일반회계 1034-311

9) 분리가구는 부모와 시·군을 달리하여 거주하는 경우를 말하며, 동일 시·군 내 거주하는 경우라도 대중교통 이용가능성, 이동소요시간 등을 고려하여 보장기관이 인정하는 경우를 포함한다.

다른 주거지원 서비스와의 중복지원 방지를 위해 주거급여 수급자의 경우에는 월세지원 20만원에서 주거급여액을 차감한 금액만 지원하고, 월세가 지원기준을 상회할 경우 초과분에 한해 청년 월세 저리 대출¹⁰⁾을 연계 지원할 계획이다. 동 사업은 지자체 보조사업으로 진행되며, 보조율은 서울 30%, 그 외 50%로 설정하고 있다.

[청년 월세 한시 특별지원 사업 개요]

- (지원내용) 월 최대 20만원* 임차료 지원(최대 12개월, 생애 1회 한정)
 - * 실제 월세 범위 내에서 최대 20만원까지 지급
- (사업기간) 2022~2024년 한시
 - 신청기간: 2022년 8월 ~ 2023년 8월
 - 지급기간: 2022년 11월 ~ 2024년 12월
- (지원대상) 만 19~34세 독립거주 무주택 청년(약 15만명)
 - 청년 본인소득 기준: 기준 중위소득 60% 이하
 - 청년 원가구소득 기준: 기준 중위소득 100% 이하
 - * 소득은 소득평가액과 재산의 소득인정액을 합산하여 산출
 - * 분리가구인 경우 청년 본인소득 기준 포함여부만을 검토

자료: 국토교통부

재원소요 추계 자료를 살펴보면, 총사업비는 3,003억원(국비 1,369억원, 지방비 1,633억원)으로 추계하였으며, 국토교통부는 2023년에 총 소요 중 33%가 지급될 것으로 가정하여 국비 442억원을 반영하였다.

[청년 월세 한시 특별지원 사업 총사업비 추계 및 2023년도 예산안 산출근거]

- ① 총사업비 추계
- 주거급여 대상 외: 11.9만명, 1,302억원
 - 서울 189억원 = 11.9만명 x 22%(서울 거주) x 20만원 x 12개월 x 30%보조
 - 기타 1,114억원 = 11.9만명 x 78%(기타지역 거주) x 20만원 x 12개월 x 50%보조
 - 주거급여 대상: 3.3만명, 67억원 (차액만 지급)
 - 서울 10억원 = 3.3만명 x 22%(서울 거주) x (20만원-16.3만원*) x 12개월 x 30%보조
 - 기타 57억원 = 3.3만명 x 78%(기타지역 거주) x (20만원-16.3만원*) x 12개월 x 50%보조
 - * '22년 청년 주거급여 분리지급 평균 16.3만원 수준

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

② 2023년도 예산안 산출근거

- ('22) 821억 4,900만원 → ('23요구) 442억원, 전년 대비 379억 4,900만원 감액
- 총 소요 중 약 33%를 2년차에 지급하는 것으로 가정
- $(1,302\text{억원} + 67\text{억원}) \times 33\% = 442\text{억원}$

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 청년월세 한시 특별지원 사업은 긴급한 경제·사회적 상황 대응을 위하여 신설된 한시 사업인데, 정보시스템 장애 등으로 인해 월세가 적기에 지급되지 못하여 사업의 효과가 저하되는 측면이 있으므로, 추가적인 일정지연이 발생하지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

2022년에 신설된 동 사업은 총사업비가 3,003억원(국비 1,369억원, 지방비 1,633억원)으로 예비타당성조사 대상사업이나, 「국가재정법」 제38조제2항제10호11)에 따른 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가정책적으로 추진이 필요한 사업에 해당한다는 사유로 예비타당성조사가 면제되었으며, 예비타당성조사 면제에 따라 보조금적격성심사 대상에서도 제외되었다.

국토교통부는 동 사업이 코로나19 유행 등으로 인한 긴급한 경제·사회적 상황 대응을 위하여 경제상황 악화로 열악한 주거생활을 하고 있는 청년의 주거환경이

11) 「국가재정법」

제38조(예비타당성조사)

① 기획재정부장관은 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.

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(중전에 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

개선될 수 있도록 사업을 조속히 추진할 필요성이 있어 올해 4월부터 청년 임차인 들로부터 월세 지원 신청을 받고 올해 8월부터 1년간 월세를 지급할 예정이었다.

그런데 동 사업의 신청·대상자선정·월세지급 등을 처리하는 차세대 사회보장 정보시스템 개통일정이 지연¹²⁾되어 올해 9월에 서비스를 시작하게 되면서, 월세 지원 신청은 올해 8월부터, 월세 지급은 올해 11월부터 시작하는 것으로 사업 추진 일정이 지연되었다. 이에 따라 2022년도 예산 821억원(총사업비의 60%)도 집행되지 못하고 있다.

[청년월세 한시 특별지원 사업 추진 일정 변경]

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

자료: 국토교통부

[2022년도 청년월세 한시 특별지원 사업 실집행 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액	교부액	실집행액
청년월세 한시 특별지원	82,149	53,406	0

주: 2022년 8월말 기준

자료: 국토교통부

동 사업이 코로나19 장기화 등으로 인해 어려움을 겪고 있는 청년의 주거환경을 개선하기 위하여 긴급하게 신설된 한시 사업임을 고려할 때, 사업 추진 일정이 지연되어 월세 지급이 적기에 이루어지지 못하여 동 사업의 정책효과가 저하되는 측면이 있다. 따라서 국토교통부는 이러한 동 사업의 취지를 감안하여 추가적인 일정 지연이 발생하지 않도록 보건복지부와 긴밀히 협력하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

12) 보건복지부는 일선 현장의 복지수급 업무를 효율화하고 복지서비스의 질을 향상시키기 위해 기존 정보시스템을 통합·개편하여 차세대 사회보장정보시스템을 2022년 9월 개통하였으나, 최근 각종 시스템 오류가 발생하여 동 시스템을 이용하는 복지행정 업무에 차질을 빚었다.

둘째, 일부 지방자치단체에서도 청년월세 지원 사업을 실시하고 있는데 동 사업과 지원대상 연령, 지원금액, 지원기간 등이 달라 신청자들의 혼선이 우려되므로 국토교통부는 원활한 사업 진행 및 중복수혜 방지 등을 위해 지방자치단체와 긴밀히 협력할 필요가 있다.

현재 서울시를 비롯한 다수의 지방자치단체에서 동 사업과 유사하게 청년층을 대상으로 월세 지원 사업을 실시하고 있다. 지자체 사업의 경우 대상자 선정기준·지원금액·지원기간 등이 국토교통부 사업과 차이가 있다. 동 사업은 만19~34세 이하 청년을 대상으로 1년간 최대 월 20만원을 지원할 계획이나, 서울시의 경우 만 19~39세 이하 1인가구 청년을 대상으로 한다. 부산시 사업의 경우 지원금액은 월 10만원이고 최대 10개월만 지원하고 있다.

[주요 지방자치단체의 청년월세 지원 사업 실시 현황]

구 분	시작 연도	사업명	지원대상	지원내용	
				지원금액	지원기간
국토부	2022	청년월세 한시 특별지원	만19~34세 이하 청년	月 최대 20만원	최대 12개월
서울	2020	청년월세지원	만19~39세 이하 1인가구 청년	月 최대 20만원	최대 10개월
부산	2019	청년 월세 지원	만18~34세 부산 거주 1인가구청년	月 10만원	최대 10개월
대구	2023	청년월세 지원	만19~39세이하 대구 거주 1인가구청년	月 최대 15만원	매년 선발
인천	2020	취·창·업 재직 청년 월세지원	만19~39세 이하 (4대사회보험가입자 또는 만3개월이상 3년 미만 창업자)	月 최대 10만원	최대 8개월
대전	2022	청년월세 지원	만19~39세 이하 무주택 1인가구 청년 및 청년부부	月 최대 20만원	최대 10개월
울산	2022	청년가구 주거비지원	만19~39세 이하 무주택미혼청년가구 세대주	①임차료 월10만원 살비 ②임차보증금이자5만원살비	최대 4년
세종	2022	청년 주거 임대료 (월세)지원사업	만19~34세 이하 6개월 이상 관내거주 1인가구	月 최대 20만원	최대 10개월

주: 동 자료는 청년 월세지원 사업을 실시하고 있는 전체 지자체 중 일부 지자체를 나타낸 것임
자료: 국토교통부

한편 동 사업의 사업 집행 절차를 보면, ① 월세 지원을 희망하는 청년가구가 구비서류를 온라인 또는 읍면동 사무소에 제출하면 ② 시군구 통합조사관리팀에서 신청인의 소득 및 자산을 조사하고 ③ 시군구 사업팀에서 조사결과를 종합하여 지원 여부를 결정하고 신청자에게 통보할 예정이다.

[청년월세 한시 특별지원 사업 집행 절차]

구 분	내 용	처리기관
지원금 신청	월세지원을 원하는 청년가구는 신청서, 금융정보 등 제공 동의서, 임대차 계약서 등의 구비서류 등을 제출하여 신청	온라인 또는 읍면동 사무소·주민센터
자산(소득, 재산) 조사	제출된 신청서를 토대로 가구 구성원 등에 대해 소득·재산 조회	시군구 통합조사관리팀
지원결정 및 결과통지	신청서 접수 시 신고된 사항, 지자체의 소득·재산 조사결과 등을 종합하여 지원 여부를 결정하고 신청자에게 결과 통지	시군구 사업팀

자료: 국토교통부

이와 같이 동 사업은 청년 월세지원 신청·접수, 신청인의 소득·재산 조사, 지원자 결정 등 대부분의 업무를 지자체가 수행하게 될 예정으로 동 사업의 원활한 진행을 위해서는 지자체의 협력·지원이 필수적이다.

특히 동 사업(중앙정부 사업)은 각 지자체(지방정부) 사업과의 중복으로 인하여 추가적인 고려사항이 발생할 것으로 예상된다. 중앙정부 및 지자체 지원금의 중복 수급을 방지할 필요가 있고, 사업간 지원대상자의 연령, 지원금액, 지원기간 등의 차이로 인하여 신청인들이 혼선을 빚거나 정책수혜의 사각지대 또는 과다수혜자 발생 가능성¹³⁾에 대해서도 면밀한 검토가 필요하다.

따라서 국토교통부는 동 사업과 지자체 사업의 지원 조건 등이 상이하여 월세 지원 신청인들이 혼선을 빚을 가능성, 동 사업과 지자체 지원금의 중복수혜 방지 방안 등을 면밀하게 검토하는 한편, 원활한 사업 진행을 위하여 지방자치단체와 긴밀히 협력할 필요가 있다.

13) 조세재정연구원, 「청년 월세 지원사업 사업계획 적정성 검토」, 2022. 1.

2-2. 청년 분양주택 지원 사업의 구체적인 계획 수립 필요 등

가. 현 황

분양주택(용자) 사업¹⁴⁾은 무주택 서민의 내 집 마련 촉진 및 주거안정을 위해 저렴한 분양주택을 공급하는 것으로, 2023년 예산안은 전년 대비 444.6% 증액된 1조 3,955억 4,100만원이 편성되었는데, 이는 청년원가주택 내역사업에 7,866억 6,000만원, 역세권첫집 내역사업에 2,853억 4,000만원이 신규 편성된 것에 주로 기인한다.

[2023년도 분양주택(용자) 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
분양주택(용자)	567,107	316,250	256,250	1,395,541	1,139,291	444.6
분양주택(용자)	567,107	316,250	256,250	323,541	67,291	26.3
청년원가주택	0	0	0	786,660	786,660	순증
역세권첫집	0	0	0	285,340	285,340	순증

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

자료: 국토교통부

정부는 2022년 8월 16일 관계부처 합동으로 발표한 「국민 주거안정 실현방안」(이하 “8·16대책”)에서 청년층 등을 대상으로 진입장벽을 낮춘 부담가능한 주택으로 청년원가주택/역세권첫집을 공급하겠다고 밝혔다. 8·16대책에 따르면, 청년원가주택/역세권첫집은 청년·신혼부부 등을 대상으로 시세의 70% 수준으로 공급하는 공공분양주택으로 의무 거주기간(5년) 이후 공공에 환매가 가능하며 향후 별도사업을 통해 저금리로 장기대출도 제공할겠다는 계획이다.

14) 코드: 주택도시자금 1134-401

- (개념) 공공택지, 도심정비사업 기부채납 물량 등을 활용한 건설원가 수준(시세의 70% 이하)의 공공분양 주택
 - * 청년원가와 역세권첫집을 통합 브랜드화하여 공급 예정
- (지원대상) 청년(19~39세 이하)·신혼부부·생애최초 주택구입자 등
- (금융지원) 저금리로 장기 대출 제공
 - * 금융지원 대상은 주택유형, 소득요건 등을 종합적으로 고려하여 추후 확정
- (공공성 확보) 의무 거주기간(5년) 이후 공공에 환매 가능
- (물량·입지) 역세권, 산업시설 배후지 등에서 50만호 내외 공급

주: 위 발표내용은 향후 사업계획 구체화 과정에서 변경될 수 있음

자료: 국토교통부, 「국민 주거안정 실현방안」, 2022.8.16.

나. 분석의견

청년원가주택사업 및 역세권첫집 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 청년원가주택 사업 및 역세권첫집 사업은 2023년도 계획안이 1조 720억원에 달하는 신규 내역사업이나, 총사업비·지원조건·주택공급지역·추진 일정 등 구체적인 사업계획이 수립되지 않은 상태에서 예산안을 편성하였으므로, 사업계획이 충실하게 수립된 이후 예산안을 편성할 필요가 있다.

정부는 올해 8·16대책을 통해서 청년원가주택 및 역세권첫집 사업을 추진하겠다고 발표하였다. 그러나 동 대책에서는 청년층 등을 대상으로 향후 5년간 분양주택 50만호를 시세보다 저렴하게 공급하겠다는 큰 틀을 제시하였을 뿐, 청년원가주택 등의 용자지원조건(소득요건, 금융지원요건)·주택공급모델(평형), 주택공급지역(입지)·추진 일정(청약절차) 등 구체적인 사항은 확정하지 않았다. 국토교통부는 동 사업에 대한 구체적인 계획을 담은 「청년주거지원 종합대책」 올해 9월말에 발표할 예정이었으나 발표일정을 10월말로 연기한 상황이다.

두 사업은 1조원이 넘는 대규모 내역사업이나 용자사업이기 때문에 예비타당성조사 및 사업계획 적정성 검토 의무대상 사업이 아니다. 이에 따라 동 사업에 대한

구체적인 계획이나 관련 자료가 미흡하여 동 사업에 대한 타당성과 예산 규모의 적정성에 대한 심사를 하는데 어려움을 겪을 우려가 있다.

한편, 국토교통부는 청년원가주택 등과 유사한 이익 공유형¹⁵⁾ 분양사업인 ‘신혼희망타운’ 사업을 통해 2018년도부터 올해 9월말까지 3.7만호를 공급한 바 있다. 그러나 신혼희망타운 사업은 공급주택의 면적이 좁고(전용면적 60㎡ 이하) 시세 차익의 최대 50%를 정부가 환수하는 구조로 되어 있어 예상보다 신혼부부들의 수요가 적었다.¹⁶⁾ 국토교통부는 청년원가주택 등의 사업계획 수립 시 신혼희망타운의 사례를 참조하여 수요자 눈높이에 맞추어 지원조건, 입지 및 공급면적 등 세부적인 사항을 면밀하게 검토할 필요가 있다.

[신혼희망타운 사업 개요]

- (내용) 신혼부부가 저렴하게 구입할 수 있는 신혼희망타운 도입·공급
- (자금부담) 분양형의 경우 목돈이 부족한 무주택 실수요 신혼부부가 초기 30%만 부담하면 되도록 하고, 1.3% 초저리 대출 지원
- (이익공유) 시세차익을 대출비율·보유기간에 따라 차등 정산, 공공에서 회수하여 재투자
- (입주자 자격) ①신혼부부(혼인기간 7년 이내 또는 6세 이하의 자녀), ②예비신혼부부(입주자모집공고일부터 1년 이내 혼인사실 증명), ③한부모가족(6세 이하 자녀)
- (소득요건) 도시근로자 가구당 월평균 소득의 130%(맞벌이 140%)
- (자산요건) 소득3분위의 순자산 평균값의 105%
- (대출금리) 무이자(중위소득 80% 이하 가정), 연 1.8%(중위소득 80% 초과 150% 이하이면서 어린이가 있는 가정)
- (상환기간) 최대 60개월(5년)
- (공급실적) 2018~2022년 9월까지 3.7만호 공급

자료: 국토교통부, 「신혼청년 주거지원방안」(2018.7. 발표)을 바탕으로 재작성

15) ‘이익 공유형’ 주택이란 의무주거 기간을 도과한 후 주택을 처분하거나 대출금 상환 시 시세차익의 일정비율(예: 50%)을 정부와 공유하는 경우를 말한다.

16) 국토교통부가 올해 1월 발표한 수도권 4차 사전청약 공공분양 접수 결과에 따르면, 신혼희망타운 중 유일한 서울 지역이었던 대방지구를 제외한 시흥 거모, 안산 신길2, 구리 갈매, 부천 대장 등 총 7 곳이 미달되었다.

국토교통부는 청년원가주택 사업 및 역세권첫집 사업의 계획액이 1조 720억원에 이르는 대규모 신규 내역사업이나, 용자지원조건·주택공급모델·주택공급지역·추진 일정 등 기본적인 사업계획 관련 자료가 미흡하여 예산안 심사에 어려움을 겪을 우려가 있다. 따라서 국토교통부는 국회가 동 사업에 대하여 심도 있게 심사할 수 있도록 세부사항에 대한 면밀한 검토를 거쳐 사업계획이 충실하게 수립된 후 예산안을 편성할 필요가 있다.

둘째, 청년원가주택 및 역세권첫집 사업은 2023년도 계획안에서 분양주택(용자) 사업의 내역사업으로 신규 편성되었으나, 예·결산 심사에 효율성을 기하고 주택도시시기금의 다른 용자사업의 사례와 일치하도록 별도의 세부사업으로 상향 조정할 필요가 있다.

2023년도 계획안에서 청년원가주택 및 역세권첫집 사업은 기존 분양주택(용자) 사업¹⁷⁾의 내역사업으로 신규 편성되었다. 국토교통부는 두 사업이 기존 분양주택(용자) 사업과 유사하게 분양주택에 대한 용자 사업이므로 동 세부사업의 내역사업으로 편성하였다고 설명하고 있다.

[2022년도 및 2023년도 분양주택(용자) 사업 비교]

(단위: 백만원)

2022년도		2023년도 계획안	
세부사업 (내역사업)	계획액 ¹⁾	세부사업 (내역사업)	계획액
분양주택(용자)	256,250	분양주택(용자)	1,395,541
분양주택(용자)	256,250	분양주택(용자)	323,541
		청년원가주택	786,660
		역세권첫집	285,340

주: 1) 2022년도 8월말 기준 수정계획

자료: 국토교통부

신규사업을 세부사업이 아닌 그 하위사업인 내역사업으로 편성하는 경우 예산안 요구과정에서 재정당국에 제출하는 서류가 간소해지고 세부사업에 비해 사업 타당성에 대한 심사가 덜 까다로운 측면이 있어 예산을 요구하는 정부부처에게는 신

17) 코드: 주택도시시기금 1134-401

규사업을 내역사업으로 편성하려는 유인이 존재할 수 있다. 그러나 정부의 예산안 편성 및 국회의 예산안·결산 심사가 기본적으로 세부사업 단위로 이루어지는데, 세부사업의 하위사업(내역사업)으로 편성할 경우 해당사업에 대한 국회의 심사가 효율적으로 이루어지기 어려운 측면이 있다.

청년원가주택과 역세권첫집 사업의 경우 정책수혜자가 청년층·신혼부부 등으로 한정되는 반면 기존 분양주택(용자) 사업의 경우 소득조건 등을 제외하면 대상자를 특정하지 아니하여 사업간 차별성이 존재한다. 또한 청년원가주택 및 역세권첫집 사업은 내년도 계획액이 1조원을 상회하는 대규모 사업이고, 주택분양 관련 사업은 사업계획 수립, 택지 결정, 분양신청 접수, 사업계획 승인, 공사, 인허가, 준공, 입주까지 장기간이 소요된다는 점을 고려할 때 별도의 단일 세부사업으로 상향 조정하여 국가가 동 사업의 재정투입에 따른 성과를 효율적으로 심사하도록 할 필요가 있다.

또한 국민임대·공공임대·행복주택 등 주택도시기금에서 수행하는 다른 용자사업의 경우에도 용자대상자, 용자 조건 등이 다른 경우 별도의 세부사업으로 편성·운영하여 재정성과에 대한 평가를 독립적으로 받고 있다는 점도 고려할 필요가 있다.

[2023년도 주택도시기금의 주요 주택용자사업 현황]

(단위: 백만원)

세부사업명 (사업코드)	대상자	2023년도 계획안
국민임대(용자) (1332-401)	도시근로자 월평균소득 70~100% 이하 등	300,114
공공임대(용자) (1333-401)	도시근로자 월평균소득 100% 이하 등	117,958
행복주택(용자) (1335-401)	젊은층(대학생, 사회초년생, 신혼부부) 80%, 고령층 20%	1,004,089
통합공공임대(용자) (1338-406)	중위소득 150% 이하 등	1,190,038

자료: 국토교통부

2-3. 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업의 사업계획 제출 필요 등

가. 현 황

청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업¹⁸⁾은 전세보증금 미반환에 따른 피해를 예방하기 위해 임차인이 가입·납부하는 전세보증금반환보증 보증료를 청년층을 대상으로 지원하는 것으로, 이 사업의 2023년도 예산안은 61억원을 신규 편성하였다.

[2023년도 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
청년 전세보증금반환보증 보증료 지원	0	0	0	6,100	6,100	순증

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

이 사업은 전세계약에 관한 정보가 부족하여 깡통전세¹⁹⁾ 등 전세사기의 위험에 노출될 가능성이 높은 청년층을 대상으로 전세피해 자금을 보전할 수 있는 보증상품의 보증료를 지원하여 보증가입을 유도하려는 것이다. 국토교통부는 현재 서울, 부산 등 일부 지자체에서 시행중인 보증료 지원 사업을 2023년부터 전국으로 확대하여 국비와 지방비를 매칭하여 지원하겠다는 계획이다. 이 사업의 2023년 예산안은 자치단체경상보조비 61억원이 편성되었는데, 이는 청년 약 24만명에 대하여 1인당 보증료 약 6만원을 국비보조율 50%를 곱하여 산출한 것이다.

18) 코드: 일반회계 1034-322

19) 깡통전세는 전세계약 당시보다 매매가가 낮아져 보증금을 돌려받지 못하는 경우를 말한다.

[청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업 예산안]

- 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 : 6,100백만원(자치단체경상보조), 순증
- 청년 약 240,620명* × 1인당 6.1만원** × 50%(보조율)
 - * 전세가구 325만 가구 × 14.8%(청년가구비중) = 48만 가구의 약 50% 지원
 - ** 기금대출 이용자 평균 보증금 1.25억원 × 보증료율 0.122%(아파트 기준) × 60%(저소득 청년 할인)

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 청년 전세보증금반환보증 보증료 지원 사업은 신규사업으로 구체적인 사업계획이 수립되어 있지 않은데, 유사한 사업을 실시 중인 지방자치단체의 사례를 참고하여 보증료 지원 조건·방법·절차 등을 조속히 확정하여 관련자료를 국회에 제출할 필요가 있다.

이 사업은 만 19~34세 청년을 대상으로 임대인이 전세금을 돌려주지 않는 경우 등 전세보증금 미반환에 따른 피해를 예방하기 위해 임차인이 가입·납부하는 전세보증금반환보증 보증료를 지원하는 내용이다.

그런데 보증료를 지원할 청년 본인 또는 부부의 소득기준, 임차보증금 한도, 지원에서 제외되는 경우, 지원금 신청·지급 절차 등 구체적인 사업계획이 수립되어 있지 않은 상황이므로 동 사업의 필요성 및 예산규모의 적정성 등을 심사하기 어려운 측면이 있다.

동 사업은 서울시 등 일부 지방자치단체에서 실시 중인 전세보증금반환 보증료 지원 사업을 국비를 지원하여 확대하려는 것으로 지자체별 지원요건·지원내용 등을 살펴볼 필요가 있는데, 각 지자체별로 전세보증금 한도, 지원연령, 소득기준 등이 상이하게 설계되어 있다. 따라서 국토교통부는 주택도시보증기금으로 수행하는 다른 대출사업이나 주요 지방자치단체의 유사 사업 사례 등을 참고하여 보증료 지원 조건·방법·절차 등 구체적인 사업계획을 조속히 확정하여 관련 자료를 국회에 제출함으로써 예산안 심사를 충실히 지원할 필요가 있다.

[전세보증금반환 보증료 지원 사업을 추진중인 주요 지자체 현황]

구 분	지 원 내 용
서울특별시	○ (예산/지원금액) 1억원 / 보증료 전액 ○ (지원조건) 전세보증금 2억원 이하, 만 19~39세 무주택 세대주, 연소득 4천만원(부부합산 5천만원) 이하
부산광역시	○ (예산/지원금액) 1천만원 / 보증료 전액 ○ (지원조건) 전세보증금 3억원 이하, 만 19~34세 무주택 세대주, 연소득 5천만원(부부합산 8천만원) 이하
대구광역시	○ (예산/지원금액) 5천만원 / 보증료 전액 ○ (지원조건) 전세보증금 3억원 이하, 만 19~39세 무주택 세대주, 소득제한 無, 최대 4년 지원(2년+연장2년)
경상남도	○ (예산/지원금액) 2천만원 / 보증료 전액 ○ (지원조건) 전세보증금 2억원 이하, 중위소득 180% 이하 무주택 청년·신혼부부 대상

자료: 국토교통부

둘째, 청년 임차인이 전세가격이 매매가격보다 높은 계약(소위 깡통전세)을 한 경우에는 동 사업을 통한 보증가입이 되지 않으므로, 이들을 전세사기 피해로부터 보호하기 위해 위험한 전세계약을 체결하지 않도록 전세 시세 정보를 제공하는 등 안전한 거래환경을 조성하기 위한 노력을 병행할 필요가 있다.

올해 7월에 정부가 발표한 ‘주거분야 민생안정 방안’에는 전세사기 피해방지를 위해 전세보증금반환 보증 가입을 활성화하는 내용이 포함되어 있다. 그런데 주택의 전세보증금이 매매가를 웃도는 이른바 깡통전세를 계약한 청년 임차인은 동 사업을 통한 보증지원을 못 받을 가능성이 높다. 현재 주택도시보증공사(HUG)²⁰⁾는 전세보증금반환보증 상품을 운영중인데, 선순위채권과 전세보증금의 합이 주택가격의 100%를 넘는 경우에는 보증가입이 되지 않는다.

국토교통부는 이에 대하여 보증제도의 건전성과 임대차 시장에 미칠 영향 등으로 고려할 때 불가피한 부분이며, 전세사기 피해를 입은 임차인은 ‘주택구입·전세자금(융자) 사업²¹⁾’을 통해 전세보증금을 저리로 대출받을 수 있다고 설명하였다.

20) 동 사업은 2021년도 기준 전세보증금반환보증 상품의 시장점유율이 93.7%인 주택도시보증공사를 통해서 실시될 것으로 보인다.

21) 코드: 주택도시자금 1231-401

그러나 깡통전세 계약자의 경우 전세사기 피해로부터 보호받을 필요성이 큰 데도 불구하고, 동 사업의 수혜자가 될 수 없어 전세사기 피해 예방의 사각지대에 놓이게 될 가능성이 높다. 전세사기 피해를 입은 경우 전세보증금을 저리로 대출받을 수 있긴 하지만, 본인이 대출금을 갚아야 하는 부담을 지기 때문에 보증보험에 가입하는 것보다 정책효과가 저하되는 측면이 있다.

전세사기는 피해가 발생한 후에 대처하는 것보다 그 피해를 예방하는 것이 중요하다. 전세보증금반환보증 가입이 불가하여 전세사기 피해 예방의 사각지대에 있는 청년들을 보호하기 위해 보증료 지원 외에도 별도의 종합적인 대책이 요구된다. 이를 위해 국토교통부는 청년 임차인이 전세가율 급등 지역에서 위험한 전세계약을 체결하지 않도록 전세 시세 정보를 적극 제공하는 등 안전한 거래환경을 조성하기 위한 노력을 병행할 필요가 있다.

가. 현 황

우리나라 경제가 발전하면서 도시화·핵가족화가 급속하게 진행됨에 따라 1980년대말부터 공동주택이 본격적으로 보급되었고, 현재는 국민 3명 중 2명이 공동주택에서 거주하고 있다. 한 겹의 벽과 바닥을 사이에 두고 실내에서 신발을 신지 않고 생활하는 공동주택의 특성으로 인해 충간소음¹⁾에 대한 이웃간 분쟁은 끊이지 않고 있다. 조용한 주거환경에 대한 국민의 요구 증대와 더불어 사회적 문제로 부각되고 있는 충간소음 문제에 대한 해결책 마련이 시급한 실정이다.

이에 국토교통부는 기축(既築) 주택의 충간소음 성능 보강 및 리모델링을 지원하기 위하여 2023년도 주택도시기금 운용계획안에 2개 세부사업을 신설하였다. 충간소음 개선 사업의 2023년도 계획안은 충간소음 성능보강 사업²⁾에 300억원, 충간소음 개선 리모델링 사업³⁾에 80억원 등 총 380억원을 편성하였다.

[2023년도 충간소음 개선 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
충간소음 성능보강	0	0	0	30,000	30,000	순증
충간소음 개선 리모델링	0	0	0	8,000	8,000	순증
합계	0	0	0	38,000	38,000	순증

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

자료: 국토교통부

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

1) 「공동주택관리법」 제20조제1항에서 충간소음을 정의하고 있다.

「공동주택관리법」

제20조(충간소음의 방지 등) ① 공동주택의 입주자들은 공동주택에서 뛰거나 걷는 동작에서 발생하는 소음이나 음향기기를 사용하는 등의 활동에서 발생하는 소음 등 충간소음[벽간소음 등 인접한 세대 간의 소음(대각선에 위치한 세대 간의 소음을 포함한다)을 포함하며, 이하 “충간소음”이라 한다]으로 인하여 다른 입주자들에게 피해를 주지 아니하도록 노력하여야 한다.

2) 코드: 주택도시기금 1131-407

3) 코드: 주택도시기금 1131-408

국토교통부는 층간소음의 전반적인 발생현황을 파악하기 어렵다는 입장인데, 국토교통부와 환경부는 층간소음 관련 민원을 접수·처리하고 있어 민원현황을 통해 층간소음 발생현황을 간접적으로 파악할 수 있다.

국토교통부 소관의 공동주택 분쟁조정위원회·관리지원센터에 2015년부터 2021년까지 7년간 접수된 층간소음 민원은 7,118건이고, 환경부의 이웃사이센터가 2012년부터 2021까지 10년 동안 접수한 민원은 총 25만 2,916건(연평균 2만 5,292건)이다. 이웃사이센터의 경우 2012년 상담 접수 건수는 8,795건이었는데 2021년에는 4만 6,596건으로 크게 증가한 것으로 나타났다. 이 자료들은 각 부처 신고센터에 접수·상담한 현황이므로 층간소음을 겪으면서도 동 센터에 접수·상담 하지 아니한 경우까지 포함하면 층간소음 피해규모는 이보다 더 많을 것으로 추정 된다.

[공동주택 분쟁조정위원회 · 관리지원센터(국토부) 층간소음 민원 접수현황]

(단위: 건)

연 도	전화(A)	서면·온라인 ·방문(B)	분쟁조정 (현장조사)(C)	계 (A+B+C)
2015	483	14	0	497
2016	508	9	0	517
2017	824	7	1	832
2018	663	12	6	681
2019	1,054	21	25	1,100
2020	1,696	88	31	1,815
2021	1,505	143	28	1,676
합계	6,733	294	91	7,118

자료: 국토교통부

[이웃사이센터(환경부 환경공단) 층간소음 처리현황]

(단위: 건)

연 도	1단계	2단계(현장진단)			
	상담접수 (콜센터+온라인)	처리현황			
		소계	추가 전화상담	방문상담	소음측정
2012	8,795	728	351	377	0
2013	18,524	2,620	1,396	1,224	0
2014	20,641	4,617	2,789	1,747	81
2015	19,278	5,000	2,477	2,364	159
2016	19,495	5,741	3,380	2,158	203
2017	22,849	8,576	6,170	1,997	409
2018	28,231	10,294	8,058	1,817	419
2019	26,257	9,654	7,447	1,745	462
2020	42,250	11,608	10,711	714	183
2021	46,596	9,891	8,412	1,088	391
합계	252,916	68,729	51,191	15,231	2,307

자료: 환경부

환경부 자료에 따르면 층간소음을 유발하는 원인은 다양한데 이 가운데 아이들 뛰는 소리 또는 발걸음 소리로 인한 민원이 69.2%로 가장 많았고, 문을 열고 닫거나, 망치질, 운동기구, 가전제품 소리 등도 층간소음의 원인으로 조사되었다. 이 가운데 문을 열고 닫거나 의자를 끄는 등 비교적 가볍고 딱딱한 물체로 인한 충격에 의한 소음은 중·고주파수 대역으로 지속시간이 짧은 ‘경량 충격음’에 속하고, 뛰거나 걷는 소리, 망치질과 같이 무거운 물체의 충격으로 인한 소음은 저주파수 성분이 많으며 지속시간이 긴 ‘중량 충격음’이다.

[층간소음 주요 원인]

층간소음 원인	충격음 구분	비율(%)
아이들 뛰는 소리 또는 발걸음 소리	중량	69.2
망치질	중량	4.2
문 개폐, 가구(끌거나 짚는 행위)	중량, 경량	5.4
진동(기계진동), 운동기구(런닝머신 등)	진동, 중량, 경량	2.8
가전제품(TV, 청소기, 세탁기)	진동, 중량, 경량	3.3
악기(피아노 등), 대화(언쟁 등), 부엌조리	공기전달음	2.6
원인미상 등	기타	12.6

주: 환경부 층간소음 이웃사이센터에서 '12~'19년 현장진단 접수건(47,923건)을 대상으로 분석한 결과임

자료: 환경부

주거형태별 층간소음 상담 접수 현황을 보면 아파트 거주자가 84.9%를 차지하고 있는데, 이는 아파트 거주자가 다른 유형의 주택 거주자보다 많기 때문이기도 하지만, 바닥충격을 성능등급⁴⁾ 도입 전 준공된 공동주택의 경우 층간소음이 발생할 가능성이 높기 때문으로 보인다.

[2021년도 주거형태별 층간소음 상담접수 현황]

(단위: 건, %)

주거형태	접수건수	비율
아파트	7,816	84.9
다세대주택	1,043	11.3
연립주택	317	3.4
주상복합	33	0.4
기타	2	0.0
합계	9,211	100.0

주: 1) 2021년 한 해 동안 이웃사이센터 층간소음에 상담접수를 한 후 현장진단까지 진행된 건을 위주로 분류한 것임

자료: 환경부, 층간소음 이웃사이센터 운영보고서, 2021

4) '바닥충격음 성능등급 인정제도'는 주택의 바닥구조가 층간소음 차단성능 기준을 사전에 인정받은 경우 성능인정서를 발급받아 설계도서에 반영하는 것으로서, 2003년 4월 「주택건설기준등에 관한 규정」 개정으로 도입되었다. 한편 2022년 2월 개정된 「주택법」에서는 공동주택 시공 전·후에 바닥충격음 차단성능을 검증하도록 하는 '바닥충격음 성능검사 사후확인제'가 도입되었다.

3-1. 층간소음 성능보강 사업의 실효성 검토 필요 등

가. 현 황

2023년도 신규사업인 층간소음 성능보강 사업⁵⁾은 기축 주택의 층간소음 차단 성능을 보강하기 위해 소음저감매트 설치·시공에 필요한 비용을 저리용자 지원하는 것으로, 소득수준에 따라 기준 중위소득 80% 이하 가정에는 무이자로 대출하고, 중위소득 80% 초과 150% 이하이면서 어린이가 있는 가정에는 1.8%의 금리도 융자할 예정이다. 소음저감매트 구입 비용을 융자받은 가정은 최대 5년간 대출금을 상환하게 된다. 국토교통부는 동 사업의 성과를 지켜볼 필요는 있겠지만 현재로서는 매년 300억원씩 향후 5년간 국비 1,500억원을 소음저감매트 구입 비용 융자에 투입할 계획으로, 총사업비가 500억원이 넘지만 융자사업이라 예비타당성 조사가 면제되었다.

[층간소음 성능보강 사업 개요]

- (지원내용) 층간소음 차단성능을 보강하기 위해 소음저감매트 설치·시공이 필요한 기축주택을 대상으로 소음방지매트 구입 비용을 저리용자 지원
- (지원대상) 85㎡ 이하 임대주택 및 분양주택에 거주하는 입주민
- (지원한도) 세대당 최대 300만원 소음저감매트 시공·설치비용 융자지원
- (대출금리) 무이자(중위소득 80% 이하 가정), 연 1.8%(중위소득 80% 초과 150% 이하이면서 어린이가 있는 가정)
- (대출 상환기간) 최대 60개월(5년) 원리금 균등분할상환
- (총사업비) 1,500억원(국비 1,500억원)
 - 향후 5년간(2023년~2027년) 매년 300억원 소요 예상

자료: 국토교통부 자료를 바탕으로 재작성

이 사업의 2023년도 계획안은 기타민간융자금 300억원이 편성되었으며, 이는 세대당 매트 설치비용 최대 300만원을 10,000세대에 곱하여 산출하였는데, 2021년 층간소음 민원건수가 약 46,000건에 이르는 점을 감안하여 저소득층 또는 유자녀 중산층을 대상으로 지원하고자 지원대상 물량을 10,000세대로 추산하였다.

5) 코드: 주택도시자금 1131-407

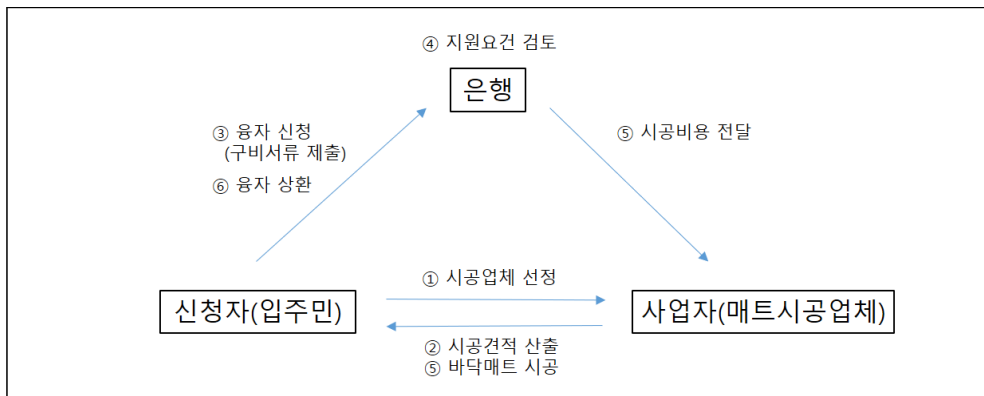
[충간소음 성능보강 사업 산출근거]

- 기타민간융자금(450-04) : 30,000백만원
- 30,000백만원 = 세대 당 매트 설치비용 최대 300만원 × 10,000세대

자료: 국토교통부

이 사업의 신청절차를 보면, 소음저감매트 구입 비용 용자를 희망하는 신청자(입주민)는 본인이 원하는 매트 시공업체를 선택하여 견적서, 사업자등록증을 수령하여 가족관계증명서(아이가 있는 가정)와 함께 은행에 제출하며, 국토교통부는 소음저감매트 시공업체에게 비용을 지급할 예정이다. 이는 개인에게 비용을 지급할 경우 용도 외 무분별한 사용을 방지하기 위한 것으로 보인다.

[충간소음 성능보강 사업 전달체계(안)]



자료: 국토교통부

나. 분석의견

충간소음 성능보강 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 동 사업에서 주택도시기금으로 소음저감매트 구입 비용을 용자하는 것은 「주택도시기금법」의 주택사업 용도로 보기 어려운 측면이 있으므로, 국토교통부는 법적 근거를 마련한 후 동 사업을 추진하는 것이 바람직하다.

이 사업은 주택도시기금 주택계정에서 집행되는데, 동 기금의 용도는 「주택도시기금법」 제9조⁶⁾에 명시되어 있다. 주택도시기금 주택계정의 주요 용도는 국민주택 또는 준주택의 건설, 구입·임차 또는 개량, 국민주택규모 이하인 주택의 리모델링, 공공기관 및 기금에 대한 출·용자 등이다. 국토교통부는 소음저감매트 구입 비용을 용자하는 동 사업에 대한 법적근거로 「주택도시기금법」 제9조제1항제8호 ‘정부시책으로 추진하는 주택사업’을 들고 있다. 「주택도시기금법」과 「주택법」에 ‘주택사업’에 대한 정의 규정은 없지만 동 법률들의 전반을 살펴보면 주택사업의 범주는 주택의 건설·리모델링, 대지조성 등이다. 그런데 이 사업의 내용은 주택에 직접적인 개보수가 이루어지는 ‘충간소음 개선 리모델링 지원’ 사업과 달리 주택 구조의 변경 없이 간단한 시공을 통해 매트를 바닥에 까는 것으로, 주택 관련 법률상의 주택사업으로 보기 어려운 측면이 있다.

이와 관련하여 국가가 충간소음을 저감하기 위하여 공동주택의 보수·개량·저감재 설치 등에 필요한 비용을 「주택도시기금법」에 따른 주택도시기금에서 용자할

6) 「주택도시기금법」

제9조(기금의 용도) ① 기금의 주택계정은 다음 각 호의 용도에 사용한다.

1. 다음 각 목에 대한 출자 또는 용자
 - 가. 국민주택의 건설
 - 나. 국민주택규모 이하의 주택의 구입·임차 또는 개량
 - 다. 준주택의 건설
 - 라. 준주택의 구입·임차 또는 개량
 - 마. 국민주택규모 이하인 주택의 리모델링
 - 바. 국민주택을 건설하기 위한 대지조성사업
 - 사. ~ 차. (생략)
2. 다음 각 목의 기관, 기금, 특별회계에 대한 출자·출연 또는 용자
 - 가. ~ 사. (생략)
 3. ~ 7. (생략)
8. 정부시책으로 추진하는 주택사업
9. 그 밖에 주택계정의 설치목적을 달성하기 위하여 대통령령으로 정하는 사업

수 있도록 하는 내용의 「공동주택관리법」 개정안⁷⁾이 국토교통위원회에서 심사중이다. 법적 근거가 미흡한 상태에서 동 사업을 추진할 경우 예산이 제대로 집행되지 못할 수 있으므로, 주택도시보증금 주택계정에서 소음저감매트 비용을 용자할 수 있도록 법적 근거를 마련한 후 신규 사업을 추진하는 것이 바람직하다.

둘째, 동 사업은 소음저감매트를 무상지원하는 것이 아닌 저리 용자방식이어서 저소득층에게는 대출금이 경제적 부담으로 작용하여 사업 수요가 예상보다 적을 가능성이 있어, 사업의 실수요를 파악하여 지원 세대수를 조정할 필요가 있다.

국토교통부는 올해 7월 층간소음 경험, 소음저감매트 설치 용자지원사업 등에 대한 의견 수렴을 위하여 전국 2,578세대를 대상으로 설문조사를 실시하였다. 응답자의 64%가 층간소음으로 인한 갈등을 경험하였고, 소음방지재 설치 용자지원 사업을 활용할 의사가 있다는 응답자가 49%로 조사되었다. 응답자의 73%는 무이자 대출을 선호하였고, 용자지원을 활용하지 않겠다고 한 사유로는 대출금에 대한 부담이 47%, 용자 절차의 어려움이 17%였다. 국토교통부는 이 설문조사를 근거로 동 사업의 수요가 충분하다고 설명하고 있다.

[층간소음 관련 설문조사 결과]

- 조사목적 : 층간소음 경험, 소음저감매트 설치 용자지원사업 등에 대해 의견 수렴
- 조사기간 : '22. 7. 13. ~ 7. 26.
- 조사대상 : 전국 2,578세대
- 주요 조사결과
 - 층간소음 갈등 유무 : 64%가 갈등 경험 있음
 - 층간소음 방지재 설치 정부 용자지원 활용 의사 : 49%가 '활용 의사 있다'
 - 용자 지원의 적정이자 : 73%가 '무이자'를 선호
 - 용자지원 활용 의사가 없는 사유 : ① 대출금에 대한 부담(47%) ② 용자 절차 어려움(17%) 등

자료: 국토교통부 자료를 바탕으로 재작성

그러나 동 사업은 소음저감매트를 무상 지급하는 것이 아니라 입주민에게 매트 구입 비용을 대출하는 방식이어서 저소득층에게는 경제적 부담이 될 수 있으므로

7) 「공동주택관리법 일부개정법률안(2022.9.15. 김학용의원 대표발의)」

예상보다 용자 신청 수요가 적을 가능성이 있다. 일부 시민단체에서도 소음저감매트 대출비 부담으로 인해 사업의 효과성이 의문시 된다는 지적⁸⁾이 있고, 앞 설문조사 결과에서도 대출금에 대한 부담이 용자 신청을 꺼리는 주요 사유로 나타났다.

또한 설문조사에서 49%가 용자지원을 활용할 의사가 있다고 응답하였다고 해서 실제 사업을 시행하였을 때 수요가 충분하다고 단정하기는 어려운 측면이 있다. 일례로 앞서 살펴본 설문조사 결과에서 73%가 무이자 대출을 원했지만 이 사업의 무이자 대출 대상은 중위소득 80% 이하의 가정에 국한되기 때문에 중위소득 80% 초과 150% 이하에 해당되는 입주자들이 1.8%의 이자를 내고 300만원 이르는 고가⁹⁾의 소음저감매트를 설치하려는 유인이 존재할지는 불분명하다. 그리고 층간소음 피해를 입고 있는 가정은 이미 자비로 소음저감매트를 사용하고 있을 가능성이 높아 이들이 동 사업을 통해 용자를 신청할지도 의문시된다. 따라서 국토교통부는 이러한 점들을 감안하여 이 사업의 실수요자를 면밀하게 파악하여 그 결과에 따라 내년도 지원대상 세대수 및 예산안 규모를 조정하는 방안을 고민할 필요가 있다.

셋째, 소음저감매트는 층간소음의 주요원인인 뛰거나 걷는 소리와 같은 중량충격을 차단 성능이 떨어지는 등 소음저감 효과가 크지 않아 사업의 실효성이 미흡한 측면이 있으므로, 사업의 성과가 확인된 이후에 본격 시행하는 방안을 검토할 필요가 있다.

2018년에 한국건설생활환경시험연구원은 시중에서 판매중인 9개 소음저감매트를 대상으로 소음저감 성능, 안전성 등을 시험·평가하였다. 동 연구원의 「바닥충격음 저감용 매트 성능 평가 보고서」에 따르면, 9개 전 제품이 경량 충격음의 경우 저감량 46~48dB로 소음저감 성능이 있었으나, 중량 충격음에 대해서는 저감량 5~7dB로 소음저감 성능이 미미한 것으로 확인되었다. 물론 동 시험은 2018년도에 실시되어 현재는 소음저감매트의 저감기술이 발전하였을 것으로 보이고, 동 연구원에서 평가한 9개 매트는 중저가형 제품으로 국토교통부에서 보급 예정인 소음저감 매트와 규격이나 소음저감 성능면에서 차이가 있을 수 있다.

8) JTBC 뉴스, 「돈 빌려줄 테니 매트 깔아라?...'땀질식' 층간소음 대책 논란」, 2022.08.19.

9) 시중에 판매되는 '중급형' 소음저감매트의 경우 국토교통부가 보급예정인 '고급형' 매트에 비해 제품의 크기가 작고 소음저감성능이 다소 낮은 것으로 볼 수 있는데, 매트의 규격과 크기에 따라 가격이 달라질 수 있으나 중급형 매트의 가격대는 고급형 매트보다 저렴한 30만원대에 형성되어 있다.

그러나 국토부가 제출한 자료에 따르면, 현재 시중에 판매되는 소음저감매트 가운데 내년도 사업에 설치 가능한 고급형 매트(40㎡ 기준 약 300만원) 10종의 경우에도 각 제품의 시험성적서를 보면 중량 충격음 차단성능이 거의 없거나 저감량이 6dB에 불과한 것으로 나타나, 소음저감매트가 중량 충격음을 차단하는데는 한계가 있다는 사실을 보여준다. 환경부 층간소음 이웃사이센터 자료에서 살펴본 바와 같이 층간소음 원인의 69.2%가 아이들이 뛰는 소리나 발걸음 소리(중량 충격음)라는 점을 고려하면, 이러한 중량 충격음을 차단해 주지 못하는 소음저감매트는 기축 주택의 층간소음 차단성능을 보강하려는 동 사업의 취지를 실현하는데 한계가 존재하여 사업의 실효성이 의문시된다.

[시중에 판매중인 주요 고급형 소음저감매트 현황]

제품명	재 질	소음차단성능	
		경량충격음	중량충격음
A	TPU필름+PU폼	443dB	-
B	TPU필름+PU폼	437dB	-
C	TPU필름+PU폼	438dB	-
D	고밀도우레탄+TPU+실리콘코팅필름	439dB	-
E	TPU필름+PU폼	438dB	-
F	TPU필름+PU폼	435dB	-
G	TPU필름+PU폼	440dB	-
H	TPU필름+PU폼	440dB	-
I	PU원단+고밀도 PE폼	439dB	46dB
J	TPU필름+PU폼	435dB	-

자료: 국토교통부

종합해 보면, 동 사업은 소음저감매트 구입 비용을 대출하는 방식이어서 입주 민에게 경제적으로 부담이 되어 사업의 수요가 예상보다 저조할 가능성이 있고, 소음저감매트가 층간소음의 주요 원인인 뛰거나 걷는 소리와 같은 중량 충격음을 차단하는데 한계가 있다. 따라서 예산안 심사과정에서 이러한 점을 고려하여 내년도 사업은 축소 실시한 후 소음저감매트가 층간소음 차단에 효과가 확인되는 경우에 본격 시행하는 방안을 검토할 필요가 있다.

넷째, 소음저감매트에서 유해물질이 검출된 조사결과가 있으므로, 국토교통부는 매트의 안전기준을 확인하고 그 결과를 동 사업 신청자들에게 알리는 등 어린이 등 사용자의 안전을 위하여 세심한 주의를 기울일 필요가 있다.

앞서 살펴본 2018년도 한국건설생활환경시험연구원이 수행한 「바닥충격을 저감용 매트 성능 평가 보고서」에 따르면, 평가대상 9개 제품 중 3개 제품에서 폼아마이드, 에틸헥소익에시드 등 휘발성 유기화합물(VOCs)이 기준치 이상으로 방출되는 것으로 나타나 안전성에 문제가 있는 것으로 조사되었다. 휘발성 유기화합물은 인체와 접촉하였을 때 자극감과 화상과 같은 독성을 유발할 수 있어 매트와 자주 접촉하는 어린이들에게는 특히 유해하다.

동 사업은 신청자가 스스로 시중에서 판매되는 소음저감매트 제품을 선택할 예정이므로 이들에게 매트의 안전성에 대한 정보가 제공되지 않을 경우 유해물질이 배출되는 제품을 선택할 개연성이 있다. 따라서 국토교통부는 시중 소음저감매트의 안전기준(KC인증 등) 통과여부를 확인하고 그 결과를 동 사업 신청자들에게 사전에 공지하여 안전성에 문제가 있는 제품이 선택되지 않도록 하는 등 사업추진 과정에서 세심한 주의를 기울일 필요가 있다.

3-2. 층간소음 개선 리모델링 사업의 실수요 파악 필요

가. 현 황

2023년도 신규사업인 층간소음 개선 리모델링 사업¹⁰⁾은 국토교통부가 올해 8월에 발표한 「공동주택 층간소음 개선방안」에 따라 리모델링 사업자가 층간소음 성능을 개선하기 위해 리모델링 시공 시 고성능 바닥구조(1·2등급)를 사용할 경우 사업비의 일부를 용자 지원하는 것이다. 동 사업은 「주택도시기금법」 제9조제1항1호¹¹⁾에 법적 근거를 두고 있고, 지원대상 주택은 국민주택규모(85㎡ 이하) 분양주택으로 임대주택은 제외된다. 지원한도는 세대당 공사비 500만원 한도내에서 실소요 경비를 지원하며 연 4.0%의 금리로 융자할 예정이다. 국토교통부는 2023년부터 2027년까지 매년 80억원씩 소요되어 5년간 총 400억원의 국비를 투입할 계획이다.

[층간소음 개선 리모델링 사업 개요]

- (법적근거) 「주택도시기금법」 제9조제1항1호
- (지원내용) 리모델링 사업 시 고성능 바닥구조(1·2등급)를 사용하는 경우 사업비 일부 용자지원
- (지원대상) 고성능 바닥구조(1·2등급)를 설계·시공하는 리모델링 사업자
 - * '22.8.4. 이후 강화된 등급기준을 적용
 - * 85㎡ 이하 분양주택에 한정하여 지원(임대주택은 제외됨)
- (지원한도) 세대당 총 공사비 500만원/호, 연 4.0%
- (지원기준) 지원금액은 소요되는 총공사비 범위 내에서 선정
- (총사업비) 400억원
 - * '23~'27년(5년간) 매년 80억원씩 소요

자료: 국토교통부

10) 코드: 주택도시기금 1131-408

11) 「주택도시기금법」

제9조(기금의 용도) ① 기금의 주택계정은 다음 각 호의 용도에 사용한다.

1. 다음 각 목에 대한 출자 또는 융자

마. 국민주택규모 이하인 주택의 리모델링

동 사업의 추진절차를 보면, ① 리모델링 사업자의 신청으로 사업계획이 승인되면 ② 기금융자 심사 및 승인 ② 용자 실행 ④ 준공 후 사업자가 대출금을 상환하게 된다.

한편 앞서 살펴본 바와 같이 「주택법」과 「주택건설기준등에 관한 규정」이 개정되어 올해 8월 4일 시행됨에 따라, 국토교통부는 「공동주택 바닥충격음 차단구조 인정 및 관리기준」을 개정할 계획이다. 동 기준이 개정되면 바닥충격음 차단성능에 따라 1~4등급으로 구분되는 인정바닥구조의 등급 기준이 다음과 같이 강화될 예정이다.

[고성능 바닥구조 등급기준 강화 계획]

등급	현 행		⇒	개정안	
	경량 충격음(dB)	중량 충격음(dB)		경량·중량 충격음(dB)	
1등급	$L \leq 43$	$L \leq 40$		$L \leq 37$	
2등급	$43 < L \leq 48$	$40 < L \leq 43$		$37 < L \leq 41$	
3등급	$48 < L \leq 53$	$43 < L \leq 47$		$41 < L \leq 45$	
4등급	$53 < L \leq 58$	$47 < L \leq 50$		$45 < L \leq 49$	

자료: 국토교통부

국토교통부는 리모델링 사업을 추진중인 물량을 약 8,000호로 파악하고 이 가운데 1·2등급의 고성능 바닥구조를 사용하는 물량을 8,000호의 20%인 1,600호로 추정하였고 이 물량을 지원하기 위해 2023년도 계획안에 80억원을 편성하였다.

[2023년도 층간소음 개선 리모델링 사업 계획안 산출내역]

- ('23요구) 8,000백만원
- (산출) 8,000백만원 = 호당 500만원 × 1,600호
- * '23년 리모델링 사업 규모는 약 8,000호로 추산, 리모델링 사업 시 1·2등급의 고성능 바닥구조를 사용하는 사업자에게 4% 금리로 용자

자료: 국토교통부

나. 분석의견

동 사업은 용자대상인 리모델링 사업자를 대상으로 직접적인 수요조사를 거치지 아니하여 수요가 확인되지 않은 상황이므로, 국토교통부는 사업자 등을 대상으로 동 사업에 대한 실수요를 면밀하게 파악하여 예산안 심사기간 중에 관련 자료를 국회에 제출할 필요가 있다.

국토교통부가 파악하고 있는 리모델링 사업이 진행중인 주요 공동주택 단지 현황을 보면, 서울 강남·강동, 경기 성남·안양 등 대부분 수도권에 위치하여 있으며, 준공연도는 1974년이 가장 오래 되었고 대부분의 단지는 1990년도 초·중반에 준공되었다. 이 가운데 올해 8월말 기준으로 착공에 들어간 단지는 4개 단지 1,748세대(단지 전체 세대수)이다.

[리모델링 사업이 진행중인 주요 공동주택 단지 현황]

(단위: 세대)

단지명	지역	리모델링 사업자	준공 연도	리모델링 사업계획승 인연도	기존 세대수 (85㎡ 이하)	착공여부
A	서울 송파	포스코건설	1992	2020	298 (298)	○
B	서울 서초	HDC	1992	건축심약중	208 (208)	×
C	서울 송파	쌍용건설	1992	2019	299 (299)	○
D	서울 용산	롯데건설	1974	2019	653 (210)	○
E	서울 강동	포스코건설	1984	2019	498 (498)	○
F	서울 성동	쌍용건설	1987	2021	225 (165)	×
G	경기 성남	성남시 시공지원 포스코건설	1994	2022	770 (770)	×
H	경기 성남	성남시 시공지원 포스코건설	1994	2022	1,006 (1,006)	×
I	경기 성남	성남시 시공지원 포스코건설	1995	2021	562 (562)	×
J	경기 성남	성남시 시공지원 포스코+쌍용	1994	2020	1,156 (1,156)	×
K	경기 성남	성남시 시공지원 포스코건설	1995	2021	562 (562)	×

(단위: 세대)

단지명	지역	리모델링 사업자	준공 연도	리모델링 사업계획승 인연도	기존 세대수 (85㎡ 이하)	착공여부
L	경기 안양	효성중공업	1992	승인진행중	994 (994)	×
M	경기 안양	쌍용건설	1993	승인진행중	902 (902)	×
합 계					8,133 (7,630)	

주. 1) 이 자료는 현재 리모델링 사업이 추진중인 단지 중 착공을 하였거나 수년내 착공 가능성이 있는 주요 단지를 선택한 것임.

자료: 국토교통부

동 사업은 리모델링 공사를 시행하는 한 세대당 500만원 한도내에서 소요비용을 리모델링 사업자에게 용자하고 준공 후 용자금을 상환받는 절차로 진행되며, 내년도에 리모델링 공사를 실시하는 단지 중 1·2등급의 고성능 바닥구조를 시공하는 단지를 선정하여 공사비용을 대출할 예정이다.¹²⁾

그런데 국토교통부는 동 사업 계획안을 편성하는 단계에서 동 사업의 정책수요자인 리모델링 사업자를 대상으로 별도의 수요파악은 하지 않았고, 관련 협회인 한국리모델링협회에 구두로 문의한 후 용자 수요가 있을 것으로 판단하여 관련 예산을 편성하였다고 설명하였는바, 동 사업에 대한 리모델링 사업자의 실수요가 분명하지 않은 측면이 있다.¹³⁾

12) 본문의 표에 수록된 단지 중 단지당 85㎡ 이하 세대수가 적게는 200세대 초반에서 많게는 1,000세대가 넘는 단지가 있는데, 세대당 400만원씩 지원한다고 가정할 때 용자규모는 200세대 단지의 경우 약 8억원, 1,000세대 단지의 경우 약 40억원으로 추산된다.

13) 국토교통부는 리모델링 사업계획승인을 받아 내년에 사업진행이 예상되는 단지의 리모델링 사업자들을 대상으로 수요조사를 실시할 계획이라고 설명하였다.

또한 앞의 표에서 알 수 있듯이 리모델링 사업을 수주·시행하는 건설사들은 대체적으로 기업신용도가 우수하고 매출액 규모가 큰 상위 종합건설사업자들로서 거래은행과의 대출조건이 동 사업보다 양호할 경우에는 이들 건설사들이 동 사업을 통해 용자를 신청할 유인이 크지 않을 가능성이 있다.¹⁴⁾

따라서 국토교통부는 동 사업의 지원대상인 리모델링 사업자의 실수요를 조속히 파악하여 내년도 예산안 심사기간 중에 국회에 제출할 필요가 있고, 수요조사 결과를 바탕으로 동 사업의 신규 추진 필요성과 예산안 규모의 적정성을 검토할 필요가 있다.

14) 리모델링 사업자가 민간 건설사인 관계로 이들이 거래은행에 대출거래하는 조건(대출금리, 대출규모 등)을 파악하는데 어려움이 있다. 그러나 동 사업의 대출금리인 4%보다 낮은 금리로 시중은행과 거래하는 건설사가 존재할 수 있고, 한 개의 건설사에 지원되는 동 사업의 대출액은 수억~수십억원 수준으로 대형건설사의 수주액(업계 1위인 ○○건설의 경우 2021년도 리모델링 수주액은 1.7조원임) 규모에 비해 적은 금액이어서 건설사 입장에서는 동 사업의 용자조건이 매력적이지 않을 가능성이 있다.

가. 현 황

주택도시기금¹⁾은 「주택도시기금법」²⁾에 따라 주거복지 증진과 도시재생 활성화 등을 지원함으로써 국민의 삶의 질 향상에 이바지하기 위한 목적으로 1981년(舊 국민주택기금) 설립되었다. 이 기금은 국민주택채권·청약저축, 복권기금 전입금, 일반회계 전입금, 용자원리금 회수 등으로 자금을 조성하고, 주택건설 사업자에 대한 주택건설자금 지원, 일반 수요자를 대상으로 주택 구입·전세·개보수, 도시재생 복합사업 등에 집행된다.

[주택도시기금 개요]

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

자료: 국토교통부 자료를 바탕으로 재작성

2023년도 주택도시기금 계획안의 규모는 총계기준으로 전년 대비 12조 4,194억원(13.4%) 증가한 105조 2,637억원을 편성하였다. 주요 수입 계획안을 살펴보면 정부출자수입이 1,617억원(35.2%) 증액, 정부예금회수가 6조 2,142억원(32.8%) 증액, 국공채 수입이 2조원(△11.1%) 감액, 예탁원금회수가 5조 1,887억원(55.2%) 증액, 도시계정 정부예금회수액이 1,322억원(660.9%) 증액되었다.

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

1) 코드: 주택도시기금

2) 「주택도시기금법」

제1조(목적) 이 법은 주택도시기금을 설치하고 주택도시보증공사를 설립하여 주거복지 증진과 도시재생 활성화를 지원함으로써 국민의 삶의 질 향상에 이바지함을 목적으로 한다.

제3조(기금의 설치) 정부는 이 법의 목적을 달성하기 위한 자금을 확보·공급하기 위하여 주택도시기금(이하 “기금”이라 한다)을 설치한다.

[2023년도 주택도시기금 수입계획안]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022 ¹⁾		2023년도 계획안		증 감	
	당초(A)	수정	요구	조정(B)	B-A	%
정부출자수입	459,049	459,049	620,786	620,786	161,737	35.2
기타이자수입및 재산수입	3,341,654	3,341,654	3,413,765	3,413,765	72,111	2.2
기타경상이전수입	91,819	91,819	71,303	91,819	-	-
잡수입	51,826	51,826	47,301	51,826	-	-
융자원금회수	16,002,245	16,002,245	16,275,048	17,382,570	1,380,325	8.6
국공채수입	18,000,000	18,000,000	18,000,000	16,000,000	△2,000,000	△11.1
정부예금회수	18,935,644	18,935,644	24,184,322	25,149,839	6,214,195	32.8
전입금	4,828,534	4,828,534	5,008,910	5,008,910	180,376	3.7
예탁원금회수	9,402,666	9,402,666	11,654,522	14,591,337	5,188,671	55.2
예수금	20,740,900	20,740,900	21,505,300	21,505,300	764,400	3.7
예탁이자수입	280,043	324,946	212,623	373,966	93,923	33.5
기타민간이자수입및 재산수입(도시)	47,996	47,996	39,767	92,432	44,436	92.6
잡수입(도시)	200	200	200	200	-	-
융자원금회수(도시)	51,014	51,014	290,772	290,772	239,758	470
정부예금회수(도시)	20,000	20,000	152,176	152,176	132,176	660.9
전입금(도시)	590,663	590,663	538,000	537,998	△52,665	△8.9
합 계	92,844,253	92,889,156	102,463,387	105,263,696	12,419,443	13.4

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

2) 총계 기준

자료: 국토교통부

다음으로 동 기금 지출계획안의 주요 특징을 보면, 국민임대·공공임대·다가구 매입임대주택·행복주택 등 공공임대주택 관련 융·출자 사업 예산안은 전년 대비 20~60% 가량 감소한 반면, 분양주택지원(융자) 사업이 1조 793억원(341.3%), 이차 보전지원 사업이 3,666억원(95.2%), 여유자금 운용(주택+도시)이 13조 7,852억원 (86.7%) 증액 편성되었다.

[2023년도 주택도시기금 지출계획안]

(단위: 백만원, %)

사업명	2022년도		2023년도 계획안		증 감	
	당초(A)	수정	요구	조정(B)	B-A	%
재건축초과이익지자체배분	100	123	100	85	△15	△15.0
주택신보출연	132,565	132,565	121,817	121,817	△10,748	△8.1
이차보전지원	384,976	384,976	751,578	751,578	366,602	95.2
이자상환	1,835,400	1,835,400	2,069,200	2,014,400	179,000	9.8
수탁은행관리	239,754	238,754	244,258	242,222	2,468	1
기금운영비	337	337	400	294	△43	△12.8
주거환경개선포함(용자)	9,500	9,500	74,500	44,000	34,500	363.2
분양주택지원(용자)	316,250	256,250	1,395,541	1,395,541	1,079,291	341.3
주택구입·전세자금(용자)	9,530,000	8,530,000	11,057,027	11,057,027	1,527,027	16
국민임대주택지원(용자)	751,719	691,719	300,114	300,114	△451,605	△60.1
공공임대주택지원(용자)	1,970,467	1,970,467	1,896,802	1,896,802	△73,665	△3.7
행복주택(용자)	1,618,814	1,508,814	1,004,089	1,004,089	△614,725	△38.0
다가구매입임대(용자)	5,809,250	5,809,250	3,571,500	3,237,000	△2,572,250	△44.3
전세임대주택지원(용자)	4,532,791	4,532,791	3,586,800	3,511,950	△1,020,841	△22.5
통합공공임대(용자)	965,615	965,615	1,209,263	1,190,038	224,423	23.2
임대주택지원(출자)	6,879,404	6,659,404	6,019,302	5,743,572	△1,135,832	△16.5
사학진흥기금예탁	83,728	83,728	70,700	70,733	△12,995	△15.5
공공자금관리기금예탁금	11,330,000	14,577,132	10,000,000	14,030,000	2,700,000	23.8
공공자금관리기금예수금원금상환	6,220	6,220	4,887	4,886	△1,334	△21.4
공공자금관리기금예수이자상환	378	378	180	237	△141	△37.3
주택계정에서도시계정으로의 전출금	590,663	590,663	538,000	537,998	△52,665	△8.9
여유자금운용(주택)	15,857,549	14,106,297	29,899,014	29,412,035	13,554,486	85.5
기타민간예수금원금상환	15,011,900	15,011,900	12,545,300	12,545,300	△2,466,600	△16.4
국공채원금상환	14,277,000	14,277,000	15,078,400	15,078,400	801,400	5.6
도시재생지원(도시)	197,711	197,711	267,643	189,884	△7,827	△4.0
도시기능증진지원(도시)	463,112	463,112	644,400	604,528	141,416	30.5
위탁관리(도시)	4,124	4,124	3,632	3,511	△613	△14.9
기금운영비(도시)	35	35	35	35	-	-
여유자금운용(도시)	44,891	44,891	108,905	275,620	230,729	514
합 계	92,844,253	92,889,156	102,463,387	105,263,696	12,419,443	13.4

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

2) 총계 기준

자료: 국토교통부

나. 분석의견

일반회계 전입금은 주택도시기금의 사업 수행을 위해 전입되는 것인데, 2023년도 기금운용계획안에서 사업비 지출이 감소한 반면 여유자금 운용 규모가 대폭 증가한 점을 고려하여, 사업 지출이 감소한만큼 일반회계 전입금의 규모를 조정할 필요가 있다.

최근 연도 주택도시기금의 기금운용규모는 2019년 74.6조원에서 2022년 92.8조원으로 18.2조원(24.4%) 증가하였고, 2023년도 계획액은 105.3조원이다. 주택도시기금의 주요수입은 「주택도시기금법」 제5조3)에 명시되어 있는데, 국민주택채권 발행 자금, 청약저축, 용자리금 회수, 복권기금 및 일반회계 전입금, 공공자금관리기금 예탁회수금 등으로 이루어져 있다.

이 가운데 국민주택채권 및 청약저축 자금은 동 기금으로 조성된 후 만기도래 또는 통장 해지시 상환해야 한다. 또한 용자리금회수는 동 기금에서 지원하였던 용자금이 기한 만기 또는 조기회수되어 동 기금으로 회수하는 것이고, 예탁금회수는 공자기금 등에 예탁했던 자금을 동 기금으로 회수하는 것이다. 이들 수입 재원은 도시기금에서 일시적으로 사용하거나 동 기금에서 지출했던 자금을 다시 회수하는 것으로 자금이 순환하는 것일뿐 진정한 의미의 기금 수입으로 보기 어려운 측면이 있다.

3) 「주택도시기금법」

제5조(기금의 재원 등) ① 주택계정은 다음 각 호의 재원으로 조성한다.

1. 제7조에 따른 국민주택채권 발행으로 조성된 자금
 2. 「주택법」 제56조제2항에 따른 입주자저축으로 조성된 자금
 3. 「복권 및 복권기금법」 제23조에 따라 배분된 복권수익금
 4. 일반회계로부터의 출연금 또는 예수금
 5. 「공공자금관리기금법」에 따른 공공자금관리기금으로부터의 예수금
 6. 「재건축조과이익 환수에 관한 법률」에 따른 재건축부담금 중 국가 귀속분
 7. 제6조에 따른 예수금
 8. 주택건설사업 또는 대지조성사업을 위하여 외국으로부터 차입하는 자금
 9. 주택계정의 회수금·이자수입금과 주택계정의 운용으로 생기는 수익
 10. 주택계정에서 출자한 기관의 배당수익
 11. 주택계정 대출자산의 매각자금
 12. 주택계정 자산의 유동화로 조성한 자금
 13. 국민주택사업의 시행에 따른 부대수익
 14. 그 밖에 대통령령으로 정하는 수입금
- ② 도시계정은 다음 각 호의 재원으로 조성한다.
1. ~ 10. (생략)

[최근 연도 주택도시시기금 주요 수입 및 지출 현황]

(단위: 억원)

구 분		2019	2020	2021	2022	2023(안)
기금운용규모		745,935	1,003,031	1,169,141	928,443	1,052,637
수입	일반회계전입금	17,368	24,240	35,936	42,781	45,589
	복권기금	5,927	5,504	5,504	5,504	4,500
	청약통장	162,074	211,701	231,384	207,409	215,053
	국민주택채권	154,180	187,046	188,045	180,000	160,000
	융자원리금회수	139,504	175,117	170,652	194,074	210,389
	예탁금회수 등	97,547	85,521	116,001	96,827	149,653
	계정간 전입금	5,874	4,572	9,020	5,907	5,380
	여유자금회수	159,154	305,644	407,801	189,556	253,020
	기타수입	4,307	3,686	4,798	6,385	9,053
지출	사업비	265,389	265,616	315,508	336,736	311,719
	차입금원금상환	244,310	263,000	258,055	292,889	276,237
	내부지출	91,165	119,838	103,436	120,110	146,439
	기타지출 ²⁾	21,983	22,673	18,368	19,683	21,365
	여유자금운용	123,088	331,904	473,773	159,024	296,877

주: 1) 2019~2021년도는 결산, 2022년도는 계획액, 2023년도는 계획안 기준임

2) 주택금융신용보증기금출연, 차입금이자상환, 기금운영비

자료: 국토교통부

반면 일반회계 전입금은 국토교통부 일반회계로부터 동 기금으로 전입되는 것으로 온전히 동 기금에 적립·사용할 수 있는 재원으로, 일반적으로 기금의 사업비 부족분을 충당하기 위해 편성된다. 동 기금의 일반회계 전입금은 2019년도에 1조 7,368억원이 편성되었고 점차 증가하여, 2023년도 계획안은 4조 5,589억원으로 전년도 4조 2,781억원 대비 2,808억원(6.6%) 증액 편성되었다. 그런데 동 기금의 2023년도 계획안의 사업비는 31조 1,719억원으로 전년도 33조 6,736억원 대비 2조 5,017억원(△7.4%) 감소한 것으로 나타났다.

일반회계 전입금은 동 기금의 사업 수행을 위해 전입하는 것인데, 2023년도 기금 사업의 규모가 전년 대비 2조 5,017억원 감소하였으므로, 감액된 규모에 해당하는 일반회계 전입금을 감액할 필요가 있다. 일반회계 전입금 규모를 감소시키지 않을 경우 기금 지출의 감액분이 여유자금 운영으로 계상되고, 일반회계는 국채발행을 통해 적자를 충당하는 결과를 초래하게 된다. 실제로 동 기금의 2023년도 계

확안의 여유자금 운용규모는 29조 6,877억원으로 전년도 15조 9,024억원 대비 13조 7,853억원(86.7%) 증액되었다.

종합해 보면, 일반회계 전입금은 주택도시기금의 사업 수행을 위해 전입되는 것이므로, 2023년도 기금운용계획안에서 사업비 지출이 감소한 반면 여유자금 운용 규모는 대폭 증가한 점을 고려하여, 기금 사업비 지출이 감소한만큼 일반회계 전입금의 규모를 축소하여 일반회계의 재정건전성을 제고할 필요가 있다.

가. 현 황

혁신도시건설특별회계(이하 “혁특회계”라 함)는 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」 제33조¹⁾ 등에 따라, 공공기관 및 기업·대학·연구소 등을 유치하여 지역발전 거점도시를 건설하는 혁신도시 건설 사업을 추진하기 위하여 2008년에 신설된 특별회계이다.

2007년 「공공기관 지방이전에 따른 혁신도시 건설 및 지원에 관한 특별법」의 제정과 10개 혁신도시의 지구지정이 이루어졌고, 2012년부터 혁신도시의 건설과 공공기관의 단계적 이전이 추진되어 2019년 이전대상 공공기관의 이전이 완료되었다.

[혁신도시 및 공공기관 지방이전 추진 경과]

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

자료: 국토교통부

혁신도시 정책은 수도권 소재 ‘공공기관의 지방이전’을 계기로 ‘혁신주도형 경제의 지역거점을 형성’함으로써 ‘수도권과 지방 간 불균형을 해소’하고, ‘지역의 특색있는 발전’을 촉진하는 것이 핵심 목적으로,²⁾ 혁신도시의 건설 및 육성은 1단계

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

1) 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」

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

2) 건설교통부, 「혁신도시 입지선정지침」, 2005

(2007~2015년), 2단계(2016~2020년), 3단계(2021~2030년)로 구분하여 다음과 같이 단계별로 추진하고자 계획하였다.³⁾

[혁신도시 단계별 개발방안]

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

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

혁신도시건설사업은 2008년부터 2019년까지 총 10개의 혁신도시를 준공하고 153개 공공기관이 이전을 완료함으로써 1단계 정책목표는 대부분 달성되었다. 국토교통부는 2018년 2월에 2030년까지 기업유치와 정주인프라 확대 등을 통해 도시의 활성화를 도모하는 2단계 사업(혁신도시 시즌2)을 개시하겠다는 계획을 발표한 후 추진중에 있다.

나. 분석의견

첫째, 혁신도시건설특별회계는 자체 세입원이 부족하고 사업비 비중이 낮아 별도의 특별회계로 운영할 필요성이 미흡한 측면이 있으므로, 국토교통부는 동 특별회계의 세입 확대 방안을 포함한 재원구조, 존치필요성 등에 대한 면밀한 검토를 바탕으로 제도적인 개선방안을 마련할 필요가 있다.

이전대상 공공기관의 혁신도시로의 이전 재원은 종전부동산을 매각하여 조달한다. 2019년 이전대상 공공기관의 이전이 완료되어 매각대상 종전부동산이 추가로 발생하기는 어렵고, 기존에 매각되지 않고 남아 있는 부동산이 일부 존재한다.⁴⁾

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

4) 매매각 부동산 중 혁특회계로 통합관리되는 부지는 2022년 8월 말 기준으로 중앙119구조본부 부지로 매각예정액은 90억 7,900만원으로 예상된다.

최근 5년간 혁특회계 세입 현황을 보면, 토지매각대는 2019년과 2020년에 각각 689억 5,900만원 및 45억 1,000만원이 징수되었고, 2022년에는 12억 900만원의 징수를 계획하고 있으나 2023년 예산안에서는 징수계획이 없다. 이에 따라 2023년도 세입 예산안의 경우 세입 총계 359억 1,900만원 중 95.2%인 342억 300만원이 내부거래로 구성된다. 그 외 전년도 세계잉여금이 16억 4,200만원으로 사실상 동 특별회계의 자체 재원은 찾아보기 어렵다.

[혁신도시건설특별회계의 세입 구성 현황]

(단위: 백만원, %)

구 분	2019	2020	2021	2022	2023 예산안
세입 총계	278,330	391,058	376,618	43,675	35,919
관유물대여료	80	10	1	12	12
기타이자수입및재산수입	27	55	25	23	10
기타경상이전수입	1,632	2,008	139	50	52
고정자산매각대	4,756	234	-	-	-
토지및무형자산매각대	68,959	4,510	1,209	1,209	-
전년도이월금	16,871	-	-	-	-
전년도세계잉여금	-	45,713	23,373	7,713	1,642
내부거래(A+B)	186,005 (66.8)	338,529 (86.6)	351,870 (93.4)	34,668 (79.4)	34,203 (95.2)
일반회계전입금(A)	36,976 (13.3)	18,729 (4.8)	80,470 (21.4)	24,035 (55.0)	16,343 (45.5)
기금예수금(B)	149,029 (53.5)	319,800 (81.8)	271,400 (72.1)	10,633 (24.3)	17,860 (49.7)

주: 1) ()의 수는 세입 총계 대비 비중을 의미

2) 2021년까지는 결산, 2022년은 본예산, 2023년은 예산안 기준임

3) 국토교통부 및 타 부처 소관 혁특회계 세입을 포함한 총액임

자료: 국토교통부

최근 5년간 세출 현황을 살펴보면, 사업비 규모는 2021년까지 증가하다가 2022년도부터 축소되기 시작하였다. 사업비 비중의 경우 2022년 및 2023년 예산안에서 50%를 상회하고 있지만 이는 해당 연도에 예수원금상환계획이 없었기 때문이다. 예수원금을 상환했던 2019년부터 2021년까지 사업비 비중은 3.1~21.8%에 불과하였다.

[혁신도시건설특별회계의 세출 구성 현황]

(단위: 백만원, %)

구 분	2019	2020	2021	2022	2023 예산안
세출 총계	232,617	367,684	367,212	43,675	35,919
사업비	7,277 (3.1)	47,910 (13.0)	80,048 (21.8)	24,980 (57.2)	19,387 (54.0)
공자기금과의 거래(A+B)	225,340 (96.9)	319,775 (87.0)	287,164 (78.2)	18,695 (42.8)	16,532 (46.0)
예수원금상환(A)	200,000 (86.0)	300,000 (81.6)	268,000 (73.0)	0	0
예수이자상환(B)	25,340 (10.9)	19,775 (5.4)	19,164 (5.2)	18,695 (42.8)	16,532 (46.0)

주: 1) ()의 수는 세출 총계 대비 비중을 의미

2) 2021년까지는 결산, 2022년은 본예산, 2023년은 예산안 기준임

3) 국토교통부 및 타 부처 소관 혁특회계 사업을 포함한 총액

자료: 국토교통부

한편 혁특회계의 세입·세출 흐름을 살펴보면, 2019년 이후 토지매각대 세입이 축소·소진되면서 자체 재원이 부족함에 따라 사업비는 일반회계전입금을 통해 충당하고, 공공자금관리기금으로부터의 예수금은 공공자금관리기금으로부터 다시 자금을 차입하여 상환하는 순환구조가 지속되고 있다. 공공자금관리기금에 상환하여야 할 원금은 2019년까지 소폭 감소하였다가 2020년 다시 증가하여 2023년도 예산안은 8,686억원에 이르고 있다. 이는 특정 목적을 위하여 특정한 세입으로 특정한 세출을 충당하기 위하여 두는 특별회계의 취지⁵⁾와는 부합하지 않는다.

5) 「국가재정법」

제43조(회계구분) ③ 특별회계는 국가에서 특정한 사업을 운영하고자 할 때, 특정한 자금을 보유하여 운영하고자 할 때, 특정한 세입으로 특정한 세출에 충당함으로써 일반회계와 구분하여 회계처리할 필요가 있을 때에 법률로써 설치하되, 별표 1에 규정된 법률에 의하지 아니하고는 이를 설치할 수 없다.

「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」

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

[혁신도시건설특별회계 내부거래 현황]

(단위: 백만원)

사업명		2018	2019	2020	2021	2022	2023 예산안
세입	일반회계전입금	25,854	36,976	18,729	80,470	24,035	16,343
	공자기금예수금	147,903	149,029	319,800	271,400	10,633	17,860
세출	공자기금예수원금상환	200,000	200,000	300,000	268,000	0	0
	공자기금예수이자상환	28,850	25,340	19,975	19,164	18,695	16,532
공자기금 예수잔액 ¹⁾		885,900	834,900	854,700	858,100	858,100	868,600

주: 1) 당년 전입금 기준이며 2022년 및 2023년의 경우 예산 기준 예측액

2) 2021년까지는 결산, 2022년은 본예산, 2023년은 예산안 기준

자료: 국토교통부

종합해 보면, 혁신도시건설특별회계는 자체 세입원이 부족하고, 사업비 또한 2023년도 예산안 기준 193억 8,700만원에 불과한 상황이므로, 별도의 특별회계로 운영할 필요성이 미흡한 측면이 있다. 국토교통부는 혁신도시건설특별회계의 세입 확대 방안을 포함한 재원구조, 존치 필요성 등에 대한 면밀한 검토를 바탕으로 제도적인 개선방안을 마련할 필요가 있다.

둘째, 혁신도시건설특별회계는 2023년 예산안 기준으로 공공자금관리기금으로부터의 예수잔액이 8,686억원에 이르고 있으나 상환 재원이 부재한 상황으로, 매입공공기관의 재매각이익에 대한 정산 등 상환 재원을 마련하는 방안을 강구할 필요가 있다.

앞에서 살펴본 바와 같이, 2023년 예산안 기준으로 혁특회계의 공공자금관리기금으로부터의 예수잔액이 8,686억원에 이르고 있고 매년 이자상환액이 200억원 내외로 발생하고 있다. 그러나 별도의 상환 재원이 없어 공공자금관리기금으로부터 다시 차입을 받아서 상환하는 순환구조가 지속되고 있어 추가 세입원 발굴이 필요한 상황이다.

한편 종전부동산 처리계획에 제시된 기한 내에 종전부동산이 매각되지 않는 등 장기 미매각으로 이전 차질이 발생하면 매입공공기관(한국토지주택공사, 한국자산관리공사, 한국농어촌공사)이 매입하도록 하였고,⁶⁾ 매입공공기관은 매입한 종전부동산

6) 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」

제43조(종전부동산 처리계획 수립 등) ③ 국토교통부장관은 제1항에 따른 종전부동산 처리계획에 제시된 기한까지 종전부동산이 매각되지 아니하거나 이전공공기관이 원하는 경우 지방자치단체, 대통령

에 대해 부동산 소재지 지자체와의 협의 및 수도권정비위원회 심의를 거쳐 활용계획을 수립하도록 한 후 일반에 재매각하고, 손익이 발생하면 혁특회계와 정산을 하도록 하였다.⁷⁾ 이에 따라 한국토지주택공사, 한국농어촌공사, 한국자산관리공사에 이전공공기관의 종전부동산을 매각한 바 있어 혁특회계의 재원마련을 위해 매입금액의 손익 정산금을 활용하는 방안을 고려해 볼 수 있다.

「종전부동산 매입공공기관 등의 손익산정 및 정산지침」⁸⁾은 정산이익이 발생하는 경우 성과수수료를 제외한 이익을 혁특회계에 즉시 전입하도록 하고, 손실이 발생한 경우 손실보전계획을 수립하여 2년 내 손실을 보전하도록 하고 있다.

[매입공공기관별 종전부동산 처리 현황]

(단위: m², 억원)

매입공공기관 구분		소재지	매입부지	매입금액	추진현황	매각(예정)액
한국토지주택공사			1,099,916	5,137		
경찰대학		용인	608,291	3,174	민간임대주택 공급촉진 지구계획 승인 신청 중	-
법무연수원			491,625	1,963		
한국농어촌공사			2,730,469	18,113		32,066
1 지구	국립원예특작과학원	수원	402,574	2,791	공사 및 매각 추진 중	일부매각 18,058
2 지구	농촌진흥청, 국립농업과학원	수원	275,524	3,730	공사 및 매각 추진 중	일부매각 2,239
	국립식량과학원	수원	10,572	77	매각 완료	80
3 지구	농촌진흥청, 국립농업과학원	수원	149,706	1,297	매각 완료	1,464

령으로 정하는 공공기관(이하 “매입공공기관”이라 한다) 또는 「지방공기업법」에 따른 지방공기업(이하 “지방공기업”이라 한다)으로 하여금 종전부동산을 매입하게 할 수 있다. 이 경우 매입가격은 「감정평가 및 감정평가사에 관한 법률」에 따른 감정평가법인등 2인 이상이 평가한 금액을 산술평균한 금액으로 한다

7) 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」

제44조(종전부동산 매입지원 등) ④ 매입공공기관 또는 지방공기업의 종전부동산 매입에 따른 이익이나 손실은 대통령령으로 정하는 바에 따라 회계에 전입하거나 회계에서 보전할 수 있다.

8) 「종전부동산 매입공공기관 등의 손익산정 및 정산지침」

제15조(정산) ② 제14조에 따른 정산내역 검토 결과 이익이 발생한 경우 매입공공기관 등은 제12조에 따른 성과수수료를 제외한 이익을 혁신도시건설특별회계에 즉시 전입하여야 하며, 손실이 발생한 경우 국토교통부장관은 기획재정부장관과 협의하여 손실보전계획을 수립하고, 이에 따라 정산완료일로부터 2년 내 손실을 보전하여야 한다.

(단위: m², 억원)

매입공공기관 구분		소재지	매입부지	매입금액	추진현황	매각(예정)액
4 지구	국립식량과학원	수원	136,834	622	공사 및 매각 추진 중	일부매각 2,523
	국립원예특작과학원, 국립식량과학원	수원	309,627	1,645	매각 완료	1,822
5 지구	국립축산과학원, 국립농업 과학원, 한국농수산대학	수원 화성	1,214,188	6,220	실시계획 수립 중	-
	국립원예특작과학원	화성	40,765	92	매각 추진 중	-
6 지구	국립농업과학원, 농림축산검역본부, 국립종자원	수원	190,679	1,639	공사 및 매각 추진 중	일부매각 5,880
한국자산관리공사			385,842	6,694		4,182
농식품공무원교육원		수원	40,396	612	매각 완료	690
우정사업정보센터		광진	29,026	1,673	매각 완료	2,558
국방대학교		고양	296,507	3,652	도시계획 입안 중	-
국립농산물품질관리원		안양	6,612	234	매각 완료	280
농림축산검역본부			6,078	216	매각 완료	251
국립종자원			5,424	190	매각 완료	221
국세청 주류면허지원센터			마포	1,799	117	매각 완료

주: 2022년 8월 말 기준

자료: 국토교통부

매입기관 중 한국농어촌공사의 경우 매입한 부지 일부를 매각하여 2022년 8월 말까지 3조 2,066억원의 매각계약을 체결하였고 매각에 따른 추정 정산 손익을 1조 6,042억원으로 예상한다. 다만 수원·화성에 걸쳐 있는 5지구의 경우 문화재 보존조치 및 광역교통개선훈예에 따른 기반시설 설치 등을 고려하면 사업 준공은 2035년 이후가 될 것으로 전망된다. 종전부동산 매입공공기관 등의 손익산정 및 정산지침 제11조 제1항은 정산손익 산정은 활용계획 단위로 최종매각이 완료되는

9) 「종전부동산 매입공공기관 등의 손익산정 및 정산지침」

제11조(정산손익의 산정 등) ① 매입공공기관 등의 정산손익은 활용계획 단위로 최종매각이 완료되는 시점까지 실제 발생한 제3조의 매각대금 및 수익금과 제4조의 매입대금 및 비용을 기초로 산정(개발사업의 준공 전에 매각이 완료된 경우에는 준공시점에 확정된 금액을 기준으로 산정)하여 제13조부터 제15조의 정산절차에 따라 혁신도시건설특별회계와 정산한다.

② 혁신도시건설특별회계의 효율적인 운영을 위하여 제1항의 혁신도시건설특별회계와의 정산시기를 조정하여야 할 타당한 사유가 있는 경우에는 국토교통부장관, 기획재정부장관 및 매입공공기관 등의 장이 협의하여 예비정산을 할 수 있다.

시점까지 발생한 매각대금 및 수익금과 매입대금 및 비용을 기초로 산정하도록 하고 있어, 한국농어촌공사의 매입 종전부동산으로 인한 이익은 2035년 이후 혁특회계의 세입으로 정산이 가능할 것으로 보인다.

또한 한국토지주택공사가 매입한 종전부동산은 아직 지구계획 승인 신청 중으로 매각까지 시간이 소요될 것으로 보인다. 그러나 한국자산관리공사가 매입한 종전부동산의 경우 3개 지역(광진·안양·마포)에 대해서는 매각이 완료됨에 따라 혁특회계와의 정산이 가능할 것으로 보인다.¹⁰⁾

[한국자산관리공사의 매입 종전부동산 손익산정 현황]

(단위: 백만원)

구분	손익산정 완료			손익산정 미완료	
종전부동산	우정사업 정보센터	국립농산물품질관리원 농림축산검역본부 국립종자원	국세청 주류면허 지원센터	농식품공무원 교육원	국방대학교
위치	서울 광진구	경기 안양시	서울 마포구	경기 수원시	경기 고양시
매각완료	'20.10	'16.10	'16.01	-	-
손익	38,091	147	5,349	미정 ¹⁾	미정 ²⁾
성과수수료	1,905	4	160	소송 중(소송 종료 후 정산)	개발 사업 중
전입액 (공사→혁특)	36,186	142	5,188		

주: 1) 15,576백만원 손실(예상)

2) 국방대학교 투자금액은 449,160백만원

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

매입공공기관에서 기매입한 종전부동산의 재매각이익은 혁특회계와의 정산을 통해 공공지금관리기금으로부터의 예수금상환재원 등으로 활용될 수 있으므로, 국토교통부는 매각이 완료된 부지에 대해서는 혁특회계와 즉시 정산이 이루어질 수 있도록 하는 등 상환 재원을 확충¹¹⁾하는 방안을 강구해야 할 것이다.

10) 농식품공무원교육원 부지는 매각이 2021년 12월에 완료되었으나 소유권이전등기 소송(조상땅 찾기 소송)의 항소심 진행 중으로, 배상금 지급여부가 결정되지 않아 국토교통부는 소송종료 후 정산할 계획이다.

11) 이와 관련하여 국회 국토교통위원회는 2021회계연도 결산심사 시 혁신도시건설특별회계의 상환 재원 마련 방안을 강구할 것을 시정요구한 바 있다.

가. 현 황

자동차사고피해지원기금은 「자동차손해배상 보장법」에 따라 자동차 보유자에게 징수하고 있는 자동차사고 피해지원 사업 분담금을 재정으로 편입하여 자동차사고피해지원 사업, 정부보장 사업, 국립교통재활병원 사업 등을 수행하기 위해 2017년에 신설된 기금이다.

자동차사고피해지원기금의 2023년도 계획안에 따르면 수입과 지출은 3,683억 4,100만원으로 편성되었다. 이 중 여유자금 통화금융기관 예치금은 2,048억 3,200만원이고, 공공자금관리기금예탁원금회수는 1,000억원이며, 두 수입 과목을 제외하고 자동차사고피해지원기금의 주요 수입은 법정부담금으로 347억 9,000만원이 편성되었고 이어서 기타경상이전수입¹⁾이 179억 1,000만원 계상되었다. 주요 지출 사업은 피해자지원 사업과 정부보장사업으로 2023년도 계획안에 각각 225억 7,400만원, 207억 900만원이 편성되었다.

[2023년도 자동차사고피해지원기금 수입·지출 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
수 입	254,847	264,167	264,167	368,341	104,174	39.4
비통화금융기관 이자수입	0	0	0	2,362	2,362	순증
기타민간이자수입	0	0	0	16	16	순증
기타재산수입	818	2,411	2,411	2,890	479	19.9
법정부담금	34,435	34,717	34,717	34,790	73	0.2
기타경상이전수입	15,513	16,885	16,885	17,910	1,025	6.1
기타민간융자원금회수	0	0	0	3,341	3,341	순증
기금예탁원금회수	0	0	0	100,000	100,000	순증
기금예탁이자수입	0	1,200	1,200	2,200	1,000	83.3
통화금융기관예치금회수	204,081	38,376	38,376	204,832	166,456	433.8
비통화금융기관예치금회수	0	170,578	170,578	0	△170,578	△100.0

박나경 예산분석관(nkpark@assembly.go.kr, 6788-4631)

1) 정부보장사업으로 무보험·뺑소니 사고 피해지원자에게 지급한 손해보상금을 가해자로부터 구상하여 회수한 금액과 민간위탁사업비 잔액 반납금액

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
지 출	254,847	264,167	264,167	368,341	104,174	39.4
의무보험가입관리전산망	2,322	2,322	2,322	2,322	0	0.0
피해자지원	22,090	22,733	22,733	22,574	△159	△0.7
정부보장사업	17,624	20,709	20,709	20,709	0	0.0
생활지원 및 학자금융자	1,074	1,242	1,242	1,119	△123	△9.9
국립교통재활병원	7,883	11,580	11,580	12,790	1,210	10.4
자동차손해배상진흥원	637	781	781	781	0	0.0
공공자금관리기금(총괄계정) 예탁	0	100,000	100,000	100,000	0	0.0
기금운영비	54	368	368	350	△18	△4.9
통화금융기관예치금	203,163	104,432	104,432	207,696	103,264	98.9

주: 1) 각각 2022년 당초 계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

자료: 국토교통부

자동차사고피해지원기금은 책임보험료의 일정비율을 징수한 舊 자동차사고 피해지원사업 분담금을 바탕으로 설립되었다. 과거 자동차사고 피해지원 분담금은 뺑소니 사고 피해자 등에 대해 피해자가 다른 수단으로는 전혀 보상을 받을 수 없는 경우에 최소한의 구제를 목적으로 1978년부터 도입되었고, 분담금률은 1978년~1998년 2.17%, 1999~2005년 4.4%, 2006~2008년 3.4%, 2009년부터 현재까지 1%로 조정되어 왔다. 2017년 자동차사고피해지원기금으로 편입된 자동차사고 피해지원사업 분담금의 2016년까지의 잉여금은 1,963억원이었고, 2023년도 예산안에 따르면 자동차사고피해지원기금의 여유자금은 2,048억 3,200만원으로 예상된다.

나. 분석의견

자동차사고피해지원기금의 수입은 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 자동차사고피해지원기금의 일부 수입과목을 변경할 필요가 있으므로, 기획재정부의 「예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」을 고려하여 기금계획안을 정정할 필요가 있다.

자동차사고피해지원기금은 일부 수입과목을 적절하지 않게 편성하였다. 자동차사고 피해지원기금은 2021년 계획부터 기획재정부의 「예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」(이하 “「편성세부지침」”)에 따라 기존 비통화금융기관이자수입, 기타민간이자

수입 예산을 편성하지 않고 이를 기타재산수입으로 수납하며, 기타민간융자원금회수는 기타경상이전수입으로 수납하여 왔다.

2019년까지는 금융기관에 예치된 여유자금에 대한 이자 수입은 비통화금융기관이자수입 항목(54-543목)으로 편성되고, 위탁기관(손해보험협회, 보험개발원, 교통안전공단)에 교부된 사업비에 대한 이자 수입은 기타민간이자수입 항목(54-544목)으로 편성되었다. 그런데 이는 기타 정부의 재산, 금융자산, 무형자산의 소유로 인한 수익이므로 「편성세부지침」에 따라 기타재산수입 항목(54-546목)으로 수납하는 것이 타당하며, 국토교통부는 2020년 계획부터 해당 항목으로 편성하였다²⁾.

그리고 2020년까지 자동차사고 피해 가정 유자녀에 대한 생활자금 및 학자금(융자) 대출 회수금액은 기타민간융자원금회수 항목(75-754목)으로 편성·수납되었다. 그런데 이는 사실상 반환금이므로 「편성세부지침」에 따라 해당 항목인 기타경상이전수입(75-754목)으로 수납하는 것이 타당하며, 국토교통부는 2020년 계획부터는 해당 항목으로 편성하였다.

그러나 2023년도 계획안에 따르면 2019년 이전과 같이 비통화금융기관이자수입, 기타민간이자수입 및 기타민간융자원금회수 항목이 편성되었고, 이는 2020년부터 「편성세부지침」에 따라 개선해온 사항을 반영하지 않은 것이므로, 해당 수입과목을 각각 기타재산수입 및 기타경상이전수입으로 변경하여 심의·의결할 필요가 있다.

[세입과목별 계획편성현황]

(단위: 백만원)

구 분	2019	2020	2021	2022	2023
비통화금융기관 이자수입	2,875	-	-	-	2,362
기타민간이자수입	13	-	-	-	16
기타민간융자원금회수	2,492	-	-	-	3,341

주: 최종 수정계획 기준으로 작성

자료: 국토교통부

둘째, 자동차사고피해지원금의 일부 수입안(공자기금예탁원금 회수 및 여유자금 회수) 및 일부 지출계획안(공자기금예탁금 및 여유자금운용)이 과다계상되어, 실제 수납·지출가능한 규모로 조정할 필요가 있다.

2) 2020년도 중에 기금운용계획을 변경하여 해당 항목을 기타재산수입 등으로 편성하였기 때문에, 최종 수정계획 기준으로는 세 가지 세입항목 모두 0원임

자동차사고피해지원기금은 9월말 현재 여유자금을 총 2,045억원 운용하고 있는데, 공자기금에 1,000억원을 예탁하여 안정적인 수익(이율 1.3%)을 확보하고, 잔여자금³⁾은 기재부 투자플운영위에 위탁하여 운용하고 있다. 그런데 2023년도 계획안에 따르면 공자기금에 예탁한 1,000억원을 회수하였다가, 재예탁 예정인데 비해, 통화금융기관예치금회수 항목으로는 2,048억원, 통화금융기관예치금 및 비통화금융기관예치금으로 총 2,076억원을 편성하였다.

[2023년도 자동차사고피해지원기금 수입·지출 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
수입						
기금예탁원금회수	0	0	0	100,000	100,000	순증
여유자금 회수	204,081	208,954	208,954	204,832	△4,122	△2.0
통화금융기관예치금회수	204,081	38,376	38,376	204,832	166,456	433.8
비통화금융기관예치금회수	0	170,578	170,578	0	△170,578	△100.0
지출						
공공자금관리기금(총괄계정) 예탁	0	100,000	100,000	100,000	0	0.0
여유자금 운용	203,163	104,432	104,432	207,696	103,264	98.9
통화금융기관예치금	203,163	104,432	104,432	3,357	△101,075	98.9
비통화금융기관예치금		-	-	204,339	204,339	순증

주: 1) 수정계획은 제2회 수정을 반영한 최종 수정계획을 의미

자료: 국토교통부

즉, 동 계획안에 따르면 2022년 9월말 현재 기재부 투자플운영위에 위탁·운용 중인 금액 1,045억원⁴⁾보다 큰 2,048억원을 회수하고 투자할 계획인데, 실제로 계획안에 편성된 금액만큼 여유자금을 회수·운용하기 어려울 것으로 보인다. 이를 고려하면 실제 수납·지출가능한 금액으로 여유자금 회수·운용금액 등을 정정할 필요가 있는 것으로 보인다.

3) 평잔액 기준 1,435억원(공자기금을 4~8월까지 분할 입금하였으므로 평균잔고가 높게 계산됨)

4) 2022년 9월말 현재 총액은 104,432백만원임

셋째, 자동차사고피해지원기금의 여유자금 등이 사업비 지출금액의 4~5배 가량으로 지속적으로 과다하게 나타나고 있으므로, 기금의 수입과 지출에 대한 엄밀한 추계를 통해 적정 수준의 여유재원 규모를 도출하고 부담금률 인하방안 또는 지출사업 체계화를 검토할 필요가 있다.

자동차사고피해지원기금의 2023년도 계획안에 따르면 수입과 지출은 각각 전년대비 1,041억 7,400만원이 증가한 3,683억 4,100만원으로 나타났다. 수입 중 주요증가분은 기금예탁원금회수가 신규로 편성되면서 1,000억원이 증가한 것이고, 지출 중 주요 증가분은 여유자금운용으로 통화금융기관예치가 전년대비 1,032억 6,400만원이 증가한 2,076억 9,600만원으로 편성되었다.

자동차사고피해지원기금의 여유자금운용과 공자기금 예탁금(이하 “여유자금 및 예탁금”)을 제외한 사업비 지출의 비율을 살펴보면, 결산 기준으로 2019년 20.0%, 2020년 20.5%, 2021년 20.3%, 계획액(안) 기준으로는 2022년 22.6%, 2023년 16.5%으로 나타난다.

2023년도 예산안에 따르면 자동차사고피해지원기금의 지출은 여유자금 및 공예탁금 비중이 83.5%이고 실제로 기금 사업비 예산의 비중은 16.5%의 구조인데, 이는 여유자금 및 예탁금의 규모가 사업비의 약 5배에 달하는 것이다. 기금 여유자금 및 예탁금은 기금의 고유사업을 위해 활용되고 있지 않은 자금으로, 그 규모가 과다할 경우 기회비용을 유발할 수 있어 여유자금의 적정 규모에 대하여 검토할 필요가 있다.

국토교통부는 1999년 4.4% 수준이던 부담금률을 2009년 1%로 인하하였고, 현재 여유자금은 부담금 시절 잉여금이 과거에 축적된 것이며, 향후 피해자지원 및 재활보조금 등 사업비 지출이 더 확대될 것으로 예상하고 있다. 그에 따라 여유자금 운용 규모도 2019년 2,077억 1,100만원에서 2026년 1,075억 2,000만원으로 감소하고, 여유자금 비중도 2019년 80.0%에서 2026년 58.3%까지 감소할 것으로 전망하였다. 그러나 동 기금의 「중기투자계획(‘22~’26)」은 2023년도 여유자금운용규모를 1,788억 8,600만원으로 전망한 데 비해, 실제 2023년도 계획안으로는 여유자금운용 및 정부내부지출금액이 당초 전망에 비해 기금운용결과 여유자금운용 등이 크게 나타날 것으로 보인다⁵⁾.

5) 2023년도 계획안으로는 공자기금 예탁금 1,000억원, 여유자금 운용 2,076억원이 편성되었으나, 실제

[자동차사고피해지원기금 여유자금 규모 결산 및 중기투자계획]

(단위: 백만원, %)

구 분	2019 결산	2020 결산	2021 결산	2022 계획	2023 전망	2024 전망	2025 전망	2026 전망
사업비 지출	51,955 (20.0)	52,559 (20.5)	51,684 (20.3)	59,735 (22.6)	78,711 (30.6)	78,338 (33.8)	76,816 (37.1)	76,952 (41.7)
정부내부지출	0	0	0	100,000 (37.9)	0	0	0	0
여유자금운용	207,711 (80.0)	204,081 (79.5)	203,163 (79.7)	104,432 (39.5)	178,886 (69.4)	153,381 (66.2)	130,234 (62.9)	107,520 (58.3)
자동차사고피해 지원기금(전체)	259,666	256,640	254,847	264,167	257,597	231,719	207,050	184,472

주: 괄호 안은 당해연도 자동차사고피해지원기금 전체 대비 여유자금 운용규모의 비중

자료: 국토교통부

기금수입에 대해 살펴보면, 자동차 책임보험료의 1%를 징수하여 기금수입의 큰 비중을 차지하는 법정부담금은 자동차사고피해지원기금의 설립 이후 4년 연속 안정적으로 징수되고 있다. 또한 정부보장사업으로 무보험·뺑소니 사고 피해지원자에게 지급한 손해보상금을 가해자로부터 구상하여 회수한 금액과 민간위탁사업비 잔액 반납금액인 기타경상이전수입 역시 계획액 대비 안정적으로 징수되고 있어 기금 전체의 수입 역시 5년 연속 계획액 대비 안정적으로 징수되고 있다.

[2017~2021회계연도 자동차사고피해지원기금 법정부담금 결산 내역]

(단위: 백만원, %)

연도	계획액		이체등 증감액	계획 현액	징수 결정액	수납액 (B)	수납률 (B/A)
	당초	수정(A)					
2017	31,708	31,708	0	31,708	32,986	32,986	104.0
2018	31,708	31,708	0	31,708	32,216	32,216	101.6
2019	33,183	33,183	0	33,183	32,228	32,228	97.1
2020	33,283	33,283	0	33,283	33,739	33,739	101.4
2021	34,249	34,249	0	34,249	34,435	34,435	100.5

자료: 국토교통부

수납가능성을 고려하면 2023년도 공자기금 예탁금 및 여유자금 회수 금액은 현재 공자기금 예탁금 1,000억원 및 기재부 투자품질운영위에 위탁·운용 중인 금액 1,045억원의 합인 2,045억원 가량으로 볼 수 있다.

[2017~2021 회계연도 자동차사고피해지원기금 기타경상이전수입 결산 내역]

(단위: 백만원, %)

연도	계획액		이체등 증감액	계획 현액	징수 결정액	수납액 (B)	수납률 (B/A)
	당초	수정(A)					
2017	10,919	10,919	0	10,919	11,044	11,044	101.1
2018	25,636	25,636	0	25,636	15,411	15,411	60.0
2019	21,753	21,753	0	21,753	21,090	21,090	97.0
2020	12,308	15,194	0	15,194	14,870	14,870	97.9
2021	10,919	15,019	0	15,019	338,636	15,513	103.3

자료: 국토교통부

[2017~2021 회계연도 자동차사고피해지원기금 수입 결산 내역]

(단위: 백만원, %)

연도	계획액		결산(B)	B-A	B/A
	당초	수정(A)			
2017	243,833	243,833	263,883	20,050	108.2
2018	234,541	234,541	259,919	25,378	110.8
2019	233,529	233,529	259,966	26,437	111.3
2020	233,572	233,572	256,640	23,068	109.9
2021	260,677	260,677	254,847	△5,830	97.8

자료: 국토교통부

반면 기금 사업비 지출의 큰 부분을 차지하는 “피해자 지원” 사업과 “정부보장사업”의 실집행액은 지속적으로 감소하고 있는 추세로 나타났다. “피해자 지원” 사업은 자동차사고 사망자 또는 중증후유장애인 및 그 가족에 대한 최소한의 생계유지와 재활을 돕기 위해 경제적, 정서적 지원 등의 사업을 수행하고, “정부보장사업”은 무보험·뺑소니 사고 피해자에 대한 보상과 치료비 지원을 수행하는 사업으로 자동차사고피해지원기금의 가장 본질적인 사업이라 할 수 있다.

[2017~2021회계연도 피해자지원 사업 및 정부보장사업 결산 내역]

(단위: 백만원, %)

연도	피해자지원				정부보장사업			
	계획액		집행액 (B)	실집행액	계획액		집행액 (B)	실집행액
	당초	수정(A)			당초	수정(A)		
2017	33,833	33,833	28,072	23,656 (84.2)	28,100	28,100	20,760	20,403 (72.6)
2018	29,336	29,336	29,336	23,515 (80.2)	22,652	22,652	22,652	19,086 (84.3)
2019	23,523	23,523	23,523	22,659 (96.3)	20,114	20,114	20,114	17,110 (85.1)
2020	21,170	21,170	21,170	20,141 (95.1)	18,102	18,102	18,102	16,691 (92.2)
2021	22,090	22,090	22,090	20,913 (94.7)	17,624	17,624	17,624	15,628

주: 괄호 안은 실집행률(B/A)

자료: 국토교통부

이와 같이 피해자 지원 사업과 정부보장사업의 지출이 감소하는 이유로는 교통 사고 및 사망자 감소 추세, CCTV 및 블랙박스 보급 확산에 따른 뺑소니사고 및 사망자 감소 추세 등이 그 원인으로 파악된다.

[2017~2021년 교통사고 관련 현황]

(단위: 건, 명)

유형		2017	2018	2019	2020	2021
전체	사고건수	216,335	217,148	229,600	209,654	203,130
	사망자수	4,185	3,781	3,349	3,081	2,916
	부상자수	322,829	323,037	341,712	306,194	291,608
뺑소니	사고건수	7,883	7,601	7,129	7,418	7,492
	사망자수	150	107	90	97	98
	부상자수	11,433	11,099	10,285	10,419	10,230
무면허	사고건수	5,134	5,203	5,177	5,307	4,628
	사망자수	159	189	163	169	121
	부상자수	7,477	7,570	7,445	7,597	6,437

자료: 경찰청

따라서 국토교통부는 이러한 점들을 감안하여 자동차사고피해지원기금의 장래 수입과 지출에 대한 엄밀한 추계를 할 필요가 있으며 이를 통해 적정한 여유재원 규모를 도출하고, 국민 부담 감소를 위해 자동차 책임보험료의 1%로 징수되는 법정 부담금을 인하하는 방안이나 지출사업을 체계화하여 기금의 설립 목적에 부합하면서 기금운용의 효율성을 제고할 수 있는 사업계획을 수립할 필요가 있다⁶⁾.

6) 이에 대해 국토교통부는 자동차 사고로 인한 중증 장애인 및 유가족 등을 위한 피해지원사업 지원금 현실화, 정부보장사업 확대 등을 통해 대국민 보호를 강화하고 동 기금 지출 규모도 확대하겠다는 입장이다.

III

개별 사업 분석

1

이차보전지원 사업 예산안 규모의 적정성 검토

가. 현 황

이차보전은 정부가 정책목표 달성을 위하여 특정 부문에 저리의 자금을 공급할 필요가 있을 때 금융기관이 정책금리로 자금을 융자하도록 하고 시중금리와 정책금리의 차이에 대하여 정부가 보전해 주는 정책수단을 말한다.

이차보전지원 사업¹⁾은 분양주택, 주택구입 및 전세자금을 저리로 공급하기 위하여 시중금리와 정책금리간의 차이만큼 이차보전을 실시하는 것으로, 이 사업의 2023년도 계획안은 전년 대비 3,666억 200만원이 증액된 7,515억 7,800만원을 편성하였다.

[2023년도 이차보전지원 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
이차보전지원	356,503	384,976	384,976	751,578	366,602	95.2

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

자료: 국토교통부

올해 7월에 개최된 국가재정전략회의²⁾ 및 「2023년도 예산안 편성지침」에 따르면, 재정지출 재구조화의 일환으로 직접 융자사업을 민간금융을 활용하는 이차보전 사업으로 전환하기로 하였다. 이러한 방침에 따라 동 사업의 2023년도 계획안에서는 버팀목대출에서 전년 대비 1,818억 5,900만원이 증가하는 등 각 내역사업별

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

1) 코드: 주택도시자금 1042-401

2) 국가재정전략회의에서는 직접융자 사업을 민간금융을 활용하는 이차보전 사업으로 전환하여, 지출 규모는 절감하되 수혜 규모는 유지·확대하기로 결정하였다.

로 큰 폭으로 증액 편성되었고, 청년 보증부 월세대출 은행 취급분 37억 6,900만원이 신규 편성되었다.

[이차보전사업 계획안 증감내역]

(단위: 백만원, %)

구 분	2022년(A)	2023년 계획안(B)	B-A	(B-A)/A
생애최초 주택구입자금	4,753	23,824	19,071	401.2
주택금융공사 유동화 취급분	117,381	191,083	73,702	62.8
디딤돌대출 은행 취급분	21,151	109,352	88,201	417.0
버팀목대출(중기취업임차보증금 제외) 은행 취급분	3,852	23,485	19,633	509.7
버팀목대출(중기취업임차보증금) 은행 취급분	237,839	400,065	162,226	68.2
청년 보증부 월세대출 은행 취급분	0	3,769	3,769	순증
계	384,976	751,578	366,602	95.2

자료: 국토교통부

나. 분석의견

이차보전지원 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 이차보전지원 사업 예산의 규모가 매년 확대되고 있고 2023년도 계획안은 전년 대비 3,666억원(95.2%) 증액 편성되었는데, 이전 연도의 사업비 편성추이와 여유자금 운용규모 등을 고려하여 동 사업을 적정규모로 운영하는 방안을 검토할 필요가 있다.

국토교통부는 현재 ‘주택구입·전세자금(용자)’ 사업³⁾을 통하여 주택구입자금(디딤돌대출)과 전세대출(버팀목대출) 등의 기금용자 사업을 수행하고 있다. 그러나 기금을 통한 직접용자 방식은 용자 수요에도 불구하고 재원이 한정되어 있어 충분한 지원을 하기 어렵다는 한계가 있다. 이에 국토교통부는 기금 재원을 통한 지원방식을 이차보전 방식으로 전환하여 단기적으로 재정지출을 억제하여 재정운용의 효

3) 2023년도 주택구입·전세자금(용자) 사업 계획안은 전년 대비 1조 5,270억원 증가한 11조 570억원이 편성되었다.

울성을 제고하기 위하여 이차보전지원 사업을 2013년도부터 추진하고 있다.

최근 5년간 이차보전지원 사업의 규모를 살펴보면, 2019년의 경우 1,903억원 규모였고, 2021년에 3,388억원으로 그 규모가 증가하였으며, 2023년 계획안은 7,516억원으로 전년 대비 95.2% 증액 편성하는 등 그 규모가 지속적으로 증가하고 있다.

[최근 5년간 이차보전 지원 사업 계획액]

(단위: 백만원, %)

연도	2019	2020	2021	2022	2023(안)
사업비 ¹⁾	190,287	250,507	338,758	384,976	751,578
전년 대비 증가율	-	31.6	35.2	13.6	95.2

주: 1) 당초 계획안 기준임

자료: 국토교통부

2022~2026년 중기재정계획에 따르더라도 2026년의 이차보전지원 사업 계획액의 규모를 6,559억원으로 계획하고 있는 만큼 향후에도 5,000억원 이상의 규모를 유지할 것으로 보여진다.

[이차보전 지원사업의 중기재정계획상 연도별 투자실적 및 계획]

(단위: 백만원, %)

중기재정계획	2022	2023	2024	2025	2026
사업비 ¹⁾	384,976	751,578	589,690	625,431	655,964
전년 대비 증가율	-	95.2	△21.5	6.1	4.9

주: 1) 당초 계획안 기준임

자료: 국토교통부

기금 재원을 직접 용자하는 방식은 정부의 초기 자금 조달 부담은 큰 반면 일정 규모 이상의 자금이 한번 조성되면 이후 추가적인 소요는 줄어들게 되고, 용자원금 및 이자 회수를 통하여 자금을 동 기금에 재공급함으로써 사업의 지속성을 확보할 수 있다.

반면, 이차보전 방식은 상대적으로 적은 예산으로 직접 용자방식과 유사한 규모의 정책효과를 도모할 수 있고, 총지출 규모가 축소되어 단기적으로는 재정수지가 개선되는 장점이 있다. 그러나 이차보전금은 회수가 불가능한 지출로서 지속가

능성이 낮고⁴⁾ 장기적으로는 이차보전액의 누적으로 인하여 국가재정에 부담으로 작용할 우려가 있다.

[직접융자 및 이차보전]



자료: 국토교통부

또한 주택도시기금의 경우 2023년도 계획안의 여유자금 운용 규모가 29조 6,876억원⁵⁾에 이르고 있어 자금 여력이 있는 것으로 보이므로 이차보전 계획안의 일부를 직접융자하는 방식으로 변경하는 방안도 검토할 필요가 있다.

종합해 보면, 이차보전액의 규모가 누적되어 장기적으로 재정수지에 부정적 영향을 줄 우려가 있으므로, 예산안 심사 시 이러한 점을 감안하여 이차보전지원 사업 예산 규모의 적정성에 대하여 심도 있게 논의할 필요가 있다.

둘째, 최근 기준 금리가 인상되고 있는 추세인데, 금리가 지속적으로 상승할 경우 금융기관의 시중금리와 정책금리와의 차이가 확대되어 향후 이차보전 예산 소요액이 증가할 우려가 있다.

2023년도 이차보전지원 사업은 생애최초주택구입자금, 주택금융공사 유동화취급분, 디딤돌대출 은행취급분, 버팀목대출, 청년 보증부 월세대출 은행 취급분으로 구성되며, 각각의 예산안 산출내역은 다음과 같다.

4) 이차보전으로 자금을 공급하는 경우 기존 융자 재원이 이차보전금 지급을 위한 준비금으로 변경되고, 회수 가능성이 없는 비용으로 지출되어 장기적으로는 이차보전금 지급을 위한 재원 부족 현상을 겪을 수 있다. 이 제도는 지속적인 재원의 보충이 없는 한 장기적으로 운영되는데 한계가 있을 수 있다.

5) 2023년도에 기금운용계획안을 제출한 전체 68개 기금 중 사업성기금으로는 주택도시기금의 여유자금 운용규모가 가장 크다.

[2023년도 이차보전지원 사업 계획안 산출내역]

(단위: 백만원)

구 분	계획액	산출내역
생애최초주택구입자금	23,824	'22년 예상 평잔(10,264억원) × 이차보전 금리(2.32%)
주택금융공사사유동화 취급분	191,083	'22년 예상 평잔(304,296억원) × 이차보전 금리(0.47~0.63%)
디딤돌대출은행취급분	109,352	'22년 예상 평잔(73,832억원) × 이차보전 금리(1.48%)
버팀목대출(중기취업임차보증금) 은행취급분	23,485	'22년 예상 평잔(16,579억원) × 이차보전 금리(1.42%)
버팀목대출(중기취업제외) 은행취급분	400,065	'22년 예상 평잔(159,528억원) × 이차보전 금리(1.42~2.68%)
청년 보증부 월세대출 은행취급분	3,769	'22년 예상 평잔(3,846억원) × 이차보전 금리(0.98%)

자료: 국토교통부

그런데 최근 기준금리 추이를 살펴보면, 2021년 11월에 1.00%였으나 2022년 4월에 1.50%, 2022년 10월에는 3.00%로 기준금리가 급격하게 상승하고 있다. 이러한 금리 인상 또는 고금리 현상이 장기간 지속될 경우 시중금리와 정책금리의 차이가 커져 이차보전으로 지원해야 할 예산이 증가하여 국가재정에 부담이 될 우려가 있다.

따라서 동 사업은 용자사업에 대한 수요를 고려하는 동시에 기준금리 변동 상황 등을 종합적으로 고려하여 이차보전금의 재원 규모를 적정수준으로 조정할 필요가 있어 보인다.

[최근 기준금리 변동 추이]

(단위: %)

구 분	2021.11.	2022.1.	2022.4.	2022.5.	2022.7.	2022.10.
기준금리	1.00	1.25	1.50	1.75	2.25	3.00

자료: 한국은행

가. 현 황

해외인프라시장개척 사업¹⁾은 리스크 부담이 큰 해외 신시장 개척비용의 지원을 통해 성장잠재력이 큰 지역의 프로젝트를 중심으로 수주활동 극대화를 도모하고 신시장 개척을 통한 시장다변화로 침체되어 있는 국내 건설업의 활로 모색 및 해외 건설 부문의 안정적 성장을 유도하기 위한 것으로, 이 사업의 2023년도 예산안은 전년대비 427억 2,400만원이 감액된 298억 5,200만원을 편성하였다.

[2023년도 해외인프라시장개척 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
해외인프라시장개척	99,406	72,601	72,576	29,852	△42,724	△58.8
글로벌플랜트·건설· 스마트시티 펀드조성	50,000	20,000	20,000	5,000	△15,000	△75.0

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

자료: 국토교통부

해외인프라시장개척 사업의 내역사업인 ‘글로벌플랜트·건설·스마트시티(PIS) 펀드 조성’ 사업은 대규모 자금 소요 및 투자회수의 장기화로 민간차원의 자발적 자금조성이 어려운 해외인프라개발사업에 대해 마중물 성격의 자금을 지원하기 위한 모펀드를 조성하는 것이다.

PIS펀드(모펀드)는 현재 4개의 자펀드로 구성되어 있다. 플랜트(P) 펀드는 신재생, 에너지 플랜트 분야에 최소 60%이상 지분 또는 대출채권에 투자하도록 되어 있고, 인프라(I) 펀드는 해외인프라 분야에 60%이상 의무투자하여야 하며, 스마트시티(S) 펀드는 해외 스마트 빌딩 등 스마트 시티분야에 60%이상 의무투자하도록 설계 되어 있다. 제안형 펀드는 해외 교통·수자원 인프라 등 모든 개발사업 분야에 의무 투자비율 없이 투자가 가능하다.

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

1) 코드: 일반회계 4310-301

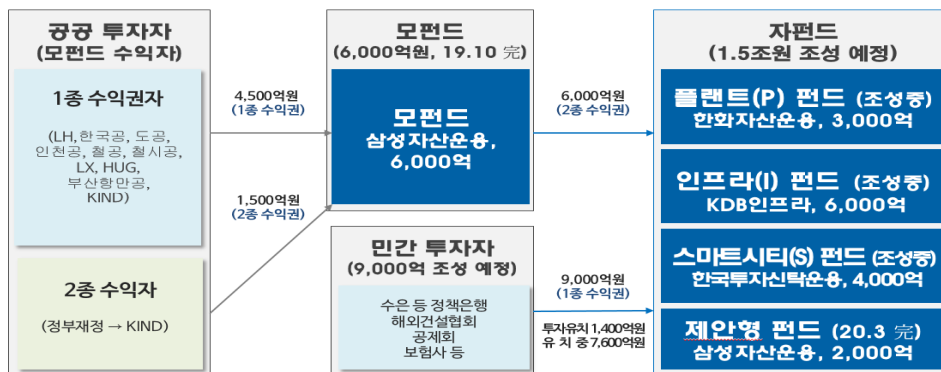
[PIS펀드 자펀드별 세부내용]

구분	플랜트(P) 펀드	인프라(I) 펀드	스마트시티(S) 펀드	제안형 펀드
투자 대상 분야	신재생(태양광, 풍력), 가스발전소, 에너지플랜트 운영 목적 설립법인의 지분 또는 대출채권 등	해외인프라 사업 시행 또는 운영 목적 설립 법인의 지분 또는 대출채권 등	해외 스마트빌딩, 스마트에너지 등 스마트시티 관련 실물 자산 및 개발사업 지분 또는 대출채권 등	해외 교통·수자원 인프라 등 모든 개발사업분야 망라한 지분 또는 대출채권 등
주목적 투자 비율	의무투자 최소60% 이상 (해외플랜트분야) 자율투자 40% 이하(해외플랜트, 인프라, 스마트시티 프로젝트)	의무투자 최소60% 이상 (해외인프라분야) 자율투자 40% 이하(집합투자업자가 수익성 및 안정성 판단하여 해외프로젝트 투자)	의무투자 최소60% 이상 (해외스마트시티분야) 자율투자 40% 이하(개발이 완료된 선진국 등 스마트시티, 인프라, 에너지 실물자산)	의무투자비율 없음

자료: 국토교통부

PIS 펀드의 구조를 살펴보면, 정부재정과 공공기관의 투자를 통해 6천억원 규모의 모펀드를 조성하고, 민간투자를 유치(9천억원)하여 총 1.5조원 규모의 자펀드를 조성하는 계획으로, 2024년까지의 성과에 따라 추가로 1.5조원(총 3조원)을 조성하겠다는 목표로 진행되고 있다.

[PIS 펀드의 구조]



자료: 국토교통부

동 펀드의 연도별 정부출자 현황을 보면, 2019년도 제1차 추가경정예산 250억원이 최초로 반영되어 한국해외인프라도시개발지원공사(KIND)에 출자되었고, 2020년과 2021년에 동 공사에 각각 500억원, 2022년에 200억원 등 4년간 1,450억원이 출자되었으며, 2023년도 예산안에서는 50억원을 추가로 출자할 계획이다.

[PIS 펀드의 연도별 출자 현황]

(단위: 백만원)

연 도	2019(추경)	2020	2021	2022	계
출자액	25,000	50,000	50,000	20,000	145,000

자료: 국토교통부

나. 분석의견

글로벌플랜트·건설·스마트시티(PIS) 펀드조성 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, PIS 펀드는 2019년부터 조성하는 목표로 추진되었으나 펀드 운용사 선정 지연과 해외인프라사업 경기 위축 등으로 인해 동 펀드의 투자약정 금액 대비 투자실적이 40.6%에 불과하므로, 국토교통부와 한국해외인프라도시개발지원공사는 펀드 투자 실적을 제고하기 위해 노력할 필요가 있다.

PIS 펀드의 조성 현황을 살펴보면, 당초 1조 5,000억원 규모로 조성할 계획이었으나 민간투자유치가 지연되어 1조 1,000억원 규모로 조성되었고 모펀드 출자 규모도 당초 조성된 6,000억원보다 1,076억원 줄어든 4,924억원이다.

PIS 자펀드의 추진경과를 살펴보면, 2019년도에 정부출자예산이 반영되면서 동 펀드 결성이 추진되었으나, 자펀드 운용사 선정이 지연되면서 펀드 투자 착수가 지연되었다. 2020년 3월에 제안형 자펀드 운용사로 삼성자산운용사가 선정되었고, 나머지 P펀드·S펀드·I펀드는 2020년 9월에야 자펀드 자산운용사가 선정되었다. 이처럼 자산운용사 선정이 지연된데다가 운용사 선정 이후 투자대상 기업의 발굴 및 투자계약 체결까지 수개월 이상 소요되었고 2020년도부터 COVID-19가 전세계

적으로 유행하면서 해외 건설 경기 위축으로 해외인프라개발 사업 투자처 발굴에 어려움을 겪었다.

그 결과 2020년 펀드 설정 이후 약 2년이 경과한 2022년 8월 현재 투자약정 금액인 1조 1,000억원 대비 투자승인이 완료된 금액은 4,463억원으로 투자완료 비율은 40.6%에 불과한 것으로 나타났다. 자펀드별로 살펴보면, 제안형 자펀드의 경우 약정금액 2,000억원 중 1,893억원(약정액 대비 투자율: 94.7%)이 투자승인을 받은 반면, 플랜트(P), 인프라(I), 스마트시티(S) 자펀드는 약정금액 대비 투자승인 비율이 각각 50.3%, 29.1%, 8.5%에 불과하다.

[PIS펀드의 자펀드별 조성 및 투자현황]

(단위: 억원, %)

구분		P펀드	I펀드	S펀드	제안형펀드	계
설정일		'20. 9.28	'20. 9.28	'20. 9.28	'20. 3.31	
투자약정	공공(모펀드)	900	2,226	1,198	600	4,924
	민간	1,200	2,274	1,202	1,400	6,076
	계(A)	2,100	4,500	2,400	2,000	11,000
투자승인(B)		1,057	1,309	204	1,893	4,463
투자율(B/A)		50.3	29.1	8.5	94.7	40.6
운용사		한화자산 운용	KDB인프라 자산운용	한국투자자산 자산운용	삼성자산운 용	

자료: 국토교통부

PIS 펀드의 출자금이 2019년 추경예산으로 최초 반영된 이래 정부가 올해까지 총 1,450억원을 출자하였으나 동 펀드 투자실적이 부진하여 해외 신시장 개척비용 지원을 통해 우리 기업의 해외 수주활동 극대화를 도모하기 위한 당초 펀드 조성 취지를 살리지 못한 측면이 있다. 내년에도 고금리·고물가·경기침체 등의 지속으로 투자가 부진하게 될 가능성이 있으므로, 국토교통부는 향후 사업계획을 면밀히 세워 펀드투자가 원활히 실현될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

[PIS 펀드 투자실적]

(단위: 억원)

구 분	투자대상	투자승인	투자금액
플랜트 (P펀드)	미국 텍사스 Frio 태양광 발전	'21.05.	451
	사우디 Aramco 가스운송사업	'22.02.	605
인프라 (I펀드)	스웨덴 Ange 육상풍력	'21.11.	352
	멕시코 해저 Pipeline	'22.02.	377
	호주 항암치료센터	'22.08.	580
스마트시티 (S펀드)	미국 아마존 물류센터 포트폴리오	'21.12.	204
제안형	핀란드 배전망 지분인수	'20.12.	540
	미국 버지니아 유료도로 지분인수	'21.05.	441
	사우디 원유 파이프라인 지분인수	'21.05.	572
	호주 송배전 포트폴리오 사업	'21.10.	341
합 계			4,463

자료: 국토교통부

둘째, 국토교통부와 한국토지주택공사는 2021회계연도 결산 시정요구사항을 이행하기 위하여, 2018년도에 한국토지주택공사가 출자를 받은 후 출자에 참여하지 않고 현재까지 장기간 사내 유보하고 있는 정부출자금 100억원에 대한 합리적인 처리방안을 강구할 필요가 있다.

국토교통부는 2018년도에 글로벌인프라벤처펀드 조성 내역사업에서 GIVF(글로벌인프라벤처펀드) 조성을 위해 100억원을 한국토지주택공사(LH)에 출자하였으나, 2020년 8월 한국토지주택공사는 투자계획서를 변경하여 현재까지 동 펀드에 투자자로 참여하지 않고 있다.

직접투자자로 참여하지 아니한 사유에 대하여 한국토지주택공사는 수익성 분석 이전인 사업 초기단계에 먼저 투자가 이루어지는 동 펀드의 성격²⁾을 감안하여, 검증되지 않은 사업에 초기투자 형식으로 자금을 지원할 경우 투자손실 가능성 있고, 2종 수익자³⁾에게 불리한 정산구조로 인해 투자손실 발생 시 원금손실 가능성도 있

2) 글로벌인프라벤처펀드는 2~3년 내 회수가 가능하고 국내기업이 주주로 참여하는 도로, 철도, 공항, 항만, 도시개발 등 해외인프라개발사업을 대상으로 하는 투자신탁형 사모펀드로서, Capital Call 방식의 Blind fund인데 이것은 투자 대상을 정하지 아니한 채 투자자금을 먼저 조성한 후 투자대상을 발굴하여 투자하는 방식이다. 이와 반대로 프로젝트 펀드는 대상 프로젝트가 확정된 후 펀드를 조성하는 방식이다.

다고 판단하였다고 설명하였다.

이에 따라 2018년도에 국토교통부가 한국토지주택공사에 출자한 100억원은 출자증권 발행('18.9월) 후 한국토지주택공사 자본금으로 편입되어 현재까지 한국토지주택공사가 사내 유보하고 있는데, 2018년도부터 매년도말 출자금 잔액 기준으로 정부배당금을 지급하고 있는바 100억원에 대한 4년간 총 배당금으로 7억원을 지급하였다.

[한국토지주택공사의 정부출자금 및 배당 현황]

(단위: 억원)

기준연도	배당률	출자총액	일반회계 출자 및 배당현황			지급시기
			출자액	배당액	100억원	
2018	1.26364%	307,825	123,144	3,890	1.26	'19.4월
2019	1.35196%	334,638	123,634	4,524	1.35	'20.4월
2020	1.83491%	363,269	124,004	6,666	1.83	'21.4월
2021	2.09451%	399,994	124,004	8,378	2.09	'22.5월
합 계				23,458	7.00	

자료: 국토교통부, 한국토지주택공사

국토교통부는 2020년 10월에 한국토지주택공사가 보유하고 있는 출자금의 반납을 요구하였으나, 한국토지주택공사는 정부 요청에 따라 감자(減資) 또는 상계 처리⁴⁾ 방안 등을 검토한 결과 다음과 같은 이유로 반납은 곤란하다는 입장이다.

먼저, 감자 처리와 관련해서는 한국토지주택공사는 출자금의 회수와 관련한 법령상·계약상 규정이 없어 상법상 자본감소 절차를 준용하는데, 감자 절차⁵⁾가 복잡

- 3) 한국토지주택공사와 수자원공사는 2종 수익자로, 산업은행과 수출입은행은 1종 수익자로 참여하기로 약정하였다. 동 펀드의 정산구조는 먼저 1종 수익자의 원리금을 전액 보전한 후 2종 수익자의 원리금을 보전하는 방식이다.

(투자금 정산 순서) ① 투자 원본액 중 1종 수익자의 투자비율 만큼 1종 수익자 선회수 → ② 투자 원본액 중 2종 수익자의 투자비율 만큼 2종 수익자 회수 → ③ 이익은 7:3으로 2종 수익자가 더 많이 회수
 - (1종 수익자) 운용기간 내 정산 가능, 高안정성, 低수익성(초과이익 분배율 30%)
 - (2종 수익자) 운용기간 만료 후 정산 가능, 低안정성, 高수익성(초과이익 분배율 70%)

- 4) 예를 들어, 다음연도 예산안 중 100억원을 감액하고, 현재 한국토지주택공사가 보유중인 100억원을 다음연도 출자 시 상계처리하여 집행하는 방안을 가정할 수 있다.

하여 시일이 소요되고 채권자 공고 후 이의제기 가능성⁶⁾ 등을 감안 시 그 실익이 적다는 입장이다. 또한 한국토지주택공사는 회계처리 계정이 동일하고 동일한 목적으로 출자계획이 있는 경우 편의상 상계처리는 가능하나, 한국토지주택공사에 대한 정부의 추가 출자계획이 없는 경우 상계처리도 곤란하다는 입장이다.

그러나 한국토지주택공사가 2017년에 투자약정에 참여하기로 하여 2018년에 정부로부터 받은 출자금을 사업에서 철수한 이후 현재까지 장기간 사내 유보할 경우 해외인프라개발사업 신시장을 개척하여 우리 기업의 해외건설수주를 지원하기 위해 조성된 동 펀드의 당초 출자목적은 달성하지 못하게 되고, 예산집행의 효율성을 저해하므로 바람직하지 아니하다.

한국토지주택공사가 보유한 정부출자금 100억원을 기 조성된 펀드에 상계 처리하여 재투자하는 것이 어려울 경우, 추후 신규로 조성되는 공적펀드에 한국토지주택공사를 출자자로 참여하도록 하는 방안을 검토할 필요가 있다. 구체적으로, 2022년까지 투자약정이 완료되는 GIF(글로벌인프라) 펀드의 투자잔액을 활용하여 신규 펀드를 조성하거나⁷⁾ 향후 PIS 후속 펀드를 조성할 경우 한국토지주택공사가 보유중인 출자금으로 참여하는 방안을 고려해 볼 수 있다. 다만, PIS 펀드의 경우 GIF와 내역사업이 다르고 펀드 조성 목적이 다소 차이가 있으므로 상계 처리시 이를 감안할 필요가 있다.

특히 국토교통위원회는 올해 9월 2021회계연도 결산 심사 결과 한국토지주택공사가 유보중인 정부출자금의 처리방안을 마련할 것을 시정요구하였는바, 국토교통부와 한국토지주택공사는 동 공사가 투자하지 않고 장기간 사내 유보중인 정부출자금에 대한 합리적인 처리방안을 조속히 강구해야 할 것이다.

5) (감자절차) ① 내·외부방침 결정 → ② 주주총회 → ③ 채권자 공고 후 이의신청 → ④ 자본금 감소

6) 한국토지주택공사는 회사채 채권규모(35.2조원) 및 채권자 수(채권자 범위는 별도 법률자문 필요) 감안 시 전원동의는 불투명하다는 입장이다.

7) 예를 들어, GIF 3호의 경우 투자 완료된 GIF 1호의 잔여액(약 1,000억원) 등을 포함하여 1,230억원이 조성되었고, GIF 7호는 투자 완료된 GIF 2호의 잔여 투자약정 금액과 한국해외인프라도시개발지원공사(KIND) 등 신규 투자자를 유치하여 1,025억원 규모로 조성된 바 있다.

[2021회계연도 결산 국토교통위원회 시정요구사항]

관련사업명 (사업코드)	시정요구명	시정요구사항
해외인프라시장개척 (4310-301)	한국토지주택공사가 유 보중인 정부출자금의 처 리방안 마련 필요	국토교통부와 한국토지주택공사는 사내 유보중인 출자금에 대한 합리적인 처리방 안을 조속히 강구할 것

자료: 2021회계연도 결산 국토교통위원회 예비심사보고서, p.114

가. 현 황

도시재생지원(출자)¹⁾ 사업은 쇠퇴 도심의 지역경제 활성화와 고용기반 창출을 위하여 도시재생리츠 등 사업시행자에 대하여 주택도시기금을 통하여 출자를 지원하기 위한 것으로, 이 사업의 2023년도 계획안은 전년도와 동일한 300억원을 편성하였다.

[2023년도 도시재생지원(출자) 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
도시재생지원(출자)	158,000	30,000	30,000	30,000	-	-

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

자료: 국토교통부

동 사업의 출자 대상은 크게 복합개발사업, 공간지원리츠, 도시재생모태펀드 등 세 가지 유형으로 구분된다.

‘복합개발사업’은 주거·상업·업무·문화·레저 등 여러 용도의 건축물이나 토지를 유기적으로 조합시켜 일체적으로 개발하는 사업으로, 주택도시기금은 쇠퇴도심의 재생을 위하여 복합개발사업을 진행하는 리츠, SPC, PFV²⁾ 등 도시재생 사업시행자에게 최대 총사업비의 20%까지 출자를 지원한다.

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

1) 코드: 주택도시기금 1510-998

2) 리츠(REITs: Real Estate Investment Trusts)란 다수의 투자자로부터 자금을 모집하여 부동산에 투자·운용하여 발생하는 수익(임대수입, 매각차익, 개발수익)을 투자자들에게 배당하는 부동산간접투자 방식이며 상법상의 주식회사 형태로 설립된 명목회사로 「부동산투자회사법」의 적용을 받는다. SPC(Special Purpose Company, 특수목적법인)은 특수한 목적을 수행하기 위하여 일시적으로 만들어진 유한회사이다. PFV(Project Financing Vehicle, 프로젝트금융투자회사)는 특수목적 사업을 위하여 별도로 설립한 프로젝트 금융 투자회사로, 「법인세법」에 근거가 있다. 부동산을 매입·운영하여 수익의 배당이 가능한 리츠와 달리, PFV는 SOC사업, 설비투자, 부동산개발사업 등 특정 사업을 시행하고 그 사업이익을 주주에게 배분하고자 하는 형태로, 자산운영사업이 가능한 리츠와 달리 개발사업만 영위할 수 있고, 일정 비율의 금융기관 출자가 필요하다.

‘공간지원리츠’ 사업은 도시재생자산(주택, 상가 등)을 매입하여 공적임대주택·상가 등으로 운영하는 공간지원리츠에 출자를 지원하는 사업을 말하고, ‘도시재생모태펀드’ 사업은 주택도시기금과 민간자금을 벤처캐피탈(VC)이 결성한 펀드에 출자하여 유망한 도시재생기업을 발굴하고 투자하는 사업이다.

[도시재생지원(출자) 사업 주요내용]

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

자료: 국토교통부

현재까지 동 사업에 정부가 출자한 현황을 보면, 2018년부터 2021년까지 출자액이 매년 1,000억원을 상회하였으나 2022년도에 급격히 감소하여 300억원이 출자되었고, 2023년도 계획안에도 300억원이 편성되었다.

[도시재생지원(출자) 사업의 정부출자 현황]

(단위: 백만원)

구분	~2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 예산안
출자액	5,000	5,000	144,100	119,164	128,000	158,000	30,000	30,000

주: ~2021년은 결산, 2022년은 본예산, 2023년은 예산안 기준임

자료: 국토교통부

나. 분석의견

도시재생지원(출자) 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 주택도시기금에 모리츠로 출자 이후 사업 발굴의 어려움으로 인해 연례적으로 모리츠에서 자리츠로의 출자가 부진하여 모리츠 유보금이 2,243억원에 이르고 있으므로, 2023년도 출자금의 적정 규모에 대해 검토할 필요가 있다.

도시재생지원(출자) 사업의 최근 연도 집행실적을 살펴보면, 2017년과 2018년에는 집행률이 부진하게 나타났지만 2019년부터는 전액 집행되고 있다.

[최근 연도 도시재생지원(출자) 사업의 집행 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	계획액		이·전용 등	계획현액	집행액 (B)	불용액	집행률 (B/A)
	당초(A)	수정					
2017	10,000	10,000	0	10,000	5,000	5,000	50.0
2018	200,000	200,000	0	200,000	144,100	55,900	72.1
2019	93,300	119,164	0	119,164	119,164	0	100.0
2020	128,000	128,000	0	128,000	128,000	0	100.0
2021	158,000	158,000	0	158,000	158,000	0	100.0
2022.9.	30,000	30,000	0	30,000	30,000	0	100.0

자료: 국토교통부

그러나 이러한 집행실적의 개선은 2019년 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 개정으로 ‘모자리츠 제도’³⁾가 새로 도입됨에 따라, 해당 연도에 편성된 계획액을 전액⁴⁾ 모리츠인 ‘도시재생앵커리츠’에 출자하였기 때문이다.

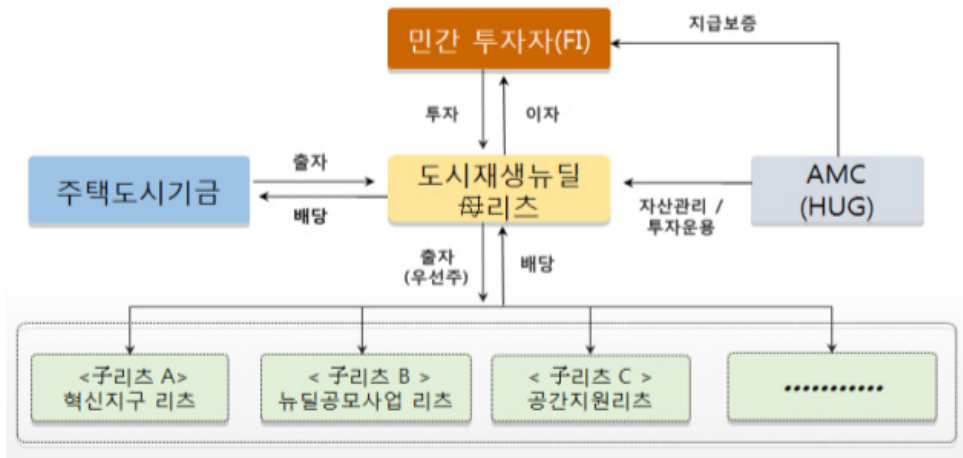
도시재생앵커리츠는 사업을 직접 집행하는 리츠는 아니며, 기금 출자금을 보유하고 있다가 대상 사업지를 발굴하고 자리츠가 설립될 때 사업 일정에 맞추어 자리

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

4) 동 사업에는 리츠(도시재생리츠, 공간지원리츠)가 아닌 도시재생모태펀드로 출자하는 계획액도 포함되어 있으나, 리츠 사업에 대해서만 한정하여 서술한다.

츠로 출자를 진행한다. 이러한 구조에서 출자금의 실제 집행은 앵커리츠에서 자리츠로의 출자단계에서 이루어진다고 볼 수 있어, 앵커리츠의 출자실적을 살펴볼 필요가 있다.

[도시재생 모자리츠의 구조]



자료: 국토교통부

기금에서 모리츠로, 그리고 모리츠에서 자리츠로의 출자실적을 살펴보면, 2019년에는 모리츠로 986억원이 출자되었지만 자리츠로의 출자실적은 없었다. 2020년에는 모리츠로 1,080억원이 출자되었고, 자리츠로 778억원이 출자되었다. 2021년에는 모리츠로 1,480억원이 출자되었고, 자리츠로 628억원이 출자되었다. 2022년도는 9월말 기준으로 모리츠로 300억원이 출자되었고, 자리츠로 197억원이 출자되었다.

이를 종합하면, 2019년부터 2022년 9월말까지 기금에서 모리츠로 출자한 금액은 총 3,846억원이나, 모리츠에서 자리츠로 출자한 금액은 1,603억원으로, 2,243억원은 모리츠인 도시재생앵커리츠에 유보되어 있다.

[도시재생앵커리츠(모리츠)로의 출자금과 자리츠로의 출자 현황]

(단위: 억원)

연 도	기금→모리츠(A)	모리츠→자리츠(B)	모리츠 유보금	
			당해연도(A-B)	누적
2019	986	-	986	986
2020	1,080	778	302	1,288
2021	1,480	628	852	2,140
2022.9.	300	197	103	2,243
계	3,846	1,603		2,243

자료: 국토교통부

[도시재생앵커리츠(모리츠)로의 출자금과 자리츠로의 출자 현황]

(단위: 억원)

구분	년도	사업명	리츠명	출자액(출자월)
기금 → 모리츠	'19년	도시재생앵커제1호	(주)도시재생앵커제1호 위탁관리부동산투자회사	986 (12월)
	'20년	도시재생앵커제1호	(주)도시재생앵커제1호 위탁관리부동산투자회사	600 (03월) 480 (06월)
	'21년	도시재생앵커제1호	(주)도시재생앵커제1호 위탁관리부동산투자회사	592 (03월) 300 (06월) 588 (11월)
	'22년 9월	도시재생앵커제1호	(주)도시재생앵커제1호 위탁관리부동산투자회사	300 (06월)
	합 계			3,846
모리츠 → 자리츠	'20년	고양 성사동 혁신지구	(주)고양성사혁신지구재생사업 위탁관리부동산투자회사	3 (02월) 520 (12월)
		천안 역세권 혁신지구	(주)천안역세권혁신지구재생사업 위탁관리부동산투자회사	3 (02월)
		제1호 공간지원리츠	(주)서울도시재생공간지원 위탁관리부동산투자회사	252 (06월)
	'21년	성남 복합 지식산업센터	(주)산단재생2호성남지식산업센터 위탁관리부동산투자회사	392 (04월)
		제2호 공간지 원리츠	(주)도시재생공간지원제1호 위탁관리부동산투자회사	236(12월)
	'22년 9월	천안 역세권 혁신지구	(주)천안역세권혁신지구재생사업 위탁관리부동산투자회사	197(6월)
	합 계			1,603

자료: 국토교통부

동 리츠의 출자는 당초계획액 편성 시 예상하였던 수요에 비해 연례적으로 부진하게 이루어지고 있다. 2019년에는 복합개발사업 3개소, 공간지원리츠 1개소 출자 예정이었으나 출자되지 않았고, 2021년 복합개발사업 3개소, 공간지원리츠 1개소 출자를 계획하였지만, 복합개발사업 1개소 및 공간지원리츠 1개소에 대한 출자가 이루어졌다. 2022년에는 9월말 기준으로 복합개발사업 1개소에 대한 출자가 되었지만, 출자 규모는 197억원으로 당초 계획액인 300억원보다 적으며 올해 추가 출자계획은 없는 것으로 파악된다.

[도시재생지원(출자)의 당초계획에 반영된 출자사업 대비 실제 출자실적]

구 분		2019	2020	2021	2022.9.
당초 계획액 반영	복합 개발사업	3개소 (인천역/대전역/ 신규발굴) 693억원 ¹⁾	2개소 (인천역/대전역) 800억원	3개소 (부산역/대구역/신 시가지(서울창동)) 1,200억원	1개소 (신규) 300억원
	공간지원 리츠	1개소 140억원 ¹⁾	1개소 280억원	1개소 280억원	없음
출자 진행	복합 개발사업	없음	2개소 (고양역/천안역) 526억원	1개소 (성남자사산업센터) 392억원	1개소 (천안 역세권) 197억원
	공간지원 리츠	없음	1개소 252억원	1개소 236억원	없음

주: 1) 복합개발사업과 공간지원리츠 출자를 합하여 당초계획액으로 833억원이 편성되었으나, 계획변경을 통해 158억 6,400만원을 증액한 991억 6,400만원으로 변경되었고, 이 중 6억원은 혁신지구리츠설립에 출자, 3억원은 앵커리츠 설립에 출자되고, 남은 982억 6,400만원이 앵커리츠에 납입되었음

자료: 국토교통부

요약해 보면, 매년 주택도시기금에서 도시재생앵커리츠(모리츠)로 출자되고 있으나 투자 사업 발굴의 어려움 등으로 인해 모리츠에서 자리츠로의 출자 실적이 부진하여 모리츠에 2,243억원이 유보되어 있는 상황에서 2023년도에 추가적으로 모리츠에 출자할 필요가 있는지 여부와 출자금의 적정 규모에 대해 검토할 필요가 있다.

둘째, 한국토지주택공사(LH)가 2021년부터 일부 자리츠에 대한 자산관리회사(AMC) 역할 수행을 중단함에 따라 향후 자리츠 출자 수요가 저하될 우려가 있으므로, 기존 LH가 수행하였던 역할을 원활하게 대체할 수 있는 기관을 조속히 발굴할 필요가 있다.

도시재생리츠는 자산관리회사(AMC)⁵⁾에 의해 실질적으로 운영되는데, 공공성이 강조되는 동 리츠의 경우 민간 AMC의 참여 유인이 부족하고 관련 사업의 진행 경험이 부족한 측면이 있어 한국토지주택공사(LH), 주택도시보증공사(HUG) 등이 AMC를 맡고 있었다. 그런데 2021년 발표한 「LH 혁신방안」에 따라 LH가 신규로 AMC 역할을 맡는 것을 중단⁶⁾한 상태이다.

이와 관련하여 국토교통부는 LH, HUG 외에 서울투자운용 등이 AMC를 수행하고 있으며 LH를 대체할 공공기관 외에도 민간 AMC를 활용하는 방안 등도 적극 검토하고 있다고 설명하였다. 그러나 도시재생사업은 수익성뿐만 아니라 공공성이 요구되며 개발사업에 대한 풍부한 경험이 필요하다는 점에서 단시간 내 LH를 대체하는 기관을 찾기에는 어려움이 있을 것으로 보인다.

따라서 국토교통부와 주택도시보증공사 등은 도시재생 경험이 많은 AMC의 부재로 인해 향후 자리츠 출자 수요 등이 저하될 우려가 있으므로, 기존 LH가 수행하였던 AMC 역할을 원활하게 대체할 수 있는 자산관리회사를 조속히 발굴할 필요가 있다.

5) AMC(Asset Management Company, 자산관리회사)는 실질적으로 리츠를 운영하는 주체로, 영업인가, 리츠 법인 설립, 부동산 임대운영 수입 제고, 리츠 회사의 주총·이사회 진행, 부동산 매각, 리츠 청산 등의 역할을 담당한다.

6) 참고로, 기존에 LH가 AMC를 맡았던 도시재생리츠는 천안미드힐타운리츠, 청주문화제조창리츠, 서대구산단 복합지식센터리츠, 고양성사 도시재생혁신지구리츠, 천안역세권 도시재생혁신지구리츠, 성남산단재생 복합지식산업센터리츠이다. 이 중 고양성사 도시재생혁신지구리츠는 2022년 3월 SH 자회사인 서울투자운용주식회사로 AMC가 변경되었다.

가. 현 황

위험건축물 이주자금 지원 사업¹⁾은 안전위험 주택으로부터 국민을 보호하고 도심 내 노후한 위험건축물을 신속하게 정비할 수 있도록 이주자금을 저리융자지원 하는 것으로, 이 사업의 2023년 계획안은 전년 대비 25억원 감액한 60억원을 편성 하였다.

[2023년도 위험건축물 이주자금 지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
위험건축물 이주자금 지원 사업	6,042	8,500	8,500	6,000	△2,500	△29.4

주: 1) 각각 2022년 당초계획과 8월말 기준 수정계획을 의미

자료: 국토교통부

동 사업은 「주택도시기금법」²⁾에 근거하여 추진하고 있는데 지원대상자는 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」상 제3종 시설물 중 안전위험 주택(안전위험 D, E 등급 주택) 거주자, 주택재개발 및 주거환경개선사업구역 내 노후·불량 건축물 거주자 등이다.

동 사업의 지원자는 주택도시보증공사의 전세자금대출보증을 활용하여 수도권 거주자의 경우 호당 최대 2억원(지방은 1억 5,000만원)을 최장 6년 동안 1.3%(변동금리)의 저리로 융자받을 수 있다. 동 사업의 2023년 계획안 60억원은 위험건축물 이주자금 지원대상 70세대에 평균적으로 8,500만원씩 대출하는 것을 가정하여 산출한 것이다.

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

1) 코드: 주택도시기금 1131-403

2) 「주택도시기금법」

제9조 (기금의 재원 등)

① 기금의 주택계정은 다음 각 호의 용도에 사용한다.

1. 다음 각 목에 대한 출자 또는 융자

나. 국민주택규모 이하의 주택의 구입·임차 또는 개량

[위험건축물 이주자금 지원 사업 개요]

- (지원대상) 안전위험 주택 또는 노후·불량주택 거주자, 지자체, 공공기관
- (지원방식) 융자 (연 1.3%)
- (대출한도) 수도권 2억원, 지방 1.5억원 (호당) (임차보증금의 80% 이내)
- (상환조건) 2년 거치 일시상환 (2년 단위로 최대 2회 연장가능, 총 6년)
- (2023년 계획안) 기타민간융자금(450-04) : 6,000백만원
 - 지원주택 70세대 × 85백만원

자료: 국토교통부

나. 분석의견

위험건축물 이주지원 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 위험건축물 이주지원 사업을 통한 이주실적이 미흡한 측면이 있으므로, 국토교통부는 이주수요에 대한 면밀한 조사를 통해 실적이 저조한 원인을 파악하는 한편, 동 사업에 대한 홍보를 강화하여 위험건축물 거주자가 안전하게 이주할 수 있도록 하는 등 동 사업의 성과를 제고할 필요가 있다.

기획재정부가 발표한 2022년도 「기금손치평가보고서」에서는 동 사업에 대하여 사업 목적의 타당성은 인정되나 최근 사업실적과 성과평가 결과가 낮게 나타나고 있으므로 정책 효과성을 제고할 수 있는 방안이 모색되어야 한다고 평가하였다. 동 사업의 2021년도 성과목표 달성 현황을 보면 2020년 대비 목표치를 대폭 낮추었는데도 불구하고 달성도는 37%에 불과하였고, 같은 해에 융자수요가 부족하여 기금운용계획변경을 통해 당초 계획액 95억원 중 30억원이 감액되었다.

[위험건축물 이주지원 사업의 성과목표 달성현황]

(단위: 호, %)

성과지표	구분	2019	2020	2021	2022	측정산식
위험건축물 이주지원	목표	150	143	100	100	위험건축물 이주비지원 실적
	실적	107	148	37	집행중	
	달성도	71.3	103.5	37.0	집행중	

자료: 국토교통부

동 사업에서 이주대상자에게 실제 융자한 실집행 실적을 살펴 보면, 2021년도의 경우 이주지원율은 36.4%에 불과하였고, 2022년도 8월말 기준으로 이주지원율은 57.2%이다.³⁾

[위험건축물 이주자금 융자실적]

(단위: 백만원, %)

2021			2022.8.		
계획 (a)	이주지원 (b)	이주지원률 (b/a)	계획 (a)	이주지원 (b)	이주지원률 (b/a)
9,500	3,642	36.4	8,500	4,864	57.2

자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 위험건축물 정비 특성상 이주가 비정기적으로 발생되어 집행시기가 계획과 일치하지 않고, 매년 대출대상 여부 및 임대차 계약 체결 규모에 따라 이주지원 실적이 유동적이라고 설명하고 있다.

위험건축물은 건축물 노후화로 인한 사고위험이 있고, 배수·배관 노후화로 인해 거주자의 건강이 우려되며, 일부 세대가 이주한 경우 빈집 관리와 이로 인한 사건·사고가 발생할 위험이 있어 적기에 이주가 이루어질 필요가 있다.

따라서 국토교통부는 동 사업의 수요를 면밀하게 분석하여 이주지원률이 저조한 원인을 파악하는 한편, 정비사업 이주지역 사업설명회 등을 통해 홍보를 강화하여 위험건축물 거주자가 동 사업의 지원을 받아 안전하게 이주할 수 있도록 하는 등 동 사업의 성과를 제고하기 위한 방안을 마련할 필요가 있다.

둘째, 국토교통부는 동 사업의 목적이 위험건축물로부터 국민을 보호하기 위한 것임을 감안하여, 위험건축물 이주자금 지원사업 대상에서 배제되는 노후·불량 단독주택 거주자도 동 사업의 지원대상에 포함될 수 있도록 관련 제도를 개선할 필요가 있다.

3) 이주지원율이 미흡한 반면, 연도별 위험건축물(D·E 등급)의 수는 증가 추세에 있다.

※ '19년 155개, '20년 184개, '21년 261개, '22년 8월말 기준 296개

동 사업은 정비구역의 노후·불량 건축물 및 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」에 따른 제3종시설물로서 안전등급 D·E에 해당하는 경우 이주자금을 지원하고 있다. 그런데 동법에 따른 제3종시설물이란 제1종·제2종 시설물 외에 안전관리가 필요한 소규모 시설물로, 현재 공동주택(아파트, 연립주택 및 다세대주택)의 경우 제3종시설물⁴⁾로 지정·고시된 반면, 단독주택은 제3종시설물에 해당되지 않아 노후·불량한 정도가 사실상 안전등급 D·E에 해당한다 하더라도 단독주택 거주자는 동 사업으로부터 배제되는 문제가 있다.

동 사업이 위험건축물로부터 국민을 보호하려는 목적에서 추진되고 있다는 점을 감안할 때 노후·불량한 단독주택에 거주하는 사람 역시 공동주택 거주자와 마찬가지로 동 사업을 통한 이주자금 지원대상에 포함할 필요가 있다고 보인다. 따라서 국토교통부는 이러한 동 사업의 취지를 고려하여 노후·불량 단독주택 거주자도 동 사업의 지원대상에 포함될 수 있도록 관련 제도를 개선하는 방안에 대하여 검토할 필요가 있다.

4) 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」

제7조(시설물의 종류) 시설물의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 제1종시설물: 공중의 이용편의와 안전을 도모하기 위하여 특별히 관리할 필요가 있거나 구조상 안전 및 유지관리에 고도의 기술이 필요한 대규모 시설물로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설물 등 대통령령으로 정하는 시설물

가. ~ 사. (생략)

2. 제2종시설물: 제1종시설물 외에 사회기반시설 등 재난이 발생할 위험이 높거나 재난을 예방하기 위하여 계속적으로 관리할 필요가 있는 시설물로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설물 등 대통령령으로 정하는 시설물

가. ~ 사. (생략)

3. 제3종시설물: 제1종시설물 및 제2종시설물 외에 안전관리가 필요한 소규모 시설물로서 제8조에 따라 지정·고시된 시설물

제8조(제3종시설물의 지정 등)

① 중앙행정기관의 장 또는 지방자치단체의 장은 다중이용시설 등 재난이 발생할 위험이 높거나 재난을 예방하기 위하여 계속적으로 관리할 필요가 있다고 인정되는 제1종시설물 및 제2종시설물 외의 시설물을 대통령령으로 정하는 바에 따라 제3종시설물로 지정·고시하여야 한다.

[시설물의 안전등급 기준]

안전등급	시설물의 상태
A (우수)	문제점이 없는 최상의 상태
B (양호)	보조부재에 경미한 결함이 발생하였으나 기능 발휘에는 지장이 없으며, 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 상태
C (보통)	주요부재에 경미한 결함 또는 보조부재에 광범위한 결함이 발생하였으나 전체적인 시설물의 안전에는 지장이 없으며, 주요부재에 내구성, 기능성 저하 방지를 위한 보수가 필요하거나 보조부재에 간단한 보강이 필요한 상태
D (미흡)	주요부재에 결함이 발생하여 긴급한 보수·보강이 필요하며 사용제한 여부를 결정하여야 하는 상태
E (불량)	주요부재에 발생한 심각한 결함으로 인하여 시설물의 안전에 위험이 있어 즉각 사용을 금지하고 보강 또는 개축을 하여야 하는 상태

자료: 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법 시행령」 [별표 8]

가. 현 황

모빌리티활성화지원 사업¹⁾은 모빌리티 시대를 대비하기 위해 민관이 종합지원 체계를 구축하고, 핵심거점 역할을 하는 모빌리티 특화도시를 조성하려는 것으로, 2023년도 예산안에 29억 5,000만원으로 신규편성되었다.

[2023년도 모빌리티활성화지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
모빌리티활성화지원	-	-	-	2,950	2,950	순증
모빌리티 종합지원체계 구축	-	-	-	250	250	순증
모빌리티 특화도시 조성사업	-	-	-	2,700	2,700	순증

주: 1) 추경은 제2회 추경 예산 기준을 의미

자료: 국토교통부

동 사업은 모빌리티 종합지원체계구축, 모빌리티 특화도시 조성사업 2가지 내 역사사업으로 구성되어 있다. 먼저 ① 모빌리티 종합지원체계구축 사업은 민관합동으로 운영되는 미래모빌리티포럼을 지원하기 위한 일반용역비(1억원)와 모빌리티 관련 정책연구를 추진하기 위한 정책연구비(1억 5,000만원)로 구성되어 있다. 다음으로, ② 모빌리티 특화도시 조성사업은 신도시에 특화도시를 조성·지원하기 위한 자치단체경상보조(15억원)와 기존 도시에 특화도시를 조성·지원하기 위한 자치단체 자본보조(12억원)로 구성되어 있다.

나. 분석의견

모빌리티활성화지원 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

박나경 예산분석관(nkpark@assembly.go.kr, 6788-4631)

1) 코드: 교통시설특별회계 4931-350

첫째, 모빌리티의 개념 및 범위가 포괄적이므로 미래모빌리티포럼, 연구주제 등이 지나치게 포괄적으로 운영·결정되거나 기존 모빌리티 관련 사업과 중복되지 않도록 관리할 필요가 있다.

최근 4차 산업혁명으로 교통 분야에 ICT와 혁신 기술이 융·복합되면서 기존의 ‘교통(Transport)’과 다른 ‘모빌리티(Mobility)’ 산업이 성장하고 있어 국토교통부는 모빌리티 산업을 선도하고 이를 일상에 구현하고자 2022년 9월 19일 「모빌리티 혁신 로드맵」을 발표하였다.

해당 로드맵에 따르면 모빌리티(Mobility)의 개념은 일반적으로 첨단기술 결합 및 이동 수단간 연계성 강화 등을 통한 이동성 증진으로 통칭되고 있으며, 국토교통부는 향후 자율주행차, 항공모빌리티, 스마트물류 모빌리티 등의 산업발전을 지원할 예정이다.

[모빌리티혁신로드맵에 따른 세부과제 및 국토교통부 지원 현황·계획]

세부과제	기존 지원현황	향후 지원계획
운전자가 필요 없는 완전자율주행 시대 개막	- 임시운행허가('16.2~, 246대) - 시범운행지구 운영('20.5~, 14개소) - C-ITS 구축사업('14.7~, 976km) 등을 통해 운행 지원 - 정밀도로 지도 구축(~'30) - 혁신성장지원센터 개소(~'22) - 자율주행 기술개발 및 서비스 고도화 지원(~'27)	- 교통약자 이동 지원, 긴급차량 우선 통행, 라스트마일 무인 배송 등 신규 서비스 개발·도입('25~) - 민간의 자율주행 서비스 개발·도입을 지원하는 자율주행 서비스 사업 확대('24~) - C-ITS 인프라 구축(~'30) - 정밀 도로 지도 구축(~'30) - 혁신성장지원센터 개소(~'27) - 자율주행 기술개발 및 서비스 고도화 지원(~'27)

세부과제	기존 지원현황	향후 지원계획
교통 체증 걱정없는 항공 모빌리티 구현	- 기체 및 교통관리 기술 개발 ('19~, 1,209억원) - 실증 인프라조성(~'23, 전남 고흥) 등 - 드론 실증도시 사업, 규제 샌드박스 등을 통해 다양한 서비스 확대('20~) - 드론 시험 인증 인프라 구축(~'25) - UAM 상용화 노선 중심 전용 공역체계 구축(~'24) - UAM 팀 코리아 운영('19~)	- UAM 서비스 출시 지원(~'25) - 드론 실증도시 사업, 규제 샌드박스 등을 통해 다양한 서비스 확대(~'24)) - UAM 전용 통신 인프라 구축('24~) - 공항 비행관리 플랫폼 구축('24) - UAM R&D('23~)
스마트 물류 모빌리티로 맞춤형 배송체계 구축	- 스마트 물류센터 인증('21.8~, 24개소) - 미래물류 기술 개발, ('21~, 1,248억원) 등 - 무인배송 실증 상용화 지원(~'24) - 지하 공간을 활용한 도시철도 물류 기술 개발(~'24) - 물류 스타트업 육성('20~) - 물류 분야의 고급 인력 양성을 위해 DNA+A 융합기술대학원 지원('22~)	- 무인배송 실증 상용화 지원('25~) - 무인배송 시범사업 실시('23~) - 하이퍼튜브 등 핵심 미래 기술 개발 추진('24~'32) - 디지털 물류정보 통합 플랫폼 구축(~'27) - 물류 스타트업 육성(~'30) - 물류 분야의 고급 인력 양성을 위해 DNA+A 융합기술대학원 지원(~'26)
모빌리티 시대에 맞는 다양한 이동 서비스 확산	- S-BRT 도입을 위한 연구 추진(~'22) - 교통카드 DB 관리 운영(계속)	- DRT서비스 표준 모델 마련을 위해 지자체 실증사업 실시('23) - 미래 모빌리티와 기존 철도·버스 등을 연계할 수 있는 미래형 환승센터 추진('23~) - 모듈형 버스 도입 연구 추진('25~) - 모빌리티 빅데이터 플랫폼 구축을 위한 연구 추진('24~)
모빌리티와 도시 융합을 통한 미래도시 구현	- 사업용차량 수소 추진 시설 구축('17~)	- 특화도시 조성 계획 수립을 위한 연구 추진('22~) - 모빌리티 현황 조사 추진('23~)

자료: 국토교통부

즉, 자율주행, 항공모빌리티, 스마트물류, MaaS²⁾ 등 교통물류 관련 신산업 대부분이 지원대상인데, 미래모빌리티포럼을 구성하거나 정책연구주제를 결정할 때 각종 신산업 분야를 균형있게 배분하여 운영할 필요가 있다.

그리고 동 사업으로 모빌리티 전체 분야를 포괄하여 포럼·연구 등을 추진하게 되면 모빌리티가 각종 신산업분야보다 상위 개념이므로 논의의 구체성을 확보할 필요가 있고, 기존 신산업분야에서 제시된 의제들을 단순히 취합하는 것이 아니라 각 분야간 융복합을 통해 다양한 모빌리티 서비스가 확산되도록 하여야 한다.

그런데 국토교통부는 그동안 자율주행차, 항공모빌리티, 스마트물류센터 인증 등 이미 모빌리티 관련 예산사업을 추진하였고, 이에 따라 각종 민관정책공동체, 정책연구용역, 실증단지 사업 등을 추진해왔다.

따라서 동 사업에 따른 포럼 구성, 정책연구, 특화도시 조성을 추진하는 경우 특정 교통물류 신산업에 편중되어 기존 사업과 차별성 없이 추진되지 않도록 국토교통부는 동 사업에 따른 지원내용이 기존 모빌리티 관련 사업들과 사업목표, 역할이 사실상 중복되지 않도록 관리하여야 한다.

[국토교통부 기존 모빌리티 사업 중 유사사업 현황]

세부사업명 내역사업명	2023 예산안 (백만원)	사업내용
모빌리티활성화지원	2,950	
모빌리티 종합지원체계 구축	250	- 민관 합동 미래 모빌리티 포럼 구성 및 운영 - 산업변화에 따른 제도 전반 재설계등 정책연구
모빌리티 특화도시조성	2,700	모빌리티혁신을 일상에서 구현하기 위해 핵심거점 역할을 하는 모빌리티 특화도시 조성
자율자동차상용화	30,405	
자율주행 모빌리티 서비스 시범사업	3,600	자율차 확산 및 모빌리티서비스 모델의 선진화를 위해 민간에서 개발하는 자율주행 기반 모빌리티서비스 실증 지원
상용화 정책연구	180	자율주행차 상용화 관련 이슈분석 및 정책개발
자율차 시범운행지구 평가위탁	175	시범운행지구 운영 평가 및 근거데이터 검증 등

2) Mobility as a Service: 다양한 교통수단·정보를 연계함으로써 단일 플랫폼에서 최적경로 안내, 예약·결제, 통합 정산 등을 제공

세부사업명	2023 예산안 (백만원)	사업내용
내역사업명		
충청권자율주행모빌리티 상용화지구조성	2,401	대전·세종·충북·충남을 연결하는 초광역 자율주행 상용화 지구를 조성·운영
드론교통산업활성화지원	16,039	
UAM Team Korea 사업지원	350	민관정책공동체의 도심항공교통 상용화 및 산업 활 성화를 위한 협력체계 구축지원 등
연구용역	500	K-UAM 로드맵 이행을 위한 운영체계연구 등
디지털물류실증단지조성	5,000	신도시 또는 기존 도시에 각각 스마트 물류기술을 활 용한 실증단지 조성계획 수립 및 실증사업화 지원

자료: 국토교통부 제출자료를 기반으로 국회예산정책처 재작성

둘째, 내역사업인 모빌리티 특화도시조성사업은 구체적인 사업계획이 미비하여 사업 집행이 지연될 가능성이 높으므로 연내 집행가능한 수준으로 예산 규모를 조정할 필요가 있다.

동 사업은 「모빌리티 혁신 로드맵」의 세부과제 중 “모빌리티와 도시융합을 통한 미래도시구현” 과제를 위해 추진될 예정이며, 신규 도시에 대해서는 도시계획 단계부터 모빌리티 서비스 구현을 최우선 고려하고, 기존 도시에 대해서는 다양한 서비스를 실증하고, 우수 실증 성과에 대해서는 본 사업화를 지원하고자 한다.

해당 로드맵에 따르면 특화도시 선정기준 및 가이드라인은 2022년 연말에 마련되어, 2023년 3월까지 지방자치단체·기업의 공모를 거쳐, 4월달 이후 사업자를 선정·지원할 예정이다.

즉, 연말 이후 선정기준 및 가이드라인이 확정될 예정이어서 지방자치단체로서는 2023년도 지방자치단체 예산이 확정된 이후에 동 사업을 신청 여부를 검토하게 된다. 이에 따라 지방자치단체의 적극적인 참여나 지방비 확보가 어려울 가능성이 높고, 특히 동 사업은 모빌리티 개념이 포괄적이고, 신산업 특성상 사업시행계획 수립이 어려우며, 민간 참여가 낮을 위험성 등으로 인해 지방자치단체의 사업 신청이 저조하거나 중도철회될 가능성이 있다. 따라서 동 사업은 보조사업자 선정 등에 시일이 소요되어 사업집행 역시 지연될 가능성이 우려된다.

참고로 국토교통부가 2021년 신규사업으로 추진한 디지털물류실증단지조성 사업³⁾은 동 사업과 유사하게 신도시의 물류계획 수립 및 기존 도시의 물류서비스 실증을 지원하고자 하였으나, 사업 1차년도에 지방비 미확보 등으로 사업을 철회하거나, 사업자로 선정된 공기업의 경우 보조사업자를 연말에 선정하는 등 사업이 지연된 바 있다. 스마트물류보다 모빌리티는 상위 개념이자 포괄적인 개념이므로, 사업계획이 구체적이지 않은 경우 지방자치단체가 예산확보, 규제·절차 검토 등 공모에 신청·준비하는 것이 디지털물류실증단지조성 사업의 경우보다 어려울 것으로 우려된다.

따라서 동 사업 역시 9월말 현재 구체적인 사업계획이 수립되지 않아 내년부터 사업공고가 실시되고, 사업자 선정 등 사전절차 이행에 시일이 소요될 것으로 예상되므로 연내 집행가능한 수준으로 예산 규모를 조정할 필요가 있다.⁴⁾

3) 코드: 일반회계 4034-321

4) 국토교통부는 LH 등 관계기관과 실무협의를 통해 모빌리티 특화도시 사업을 차질없이 준비 중이고, 일부 지방자치단체는 해당 사업에 대한 관심을 대외적으로 표명('22.10.7.)하는 등 적극적이므로, 지방자치단체의 관심이 점차 확대될 것으로 기대하고 있다.

가. 현 황

MaaS Station¹⁾ 구축 시범사업²⁾은 광역교통 중심지에 기존 철도·버스 외 전기·수소차, PM³⁾, UAM⁴⁾ 등 멀티 모빌리티를 원활하게 이용할 수 있는 MaaS Station을 구축하기 위한 계획수립비용을 지원하는 것이다. 국토교통부는 2023년도 예산안에 10억원을 신규 편성하여 지방자치단체 2곳에 대해 계획수립 비용 5억원(10억원×국고보조율 50%)씩 지원할 계획이다.

[2023년도 MaaS Station 구축 시범사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
MaaS Station 구축 시범사업	-	-	-	1,000	1,000	순증

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준을 의미

자료: 국토교통부

참고로 국토교통부는 환승센터 구축지원⁵⁾ 사업으로 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 제10조에 따라 광역교통시설⁶⁾인 환승센터⁷⁾ 및 복합환승센터⁸⁾의 건설

박나경 예산분석관(nkpark@assembly.go.kr, 6788-4631)

- 1) MaaS(Mobility as a Service): 모든 교통수단 시스템을 통합하여 출발지부터 목적지까지의 최적경로를 제공하고 이용할 수 있도록 구현한 통합 모빌리티 서비스
- 2) 코드: 교통시설특별회계 4931-353
- 3) PM이란 개인형 이동장치(Personal Mobility)의 약어로 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다.(「도로교통법」 제2조제19호의2)
- 4) UAM이란 도심항공모빌리티(Urban Air Mobility)의 약어이다.
- 5) 코드: 국가균형발전특별회계 4542-311
- 6) 대도시권의 광역적인 교통수요를 처리하기 위한 환승센터·복합환승센터의 구성시설에 대하여 국토교통부장관이 광역교통위원회의 심의를 거쳐 지정·고시한 시설(「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 제2조 및 같은 법 시행령 제4조의2)
- 7) 교통수단 간의 연계교통 및 환승활동을 원활하게 할 목적으로 일정 환승시설이 상호 연계성을 갖고

및 개량에 필요한 비용을 지원하고 있다. 이 때 환승센터의 경우 같은 법 시행령 제 12조제4호에 따라 국고보조율은 30%⁹⁾이고, 복합환승센터의 경우 「국가통합교통체계효율화법 시행령」 제54조제2항¹⁰⁾에 따라 국가기간복합환승센터는 최대 70%, 광역복합환승센터는 최대 50%를 각각 국고로 보조할 수 있다.

나. 분석의견

MaaS Station 구축 시범사업은 기존 세부사업인 환승센터 구축지원 사업과 지원 대상·방식 등이 유사하므로 통합하여 동일한 세부사업으로 운영하는 것이 효과적일 것으로 보인다.

국토교통부는 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 및 「제3차 환승센터 및 복합환승센터 구축 기본계획(2021~2025)」에 따라 기존 세부사업인 ‘환승센터 구축 지원’ 사업으로 환승센터·복합환승센터의 건설·개량비용의 30%를 지방자치단체에 보조하고 있다.

한 장소에 집합되어 있는 시설로서 주차장형, 대중교통연계형, 터미널형으로 구분됨(「국가통합교통체계효율화법」 제2조제13호)

- 8) 열차·항공기·선박·지하철·버스·택시·승용차 등 교통수단 간의 원활한 연계교통 및 환승활동과 상업·업무 등 사회경제적 활동을 복합적으로 지원하기 위하여 환승시설 및 환승지원시설이 상호 연계성을 가지고 한 장소에 모여 있는 시설로서 국가기간복합환승센터, 광역복합환승센터, 일반복합환승센터로 구분됨(「국가통합교통체계효율화법」 제2조제15호)
- 9) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」 제12조(광역도로건설비 등의 보조)
 4. 제4조의2제2항에 따른 시설: 해당 시설의 건설 및 개량에 필요한 사업비의 30퍼센트
- 10) 「국가통합교통체계효율화법 시행령」 제54조(복합환승센터 개발비용의 보조)
 - ① 법 제60조제2항에 따라 국가나 지방자치단체가 복합환승센터의 개발을 위하여 보조하는 사업(이하 "보조사업"이라 한다)의 종류는 다음 각 호와 같다.
 1. 버스, 철도, 자전거 등 연계교통수단의 정류·정차·정거시설 또는 그 접근을 위한 시설의 설치
 2. 보행이동시설, 자전거보관시설 등 공익목적의 환승편의시설 설치
 3. 보안시설 및 안전시설의 설치
 4. 환승정보안내시설 설치
 - ② 국가는 사업시행자에 대하여 제1항에 따른 보조사업에 드는 비용을 다음 각 호의 범위에서 지원할 수 있다. 이 경우 지원금액은 기획재정부장관과 따로 협의한 경우를 제외하고는 해당 복합환승센터 개발사업 총사업비의 100분의 10을 초과할 수 없다.
 1. 국가기간복합환승센터: 총보조사업비용의 100분의 70
 2. 광역복합환승센터: 총보조사업비용의 100분의 50
 - ③·④ (생략)

MaaS Station은 최근 도입되고 있는 다양한 모빌리티를 활용하여 교통수단간 최단시간 환승을 할 수 있는 미래형 환승센터인데, 기존 환승센터 구축지원 사업으로도 사업계획단계부터 新모빌리티 수단을 고려하여 설계·구축함으로써 MaaS Station 구축을 추진할 수 있다.

다만, 국토교통부는 동 시범사업의 추진경위에 대하여 현재 환승센터의 국고보조율은 30%로 낮은 수준이어서 지방자치단체가 전기·수소차, PM, UAM 등 멀티모빌리티 수단까지 고려한 환승센터를 구축하는데 소극적이므로, 정부가 주도해서 선도모형을 만들고자 계획수립비용 50%를 지원하는 사업을 시범적으로 추진하게 되었다는 설명이다¹¹⁾. 또한 제3차 환승센터 기본계획('21~'25)에 반영된 47개 사업 모두 미래형 교통수단에 대한 고려가 부재하였다고 한다.

그러나 동 사업은 광역교통중심지의 환승센터 구축시 新모빌리티 수단을 고려하여 설계·구축하도록 하려는 것이어서, 해당 환승센터는 권역 내 또는 권역 외의 여러 교통수단을 연계하게 될 예정이다. 또한, 「국가통합교통체계효율화법 시행령」 제66조제6항¹²⁾에 따르면 국토교통부장관은 복합환승센터 개발 시범사업으로 지정받은 복합환승센터 개발사업에 대해서는 예산의 범위에서 계획수립·조사·분석 또는 설계 등에 드는 비용을 지원할 수 있다. 이에 따르면 상기 법령을 근거로 하여 동 사업을 신설하지 않고 기존 환승센터 구축지원 사업으로도 계획수립 비용을 지원할 수 있어 별도로 사업을 신설할 필요성이 떨어진다.

따라서 동 사업과 환승센터 구축지원 사업은 지원대상·방식 등이 유사하므로 통합하여 동일한 세부사업으로 운용하는 것이 효과적일 것으로 보인다.

11) 주요 철도역사 107곳의 환승서비스 수준(LOS)을 분석한 결과(한국교통연구원, '21.4) 74곳이 LOS D 이하(환승시간 3분 이상, 환승거리 180m 이상)로 나타나 환승여건 열악

12) 「국가통합교통체계효율화법 시행령」
제66조(복합환승센터 개발 시범사업)

⑥ 국토교통부장관은 복합환승센터 개발 시범사업으로 지정받은 복합환승센터 개발사업에 대해서는 예산의 범위에서 계획 수립·조사·분석 또는 설계 등에 드는 비용을 지원할 수 있다.

가. 현 황

광역버스 준공영제 사업¹⁾은 대도시권 주민들의 출퇴근 광역교통 이용 불편을 해소하고, 안전 및 서비스 개선을 위해 광역버스 준공영제를 시행하는 데 따른 재정 지원을 하려는 것으로, 광역버스 공공성 강화 지원 사업의 내역사업이다. 동 사업의 2023년도 예산안은 전년대비 193억 9,000만원이 증액된 560억원이 편성되었다.

[2023년도 광역버스 준공영제 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
광역버스 공공성 강화 지원	6,047	37,835	37,835	58,092	20,257	53.5
광역버스 준공영제 사업	4,950	36,610	36,610	56,000	19,390	53.0

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준을 의미

자료: 국토교통부

동 사업으로 지원하고자 하는 노선관리형 버스 준공영제(이하 “준공영제”는 모두 노선관리형을 말한다)²⁾는 현재 경기도 지역에서 시행되고 있는데, 이에 따르면 버스운송업자는 노선에 대한 소유권 없이 관리·운영만을 담당하고, 정부는 대신 재

박나경 예산분석관(nkpark@assembly.go.kr, 6788-4631)

1) 코드: 교통시설특별회계 4931-342의 내역사업

2) [수입금 공동관리형 및 노선관리형 준공영제 비교]

구 분	내용	장점	단점	시행지역
수입금 공동관리형	· 수입을 공동으로 관리하고 운행실적 에 따라 업체에 배 분(지원금 포함) * 기존 노선 소유권 인정	· 안정적 노선 운영 가능 · 민영제에 비해 사고율감소 (안전성 제고)	· 자발적 경영개선 유인 부족 · 재정부담 가중 · 공공재인 버스노선의 사유화 논란	서울, 대전, 대구, 부산 등 기존 준공영제 노 선
노선관리형 (노선입찰제)	· 노선에 대한 업체의 소유권을 배제하고, 경쟁입찰에 의해 운 영업체 선정	· 경쟁구조로 비용절감 · 안전성 제고 · 사유화된 버스노선의공공재 기능회복	· 고도의 전문성(입찰)과 행정력(서비스평가)필요 · 사전 노선권 확보 필요	새경기 준공영제

자료: 국토교통부

정지원금을 지급한다. 이 때 재정지원금은 운송비용(A)에 운임 등 수입금(B)을 차감한 금액(A-B)으로 하고, 운송비용(A)이란 협약금액(a)과 운행실적 등을 기초로 하여 지급하는 금액(b, 연료비·통행료 등 포함)을 말한다.

나. 분석의견

광역버스 준공영제 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 2020~2022년간 동 사업은 시행령 개정, 노선업무 이관 및 준공영제 도입이 지연되어 실질행동이 저조하였으므로, 2023년도에도 국토교통부가 경기도로부터 노선을 이관받거나 신규 노선을 설치하는 데 지연되거나, 해당 노선에 준공영제를 신규 도입하는 과정에서 사업지연이 발생하지 않도록 사업관리를 철저하게 하고, 예산심의과정에서 2022년 이관 노선의 사업추진경과를 함께 고려하여 추가지연이 발생하는 경우 이를 예산 규모에 반영할 필요가 있다.

당초 노선관리형 버스 준공영제는 경기도 소관의 버스 노선에 대해 실시되고 있었는데, 2019년 국토교통부와 시·도간 협의³⁾(「국민교통복지 향상을 위한 버스 분야 발전방안」, 2019. 5. 14.)에 따라 광역버스에 대해 준공영제를 도입하게 되어, 국토교통부는 2020년부터 동 사업을 시범사업으로 신설하여 버스운송업자에 대한 지원금을 지급하고자 하였다.

그리고 2021년부터는 국토교통부와 시·도간 협의가 반영된 「여객자동차 운수사업법 시행령」⁴⁾이 시행되면서, 일반광역버스⁵⁾도 국가사무화되어 보다 많은 노선에 대해 노선관리형 버스 준공영제를 시행하게 되었고, 이에 따른 비용을 국가에서

3) 「국민교통복지 향상을 위한 버스 분야 발전방안」

3. 중앙정부는 다음사항을 지원한다.

1) 일반 광역버스를 국가사무로 전환하고, 국가사무인 M-버스를 포함하여 준공영제를 추진한다.

2) 이를 위해 한국교통연구원과 경기연구원이 공동으로 시행하는 연구용역을 추진하고, 그 결과를 토대로 조속한 시일 내에 시행되도록 한다.

4) 개정시행령에 따라 일반광역버스도 국가사무화되어, 해당 버스노선의 면허, 운임·요금 기준 및 요율결정 등에 관한 업무가 대도시권광역교통위원회에 위임되었다.

5) 광역급행버스가 아닌 광역버스로, 대도시권 내 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 노선(국토교통부장관 고시 필요)으로서 운행형태가 직행좌석형인 시내버스 운송사업을 말함(「여객자동차 운수사업법 시행령」 제37조제1항제1호)

지원하게 되었으며, 이후 경기도로부터 각종 노선을 이관받으면서 동 사업 예산이 지속적으로 확대되고 있다.

그런데 2020년부터 2022년 현재까지 해당 노선의 업무가 경기도에서 국토교통부 대도시권광역교통위원회로 이관되는 과정에서 시행령 개정, 노선 이관 및 준공영제 도입에 시일이 소요되어 실집행률이 부진하였다.

[2020~2022년 8월말 현재까지 광역버스 준공영제 사업의 실집행내역]

(단위: 백만원)

연도	국비						대응지방비				
	국가		지방자치단체								
	예산액	교부액	교부현액	실집행액	이월액	불용액	예산액	예산현액	집행액	이월액	불용액
2020	1,350	450	450	12	438	0	3,150	3,150	27	3,123	0
2021	4,050	4,950	5,388	814	4,574	0	11,550	14,673	1,900	12,773	0
2022	36,400	6,750	12,138	2,907	-	-	36,400	49,173	6,049	-	-

자료: 국토교통부

2020년 시범사업 당시에는 당초 9개 노선에 대한 예산이 편성되었으나, 「여객자동차 운수사업법 시행령」 개정(2020.12.29. 개정·시행)이 당초 계획보다 지연되면서 기존 시행령상으로도 이미 국가사무였던 광역급행버스에 대해서만 사업을 추진하여야 했다. 이에 따라 3개 노선에 대해서만 11월부터 국고보조금을 지급하였다.

그리고 2020년 12월 시행령 개정 후 2021년에는 2020년 이월된 6개 노선에 대한 준공영제 사업을 우선 추진·집행하고, 하반기부터 본예산에서 지원하고자 한 18개 준공영제 노선을 결정하였고, 운송사업자 모집·입찰·협상, 운행개시 등을 위한 관련 절차를 이행하는 데 장시간 소요⁶⁾되면서 이월이 발생하였다.

6) 지자체 수요조사('21.7월), 노선 신설 타당성 평가·관계기관 의견 수렴('21.8~9월), 노선위원회 심의('21.10월), 운송사업자 모집·입찰·협상('21.11월~'22.6월), 면허발급·운행개시('22.4월~)

2022년에는 101개 노선을 지원할 계획으로 예산을 편성하였으나, 8월말 현재에는 2021년에 결정된 27개 노선 중 운송사업자 선정이 완료된 22개 노선에 대해서만 예산이 집행⁷⁾되었고, 66개 노선은 경기도로부터 이관받기 위해 협의 중이며, 8개 노선은 신설 또는 전환하기 위한 법적·행정적 절차를 진행하고 있다. 이에 따라 동 사업의 예산현액 대비 실집행액 비율은 2020년 0.9%, 2021년 16.4%, 2022년 8월말 현재 8.0%로 나타났다.

[2020~2023년간 지원노선 수 계획 및 선정·지원현황]

(단위: 개)

구 분		계획			선정			지원			비고
		합계	급행	일반	합계	급행	일반	합계	급행	일반	
2020	신규	9	3	6	9	3	6	9	3	6	신규 급행 3개노선 11월부터 순차 지원
2021	신규	18	-	-	18	12	6	13	7	6	신규 급행·일반 18개노선 '22.4월부터 순차 지원
	기존	9	3	6	9	3	6	9	3	6	
	합계	27	3	6	27	15	12	22	10	12	
2022	신규	74	-	-	66	-	66	-	-	-	신규 66개 노선(이관)
	기존	27	15	12	27	15	12	22	10	12	확정, 신규 급행·일반
	합계	101	15	12	93	15	12	22	10	12	8개 노선 신설 추진중
2023	신규	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기존	101	-	-	101	-	-	101	-	-	
	합계	153	-	-	-	-	-	-	-	-	

자료: 국토교통부

국토교통부는 실집행률 제고를 위하여 2023년 예산안 편성시 2022년까지 지원결정된 기존 101개 노선에 대한 재정지원금, 2023년도에 신규추진할 52개 노선에 대한 재정지원금으로 나누어, 이 중 신규 52개 노선에 대한 재정지원금은 사업 추진일정을 고려하여 2분기부터 소요되는 금액으로 감액편성하였다. 신규 노선에 대해서는 2022년 8월말 이후 지자체 수요조사, 신설 타당성 검토 등을 추진하고, 2023년 예산이 확정되는 2022년 12월초 이후 운송사업자 모집 등 입찰을 추진하여 2023년 1~2월에 사업자 평가 및 협상을 실시하며, 2023년 2~3월에 면허발급·운행을 개시할 계획이다.

7) 9월말 현재 5개 노선은 차량 생산 지연 등의 사유로 10월 중 운행개시할 계획임

그런데 52개 신규 노선의 경우 해당 노선의 면허가 발급되더라도 이후 버스운송사업자의 인력·차량 확보기간 및 각종 행정절차 등이 소요될 수 있어 실제 노선 운행 시기 및 지원금 지급 시기 역시 추가로 지연될 가능성이 있으므로, 이에 관한 관리를 면밀하게 할 필요가 있다.

또한 52개 신규 노선 중 11개는 국토교통부가 신규로 노선 신설을 검토할 예정이지만, 41개 신규 노선의 경우 경기도로부터 이관받을 예정인데, 41개 이관 사업의 경우 면허조건 등으로 운수사업자와 이견⁸⁾이 발생할 수 있어 사업 이관 규모나 일정의 변동가능성이 클 것으로 우려된다.

또한 기존에 지원대상으로 결정된 101개 노선의 경우에도 5개 노선 사업은 9월말 현재까지 면허발급 후 운행개시되지 않았고(10월 중 운행 계획), 그 외 경기도에서 이관받을 예정인 66개 노선 사업, 2022년 내에 신규추진할 예정인 8개 노선 사업은 아직까지 노선 결정이 확정된 것이 아니므로, 예산심의과정에서 사업추진경과를 검토하여 추가지연이 발생한 경우 2023년도 예산안에 반영할 필요가 있다.

둘째, 2023년도에는 일반광역버스를 포함하여 총 153개 노선을 지원할 예정이고, 2020년 시범사업으로 지원된 광역급행버스 3개 노선을 기준으로 연간 지원단가를 상향(5억원→8억원)하여 2023년도 예산안을 편성하였는데, 향후 이관·신설할 예정인 버스노선의 종류, 인가버스 대수, 협약단가 및 수입금 예상액 등을 보다 종합적으로 고려하면 평균 지원단가가 3개 노선과 상이할 수 있어, 일반광역버스 등을 포함하여 지원단가를 보다 정확하게 산정할 필요가 있다.

동 사업은 2020년 예산편성시 노선당 지급단가를 5억원으로 가정하였는데, 2022년도부터는 2020년 준공영제 시범사업(3개 노선)에 대하여 재정지원한 실적(10개월간 노선별 평균 6억 7,900만원 지원)을 바탕으로 연간 소요되는 지원단가를 8억원으로 상향하였다⁹⁾.

8) 「경기도 공공버스의 국가사무 이관을 위한 협의회」, 2022. 8., 대도시권광역교통위원회·경기도·경기도버스운송사업조합

4. 이관 노선은 지역, 업체 등 균형을 고려하여 대광위와 경기도가 협의하여 선정하되, 2022년에는 CNG차량 운행노선을 위주로 선정하고, 면허조건 등 이견으로 협의 난항시 차년도 이관대상으로 순연한다.

9) 참고로 국고보조율 역시 2022년도 예산안부터 30%에서 50%로 인상됨: (‘20~’21) 30% → (‘22) 50%

그런데 2021년도에 지원된 3개 노선은 모두 광역급행버스로서, 일반광역버스와 광역급행버스간 재정지원금이 유사한 수준으로 소요되는지 불분명하고, 총 121개 노선 중 3개 노선만을 기준으로 예산을 편성하는 것은 정확성이 떨어지는 것으로 보인다.

참고로 동 사업의 재정지원금은 버스운송사업자가 낙찰받은 노선별 협약단가를 실제 운송비용(A)에 운임 등 수입금(B)을 차감한 금액(A-B)으로 하며, 운송비용(A)에 운임 등 수입금(B)을 차감한 금액(A-B)으로 하고, 운송비용(A)이란 협약금액(a)과 운행실적 등을 기초로 하여 지급하는 금액(b, 연료비·통행료 등 포함)이다.

노선별 협약현황을 검토해보면 일반광역버스는 광역급행버스에 비해 평균 정규인가버스 대수, 수요대응형 버스가 적고, 평균 협약단가도 다소 낮은 편이어서 이에 따라 협약 기준상으로는 평균 운송비용이 낮게 나타난다. 그 외에 정산하여야 하는 운행비용 증가분도 통상 인가버스 대수, 노선길이 등 실제 운행실적¹⁰⁾에 비례할 것으로 예상되어 광역급행버스의 평균 운송비용이 더 클 수 있다.

[2022년 노선별 협약현황]

구 분	노선 수(개)	평균인가대수(대)		평균협약단가	
		정규인가(a)	수요대응형(b)	정규인가(c, 원/대·일)	수요대응형(원/회)
광역급행버스	15	14	4	602,480	144,900
일반광역버스	12	9	2	583,153	144,000
합 계	27	23	6	-	-

주: 협약단가는 실비항목(연료비, 통행료) 및 성과이윤 미포함

자료: 국토교통부

수입금에 대해서도 검토할 필요가 있는데, 2020년에는 운송비용 대비 수입금 비율이 42.1%인데 비해, 2021년에는 51.1%로 나타나 2020년에 지원된 광역급행버스 3개 노선에 비해 2021년에 지원된 광역급행버스 3개 노선, 일반광역버스 5개 노선의 수입금 비율이 좀 더 높게 나타났다.

10) “운행실적”은 지방자치단체에서 운영 중인 버스운송관리시스템(이하 BMS라 함) 등을 통해 확인된 노선의 운행대수, 운행거리, 운행횟수 등을 말한다.

이를 종합하면 2021년 및 2022년 현재 지원되고 있는 노선들은 평균적으로 2020년에 지원된 3개 노선에 비해 운송비용은 낮고, 수입금은 높을 가능성이 크며, 이에 따라 평균적으로 필요한 재정지원금은 낮을 가능성이 있다.

[2020·2021년 총 재정지원금 산출내역]

(단위: 백만원, %)

연도	운송비용 (A)	수입금 (B)	수입금 비율(B/A)	재정지원금(A-B)			
				합계	국가	경기도	시·군
2020	480	202	42.1	278	83	58	137
2021	7,358	3,763	51.1	3,595	1,078	755	1,762

주: 성과이윤, 인건비 인상분 등 연말정산 금액 기준

자료: 국토교통부

따라서 동 사업은 향후 이관·신설할 예정인 버스노선의 종류, 인가버스 대수, 수입금 예상액 등을 보다 종합적으로 고려하여 예산 추계의 정확성을 제고할 필요가 있다.

가. 현 황

드론교통산업활성화지원 사업의 내역사업인 한국형 UAM 그랜드챌린지(Grand Challenge)¹⁾ 사업은 한국형 도심항공교통(UAM: Urban Air Mobility) 운항기준 수립의 핵심기반 확보를 위해 추진 중인 실증사업으로, 이에 필요한 인프라 및 장비·시스템을 구축하고 실증사업 시행에 따른 각종 운영비를 지원하고자 한다. 동 사업의 2023년도 예산안은 121억 2,000만원으로 편성되었다.

[2023년도 한국형 UAM 그랜드챌린지 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
드론교통산업활성화지원	9,616	24,612	24,612	16,039	△8,573	34.8
한국형 UAM 그랜드챌린지	6,119	20,690	20,690	12,120	△8,570	△41.4
1단계 인프라구축	6,119	20,690	20,690	0	0	순감
1단계 운용관리	0	0	0	3,260	3,260	순증
2단계 인프라구축	0	0	0	8,860	8,860	순증

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준을 의미

자료: 국토교통부

국토교통부는 「한국형 도심항공교통(K-UAM) 로드맵」(2020.6., 이하 “K-UAM 로드맵”)에 따라 2025년 UAM 상용서비스 개시를 주요 목표로 설정하고, 2024년까지 비행실증을 완료하며, 2030년부터 본격 상용화를 추진할 예정이다. 이를 위해 국내 기상·도시여건에 맞는 한국형 운용기준 마련을 위한 실증사업인 K-UAM 그랜드챌린지 사업을 단계적으로 추진하고 있으며, 동 사업을 통해 기체 뿐만 아니라 운항·인프라·교통관리 등을 종합적으로 검증할 예정이다.

박나경 예산분석관(nkpark@assembly.go.kr, 6788-4631)

1) 코드: 교통시설특별회계 3637-333의 내역사업

2021년 12월 수립된 「한국형 도심항공교통(K-UAM) 그랜드챌린지 운용계획」(이하 “운용계획”)에 따르면 동 사업은 개활지를 대상으로 한 1단계 사업(’21~’22 인프라 구축, ’23 실증)으로 2023년에 개활지(전남 고흥)에서 UAM 기체 및 통신체계 안전성 확인, 통합운용 실증을 수행할 예정이다. 그리고 2024년부터는 준도심·도심지역을 대상으로 한 2단계 실증사업을 추진하여 2025년 최초 상용화가 예상되는 노선을 대상으로 공항 등 준도심·도심을 연결하는 실증회랑에서 통합실증을 수행할 예정이다. 이를 위해 2023년도 예산안에는 1단계 실증사업 비용(운용관리비용)과 2단계 사업 인프라 구축 비용이 편성되었다.

[K-UAM 그랜드 챌린지 단계적 실증 계획]



자료: 국토교통부

나. 분석의견

현재 1단계 사업은 2023년 8월부터 2024년 3월까지 실증을 실시할 예정인데, 그 성과를 2단계 실증사업의 사업방식, 사업자 선정 등에 반영하기 위해서는 시일이 소요될 수 있고, 2단계 사업은 실증노선 및 인프라 구축지역 등이 확정되지 않아 실제 인프라 구축까지 조속하게 완료하여 2025년 UAM 상용서비스 개시 목표를 달성할 수 있도록 사업관리를 철저하게 할 필요가 있다.

① 1단계 사업은 개활지인 전남 고흥군을 테스트베드로 하여 2021~2022년간 비행시험장 등 각종 인프라를 구축하고 있고, 2022년 5월~11월간 사업자를 선정할 예정이다. 2023년 2월에 비행시험장 건축 및 설비구축 등이 종료되며, 운용시험을 거쳐 2023년 8월부터 2024년 3월까지 선정된 사업자들이 UAM 기체를 실증하고, 시험이 실시될 예정이다.

국토교통부는 1단계 실증사업 결과를 2단계 실증사업에 반영할 예정으로, 「운영계획」에 따르면 1단계 사업 참여자 중 괄목할 만한 성과를 거둔 기관은 2단계 사업 참여 우선권을 부여하고 상용화 시범사업 선정시 우대할 계획이며, 참여기관의 실증결과를 바탕으로 조종자격, 기술·운항 기준, 보안·소음 규정 등 제도화 방안을 우선적으로 검토할 예정이다.

그런데 현재 국토교통부의 사업계획 및 일정에 따르면 1단계 실증사업은 2023년 8월~2024년 3월 실시될 예정이므로, 이에 따른 결과를 반영하여 2024년 상반기 내에 준도심지역 실증을 실시하고, 하반기에 도심지역 실증을 실시하기에는 일정상 촉박한 것으로 보인다. 그리고 현재 국토교통부는 준도심지역 실증을 2024년 6~7월, 도심지역 실증을 10~12월에 실시하는 것으로 사업계획 및 일정을 조정하였다.

당초 「운영계획」에 따르면 준도심·도심지역 실증은 각각 반년씩 실시될 계획이었고, 1·2단계 실증사업시 정상 운용 비행실증, 비정상 상황모사 비상대응 실증 및 UAM 소음 측정 수행 등을 비행범위(개활지→준도심→도심)에 따라 고도화를 할 예정인데, 기온·우천시 등의 날씨 변동 등의 영향을 고려하면 2~3개월의 실증기간이 부족할 수 있어 실증사업계획 및 일정을 체계적으로 관리할 필요가 있다.

또한 준도심지역 및 도심지역은 인구밀도가 높아 개활지에 비해 상대적으로 안전사고 발생시 피해규모가 클 수 있는데, 개활지 지역에서 8개월간 실증을 실시하는 데 비해 각각 2~3달 만에 실증을 종료하게 되어 실증기간이 다소 짧은 편이다. 그리고 준도심·도심지역 실증기간을 늘려 시민들에게 노출시키는 것이 UAM 인식 개선 및 안전 수용성 제고 측면에서도 바람직한 것으로 보인다.

② 2022년 10월 현재 2단계 사업은 실증노선 및 인프라 구축지역 등이 확정되지 않았으므로, 실제 인프라 구축이 지연되어 2024년에 준도심·도심지역 실증을 완료하고 2025년 UAM 상용서비스를 개시한다는 목표를 달성하는 일정이 순연되지 않도록 사업을 철저히 관리할 필요가 있다.

「K-UAM 로드맵」상으로는 수도권 지역 실증노선(안)으로 인천공항↔코엑스, 김포공항↔코엑스, 청량리역↔코엑스가 제시되었는데, 10월 현재 실증노선이나 인프라 구축지역은 선정되지 않았다. 국토교통부는 2단계 인프라 구축지역 선정은 수

도권 지역 중 안전과 민간의 수요를 감안하여 검토 중이며, 지자체(서울, 인천, 경기) 및 관련 기관 등의 다양한 의견을 수렴하여 최적의 지역을 선정할 예정이라는 입장이다.

2023년도 예산안으로는 각종 설비·시스템 구매비용만 포함되어 있고, 버티포트²⁾ 등 고정시설을 구축하는데 소요되는 비용은 포함되지 않았다. 이에 따라 2023년에 24억원으로 지상형 소형 버티포트 구축 설계를 완료한 후, 민간사업자 공모를 거쳐 실제 버티포트 구축을 실시할 예정이다. 그런데 실증노선 및 인프라구축지역 선정이 지연되는 경우 사전 행정절차, 설계기간 등 소요를 고려하면 2023년 내에 2단계 인프라 구축이 완료되기 어려워 보이고, 이에 따라 2단계 준도심·도심지역 실증, 2025년도 UAM 상용서비스 개시 목표 등이 순연될 우려가 있다.

[2단계 인프라 구축 사업 2023년도 예산안 세부내역]

(단위: 백만원)

구 분	2023 예산안
버티포트 통합운용실 구축 및 시스템 연동	1,210
옥외형 CCTV 체계 구축	200
도심 운용소음 측정설비 구축	700
인프라 구축 운용 인건비	700
지상형 소형 버티포트 구축 설계 비용	2,400
GC2 버티포트 충전 및 지상 지원 장비	750
실증항로 안전운행(임무통제) 통합관리시스템 구매	750
이동형 항공기 감시 지상시스템 구축	1,100
운용구역 통신환경 분석 및 통신중계 시스템 구축	300
eVTOL 항공기탑재형 CNS(통신/항법/감시) 통합장비	300
정밀 이착륙용 위치 보정신호 생성 지상시스템	450
합 계	8,860

자료: 국토교통부

2) Vertiport: 버티포트란 '수직(vertical)'과 '공항(airport)'의 합성어로, UAM이 충전·정비·이착륙 등을 할 수 있는 수직이착륙장을 뜻함

또한 준도심·도심지역 실증시 수도권에 설정된 비행금지구역, 비행제한구역에 따른 제한을 받을 가능성이 큰데, 국토교통부는 이와 관련하여 기존의 비행금지/제한취지와 UAM 활성화에 대한 전반적인 운용관련 사항은 지속적으로 관련 기관과 협의 중이라는 입장이다. 2024년도 2단계 실증사업을 원활하게 실시하기 위해서는 예산집행 뿐만 아니라 법령 및 제도개선이 병행되어야 할 필요가 있으므로, 국토교통부는 실증노선·인프라 구축지역 선정, 법령·제도개선 등을 조속히 추진하여 동 사업이 지연되지 않도록 할 필요가 있다.

이상의 내용을 종합하면 현재 1단계 사업은 2023년 8월부터 2024년 3월까지 실증을 실시할 예정인데, 그 성과를 2단계 실증사업의 사업방식, 사업자 선정 등에 반영하기 위해서는 시일이 소요될 수 있고, 2단계 사업은 실증노선 및 인프라구축 지역 등이 확정되지 않아 실제 인프라 구축, 2024년 실증사업 및 2025년 UAM 상용서비스 개시 목표가 지연되지 않도록 사업관리를 철저하게 할 필요가 있다.

가. 현 황

교통약자이동편의증진 사업¹⁾은 「교통약자의 이동편의 증진법」, 「장애인정책종합계획」 및 「교통약자 이동편의 증진계획」에 따라 장애인 이동권을 제고하려는 사업으로, 저상버스 도입보조, 이동편의 실태조사, 특별교통수단 도입보조, BF인증 사업, 교통약자 장거리 이동지원 등 6개 내역사업으로 구성되어 있다. 동 사업의 2023년도 예산안은 전년대비 1,152억 9,500만원이 증액된 2,245억 6,000만원으로 편성되었다.

[2023년도 교통약자이동편의증진 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
교통약자이동편의증진	72,710	109,065	109,265	224,560	115,295	105.5
저상버스도입보조	66,030	98,565	98,565	189,519	90,954	92.3
특별교통수단도입보조	4,801	9,361	9,361	33,852	24,491	261.6
교통약자장거리이동지원	1,432	500	500	500	0	0.0

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준을 의미

자료: 국토교통부

내역사업 중 저상버스 도입보조사업은 장애인, 고령자, 유아동반자 등 교통약자의 대중교통 이용 및 이동편의를 증진시키기 위하여 저상버스 도입시 보조금을 교부하는 사업이다. 「교통약자의 이동편의 증진법」²⁾에 따라 저상버스를 도입하는

박나경 예산분석관(nkpark@assembly.go.kr, 6788-4631)

1) 코드: 교통시설특별회계 4932-301

2) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제14조(노선버스의 이용 보장 등)

① 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선 여객자동차운송사업을 경영하는 자(이하 "노선버스 운송사업자"라 한다)는 교통약자가 안전하고 편리하게 버스를 이용할 수 있도록 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

운송사업자에 대해 재정지원을 하는 사업으로, 저상버스와 일반버스 가격의 차액 (2023년 기준 저상버스 1대당 9,200만원)을 보조하고, 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」³⁾에 따라 이 중 서울시의 경우 40%, 기타 사·도의 경우 50%를 국비로 부담한다.

그리고 특별교통수단도입보조 사업은 버스·지하철 등 대중교통의 이용이 어려운 중증장애인 등의 이동권 보장을 위해 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량인 특별교통수단 도입비용과 운영비를 지원하려는 사업이다. 2023년 7월 19일부터 시행에 정법률⁴⁾에 따라 기존에 지원하고 있던 차량구입지원 외에 특별교통수단 운영비도 2023년부터 지원되며, 차량구입비용은 서울시의 경우 40%, 기타 사·도의 경우 50%를 국비로 부담하고, 운영지원비용은 지역 구분없이 50%를 국비로 지원하도록 편성되었다.

교통약자 장거리이동지원 사업은 교통약자가 시외·고속버스로 장거리를 이동할 때 편의를 증진하기 위해 휠체어 탑승설비를 기존 버스에 장착하는데 소요되는 차량개조비용, 터미널·휴게소 시설 개선비용, 예매시스템 구축비용, 휠체어 탑승 가능 고속시외버스 사업 관리비용을 보조하는 사업이다. 동 사업 역시 「교통약자의 이동

3. 저상버스 및 휠체어 탑승설비를 장착한 버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스(이하 “저상버스등”이라 한다)를 보유하고 있는 경우 일반버스와 저상버스등의 배차순서를 적절히 편성할 것

3) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」

제14조(저상버스 등의 운행 대수 등)

③ 법 제14조제4항 후단에 따른 국가와 지방자치단체의 부담비율은 다음 각 호의 구분과 같다.

1. 특별시: 국가 40퍼센트, 지방자치단체 60퍼센트
2. 제1호 외의 지방자치단체: 국가 50퍼센트, 지방자치단체 50퍼센트

4) 「교통약자의 이동편의 증진법」 [법률 제18784호, 2023. 7. 19. 시행]

제16조(특별교통수단의 운행 등)

- ① 시장이나 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 국토교통부령으로 정하는 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.
- ② 시장이나 군수는 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치하여야 한다. 다만, 도지사가 특별교통수단의 효과적 운영을 위하여 관할 행정구역 내의 시장·군수와 협의하여 이동지원센터를 제3항에 따른 광역 이동지원센터와 통합하여 운영하는 경우에는 그러하지 아니하다.
- ③ 도지사는 특별교통수단의 효과적 운영 및 관할 행정구역 내 시·군 간 특별교통수단의 원활한 환승·연계를 지원하기 위하여 광역이동지원센터를 설치하여야 한다. ④ ~ ⑥ (생략)
- ⑦ 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. ⑧ ~ ⑩ (생략)

편의 증진법」⁵⁾을 근거로 추진되고 있으며, 보조사업자인 한국교통안전공단에 대해 50% 비율로 보조금을 지급하고 있다.

나. 분석의견

교통약자이동편의증진 사업은 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 국토교통부는 저상버스 도입보조 사업 예산이 늘어난 만큼 도입률이 낮은 지역을 우선적으로 지원하여 시·도별 저상버스 도입률 편차를 개선할 필요가 있다.

저상버스 도입보조 사업의 2023년도 예산안은 전년대비 909억 5,400만원 증액된 1,895억 1,900만원이다. 이는 시행예정법률⁶⁾ 및 그 시행령⁷⁾에 따라 2023년부터 시내버스, 농어촌버스, 마을버스는 대폐차하는 경우 반드시 저상버스를 도입하도록 의무화되어, 저상버스 도입수요가 증가할 것을 고려한 것이다⁸⁾.

그런데 2021년 기준으로 시·도별 저상버스 도입률은 편차가 크고 주로 도지역의 경우 도입률이 낮은 것으로 나타나, 교통약자의 거주지역 등에 따라 교통약자의 이동권이 고르게 보장되지 못하고 있고, 이를 고려하면 2023년도에는 도입률이 낮은 지역을 우선적으로 지원할 필요가 있다.

5) 「교통약자의 이동편의 증진법」

제14조(노선버스의 이용 보장 등)

④ 국가와 지방자치단체는 제3항에 따라 저상버스등을 도입(휠체어 탑승설비를 기존 버스에 장착하는 경우를 포함한다)할 경우 대통령령으로 정하는 노선버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 재정 지원을 하여야 한다. 이 경우 국가와 지방자치단체의 부담비율은 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.

6) 「교통약자의 이동편의 증진법」[법률 제18784호, 2023. 1. 19. 시행]

제14조(노선버스의 이용 보장 등)

⑦ 노선버스 운송사업자가 대통령령으로 정하는 운행형태에 사용되는 버스를 「여객자동차 운수사업법」 제84조제2항에 따라 대폐차하는 경우에는 저상버스로 도입하여야 한다. 다만, 도로의 구조·시설 등이 저상버스의 운행에 적합하지 아니하여 해당 노선의 노선버스 운송사업자가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 소관 교통행정기관의 승인을 받은 경우에는 그러하지 아니하다.

7) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령 일부개정령(안) 입법예고」(2022.7.19.~8.29.)에 따르면 노선버스 중 시내버스, 농어촌버스, 마을버스를 저상버스 도입 의무대상으로 규정한다.

8) 예산(안) 산출내역상 2022년에는 총 2,269대(서울 634대, 그 외 지역 1,635대), 2023년에는 4,299대(서울 897대, 그 외 지역 3,402대)를 도입할 예정이다.

그러나 지방자치단체에서 실시한 저상버스 도입수요 조사결과를 고려하여 2023년도 저상버스 도입률 증가분을 예측해보면 다음 표와 같은데, 도입률 증가분이 낮은 하위 5개 시·도(대구, 울산, 충남, 경북, 제주)는 2021년도 현재 평균 도입률도 18.9%로 낮게 나타난다.

따라서 국토교통부는 저상버스 도입률이 저조한 지방자치단체와 협의하여 이들의 도입률이 효과적으로 제고되도록 개선방안을 검토할 필요가 있다.

[2021년 시·도별 저상버스 도입률 및 2023년도 도입률 증가분 예상값]

(단위: 대, %, %p)

구분	2021년			도입수요 조사(C)	예산기준 도입수요 보정값(D)	2023년도 도입률 증가분 예상값(E)
	전체버스(A)	저상버스(B)	도입률(B/A)			
서울	7,395	4,412	59.7	909	793	10.7
부산	2,517	728	28.9	279	243	9.7
대구	1,623	608	37.5	83	72	4.4
인천	2,204	580	26.3	315	275	12.5
광주	999	297	29.7	124	108	10.8
대전	1,015	339	33.4	81	71	7.0
울산	848	103	12.1	20	17	2.0
세종	268	100	37.3	35	31	11.6
경기	11,007	2,112	19.2	2446	2,134	19.4
강원	511	203	39.7	37	32	6.3
충북	637	137	21.5	48	42	6.6
충남	902	89	9.9	59	51	5.7
전북	818	187	22.9	79	69	8.4
전남	737	124	16.8	62	54	7.3
경북	1,285	222	17.3	45	39	3.0
경남	1,739	439	25.2	260	227	13.1
제주	830	148	17.8	46	40	4.8
전국	35,335	10,828	30.6	4,928	4,298	12.2

주: $D=C \times 4299/4928$, $E=D/A$

자료: 국토교통부 제출자료를 기반으로 재작성

둘째, 특별교통수단사업도 지역별 도입률 편차가 크므로 이를 개선하고, 2023년부터 지원되는 특별교통수단 운영비의 사업계획을 구체적으로 마련할 필요가 있다.

특별교통수단이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량으로, 「교통약자의 이동편의 증진법」 및 그

시행규칙에 따라 장애의 정도가 심한 보행상 장애인 150명당 1대를 배치하도록 하고 있다⁹⁾).

그런데 2021년말 기준으로 경기도 및 경상남도를 제외한 시·도 모두 법정대수를 달성하지 못하고 있으며, 시·도별로 도입률 편차가 최대 48.3%p(경기도 112.2%, 충청북도 64.4%) 수준으로 크게 나타나고 있다.

[2021년 시·도별 특별교통수단 도입률]

(단위: 대, %)

구분	계	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
법정대수	4,738	725	319	216	254	128	134	90	22	1,027	195	180	236	236	247	317	344	68
운행대수	4,074	622	206	163	169	116	96	76	21	1,157	149	116	163	192	179	214	369	66
도입률	86.0	85.8	64.6	75.5	66.5	90.6	71.6	84.4	95.5	112.7	76.4	64.4	69.1	81.4	72.5	67.5	107.3	97.1

자료: 국토교통부

국토교통부는 이에 대해 특별교통수단 차량 증가시 운전원 인건비 등 운영비도 증가하는데, 기존에 운영비는 전액 지방자치단체에서 부담하여야 하므로 지역별 재정여건 등에 따라 특별교통수단 도입률 편차가 발생한 것으로 보고 있다. 그런데 2023년부터는 특별교통수단 운영비를 50% 국고보조할 예정이므로 향후 이 같은 문제가 해소될 것으로 예상하고 있다.

그런데 실제로는 재정자립도¹⁰⁾와 특별교통수단 도입률이 비례하지는 않으므로, 지방재정여건 외에도 지역별 인구밀도, 센터 분포현황 등에 따라라도 특별교통수단 도입률이 저조할 수 있는 것으로 보인다. 따라서 국토교통부는 지역별 여건을 고려하여 특별교통수단 도입률 편차를 해소할 수 있도록 사업관리를 면밀하게 할 필요가 있다.

9) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」

제5조(특별교통수단의 운행 대수) ① 법 제16조제1항에서 “국토교통부령으로 정하는 대수”란 「장애인 복지법 시행규칙」 제28조제1항에 따른 보행상의 장애인으로서 같은 규칙 별표 1에 따른 장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대를 말한다.

10)

[2022년 지역별 재정자립도]

(단위: %)

지역	전국	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종
재정자립도	45.3	76.3	46.9	47.9	52.8	41.1	42.4	48.7	56.9
지역	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
재정자립도	61.6	24.7	30.2	33.1	23.8	24.2	25.6	32.8	32.7

자료: 통계청

또한 2023년도부터 지원되는 운영비는 전국 특별교통수단 5,000대¹¹⁾에 대해 차량 1대당 지원금액(1,900만원), 국고보조율(50%) 및 지원기간(6개월¹²⁾)을 감안하여 산출하였다. 이에 따르면 2023년도 상반기까지 법정운행대수(4,700대) 이상이 도입되어야 하는데¹³⁾, 기존 국토교통부 및 지방자치단체는 이러한 도입 목표를 달성하기 위해 사업관리를 강화 필요가 있다¹⁴⁾. 그런데 운영비는 2022년 4월~12월 간 한국교통안전공단에서 수행한 「교통약자 제도개선 연구」를 기반으로 사업계획을 수립할 계획이므로, 지원방식·기준·내용 등을 조속하게 마련하여 지방자치단체에서도 이에 맞추어 사업계획을 조정할 필요가 있다.

셋째, 교통약자 장거리 이동지원 사업은 사업신청이 저조하여 예산집행이 부진하므로, 버스업체·기사의 선호도, 사업여건 등을 고려하여 사업방식을 효과적으로 개선할 필요가 있다.

동 사업은 2019년 시범사업으로 시작되어 휠체어 탑승 가능한 시외버스 제작 비용, 터미널 시설 개선비용 등을 지원하고 있다. 그런데 최근 3년간 실적행률은 47.5%~72.1%로 저조한 편이고, 2022년 현재 휠체어 탑승설비를 지원받아 운행 중인 버스 노선은 2019~2021년간 지원받은 4개 노선 중 1개(서울↔당진 2대 운영) 뿐이다. 따라서 시범사업에 따른 사업효과가 미비한 것으로 보이며, 교통약자의 장거리 이동권이 효과적으로 제고되지 못한 것으로 보인다.

11) 국토교통부는 2022년 현재 도입 증가추세를 고려하여 지원대상을 5,000대로 추정하였다.

12) 국가 또는 도가 이동지원센터 운영비를 지원할 수 있도록 하는 시행예정법률이 하반기에 실시되므로 6개월 지원분을 편성하였다.

13) 2021년 특별교통수단은 전국 4,074대 운영 중이고, 2022년 423대, 2023년 455대 지원 예정

14) 전국 특별교통수단 운행대수(연말기준): ('17) 2,932대 → ('18) 3,187대 → ('19) 3,457대 → ('20) 3,917대 → ('21) 4,074대

[2019~2023년 교통약자장거리이동지원 사업의 예결산현황]

(단위:백만원, %)

구 분	국토교통부			한국교통안전공단						
	예산 (A)	전년도 이월액	예산 현액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
2019	1,342	0	1,342	1,162	0	1,162	967	195	0	72.1
2020	1,272	0	1,272	640	0	640	604	36	0	47.5
2021	1,000	432	1,432	1,432	36	1,468	669	778	21	66.9
2022	500	0	500	-	-	-	-	-	-	-
2023(안)	500	-	-	-	-	-	-	-	-	-

주: 예산은 추정 기준 작성

자료: 국토교통부

특히 2021~2022년에는 시외버스 휠체어 탑승 가능 버스 도입지원을 위한 공모를 시행('21년 3차례, '22년 3차례)하였는데, 참여한 업체가 없어 집행률이 저조하다. 국토교통부는 실제 버스 운행시간 증가, 좌석 수 감소 등의 손실로 인해 버스 회사의 참여도가 저조한 것으로 설명하는데, 버스회사 및 기사들의 선호도 저조는 단기간에 개선되기 어려운 측면이 있으므로 향후 국토교통부는 기존 사업의 효과를 분석하고, 이에 따라 제도적·재정적 지원방안을 마련할 필요가 있다.

가. 현 황

국가지원지방도건설 사업¹⁾은 주요도시, 항만 등을 연결하여 국가간선망을 보조하는 국가지원지방도를 건설하는 내용의 단위사업이다. 국가지원지방도 건설 사업은 설계비는 전액 국가에서 부담하고, 건설비의 70%를 국비로 지원하며, 용지보상비와 유지관리비용은 지방자치단체에서 부담하는 구조로 되어 있다.

이에 따라 동 단위사업은 설계비 등을 지원하는 건설지원 사업과 건설비를 지원하는 건설사업으로 구성되어 있으며, 2023년도 건설사업은 길상-선원 등 준공사업 13건, 한림-생림 등 계속사업 48건, 밀양신법-동산 등 신규사업 4건, 총 65건으로 구성되어 있다. 동 단위사업의 2023년도 예산안은 전년대비 259억 6,300만원이 감액된 2,722억 6,300만원으로 편성되었다.

[2023년도 국가지원지방도건설 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
국가지원지방도건설	256,285	298,226	298,226	272,263	△25,963	△8.7
국가지원지방도건설지원(1940-301)	18,661	15,600	15,600	28,233	12,633	81.0
국가지원지방도건설(375-793)	237,624	282,626	282,626	244,030	△38,596	△13.7

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준을 의미

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국가지원지방도건설 사업 중 지방자치단체 실집행이 저조한 사업이 많으므로, 예산안을 적정 규모로 조정하고, 사전 행정절차 이행 여부, 연내 집행가능성 등에 대한 엄격한 사전검토를 통해 예산을 교부할 필요가 있다.

박나경 예산분석관(nkpark@assembly.go.kr, 6788-4631)

1) 코드: 국가균형발전특별회계(지역지원계정) 1940

① 우선 등 단위사업의 신규 세부사업은 실행률 0%인 경우가 많아 실제 집행가능성을 고려하여 보조금을 교부할 필요가 있다.

국토교통부는 신규 세부사업의 실행률 저조에 대해 지방자치단체의 신규사업 예산 편성 등을 위해 공사 발주를 위한 최소금액을 반영하고 있으나, 신규 공사 착공을 위한 지자체의 설계도서 검토 및 도로구역 결정 등 행정절차 진행 등으로 공사 착공이 지연되어 실행률이 부진한 것으로 설명하고 있다.

그러나 국가지원지방도건설 사업은 설계를 완료하였거나 설계완료가 예정된 사업들을 대상으로 공사비를 지방자치단체에 보조하는 방식으로 사업이 실시되는데, 지방자치단체의 행정절차 등이 지연되어 공사 착공이 지연되는 경우 지방자치단체는 실제 집행가능성을 고려하여 보조금 교부를 신청하고, 국토교통부는 이를 엄격하게 사전검토하여 교부액을 결정할 필요가 있다.

즉, 2023년도 예산안으로는 4개 세부사업을 신규로 추진할 예정인데, 국토교통부는 해당 사업의 집행가능성을 고려하여 교부액을 결정할 필요가 있다.

[2018~2022년간 신규 세부사업의 실행현황]

(단위: 개, 백만원, %)

구 분	신규 세부사업	국 가			지방자치단체			
		예산액(A)	교부액(B)	교부율(B/A)	실행액(C)	이월액	불용액	실행률(C/A)
2018	3	600	600	100.0	0	600	0	0
2019	8	2,500	800	32.0	0	800	0	0
2020	4	1,000	1,000	100.0	0	1,000	0	0
2021	9	2,000	1,700	85.0	156	1,544	-	7.8
2022.8.	8	1,600	1,464	91.5	-	-	-	-

자료: 국토교통부

② 그리고 2023년에 계속사업 48건, 준공사업 13건이 보조될 예정인데, 2021년 결산 현황을 고려하면 해당 사업에 대해서도 집행부진이 반복되지 않도록 사전 행정절차 이행 여부, 연내 집행가능성 등을 엄격히 사전검토하여 보조금을 교부할 필요가 있다.

2021년도 결산시 국가지원지방도 건설 단위사업의 교부액 대비 실집행률은 82.7%로 나타났다. 단위사업내 전체 61개 세부사업 중 43개 세부 사업은 교부현액 대비 실집행률이 70% 미만이었고, 13개의 사업은 실집행 실적이 전혀 없었다.

2021회계연도 국가지원지방도 건설 사업 중 실집행률 70% 미만인 43개 사업의 집행부진 사유를 유형별로 살펴보면, 총사업비 협의기간 소요(지연) 8건, 사업계획 적정성 재검토로 인한 지연 2건, 보상협의 지연 11건, 민원에 따른 지연 5건, 도로구역 결정 변경으로 인한 지연 4건, 민원에 따른 지연 1건, 시설물 이설 협의에 따른 지연 1건 및 지방자치단체·타부처 인허가 지연으로 인한 3건 등으로 나타났다.

[2021회계연도 국가지원지방도 건설사업 실집행 실적 70% 미만 사업의 지연 유형]

구분	국가지원지방도	
	사업수	세부사업명
총사업비 협의기간 소요	8	경기광주-양평, 마령재터널, 밀양무안-신범, 부여임천-논산 강경, 성환-입장, 우성-이인, 운문-도계, 홍성은하장척-목현
사업계획 적정성 재검토	2	경기도계-인천마전, 화성장지-용인남사
보상협의 지연	11	도척-실촌, 실촌-만선, 갈천-가수, 길상-선원, 와부-화도, 도계-영월, 양주장흥-광적, 포천군내-내촌, 철북-북면, 매 리-양산, 산청-금서
민원에 따른 지연	5	대곡-반곡, 포진-문막, 상촌-황간, 연금-금성, 쌍백-봉수
도로구역 결정 변경	4	상원-청하, 광주건업-여주상품, 양근대교, 화성우정-향남
시설물 이설협의	1	봉강-무안
지자체/타부처 인허가 지연	3	가남-상수, 당진-서산, 대동-매리
기 타	9	-
합계	43	-
전체사업수	61	-

자료: 국토교통부

「2022년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」은 자치단체보조사업에 대하여 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성, 지방비 부담능력유무, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투·융

자, 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서) 등에 대해 엄격한 사전 검토를 하고, 특히 연내 집행가능성을 명확히 확인하여 집행 가능한 보조금만을 교부하여 보조금의 연례적 이월 등이 최소화되도록 하여야 한다고 규정하고 있다.

그런데 국가지원지방도건설 사업은 토지보상 협의, 총사업비 협의, 사업계획 적정성 재검토 등에 시간이 소요되어 공사가 지연되는 경우가 세부사업 61건 중 43건을 차지하고 있어, 이처럼 연내 집행가능성이 낮을 것으로 판단되는 경우 「2022년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따라 보조금을 과도하게 교부하여서는 안된다. 특히, 건설비 외에 용지보상비는 100% 지방비로 부담하고 있다는 점을 감안할 때 지방자치단체는 토지보상 협의에 따른 보상비 집행이 충분히 이루어진 이후에 보조금 교부를 신청해야 하며, 국토교통부는 이와 같은 사전 행정절차 이행 여부, 연내집행가능성 등에 대한 엄격한 사전검토를 통해 보조금을 교부하여 예산 집행의 효율성을 제고할 필요가 있다.

이상의 논의를 종합하면, 국토교통부는 집행가능성이 낮은 사업에 예산을 교부하여 예산의 비효율적 배분이 발생하지 않도록 사전절차 이행여부 및 연내 집행가능성 등을 면밀히 검토하여 적정 규모의 보조금을 교부하도록 할 필요가 있다.

가. 현 황

지방자치단체 ITS 지원¹⁾ 사업은 지방도에 교통관리, 신호운영, 안전지원 등에 지능형교통체계를 도입하기 위한 비용을 자치단체경상보조 방식으로 지원하려는 사업으로, 첨단도로교통체계사업²⁾의 내역사업이다. 이 사업의 2023년도 예산안은 전년 대비 55억원 감액된 1,275억원으로 편성되었다.

[2023년도 첨단도로교통체계 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
첨단도로교통체계	516,236	532,442	532,442	503,549	△28,893	△5.4
지자체 ITS 지원	139,000	133,000	133,000	127,500	△5,500	△4.1

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준을 의미

자료: 국토교통부

나. 분석의견

지방자치단체 ITS 구축 사업은 집행률이 저조한 편이고, 지역별 집행률 편차가 큰데, 국토교통부는 실제 연내 집행가능성을 고려하지 않고 매년 전액 교부하고 있어, 예산을 적정 규모로 편성하고 사업관리방식을 개선할 필요가 있다.

지방자치단체 ITS 구축 사업은 지방도의 교통정보 수집 및 제공, CCTV 등을 활용한 돌발상황관제시스템, 스마트 교차로 및 횡단보도, 긴급차량 우선신호시스템 등 다양한 지능형교통체계 구축 지원 등을 위하여 국토교통부가 국비를 지원하려는 사업이다.

박나경 예산분석관(nkpark@assembly.go.kr, 6788-4631)

1) 코드: 교통시설특별회계(도로) 1736-304의 내역사업

2) 교통흐름 개선을 통한 교통혼잡·사고·물류비용 절감과 교통안전성·편의성 향상 등의 사회적 편익 창출 및 자율차 상용화 도입을 지원하기 위한 인프라 구축 등 신성장동력 육성을 위한 지능형교통체계(ITS: Intelligent Transport System)를 구축하는 사업

동 사업은 사업연도에 즉시 예산을 집행할 수 있도록 통상 전년도 4월에 특·광역시, 도, 시·군을 대상으로 미리 사업공고를 하여 공모제안접수, 서면·발표 평가를 거쳐 9월에 사업지를 선정하고, 12월에 예산이 확정되면 지방자치단체에 국고보조금 확정통보를 하고 있다.

[지방자치단체 ITS 지원사업 추진일정]

시 기		처리절차	'22년 사업 추진현황
전년도 (t-1)	4월	지자체 ITS 지원사업 사전 수요조사	'21.4.15. 사전 수요조사
	7월	국고보조사업 공모	'21.7.7~8.19. 공모접수
	8~9월	평가위원 선정, 심사 및 사업선정	'21.8.31.~9.8. 평가 및 선정
	9월	선정알림 및 예산 가내시	'21.9.9. 지자체 통보
	12월	국고보조금 확정통보	'21.12.9. 지자체 통보
사업 연도(t)	2월~	지자체 교부	'22.3.29. 1차 교부 '22.8.18. 2차 교부 '22.10. 3차 교부예정

자료: 국토교통부

그런데 최근 예산액이 2017년 98억원에서 2022년 1,390억원으로 증가한데 비해, 집행률은 55.0~78.9% 가량으로 높지 않고, 2021년 결산 기준으로 44개 지방자치단체 중 10개 지방자치단체는 실집행률이 70% 이하로 저조하였다. 실집행률이 저조한 경우 대부분 그 원인은 설계, 공사 등 계약유찰 등 행정절차 지연으로 인한 것이었다.

[2017~2022년간 지방자치단체 ITS 구축사업 집행현황]

(백만원, %)

구 분	국토교통부		지방자치단체			A-B
	예산(A)	집행액	교부액	실집행액 (B)	실집행률 (B/A)	
2017	9,800	9,800	9,800	5,392	55.0	4,408
2018	17,000	17,000	17,000	10,192	60.0	6,808
2019	10,000	10,000	10,000	6,772	67.7	3,228
2020	60,000	60,000	60,000	48,051	80.1	11,949
2021	139,000	139,000	139,000	109,646	78.9	29,354
2022.8.	133,000	89,772	89,772	42,828	32.2	-

자료: 국토교통부

[2021년 실집행부진 지방자치단체별 실집행률 및 부진사유]

(백만원, %)

구 분	국토교통부 예산(A)	교부액	실집행액 (B)	실집행률 (B/A)	부진사유
서울특별시	1,660	1,660	111	6.7	유찰(설계, 공사) 등 행정절차 이행으로 인한 발주 지연
구미시	720	720	89	12.4	조달(공사, S/W 분리발주 협의 지연)발주 지연
안양시	11,800	11,800	1,736	14.7	산규센터 구축 지연 및 행정절차 지연
익산시	1,500	1,500	245	16.3	
이천시	840	840	210	25	선행 공영주차장 조성사업 지연
창원시	1,290	1,290	411	31.9	주차장 결재방식 결정 지연 및 행정절차 지연
대전광역시	6,000	6,000	3,013	50.2	
평택시	3,000	3,000	1,650	55	실시설계 지연 등 행정절차 지연
김포시	2,550	2,550	1,512	59.3	공사유찰 등 행정절차 지연
남양주시	1,500	1,500	900	60	공사유찰 등 행정절차 지연

자료: 국토교통부

이처럼 지역별 실집행률 편차가 크지만, 국토교통부는 시·도별 배정된 예산잔액을 연말에는 모두 교부하고 있어, 사전 행정절차 이행여부, 연내집행가능성 등에 대한 검토를 통해 2회 이상 분할 교부하도록 한 「국고보조금 통합관리지침」의 취지와 부합하지 않게 운영하고 있다.

「2022년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」도 자치단체보조사업에 대하여 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성, 지방비 부담능력유무, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투·융자, 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서) 등에 대해 엄격한 사전 검토를 하고, 특히 연내 집행가능성을 명확히 확인하여 집행 가능한 보조금만을 교부하여 보조금의 연례적 이월 등이 최소화되도록 하여야 한다고 규정하고 있다.

그러나 국토교통부는 지방자치단체 ITS 구축사업에 대해 사전 행정절차 이행여부, 연내집행가능성 등에 대한 엄격한 사전검토 없이 보조금을 교부해 왔으므로, 향후 이를 면밀히 검토하여 적정 규모의 보조금을 교부하고, 지방자치단체에서 당초 계획한 대로 연내 집행하도록 관리할 필요가 있다.

가. 현 황

교통시설특별회계는 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정, 공항계정 및 항만계정 등 5개의 계정으로 구성되어 있다. 이 중 항만계정은 해양수산부 소관 예산으로, 그 외 4개 계정은 국토교통부 소관 예산으로 편성되어 있다. 국토교통부 소관 교통시설특별회계의 2023년도 세입예산안은 전년대비 2,334억 1,200만원이 증액된 5,881억 1,400만원으로 편성되었다. 이 중 공항계정의 정부출자수입은 2022년 예산에 편성되지 않았는데, 코로나19 종식추세를 고려하여 2023년도 예산안에는 2,175억 4,700만원을 편성하였다.

[2023년도 국토교통부 소관 교통시설특별회계 세입예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
총 수 입	361,880	354,702	354,702	588,114	233,412	65.8
도로계정	128,121	118,724	118,724	124,066	5,342	4.5
철도계정	112,364	112,469	112,469	121,397	8,922	7.9
교통체계관리계정	83,687	26,541	26,541	27,337	796	3.0
공항계정	37,708	96,968	96,968	315,314	218,346	225.2
정부출자수입	0	0	0	217,547	217,547	순증

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준을 의미

자료: 국토교통부

나. 분석의견

2023년도 공항계정의 정부출자수입 예산안은 인천국제공항공사와 한국공항공사의 2022년도 당기순이익에 따라 결정되는데, 10월 현재 두 공사의 중장기 재무계획 전망에 따라 손실이 예상되므로, 실제로는 징수결정 및 수납이 어려워 세입예산안을 정정할 필요가 있다.

박나경 예산분석관(nkpark@assembly.go.kr, 6788-4631)

국토교통부 소관 교통시설특별회계는 2022년에 비해 세입이 2,334억 1,200만 원 증가할 것으로 예상하였는데, 이 중 공항계정의 정부출자수입으로 인한 증가분은 2,175억 4,700만원으로 93.2%를 차지한다.

공항계정의 정부출자수입은 인천국제공항공사 및 한국공항공사의 정부출자에 대한 이익배당수입으로 구성되어 있고, 예산편성시 이익배당수입(t+1년도)은 편성당시 해당연도(t년도) 당기순이익 전망치에 지분율과 배당 성향을 계상하여 산정하되, 당기순이익이 손실인 경우에는 배당하지 않는다.

그런데 2020년부터 코로나 19가 유행하면서 인천국제공항공사, 한국공항공사에 당기순이익 손실이 발생했고 공항계정 정부출자수입이 징수결정 및 수납되지 않았다. 그러다 2022년도부터 코로나 19는 점점 종식되는 추세로, 재정당국은 2023년도 예산안 편성 당시 인천국제공항공사 및 한국공항공사에 당기순이익이 발생할 것으로 예상하여 2,175억 4,700만원을 편성하였다.

[공항계정 정부출자수입의 2016~2023년간 예결산내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		예산현액	징수 결정액(B)	수납액 (C)	수납율 (C/A)	수납율 (C/B)	미수 납액	불납 결손액
	본예산	추경(A)							
'16	222,211	222,211	0	222,211	302,275	302,275	136.0	100.0	0
'17	277,869	277,869	0	277,869	379,201	379,201	136.5	100.0	0
'18	360,283	360,283	0	360,283	505,289	505,289	140.2	100.0	0
'19	505,228	505,228	505,228	392,159	392,159	77.6	100.0	0	0
'20	403,926	403,926	403,926	418,912	418,912	103.7	100.0	0	0
'21	69,865	69,865	69,865	0	0	0.0	0.0	0	0
'22	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0	0
'23(안)	217,547	217,547	-	-	-	-	-	-	-

자료: 국토교통부

그러나 2022년 10월 현재 인천국제공항공사 및 한국공항공사에 지속적으로 손실이 발생하고 있어, 두 공사의 중장기 재무계획 전망(8월 수립)으로는 손실이 예상된다. 이 경우 2023년도에 실제로는 정부출자수입이 징수결정 및 수납되지 않아 세입결손이 예상되므로, 예산심의단계에서 이를 고려하여 교통시설특별회계의 세입 예산안을 정정할 필요가 있다.

[인천국제공항공사의 최근 5년간 당기순이익]

구분	매출	영업손익	당기순익	지분율	배당성향
'18년	26,511억원	12,886억원	11,181억원	100.0%	42.32%
'19년	27,592억원	12,878억원	8,660억원		33.59%
'20년	10,978억원	△3,705억원	△4,268억원		46.12%
'21년	4,905억원	△9,377억원	△7,549억원		-
'22년(8월 전망)	8,598억원	△6,248억원	△5,062억원		-
상반기실적	3,439억원	△4,012억원	△3,500억원		-

자료: 국토교통부

[한국공항공사의 최근 5년간 당기순이익]

구분	매출	영업손익	당기순익	지분율	배당성향
'18년	9,124억원	1,553억원	1,240억원	48.3%	35.77%
'19년	9,711억원	1,285억원	1,010억원		27.76%
'20년	5,808억원	△2,598억원	△1,481억원		39.97%
'21년	5,801억원	△2,782억원	△2,345억원		-
'22년(8월 전망)	6,494억원	△2,455억원	△1,963억원		-
상반기실적	2,969억원	△1,248억원	△1,174억원		-

자료: 국토교통부



행정중심복합도시건설청

1

현황

가. 총수입·총지출

행정중심복합도시건설청 소관 2023년도 예산안은 일반회계 및 행정중심복합도시건설특별회계로 구성된다.

행정중심복합도시건설청 소관 2023년도 예산안 총수입은 44억원으로 전년 추경예산 대비 3억원(6.9%) 증가하였다. 회계별로는 행정중심복합도시건설특별회계 44억원이다.

[2023년도 예산안 행정중심복합도시건설청 소관 총수입]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계	355	4,140	4,140	4,422	282	6.9
합 계	355	4,140	4,140	4,422	282	6.9

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청 소관 2023년도 예산안 총지출은 1,916억원으로 전년 추경예산 대비 2,120억원(△52.5%) 감소하였다. 회계별로는 행정중심복합도시건설특별회계 1,916억원이다.

[2023년도 예산안 행정중심복합도시건설청 소관 총지출]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계	408,868	403,805	403,597	191,617	△211,980	△52.5
합 계	408,868	403,805	403,597	191,617	△211,980	△52.5

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 세입·세출예산안

행정중심복합도시건설청 소관 2023년도 세입예산안은 행정중심복합도시건설특별회계로 구성되며, 세출예산안은 일반회계 및 행정중심복합도시건설특별회계로 구성된다.

행정중심복합도시건설청 소관 2023년도 세입예산안은 1,932억원으로 전년 추경예산 대비 2,120억원(△52.3%) 감소하였다. 회계별로는 행정중심복합도시건설특별회계 1,932억원이다.

[2023년도 행정중심복합도시건설청 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계	446,493	405,410	405,202	193,217	△211,985	△52.3
합 계	446,493	405,410	405,202	193,217	△211,985	△52.3

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

2) 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청 소관 2023년도 세출예산안은 3,816억원으로 전년 추경예산 대비 4,151억원 감소(△52.1%) 감소하였다. 회계별로는 일반회계 1,884억원, 행정중심복합도시건설특별회계 1,932억원이다.

[2023년도 행정중심복합도시건설청 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	431,680	391,722	391,514	188,398	△203,116	△51.9
행정중심복합도시건설특별회계	410,535	405,410	405,202	193,217	△211,985	△52.3
합 계	842,215	797,132	796,716	381,615	△415,101	△52.1

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

2) 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

다. 재정구조

2023년도 예산안의 행정중심복합도시건설청 소관 회계 간 재원이전 현황은 다음과 같다.

일반회계의 경우 행정중심복합도시건설특별회계로 1,884억원이 전출된다.

행정중심복합도시건설특별회계의 경우 일반회계 전입금(1,884억원)과 경상이전 수입(41억원) 등을 통해 재원을 구성하여 행정중심복합도시 건설(1,637억원), 기관 운영비 등(295억원)에 집행하고 있다.

[회계 간 재원이전 현황]

(단위: 억원)



주: 총계기준

자료: 행정중심복합도시건설청

2023년도 행정중심복합도시건설청 예산안의 주요 특징을 살펴보면, ① 중앙행정기관 이전 건립 사업 등의 준공에 따라 행정중심복합도시건설청 소관 예산이 큰 폭으로 감액되었고(2022년 7,967억원 → 2023년 3,816억원), ② 행정중심복합도시에 대통령과 그 소속기관의 업무 효율성을 높이기 위한 대통령 제2집무실 건립 사업이 신규 편성되었고, ③ 전국 주요도시로부터 행복도시까지 광역도로망 구축(579억원), 국가·지방행정시설 건립(402억원) 및 국립박물관단지 건립(388억원)이 추진된다.

2023년도 행정중심복합도시건설청 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회의 및 집행에 있어서 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 외삼-유성복합터미널 연결도로 사업 중 호남고속도로 지선 인상공사는 발주기관(대전시)과 한국도로공공간 발주방법 협의 및 우회도로 설치를 위한 토지 소유자와의 임차 협상 지연으로 인해 공사가 착수되지 못하고 있으므로, 행정중심복합도시건설청은 추가적인 지연 없이 사업이 추진될 수 있도록 협의절차를 조속히 완료하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

둘째, 세종경찰청 청사 건립 사업은 내년도 사업의 타당성을 심사하기 위한 자료가 미흡한 문제가 있고, 연내 집행가능성이 높지 않은 실시설계비는 재검토할 필요가 있으며, 실시설계비를 감액할 경우 일반회계 전입금(행특회계 세입)도 동일 규모로 감액조정할 필요가 있다.

행정중심복합도시건설청의 2023년도 신규사업은 총 3개 사업, 7억원 규모이다.

행정중심복합도시건설특별회계 사업 중 대통령 제2집무실 건립 사업은 행정중심복합도시에 대통령과 그 소속기관의 업무 효율성을 높이기 위해 대통령 제2집무실을 건립하는 사업이고, 과학문화센터 건립 사업은 시민들에게 과학문화를 체험·향유할 수 있는 공간을 제공하기 위한 과학문화시설을 건립하는 사업이며, 5-2생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업은 행정중심복합도시 5-2생활권에 행정, 문화, 복지, 체육 등 공공편의서비스를 제공하기 위한 복합커뮤니티센터를 건립하는 사업이다.

[행정중심복합도시건설청 소관 2023년도 예산안 신규사업]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
행정중심복합도시 건설특별회계 (3개)	대통령 제2집무실 건립	100
	과학문화센터 건립	100
	5-2생활권 복합커뮤니티센터 건립	500
합 계		700

자료: 행정중심복합도시건설청

2023년도 주요 증액사업을 살펴보면 세종경찰청 청사 건립, 평생교육원 건립, 국립박물관단지 운영, 행복도시-공주 연결도로, 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립 등이 있다.

① 세종경찰청 청사 건립 사업은 부지 매입을 위한 건설보상비가 반영되어 증액되었고, ② 평생교육원 건립 사업은 공사가 본격 추진됨에 따라 소요예산이 편성되었으며, ③ 국립박물관단지 운영 사업은 2023년 상반기 박물관 개관을 위한 운영비 등이 증액되었다. ④ 행복도시-공주 연결도로 사업은 설계 완료 및 착공 소요가 반영되었으며, ⑤ 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업은 2025년 준공을 위한 연차별 소요액이 반영되어 예산안이 증액되었다.

[행정중심복합도시건설청 소관 2023년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심 복합도시 건설특별 회계 (7개)	국립박물관단지 운영	1,220	1,220	7,770	6,550	536.9
	자족기능유치지원	366	319	552	233	73.0
	행복도시-공주 연결도로	100	100	4,543	4,443	4,443
	세종경찰청 청사 건립	100	100	18,760	18,660	18,660
	평생교육원 건립	3,882	3,882	14,951	11,069	285.1
	4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립	5,138	5,138	9,381	4,243	82.6
	5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립	3,182	3,182	7,363	4,181	131.4

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

2) 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

II

개별 사업 분석

1

외삼-유성복합터미널 연결도로 사업의 철저한 관리 필요

가. 현 황

외삼-유성복합터미널 연결도로 사업¹⁾은 행정중심복합도시와 대전광역시 간의 광역대중교통 접근성 강화를 위해 기존 행정중심복합도시~대전유성 BRT(Bus Rapid Transit, 간선급행버스체계) 전용차로에 외삼동~유성복합터미널 구간 BRT 전용도로를 신설하여 연결하고, 신설된 BRT 노선과 교차하는 호남고속도로 지선을 인상하는 것이다. 이 사업의 2023년도 예산안은 전년대비 25억원이 감액된 25억원을 편성하였다.

[2023년도 외삼-유성복합터미널 연결도로 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
외삼-유성복합터미널 연결도로	4,500	5,000	5,000	2,500	△2,500	△50.0

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

동 사업은 2014년부터 2025년까지 총사업비 1,583억원을 투입하여, 대전 유성구 외삼동 반석역~구암동 유성복합터미널 구간에 길이 6.58km의 도로 등을 신설·개선하는 사업이다. 사업추진체계를 보면, 행정중심복합도시 광역교통개선대책에 따라 행정중심복합도시건설청과 대전광역시가 각각 50%씩 재원을 분담하고 있고, 설계는 행정중심복합도시건설청에서 시행하고 공사는 대전광역시에서 추진하고 있으며, 이 중 호남고속도로 지선 인상공사의 경우에는 대전광역시가 한국도로공사

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2032-318

에 재교부하여 한국도로공사가 수행하고 있다.

구체적으로 동 사업은 공사내용에 따라 ① 반석역~장대삼거리 구간에 4.83km 길이의 BRT 전용차로를 연장하는 공사, ② 유성복합터미널 구간에 1.75km 길이의 8차로 및 BRT 정류장을 신설하는 공사, ③ 동 사업과 교차하는 호남고속도로 지선 1.54km 구간을 인상하는 공사²⁾로 구분된다.

[외삼-유성복합터미널 연결도로 사업의 개요]

사업기간	총사업비	사업규모
2014~2025년 (12년)	1,583억원 (국비 50%, 대전 50%)	○ (본선) 길이 6.58km(10차로 개선 4.83km, 8차로 신설 1.75km) ○ (호남지선 인상) 길이 1.54km

자료: 행정중심복합도시건설청

[외삼-유성복합터미널 연결도로 구간별 총사업비 내역]

(단위: 백만원)

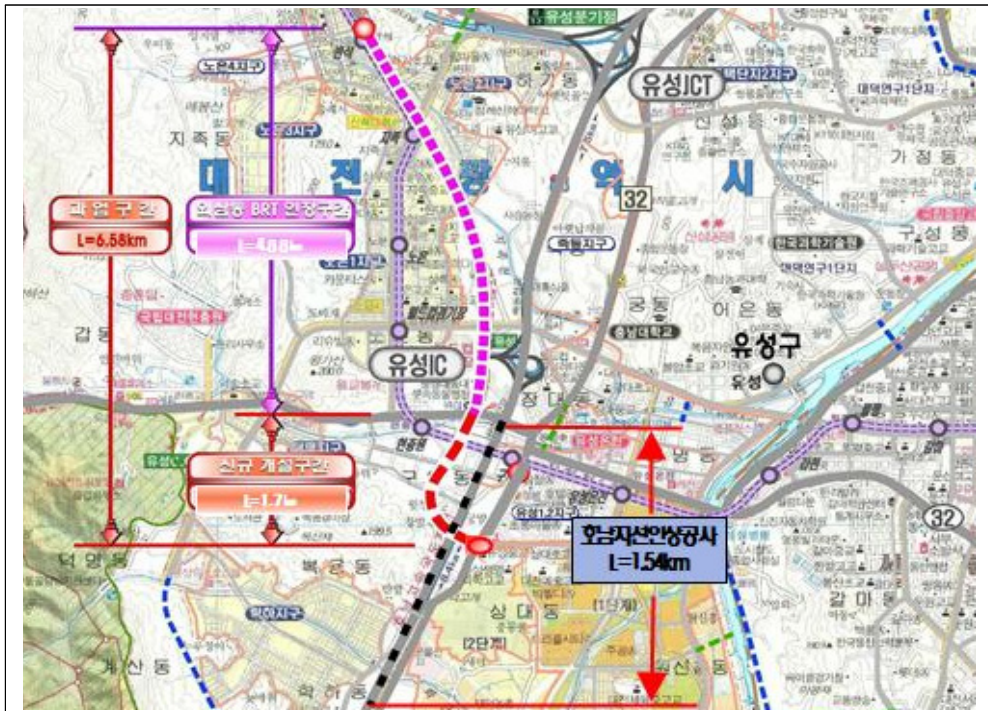
구분	총사업비			
		①본선(신설구간)	②본선(개선구간)	③호남지선 인상
계	158,335	125,958		32,377
보상비	86,968	86,968	-	-
공사비	66,179	27,779	7,235	31,165
설계비	2,167	2,167		-
감리비	2,881	1,735		1,146
시설부대비	140	140		-

주: 2022년 4월 기획재정부와 총사업비 협의 조정 이후 자율조정 내역까지 포함한 금액임

자료: 행정중심복합도시건설청

2) 땅, 지면, 교량, 제방 등의 높이를 올리는 공사로, 동 사업은 기존 호남고속도로 지선의 노면을 최대 5.01m 들어 올리는 공법에 대한 협의가 이루어졌다.

[외삼-유성복합터미널 연결도로 사업의 노선도]



자료: 행정중심복합도시건설청

동 사업의 2023년도 예산안은 25억원이 편성되었으며, 이는 2025년 공사 완공을 위한 잔여사업비의 30% 수준이다.

[외삼-유성복합터미널 연결도로 사업의 예산안 산출내역]

구분	예산안 산출내역
외삼-유성복합터미널 연결도로	자치단체자본보조 2,500백만원 - 잔여사업비(8,400백만원)의 30%

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

외삼-유성복합터미널 연결도로 사업 중 호남고속도로 지선 인상공사는 발주기관(대전시)과 한국도로공사간 발주방법 협의 및 우회도로 설치를 위한 토지 소유자와의 임차 협상 지연으로 인해 공사가 착수되지 못하고 있으므로, 행정중심복합도시건설청은 추가적인 지연 없이 사업이 추진될 수 있도록 협의절차를 조속히 완료하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

외삼-유성복합터미널 연결도로 사업은 2017년 5월 설계를 완료하고 2018년 3월에 착공하여 당초 2022년 완공 예정이었으나, 동 사업과 교차하는 호남고속도로 지선의 인상공사 방법 협의를 2017년부터 2021년 4월까지 진행되고,³⁾ 이후 2021년 5월부터 2022년 4월까지 총사업비 조정 협의로 사업이 중단되었으며, 2022년 5월부터 대전시와 한국도로공사 간 사업발주 협의 및 토지 소유자와의 우회도로 토지 임차 협상으로 인해 공사 발주 및 착공이 지연되고 있다.⁴⁾

[외삼-유성복합터미널 연결도로 사업 추진 경위]

- 2011.11월 : 행복청, 광역교통개선대책(변경) 수립
- 2013.12월 : KDI, 사업계획 적정성 검토 완료
- 2014. 2월 : 행복청↔대전시, 사업추진방안 업무협약 체결
- 2014. 5월 : 행복청, 기본 및 실시설계용역 계약 및 착수
- 2016.10월 : 행복청, 총사업비 협의(기재부, 설계 재검토 요구)
- 2017. 5월 : 행복청, 기본 및 실시 재설계 완료
- 2017. 8월 : 행복청↔기재부, 총사업비 조정 협의 완료
- 2018. 3월 : 대전시, 공사 착공 및 도시계획시설(도로)사업 실시계획 고시
 - * 2018. 5월 공사중지 ~ 2019. 7월 공사중지 해제(보상절차 지연)
- 2021. 4월 : 대전시↔한국도로공사, 호남고속도로 지선 인상공사 협의 완료
- 2021. 5월~2022. 4월 : 행복청↔기재부, 총사업비 조정 협의
 - * 총사업비 1,494억원→1,566억원(72억원 순증), 사업기간 '14~'22년→'14~'25년(+3년)

3) 행정중심복합도시건설청은 호남고속도로 지선의 인상공사와 관련하여, 2018년 1월부터 9월까지 한국도로공사 자체 설계 심의가 이루어졌고, 2020년 말에 호남고속도로지선 확장계획 확정으로 인해 관련 협의가 지연되었다고 설명하고 있다.

4) 외삼-유성복합터미널 연결도로 사업의 도로 신설개선 공사는 2019년 7월부터 일부 추진되어, 2022년 9월 기준 60.0%의 공정이 진행되었다.

- 2022. 5월~7월 : 대전시↔한국도로공사, 호남고속도로 지선 인상공사 사업발주 협의
- 2022. 9월 기준, 도로 신설·개선 공사 추진 중(공정률 60.0%)
- 2022. 9월 호남지선 우회도로 입차 토지 보상 사전협의 중

자료: 행정중심복합도시건설청

이에 따라 2018년과 2021년에 한국도로공사는 행정중심복합도시건설청과 대전시로부터 교부받은 예산을 전혀 집행하지 못하고 이월시킨 결과, 올해 8월말 기준으로 한국도로공사에 교부된 150억원이 전혀 집행되지 못하고 있는 상황이다.

[외삼-유성복합터미널 연결도로 중 호남고속도로 지선 공사의 교부·집행 현황]
(단위: 백만원, %)

구 분	회계연도	예산액 (A)	전년도 이월액	집행액(B) (교부액)	집행률 (B/A)
행복청	2018	10,000	0	10,000	100.0
	2021	4,500	0	4,500	100.0
	2022.8.	5,000	0	5,000	100.0



구 분	회계연도	예산액(C)			집행액(D) (교부액)	집행률 (D/C)
			국고	지방비		
대전시	2018	20,000	10,000	10,000	10,000	50.0
	2021	13,500	4,500	9,000	5,000	37.0
	2022.8.	5,500	5,000	500	0	0.0



구 분	회계연도	예산액	전년도 이월액	예산현액 (E)	집행액 (F)	집행률 (F/E)
한국도로공사	2018	10,000	0	10,000	0	0.0
	2021	5,000	10,000	15,000	0	0.0
	2022.8.	0	15,000	15,000	0	0.0

자료: 행정중심복합도시건설청 제출자료를 바탕으로 재작성

당초 동 사업의 호남고속도로 지선 인상공사는 총사업비 협의가 완료된 이후 2022년 5월 사업발주를 추진할 예정이었다. 그러나 발주기관(사업수행기관)인 한국도로공사에서 2017년에 완료된 설계서의 납품 시간경과에 따라 현행화가 필요하고, 동일한 구간에서 추진하는 지선 인상공사와 대전시 자체 공사 2건의 효율적인 공사

추진을 위해 통합설계 추진을 계획함에 따라,⁵⁾ 한국도로공사는 대전광역시와 통합발주에 대한 협의를 진행하였으나 아직까지 결론을 내리지 못하고 있다.

또한 호남고속도로 지선 인상공사를 하는 동안 호남지선의 원활한 교통소통을 위해 우회도로 설치가 필요한데, 2022년 9월말 현재 우회도로에 편입되는 토지의 소유자와 임대차 협의를 해야하는 상황이다. 그러나 행정중심복합도시건설청은 토지 임차 협의가 난항을 겪어 이로 인해 사업기간 연장 및 보상비 과다 증액이 예상되어 토지보상이 최소화 될 수 있는 방안을 검토 중인 관계로 공사가 진행되지 못하고 있다고 설명하고 있다.

이를 종합하면, 행정중심복합도시건설청은 2017년부터 대전광역시와 한국도로공사가 호남고속도로 지선 인상공사 방법 협의로 약 4년이 소요되었다는 점, 통합발주에 대한 협의 및 우회도로 토지 보상 협의 절차가 계획보다 시간이 더 소요될 경우 사업준공이 늦어질 수 있다는 점, 현재 동 사업에서 신설하는 일부 구간은 인상공사가 완료되어야 BRT가 운영될 수 있다는 점 등을 고려하여, 철저한 사업관리를 통해 추가적인 지연 없이 동 사업이 조속히 추진될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

[외삼-유성복합터미널 연결도로 중 호남고속도로 지선 인상공사 예산편성 계획]

(단위: 백만원)

구분	계	~2022년	2023년	2024년	2025년
합계	32,377	15,000	0	8,688	8,689
공사비(420-03)	31,165	14,400	0	8,382	8,383
감리비(420-04)	1,146	569	0	288	289
시설부대비(420-05)	66	31	0	18	17

주: 기 교부된 예산 15,000백만원으로 2023년 공사 수행이 가능하며, 2023년은 미교부 예정

자료: 행정중심복합도시건설청

5) 한국도로공사는 ① 호남고속도로 지선 인상공사(행복청·대전), ② 유성광역복합환승센터 진입도로(대전), ③ 유성광역복합환승센터 방음벽 공사(대전) 등 총 3건이 동일한 구간에서 추진되나, 분리발주 시 공정관리 및 하자관계 불분명 등 문제가 발생할 수 있기 때문에, 원활한 사업추진 및 업무효율성 향상을 위해 통합설계 및 통합발주를 계획하고 있다고 설명하고 있다.

가. 현 황

세종경찰청 청사 건립 사업¹⁾은 행복도시의 주요국가시설의 안전 확보 및 증가하는 치안수요에 대응하기 위해 2019년 출범한 세종지방경찰청의 업무공간을 조성하는 것으로, 이 사업의 2023년도 예산안은 전년대비 186억 6,000만원이 증액된 187억 6,000만원을 편성하였다.

[2023년도 세종경찰청 청사 건립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
세종경찰청 청사 건립	0	100	100	18,760	18,660	186.6

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

동 사업은 세종시 5-1생활권 청5-11블록에 2022년부터 2025년까지 4년에 걸쳐 총사업비 777억원을 투입하여 세종경찰청 청사를 건립하는 것이다. 2021년 1월 세종경찰청이 행정중심복합도시건설청에 신청사 건립을 요청하였고, 같은 해 6월 동 청사건립 사업은 행복도시건설추진위원회 심의·의결을 거쳤으며, 같은 해 11월에 예비타당성 면제사업으로 선정된 후 2022년도 예산에 기본설계비(1억원)가 반영되면서 동 사업이 신설되었다.

[세종경찰청 청사 건립 사업]

- 규 모 : 연면적 18,982㎡, 대지 18,000㎡(5-1생 청5-11블록)
- 사 업 비 : 777억원
- 사업기간 : 2022 ~ 2025년 (변경될 수 있음)
- 추진경과
 - '19. 6. : 세종특별자치시지방경찰청 개청(5과 12계)
 - '21. 1. : 세종경찰청사 건립요청(→행복청)
 - '21. 6. : 행복도시건설추진위원회 심의·의결
 - '21. 11. : 2021년 제3차 예비타당성 면제사업 선정
 - '21. 12. : 제60차 개발계획 변경에 따라 세종경찰청 부지(청5-11) 반영
 - '21. 12. : 사업계획 적정성 검토 착수(조세재정연구원)
 - '22. 9. : 사업계획 적정성 검토 완료

자료: 행정중심복합도시건설청

세종경찰청은 2019년 2월부터 소담동 3-2생활권 상가건물 3개층을 임차하여 사용중이다. 세종경찰청은 세종시로 정부 부처 이전 및 아파트 단지 입주에 본격화 되면서 관할 인구가 꾸준히 증가하였고 치안수요가 증가하는 상황에서 임대청사 사용으로 인한 각종 편의시설, 보조시설, 관리시설 부족으로 세종시 치안 컨트롤 타워로서의 위상 하락 및 열악한 환경으로 근무자 사기가 저하되고 있어 신청사 건립이 필요하다는 입장이다.

[세종경찰청 임대청사 현황]

계약기간	연면적(㎡)	사무실 개수
'19. 4. 1. ~ '24. 3. 31. (5년)	5층 : 369.64 6층 : 1026.90 7층 : 907.80	16개

자료: 세종경찰청

나. 분석의견

세종경찰청 청사 건립 사업에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 세종경찰청 청사 건립 사업은 사업계획 적정성 검토가 올해 9월에 완료됨에 따라 사업절차가 지연되어 동 사업에 대한 기본계획이 올해 12월에 수립될 예정이므로, 내년도 사업의 타당성을 심사하기 위한 자료가 미흡한 문제가 있다.

세종경찰청 청사 건립 사업은 2023년도 예산안을 심사하고 있는 올해 10월 현재 기본계획을 수립하고 있지 아니하여 내년도 예산안의 적정성을 심사할 수 있는 자료가 충실하게 제출되지 않은 상태이다. 이에 대하여 행정중심복합도시건설청은 기획재정부의 사업계획 적정성 검토가 2021년도 12월에 시작되어 올해 9월에 완료됨에 따라, 동 청사 건립 사업의 기본계획(건축기획) 수립 절차를 올해 10월에 착수하여 12월에 완료할 계획이라고 설명하였다. 기본계획에는 건축물의 배치, 디자인, 공공건축 사업계획 사전검토, 건축설계 공모 지침 등 청사건립 사업에 관한 핵심적인 내용이 포함될 예정이다.

한편 2022년도 예산에 반영된 기본설계비 1억원은 설계 용역사 선정을 위한 건축설계 공모 보상비 지급을 위해 편성된 예산인데, 동 예산 역시 기본계획 수립 이후에 추진될 예정으로 내년도 초에 집행이 가능할 것으로 보여 이월이 불가피할 것으로 보인다. 이처럼 올해 예정된 사업 절차가 지연되어 예산안 심사가 진행되는 올해 11월말까지도 기본계획이 수립되지 않을 것으로 보여, 동 사업에 대한 심사자료가 불충분하여 내년도 및 그 이후 계속사업의 타당성을 종합적으로 심사하는데 어려움을 겪게 될 우려가 있다.

따라서 행정중심복합도시건설청은 세종경찰청과 청사의 규모, 사업추진 일정 등을 긴밀하게 협의하여 기본계획 수립 전이라도 동 사업의 내용을 파악할 수 있는 자료를 국회에 충실히 제출할 필요가 있다.

둘째, 기본조사설계 후에 추진되는 실시설계 예산은 2023년도에 편성될 경우 추진 일정상 다음연도로 이월될 가능성이 높으므로, 연내 집행가능성이 높지 않은 실시설계비는 재검토할 필요가 있다.

이 사업의 총 사업비는 당초 780억원이었으나 2022년 9월 기획재정부 사업계획적정성 검토 결과 777억 4,400만원으로 정해졌다. 행정중심복합도시건설청은 올해 기본설계비 1억원을 편성한데 이어 2023년도 예산안에 잔여 기본조사설계비 전액인 12억 1,200만원, 실시설계비 전액 19억 6,900만원, 건설보상비 전액 155억 6,300만원, 시설부대비 1,600만원 등 총 187억 6,000만원을 편성하였다.

[세종경찰청 청사 건립 사업의 총사업비 및 2023년도 예산안]

(단위: 백만원)

구분	총사업비	2022년도 예산	2023년도 예산안	비고
기본조사설계비	1,312	100	1,212	잔여 설계비의 100%
실시설계비	1,969	0	1,969	잔여 설계비의 100%
건설보상비	15,563	0	15,563	보상비의 100%
공사비	49,140	0	0	
감리비	2,523	0	0	
시설부대비	169	0	16	시설부대비의 10%
예비비	7,068	0	0	
합계	77,744	100	18,760	

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청이 제출한 동 사업의 추진일정을 살펴보면, 행정중심복합도시건설청은 내년도 3월에 기본설계에 착수하여 기본설계가 종료되는대로 연내 실시설계에 들어갈 예정이므로 내년도 예산안에 기본조사설계비 및 실시설계비를 함께 반영할 필요가 있다는 입장이다.

[세종경찰청 청사 건립 사업 추진일정]

기본계획수립 (건축기획)	각종 심의	설계공모 및 계약	기본설계	실시설계	공사 및 준공
'22.10~'23.12 (3개월)	'22.12~'23.1 (2개월)	'22.12~'23.3 (3개월)	'23.3~'23.9 (7개월)	'23.9~'24.5 (8개월)	'24.5~'26.10 (30개월)

자료: 행정중심복합도시건설청

그러나 사업적정성 검토 및 기본계획 수립이 늦어져 계획된 사업추진 일정이 지연된데다가, 기본설계 착수 전에 공공건축 사업계획 사전검토, 공공건축심의위원회 심의 등 각종 심의 절차에 시일이 소요될 경우 2023년 3월부터 기본설계에 착수하기 어려울 수 있고, 기본설계 소요기간이 최소 7개월이라고 보면 실시설계는 빨라도 9월경에 착수할 것으로 예상된다. 또한 실시설계가 완료되려면 추가로 8개월 가량 소요되므로 실시설계는 2023년도에 완료되지 못하고 다음연도로 이월될 가능성이 높다.

올해 적정성 검토로 일정이 지연됨에 따라 내년도에 사업기간이 1년 연장²⁾될 가능성이 높아 사업기간이 추가로 확보될 경우 기본설계 결과를 내실 있게 검토할 수 있는 충분한 기간을 확보할 필요가 있으므로, 연내 집행가능성이 높지 않은 실시설계비 예산은 재검토할 필요가 있다.

셋째, 2023년 예산안에서 실시설계비를 감액할 경우 행정중심복합도시건설특별회계의 사업비가 그만큼 감소하므로, 일반회계 전입금(행특회계 세입)에서도 동일 규모로 감액조정할 필요가 있다.

2023년도 행정중심복합도시건설청의 세입 예산안을 살펴보면, 전년 대비 2,119억 8,500만원이 감액된 총 1,932억 1,700만원이 편성되었는데, 일반회계 전입금이 1,883억 9,800만원으로 전체 세입예산안의 97.5%를 차지하고 있고, 기타 경상이전수입 등 다른 세입예산안의 합계가 48억 1,900만원으로 2.5%를 차지하고 있어 일반회계 전입금이 세입의 대부분을 차지하고 있다.

그런데 앞에서 살펴 본 바와 같이 2023년도 예산안에 편성된 실시설계비 19억 6,900만원의 전부 또는 일부를 감액할 경우, 해당 금액만큼 행특회계 사업비 지출이 감소하므로 이에 맞추어 행특회계 세입인 ‘일반회계 전입금’ 예산안도 감액조정할 필요가 있다.

2) 기획재정부가 동 사업에 대한 사업계획적정성을 검토하는데 8개월(22.1월~8월)이 소요됨에 따라 당초 '22~'25년이던 사업기간이 '22~'26년으로 연장될 것으로 보인다.

[2023년도 행정중심복합도시건설특별회계 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계전입금 (91-911)	431,680	391,722	391,514	188,398	△203,116	△51.9
기타재산이자수입 (54-546)	0	46	46	328	282	613.0
기타경상이전수입 (59-596)	302	4,094	4,094	4,094	-	-
전년도세계잉여금 (88-893)	3,640	9,548	9,548	397	△9,151	△95.8
합 계	435,622	405,410	405,202	193,217	△211,985	△52.3

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

자료: 행정중심복합도시건설청



새만금개발청

1

현황

새만금개발청 소관 2023년도 세입예산안은 일반회계 및 1개 특별회계(국가균형발전특별회계)로 구성되며, 세출예산안은 일반회계로 구성된다.

새만금개발청 소관 2023년도 세입예산안은 79.4억원으로 전년 추경예산 대비 0.4억원(0.4%) 증가하였다. 회계별로는 일반회계 78.7억원, 국가균형발전특별회계 0.7억원이다.

[2023년도 새만금개발청 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	4,564	7,837	7,837	7,869	32	0.4
국가균형발전특별회계	15	66	66	69	3	4.5
합 계	4,579	7,903	7,903	7,938	35	0.4

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

2) 총계 기준

자료: 새만금개발청

새만금개발청 소관 2023년도 세출예산안은 1,447억원으로 전년 추경예산 대비 1,036억원(△41.7%) 감소하였다. 회계별로는 일반회계 1,447억원이다.

[2023년도 새만금개발청 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	294,567	248,543	248,321	144,727	△103,594	△41.7
합 계	294,567	248,543	248,321	144,727	△103,594	△41.7

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

2) 총계 기준

자료: 새만금개발청

한편, 새만금개발청 소관 2023년도 예산안의 총수입·총지출은 세입·세출예산안 총계와 같다.

2023년도 새만금개발청 예산안의 주요 특징을 살펴보면, ① 주요 도로사업 완공연도 도래에 따라 새만금개발청 소관 도로 사업 예산이 감소하였고(2022년 1,692억원 → 2023년 850억원), ② 배수지 건설 공사가 본격 추진됨에 따라 상수도시설을 차질 없이 구축하기 위해 공사비가 증액되었으며(2022년 40억원 → 2023년 169억원) ③ 국립 새만금 간척박물관 법인 출범 및 개관에 따라 운영 예산이 증액되었다(2022년 25억원 → 2023년 40억원).

2023년도 새만금개발청 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회 심의 및 집행에 있어서 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 새만금 상수도시설 건설사업 중 옥구배수지 건설사업은 토지보상 협의 절차 지연으로 내년도 예산안이 연내에 전액 집행되지 못할 가능성이 있으므로, 예산안 규모를 집행가능한 수준으로 조정할 필요가 있다.

둘째, 연례적으로 토지대여료 세입예산이 과다편성되어 예산액 대비 징수결정 실적이 저조하게 나타나고 있으므로, 새만금 산업단지 투자협약 및 입주현황 등을 종합적으로 고려하여 세입예산안을 적정수준으로 조정할 필요가 있다.

새만금개발청의 2023년도 신규사업은 없으며, 주요 증액사업을 살펴보면, 새만금 상수도시설 건설, 국립 새만금간척 박물관 운영, 새만금 문화관광활성화지원 등이 있다.

① 새만금 상수도 시설 건설 사업은 배수지 건설을 차질 없이 추진하기 위해 공사비 등이 증액되었으며 ② 국립 새만금 간척박물관 운영은 박물관 법인 출범 및 개관에 따라 예산이 증액되었고 ③ 새만금 문화관광활성화지원은 메타버스 플랫폼 구축 및 공원 조성 사업 예산이 신규 내역사업으로 반영되어 예산이 증액되었다.

[새만금개발청 소관 2023년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계 (3개)	새만금 상수도시설 건설	4,000	4,000	16,912	12,912	322.8
	국립 새만금 간척박물관 운영	2,506	2,506	3,997	1,491	59.5
	새만금 문화관광활성화지원	800	800	1,800	1,000	125.0

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

2) 총계 기준

자료: 새만금개발청

II

개별 사업 분석

1

새만금 상수도시설 건설사업 중 옥구배수지 건설 예산안 규모의 적정성 검토 필요

가. 현 황

새만금 상수도시설 건설사업¹⁾은 새만금 지역의 내부개발 활성화 및 투자여건 개선을 위해 새만금 지역 내 생활·공업용수 공급을 위한 배수지(옥구, 계화)를 건설하는 것으로, 2023년도 예산안은 전년대비 129억 1,200만원이 증액된 169억 1,200만원을 편성하였다.

[2023년도 새만금 상수도시설 건설사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
새만금 상수도시설 건설사업	4,288	4,000	4,000	16,912	12,912	322.8

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

자료: 새만금개발청

새만금 상수도시설 건설사업은 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」 제19조²⁾에 따라 사업비 전액을 국고로 부담하고 있으며, 총사업비는 2021년 11월 새만금개발청 자체조정을 통해 253억원에서 404억원으로 증가하였다. 동 사업은 전라북도 군산시 옥구읍에 건설하는 옥구배수지 건설사업과 부안군 계화면에 건설하는 계화배수지를 건설하는 사업으로 구분되며, 옥구배수지는 2024년, 계화배수지는 2023년에 완공될 계획이다.

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

1) 코드: 일반회계 5557-323

2) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」

제19조(기반시설의 설치 등)

② 국가 및 지방자치단체는 새만금사업지역의 원활한 기능 발휘를 위하여 필요한 도로, 공항, 철도, 항만, 상·하수도 등 대통령령으로 정하는 시설의 설치비용을 예산의 범위에서 우선적으로 지원한다.

[새만금 상수도시설 건설사업 총사업비 조정내역(2021년 11월)]

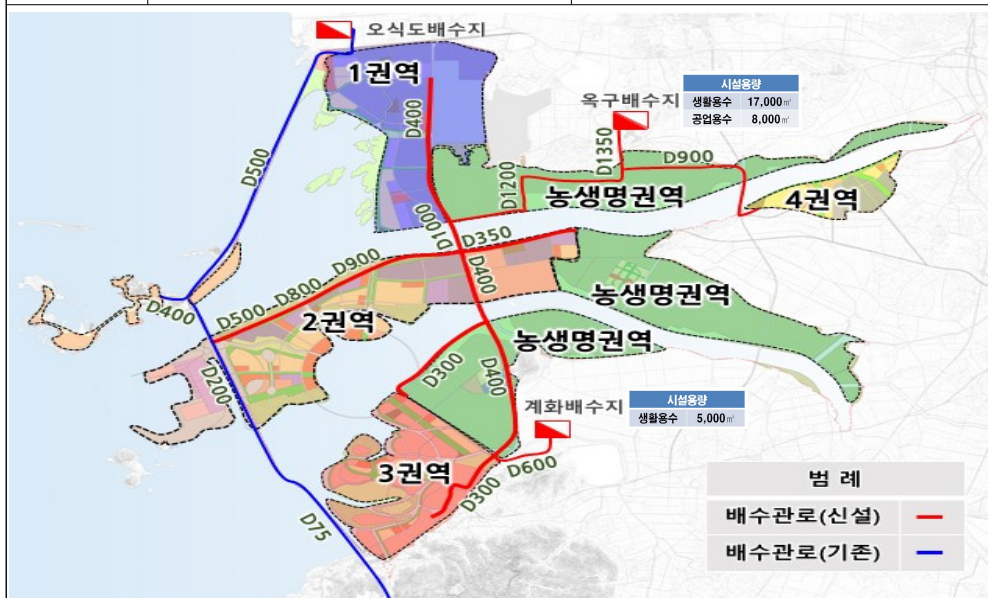
(단위: 백만원)

구분	총사업비			옥구배수지			계화배수지		
	기존(A)	증감(B)	변경(A+B)	기존(C)	증감(D)	변경(C+D)	기존(E)	증감(F)	변경(E+F)
계	25,331	15,109	40,440	21,131	8,301	29,432	4,200	6,808	11,008
공사비	23,325	11,886	35,211	19,458	6,238	25,696	3,867	5,648	9,515
보상비	738	83	821	617	△17	600	121	100	221
시설부대경비	1,268	3,140	4,408	1,056	2,080	3,136	212	1,060	1,272
사업기간				'19~'22	+2년	'19~'24	'19~'23	-	'19~'23

자료: 새만금개발청 제출자료를 바탕으로 작성

[새만금 상수도시설 건설사업 개요]

구분	옥구배수지	계화배수지
위치	전북 군산시 옥구읍 어은리 대마산 일원	전북 부안군 계화면 의복리 산6-6 일원
취수원	용담댐(생활), 금강 부여취수장(공업)	부안군 부안정수장(생활)
사업비	294억원(국비 100%)	110억원(국비 100%)
사업기간	2019년~2024년	2020년~2023년
사업규모	생활 17,000m ³ , 공업 8,000m ³	생활 5,000m ³



자료: 새만금개발청 제출자료를 바탕으로 작성

동 사업의 집행 방식은 새만금개발청이 전라북도의 신청을 받아 전라북도에 보조금을 교부하고, 전라북도는 보조사업자인 군산시(옥구 배수지)와 부안군(계화배수지)에 재교부하며, 군산시는 배수지 건설 위수탁계약을 체결한 한국수자원공사에 지급하는 방식으로 이루어진다.

[새만금 상수도시설 건설사업 집행 절차]



자료: 새만금개발청

동 사업의 2023년도 예산안은 총 169억 1,200만원을 편성하였는데, 이 가운데 옥구배수지 건설 사업비로 잔여 공사비의 47.4%를 반영한 120억 5,600만원을, 계화배수지 예산은 잔여사업비 100%를 반영한 48억 5,600만원을 계상하였다.

[새만금 상수도시설 건설사업 예산안 세부 산출내역]

구 분	산출내역
자치단체자본보조: 16,912백만원	
옥구배수지	12,056백만원 = 25,430백만원 × 47.4% • 12,056백만원(공사비)
계화배수지	4,856백만원 = 잔여사업비 4,856백만원 × 100% • 4,856백만원(공사비)

자료: 새만금개발청

나. 분석의견

새만금 상수도시설 건설사업 중 옥구배수지 건설사업은 토지보상 협의 절차 지연으로 내년도 예산안이 연내에 전액 집행되지 못할 가능성이 있으므로, 예산안 규모를 집행가능한 수준으로 조정할 필요가 있다.

새만금 상수도시설 건설사업은 당초 2020년 실시설계를 완료하고 2021년 착공하여 2022년~2023년 상반기 중으로 준공 예정이었으나, 2020년 기본계획 변경 및 사업지 변경에 따라 과업이 중지되었다. 이후 2021년 새만금 기본계획 변경 및 배수지 위치 조정 협의가 완료됨에 따라, 새만금개발청은 2021년 10월에 실시설계를 완료하고 11월 설계 내역을 반영하여 총사업비 자체조정으로 253억원에서 404억원으로 사업비를 증액하였다. 같은 해 12월 공사 계약 및 착공을 추진하였으나, 옥구배수지 건설사업의 경우 토지보상 지연으로 2022년 1월부터 현재까지 공사가 중지된 상황이다.

[새만금 상수도시설 건설사업 추진 경과]

옥구배수지 건설사업	계화배수지 건설사업
- ('15.11월) 새만금 광역기반시설 설치계획 수립 - ('19.8월) 기본 및 실시설계용역 착수 * '19.12월 실시설계용역 중지 * '20. 4월 실시설계용역 재착수, 9월 중지 - ('19.12월) 금강남부2차 급수체계조정사업 타당성조사 완료(환경부) - ('21.2월) 새만금 기본계획 변경 * 수요량 재산정·시설용량 조정(37천m²→25천m²) - ('21.2~10월) 실시설계 완료 * 사업기간 +2년 조정(준공연도 '22년→'24년) - ('21.11월) 총사업비 자체조정 * 총사업비 211억원→294억원 - ('21.12월) 공사계약 및 착공 - ('22. 1월) 공사중지 * 사유: 토지보상 지연 등	- ('15.11월) 새만금 광역기반시설 설치계획 수립 - ('19.12월) 금강남부2차 급수체계조정사업 타당성조사 완료(환경부) - ('20.8월) 기본 및 실시설계용역 착수 * '20.10월 실시설계용역 중지 - ('21.2월) 새만금 기본계획 변경 - ('21.6월) 배수지 위치 조정 협의 * 배수지 자반고가 낮아 안정적 용수공급에 필요한 수두(50m) 확보를 위해 위치변경(장산→계화) - ('21.6~10월) 실시설계 완료 - ('21.11월) 총사업비 자체조정 * 총사업비 42억원→110억원(68억원 증액) - ('21.12월) 공사계약 및 착공 - ('22.8월) 공정율 28.3%

자료: 새만금개발청 제출자료를 바탕으로 작성

동 사업의 실집행 현황을 살펴보면, 옥구배수지 건설사업은 2019년부터 2022년까지 한국수자원공사에 교부된 40억 200만원 중 85.0%인 34억 200만원이 실집행되었으며, 계화배수지 건설사업은 2020년부터 2022년까지 부안군에 교부된 51억 5,200만원 중 88.9%인 45억 7,900만원이 실집행되었다.

[옥구배수지 건설사업의 실집행 현황]

(단위: 백만원, %)

년도	새만금청		전라북도		군산시		수자원공사			
	예산	교부액	예산	교부액	예산	교부액	예산현액 (A)	집행액 (B)	이월액	실집행률 (B/A)
2019	790	790	790	790	790	790	790	400	390	50.6
2020	919	644	644	644	644	644	1,034	123	911	11.9
2021	2,568	2,568	2,568	2,568	2,568	2,568	3,479	2,820	659	81.1
2022.9	2,570	0	0	0	0	0	659	59	0	9.0

자료: 새만금개발청

[계화배수지 건설사업의 실집행 현황]

(단위: 백만원, %)

년도	새만금청		전라북도		부안군			
	예산	교부액	예산	교부액	예산현액 (A)	집행액 (B)	이월액	실집행률 (B/A)
2020 ¹⁾	157	432	432	432	432	302	130	69.9
2021	1,720	1,720	1,720	1,720	1,850	843	1,007	45.6
2022.9 ²⁾	1,430	3,000	4,000	3,000	5,007	3,434	0	68.6

주: 1) 2020년도 계화배수지 건설사업의 기본·실시설계 추진을 위한 예산이 부족하여, 새만금청은 옥구배수지 예산 중 일부(2억 7,500만원)를 계화배수지 사업으로 교부함

2) 2022년도 옥구배수지 예산 25억 7,000만원 전액(전년도 이월예산 제외)을 계화배수지 사업으로 교부함

자료: 새만금개발청

그런데 옥구배수지 건설사업의 경우 2021년 12월에 공사계약 및 착공이 이루어졌으나, 옥구배수지 진입로에 위치한 사유지에 대한 보상협의를 이루어지지 않아 2022년 9월말 현재까지 공사가 중단되어 향후 사업 재개가 불투명한 상황이다.

이에 따라 새만금개발청은 2022년 1월 공사중지 이후 현재까지 옥구배수지의 보상절차가 완료되기 어려울 것으로 전망하고 2022년도 옥구배수지 건설 예산 25억 7,000만원 전액(전년도 이월액 제외)을 계화배수지 예산으로 내역조정하여 교부하였다.

[옥구배수지 건설사업의 공사중단 내역]

계약명	계약기간	중지기간	중지사유
새만금 옥구배수지 설치사업 시설공사	2022.1.19.~ 2023.1.13.(360일)	2022.1.19.~ 공사재개 통보일까지	토지보상지연, 동절기 안전 사고 및 시공 품질 저하예방

자료: 새만금개발청 제출자료를 바탕으로 작성성

[새만금 상수도시설 건설사업 내역조정]

(단위: 백만원)

내역사업	2022년도 예산		조정사유
	조정 전	조정 후 ¹⁾	
옥구배수지	2,570	0	옥구배수지 공사중지에 따라 계화배수지로 내역조정
계화배수지	1,430	4,000	

주: 1) 전년도 이월액 6억 5,900만원은 제외함

자료: 새만금개발청

새만금개발청은 2020년에도 옥구배수지 예산 중 2억 7,500만원을 계화배수지 사업으로 조정하여 집행한 바 있다. 앞에서 살펴본 최근 3년간 옥구배수지 실집행률을 85%는 2020년 및 2022년에 계화배수지 예산으로 내역조정한 28억 4,500만원을 고려하지 아니한 수치로, 이 금액을 포함하여 실집행률을 계산하면 49.7%로 절반에 못미치는 결과를 보여준다. 올해 예산을 모두 조정함에 따라 2022년도 옥구배수지 건설사업 예산은 전혀 집행되지 못한 상태에서 올해 공사진행은 사실상 종료된 상황이다.

이에 대하여 새만금개발청은 올해 하반기에 토지수용 절차를 이행한 이후 2023년도 2월에 옥구배수지 건설사업을 재개하여, 2024년 스마트수변도시 기반시설 조성³⁾ 등에 맞추어 2024년도 11월에 옥구배수지를 준공하겠다고 설명하였다.

3) 계화배수지가 담당하는 구역을 제외한 새만금 내 전 구역은 옥구배수지에서 공급하는 것으로 계획되어 있어, 새만금개발청은 새만금수변도시의 기반시설 조성이 완료되는 2024년에 옥구배수지를 완공할 계획이다.

[옥구배수지 건설사업의 공사추진 계획]

- 2022년 6~7월: 보상계획 공고, 감정평가 선정 및 실시
- 2022년 8~10월: 협의보상 및 토지수용재결
- 2023년 1월: 토지사용개시(공탁)
- 2023년 2월: 문화재표본조사(진입도로부)
- 2023년 2월: 공사 재개
- 2024년 11월: 공사 준공
- 2024년 12월: 시험 가동

자료: 새만금개발청

그러나 옥구배수지 건설공사가 2023년 2월부터 재개된다고 하더라도 2022년 도 한 해 동안 1년이 넘게 공사가 중지되어, 당초 실시설계에서 수립한 적정 공사 기간인 36개월(3년) 중 3분의 1에 해당하는 기간이 토지 수용 절차에 소요되어 전체 공정이 연쇄적으로 지연될 것으로 보인다. 특히 옥구배수지 사업구역 전체가 사유지인 관계로 향후에도 토지 보상에 어려움을 겪을 경우 올해 안에 토지수용 절차가 마무리되지 못할 가능성도 있다.

[실시설계상 새만금 옥구배수지 건설일정]

구 분 공 종	공 사 계 획 (개월)											
	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36
1. 배수지공사												
1) 토목공사												
• 토공사												
• 구조물공												
• 배관공												
• 포장공												
• 진입도로												
2) 건축공사												
3) 기계공사												
4) 전기공사												
5) 조경공사												

자료: 한국수자원공사, 새만금 옥구배수지 설치사업 실시설계, 2022

따라서 옥구배수지 건설 사업이 토지수용 절차 지연으로 내년도 2월부터 공사를 재개하기 어렵다는 점을 감안할 때, 옥구배수지 건설사업 예산으로 편성된 120억 5,600만원을 연내에 전액 집행하기 어려울 수 있으므로 예산안 규모를 집행가능한 수준으로 조정할 필요가 있다.

또한 새만금개발청은 올해 1월부터 공사가 중단된 옥구배수지 건설사업의 토지보상 절차를 조속히 마무리하고 동 공사를 재개하여, 2024년 스마트수변도시 기반시설 조성 등에 맞추어 적기에 생활·공업용수가 공급될 수 있도록 사업관리를 철저히 해야 할 것이다.

가. 현 황

토지대여료¹⁾는 새만금 장기임대용지 입주기업에 대하여 국유재산 사용 허가에 따른 임대료 수입을 처리하는 세입과목으로, 2023년도 예산안은 전년도와 동일한 17억 2,000만원을 편성하였다.

[2023년도 토지대여료 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2021 결산	2022 ¹⁾		2023 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
토지대여료	534	1,720	1,720	1,720	0	0.0

주: 1) 추경은 제2회 추경예산 기준

자료: 새만금개발청

새만금개발청은 2018년 추경부터 ‘새만금투자유치지원’ 사업²⁾을 통해 2022년 까지 총 1,426억원을 투입하여 173만㎡의 장기임대용지를 조성하였으며, 2023년에는 200억원을 투입하여 신규로 16만㎡를 조성하는 등 총 누적 189만㎡의 장기임대용지를 조성할 계획이다.

[새만금산업단지 장기임대용지 연도별 조성 실적 및 계획]

(단위: 억원, ㎡)

구분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년(안)
예산	272	272	416	168	298	200
조성면적	330,738	330,703	505,880	203,280	361,910	165,000
누적면적	330,738	661,441	1,167,321	1,370,601	1,732,511	1,897,511

주: 2014년 산업부 외국인투자지역 조성 예산, 2015년 국가별 경험특구 기반 조성 예산으로 조성한 산단 용지 267,487㎡는 제외하고, 일반회계 토지대여료로 수납되는 장기임대용지를 대상으로 작성(이하 같음)

자료: 새만금개발청

남명진 예산분석관(loveymh@assembly.go.kr, 6788-4632)

1) 코드: 일반회계 세입 51-511

2) 코드: 일반회계 7031-310

새만금산단에 조성된 장기임대용지는 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법 시행령」 제41조³⁾에 따라 1% 수준의 임대료로 기업에 임대가 이루어지고 있다. 새만금개발청은 장기임대용지 조성 시 한국농어촌공사로부터 매립지를 국비 80%, 지방비 20%(전라북도 6%, 군산시 14%)로 매입하였으며, 이에 따라 장기임대용지에서 수납된 토지대여료 또한 새만금개발청이 80%, 지방자치단체가 20%를 수납하고 있다.

나. 분석의견

연례적으로 토지대여료 세입예산이 과다편성되어 예산액 대비 징수결정 실적이 저조하게 나타나고 있으므로, 새만금 산업단지 투자협약 및 입주현황 등을 종합적으로 고려하여 세입예산안을 적정수준으로 조정할 필요가 있다.

새만금개발청은 새만금 산단에 조성된 장기임대용지를 기업에 임대하고 입주기업으로부터 토지대여료를 수납하고 있다. 새만금개발청은 2020년에 11개 기업으로부터 5억 7,800만원을,⁴⁾ 2021년에는 17개 기업으로부터 5억 3,400만원을 수납하였고, 2022년도에는 9월 기준으로 12개 기업으로부터 4억 9,500만원을 수납하였다.

[최근 3년간 토지대여료 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	예산		예산현액	징수 결정액(B)	수납액 (C)	수납률 (C/A)	수납률 (C/B)
	본예산	추경(A)					
2020	1,088	1,088	1,088	578	578	53.1	100.0
2021	1,380	1,380	1,380	1,088	534	38.7	49.1
2022. 9	1,720	1,720	1,720	1,093	495	28.8	45.3

자료: 새만금개발청

3) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법 시행령」

제41조(국공유 재산의 사용료 또는 대부료 감면 등)

② 법 제58조제4항에 따라 국공유 재산의 연간 사용료 또는 대부료(이하 “사용료등”이라 한다)를 감면하는 경우 그 사용료등은 해당 국공유 재산의 가액에 100분의 1 이상을 곱한 금액으로 한다. 이 경우 국유재산의 가액은 「국유재산법 시행령」 제29조제2항에 따라 산출하고, 해당 국유재산의 사용료등은 「국가재정법」 제6조에 따른 중앙관서의 장(이하 “중앙관서의 장”이라 한다)이 정한다.

4) 새만금개발청은 2019년~2020년 토지대여료 수납시, 공유재산 관리위임 수수료(2019년 1,400만원, 2020년 1,900만원)를 포함하여 수납하였다.

새만금개발청은 2023년도 토지대여료 예산안에 전년도와 동일한 17억 2,000 만원을 편성하였는데, 이는 2022년 공시지가에 2021년까지 입주한 면적과 2022년 도 추가 입주 예상치를 합한 면적(162만㎡)을 곱하고, 법정 임대료 비율(1%) 및 임대용지에 대한 새만금개발청 지분(80%)을 다시 곱한 금액으로 산출했다고 설명하였다.

[2023년도 토지대여료 예산안 세부 산출내역]

(단위: 백만원)

구분	예산안	세부 산출내역
토지대여료	1,720	120,000원('22년 공시지가)×1,628,788㎡×1%×80%+부가세 *1,628,788㎡ = '21년까지 누적 입주면적+'22년 추가 입주 예상 면적)

자료: 새만금개발청

그러나 새만금 산업단지 장기임대용지 입주 실적을 살펴보면, 2022년 9월 기준으로 조성 면적 173만㎡ 중 절반 수준인 53.9%에 해당하는 93.4만㎡에 입주한 상황이다. 또한 투자협약을 완료하고 향후 입주예정인 기업의 수는 9개로 동 기업 들이 차지하는 면적의 합이 33.9만㎡에 불과하여, 투자협약에 따라 입주예정인 모든 기업이 입주한다고 가정하더라도 2023년도에 계상된 토지대여료 세입예산안에 해당하는 162만㎡ 규모의 용지가 모두 임대되기에는 어려울 것으로 보인다.

[새만금산업단지 장기임대용지 연도별 입주 실적]

(단위: ㎡, 건, %)

연도	조성실적		입주실적 ¹⁾			임대용지 입주율(B/A)
	면적	누적면적(A)	실적건수	면적	누적면적(B)	
2018	330,738	330,738	-	-	-	-
2019	330,703	661,441	9	363,336	363,336	54.9
2020	505,880	1,167,321	6	242,678	606,014	51.9
2021	203,280	1,370,601	3	131,075	737,089	53.8
2022.9	361,910	1,732,511	6	196,844	933,933	53.9
2023(안)	165,000	1,897,511	-	-	-	-

주: 1) 입주실적은 입주계약일 기준임

자료: 새만금개발청

[2019년 이후 새만금 산단 투자협약 기업 중 미입주기업]

(단위: 천㎡, 억원)

기업명	업종	면적	투자예정금액	협약일
(재)건설기계부품연구원	스마트 건설기계 시험·연구센터	42	331	2019.09.
(주)유니테스트	페로브스카이트 태양전지	66	1,213	2021.10.
디엘(주)	액화천연가스 컨테이너 등	34	107	2021.10.
(주)샤먼팅스텐	산화팅스텐	10	132	2021.12.
한국에너지기술평가원	재생에너지 국가종합실증연구단지	50	1,721	2022.07.
(주)이앤하이솔루션	수전해설비	29	100	2022.08.
(주)강진산업	굴삭기 버켓 등	10	52	2022.08.
에스이머티리얼즈(주)	이차전지 소재	22	450	2022.09.
(주)테이팩스	이차전지용 테이프	76	680	2022.09.
합 계		339	4,786	-

자료: 새만금개발청 제출자료를 바탕으로 재작성

최근 3년간 토지대여료의 예산액 대비 징수결정액 비율도 2020년 53.1%, 2021년 78.8%이고, 전년대비 3억 4,000만원(24.6%)이 증액된 2022년도의 경우 9월말 기준으로 63.5%에 그치고 있다. 2023년도 예산안 또한 새만금산단 장기임대용지의 실제 입주 현황 및 수요가 반영되지 않고 과다 편성이 이루어진 것으로 보이므로, 새만금개발청은 투자협약 및 입주계약 등을 종합적으로 고려하여 세입예산안을 징수 및 수납 가능한 수준으로 조정할 필요가 있다.

[최근 3년간 토지대여료 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	예산		예산현액	징수 결정액(B)	B/A
	본예산	추경(A)			
2020	1,088	1,088	1,088	578	53.1
2021	1,380	1,380	1,380	1,088	78.8
2022.9	1,720	1,720	1,720	1,093	63.5

자료: 새만금개발청

예산안분석시리즈 II
2023년도 예산안 위원회별 분석

발간일	2022년 10월
발행인	국회예산정책처장 조의섭
편 집	예산분석실 산업예산분석과
발행처	국회예산정책처 서울특별시 영등포구 의사당대로 1 (tel 02·2070·3114)
인쇄처	(주)케이에스센세이션 (tel 02·761·0031)

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

ISBN 979-11-6799-098-3 93350

© 국회예산정책처, 2022

