

2019년도 예산안
위원회별 분석

예산안분석시리즈 II

2019년도 예산안 위원회별 분석

【 국토교통위원회 】

2018. 10.

이 보고서는 「국회법」 제22조의2 및 「국회에산정책처법」 제3조에 따라 국회의원의 의정활동을 지원하기 위하여, 국회예산정책처 보고서발간심의위원회의 심의 (2018. 10. 22.)를 거쳐 발간되었습니다.

발 간 사

정부는 지난 9월 3일 총수입 481.3조원, 총지출 470.5조원 규모의 2019년도 예산안을 국회에 제출하였습니다. 정부는 경제활력 제고, 일자리 창출, 소득분배 개선 등 현안 문제에 대응하고자 전년도 본예산보다 총지출을 41.7조원(9.7%) 확대 편성하였으며, 이러한 확장적 재정운용 기조는 당분간 유지될 것으로 전망되고 있습니다.

따라서 국회는 이번 예산안 심사 과정에서 당면한 사회적·경제적 과제를 해결하기 위한 재정사업의 타당성과 효율성을 점검하는 동시에 재정건전성의 지속가능성에 대해서 심층적으로 살펴볼 필요가 있겠습니다.

국회예산정책처는 이를 지원하기 위해 「2019년도 예산안 분석시리즈」를 발간하였습니다. 「2019년도 예산안 분석시리즈」는 「총괄 분석」, 「위원회별 분석」, 「공공기관 예산안 분석」, 「성인지 예산서 분석」으로 구성되어 있습니다.

「총괄 분석」에서는 국가채무·재정수지·의무지출 등을 중심으로 재정총량에 대한 현황과 분석내용을 수록하였고, 혁신성장 및 일자리 대책 등 주요 정책사업을 중점적으로 점검하였습니다.

「위원회별 분석」에서는 개별사업 단위로 각 부처의 주요 증액 또는 현안사업에 대한 효과성을 분석하고, 문제점을 도출하는 한편 개선방안을 제시하였습니다.

「공공기관 예산안 분석」에서는 보조금, 출연금 등 다양한 형태로 이루어지는 공공기관에 대한 지원예산안을 각각의 기관별로 살펴보았으며, 「성인지 예산서 분석」에서는 성인지 대상사업에 대한 심도있는 분석을 통해 국회 심사가 보다 원활히 이루어질 수 있도록 하였습니다.

이번 보고서가 예산안 심사 과정에 유용하게 활용될 수 있기를 바라며, 앞으로도 국회예산정책처는 국회 의정활동에 도움이 되도록 노력을 다하겠습니다.

2018년 10월

국회예산정책처장 김 춘 순

[국토교통부]

I. 예산안 개요 / 1

1. 현 황	1
2. 예산안의 주요 특징	7
3. 신규사업 및 주요 증액사업	9

II. 주요 현안 분석 / 13

1. 도시재생 관련 사업 분석	13
1-1. 사업의 안정성 및 예측가능성 확보 필요 등	15
1-2. 수요자중심형 재생사업의 집행실적 제고 필요	21
1-3. 도시재생지원(출자)사업의 낮은 사업수요를 고려한 예산 조정 검토 필요	25
1-4. 도시재생지원(융자)사업의 예산 규모 조정 검토 필요	34
1-5. 가로주택정비사업의 예산 조정 검토 필요	40
1-6. 자율주택정비사업의 예산 조정 검토 필요	45
2. 주거복지로드맵 및 임대주택 사업 분석	50
2-1. 주거복지로드맵상 행복주택 공급계획과 기금운용계획안 편성물량간 괴리 문제	53
2-2. 주거복지로드맵상 공급목표 이행을 위한 임대주택건설 사업관리 철저	56
2-3. 집주인 임대주택 사업의 실적 제고 필요 등	65
2-4. 노후공공임대 시설개선 사업 출자방식에서 보조방식으로 전환 필요	68
3. 주거급여 지원 사업 분석	74
3-1. 주거급여 수급대상자 확대에 따른 홍보 등 사업관리 강화 필요	75
3-2. 장애인 주택개조 지원의 형평성 확보 필요	78
4. 스마트시티 관련 사업 분석	80
4-1. 스마트시티 시범도시 관련 사업의 철저한 사업관리 필요 등	81
4-2. 스마트시티 인력양성 3차 사업 공모 전 수요조사 필요 등	86
5. 국토교통 R&D 사업 분석	89



5-1. 신규 R&D 사업 관리 철저	91
5-2. 저탄소 에너지 고효율 건축기술 개발(R&D) 사업의 타 부처와의 연계 강화	94
5-3. 국토교통과학기술진흥원의 기관운영경비 규모의 명확화 필요	98
6. 국토교통부 소관 일반회계 세입예산 산정방식 개선	101
7. 교통시설특별회계 관련 교통·에너지·환경세 배분비율의 합리적 조정 검토 필요 ..	105
8. 계속비 사업 분석	111
9. 신공항 건설 사업 관련 분석	114
9-1. 제주 제2공항 건설 사업의 갈등관리 철저 필요	116
9-2. 김해신공항 건설 사업의 갈등관리 강화 필요	119
10. 한국도로공사 고속도로 건설 사업의 자체 예산 부분 사업관리 철저	121
11. 일반국도 건설 사업의 사업관리 강화 필요	124
12. 한국철도시설공단의 고속철도 사업의 집행관리 철저	129
13. 지하철건설지원 사업의 실집행률 제고 필요	132
14. 경량전철건설지원 사업의 철저한 집행관리 필요	134
15. 대중교통지원 사업 관련 검토	139
15-1. 대중교통지원사업 체계 재검토 필요	139
15-2. 거점지역 기반시설 지원 내역사업의 소관분야 이관 필요	143
15-3. 사업별 실집행 추이를 고려한 예산편성 및 실집행 실적 제고 필요	145

III. 개별 사업 분석 / 148

1. 동·서·남·해안권 및 내륙권 개발사업의 차별성 확보 등	148
1-1. 근거법을 제정 취지에 부합하도록 해안 및 내륙권 발전사업지원 사업의 체계·내용 개편 필요	149
1-2. 동·서·남·해안·내륙권발전기획단의 규모 및 기능 재정립 필요	154
2. 지방하천정비 사업의 참여유인 제고 필요	157
3. 중앙공동주택관리분쟁조정위원회 사무국 증원의 적절성 검토	160



4. 주택성능보강 사업의 유인구조 보완 필요	165
5. 한국건설기술연구원의 일반사업에 편성이 부적절한 연구수당 개선 필요 등	167
6. 광역알뜰 연계 마일리지 사업의 효과성 제고 필요 등	173
7. 버스운전인력 양성 지원 사업의 효과성 검토 필요	177
8. 여성안심터미널 사업의 행정안전부·지방자치단체 등과의 연계 방안 검토 필요 ..	181
9. 교통약자 장거리 이동지원 사업의 수요조사 및 관련 연구용역 결과 반영 필요 ..	185
10. 한국교통장애인협회 지원 사업 예산의 국고보조사업연장평가 결과 반영 검토 필요	189
11. 도시형 교통모델 사업의 편성 절차 준수 및 집행관리 철저 필요	191
12. 화물자동차 안전운임제 운영비 사업 철저한 계획 수립 필요	195
13. 수소충전소 인프라 구축 사업의 사전준비 철저 필요	201
14. 민자도로 건설지원 사업의 보상자금 선투입 예산 편성 필요성 검토	207
15. 한국교통안전공단의 친환경자동차 인증 및 평가장비 구축비 예산의 사업관리 철저	210
16. 한국교통안전공단의 첨단자동차검사연구센터 구축사업의 조속한 추진 필요 ..	215
17. 항공안전기술원의 드론 인증센터 구축사업의 공사비, 장비구축비 등의 사업관리 철저	219
18. 항공안전기술원의 드론 규제 샌드박스 사업의 사업계획 철저	223
19. 한국철도공사의 공익적 손실에 적절한 수준의 PSO 보상 제공 필요	226
20. 한국철도시설공단의 구축물 및 전기설비 개량 등 사업의 사업관리 철저 ...	231
21. 한국철도시설공단 철도용품 국제인증 취득지원 사업의 예산 편성 방식 변경 및 사업추진 지연	236
22. 주택도시기금 정부출자수입(주택계정) 계획안 확대 검토 필요	240
23. 주택도시기금의 정부출자수입(도시계정) 계획안 규모의 적정성 검토 필요 ·	245
24. 주택도시기금의 과다 산정된 기타민간이자수입(도시계정) 조정 검토 필요 ·	249



25. 주택도시기금 위험건축물 이주자금지원사업의 실적 제고 필요	253
26. 주택도시기금의 도시계정 지출사업부진을 고려하여 주택계정에서 도시계정으로 전출금 조정 필요	257

[행정중심복합도시건설청]

I. 예산안 개요 / 263

1. 현 황	263
2. 예산안의 주요 특징	266
3. 신규사업 및 주요 증액사업	267

II. 주요 현안 분석 / 269

1. 복합커뮤니티센터 건립 사업의 사업관리 강화 필요	269
-------------------------------------	-----

III. 개별 사업 분석 / 274

1. 행복도시-조치원 연결도로 사업 집행관리 철저 필요	274
2. 청소년복지시설 건립 사업 설계비 예산 조정 필요	277
3. 복합편의시설 건립 사업의 사업관리 강화	280
4. 3생활권 광역복지지원센터 건립 사업 시설부대비 조정 검토 필요	284
5. 119특수구조단 청사 건립 후 활용방안 마련 필요	287



[새만금개발청]

I. 예산안 개요 / 293

1. 현 황	293
2. 예산안의 주요 특징	295
3. 신규사업 및 증액사업	296

II. 주요 현안 분석 / 297

1. 새만금개발공사 설립에 따른 새만금개발청 투자유치 연계 방안 검토 필요 ..	297
--	-----

III. 개별 사업 분석 / 303

1. 새만금투자유치 지원 사업 관련 분석	303
1-1. 새만금투자유치 실적 제고를 위한 사후관리 강화 필요	303
1-2. 장기임대용지 조성 사업의 사업방식 재검토 필요	307
2. 새만금 상수도시설 건설 사업의 철저한 사업관리 필요	310
3. 남북도로 2단계 건설 사업 총사업비 관리 철저 필요	315

국토교통부

1

현황

가. 총수입·총지출

국토교통부 소관 2019년도 예산안 및 기금운용계획안(이하 “예산안”)의 총수입은 일반회계, 3개 특별회계(교통시설특별회계, 혁신도시건설특별회계, 국가균형발전특별회계) 및 2개 기금(주택도시기금, 자동차사고피해지원기금)으로 구성되며, 총지출은 일반회계, 4개 특별회계(교통시설특별회계, 에너지및자원사업특별회계, 혁신도시건설특별회계, 국가균형발전특별회계) 및 2개 기금(주택도시기금, 자동차사고피해지원기금)으로 구성된다.

국토교통부 소관 2019년도 예산안 총수입은 25조 6,980억원으로 전년 추경예산 대비 1조 4,537억원(5.4%) 감소하였다. 회계·기금별로는 일반회계 1,630억원, 교통시설특별회계 8,739억원, 혁신도시건설특별회계 1,000만원, 국가균형발전특별회계 6,892억원, 주택도시기금 23조 9,109억원, 자동차사고피해지원기금 603억원이다.

[2019년도 예산안 국토교통부 소관 총수입]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 결산	2018 ¹⁾		2019 예산안(B)	증감	
		본예산 ²⁾	추경(A) ²⁾		B-A	(B-A)/A
예 산	1,526,290	1,317,192	1,317,192	1,726,871	409,679	31.1
- 일반회계	193,475	131,179	131,179	162,954	31,775	24.2
- 교통시설특별회계	672,430	683,431	683,431	873,889	190,458	27.9
- 혁신도시건설특별회계	896	15	15	10	△5	△33.3
- 국가균형발전특별회계	658,722	502,567	502,567	689,228	186,661	37.1
기 금	25,449,309	25,741,337	25,834,545	23,971,167	△1,863,378	△7.2
- 주택도시기금	25,399,611	25,679,001	25,772,209	23,910,851	△1,861,358	△7.2
- 자동차사고피해지원기금	49,698	62,336	62,336	60,316	△2,020	△3.2
합 계	26,975,599	27,058,529	27,151,737	25,698,038	△1,453,699	△5.4

주: 1) 2018년 예산은 수자원부문 환경부 이관후 기준

2) 기금은 각각 2018년 당초계획안과 9월말 기준 수정계획안을 의미

자료: 국토교통부

국토교통부 소관 2019년도 예산안 총지출은 42조 6,539억원으로 전년 추경예산 대비 2조 3,941억원(5.9%) 증가하였다. 회계·기금별로는 일반회계 5조 767억원, 교통시설특별회계 8조 4,733억원, 에너지및자원사업특별회계 175억원, 혁신도시건설특별회계 325억원, 국가균형발전특별회계 2조 8,999억원, 주택도시기금 26조 1,021억원, 자동차사고피해지원기금 520억원이다.

[2019년도 예산안 국토교통부 소관 총지출]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 결산	2018 ¹⁾		2019 예산안(B)	증감	
		본예산 ²⁾	추경(A) ²⁾		B-A	(B-A)/A
예 산	20,056,339	16,387,608	16,460,653	16,499,809	39,156	0.2
- 일반회계	5,245,581	4,310,479	4,335,924	5,076,690	740,766	17.1
- 교통시설특별회계	12,408,607	9,225,484	9,273,084	8,473,259	△799,825	△8.6
- 에너지및자원사업특별회계	14,080	16,268	16,268	17,480	1,212	7.5
- 혁신도시건설특별회계	750	14,165	14,165	32,476	18,311	129.3
- 국가균형발전특별회계	2,387,320	2,821,212	2,821,212	2,899,904	78,692	2.8
기 금	23,633,836	23,335,874	23,799,082	26,154,067	2,354,985	9.9
- 주택도시기금	23,577,242	23,274,546	23,737,754	26,102,112	2,364,358	10.0
- 자동차사고피해지원기금	56,593	61,328	61,328	51,955	△9,373	△15.3
합 계	43,690,175	39,723,482	40,259,735	42,653,876	2,394,141	5.9

주: 1) 2018년 예산은 수자원부문 환경부 이관후 기준

2) 기금은 각각 2018년 당초계획안과 9월말 기준 수정계획안을 의미

자료: 국토교통부

나. 세입·세출예산안

국토교통부 소관 2019년도 세입예산안은 일반회계 및 3개 특별회계(교통시설특별회계, 혁신도시건설특별회계, 국가균형발전특별회계)로 구성되며, 세출예산안은 일반회계 및 4개 특별회계(교통시설특별회계, 에너지및자원사업특별회계, 혁신도시건설특별회계, 국가균형발전특별회계)로 구성된다.

국토교통부 소관 2019년도 세입예산안은 16조 3,478억원으로 전년 추경예산 대비 1조 2,950억원(7.3%) 감소하였다. 회계별로는 일반회계 1,630억원, 교통시설특별회계 15조 2,970억원, 혁신도시건설특별회계 1,979억원, 국가균형발전특별회계 6,892억원이다.

[2019년도 국토교통부 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 결산	2018 ¹⁾		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	193,475	131,179	131,179	162,954	31,775	24.2
교통시설특별회계	15,454,232	16,853,051	16,835,361	15,296,979	△1,538,382	△9.1
혁신도시건설특별회계	51,959	173,772	173,772	197,897	24,125	13.9
국가균형발전특별회계	658,722	502,567	502,567	689,228	186,661	37.1
합 계	16,359,155	17,660,569	17,642,879	16,347,848	△1,295,031	△7.3

주: 1) 2018년 예산은 수자원부문 환경부 이관후 기준

1. 총계 기준

자료: 국토교통부

국토교통부 소관 2019년도 세출예산안은 38조 8,368억원으로 전년 추경예산 대비 1조 1,542억원(2.9%) 감소하였다. 회계별로는 일반회계 20조 3,622억원, 교통시설특별회계 15조 2,970억원, 에너지및자원사업특별회계 175억원, 혁신도시건설특별회계 2,602억원, 국가균형발전특별회계 2조 8,999억원이다.

[2019년도 국토교통부 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 결산	2018 ¹⁾		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	19,406,730	19,973,630	20,074,593	20,362,249	287,656	1.4
교통시설특별회계	14,517,243	16,853,051	16,835,361	15,296,979	△1,538,382	△9.1
에너지및자원사업특별회계	14,080	16,268	16,268	17,480	1,212	7.5
혁신도시건설특별회계	62,924	243,622	243,622	260,220	16,598	6.8
국가균형발전특별회계	2,387,320	2,821,212	2,821,212	2,899,904	78,692	2.8
합 계	36,388,298	39,907,783	39,991,056	38,836,832	△1,154,224	△2.9

주: 1) 2018년 예산은 수자원부문 환경부 이관후 기준

1. 총계 기준

자료: 국토교통부

다. 기금운용계획안

국토교통부 소관 2019년도 기금운용계획안은 주택도시기금, 자동차사고피해지원기금으로 구성된다.

국토교통부 소관 2019년도 기금운용계획안은 78조 4,283억원으로 전년 수정계획안 대비 4조 3,723억원(5.9%) 증가하였다. 기금별로는 주택도시기금 78조 1,947억원, 자동차사고피해지원기금 2,335억원이다.

[2019년도 국토교통부 소관 기금운용계획안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
주택도시기금	66,443,305	73,728,272	73,821,480	78,194,742	4,373,262	5.9%
자동차사고피해지원기금	263,883	234,541	234,541	233,529	△1,012	△0.4%
합 계	66,707,188	73,962,813	74,056,021	78,428,271	4,372,250	5.9%

주: 1. 총계 기준

2. 2018년 수정계획안은 9월말 기준

자료: 국토교통부

라. 재정구조

2019년도 예산안의 국토교통부 소관 회계·기금 간 재원이전 현황은 다음과 같다.

일반회계의 경우 교통시설특별회계로 13조 5,189억원, 혁신도시건설특별회계로 325억원, 주택도시기금으로 1조 7,205억원이 전출되며 공공자금관리기금 예수원금 및 예수이자 137억원을 상환한다.

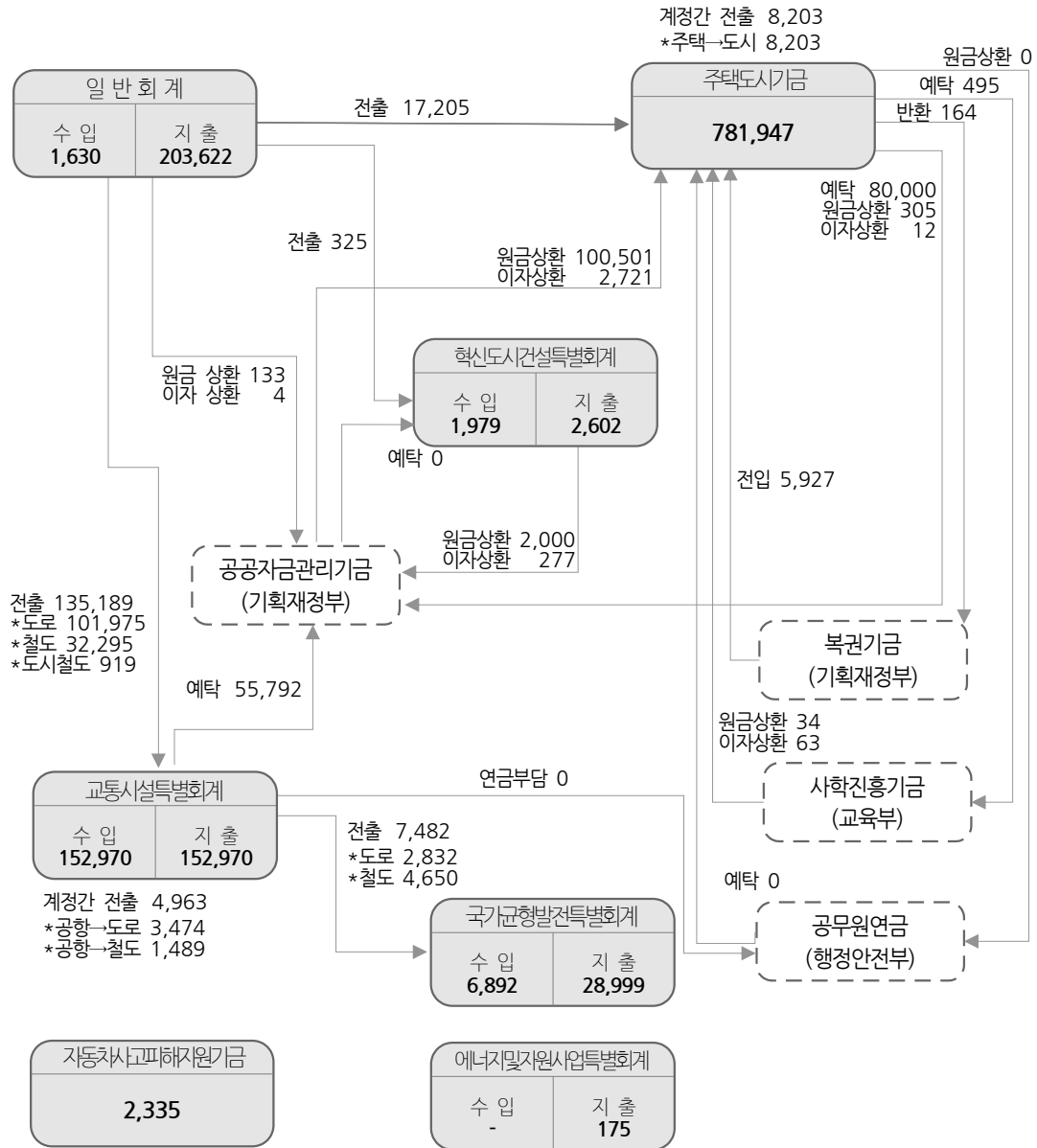
교통시설특별회계의 경우 국가균형발전특별회계로 7,482억원이 전출되고 공공자금관리기금으로 5조 5,792억원을 예탁하며 4,963억원의 계정간 전출이 발생한다.

혁신도시건설특별회계의 경우 공공자금관리기금 예수원금 및 이자 2,277억원을 상환한다.

주택도시기금의 경우 공공자금관리기금으로 8조원을 예탁하고, 10조 3,222억원의 예탁원금 및 예탁이자를 상환 받으며, 317억원의 예수원금 및 예수이자를 상환한다. 또한 복권기금으로부터 5,927억원을 전입 받는 한편, 사학진흥기금으로부터 97억원의 예탁 원금 및 이자를 상환 받고, 495억원을 다시 예탁한다.

[2019년도 국토교통부 소관 회계·기금 간 재원이전 현황]

(단위: 억 원)



주: 총계기준
자료: 국토교통부

2019년도 국토교통부 예산안의 주요 특징을 살펴보면, ① 국민안전 강화를 위한 예방중심의 안전투자 확대를 위하여 지진 등 자연재해 대응 역량을 강화하고, 화재, 노후 SOC 유지보수 등 국민생활 위험요소 제거를 위한 투자를 강화(2018년 3조 7,281억원 → 2019년 3조 8,283억원)하고, ② 혁신성장 및 일자리 창출 기반 구축을 통해 미래성장동력을 확보하고 SOC투자 효과 극대화를 위한 기술 선진화를 위해 국토교통 R&D투자를 확대(2018년 4,667억원 → 2019년 4,812억원)하며, ③ 도시재생과 지역 성장거점 육성을 통한 국토균형발전 지원을 위해 도시재생 뉴딜 로드맵에 따라 도시공간 혁신, 도시재생 경제활성화, 주민과 지역이 주도하는 도시재생을 본격적으로 추진(2018년 68곳, 4,638억원 → 2019년 100여곳, 6,463억원)하고, ④ 수도권 광역급행철도(2018년 760억원 → 2019년 1,360억원), 광역도로 건설·혼잡도로 개선(2018년 1,595억원 → 2019년 1,368억원), 도시철도(2018년 3,195억원 → 2019년 1,625억원) 등 대도시권 교통혼잡 해소 예산을 편성하였으며, ⑤ 주거급여(2018년 1조 1,252억원 → 2019년 1조 6,729억) 지원대상 및 보장수준 확대로 저소득 빈곤가구 등 주거취약계층에 대한 지원을 강화하였다.

2019년도 국토교통부 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회 심의 및 집행에 있어서 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 도시재생사업은 2019년 기준 시행 6년차로서 근거법률과 실제 사업내용 간 일부 차이를 보완하는 등 사업의 안정성 및 예측가능성 제고하는 것을 검토할 필요가 있을 것이다.

둘째, 임대주택사업은 주거복지로드맵에 따른 2019년 공급목표 이행에 차질이 없도록 주택 유형별 특성 및 기존 실적을 고려하여 사업관리에 만전을 기할 필요가 있을 것으로 보인다.

셋째, 스마트시티 시범도시 관련 사업의 일부는 2018년말 ‘스마트시티 시범도시 실행계획’ 확정 및 그 후속조치를 완료한 후 본격적인 착수가 가능하다는 점을 고려하여 예산의 연내 집행을 위해 사업관리에 만전을 기할 필요가 있다.

넷째, 교통시설특별회계는 SOC 분야의 투자 감소에 따라 세출 규모가 감소하는 추세이나 공공자금관리기금 예탁 규모가 증가하는 등 세입·세출의 불균형 문제가 발생하고 있으므로 교통·에너지·환경세 배분 비율을 조정하는 방안을 검토할 필요가 있다.

다섯째, 고속도로 건설, 일반국도 건설, 고속철도 건설, 지하철 건설, 경량전철 건설 등에 있어 실적행 실적이 부진하므로 국토교통부의 철저한 사업관리가 필요할 것이다.

국토교통부의 2019년도 신규사업은 총 57개 사업, 2,800억원 규모이다.

일반회계 사업 중 화물자동차 안전운임제운영비 사업은 화물차 안전운임 원가 산정, 안전운임위원회 운영, 안전운임신고센터운영을 통하여 화물자동차의 교통안전 을 확보하는 사업이다.

교통시설특별회계 사업 중 드론인증센터구축 사업은 급증하는 드론 인증수요 에 대비하고 상업용 드론의 경쟁력 확보를 지원하기 위한 드론 시스템(비행체, 지상 통제장치, 임무탑재체, 데이터링크) 안정성 인증 인프라 및 인증체계를 구축하는 사 업이고, 국가균형발전특별회계의 장기미집행공원 지방채 이자지원은 한시적으로 지 자체의 도시계획시설 결정 후 20년이상 장기 미집행 공원부지 부지매입 지원(지방 채 발행 이자의 50% 지원) 사업이다.

주택도시기금 사업 중 주택성능보강 사업은 대형인명피해가 높은 주거시설(연 립, 다세대, 다가구, 도시형생활주택)에 대한 성능보강 비용을 용자 지원하는 사업이 고, 노후산단재생지원(용자) 사업은 노후산단 기업 경쟁력 강화를 위해 복합개발형 사업과 기반시설사업에 대한 용자 지원 사업이다.

[국토교통부 소관 2019년도 예산안 신규사업]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
일반회계 (14개)	화물자동차안전운임제운영비	1,000
	저탄소에너지고효율건축기술개발(R&D)	1,000
	쇠퇴지역재생역량강화플랫폼기술개발(R&D)	1,000
	도심도로자율협력주행안전·인프라연구사업(R&D)	6,000
	스마트도로조명플랫폼개발및실증연구(R&D)	1,200
	해외건설산업정보시스템구축및운영	208
	친환경자동차부품인증센터설립	4,000
	글로벌고급건설기술자양성지원	1,000
	스마트시티산업육성	2,357
	스마트시티확산사업	42,715
	제로에너지건축신산업육성	1,000
	도시첨단산업단지지원	8,229
	스마트건설지원센터운영	800
	공공건설BIM활성화지원	450

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
교통시설특별회계 (20개)	단성-시천국도건설	200
	성수-진안3국도건설	200
	세종-안성고속도로건설	1,000
	수소충전소구축	7,500
	안흥-방림국도건설	200
	양남-감포국도건설	200
	중산간도로(와산-선흥) 선형개량사업	500
	충청내륙4국도건설	200
	서울지하철7호선청라연장	2,000
	드론인증센터구축	3,500
	광역알뜰카드연계마일리지지원	3,115
	버스운전인력양성지원	488
	빅데이터기반항공안전관리·보안인증기술개발(R&D)	1,000
	소형무인비행기인증기술개발(R&D)	2,000
	수소버스운영을위한복합환승센터구축및운영	1,000
	여성안심터미널	100
	자율비행개인항공기인증및운용기술개발(R&D)	2,000
	지하철미세먼지저감기술개발사업(R&D)	1,000
	철도차량스마트유지보수기술개발사업(R&D)	500
	교통약자 장거리 이동지원	1,342
국가균형발전 특별회계 (20개)	강구대교국지도건설	200
	경기도계-인천마전국지도건설	200
	무심동로-오창IC국지도건설	200
	산청-금서국지도건설	200
	양산신기-유산국지도건설	200
	도시형교통모델	23,400
	장기미집행공원지방채이자지원	7,913
	지역발전투자협약시범사업	30,000
	고성내산단진입도로	110
	공주충산1산단진입도로	150
	금호위터폴리스산단진입도로	1,500
	김포한강시네폴리스산단진입도로	1,330
	도시첨단산업단지지원	8,229
	보령웅천산단진입도로	220
	음성맹동인곡산단진입도로	790
	천안직산도시첨단산단진입도로	260
	충주북구산단진입도로	460
	파주법원1산단진입도로	170
	평택브레인시티산단진입도로	890
	포천에코그린산단진입도로	330
주택도시기금 (2개)	주택성능보강	60,000
	노후산단재생지원(융자)	50,400

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
자동차사고피해 지원기금(1개)	자동차손해배상진흥원	650
합 계		280,003

자료: 국토교통부

2019년도 주요 증액사업을 살펴보면 주거급여 지원, 노후공단재정비지원, 드론 전용비행시험장구축, 영구임대(출자), 도시재생지원(융자) 등이 있다.

① 주거급여 지원 사업은 2018년 10월 부양의무자 기준 폐지에 따른 수급자 증가로 예산이 대폭 증액되었고, ② 노후공단재정비지원 사업은 1차, 2차, 3차 사업지구(총 17개소)의 사업추진 본격화에 따라 보상비 등 공사착수비 반영으로, ③ 드론 전용비행시험장구축 사업은 실기시험장 구축비용, 비행통제운영시스템구축 비용 등이 반영되어 예산이 증액되었다. ④ 영구임대출자 사업은 2019년 지원단가 상승 및 사업계획물량 증가 등에 따라 ⑤ 도시재생지원(융자) 사업은 3개소의 신규 사업 추진 비용이 반영되어 계획액이 증액되었다.

[국토교통부 소관 2019년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2018 ¹⁾		2019 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계 (6개)	주거급여지원	1,125,210	1,125,210	1,672,930	547,720	48.7%
	일반철도안전및시설개량	554,918	555,318	616,750	61,432	11.1%
	PSO보상	323,832	323,832	352,800	28,968	8.9%
	국토공간정보연구사업(R&D)	29,103	29,103	40,032	10,929	37.6%
	본부인건비	98,119	98,119	109,316	11,197	11.4%
	노후공단재정비지원	21,450	21,450	60,000	38,550	179.7%
교통시설 특별회계 (22개)	광주순환	30,333	30,333	56,869	26,536	87.5%
	과주-포천고속도로	121,463	121,463	137,433	15,970	13.1%
	포항-영덕고속도로건설	39,259	39,259	50,255	10,996	28.0%
	당진-천안고속도로건설	43,745	43,745	57,683	13,938	31.9%
	새만금-전주고속도로건설	83,656	83,656	131,803	48,147	57.6%
	안성-구리고속도로건설	243,000	243,000	265,884	22,884	9.4%
	보령-태안1국도건설	50,237	50,237	65,247	15,010	29.9%
	부산용상-무거국도건설	35,948	35,948	76,558	40,610	113.0%
	정읍-신대안2지역간선8차건설	9,302	9,302	20,585	11,283	121.3%
	도로안전및환경개선	207,903	207,903	232,893	24,990	12.0%
	도로유지보수	561,505	561,505	591,066	29,561	5.3%

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2018 ¹⁾		2019 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
	첨단도로교통체계	66,600	66,600	88,452	21,852	32.8%
	민자도로운영지원	258,300	258,300	297,800	39,500	15.3%
	보성-임성리철도건설	267,700	277,700	290,000	12,300	4.4%
	포항-삼척철도건설	124,600	124,600	217,700	93,100	74.7%
	익산-대야복선전철	14,500	14,500	30,000	15,500	106.9%
	군장산단인입철도건설	7,800	7,800	25,000	17,200	220.5%
	서해선복선전철	583,300	583,300	598,500	15,200	2.6%
	민자철도운영지원	478,768	478,768	540,736	61,968	12.9%
	인천지하철1호선송도연장	16,700	16,700	30,000	13,300	79.6%
	항공박물관건립	19,114	19,114	29,199	10,085	52.8%
	드론전용비행시험장구축	10,000	10,000	19,914	9,914	99.1%
혁신도시 건설특별 회계(1개)	혁신도시정주여건개선및 활성화지원	10,000	10,000	30,000	20,000	200.0%
국가균형 발전특별 회계(5개)	신안산선복선전철	10,000	10,000	80,000	70,000	700.0%
	수도권광역급행철도	20,000	20,000	80,000	60,000	300.0%
	도봉산-옥정복선전철	5,300	5,300	32,000	26,700	503.8%
	도시형교통모델(지역자율)	3,750	3,750	25,502	21,752	580.1%
	도시재생사업	303,235	303,235	478,354	175,119	57.8%
주택도시 기금 (14개)	이차보전지원	104,277	128,985	190,287	61,302	47.5%
	기타민간예수금이자상환	726,800	726,800	766,800	40,000	5.5%
	국공채이자상환	1,241,000	1,241,900	1,319,600	77,700	6.3%
	주택구입·전세자금(융자)	7,350,000	7,550,000	7,844,200	294,200	3.9%
	국민임대(융자)	494,248	494,248	896,400	402,152	81.4%
	민간임대(융자)	1,084,232	1,084,232	1,452,512	368,280	34.0%
	다가구매입임대(융자)	932,500	1,007,500	1,593,000	585,500	58.1%
	다가구매입임대출자	850,250	917,750	1,354,700	436,950	47.6%
	국민임대출자	125,980	125,980	433,752	307,772	244.3%
	영구임대출자	64,458	64,458	310,028	245,570	381.0%
	임대주택리츠출자	1,196,800	1,196,800	1,311,180	114,380	9.6%
	도시재생지원(융자)	74,832	74,832	179,184	104,352	139.4%
	수요자중심형재생사업	47,000	47,000	61,000	14,000	29.8%
	가로주택정비사업	200,000	200,000	277,200	77,200	38.6%

주: 1) 기금은 각각 2018년 당초계획안과 9월말 기준 수정계획안을 의미

1. 주요 증액사업은 2018년도 추경예산 대비 30% 이상 또는 100억원 이상 증액된 사업

자료: 국토교통부

II

주요 현안 분석

1

도시재생 관련 사업 분석

도시재생이란 인구 감소, 산업구조 변화, 주거환경 노후화 등으로 쇠퇴하는 도시지역을 경제적·사회적·물리적·환경적으로 활성화시키는 사업으로, 국가균형발전특별회계 지역지원계정의 도시재생 단위사업¹⁾과 주택도시기금 도시계정의 도시재생활성화 프로그램²⁾ 하에 13개 관련 세부사업이 편성되어 있다.

이 사업의 2019년도 예산안 및 계획안은 전년대비 4,109억 6,800만원이 증액된 1조 4,848억 8,100만원을 편성하였다.

[2019년도 도시재생 관련 사업 예산안 및 기금운용계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B) ³⁾	증감	
			본예산 ¹⁾	추경(A) ²⁾		B-A	(B-A)/A
회계	도시재생사업 (5641-301)	-	303,235	303,235	478,354	175,119	57.8
	도시재생사업(세종) (5641-301)	-	-	-	7,350	7,350	순증
	도시활력증진지역개발 (5641-301)	145,192	157,140	157,140	152,364	△4,776	△3.0
	도시활력증진지역개발(제주) (5641-301)	-	3,425	3,425	8,200	4,775	139.4
기금	도시재생지원(출자) (1510-998)	5,000	200,000	200,000	93,300	△106,700	△53.4
	도시재생지원(융자) (1510-997)	26,954	4,832	4,832	179,184	104,352	139.4
	도시재생사업지원 (1510-992)	3,300	3,310	3,310	12,805	9,495	286.9

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드: 국가균형발전특별회계 지역지원계정 5641

2) 코드: 주택도시기금 도시계정 1500

(단위: 백만원, %)

구분	사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B) ³⁾	증감	
			본예산 ¹⁾	추경(A) ²⁾		B-A	(B-A)/A
	수요자중심형 재생사업 (1520-994)	8,998	47,000	47,000	61,000	14,000	29.8
	가로주택정비사업 (1520-995)	7,983	200,000	200,000	277,200	77,200	38.6
	자율주택정비사업 (1520-995)	-	150,000	150,000	160,000	10,000	6.7
	노후산단재생지원(융자) (1520-992)	-	-	-	50,400	50,400	순증
	기금운영비(도시계정) (1540-634)	7	40	40	40	0	0.0
	위탁수수료(도시계정) (1530-600)	-	4,931	4,931	4,684	△247	△5.0
	합계	197,434	1,073,913	1,073,913	1,484,881	410,968	38.3

주: 1)·2)·3) 기금의 경우 각각 당초·변경·계획안을 의미

자료: 국토교통부

1-1. 사업의 안정성 및 예측가능성 확보 필요 등

가. 현 황

도시재생 사업은 2013년 최초로 관련 재정사업¹⁾이 신설되고, 같은 해 12월 근거 법률인 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법(이하 “도시재생법”)」이 제정되면서 본격적으로 시작되었다.

이후 도시재생사업은 2014~2018년간 총 4차에 걸쳐 213개소가 지정되어 추진 중에 있으며, 2019년 예산안 기준 사업예산도 1.5조원에 이르고 있다.

[2014~2018년 도시재생 사업 지정현황]

구분		유형별 개소	별칭
1차	2014년 선정 (13곳)	-근린재생형: 11곳 -경제기반형: 2곳	도시재생 선도사업
2차	2016년 선정 (33곳)	-일반근린형: 19곳 -중심시가지형: 9곳 -경제기반형: 5곳	-
3차	2017년 선정 (68곳)	-우리동네살리기형: 17곳 -주거지지원형: 16곳 -일반근린형: 15곳 -중심시가지형: 19곳 -경제기반형: 1곳	도시재생뉴딜사업(시범사업)
4차	2018년 선정 (99곳)	-우리동네살리기형: 17곳 -주거지지원형: 28곳 -일반근린형: 34곳 -중심시가지형: 17곳 -경제기반형: 3곳	도시재생뉴딜사업

자료: 국토교통부 보도자료 등을 바탕으로 재작성

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 도시재생사업(일반회계 5646-301) 5억원

나. 분석의견

첫째, 도시재생 사업은 2014년 이래 세부유형이 지속적으로 변경되고 있다.

도시재생사업은 근거법률인 도시재생법과 최상위계획인 ‘국가도시재생기본방침’ 상으로 도시경제기반형·근린재생형 2개로만 구분되어 있다. 그러나 정부는 지난 5년간 4차에 걸쳐 사업을 지정하면서 근거법률 및 상위계획의 개정 없이 지속적으로 사업의 세부유형을 변경하여 공모를 실시하고 있다.

구체적으로 도시재생사업의 세부유형은 2014년 경제기반형·근린재생형 2개로 시작되었으나, 2016년 2차사업 공모시 경제기반형·중심시가지형·일반근린형 등 3개로 세분화였고, 2017년 3차사업 공모시에는 이를 다시 경제기반형·근린재생형·중심시가지형·일반근린형·주거지지원형·우리동네살리기형 등 5개로 세분화였다.

[근거법률상 도시재생사업 유형 대비 실제 시행중인 사업 유형 비교]

도시재생법상 사업유형(2014년)	4차사업 공모시 사업유형(2018년)	
		개요
도시경제기반형	경제기반형	- 대상: 역세권·산단·항만 등 - 주관: 국가 - 권장규모: 50만㎡ 내외
근린재생형	중심시가지형	- 대상: 상업·관광·문화중심지 - 주관: 국가 - 권장규모: 20만㎡ 내외
	일반근린형	- 대상: 골목상권·주거 혼재지 - 주관: 광역자치단체 - 권장규모: 10~15만㎡ 내외
	주거지지원형	- 대상: 저층 단독주택지역 - 주관: 광역자치단체 - 권장규모: 5~10만㎡ 내외
(국가균형발전 특별법상 사업)	우리동네살리기형	- 대상: 소규모 저층주택 밀집지역 - 주관: 광역자치단체 - 권장규모: 5만㎡ 내외

자료: 관계부처 합동, 「도시재생 뉴딜 로드맵」, 2018. 3. 등을 바탕으로 제작성

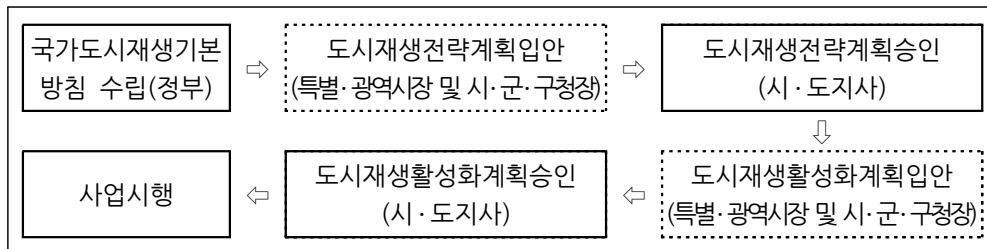
이러한 사업유형 세분화는 규모·중심기능·노후도 등의 측면에서 서로 상이한 사업지역들에 대해 각각 최대한 정합성 있는 재정적·행정적 지원을 제공하려는 취지라는 점에서 긍정적으로 이해된다.

다만, 도시재생사업은 2019년 기준 시행 6년차로서 사업의 안정화를 도모할 필요가 있는 상황에서 실제 사업이 근거 법률 및 최상위 계획과 다르게 시행되고 있는 것은 사업의 안정성에 부정적인 영향을 미칠 수 있으므로, 정부는 사업유형 및 관련 기준을 근거법률 또는 상위계획에 명시하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

둘째, 그동안 도시재생사업은 선도지역 지정제도를 활용하는 과정에서 근거법률상 도시재생전략계획 수립의무의 취지를 다소 퇴색시킨 측면이 있다.

법률상 도시재생사업 절차는 크게 국가도시재생기본방침(정부) → 도시재생전략계획(지자체) → 도시재생활성화계획(지자체) → 시행으로 구성된다.

[도시재생사업 추진절차]



자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이 중 ‘도시재생전략계획’은 지방자치단체 전역을 대상으로 쇠퇴원인을 진단하고 거시적인 재생방안과 사업지역간 우선순위를 설정하는 등 기본계획의 역할을 수행한다. 다음 도시재생활성화계획은 개별 사업지역에 국한하여 시설 유형별 건설·정비방안, 재원조달 등을 구체적으로 규정하는 실시계획에 해당한다.

[도시재생전략계획과 도시재생활성화계획 비교]

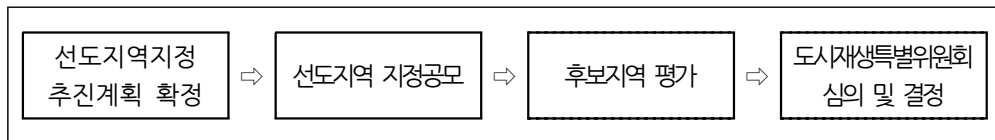
구분	수립주체	수립주기	대상지역	주요내용
전략계획	사업시행자 (지자체)	10년 단위	지자체 전역	• 환경분석 및 쇠퇴원인진단 • 사업지역지정 및 우선순위 결정
활성화계획		사업시행시	특정 사업지역	• 도시재생기반시설 설치 • 재원조달

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

그 밖에 이러한 기본절차와 별개로 정부가 사업촉진을 위하여 취할 수 있는 조치로는 국비지원과 선도지역 지정제도가 있다.

① 국비지원은 정부가 대상사업을 공모하여 사업유형별로 3~6년간 50~250억 원이 사업비를 보조²⁾하는 것이다. 정부는 2014년 이래 5년간 총 4차에 걸쳐 213개소를 국비지원사업으로 지정하고 있다. ② 다음 선도지역 지정제도는 도시재생법상 특례조항으로서, 사업추진이 시급하거나 파급효과가 큰 지역을 정부가 지정하여 도시재생전략계획 수립을 생략할 수 있게 하는 제도이다³⁾.

[선도지역 지정 절차]



자료: 국토교통부, 「국가도시재생기본방침」, 2013.12.

2) 구체적으로 국비:지방비는 5:5로 매칭되며, 우리동네살리기형은 3년간 50억원, 주거지지원형·일반근린형은 4년간 100억원, 중심시가지형은 5년간 150억원, 경제기반형은 6년간 250억원을 상한으로 국비를 지원한다.

3) 이와 관련하여 정부는 국가도시재생기본방침을 통해 세부적인 지정기준·절차를 규정하고 있다.

[도시재생 선도지역 지정기준(경제기반형)]

평가항목	주요 평가내용
도시재생사업 으로서의 적정성	■ 사업규모 · 비용 · 기간 등 사업내용의 현실성 등
	■ 세부사업간 기능적 · 내용적 연계의 적절성 등
	■ 단계적 · 점진적 사업추진방식 채택여부
지방자치단체의 추진역량	■ 전담조직 및 부서간 협업체계 구축의 적정성 및 운영실적의 우수성 등
	■ 이해관계자 등에 대한 의견수렴체계 구축 등
	■ 지방비 등 자체 재원조달 가능성 등
사업의 파급효과	■ 신규 질 좋은 일자리 창출 및 적정성
	■ 건강한 주민생활 영위를 위한 쾌적성, 편리성 등 보다 나은 생활을 향유하는 데에 미치는 효과 등
	■ 사업주변지역과의 기능적 · 내용적 연계성
경제거점화 가능성	■ 모도시 및 대상지역의 거점성 · 중심성 및 사업이 주변지역에 미치는 효과 등
	■ 산업단지, 철도, 항만 등 주요 국가핵심시설/중추시설과의 연관성 등
	■ 국토종합계획 및 기타 상위계획과의 연계성

자료: 국토교통부, 「국가도시재생기본방침」, 2013.12.

그러나 정부는 사업촉진을 위하여 그동안 총 4차의 국비지원사업 선정과정에서 제2차를 제외하고 매번 도시재생전략계획 미수립 지역 전체를 선도지역으로 지정할 것임을 공모단계에서 공표하고 이를 일괄 지정하여 도시재생전략계획 수립을 생략하도록 하고 있다.

[2014~2018년 선도지역 지정현황]

구분		유형별 개소	선도지역 지정여부
1차	2014년 선정 (13곳)	-근린재생형: 11곳 -경제기반형: 2곳	도시재생전략계획 미수립지역 전체 지정
2차	2016년 선정 (33곳)	-일반근린형: 19곳 -중심시가지형: 9곳 -경제기반형: 5곳	-
3차	2017년 선정 (68곳)	-우리동네살리기형: 17곳 -주거지지원형: 16곳 -일반근린형: 15곳 -중심시가지형: 19곳 -경제기반형: 1곳	도시재생전략계획 미수립지역(변경지역 포함) 전체 지정
4차	2018년 선정 (99곳)	-우리동네살리기형: 17곳 -주거지지원형: 28곳 -일반근린형: 34곳 -중심시가지형: 17곳 -경제기반형: 3곳	도시재생전략계획 미수립지역(변경지역 포함) 전체 지정

주: 1) 이미 도시재생전략계획이 수립되어 특례 적용이 불필요한 지역은 제외
자료: 국토교통부 보도자료 등을 바탕으로 재작성

도시재생전략계획은 쇠퇴원인을 진단하고 체계적인 처방을 제시하는 기본계획이라는 점에서 계획적인 사업추진과 쇠퇴현상의 근본적인 해결을 위해 중요한 절차이다. 이에 정부는 2019년 국비지원사업 공모시부터는 사전에 지방자치단체의 도시재생전략계획 수립을 독려하고 이를 수립한 지역⁴⁾을 선정시 우대하는 등 해당 계획 수립의무의 이행을 촉진할 수 있는 방안을 검토할 필요가 있을 것이다.

4) 정부에 따르면 2018년 2월 기준 도시재생전략계획 수립대상 지방자치단체 161곳 중 83곳(51.6%)이 미수립 상태이며 37곳(23.0%)은 수립중인 상황이다.

1-2. 수요자중심형 재생사업의 집행실적 제고 필요

가. 현 황

수요자중심형 재생사업¹⁾은 도시재생사업에 대한 지역주민 및 시민사회의 참여 제고를 위하여 사업지역 내에서 주민 등이 직접 시행하는 각종 사업의 비용을 저리(1.5%)에 용자하는 사업이다.

이 사업의 2019년도 계획안은 전년대비 140억원이 증액된 610억원을 편성하였다.

[2019년도 수요자중심형 재생사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
수요자중심형 재생사업	8,998	47,000	47,000	61,000	14,000	29.8

자료: 국토교통부

한편, 이 사업은 총 5개 내역사업으로 구성되어 있으며 그 현황은 다음과 같다.

[수요자중심형 재생사업 내역사업별 현황]

내역사업명	사업내용	대상	용자조건
코워킹커뮤니티 조성	공동작업장·교육시설 등 공용 공간의 건설·매입·개량비 용자	주민·협동조합·마을기업·사회적기업 및 공공기관·지방자치단체·지방공사	규모: 총사업비 70~80% 이율: 1.5% 기간: 5~15년
공동주차장 설치	사업지역 내 공동주차장 건설비 용자		
임대상가조성	사업추진으로 퇴거한 자영업자에게 공급하는 공공임대상가 건설·개량비 지원		규모: 총사업비 80% 이율: 1.5% 기간: 5~15년
상가리모델링	사업지역 내 상가 개량비 용자	주민 등	규모: 총사업비 70~80% 이율: 1.5% 기간: 5~10년
창업자금지원	사업지역 내 창업공간 건설·매입·개량비 용자	주민·협동조합·마을기업·사회적기업	규모: 총사업비 70% 이율: 1.5% 기간: 5~10년

자료: 주택도시보증공사 주택도시기금 홈페이지(<http://nhuf.molit.go.kr/>)

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 도시계정 1520-994

나. 분석의견

이 사업은 기존 집행 실적이 부진한 상황으로서, 내역사업별 특성을 고려하여 실적 제고 방안을 모색할 필요가 있다.

구체적으로 2017년에는 계획액 300억 1,700만원 중 89억 9,800만원(30.0%), 2018년에는 10월 11일 기준 계획액 470억원 중 230억 2,500만원(49%)이 집행되고 있다. 특히, 공동주차장 설치(2년 평균 0.0% 집행), 상가리모델링(2년 평균 18.6% 집행) 등 2개 내역사업은 사업실적이 부진한 것으로 나타났다.

[2017~2018년도 수요자중심형 재생사업 실적 현황]

(단위: 호, 백만원)

구분		2017		2018.10.11		2019(안)	
		개소	금액	개소	금액	개소	금액
합계	기금운용계획액 ¹⁾	29	30,017	43	47,000	59	61,000
	승인 신규승인액(A)	12	13,697	49	74,211	-	-
	인 전년승인이월액(B)	0	0	11	3,168	-	-
	액 승인현액(A+B) ²⁾	12	13,697	60	77,397	-	-
	집행액 ³⁾	7	8,998	60	23,025	-	-
코워킹커뮤니티 조성	기금운용계획액	7	19,600	10	28,000	16	40,000
	승인 신규승인액(A)	6	12,767	34	65,958	-	-
	인 전년승인이월액(B)	-	-	6	2,425	-	-
	액 승인현액(A+B)	6	12,767	40	68,383	-	-
	집행액	6	8,977	40	17,766	-	-
공동주차장 설치	기금운용계획	1	3,017	3	9,000	3	9,000
	승인 신규승인액(A)	0	0	0	0	-	-
	인 전년승인이월액(B)	0	0	0	0	-	-
	액 승인현액(A+B)	0	0	0	0	-	-
	집행액	0	0	0	0	-	-
임대상가조성	기금운용계획	0	0	-	-	10	2,000
	승인 신규승인액(A)	0	0	1	1,758	-	-
	인 전년승인이월액(B)	0	0	0	0	-	-
	액 승인현액(A+B)	0	0	1	1,758	-	-
	집행액	0	0	1	875	-	-
상가리모델링	기금운용계획	8	4,800	10	6,000	10	6,000
	승인 신규승인액(A)	3	485	4	1,281	-	-
	인 전년승인이월액(B)	-	-	2	397	-	-
	액 승인현액(A+B)	3	485	6	1,678	-	-
	집행액	0	0	6	1,195	-	-

(단위: 호, 백만원)

구분			2017		2018.10.11		2019(안)	
			개소	금액	개소	금액	개소	금액
창업자금지원	기금운용계획		13	2,600	20	4,000	20	4,000
	승	신규승인액(A)	3	445	10	5,214	-	-
	인	전년승인이월액(B)	0	0	3	346	-	-
	액	승인현액(A+B)	3	445	13	5,560	-	-
	집행액		1	21	13	3,190	-	-

주: 1) 기금운용계획상 용자계획액을 의미

2) 용자승인 총액을 의미하며, 전년 미집행 이월분 포함하여 산정

3) 용자승인 총액 중 실제 용자받은 금액을 의미(통상 자금소요에 따라 시기별로 나누어 용자)

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

① 이와 관련하여 상가리모델링 내역사업은 2018년 10개 지역에 대해 각각 점포 10개씩 총 100개 점포를 지원하는 것을 목표로 하며, 점포당 평균면적을 40평으로 가정하고 지원단가를 6,000만원으로 추정하여 예산액을 산정하였다.

[2018년 상가리모델링 내역사업 예산 산정내역]

$10\text{개 사업지역} \times 10\text{개 점포} \times \text{지원단가 약 } 6,000\text{만원}(\text{점포 평균면적 } 40\text{평} \times \text{평당 } 333\text{만원} \times \text{지원율 } 50\%) = 60\text{억원}$
--

자료: 국토교통부

그러나 2018년 10월 11일 기준 승인실적을 살펴보면, 총 6개소 74개 점포에 대해 16억 7,800만원이 승인되어 실제 점포당 용자소요는 2,300만원 정도로 나타났다. 정부에 따르면 이는 쇠퇴지역의 특성상 협소한 점포가 많아 용자 신청액이 예상보다 적었던 것에 기인한다는 입장이다. 이에 정부는 기존 사례를 참고하여 점포당 지원단가를 현실화하는 방안을 검토할 필요가 있을 것이다²⁾.

② 다음 공동주차장 설치 내역사업은 2017~2018년간 집행실적이 없었음에도 2019년 3개소를 대상으로 90억원을 편성하고 있다. 정부는 2018년 수요조사 결과 천안·수원·춘천 등 3개 지역에서 사업수요가 발생하여, 이를 근거로 계획액을 편

2) 한편, 정부에 따르면 이 사업은 물량기준 실적은 저조하지 않으므로 평균 지원단가 현실화에 따라 지원목표 점포수를 상향조정할 수 있다는 입장이다.

성하였다는 입장이다.

그러나 이상 3개 지역 역시 아직 사업추진 여부 및 규모가 세부적으로 확정되지 않은 상황이다. 이에 정부는 사업시행자와 긴밀하게 협력하여 조속히 사업추진 여부 및 세부계획을 확정하고 차년도 집행소요를 면밀하게 판단할 필요가 있을 것이며, 집행과정에서도 사업지연이 발생하지 않도록 관리를 철저히 할 필요가 있을 것이다³⁾.

3) 한편, 정부에 따르면 이 사업은 융자금을 부지매입비가 아닌 건설비로만 사용할 수 있도록 설계되어 있어 부지매입이 중요한 주차장 조성사업을 촉진하기에는 미흡한 측면이 있으므로, 집행을 제고를 위해 융자금의 용도를 확대하는 등 사업내용을 변경하고 사업시행자의 참여유인을 확대할 계획이라는 입장이다.

1-3. 도시재생지원(출자)사업의 낮은 사업수요를 고려한 예산 조정 검토 필요

가. 현 황

도시재생지원(출자)사업¹⁾은 쇠퇴한 도심의 지역경제 활성화와 고용기반 창출을 위하여 도시재생 뉴딜리츠 등의 사업시행자에 대하여 주택도시기금에서 출자지원하는 사업이며, 이 사업의 2019년 계획안은 전년대비 1,067억원이 감액된 933억원으로 편성되었다. 이 사업은 국토교통부 산하 준시장형 공기업이며, 기금의 관리주체인 주택도시보증공사에서 수행하고 있다.

[2019년도 도시재생지원(출자) 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
도시재생지원(출자)	5,000	200,000	200,000	93,300	△106,700	△53.4

자료: 국토교통부

도시재생지원(출자)사업의 2019년 계획안 933억원은 도시재생리츠에 대한 출자 693억원, 공간지원리츠 출자 140억원, 신설예정인 한국모태펀드 도시재생계정 출자 100억원 등으로 구성되어 있다.

도시재생리츠에 대한 693억원의 출자액은 도시재생 경제기반형 지역 등에서 발굴한 인천역, 대전역 등의 사업지에 평균적으로 소요될 것으로 추정되는 1,500억원의 사업비 중 15%를 출자할 계획에 따라 산출된 금액이다.

공간지원리츠사업에 대한 출자 140억원은 가로주택정비사업이나 자율주택정비사업에서 공급할 예정인 임대물량을 선매입하고 이후 일정기간 동안 공공임대사업에 활용하는 리츠에 대한 출자사업이다.

모태펀드 내 도시재생계정 출자 100억원은 2019년에 최초로 실시하는 도시재생계정 출자사업이며, 도시재생지역 내에서 활동하는 벤처기업 혹은 스타트업기업에 대한 출자를 지원하는 투자조합을 설치하기 위한 사업이다.

이은경 예산분석관(eunkylee@assembly.go.kr, 788-4682)

1) 코드: 주택도시기금 1510-998

[2019년도 도시재생지원(출자) 산출내역]

(단위: 백만원)

구 분	산출내역	산출근거	비 고
도시재생리츠에 대한 출자	69,300	154,000(사업비)× 3개소 × 15% (출자비율) = 69,300 :총사업비는 천안, 청주 평균사업비 고려	2017년 12월 도시재생뉴딜 경제기반형 지역 등에서 신규 인천역, 대전역 등의 사업지 발굴
공간지원리츠에 대한 출자	14,000	100,000(사업비)×1개 지역(시범사업자)×14%(출자비율)	도시재생사업 지원을 위해 내역사업 신규 추가
모태펀드 출자	10,000	5년 동안 총 500억원 중 1차 출자	한국모태펀드 도시재생계정 신설
합 계	93,300		

자료: 국토교통부

나. 분석의견

기금의 관리주체인 주택도시보증공사와 국토교통부는 도시재생지원(출자)에 대하여 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 출자대상 사업의 추진상황을 고려하여 도시재생 출자 계획안을 편성할 필요가 있다.

2013년 6월에 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」이 제정된 이후 국가 도시재생기본방침이 수립되고, 다양한 도시재생사업 지역이 선정되었다. 도시재생지원사업의 대상지역은 2014년에 선도지역²⁾ 13곳, 2016년에 일반지역³⁾ 33곳, 2017년에 도시재생뉴딜 지역 68곳 등 총 114곳에 이른다.

2) 도시재생을 긴급하고 효과적으로 실시하여야 할 필요가 있고 주변지역에 대한 파급효과가 큰 지역으로, 국가와 지방자치단체의 시책을 중점 시행함으로써 도시재생 활성화를 도모하는 지역

3) 지방자치단체가 지역발전 및 도시재생을 위하여 추진하는 일련의 사업을 추진하는 지역

[도시재생지원사업 추진경위]

구분	추진경위
2013.6	「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제정
2013.12	국가도시재생기본방침(2014~2023) 국무회의 의결
2014.5	13개 도시재생 선도지역 선정(경제기반형 2개, 근린재생형 11개)
2015.7	「주택도시보증법」 제정·시행
2016.4	도시재생사업 일반지역 선정(경제기반형 33개)
2017.8	16개 지역 도시재생활성화계획 확정·승인·변경
2017.12	2017 도시재생뉴딜 시범사업 선정(68곳)
2018.3	도시재생 뉴딜 로드맵 발표

자료: 국토교통부

국토교통부가 2019년 출자계획안에 포함하고 있는 인천역 복합역사개발사업과 대전역 복합구역 개발사업의 총사업비는 각각 2,032억원, 1조 4,000억원이다.

그런데, 동 사업들은 2018년 10~11월에야 민간사업자를 공모할 계획이다. 참고로 대전역 복합구역 개발사업은 2017년 7월부터 전통시장 상점가 상인회와 상생 협력방안 협의하여 2018년 7월에 상생협약 조건에 대해 최종합의 완료하였다. 하지만, 과거 3차례의 민간개발자 공모가 유찰되었고 1조원 이상의 투자금이 집행되는 대규모 개발사업이라는 점에서 일정이 지연될 소지가 있다. 따라서, 국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 출자대상 사업의 추진상황을 고려하여 도시재생리츠 출자 계획을 편성할 필요가 있다.

[2019년 도시재생지원 출자사업 대상 사업별 진행경과 및 향후 계획]

인천역 복합역사 개발사업	대전역 복합구역 개발
2017.11. : 인천개항창조도시재생사업 활성화계획 고시	2006.12.29. : 재정비촉진지구 결정
2018.1. : 인천역 복합개발 추진계획서 제출(인천시 → 국토부)	2015.11.30. : 민자 개발사업 공모(2차)/응모업체 없음
2018.10. : 민간사업자 공모	2016. 3. 9. : 민자 개발사업 공모(3차)/응모업체 없음
2019.03. : 우선협상대상자 선정	2017. 7. ~ 현재 : 전통시장 상점가 상인회와 상생협력방안 협의(31회)
2019.04. : 사업추진협약 체결	2018.11. : 민간사업자 공모 공고예정
2019.05. : 설계 및 인허가 착수	2019년 상반기 : 민자사업자 결정 및 사업착수

자료: 주택도시보증공사

다음은 도시재생리츠 출자사업의 2016~2018년까지의 출자실적을 통하여 출자계획의 적정성을 검토하였다.

도시재생지역으로 선정된 지역 중 리츠를 설립하고 동 사업을 통하여 출자를 받은 곳은 천안과 청주 두 곳에 불과하다. 2016년에 (주)천안미드힐타운위탁관리부동산투자회사가 50억원, 2017년에 (주)청주문화제조창위탁관리부동산투자회사가 50억원을 출자받는데 그쳤다.

국토교통부는 2018년에 5개의 도시재생뉴딜리츠(경제기반형)에 출자할 계획이었지만, 출자요건인 설립인가를 받은 도시재생리츠가 2018년 8월 말까지 없어 출자는 실시되지 않은 것으로 파악되었다. 다만, 계획한 리츠출자 중 서대구산업단지 복합지식산업센터사업에 대한 131억원에 대한 출자는 가시화되고 있다.

[도시재생리츠 출자계획 및 실적]

(단위: 개, 백만원)

구분		2016	2017	2018	2019
계획	지원개수	2	2	5	4
	예산	10,000	10,000	200,000	93,300
실적	지원개수	1(천안)	1(청주)	0(잠정 2)	-
	예산	5,000	5,000	0(잠정 100,000)	-

주: 2018년 실적은 8월 말까지의 집계임

자료: 주택도시보증공사

2018년에 계획한 출자액 2,000억원의 실현가능성을 좀더 세부적으로 검토하기 위하여 131억원의 출자를 계획하고 있는 서대구산업단지 복합지식산업센터사업과 840억원의 출자를 계획하고 있는 서울창동 창업 및 문화산업단지사업의 주요 추진경과를 살펴보았다.

서대구산업단지 복합지식산업센터사업을 추진하는 도시재생리츠는 2018년 9월에 설립인가를 득하고 기금에 131억원의 출자를 신청한 후, 10월 말까지 약정체결⁴⁾을 실시하고, 연내 131억원의 출자를 받을 것으로 전망된다.

그런데, 서울창동 창업 및 문화산업단지사업과 관련하여 2018년 8월 말에 도시재생리츠가 발기설립을 하였지만, 2018년 10월 29일에 민간사업자를 선정하고 이후 2개월 이내에 영업인가를 완료하고 기금지원 심사를 거친 후에 출자를 받을 계획이다. 일정대로 순조롭게 진행된다고 가정하여도 동 사업을 추진하는 리츠는 12월에 출자를 받을 수 있으며, 공모 중인 민간사업자가 선정되지 않아 유찰되면 연내 출자가가능성은 더욱 희박해지는 위험에 노출되어 있다. 이와 관련하여 국토교통부는 서울창동 리츠가 민간사업자 공모가 진행 중(10월29일 최종선정)이나, 대형 건설업체 2곳(현대건설, 대림건설)에서 관심을 표하고 있어 민간사업자 유찰 가능성은 없는 상황이라고 설명하고 있다.

2018년 10월 20일까지 사업의 진행상황을 종합적으로 검토할 경우, 2018년에 2,000억원의 출자계획액 중 안정적으로 집행가능한 금액은 서대구산업단지 복합지식산업센터사업에 대한 131억원에 불과하며, 서울창동 창업 및 문화산업단지 사업이 정상 추진되어 1,250억원이 추가 출자 된다고 해도 총 1,381억원 수준이다.

4) 약정체결에 포함되는 약정서는 표준사업약정서, 주주간협약서, 용자약정서, 임차확약 매입확약서, 책임준공확약서 등임.

[서대구산단 복합지식산업센터, 서울창동 창업 및 문화산업단지 사업개요 및 진행상황]

구분	서대구산단 복합지식산업센터	서울창동 창업 및 문화산업단지
위치	대구광역시 서구 이현동 48-109 일원	서울특별시 도봉구 창동 1-9 일원 환승주차장
면적	부지면적 5,433㎡, 건축연면적 37,100㎡	부지면적 10,746㎡, 건축연면적 27,423㎡
도입시설	지식산업센터(아파트형공장, 지원시설)	공영주차장, 문화창업시설, 상업시설, 오피스텔(주거용, 업무용) 등
사업구조	·토지: 농림부 → LH(매각), LH(부지조성) → 리츠(재매각) ·대구시가 시설 40% 매입확약 및 40% 임차확약 ·리츠가 시설을 10년 임대 후 대구시(40%) 및 민간(60%)에 매각하여 청산	·토지: 서울시 → SH(무상귀속), SH → 리츠(현물출자 또는 매각) ·SH 출자지분 상당 SH에 문화창업시설 매각 ·주거용 오피스텔 분양, 상업시설 및 업무용 오피스텔(창업) 임대 등 사업구조 관련 서울시-SH간 협의 중
금융구조	·총사업비: 672억원 ·출자: 기금 131억원 / 대구시 24억원, LH 24억원, 시공사(서한) 등 23억원 ·융자: 기금 330억원(융자한도 확대: 총사업비 20%→50%, 130억원→330억원) ·기타: 임대료 수익, 시설 매각대금 등	·총사업비: 6,250억원(당초 2,676억원에서 공사비 등 증액) ·출자: 기금 1,250억원 / SH 850억원(부지 현물출자 또는 현금출자) ·융자: 기금 1,250억원 ·기타: 임대료 수익, 시설 매각대금 등
진행경과 및 향후계획	◦ 도시재생 일반지역 선정(‘16.10), 활성화계획 수립(‘16.12) ◦ 민간사업자 공모(‘17.7~10) 및 사업자 선정(시공사: 서한) ◦ 도시재생 리츠 설립(‘18.9) 및 리츠 영업인가 신청(‘18.9) ◦ 기금지원 심사(‘18.9~10) 중 ◦ 기금 출자 실행(‘18.10) 계획 ◦ 기금 융자 실행(‘19.01) 계획	◦ 도시재생 일반지역 지정(‘16.4), 활성화계획 수립(‘16.12) ◦ 서울창동 도시개발사업 구역지정 및 개발계획(안) 제안(‘17.8) ◦ 도시개발사업 실시계획 인가(‘17.12~) ◦ 국제현상설계 공모(‘18.2~5)로 사업 지연 ◦ 도시재생 리츠 발기설립(‘18.8.) ◦ 민간사업자 공모 중 (‘18. 10. 29. 선정예정) ◦ 리츠 영업인가(‘18.12) 계획 ◦ 기금지원 심사(‘18.11~12) ◦ 기금 출자 실행예정(‘18.12)

자료: 주택도시보증공사

서대구산업단지 복합지식산업센터사업의 경우, 2017년에 민간사업자를 선정하고도 ① 사업성제고를 위한 사업 재구조화(융자 증액), ② 토지확보를 위한 수용절차, ③ 대구시의 매입/입차 협약 관련 지방의회 일정 지연 등으로 사업이 9개월 이상 지연되었다. 서울창동 창업 및 문화산업단지사업의 경우 ④ 당초에 계획하지 않았던 서울시의 국제현상설계 공모 결정으로 사업이 6개월 가까이 지연되었다.

이처럼 다양한 이해관계자, 사업수익률 문제, 재원마련의 어려움 등 부동산개발사업의 특성이 내재한 도시재생리츠사업은 2018년 하반기에는 사업이 구체화되고 민간사업자가 선정되어야 2019년에 기금 출자가 순조롭게 진행될 수 있다.

따라서, 국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 과거 출자대상 사업의 추진경과와 계획하고 있는 출자대상 사업의 추진상황 등을 종합적으로 도시재생리츠 출자 계획안을 편성할 필요가 있다.

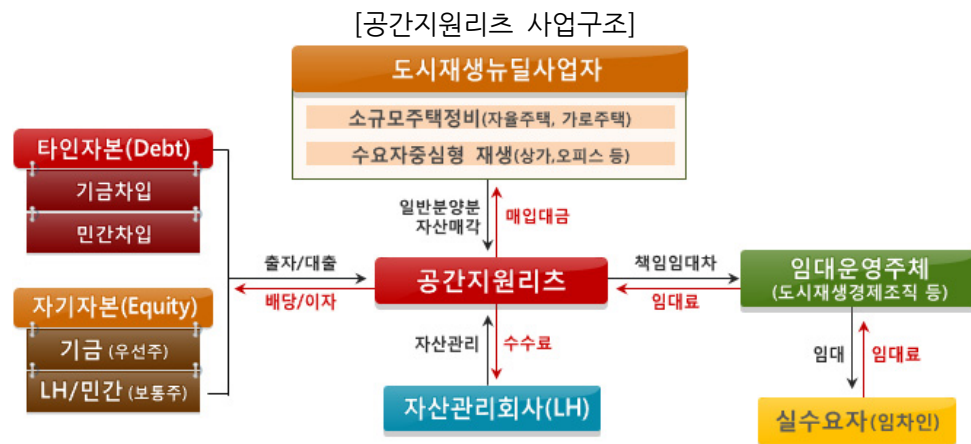
둘째, 공간지원리츠사업에서 계획하는 임대물량의 적정성을 검토하여 출자예산을 조정하는 것을 검토할 필요가 있다.

국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 2019년 신규사업인 공간지원리츠사업에 대한 출자 140억원을 통하여 사업진행에 어려움을 겪고 있는 가로주택정비사업이나 자율주택정비사업에서 공급할 예정인 임대물량을 선매입하고 이후 일정기간 동안 공공임대사업에 활용할 계획이다.

공간지원리츠의 사업추진순서와 사업구조는 다음과 같다.

공간지원리츠의 사업추진순서는 소규모주택정비사업(자율주택, 가로주택)과 수요자중심형 재생사업을 통하여 준공예정인 도시재생자산(주택, 상가 등)을 선(先)매입하고, 매입한 자산은 10년간 공공임대주택·상가로 임대운영(주변시세의 80%수준) 후 분양전환을 통하여 자금을 회수하는 절차를 취한다.

다음으로, 공간지원리츠의 사업구조는 출자 20%, 융자 80%로 자금을 조달할 계획이다. 출자 20%는 주택도시보증공사에게 우선주 15%, 자산관리회사인 한국토지주택공사에게 보통주 3%, 민간에게 보통주 2%를 발행하여 조달할 계획이다. 융자 80%는 주택도시보증공사 40%, 민간 차입 40%로 구성된다.



자료: 국토교통부

공간지원리츠의 재무모델 상의 물량 계획안에서는 다음의 표에서 보는 바와 같이 소규모주택정비사업과 일반정비사업에서 발생하는 일반분양분 990억원어치를 매입할 계획이다. 금액기준으로 자율주택정비사업 일반분양 물량이 691억원으로 70.0%, 가로주택정비사업 일반분양 물량이 101억원으로 10.0%, 일반정비사업 일반분양 물량이 198억원으로 20.0%를 차지한다. 소규모주택정비사업의 일반분양물량이 792억원으로 전체의 80.0%를 차지함을 알 수 있다.

[공간지원리츠 재무모델 상 물량계획(안)]

(단위: 억원, %)

구분	소규모주택정비사업				일반정비사업	합 계
	자율주택		가로주택			
	40㎡	60㎡	60㎡	80㎡	110㎡	
매입호수	522	169	50	51	198	990
	(53.0)	(17.0)	(5.0)	(5.0)		
	691		101			
	(70.0)		(10.0)			

자료: 국토교통부

위의 표에서 보는 바와 같이 공간지원리츠사업은 1,000억원의 사업비가 소요되는 1개 시범지구 14% 출자를 계획하고 있으며, 가로주택, 자율주택정비사업과 일반정비사업에서 공급할 일반분양 물량에 기초하고 있다. 정부가 2019년에 공간지원

리츠를 설립하고 사업을 수행하고자 한다면, 2019년 이전에 1,000억원 이상의 일반 분양물량을 확보하여야 한다.

그런데, 다음의 표에서 보는 바와 같이 동 사업의 기초물량을 제공하는 가로주택정비사업과 자율주택정비사업의 실적은 저조한 것으로 파악된다. 2017~2018년 8월 말까지 가로주택정비사업의 융자실적은 263억 6,400만원에 그쳤다. 동 융자액 중 2017~2018년 8월 말까지 설립인가를 득한 조합에 대한 초기사업비 융자액이 130억 6,500만원, 공사비 등으로 구성된 본사업비 융자액은 2개 조합에 대한 132억 9,900만원이다. 이는 기존 건물 등을 철거하고 신규 공사를 진행 중인 조합이 2개라는 것을 의미한다.

자율주택정비사업의 경우, 2018년 8월 말까지 융자실적이 8억 4,700만원에 불과하여 확보가능한 일반분양 물량이 크게 부족하다.

[가로주택정비사업, 자율주택정비사업 계획, 실적 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	가로주택정비사업			자율주택정비사업		
	계획	실적	실적률	계획	실적	실적률
2017	7,983	7,983	100.0	-	-	-
2018.8.31	200,000	18,381	9.2	150,000	847	0.56
2019	277,200	-	-	160,000	-	-

자료: 주택도시보증공사

따라서, 기금의 관리주체인 주택도시보증공사와 국토교통부는 공간지원리츠사업의 기초가 되는 가로주택, 자율주택에서 제공할 일반분양물량 수요를 충분히 조사하여 공간지원리츠사업 출자계획안을 조정하는 것을 검토할 필요가 있다.

1-4. 도시재생지원(융자)사업의 예산 규모 조정 검토 필요

가. 현 황

도시재생지원(융자)사업¹⁾은 쇠퇴도심의 지역경제 활성화와 고용기반 창출을 위하여 도시재생 뉴딜리츠 등 사업시행자에 대하여 주택도시기금을 통한 융자지원하는 사업이며, 이 사업의 2019년 계획안은 전년대비 1,043억 5,200만원이 증액된 1,791억 8,400만원으로 편성되었다. 이 사업은 국토교통부 산하 준시장형 공기업이며, 주택도시기금의 관리주체인 주택도시보증공사가 총괄적으로 수행한다.

[2019년도 도시재생지원(융자) 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
도시재생지원(융자)	26,954	74,832	74,832	179,184	104,352	139.4

자료: 국토교통부

도시재생지원(융자)사업의 2019년 계획안 1,791억 8,400만원은 도시재생(뉴딜)리츠 융자 1,741억 8,400만원과 공간지원리츠융자 50억원으로 구성되어 있다. 도시재생(뉴딜)리츠 융자 1,741억 8,400만원은 ① 기설립된 청주의 리츠사에 대한 융자 비율 20% 중 3차년도, ② 서울 창동·서대구 등 2018년 사업지 3개소에 대한 2차년도, ③ 2019년 신규 3개소 1차년도 융자로 구성되어 있다. 공간지원리츠융자 50억원은 1,000억원의 사업비가 소요되는 1개 시범지구에 14%의 출자 외에 50%를 한도로 하는 융자액의 1차년도 지원액이다.

이은경 예산분석관(eunkylee@assembly.go.kr, 788-4682)

1) 코드: 주택도시기금 1510-997

[2019년도 도시재생지원(용자) 산출내역]

(단위: 백만원)

구분		금액	산출근거
도시 재생 지원 (용자)	2017년분	6,324	청주 : 105,400(사업비) × 20%(용자비율) × 30%(3차년도) : 약 6,300
	2018년분	144,760	약 154,000(사업비) × 약50%(용자비율) × 60%(2차년도) × ‘18년 신규 3개 지역 : 사업비는 천안, 청주 평균 사업비(청주 사업장 2단계 사 업 구분 추진에 따른 단가조정 반영
	2019년분	23,100	약 154,000(사업비) × 50%(용자비율) × 10%(1차년도) × ‘19년 신규 3개(인천, 대전, 부산) 지역 : 23,100
	소계	174,184	
공간지원리츠 용자		5,000	약 100,000(사업비) × 1개소(신규 시범사업지) × 50%(용 자비율) × 10% (1차년도) = 5,000
합 계		179,184	

주: 사업비 1,540억원은 천안, 청주 평균 사업비임

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부와 주택도시보증공사는 용자대상 사업의 추진상황을 고려하여 2019년 사업예산을 조정하는 것을 검토하고, 대규모 복합개발 사업의 특성 상 사업이 지연되는 경우가 빈번한 만큼 집행에 문제가 생기지 않도록 사업관리에 만전을 기할 필요가 있다.

도시재생지원(용자)사업비 중에서 가장 비중을 많이 차지하는 2018년분 1,447억 6,000만원은 2018년에 신규로 용자사업 대상이 된 사업체 3개에 대하여 2차년도 지원비율 60%를 추정사업비에 곱하여 산출하였다.

그런데, 다음의 표에서 보는 바와 같이 2018년 8월 말까지의 집행실적은 195억원으로 계획액 748억 3,200만원의 26.0%에 그치고 있다. 이는 2017년에 시작한 청주사업자에 대한 연차별 용자액 55억원과 2018년 신규 노후 공공청사 복합개발 사업자에 대한 용자액 140억원으로 구성되어 있다. 한편, 12월까지 천안사업자에 123억원, 청주사업자에 82억원, 대구 북현동 180억원 등 총 580억원의 용자가 계획되어 있다.

2018년에 계획한 도시재생지원 용자사업물량의 26.0%를 집행하는데 그쳤으며,

확정된 추가 물량 385억원을 고려할 경우 77.5%까지 집행될 것으로 추정된다. 하지만, 당초 2018년 신규로 계획한 서대구산단과 서울창동 복합개발사업에 대한 용자는 발생하지 않을 것으로 예상된다.

[도시재생지원(용자) 실적]

(단위: 건, %, 백만원)

구분		2016	2017	2018.8.31.	2019
지원 개소수	계획	2	2	5	7(신규 3)
	실적	1	1	3	
	비율	50.0	50.0	60.0	
예산	계획	27,084	55,048	74,832	179,184
	실적	2,400	26,954	19,500	
	실적률	8.9	48.9	26.0	

주: 2018년 말까지 추가적으로 385억원의 용자가 계획

자료: 국토교통부

다음의 표는 도시재생사업 시행자에 대한 용자개요이다.

도시재생사업 시행자는 총사업비의 50%를 2.2%의 저리로 주택도시기금으로부터 3년 동안 지원받아 부동산에 투자·운영하고, 필요시에는 지방자치단체, 공기업 등과 매입/임차 확약과 보조금 등을 지원받는다.

[도시재생지원 용자 개요]

구분	주요 내용
사업주체	지방자치단체, 공기업, 리츠 등 도시재생 사업시행자
지원조건	- 총사업비 50%를 3년간 지원* (금리 2.2%) - 연도별 지원비율: 10%→60%→30%
사업구조	- 지자체, 기금 등이 출자한 부동산투자회사(리츠)가 민간사업자(시공사 또는 운영사)를 선정하여 도시재생사업 추진 - 필요시 지자체, 공기업 등 매입/임차 확약, 지자체 보조금 등
재원조달 방식	기금, 지자체 등 (현물)출자로 자본금 구성, 차입금은 기금융자, 민간용자(주택도시보증공사 보증), 분양대금 등으로 조달

자료: 국토교통부

다양한 사업혜택이 있음에도 불구하고 도시재생지원 용자사업의 실적이 저조한 원인은 다음과 같은 다양한 절차와 기금의 요구조건 등에 기인한다. 첫째, 다양한 이해관계자(지방자치단체, 주택도시기금, 리츠의 기타 투자자, 사업지 주민 등)로 인한 합의의 어려움, 둘째, 사업발굴 및 계획수입부터 민간사업자를 공모하고 우선협상대상자를 선정하고 리츠를 설립하기까지 장기간 소요 등이다. 그 결과, 도시재생지역으로 선정되어 사업이 진행되는 지역이 100곳 이상임에도 불구하고 기금의 용자 실적이 저조하다.

먼저, 2019년 신규 용자사업처에 대한 용자계획의 적정성을 검토하였다.

주택도시보증공사와 국토교통부가 2019년 도시재생 용자사업 계획안에 포함하고 있는 인천역 복합역사개발사업과 대전역 복합구역 개발사업의 총사업비는 각각 2,032억원, 1조 4,000억원이다. 그런데, 동 사업들은 2018년 10~11월에야 민간사업자를 공모할 계획에 있다. 참고로 대전역 복합구역 개발사업은 2017년 7월부터 전통시장 상점가 상인회와 상생협력방안 협의하여 2018년 7월에 상생협약 조건에 대해 최종합의 완료하였다. 하지만, 과거 3차례의 민간개발자 공모가 유찰되었고 1조 원 이상의 투자금이 집행되는 대규모 개발사업이라는 점에서 사업의 추가 지연 소지가 있다.

[2019년 도시재생지원 출자사업 대상 사업별 진행경과 및 향후 계획]

인천역 복합역사 개발사업	대전역 복합구역 개발
총사업비: 2,032억원	총사업비: 1조 4,000억원
2017.11. : 인천개항창조도시재생사업 활성화계획 고시	2006.12.29. : 재정비촉진지구 결정
2018.1. : 인천역 복합개발 추진계획서 제출(인천시 → 국토부)	2015.11.30. : 민자 개발사업 공모(2차)/응모업체 없음
2018.10. : 민간사업자 공모	2016. 3. 9. : 민자 개발사업 공모(3차)/응모업체 없음
2019.03. : 우선협상대상자 선정	2017. 7. ~ 현재 : 전통시장 상점가 상인회와 상생협력방안 협의(31회)
2019.04. : 사업추진협약 체결	2018.11. : 민간사업자 공모 공고예정
2019.05. : 설계 및 인허가 착수	2019년 상반기 : 민자사업자 결정 및 사업착수

자료: 주택도시보증공사

따라서, 국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 2019년에 신규 융자를 계획하고 있는 융자대상 사업의 추진상황을 고려하여 도시재생리츠 융자 계획안을 편성할 필요가 있다.

다음으로, 2018년 신규사업처에 대한 2019년도 융자계획의 적정성을 검토하였다.

2019년 1월~2020년 12월 동안 진행될 서대구산단 복합지식산업센터 건립사업에 2018년 내 출자가 이루어질 경우, 2019년에는 공사가 진행될 것으로 추정된다. 동 사업의 사업비는 총 673억원이며, 이 중 토지매입 자금은 202억원의 출자액으로, 공사비와 임대 후 운영비는 융자와 임대보증금으로 충당할 계획이다. 주택도시보증공사는 서대구산단 복합지식산업센터 건립공사는 토지매입 후 2년이 소요될 것으로 계획하고 있음에 따라, 기금은 2019년에는 330억원의 기금융자액 중 1년차 해당분 87억원을 집행할 것으로 추정하고 있다.

서울창동 복합개발사업은 2018년 8월 말에 도시재생리츠가 발기설립을 하였지만, 2018년 10월 말에서야 민간사업자를 선정할 수 있고, 이후 빠른 일정으로 진행하여야 12월에 출자를 받을 수 있을 것으로 추정된다. 국토교통부는 서울창동 복합개발사업에 대하여 2019년 3월부터 본격적으로 공사가 진행될 것으로 추정하고 있으며, 공사기간은 4년으로 계획하고 있다. 따라서 2018년에는 1,250억원에 이르는 기금출자가 선투입될 계획이어서, 기금융자 계획액 1,250억원 중 63억원만 2019년에 투입될 전망이다.

대구북현동사업은 2018년 9월에 기존 토지 및 건물소유 소유주가 공동사업시행으로 사업추진합의를 하였으며, 기금은 11월에 180억원의 융자를 실시할 계획이다. 이후 2019년까지 순조롭게 공사가 진행될 경우에 나머지 265억원을 융자할 것으로 추정된다. 따라서, 2019년의 융자 계획안에 반영된 2018년 신규 3개소에 대한 2차 융자지원 계획안 1,447억 6,000만원 중 실현가능한 금액은 415억원 수준에 그칠 것으로 전망된다.

[2018년 도시재생지원 융자사업 계획 대비 실적]

(단위: 억원)

사업	총사업비	기금출자 (출자예정액)	기금 총융자액	2018년 융자액	2019년 융자 추정액	비 고
서대구산단	673	131	330	0	87	2018. 8월 민간사업자 선정 및 기금신청 중
서울창동 복합개발	6,264	1,250	1,250	0	63	민간사업자 공모 중으로 2018.12월 기금출자 예정
대구 북현동	890	0	445	180	265	기존 토지 및 건물소유 소유주가 공동사업시행 으로 사업추진협의(9월), 융자심의 후 융자 집행 예정(11월, 180억원)
공공청사 2개소	294	0	140	140	0	2018.8.31. 융자 완료

자료: 국토교통부

한편, 국토교통부는 기금운용계획 변경(2018.7월)으로 장시간이 소요되는 리츠 방식 외에 공기업, 민간의 직접사업에도 융자를 가능토록 개선하였고, 2019년 정부 예산안 편성(8월) 이후 신규사업을 지속적으로 발굴하고 있다는 입장이다.

[2019년 도시재생지원 출자사업 대상 사업별 진행경과 및 향후 계획]

(단위: 억원)

지역	사업명	수요내역		
		총사업비	'19년도 융자예정	사업주체
충남	천안역세권 뉴딜사업	210	42	LH
부산	부산 북항 복합환승센터	3,500	1,066	민간
광주	동구 복합시설 건설	200	90	민간
합 계		3,910	1,198	

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부와 주택도시보증공사는 2019년 융자 계획안이 큰 폭으로 증액되었고 대규모 복합개발 사업의 특성 상 사업이 지연되는 경우가 빈번한 만큼 집행에 문제가 생기지 않도록 면밀한 사업관리를 수행하고, 융자대상 사업의 추진상황을 고려하여 2019년 사업예산을 조정하는 것을 검토할 필요가 있다.

1-5. 가로주택정비사업의 예산 조정 검토 필요

가. 현 황

가로주택정비사업¹⁾은 노후·불량건축물을 대상으로 정비구역 면적 1만㎡ 미만에서 시행하는 소규모 주택정비에 대한 융자사업으로, 이 사업의 2019년 계획안은 전년대비 772억원이 증액된 2,772억원으로 편성되었다. 이 사업은 국토교통부 산하 준시장형 공기업이며, 주택도시시기금의 관리주체인 주택도시보증공사에서 수행하고 있다.

[2019년도 가로주택정비사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
가로주택정비	7,983	200,000	200,000	277,200	77,200	38.6

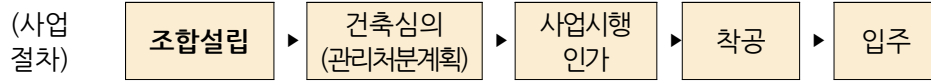
자료: 국토교통부

가로주택정비사업은 2017년 7월에 추경예산부터 시작된 사업으로, 사업별 총 사업비의 50%를 한도로 사업을 수행하는 조합 혹은 공공기관에 1.5%의 저리로 융자지원하는 사업이다. 동 사업의 2019년도 계획안은 ① 계속사업에 대한 본사업비 용자, ② 신규사업 초기사업비 용자, ③ 신규사업 본사업비 용자로 구성된다. 초기사업비는 총회 등 조합운영 비용, 설계 용역비 등에 사용되는 비용으로, 주택도시보증공사가 조합설립인가를 받은 조합에 융자금을 집행한다. 본사업비는 사업시행 인가 후에 사업의 공정에 따라 발생하는 건축비 등이며, 주택도시보증공사가 공정률 등에 따라 융자금액을 집행한다.

이은경 예산분석관(eunkylee@assembly.go.kr, 788-4682)

1) 코드: 주택도시시기금 1520-995

[가로주택정비사업 사업집행절차]



(기금용자) [초기사업비 지원(총사업비의 5%) 건축비 등 지원(총사업비의 50%)]

자료: 국토교통부

기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 ① 계속사업의 본사업비 용자계획안 2,052억원은 2019년 계속사업에 대한 본사업비 용자 계획안은 2018년까지 초기사업비를 용자받을 것으로 추정하는 18개의 민간조합, 11.6개의 LH참여조합 등 약 30개의 조합에 대한 용자계획액이다. ② 신규사업 초기사업비 용자계획안 240억원은 민간조합 8개와 LH참여조합 8개가 신규로 조합설립인가를 득할 것을 가정하고 총 사업비의 5%를 곱하여 산출되었다. ③ 신규사업 본사업비 용자 계획안 480억원은 2019년에 신규로 조합설립인가를 받고 초기사업비 용자를 수령한 조합 중 8개 조합이 사업시행 인가까지 득하여 총사업비의 50% 중 1차년도분 40%를 용자받을 것으로 추정하였다.

[2019년도 가로주택정비사업 산출내역]

(단위: 백만원)

구분		산출내역
① 계속사업에 대한 본사업비 용자	민간조합 사업 용자	- 18개 사업 108,000(사업당 6,000) - 용자한도(총사업비 50%) 내 40% 집행
	LH참여 사업 용자	- 11.6개 사업 약 97,200(사업당 8,379) - 용자한도(총사업비 70%) 내 40% 집행
	소 계	약 30개 사업, 총 205,200
② 신규사업 초기사업비 용자	민간조합 사업 용자	- 8개 사업 12,000(사업당 1,500) - 용자한도(총사업비의 5%) 100% 집행
	LH참여 사업 용자	- 8개 사업 12,000(사업당 1,500) - 용자한도(총사업비의 5%) 100% 집행
	소 계	총 16개 사업, 총 24,000
③ 신규사업 본사업비 용자		- 8개 사업 48,000 = (30,000 × 8 × 50%×40%) - 신규사업 평균 300억원 적용(2017년 초기사업비 용자 9개 사업 평균치)
합 계		277,200

주: 1. 신규사업의 초기사업비 용자한도는 총사업비의 5%임

2. 사업비의 50% 중 용자한도는 1차년도 40%, 2차년도 40%, 3차년도 20% 집행을 가정함

자료: 주택도시보증공사

나. 분석의견

기금의 관리주체인 주택도시보증공사와 국토교통부는 가로주택정비사업에서 계획하고 있는 초기사업비 및 본사업비 용자 대상 조합에 대한 합리적인 검토를 통하여 계획안을 조정하는 것을 검토할 필요가 있다.

가로주택정비사업에서 설립인가를 받은 신규조합의 수는 2014~2018년 8월 31일 동안 총 55개 조합이며, 민간조합이 45개(81.8%), LH참여형 조합이 9개(16.4%), SH참여형 조합이 1개(1.8%)이다. 연도별로는 2017년에 설립인가를 받은 조합이 32개로 58.2%를 차지하며, 2016년 설립인가를 받은 11개 조합, 2018년 8월 말까지 설립인가를 받은 7개 조합 등이다.

[설립인가 조합 및 초기사업비 용자 조합 수 현황]

(단위: 개소)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	합계
민간조합	1	4	10 (3)	24 (4)	6	45 (7)
LH참여형	0	0	1 (1)	7 (5)	1 (1)	9 (7)
SH참여형	0	0	0	1 (1)	0	1 (1)
합계	1	4	11 (4)	32 (10)	7 (1)	55 (15)

주: 1. 2018년은 8월 말까지의 실적임

2. 괄호 안은 해당연도에 설립된 조합에 대한 초기사업비 용자 조합 수입

자료: 주택도시보증공사

설립인가를 받은 조합 중 2018년 8월 31일까지 초기사업비를 용자받은 15개 조합은 다음과 같은 특징을 가지고 있다.

첫째, 유형별로는 LH 참여형 조합이 7개, 민간조합이 7개, SH참여형 조합이 1개이다. 설립된 민간조합 45개 중 7개(15.6%)가 초기사업비를 수령하였으며, LH참여형 조합은 9개 중 7개(77.8%)가 초기사업비를 수령하였다. 설립인가를 받은 민간조합 중 동 사업에서 지원하는 초기사업비 용자를 받은 조합 수가 많지 않았다는 것은 사업을 진행할 수준의 조합이 활성화되지 않고 있음을 의미한다.

둘째, 15개 조합의 조합설립인가 시점을 살펴보면, 10개 조합이 2017년, 4개 조합이 2016년, 1개 조합이 2018년에 설립인가를 받았다. 또한, 2017년에 조합인가를 받은 32개 조합 중 10개(31.25%), 2016년에 조합인가를 받은 11개 조합 중 4개가 초기사업비를 용자받았다.

셋째, 조합설립인가를 받은 55개 조합의 지역 분포를 살펴보면, 서울 및 수도권(경기, 인천)지역에 위치한 조합이 48개로 87.3%를 차지한다. 또한, 초기사업비 용자를 받은 조합 15개 중 서울 및 수도권에 위치한 조합이 11개(73.3%), 기타지역이 5개(26.7%)이다.

[설립인가 조합의 전국분포 현황]

(단위: 개소)

구분	서울 및 수도권(48)			기타(7)					합계
	서울	경기	인천	경북	광주	대구	부산	충북	
조합설립인가	30	10	8	3	1	1	1	1	55
초기사업비용자	6	1	4	1	0	1	1	1	15

주: 2018년은 8월 말까지의 실적임

자료: 주택도시보증공사

기금의 관리주체인 주택도시보증공사와 국토교통부는 2018년에 가로주택정비사업비 2,000억원을 계획하였지만, 2018년 8월 말까지 집행실적은 179억 8,700만원에 그쳐 집행률이 9.2%로 저조하다. 세부적으로 살펴보면, 13개 조합에 대하여 초기자금을 용자할 계획이었지만 2018년 8월 말까지 5개 조합(38.5%)에 용자하였고, 20개 조합에 대하여 본사업비를 용자할 계획이었지만 2개 조합(10.0%)에 용자하는데 그쳤다.

[가로주택정비사업 2018년 8월 31일까지 계획 대비 실적]

(단위: 백만원, 개소, %)

구분	계획 대비 실적		
계획	200,000	13개 조합 초기사업비	20개 조합 본사업비
실적	18,381	5개 조합 초기사업비 5,082 (민간 3, LH 1, SH 1)	2개 조합 본사업비 13,299 (민간 2)
실적률	9.2		

자료: 주택도시보증공사

국토교통부는 2018년 8월 말까지의 실적이 부진함에도 불구하고 2019년 계획안에서는 2018년 계획치보다 많은 조합에 대한 용자를 계획하고 있다. 주택도시보증공사와 국토교통부는 초기사업비 용자를 지원받은 조합 중 2019년에 사업시행인가를 받아 본 사업비 용자를 지원받을 수 있는 조합을 38개(①, ③ 해당)로 계획하고 있지만, 위의 표[설립인가 조합의 전국분포 현황]에서 보는 바와 같이 2018년 8월 말까지 초기사업비를 지원을 받은 조합이 전부 본사업비 용자를 지원받을 것으로 가정하여도 15개 조합에 불과하다.

또한, 2018년에 초기사업비 용자 대상 조합을 13개소로 계획하였지만, 5개소에 지원하는데 그쳤음에도 불구하고 2019년 계획안에서는 16개소로 확대하였다.

따라서, 국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 가로주택정비사업에서 계획하고 있는 초기사업비 및 본사업비 용자 대상 조합에 대한 합리적인 검토를 통하여 계획안을 조정하는 것을 검토할 필요가 있다.

[가로주택정비사업 2018년 실적, 2019년 계획]

(단위: 개소, %)

구분	2018.1.1.~ 8.31. 실적			2019 계획
	계획	실적	실적률	
초기사업비 용자	13	5(민간 3, LH 1, SH 1)	38.5	16(민간 8, LH 8)
본사업비 용자	20	2(민간 2)	10.0	38(민간 26, LH 11.6)

자료: 주택도시보증공사

1-6. 자율주택정비사업의 예산 조정 검토 필요

가. 현 황

자율주택정비사업¹⁾은 노후·불량 주택의 호수가 단독주택의 경우 10호 미만, 다세대주택의 경우에는 20세대 미만인 구역에서 시행하는 주민 주도의 소규모 주택정비에 대한 융자사업으로, 이 사업의 2019년 계획안은 전년대비 100억원이 증액된 1,600억원으로 편성되었다. 이 사업은 국토교통부 산하 준시장형 공기업이며, 주택도시기금의 관리주체인 주택도시보증공사가 수행하고 있다. 한편, 한국감정원은 통합지원센터를 통해 이 사업에 대한 사업성검토, 주민합의체 구성, 사업시행인가 등 사업추진 지원업무를 수행하고 있다.

[2019년도 자율주택정비사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
자율주택정비	0	150,000	150,000	160,000	10,000	6.7

자료: 국토교통부

자율주택정비사업은 2018년 2월 8일에 신설된 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특별법」에 근거하여 2018년에 시작된 사업이며, 사업별 총사업비의 50% 한도(공적임대주택 포함시 최대 70%) 내에서 1.5%의 금리로 저층 노후주거지역 거주 주민 등에게 융자하는 사업이다.

동 사업의 2019년 계획안 1,600억원은 ① 2018년에 초기사업비를 융자받았던 계속사업장에 대한 융자 900억원, ② 2019년에 신규로 주민합의체를 구성할 신규사업장에 대한 융자 700억원으로 구성되어 있다.

먼저, ① 계속사업 본사업비 융자는 2018년 말까지 40개의 사업장이 초기사업비를 융자받을 것으로 추정하고, 2019년에 본사업비 1차년도분 60%를 융자받을 것으로 가정하였다. 그리고 2018년 말까지 자율주택정비사업의 본사업에 착수한 사업

이은경 예산분석관(eunkylee@assembly.go.kr, 788-4682)

1) 코드: 주택도시기금 1520-996

장이 52.5개일 것으로 추정하여 2차년도분 40%를 용자받을 것으로 가정하였다.

다음으로, ② 신규사업 용자는 2019년에 50개 사업장이 총사업비의 5% 이내의 초기사업비 신규 용자를 받고, 당해연도에 사업에 착수하여 1차년도 본사업비 용자를 지원받을 것으로 가정하였다.

[2019년도 자율주택정비사업 산출내역]

구 분		산출내역
계속사업 본사업비 용자	2018년 초기사업비 용자사업 중 2019년 본사업비(1차년도) 용자	용자한도(총사업비 50%) 내 60% 집행, 40개 사업 , 총 48,000백만원
	2018년 본사업비 용자사업 2차년도 집행	용자한도(총사업비 50%) 내 40% 집행, 52.5개 사업 , 총 42,000백만원
	소 계	약 93개 사업 , 총 90,000백만원
신규사업 용자	초기사업비 신규 용자	용자한도(총사업비 5%) 100% 집행, 50개 사업 , 총 10,000백만원
	본사업비 신규 용자	용자한도(총사업비 50%) 60% 집행, 50개 사업 총 60,000백만원(초기사업비 용자 포함)
	소 계	100개 사업 , 총 70,000백만원
합 계		160,000백만원

주1: 신규사업의 초기사업비 용자한도는 총사업비의 5%임

주2: 사업비에 대한 용자한도는 1차년도 60%, 2차년도 40% 집행을 가정함

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 2018년 9월 말까지의 주민합의체 구성, 사업진행에 소요되는 기간 등을 종합적으로 검토하여 자율주택정비사업의 계획안을 실현가능한 수준으로 조정할 것을 검토할 필요가 있다.

자율주택정비사업은 통합지원센터를 통해 사업참여를 위한 설명회 및 초기상담, 사업신청 접수, 사업성 분석, 주민합의체구성, 초기사업비 용자, 시공사 선정, 사업시행인가 등의 절차로 진행된다. 자율정비사업에 대한 설명회, 상담 후 서류신청까지 최소 2~3개월 소요된다. 상담 후 사업신청 시점에 주민의 50% 이상의 동의를 얻어 사업신청한다. 이후 사업성분석에는 15일~1개월, 2차 설명회를 가지고, 주민

합의체(100% 동의 필요) 구성하기까지 길게는 1년 이상 소요된다. 주민합의체가 구성되면 초기사업비 용자(총사업비의 5%)를 받을 수 있다. 참고로 2018년 9월 말까지 주민합의체가 7건 구성되었다. 이후는 최소 1개월 이상이 소요되는 건축심의 또는 사업시행계획인가(관할 지자체)를 받고, 인가 후 시공사를 선정하여 본사업비 확정하고 주택도시보증공사에 용자를 신청한다. 이후에 이주와 공사착공이 이루어지고, 사업 준공까지 총 소요기간은 1년 정도 예상된다.

[자율주택정비사업 사업절차]		
구 분	내 용	주 체
①상담	- 자율주택정비사업 추진절차 및 사업가능 요건 상담 * 자율주택정비사업 지역 내 주택 소유자 대상으로 실시	주민 ⇨통합지원센터
②접수 및 서류검토	- 신청서류 접수 및 동의율 확인, 미비사항 통보 * 신청자 및 동의자 구비서류 및 진위여부 확인	통합지원센터 ⇨주민
③사업성분석	- 계획설계 및 지역시세 조사를 통한 사업성 검토 * 건축사협회 등을 활용한 설계 및 시공사 공사비 산정 의뢰	통합지원센터
④주민합의체 구성	집주인 전원 합의로 주민합의체 구성 * 주민합의서 작성하여 시장·군수 등에게 신고	통합지원센터 ⇨주민
⑤초기 사업비 용자	- <u>주택도시보증에서 초기사업비 저리 용자 실시</u> * 연 1.5%의 금리로 총사업비의 5%까지 지원 * 한국감정원의 사업성 분석서 및 관할 기초지자체의 사업지원 약정서 첨부	주민합의체 (통합지원센터 대행) ⇨ HUG
⑥시공사 선정	주민합의서에 정하는 바에 따라 시공사 선정 * 필요한 경우에만 주택건설협회에 시공사 추천 신청	주민합의체 (통합지원센터 대행)
⑦건축협정 및 건축심의 사업시행인가	건축협정심의인가 및 사업시행계획인가 실시 * 주민합의체, 사업시행계획서를 작성하여 지자체에 제출 * 건축심의를 건축협정심의인가 과정에서 필요시 진행여부 검토	주민합의체 ⇨ 지자체

자료: 국토교통부

국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사가 2018년 9월 말까지 추진한 자유택정비사업 추진현황을 살펴본 결과, 960건의 상담신청 중 주민 50% 이상의 동의를 얻어 서류 접수 후 검토된 건은 41건에 그쳤다. 또한 사업성 분석을 거치고, 집주인 전원 합의로 주민합의체를 구성한 건수는 7건에 불과하다. 주민합의체를 구성한 후에는 이후 시공사를 선정하고 건축심의 및 사업시행인가를 통하여 본격적으로 사업에 착수한다. 따라서 동 사업의 절차 중에서 집주인 전원 합의에 따른 주민합의체를 구성하는 단계가 중요하다. 참고로 주민합의체 신고 수는 국토교통부가 동 사업에 대한 성과지표로 활용하고 있다.

[자유택정비사업 상담진행 현황]

(단위: 건)

구분	상담신청	접수 및 서류검토	사업성분석	주민합의체 구성	사업시행 인가	착공
서울·수도권	544	24	10	4	2	1
부산/경남	85	7	2	1	0	0
광주/전라	64	1	1	1	0	0
대구/경북	61	4	2	0	0	0
대전/충청	32	4	1	1	1	0
강원	6	1	0	0	0	0
기타	168	-	0	0	0	0
합계	960	41	16	7	3	1

주: 상담진행 현황은 2018.4.11.~9.30.까지임

자료: 국토교통부

2018년 9월 말까지 자유택정비사업의 예산 1,500억원 중 27억 1,300만원이 승인되었으며, 이 중 8억 4,700만원이 집행되었다.

[자유택정비사업 계획, 실적 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	계획	실적	실적률
2018.8.31	150,000	847	0.56
2019	160,000	-	-

자료: 주택도시보증공사

2018년 9월 말까지 주민합의체를 구성한 사업장은 7개 사업장에 그쳤다. 또한 1개 사업장만 사업비를 용자받은 상황임에도 불구하고, 2019년의 계획안에서는 2018년에 초기사업비와 본사업비 용자를 받은 사업장이 각각 40개, 52.5개임을 가정하였다. 앞서 언급한 바와 같이 주민합의체를 구성한 7개 사업장은 이후 시공사 선정과 사업시행계획인가를 거친 후 총사업비를 확정하고 본격적인 사업을 시작할 수 있지만, 용자를 실행하지는 않은 상황이다.

따라서, 국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 2018년 9월 말까지의 주민합의체 구성, 사업진행에 소요되는 기간 등을 종합적으로 검토하여 자율주택정비사업의 계획안을 실현가능한 수준으로 조정할 것을 적극적으로 검토할 필요가 있다.

[2019년도 자율주택정비사업 산출내역]

(단위: 개)

구분		2018년 9월까지 실적	2019년 추정
계속사업 본사업비 용자	2018년 초기사업비 용자사업 중 2019년 본사업비(1차년도) 용자	1	40
	2018년 본사업비 용자사업 2차년도 집행	0	52.5

자료: 국토교통부

2)

임대주택 사업은 저소득층의 주거안정을 증진하기 위하여 공공기관 또는 민간의 임대주택 건설·매입을 지원하는 사업으로 임대주택지원(융자)¹⁾ 및 임대주택지원(출자)²⁾ 프로그램 하에 12개 세부사업이 편성되어 있다.

이 사업의 2019년도 계획안은 전년대비 1조 1,351억 7,000만원이 증액된 14조 2,007억 2,500만원을 편성하였다.

[2019년도 임대주택 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
국민임대(융자) (1332-401)	444,905	494,248	494,248	896,400	402,152	81.4
공공임대 (1333-401)	2,100,173	1,711,163	1,441,163	1,544,239	103,076	7.2
민간임대 (1333-404)	1,059,701	1,084,232	1,848,232	1,452,512	△395,720	△21.4
행복주택(융자) (1335-401)	1,067,305	1,339,490	1,273,746	1,326,850	53,104	4.2
다가구매입임대 (1336-401)	709,953	932,500	1,007,500	1,593,000	585,500	58.1
전세임대(융자) (1337-401)	-	3,301,000	3,601,000	2,907,250	△693,750	△19.3
다가구매입임대출자 (1440-402)	651,677	850,250	917,750	1,354,700	436,950	47.6
전세임대경상보조 (1440-403)	75,306	67,894	68,894	75,677	6,783	9.8
국민임대출자 (1440-404)	98,768	125,980	125,980	433,752	307,772	244.3
영구임대출자 (1440-407)	86,881	64,458	64,458	310,028	245,570	381.0

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 주택계정 1300

2) 코드: 주택도시기금 주택계정 1400

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
행복주택출자 (1440-408)	931,541	1,004,593	1,025,784	995,137	△30,647	△3.0
임대주택리츠출자 (1440-409)	444,320	1,196,800	1,196,800	1,311,180	114,380	9.6
합계	7,670,530	12,172,608	13,065,555	14,200,725	1,135,170	8.7

자료: 국토교통부

한편, 정부는 2017년 11월 향후 5년간 주거복지 및 주택정책을 총괄하는 중·장기계획으로서 ‘주거복지로드맵’을 발표³⁾하면서 2018~2022년간 공적임대주택의 유형별 공급계획을 제시하였는데, 이를 요약하면 다음과 같다.

[주거복지로드맵상 2018~2022년 공적임대주택 공급계획 현황]

(단위: 만호)

구분	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년	합계
공적임대주택 ¹⁾	17.0	17.0	17.0	17.0	17.0	85.0
공공임대주택	13.0	13.0	13.0	13.0	13.0	65.0
건설형	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	35.0
매입형	2.0	2.5	2.5	3.0	3.0	13.0
임차형	4.0	3.5	3.5	.5	2.5	17.0
공공지원민간임대주택	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	20.0
리츠·펀드형	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	16.5
소규모 정비사업	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	1.0
집주인 임대주택	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	2.5

주. 1) 공적임대주택은 공공임대주택과 공공지원민간임대주택으로 구분되며 각각은 다음과 같다.

- 공공임대주택: 국가·지방자치단체·공공기관 등 공공부문이 그 재원으로 조달(건설·매입·임차)하여 임대하는 임대주택
- 공공지원민간임대주택: 민간이 자체재원으로 조달(건설·매입·임차)하여 임대하는 민간임대주택의 특수 유형으로서 임대료·임대기간 등 임대조건의 규제를 전제로 공공부문의 지원을 일부 제공받는 임대주택

자료: 관계부처합동, 「주거복지 로드맵」, 2017.11.29.

3) 2018년 7월 발표된 신혼부부·청년 주거지원방안에 따라 일부 수정

참고로 주거복지로드맵상 공적임대주택을 세부 유형별로 구분하면 다음과 같다.

[주거복지로드맵 관련 공적임대주택 유형별 현황]

구분		개념	대상자	임대기간
공적임대주택		공공임대주택+공공지원민간임대주택	-	-
공공임대주택		국가·지방자치단체·공공기관 등이 그 재원으로 조달하여 임대하는 주택	-	-
건설형	영구임대	기초생활수급자 등을 대상으로 하는 건설임대주택	기초생활수급자·국가유공자 등 등	영구 또는 50년
	국민임대	차상위계층 등을 대상으로 하는 건설임대주택	도시근로자 월평균소득 70~100% 이하 등	30년
	행복주택	주로 젊은층을 대상으로 도심내 잔여용지를 활용하여 공급하는 임대주택	젊은층(대학생·사회초년생·신혼부부) 80%, 고령층 20%	젊은층 최대10년, 고령층 20년
	(분양전환) 공공임대	서민층 내집마련을 위해 5~10년 임대후 임차인에게 우선 분양하는 주택	도시근로자 월평균소득 100% 이하 등	5~10년
	매입형	다가구 매입임대	사업시행자가 기존 다가구주택 등을 매입하여 임대하는 주택	도시근로자 월평균소득 50~70% 이하 등
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	최대 8년
소규모 정비사업		정비사업시행자와 연계하여 공급하는 공공지원민간임대주택		
집주인 임대주택		주택소유자가 저리 용자를 지원받고 기존주택을 활용하거나 신규건설·매입하여 임대하는 주택	무주택 청년·노인층 등	

자료: 국토교통부 제출자료 등을 바탕으로 제작됨

2-1. 주거복지로드맵상 행복주택 공급계획과 기금운용계획안 편성물량간 괴리 문제

가. 현 황

행복주택은 대학생·사회초년생·신혼부부 등 젊은층을 주요 대상으로 도심내 다양한 잔여 용지를 활용하여 건설·공급하는 임대주택의 한 유형이다.

주택도시기금은 행복주택의 건설촉진을 위하여 총사업비의 70%를 지원하되, 30%는 사업주체에 따라 출자(LH) 또는 보조(지방자치단체) 방식으로 제공하고 나머지 40%는 융자 방식으로 제공하고 있다¹⁾.

[행복주택 기금지원 기준]

구분	국비 부담(주택도시기금)		사업시행자 부담
	출자(보조)	융자	
행복주택	총사업비 30% ※ 기금사업명: 행복주택출자	총사업비 40% ※ 기금사업명: 행복주택(융자)	총사업비 30%

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

주택도시기금은 이러한 출자(보조) 및 융자 사업비를 행복주택출자²⁾, 행복주택(융자)³⁾ 등 2개 세부사업에 편성하고 있다. 이들 사업의 2019년도 계획안은 전년대비 719억 400만원이 증액된 2조 3,219억 8,700만원을 편성하였다.

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 그 밖의 비용은 사업시행자(LH·지방자치단체 및 지방공사 등)가 부담한다.

2) 코드: 주택도시기금 주택계정 1440-408

3) 코드: 주택도시기금 주택계정 1335-401

[2019년도 행복주택 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
행복주택(용자) (1335-401)	1,067,305	1,339,490	1,245,490	1,326,850	81,360	6.5
행복주택출자 (1440-408)	931,541	1,004,593	1,004,593	995,137	△9,456	△0.9
합 계	1,998,846	2,344,083	2,250,083	2,321,987	71,904	3.2

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

주거복지로드맵에 따른 2019년 건설형 공공임대주택 7.0만호 공급목표 이행에 차질이 없도록 행복주택 공급계획과 실제 공급가능물량 간 차이를 보완할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있을 것으로 보인다.

국가 주택정책을 총괄하는 중·장기계획인 주거복지로드맵에 따르면 2019년 건설형 공공임대주택은 총 7만호 공급(준공)할 계획이며, 정부는 이 중 행복주택 물량을 35,000호로 잠정 추산하였다. 그러나 행복주택출자 및 용자 사업은 2019년도 행복주택 준공예정분으로 28,806호에 해당하는 금액(약 6,008억원)만 편성하고 있다⁴⁾.

이에 대하여 정부는 기금운용계획안 편성시 2019년 실제 준공 가능한 물량을

4) 행복주택에 대한 주택도시기금 지원은 연도별로 총 4차에 걸쳐 분할 시행되며 2019년도 기금운용계획안에는 1~4차에 해당하는 지원금액이 함께 편성되는데, 이중 준공예정분에 대한 계획액은 아래 표의 4차 지원분에 해당하는 금액이다.

[2019년도 행복주택 사업의 차수별 물량 및 계획액 현황]

(단위: 호, 백만원)

구분	해당 물량	계획액		지원기준
		출자(보조)	용자	
1차	25,131	179,784	239,711	사업착수시
2차	34,282	297,616	396,821	2년차 도래시
3차	29,260	224,491	299,321	착공예정시
4차	28,806	257,477	343,304	준공예정시

주: 건설사업분만 정리한 것이며, 2019년도 매입사업분(1,000호)에 해당하는 476억 9,200만원 별도 존재

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

산정한 결과 주거복지로드맵 수립 당시 예측한 것과 일부 차이가 발생하였다는 입장이다.

행복주택을 포함한 공적임대주택의 연차별 공급계획은 주거복지로드맵의 핵심 중 하나이며 특히 행복주택은 공적임대주택 중 물량상 가장 큰 비중을 차지한다는 점을 고려할 때⁵⁾, 행복주택의 실제 공급가능물량과 당초 계획간 차이는 로드맵 전체의 이행에 차질을 가져올 수 있다.

이에 정부는 주거복지로드맵상 행복주택을 포함하여 건설형 공공임대주택의 2019년 공급목표인 7.0만호 이행에 차질이 없도록 공급목표 보완 방안을 모색할 필요가 있을 것으로 보인다.

5) 2019년 기준 공적임대주택 계획물량 17만호 중 행복주택은 3.5만호로 20% 이상을 차지한다.

2-2. 주거복지로드맵상 공급목표 이행을 위한 임대주택건설 사업관리 철저

가. 현 황

주거복지로드맵상 건설형 공공임대주택은 영구임대주택·국민임대주택·행복주택·(분양전환)공공임대주택 등 4개 유형이 있다. 이 중 영구임대주택은 기초생활수급자 등을 대상으로 사망시까지 영구¹⁾ 임대하는 주택이며, 국민임대주택은 도시근로자 월평균소득의 70% 이하 가구 등을 대상으로 30년간 임대하는 주택이다. 다음 행복주택은 전술한 것처럼 대학생·사회초년생·신혼부부 등 젊은층을 주요 대상으로 도심내 다양한 잔여 용지를 활용하여 건설·공급하는 임대주택의 한 유형이다.

주택도시보증금은 영구임대주택에 대해서는 총사업비의 85%를 사업주체에 따라 출자(LH) 또는 보조(지방자치단체) 방식으로 지원하고, 국민임대주택에 대해서는 총사업비의 약 70%를 지원하되 30%는 사업주체에 따라 출자(LH) 또는 보조(지방자치단체) 방식으로 제공하고 나머지 약 40%²⁾는 융자 방식으로 제공하고 있으며, 행복주택에 대해서는 총사업비의 70%를 지원하되, 30%는 사업주체에 따라 출자(LH) 또는 보조(지방자치단체) 방식으로 제공하고 나머지 40%는 융자 방식으로 제공하고 있다³⁾.

[영구임대·국민임대·행복주택 기금지원 기준]

구분	국비 부담(주택도시보증금)		사업시행자 부담
	출자(보조)	융자	
영구임대	총사업비 85% ※ 기금사업명: 영구임대출자	-	총사업비 15%
국민임대	총사업비 30% ※ 기금사업명: 국민임대출자	총사업비 약 40% ※ 기금사업명: 국민임대(융자)	총사업비 약 30%
행복주택	총사업비 30% ※ 기금사업명: 행복주택출자	총사업비 40% ※ 기금사업명: 행복주택(융자)	총사업비 30%

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

- 1) 일부 물량의 경우 50년으로 상한 설정
- 2) 37~42% 범위에서 일부 차등 설정
- 3) 그 밖의 비용은 사업시행자(LH·지방자치단체 및 지방공사 등)가 부담한다.

주택도시기금은 이러한 출자(보조)·용자 재원을 각각 영구임대출자⁴⁾, 국민임대출자⁵⁾, 국민임대(용자)⁶⁾, 행복주택출자⁷⁾, 행복주택(용자)⁸⁾ 등 5개 세부사업에 편성하고 있다.

이들 사업의 2019년도 계획안은 전년대비 9,554억 9,400만원이 증액된 1조 6,401억 8,000만원을 편성하였다.

[2019년도 영구임대·국민임대·행복주택 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
국민임대용자(1332-401)	444,905	494,248	494,248	896,400	402,152	81.4
국민임대출자(1440-404)	98,768	125,980	125,980	433,752	307,772	244.3
영구임대출자(1440-407)	86,881	64,458	64,458	310,028	245,570	381.0
행복주택(용자)(1335-401)	1,067,305	1,339,490	1,245,490	1,326,850	81,360	6.5
행복주택출자(1440-408)	931,541	1,004,593	1,004,593	995,137	△9,456	△0.9
합 계	2,629,400	3,028,769	2,934,769	3,962,167	1,027,398	35.0

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 작성

한편, 정부는 전술한 주거복지로드맵에 따라 2019년 영구임대주택 및 국민임대주택 공급물량을 각각 4,000호와 13,000호로 계획하고 있으며, 행복주택은 전술한 것처럼 주거복지로드맵상 목표 35,000호에 못미치는 28,806호를 계획하고 있는데, 위의 표 중 해당 물량에 대한 계획액은 총 1조 311억원이다⁹⁾.

4) 코드: 주택도시기금 주택계정 1440-407

5) 코드: 주택도시기금 주택계정 1440-404

6) 코드: 주택도시기금 주택계정 1332-401

7) 코드: 주택도시기금 주택계정 1440-408

8) 코드: 주택도시기금 주택계정 1335-401

9) 영구임대·국민임대주택·행복주택에 대한 주택도시기금 지원은 연도별로 총 4차에 걸쳐 분할 시행되며 2019년도 기금운용계획안에는 1~4차에 해당하는 지원금액이 함께 편성되는데, 이중 주거복지로드맵에 따른 공급계획물량에 대한 계획액(4,303억원)은 4차 지원분에 해당하는 계획액이다.

[2019년도 영구임대·국민임대주택·행복주택 사업의 차수별 물량 및 계획액 현황]
(단위: 호, 백만원)

구분		해당 물량	계획액			지원시점
			출자(보조)	융자	계	
1차	영구	8,000	129,931	-	129,931	사업착수시
	국민	22,000	182,674	233,690	416,364	
	행복	25,131	179,784	239,711	419,495	
	소계	55,131	492,389	473,401	965,790	
2차	영구	6,000	118,257	-	118,257	2년차 도래시
	국민	15,979	158,595	209,378	367,973	
	행복	34,282	297,616	396,821	694,437	
	소계	56,261	574,468	606,199	1,180,667	
3차	영구	4,045	77,404	-	77,404	착공예정시
	국민	15,880	153,476	202,351	355,827	
	행복	29,260	224,491	299,321	523,812	
	소계	49,185	455,371	501,672	957,043	
4차	영구	4,000	89,174	-	89,174	준공예정시
	국민	13,000	144,669	196,502	341,171	
	행복	28,806	257,477	343,304	600,781	
	소계	45,806	491,320	539,806	1,031,126	

주: 기금운용계획안 총합과의 차이는 기존 사업취소분에 대한 정산분 상계소요로 인해 발생
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

[2019년도 영구임대·국민임대주택 사업의 차수별 물량 및 계획액 현황]
(단위: 호, 백만원)

구분		해당 물량	계획액		지원시점
			출자(보조)	융자	
1차	영구	8,000	129,931	-	사업착수시
	국민	22,000	182,674	233,690	
2차	영구	6,000	118,257	-	2년차 도래시
	국민	15,979	158,595	209,378	
3차	영구	4,045	77,404	-	착공예정시
	국민	15,880	153,476	202,351	
4차	영구	4,000	89,174	-	준공예정시
	국민	13,000	144,669	196,502	

주: 기금운용계획안 총합과의 차이는 기존 사업취소분에 대한 정산분 상계소요로 인해 발생
자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

나. 분석의견

첫째, 영구임대·국민임대주택 관련 3개 사업은 최근 3년간 집행률이 저조한 실정으로, 주거복지로드맵에 따른 2019년 공급목표 달성을 위한 철저한 사업관리가 필요하다.

[2015~2017년 영구임대·국민임대주택 사업 집행률 현황]

(단위: 백만원, %)

구분		계획현액		지출액(C)	집행률	
		당초(A)	수정(B)		C/A	C/B
2015	국민임대용자	609,009	429,509	417,278	68.5	97.2
	국민임대출자	288,605	288,605	214,448	74.3	74.3
	영구임대출자	195,861	195,861	157,064	80.2	80.2
	소계	1,093,475	913,975	788,790	72.1	86.3
2016	국민임대용자	708,594	558,594	415,720	58.7	74.4
	국민임대출자	317,279	294,068	237,424	74.8	80.7
	영구임대출자	84,381	97,292	86,881	103.0	89.3
	소계	1,110,254	949,954	740,025	66.7	77.9
2017	국민임대용자	519,950	519,950	444,905	85.6	85.6
	국민임대출자	20,389	98,789	98,768	484.4	100.0
	영구임대출자	92,471	115,971	86,881	94.0	74.9
	소계	632,810	734,710	630,554	99.6	85.8
합 계		2,836,539	2,598,639	2,159,369	76.1	83.1

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이러한 집행실적 부진은 임대주택건설에 대한 지역주민의 반대 민원 등으로 착공 또는 준공 단계에서 지속적으로 사업이 지연된 것에 상당부분 기인한다. 실제로 2018년 7월 기준 영구임대주택·국민임대주택의 계획대비 착공지연 물량은 50,800호에 달하며, 준공지연 물량도 18,806호에 이르고 있다¹⁰⁾.

10) 임대주택건설은 ‘주택건설사업계획 승인’ → ‘기본및실시설계’ → ‘보상 및 토지취득’ → ‘착공’ →

[영구임대·국민임대주택 착공·준공지연 물량 현황]

(단위: 호)

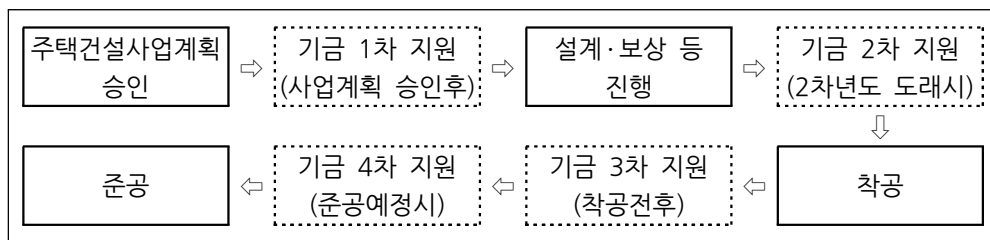
구분	착공지연 (사업계획승인 후 3년초과 미착공)	준공지연 (착공 후 2년초과 미준공)	합계
영구임대	2,804	944	3,748
국민임대	47,996	12,755	60,751
영구+국민 ¹⁾	0	5,107	5,107
소계	50,800	18,806	69,606

주: 1) 영구임대·국민임대가 혼합된 단지로서 구분 집계가 어려운 경우

1. 2018년 7월 기준

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

[영구임대·국민임대주택 건설사업 절차]



자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

그럼에도 불구하고, 이 사업은 주거복지로드맵의 이행을 위해 전년 대비 준공 예정물량을 크게 증가시켰다. 기금운용계획안 기준 2019년 준공예정물량은 영구임대주택과 국민임대주택을 합산하여 17,000호로 2018년 10,353호에 비해 64.2% 증가하였다. 특히 영구임대주택만 살펴보면 2019년 4,000호로 2018년 1,353호에 비해 195.6% 증가하였다.

‘준공’의 절차로 진행되는데, 일반적으로 ‘주택건설사업계획 승인’부터 ‘착공’까지 3년, ‘착공’부터 ‘준공’까지 2년 정도 소요됨을 고려하여 이를 경과한 경우를 각각 착공지연, 준공지연으로 전제하고 집계하였다.

[2018~2019년 계획안 기준 영구임대·국민임대주택 연차별 공급계획]

구분	2018	2019
호수	· 영구: 1,353호 · 국민: 9,000호 · 합계: 10,353호	· 영구: 4,000호 · 국민: 13,000호 · 합계: 17,000호
계획액	· 영구: 14,642백만원 · 국민: 100,965백만원 · 합계: 115,607백만원	· 영구: 89,174백만원 · 국민: 341,171백만원 · 합계: 430,345백만원

주: 위 표의 계획액은 이 중 4차에 해당하는 지원금액만 정리하여 총합과 차이 발생

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

또한 이 사업은 전년까지 준공예정물량에 대한 계획액 산정시 일부 준공지연 가능성을 고려하여 50%를 감액 계상하였으나 2019년 계획안에는 이를 감액하지 않고 전체 물량이 예정대로 준공될 것을 전제로 계상하고 있어, 계획액의 전액 집행을 위하여 더욱 철저한 사업관리가 필요한 실정이다.

[영구임대·국민임대 건설사업 준공예정물량 계획안 산정현황]

구분		산식
영구 임대 출자	2018	$14,642\text{백만원} = 1,353\text{호} \times 6.7\text{백만원(평당단가)} \times 12.5\text{평(평균평형)} \times 85\%(\text{총사업비 대비 출자율}) \times 30\%(4\text{년차 지원율}) \times 50\%(\text{미준공 고려 조정계수})$
	2019 (안)	$89,174\text{백만원} = 4,000\text{호} \times 7.0\text{백만원(평당단가)} \times 12.5\text{평(평균평형)} \times 85\%(\text{총사업비 대비 출자율}) \times 30\%(4\text{년차 지원율})$
국민 임대 출자	2018	$33,612\text{백만원} = 5,500\text{호}^{1)} \times 6.7\text{백만원(평당단가)} \times 17.8\text{평(평균평형)} \times 30\%(\text{총사업비 대비 출자율}) \times 30\%(4\text{년차 지원율}) \times 50\%(\text{미준공 고려 조정계수})$
	2019 (안)	$144,669\text{백만원} = 13,000\text{호} \times 7.0\text{백만원(평당단가)} \times 17.8\text{평(평균평형)} \times 30\%(\text{총사업비 대비 출자율}) \times 30\%(4\text{년차 지원율})$
국민 임대 용자	2018 ²⁾	$115,421\text{백만원} = 9,000\text{호} \times 6.0\text{백만원(평당단가)} \times 17.8\text{평(평균평형)} \times 40.0\%(\text{총사업비 대비 평균 용자율}) \times 30\%(4\text{년차 지원율})$
	2019 (안)	$196,502\text{백만원} = 13,000\text{호} \times 7.0\text{백만원(평당단가)} \times 17.8\text{평(평균평형)} \times 40.4\%(\text{총사업비 대비 평균 용자율}) \times 30\%(4\text{년차 지원율})$

주: 1) 2018년 국민임대출자의 경우 4차분 출자만 이미 실시한 3,500호를 제외하고 편성하여 출자·용자 사업간 호수에 차이 발생

2) 2018년 국민임대용자의 경우 국민임대출자와 달리 편성시 미준공 고려 조정계수 미반영

자료: 국토교통부

이러한 상황을 고려할 때 주거복지로드맵상 2019년도 영구임대주택 및 국민임대주택 계획물량을 차질 없이 공급하기 위해서는 예년에 비해 보다 철저한 사업관리와 관리가 필요할 것으로 보인다.

둘째, 행복주택은 계획안에 반영된 2019년 준공예정물량 28,806호에 사업계획상 2019년이 아닌 2020년 초 준공예정물량 6,122호도 포함되어 있으며, 그 중 일부는 이미 사업이 지연되어 준공시점이 계획된 2020년 초보다도 더 연기될 수 있는 실정이다.

전술한 것과 같이 기금운용계획안에 반영된 2019년 행복주택 준공예정물량은 28,806호이나, 이 중에는 현재 주택건설사업계획상 2019년이 아닌 2020년 초 준공으로 계획된 물량도 6,122호가 포함된 것으로 나타났다.

[2019년 행복주택 준공예정물량 세부내역]

(2018년 8월말 기준 / 단위: 호)

구분	단지명	호수	사업계획		
			사업계획 승인일	착공일 (착공예정일)	준공예정일
2019년 준공예정 (사업계획 기준)	63개 단지	22,684	-	-	-
2020년 준공예정 (사업계획 기준)	AA단지	90	'16.04	'19.중	'20.01
	BB단지	498	'16.09	'17.12	'20.01
	CC단지	290	'16.12	'17.11	'20.01
	DD단지	40	'16.12	'18.07	'20.01
	EE단지	90	'16.12	'18.07	'20.01
	FF단지	180	'17.11	'18.01	'20.02
	GG단지	500	'16.12	'17.12	'20.02
	HH단지	580	'16.12	'17.12	'20.02
	II단지	200	'16.12	'17.12	'20.02
	JJ단지	149	'18.04	'18.07	'20.02
	KK단지	410	'16.11	'17.12	'20.02
	LL단지	900	'16.12	'17.12	'20.02
	MM단지	326	'16.12	'17.12	'20.02
	NN단지	30	'17.06	'18.12	'20.02
	OO단지	264	'16.12	'17.12	'20.02
	PP단지	401	'16.12	'17.12	'20.02
	QQ단지	200	'16.12	'18.01	'20.02
	RR단지	550	'16.09	'17.12	'20.02
	SS단지	22	'18.12	'19.02	'20.02
	TT단지	402	'17.06	'18.03	'20.02
	소계	6,122	-	-	-
총계		28,806	-	-	-

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이에 대하여 정부는 주거복지로드맵의 이행을 위하여 2020년 초 준공예정이었던 일부 단지에 대하여 사업관리를 철저히 함으로써 사업기간을 2019년으로 단축하겠다는 입장이다.

그러나 ① 우선 2020년초 준공예정물량의 대부분¹¹⁾은 기간단축이 상대적으로 용이한 계획수립·설계 단계가 완료되고 이미 공사가 시작된 상황이라는 점을 고려할 필요가 있다. ② 또한 위의 표 중 EE단지 및 JJ단지의 경우 사업계획상 착공일이 2018년 7월이었으나 2018년 10월 현재까지도 착공이 되지 않고 있는 등¹²⁾ 당초 계획 대비 사업이 일부 지연되는 단지도 포함되어 있는 실정이다.

이러한 점을 고려하여 정부는 주거복지로드맵상 2019년도 목표 이행을 위해서 예년보다 철저한 사업관리를 통해 사업의 추가 지연이 없도록 만전을 기할 필요가 있을 것으로 보인다.

11) 2018년 9월말 기준 6,122호 중 5,980호(97.7%)가 공사 개시

12) 사업시행자인 LH(JJ단지)와 경기도시공사(EE단지)에 따르면 2018년 11월 착공 예정이라는 입장이다.

2-3. 집주인 임대주택 사업의 실적 제고 필요 등

가. 현 황

집주인 임대주택¹⁾은 소규모 주택소유자 등으로 하여금 기존 주택을 활용하거나 주택을 신규 건설·매입하여 주거취약계층에게 시세보다 저렴하게 임대하도록 하기 위하여, 주택의 신규 건설·매입비를 저리에 융자하거나 기존 주택에 대한 담보대출을 저리의 기금융자로 대체해주는 사업이다²⁾.

이 사업의 2019년도 계획안은 전년대비 67억원이 증액된 3,000억원을 편성하였다.

[2019년도 집주인 임대주택 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산 ¹⁾	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
집주인 임대주택	2,281	293,300	293,300	300,000	6,700	2.3

주: 1) 2017년까지는 기존주택개선(1131-401)의 내역사업(집주인 리모델링임대·집주인 매입임대)으로 편성
자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 연례적인 실적부진을 고려하여 주택소유자의 참여유인 제고방안을 강구할 필요가 있다.

이 사업은 다음 표와 같이 2016년 신설 이래 연례적으로 실적이 부진한 상황이다. 구체적으로 2016년에는 계획물량 540호 중 21호(3.9%), 2017년에는 1,000호 중 161호(16.1%)를 지원하는 수준에 그쳤고, 2018년에도 9월말 기준 5,000호 중 1,967호(39.3%)를 지원하여 전년 대비로는 개선되었으나 여전히 목표대비 실적은 미흡한 수준이다. 또한 3개 내역사업중 융자형은 2018년 9월 현재 3,000호 중 1,732호(57.7%)를 지원하여 상대적으로 실적이 양호한 반면 건설형은 1,800호 중 168호(9.3%)만 지원하여 사업유형별 편차도 큰 실정이다.

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 주택계정 1131-402

2) 융자목적에 따라 건설·개량형(주택 건설·개량비), 매입형(주택 매입비), 융자형(주택담보대출 상환 등) 3개 내역사업으로 구분된다.

[2016~2018년도 집주인 임대주택 사업 실적 현황]

(단위: 호, 백만원)

구분		2016		2017		2018(9월말)		2019(안)	
		호수	금액	호수	금액	호수	금액	호수	금액
합계	계획 ¹⁾	540	62,500	1,000	131,000	5,000	293,300	5,000	300,000
	집행	21	1,235	161	2,281	1,967	95,216	-	-
건설·개량형	계획	210	31,500	500	75,000	1,800	70,000	1,000	60,000
	집행	7	887	133	859	168	3,083	-	-
매입형	계획	330	31,000	500	56,000	200	80,000	1,000	60,000
	집행	14	348	28	1,422	67	3,329	-	-
용자형	계획	-	-	-	-	3,000	143,300	3,000	180,000
	집행	-	-	-	-	1,732	88,804	-	-

주: 1) 당초 계획액 또는 수정 계획액 중 많은 것을 기준으로 설정

1. 호당 용자액이 계획액과 크게 차이나는 이유는 승인후 용자대기중인 물량 등이 포함되어 있기 때문

자료: 국토교통부

문제는 이 사업도 주거복지로드맵상 연차별 공적임대주택 공급계획의 일환이라는 점이다. 주거복지로드맵은 2018~2022년간 매년 공적임대주택 17만호를 공급하되 이 중 4만호는 국고의 지원을 받아 민간자본으로 공급하는 공공지원민간임대주택으로 충당할 계획이며, 이 중 5,000호는 집주인 임대주택 사업으로 공급할 계획이다.

[주거복지로드맵상 2018~2022년 공적임대주택 공급계획 현황]

(단위: 만호)

구분	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년	합계
공적임대주택	17.0	17.0	17.0	17.0	17.0	85.0
공공임대주택	13.0	13.0	13.0	13.0	13.0	65.0
건설형	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	35.0
매입형	2.0	2.5	2.5	3.0	3.0	13.0
임차형	4.0	3.5	3.5	.5	2.5	17.0
공공지원민간임대주택	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	20.0
리츠·펀드형	3.3	3.3	3.3	3.3	3.3	16.5
소규모 정비사업	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	1.0
집주인 임대주택	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	2.5

자료: 관계부처합동, 「주거복지 로드맵」, 2017.11.29.

이에 정부는 주거복지로드맵 이행에 차질이 없도록 내역사업별 특성을 고려하여 참여유인 제고방안을 모색할 필요가 있을 것으로 보인다.

둘째, 이 사업은 현재 분양주택등지원 프로그램(1100)에 편성되고 있으나 사업의 최종목적이 주택소유자 지원이 아닌 임대주택 공급확대임을 고려하여 임대주택지원(용자) 프로그램(1300)으로 이관할 필요가 있다.

이 사업은 2016년 신설시 기존주택개량(1131-401)의 내역사업으로 편성되었으나 2018년부터는 별도의 세부사업으로 편성되고 있다. 기존주택개량은 저소득층의 노후·불량주택 개량비를 용자하는 것이 주요 내용으로서 자가주택을 대상으로 하기 때문에 분양주택등지원 프로그램(1100)에 편성되었는데, 집주인 임대주택 사업은 이로부터 분리되었음에도 관행적으로 같은 프로그램에 편성되고 있는 것으로 보인다.

그러나 이 사업은 최종목적이 주택소유자를 지원하는 것이 아니라 임대주택 공급 확대를 유도하는 것임을 고려할 때 분양주택이 아닌 임대주택 사업으로 보는 것이 타당할 것으로 보인다. 이에 사업분류 체계의 정확성을 유지하고, 프로그램 및 단위사업을 기본단위로 하는 「국가재정법」상 성과관리제도의 취지를 존중하는 차원에서 이 사업은 임대주택지원(용자) 프로그램(1300)으로 이관하여 다른 임대주택사업과 함께 관리하는 것이 바람직할 것으로 보인다.

2-4. 노후공공임대 시설개선 사업 출자방식에서 보조방식으로 전환 필요

가. 현 황

노후공공임대 시설개선(그린홈)사업¹⁾은 주거취약계층의 주거 복지향상을 위하여 15년 이상 경과한 영구·50년 임대주택에 대한 노후시설 기능 개선을 위하여 지방자치단체에 보조, 한국토지주택공사에 출자하는 사업이다. 이 사업의 2019년 계획안은 전년도와 동일한 500억원으로 편성되었다. 노후공공임대주택 시설개선(그린홈)사업의 2019년 계획안 500억원은 지방자치단체 자본보조 150억원, 한국토지주택공사 출자금 350억원으로 구성되어 있다.

[2019년도 노후공공임대 시설개선 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
노후공공임대주택 시설개선(그린홈)	55,000	30,000	50,000	50,000	0	0.0

자료: 국토교통부

국토교통부는 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」 제4조에 근거하여 지방자치단체에 50%(서울시 30%)를 보조하고, 한국토지주택공사에 50%를 출자하고 있다. 지방자치단체가 보조금으로 수령한 금액은 총 2,236억원이며, 한국토지주택공사가 출자금으로 수령한 금액은 5,710억원이다.

이은경 예산분석관(eunkylee@assembly.go.kr, 788-4682)

1) 코드: 일반회계 1036-304

[노후공공임대주택 시설개선사업 사업비 지급 현황]

(단위: 억원)

구분	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	합계
LH	1,886	470	469	541	595	350	341	217	449	392	5,710
지자체	814	150	201	224	255	150	140	93	101	108	2,236
합계	2,700	620	670	765	850	500	481	310	550	500	7,946

자료: 한국토지주택공사

나. 분석의견

국토교통부는 사업의 시행주체인 한국토지주택공사가 발생기간의 비용으로 처리하고 있는 노후공공임대주택 시설개선사업비를 보조금으로 지급함으로써, 한국토지주택공사의 수익과 비용을 대응시켜 주택임대사업의 손익을 왜곡시키지 않도록 할 필요가 있다.

한국토지주택공사는 다양한 임대주택(국민임대, 행복주택, 영구임대, 50년 공공임대 등)을 건설·운영 중이며, 임대주택의 수선유지비를 비용으로 인식하여 매출원가, 판매비와 관리비에 포함시키고 있다. 한국토지주택공사가 비용으로 처리하고 있는 임대주택 수선유지비 중 영구 및 50년 임대주택 수선유지비는 최근 5년 동안 1,295~1,942억원이다.

[한국토지주택공사의 영구임대, 50년 공공임대 수선유지비 현황]

(단위: 억원)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
영구임대	1,364	1,220	989	1,131	1,603
50년 공공임대	229	231	306	306	339
합계	1,593	1,451	1,295	1,437	1,942

자료: 한국토지주택공사

한국토지주택공사는 운영 중인 임대주택 중 영구임대와 50년 공공임대주택에서 발생하는 수선유지비 중 일부를 국토교통부 일반회계로부터 노후공공임대주택 시설개선사업을 통하여 출자받고 있다. 동 사업이 보조에서 출자방식으로 변경된

사유는 2012년 466%까지 확대되던 한국토지주택공사의 부채비율을 개선하기 위함이었다. 그 결과, 2009년~2018년 동안 노후공공임대주택 시설개선사업에 대한 정부 지원액 5,710억원 중 보조규모는 2,705억원이며, 출자규모는 3,005억원이다.

[노후공공임대주택 시설개선사업비에 대한 한국토지주택공사 지급방식별 현황]

(단위: 억원)

구분	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	합계
보조	1,886	350	469	0	0	0	0	0	0	0	2,705
출자	0	120		541	595	350	341	217	449	392	3,005
합계	1,886	470	469	541	595	350	341	217	449	392	5,710

자료: 국토교통부

한국토지주택공사는 노후공공임대주택 시설개선비 사업을 기존의 보조방식에서 출자방식으로 변경한 사유를 동 사업이 자산가치 증가를 가져오는 자본적 지출 성격을 가지고 있음에 기인한다고 설명하고 있다. 그런데, 다음의 표에서 보는 바와 같이 한국토지주택공사의 노후공공임대주택 시설개선사업 중 비용항목인 수선비와 자산항목인 자본예산의 비중은 20.7~52.9%이며, 2015년 이후는 30% 내외이다.

[한국토지주택공사의 노후공공임대주택 시설개선비 사용 현황]

(단위: 억원, %)

구분	2012	2013	2014	2015	2016	2017
수선비	255	402	208	218	172	299
자본예산(a)	286	193	142	123	45	150
합계(b)	541	595	350	341	217	449
자본예산 비중(a/b)	52.9	32.4	40.6	36.1	20.7	33.4

자료: 한국토지주택공사

이렇게 정부가 노후화된 시설개량 소요비용을 출자방식으로 지원함으로써 한국토지주택공사의 재무구조와 손익구조를 왜곡시키는 문제가 발생하고 있다.

한국토지주택공사는 구분회계에 따른 회계단위별 경영성과를 측정하고 있으며, 임대주택사업은 정부의 손실보전대상 사업부문²⁾에 포함된다. 한국토지주택공사의

2) 「한국토지주택공사법」

입장에서 노후공공임대주택에 포함되는 영구임대와 50년 공공임대주택의 시설개선 사업비를 보조금이 아닌 출자금의 형태로 수령하면, ① 한국토지주택공사의 자본금을 확대시켜 공사채의 발행한도를 증가시킬 수 있고, ② 수익인식 없이 비용만 발생시켜 손실보전대상 금액이 확대되는 효과가 발생한다.

한국토지주택공사의 공사채 발행한도는 자본금과 적립금의 5배 이내이다. 한국토지주택공사가 동 사업에 소요되는 자금을 지급받기 시작한 2009년부터 2017년까지 수령한 출자금은 총 3,005억원이며, 사업비 출자로 인한 사채발행한도 증가분은 1조 5,025억원이다.

[노후공공임대주택 시설개선사업비 중 한국토지주택공사 출자로 인한 사채발행한도 증가액]

(단위: 억원)

2009~2017년 자본금 증가분	사채발행한도	사채발행한도 증가분(자본금 × 5배)
3,005	자본의 5배	15,025

자료: 한국토지주택공사

예산을 지원받는 기관의 입장에서 출자방식으로 지원받는 경우와 보조금으로 지원받는 경우에 회계처리는 다음과 같이 달라진다. 예를 들어 100억원을 출자받아 사업비로 사용하면 자본금 100억원이 계상되지만, 사업비 100억원만큼 손실이 발생하여 당기순이익은 △100억원이 된다. 보조금을 받아 사업을 수행하면 보조금 100억원만큼 수익으로 계상하고 동액을 사업비에 사용하여 100억원을 비용으로 처리하여 당기순이익은 “0”이 된다.

제11조(손익금의 처리)

② 공사는 매 사업연도의 결산결과 손실이 생긴 때에는 제1항제3호에 따른 사업확장적립금으로 보전하고, 그 적립금으로도 부족할 때에는 같은 항 제2호에 따른 이익준비금으로 보전하되, 그 미달액은 정부가 보전한다. 다만, 손실보전은 「공공주택 특별법」에 따른 공공주택사업, 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 산업단지개발사업 등 대통령령으로 정하는 공익사업에서 발생한 손실에 한한다.

[출자방식과 보조금 수령방식에 따른 회계처리 비교]

(단위: 억원)

구분	자본금	당기순이익			자본 합계
		수익	비용	손익	
출자방식	100	0	△100	△100	0
보조금 수령	0	100	△100	0	0

자료: 국토교통부

한국토지주택공사의 주택임대사업은 당기순손실 규모는 2010년 4,856억원에서 2017년 1조 5,183억원까지 확대되었다. 향후에도 임대료 인상 제한 등 서민 주거복지를 위한 정부의 규제 하에 동 사업부문에서는 지속적으로 손실이 발생할 것으로 예상된다. 그런데, 한국토지주택공사가 정부로부터 출자받은 노후공공임대주택 시설 개선사업비를 출자금이 아닌 보조금으로 수령하였다면, 앞서 분석한 바와 같이 2010년분 120억원, 2012~2018년분 2,885억원 등 총 3,005억원만큼 축소하여 향후 정부가 보전하여야 할 금액을 감소시킬 수 있었을 것이다.

[한국토지주택공사 주택임대사업 당기순손실 현황]

(단위: 억원)

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
주택임대사업 당기순손실	△4,856	△6,188	△7,265	△7,057	△8,621	△9,713	△11,706	△15,183

자료: 국토교통부

한편, 한국토지주택공사는 사업축소를 포함한 다양한 자구노력을 기울였고, 이후 부동산 경기개선으로 인하여 부채비율은 2012년 말 466%에서 2018년 반기결산 기준 296.5%으로 감소하였다. 또한 한국토지주택공사의 당기순이익 규모는 2012년 1조 2,047억원에서 2017년 2조 7,889억원까지 확대되어 재무건전성과 수익성이 크게 개선되고 있는 것으로 파악된다.

동 사업의 지원방식 변경(출자→보조)은 비단 재무건전성 개선에 따른 기존 방식으로의 회귀라는 접근이 아닌, 올바른 회계처리와 향후 발생할 소지가 있는 손실 보전의무사업에 대한 이중지원 방지를 위하여 반드시 필요하다.

따라서, 국토교통부는 사업의 시행주체인 한국토지주택공사가 발생기간의 비용

으로 처리하고 있는 노후공공임대주택 시설개선사업비를 보조금(한국토지주택공사 입장에서 수익)으로 지급함으로써, 수익과 비용을 대응시켜 주택임대사업의 손익을 왜곡시키지 않도록 하고, 다른 시행주체인 지방자치단체와 동일한 예산 지급방법을 적용할 필요가 있다.

주거급여 지원¹⁾은 저소득층의 주거안정을 지원하기 위한 사업으로, 「국민기초생활 보장법」 및 「주거급여법」에 따라 기초생활보장 대상가구에 임차료(임차가구) 또는 주택 개·보수 비용(자가가구)을 지원하는 ‘주거급여’ 내역사업과 「장애인·고령자 등 주거약자 지원에 관한 법률」에 따라 농어촌지역 저소득 장애인가구의 주택 개조비용을 지원하는 ‘농어촌장애인 주택개조’ 내역사업 등으로 구성된다.

이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 5,477억 2,000만원이 증액된 1조 6,729억 3,000만원을 편성하였다.

[2019년도 주거급여 지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
주거급여 지원	946,935	1,125,210	1,125,210	1,672,930	547,720	48.7

자료: 국토교통부

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드: 일반회계 1034-302

3-1. 주거급여 수급대상자 확대에 따른 홍보 등 사업관리 강화 필요

가. 현 황

주거급여 내역사업²⁾은 「국민기초생활 보장법」 및 「주거급여법」에 따라 기초생활보장 대상가구에 임차료(임차가구) 또는 주택 개·보수 비용(자가가구)을 지원하는 사업이다.

이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 5,477억 2,000만원이 증액된 1조 6,406억 2,000만원을 편성하였다.

[2019년도 주거급여 내역사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
주거급여 지원	946,935	1,125,210	1,125,210	1,672,930	547,720	48.7
주거급여	923,807	1,092,900	1,092,900	1,640,620	547,720	50.1

자료: 국토교통부

나. 분석의견

이 사업은 부양의무자 기준 폐지에 따른 수급대상자 확대를 고려하여 홍보를 강화하고 집행실적 제고에 만전을 기할 필요가 있다.

2018년 9월 이전까지 주거급여는 소득기준(중위소득의 43%) 뿐 아니라 부양의무자 기준을 두고 있어, 일정 소득 이상의 부양의무자가 있는 경우에는 본인 소득이 수급기준을 만족하여도 급여를 받지 못하였다. 그러나 정부는 부양의무자가 있어도 실질적으로 부양을 받지 못하는 경우가 발생할 수 있음을 고려하여 2018년 10월부터 부양의무자 기준을 폐지하고 소득기준만으로 주거급여를 지급하고 있다.

이에 2019년 예산안은 부양의무자 기준 폐지에 따라 수급자가 약 53.8만명 증가할 것으로 예측하고 예산을 대폭 증액시킨 상황이다.

2) 코드: 일반회계 1034-302의 내역사업

[주거급여 부양의무자 기준 폐지에 따른 수급자수 변화]

기준 존치(2018년 기준)	기준 폐지(2019년 기준)
총수급자수: 83.1만가구 - 임차: 75.5만가구 - 자가: 7.6만가구	총수급자수: 136.9만가구 추산 - 임차: 121.9만가구 추산 - 자가: 15.0만가구 추산

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

그러나 부양의무자 기준 폐지를 앞두고 정부에서 신규 수급대상자를 상대로 사전신청을 받은 결과, 10월 15일 현재까지 16.4만 가구만 신청하여 정부추산에 따른 53.8만 가구(이 중 임차가구는 46.4만 가구)에 미치지 못하고 있다. 부양의무자 기준 폐지 후 첫 급여 지급일이 10월 20일이며 신청자 중 일부는 심사결과 탈락할 것임을 고려할 때, 이러한 추세대로면 상당수의 가구가 급여를 받지 못하게 될 것으로 보인다.

또한, 2017년 생계급여의 경우에도 이와 유사한 사례가 발생한 바 있다. 생계급여는 2017년 11월 부양의무자 기준을 일부 완화³⁾하였으며, 이로 인한 추가 지급대상을 21,131가구로 예상하고 135억원을 추경예산에 반영하였으나 신청부족으로 예상치의 약 1/3 수준인 7,011가구에 대해서만 급여를 지급할 수 있었다.

[생계급여 부양의무자 기준 완화에 따른 추가 지급대상자 현황]

(단위: 가구, %)

예측(A)	집행(B)	집행비율(B/A)
21,131	7,011	33.2

자료: 보건복지부 제출자료를 바탕으로 재작성

주거급여 사업은 2015년에도 소득기준을 중위소득 33%에서 43%로 상향조정하면서 대상자가 대규모 확대되어 실집행률이 67.0%에 그치는 등 실적이 부진한 전례가 있었으며, 2019년의 경우 전술한 부양의무자 기준 폐지 외에도 소득기준을 중위소득의 43%에서 44%로 확대하는 제도 변화도 있어 신규 대상자가 2.6만가구⁴⁾

3) 수급자 및 부양의무자 가구에 중증 장애인 또는 노인이 모두 포함된 이른바 '노인-노인부양, 장애인-장애인부양'인 경우에 부양의무자 기준을 미적용

추가 증가할 것으로 예상되는 상황이다. 이에 정부는 신규 수급대상자의 권익을 보호하고 2019년 예산의 집행실적 제고를 위하여 수급기준 변동에 대한 맞춤형 안내 등 홍보를 강화하고 사업관리에 만전을 기할 필요가 있을 것으로 보인다.

4) 임차가구 1.7만, 자가가구 0.9만 추산

3-2. 장애인 주택개조 지원의 형평성 확보 필요

가. 현 황

주거급여 지원 사업은 ‘농어촌장애인 주택개조’ 내역사업을 통해 저소득 농어촌 지역 장애인가구에 대하여 문턱제거·경사로설치 등 맞춤형 주택개조 비용을 지원하고 있다. 또한 ‘주거급여’ 내역사업을 통해 저소득 자가가구 중 장애인가구에 대해 ‘농어촌장애인 주택개조’ 내역사업과 동일한 수준의 주택개조 비용을 지원하고 있다.

[2019년도 주거급여 지원 사업 중 장애인 주택개조 관련 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
주거급여 지원	946,935	1,125,210	1,125,210	1,672,930	547,720	48.7
주거급여	923,807	1,092,900	1,092,900	1,640,620	547,720	50.1
장애인 추가보수비	5,559	14,020	14,020	22,622	8,602	61.4
농어촌장애인주택개조	1,395	1,710	1,710	1,710	0	0.0

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

이상 2개의 내역사업에 따른 장애인 주택개조 비용지원 제도를 종합하면 농어촌지역 자가가구, 농어촌지역 임차가구, 도시지역 자가가구만 지원대상에 포함되고 있다.

[주거급여 지원 사업에 따른 장애인 주택개조 비용지원 대상가구 현황]

구분		지역	
		도시	농어촌
가구유형	자가	도시 자가가구	농어촌 자가가구
	임차	도시 임차가구	농어촌 임차가구

주거급여 내역사업 (장애인 추가보수비)

농어촌장애인 주택개조 내역사업

나. 분석의견

농어촌장애인 주택개조 내역사업의 범위를 전국으로 확대하는 것을 중·장기적으로 검토함으로써, 장애인 주택개조와 관련한 지역간·가구유형간 형평성 확보할 필요가 있다.

전술한 것처럼 저소득 장애인에 대한 주택개조 비용지원시 도시지역 임차가구만 제외되는 상황은 근본적으로 ‘농어촌장애인 주택개조 내역사업’이 농어촌지역만을 대상으로 시행된 것에 기인한다.

이 사업은 2005년 보건복지부에서 시작한 것으로 초기에는 재정상황 등을 고려하여 주택구조가 상대적으로 열악한 농어촌지역을 대상으로 시작한 것으로 보인다. 그러나 구조가 열악한 주택은 농어촌지역뿐 아니라 도시지역에도 많이 존재하고 있으며, 도시지역에 상대적으로 양호한 주택이 많다 하여도 이는 지원대상 선정시 개별적으로 심사하여 선별할 수 있으므로 아예 지역을 구분하여 도시지역의 신청을 원천적으로 배제할 필요는 없을 것으로 보인다.

이 사업은 근거법률인 「장애인복지법」⁵⁾ 및 「장애인·고령자 등 주거약자 지원에 관한 법률」⁶⁾에서 지원대상자의 요건으로 지역 구분을 두고 있지 않음에도 예산편성하고 사업을 추진하는 과정에서 농어촌 지역만을 대상으로 계획하여 시행중인 상황이다.

이에 정부는 근거법률의 취지와 재정 여건 등을 종합적으로 고려하여 이 사업의 범위를 전국으로 확대하는 방안을 중·장기적으로 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

5) 「장애인복지법」

제27조(주택 보급) ②국가와 지방자치단체는 주택의 구입자금·임차자금 또는 개·보수비용의 지원 등 장애인의 일상생활에 적합한 주택의 보급·개선에 필요한 시책을 강구하여야 한다.

6) 「장애인·고령자 등 주거약자 지원에 관한 법률」

제15조(주택개조비용 지원) ① 국가 및 지방자치단체는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 주거약자의 활동능력에 적합하도록 주택(임대용 주택을 포함한다)을 개조하기 위하여 필요한 비용의 지원을 신청하는 경우에는 개조비용을 지원할 수 있다.

1. 주거약자

2. 주거약자가 세대원으로 있는 세대주

3. 제1호 또는 제2호의 사람에게 임대할 목적으로 주택을 개조하고자 하는 임대인

② 지원대상자의 자격 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

스마트시티는 도시의 주요기능에 IT 등 각종 신기술을 적용하여 도시관리 및 주민생활의 편의를 증진시키는 미래형 도시를 의미한다. 정부는 스마트시티를 혁신 성장의 8대 선도사업으로 지정하여 추진하고 있다.

2019년도 예산안의 스마트시티 관련 재정사업은 스마트시티 지원 단위사업¹⁾ 하에 총 3개 세부사업(19개 내역사업)이 편성되어 있으며, 규모는 전년대비 464억 6,200만원이 증액된 563억 5,200만원이다.

[2019년도 스마트시티 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
스마트시티 기반구축 (5637-304)	4,580	8,360	8,360	11,280	2,920	34.9
스마트시티 통합플랫폼 기반구축	3,600	7,200	7,200	9,300	2,100	29.2
스마트시티 인력양성	980	980	980	1,800	820	83.7
스마트시티 인증제 지원	-	180	180	180	0	0.0
스마트시티 확산사업 (5637-308)	-	950	950	42,715	41,765	4,396.3
스마트시티 테마형 특화단지 구축지원	-	950	950	6,950	6,000	631.6
스마트시티 챌린저	-	-	-	9,300	9,300	순증
시범도시 관련 11개 내역사업	-	-	-	26,465	26,465	순증
스마트시티 산업육성 (5637-309)	-	580	580	2,357	1,777	306.4
글로벌네트워크 강화	-	400	400	400	0	0.0
스마트시티 체감도 증진	-	180	180	957	777	431.7
스마트시티 사업모델 수출지원	-	-	-	1,000	1,000	순증
합계	4,580	9,890	9,890	56,352	46,462	469.8

자료: 국토교통부

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드: 일반회계 5637

4-1. 스마트시티 시범도시 관련 사업의 철저한 사업관리 필요 등

가. 현 황

정부는 2018년 1월 국가 스마트시티 시범도시로 세종특별자치시(행정중심복합도시 5-1 생활권)와 부산광역시(에코델타시티 친수구역 사업지)를 선정 한 후, 스마트시티 관련 각종 기술을 실증 적용하기 위한 사업을 추진 중에 있다.

2019년도 예산안의 스마트시티 시범도시 관련 재정사업은 스마트시티 확산사업²⁾ 하에 총 11개 내역사업으로 264억 6,500만원이 편성되어 있다. 이는 스마트시티 관련 재정사업 예산 464억 6,200만원의 57.0%에 해당한다.

[2019년도 스마트시티 시범도시 관련 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
합계	-		-	26,465	26,465	순증
시범도시 디지털트윈 구축	-	-	-	5,000	5,000	순증
시범도시 AI·데이터센터 구축지원	-	-	-	4,000	4,000	순증
시범도시 계획 및 실시계획 수립지원	-	-	-	3,065	3,065	순증
시범도시 스마트 IoT 구축지원	-	-	-	1,800	1,800	순증
시범도시 규제샌드박스 활성화	-	-	-	5,600	5,600	순증
시범도시 혁신생태계 조성	-	-	-	1,000	1,000	순증
시범도시 글로벌 혁신기업 유치	-	-	-	1,000	1,000	순증
시범도시 스마트교통 혁신기술 도입지원	-	-	-	1,000	1,000	순증
시범도시 헬스케어 및 교육 혁신기술 도입지원	-	-	-	2,000	2,000	순증
시범도시 스마트 에너지 및 환경 혁신기술 도입지원	-	-	-	1,000	1,000	순증
시범도시 스마트 안전 및 생활 혁신기술 도입지원	-	-	-	1,000	1,000	순증

자료: 국토교통부

2) 코드: 일반회계 5637-308

나. 분석의견

첫째, 스마트시티 시범도시 관련 사업의 일부는 2018년말 ‘스마트시티 시범도시 실행계획’ 확정 및 그 후속조치를 완료한 후 본격적인 착수가 가능하다는 점을 고려하여 예산의 연내 집행을 위해 사업관리에 만전을 기할 필요가 있다.

정부는 전술한 것처럼 2018년 1월 스마트시티 시범도시로 세종특별자치시(행정중심복합도시 5-1 생활권)와 부산광역시(에코델타시티 친수구역 사업지) 2곳을 지정한 후, 2018년 4월 각 시범도시별 스마트시티 관련 사업을 총괄하는 마스터플래너를 선임하고, 2018년 7월 최상위계획인 ‘스마트시티 시범도시 기본구상’을 확정하였으며, 현재 2018년 12월 완료를 목표로 ‘스마트시티 시범도시 실행계획’을 수립하고 있다.

[스마트시티 시범도시 사업 추진경과]

- 2018. 01. 26: 국가 스마트시티 시범도시 선정
- 2018. 04. 23: 각 시범도시별 마스터플래너 위촉
- 2018. 07. 16: 스마트시티 시범도시 기본구상 확정
- 2018. 08. 15: 부산 시범도시 마스터플래너 변경
- 2018. 12. : 스마트시티 시범도시 실행계획 확정 예정

자료: 국토교통부

그러나 ‘스마트시티 시범도시 실행계획’은 시범도시 내의 스마트시티 관련 사업에 국한된 계획이며, 동 계획이 확정된 후에는 그 결과를 반영하여 각 시범도시의 전체적인 개발계획과 설계내용을 추가로 수립 또는 변경하여야 한다.

또한 현재 국회에 제출된 예산안은 ‘스마트시티 시범도시 실행계획’이 확정되지 않은 상태에서 편성된 것으로서, 동 계획의 확정에 따라 각 내역사업의 세부내용을 조정하는 등의 후속조치도 필요할 것으로 보인다. 특히 도시 각 구역에 다기능 센서를 설치하는 스마트 IoT 구축지원 내역사업, 기업유치 관련 3개 내역사업(규제샌드박스 활성화, 혁신생태계 조성, 글로벌 혁신기업 유치) 등은 ‘스마트시티 시범도시 실행계획’에 따라 각각 시범도시의 설계구조 또는 중점 육성 기술분야가 확정된 후 그에 따라 사업 세부내용을 확정하여야 할 것으로 보인다.

[2019년도 스마트시티 시범도시 관련 사업 현황]

(단위: 백만원)

사업명	사업내용	예산 산정내역
디지털트윈 구축	시범도시를 3D로 시각화한 가상 플랫폼인 디지털트윈을 구축·활용	계획수립 및 설계비 2,500 × 2도시 = 5,000
AI·데이터센터 구축지원	시범도시 관련 각종 데이터를 저장·제공하는 시스템 구축	(기본계획 200 + 시스템도 입 1,600) × 2도시 = 4,000
시범도시 계획 및 실시계획 수립지원	마스터플래너 및 지원인력의 인 건비·활동비 지원	인건비 등 1,532 × 2도시 = 3,065
스마트 IoT 구축지원	시범도시 내 각종 기술의 기반이 되는 다기능 IoT 센서 설치	설계비 450 × 2도시 + 설 치비 900 × 1도시 = 1,800
규제샌드박스 활성화	규제샌드박스를 통해 시범도시에 서 기술을 실증·적용하려는 기업 의 사업비 지원	700 × 4개기업 × 2도시 = 5,600
혁신생태계 조성	시범도시에서 기술을 실증·적용 하려는 중소·벤처기업의 사업비 지원	500 × 1개기업 × 2도시 = 1,000
글로벌 혁신기업 유치	시범도시 사업에 참여하는 해외 글로벌 혁신기업 지원	350 × 1개기업 × 2도시 = 1,000
스마트교통 혁신기술 도입지원	시범도시에 각종 혁신기술을 적 용하기 위한 사업비	1,000 × 1도시 = 1,000
헬스케어 및 교육 혁신기술 도입지원		2,000 × 1도시 = 2,000
스마트 에너지 및 환경 혁신기술 도입지원		1,000 × 1도시 = 1,000
스마트 안전 및 생활 혁신기술 도입지원		1,000 × 1도시 = 1,000

자료: 국토교통부

이에 정부는 2019년 스마트시티 시범도시 관련 예산의 연내 집행을 위하여, ‘스마트시티 시범도시 실행계획’이 계획대로 2018년말 확정되도록 만전을 기하고 동 계획에 따른 각종 후속조치를 신속히 진행할 필요가 있으며, 사업 집행 과정에서도 추가적인 사업지연이 발생하지 않도록 철저히 관리할 필요가 있을 것이다.

둘째, 글로벌 혁신기업 유치 내역사업은 국내기업에 대한 역차별 가능성 등을 고려하여 사업대상에 국내기업을 포함하는 방안을 검토할 필요가 있다.

이 내역사업은 시범도시의 스마트시티 관련 인프라 구축 또는 서비스 개발에 해외 글로벌 기업의 참여를 촉진하기 위하여 해당 기업을 대상으로 사업비를 지원 하는 것이다.

정부에 따르면 시스코(스페인 바르셀로나), IBM(대만 신베이, 브라질 리우), 지멘스(미국 시카고), 히타치(미국 오스틴) 등 실제 해외 스마트시티 구축 경험이 있는 글로벌 기업의 참여가 시범도시 사업의 성공을 위해 필수적이라는 입장이다. 이에 정부는 이 사업을 통해 2021년까지 총 210억원을 편성하여, 이 중 187억원을 2개의 글로벌 기업 기본경비(글로벌 혁신기업 유치 내내역사업) 및 사업비(글로벌 혁신기업서비스 개발 내내역사업)로 지원할 계획이다.

[2019~2021년도 글로벌 혁신기업 유치 내역사업 예산집행 계획]

(단위: 백만원)

구분	2019	2020	2021	계
합계	1,000	10,000	10,000	210,000
사업 기획	300	-	-	300
글로벌 혁신기업 유치	700	3,000	3,000	6,700
글로벌 혁신서비스 개발	-	6,000	6,000	12,000
운영 및 관리	-	1,000	1,000	2,000

자료: 국토교통부

그러나 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」은 계약의 원칙으로서 특별한 사유가 없으면 일반경쟁 방식을 따르도록 규정³⁾하고 있음에도 애초부터 외국 기업만을 대상으로 사업을 기획하고 예산을 편성하는 것이 형평성상 타당한지에 대해서는 별도의 논의가 필요할 것으로 보인다.

스마트시티 관련 기술은 정부 차원에서 육성하는 핵심분야 중 하나이며 외국

3) 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」

제7조(계약의 방법) ① 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 계약을 체결하려면 일반경쟁에 부쳐야 한다. 다만, 계약의 목적, 성질, 규모 등을 고려하여 필요하다고 인정되면 대통령령으로 정하는 바에 따라 참가자의 자격을 제한하거나 참가자를 지명(指名)하여 경쟁에 부치거나 수의계약(隨意契約)을 할 수 있다.

의 경우에도 자국 기업 육성을 위해 다양한 인센티브를 제공하고 있는 상황이므로, 정부는 이 사업의 대상을 외국기업으로 한정하지 않고 국내기업도 포함하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

4-2. 스마트시티 인력양성 3차 사업 공모 전 수요조사 필요 등

가. 현 황

스마트시티 인력양성⁴⁾은 스마트시티 관련 전문인력 양성을 위하여 4년 주기로 대학을 선정하여 장학금·연구비 등을 지원하는 사업으로서, 스마트시티 기반구축 사업의 내역사업이다.

이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 8억 2,000만원이 증액된 18억원을 편성하였다.

[2019년도 스마트시티 인력양성 내역사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
스마트시티 기반구축	4,580	8,360	8,360	11,280	2,920	34.9
스마트시티 인력양성	980	980	980	1,800	820	83.7

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 이 사업은 5년 주기로 대학을 선정하여 지원하는 사업으로, 2014~2018년 실시된 2차 사업이 완료되고 2019년 신규 대학을 선정할 예정이다.

이 사업은 2014~2018년 간 2차 사업을 통해 총 4개 대학⁵⁾을 선정·지원하였으나, 2019년부터 시작되는 3차 사업은 규모를 확대하여 총 6개 대학을 선정할 예정이며 이 중 4개는 수도권 소재, 2개는 지방소재 대학으로 구성할 예정이다.

그러나 정부는 2014년 2차 사업 공모시에도 총 5개 대학을 선정하되 3개는 수도권, 2개는 각각 중부권·남부권의 지방소재 대학을 선정할 계획이었으나, 공모결과 총 4개 대학만 신청하여 전체적으로도 계획규모에 미치지 못하였을 뿐 아니라 지방소재 대학은 신청이 전무하여 사업계획에 차질을 빚은 바 있다.⁶⁾

4) 코드: 일반회계 5637-304의 내역사업

5) 건국대학교·성균관대학교·연세대학교·한국과학기술원

이 사업은 관련 학과를 보유한 대학이 한정되어 있어 수요조사에 상대적으로 많은 시간과 비용이 필요하지 않은 만큼, 사업수요를 정확히 조사하여 적정 규모로 예산을 조정하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보인다. 또한 지방소재 대학의 참여를 제고하기 위한 홍보방안도 모색할 필요가 있을 것으로 보인다.

둘째, 이 사업은 피보조사업자(대학) 관리를 전문기관에 위탁하기 위하여 위탁 사업비로 2명 분의 인건비와 기타 운영비 등 총 9,000만원을 편성하고 있다.

[2019년도 스마트시티 인력양성 내역사업 위탁사업비 산정내역]

- 인건비: 3,500만원 × 2명 = 7,000만원
- 운영비(평가·회의수당 등) = 2,000만원

자료: 국토교통부

그러나 이와 같은 인력양성 사업의 피보조사업자 관리는 통상 대학선정·사업 계획검토·사업결과평가 등 특정시기에 업무가 집중되기 때문에 2명의 인력이 1년간 상시적으로 필요하다고 보기는 힘든 측면이 있다. 실제로 이 사업과 유사한 사업구조와 규모⁷⁾를 가진 글로벌물류인력양성지원 내역사업⁸⁾의 경우 위탁사업비로 총 4,500만원을 편성하면서 인건비는 1명분에 해당하는 3,500만원만 계상하고 있다.

6) 2차 사업은 신청한 수도권 4개 대학 전체를 지정하여 실시하였다.

7) 이 사업과 동일하게 6개 대학을 선정하여 장학금·연구비 등 지원

8) 코드: 일반회계 4034-309의 내역사업

[2019년 예산안 기준 유사 인력양성 사업 비교]

구분	스마트시티 인력양성	글로벌물류인력양성지원
사업개시	2010년	2006년
규모	6개 대학 연 360명	6개 대학 연 300명
사업내용	- 석·박사과정 지원 - 인턴십 등 산학협력 지원	- 학부 및 석·박사과정 지원 - 인턴십 등 산학협력 지원
수행방식	위탁관리	위탁관리
수탁사업자 업무	6개 대학 보조사업 관리 - 피보조사업자 선정 - 사업계획 평가 - 사업결과 평가	6개 대학 보조사업 관리 - 피보조사업자 선정 - 사업계획 평가 - 사업결과 평가
위탁사업비	9,000백만원 - 인건비: 7,000백만원(2명) - 기본경비: 2,000백만원	4,500백만원 - 인건비: 3,500백만원(1명) - 기본경비: 1,000백만원

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

한편, 위탁사업비의 인건비가 2명분이 계상된 것은 당초 이 세부사업을 통해 취업예정자 대상 ‘스마트시티 전문가 양성 내역사업’, 대학 창업동아리 등 대상 ‘스타트업 창업 지원 내역사업’ 등을 추가 수행할 계획이었기 때문으로 보인다. 그러나 해당 사업들은 예산안에 포함되지 못한 상황이므로 정부확정안 기준으로 업무량을 고려하여 인건비는 1명분으로 조정할 필요가 있을 것으로 보인다.

[2014~2018년 스마트시티 인력양성 2차 사업 대학별 개설과정 현황]

구분	과정	학과명
건국대학교	석사과정	인프라시스템공학과
	박사과정	
성균관대학교	석사과정	미래도시융합공학과
	박사과정	
연세대학교	석사과정	도시공학과·산업공학과 (스마트시티 석·박사과정)
	박사과정	
한국과학기술원	석사과정	건설및환경공학과 (U-city 프로그램)
	박사과정	

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

국토교통부 소관 R&D 사업은 국토교통연구개발 프로그램¹⁾에 총 34개 세부사업이 편성되어 있다. 이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 145억 7,600만원이 증액된 4,812억 2,600만원을 편성하였다.

[2019년도 국토교통 R&D 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
국토교통기술촉진연구	54,331	53,643	53,643	37,718	△15,925	△29.7
국토교통기술사업화지원	21,214	24,788	24,788	24,679	△109	△0.4
정책연구개발사업	1,432	1,788	1,788	1,734	△54	△3.0
국토교통연구기획	4,066	4,066	4,066	3,863	△203	△5.0
국토교통연구개발운영지원사업	3,394	3,682	3,682	5,144	1,462	39.7
건설기술연구	49,847	51,372	51,372	51,506	134	0.3
물관리연구	27,073	4,395	4,395	3,790	△605	△13.8
플랜트연구	37,756	19,976	19,976	22,520	2,544	12.7
상용급액체수소플랜트 핵심기술개발	-	-	-	3,000	3,000	순증
도시건축연구사업	30,206	34,279	34,279	34,864	585	1.7
주거환경연구사업	17,985	18,649	18,649	20,133	1,484	8.0
국토공간정보연구사업	25,814	29,103	29,103	40,032	10,929	37.6
저탄소 에너지 고효율 건축기술 개발	-	-	-	1,000	1,000	순증
쇠퇴지역 재생역량 강화를 위한 기술개발	-	-	-	1,000	1,000	순증
공간정보기반 실감형콘텐츠융복합 및 혼합현실제공 기술개발	-	2,000	2,000	3,484	1,484	74.2
교통물류연구	54,978	59,734	59,734	48,488	△11,246	△18.8
도심도로 자율협력주행 안전인프라 연구사업	-	-	-	6,000	6,000	순증
스마트 도로조명 플랫폼 개발 및 실증연구	-	-	-	1,200	1,200	순증
국토교통연구성과활용지원	1,340	1,340	1,340	1,473	133	9.9
혁신성장동력프로젝트	300	4,371	4,371	14,009	9,638	220.5
철도기술연구사업	97,807	86,741	86,741	78,049	△8,692	△10.0

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드: 일반회계 4100

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
철도차량 스마트 유지보수 기술개발사업	-	-	-	500	500	순증
지하철 미세먼지 저감 기술개발사업	-	-	-	1,000	1,000	순증
항공안전기술개발	29,438	34,665	34,665	28,480	△6,185	△17.8
무인비행체안전지원기술개발	5,199	10,200	10,200	7,925	△2,275	△22.3
민수헬기인증기술개발	990	4,000	4,000	3,949	△51	△1.3
자율비행개인항공기인증및운용기술개발	-	-	-	2,000	2,000	순증
항공기 착륙장치·윙렛수리공정 기술 및 국제인증체계개발 사업	-	1,700	1,700	5,003	3,303	194.3
소형무인비행기 인증기술 개발	-	-	-	2,000	2,000	순증
빅데이터 기반 항공안전관리·보안인증 기술개발	-	-	-	1,000	1,000	순증
공공혁신조달연계 무인이동체 및 SW플랫폼 기술개발	-	-	-	1,426	1,426	순증
국토교통기술지역특성화	8,163	8,163	8,163	6,345	△1,818	△22.3
교통물류연구(도로)	-	-	-	13,948	13,948	순증
위성정보 활용센터 설립운영	569	7,995	7,995	3,964	△4,031	△50.4
합계	471,902	466,650	466,650	481,226	14,576	3.1

주: 2018년 예산은 물관리 일원화에 따른 환경부 이관 사업 제외

자료: 국토교통부

5-1. 신규 R&D 사업 관리 철저

가. 현 황

2019년도 국토교통부 소관 예산안은 세부사업 기준으로 총 11개의 R&D 사업을 신규로 반영하고 있다. 이 사업의 2019년도 계획안은 총 201억 2,600만원이다.

[2019년도 신규 R&D 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2019 예산안	총사업비 (국비)	사업기간	주요내용
도심도로자율협력주행안전· 인프라연구사업(R&D)	6,000	29,000	'19 ~ '21	도심 주변차량 및 인프라와 협력하여 레벨4 이상 자율주 행 구현 기반기술 및 동적맵 제공기술 개발
상용급액체수소플랜트 핵심기술개발(R&D)	3,000	29,000	'19 ~ '23	고효율 수소액화 공정기술 및 핵심설비 개발
쇠퇴지역재생역량강화를위한 기술개발(R&D)	1,000	18,000	'19 ~ '22	중범위 공간에 대한 쇠퇴지역 피해저감기술 실증
스마트도로조명플랫폼개발 및 실증연구(R&D)	1,200	10,000	'19 ~ '23	도로조명에 ICT, IoT 기술을 활용하는 스마트도로조명 통 합운영체계 개발 및 실증
저탄소에너지고효율건축기술 개발(R&D)	1,000	28,000	'19 ~ '23	그린리모델링 기술 및 에너지 공유형 커뮤니티 실증 구축
공공혁신조달연계무인이동체 및SW플랫폼기술개발(R&D)	1,426	19,800	'19 ~ '22	하천조사 및 철도시설관리 전 문 드론 개발
빅데이터기반항공안전관리· 보안인증기술개발(R&D)	1,000	28,000	'19 ~ '23	보안검색장비 시험인증기술 개발
소형무인비행기인증기술개발 (R&D)	2,000	29,000	'19 ~ '23	유인 고정익 항공기의 무인화 를 위한 인증체계 개발
자율비행개인항공기인증및운 용기술개발(R&D)	2,000	20,000	'19 ~ '23	자율비행개인항공기 개발 및 상용화를 위한 인증체계 개발
지하철미세먼지저감기술 개발사업(R&D)	1,000	15,000	'19 ~ '23	AI 기반 미세먼지 실시간 감 시·예보 및 저감기술 개발
철도차량스마트유지보수기술 개발사업(R&D)	500	24,000	'19 ~ '23	철도차량 지능형 자가진단 능 동유지보수 시스템 개발
합 계	20,126	249,800	-	-

자료: 국토교통부

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

나. 분석의견

2019년도 국토교통부 소관 신규 R&D 사업은 예년 대비 규모와 중요도가 모두 크게 증가한 상황이므로, 사업 초기단계부터 관리를 철저히 할 필요가 있다.

전술한 것과 같이 2019년도 국토교통부 소관 신규 R&D 사업은 총 11개 세부 사업으로 201억 2,600만원이 편성되었다. 이는 총 2개 세부사업에 37억원 규모였던 2018년에 비해 크게 증가한 실정이다.

또한 내용면에서도 2019년도 신규 사업은 상당수가 2018년 8월 발표된 정부의 「혁신성장 전략투자 방향」에서 제시하고 있는 ‘혁신성장 3대 전략투자 및 8대 선도사업’과 관련된 주제라는 점에서 국가의 미래성장동력 발굴을 위한 사업성과 확보가 중요한 주제들이다.

[혁신성장 관련 2019년도 국토교통부 신규 R&D 사업 현황]

구분		관련 사업
3대 전략투자	수소경제	- 상용급 액체수소 플랜트 핵심기술 개발(R&D)
	데이터·AI경제	
	핵심인력양성	
8대 선도사업	미래자동차	- 도심도로자율협력주행안전·인프라연구사업(R&D)
	드론	- 공공혁신조달연계무인이동체및SW플랫폼기술개발(R&D)
		- 소형무인비행기인증기술개발(R&D)
		- 자율비행 개인항공기 인증 및 운용기술개발(R&D)
	바이오헬스	
	스마트시티	- 저탄소에너지고효율건축기술개발(R&D)
		- 쇠퇴지역재생역량강화를 위한 기술개발(R&D)
	스마트팜	
	에너지신산업	
	스마트공장	
	핀테크	

자료: 국토교통부 제출자료 등을 바탕으로 재작성

R&D 사업은 초기단계에서 세부적인 연구계획을 확정하고 참여기업을 유치하는 등 사업의 최종성과와 연결될 수 있는 중요한 결정이 이루어진다. 이에 정부는

2019년의 경우 신규사업이 양적·질적 측면에서 크게 증가하여 관련 부서 및 공공 기관¹⁾의 역량이 분산될 수 있음을 고려하여 예년에 비해 신규 연구과제의 초기 사업관리를 철저히 수행할 필요가 있을 것이다.

1) 국토교통부 소관 R&D 사업은 위탁집행형 준정부기관인 국토교통과학기술진흥원에서 총괄적으로 수탁 관리한다.

5-2. 저탄소 에너지 고효율 건축기술 개발(R&D) 사업의 타 부처와의 연계 강화

가. 현 황

저탄소 에너지 고효율 건축기술 개발(R&D)¹⁾ 사업은 국가 건물부문 온실가스 감축 및 국민 주거환경 개선을 위해 기존 건축물들을 대상으로 그린 리모델링 및 마이크로그리드 기술을 적용한 최적 에너지 공유형 커뮤니티를 구축하는 연구개발 사업으로 국토교통부 소관 연구관리 전문기관인 국토교통과학기술진흥원이 정부 출연 사업으로 관리할 예정이다.

국토교통부는 동 사업의 2019년도 예산안을 10억원 신규 편성하였다.

[2019년도 저탄소 에너지 고효율 건축기술 개발(R&D) 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
저탄소 에너지 고효율 건축기술 개발 (R&D)	0	0	0	1,000	1,000	순증

자료: 국토교통부

동 사업의 2019년도 예산안 세부내역을 살펴보면, 신규 연구개발 과제 1개의 연간 연구개발비 12억 8,000만원 중 연내에 실제 가능한 연구기간 9개월을 적용한 연구개발비 9억 6,000만원과 연구관리 전문기관인 국토교통과학기술진흥원이 연구개발 과제의 기획·관리 등을 수행하는데 필요한 기획평가관리비 4,000만원을 합한 10억원이 편성되었다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드: 일반회계 4156-306

[저탄소 에너지 고효율 건축기술 개발(R&D) 사업의 예산안 세부내역]

(단위: 개, 백만원)

구분	과제	연간 연구개발비	실 연구기간	2019년도 예산안
연구개발비	1	1,280	9/12	960
기획평가관리비				40
합 계				1,000

자료: 국토교통부

동 사업은 2019년도 신규 사업으로 사업기간은 2019~2023년 4년 동안 280억 원의 총사업비를 투입하여 기존 건축물 제로에너지화 기술, 최적 에너지 연계 및 에너지 공유 플랫폼 운영관리기술 등을 연구 및 개발할 예정이다.

나. 분석의견

동 사업을 통하여 핵심적으로 추진될 건축물 또는 리모델링 관련 에너지절감 기술은 타 부처 및 타 연구개발 사업에서 유사한 연구개발 과제를 추진하고 있다는 점을 감안하여, 부처간 연계 및 사업 추진의 차별화를 도모할 필요가 있다.

동 사업은 건축물 관련 에너지절감 기술 개발을 위하여 ‘맞춤형 리모델링 기술’과 ‘에너지 공유 커뮤니티 구축’에 관련된 연구개발을 주로 추진할 예정이다.

‘맞춤형 리모델링 기술’에서는 주로 기존 건축물 제로에너지화 및 리모델링 공사비용 30% 절감을 위한 수요 맞춤형 그린리모델링 기술을 개발할 예정이며, 세부적으로 건축물 에너지 수요 및 개보수 예측 소프트웨어 개발, 기존 건축물 에너지 효율 향상을 위한 기술패키지 등을 개발할 예정이다.

‘에너지 공유 커뮤니티 구축’에서는 주로 커뮤니티 내 에너지 사용량 50% 감소를 위한 최적 에너지 연계 및 에너지 플랫폼 운영 관리 기술을 개발할 예정이며, 세부적으로 에너지 소요량 및 용적율 연계 예측 기술 개발, 통합에너지관리 네트워크 기술 개발 등을 추진할 예정이다.

[저탄소 에너지 고효율 건축기술 개발(R&D) 내용]

구분	주요 내용	세부 내용
맞춤형 리모델링 기술	○ 기존 건축물 제로에너지화 및 리모델링 공사비용 30% 절감을 위한 수요 맞춤형 그린리모델링 기술 개발	- 건물 유형별(주택, 업무용, 교육용 등) 개보수용 건축자재 표준화 기술 개발 - 건축물 에너지 수요 및 개보수 예측 소프트웨어 개발 - 기존 건축물 에너지 효율 향상을 위한 기술패키지* 개발 * 고단열/고기밀/고효율 창호, 외단열, 열교차단, 기밀 성능 향상, 열회수 효율향상, 설비성능 개선 및 커미셔닝 기술 등 - 기존 건축물 비용 최적화 그린리모델링 모델 개발 - 녹색건축물 조성 촉진 및 리모델링 사업 활성화 제도적 기반 마련
에너지 공유 커뮤니티 구축	○ 커뮤니티 내 에너지 사용량 50% 감소를 위한 최적 에너지 연계 및 에너지 플랫폼 운영 관리 기술 개발	- 에너지 소요량 및 용적을 연계 예측 기술 개발 - 신재생에너지 연계 기술 및 복합에너지관리시스템 개발 - 에너지 저장장치 및 마이크로그리드²⁾ 연계* 기술 개발 * 기존 전력망 전환 및 연계, 에너지 플랫폼 및 인프라 연계, 피크부하 관리 및 연계 등 - 통합에너지관리 네트워크 기술 개발 - 에너지 거래시스템 및 비즈니스 모델 개발 등

자료: 국토교통부

한편, 타 부처나 국토교통부 타 사업에서도 동 사업과 유사한 건축물의 에너지 절감 관련 연구개발을 추진하고 있다.

구체적으로 그린 리모델링 관련하여 국토교통부는 ‘국토교통기술촉진연구’ 등의 사업에서 ‘제로에너지빌딩 구현을 위한 공동주택 그린리모델링 최적 의사결정 지원 시스템 개발’ 등의 연구개발 과제를 수행하고 있으며, 에너지 수요 관리 관련해서는 산업통상자원부에서 ‘다수의 응용 시스템 적용을 위한 ESS 제어용 통합 에너지 플랫폼 개발’, ‘건물에너지 시뮬레이션과 스마트 미터링 기술을 활용한 중소형

2) 마이크로그리드는 기존의 광역적 전력시스템으로부터 독립된 분산전원을 중심으로 한 국소적인 전력공급시스템을 의미한다.

(연면적 3,000㎡ 이하) 건물에너지 통합진단기술 개발 및 실증' 등의 연구개발 사업을 추진하고 있다.

또한, 에너지 효율 관련해서도 산업통상자원부의 에너지수요관리핵심기술개발 사업에서 '공공건물 에너지효율 극대화를 위한 최적화 기술 개발' 등 다수의 연구개발 사업을 추진하고 있다.

[건축물의 에너지 절감 관련 타 부처, 사업의 연구개발 과제 현황]

분야	부처	세부사업명	연구개발 과제
그린리 모델링	국토교통부	국토교통기술 촉진연구	○ 제로에너지빌딩 구현을 위한, 공동주택 그린 리모델링 최적 의사결정 지원 시스템 개발
		도시건축연구	○ 시장수요기반 신축 녹색건축물 확산 연구
에너지 수요 관리 (건축물)	산업통상자원부	에너지수요관리핵심기술 개발	○ 건물에너지 시뮬레이션과 스마트 미터링 기술을 활용한 중소형(연면적 3,000㎡ 이하) 건물에너지 통합진단기술 개발 및 실증
			○ 대형건물 HVAC 시스템에 적용되는 머신러닝 기반의 최적화된 능동형 에너지 절감 기술 개발
			○ 제로에너지타운 에너지클라우드 구현을 위한 융합기술 개발
			○ 다수의 응용 시스템 적용을 위한 ESS 제어용 통합에너지플랫폼개발
에너지 효율	산업통상자원부	에너지수요관리핵심기술 개발	○ 공공건물 에너지효율 극대화를 위한 최적화 기술 개발
			○ 에너지 효율 지속형 무기 단열재 개발 및 실용화

자료: 국가과학기술정보서비스 자료를 바탕으로 재작성

동 사업이 신규사업이라는 점을 감안할 때, 국토교통부와 국토교통과학기술진흥원은 기존의 연구과제와 중복된 내용을 추진하는 것을 방지하기 위하여 산업통상자원부 등과 기획 단계부터 협의하여 기존과제와 차별화된 연구사업을 추진할 필요가 있다.

또한, 연구개발 간의 시너지 효과를 극대화하기 위하여, 건축물 에너지 절감 관련 기술을 연구개발을 추진하는 관련 부처인 산업통상자원부 등과 연계하여 사업을 추진할 필요가 있다.

5-3. 국토교통과학기술진흥원의 기관운영경비 규모의 명확화 필요

가. 현 황

국토교통연구개발운영지원(R&D) 사업¹⁾은 국토교통 분야 연구개발의 정책개발 및 기획·관리·평가 등의 업무를 담당하고 있는 연구개발 관리기관인 국토교통과학기술진흥원의 운영경비를 지원하는 사업이다.

국토교통부는 동 사업의 2019년도 예산안을 전년 대비 14억 6,200만원 증액한 51억 4,400만원을 편성하였다.

[2019년도 국토교통연구개발운영지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
국토교통연구개발운영지원	3,394	3,682	3,682	5,144	1,462	39.7

자료: 국토교통부

국토교통과학기술진흥원은 동 사업 이외에 개별 연구개발 사업의 기획·관리·평가 등을 추진하기 위하여 기관이 담당하는 연구개발 사업비의 일정 부분을 국토교통부로부터 R&D 사업관리비 형태로 교부받고 있다.

2015~2019년도 국토교통과학기술진흥원의 연구개발비와 R&D 사업관리비 편성 현황을 살펴보면, 2015년도 4,476억 2,600만원의 연구개발비 대비 사업관리비가 172억 2,800만원(연구개발비 대비 3.8%)이 편성되었으며, 2018년도는 연구개발비 4,794억 6,600만원 대비 사업관리비가 211억 3,700만원(연구개발비 대비 4.4%)이 편성되었고 2019년 예산안 기준으로 연구개발비 4,812억 2,600만원 대비 사업관리비가 169억 6,000만원(연구개발비 대비 3.5%)이 편성되어, 매년 국토교통과학기술연구개발비의 3~5%가 R&D 사업관리비로 편성되고 있다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드: 일반회계 4153-302

[국토교통과학기술진흥원의 연구개발비 및 R&D 사업관리비 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	연구개발비 (A)	R&D 사업관리비 (B)	사업관리비율 (B/A)
2015	447,626	17,228	3.8
2016	437,731	19,969	4.6
2017	453,387	19,768	4.4
2018	479,466	21,137	4.4
2019	481,226	16,960	3.5

자료: 국토교통과학기술진흥원

나. 분석의견

국토교통과학기술진흥원은 연례적으로 R&D 사업관리비 일부를 경상경비 용도인 사무실 임차료, 관리비 등으로 사용하고 있어 예산편성 지침을 위반한 집행이 발생하여 경상경비 성격으로 사용하는 사업관리비는 통합의 필요성이 있다.

국토교통과학기술진흥원이 경기도 안양시에 있는 사무실 임차료 및 관리비로 2015~2017년도 R&D 사업관리비를 사용하고 있는 현황을 살펴보면, 2015년도는 동 사업의 경상운영비에서만 13억 1,400만원을 집행하였으나, 2016년도는 경상운영비에서 11억 6,900만원과 사업관리비에서 2억 4,700만원을 집행하였으며, 2017년도 경상운영비에서 11억 9,200만원과 사업관리비에서 2억 8,100만원을 지출하여 사업관리비를 활용하여 사무실 임차료 및 관리비의 일부를 집행하고 있다.

[본원 사무실 임차료 및 관리비 집행 현황]

(단위: 백만원)

구분	2015	2016	2017
기관운영비 (경상운영비)	1,314	1,169	1,192
사업관리비	0	247	281
합계	1,314	1,416	1,473

자료: 국토교통과학기술진흥원 제출 자료를 바탕으로 재작성

이처럼 국토교통과학기술진흥원이 사업관리비에서 경상운영비 성격의 비용을 집행하는 이유는 기관이 필요로 하는 경상운영비 규모에 비하여 동 사업에 편성된 기관운영비 예산이 부족하기 때문이다.

그러나, 사업관리비를 통하여 경상운영비 성격의 경비를 집행하는 것은 위탁집행형 준정부기관인 국토교통과학기술진흥원에 적용되는 「2018년도 공기업·준정부기관 예산편성지침」²⁾을 위반하는 측면이 있다.

해당 지침에 따르면 경상경비는 손익계산서상의 판매비와 관리비 중 기관운영 또는 영업유지를 위해 매년 반복적으로 지출되는 경비를 의미한다고 규정되어 있어, 국토교통과학기술진흥원은 기관 운영을 위하여 매년 반복적으로 지출되는 사무실 임차료 및 관리비를 경상운영비로 집행할 필요가 있음에도 사업관리비로 이를 집행하여 지침을 위반하고 있다.

특히, 예산상 세부사업으로 편성되지 않고 국토교통부 R&D 사업 연구개발비의 일정부분으로 결정되는 R&D 사업관리비 중 일부가 기관운영 출연금과 유사한 용도로 사용되고 있어, 국회 예산 심의 시에 연구개발 관리기관이 실제 운용하고 있는 기관운영비 규모 파악에 어려움이 있으므로, 국회 예산 심사 과정의 투명성 확보를 위하여 기관운영경비와 R&D 사업관리비 통합의 필요성이 있다.

따라서, 동 사업의 기관운영비와 사업관리비 중 경상경비 성격으로 사용되는 집행액 등을 통합하여 편성함으로써 공기업·준정부기관 예산 편성 지침을 준수하고 국회 예산 심사의 투명성을 제고할 필요가 있다.

2) 「2018년도 공기업·준정부기관 예산편성지침」 p. 10

‘경상경비’는 손익계산서상의 판매비와 관리비 중 기관운영 또는 영업유지를 위해 매년 반복적으로 지출되는 경비로서, 비급여성 복리후생비, 업무추진비, 교육훈련비, 여비교통비, 수선유지비, 통신비 등을 말한다.

가. 현 황

국토교통부 소관 2019년도 세입예산안은 일반회계·교통시설특별회계·국가균형발전특별회계·혁신도시건설특별회계·에너지및자원사업특별회계 등 5개 회계에 총 1조 7,268억 7,100만원을 편성하였다.

이 중 일반회계 세입예산안은 전년 대비 317억 7,500만원 증액된 1,629억 5,400만원 규모이다.

[2019년도 국토교통부 소관 세입예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
세입예산안	1,526,290	1,317,192	1,317,192	1,726,871	409,679	31.1
일반회계	193,475	131,179	131,179	162,954	31,775	17.1
교통시설특별회계	672,430	683,431	683,431	873,889	190,458	27.9
국가균형발전특별회계	658,722	502,567	502,567	689,228	186,661	37.1
혁신도시건설특별회계	896	15	15	10	△5	△33.3
에너지및자원사업 특별회계	767	0	0	790	790	순증

자료: 국토교통부

나. 분석의견

2019년도 국토교통부 소관 일반회계 세입예산안과 관련하여 다음과 같은 문제점이 있는 것으로 보이므로 개선방안을 검토할 필요가 있다.

[2019년도 국토교통부 소관 일반회계 세입예산안 세부내역]

(단위: 백만원)

구분	예산안	주요내용	산정방식
토지대여료(51-511)	1,588	국유재산(토지) 사용·수익허가수입	전년예산×경제성장률
건물대여료(51-512)	220	국유재산(건물) 사용·수익허가수입	전년예산×경제성장률
기타관유물대여료(51-513)	12	국유재산(물건) 사용·수익허가수입	전년예산과 동일
기타재산수입(54-545)	12,098	보조금 등 발생이자 정산	전년예산 참고·결정
벌금및과료(56-561)	524	소관법률 위반에 따른 벌금 등	전년예산×경제성장률
과태료(56-563)	269	소관법률 위반에 따른 과태료	전년예산×경제성장률
징계부과금(56-564)	20	공무원에 대한 징계부과금	전년예산×경제성장률
과징금(56-565)	5,587	자동차관리법상 과징금	전년예산×경제성장률
변상금(57-571)	275	국유재산 무단점유 변상금	전년예산×경제성장률
위약금(57-572)	458	계약불이행 등 위약금	전년예산×경제성장률
가산금(58-581)	16	사용료 등 납부 연체료	전년예산×경제성장률
기타경상이전수입(59-596)	12,531	보조금 등 잔액 정산	3년결산액×경제성장률
면허료및수수료(65-651)	362	하천점용허가 등 수수료	3년결산액×경제성장률
기타잡수입(69-691)	14,113	지도·하천준설도 판매수입 등	전년예산과 동일
면허료및수수료(수입대체경비) (65-651)	2,442	건설기술관리법상 인증 수수료 등	전년예산 참고·결정
기타잡수입(수입대체경비) (69-691)	1,663	항공기 감항검사·교육수입 등	전년예산×경제성장률
건물매각대(71-711)	115	국유재산(건물) 매각수입	전년예산×경제성장률
기계기구매각대(71-712)	3	국유재산(물건) 매각수입	전년예산과 동일
기타고정자산매각대(71-713)	8	내용연수 1년 이상 물품 매각수입	3년결산액×경제성장률
토지매각대(72-721)	2,615	토지보상법상 토지환매수입	전년예산과 동일

자료: 국토교통부

첫째, 총 20개 세목 중 17개 세목의 예산규모 산정방식이 전년예산을 기준으로 하는 방식을 취하고 있다.

이상 17개 세목은 예산규모 산정시 전년예산과 동일하게 계상하거나 전년예산에 경제성장률을 가산하는 등 전년예산을 기준으로 하고 있다. 그러나 세입예산은 실적이 아닌 예측치로서 통상 예측오류가 많고 예산액과 수납액의 격차가 크기 때문에 전년 예산을 기준으로 차년 예산을 산정하면 전년도의 예측 오류가 차년도에도 그대로 반영되어 예산액과 수납액의 격차도 지속적으로 유지되는 이른바 체계적

오류가 발생할 가능성이 있다.

실제로 전년예산을 기준으로 산정한 17개 세목 중 2019년도 예산안이 10억 이상인 세목의 3년간 결산내역을 살펴본 결과, 기타잡수입(수입대체경비)을 제외한 모든 세목에서 세입예산의 과다계상 문제가 반복적으로 발생하고 있음을 알 수 있다.

[2019년도 일반회계 예산액 10억 이상 세목의 3년간 결산 내역]

(단위: 백만원)

구분	연도	예산액(A)	징수결정액	수납액(B)	수납률(B/A)
기타잡수입(69-691)	2015	13,355	5,307	5,266	39.4
	2016	14,085	6,637	6,592	46.8
	2017	14,113	6,450	6,444	45.7
	2018	14,113	-	-	-
	2019(안)	14,113	-	-	-
기타재산수입(54-545)	2015	10,748	5,938	4,406	41.0
	2016	11,071	8,155	7,149	64.6
	2017	11,403	5,877	4,897	42.9
	2018	11,646	-	-	-
	2019(안)	12,098	-	-	-
토지매각대(72-721)	2015	2,615	3,621	3,621	138.5
	2016	2,615	649	510	19.5
	2017	2,615	2,737	439	16.8
	2018	2,615	-	-	-
	2019(안)	2,615	-	-	-
면허료및수수료(수입대체경비) (65-651)	2015	531	140	140	26.4
	2016	576	317	317	55.0
	2017	2,302	434	432	18.8
	2018	2,302	-	-	-
	2019(안)	2,442	-	-	-
기타잡수입(수입대체경비) (69-691)	2015	1,838	3,621	1,631	88.7
	2016	1,439	0	1,593	110.7
	2017	1,504	5	1,609	107.0
	2018	1,582	-	-	-
	2019(안)	1,663	-	-	-
토지대여료(51-511)	2015	1,411	1,625	799	56.6
	2016	1,453	1,892	1,060	73.0
	2017	1,497	2,079	1,254	83.8
	2018	1,542	-	-	-
	2019(안)	1,588	-	-	-

주: 과징금(56-565)은 2018년부터 예산을 편성하기 시작하여 기존 예산액 대비 수납액 자료가 없음
자료: 국토교통부

이러한 세입예산의 과다계상 문제는 예상치 못한 세입결손으로 이어져 재정운용계획에 혼란을 유발하고 재정활동의 효율성을 저하시킬 수 있다¹⁾.

특히, 세입예산 과목 중에는 연도별 수납액 편차가 큰 경우도 있으나 기타잡수입(69-691)과 같이 매년 규모가 일정하게 유지되는 과목도 많이 있으므로, 최소한 후자의 경우에는 최근 수납액 평균 등 실적치를 기준으로 예산을 산정하는 방안을 적극적으로 검토할 필요가 있다.

둘째, 전년 예산을 기준으로 예산을 산정하는 경우에도 일괄적으로 경제성장률을 가산하는 현행 방식이 적합한지 재검토할 필요가 있다.

국토교통부 소관 일반회계에서 전년예산을 기준으로 편성되고 있는 17개 세목 중 11개는 전년예산에 경제성장률을 가산하는 방식으로 예산을 산정하고 있다. 그러나 이 중에는 경제성장률보다는 다른 지표에 더 큰 영향을 받는 세목들도 있다.

예를 들어 토지매각대·건물매각대·토지대여료·건물대여료 등은 경제성장률보다는 부동산 경기에 따른 토지·건물 가격동향과 관련성이 크다. 다음 기타경상이전수입·기타재산수입은 주로 보조금·출연금 등의 정산금으로 구성되기 때문에 전년도 해당 비목의 교부 규모에 영향을 받을 가능성이 높다. 마지막으로 위약금은 이행시기가 도래한 계약건의 총 계약금액에 보다 큰 영향을 받을 것으로 보인다는 점에서 일괄적으로 경제성장률을 가산하는 것 보다는 이러한 실질적인 지표를 활용하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

이를 종합하면, 국토교통부 소관 일반회계 세입예산은 ① 가급적 전년 예산보다는 기존 수납액 평균 등 실적치를 기준으로 산정할 필요가 있고, ② 전년 예산을 기준으로 하는 경우에도 일괄적으로 경제성장률을 가산하는 것보다는 세목별 특성에 따라 보다 관련 있는 지표를 활용하는 것이 바람직할 것으로 보인다.²⁾

1) 2017회계연도 국가결산 결과 세입 전체차원에서는 초과세입이 발생하였으나, 세외수입의 경우에는 예산 98.8조원 대비 징수액이 94.1조원으로 2.7조원의 세입결손이 발생하였다.

2) 한편, 국토교통부는 4개 특별회계 세입예산의 경우 대부분 최근 실적치를 사용하는 등 상반된 모습을 보이고 있다.

가. 현 황

교통시설특별회계는 도로, 철도, 공항 및 항만의 원활한 확충과 효율적인 관리·운용을 위하여 「교통시설특별회계법」에 근거하여 설치된 특별회계¹⁾이다. 교통시설특별회계는 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정, 공항계정, 항만계정 등 5개의 계정으로 구성되어 있으며, 이 중에서 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정, 공항계정은 국토교통부장관이 관리·운영하고 항만계정은 해양수산부장관이 관리·운영하고 있다.

교통시설특별회계의 2019년도 세입·세출 예산안은 총계기준 16조 6,360억 7,800만원으로 전년대비 1조 6,109억 5,800만원이 감액되었다.

[2019년도 교통시설특별회계 세입·세출 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
세입(총계)	17,217,240	18,247,036	18,247,036	16,636,078	△1,610,958	△8.8
도로계정	8,267,835	12,099,961	12,071,671	10,916,857	△1,154,814	△9.6
철도계정	5,934,232	3,552,398	3,562,398	3,482,716	△79,682	△2.2
교통체계관리계정	443,046	476,274	476,874	225,163	△251,711	△52.8
공항계정	809,119	724,418	724,418	672,243	△52,175	△7.2
항만계정	1,763,008	1,393,985	1,411,675	1,339,099	△72,576	△5.1
세출(총계)	14,517,243	18,247,036	18,247,036	16,636,078	△1,610,958	△8.8
도로계정	7,775,049	12,099,961	12,071,671	10,916,857	△1,154,814	△9.6
철도계정	5,876,493	3,552,398	3,562,398	3,482,716	△79,682	△2.2
교통체계관리계정	255,536	476,274	476,874	225,163	△251,711	△52.8
공항계정	610,165	724,418	724,418	672,243	△52,175	△7.2
항만계정	1,378,956	1,393,985	1,411,675	1,339,099	△72,576	△5.1

주: 총계기준

자료: 국토교통부

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 「교통시설특별회계법」

제1조(목적) 이 법은 도로, 철도, 공항 및 항만의 원활한 확충과 효율적인 관리·운용을 위하여 교통시설특별회계를 설치함을 목적으로 한다.

교통시설특별회계 공공자금관리기금예탁은 「국가재정법」 제13조2)에 따라 여유 재원을 공공자금관리기금(이하 “공자기금”)에 예탁하여 국가재정의 효율성을 제고 하기 위한 회계간 거래를 의미한다. 교통시설특별회계 공자기금 예탁의 2019년도 예산안은 전년대비 7,990억 4,600만원 감액된 5조 5,792억 4,800만원을 편성하였다.

[2019년도 공공자금관리기금 예탁(교통시설특별회계) 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
공공자금관리기금 예탁	600,690	6,378,294	6,378,294	5,579,248	△799,046	△12.5

자료: 국토교통부

나. 분석의견

교통시설특별회계의 공공자금관리기금 예탁 규모가 증가하는 등 세입·세출의 불 균형 문제가 발생하는 바, 교통·에너지·환경세의 배분 비율을 조정하는 방안을 검토 할 필요가 있다.

교통시설특별회계의 세입·세출 규모를 살펴보면, 전체 세입의 60.4~79.6%를 차지하는 교통·에너지·환경세 전입액이 2014년 10조 7,522억원에서 2019년 12조 6,288억원으로 증가 추세인 반면, 각 계정의 세출은 2015년 17조 6,357억원에서 2019년 11조 568억원으로 지속적으로 감소하는 추세이다.

2) 「국가재정법」

제13조(회계기금 간 여유재원의 전입전출) ① 정부는 국가재정의 효율적 운용을 위하여 필요한 경우에는 다른 법률의 규정에 불구하고 회계 및 기금의 목적 수행에 지장을 초래하지 아니하는 범위 안에서 회계와 기금 간 또는 회계 및 기금 상호 간에 여유재원을 전입 또는 전출하여 통합적으로 활용할수 있다. (이하 생략)

[교통시설특별회계 세입·세출 규모]

(단위: 백만원, %)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019
세입(A)	15,753,669	18,605,707	17,412,483	17,217,240	18,247,036	16,636,078
교통·에너지·환경세 전입액 ¹⁾ (B)	10,752,216	11,243,675	12,242,413	12,302,560	13,112,160	12,628,800
교통·에너지·환경세 전입액 비율(B/A)	68.3	60.4	70.3	79.6	71.9	75.9
기타 ²⁾	5,001,453	7,362,032	5,170,050	4,914,680	5,134,876	4,007,278
세출(C)	15,386,660	17,635,713	15,931,105	15,896,199	18,247,036	16,636,078
도로·철도·교통체계관리·공항·항만계정	15,386,660	17,635,713	15,931,105	15,295,509	11,868,742	11,056,830
공공자금관리기금	-	-	-	600,690	6,378,294	5,579,248
예탁분(D)	-	-	-	-	-	-
공공자금관리기금 예탁분	-	-	-	4.1	35.0	33.5
비율(D/C)	-	-	-	-	-	-

주: 1. 2014년~2017년까지는 결산, 2018년은 예산 기준, 2019년은 예산안 기준 (총계기준)

1) 교통·에너지·환경세 전입액은 「교통시설특별회계법」 제8조제1항제1호에 따른 전입액

2) 기타는 교통·에너지·환경세 전입액을 제외한 자체수입 등

자료: 국토교통부

이에 따라 국토교통부는 교통시설특별회계의 여유재원을 2017년부터 공자기금에 예탁하고 있는데, 2017년에는 6,007억원이었으나 2018년에는 6조 3,782억원으로 약 10배 이상 증가하였고, 2019년에는 전년대비 감소하기는 하였으나 5조 5,782억 4,800만원의 규모를 예탁할 예정이다.

교통·에너지·환경세의 과세 대상³⁾은 휘발유와 경유 등으로 휘발유·경유 소비

3) 「교통·에너지·환경세법」

제2조(과세대상과 세율) ① 교통·에너지·환경세를 부과할 물품(이하 "課稅物品"이라 한다)과 그 세율은 다음과 같다.

1. 휘발유와 이와 유사한 대체유류 : 리터당 475원

2. 경유 및 이와 유사한 대체유류 : 리터당 340원

② 과세물품의 세목과 종류는 대통령령으로 정한다.

③ 제1항에 따른 세율은 국민경제의 효율적 운용을 위하여 교통시설의 확충과 대중교통 육성 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경의 보전·개선사업 및 유가 변동에 따른 지원 사업에 필요한 재원의 조달과 해당 물품의 수급상 필요한 경우에는 그 세율의 100분의 30의 범위에서 대통령령으로 조정할 수 있다.

「교통·에너지·환경세법 시행령」

제3조의2(탄력세율) 법 제2조제3항에 따라 탄력세율을 적용할 과세물품과 그 세율은 다음 각 호와 같다.

1. 제3조제1호의 휘발유와 이와 유사한 대체유류 : 리터당 529원

2. 제3조제2호의 경유 및 이와 유사한 대체유류 : 리터당 375원

증가로 세수 실적은 증가하고 있으나, 최근 SOC 분야의 투자 감소에 따라 교통시설특별회계 세출 규모는 감소하는 추세이다. 2018년~2022년 국가재정운용계획에서도 SOC 분야 예산은 연평균 2.0%씩 감소하는 것으로 나타나 대부분이 SOC 분야 지출인 교통시설특별회계 세출 규모는 계속하여 감소할 것으로 전망된다.

[2018~2022년 분야별 자원배분 계획]

(단위: 조원, %)

구분	'18	'19	'20	'21	'22	연평균 증가율
총지출	428.8 (7.1)	470.5 (9.7)	504.6 (7.3)	535.9 (6.2)	567.6 (5.9)	7.3
SOC 분야	19.0 (△14.2)	18.5 (△2.3)	18.0 (△2.7)	17.7 (△1.8)	17.5 (△1.1)	△2.0

주: 괄호는 전년대비 증가율

자료: 기획재정부

교통·에너지·환경세를 주요 세입 재원으로 하는 특별회계는 교통시설특별회계, 환경개선특별회계, 국가균형발전특별회계 등이 있는데 각 특별회계로 배분되는 교통·에너지·환경세의 배분 비율은 재정여건에 따라 변화되어 현재 교통시설특별회계로 80%, 환경개선특별회계로 15%, 국가균형발전특별회계로 2%가 배분되고 나머지 3%는 일반회계로 전입되고 있다.

[교통·에너지·환경세 자원배분 개정 연혁]

1994~2000	2001~2006	2007~2013	2014~현재
교통시설 특별회계 (100%)	교통시설 특별회계 (85.8%)	교통시설 특별회계(80%)	교통시설 특별회계(80%) ¹⁾
		환경개선 특별회계(15%)	환경개선 특별회계(15%) ²⁾
	잉여금 특별관리회계 (14.2%)	광역지역발전 특별회계(2%)	국가균형발전 특별회계(2%) ³⁾
		에너지 및 자원사업 특별회계(3%)	일반회계(3%)

주: 1) 「교통시설특별회계법」 제8조제1항제1호

2) 「환경정책기본법」 부칙 제4조의2제1호

3) 「국가균형발전특별법」 제36조제1항, 2018년 이전은 지역발전특별회계

자료: 국토교통부

그런데 교통시설특별회계는 여유재원이 발생하여 그 여유재원을 공공자금관리 기금에 예탁하고 있는 반면, 같은 교통·에너지·환경세를 주요 세입으로 하는 환경개선특별회계 및 국가균형발전특별회계의 경우 세입 재원 부족으로 매년 일반회계로부터 추가 전입이 이루어지고 있는 상황이다.

[환경개선특별회계의 세입·세출 규모]

(단위: 백만원)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019
세출	4,634,771	5,041,233	4,971,525	4,988,886	4,786,267	4,689,198
세입	4,776,596	5,463,200	5,593,590	5,305,029	4,786,267	4,689,198
교통·에너지·환경세 전입액	2,016,040	2,108,189	2,295,452	2,332,982	2,458,530	2,367,900
기타 ¹⁾	1,433,012	1,549,937	1,743,743	1,937,673	1,397,623	1,620,980
일반회계 추가 전입금	1,327,544	1,805,074	1,554,395	1,034,374	930,114	700,318

주: 2014년~2017년까지는 결산, 2018년은 예산 기준, 2019년은 예산안 기준 (총계기준)

1) 기타는 교통·에너지·환경세 전입액을 제외한 자체수입 등

자료: 환경부

[국가균형발전특별회계의 세입·세출 규모]

(단위: 백만원)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019
세출	3,167,194	4,385,236	5,275,940	4,821,602	5,264,103	5,533,534
세입	3,300,694	4,556,068	5,411,267	5,015,540	5,264,103	5,533,534
교통·에너지·환경세 전입액	268,805	281,092	306,060	311,052	327,804	315,720
기타 ¹⁾	2,853,618	3,546,138	3,712,490	3,644,943	3,413,635	3,702,317
일반회계 추가 전입금	178,271	728,838	1,392,717	1,059,545	1,522,664	1,515,497

주: 2014년~2017년까지는 결산, 2018년은 예산 기준, 2019년은 예산안 기준 (총계기준)

1) 기타는 교통·에너지·환경세 전입액을 제외한 자체수입 등

자료: 기획재정부

교통시설특별회계는 여유재원이 발생하고, 환경개선특별회계와 국가균형발전특별회계는 재원이 부족한 상황에서 교통·에너지·환경세의 특별회계 배분 비율에 대한 합리적인 조정 방안을 검토할 필요가 있다.

이와 관련하여 국토교통부는 대규모 신규 인프라 구축 사업, 남북경협 등 향후 SOC 예산 수요 증가 및 교통안전 등에 대한 사회적 요구에 부응하기 위하여 교통시설특별회계에 ‘교통안전관리계정’ 신설 가능성을 이유로 배분 비율 유지를 주장하고

4) 2018년 10월 기준 교통안전관리계정 신설을 내용으로 하는 「교통시설특별회계법 일부개정법률안」이 법제사법위원회 법안심사 제2소위에 계류중이다.

있다.

따라서 교통과 환경 분야의 중장기 재정 소요 등을 면밀히 파악하여 교통·에너지·환경세⁵⁾의 탄력세율 조정⁶⁾과 함께 회계간 배분비율 조정을 검토함으로써 특별회계 재원의 효율성을 제고할 필요가 있다.

5) 교통·에너지·환경세는 2018년 12월 31일에 일몰될 예정이나, 2018년 세법 개정안에 교통·에너지·환경세를 3년 연장(2021년 12월 31일까지)하는 내용의 「교통·에너지·환경세법 일부개정법률안」(의안번호 제2015212호)이 국회에 제출되어 심사를 앞두고 있다.

6) 정부는 영세 자영업자서민 등의 부담완화를 위하여 유류세 15%를 한시적(2018.11.6.~2019.5.6.)으로 인하하기로 하면서 SOC 확충을 위한 투자재원은 교통시설특별회계의 여유자금으로 충당가능하다는 입장이다.(관계부처 합동, 「혁신성장과 일자리 창출지원 방안」, 2018.10.24., p.14)
유류세 인하 방침에 따라 교통·에너지·환경세율을 인하할 예정이므로 교통시설특별회계의 세입·세출 규모 및 공공자금관리기금으로의 예탁 규모의 조정을 검토할 필요가 있다.

가. 현 황

계속비는 「국가재정법」 제23조¹⁾에 따라 완성에 수년도를 요하는 공하나 제조 및 연구개발사업에 대하여 그 경비의 총액과 연부액을 정하여 미리 국회의 의결을 얻어 지출하는 제도로, 총사업비와 연부액이 국회의 의결에 따라 미리 확정되기 때문에 다년간의 예산이 안정적으로 확보되어 재정투자의 효율성을 제고할 수 있는 장점이 있다.

2019년도 예산안에 국토교통부 소관 계속비 사업은 국도건설을 위한 2개 단위 사업과 3개의 철도건설 사업에 대하여 전년대비 2,554억 6,200만원이 감액된 1,454억 7,900만원이 편성되었다.

[2019년도 국토교통부 소관 계속비 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
계속비 사업	776,920	400,941	400,941	145,479	△255,462	△63.7
지역간선 6차	205,068	119,220	119,220	7,246	△111,974	△93.9
지역간선 8차	320,852	213,521	213,521	68,733	△144,788	△67.8
익산-대야 복선전철	80,000	14,500	14,500	30,000	15,500	106.9
군장산단인입철도	105,000	7,800	7,800	25,000	17,200	220.5
울산신항인입철도	66,000	45,900	45,900	14,500	△31,400	△68.4

자료: 국토교통부

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 「국가재정법」

제23조(계속비) ① 완성에 수년도를 요하는 공하나 제조 및 연구개발사업은 그 경비의 총액과 연부액을 정하여 미리 국회의 의결을 얻은 범위 안에서 수년도에 걸쳐서 지출할 수 있다.

② 제1항의 규정에 따라 국가가 지출할 수 있는 연한은 그 회계연도부터 5년 이내로 한다. 다만, 사업규모 및 국가재원 여건상 필요한 경우에는 예외적으로 10년 이내로 할 수 있다.

③ 기획재정부장관은 필요하다고 인정하는 때에는 국회의 의결을 거쳐 제2항의 지출연한을 연장할 수 있다.

나. 분석의견

계속비 사업의 원칙적인 편성기간인 5년보다 사업기간이 연장되고 있으며, 시작 연도에 비해 사업비 총액이 증가하는 문제가 있으므로 사업 관리를 강화할 필요가 있다.

계속비 사업은 「국가재정법」 제23조에 따라 지출 연한은 원칙적으로 5년 이내 이고, 사업규모 및 국가재원 여건상 필요한 경우에는 예외적으로 10년 이내로 할 수 있으며, 기획재정부장관이 필요하다고 인정하는 때에는 국회의 의결을 거쳐 10년을 초과하여 지출연한을 연장할 수는 있으나, 계속비 사업으로 편성된 사업들이 당초 취지와 달리 사업기간이 연장되고 있는 문제가 있다.

지역간선국도 6차, 지역간선국도 8차, 익산-대야 복선전철, 군장산단인입철도 사업은 계속비 사업의 원칙적인 편성기간인 5년보다 사업기간이 연장되고 있다. 2019년 예산안 기준으로 지역간선국도 6차, 8차 사업의 편성기간은 각각 10년, 8년으로, 익산-대야 복선전철 및 군장산단인입철도는 7년으로 2019년도 계속비 사업 5개 중 4개 사업이 5년을 초과한 상황이다.

익산-대야 복선전철, 군장산단인입철도는 최초 계속비 편성시점에는 계속비 연부액을 4년만 편성하였으나, 2019년도 예산안에는 2021년까지 연부액을 편성하여 7년으로 연장되었다.

[2019년 계속비 사업의 계속비 편성기간]

단위사업명	2019년 세부사업 수	계속비 지출				
		계속비 최초 편성시점		2019년 예산안		계속비사업 편성 기간
		시작	종료	시작	종료	
지역간선국도6차	1개	2010년	2014년	2010년	2019년	10년
지역간선국도8차	5개	2013년	2017년	2013년	2020년	8년
익산대야복선전철	1개	2015년	2018년	2015년	2021년	7년
군장산단인입철도	1개	2015년	2018년	2015년	2021년	7년
울산신항인입철도	1개	2015년	2019년 ¹⁾	2015년	2019년	5년

주: 1) 울산신항인입철도의 계속비 최초 편성시점(2015년)에서는 2019년까지 연부액을 편성하였으나, 2016년~2018년도 예산에서는 2018년까지 연부액을 편성하였다가, 2019년도 예산안에 2019년으로 연장됨

자료: 국토교통부

그리고 2019년도 계속비 사업의 시작연도 사업비 총액과 2019년 사업비 총액을 비교해보면, 지역간선국도 8차 사업을 제외한 모든 사업에서 사업비 총액이 증가하고 있다. 구체적으로 지역간선국도 6차 사업(+4,294억원), 익산-대야 복선전철(+738억원), 군장산단인입철도(+660억원), 울산신항인입철도(+106억원) 사업에서 사업비 총액이 증가한 것으로 나타났다. 특히, 지역간선국도 6차, 익산-대야 복선전철, 군장산단인입철도 사업은 계속비 사업 편성기간이 연장되면서 사업비 총액이 증가하고 있는 상황이다.

[2019년도 계속비 사업의 사업비 총액 비교]

(단위: 억원, %)

구분	사업시작연도 사업비 총액(A)	2019년 사업비 총액(B)	차이 (C=B-A)	증가율 (C/A)
지역간선국도6차	17,639	21,933	4,294	24.3
지역간선국도8차	16,673	15,550	△1,123	△6.7
익산대야 복선전철	3,102	3,840	738	23.8
군장산단인입철도	4,348	5,008	660	15.2
울산신항인입철도	1,924	2,030	106	5.5

자료: 국토교통부

계속비 사업의 사업비 총액이 증가하는 것은 토지보상 지연, 행정절차 시간 소요 등으로 사업이 지연되고, 사업기간 연장에 따라 물가가 상승하여 보상비 등이 증가하는 데 기인하고 있다.

계속비 제도는 사업 추진의 일관성을 담보하고 안정적인 재원을 확보하기 위하여 회계연도 독립 원칙의 예외로 운영하고 있다는 점을 고려할 때 사업 지연 및 이에 따른 사업비 총액의 증가 문제는 계속비 제도의 취지에 부합하지 않는 측면이 있다. 따라서 국토교통부는 계속비 대상 사업에 대한 각별한 사업관리를 실시할 필요가 있다.

신공항건설 사업¹⁾은 장래 늘어나는 항공수요를 적기에 대응하고 이용객의 교통편의 증진 등을 위하여 공항개발 기본계획을 수립하고, 공항인프라 확충을 위한 공항 건설을 추진하는 단위사업이다.

2018년 9월 기준 국토교통부가 추진하고 있는 신공항건설 사업은 김해신공항 건설, 제주 제2공항 건설, 울릉도 소형공항 건설, 흑산도 소형공항 건설 등이 있다.

김해신공항 건설 사업은 2023년 경 김해공항의 활주로 혼잡이 시작될 것으로 예상되어 2026년까지 총 5.96조원을 투입하여 현재의 김해공항 서편에 활주로(3,200m), 국제선 터미널, 계류장, 접근교통망(도로, 철도 등)을 건설하여 연간 3,800만명의 항공수요에 대응할 수 있는 공항을 건설하는 사업이다.

제주 제2공항 건설 사업은 중국인 관광객 증가 등으로 제주공항의 수요가 급증함에 따라 2025년까지 총 4.87조원을 투입하여 서귀포 성산읍 일원에 활주로 3,200m, 여객터미널, 관제탑, 여객 편의시설 등의 공항 인프라를 구축하는 사업이다.

울릉도 소형공항 건설 사업은 울릉군 사동항 지역에 50인승 항공기가 취항 가능한 1,200m급 활주로 및 여객터미널 등을 건설하는 사업으로 2022년까지 총 5,755억원 규모의 예산을 투입할 계획이다. 이 사업은 기본설계 이후 기획재정부와 총사업비 협의 과정에서 총사업비 증가로 인한 사업계획 적정성 재검토를 실시 중인 상황으로 2019년도 예산안은 미편성하고 있다.

흑산도 소형공항 건설 사업은 전라남도 신안군 흑산면 예리 지역에 50인승 항공기가 취항 가능한 1,200m급 활주로 및 여객 터미널을 건설하는 사업으로 2021년까지 총 1,833억원 규모를 투입할 계획이다. 이 사업은 흑산도가 자연공원법에 따른 국립공원 지역으로 공항 건설을 위해서는 국립공원위원회의 공원계획 변경 심의가 선행되어야 한다. 2018년 10월 현재 국립공원위원회의 심의가 계속 진행 중인 상태로 이 사업의 2019년도 예산안은 미편성하고 있다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3538

[신공항건설 사업 개요]

구분	김해신공항	제주 제2공항	울릉도 소형공항	흑산도 소형공항
총사업비	5조 9,576억원	4조 8,700억원	5,755억원	1,833억원
사업기간	2017~2026	2017~2025	2014~2022	2014~2021
사업규모	·3,200m급 활주로(3,800만명/연) ·국제선 터미널 (2,800만명/연) ·관제탑 ·신공항연결 접근 교통(도로·철도) 건설	·3,200m급 활주로(2,500만명/연) ·여객터미널 ·관제탑 ·계류장	·1,200m급 활주로 ·터미널 건설 등 (50인승 항공기 취항)	·1,200m급 활주로 ·터미널 건설 등 (50인승 항공기 취항)
시행방법	직접수행	직접수행	직접수행	직접수행
시행주체	국토교통부	국토교통부	국토교통부 한국공항공사	국토교통부 한국공항공사
수혜자	일반국민	일반국민	일반국민	일반국민

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

9-1. 제주 제2공항 건설 사업의 갈등관리 철저 필요

가. 현 황

제주 제2공항 건설 사업¹⁾의 2019년도 예산안은 전년대비 27억 400만원이 증액된 38억 6,400만원을 편성하였다.

[2019년도 제주 제2공항 건설 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
제주 제2공항 건설	0	1,160	1,160	3,864	2,704	233.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

제주 제2공항 건설 사업은 지역 주민, 환경단체 등의 반대로 인한 갈등이 심화되고 있으므로 갈등관리를 철저히 할 필요가 있다.

제주 제2공항 건설 사업의 당초 계획은 2016년 예비타당성조사 완료 후 2017년에 기본계획수립용역을 수행할 예정이었으나, 지역주민들의 사전타당성 용역 결과에 대한 의혹 제기로 국토교통부는 사전타당성 용역에 대한 오류 여부 등을 재조사하기 위해 기본계획수립 용역을 발주하면서 타당성 재조사 용역을 동시에 발주하였다(2017.12).

이후 2018년 5월 기본계획수립 용역 업체로 선정된 (주)유신컨소시엄이 계약절차를 자진 철회하고, 2018년 6월 타당성재조사 및 기본계획수립 용역업체를 재선정²⁾하여 현재 용역을 수행 중이다.

1) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3538-304

2) 기본계획수립 용역은 (주)포스코건설 컨소시엄에서, 타당성재조사 용역은 아주대 산학협력단에서 수행중이다.

[제주 제2공항 추진경과]

○ '13.8 ~ '14.9 : 제주 항공수요조사 연구(* 18년경부터 제주공항 용량부족 예측)
○ '14.12 ~ '15.11 : 제주 공항인프라 확충사업 사전타당성 검토 연구
* (용역기간/용역비) : 14.12~15.11 / 8억원
* 용역수행기관 : 항공대 산학협력단(항공대·유신·국토연)
○ '15.11 : 제주 제2공항 입지 및 건설방안 발표
○ '16.1 ~ '16.12 : KDI 예비타당성조사 완료(사업비 4.87조원, B/C 1.23, AHP 0.664)
○ '17.7 : 제주 제2공항 동굴 등 현황조사 및 전략환경영향평가 착수
* (용역비) 6.7억원, (용역기간) 17.7~18.7, (용역사) 선진ENG
○ '17.12 : 제주 제2공항 입지선정 타당성재조사 및 기본계획수립 용역 입찰공고
* (용역비) 39억원, (용역기간) 11개월
○ '18.5. : 용역업체로 선정된 유신 컨소시엄 계약절차 자진철회
* 용역업체 : 유신 컨소시엄(유신, 수성엔지니어링, (주)일신, 흥덕, 유구엔지니어링, 대한교통학회)
○ '18.6.~ : 제주 제2공항 입지선정 타당성재조사 및 기본계획수립 용역 진행 중
* (용역수행기관) 기본계획수립: (주)포스코건설 컨소시엄,
타당성 재조사 분야 : 아주대학교 산학협력단
* (용역기간/용역금액) '18.6.~'19.6. (12개월 : 타당성재조사를 우선 3개월 실시한 후 결과에 따라 기본계획 등 후속 조치 실시) / 38억원

그런데, 동 사업에 대해 ‘제주 제2공항 성산읍반대대책위’ 등 주민들의 지속적인 반대 의견³⁾이 제기되고 있으며, 국토부, 성산읍반대대책위 및 국토부와 성산읍 반대대책위가 추천하는 인사가 참여하는 입지선정 타당성재조사 용역 검토위원회를 구성하여 타당성재조사 과정의 모니터링을 실시하고 있다.

동 사업의 2019년 예산안은 기본계획 수립비 32억원, 기본설계비 5억 8,000만원, 국·내외 여비 1,800만원 등을 편성하고 있다. 2019년에는 타당성재조사 용역 이후 기본계획 수립 용역을 계속하여 추진할 계획이다.

3) 성산읍반대대책위원회는 사전타당성 용역 과정에서 주민의견 수렴이 부족하였고, 입지선정 과정에서 가중치 등에 대한 신뢰성이 낮다는 입장이다.

[2019년도 제주 제2공항 건설 사업 기본조사설계비 산출내역]

(단위: 백만원)

세부내역	금액	산출근거
기본계획수립 용역비	3,200	3,779백만원(계약금액)×85%(잔여공정률)
기본설계 용역비	580	[3,376,495백만원(공사비)×1.28%(요율)+16,041백만원(조사비 등)]×1.6%(공정률)
계	3,780	

자료: 국토교통부

[2019년도 제주 제2공항 건설 사업 예산안 세부내역]

(단위: 백만원)

구분	2018. 9.					2019 예산안
	예산액		전용	예산 현액	집행액	
	본예산	추경				
비목별 분류(합계)	1,160	1,160	△1,060	100	0	3,864
국내여비(220-01)	0	0	0	0	0	11
국외업무여비(220-02)	0	0	0	0	0	7
사업추진비(240-01)	0	0	0	0	0	7
기본조사설계비(420-01)	1,160	1,160	△1,060	100	0	3,780
감리비(420-04)	0	0	0	0	0	59

주: 2018년 9월 말 기준

자료: 국토교통부

제주 제2공항 건설은 사업 추진에 대한 찬반 갈등⁴⁾이 상존하고 있으며, 사업의 사전절차 과정에서 신뢰성 문제가 제기되고 있어 사업 추진 실적이 저조하다. 향후 타당성재조사 용역 결과에 대한 갈등 등이 지속될 경우, 2019년 예산안에 편성된 기본계획수립 용역의 연내 완료도 어려울 것으로 보이며, 기본설계비 5억 8,000만 원은 연내 집행이 곤란할 것으로 예상된다.

따라서 국토교통부는 타당성재조사 용역의 공정성과 객관성을 담보하여 그 결과를 바탕으로 반대 주민들과의 협의를 통해 동 사업에 대한 갈등을 완화할 필요가 있을 것이다.

4) 찬성측은 제주공항에 대한 수요 증가, 관광활성화를 통한 제주 지역 개발 촉진 등을 주장하고, 반대측은 제주도 관광 수용력이 포화상태, 환경 훼손 우려, 입지선정 과정의 주민의견 반영 미흡 등을 주장하고 있다.

9-2. 김해신공항 건설 사업의 갈등관리 강화 필요

가. 현 황

김해신공항 건설 사업¹⁾의 2019년도 예산안은 전년대비 19억 1,000만원 증액된 82억 7,000만원을 편성하였다.

[2019년도 김해신공항 건설 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
김해신공항 건설	0	6,360	6,360	8,270	1,910	30.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

김해신공항 건설 사업은 해당 지방자치단체와의 협의를 충분히 실시하여 사업의 원활한 추진이 필요하다.

김해신공항 건설 사업은 2016년 6월에 영남권 신공항 입지를 ‘김해’로 선정하고, 2017년 4월에 예비타당성조사를 실시하였으며, 2017년 8월부터 김해신공항 타당성평가 및 기본계획수립 용역을 시행 중이다.

동 사업의 2019년도 예산안은 기본설계비 75억원과 감리비 7억 5,000만원, 김해신공항 건설 업무 지원 소요액 2,000만원 등 82억 7,000만원을 편성하고 있다.

1) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3538-303

[2019년도 김해신공항 건설 사업 예산안 세부내역]

(단위: 백만원)

구분	2018. 9.				2019 예산안
	예산액		예산현액	집행액	
	본예산	추경			
비목별 분류(합계)	6,360	6,360	6,360	26	8,270
국내여비(220-01)	29	29	29	22	15
사업추진비(240-01)	4	4	4	4	5
기본조사설계비(420-01)	5,727	5,727	5,727	0	7,500
감리비(420-04)	600	600	600	0	750

자료: 국토교통부

그런데, 국토교통부의 ‘김해신공항 기본계획수립 용역 중간보고’(2018.9.6.) 이후 부산·울산·김해에서는 공항시설의 적정성, 장애물 절취 등 안전성, 소음 등 환경 대책 등에 대해 지방자치단체의 자체 검증단을 구성하여 기본계획을 재검토할 예정이며, 국토교통부와 지방자치단체 간 이견이 발생할 경우 이를 조정하기 위해 국무총리실 산하에 동남권 신공항 검증위원회 설치를 건의하고 있다. 김해시의회는 2018년 9월 10일 김해신공항 건설의 전면 재검토를 요구하는 결의문을 채택하는 등 해당 지방자치단체의 반대가 발생하고 있는 상황이다.

해당 지방자치단체들의 요구대로 김해신공항 기본계획에 대한 검증위원회가 구성되고 타당성 여부에 대한 검증 작업이 진행된다면 당초 2018년 12월까지 완료하기로 계획한 기본계획 수립이 지연될 가능성이 있다.

따라서 국토교통부는 김해신공항 건설과 관련하여 해당 지방자치단체들과의 협의 등 갈등관리를 강화할 필요가 있다.

가. 현 황

고속도로 건설¹⁾ 단위사업은 국가 간선도로망의 장기 목표를 완성하기 위하여 고속도로를 건설하는데 필요한 용지보상비, 공사비 등을 국토교통부 소관 공공기관인 한국도로공사 출자금으로 편성한 사업이다.

국토교통부는 동 사업의 2019년도 예산안을 전년 대비 1억 2,100만원이 감액된 1조 1,403억 1,400만원을 편성하였다.

[2019년도 고속도로 건설 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
고속도로 건설	1,351,196	1,120,435	1,140,435	1,140,314	△121	0.0

자료: 국토교통부

국토교통부는 고속도로 건설예산 공사비의 40%(한국도로공사 자체 부담 60%)와 용지비의 100%를 출자로 한국도로공사에 지원하고 있다.

동 사업의 2019년도 정부 부분과 한국도로공사 자체 부담 부분의 예산안 편성 세부내역을 살펴보면, 화도~양평 구간 등 총 14개 구간에 대한 한국도로공사 부담 자체 예산액 1조 4,226억 800만원과 정부 지원 출자금 1조 1,403억 1,400만원이 편성되어, 총 2조 5,629억 2,200만원이 책정되었다.

[고속도로 건설 사업의 2019년도 예산안 현황(한국도로공사 부담 부분 포함)]

(단위: 백만원)

사업구간	구분	2019년 예산안
화도~양평 구간 등(14개)	자체(한국도로공사)	1,422,608
	정부(출자금)	1,140,314
합 계		2,562,922

자료: 한국도로공사 제출 자료를 바탕으로 재작성

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드: 교통시설특별회계 1532

나. 분석의견

한국도로공사 단계에서 자체 부담분의 실집행이 연례적으로 저조하게 나타나고 있으므로, 이에 대한 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

한국도로공사의 고속도로 건설 사업의 2015~2018년(7월말 기준) 실집행 현황을 살펴보면, 2015~2017년 동안 정부 부담분의 집행률은 95% 이상으로 나타나고 이월액도 발생하지 않고 있으나, 한국도로공사 자체 부담분은 2015년도 예산현액 2조 639억 4,600만원 중 1조 5,818억 8,300만원이 집행되어 실집행률이 76.6%이었으며, 2016년은 예산현액 대비 실집행률이 59.8%, 2017년은 64.6%, 2018년도 7월말 기준으로도 44.9%로 연례적으로 저조하게 나타나고 있다.

[한국도로공사의 고속도로 건설 사업의 연도별 실집행 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	구분	한국도로공사						
		예산액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	실집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
2015	자체	1,978,659	85,287	2,063,946	1,581,883	419,837	72,608	76.6
	정부	1,695,665	0	1,695,665	1,677,665	0	18,000	98.9
	합계	3,674,324	85,287	3,759,611	3,259,548	419,837	90,608	86.7
2016	자체	1,851,154	419,837	2,270,991	1,358,165	880,177	84,190	59.8
	정부	1,370,521	0	1,370,521	1,355,001	0	15,520	98.9
	합계	3,221,675	419,837	3,641,512	2,713,166	880,177	99,710	74.5
2017	자체	923,831	880,177	1,804,008	1,165,827	669,410	4,868	64.6
	정부	1,351,196	0	1,351,196	1,351,196	0	0	100.0
	합계	2,275,027	880,177	3,155,204	2,517,023	669,410	4,868	79.8
2018 (7월말)	자체	664,302	669,410	1,333,712	599,244	-	-	44.9
	정부	1,140,435	0	1,140,435	914,800	-	-	80.2
	합계	1,804,737	669,410	2,474,147	1,514,044	-	-	61.2

주: 한국도로공사는 국토교통부로부터 출자금을 교부받은 후 정부 부분의 일부 출자금이 집행되지 않는 경우 출자금인 관계로 도공 실집행액과 이월금에 포함시켜 처리하고 있음

자료: 한국도로공사

이로 인하여 한국도로공사 자체 부담분의 전년도 이월액 규모가 과다하게 발

생하고 있다. 연도별 자체 부담분의 이월 현황을 살펴보면, 2015년은 다음연도 이월액이 4,198억 3,700만원이었으나 2016년은 8,801억 7,700만원, 2017년은 6,694억 1,000만원이 발생하였다.

이처럼 한국도로공사의 자체 부담분의 실행이 저조한 이유는 우선, 고속도로 건설 사업이 사업계획 변경²⁾, 집단민원 및 보상지연, 문화재 발굴, 행정기관 협의 지연, 사전절차(교통분석용역 등)의 지연 등의 사유 등으로 인하여 예산상 편성된 건설사업비가 적시에 투입되지 못하는 측면이 있다.

사업 추진 지연 사유 중 집단 민원 등 최초 설계 시에는 예측할 수 없던 부분도 있지만, 사업계획 변경이나 행정절차 지연 등의 경우와 같이 최초 고속도로 건설의 계획 과정에서 해당 사업에 관여하는 내·외부 조건을 엄밀하게 판단하지 못하거나, 관계 기관의 협의 등이 지연된 부분처럼 한국도로공사의 건설 사업 추진 과정에서 미흡한 면이 나타난 부분도 있다.

또한, 사업지연이 발생하고 있음에도 정부 출자금의 이월액이 발생하지 않고 한국도로공사의 이월금이 과다하게 발생하고 있는 이유는 고속도로 건설사업비의 예산상 부담에서 용지비는 정부 부담 100%, 공사비는 정부 40%, 한국도로공사 60%이지만, 실제 집행에 있어서 우선적으로 정부 출자금을 집행하는 경향이 있기 때문이다.

한국도로공사의 고속도로 건설 사업의 목적이 정부 출자금의 집행을 완료하는 것이 아니라 우리나라 교통 SOC 자본의 축적에 있다는 점을 감안하면, 사업을 최초 계획에 맞추어 조속히 완료할 필요가 있다.

따라서, 국토교통부와 한국도로공사는 고속도로 건설 사업의 추진에 있어, 정부 출자금과 함께 한국도로공사 자체 부담분의 집행도 함께 완료되어 교통 SOC 자본의 축적이 적시에 이루어질 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

2) 2016년 동홍천-양양 구간의 경우 부분개통에서 전구간 동시 개통으로 계획이 변경되어 이월액이 발생하였다.

가. 현 황

일반국도 건설 사업¹⁾은 「도로법」 제10조제2호²⁾의 일반국도를 건설하는 단위사업이다. 이 단위사업의 2019년 예산안은 전년 추경대비 239억 7,200만원이 감액된 1조 1,939억 7,800만원을 편성하고 있다.

[2019년도 일반국도 건설 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반국도 건설	1,357,938	1,200,950	1,217,950	1,193,978	△23,972	△2.0

자료: 국토교통부

2019년도 일반국도 건설 사업에는 총 110개의 세부사업이 편성되어 있는데, 이 중 신규사업은 5개, 2019년 준공사업은 19개이다.

나. 분석의견

첫째, 일반국도 건설 사업의 세부사업 중 2018년 9월 말 기준 예산액 대비 집행을 50% 미만인 사업의 비율이 29.1%에 달하므로 이에 대한 사업관리를 강화할 필요가 있다.

2019년도 예산안에 포함된 일반국도 건설의 세부사업 중 2018년 9월 말 기준 2018년도 예산액 대비 집행액 비율이 50% 미만인 사업은 총 32개 사업(전체 세부사업 110개의 29.1%)이고, 집행이 전혀 이루어지지 않고 있는 사업도 13개에 이른다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 교통시설특별회계(도로계정) 1632

2) 「도로법」

제10조(도로의 종류와 등급) 도로의 종류는 다음 각 호와 같고, 그 등급은 다음 각 호에 열거한 순서와 같다.

2. 일반국도(일반국도의 지선 포함)

일반국도 건설 사업의 집행부진 원인은 2018년 신규사업의 경우 총사업비 협의, 설계 지연 등에 따른 착공 지연이 대부분이고, 그 외 건설업체의 경영악화로 인한 공사중지, 민원 발생으로 인한 사업 지연, 토지보상 협의 지연, 문화재 발굴 조사로 인한 지연 등이 있다.

[2018년도 예산액 대비 집행률이 50% 미만인 세부사업 현황]

(단위: 년, 백만원, %)

구분	세부사업	사업기간	2018. 9.			2019 예산안
			예산액(A)	집행액(B)	집행률(B/A)	
1	진접-내촌국도건설	'12~'19	34,883	14,921	42.8	39,637
2	청송우회국도건설	'14~'20	5,818	1,850	31.8	7,356
3	팔탄-봉담국도건설	'18~'23	1,109	3	0.3	4,012
4	평택-오산국도건설	'18~'23	1,104	59	5.3	1,518
5	포항-안동2국도건설	'18~'25	5,072	0	0.0	12,991
6	용궁-개포국도건설	'16~'21	5,769	2,717	47.1	5,129
7	삼자현터널국도건설	'17~'22	8,119	3,358	41.4	3,768
8	팔당대교-와부국도건설	'18~'23	16,192	13	0.1	5,645
9	장수-장계국도건설	'17~'21	3,970	585	14.7	4,006
10	청북IC-요당IC국도건설	'18~'23	9,504	3	0.0	7,485
11	김천-구미국도건설	'18~'23	1,474	0	0.0	8,907
12	군위-의성국도건설	'18~'23	1,996	759	38.0	5,642
13	청량-옥동국도건설	'18~'24	4,628	2,007	43.4	5,670
14	보령성주우회국도건설	'18~'23	2,769	898	32.4	7,643
15	충청내륙2국도건설	'18~'25	21,679	10,745	49.6	20,997
16	함안군북-가야국도건설	'18~'24	989	0	0.0	2,711
17	담양-곡성국도건설	'15~'21	2,608	867	33.2	4,769
18	누산IC-제촌국도건설	'18~'22	4,873	70	1.4	4,178
19	북영천IC-선천리국도건설	'18~'24	392	0	0.0	1,530
20	신장-북용국도건설	'18~'23	5,645	2,475	43.8	7,020
21	동강-학교국도건설	'18~'22	4,540	1,507	33.2	4,812
22	매전-건천국도건설	'18~'24	1,330	0	0.0	4,091
23	영동-용산1국도건설	'18~'24	4,101	9	0.2	4,990
24	정선-북면국도건설	'18~'21	200	0	0.0	1,969
25	의령-합천국도건설	'18~'23	250	5	2.0	4,520
26	구미-군위IC국도건설	'18~'23	200	0	0.0	1,005
27	별교-주암3국도건설	'18~'25	250	0	0.0	3,965
28	와룡-법전국도건설	'18~'25	201	0	0.0	961
29	청양-신평국도건설	'18~'23	500	55	11.0	1,033
30	함평-해보국도건설	'18~'23	250	0	0.0	2,008
31	연천-신탄국도건설	'18~'23	200	0	0.0	2,012
32	화순동면-순천주암국도건설	'18~'23	250	0	0.0	5,030

주: 2018년 9월 말 기준

자료: 국토교통부

따라서 2019년도 일반국도 건설 사업의 연내 집행가능성을 제고할 수 있도록 사업 관리에 만전을 기할 필요가 있다.

둘째, 사업 시작 이후 2년 이내의 사업들의 초기 집행실적이 부진한 상황에서 통상 사업 시작 이후 2년차에 예산이 크게 증가하는 경향이 있으므로 동 사업들에 대한 철저한 집행관리가 필요하다.

일반국도 건설의 2018년 신규사업 10개 중 8개는 9월 말 기준 집행이 전혀 이루어지고 않고 있으며, 2017년 신규사업의 경우에도 23개 사업 중 2018년 9월 말 기준 집행률이 50% 미만인 사업이 16개(69.6%)에 이른다.

이는 사업 시작 이후 2년 이내의 사업들은 도로 건설 초기에 실시해야 하는 기본 및 실시설계, 총사업비 협의, 토지보상 지연 등으로 인해 사업추진이 지연되는 것이 대부분이다.

[2017년, 2018년 신규사업의 2018년 9월 말 기준 집행현황]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2018. 9.			2019 예산안
		예산액(A)	집행액(B)	집행률(B/A)	
2017 년도 신규 사업	춘천-화천	4,953	3,782	76.4	20,952
	장암-임천국도건설	1,732	895	51.7	3,035
	팔당대교-외부국도건설	16,192	13	0.1	5,645
	장수-장계국도건설	3,970	585	14.7	4,006
	청북IC-요당IC국도건설	9,504	3	0.0	7,485
	김천-구미국도건설	1,474	0	0.0	8,907
	군위-의성국도건설	1,996	759	38.0	5,642
	청량-옥동국도건설	4,628	2,007	43.4	5,670
	보령성주우회국도건설	2,769	898	32.4	7,643
	상량리-미전리국도건설	2,349	1,397	59.5	4,267
	충청내륙2국도건설	21,679	10,745	49.6	20,997
	충청내륙3국도건설	12,644	8,554	67.6	18,307
	함안군북-가야국도건설	989	0	0.0	2,711
	홍천서석우회국도건설	1,464	1,052	71.9	2,156
	고창해리-부안국도건설	6,089	3,202	52.6	6,462
	담양-곡성국도건설	2,608	867	33.2	4,769
	누산IC-제촌국도건설	4,873	70	1.4	4,178
	정선3교국도건설	4,634	2,552	55.1	8,234
	북영천IC-선천리국도건설	392	0	0.0	1,530
	신장-북용국도건설	5,645	2,475	43.8	7,020

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2018. 9.			2019 예산안
		예산액(A)	집행액(B)	집행률(B/A)	
2018 년도 신규 사업	동강-학교국도건설	4,540	1,507	33.2	4,812
	매전-건천국도건설	1,330	0	0.0	4,091
	영동-용산1국도건설	4,101	9	0.2	4,990
	정선-북면국도건설	200	0	0.0	1,969
	의령-합천국도건설	250	5	2.0	4,520
	구마-군위IC국도건설	200	0	0.0	1,005
	별교-주암3국도건설	250	0	0.0	3,965
	소양-진안국도건설	244	0	0.0	0
	와룡-법전국도건설	201	0	0.0	961
	청양-신평국도건설	500	55	11.0	1,033
	함평-해보국도건설	250	0	0.0	2,008
	연천-신탄국도건설	200	0	0.0	2,012
	화순동면-순천주암국도건설	250	0	0.0	5,030

주: 2018년 9월 말 기준

자료: 국토교통부

2018년에 신규로 추진한 사업들은 2년차인 2019년부터 예산안이 크게 증가하는 경향이 있는바, 사업 시작 이후 2년 이내 사업들은 전반적으로 집행률이 낮다는 점을 고려한다면, 2019년에 시작 후 2년이 되는 일반국도 건설 사업들의 예산안 집행에 대한 관리를 강화할 필요가 있을 것이다.

셋째, 2019년도 신규 일반국도건설 사업의 집행관리를 철저히 하여 사업 지연을 미연에 방지할 필요가 있다.

2019년도 예산안에서는 단성-시천국도, 성수-진안3국도, 안흥-방림국도, 양남-감포국도, 충청내륙4국도 등 5개의 일반국도건설 세부사업을 신규로 편성하고 있다. 동 사업들은 2019년 상반기까지 실시설계를 완료하여 연내 착공 가능한 사업이라는 것이 국토교통부의 설명이다.

[2019년 일반국도 건설 사업 중 신규사업 내역]

(단위: 백만원)

세부사업	총사업비	2019년 예산안	산출내역	비고
단성-시천국도건설	33,418	200	착공 소요	실시설계 (~'18.11)
성수-진안3국도건설	25,180	200	착공 소요	실시설계 (~'18.12)
안흥-방림국도건설	219,861	200	착공 소요	기본 및 실시설계 (~'18.11)
양남-감포국도건설	58,970	200	착공 소요	기본 및 실시설계 (~'19.6)
충청내륙4국도건설	67,313	200	착공 소요	실시설계 (~'19.1)

자료: 국토교통부

그러나 신규 도로사업의 경우 계약의 유찰, 공고 지연 등으로 인한 기본 및 실시설계 지연, 총사업비 협의 시간 소요 등으로 인해 사업 집행이 부진한 경우가 있으므로 2019년도 신규 일반국도 사업의 집행관리를 강화하여 사업의 지연을 방지하기 위해 노력할 필요가 있다.

가. 현 황

고속철도건설¹⁾ 사업은 우리나라의 교통 SOC 축적을 위하여 KTX 등이 운영될 수 있는 고속철도를 건설하는데 필요한 건설사업비를 편성한 사업으로 국토교통부 소관 공공기관인 한국철도시설공단이 출연 사업으로 추진하고 있다.

국토교통부는 2018~2019년도 예산(예산안) 기준으로 경부고속철도건설 2단계, 호남고속철도건설(광주~목포), 인천발KTX, 수원발KTX의 총 4개 고속철도 건설 세부사업을 추진하고 있다.

국토교통부는 고속철도건설 사업의 2019년도 예산안을 330억원 편성하였다.

[2019년도 고속철도건설 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
경부고속철도건설 2단계	0	0	0	7,000	7,000	순증
호남고속철도건설 (광주~목포)	73,000	28,800	28,800	26,000	△2,800	△9.7
인천발KTX	4,700	23,500	23,500	0	△23,500	순감
수원발KTX	3,300	17,900	17,900	0	△17,900	순감
합 계				33,000	-	-

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부와 한국철도시설공단은 고속철도 건설 사업이 조속히 완료될 수 있도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있다.

한국철도시설공단이 2014~2018년(7월말 기준) 고속철도 건설 사업의 실집행 현황을 살펴보면, 2014년은 예산현액 1조 7,745억원 중 1억 7,449억원을 실집행하여 예산현액 대비 실집행률은 98.3%이며, 2015년은 예산현액 5,609억원 중 5,300억

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드: 교통시설특별회계 2531

원을 실집행하여 실집행률은 94.5%로 대부분의 예산이 실집행되었다.

그러나, 2016년은 예산현액 608억 9,400만원 중 156억 5,300만원이 집행되어 예산현액 대비 실집행률이 25.7%이며, 2017년은 예산현액 1,262억 4,100만원 중 561억 1,000만원이 집행되어 실집행률이 44.4%로 저조하게 나타나고 있다.

[한국철도시설공단 고속철도 건설 사업의 실집행 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	국토교통부			한국철도시설공단						
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경								
2014	1,792,750	1,792,750	1,772,750	1,772,750	1,740	1,774,490	1,744,860	29,630	0	98.3
2015	531,238	531,238	531,238	531,238	29,630	560,868	529,974	30,894	0	94.5
2016	80,000	80,000	30,000	30,000	30,894	60,894	15,653	45,241	0	25.7
2017	81,000	81,000	81,000	81,000	45,241	126,241	56,110	70,131	0	44.4
2018 (7월말)	70,200	70,200	55,100	55,100	70,131	125,231	51,195	-	-	40.9

자료: 한국철도시설공단 제출 자료를 바탕으로 제작성

또한, 2018년(7월말)의 경우, 국토교통부에 편성된 예산 702억원 중 551억원이 한국철도시설공단으로 교부되었으며 예산현액 1,252억 3,100만원 중 511억 9,500만원이 집행되어 집행률이 40.9%로 나타나고 있다.

고속철도 건설 사업의 세부사업별로 살펴보면, 호남고속철도(광주~목포)의 경우 예산현액 대비 실집행률이 59.2%로 양호하게 나타나고 있으나, 인천발 KTX, 수원발 KTX의 경우에는 한국철도시설공단 단계에서 실집행이 전혀 이루어지지 않고 있다.

[한국철도시설공단 고속철도 건설 세부사업별 실집행 현황(2018년 7월말)]

(단위: 백만원, %)

구분	국토교통부			한국철도시설공단						
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경								
합계	70,200	70,200	55,100	55,100	70,131	125,231	51,195	-	-	40.9
호남고속철도 (광주~목포)	28,800	28,800	24,400	24,400	62,131	86,531	51,195	-	-	59.2
인천발 KTX	23,500	23,500	16,750	16,750	4,700	21,450	0	-	-	0.0
수원발 KTX	17,900	17,900	13,950	13,950	3,300	17,250	0	-	-	0.0

자료: 한국철도시설공단

이처럼 고속철도 건설 사업의 한국철도시설공단 단계 실집행이 연례적으로 저조하게 나타나고 있는 이유는 지역 이해관계 대립 등과 수원발, 인천발 고속철도는 국토교통부에서 해당 KTX에 대한 기본계획의 고시가 지연되는 등의 사유에 기인하고 있다.

고속철도 건설 사업은 지역경제의 활성화에 파급력을 크게 가지고 있는 사업으로 사업 추진의 지연은 교통 SOC 자본 축적의 지연과 함께 지역경제에도 악영향을 끼칠 우려가 있으므로, 국토교통부와 한국철도시설공단은 고속철도 건설 사업의 추진이 지연되지 않도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있다.

가. 현황

지하철건설지원 사업¹⁾은 「도시철도법」 제22조²⁾에 따라 지방자치단체에게 지하철 건설비용의 일부(서울시 40%, 기타 지자체 60%)를 보조하는 내용의 단위사업이다. 2019년에는 인천지하철1호선 송도연장 등 총 6개 세부사업으로 구성되어 있으며, 서울도시철도 7호선 청라국제도시연장 사업이 신규로 편성되었다. 이 단위사업의 2019년도 예산안은 전년대비 37억원 감액된 1,480억원을 편성하고 있다.

[2019년도 지하철건설지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
지하철건설지원	58,120	151,700	151,700	148,000	△3,700	△3.8
인천지하철 1호선 송도연장	6,600	16,700	16,700	30,000	13,300	79.6
부산 사상-하단 도시철도	12,000	24,000	24,000	34,000	10,000	41.6
광주도시철도 2호선	8,320	21,000	21,000	25,000	4,000	19.0
양산도시철도	15,600	20,000	20,000	22,000	2,000	10.0
서울지하철 7호선 석남연장	15,600	70,000	70,000	35,000	△35,000	△50.0
서울도시철도 7호선 청라국제도시연장	0	0	0	2,000	2,000	순증

자료: 국토교통부

나. 분석의견

지하철건설지원 사업의 지방자치단체 단계에서 실행 실적³⁾이 저조하므로 사업의 집행관리를 강화할 필요가 있다.

지하철건설지원 사업은 2019년에 인천지하철 1호선 송도연장, 부산 사상-하단

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드명: 교통시설특별회계 3031

2) 「도시철도법」

제22조(정부 지원 등) ① 정부는 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도건설사업을 위하여 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 소요자금(所要資金)의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

도시철도, 광주도시철도 2호선, 양산도시철도, 서울지하철 7호선 석남연장, 서울도시철도 7호선 청라국제도시연장 등 6개 사업을 추진할 계획이다.

그런데 지하철건설 사업을 위한 국가보조금을 지방자치단체 단계에서의 실행이 부진하여 사업이 지연되고 있다. 지하철건설지원 사업의 2018년 9월 말 기준 집행실적을 살펴보면, 인천지하철1호선 송도연장, 광주도시철도 2호선, 양산도시철도, 서울지하철7호선 석남연장 등 4개 사업은 교부현액 대비 실행률이 50%에 미치지 못하는 실정이다.

[2018년 9월 말 기준 지하철건설 사업 집행현황]

(단위: 백만원, %)

세부사업	국가			지방자치단체				
	예산액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	교부액	전년도 이월액	교부현액 (C)	실집행액 (D)	실집행률 (D/C)
인천지하철1호선 송도연장	16,700	12,525	75.0	12,525	6,379	18,904	8,256	43.7
부산 사상하단 도시철도	24,000	18,000	75.0	18,000	8,418	24,618	14,183	57.6
광주도시철도 2호선	21,000	15,750	75.0	15,750	5,742	21,492	9,657	44.9
양산도시철도	20,000	15,000	75.0	15,000	15,122	30,122	5,377	17.9
서울지하철7호선 석남연장	70,000	55,000	78.6	55,000	7,568	62,568	20,753	33.2
계	151,700	116,275	76.6	116,275	43,229	157,704	58,226	36.9

주: 2018년 9월 말 기준

자료: 국토교통부

지하철건설 사업들의 실행이 원활하게 이루어지지 못하고 있는 것은 기본계획 변경 지연, 차량기지 이전 민원 등으로 인한 설계 변경, 공사 착공 지연, 지방비 미확보 등의 사유 때문이다. 특히, 광주도시철도 2호선 사업은 실시설계를 추진 중인 상황인데, 사업 추진여부에 대한 공론화조사를 실시하기로 결정함에 따라 사업의 집행실적이 저조할 뿐 아니라 공론화조사 결과에 따라 사업추진 여부가 결정될 것으로 보인다.

따라서 국토교통부는 지하철건설 사업과 관련하여 지방자치단체의 실행 실적을 고려하여 보조금을 교부하는 등 예산 집행의 효율성을 제고하고, 지방자치단체 및 관계기관과의 협의를 강화하여 사업의 지연을 방지하기 위해 노력할 필요가 있다.

가. 현 황

경량전철건설지원 사업¹⁾은 대중교통 접근성 개선 및 혼잡도 완화를 위해 지방 자치단체에 경전철 건설 비용을 지원하는 단위사업이다. 2019년에는 신림선 경전철, 동북선 경전철 등 2개의 세부사업으로 구성되어 있다. 이 단위사업의 2019년도 예산안은 전년대비 17억 2,800만원 감액된 144억 9,600만원을 편성하고 있다.

[2019년도 경량전철건설지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
경량전철건설지원	6,730	16,224	16,224	14,496	△1,728	△10.7
신림선 경전철 건설	6,730	16,224	16,224	13,996	△2,228	△13.7
동북선 경전철 건설	0	0	0	500	500	순증

자료: 국토교통부

신림선 경전철은 서울 남부 교통혼잡지역의 대중교통 서비스를 개선하고 지역 균형 발전을 위해 총사업비 7,943억원(국비 895억원)을 투입하여 서울 여의도에서 서울대입구까지 7.76km의 경전철을 건설하는 사업이다.

동북선 경전철 사업은 서울 동북부 지역 교통난 완화 및 대중교통 서비스 개선을 위하여 총사업비 1조 5,291억원(국비 1,820억원)을 투입하여 서울 왕십리역에서 상계역까지 13.3km의 경전철을 건설하는 사업이다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 3032

[신림선 경전철과 동북선 경전철 사업의 개요]

구분	신림선 경전철	동북선 경전철
사업 내용	서울 남부 교통혼잡지역 대중교통 서비스 개선 및 지역균형 발전	서울 동북부지역 대중교통난 완화 및 시민 이용편의 제고
사업 기간	2017년~2022년	2017년~2023년
총사업비	7,943억원(국비 895억원)	15,291억원(국비 1,820억원)
사업 규모	서울 여의도~서울대입구 7.76km, 정거장 11개소, 차량기지 1개소	서울 왕십리~상계역 13.3km, 정거장 15개소, 차량기지 1개소
지원 조건	지자체 보조(국고 12%, 지방비 38%, 민자 50%)	지자체 보조(국고 12%, 지방비 38%, 민자 50%)

자료: 국토교통부

나. 분석의견

신림선 경전철 사업과 동북선 경전철 사업은 민자협상 지연, 설계변경 등으로 인한 집행실적이 부진하여 사업이 지연되고 있으므로 사업관리에 만전을 기할 필요가 있다.

① 신림선 경전철 사업은 2006년 3월 민간사업자 사업제안서를 접수하고 2008년 11월 서울시 도시철도기본계획을 확정된 후 2009년 10월 민간투자사업심의위원회의 심의를 거쳐 2010년 우선협상대상자를 지정하였다. 2013년 서울시 도시철도기본계획을 변경하여 2015년 8월 민자사업자와 실시협약을 체결하고 2017년 2월 공사를 착공하여 사업을 추진 중이다.

[신림선 경전철 사업 추진경과]

2006. 3 : 민간사업자 사업제안서 접수
 2008. 11 : 서울시 도시철도기본계획 확정
 2009. 10 : 민간투자사업심의위원회 심의(기획재정부)
 2009. 11 : 제3자 제안공고
 2010. 3 : 우선협상대상자 지정
 2013. 12 : 서울시 10개년 도시철도기본계획 변경(안) 수립
 2015. 1 : 협상 완료
 2015. 8 : 실시협약체결
 2016. 9 : 실시계획 승인
 2017. 1 : 실시계획 변경(1차) 승인 고시(서울특별시고시 제2017-25호)
 2017. 2 : 공사착공

자료: 국토교통부

신림선 경전철 사업은 민간투자사업방식으로 추진하고 있으며 국비는 총사업비의 12%를 지원할 계획이다. 동 사업에 대해 2012년부터 국비를 편성하였으나 계속 집행이 이루어지지 못하다가 2017년 공사 착공 이후 예산이 집행되기 시작하였다. 그런데 2017년에는 당초 예산액 210억원 중 32.0%인 67억 3,000만원을 서울시에 교부하였으며, 서울시는 교부받은 67억 3,000만원 중 44억 7,400만원을 집행하고 22억 5,600만원은 이월처리하여 교부액 대비 실집행률이 66.4%로 저조하였다. 2018년 9월말 기준 예산액 162억 2,400만원 중 23억 200만원만을 교부하여 예산액 대비 집행률이 14.2%에 불과하다.

[신림선 경전철 사업 실집행 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	국 가			보조사업자(서울시)				
	예산액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	교부액	전년도 이월액	교부현액 (C)	집행액 (D)	실집행률 (D/C)
2012	2,000	0	0.0	0	0	0	0	0.0
2013	1,000	0	0.0	0	0	0	0	0.0
2014	1,000	0	0.0	0	0	0	0	0.0
2015	0	0	-	0	0	0	0	-
2016	9,280	0	0.0	0	0	0	0	0.0
2017	21,000	6,730	32.0	6,730	0	6,730	4,474	66.4
2018(9월 기준)	16,224	2,302	14.2	2,302	2,256	4,558	4,558	100.0
2019(안)	13,996	-	-	-	-	-	-	-

자료: 국토교통부

이 사업의 2019년도 예산안은 목표 공정률 40.8%를 전제로 139억 9,600만원을 편성하였는데, 예산의 불용을 방지하고 지방자치단체의 실집행을 제고할 수 있도록 사업의 집행관리에 만전을 기할 필요가 있다.

② 동북선 경전철 사업은 2007년 민간사업자 사업제안서를 접수하고 2008년 11월 서울시 도시철도기본계획을 확정된 후 2009년 10월 민간투자사업심의위원회의 심의를 거쳐 2010년 우선협상대상자를 지정하였다. 2015년 노선연장에 따른 사업의 적격성 재조사를 실시하였으며 2015년 12월 우선협상대상자의 워크아웃으로 인한 우선협상대상자 지정을 취소하고, 이후 2017년 7월 차순위협상대상자와의 최종 협상을 완료하였으며 2017년 12월 민간투자사업심의위원회 심의를 거쳐 2018년 7월 사업의 실시협약을 체결하였다. 이 사업의 2019년도 예산안에는 실시설계 및 공사 감리비를 위한 5억원을 편성하고 있다.

[동북선 경전철 사업 추진경과]

2007. 12	: 민간사업자 사업제안서 접수
2008. 11	: 도시철도기본계획 확정(국토해양부)
2010. 5	: 민간투자사업심의위원회 심의(기획재정부)
2010. 5	: 제3자 제안공고
2010. 10	: 우선협상대상자 지정
2015. 1	: 적격성 재조사 완료(결과 : 적정)
2015. 12	: 우선협상대상자 지정 취소
2016. 1	: 차순위협상대상자 제1차 본협상
2016. 3	: 상계역 연장구간 포함 수정사업계획서 제출
2017. 7	: 최종 협상 완료
2017. 11	: 서울시 재정계획 심의, 시의회 보고
2017. 12	: 기획재정부 민간투자사업심의위원회 심의
2018. 6	: 민간사업자 출자자 변경
2018. 7	: 실시협약 체결

자료: 국토교통부

동북선 경전철 사업은 민간투자사업방식으로 추진하고 있으며 국비는 총사업비의 12%를 지원할 계획이다. 동 사업에 대해 2016년도에 처음으로 국비 예산을

편성하였으나 우선협상대상자 지정 취소 이후 협상을 재추진하게 됨에 따라 예산을 집행할 수 없어 전액 불용처리 하였다. 이후 협상과정이 지연되어 2017년, 2018년 예산을 편성하지 못하였다.

[동북선 경전철 사업 실집행 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	국 가			보조사업자(서울시)				
	예산액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	교부액	전년도 이월액	교부현액 (C)	집행액 (D)	실집행률 (D/C)
2016	2,500	0	0.0	0	0	0	0	0.0
2017	0	0	-	0	0	0	0	-
2018	0	0	-	0	0	0	0	-
2019(안)	500	-	-	-	-	-	-	-

자료: 국토교통부

2019년에는 동 사업의 실시설계를 완료하고 실시설계 승인 이후 공사를 착수할 계획이다. 민자로 추진하는 경전철 사업은 신림선경전철의 경우처럼 설계과정에서 노선변경, 정거장 위치변경, 출입구 추가 등의 민원으로 인한 설계변경, 경전철 설치 구간의 토지 보상 관련 민원으로 인한 보상 협의 지연 등으로 인해 사업 지연이 발생할 수 있다. 따라서 동북선 경전철 사업의 지연을 방지하고 2019년도 예산안의 연내 집행 완료를 위하여 설계과정에서의 민원 관리를 강화하는 등 면밀한 사업관리가 필요할 것이다.

대중교통지원¹⁾은 국토 전체 또는 지역의 교통·물류여건 개선을 위한 각종 내역사업으로 구성된 세부사업으로, ① 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」에 따른 거점지역의 기반시설을 지원하는 ‘거점지역 기반시설 지원’ 내역사업, ② 도심 내 화물자동차 불법주차 근절 및 사고예방을 위한 ‘화물자동차공영차고지건설지원’ 내역사업, ③ 국토의 물류구조를 개선하고 물류산업 발전을 촉진하기 위한 ‘물류단지 진입도로 조성’ 내역사업 등을 포함한다²⁾.

15-1. 대중교통지원사업 체계 재검토 필요

가. 현 황

대중교통지원은 거점지역 기반시설 지원, 화물자동차 공영차고지 건설지원, 물류단지진입도로 조성 사업으로 구성된 세부사업이다.

이 세부사업의 2019년도 예산안은 전년대비 100억 1,900만원이 감액된 992억 1,000만원을 편성하고 있다. 이 세부사업의 내역사업 중 거점지역 기반시설 지원사업³⁾의 2019년도 예산안은 전년대비 89억 3,900만원이 증액된 629억 5,400만원을 편성하고 있으며, 화물자동차 공영차고지 건설지원 사업⁴⁾의 2019년도 예산안은 전년대비 189억 1,800만원이 감액된 360억 9,600만원을 편성하고 있고, 물류단지진입도로 조성 사업⁵⁾은 전년대비 4,000만원이 감액된 1억 6,000만원을 편성하고 있다.

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 국가균형발전특별회계(지역자율계정) 4538-301

2) 2009년까지 별도 단위사업인 특정지역도로건설지원(5533) 하에 지역별 사업을 각각 세부사업으로 편성하였으나, 2010년 포괄보조제도 도입으로 국가균형발전특별회계가 전면 개편되는 과정에서 다른 사업과 통합되었다.

3) 코드: 국가균형발전특별회계(지역자율계정) 4538-301의 내역사업

4) 코드: 국가균형발전특별회계(지역자율계정) 4538-301의 내역사업

5) 코드: 국가균형발전특별회계(지역자율계정) 4538-301의 내역사업

[2019년도 대중교통지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
대중교통지원	73,649	109,229	109,229	99,210	△10,019	△9.2
거점지역 기반시설 지원	54,944	54,015	54,015	62,954	8,939	16.5
화물자동차 공영차고지 건설 지원	17,805	55,014	55,014	36,096	△18,918	△34.4
물류단지진입도로 조성	900	200	200	160	△40	△20.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

대중교통지원 사업은 세부사업명과 내역사업 간 정합성 및 내역사업간 동질성을 확보할 필요가 있다.

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」에 따르면 대중교통은 대중교통수단 및 대중교통시설에 의하여 이루어지는 교통체계를 의미하고, 대중교통수단은 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 노선버스, 도시철도, 여객용 철도 등으로 규정하고 있으며, 대중교통시설은 대중교통수단의 운

6) 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. "대중교통"이라 함은 이 법에 의한 대중교통수단 및 대중교통시설에 의하여 이루어지는 교통체계를 말한다.
2. "대중교통수단"이라 함은 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 것으로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 운송수단을 말한다.
 - 가. 여객자동차운수사업법 제3조제1항제1호의 규정에 의한 노선여객자동차운송사업에 사용되는 승합자동차(이하 "노선버스"라 한다)
 - 나. 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도중 차량
 - 다. 철도산업발전기본법 제3조제4호의 규정에 의한 철도차량중 여객을 운송하기 위한 철도차량
 - 라. 그 밖에 대통령이 정하는 운송수단
3. "대중교통시설"이라 함은 대중교통수단의 운행에 필요한 시설 또는 공작물로서 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.
 - 가. 버스터미널·정류소·차고지·버스전용차로 등 노선버스의 원활한 운행에 필요한 시설 또는 공작물
 - 나. 「도시철도법」 제2조제3호에 따른 도시철도시설
 - 다. 철도산업발전기본법 제3조제2호의 규정에 의한 철도시설
 - 라. 도시교통정비촉진법 제2조제3호의 규정에 의한 환승시설(이하 "환승시설"이라 한다)
 - 마. 그 밖에 대통령이 정하는 시설 또는 공작물로서 대중교통수단의 운행과 관련된 시설 또는 공작물

행에 필요한 시설 또는 공작물로서 버스터미널·정류소·차고지·버스전용차로 등 노선버스의 원활한 운행에 필요한 시설 또는 공작물, 도시철도시설, 철도시설, 환승시설 등으로 규정하고 있다.

그러나 대중교통지원의 내역사업들의 내용을 살펴보면, 대중교통과 관련이 있는 사업은 사실상 없는 것으로 보인다.

‘거점지역 기반시설 지원’은 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」에 따라 거점지역과 인근지역을 연계하여 지역발전의 거점으로 육성하거나 특화산업을 발전시키기 위하여 도로 설치를 지원하는 사업이고, ‘화물자동차 공영차고지 건설지원’은 화물자동차 운수사업자에게 주차공간을 제공하여 영세 사업자의 차고지난을 완화하고 도시내 불법 주·박차에 따른 민원 예방 및 사고위험을 사전에 방지하는 사업이며, ‘물류단지 진입도로 조성’은 물류단지 진입도로 건설을 지원하는 사업으로 세 가지 내역사업 모두 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 상 대중교통과는 무관한 것으로 보인다.

또한 이 사업의 3개 내역사업은 목적과 내용 측면에서 상호 동질성이 크지 않은 실정이다.

‘거점지역 기반시설 지원’의 주요 목적은 국토균형발전 및 지역개발인 반면, ‘물류단지 진입도로 조성’은 국가 물류구조의 체계화·효율화를 도모하는 사업이고, ‘화물자동차 공영차고지 건설지원’은 도시 내 불법 주·박차에 따른 안전사고 예방 및 영세사업자 지원을 목적으로 하는 등 국가균형발전특별회계 지역자율계정을 통해 교통관련 시설(도로·주차장) 조성을 지원한다는 점 외에는 사실상 공통점이 없는 것으로 보인다.

[대중교통지원 사업의 내역사업 간 비교]

구분	회계	주요 내용	담당부서
거점지역 기반시설 지원	국가균형발전특별 회계 (지역자율계정)	거점지역과 그 인근지역을 연계하여 지역발전의 전략적거점으로 육성하거나 특화산업을 발전시키기 위하여 도로 등 기반시설 설치 지원	국토도시실 지역정책과
화물자동차 공영차고지 건설지원		화물자동차 운수사업자에게 주차공간을 제공하여 영세 사업자의 차고지난을 완화하고 도시내 불법 주·박차에 따른 민원 예방 및 사고위험 사전 방지	교통물류실 물류시설정보과
물류단지 진입도로 조성		물류시설용지를 원활히 공급하고 물류시설을 합리적으로 배치하여 물류 구조개선 및 물류산업의 발전을 촉진하기 위하여 물류단지 진입도로 건설비 국고지원	교통물류실 물류시설정보과

이와 같이 대중교통지원 사업은 세부사업명과 내역사업 간에 정합성이 낮고 내역사업 간에도 내용이 상이한 실정이므로, 각 내역사업을 별도 사업으로 편성하거나 다른 유사 사업과 통합하는 등 사업 구조를 개편하는 방안을 검토할 필요가 있다.

15-2. 거점지역 기반시설 지원 내역사업의 소관분야 이관 필요

가. 현 황

거점지역 기반시설 지원 내역사업은 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」에 따른 거점지역¹⁾에 도로 등 기반시설 설치비용을 지원하는 사업으로, 현재 ‘교통및물류’ 분야 내 대중교통지원 세부사업²⁾의 한 내역사업으로 편성되어 있다.

나. 분석의견

거점지역 기반시설 지원 내역사업은 사업목적에 고려하여 소관분야를 ‘교통및물류(120)’에서 ‘국토및지역개발(140)’로 이관할 필요가 있다.

이 사업은 현재 국고지원 대상 시설이 도로에 한정되어 있어 당초 ‘교통및물류(120)’ 분야로 편성되기 시작한 것으로 보인다.

그러나 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」에 따른 ‘지역개발사업’은 지역의 성장 동력을 창출하고 자립적 발전을 도모하기 위한 사업³⁾으로서 중앙정부의 국토개발 및 지역발전 지원사업의 한 유형이므로, 단순한 교통여건 개선을 넘어 국토 및 지역의 전반적인 개발을 목적으로 시행하는 사업이라는 점에서 ‘교통및물류’ 분야 보다는 ‘국토및지역개발’ 분야로 편성하는 것이 타당하다.

실제 유사한 예로 제주국제자유도시기반시설지원(선도프로젝트)(5554-302), 산업단지 진입도로 지원(6040), 재정비촉진사업지원(1036-303) 등의 경우 사업내용의 전부 또는 상당 부분이 도로건설임에도 사업목적에 기준으로 판단하여 ‘국토및지역

운여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

6. "거점지역"이란 산업·문화·관광·교통·물류 등의 기능 수행에 필요한 인적·물적 기반을 갖추고 있어 인근지역과의 관계에서 중심이 되는 지역을 말한다.

2) 구체적으로 교통및물류 분야(120) - 물류등기타 부문(126) - 광역교통정책 프로그램(4500) - 대중교통지원(생활) 단위사업(4538) 내 대중교통지원 세부사업에 편성되어 있다.

3) 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

3. "지역개발사업"이란 지역의 성장 동력을 창출하고 자립적 발전을 도모하기 위하여 제23조에 따라 실시계획을 승인받아 지역개발사업구역에서 시행하는 사업을 말한다.

개발' 분야로 편성되고 있다.

또한 현재 이 사업에서 지원하는 기반시설이 도로에 국한된 것은 재정상황 및 다른 사업과의 형평성 등을 고려한 정책적 결정으로서 상황변화에 따라 지원시설의 유형은 조정될 수 있으며, 이 사업의 근거법률인 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」과 같은 법 시행령⁴⁾은 지원대상으로 교통시설 뿐 아니라 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 기반시설 전체⁵⁾를 규정하고 있다는 점에서도 이 사업을 '교통및물류' 분야로 분류하기에는 다소 무리가 있다.

정부는 예산을 16개 분야 및 75개 부문으로 구분하여 국가재정의 분야별 배분 현황을 분석하고 재정정책의 방향을 수립하는데 기초로 활용하고 있다는 점에서 이러한 사업편성 오류는 조속히 시정될 필요가 있다.⁶⁾

특히 이 사업은 2019년 예산안 기준 629억 5,400만원으로 적은 규모가 아닌 만큼 단순한 편성 오류로 인해 재정정책의 방향 결정에 교란이 발생하지 않도록, 대중교통지원 세부사업에서 분류하여 사업목적에 부합하도록 국토및지역개발 분야(140) - 지역및도시 부문(142)으로 이관하는 방안을 검토할 필요가 있다.

4) 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」

제55조(기반시설 설치 및 보조금 등의 지원) ① 국가와 지방자치단체는 지역개발사업의 원활한 시행과 투자유치를 위하여 도로·철도 등 대통령령으로 정하는 시설을 직접 설치하거나 설치비용을 지원할 수 있다.

「지역 개발 및 지원에 관한 법률 시행령」

제58조(기반시설의 설치 및 보조금 등의 지원) ① 법 제55조제1항에서 "도로·철도 등 대통령령으로 정하는 시설"이란 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 기반시설을 말한다.

5) 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

6. "기반시설"이란 다음 각 목의 시설로서 대통령령으로 정하는 시설을 말한다.

가. 도로·철도·항만·공항·주차장 등 교통시설

나. 광장·공원·녹지 등 공간시설

다. 유통업무설비, 수도·전기·가스공급설비, 방송·통신시설, 공동구 등 유통·공급시설

라. 학교·운동장·공공청사·문화시설 및 공공필요성이 인정되는 체육시설 등 공공·문화체육시설

마. 하천·유수지(遊水池)·방화설비 등 방재시설

바. 화장시설·공동묘지·봉안시설 등 보건위생시설

사. 하수도·폐기물처리시설 등 환경기초시설

6) 정부는 16개 분야와 별개로 예산을 12대 분야 및 66개 부문으로 구분하여 분석하기도 하나, 12대 분야 분류시 예산편성체계인 16개 분야, 75개 부문 분류체계를 거의 그대로 활용한다는 점(예를 들어 이 사업이 편성된 '교통및물류' 분야의 '물류등기타' 부문은 12대 분야 분류시 'SOC' 분야의 '물류등기타' 부문으로 분류. 반면, 이 사업이 사업목적에 부합하게 '국토및지역개발' 분야의 '지역및도시' 부문에 편성되었다면 12대 분야 분류시 'SOC' 분야의 '지역및도시' 부문으로 분류)에서 이러한 편성 오류는 2가지 분류체계 모두를 교란할 가능성이 큰 실정이다.

15-3. 사업별 실집행 추이를 고려한 예산편성 및 실집행 실적 제고 필요

가. 현 황

거점지역 기반시설 지원 내역사업은 광역자치단체를 통하여 사업을 수행하는 자치단체 보조사업이다. 그러나 이 사업의 예산현액 대비 실집행액 실적은 2015년 80.6%, 2016년 70.4%, 2017년 69.7%로 연례적으로 저조하며 실적이 점점 악화되고 있는 실정이다.

[거점지역 기반시설 지원 내역사업 실집행 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	부처	피보조기관(2018.8)					
	예산	교부액	예산현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
2015	56,030	56,695	60,369	48,631	11,738	0	80.6
2016	62,898	68,880	80,618	56,748	23,715	155	70.4
2017	52,383	54,944	78,659	54,812	23,434	413	69.7
2018.8	54,015	41,907	65,341	32,657	-	-	50.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

개별 내내역사업 단위로 2018년 예산의 실집행 추이를 검토하여 예산을 편성할 필요가 있으며, 일부 부진한 사업은 실집행 실적을 제고할 필요가 있다.

전술한 것과 같이 이 사업은 매년 실집행 실적이 저조한 상황이며, 특히 2015~2017년 동안은 실집행 실적이 계속 악화되는 추세였다. 2018년의 경우에도 8월 말 기준 실집행률은 50.0%로 전년에 비해서는 양호한 실정이나 동절기가 가까워오고 있다는 점을 고려할 때 또 다시 대규모 이월이 발생할 가능성이 있는 것으로 보인다.

특히, 2018년 실집행 실적을 개별 사업단위로 살펴보면 8월말 기준 40% 미만인 사업도 속초관광지 연계 해안관광도로(26.7%), 관동별곡800리역사탐방로 조성사

업(33.6%), 남대천 유적관광지 연결도로(0.3%), 살미~수안보연계도로(0.0%), 용탄-동량간 연계관광도로(37.6%), 간월호 관광도로(37.6%), 성주호 순환도로개설 및 기반시설정비(5.5%), 거열산성 진입도로(20.2%) 등 8개에 달하고 있다.

[거점지역 기반시설 지원 내역사업 중 실집행 저조 사업 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	부처 예산		피보조기관 실집행			
	2018	2019(안)	교부액	예산현액 (A)	실집행액 (B)	실집행률 (B/A)
속초관광지 연계 해안관광도로	3,198	1,660	3,198	4,042	1,080	26.7
관동별곡800리역사탐방로 조성사업	4,732	4,354	4,732	5,660	1,899	33.6
남대천 유적관광지 연결도로	795	1,300	698	1,555	4	0.3
살미~수안보연계도로(직동-재오재)	1,000	350	-	960	-	0.0
용탄-동량간 연계관광도로(동량대교)	5,500	5,500	4,900	4,900	1,843	37.6
간월호 관광도로	2,486	-	1,500	1,917	721	37.6
성주호 순환도로개설 및 기반시설정비	1,915	1,532	1,675	1,827	100	5.5
거열산성 진입도로	-	2,000	-	1,976	399	20.2

주: 2018년 8월 기준

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 작성성

이상 사업별 실집행 부진 사유는 다음과 같으며, 이중 실시계획·설계 등 사전 절차와 각종 인허가 협의 지연으로 인한 실집행 부진은 착공을 지연시켜 후속공정도 지연시킬 가능성이 크다.

[거점지역 기반시설 지원 내역사업 실집행 부진사유]

사업명	실집행부진사유
속초관광지 연계 해안관광도로	호안보강공사를 위한 인허가 협의기간 소요(9.17 완료)
관동별곡800리역사탐방로 조성사업	상반기 기상이변(폭염)으로 강교제작 기간이 지연되면서, 교량 거치작업 및 상부 슬라브 설치 작업도 지연
남대천 유적관광지 연결도로	실시계획 승인신청(11월 예정) 준비
살미~수안보연계도로 (직동-재오재)	소규모 환경영향평가 협의지연
용탄-동량간 연계관광도로 (동량대교)	거더제작, 가설교량 설치 등 일부공정 부진
성주호 순환도로개설 및 기반시설정비	실시설계, 국도연결점용허가 및 농어촌시설사용협의 기간 소요
거열산성 진입도로	지하매설물 이설에 따른 공정부진

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 작성성

이에 정부는 개별사업 단위로 실집행 부진 사유를 검토하여 차년도에 집행 가능한 수준의 예산규모를 정확히 산정할 필요가 있으며, 가급적 실집행 부진사유를 조속히 해소할 수 있도록 노력할 필요가 있을 것이다.

III

개별 사업 분석

1

동·서·남해안권 및 내륙권 개발사업의 차별성 확보 등

해안권 및 내륙권 개발사업은 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」에 따라 3대 해안권 및 백두대간권·내륙침단산업권·대구-광주연계협력권 등 특정 내륙권의 체계적 발전을 도모하는 광역권 개발사업이다.

이 사업의 2019년도 예산안은 해안권 및 내륙권 발전지원¹⁾, 해안 및 내륙권 발전사업지원²⁾ 등 2개 세부사업으로 구성되어 있으며, 전년 대비 62억 6,100만원이 감액된 42억 6,800만원을 편성하였다.

[2019년도 해안권 및 내륙권 개발 관련 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
해안권 및 내륙권 발전지원	235	250	250	130	△120	△48.0
해안 및 내륙권 발전사업지원	9,420	8,279	8,279	4,138	△4,141	△50.0
발전거점형지역계획 시범사업	301	2,000	2,000	0	△2,000	순감
합계	9,956	10,529	10,529	4,268	△6,261	△59.5

자료: 국토교통부

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드: 일반회계 5543-301

2) 코드: 국가균형발전특별회계 5554-302

1-1. 근거법을 제정 취지에 부합하도록 해안 및 내륙권 발전사업지원 사업의 체계·내용 개편 필요

가. 현 황

해안 및 내륙권 발전사업지원³⁾은 각 해안권 및 내륙권 발전종합계획에 반영된 사업 중 파급효과가 큰 사업을 선도사업으로 지정하여 총사업비의 50%를 국비로 보조하는 자치단체보조사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 전년 대비 41억 4,100만원이 감액된 41억 3,800만원을 편성하였다.

[2019년도 해안권 및 내륙권 발전사업지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
해안 및 내륙권 발전사업지원	9,420	8,279	8,279	4,138	△4,141	△50.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

해안 및 내륙권 발전사업지원 사업은 근거법을 제정 취지를 고려하여 유사 사업과의 차별성을 확보하고 사업내용을 개편할 필요가 있다.

이 사업은 2007년 제정된 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」에 근거하여 시행하는 것으로, 해당 법률의 제정 취지는 광역권 단위(동해안권·서해안권·남해안권 및 특정 내륙권)의 발전계획을 수립하고 행정적·재정적 지원을 제공함으로써 국토의 균형발전을 실현하는 동시에 산발적인 소규모 지역개발사업을 지양하고 보다 광역적이고 체계적인 국토개발을 추진하기 위함이었다.

그러나 이 사업은 2013년 신규 반영된 이래 광역권 단위로 시행하거나 광역권 규모의 파급효과를 지니는 사업보다는 각 권역별 발전종합계획에 포함된 시·군 단위의 소규모 지역개발 또는 관광기반구축사업만 선정하여 지원하고 있는 실정이다.

3) 코드: 국가균형발전특별회계 5554-302

[해안권 및 내륙권 발전사업지원 사업의 최근 내역사업 사례]

내역사업명	사업내용	비고
동해 망상 웰빙휴양타운	전통 한옥조성 등	2016년 지원 종료
영덕 고래볼 해양복합타운	전망대, 산책로 조성 등	2016년 지원 종료
진도항 배후지 개발	하수처리장 설치 등	2017년 지원 종료
고창 세계프리미엄 갯벌생태지구	진입도로, 주차장 설치 등	2017년 지원 종료
태안 만리포 관광거점	탐방로, 주차장 설치 등	2017년 지원 종료
부산 그린레일웨이 조성	전망대, 산책로, 안전난간 설치 등	2018년 지원 종료
양양 오색 자연휴양체험지구	오색 가로수길, 주차장 조성 등	2019년 예산안 반영
남해 다이어트 보물섬	산책로, 오수처리시설 구축 등	2019년 예산안 반영

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

그러나 이와 같은 지역개발 또는 관광기반 구축사업은 각각 문화체육관광부 국토교통부 도시활력증진지역개발사업⁴⁾, 관광자원 개발⁵⁾ 등을 통해서도 추진할 수 있다는 점에서 다른 사업과의 차별성이 크지 않은 실정이다.

[2019년 예산안 기준 유사 사업 비교]

(단위: 백만원)

구분	해안권 및 내륙권 발전 사업지원	관광자원개발	도시활력증진지역개발
소관	국토교통부	문화체육관광부	국토교통부
사업목적	동·서·남해안 및 내륙 권을 동북아 신경제권 및 국제 관광권으로 발전	지역 관광자원 확충을 통한 국제경쟁력 확보 등	주민 생활기반 정비 및 지역개발
사업방식	자치단체보조(50%)	자치단체보조(50%)	자치단체보조(40~60%)
예산규모 (*19안)	4,138	234,588	160,564 ¹⁾

주: 1) 지역자율계정 및 제주계정사업 합산

자료: 국토교통부·문화체육관광부 제출자료를 바탕으로 재작성

4) 코드: 국가균형발전특별회계 5641-301

5) 코드: 국가균형발전특별회계 4151-300

[2018년 관광자원개발 사업실시 사례]

(단위: 백만원)

시도	시군구	세부내역사업	18년 예산
강원	강릉시	대관령어흘리관광지개발	500
강원	정선군	아우라지관광지개발	500
강원	정선군	화암관광지 개발(화암동굴개선사업)	100
강원	양양군	지경관광지개발	1,000
경기	가평군	가평 산장관광지 개발	141
경기	포천시	포천 산정호수관광지 개발	600
경기	여주시	여주 신흥사관광지 개발	275
경기	동두천시	동두천 소요산관광지 개발	264
경기	양평군	양평 용문산관광지 개발	250
경기	파주시	파주 임진각관광지 개발	150
경기	양주시	양주 장흥관광지 개발	381
경남	의령군	벽계관광지 조성	500
경남	고성군	당항포 관광지 조성	500
경남	산청군	산청 전통한방휴양관광지 조성	125
경남	함양군	농월정 관광지 정비사업	150
경북	영덕군	장사관광지 주변정비사업	1,300
울산	본청(울산)	강동관광단지 기반시설 조성	2,704
전남	완도군	신지명사십리지구 관광지 개발	300
전남	여수시	여수 경도 해양관광단지 조성	650
전남	보성군	울포해수욕장 관광지 조성사업	720
전남	장흥군	정남진 우산도 관광지	360
전남	구례군	지리산 온천 관광지 개발	660
전남	완도군	해신장보고지구 관광지 조성	300
전북	익산시	웅포관광지 가족단위 레저시설 설치 사업	900
전북	익산시	왕궁보석테마 대표관광지 조성사업	500
전북	정읍시	백제가요정읍사 관광지 조성사업	1,631
전북	장수군	방화동 노후기반시설 정비사업	950
전북	부안군	변산해수욕장관광지 조성	2,132

(단위: 백만원)

시도	시군구	세부내역사업	18년 예산
전북	익산시	금마관광지 시설보수사업	150
충남	예산군	덕산온천 관광지 개발	600
충남	아산시	아산온천관광지 기반시설 정비	400
충남	당진시	삼교호관광지 주차장 조성사업	600
충남	서천군	금강하구둑관광지 기반시설 정비	600
충남	서천군	춘장대해수욕장 우수관로 정비	700
충북	단양군	온달관광지 온달전시관 정비사업	1,500
충북	괴산군	수옥정관광지 수변산책로 조성	150
충북	영동군	송호관광지 기반시설 확충	1,000
충북	단양군	다리안관광지 정비사업	1,180
제주	본청(제주)	제주돌문화공원조성2단계2차사업	7,000
제주	제주시	곽지관광지 시설정비사업	200
제주	서귀포시	용머리 관광자원 개발	500
제주	제주시	김녕관광지 기반시설 정비사업	100
제주	서귀포시	표선관광지 주변 관광자원 개발사업	500

주: 관광지개발 내역사업 목록만 제시

자료: 문화체육관광부

[도시활력증진지역개발 사업 주요 사례]

지방자치단체	사업명
강원 원주시	역사와 문화를 어우르는 향교도시문화마을
강원 삼척시	이사부 문화마을 만들기
경기 수원시	인계 장다리마을 만들기
경북 김천시	함께사는 역사문화마을 황금동 조성사업
대구 동구	천연기념물 ONE 도동문화마을 조성사업

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

한편, 이 사업은 2017년 보조사업 연장평가를 통해서도 ‘내역사업의 효과성 등이 명확하지 않아 연장에 대한 전체적인 재검토가 필요’하므로 ‘일단 계획대로 2020

년까지 진행하고 그 이후 사업을 지속하기 위해서는 심도 깊고 면밀한 재검토'가 필요하다는 평가를 받은바 있다⁶⁾.

이에 이 사업은 근거법률의 취지와 사업내용의 괴리, 정부 보조사업 연장평가 결과 등을 고려하여 유사 사업과의 차별성을 확보하고 광역권의 체계적 개발이라는 사업취지에 부합하도록 내역사업을 구성하는 방향으로 사업내용을 개편하는 방안을 검토할 필요가 있을 것이다.⁷⁾

6) 이러한 사유 등으로 2019년도 예산안에는 부처에서 요구한 신규 내역사업이 전체 미반영되었다.

7) 이에 대하여 정부는 향후 잠재력 있는 거점 지방도시와 주변지역의 체계적인 발전을 도모하는 연계협력형 지역계획을 수립하고 관련 사업을 추진하는 등 해당 사업이 근거법률의 취지에 부합하는 방향으로 개편될 수 있도록 지속적으로 노력하겠다는 입장이다.

1-2. 동서남해안및내륙권발전기획단의 규모 및 기능 재정립 필요

가. 현 황

동서남해안및내륙권발전기획단은 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」⁸⁾에 따라 해안권 및 내륙권 개발사업을 전담하기 위해 설치된 국토교통부 별도조직이다. 동서남해안및내륙권발전기획단의 조직 및 정원은 고위공무원인 기획관을 포함하여 총 2개과, 17명으로 구성되어 있다.

[동서남해안및내륙권발전기획단 조직 및 정원]



주: 별도정원 포함

자료: 국토교통부 훈령 「동·서·남해안 및 내륙권 발전기획단의 구성 및 운영에 관한 규정」 등을 바탕으로 재작성

8) 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」

제23조(동·서·남해안 및 내륙권 발전기획단) ① 해안권 또는 내륙권 발전과 관련된 업무를 수행하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 동·서·남해안 및 내륙권 발전기획단(이하 "기획단"이라 한다)을 둔다.

② 기획단은 다음 각 호에 관한 업무를 수행한다.

1. 해안권 및 내륙권 발전에 관한 정책 및 제도 입안·기획
2. 해안권 및 내륙권 개발계획의 협의 및 조정
3. 제6조제1항, 제7조제1항, 제9조제1항, 제12조제3항, 제24조제1항, 제25조제1항 및 제26조제1항에 따른 국토정책위원회의 심의 사항에 대한 의안 작성 등의 보좌
4. 그 밖의 해안권 및 내륙권 발전에 필요한 사항

③ 기획단의 구성 및 운영, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

나. 분석의견

해안권 및 내륙권 개발 관련 재정사업의 예산규모 등 업무량 감소에 따라 동서남해안및내륙권발전기획단의 규모 및 기능을 재검토할 필요가 있다.

2019년 예산안 기준 해안권 및 내륙권 개발 관련 재정사업은 총 2개 세부사업에 42억 6,800만원이 편성되었다.

[2019년도 해안권 및 내륙권 개발 관련 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
해안권 및 내륙권 발전지원	235	250	250	130	△120	△48.0
일반용역비	0	70	70	0	△70	△100.0
정책연구비	125	50	50	0	△50	△100.0
기타 기본경비	110	130	130	130	0	0.0
해안 및 내륙권 발전사업지원	9,420	8,279	8,279	4,138	△4,141	△50.0
발전거점형지역계획 시범사업	301	2,000	2,000	0	△2,000	△100.0
합계	9,956	10,529	10,529	4,268	△6,261	△59.5

자료: 국토교통부

2018년 예산 기준 해안권 및 내륙권 개발 관련 재정사업은 총 3개 세부사업이 있었으며, 내역사업 단위로 집계하면 ‘해안권 및 내륙권 발전지원’ 사업의 내역사업인 민자유치 설명회 실시 목적 ‘일반용역비’와 정책연구용역 수행 목적 ‘정책연구비’를 포함하여 실질적인 사업은 총 4개가 있었다.

그러나 2019년 예산안에는 ‘발전거점형지역계획시범사업’과 ‘해안권 및 내륙권 발전지원’ 사업의 일반용역비·정책연구비가 모두 미반영되면서 실질적인 사업은 ‘해안 및 내륙권 발전사업지원’ 사업 1개만 남은 실정이다.

또한 유일하게 남은 ‘해안 및 내륙권 발전사업지원’ 사업의 경우에도 그 내역

사업수가 2016년 기준 8개에서 2019년 예산안 기준 2개로 지속적으로 감소하고 있고, 2019년에는 신규 내역사업이 모두 미반영되는 등 사업규모가 크게 감소한 실정이다.

[해안권 및 내륙권 발전사업지원 사업의 연도별 내역사업 예산 현황]

(단위: 백만원)

내역사업명	2016	2017	2018	2019(안)
동해 망상 웰빙휴양타운	1,900	-	-	-
영덕 고래볼 해양복합타운	2,760	-	-	-
진도항 배후지 개발	1,240	-	-	-
고창 세계프리미엄 갯벌생태지구	1,150	1,500	-	-
태안 만리포 관광거점	1,900	1,750	2,708	-
부산 그린레일웨이 조성	1,720	1,740	3,838	-
양양 오색 자연휴양체험지구	1,720	1,690	1,733	2,938
남해 다이어트 보물섬	1,720	1,740	-	1,200
합계	14,110	8,420	8,279	4,138

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

동서남해안및내륙권발전기획단은 현재 각 권역별 발전종합계획의 추진을 종합·관리하는 것을 주요 업무로 수행하고 있다. 그러나 발전종합계획의 대부분을 차지하고 있는 타 부처 및 지방자치단체 소관 사업에 대해서는 권한 부재로 모니터링 외에 별도의 업무를 수행하지 못하고 있는 상황에서 국토교통부가 직접 관리하는 재정사업 규모가 크게 감소하여 전체적인 업무량에도 변동이 있을 것으로 보인다.

이에 동서남해안및내륙권발전기획단은 업무량 변동에 따른 적정 수준의 조직 구조 및 규모를 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.⁹⁾

9) 한편, 이와 관련하여 2020년 만료되는 「동·서·남해안 및 내륙권 발전 특별법」의 기한을 연장하는 같은 법 일부개정법률안(의안번호 2014611, 박덕흠의원 대표발의)이 국회 계류중이므로 그 심사 추이도 함께 지켜볼 필요가 있을 것으로 보인다.

가. 현 황

지방하천정비(지역)¹⁾·지방하천정비(제주)²⁾·지방하천정비(세종)³⁾는 제방 보강, 하도 준설 등을 통하여 전국 지방하천의 안전을 확보하기 위한 사업으로 총사업비의 50%를 국비로 지원하는 자치단체 보조사업이다. 이 사업은 국가균형발전특별회계의 계정 구분에 따라 제주특별자치도 및 세종특별자치시 관내 사업을 별도 세부사업으로 편성하고 있어 총 3개 세부사업으로 구성된다.

이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 5억 8,000만원이 증액된 5,696억 8,000만원을 편성하였다.

[2019년도 지방하천정비 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산 ¹⁾	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
지방하천정비(지역)	568,700	551,620	551,620	554,180	2,560	0.5
지방하천정비(제주)	-	12,060	12,060	9,700	△2,360	△19.6
지방하천정비(세종)	-	5,420	5,420	5,800	380	7.0
합 계	568,700	569,100	569,100	569,680	580	0.1

주: 1) 2017년은 일반회계로 편성

자료: 국토교통부

이 사업은 2015~2017년 결산 결과를 살펴볼 때 지방자치단체의 실행행률은 3년 평균 82.0% 수준이다.

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드: 국가균형발전특별회계 지역자율계정 5334-301

2) 코드: 국가균형발전특별회계 제주특별자치도계정 5332-301

3) 코드: 국가균형발전특별회계 세종특별자치시계정 5333-301

[지방하천정비사업 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	집행			실집행					
	예산액		집행액 (교부액)	전년도 이월액	예산현액 (A)	실집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	본예산	추경							
2015	675,400	720,400	720,400	201,282	921,682	724,340	196,859	482	78.6
2016	638,350	638,350	638,350	196,859	835,209	673,629	158,751	2,828	80.8
2017	578,700	578,700	568,700	158,751	727,451	638,919	82,754	5,777	87.8
평균	630,817	645,817	642,483	185,631	828,114	678,963	146,121	3,030	82.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

정부는 지방자치단체의 사업 참여를 활성화할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있다.

이 사업은 성과지표로서 불완전제방의 정비율을 설정하고 있는데, 2017년 결산 기준 정비율은 74.6%로 아직 3,499km 규모(25.5%)의 불완전제방 구간이 남아 있어 적극적인 사업 추진이 필요한 상황임에도, 오히려 예산규모가 지속적으로 감소하고 성과지표상 목표치의 증가폭도 감소하는 추세이다.

[지방하천정비사업 예산규모 및 성과지표 현황]

(단위: 백만원, %, %p)

연도	예산 (추경기준)	성과지표(불완전제방 정비율)		
		목표		실적
			전년대비	
2015	720,400	69.1	-	69.4
2016	638,350	72.3	3.2	72.4
2017	578,700	74.5	2.2	74.6
2018	569,100	76.9	2.4	-
2019(안)	569,680	78.9	2.0	-

자료: 국토교통부

이와 같이 불완전제방 정비율 증가속도가 최근 감소하고 있는 것은 1차적으로 예산규모 감소에 기인하지만, 이 사업의 목적이 지역개발이 아닌 국가 전체적인 안전확보와 관련 있어 지방자치단체의 적극적인 사업참여 유인이 상대적으로 부족하다는 점도 그 원인의 하나로 작용하는 측면이 있다.

이에 정부는 차년도 「국가균형발전특별회계 예산안 편성 지침」 등을 통하여 이 사업 등 국가적으로 중점 추진할 필요가 있는 사업에 대해서는 실집행 실적에 따라 지역자율계정 총액 산정시 인센티브를 주는 등의 조치를 검토하여 지방자치단체의 참여유인을 제고할 필요가 있을 것으로 보인다.⁴⁾

또한 이 사업은 2017년까지 일반회계로 편성되다 2018년부터 국가균형발전특별회계의 지역자율계정으로 편성되고 있는데, 사업 특성상 지방자치단체의 참여유인이 부족한 사업을 지역자율계정에 편성하여 포괄보조제도⁵⁾를 적용할 경우 예산요구단계에서부터 사업이 축소될 수 있다는 지적도 있으므로 향후 사업성과 등을 지켜보며 일반회계로의 재이관 또는 국가균형발전특별회계의 지역지원계정으로의 이관 등도 함께 검토할 필요가 있을 것이다.

4) 현재도 국가균형발전특별회계는 차등지원제를 통하여 특별회계 전체의 실집행 실적을 기준으로 지방자치단체 예산총액 결정시 인센티브를 주고 있으며 이 사업 자체에 대해서도 실집행 실적에 따라 차년도 예산규모 결정시 인센티브를 주고 있으나, 전자의 경우 지방비 재원이 한정된 상황에서 다른 지역개발사업에 비해 지방하천정비사업에 지방비를 우선 매칭하도록 하는 효과는 크지 않으며 후자의 경우 이 사업에 대한 지방자치단체의 수요가 크지 않다면 해당 사업 예산규모에 인센티브를 주는 것은 사업참여를 촉진하는 효과가 크지 않을 수 있다는 한계가 있을 것으로 보인다.

5) 지방자치단체의 정보우위를 활용하여 사업의 편성·추진 과정에서 지역의 특수성을 고려하기 위한 취지로 중앙정부에서 지역별 총액만 결정하고 사업구성은 지역의 자율에 맡기는 보조금 예산 편성제도이다.

가. 현 황

공동주택관리 분쟁조정센터 운영지원¹⁾은 「공동주택관리법」에 따라 민간의 공동주택관리 및 관련 분쟁해결을 지원하는 중앙공동주택관리지원센터와 중앙공동주택관리 분쟁조정위원회의 운영비를 지원하는 사업이다.

이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 6,700만원이 증액된 17억 8,000만원을 편성하였다.

[2019년도 공동주택관리 분쟁조정센터 운영지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
공동주택관리 분쟁조정센터 운영지원	1,412	1,713	1,713	1,780	67	3.9
공동주택관리 지원기구	864	1,140	1,140	1,140	0	0.0
중앙 공동주택관리 분쟁조정 위원회	548	573	573	640	67	11.7

자료: 국토교통부

나. 분석의견

중앙공동주택관리 분쟁조정위원회 사무국의 업무량 등을 고려하여 인력 증원의 적절성을 신중하게 검토할 필요가 있다.

이 사업 중 ‘중앙 공동주택관리 분쟁조정 위원회²⁾’ 내역사업의 2019년도 예산

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드: 일반회계 1034-306

2) 「공동주택관리법」

제71조(공동주택관리 분쟁조정위원회의 설치) ② 공동주택관리 분쟁조정위원회는 다음 각 호의 사항을 심의·조정한다.

안은 6억 4,000만원으로 전년 대비 6,700만원이 증액되었으며, 특히 위원회 사무국 인건비 등으로 집행되는 ‘위원회 운영 및 사건 조사’ 항목의 예산이 7,600만원 증액되었다. 이는 위원회 사무국 조사인력 1인 증원에 따른 인건비 증액에 주로 기인한다.

[2019년도 중앙 공동주택관리 분쟁조정 위원회 내역사업 예산안 세부현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 예산 (A)	2019 예산안 (B)	증감	
			B-A	(B-A)/A
중앙 공동주택관리 분쟁조정 위원회	573	640	67	3.9
위원회 운영 및 사건 조사	395	447	52	13.2
제도활성화	47	55	8	17.0
기타 운영비용	131	71	△60	△45.8

자료: 국토교통부

현재 중앙공동주택관리 분쟁조정위원회의 사무국은 2018년 9월 현재 정원 32명에 현원 22명으로 운영중이며 이 중 조사인력은 13명 수준이나, 위원회 사무국에 따르면 2018년 이후 분쟁조정 신청건수가 크게 증가하여 인력의 보강이 필요하다는 입장이다.

1. 입주자대표회의의 구성·운영 및 동별 대표자의 자격·선임·해임·임기에 관한 사항
2. 공동주택관리기구의 구성·운영 등에 관한 사항
3. 관리비·사용료 및 장기수선충당금 등의 징수·사용 등에 관한 사항
4. 공동주택(공용부분만 해당한다)의 유지·보수·개량 등에 관한 사항
5. 공동주택의 리모델링에 관한 사항
6. 공동주택의 층간소음에 관한 사항
7. 혼합주택단지에서의 분쟁에 관한 사항
8. 다른 법령에서 공동주택관리 분쟁조정위원회가 분쟁을 심의·조정할 수 있도록 한 사항
9. 그 밖에 공동주택의 관리와 관련하여 분쟁의 심의·조정이 필요하다고 대통령령 또는 시·군·구의 조례(지방분쟁조정위원회에 한정한다)로 정하는 사항

[중앙공동주택관리 분쟁조정위원회 업무실적 현황]

(단위: 건)

구분		분쟁조정신청								컨설팅 신청	상담 건수
		조정 성립	조정 불성립	각하	취하	기각등	계류	이송			
2017		33	14	8	2	8	0	0	1	131	3,071
2018	7월기준	32	10	4	0	8	4	5	1	3	1,357
	1년환산	55	17	7	0	14	7	9	2	5	2,326

자료: 국토교통부

중앙공동주택관리 분쟁조정위원회의 업무실적을 살펴보면 2018년 7월 기준 13명의 조사인력이 조정신청 32건을 담당하고 있으며, 상반기 추세가 지속된다고 가정하고 이를 1년 단위로 환산하면 1인당 4~5건을 처리할 것으로 전망된다. 또한 2018년에는 신청요건의 완화³⁾에 따라 분쟁조정신청건수는 증가하였으나 풍선효과에 따라 전문 컨설팅 및 일반 상담건수 등 다른 업무는 감소추세를 보이고 있다.

한편, 주택 관련 다른 분쟁조정위원회의 업무실적을 살펴보면, 주택임대차분쟁조정위원회⁴⁾의 경우 2018년 7월 기준 조사인력 30명⁵⁾이 조정신청 2,438건을 담당하고 있으며 이를 1년 단위로 환산하면 1인당 약 82건을 처리할 것으로 전망된다.

3) 종전에는 쌍방의 합의가 있어야 조정신청이 가능했으나, 2018년 이후 일방의 신청이 가능해졌다.

4) 「주택임대차보호법」

제14조(주택임대차분쟁조정위원회) ② 조정위원회는 다음 각 호의 사항을 심의·조정한다.

1. 차임 또는 보증금의 증감에 관한 분쟁
2. 임대차 기간에 관한 분쟁
3. 보증금 또는 임차주택의 반환에 관한 분쟁
4. 임차주택의 유지·수선 의무에 관한 분쟁
5. 그 밖에 대통령령으로 정하는 주택임대차에 관한 분쟁

5) 위원회 전체는 2018년 8월 현재 현원 42명

[주택임대차분쟁조정위원회 업무실적 현황]

(단위: 건)

구분		분쟁조정신청			
			조정성립	화해, 취하 등	진행중
2017		1,088	266	626	196
2018	7월기준	1,422	307	975	140
	1년환산	2,438	526	1,671	240

자료: 법무부

또한, 하자심사분쟁조정위원회⁶⁾의 경우 2018년 6월 기준 조사인력이 28명⁷⁾이 조정신청 1,856건을 담당하고 있으며 이를 1년 단위로 환산하면 1인당 약 133건을 처리할 것으로 전망된다.

[하자심사·분쟁조정위원회 업무실적 현황]

(단위: 건)

구분		분쟁조정신청									계류 (누적)
		분쟁해결		조정불성립		재심의		각하	취하		
		하자 판정	조정 성립	조정 결렬	조정 불용	이의 기각	이의 인용				
2017		4,087	1,511	302	60	0	80	7	44	1,400	1,531
2018	6월기준	1,856	805	64	8	0	7	0	33	656	1,849
	1년환산	3,712	1,610	128	16	0	14	0	66	1,312	3,698

자료: 국토교통부

6) 「공동주택관리법」

제39조(하자심사·분쟁조정위원회 설치 등) ② 하자분쟁조정위원회의 사무는 다음 각 호와 같다.

1. 하자 여부 판정
2. 하자담보책임 및 하자보수 등에 대한 사업주체·하자보수보증금의 보증서 발급기관(이하 "사업주체등"이라 한다)과 입주자대표회의등·임차인등 간의 분쟁의 조정
3. 하자의 책임범위 등에 대하여 사업주체등·설계자 및 감리자 간에 발생하는 분쟁의 조정
4. 다른 법령에서 하자분쟁조정위원회의 사무로 규정된 사항

7) 위원회 전체는 2018년 9월 현재 정원 36명 현원 32명

이에 중앙공동주택관리 분쟁조정위원회 사무국의 인력 증원은 업무량의 절대 규모 및 다른 기구와의 상대적 업무량 격차 등을 고려하여 검토할 필요가 있을 것이다⁸⁾.

[주택관련 분쟁조정위원회 비교 요약]

구분	중앙공동주택관리 분쟁조정위원회	하자심사· 분쟁조정위원회	주택임대차 분쟁조정위원회
근거법률	공동주택관리법	공동주택관리법	주택임대차보호법
주요업무	공동주택관리에 관한 분쟁의 조정	하자담보책임 및 하자 보수 등과 관련한 사 항의 심사·조정	주택임대차와 관련된 분쟁을 심의·조정
현원	2018.8. 기준 22명	2018.8. 기준 32명	2018.8. 기준 42명
조사인력	2018.8. 기준 13명	2018.8. 기준 28명	2018.8. 기준 30명
조정신청건수	32건	2018.6. 기준 1,856건	2018.7. 기준 1,422건
1년 환산 (1인당)	55건 (4건)	3,712건 (133건)	2,438건 (82건)

자료: 국토교통부·법무부 제출자료를 바탕으로 작성

8) 다만, 정부는 증원 필요성과 별개로 현재 중앙공동주택관리분쟁조정위원회 사무국이 22명 현원으로 운영중이나 위탁사업자인 LH에 대한 인건비 예산은 6명분만 편성·지원되고 있어 업무량 대비 예산이 부족하다는 입장이다.

가. 현 황

주택성능보강¹⁾은 화재 발생시 대형인명피해가 우려되는 다가구·다세대주택, 도시형생활주택 등 주거시설의 성능보강에 필요한 비용을 해당 주택 소유자에게 저리에 융자하는 사업이다.

이 사업은 신규사업으로서 2019년도 계획안은 600억원을 편성하였다.

[2019년도 주택성능보강 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	변경(A)		B-A	(B-A)/A
주택성능보강	0	0	0	60,000	60,000	순증

자료: 국토교통부

나. 분석의견

이 사업은 주택소유자의 융자금 원금·이자 부담 등을 고려하여 보다 정확한 수요를 확인하고, 주택소유자의 참여유인을 제고하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

이 사업은 다수가 거주하는 주거시설의 화재성능 보강을 유도하여 대형 재난 피해를 예방하기 위한 사업으로, 평균 4,000만원 정도의 공사비를 1.2%의 금리로 융자하는 사업으로 약 1,500동을 목표로 계획안을 편성하고 있다.

정부는 차년도 계획안 편성시 전국의 성능보강대상 주택²⁾수를 추산한 후 이를 근거로 사업규모를 산정³⁾하였다.

윤여문 예산분석관(doors82@assembly.go.kr, 788-4623)

1) 코드: 주택도시기금 주택계정 1131-406

2) 화재성능보강의 경우 3층 이상으로서 ① 가연성외장재를 사용하고 ② 스프링클러가 미설치되었으며 ③ 1층이 필로티 주차장 구조인 주택(연립·다가구·다세대·도시형생활주택)을 기준으로 산정하였다.

[2019년도 주택성능보강 사업 대상주택 추산 현황]

(단위: 동)

구분	주택수
합계	57,494
도시형 생활주택	4,264
연립주택	705
다세대주택	20,365
다가구주택	32,160

자료: 국토교통부

그러나 ① 이 사업의 대상 중 연립주택·다세대주택은 통상 1개 동의 주택을 다수가 구분 소유하고 있는데, 이러한 경우 비용부담 등을 이유로 일부만 반대하여도 사업 시행이 어렵다는 문제가 있다.

② 또한 성능보강대상 주택이 대부분 노후건축물로서 재개발·재건축 등 정비사업이 예정되어 있거나 소유자가 이를 기대하는 경우가 상당수라면, 성능보강 후 혜택을 향유할 수 있는 기간이 짧아 참여유인이 크지 않을 수 있다.

이 사업은 최근 화재 등 대형 재난으로부터 국민의 안전을 확보하기 위한 취지로서 목적상 타당성은 인정되는 것으로 보인다. 이에 정부는 사업 참여가능성이 상대적으로 높은 다가구주택 등 1인 단독소유 주택에 대해서라도 차년도 사업참여 의사 및 사업참여를 위하여 필요한 인센티브 수준 등을 조사하는 방안을 검토할 필요가 있을 것으로 보인다.

3) 매년 대상주택 총수 57,494동의 5%인 2,875동 지원을 목표로 하되, 2019년은 시범사업임을 고려하여 절반 가량인 약 1,500동 지원을 계획하고 있다.

가. 현 황

국가건설기준센터 운영¹⁾ 사업은 건설기준의 연구 개발 및 보급, 관리·운영, 검증 및 평가, 정보화체계 구축, 교육 및 홍보, 건설기준 정책연구 등의 업무를 추진하는 정부출연연구기관인 한국건설기술연구원 소속 국가건설기준센터의 운영에 필요한 비용을 정부 출연으로 지원하는 사업이다.

국토교통부는 동 사업의 2019년도 예산안을 전년 대비 5억원이 증액된 23억원을 편성하였다.

[2019년도 국가건설기준센터 운영 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
국가건설기준센터 운영	1,800	1,800	1,800	2,300	500	27.8

자료: 국토교통부

「건설기술 진흥법」 제44조의2²⁾에 따라 설치·운영 중인 국가건설기준센터는 건설기준의 연구개발 및 보급, 건설기준의 관리·운영, 건설기준의 정보화체계 구축, 건

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드: 일반회계 4317-301

2) 「건설기술 진흥법」

제44조의2(건설기준의 관리) ① 국토교통부장관은 건설기준의 개발 촉진과 그 활용을 위한 시책을 마련하여야 한다.

② 국토교통부장관은 건설기준을 효율적으로 관리하기 위하여 국가건설기준센터를 설치·운영할 수 있다.

③ 국가건설기준센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다.

1. 건설기준의 연구·개발 및 보급
2. 건설기준의 관리·운영
3. 건설기준의 검증 및 평가
4. 건설기준의 정보화체계 구축
5. 건설기준에 대한 교육 및 홍보
6. 주요 국가 건설기준의 제도·정책 동향 조사·분석
7. 건설기준 발전을 위한 국제협력의 추진
8. 그 밖에 건설기준 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 사항

설기준에 대한 교육 및 홍보 등을 수행하는 기관으로 과학기술정보통신부 소관의 정부출연연구기관인 한국건설기술연구원에 소속되어 국토교통부로부터 위탁으로 운영되고 있다.

동 사업의 2019년도 예산안 세부내역을 살펴보면, 건설기준 정책연구 사업에 3억원, 건설기준 제·개정 연구 사업에 14억원, 건설기준위원회 운영에 4억원, 건설기준 정보화시스템 운영 사업에 1억 5,000만원, 건설기준 협력사업에 5,000만원을 포함한 23억원이 편성되었다.

[국가건설기준센터 운영 사업의 2019년도 예산안 세부내역]

(단위: 백만원)

구분	세부내역	2019년 예산안
건설기준 정책연구	○ 4차 산업융합 건설기준 조사연구 등 건설기준 정책연구	300
건설기준 제·개정 연구	○ 건설기준 영문코드 제정, 건설기준 적합성 평가, 건설기준 실·검증연구, 건설기준 코드 정비 등	1,400
건설기준위원회 운영	○ 인건비(9,600만원), 직접비(2억 5,800만원), 간접비(4,600만원)	400
건설기준 정보화시스템 운영	○ 서버운영 하드웨어 유지보수, 건설기준 DB 구축 및 기능개선 등	150
건설기준 협력사업	○ 인건비(3,600만원), 직접비(1,400만원)	50
합 계		2,300

자료: 국토교통부

나. 분석의견

동 사업은 다음과 같은 문제가 있어, 개선의 필요가 있다.

첫째, 동 사업은 일반사업에 해당함에도 연구개발 사업에 편성할 수 있는 연구수당이 편성되어 있어, 해당 부분을 개선할 필요가 있다.

「국가연구개발사업의 관리 등에 관한 규정」 별표 2의 연구개발비 비목별 계상기준에 따르면, 연구수당은 해당 연구개발과제 수행과 관련된 연구책임자 및 참여

연구원의 보상금·장려금 지급을 위한 수당을 의미하며, 인건비의 20퍼센트 범위에서 계상할 수 있도록 규정하고 있다.

[연구개발비 비목별 계상기준(연구수당)]

세목	사용 용도	계상기준
연구수당	해당 연구개발과제 수행과 관련된 연구책임자 및 참여연구원의 보상금·장려금 지급을 위한 수당	소관 부처의 세부규정에 따라 사업의 특성 및 연구성과 등을 고려하여 인건비(인건비로 계상된 현물·미지급인건비 및 학생인건비 포함)의 20퍼센트 범위에서 계상한다.

자료: 국가법령정보센터

이에 따라 국토교통부와 한국건설기술연구원은 동 사업의 내역사업 중 연구분야에 해당하는 건설기준 정책연구, 건설기준 제·개정 연구(건설기준 영문코드 개정, 건설기준 코드 적합성평가) 사업에 편성된 2019년도 예산안 관련 인건비의 약 17~19% 수준인 1억 4,000만원의 연구수당을 편성(해당 사업 총 인건비 9억 3,600만원 대비로는 약 15% 수준)하였다.

[국가건설기준센터 운영 사업에 편성된 연구수당 현황]

(단위: 백만원)

구 분	내역사업	산출근거	2019년 예산안
연구수당	건설기준 정책연구	인건비(2억 1,600만원)×0.185	40
	건설기준 제·개정 연구 (건설기준 영문코드 개정)	인건비(2억 1,600만원)×0.185	40
	건설기준 제·개정 연구 (건설기준 코드 적합성평가)	인건비(3억 3,600만원)×0.179	60
합 계			140

자료: 국토교통부 자료를 바탕으로 재작성

그러나, 동 사업이 연구개발(R&D) 사업이 아닌 일반사업이며, 출연금도 연구개발출연금(360)이 아닌 사업출연금(350-02)으로 편성되어 있어, 동 사업의 예산은 연구개발 예산이 아닌 일반사업 예산에 해당한다.

또한, 연구개발 사업은 예산 편성시 「2019년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」³⁾에 따라, 중복투자방지를 위해 국가과학기술지식정보서비스(NTIS), 특허정보검색서비스(KIPRIS) 등의 활용 및 사전 검토와 과학기술정보통신부의 심의를 거칠 필요가 있으나, 동 사업은 이러한 연구개발 사업의 예산 편성시 필요한 사전절차를 거치지 않았다.

연구수당은 「국가연구개발사업의 관리 등에 관한 규정」 제12조제5항⁴⁾에 따라 연구개발비 직접비에 포함되는 비목으로 연구개발과제 수행과 관련된 연구책임자 및 참여연구원의 보상금·장려금 지급을 위한 수당으로 연구개발에 해당하지 않는 일반사업인 동 사업에 편성할 수 있는 수당에 해당하지 않는다.

한국건설기술연구원은 국토교통부 훈령인 「건설기술진흥업무 운영규정」⁵⁾의 [별표 14]에 따라, 동 사업에 연구수당을 편성하고 있다고 설명하고 있으나, 해당

3) 「2019년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」

6. 연구개발(R&D) 사업

□ 중앙관서의 연구개발사업

○ 중복투자방지를 위해 국가과학기술지식정보서비스(NTIS), 특허정보검색서비스(KIPRIS) 등을 활용, 사전 검토후 예산요구

- 모든 신규사업은 과학기술정보통신부의 「2019년도 정부연구개발 투자방향 및 기준」 및 「2019년도 예산안 편성지침」에 따라 연구기획보고서를 예산요구서와 함께 기획재정부와 과학기술정보통신부에 제출

4) 「국가연구개발사업의 관리 등에 관한 규정」

제12조(연구개발비의 지급) ⑤ 연구개발비의 비목은 직접비 및 간접비(연구개발과제 수행기관이 연구개발과제를 수행하는 데에 공통적으로 들지만 개별 연구개발과제에서 직접 산출할 수 없는 비용을 말한다. 이하 같다)로 구성하며, 각 비목별 계상기준은 별표 2와 같다. 다만, 국제공동연구의 경우 중앙행정기관의 장은 협약으로 정하는 바에 따라 해당 연구에 참여하는 외국 정부 또는 기관의 연구개발비 계상기준을 고려하여 별도의 비목별 계상기준을 적용할 수 있다.

5) 「건설기술진흥업무 운영규정」 별표 14 국가건설기준센터 운영 출연금 비목별 계상기준(연구수당 부분)

세목	사용 용도	계상기준
연구수당	국가건설기준센터 운영 사업수행과 관련된 연구원의 보상금·장려금 지급을 위한 수당	사업의 특성 및 연구성과 등을 고려하여 인건비(인건비로 계상된 현물·미지급인건비 등을 포함한다)의 20퍼센트 범위에서 계상한다.

내부 규정에서 대통령령인 「국가연구개발사업의 관리 등에 관한 규정」에 따라 연구개발 사업에 편성이 가능한 연구수당을 일반사업인 동 사업에 편성할 수 있도록 규정한 부분은 부적절하다고 판단된다.

따라서, 동 사업이 일반사업이라는 점을 감안하여, 국토교통부 내부 규정의 변경을 통하여 일반사업에 편성하는 것이 부적절한 연구수당 예산을 장기적으로 편성하지 않는 방향으로 개선하는 방안을 검토할 필요가 있다.

둘째, 동 사업의 내역사업인 건설기준 정보화시스템 운영은 정보화 사업에 해당함에도 연례적으로 정보화 사업 예산 편성시 필요한 사전절차를 준수하지 않았다.

건설기준 정보화시스템 운영 사업은 도로, 철도, 하천, 항만, 상하수도, 농업생산기반 등 국토교통부, 환경부, 해양수산부 등 범부처 건설기준 코드에 대한 원문 정보 제공 등의 역할을 하는 정보화시스템의 운영비를 편성한 사업이다.

[2019년도 건설기준 정보화시스템 운영 사업의 예산안 편성 세부내역]

(단위: 백만원)

구분	세부내역	2019년도 예산안
직접비	- 서버운영 하드웨어 유지보수 : 30백만원 - 건설기준 DB 구축 및 기능개선 : 100백만원 - 수용비(인쇄 등) : 14백만원	144
간접비	기관공통지원경비 등 : 6백만원	6
합 계		150

자료: 국토교통부

「2019년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」⁶⁾에서는 정보화 사업은 정보를 생산·유통 또는 활용하여 사회 각 분야의 활동을 가능하게 하거나 효

6) 「2019년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」 p. 45

7. 정보화 사업

□ 정보를 생산·유통 또는 활용하여 사회 각 분야의 활동을 가능하게 하거나 효율화를 도모하는 사업

○ 해당기관의 정보시스템을 기획·구축·운영·유지보수 하기 위한 사업

* 하드웨어(HW)·소프트웨어(SW) 구입비 및 임차료, 정보시스템 개발비 및 컨설팅 비용, 정보시스템 운영 및 유지보수 경비 등으로 구성

을화를 도모하는 사업으로 해당기관의 정보시스템을 기획·구축·운영·유지보수 하기 위한 사업을 포함하고 있으며, 구체적으로 하드웨어(HW)·소프트웨어(SW) 구입비 및 임차료, 정보시스템 개발비 및 컨설팅 비용, 정보시스템 운영 및 유지보수 경비 등으로 구성된다고 규정하고 있다.

동 내역사업의 2019년 예산안 세부내역을 살펴보면, 서버운영 하드웨어 유지보수, 건설기준 DB 구축 및 기능개선, 수용비(인쇄 등) 등의 정보화시스템 유지보수, 기능개선 등의 예산이 편성되어 있어, 해당 지침에 따른 정보화 사업에 해당한다고 보인다.

해당 지침⁷⁾에 따르면 정보화 사업은 과학기술정보통신부에 제출하는 국가정보화 시행계획에 반영될 필요가 있고 과학기술정보통신부의 심의를 받을 필요가 있으나, 동 내역사업은 국토교통부의 국가정보화 시행계획에 포함되지 않고 연례적으로 사업이 추진되었으며⁸⁾ 과학기술정보통신부의 예산안 심의를 받지 않은 것으로 나타나고 있다.

향후, 정보화 사업에 해당하는 동 내역사업은 국가정보화 시행계획에 포함시킬 필요가 있으며, 지침에 규정된 정보화 사업의 예산 편성절차를 준수하여, 예산안 편성의 사전절차 준수에 미흡한 점이 없도록 할 필요가 있다.

7) 「2019년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」 p. 46

○ 정보화사업은 과학기술정보통신부에 제출하는 「국가정보화 시행계획」에 반영하고, 신규사업 요구시 과학기술정보통신부의 검토의견을 예산요구서와 함께 제출

8) 보건복지부 타 공공기관인 국민건강보험공단은 2016년 국가정보화시행계획에 M건강보험 민원상담서비스 기능개선 사업에서 모바일 앱 기능 개발인 ‘모바일 앱의 고객제안 및 상담민원 서브 기능 개발’ 2억 6,500만원을 포함시키고 있으며, 한국노인인력개발원도 2016년 국가정보화시행계획에 ‘민간취업업무지원용 모바일 APP구축’ 사업 7,000만원을 포함시켜, 타 공공기관의 경우 국가 예산을 통한 정보화 사업을 소관 부처의 국가정보화시행계획에 포함시키고 있다.

가. 현 황

광역알뜰교통카드 연계 마일리지 지원 사업¹⁾은 대중교통 이용을 도모하기 위해 광역알뜰교통카드(정기권)와 연계한 보행·자전거 마일리지를 지원함으로써 교통비 절감을 도모하는 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 마일리지 지원, 시범사업 제도개선 연구용역, 마일리지 정산센터 구축을 위해 31억 1,500만원이 신규로 편성되었다.

[2019년도 광역알뜰교통카드 연계 마일리지 지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
광역알뜰교통카드 연계 마일리지 지원	0	0	0	3,115	3,115	순증

자료: 국토교통부

광역알뜰교통카드는 월 44회 정기권 구매시 10%의 요금할인(민간 자발적 추진), 정기권 이용자에게 보행·자전거 이용 거리만큼 마일리지를 산정하여 획득한 마일리지만큼 정기권과 연동하여 교통비를 최대 20% 추가할인해주는 제도이다.

[광역알뜰교통카드 개념]

<현재>

<광역알뜰교통카드>

<마일리지 적용>

월 44회 정기권 구입시 50,000원	VS	구입시 10%(5,000원) 할인 45,000원	=	① 구입시 10%(5,000원) 할인 ② 마일리지 아용 최대 20%(10,000원) 할인 * 국비 5,000원+지방비 5,000원 35,000원
--------------------------------	----	-------------------------------	---	---

자료: 국토교통부

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 4931-331

동 사업의 2019년 예산안은 세종시 마일리지 지원(9,100만원), 전주시 마일리지 지원(1억 800만원), 울산시 마일리지 지원(3억 2,200만원), 대전·부산·광주·대구·수도권 시범사업 및 제도개선 용역(8억원), 마일리지 정산센터 구축·운영(17억 9,400만원)으로 구성되어 있다.

[2019년도 광역알뜰교통카드 연계 마일리지 지원 사업 세부내역]

(단위: 백만원)

광역알뜰교통카드 연계 마일리지 지원	2019 예산안
합계	3,115
마일리지 지원	521
세종시	91
전주시	108
울산시	322
시범사업 및 제도개선	800
마일리지 정산센터 구축·운영	1,794

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 광역알뜰교통카드 연계 마일리지 지원 사업의 사전계획을 마련하고 현재 실시 중인 시범사업의 성과평가 결과를 반영하여 추진하는 방안을 검토할 필요가 있다.

동 사업과 관련하여 2018년에는 대중교통체계구축지원 사업²⁾의 내역사업 중 광역알뜰교통카드 제도설계(5억원)로 세종시 광역알뜰교통카드 시범사업(‘18년 4월~8월)을 실시하였고, 전주시·울산시 광역알뜰교통카드 시범사업(‘18년 10월~12월 예정)을 실시하고 있다³⁾. 그런데 2018년 예산은 당초 광역알뜰카드 도입을 위한 제도 설계를 통해 사업의 계획을 수립할 계획이었으나, 세종시·전주시·울산시에서 광역알뜰교통카드 시범사업으로 집행하고 있어 구체적인 사업 계획 수립이 완료되지 않은 상황이다.

2) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 4931-301

3) 2018년도 ‘광역알뜰 교통카드 제도설계’ 사업의 당초 계획은 광역알뜰카드 도입을 위해 수도권과 광역시의 대중교통 이용패턴 분석, 정액권 상품 개발 및 대도시권 별 요금 산정, 결제 및 정산인프라 시스템 설계 등을 실시하도록 하였으나, 현재 세종시·전주시·울산시 광역알뜰교통카드 시범사업으로 예산을 집행하여 당초 계획과 다르게 집행하고 있는 문제가 있다.

2019년에는 세종시·전주시·울산시에 광역알뜰교통카드 연계 보행·자전거 마일리지를 지원⁴⁾을 위해 5억 2,100만원을 편성하고 있으며, 2020년 이후 수도권 및 지방 대도시권으로 마일리지 지원을 확대할 계획이다.

그런데 광역알뜰교통카드 및 연계 마일리지 지원을 전국적으로 확대할 경우 소요되는 예산 규모 등을 추산하지 않았으며 어떠한 방식으로 확대할 것인지 등에 대한 사업 계획을 수립하지 않은 상태이다.

현재 세종시·전주시·울산시에서 광역알뜰교통카드 연계 마일리지 시범 사업을 실시하고 있으며, 시범사업을 2018년 12월에 종료할 예정이므로 시범사업에 대한 성과평가는 2019년 상반기에 확정될 것으로 예상된다. 시범사업에 대한 평가를 통해 사업방식의 검토, 제도개선 사항 등을 도출하고 이를 사업에 반영할 필요가 있다.

따라서 동 사업 추진에 앞서 사업계획을 마련하고 시범사업의 성과평가 결과를 반영하여 사업의 효율성을 높일 필요가 있다.

둘째, 마일리지 정산시스템 구축의 ISP 수립 용역을交通安全공단의 재원으로 추진하도록 한 것은 부적절하며, 신규 정보시스템 예산은 원칙적으로 ISP 수립 완료 이후에 편성할 필요가 있다.

국토교통부는 광역알뜰교통카드 연계 마일리지 지원 사업에서 정기권 이용자의 보행·자전거 마일리지 측정 및 정산을 위한 플랫폼 구축을 위해 2019년에 17억 9,400만원을 편성하고 있다. 그런데 「2019년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 정보시스템 구축은 업무재설계(BPR)⁵⁾와 정보화전략계획(ISP)⁶⁾이 수립·완료된 이후에 예산을 요구하도록 하고 있다.

이와 관련하여 국토교통부는交通安全공단이 2018년 9월부터 자체재원 1억 6,000만원을 활용하여 업무재설계(ISP) 용역을 추진⁷⁾하고 있다는 입장이다. 그런데,

4) 국토교통부는 스마트폰 앱의 위치기반서비스를 통해 자전거 및 도보 이동거리를 측정하여 이를 연계 마일리지로 적립하여 요금할인을 실시할 계획이다.

5) BPR: Business Process Reengineering (업무재설계)

6) ISP: Information Strategy Planning (정보화전략계획)

7)交通安全공단이 수행하고 있는 ISP 수립 용역은 다음과 같다.

○ 사업 명 : 광역알뜰교통카드 시스템 구축을 위한 ISP 수립 및 시범서비스 기반 구축
○ 사업기간 : 2018. 9월 ~ 11월 (계약일로부터 2개월)

이는 국토교통부가 BPR·ISP 수립을 위한 별도의 예산을 편성하지 아니하고 향후 교통안전공단에서 해당 업무를 수행할 것이라는 이유로 법적 근거 없이 공공기관에 비용부담을 전가하는 결과를 초래하였으므로 바람직하지 않다.

따라서 국토교통부는 BPR·ISP 수립 영역의 비용부담을 법적 근거 없이 다른 기관에 전가하는 문제가 반복되지 않도록 주의하여야 하며, 동 사업의 예산안 심의 과정에서 ISP 결과를 반영하여 관련 예산을 조정하도록 할 필요가 있다.

○사업예산 : 159,113,816원(VAT 포함) - ISP 수행 대가 : 38,662,286원 - 시범서비스 기반 구축 : 120,451,530원

자료: 교통안전공단

가. 현 황

버스운전인력양성 지원 사업¹⁾은 노선버스 운송사업이 근로시간 특례업종에서 제외(근로시간 단축)됨에 따라 운전 인원 양성을 통해 부족 인력을 확충하고 운전 전문인력의 체계적 양성 체계 구축을 통해 안정적으로 인력 공급하기 위한 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 신규로 4억 8,800만원을 편성하고 있다.

[2019년도 버스운전인력양성 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
버스운전인력양성	0	0	0	488	488	순증

자료: 국토교통부

나. 분석의견

버스운전인력 양성 지원 사업을 통한 버스운수업체 취업 등 사업의 효과성을 검토할 필요가 있을 것이다.

버스운전인력양성 사업은 군 운전인력(대형차량 운전면허 취득대상자) 10,500명(경찰 500명 포함)에게 버스운전자격 취득을 위한 수수료(인당 46,500원²⁾)를 지원하는 것으로, 국토교통부가 자격취득비용을 한국교통안전공단에 지급하는 방식으로 동 사업을 수행할 계획이다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 4931-330

2) 버스운전자격 취득 수수료(46,500원) = 운전적성정밀검사(25,000원) + 운전자격시험(11,500원) + 운전자격증 발급(10,000원)

[버스운전인력 양성 지원 사업 예산안 산출내역]

자격 및 교육	양성인원(명)	수수료(원/인당)	예산(원)
운전자격 취득 지원	10,500 (육군: 10,000, 경찰: 500)	46,500 (운전적성검사, 자격시험, 자격증 발급 등)	488,250,000

자료: 국토교통부

[운수종사자 자격취득 요건 및 절차]

구분	버스자격시험	택시자격시험
법적근거	「여객자동차 운수사업법」 제24조	
응 시 자 격	운전면허	1종 보통 or 1종 대형 소지자 2종 보통 이상 운전면허 소지자
	연령	20세 이상
	운전경력	1년 이상(취소·정지 기간 제외)
	정밀검사	운전적성정밀검사 신규검사 적합
	결격사유	「여객자동차운수사업법」 제24조제3항
취득절차	자격요건 확인 → 접수 → 시험응시 → 합격 → 자격증발급	
자격취소	「여객자동차운수사업법」 제87조	

자료: 국토교통부

국토교통부는 일반인을 대상으로 버스운전인력 양성하는 비용에 비해 군 운전인력을 대상으로 버스운전인력 양성하는 비용은 1/55에 불과하여 비용 대비 효과가 높은 사업이라고 설명하고 있다.

[버스운전인력 양성 비용 비교]

구분	군 장병	일반인
소요 비용	○ 1인당 46,500원(자격취득비) - 운전적성정밀검사 25,000원 - 운전자격시험 11,500원 - 운전자격증발급 10,000원	○ 1인당 2,576,500원(훈련, 자격취득) - 운전면허취득 600,000원 - 교통안전교육(공단, 10일) 960,000원 - 버스업체 연수(OJT) 970,000원 - 운전자격취득비 46,500원

자료: 국토교통부

그런데, 동 사업은 정부 재정지원으로 양성한 군 제대인력 중 버스운전자격 소지자의 버스운전업체로의 취업 연계를 전제로 하고 있으며, 국토교통부는 2019년에 전체 지원인력 10,500명의 4.8%인 500명의 채용을 목표로 설정하고 있다.

[버스운전인력 양성 지원 사업과 관련된 성과지표]

성과지표	구분	'15	'16	'17	'18	'19	'19목표치 산출근거	측정산식 (또는 측정방법)	자료수집방법 (또는 자료출처)
버스전문인력 양성 사업에 따른 버스업계 취업자 수(명)	목표	신규	신규	신규	신규	500	전체지원인력 (10,500명)의 4.8% 채용을 목표로 추진	버스업계 취업자수	버스운수종사자 관리시스템 국교통안전공단
	실적	신규	신규	신규	신규	-			
	달성도	신규	신규	신규	신규	-			

자료: 국토교통부

우선, 최근 3년간 버스운전자격시험의 합격률은 약 60% 수준에 불과한 상황인
바, 동 사업의 지원대상인 군 운전인력의 버스운전자격 취득률을 높이기 위한 관리
가 필요할 것으로 보인다.

[버스운전자격시험 응시 및 합격 현황]

	응시자 수	합격자 수	합격률
2015년	47,365명	28,847명	60.9%
2016년	46,219명	27,306명	59.1%
2017년	41,333명	25,324명	61.3%
2018년 9월	36,341명	22,962명	63.2%

자료: 국토교통부

그리고 2018년 3월 기준 운수업체 종사자 중 20~30대는 8,036명으로 전체 운
수업체 종사자 중 5.9%에 불과하고, 버스운전자격증을 소지한 20~30대 중 버스운
수업체 종사하는 사람의 비율은 24.7%에 불과하는 등 버스운수업체 20~30대 버스
운전자격증 소지자들에게 선호되지 않는 것으로 보인다.

[버스운전자격보유자 중 운수업체 종사자 현황]

(단위: 명)

구분	20대	30대	40대	50대	60대	70대	80대	합계
운수종사자(재직)	922	7,114	31,527	60,729	32,243	3,379	34	135,948
비운수종사자	4,232	20,296	49,805	58,984	35,995	5,199	170	174,681
합계	5,154	27,410	81,332	119,713	68,238	8,578	204	310,629

주: 2018년 3월 기준

자료: 국토교통부

군 제대 인력이 대부분 20~30대라는 점을 감안할 때 현재 20~30대의 선호도가 높지 않은 버스운수업체 취업을 유도할 수 있는 보다 적극적인 방안이 수반되어야 할 것이다.

한편, 국방부에서는 의무복무기간 이상 복무한 간부 및 병사들에게 사회진출에 필요한 전문지식 및 기술습득 기회를 제공하여 취·창업 역량을 강화하기 위한 취업활동지원 사업³⁾ 및 자기계발교육을 실시하고 있으므로 버스운전인력 양성 지원 사업의 국방부와 연계를 강화하는 방안을 검토할 필요가 있다.

따라서 예산안 심의 과정에서 버스운전인력양성 사업의 효과성 및 국방부의 취업활동지원 사업 등과의 연계 방안에 대하여 면밀한 검토가 필요할 것이다.

3) 코드: 군인복지기금 2239-647

가. 현 황

여성안심터미널 사업¹⁾은 고속·시외버스터미널 내 화장실, 대합실 등의 불법촬영 범죄 근절 및 상시점검 체계 구축을 위해 버스터미널에 몰래카메라 전문 탐지장비를 지원하는 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 탐지장비 구입을 위해 지방자치단체 보조금 1억원을 신규로 편성하고 있다.

[2019년도 여성안심터미널 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
여성안심터미널	0	0	0	100	100	순증

자료: 국토교통부

국토교통부는 전국 295곳의 시·도 버스터미널 중 몰래카메라 탐지장비를 소유하고 있는 버스터미널 35곳을 제외한 260곳의 버스터미널에 몰래카메라 전문 탐지장비 260대를 지원하기 위해 국비 1억원과 지방비 1억원을 매칭하여 장비 구입을 지원²⁾할 계획이다.

나. 분석의견

첫째, 여성안심터미널 사업은 지방자치단체 및 경찰청의 탐지 인력 및 전문 탐지장비의 활용을 검토할 필요가 있다.

국토교통부는 여성안심터미널 사업을 통해 국비와 지방비를 매칭(50:50)하여 몰래카메라 탐지장비를 구입하고 터미널사업자에게 무상으로 대여하여 화장실 등을

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 4931-334

2) 산출근거 : 76만원(탐지장비 대당 비용) × 260대 = 1억 9,760만원

상시 탐지할 수 있도록 할 계획이다. 그런데 현재 지방자치단체와 경찰청은 자체적으로 몰래카메라 탐지장비를 구입하여 관할 내 취약시설들에 대한 점검을 주기적으로 실시하고 있다.

[지방자치단체 및 경찰청 몰래카메라 탐지장비 보유현황]

(단위: 대)

구분	지방자치단체	경찰청
서울	900	85
부산	317	31
대구	200	22
인천	512	30
광주	268	14
대전	498	7
울산	55	11
경기	807	175
강원	361	51
충북	348	36
충남	402	30
전북	265	32
전남	160	37
경북	785	91
경남	272	157
세종	100	32
제주	160	10
계	6,410	851

주: 지방자치단체 보유 수(구입예정 포함)는 2018년 9월 말 기준, 경찰청 보유 수는 2018년 8월 말 기준
자료: 행정안전부, 경찰청 제출자료를 바탕으로 재작성

국토교통부는 지방자치단체 및 경찰청은 관할 내 점검 대상이 많아서 점검주기의 편차가 크고 수시점검이 곤란하므로 버스터미널 내 상시점검을 위하여 동 사업 예산의 필요성을 주장하고 있다.

그러나 행정안전부는 공중화장실부터 상시점검 체계를 마련하기 위해 특별교부세 50억원을 지방자치단체에 지원하여 몰래카메라 탐지기를 확보³⁾하고 있으며,

3) 행정안전부는 2018년 6월 불법촬영 범죄 예방을 위한 특별교부세 50억원을 지방자치단체에 교부하였다. 동 특별교부세는 시·도별 균등지원(3억원)을 원칙으로 하고 인구 및 공중화장실 수 등을 감안하여 서울·경기 4억원, 제주 2억원, 세종 1억원 등 일부 조정을 하였다고 한다.

동 특별교부세는 지방자치단체별 여건을 고려하여 불법촬영 카메라 탐지기 구입, 불법촬영 의심 장소 보수·개선, 불법촬영 경고 스티커 제작, 안심비상벨 설치 등에 사용하도록 하고 있다.

서울특별시의 경우 「불법 촬영 걱정없는 안심화장실 추진계획」을 발표하고 2018년 10월부터 서울특별시 관할 모든 공공화장실을 1일 1회 이상 매일 점검하기로 하며 민간 개방 화장실 3,803개도 주 2회 이상 정기점검을 실시⁴⁾하기로 하는 등 지방자치단체에서도 불법촬영장비 점검을 강화하려고 하고 있다.

국토교통부는 몰래카메라 탐지장비를 구입하여 버스터미널 사업자에게 무상으로 대여하여 단속 업무를 담당하게 할 계획인 바, 몰래카메라 단속 업무의 전문성을 확보하고 있는 지방자치단체와 경찰청의 인력과 기 보급된 전문 탐지장비를 활용하여 고속·시외버스터미널의 점검을 연계하는 방안을 검토할 필요가 있다.

둘째, 여성안심터미널 사업을 별도로 추진하더라도 행정안전부 등에서 계획하고 있는 몰래카메라 탐지용 복합 탐지기 개발 등의 연구결과를 반영하여 중장기적인 계획을 마련한 후 시행하는 방안을 검토할 필요가 있다.

행정안전부는 2019년도에 국민수요 맞춤형 생활안전연구개발 사업⁵⁾의 세부과제로 몰래 카메라 탐지용 복합 탐지기 및 카메라 개발을 선정하여 3년간 연구개발을 수행할 예정이다. 몰래 카메라 탐지용 복합 탐지기 및 카메라 개발 과제는 현재 몰래카메라 탐지장치가 별도의 제품을 휴대하여야 하며, 몰래 카메라 유형별로 탐지 가능한 탐지기술이 다르고, 최근에 발전되는 몰래카메라 기술관련 탐지가 불가능한 점을 고려하여, 상용 무선 통신을 이용한 몰래 카메라 탐지 기술 개발 및 스마트폰 악세사리 형태로 휴대성이 편리한 탐지장치 개발, 신기술 대응 탐지 카메라 개발 등을 주요 내용으로 한다. 행정안전부는 기술 개발을 통해 저가이면서도 통합적인 탐지가 가능한 제품을 보급하겠다는 계획이다.

4) 서울특별시, 「서울시 공공화장실 - 몰카 안심구역...전체 2만여 개소 매일점검」, 서울특별시 보도자료(2018.9.3.)

5) 코드: 일반회계 2931-621

국민수요 맞춤형 생활안전연구개발 사업은 일반국민, 관련 종사자, 연구자 등의 아이디어 기반으로 재난안전 불안요소를 해결하는 국민 체감형 R&D 사업을 발굴하여 추진하는 사업이다. 이 사업의 2019년 예산안은 42억원을 편성하고 있다.

[국민수요 맞춤형 생활안전연구개발 사업의 세부과제 현황]

(단위: 백만원)

연구과제명	총개발비 (3년)	2019년 예산안	주요 연구개발 내용
몰래 카메라 탐지용 복합 탐지기 및 카메라 개발	3,200	1,000	- 스마트폰 연계용 무선신호 탐지 기술 개발 - 무선신호 감지와 적외선 광원을 이용한 복합 탐지 기술 개발 - 무선 영상 신호 탐지 기술 개발 - 몰래카메라 탐지 시스템과 정보 통합 서버 간 네트워크 개발

자료: 행정안전부

몰래카메라의 기술과 수법이 빠르게 변화하는 만큼 몰래카메라 탐지기의 성능 및 단속인력의 전문성은 단속 성과의 중요한 요인이 될 것이다. 따라서 몰래카메라 탐지용 기술개발의 결과를 반영하여 단속장비의 성능을 고도화시키는 방안을 검토할 필요가 있을 것이다.

[기존 몰래카메라 탐지 기술 및 탐지장치 가격 현황]

탐지 기술	탐지 기술 한계점	탐지장치 가격대
무선탐지 (RF)	탐지기의 전원이 꺼져있거나 무선 전송이 아닌 내장 메모리에 저장하는 방식의 경우 탐지가 불가능	25만원~150만원 ※ 현재 인터넷 상에서 판매되고 있는 대부분의 장비는 RF와 IR 복합 장비임
적외선 탐지(IR)	몰래카메라 렌즈 부분에 적외선 반사 필터를 설치한다면 렌즈에서도 난반사가 일어나기 때문에 위치 파악이 불가능함	
열화상 탐지기	전원이 꺼져있어서 작동하지 않는 경우에는 열이 발생하지 않기 때문에 열화상 감지기를 통해 몰래카메라 탐지 불가능	15만원~100만원 이상
스펙트럼 분석기	가격이 비교적 고가이고, 스마트폰 등을 이용한 촬영의 경우 대처가 불가능함	30만원~200만원 이상
반도체 탐지기	가격이 비교적 고가이고, 스마트폰 등을 이용한 촬영의 경우 대처가 불가능함	1,000만원~2,000만원 이상

자료: 행정안전부

가. 현 황

교통약자 장거리 이동지원 사업¹⁾은 휠체어 장애인의 광역 간 이동권 보장을 위해 휠체어 탑승설비, 고정장비 등 이동편의시설이 설치된 고속·시외버스를 운행하기 위한 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 고속·시외버스 개조, 터미널·휴게소 시설 개선, 시범운행 사업 관리 등을 위해 13억 4,200만원을 신규로 편성하고 있다.

[2019년도 교통약자 장거리 이동지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
교통약자 장거리 이동지원	0	0	0	1,342	1,342	순증

자료: 국토교통부

이 사업은 「국가재정법」 제16조제4호²⁾에 따른 국민참여예산제도를 통해 반영된 것으로, 국민들로부터 접수 받은 제안을 대상으로 각 부처가 민간 전문가와 적격성 심사 및 사업 숙성 과정을 거쳐 구체화하고 예산국민참여단³⁾의 사업 논의·평가 및 일반 국민(1,000명)의 선호도 조사 결과를 반영하여 편성되었다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 4932-310

2) 「국가재정법」

제16조(예산의 원칙) 정부는 예산의 편성 및 집행에 있어서 다음 각 호의 원칙을 준수하여야 한다.

4. 정부는 예산과정의 투명성과 예산과정의 국민참여를 제고하기 위하여 노력하여야 한다.

3) 예산국민참여단은 통계적 추출을 통해 성·연령·지역별 대표성을 갖춘 300명으로 구성하고 국민참여예산 사업을 논의·심사하는 역할을 수행한다.

나. 분석의견

교통약자 장거리 이동지원 사업의 효과성을 제고하기 위하여 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있다.

첫째, 철저한 수요조사 및 관련 연구용역 결과를 반영하여 사업의 성과를 제고할 필요가 있다.

교통약자 장거리 이동지원 사업은 휠체어 탑승 가능한 고속·시외버스 차량 및 터미널·휴게소 시설의 개선을 지원하는 것으로 2019년도 예산안은 고속·시외버스 차량개조(18대)를 위해 6억 4,800만원, 터미널·휴게소 시설 개선을 위해 5억 1,400만원, 시범운영 사업 관리를 위해 1억 8,000만원을 편성하고 있다.

[2019년도 교통약자 장거리 이동지원 사업 기본조사설계비 산출내역]

(단위: 백만원)

세부내역	금액	산출근거
고속·시외버스 차량 개조	648	3,600만원(대당 개조비용)×18대
터미널·휴게소 시설 개선	514	버스터미널: 3,500만원(장애인 승강장 설치, 내부시설 개선비용)×9곳
		휴게소: 5,000만원(승하차장, 휴게시설 개선비용)×4곳
시범운영 사업관리	180	시범운영 사업설계 및 지원 용역
계	1,342	

자료: 국토교통부

국토교통부는 2018년 말까지 장애인단체, 관련 업계의 의견을 수렴하여 7개의 노선을 선정하여 운행할 예정이고, 2019년 시범사업을 거쳐 2020년 전국적으로 확대할 계획이다.

그런데 국토교통부는 ‘휠체어 탑승 가능한 고속·시외버스 표준모델 및 운영기술 개발 연구용역’⁴⁾을 실시하고 있으며, 동 연구용역은 2019년 9월에 완료될 예정이므로 고속·시외버스의 개조는 동 연구결과를 바탕으로 실시할 필요가 있다.

그리고 고속·시외버스를 개조함에 따른 운행 수입 감소 가능성⁵⁾ 등으로 고속·

4) 휠체어 탑승 가능한 고속·시외버스 표준모델 및 운영기술 개발 연구용역은 정부 출연금 77억원, 민간 부담 18억원을 투입하여 한국교통안전공단 주관으로 수행중이다.

시외버스 업체의 참여가 저조할 우려가 있으므로 동 사업 추진 시 휠체어 장애인의 이동 수요와 고속·시외버스 업계의 수요를 정확하게 파악하여 사업을 추진할 필요가 있다.

참고로 국토교통부는 ‘교통약자이동편의증진’ 사업⁶⁾에서 지방자치단체에 저상버스 도입 보조금을 지급하고 있으나, 저상버스의 추가적인 유지관리비용 부담 등으로 인해 운송사업자들의 도입 유인이 크지 않다는 이유 등으로 저상버스 도입실적이 저조하며, 저상버스 도입 보조금의 연례적 이월이 발생하고 있는 실정이다.

[지방자치단체별 저상버스 도입 현황]

(단위: 대, %)

구분	저상버스 도입대수	시내버스 운행대수	저상버스 도입률
경기	1,344	10,138	13.3
강원	189	659	28.7
충북	119	537	22.2
충남	57	791	7.2
전북	171	976	17.5
전남	80	736	10.9
경북	149	1,444	10.3
경남	334	1,647	20.3
제주	68	390	17.4
서울	3,110	7,134	43.6
부산	528	2,517	21.0
대구	473	1,521	31.1
인천	374	2,324	16.1
광주	200	1,041	19.2
대전	245	1,016	24.1
울산	93	741	12.6
세종	45	184	24.5
계	7,579	33,796	22.4

주: 2017년 12월 31일 기준

자료: 국토교통부

따라서 교통약자 장거리 이동지원 사업에 대한 철저한 수요조사를 바탕으로 사업 설계를 실시하고, 고속·시외버스 업체의 참여를 제고할 수 있는 유인 방안 마련 등을 검토하여 사업의 효과성을 제고할 필요가 있다.

5) 고속·시외버스에 휠체어 탑승 장비 설치 등으로 인해 기존 대비 좌석수가 감소함에 따라 운행 수입도 감소할 수 있다.

6) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 4932-301

둘째, 국토교통부에서 수행하고 있는 교통약자이동편의증진 사업과의 연계를 통한 사업의 효율성을 제고할 필요가 있다.

국토교통부는 교통약자이동편의 증진 사업을 통해 저상버스도입보조, 이동편의실태조사, 특별교통수단도입보조, BF인증 시범사업 등을 추진하고 있으며, 2019년에 372억 7,900만원의 예산안을 편성하고 있다.

[2019년도 교통약자 이동편의 증진 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
교통약자이동편의증진	36,123	37,579	37,579	37,279	△300	△0.8
저상버스도입보조	31,973	34,000	34,000	34,000	0	0.0
이동편의실태조사	158	189	189	189	0	0.0
특별교통수단도입보조	3,660	3,000	3,000	2,700	△300	△10.0
BF인증 시범사업	332	390	390	390	0	0.0

자료: 국토교통부

‘특별교통수단도입 보조’는 중증장애인 등의 이동권을 보장하기 위해 휠체어 탑승설비를 장착한 특수차량 도입을 보조하는 사업으로 교통약자 장거리 이동지원 사업을 통해 고속·시외버스 터미널에 장애인이 도착할 경우 터미널부터 목적지까지의 이동권을 보장하기 위해 특별교통수단을 활용할 수 있도록 연계를 검토할 필요가 있다.

‘BF인증 시범사업’은 여객자동차 터미널에 장애물 없는 생활환경(Barrier Free) 인증 기법을 적용하여 이동편의시설을 개선하는 사업으로 2018년에는 조치원 공영 버스터미널과 동해 공영버스터미널의 시설개선을 추진하고 있다. 국토교통부는 교통약자 장거리 이동지원 사업을 통해 고속·시외버스 터미널·휴게소에 장애인 승하차장, 내부시설 등을 개선하기 위해 버스터미널 9곳(각 3,500만원 지원), 휴게소 4곳(각 5,000만원 지원)에 총 5억 1,400만원을 지원할 계획이므로 교통약자 장거리 이동지원 사업을 통해 버스터미널 시설개선을 추진할 경우 BF 인증사업과 중복되지 않도록 연계를 강화할 필요가 있을 것이다.

7) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 4932-301

가. 현 황

한국교통장애인협회 지원¹⁾은 교통사고 피해 당사자인 교통장애인이 직접 교통 안전 계몽과 홍보활동을 하도록 지원함으로써 교통사고를 예방하고, 교통사고 후 피해자의 불이익이 최소화 될 수 있도록 상담실을 운영하는 사업으로 교통사고 예방지원 사업의 내역사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 1억 700만원 감액된 4억 5,800만원을 편성하였다.

[2019년도 교통사고 예방지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
교통사고 예방지원	2,007	18,804	18,804	19,305	501	2.7
한국교통장애인협회지원	565	565	565	458	△107	△18.9

자료: 국토교통부

나. 분석의견

한국교통장애인협회 지원 사업의 ‘국고보조사업연장평가 결과의 예산 반영여부를 검토할 필요가 있다.

교통사고예방지원 사업의 내역사업인 한국교통장애인협회 지원 사업은 1998년부터交通安全 홍보 및 계몽활동 수행을 목적으로 한국교통장애인협회에 보조금을 지원하고 있다. 2019년도에는 동 사업을 위해 민간경상보조(320-01목)로 4억 5,800만원을 편성하고 있으며, 장애예방 실천사업²⁾ 4,300만원, 장애예방 홍보사업³⁾ 8,600만원, 장애인 복지사업⁴⁾ 3억 2,900만원으로 구성되어 있다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

- 1) 코드: 일반회계 4631-305의 내역사업
- 2) 타이어 공기압 체크, 화물차 반사지·번호판 시인성 확보, 장애인交通安全 전국순례 캠페인, 뽕소니 교통사고 주방 및 교통정의상 시상식, 교통사고 예방 체험교육 등 실시
- 3) 교통평화 소식지 등交通安全 홍보물 제작

[한국교통장애인협회 지원 사업 산출 내역]

(단위: 백만원)

구분	'18 예산	'19 예산안
	509	458
한국교통장애인협회 지원	■ 장애예방실천사업(48백만원)	■ 장애예방실천사업(43백만원)
	■ 장애예방홍보사업(96백만원)	■ 장애예방홍보사업(86백만원)
	■ 장애인 복지사업(365백만원)	■ 장애인 복지사업(329백만원)

자료: 국토교통부

그런데, 동 사업과 관련하여 실시한 가장 최근의 평가인 「2016년 국고보조사업 연장평가 보고서」(2016.9.)에서 장애인에 대한 일반적인 지원 외에 특별히 교통사고와 관련된 장애인을 대상으로 한 캠페인성 활동을 하는데 대한 지원이 필요한지, 그러한 활동의 효과가 있는지 의문이 제기되므로 2018년까지 단계적 폐지를 권고하였다. 또한 「2019년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 지침」에서는 보조사업 연장평가 결과를 반영하여 예산안을 편성하도록 하여 보조사업연장평가와 예산의 연계를 강화하도록 하고 있다.

그리고 자동차사고피해지원기금의 「피해예방사업」⁴⁾을 통해 교통안전공단이 교통사고 예방을 위한 홍보 활동을 수행하고 있다는 점을 고려할 때 이와 별도로 교통장애인이 직접 계몽·홍보 활동을 수행하는 사업에 대한 국비 지원 필요성에 대해 검토가 필요하다.

따라서 예산안에 대한 심사 과정에서 교통안전공단이 수행하고 있는 홍보 활동 등과의 관계를 종합적으로 고려하여 동 사업에 대한 국고보조사업연장평가 결과를 반영할 것인지에 대해서 검토할 필요가 있을 것이다.

4) 교통사고 예방 상담지원센터, 교통사고 피해상담사 육성 교육, 교통사고 장애인 재활상 시상식

5) 코드: 자동차사고피해지원기금 4641-301의 내역사업

가. 현 황

도시형 교통모델 사업은 노선버스 근로시간 단축에 따른 노선 조정 등을 추진하는 과정에서 대중교통 사각지대를 방지하고 주민의 이동권을 보장하기 위해 공공형 버스와 공공형 택시 운행을 위한 사업이다. 이 사업은 국가균형발전특별회계로 편성 하고 있는데, 계정에 따라 3개의 세부사업으로 구성되어 있다. 2019년도 예산안은 도시형교통모델(지역자율)¹⁾ 255억 200만원, 도시형교통모델(제주)²⁾ 7억원, 도시형교통모델(세종)³⁾ 3억 5,000만원을 편성하고 있다.

[2019년도 도시형 교통모델 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
도시형 교통모델(지역자율)	0	3,750	3,750	25,502	21,752	580.0
도시형 교통모델(제주)	0	100	100	700	600	600.0
도시형 교통모델(세종)	0	50	50	350	300	600.0
계	0	3,900	3,900	26,202	22,352	580.8

자료: 국토교통부

동 사업은 국토교통부가 2018년부터 실시하고 있는 공공형 택시 지원 사업(시 단위)과 농림축산식품부가 실시하고 있는 농촌형 교통모델 사업(군단위)을 도시형 교통모델, 농촌형 교통모델 사업으로 개편하고, 국토교통부 소관 사업에 공공형 버스를 추가한 것이다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

- 1) 코드: 국가균형발전특별회계(지역자율계정) 4546-301
- 2) 코드: 국가균형발전특별회계(지역자율계정) 4547-301
- 3) 코드: 국가균형발전특별회계(지역자율계정) 4548-301

[도시형·농촌형 교통모델 사업 개편 현황]

사업명	지원대상	→	사업명	세부사업(지원대상)
공공형택시 (국토부)	택시		도시형 교통모델 (국토부)	버스 택시
농촌형 교통모델 (농림부)	버스 택시		농촌형 교통모델 (농림부)	버스 택시

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 도시형 교통모델 사업은 국가균형발전특별회계 예산안 편성 절차를 준수하지 않았으며, 지방자치단체의 수요를 반영한 예산 조정이 필요하다.

「국가균형발전특별회계 예산안 편성 지침」에 따르면 국가균형발전특별회계 소관 예산안은 지방자치단체의 신청, 국가균형발전위원회의 의견 반영 등의 절차를 거쳐 편성하도록 하고 있다.

[국가균형발전특별회계 예산안 편성절차]

지방자치단체에서 예산신청서를 작성하여 관계 중앙행정기관의 장과 국가균형발전위원회에 제출(4월 27일)



중앙행정기관의 장은 지방자치단체의 예산신청서 및 국가균형발전위원회의 의견을 기초로 작성한 예산요구서를 기획재정부장관에게 제출(5월 25일)



기획재정부장관은 국가균형발전위원회가 통보하는 국가균형발전시책의 투자방향과 국가균형발전특별회계의 예산편성에 관한 의견을 감안하여 예산 편성

그런데, 국토교통부는 동 사업을 국가균형발전특별회계로 편성하고 있으면서도 상기 절차를 거치지 않았다. 현재 국토교통부는 동 사업에 대한 세부 지침을 마련하고 있으며 이를 바탕으로 지방자치단체의 수요조사를 실시할 예정이다⁴⁾. 국가균

4) 국토교통부는 2018년 7월 노선버스의 근로시간 단축이 시행되는 등 사안이 급박하여 사전 수요조사에 한계가 있었다는 입장이다.

형발전특별회계 예산안 편성절차를 준수하지 않아 지방자치단체의 수요가 예산안에 정확하게 반영되지 않았을 것으로 보이므로 지방자치단체의 수요를 면밀하게 조사하여 사업 계획을 수립할 필요가 있다.

그리고 국토교통부는 공공형버스 사업의 경우 전국 78개 시에 3억원씩 지원한다는 산출근거를 바탕으로 234억원을 편성하고 있는데, 2018년 신규로 추진하였던 공공형택시 지원 사업의 경우 당초 78개 시를 대상으로 예산을 편성하였다. 그러나 실제로 44개 시에서만 신청을 하여 2018년 예산 39억원 중 약 14억원이 불용될 것으로 예상된다는 점을 고려할 때, 공공형 버스 사업의 수요조사를 철저하게 실시할 필요가 있다.

[2018년 9월 기준 공공형 택시 지원 사업 집행현황]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		예산현액 (B)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	불용 예상액
	본예산	추경				
공공형 택시(지역자율)	3,750	3,750	3,750	2,357	62.9	1,393
공공형 택시(제주)	100	100	100	100	100.0	0
공공형 택시(세종)	50	50	50	50	100.0	0

주: 2018년 9월 말 기준

자료: 국토교통부

둘째, 「국가균형발전특별회계 예산안 편성 지침」 및 「보조금관리에 관한 법률 시행령」을 위반하지 않도록 사업을 설계하고 관리할 필요가 있다.

공공형 버스 지원 사업은 전국 78개 시(市) 지역(제주, 세종 포함)에 노선버스 체계 개선 등을 전제로 공공형 버스를 통한 대중교통 사각지대 해소를 위해 국가와 지방자치단체가 각각 50%씩 매칭하여 지역당 최대 국고 3억원을 지원⁵⁾하며, 공공형 버스의 운영 방식은 지방자치단체가 자율적으로 결정하도록 하고 있다.

5) 산출내역 : 버스구입비용(6대) 3.6억원, 운영비용 2.4억원 등 총 6억원 중 50%인 3억원을 국고지원

[도시형 교통모델 사업 세부 편성내역]

(단위: 백만원)

구분			2018 예산	2019 예산안
도시형 교통모델	공공형버스지원	지역자율	0	22,500
		제주	0	600
		세종	0	300
		소계	0	23,400
	공공형택시지원	지역자율	3,750	3,002
		제주	100	100
		세종	50	50
		소계	3,900	3,152

자료: 국토교통부

그런데 「2019년 국가균형발전특별회계 예산안 편성 지침」에 따르면 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」 [별표2]에 규정된 사업은 지원대상에서 제외하도록 하고 있다. 이에 따라 버스운송사업 재정 지원, 벽지노선 손실보상, 오지·도서 공영버스 지원에 대해서는 국고보조금 지원 및 국가균형발전특별회계로의 편성이 불가능한 상황이다⁶⁾.

국토교통부는 기존 농어촌 버스는 간선 중심으로 개편하고, 노선이 줄거나 대중교통의 접근이 어려운 지역 등은 소형버스 및 콜버스(15인승) 등으로 지역의 여건에 맞게 탄력적으로 운영할 계획이다.

그런데 지방자치단체에 대해 버스구입 및 운영비를 지원한 이후 운영 방식은 지방자치단체의 자율에 맡기고 있으므로 지방자치단체가 공공형 버스 사업을 운영하는 과정에서 버스운송업체에 대한 재정지원, 벽지노선에 대한 손실보상, 오지·도서 지역의 공영버스 운행 등 보조금법령 상 지원이 되지 않는 방식으로 운영할 수도 있다.

따라서 국토교통부는 동 사업의 계획 수립 및 시행 시 보조금법령 상 지원 제한 사항에 해당되지 않도록 각별히 주의할 필요가 있으며, 보조사업의 정산 시 각 지방자치단체의 사업 운영 방식의 보조금법령 위반 여부를 면밀히 검토할 필요가 있다.

6) 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」

제4조(보조금 지급 대상 사업의 범위와 기준보조율) ① 법 제9조제1항제1호에 따른 보조금이 지급되는 지방자치단체의 사업의 범위 및 같은 항 제2호에 따른 기준보조율(이하 "기준보조율"이라 한다)은 별표 1과 같다. 다만, 별표 2에서 정한 지방자치단체의 사업은 보조금 지급 대상에서 제외한다.

[별표2] 128.버스운송사업 재정 지원, 133.벽지노선 손실보상, 134.오지·도서 공영버스 지원

가. 현 황

화물자동차 안전운임제 운영비 사업¹⁾은 화물자동차 안전운임제 시행을 위한 원가산정 용역 추진, 원가산정위원회 운영비, 안전운임 신고센터 운영 등을 위한 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 10억원을 신규로 편성하였다.

[2019년도 화물자동차 안전운임제 운영비 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
화물자동차 안전운임제 운영비	0	0	0	1,000	1,000	순증

자료: 국토교통부

화물자동차 안전운임제는 화물차주의 적정운임 보장으로 과로·과적·과속 운행을 방지하여 화물차 교통안전을 확보하고, 화물연대 집단운송거부를 미연에 방지함으로써 국민의 생명과 재산을 보호하기 위한 제도로 2019년 7월 1일부터 시행될 예정이다. 화물자동차 안전운임제의 도입 과정은 다음과 같다.

[화물자동차 안전운임제 도입 경과]

- 화물연대 출범(2002.10)시부터 강제성 있는 표준운임제 도입 주장
- 화물연대 집단운송거부 철회 후, 총리실 주관 표준운임제 도입 추진위원회 구성하여 논의하였으나, 화물연대와 화주·운송업체 간 이견으로 논의 중단(2008.8~2012.11)
- ‘참고원가제’ 도입을 내용으로 하는 「화물자동차 운수사업법 개정안(이헌승의원 대표발의)」과 ‘표준운임제’ 도입을 내용으로 하는 「화물자동차 운수사업법 개정안(최인호의원 대표발의)」이 동일한 시기 발의(2016.11)되어 국회에서 병합 심의
- 2018년 3월, 강제성 있는 화물자동차 안전운임제(표준운임제)와 강제성이 없는 안전운송원가제(참고원가제)를 병행하여 도입하는 「화물자동차 운수사업법 개정안」 국회 본회의 통과(2020년부터 2022년까지 3년간 한시적 도입)

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 일반회계 4032-302

「화물자동차 운수사업법」의 개정에 따라 안전운임위원회, 안전운송원가 및 안전운임 공표, 운송비용 조사는 2019년 7월 1일부터 시행, 화물자동차 안전운임의 효력은 2020년 1월 1일부터 시행될 예정이다.

화물자동차 안전운임은 강제성 있는 최저운임으로 수출입 컨테이너, 시멘트에 한해서 적용될 예정이고, 안전운송원가는 화물자동차 운임 결정시 참고할 수 있는 강제성이 없는 참고원가로 적용범위는 「화물자동차 운수사업법 시행령」에 위임하고 있다. 화물자동차 안전운임과 안전운송원가제도는 강제성 여부에서 가장 큰 차이점이 있다.

[안전운임제와 안전운송원가 비교]

	안전운임제	안전운송원가
성격	강제성 있는 최저운임	운임 결정시 참고 자료
적용대상	수출입 컨테이너, 시멘트	하위법령 위임(미정)
강제성 여부	위반시 화주와 운송사 처벌	강제성 없음
적용 시기	2020년 1월~2022년 12월	2020년 1월부터

자료: 국토교통부

국토교통부는 2019년 1월부터 9월까지 원가조사를 실시하고, 2019년 7월 안전운임위원회를 구성하여 2019년 10월 안전운임 및 안전운송원가에 대해 심의·의결한 후 공표할 계획이다.

나. 분석의견

화물자동차 안전운임제 운영비 사업과 관련하여 다음과 같은 측면을 고려할 필요가 있다.

첫째, 화물자동차 안전운임제 도입에 따른 원가조사의 정확성·신뢰성을 제고할 필요가 있다.

국토교통부가 원가산정 전문기관의 용역을 통해 원가를 산정한 후 화물자동차 안전운임위원회에 제시하게 되면 화물자동차 안전운임위원회에서 안전운송원가를 심의·의결하고 안전운송원가에 적정 이윤을 더하여 안전운임을 심의·의결하게 된

다2). 이후 국토부장관은 화물자동차 안전운송원가와 안전운임을 전년도 10월말까지 공표³⁾하도록 하고 있다.

화물자동차 안전운임위원회는 화물차주를 대표하는 위원, 운수사업자를 대표하는 위원, 화주를 대표하는 위원, 공익을 대표하는 위원 등 15명 이내로 구성⁴⁾될 예정이고, 화물자동차 안전운임위원회에서 결정하는 화물자동차 안전운임은 강제성이 있는 표준운임으로 화주, 운수업체, 차주의 이해관계가 첨예하게 대립할 가능성이

2) 「화물자동차 운수사업법」

제5조의3(화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 심의기준) ① 위원회는 다음 각 호의 사항을 고려하여 화물자동차 안전운송원가를 심의·의결한다.

1. 인건비, 감가상각비 등 고정비용
2. 유류비, 부품비 등 변동비용
3. 그 밖에 상·하차 대기료, 운송사업자의 운송서비스 수준 등 평균적인 영업조건을 감안하여 대통령령으로 정하는 사항

② 위원회는 화물자동차 안전운송원가에 적정 이윤을 더하여 화물자동차 안전운임을 심의·의결한다. 이 경우 적정 이윤의 산정에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

3) 「화물자동차 운수사업법」 개정에 따라 최초로 고시되는 화물자동차 안전운송원가와 안전운임은 2019년 10월 말에 될 것이다.

「화물자동차 운수사업법」

제5조의4(화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표) ① 국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 대통령령으로 정하는 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 안전운송원가를 공표하여야 한다.

② 국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 다음 각 호의 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 안전운임을 공표하여야 한다.

1. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 수출입 컨테이너
2. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 시멘트

③ 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

4) 「화물자동차 운수사업법」

제5조의2(화물자동차 안전운임위원회의 설치 등) ① 다음 각 호의 사항을 심의·의결하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 화물자동차 안전운임위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다.

1. 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 결정 및 조정에 관한 사항
2. 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임이 적용되는 운송품목 및 차량의 종류 등에 관한 사항
3. 화물자동차 안전운임제도의 발전을 위한 연구 및 건의에 관한 사항
4. 그 밖에 화물자동차 안전운임에 관한 중요 사항으로서 국토교통부장관이 회의에 부치는 사항

② 위원회는 위원장을 포함하여 15명 이내의 범위에서 다음 각 호의 위원으로 구성하며, 위원장은 공익을 대표하는 위원 중에서 위원회가 선출한다.

1. 화물차주를 대표하는 위원
2. 운수사업자를 대표하는 위원
3. 화주를 대표하는 위원
4. 공익을 대표하는 위원

있다.

결국 정부의 화물자동차 안전운송원가 조사가 객관성을 담보하여야 이해관계자들의 갈등을 완화할 수 있을 것이다. 따라서 국토교통부가 한국교통연구원(위탁)에 추진할 예정인 운송원가 조사 및 산정 용역은 높은 정확성 및 신뢰성이 요구된다. 원가조사의 신뢰도와 타당도를 제고하여 안전운임 결정과정의 갈등을 방지하기 위해 노력할 필요가 있다.

둘째, 동 사업은 근거 법령 수립 이후에 계획을 재수립하고 관련 예산을 조정할 필요가 있다.

국토교통부는 2019년 동 사업 중 운송원가산정을 위하여 총 9억원의 예산안을 편성하고 있는데 구체적으로 운송원가 조사비 5억원, 원가산정 및 타당성 분석 2억 5,000만원, 총괄관리비 1억 5,000만원 등으로 구성된다.

[2019년도 화물자동차 안전운임제 운영비 사업 중 원가산정 예산 산출내역]

(단위: 백만원)

구분	금액	산출근거
운송원가조사비	500	○ 운송업체조사(100백만원) ○ 차주조사(100백만원) ○ 차량동승조사(300백만원)
원가산정 및 타당성 분석	250	○ 원가산정체계 구축(50백만원) ○ 원가산정 및 회계적 타당성 분석(200백만원)
총괄관리비	150	○ 교통연구원(8명) 인건비 및 경비 등(150백만원)
계	900	

자료: 국토교통부

「화물자동차 운수사업법」에 따라 특정화물(수출입 컨테이너, 시멘트)을 운반하는 화물자동차에 대해서는 화물자동차 안전운임제를 적용하고, 화물자동차 안전운임위원회의 심의·의결을 거쳐 「화물자동차 운수사업법 시행령」으로 정하는 운송품목에 대해서는 안전운송원가제도를 적용⁵⁾하게 되는데, 같은 법 시행령에 위임하고

5) 「화물자동차 운수사업법」

제5조의4(화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표) ① 국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 대통령령으로 정하는 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 안전운송원가를 공표하여야 한다.

② 국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 다음 각 호의 운송품목에 대

있는 안전운송원가제도 적용 대상 운송품목은 위원회 구성 및 시행령 마련이 완료되지 않아서 확정되지 않은 상태이다.

국토교통부는 2019년에 동 사업을 통해 5개 품목에 대해 운송원가조사를 실시할 예정이고, 컨테이너(안전운임), 시멘트(안전운임), 철강(안전운송원가), 완성차(안전운송원가), 합성수지(안전운송원가)가 그 대상이다.

[2019년 화물자동차 안전운임제 운송원가 조사 계획]

(단위: 개, 명, 대)

구분	업체조사	차주조사	차량동승조사	조사구간 수
컨테이너	40	650	260	5개 주요항만 지역 (부산, 인천, 울산, 광양, 평택)
시멘트	30	130	60	3개 기점 (단양, 제천, 영월)
철강	20	200	80	4개 지역 (포항, 광양, 인천, 당진)
완성차	15	130	60	6개 구간 (장거리 3개, 단거리 3개)
합성수지	30	240	80	3개 권역별(수도권, 중부권, 경상권) 단/중/장거리
합계	135	1,350	540	-

자료: 국토교통부

국토교통부는 「화물자동차 운수사업법 시행령 개정안」을 입법예고 후 안전운임제 관련 개정법률 시행(2019년 7월 1일) 이전에 입법 완료할 예정이므로 2019년도 화물자동차 안전운임제 운송원가 조사 계획에 따른 안전운송원가조사 대상 중 철강, 완성차, 합성수지 등 3개 품목은 안전운임위원회의 심의·의결 및 시행령 개정 여부에 따라 변경될 가능성도 있다.

하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 안전운임을 공표하여야 한다.

1. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 수출입 컨테이너
 2. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 시멘트
 - ③ 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- 6) 「화물자동차 운수사업법 시행령」 개정을 위한 공청회 및 간담회 결과 안전운송원가 적용대상 확대 및 차량 단위 도입 등의 의견이 제시되고 있다.

따라서 안전운임위원회의 심의·의결 및 「화물자동차 운수사업법 시행령」 개정 과정에서 결정되는 안전운송원가 적용대상 운송품목의 결과를 반영하여 사업 계획을 수정하거나 예산 내역을 조정할 필요가 있을 것이다.

가. 현 황

수소충전소 인프라 구축 사업¹⁾은 미래형 친환경차인 수소차의 보급·확산에 기여하기 위해 고속도로 휴게소에 수소충전소 구축을 위해 한국도로공사에 출자하는 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 한국도로공사 출자를 위한 75억원을 신규로 편성하고 있다.

[2019년도 수소충전소 인프라 구축 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
수소충전소 인프라 구축	0	0	0	7,500	7,500	순증

자료: 국토교통부

국토교통부와 한국도로공사는 2019년도 고속도로 수소충전소 총 10기를 구축할 예정이며, 1기당 예상 구축비용 20억원²⁾ 중 37.5%를 지원하고, 민간 부분에서 62.5%를 부담하여 총 75억원의 수소충전소 구축비용 예산을 한국도로공사의 출자예산으로 편성하였다.

[2019년도 수소충전소 인프라구축 사업의 예산안 세부내역]

(단위: 기, 백만원, %)

구분	수소충전소 개수	평균 건축 비용	지원비율	2019년 예산안
예산안	10	2,000	37.5	7,500

자료: 국토교통부

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

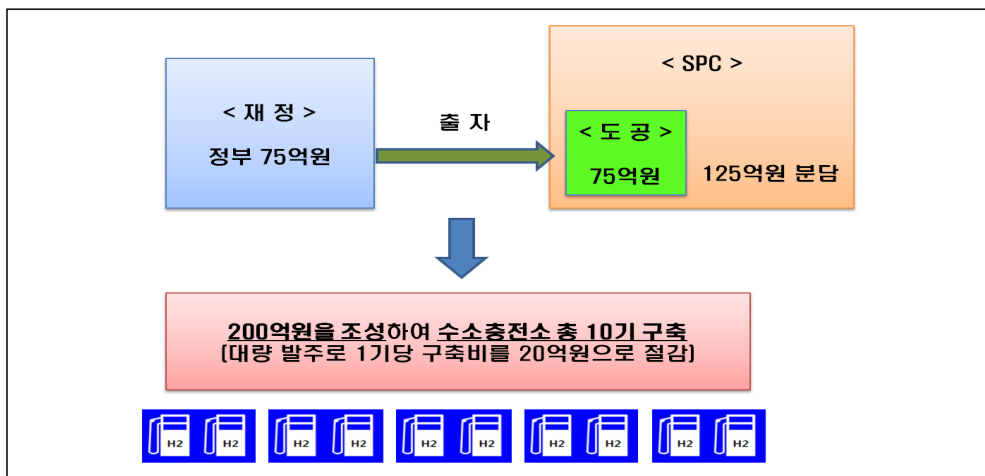
1) 코드: 교통시설특별회계(도로계정) 1534-301

2) 국토교통부는 통상 수소충전소 구축비용은 평균 30억원이 소요되나, 고속도로에 수소충전소 구축 시 일괄 대량발주 및 부지비 절감 등으로 20억원까지 절감이 가능하다는 입장이다.

민간 부담분은 수소차 연관 기업 간의 협력을 통해 시장 초기의 투자 리스크를 분산감소시키기 위하여 다수의 기업이 참여하는 특수목적법인(SPC)³⁾을 설립하여 해당 법인에서 부담할 예정이다.

동 사업은 국토부가 한국도로공사에 출자금을 지원하면 한국도로공사가 포함된 SPC에서 나머지 비용을 부담하여 수소충전소를 구축하는 구조이다.

[수소충전소 인프라 구축 사업 추진 구조]



자료: 국토교통부

나. 분석의견

수소충전소 인프라 구축 사업과 관련하여 다음과 같은 측면을 고려할 필요가 있다.

첫째, 동 사업을 추진하기 위해서 조속한 민간 SPC 설립 등 사전준비를 철저히 할 필요가 있다.

수소충전소 구축 비용의 62.5%를 민간 기업이 참여하는 SPC에서 부담할 예정이다. 해당 SPC는 수소차 연관 기업 간의 협력을 통해 시장 초기의 투자 리스크를 분산감소하고, 안정적인 수소 공급 체계를 마련하고 다양한 형태의 수소충전소 구축·운영 모델을 시범 적용할 예정이다.

3) 특수목적법인(Special Purpose Company, SPC)

구체적으로 사업주체는 자동차 기업, 수소충전 관련 기업 등이 참여하고, 사업 대상은 환경부, 국토교통부의 정부 보조금과 SPC 투자 자금을 활용하여 수소충전소 인프라를 구축할 예정이다.

[수소충전소 SPC 설립 계획]

구분	수소충전소 SPC
설립목적	- 수소차 연관 기업 간의 협력을 통해 시장 초기의 투자 리스크를 분산감소하고, 안정적인 수소 공급 체계 마련 - 다양한 형태의 수소충전소 구축·운영 모델을 시범 적용하여 지속가능한 최적의 수익모델 창출
사업주체	자동차 기업, 수소충전 관련 기업 등이 참여
사업대상	환경부, 국토교통부의 보조금, SPC 투자자금 등을 기반으로 수소충전인프라 구축·운영
사업규모	참여기업의 투자규모, 정부의 지원방향 등을 고려하여 2022년까지 30~100기의 수소충전소 구축 목표
추진방향	시장 초기 단계인 수소충전소의 설치·운영에 소요되는 고비용 구조를 저비용으로 전환 등

자료: 국토교통부

2018년 4월 25일 「수소충전소 구축·운영 특수목적법인 설립 및 운영에 관한 협약서」를 산업통상자원부, 환경부, 국토교통부와 현대자동차, 한국도로공사 등 다수의 부처와 기업 등⁴⁾이 함께 SPC의 설립을 위한 협약을 체결하였으나, 수소충전소의 운영을 통하여 단기간에 순이익을 기대하기 힘들다는 점 등에서 2018년 9월 기준으로 수소충전소 민간 SPC의 설립과 투자 등은 이루어지지 않고 있어, 동 사업의 예산안은 민간 부담분이 확보되지 않은 상태에서 국비 예산이 편성되었다.

특히, 국토교통부 단계에서는 국비 10억원과 수소충전소 SPC에서 10억원을 부담하는 계획을 세웠으나, 최종 정부 예산안에서는 국비 7.5억원, 수소충전소 SPC 12.5억원을 부담하기로 되어 있어 상대적으로 민간 SPC에 참여할 유인이 감소한 문제도 있다. SPC 측은 수소충전소 구축 이후 운영비의 보조를 요청하고 있는 상황이고, 민간 기업 위주로 구성되는 SPC는 사업의 수익성이 낮을 경우 설립이 지

4) 한국가스공사, 현대자동차, 덕양, SPG, 이엠솔루션, 린테코리아, 에어리퀴드코리아, 효성, SK가스, 광신기계공업, 소나무, 벨-덕양, 한국도로공사 등이 업무협약(MOU)에 참여하였다.

연될 우려가 있다.

정부 예산안 기준 고속도로 수소충전소 구축 계획(2019~2022년도) 상 정부와 민간 SPC 간의 부담액을 살펴보면, 정부는 수소충전소 1기당 7.5억원을 부담하여 2019년도 75억원, 2020년도 75억원, 2021년도 75억원, 2022년도 67.5억원을 합한 총 292.5억원을 부담할 예정이며, 민간 SPC는 이에 매칭하여 4개년도 간 총 487.5억원을 부담할 예정이다.

[고속도로 수소충전소 구축 계획(2019~2022년도)]

(단위: 기, 억원)

구분	계	2019	2020	2021	2022	비고
a) 충전소	39	10	10	10	9	2018년 한국도로공사 자체 예산으로 8기 별도 구축
b) 1기당 구축단가	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	-
c) 총 구축비(a×b)	780	200	200	200	180	-
d) 국비	292.5	75	75	75	67.5	1기당 7.5억원 지원
d) SPC 부담액	487.5	125	125	125	112.5	1기당 12.5억원 분담

자료: 국토교통부

해당 SPC는 2019년 수소충전소 구축에 필요한 비용의 62.5%를 부담하고, 수소충전소에 대한 표준 모델을 수립·적용하고 수소충전소의 대량 발주를 통해 설비 제작기간을 단축하고 단가를 저감할 예정이라는 점에서, 조속히 SPC가 설립되고 투자금이 마련될 필요가 있다.

또한, 해당 SPC가 수립된 이후에 수소충전소가 설치될 적정 부지조사, 충전소 배치전략 등의 수립도 구체적으로 작성될 수 있다는 점에서, 2019년도에 고속도로 주변 수소충전소 10기의 구축이 연내에 완료될 수 있도록 SPC 구축 등 사업계획을 철저히 수립할 필요가 있다.

둘째, 동 사업은 관계 부처 합동, 국토교통부에서 발표한 수소충전소 목표를 감안하여 사업 확대 시 「국가재정법」 상 타당성 재조사 등 관련 절차를 준수할 필요가 있다.

동 사업의 총사업비 현황을 살펴보면, 국토교통부와 한국도로공사는 2019~2022년 동안 총 39기의 수소충전소를 국비 292.5억원, 민간 SPC 487.5억원을 합한 총사업비 780억원으로 구축할 예정이다.

[국토교통부의 수소충전소 총사업비 현황]

(단위: 기, 억원)

구분	목표 충전소	사업기간	총사업비		
			국비 (A)	민간 SPC (B)	합계 (A+B)
계획	39	2019년 ~ 2022년	292.5	487.5	780

자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 제작성

그런데, 2017~2018년도에 발표된 국토교통부의 수소충전소 계획을 감안할 때, 향후 사업 확대 가능성이 있다.

2017년 9월 26일 기획재정부, 산업통상자원부, 국토교통부 등 관계 부처 합동으로 발표한 「미세먼지 관리 종합대책」⁵⁾에 따르면, 2017년 9월 말 기준으로 총 14개소의 수소충전소가 있으며, 2020년까지 100개소, 2022년까지 총 310개소의 수소충전소를 확보할 예정이다.

[전기 및 수소 충전소 설치 계획]

(단위: 개소)

구분		현재	2020년	2022년
충전인프라 (누적)	합계	764	3,100	10,310
	전기(급속)	750	3,000	10,000
	수소	14	100	310

자료: 관계 부처 합동, 「미세먼지 관리 종합대책」, 2017. 9. 26

또한, 2018년 6월에 관계 부처 합동으로 발표한 「전기·수소차 보급 확산을 위한 정책방향」⁶⁾에 따르면, 고속국도 휴게소와 도심거점 지역, 버스 차고지에 충전소를

5) 관계 부처 합동, 「미세먼지 관리 종합대책」, 2017. 9. 26, p. 18

구축하며 환경부에서 150개소, 국토교통부에서 160개소를 구축하여 총 310개소를 구축하는 것으로 나타나고 있다.

동 사업에서 국토교통부와 한국도로공사는 총 2022년도까지 39개소의 수소충전소를 구축할 계획이나, 현재까지 발표한 수소충전소 구축에 대한 정부 계획에 따르면 국토교통부에서 고속국도 휴게소 등에 2022년도까지 총 160개소⁷⁾를 구축할 가능성이 높아 향후 수소충전소 사업은 확대 가능성이 있다.

2019년도 예산안 기준으로 총사업비가 780억원이고 국토교통부의 국비 부담부분이 292.5억원으로 1기의 수소충전소만 확대⁸⁾되어도 총사업비가 500억원 이상이고 이 중 국고 재정지원 부분이 300억원 이상이 되어, 「국가재정법」 제38조제1항⁹⁾ 및 같은 법 제50조제2항¹⁰⁾에 따라 향후 사업규모 확대에 따른 예비타당성조사 대상 사업이 되어 타당성재조사를 실시하여야 하므로 해당 사업절차를 준수할 필요가 있다.

-
- 6) 관계부처 합동, 「전기·수소차 보급 확산을 위한 정책방향」, 2018. 6, p. 5
○ (수소충전소) '22년까지 310개소 구축(환경부 150개소, 국토부 160개소)
- 고속국도 휴게소와 도심거점 지역, 버스 차고지에 충전소 구축
- 지자체 및 민간이 수소충전소 설치 및 운영에 적극 참여
* 설치비 정부 50% 지원(환경부 150개소 구축 기준)

- 7) 국토교통부에 따르면 수소충전소는 고속도로에 60기(국비 지원 및 SPC 부담: 39기, 2018년 기 구축: 8기, 민간투자를 활용한 민자복합휴게소 등: 13기)를 구축하고 고속도로 외에 100기를 구축할 예정이다.

- 8) 수소충전소 1기당 정부 부담 부분은 7.5억원이다.

- 9) 「국가재정법」

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

1. 건설공사가 포함된 사업
2. 「국가정보화 기본법」 제15조제1항에 따른 정보화 사업
3. 「과학기술기본법」 제11조에 따른 국가연구개발사업
4. 그 밖에 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야의 사업

- 10) 「국가재정법」

제50조(총사업비의 관리) ②**기획재정부장관은 제1항의 규정에 따른 사업 중 총사업비가 일정 규모 이상 증가하는 등 대통령령이 정하는 요건에 해당하는 사업 및 감사원의 감사결과에 따라 감사원이 요청하는 사업에 대하여는 사업의 타당성을 재조사(이하 "타당성재조사"라 한다)하고, 그 결과를 국회에 보고하여야 한다.**

가. 현 황

민자도로 건설지원 사업¹⁾은 도로 건설 사업에 있어서 정부의 재정부담을 완화하고 민간의 자본과 효율성을 공공부문에 도입하기 위하여 추진하고 있는 민자도로 건설 사업에 대한 건설보상비 등을 지원하는 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 1,391억 100만원이 감액된 2,514억 9,100만원을 편성하고 있다.

[2019년도 민자도로 건설지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
민자도로 건설지원	836,687	390,592	390,592	251,491	△139,101	△35.6
보상자금 선투입	0	0	0	14,300	14,300	순증

자료: 국토교통부

국토교통부는 보상자금 선투입을 위한 예산 143억원을 민자도로 건설지원 사업의 내역사업으로 2019년에 신규로 편성하였다.

나. 분석의견

보상자금 선투입 이자비용 편성의 적절성 여부 및 국회의 심의권 강화 방안을 검토할 필요가 있다.

민간투자사업 보상자금 선투입 제도는 예산으로 지급하기로 한 보상비에 대하여 민자 사업자가 금융기관에서 보상자금을 대출받아 주무관청을 대신하여 보상비를 우선 지급하고 주무관청은 준공 이전에 예산을 확보하여 보상원금 및 이자를 상환하는 제도이다.

민자도로건설지원 사업의 2019년도 예산안에서 보상자금 선투입을 위해 143억

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 교통시설특별회계(도로계정) 1831-303

원을 편성하고 있다. 이는 민자도로건설지원 사업 중 봉담-송산, 이천-오산, 광명-서울, 포천-화도, 평택-익산 등 5개 사업의 보상자금 선투입 규모 5,505억 3,800만원에 대한 이자비용을 143억원으로 산정²⁾한 것이다.

(단위: 백만원)

구분	기간	총보상비	'17까지 기투입	'18년 예산	'19년		
					소요	예산안	선투입 규모
계	-	3,541,347	1,554,312	321,073	731,370	180,832	550,538
서울-문산	'15~'20	1,041,900	983,400	0	35,700	35,700	0
봉담-송산	'17~'21	705,000	330,912	181,916	130,800	65,000	65,800
이천-오산	'17~'22	679,700	240,000	139,157	248,100	80,132	167,968
광명-서울	'18~'23	299,300	0	0	89,570	0	89,570
포천-화도	'18~'23	287,400	0	0	86,200	0	86,200
평택-익산	'18~'23	528,047	0	0	141,000	0	141,000

자료: 국토교통부

대부분의 민자사업 협약에서는 주무관청의 부지제공 등의 지연으로 공사의 착수 또는 시행이 지연되어 발생하는 비용은 주무관청이 보상하도록 하고 있어, 지연 비용 보상을 방지하기 위해서는 민자도로 사업의 착수 1~3년차에 토지보상이 완료되어야 한다. 그런데 국가의 재정여건에 따라 적정 수준의 토지보상비가 반영되지 못할 경우 보상자금 선투입제도를 활용하여 보상자금을 확보하여 적기에 사업을 추진할 수 있게 됨에 따라 주무관청의 지연 비용 보상 및 공사 지연을 방지할 수 있다.

그러나 민간사업자가 보상자금 선투입제도를 활용하여 금융기관 등으로부터 대출을 받을 경우 보상자금의 원금과 이자비용은 결국 주무관청이 국가예산으로 상환해야 하므로 사업의 추진경과 대비 과도한 보상자금 선투입에 따른 이자비용은 국가의 재정부담을 유발할 수 있는 문제가 있다.

한편, 이러한 보상자금 선투입은 일종의 채무적 성격을 가지고 있음에도 불구하고 ‘민간투자사업 기본계획’ 및 「민간투자사업 추진 일반지침」 제158조³⁾에 따라

2) 보상자금 선투입 규모 550,538백만원 × 3.1%(추정이자) × 보상자금 실 사용기간(10개월/12개월)

3) 「민간투자사업 추진 일반지침」

제158조(보상자금 선투입 시행절차) ① 사업시행자는 주무관청에게 당해 회계연도에 선투입하고자

사업시행자가 매년 3월 말까지 보상자금의 원금 및 조달비용 규모를 신청하고, 주무관청은 이를 기획재정부장관과 협의하여 4월 말까지 확정하고 있어 국회에서 예산안의 심의·확정 이후에 정확한 보상자금 선투입 규모 등이 결정되고 있다⁴⁾.

따라서 보상자금 선투입에 대한 국회의 심의권을 강화하기 위해서 예산 확정 이후 결정되는 보상자금 선투입 규모 및 상환 계획 등을 국회에 보고할 수 있는 방안을 검토할 필요가 있다.

하는 보상자금의 원금 및 조달비용 규모를 매년 3월 말까지 신청하고, 주무관청은 이를 기획재정부장관과 협의하여 4월 말까지 확정하여야 한다. 다만 주무관청은 필요한 경우 기획재정부장관과 협의하여 해당연도에 보상자금 선투입을 시행할 대상사업과 보상자금 원금 및 조달비용 규모를 추가하거나 변경할 수 있다.

- 4) 2019년도 예산총칙안 제18조는 “민간투자사업의 토지보상비는 기획재정부장관과 사전에 협의된 한도액 범위 내에서 당해 연도 토지보상비 예산을 초과하여 집행할 수 있다.”고 규정하여 보상자금 선투입제도의 근거로 활용된다. 그런데 사업의 추진경과 대비 과도한 보상자금 선투입이 발생하지 않도록 예산총칙에 기획재정부와 협의하여 결정하는 한도액 범위를 명시하는 방안을 검토할 필요가 있다.

가. 현 황

친환경자동차 부품인증센터 설립¹⁾ 사업은 친환경차 부품인증 지원센터를 설립하여 친환경 자동차에 대한 글로벌 안전도평가 기반을 구축하고, 친환경자동차 및 부품에 대한 인증·평가를 지원하는 사업으로 국토교통부 소관 공공기관인 한국교통안전공단 사업출연금으로 편성된 2019년도 신규 사업이다.

동 사업의 2019년도 예산안으로 40억원이 신규로 편성되었다.

[2019년도 친환경자동차 부품인증센터 설립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
친환경자동차 부품인증센터 설립	0	0	0	4,000	4,000	순증

자료: 국토교통부

동 사업은 지자체 공모로 친환경차 부품 인증센터를 설립한 이후 해당 센터가 친환경차 부품 인증평가를 하는데 필요한 장비를 한국교통안전공단 사업출연금으로 구매하는 사업이다.

동 사업의 2019년도 예산안 세부내역을 살펴보면, 구동축전지(배터리) 평가에 필요한 장비 7종(충방전기, 기계적압착시험기, 구축비, 열충격시험기 등)의 구축에 필요한 예산(정부 부담 총사업비: 150억원) 40억원이 편성되었다.

해당 장비의 경우 한국교통안전공단이 2019년도 국제입찰, 주문제작 등을 통하여 구축하고, 지자체 공모를 통하여 친환경차 부품 인증센터가 설립된 이후 해당 장비가 이전될 예정이다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드: 일반회계 4634-323

[친환경자동차 부품인증센터 설립 사업의 2019년도 예산안 세부내역]

(단위: 백만원)

산출내역	2019년도 예산안
충방전기	700
기계적압착시험기	500
열충격시험기	450
열노출대형챔버	150
번지슬레드	750
방수시험기수조	50
진동시험기	1,400
합계	4,000

자료: 국토교통부

나. 분석의견

동 사업은 친환경자동차 부품인증센터의 설립 기간, 장비구축 소요기간 등을 감안하여, 연도 내에 실행되기 어려운 인증평가 장비 구축비 예산의 이월을 최소화할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다.

한국교통안전공단 예산편성에 따른 동 사업의 국비와 지방비 부담을 살펴보면, 공모를 통하여 선정된 지자체가 건물과 부지에 필요한 비용 150억원을 부담하고 국토교통부(한국교통안전공단)는 인증평가 장비에 필요한 금액 150억원을 부담하는 것으로 계획되어 있다.

[친환경자동차 부품인증센터의 설립 국비와 지방비 부담 계획]

(단위: 백만원)

구분	재원	부담주체	총사업비
친환경자동차 부품인증센터의 건물과 부지	지방비	지방자치단체 (공모)	15,000
친환경자동차 부품인증센터의 인증·평가 장비 구축	사업 출연금	국토교통부 (한국교통안전공단)	15,000
합 계			30,000

자료: 한국교통안전공단 자료를 바탕으로 재작성

국토교통부와 한국교통안전공단은 동 사업의 2019년도 예산안에 친환경자동차 부품인증센터의 인증평가에 필요한 충방전기 등 총 7개 장비를 구축하는데 필요한 전체 예산을 편성하였으며, 해당 장비는 국제입찰, 주문제작 등을 통하여 구축될 예정이고 해당 장비의 구입 일정은 친환경자동차 부품인증센터의 설립 일정과 맞추어 계획되어 있다.

국토교통부와 한국교통안전공단에 따르면 친환경자동차 부품인증센터의 조성은 2019년도에 지자체 공모를 통하여 센터를 구축할 지자체를 선정할 계획이며, 선정된 지자체는 부지를 확보하고 투자심사, 심의 및 건축물에 대한 설계, 공사, 감리 등의 과정을 거쳐 센터를 완공하는 절차를 거쳐 2020년도 10월에 완공될 것으로 예상하고 있다.

[친환경자동차 부품인증센터 구축 단계]

세부내역	'18. 12월	'19. 1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	'20. 1월	2월	~10월	11월
□ 국토부 추진계획																	
- 지자체 공모	공모																
- 사업계획 수립		계획															
- 구매 장비 규격서			7종 장비 규격서 작성														
- 장비 규격서별 사전심사							사전심사 및 설명회										
- 장비 구매 계약(조달청)										구매계약 (명시이월)							
- 장비 제작													7종 장비 해외제작				
- 장비 입고 및 설치																	입고
- 시운전 및 완료																	완료
□ 지자체 추진계획																	
- 투자심사		투자영향평가 심사심의															
- 투자심의						심의											
- 추경예산 확보						확정											
- 실시설계 및 계약							실시설계 및 계약										
- 착공											센터 착공 및 공사						
- 완공																완공	

자료: 한국교통안전공단

따라서, 친환경자동차 부품인증센터의 조성 일정과 맞추어 친환경자동차 부품 인증센터의 설립이 완료되는 2020년 하반기에 장비구축이 완료될 예정으로 장비 구축비용도 2019년도 내에 집행되지 않고 2019년 9~11월에 장비 구축에 필요한 계약을 체결하여 선금을 지급하고 잔금은 이월하여, 2020년 하반기에 해당 장비의 입고가 완료된 이후 집행될 예정이어서, 2019년도 동 사업 신규 예산의 일부 금액은 다음연도 이월이 예정되어 있다.

또한, 친환경자동차 부품인증센터 조성을 위한 지자체 단계의 건축물 실시설계 계획 기간에 대하여 관련 규정을 검토할 때 실제 설계에 소요되는 기간이 증가할 가능성이 있는 점도 감안할 필요가 있다.

구체적으로 설계의 경우 「건설기술진흥법 시행령」에 근거하여 설계공모, 기본설계 등의 시행 및 설계 기간에 관한 사항을 규정하고 있는 국토교통부 고시 「설계공모, 기본설계 등의 시행 및 설계의 경제성 등 검토에 관한 지침」(국토교통부고시 제2018-244호)²⁾ 제23조에 따른 [별표 1]에서는 공사비가 100~500억원 규모의 건축 공사는 기본설계에 4.5개월, 실시설계에 7개월을 기준으로 제시하고 있으나, 해당 건축물의 조성 계획에 따르면 실시설계에 4개월을 책정하여 실제 완공에 소요되는 기간이 연장될 가능성이 있어, 해당 기간과 연동되어 구입될 필요가 있는 장비구축 기간도 연장되거나, 건축물 조성 완료 이전에 장비가 구입되어 적절하게 사용되지 않을 가능성이 있다.

2) 「설계공모, 기본설계 등의 시행 및 설계의 경제성 등 검토에 관한 지침」(국토교통부고시 제 2018-244호)

제23조(설계기간) ① 발주청은 기본설계 및 실시설계(이하 "설계"라 한다) 용역을 시행함에 있어 충분한 설계기간을 부여하여 최적의 설계품질이 확보되도록 하여야 한다.

② 발주청은 설계용역을 발주할 경우 공사의 규모와 특성과 발주청의 여건 등을 감안하여 정 하되, 별표 1의 공종별 설계 기간을 참고할 수 있다.

③ 발주청은 설계 용역기간중 영 제7조의 규정에 의한 중앙건설기술심의위원회의 심의, 영 제 17조의 규정에 의한 지방심의위원회의 심의, 영 제18조의 규정에 의한 특별심의위원회의 심의, 영 제19조의 규정에 의한 기술자문위원회의 심의에 소요된 기간은 제외하여야 한다.

[공종별 설계단계별(기본설계, 실시설계)의 공사비 대비 설계기간]

(단위: 월)

공종	기본설계			실시설계		
	100-500억원	500-1,000억원	1,000억원 이상	100-500억원	500-1,000억원	1,000억원 이상
건축	4.5	7	9.5	7	7.5	8

자료: 「설계공모, 기본설계 등의 시행 및 설계의 경제성 등 검토에 관한 지침」(국토교통부고시 제 2018-244호)

이처럼 현행 계획에 따라서도 2019년도에 신규로 편성된 장비 구축비의 선금을 제외한 금액의 이월이 예정되어 있으며, 친환경자동차 부품인증센터의 실시설계 기간이 규정상 기간에 비하여 단기간으로 설정되어 있고, 투자심사나 심의 등의 행정절차에서도 지연 가능성이 있다는 점에서 실제 건축기간의 연장에 따라 장비구축 일정도 연장될 가능성이 있으므로, 2019년도 예산에 장비구축비의 선금을 제외한 금액은 연도 내에 실행될 가능성이 낮다.

따라서, 동 사업은 친환경자동차 부품인증센터의 조성 기간, 장비구축 소요기간 등을 감안하여, 국토교통부와 한국교통안전공단은 2019년도 내에 인증평가 장비구축비 예산의 이월이 최소화 될 수 있도록 방안을 마련할 필요가 있다.

가. 현 황

첨단자동차검사연구센터 구축¹⁾ 사업은 첨단자동차의 이상 여부를 검사하여 결함으로 인한 사고를 예방하는 등 첨단자동차의 안전성을 확보하는데 필요한 시설인 검사기술인력 교육원과 연구시설을 조성하는 2017년도 신규 사업으로, 국토교통부 소관 공공기관인 한국교통안전공단을 통하여 출연금으로 수행되고 있다.

국토교통부는 동 사업의 2019년도 예산안을 전년 대비 14억원이 감액된 55억 원을 편성하였다.

[2019년도 첨단자동차검사연구센터 구축 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
첨단자동차검사연구센터 구축	1,000	6,900	6,900	5,500	△1,400	△20.3

자료: 국토교통부

첨단자동차검사연구센터 구축사업은 김천시에 위치한 한국교통안전공단 부지에 건축물 면적 10,989㎡(연구시설과 교육시설, 주차장 포함) 규모의 첨단자동차 검사와 관련된 자동차관리데이터 분석연구실, 기술실습실, 교육강의실, 연구시험·개발실 및 연구사무실 등이 포함된 센터를 구축하는 사업으로, 총사업비는 2016년 12월 추정 기준 240억원으로 2017년도부터 추진하고 있다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드: 일반회계 4633-304

[첨단자동차검사연구센터 구축 사업 현황]

(단위: 백만원)

구분	첨단자동차검사연구센터 구축 사업
사업목적	첨단자동차의 안전성을 확보하기 위한 검사기술인력 교육원, 검사기술 및 검사장비 개발을 위한 연구시설 등을 구축
위치	경상북도 김천시 한국교통안전공단 부지
면적	10,989㎡(연구시설 및 교육시설)
총사업비	240억원(2016년 12월 기준)
사업기간	2017~2020년
2019 예산안	5,500

자료: 국토교통부 자료를 참고하여 재작성

동 사업의 2019년도 예산안 세부내역을 살펴보면, 부지는 한국교통안전공단의 자체 부지를 활용하는 관계로 부지매입비는 편성되지 않았으며, 공사비와 관리용역비가 편성되었으며 관리비로 건설사업관리 용역 3억원, 공사비로 기초공사 및 골조공사비 52억원을 합한 55억원이 편성되었다.

나. 분석의견

동 사업은 한국교통안전공단 단계의 실집행이 저조하므로 2019년도 건축공사의 조속한 추진을 위하여 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

동 사업의 2017~2018년도 한국교통안전공단 단계의 실집행 현황을 살펴보면, 2017년의 경우 국토교통부에서 기본설계와 실시설계에 필요한 예산 10억원이 교부되었으나 한국교통안전공단 단계에서 1억 2,800만원이 집행되었고 다음연도로 8억 7,200만원이 이월되었다.

[첨단자동차검사연구센터 구축 사업의 실적행현황]

(단위: 백만원, %)

연도	국토교통부			한국교통안전공단						
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용 액	실집 행률 (B/A)
	본예산	추경								
2017	1,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	128	872	0	12.8
2018 (7월말)	6,900	6,900	6,900	6,900	872	7,772	368	-	-	4.7

자료: 국토교통부

또한, 2018년 7월말 기준으로 예산 현액 77억 7,200만원 중 한국교통안전공단 단계에서 3억 6,800만원이 집행되어 예산 현액 대비 실적행률은 4.7%로 매년 실적행이 저조하게 나타나고 있다.

이처럼 동 사업의 실적행이 저조한 이유는 2017년에 동 사업이 조달청 맞춤형 서비스, 공공건축사전심의 검토 및 설계공모 의무 대상 사업으로 기본 및 실시설계 이전 사전절차의 준수에 상당한 시간이 소요됨에 따라 사업추진이 지연되었다.

[첨단자동차검사연구센터 구축 사업 실적행 현황]

(단위: 백만원)

연도	예산(예산안) 편성 내역		실제 집행내역	
	세부내역	예산	세부내역	결산
2017	○ 기본 및 실시설계	1,000	○ 기본 및 실시설계(선금)	128
2018 (8월말)	○ 감리비: 3억원 ○ 건축비(공정률 30%): 66억원	6,900	○ 기본 및 실시설계 중	0
2019	○ 감리비: 3억원 ○ 건축비(공정률 23%): 52억원	5,500	-	-

자료: 국토교통부, 한국교통안전공단 자료를 바탕으로 재작성

이로 인하여 동 사업의 2017년 예산에는 기본 및 실시설계의 완료를 예정으로 전체 사업비 10억원이 편성되었으나, 기본 및 실시설계의 계약체결이 지연되어 실제 기본 및 실시설계는 2018년 10월 19일에 완료됨에 따라, 2018년 8월말 기준으

로는 2018년에 편성된 건축공사비가 집행되지 못하여 실집행이 저조한 것으로 나타나고 있다.

동 사업의 2017~2018년도 사업 추진의 지연으로 인하여 2019년도 예산안에 편성된 공사비의 실집행 부진과 첨단자동차검사연구센터 구축 완료의 지연이 발생할 우려가 있으므로, 국토교통부와 한국교통안전공단은 동 사업의 한국교통안전공단 단계의 실집행이 원활히 이루어지고 사업이 조속히 추진될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

가. 현 황

드론 인증센터 구축사업¹⁾은 드론 인증 수요에 대비하고 상업용 드론의 경쟁력 확보를 지원하기 위한 드론 시스템(비행체, 지상통제장치, 임무탑재체, 데이터링크) 안전성 인증을 위한 드론 인증센터를 구축하는 사업으로 국토교통부 소관 공공기관인 항공안전기술원 사업출연금으로 편성된 2019년도 신규 사업이다.

동 사업의 2019년도 예산안으로 35억원이 신규로 편성되었다.

[2019년도 드론 인증센터 구축사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
드론 인증센터 구축사업	0	0	0	3,500	3,500	순증

자료: 국토교통부

드론 인증센터 구축사업의 총사업비 현황을 살펴보면, 사업기간 2019~2021년도(3개년도) 동안 총사업비 232억 4,200만원을 투입하여 드론 안전성 인증 장비운용시설을 구축할 예정이다.

동 사업의 2019년도 예산안 세부내역을 살펴보면, 기획연구·설계 및 기술기준 고도화 개발비 10억원, 장비 운용시설 및 아·착륙장 건축 1차년도(전체 공정의 약 42%) 공사비 20억원, 안전성 인증검사 장비 구축(전체 장비의 약 3%) 비용 5억원을 합한 35억원이 편성되었다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3636-328

[드론 인증센터 구축 사업의 2019년도 예산안 세부내역]

(단위: 백만원)

구분	세부내역	2019년도 예산안
기획연구설계 및 기술기준 고도화 개발비	○ 기획연구비(100백만원), 설계비(200백만원), 기술기준개발비(700백만원) 등	1,000
장비 운용시설 및 이·착륙장 건축 1차년(전체 공정의 약 42%) 공사비	○ 장비 운용 시설 건설(1,700백만원), 드론 이·착륙장 건설(300백만원)	2,000
안전성 인증검사 장비 구축(전체 장비의 약 3%)	○ 복합환경 구성장비, 내구성 시험, 보 안시험, 성능분석, 수상환경, 통제센 터 및 기체수리고 등 시험·인증 장비 구축 중 3% 추진	500
합계		3,500

자료: 국토교통부

나. 분석의견

동 사업은 드론 인증센터 구축에 있어 다음과 같은 문제점이 있다.

첫째, 드론 인증센터의 부지가 마련되어 있지 않음에도 2019년도 예산안에 장비 운용시설 및 이·착륙장에 대한 공사비가 일부 포함되어 사업계획에 미흡한 측면이 있다.

드론 인증센터의 경우 향후 지자체를 선정하여 설립될 예정이며 항공안전기술원은 지자체에서 부지를 제공할 계획이라고 설명하고 있어, 2019년도 예산안에는 부지매입비 없이 설계비 2억원과 운용시설 건설비 17억원, 이·착륙장 건설비 3억원이 동시에 반영된 것으로 나타나고 있다.

그러나, 2019년도 정부 예산안 편성 이전에 드론 인증센터를 구축할 부지가 확정되지 않아 부지면적, 공사방식 등을 정하기 어려워 설계비, 건설비가 적정 규모인지 파악하기 어려운 측면이 있으므로 예산안 편성 이전의 사업계획에 미흡한 면이 있다.

또한, 부지 확정 이후 건축비 등은 재산정이 필요하여 2019년도 예산안과 실제 필요 예산의 차이가 발생할 가능성이 있으며, 부지 확보가 지연되는 경우 2019년도 연내에 설계와 공사 착공이 어려울 가능성이 있다.

[드론 인증센터 구축 사업의 총사업비 연도별 편성 현황]

(단위: 백만원)

구분	2019	2020	2021	합계
기획연구비	100	0	0	100
설계비	200	0	0	200
인증장비구축비	500	7,100	9,150	16,750
운용시설 건설비	1,700	2,300	0	4,000
이착륙장 건설비	300	452	0	752
기술기준개발비	700	500	240	1,440

자료: 항공안전기술원

따라서, 국토교통부와 항공안전기술원은 향후에는 부지가 확보된 이후 해당 부지에 따른 건축비 등을 편성하여, 예산안 편성 이전의 사업계획에 미흡한 점이 없도록 할 필요가 있다.

둘째, 드론 안전 기준이 수립되지 않는 상태에서 드론 인증센터의 인증장비 구축비 등이 편성되어 사업계획에 미흡한 점이 있다.

2018년 9월 기준으로 우리나라의 드론에 대한 안전성 검사는 초도검사²⁾, 정기검사³⁾의 형태로 비행체에 대한 인증만을 수행 중이며, 드론 비행체 설계, 지상통제장치, 임무탑재체, 데이터링크 등 통합적인 안전 기준은 없는 상태이다.

드론의 기체 안전성 확보를 위해 UN 산하의 국제민간항공기구(ICAO⁴⁾)와 미국, 유럽연합은 드론의 위험성, 신뢰성, 안전성 검증을 위한 안전기준과 인증방법 등을 마련하기 위해 2010년도 이후 연구개발을 진행 중이며, 국제민간항공기구는 2018년 3월 실시한 무인기 관련 회의에서 2019년 2/4분기까지 드론 안전기준(설계기술기준)의 초안을 완성하고, 2020년도 3/4분기까지 최종안을 완성할 예정이라고 발표하였다.

2) 국내에서 설계·제작되었거나 외국에서 국내로 도입된 드론이 비행을 위해 최초로 안전성 인증을 받는 검사를 의미한다.

3) 사업용 드론은 년 1회, 개인 드론 2년에 1회 실시하되 비행을 하고자 하는 경우에만 안전성 영향, 정비일지 기록 등에 대하여 검사를 실시한다.

4) 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization, ICAO)

[드론 안전 기준 수립 및 인증장비 구축 계획]

(단위: 백만원)

구분		2019	2020	2021
드론 안전기준 (ICAO)		2/4분기 초안완성	3/4분기 최종안 완성	3/4분기 최종안 공포
국토교통부 (항공안전 기술원)	기술기준 개발비	700	500	240
	인증장비 구축비	500	7,100	9,150

자료: 항공안전기술원 제출 자료를 바탕으로 제작성

항공안전기술원도 이에 맞추어 2019~2021년도 동안 기술기준개발비 14억 4,000만원을 활용하여 우리나라 환경에 적합한 드론 기술기준을 개발할 예정이다.

그러나, 2019년도 예산안 편성 시점에선 국내외로 드론 설계 등에 대한 통합적인 안전 기준이 부재한 상태임에도, 안전 기준이 확정된 이후 사실상 집행하는 것이 타당한 인증장비구축비가 2019년도(5억원)부터 편성되어 있으며, 드론 안전기준의 최종안이 공포되는 2021년 이전에 2020년의 인증장비 구축비 71억원이 현재 계획 포함되어 있다.

구체적으로 확정된 드론 안전기준에 따라 필요한 인증장비가 달라질 가능성이 있어 인증장비구축비를 편성하기 위해서는 확정된 드론 안전 기준이 필요하나, 이러한 인증기준이 확정되지 않았음에도 2019년도 예산안부터 인증장비 구축비가 편성되어 사업계획에 미흡한 점이 있다.⁵⁾

또한, 항공안전기술원은 국제민간항공기구의 초안이 완성되는 2019년 2/4분기부터 필요한 인증장비를 확정하여 구축할 예정이지만, 국제민간항공기구에서 2020년 3/4분기에 최종안이 완성될 예정으로 드론 안전 기준의 초안과 완성안의 차이가 발생하는 경우 적합하지 않은 장비가 구축될 가능성 있어, 해당 사업의 관리를 철저히 할 필요가 있다.

5) 국토교통부는 2019년 편성 장비구축비는 시험동 등 기초설비 구축비로 국제민간항공기구의 드론 안전기준의 영향은 적을 것이고, 드론 안전기준의 발표 등에 따라 인증장비 구축비(2019~2021)를 조정할 예정이라고 설명하고 있다.

가. 현 황

드론 규제 샌드박스¹⁾²⁾ 사업은 드론 활용모델의 신규 발굴로 시장을 창출하기 위하여 시장에서 상용화 가능성이 높은 드론을 대상으로 테스트를 수행하는 드론 안전 및 활성화 지원의 내역사업인 2018년도 신규 시범사업으로, 국토교통부 소관 공공기관인 항공안전기술원의 민간 위탁사업으로 수행되고 있다.

국토교통부는 동 내역사업의 2019년도 예산안을 전년 대비 100.0% 증액된 80억원을 편성하였다.

[2019년도 드론 안전 및 활성화 지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
드론 안전 및 활성화 지원	556	5,501	5,501	8,400	2,899	52.7
드론 규제 샌드박스	0	4,000	4,000	8,000	4,000	100.0

자료: 국토교통부

동 내역사업의 2019년도 예산안 세부내역을 살펴보면, 총 10개의 시험항목을 1개당 평균 사업비 8억원(정부 지원율: 100%)을 기준으로 추진하는데 필요한 예산 80억원이 편성되었다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 규제 샌드박스는 신산업분야에서 새로운 제품 및 서비스를 출시할 때 기존의 규제를 면제 또는 유예해주는 제도를 의미한다.

2) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3636-324의 내역사업

[드론 규제 샌드박스 예산안 세부내역]

(단위: 개, 백만원, %)

연도	시험항목	평균 사업비	지원율	2019년도 예산안
2018	5	800	100	4,000
2019	10	800	100	8,000

자료: 국토교통부

나. 분석의견

동 내역사업은 2018년도 신규 시범사업임에도 성과평가가 없는 상태에서 사업을 확대하여 추진한 문제가 있다.

동 내역사업은 드론 활용 수요를 가지고 있는 국가공공기관과 기술적 지원이 가능한 사업자가 컨소시엄을 구성하고, 활용 수요에 맞추어 공모를 통하여 대상 사업자를 확정하며, 선정된 사업자는 각종 규제에 대하여 제한받지 않고 드론에 대한 안전성 테스트 등을 자유롭게 수행하게 된다.

[드론 규제 샌드박스 사업의 추진일정(2018년도)]

1차		2차	
선정 절차	일정	선정 절차	일정
공고	4. 2 ~ 4. 20	공고	6. 15 ~ 6. 29
신청접수	4. 18 ~ 4. 20	신청접수	6. 27 ~ 6. 29
서류검토	4. 21 ~ 5. 1	서류검토	6. 30~7.4
평가 및 발표	5. 2(평가) 6. 8(발표)	평가 및 발표	7. 5(평가) 7. 26(발표)
계약체결	8. 9	계약체결	8. 9
과제수행	8. 9 ~ 12. 10	과제수행	8. 9 ~ 12. 10
추진실적 및 수행결과 보고	12. 21	추진실적 및 수행결과 보고	12. 21
과제검수	12. 28	과제검수	12. 28

자료: 항공안전기술원

테스트를 통하여 해당 드론의 상용화, 실용화 가능성을 확인함과 동시에 드론에 대한 법, 제도 등에 있는 안전 기준의 적정 규제수위를 검토하고, 분야별 드론이 창출하는 서비스 가치를 판단하는 등의 성과평가를 거치게 된다.

2018년 3월 항공기술안전원의 추진일정을 살펴보면, 1, 2차 모두 2018년 8월 9일에 계약이 체결되었으며, 사업자의 과제수행 및 추진실적 및 수행결과 보고 등을 거쳐 수행결과에 대한 점검과 평가를 실시하는 성과평가를 2018년 12월 이후 실시할 예정이다.

동 내역사업이 2018년도 신규 시범사업이라는 점과 기존 예산 사업에서는 없었던 개념인 신산업분야에서 새로운 제품 및 서비스를 출시할 때 기존의 규제를 면제 또는 유예해주는 제도인 규제 샌드박스를 도입하여 추진하는 사업이라는 점을 감안할 때, 사업 추진에 신중함이 요구된다.

그러나, 2018년도 신규 시범사업의 성과평가가 이루어지지 않은 상태에서 국토교통부와 항공안전기술원이 2019년도에 동 내역사업의 사업량을 2배 확대한 것은 사업타당성 확보 이전에 사업물량을 확대한 것으로 적절하지 않은 면이 있다.

국토교통부와 항공안전기술원은 2018년도 신규 시범사업에서 드론 상용화 가능성이 높은 사업분야 10개 중 5개 사업 분야만 진행되어, 규제 완화 및 드론 시장 규모 확대라는 드론 규제 샌드박스의 취지를 살기기 위해 10개 사업분야로 확대하기 위한 예산을 반영하였다고 설명하고 있다.

따라서, 국토교통부는 동 내역사업이 신규 시범사업임에도 성과평가가 이루어지지 않아 사업타당성이 확보되지 않은 상태임에도 사업물량을 2배로 확대하여, 사업계획에 미흡한 점이 있었다.

가. 현 황

PSO 보상²⁾ 사업은 한국철도공사는 철도를 관리·운영하면서 경로·국가유공자·장애인 등에 대한 운임 할인 등으로 국가정책상 공익서비스를 제공함에 따라 손실이 발생하고 있어, 이러한 국가정책상 공익서비스 운영에 따른 한국철도공사의 손실을 보상하기 위하여 국토교통부는 손실에 대응하는 금액을 민간경상보조로 편성하고, 해당 금액을 한국철도공사에 지급하고 있는 사업이다.

국토교통부는 동 사업은 2019년도 예산안을 전년 대비 289억 6,900만원 증액한 3,528억원을 편성하였다.

[2019년도 PSO 보상 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
PSO 보상	296,222	323,831	323,831	352,800	28,969	8.9

자료: 국토교통부

동 사업의 2018년도 예산안 세부내역을 살펴보면, 2019년도 공공운임 감면 보상 금액은 1,764억원, 벽지노선 손실보상 금액은 1,734억원, 국가특수목적사업비는 30억원으로 총 PSO 보상액은 3,528억원으로 2018년 PSO 보상액 대비 8.9% 증액 편성되었다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 공익서비스비용 보상제도(PSO, Public Service Obligation)

2) 코드: 일반회계 2736-301

[2019년도 PSO 보상 예산안 세부내역]

(단위: 백만원)

구분	2018년 예산(A)	2019년 예산안(B)	B-A
공공운임 감면 보상	159,726	176,400	16,674
벽지노선 손실보상	161,268	173,400	12,132
국가특수목적사업비	2,838	3,000	162
합 계	323,832	352,800	28,968

자료: 한국철도공사

나. 분석의견

법령상, 국가정책상 부담하도록 규정되어 있는 PSO 보상 수준을 실제 한국철도공사의 손실 규모에 맞추어 적정 수준으로 조정할 필요가 있다.

2010~2017년도 한국철도공사 PSO 보상 현황을 살펴보면, 2016년 동 사업의 보상액은 3,509억원으로, 2016년 정산액 4,500억원 대비 78.0%에 불과하여 한국철도공사의 공익적 철도 운영으로 발생하는 손실이 전액 보상되고 있지 않다.

또한, 2017년도 기준으로 동 사업의 보상액은 2,962억원으로 2017년 정산액 5,025억원 대비 59.0%로 최근 8년간 가장 낮은 보상률을 보이고 있어, 연례적으로 한국철도공사가 국가정책상 공익서비스를 실시하고 발생하는 손실에 대한 보상이 적절하게 이루어지고 있지 않다.

[2010~2017년도 한국철도공사 PSO 보상 현황]

(단위: 억원, %)

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년
발생액 (A)	4,434	4,860	5,128	4,935	4,422	4,608	4,722	5,246
정산액 (B)	3,638	3,939	4,304	3,860	4,278	4,426	4,500	5,025
보상액 (C)	2,931	2,825	3,040	3,435	3,467	3,509	3,509	2,962
정 산 보상률 (C / B)	80.6	71.7	70.6	89.0	81.0	79.3	78.0	59.0

주: (발생액) 철도공익서비스 제공에 따른 철도공사의 순손실액, (정산액) 「공익서비스 보상계약서」 정산 기준에 따른 손실 인정액

자료: 한국철도공사

한국철도공사의 PSO 보상은 다음과 같은 두 가지 이유에서 전액 보상하는 방안을 강구할 필요가 있다.

① 국가는 철도운영자인 한국철도공사가 공익서비스 제공으로 인하여 발생한 손실에 대하여 보상할 의무는 법령상 강행규정에 해당하고 그 범위도 구체적으로 명시되어 있다.

「철도산업발전기본법」 제32조3)에 따르면, 국가는 철도운영자가 다른 법령에 의하거나 국가정책 또는 공공목적을 위하여 철도운임·요금을 감면할 경우 그 감면액, 철도운영자가 국가의 특수목적사업을 수행함으로써 발생하는 비용 등에 해당하는 공익서비스비용에 대하여 부담하도록 강행규정으로 명시되어 있다.

법령의 취지에 비추어 볼 때, 한국철도공사가 요구하고 같은 법 제33조4)에 따른 「공익서비스 보상계약서」를 적용하여 국토교통부가 정산한 정산액에 대해서는

3) 「철도산업발전기본법」

제32조(공익서비스비용의 부담) ①철도운영자의 공익서비스 제공으로 발생하는 비용(이하 "공익서비스비용"이라 한다)은 대통령령이 정하는 바에 따라 국가 또는 당해 철도서비스를 직접 요구한 자(이하 "원인제공자"라 한다)가 부담하여야 한다.

②원인제공자가 부담하는 공익서비스비용의 범위는 다음 각호와 같다.

1. 철도운영자가 다른 법령에 의하거나 국가정책 또는 공공목적을 위하여 철도운임·요금을 감면할 경우 그 감면액
2. 철도운영자가 경영개선을 위한 적절한 조치를 취하였음에도 불구하고 철도이용수요가 적어 수익균형의 확보가 극히 곤란하여 벽지의 노선 또는 역의 철도서비스를 제한 또는 중지하여야 되는 경우로서 공익목적을 위하여 기초적인 철도서비스를 계속함으로써 발생하는 경영손실
3. 철도운영자가 국가의 특수목적사업을 수행함으로써 발생하는 비용

4) 「철도산업발전기본법」

제33조(공익서비스 제공에 따른 보상계약의 체결) ①원인제공자는 철도운영자와 공익서비스비용의 보상에 관한 계약(이하 "보상계약"이라 한다)을 체결하여야 한다.

②제1항의 규정에 의한 보상계약에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 철도운영자가 제공하는 철도서비스의 기준과 내용에 관한 사항
2. 공익서비스 제공과 관련하여 원인제공자가 부담하여야 하는 보상내용 및 보상방법 등에 관한 사항
3. 계약기간 및 계약기간의 수정·갱신과 계약의 해지에 관한 사항
4. 그 밖에 원인제공자와 철도운영자가 필요하다고 합의하는 사항

③원인제공자는 철도운영자와 보상계약을 체결하기 전에 계약내용에 관하여 국토교통부장관 및 기획재정부장관과 미리 협의하여야 한다.

④국토교통부장관은 공익서비스비용의 객관성과 공정성을 확보하기 위하여 필요한 때에는 국토교통부령이 정하는 바에 의하여 전문기관을 지정하여 그 기관으로 하여금 공익서비스비용의 산정 및 평가 등의 업무를 담당하게 할 수 있다.

⑤보상계약체결에 관하여 원인제공자와 철도운영자의 협의가 성립되지 아니하는 때에는 원인제공자 또는 철도운영자의 신청에 의하여 위원회가 이를 조정할 수 있다.

국가가 부담할 의무가 있다고 판단되므로 공익서비스 제공으로 인한 한국철도공사 손실액의 전액을 보상할 필요가 있다.

② 실제 손실규모에 못 미치는 PSO 보상이 지속되는 경우 한국철도공사의 재무구조가 악화될 우려가 있고, 중장기 재무관리계획상 부채비율 목표의 준수도 어렵다.

한국철도공사는 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제39조의2⁵⁾에 따른 중장기 재무관리계획의 작성 대상인 자산 2조원 이상 또는 정부 손실보전 조항이 있거나 자본잠식인 공기업·준정부기관에 해당하므로, 매년 해당 계획을 작성하여 국토교통부와 기획재정부에 제출하고 있다.

한국철도공사의 2013~2017년도 계획 대비 실제 재무구조 현황을 살펴보면, 부채비율은 2016년도는 계획이 217.1%였으나 실제 부채비율이 288.2%이고 2017년도 부채비율 목표는 달성하였으나 수준은 297.8%로 전년도 대비 악화된 것으로 나타나고, 당기순이익의 경우 2014년 3,383억원의 손실이 발생하였으나 2015년은 864억원의 이익이 발생하여 흑자로 전환되었지만 2016년에 2,265억원의 손실이 발생하였으며 2017년도 8,555억원으로 손실이 확대되어 경영성결과 악화되고 있다.

5) 「공공기관의 운영에 관한 법률」

제39조의2(중장기재무관리계획의 수립 등) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 기관의 장은 매년 해당 연도를 포함한 5회계연도 이상의 중장기재무관리계획(이하 "중장기재무관리계획"이라 한다)을 수립하고, 이사회의 의결을 거쳐 확정된 후 6월 30일까지 기획재정부장관과 주무기관의 장에게 제출하여야 한다.

1. 자산규모 2조원 이상이거나 설립 근거 법률에 정부의 손실보전 조항이 있는 공기업·준정부기관
2. 그 밖에 자산·부채규모 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 기준에 해당하는 공기업·준정부기관

② 중장기재무관리계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 제46조에 따른 경영목표
2. 사업계획 및 투자방향
3. 재무 전망과 근거 및 관리계획
4. 부채의 증감에 대한 전망과 근거 및 관리계획 등이 포함된 부채관리계획
5. 전년도 중장기재무관리계획 대비 변동사항, 변동요인 및 관리계획 등에 대한 평가·분석
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

③ 중장기재무관리계획을 수립하는 기관(이하 이 항에서 "대상기관"이라 한다)의 경영환경·경제여건 및 국가정책방향 등을 고려하여 기획재정부장관은 공기업인 대상기관의 장에게, 주무기관의 장은 준정부기관인 대상기관의 장에게 각각 중장기재무관리계획의 변경을 요구할 수 있다.

④ 중장기재무관리계획의 구체적인 작성방법 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.

[한국철도공사 재무실적 현황]

(단위: 억원, %)

구 분	2013		2014		2015		2016		2017	
	계획	실제	계획	실제	계획	실제	계획	실제	계획	실제
자산	219,289	220,647	222,081	222,081	175,824	181,987	203,458	185,129	189,937	198,783
부채	179,060	173,382	178,609	178,609	134,349	134,502	139,295	137,441	146,228	148,807
부채비율	445.1	366.8	410.9	410.9	323.9	283.3	217.1	288.2	334.6	297.8
이자비용	6,170	4,564	5,390	5,390	5,151	4,807	4,258	4,200	3,953	3,923
영업이익	△707	△1,851	1,001	1,001	671	1,136	558	1,216	△803	△4,699
당기순이익	△54,863	△43,310	△3,383	△3,383	△2,970	864	△3,469	△2,265	△5,329	△8,555

자료: 한국철도공사

물론, 한국철도공사의 손실이 전부 PSO 보상액의 부족에 기인한 것은 아니며, (주)SR의 설립 등으로 SRT가 운영됨에 따라 기존의 한국철도공사 이익이 감소한 부분도 있다.

이처럼 실제 손실에 부족한 PSO 보상액의 책정은 한국철도공사의 재무구조에 지속적으로 악영향을 끼칠 우려가 있으므로, 한국철도공사의 공익서비스 제공으로 인하여 실제 발생하는 손실에 맞추어 적절한 PSO 보상이 이루어질 필요가 있다.

가. 현 황

고속철도안전 및 시설개량사업¹⁾은 고속철도 교량 내진보강 및 KTX 안전강화를 위하여 구축물 개량, 전기설비 개량, 준공시설물에 대한 하자관리를 국토교통부 소관 공공기관인 한국철도시설공단을 통하여 출연금(정부 지원을 100%)으로 추진하는 사업이다.

국토교통부는 동 사업의 2019년도 예산안을 전년 대비 11.8% 감액된 840억원으로 편성하였다.

[2019년도 고속철도안전 및 시설개량사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
고속철도안전 및 시설개량사업	70,700	95,201	95,201	84,000	△11,201	△11.8

자료: 국토교통부

동 내역사업의 2019년도 예산안 세부내역을 살펴보면, 내진설계 기준 강화에 따른 내진보강용역 등의 구조물개량 146억원, 철도관제센터시설개선 13억원, 내구연한 경과된 전기설비 등 개량 631억원, 하자관리 50억원을 합한 840억원이 편성되었다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드: 일반회계 2731-303

[고속철도안전 및 시설개량사업의 2019년도 예산안 세부내역]

(단위: 백만원)

구분	세부내역	2019년도 예산안
구조물개량	○ 내진설계 기준 강화에 따른 내진보강용역 등	14,600
철도관제센터시설개선	○ 철도관제센터 시설의 개선	1,300
전기설비개량	○ 내구연한 경과된 전기설비 등 개량	63,100
하자관리	○ 하자관리 1식	5,000
합 계		84,000

자료: 국토교통부

나. 분석의견

동 사업은 한국철도시설공단 실집행 단계에서 연례적으로 이월액과 내역변경이 과다하게 발생하고 있어, 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

동 사업의 2015~2018년도(7월말 기준) 한국철도시설공단 실집행 단계의 집행현황을 살펴보면, 2015년은 교부현액 대비 실집행률이 91.0% 이월액이 45억 5,700만원이고, 2016년은 실집행률이 77.5%, 이월액이 112억 1,600만원이 발생하였으며, 2017년에도 이월액이 98억 9,900만원이 발생하여 연례적으로 이월액이 과다하게 발생하고 있다.

[고속철도안전 및 시설개량사업의 연도별 집행현황]

(단위: 백만원, %)

구분	국토교통부				한국철도시설공단						
	예산		내역 변경	집행 액	교부 액	전년도 이월액	교부 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집 행률 (B/A)
	본예산	추경									
2015	50,000	50,000	△2,000	48,000	48,000	2,506	50,506	45,949	4,557	0	91.0
2016	55,000	55,000	△9,687	45,313	45,313	4,557	49,870	38,654	11,216	0	77.5
2017	80,500	80,500	△9,800	70,700	70,700	11,215	81,915	72,016	9,899	0	87.9
2018 (7월말)	95,201	95,201	0	63,785	63,785	9,899	73,684	44,332	-	-	60.2

자료: 국토교통부

동 사업의 연도별 내역변경 세부내역을 살펴보면, 2015~2017년도 모두 동 사업에서 ‘일반철도안전 및 시설개량사업(2731-302)’의 출연금(350-01)으로 각각 20억원, 96억 8,700만원, 98억원을 내역변경하였다. 이 중 2017년도 내역변경액 3억원은 국토교통부에 따르면 고속철도 KTX 논산훈련소역 사업비에 사용될 금액이나 타당성 조사용역이 미완료됨에 따라 기획재정부에서 수시배정으로 분류하고 미배정하고 감액하였다고 설명하고 있다.

[고속철도안전 및 시설개량 사업의 연도별 내역변경 세부내역]

(단위: 백만원)

연도	~에서		금액	~으로		금액
	세부사업 명 (단위사업-세부사업)	목-세목 코드		세부사업 명 (단위사업-세부사업)	목-세목 코드	
2015	고속철도안전 및 시설개량사업 (2731-303)	350-01	△2,000	일반철도안전 및 시설개량사업 (2731-302)	350-01	2,000
2016	고속철도안전 및 시설개량사업 (2731-303)	350-01	△9,687	일반철도안전 및 시설개량사업 (2731-302)	350-01	9,687
2017	고속철도안전 및 시설개량사업 (2731-303)	350-01	△9,500	일반철도안전 및 시설개량사업 (2731-302)	350-01	9,500
			△300	KTX 논산훈련소역 사업비 3억원 수시배정 미배정	-	-

자료: 국토교통부

이처럼 동 사업에서 연도별 예산 대비 미집행(이월액+내역변경)되는 금액의 현황을 살펴보면, 2015년도 500억원의 예산 중 미집행된 금액이 65억 5,700만원이었으나, 2016년도는 미집행 금액이 209억 300만원으로 증가하여 예산액 550억 대비 38.0% 수준이며, 2017년도도 미집행 금액이 196억 9,900만원으로 크게 나타나고 있다.

[고속철도안전 및 시설개량 사업의 연도별 예산 대비 미집행 금액 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	예산액(A)	미집행 금액			(B+C)/A
		이월액(B)	내역변경(C)	합계(B+C)	
2015	50,000	4,557	2,000	6,557	13.1
2016	55,000	11,216	9,687	20,903	38.0
2017	80,500	9,899	9,800	19,699	24.5

자료: 국토교통부 자료를 바탕으로 재작성

이처럼 동 사업에서 연례적으로 이월액과 내역변경이 과다하게 발생하고 있는 이유는 동 사업에서 추진 중인 내진보강, 전기개량 등의 유지·보수 및 기능개선 사업이 외부 민간업체와 계약을 통하여 추진되는데, 다수의 계약체결이 하반기에 이루어지는 관계로 사업이 연내에 완료되지 않아 다음연도로 이월되거나, 시급한 타 사업으로 내역변경되는 경우가 다수 발생하기 때문이다.

구체적으로 2016~2018년도(8월말 기준) 동 사업의 연도별 내진보강, 전기개량 등의 계약 현황을 살펴보면, 2016년도의 ‘경부고속철도 가야고가 외 18개 교량 내진성능보강공사’는 계약기간이 2016. 7. 27 ~ 2018. 5. 17로 다수의 동 사업 추진에 필요한 계약이 연도 내에 완료되지 않고 다음연도로 이월되었다.

2018년도에도 ‘철도교통관제센터 개량 실시설계’ 계약은 계약기간이 2018. 8. 1 ~ 2019. 12. 10이며, ‘철도교통관제센터 전철전력 원격감시제어장치 개량 실시설계 용역’은 계약기간이 2018. 9. 3 ~ 2019. 8. 30로 2018년도 예산의 일부도 다음연도로 이월될 것으로 예측할 수 있다.

[고속철도안전 및 시설개량사업의 연도별 내진보강, 전기개량 등의 계약 현황(예시)]
(단위: 백만원)

계약명	계약공고일	계약체결일	계약기간	계약 금액
경부고속철도 가야고가 외 18개 교량 내진성능보강공사	2016. 5. 16	2016. 7. 27	2016. 7. 27 ~ 2018. 5. 17	8,478
종합검측차 (Roger-1000K) 신호검측설비 개량구매	2016. 12. 16	2016. 12. 28	2016. 12. 28 ~ 2017. 12. 30	636
고속철도 낙뢰피해 안전대책 및 경부고속철도 1단계 구간 노후 전차선로 설비 개량 실시설계	2017. 11. 15	2017. 12. 20	2017. 12. 22 ~ 2018. 8. 29	665
철도교통관제센터 개량 실시설계	2018. 6. 29	2018. 7. 31	2018. 8. 1 ~ 2019. 12. 10	613
철도교통관제센터 전철전력 원격감시제어장치 개량 실시설계 용역	2018. 7. 27	2018. 8. 31	2018. 9. 3 ~ 2019. 8. 30	398

자료: 한국철도시설공단

향후, 한국철도시설공단은 동 사업의 예산이 가능한 연내에 실행되어 이월액과 내역변경이 과다하게 발생하지 않도록 계약공고 및 계약체결을 조기에 실시할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있다.

가. 현 황

해외철도 수주지원¹⁾ 사업은 철도산업의 해외진출 활동을 지원하기 위하여 철도용품을 생산하는 중소·중견기업의 국제인증 취득을 지원하는 철도산업발전지원 사업의 내역사업으로 국토교통부 소관 공공기관인 한국철도시설공단(한국철도협회 위탁)이 출연 사업으로 추진하고 있다.

국토교통부는 동 내역사업의 2019년도 예산안을 전년과 동일한 5억원으로 편성하였다.

[2019년도 철도산업발전지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
철도산업발전지원	1,773	4,273	4,273	3,375	△898	△21.0
해외철도 수주지원	0	500	500	500	0	0

자료: 국토교통부

동 내역사업은 최대 10개 철도 관련 중소중견기업을 대상으로 철도용품에 대한 국제인증(SIL²⁾, TSI³⁾ 등)을 취득하는데 필요한 시험·인증비, 공장심사비, 컨설팅 비용 등 소요비용 일부를 지원하는 사업으로 5억원 예산이 편성되었다.

2018년도 기준 지원 조건을 살펴보면, 중소기업은 매년 인증 1건당 최대 1억원 까지 인증 취득에 소요되는 총비용 중 60%를 지원하고 있으며, 중견기업은 매년 인증 1건당 최대 8,000만원까지 인증 취득에 소요되는 총비용 중 40%까지 지원할 예정이다.

이동엽 예산분석관(bimil0@assembly.go.kr, 788-4681)

1) 코드: 일반회계 2733-304의 내역사업

2) 안전인증: SIL(Safety Integrity Level)

3) 기술기준: TSI(Technical Specifications for Interoperability)

[해외철도 수주지원 사업의 2019년도 예산안 세부내역]

(단위: 백만원)

구분	기업수	지원조건		2019년도 예산안
철도용품 국제인증	최대 10개	중소기업	○ 매년 인증 1건당 최대 100백만원까지 지원 ○ 인증 취득에 소요되는 총비용 중 60% 까지 지원	500
		중견기업	○ 매년 인증 1건당 최대 80백만원까지 지원 ○ 인증 취득에 소요되는 총비용 중 40% 까지 지원	

자료: 한국철도협회, '2018년 철도용품 국제인증 취득지원 사업설명회 개최 안내', 2018. 8. 7

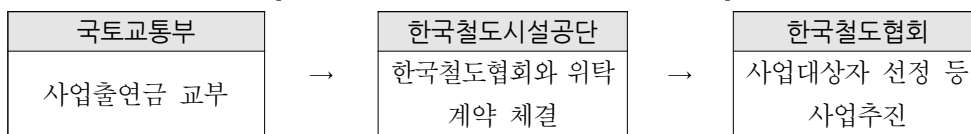
나. 분석의견

동 내역사업은 다음과 같은 문제가 있어, 개선의 필요가 있다.

첫째, 동 내역사업의 사업수행체계가 재위탁으로 인하여 복잡하게 구성되어 있으므로, 국토교통부에서 직접 한국철도협회로 사업비를 교부하는 방식으로 변경할 필요가 있다.

동 내역사업의 사업수행절차를 살펴보면, 국토교통부에서 한국철도시설공단으로 사업출연금을 교부(위탁)하고, 한국철도시설공단에서는 한국철도협회와 재위탁 계약을 체결하며 한국철도협회에서 실질적으로 사업을 추진⁴⁾하고 있다.

[철도용품 국제인증 사업 사업시행절차]



자료: 국토교통부, 한국철도시설공단 자료를 바탕으로 재작성

한국철도시설공단은 동 내역사업의 추진에 있어 한국철도협회와 위탁계약을 체결하고 한국철도협회의 사업을 관리하는 업무를 추진하고 있으며, 한국철도협회

4) (국토교통부→한국철도시설공단→한국철도협회)의 재위탁 방식으로 예산이 교부되고 실제 집행되고 있다.

가 실제 사업대상자의 선정 등 사업 추진을 하고 있다.

이러한 사업출연금의 재위탁 방식을 통한 사업수행방식은 사업수행체계가 복잡하게 되어 사업의 비효율성이 우려된다.

구체적으로 동 내역사업의 재위탁을 통한 사업 추진은 위탁 단계만을 증가시킬 뿐이고 재위탁을 위하여 필요한 협의 과정의 추가 요구 등 복잡한 행정 절차의 증가로 인한 사업추진의 비효율성이 우려되는 측면이 있다.

또한, 국토교통부는 2018년 7월말 기준으로 한국철도시설공단의 출연금 집행에 대한 최종 관리 업무를 담당하고 있어, 직접 교부 시에도 한국철도협회에 대한 관리 업무를 충분히 수행할 수 있다고 판단된다.

둘째, 동 내역사업의 2018년도 사업대상자 선정 등이 2018년 8월말 기준으로 이루어지지 않아, 사업추진이 지연되었다.

동 사업의 2018년 사업 추진 일정을 살펴보면, 2018년 9월중으로 사업 공고 및 참여기업 모집이 추진되고 실제 참여기업에 대한 지원은 2018년 10월 이후에 이루어질 예정으로 2018년 8월말 기준으로 사업대상자 선정이 전혀 이루어지지 않은 상태이다.

[철도용품 국제인증 사업의 추진 일정]

일시	사업 내용
2018. 9월중	○ 지원사업 공고 및 참여기업 모집
2018. 9월말	○ 인증취득 및 인증교육 지원 참여업체 선정
2018. 10월	○ 참여기업 실사 및 협약체결
2018. 10월 이후	○ 참여기업 지원 및 후속관리

자료: 한국철도시설공단 자료를 바탕으로 재작성

이로 인하여 2018년 8월말 기준으로 동 내역사업의 한국철도시설공단 단계의 실집행 현황을 살펴보면, 2018년도 동 내역사업에 편성된 5억원이 한국철도시설공단으로 교부되었으나 8월말 기준으로 실제 집행액은 없는 것으로 나타나고 있어, 집행부진이 발생하고 있으며 다음연도로 사업 추진이 이월될 가능성도 있다.

[철도용품 국제인증 사업의 실행 현황(2018년 8월말 기준)]

(단위: 백만원, %)

연도	국토교통부			한국철도시설공단						
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액 (A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실행률 (B/A)
	본예산	추경								
2018 (8월말)	500	500	500	500	0	500	0	-	-	0.0

자료: 한국철도시설공단 제출 자료를 바탕으로 재작성

한국철도시설공단은 동 내역사업이 2018년도 신규 사업으로 한국철도협회에서 추진 기관의 설립(해외철도 수출지원센터) 및 채워탁 계약의 체결이 필요하여 사업 추진이 지연된 것으로 설명하고 있다.

동 내역사업의 경우 2019년에도 2018년과 동일하게 5억원의 예산이 편성되어 2019년에도 신규로 최대 10개의 기업이 지원을 받을 예정이나, 예산안 편성 이전에 2018년 사업대상자가 선정되지 않아 성과평가도 이루어지지 않았으며, 실제 사업에 참여할 수 있는 중소·중견기업의 수요도 불확실한 상태이다.

따라서, 국토교통부는 동 내역사업이 2018년도 동 사업의 사업추진이 지연되고 있어 신규 사업임에도 성과평가가 이루어지지 않았으며 수요도 불확실하다는 점을 감안하여, 2019년도 신규로 지원되는 중소·중견 기업의 경우 연내에 사업 추진이 가능할 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

가. 현 황

정부출자수입¹⁾은 주택도시기금의 주택계정이 출자 중인 한국토지주택공사, 주택도시보증공사, 한국주택금융공사의 출자금에 대한 배당수익이며, 이 사업의 2019년 계획안은 전년대비 2,022억 6,900만원이 증액된 3,766억 6,800만원으로 편성되었다. 주택도시기금의 주택계정 사업은 국토교통부 산하 준시장형 공기업인 주택도시보증공사에서 수행하고 있다.

[2019년도 정부출자수입 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
정부출자수입	325,587	174,399	174,399	376,668	202,269	116.0

자료: 국토교통부

국토교통부는 2017회계년도 결산결과에 따른 한국토지주택공사, 한국주택금융공사, 주택도시보증공사 배당 등을 고려하여 2019년도에 3,766억 6,800만원의 정부출자수입 계획안을 편성하였다. 2019년 정부출자수입 계획안 3,766억 6,800만원은 2018년 계획액 1743억 9900만원에 비하여 116% 증액되었지만, 2017년 결산결과를 반영한 2018년 실수령액 3,453억원에 비해서는 9.1% 증가한 것으로 파악된다.

이은경 예산분석관(eunkylee@assembly.go.kr, 788-4682)

1) 코드: 주택도시기금 52-521

[2019년도 정부출자수입 산출내역]

(단위: 백만원)

구분	2018년 자본금 추정		2019년 배당률 추정	2019년	2018년
	전체	국토교통부		배당금 추정	배당 수령액
한국토지주택공사	308,332억원 (100%)	140,970억원 (45.7%)	1.88%(’15년 0.56%, ’16년 1.60%, ’17년 1.88%)	265,022 (140,969억원 × 1.88%)	237,700
주택도시보증공사	26,922억원 (100%)	18,491억원 (68.7%)	5.76%(’15년 3.56%, ’16년 7.60%, ’17년 5.76%)	106,508 (18,491억원 × 5.76%)	102,500
한국주택금융공사	18,316억원 (100%)	1,066억원 (5.8%)	4.82%(’15년 1.03%, ’16년 4.88%, ’17년 4.82%)	5,138 (1,066억원 × 4.82%)	5,100
합 계				376,668	345,300

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부는 주택도시보증공사의 개선된 수익성, 여유자금 등을 고려하여 출자수입을 확대하는 것을 검토할 필요가 있다.

주택도시보증공사의 수익성은 보증확대로 인한 보증료수익의 증가로 인하여 크게 개선되고 있다. 보증료수익은 2013년 2,725억원에서 2017년에 5,841억원으로 114.3% 증가하였는데, 이는 2012년 시작 이후 급증한 개인보증과 기업보증 확대에 기인한다. 개인보증료 수익은 2012년에 개시된 개인보증의 급증에 따라 2013년에 384억원에서 2017년에는 2,007억원으로 422.7% 증가하였다. 기업보증료수익은 2013년 2,341억원 이후 2016년까지 확대된 후 2017년에는 감소하여 3,834억원에 이른다.

주된 수익인 보증료수익의 증가로 인하여 영업이익은 2013년 2,513억원에서 2017년에는 6,752억원으로 168.7% 증가하였다. 당기순이익도 2013년 1,992억원에서 2017년에 5,655억원으로 183.9% 증가하였다.

[주택도시보증공사 보증잔액, 보증료 및 영업손익 현황]

(단위: 억원, %)

구분	2013(a)	2014	2015	2016	2017(b)	증감(c=ba)	증감률(c/a)
개인보증잔액	164,424	388,219	712,120	933,906	1,087,706	923,282	561.5
기업보증잔액	1,095,493	1,326,840	1,956,646	2,396,684	2,550,814	1,455,321	132.8
전체 보증잔액	1,259,917	1,715,059	2,668,766	3,330,590	3,638,520	2,378,603	188.8
개인보증료 수익	384	769	1,183	1,758	2,007	1,623	422.7
기업보증료 수익	2,341	3,639	5,317	5,363	3,834	1,493	63.8
전체보증료수익	2,725	4,408	6,500	7,121	5,841	3,116	114.3
영업이익	2,513	5,074	4,628	5,238	6,752	4,239	168.7
당기순이익	1,992	3,901	3,523	4,736	5,655	3,663	183.9

자료: 주택도시보증공사

주택도시보증공사의 보증확대에 따른 수익성 개선으로 인하여 여유자금인 예치금은 다음의 표에서 보는 바와 같이 2013년 3조 7,600억원 이후 매년 증가하는 추세이며, 2017년 말 현재 5조 8,200억원에 이르고 있다. 2017년 말 기준으로 5조 8,200억원에 이르는 예치금 중 만기가 1년 초과인 금융기관 예치금은 2조 1,500억원이며, 만기가 1년 이하인 금융기관 예치금은 3조 6,700억원이다. 만기가 1년 이하인 예치금은 최근 5년 동안 큰 변동이 없지만, 만기가 1년 초과인 예치금은 2013년 6,600억원에서 2017년에는 2조 1,500억원으로 급증하였다.

[주택도시보증공사 예치금 현황]

(단위: 억원, %)

구분		2013	2014	2015	2016	2017
금융기관 예치금	만기 1년 이하	31,000	27,600	33,200	48,300	36,700
	만기 1년 초과	6,600	18,300	12,400	6,000	21,500
	소계(a)	37,600	45,900	45,600	54,300	58,200
총자산(b)		57,687	61,343	55,798	63,489	66,901
비중(a/b)		65.2	74.8	81.7	85.5	87.0

자료: 주택도시보증공사

주택도시보증공사의 배당성향을 살펴보면, 2013년 이후 매년 증가하다 2017년에는 21.6%로 감소하였다. 2017년의 당기순이익이 최근 5년 중 가장 많았지만, 배당액은 2016년에 비하여 오히려 감소하였다. 그 원인은 주택도시보증공사의 보증여력 확대를 위한 2017년 국회 기금출자 심의과정에서 1,000억원의 출자 대신 배당축소를 실시하는 것으로 결정함에 기인한다.

[주택도시보증공사 배당 및 배당성향 현황]

(단위: 억원, %)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
배당금	331	780	761	1,619	1,220
당기순이익	1,902	3,901	3,523	4,736	5,655
배당성향	17.4	20.0	21.6	34.2	21.6

자료: 주택도시보증공사

주택도시보증공사의 2017년 700억원의 출자금 수령에 따른 자본확대로 인해 보증배수는 다음의 표에서 보는 바와 같이 2017년 말의 46배에서 44배로 감소하였다.

[주택도시보증공사 보증배수 현황]

(단위: 배)

구분	2015	2016	2017	2018.8
보증배수	34	46	46	44

자료: 주택도시보증공사

한편, 주택도시보증공사 수익의 지속가능성을 검토하기 위하여 주된 수익의 원천이 되는 보증실적을 검토한 결과, 2018년 6월 말 기준 보증실적은 81조 5,028억원으로 전년 동기 59조 5,590억원 대비 21조 9,437억원 증가한 것으로 파악되었다.

[주택도시보증공사 반기보증 실적 비교]

(단위: 억원, %)

구분	2018.6월(A)	2017.6월(B)	증감(A-B)	증감률
기업보증	447,079	363,718	83,361	22.9
개인보증	367,949	231,873	136,076	58.7
합계	815,028	595,590	219,437	36.8

자료: 주택도시보증공사

또한 주택도시보증공사의 2018년 반기 경영성과를 살펴본 결과, 수익은 4,037억원, 비용은 1,398억원이며, 반기순이익은 2,639억원으로 추정된다. 반기 순이익을 연환산할 경우, 2018년 당기순이익은 5,000억원 이상이 예상되며 2017년 당기순이익 5,655억원과 비슷한 규모이다.

따라서 주택도시보증공사의 보증실적 확대에 따른 수익성 개선과 5.8조원에 이르는 여유자금 등을 종합적으로 고려하여 정부출자수입을 확대하는 것을 검토할 필요가 있다.

[주택도시보증공사 포괄손익계산서(요약)]

(단위: 억원)

구분	2018년 6월	2017년 6월	증 감
보증료수익	3,247	2,437	810
과태료 및 수수료수익	64	68	△4
이자수익	685	555	130
구상이익	1	-	1
책임준비금환입액	-	891	△891
보증금비용환입액	-	99	△99
대출채권평가및처분이익	21	14	7
기타수익	19	22	△3
수 익 총 계	4,037	4,086	△49
구상손실	-	281	△281
책임준비금전입액	202	-	202
보증금비용	117	-	117
일반관리비	506	426	80
보증사고처리원가	59	56	3
대출채권평가 및 처분손실	6	15	△9
기타비용	51	26	25
법인세비용	457	507	△50
비 용 총 계	1,398	1,311	87
당 기 순 이 익	2,639	2,775	△136

자료: 주택도시보증공사

가. 현 황

정부출자수입(도시계정)¹⁾은 주택도시기금 도시계정의 출자사업에 대한 지분회수 및 배당수익이며, 이 사업의 2019년 계획안은 8억 1,000만원으로 편성되었다. 주택도시기금의 도시계정 사업은 국토교통부 산하 준시장형 공기업인 주택도시보증공사에서 수행하고 있다.

[2019년도 정부출자수입(도시계정) 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
정부출자수입(도시계정)	0	0	0	810	810	순증

자료: 국토교통부

주택도시보증공사가 관리하는 주택도시기금의 도시계정은 2017년에 설립된 (주)청주문화제조창위탁관리부동산투자회사와 2016년에 설립된 (주)천안미드힐타운위탁관리부동산회사에 각각 50억원씩 총 100억원을 출자하였다.

(주)청주문화제조창위탁관리부동산투자회사는 도시재생 선도지역²⁾으로 선정된 청주지구 내에 포함된 (구)연초제조창을 리모델링하여 10년 동안 운영한 후 매각하여 청산할 계획이다. (주)천안미드힐타운위탁관리부동산회사는 도시재생 선도지역으로 선정된 천안지구 내에 포함된 동남구청 부지를 개발하여 주상복합건물을 건설하여 매각하고 청산할 계획이다.

이은경 예산분석관(cunkylee@assembly.go.kr, 788-4682)

1) 코드: 주택도시기금 52-521

2) 도시재생 선도지역: 도시재생을 긴급하고 효과적으로 실시하여야 할 필요가 있고 주변지역에 대한 파급효과가 큰 지역으로, 국가와 지방자치단체의 시책을 중점 시행함으로써 도시재생 활성화를 도모하는 지역

[주택도시기금이 출자 중인 도시재생리츠 사업개요]

구분	청주문화제조창위탁관리부동산투자회사	(주)천안미드힐타운위탁관리부동산투자회사
도시재생 사업명	청주 구. 연초제조창 도시재생사업	천안 동남구청부지 도시재생사업
위치	충청북도 청주시 청원구 내덕동 201-1 일원	·충남 천안시 동남구 문화동 112-1 번지 외 27필지
면적	·부지면적 12,850㎡, 건축연면적 54,646㎡	·부지면적 19,816㎡, 건축연면적 119,048㎡
도입시설	·공예클러스터, 민간임대시설	·동남구청, 어린이회관, 지식산업센 터, 공영주차장, 기숙사, 주상복합
시행/시공	·시행: 리츠(출자: 주택도시기금·청 주시·LH) AMC: LH ·시공: 민간사업자(도원이엔씨)	·시행: 리츠(출자: 주택도시기금·천 안시) AMC: LH ·시공: 민간사업자(현대건설)
사업구조	·토지: 청주시 → 리츠(현물출자 + 임대) ·공예클러스터 청주시에 건설원가로 매각(준공 후), 민간임대시설 청주시에 원가의 80%로 매각(10년 임대 후) ·리츠가 시설물 매각(일부 준공 후, 일부 10년간 운영후) 완료 후 청산	·토지: 천안시 → 리츠(현물출자) ·공공시설 천안시에 건설원가로 매각, 주택 미분양분 LH에 감정가의 85%로 매각, 상가 민간사업자에 일괄 매각 ·리츠가 시설물 매각 완료 후 청산
금융구조	·총사업비: 1,021억원 ·출자: 기금 50억원 / 청주시 55억 원(부지 현물출자), LH 25억원 ·융자: 기금 204억원 / 민간 25억원 ·기타: 임대료 수익, 시설 매각대금 등	·총사업비: 2,286억원 ·출자: 기금 50억원 / 천안시 324억원 ·융자: 기금 441억원 / 민간 196억원 ·기타: 매각대금 등

자료: 국토교통부

2019년 정부출자수입(도시계정) 계획안은 두 리츠회사에 대한 배당수입 8억 1,000만원이며, (주)청주문화제조창위탁관리부동산투자회사분 2억 7,000만원, (주)천안미드힐타운위탁관리부동산투자회사분 5억 4,000만원으로 구성되어 있다. 이는 주택도시기금의 관리주체인 주택도시보증공사가 두 리츠회사에 대한 예상배당액(출자액의 2.7%)을 설립년도부터 소급하여 2019년 배당계획안에 반영한 결과이다. 주택도시기금이 두 리츠사에 대한 누적적 비참가적 우선주를 취득하였기 때문에 과거분을 소급하여 배당계획안에 반영하였다. 누적적 우선주는 특정 연도의 배당이 소정의 우선배당률에 미치지 못할 경우 그 부족액을 다음 연도의 이익에서 우선적으로 추가 배당할 수 있는 우선주이며, 비참가적 우선주는 우선주 배당률을 초과하여 이익 배당에 참여할 권리가 없는 우선주이다.

[2019년도 도시재생리츠에 대한 정부출자수입(도시계정) 산출내역]

(단위: 백만원)

편성근거	산출내역
청주·천안 도시재생리츠 출자에 따른 배당수익	출자금액 5,000 × 2.7% × <u>2개년</u> = 270(청주)
	출자금액 5,000 × 2.7% × <u>4개년</u> = 540(천안)

자료: 국토교통부

세부적으로 살펴보면, 기금의 관리주체인 주택도시보증공사와 국토교통부는 2017년 12월에 도시재생리츠 영업인가를 받은 (주)청주문화제조창위탁관리부동산투자회사에 대하여 2018년과 2019년 2년 동안 연간 1억 3,500만원씩 총 2억 7,000만원의 배당을 계획하고 있다. 또한 2016년에 설립되어 건설과 분양을 동시에 진행 중인 (주)천안미드힐타운위탁관리부동산투자회사가 2019년에 청산될 것을 가정하여 총 배당계획액 5억 4,000만원 전액을 2019년 계획안에 반영하였다.

[2019년도 도시재생리츠 배당계획]

(단위: 백만원)

구분	자본금			설립 연도	총 배당 계획액	사업 운영 기간	연간 배당 금액	2019 배당 계획
	우선주 (기금출자)	보통주 (민간 및 지자체출자)	합 계					
(주)청주문화제조창위탁 관리부동산투자회사	5,000	2,500(LH) 5,517(청주시)	13,017	2017	1,755	13년	135	270
(주)천안미드힐타운위탁 관리부동산투자회사	5,000	32,406	37,406	2016	540	4년	135	540

주: 우선주는 누적적 비참가적 우선주임

자료: 국토교통부

나. 분석의견

정부는 출자 중인 두 도시재생리츠의 재무상황 등을 고려하지 않고 반영한 출자 수입 계획안을 조정하고, 사업이 안정화된 시점에서 배당을 실시할 필요가 있다.

주택도시보증공사가 관리하고 있는 주택도시기금이 출자한 두 도시재생리츠 중 (주)청주문화제조창위탁관리부동산투자회사는 청주시 구 연초제조창 건물(1973년 준공)을 2019년 7월까지 리모델링하여 공예관 및 대규모 판매시설을 조성한 후 10년 동안 운영할 계획이다. 그런데 동 리츠는 2018년에 본격적인 공사를 시작할 계획임에 따라 2017년까지 자산관리수수료 등의 비용만 발생시키고 있으며, 당기순손실을 시현하고 있다.

(주)천안미드힐타운위탁관리부동산투자회사는 2016년에 설립된 리츠로서 천안시 노후 동남구청사(1932년 준공) 부지에 구청사, 대학기숙사, 어린이회관, 지식산업센터 등이 포함된 주상복합건물 등을 건설 후에 분양할 계획이다. 동 리츠는 2017년 4월에 사업을 착공하였으며, 공사진행률 따른 영업수익을 인식하여 2억 5,000만원의 당기순이익을 발생시키고 있다 하지만, 전년도 이전의 결손으로 인하여 2017년 당기순이익을 반영한 후에도 결손금이 2억원에 이른다.

[2017년 말 기준 도시재생리츠 재무·손익현황]

(단위: 백만원)

구분	자산	부채	자본			영업 수익	영업 비용	당기순이 익
			자본금	결손금	총계			
(주)청주문화제조창위탁 관리부동산투자회사	5,883	633	5,300	△30	5,250	0	△19	△20
(주)천안미드힐타운위탁 관리부동산투자회사	81,291	30,742	37,406	△200	37,453	5,594	5,076	250

자료: 국토교통부

기금의 관리주체인 주택도시보증공사와 국토교통부는 두 리츠가 배당을 실시할 여력이 없는 상황임에도 불구하고, 이전 연도에 수령하지 못한 배당까지 포함하여 2019년의 출자수입 계획안에 반영하였다. 따라서 기금의 관리주체인 주택도시보증공사와 국토교통부는 두 리츠의 재무상황 등을 고려하지 않고 반영한 출자수입 계획을 조정하는 것을 검토하고, 두 리츠사의 사업이 안정화된 시점에서 배당을 실시할 필요가 있다.

가. 현 황

기타민간이자수입(도시계정)¹⁾은 주택도시보증공사가 관리하는 주택도시기금의 도시계정 사업인 도시재생지원(융자), 도시기능증진지원(융자)사업에서 지원하는 수요자 대출금에 대한 이자수입이며, 이 사업의 2019년 계획안은 전년대비 122억 3,200만원이 증액된 174억 8,000만원으로 편성되었다. 주택도시기금의 도시계정 사업은 국토교통부 산하 준시장형 공기업인 주택도시보증공사에서 수행하고 있다.

[2019년도 기타민간이자수입(도시계정) 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
기타민간이자수입 (도시계정)	817	5,248	5,248	17,480	12,232	233.0

자료: 국토교통부

주택도시기금의 기타민간이자수입(도시계정)의 2019년 계획안 174억 8,000만원은 도시재생지원(융자)사업에서 지원하는 수요자 대출금에 대한 이자수익 52억원, 도시기능증진지원(융자)사업에서 지원하는 수요자 대출금에 대한 이자수익 122억 8,000만원으로 구성되어 있다.

이은경 예산분석관(eunkylee@assembly.go.kr, 788-4682)

1) 코드: 주택도시기금 54-544

[2019년도 기타민간이자수입(도시계정) 산출내역]

(단위: 백만원)

구분	이자수입 예상액		세부 산출근거	비고
도시재생 지원 (융자)	2016~2018년 도시재생지원 (융자)	2,292	104,286(대출잔액) × 2.2%	천안, 청주, '18년 계속사 업 등 대출집행 잔액
	2019년 도시재생지원 (융자)	2,908	179,184(2019년 예산) × 2.2% × 0.74 (평잔 가중치 적용)	연도 중 대출 실행 가정
	소 계	5,200		
도시기능 증진지원 (융자)	2016~2018년 도시기능증진지원 (융자)	6,210	413,981(대출잔액) × 1.5%	'17년 추경, '18년 계속사 업(수요자 중심형, 소규모 주택정비) 예산집행 잔액
	2019년 도시기능증진지원 (융자)	6,070	548,600(2019년 예산) × 1.5% × 0.74 (평잔 가중치 적용)	가로자율주택정비사업, 수요자중심형재생사업, 노후산단재생지원
	소 계	12,280		
합 계		17,480		

자료: 국토교통부

나. 분석의견

기금의 관리주체인 주택도시보증공사와 국토교통부는 과도하게 추정된 융자잔액에 근거한 기타민간수입(도시계정)을 합리적으로 재계산하여 수입계획 조정을 검토할 필요가 있다.

기타민간이전수입(도시계정)의 2019년 계획안은 각 사업별 2018년까지의 실행 융자액과 2019년 융자계획치 평균잔액에 융자금리를 곱하여 산출하였다.

동 분석에서는 기타민간이전수입(도시계정) 계획안의 적정성을 검토하기 위하여 ① 2018년까지의 융자규모와 계획안의 융자규모를 비교검토하고, ② 2019년 예상 융자규모의 실현가능성을 검토하였다.

먼저, ① 과 관련하여 2016~2018년 7월 31일까지의 융자실적과 당초 계획액을 비교 검토하였다. 2016~2018년 7월 31일까지의 도시계정의 누적 융자액은 총 1,031

억원인데, 이는 동 기간 누적 추정용자액 4,888억 1,300만원의 21.1%에 불과하다.

도시계정의 용자액을 도시재생지원과 도시기능증진지원으로 세분화하여 살펴본 결과, 도시기능증진지원사업의 추정 용자누계액은 4,139억 8,100만원임에 반해 2018년 7월 31일까지의 누적 용자액은 추정치의 13.1%인 542억 3,800만원으로 그쳤다.

도시재생지원의 경우, 2018년 7월 31일까지의 누적 용자액이 추정용자액의 46.9%로 도시기능증진지원보다는 양호한 편이지만, 차이가 큰 것으로 분석되었다.

[기타민간이전수입(도시계정)의 2016~2018년 추정 용자액과 2018.7.31. 실적 비교]
(단위: 백만원, %)

구분		2016~2018.7.31. 실적				기타민간이 전수입의 추정 용자액	차이 비율
		2016	2017	2018.1.1~ 7.31.	합계		
도시재생지원(용자)		2,400	26,954	19,508	48,862	104,286	46.9
도시기능 증진지원 (용자)	수요자중심 형재생사업	0	8,998	19,270	28,268	413,981	13.1
	가로주택 정비사업	0	7,983	17,987	25,970		
	자율주택 정비사업	0	0	0	0		
	소 계	0	16,981	37,257	54,238		
합 계		2,400	43,935	56,765	103,100	488,813	21.1

주: 실적치는 2018년 7월 31일까지의 실적치임.

자료: 국토교통부

다음으로 ② 와 관련하여 2016~2018년 7월 31일까지의 과거 계획과 실적 추이를 바탕으로 2019년 용자추정액의 적정성을 검토하였다. 참고로 주택도시기금의 도시계정은 2016년에 설치되었다.

도시계정 용자금의 계획 대비 실적률은 2017년도에는 47.2%, 2018년 7월 말까지는 12.0%로 저조하다.

용자실적을 살펴보면, 2017년의 439억 3,500만원에서 2018년 7월 말까지 567억 6,500만원으로 증가하고 있다. 그럼에도 불구하고, 2018년 7월 말까지의 실적률이 12.0%에 그친 것은 2018년의 용자계획액이 4,718억 3,200만원으로 2017년 930억 4,800만원 대비 407.1% 증가함에 반해 용자실적은 30% 증가하는데 그쳤기 때

문이다. 즉, 2018년의 저조한 실적률은 계획대비 저조한 집행에 기인한다.

이와 같이 도시계정 용자사업의 용자실적이 계획치에 크게 미치지 못하고 2018년 7월 말까지의 누적용자액이 1,007억원에 불과한 상황에서, 국토교통부는 이 자수익의 모수가 되는 2019년의 신규 용자예상액을 7,277억 8,400만원으로 추정함으로써 이자수익을 과다하게 산출하였다.

따라서 기금의 관리주체인 주택도시보증공사와 국토교통부는 과도하게 추정된 용자잔액에 근거한 기타민간수입(도시계정)을 합리적으로 재계산하여 수입계획 조정을 검토할 필요가 있다.

[도시계정의 기타민간이전(이자수입) 대상 용자액의 계획, 실적 비교]

(단위: 백만원, %)

구분	2016			2017			2018.7.31			2019 계획안
	계획	실적	실적률	계획	실적	실적률	계획	실적	실적률	
도시재생 지원(용자)(a)	27,084	2,400	8.9	55,048	26,954	49.0	74,832	19,508	26.1	179,184
수요자중심형 재생사업	-	-	-	30,017	8,998	30.0	47,000	19,270	41.0	61,000
가로주택 정비사업	-	-	-	7,983	7,983	100	200,000	17,987	9.0	277,200
자율주택 정비사업	-	-	-	-	-	-	150,000	0	0	160,000
노후산단재생 지원(용자)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,400
도시기능증진 지원(용자)(b)	-	-	-	38,000	16,981	44.7	397,000	37,257	9.4	548,600
합계(a+b)	27,084	2,400	8.9	93,048	43,935	47.2	471,832	56,765	12.0	727,784

자료: 국토교통부

가. 현 황

위험건축물 이주자금 지원사업¹⁾은 도심 내 노후한 위험건축물을 신속하게 정비할 수 있도록 이주자금을 융자지원하는 사업이며, 이 사업의 2019년 계획안은 전년대비 50억원이 감액된 150억원으로 편성되었다. 이 사업은 국토교통부 산하 준시장형 공기업이며, 주택도시기금의 관리주체인 주택도시보증공사가 수행하고 있다.

[2019년 위험건축물 이주자금 지원 사업 계획안]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
위험건축물 이주자금지원	11,931	20,000	20,000	15,000	△5,000	△25.0

자료: 국토교통부

국토교통부는 「주택도시기금법」²⁾에 근거하여 위험건축물 이주자금지원사업에 2017년 추경 예산에서 120억원을 편성한 이후 2018년에는 200억원으로 확대하였다. 국토교통부는 동 사업의 2019년 계획안 150억원을 위험건축물 이주자금 지원대상 300세대에 평균적으로 5,000만원씩 대출하는 것을 가정하여 산출하였다.

동 사업의 대상자는 안전위험 주택(안전위험 D, E 등급 주택) 거주자, 주택재개발 및 주거환경개선사업구역 내 노후·불량 건축물 거주자 등이다. 동 사업의 지원자는 주택도시보증공사의 전세자금대출보증을 활용하여 호당 최대 1억 5,000만원을 최장 6년동안 1.3%(변동금리)의 저리로 융자받을 수 있다.

이은경 예산분석관(cunkylee@assembly.go.kr, 788-4682)

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 지원사업 개요]

구분	사업 개요
사업연혁	2017.7. : 위험건축물 이주자금 지원 추경 예산 신규 반영(120억원) 2017.9. : 용자지원 실시(9.20~)
추진방식	용자
지원대상자	안전위험 주택 또는 노후·불량주택 거주자, 공공기관
대출한도	호당 대출한도 수도권 1.5억원, 지방 1.2억원
대출금리	연 1.3%(변동금리)
상 환	2년 거치 일시상환(2년 단위로 최대 2회 연장가능, 총 6년)

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 집행실적이 저조한 위험건축물 이주자금 용자지원사업에 대한 면밀한 수요조사 등을 실시하고, 실적 제고 방안을 모색할 필요가 있다.

위험건축물 이주자금 용자지원액의 적정성을 검토하기 위하여 사업이 최초로 시작된 2017년과 2018년 9월까지의 집행실적을 검토한 결과, 실집행률이 저조한 것으로 분석되었다.

주택도시보증공사는 2017년 계획액 120억원 중 주거환경개선사업을 수행하는 한국토지주택공사에 60억원, 인천도시공사에 59억원 등 총 119억원을 용자하였다. 하지만, 동 자금을 용자받은 두 공사는 2017년에 위험건축물 이주대상 실수요자에게 재용자하지 못하였다. 2018년에도 한국토지주택공사 용자분 60억원은 위험건축물 이주대상자에게는 용자되지 않았다. 인천도시공사 용자분 59억원은 2017년에는 위험건축물 이주대상자에게 재용자되지 않았고, 2018년 9월 말까지 26억 1,700만원을 용자할 예정이다.

또한 2018년 용자계획액 200억원 중 2018년 9월 말까지 집행액은 17억 7,900만원으로 집행률이 8.89%에 그치고 있다.

[위험건축물 이주자금 융자지원 집행 실적]

(단위: 백만원, %)

2017				2018.9.30		
계획(a)	집행	실제 이주지원(b)	실제이주지 원률(b/a)	계획(a)	실제 이주지원(b)	실제 이주지원률(b/a)
12,000	11,931	0	0.0	20,000	1,779	8.89

자료: 국토교통부

2017년에 한국토지주택공사와 인천도시공사에 융자된 위험건축물 이주자금의 집행실적에 대하여 세부적으로 살펴보면 다음과 같다.

기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 2017년에 주거환경개선사업을 수행하는 한국토지주택공사와 인천도시공사에 119억원을 선융자하여 계획액 200억원의 99.4%를 집행하였다. 그런데, 동 사업에 대한 수요가 많을 것으로 추정하여 선융자를 받은 한국토지주택공사와 인천도시공사는 2017년에 기금으로부터의 융자액을 실수요자에게 재융자하지 못하였다.

한국토지주택공사는 2018년 9월 말까지도 2017년에 융자받은 위험건축물 이주자금 60억원 전액을 전혀 집행하지 못하고 이자비용만 발생시키고 있다. 한국토지주택공사는 이와 같은 융자실적 부진 사유에 대하여 2017년 10월말 융자받아 최초 사업을 시작하였으나 사업지구의 보상지연 등에 따라 재융자하지 못하였고, 보상평가 등이 완료된 부산문현2 주거환경개선사업구역을 대상으로 2018년 11월 말까지는 이주자금을 집행할 계획이라고 설명하고 있다.

인천도시공사는 2017년에 융자받은 59억 3,100만원을 2018년부터 재융자하고 있으며, 2018년 9월까지 26억 1,725만원을 융자할 계획이다.

[한국토지주택공사와 인천도시공사에 대한 위험건축물 이주자금 융자지원 실적집행 실적]

(단위: 백만원, %)

구분	2017년 기금으로부터 융자액	이주민에 대한 융자지원액	
		2017년 실행액	2018년 9월 말까지 실행액
한국토지주택공사	6,000	0	0
인천도시공사	5,931	0	2,617
합계	11,931	0	2,617

자료: 국토교통부

인천도시공사는 송림초교주변구역 주거환경개선사업에서 위험주택 이주자금 대출의 수요를 파악하고, 4월 9일에 시작된 1차 신청 이후 9월 21일까지 4차에 걸친 용자신청을 받았다. 2018년 9월 말까지 용자를 신청한 25세대 중 대출을 받은 세대는 2세대에 그쳤고, 8월과 9월에 진행한 3,4차 신청에서는 총 17세대가 신청하여 용자요건을 확인 중에 있다.

[인천도시공사 위험건축물 이주자금 용자 신청 내역]

(단위: 만원)

구분	신청자(세대)	적격자(세대)	대출실행(세대)	금 액	비고
1차(4.9.~4.13.)	8세대	4세대	2세대	27,550	
2차(4.23.~4.27.)	0세대	0세대	0세대	0	
3차(8.13.~8.31.)	3세대	2세대	2세대	27,550	예상금액
4차(가한연장)(9.3.~9.21.)	17세대	15세대	15세대	206,625	예상금액
합 계	28세대	21세대	19세대	261,725	

자료: 인천도시공사

또한, 2018년에 300세대에 200억원을 용자할 계획이었지만, 9월 30일까지 24세대에 14억 7,400만원을 용자하는데 그쳤다. 2017년에 공공사업 시행자인 한국토지주택공사와 인천도시공사를 통한 사업비 집행실효가 저조하여, 국토교통부는 2018년에는 직접 사업을 수행하였지만, 집행부진에 따른 불용이 과다하게 발생할 것으로 예상된다.

국토교통부는 주거환경개선구역 내 노후·불량건축물 거주자를 대상으로 수요조사를 실시한 결과, 2018년 9월까지 617세대의 희망수요가 있었지만, 실제 이주계획에 비추어 즉각적인 신청 가능성이 낮은 점을 고려하여 2019년에는 300세대를 목표로 설정하였다고 설명하고 있다. 하지만, 용자기간(최대 6년)의 종료 후에 전세값 상승에 따른 동일한 조건의 임차계약 불확실성을 내포하고 있어 동 사업의 활성화는 쉽지 않을 것으로 전망된다.

따라서, 국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 집행실효가 저조한 위험건축물 이주자금 용자지원사업에 대한 면밀한 수요조사 등을 실시하고, 실적 제고 방안을 모색할 필요가 있다.

주택도시기금의 도시계정 지출사업부진을 고려하여 주택계정에서 도시계정으로 전출금 조정 필요

가. 현 황

주택계정에서 도시계정으로의 전출금¹⁾은 2016년에 설치된 도시계정의 원활한 사업 추진을 위하여 주택계정에서 도시계정으로 자금을 전출하는 것이며, 이 사업의 2019년 계획안은 전년대비 1,454억 5,800만원이 증액된 8,203억 2,300만원으로 편성되었다. 국토교통부 산하 준시장형 공기업인 주택도시보증공사가 주택도시기금의 주택계정과 도시계정을 관리·운영 중이다.

[2019년도 주택계정에서 도시계정으로의 전출금 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
주택계정에서 도시계정으로의 전출금	101,493	674,865	674,865	820,323	145,458	21.6

자료: 국토교통부

2019년 주택계정에서 도시계정으로의 전출금 계획안 8,203억 2,300만원은 도시계정 사업비, 위탁수수료, 운영비 등으로 구성된 8,486억 1,300만원에서 융자사업 회수금과 이자수입 및 출자금 회수 등의 수입금 282억 9,000만원을 차감하여 산출되었다.

[주택계정에서 도시계정으로의 전출금 계획액 산출내역]

(단위: 백만원)

구분	2019
도시계정 사업비 등	도시계정 사업비, 위탁수수료, 운영비, 여유자금운용 = 848,613
차감: 수입금(원금회수, 출자, 이자)	17,480(이자) + 10,000(여유자금회수)+810(출자)= 28,290
차감 계	820,323

자료: 국토교통부

이은경 예산분석관(eunkylee@assembly.go.kr, 788-4682)

1) 코드: 주택도시기금 9310-999

나. 분석의견

국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 다음의 문제점을 개선할 필요가 있다.

첫째, 국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 주택계정에서 도시계정으로의 전출금 중 2018년 8월까지 사업에 활용되지 못하고 있는 대기성 자금 등을 고려하여 전출금 계획안을 조정할 필요가 있다.

주택도시보증공사가 관리하는 주택도시기금의 도시계정은 2016년에 설치되었으며, 연도별 전출금의 계획과 실적은 다음과 같다. 도시계정은 2017년까지 계획대로 매년 주택계정으로부터 전출받았으며, 2018년은 계획액 6,748억 6,500만원 중 8월 말까지 1,000억원을 전출받아 2016~2018년 8월 말까지 주택계정으로부터의 전입액은 총 2,415억 9,300만원에 이른다.

[주택도시기금 도시계정 전출금 계획 대비 실적 현황]

(단위: 백만원)

구분	2016		2017		2018.8.31		합계	
	계획	실적	계획	실적	계획	실적	계획	실적
도시계정전출금	40,100	40,100	101,493	101,493	674,865	100,000	816,458	241,593

자료: 국토교통부

주택계정의 도시계정 전출금은 도시계정의 주택계정으로부터의 전입금이며, 통화금융기관에 예치 후에 사업비와 각종 경비의 발생사유에 따라 회수하여 사용하고 있다. 도시계정의 2018년 8월 말 현재 통화기관예치금 잔액은 1,289억 4,700만원(52.1%)으로, 2016~2018년 8월 말까지 주택계정으로부터의 전입금 2,477억 2,000만 원에서 사업비와 각종 경비에 충당하기 위하여 회수한 1,187억 7,300만원(47.9%)을 차감한 잔액이다.

[주택도시기금 중 도시계정 통화금융기관 예치금 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	2016	2017	2018.8.31	합계	
				금액	비중
통화기관 예치금(a)	32,702	86,071	128,947	247,720	100.0
통화기관 예치금 회수(b)	0	32,702	86,071	118,773	47.9
통화기관 예치금 잔액(a-b)	32,702	53,368	42,876	128,947	52.1

자료: 국토교통부

도시계정의 주택계정으로부터의 전입액 중 52.1%가 사업비로 활용되지 못하고 통화기관 예치금으로 운영 중인 것은 도시계정이 진행하던 주요 사업의 집행부진에 기인한다. 다음의 표에서 보는 바와 같이 주택도시기금의 도시계정이 2016년부터 수행 중인 다양한 출·융자사업이 계획대로 진행되지 않아 2016~2018년 8월 말까지의 계획액 8,233억 1,200만원 대비 실적은 1,152억 7,000원인 14.0%에 그치고 있다. 특히 도시재생지원 출자사업은 최근 3년 동안 총 2,200억원을 계획하였지만, 2018년 8월 말까지 100억원을 집행하는데 그쳤고, 자율주택정비사업은 2018년 2월에 도입된 점을 감안하더라도 1,500억원의 계획액 중 2018년 8월 말까지 집행된 금액은 전무한 상황이다.

[주택도시기금 중 도시계정 사업비 지출 계획 대비 실적 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	2016		2017		2018.8.31		합계		
	계획	실적	계획	실적	계획	실적	계획	실적	실적률
도시재생사업지원	0	0	0	0	3,310	1,888	3,310	1,888	57.0
도시재생지원(융자)	27,084	2,400	55,048	26,954	74,832	19,508	156,964	48,862	31.1
도시재생지원(출자)	10,000	5,000	10,000	5,000	200,000	0	220,000	10,000	4.5
재정비혁신사업(융자)	3,000	0	0	0	0	0	3,000	0	0.0
수요응답형주택사업	0	0	30,017	8,998	47,000	19,270	77,017	28,268	36.7
기타주택정비사업	0	0	7,983	7,983	200,000	17,987	207,983	25,970	12.5
자율주택정비사업	0	0	0	0	150,000	0	150,000	0	0.0
유타수수료	0	0	0	0	4,931	249	4,931	249	5.0
기타경비(도시)	0	0	40	7	67	27	107	34	31.4
사업비 지출 소계	40,084	7,400	103,088	48,942	680,140	58,928	823,312	115,270	14.0

자료: 국토교통부

둘째, 국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 도시계정 전출금에 대한 궁극적인 원리금 상환의무가 주택계정에 있음을 고려하여 도시계정으로의 전출금에 대한 상환 및 이자부담 등에 대한 종합적인 검토를 실시할 필요가 있다.

이처럼 도시계정의 사업의 집행부진이 지속되고 있음에도 불구하고 주택계정은 매년 도시계정 사업비를 무상으로 전출하고 있으며, 2019년에는 전년 대비 1,454억 5,480억원 증액된 8,203억 2,300만원을 계획하고 있다.

주택계정의 도시계정 전출금의 재원은 원리금의 상환의무가 있는 국가부채인 국민주택채권과 국민주택을 청약받을 목적으로 예금한 청약자의 청약예금인 기타민간예수금으로 구성되어 있다.

「주택도시기금법」 제4조에서는 주택계정과 도시계정을 구분하여 운영·관리하도록 규정하고 있다. 주택계정이 도시계정에 전출하는 자금의 원천은 궁극적으로 평균적으로 2017년 기준으로 1.79~1.98%의 금리로 조달한 청약예금과 국민주택채권으로 상환의무가 있는 채무로서, 2019년까지 1조 6,368억원에 이를 전망이다. 그런데 동 전출금에 대한 자금원천에 대한 원리금은 주택계정이 부담하고 있다. 도시계정 사업비 확보를 위하여 주택사업을 위하여 조달된 주택계정 자금이 활용되는 것은 물론 원리금에 대한 부담도 주택계정이 책임지고 있는 상황이다.

[주택도시기금 도시계정의 주택계정 수입액 실적 및 계획안]

(단위: 백만원)

구분	2016 실적	2017실적	2018 계획	2019 계획안	합계
주택계정전입금	40,100	101,493	674,865	820,323	1,636,781

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부와 기금의 관리주체인 주택도시보증공사는 도시계정 전출금에 대한 궁극적인 원리금 상환의무가 주택계정에 있음을 고려하여 도시계정으로의 전출금의 향후 상환계획 여부 및 이자부담 등에 대한 종합적인 검토를 실시할 필요가 있다



행정중심복합도시건설청

1

현황

가. 총수입·총지출

2019년도 행정중심복합도시건설청 소관 예산안은 일반회계, 행정중심복합도시건설특별회계로 구성된다.

2019년도 행정중심복합도시건설청 소관 총수입은 42억원으로 전년 추경예산 대비 19억원(78.9%) 증가하였다. 회계별로는 행정중심복합도시건설특별회계에 42억원이 편성되었다.

[2019년도 예산안 행정중심복합도시건설청 소관 총수입]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계	2,876	2,351	2,351	4,196	1,854	78.9
합 계	2,876	2,351	2,351	4,196	1,854	78.9

주: 총수입 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

2019년도 행정중심복합도시건설청 소관 총지출은 2,817억원으로 전년 추경예산 대비 76억원(2.6%)이 감소하였다. 회계별로는 행정중심복합도시건설특별회계에 2,817억원이 편성되었다.

[2019년도 예산안 행정중심복합도시건설청 소관 총지출]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계	261,507	289,340	289,340	281,715	△7,625	△2.6
합 계	261,507	289,340	289,340	281,715	△7,625	△2.6

주: 총지출 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 세입·세출예산안

2019년도 행정중심복합도시건설청 소관 총계기준 세입예산안은 2,829억원으로 전년 추경예산 대비 80억원(2.8%) 감소하였다. 회계별로는 행정중심복합도시건설특별회계에 2,829억원이 편성되었다.

[2019년도 행정중심복합도시건설청 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계	366,204	290,944	290,944	282,931	△8,013	△2.8
합 계	366,204	290,944	290,944	282,931	△8,013	△2.8

주: 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

2019년도 행정중심복합도시건설청 소관 총계기준 세출예산안은 5,260억원으로 전년 추경예산 대비 379억원(6.7%) 감소하였다. 회계별로는 일반회계는 2,431억원, 행정중심복합도시건설특별회계는 2,829억원이다.

[2019년도 행정중심복합도시건설청 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	203,973	272,945	272,945	243,098	△29,847	△10.9
행정중심복합도시건설특별회계	261,507	290,944	290,944	282,931	△8,013	△2.8
합 계	465,480	563,889	563,889	526,029	△37,860	△6.7

주: 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

다. 재정구조

2019년도 행정중심복합도시건설청 소관 예산안은 일반회계, 행정중심복합도시건설특별회계 등 2개 회계로 구성되어 있다.

회계 간 내부거래 현황을 살펴보면, 일반회계에서 행정중심복합도시건설특별회계로 2,431억원이 전출되었다. 행정중심복합도시건설특별회계는 일반회계의 전출금과 전년도 이월금(356억원), 기타 자체수입(42억원)을 통해 재원을 구성하여 행정중심복합도시건설(2,616억원), 기관운영비 등(213억원)에 집행하고 있다.

[2019년도 행정중심복합도시건설청 소관 회계 간 재원이전 현황]

(단위: 억원)



2019년도 행정중심복합도시건설청의 예산안의 주요 특징을 살펴보면, ① 행정안전부, 과학기술정보통신부 이전에 따른 중앙행정기관 이전 건립사업의 본격 추진을 위한 신청사 등 건립비를 반영하였으며(432억원), ② 광역교통시설, 복합커뮤니티센터, 광역복지지원센터 등 공공·기반시설의 지속적인 구축을 위한 사업비(1,344억원), ③ 세종청사 기능보완을 위한 복합편의시설 건립비(562억원)를 반영하였으며, ④ 3생활권 도시행정타운 조성을 위해 경찰서 및 세무서 창사 건립비(99억원), ⑤ 문화벨트 조성을 위한 아트센터 및 국립박물관단지 건립비(213억원) 등 행복도시 건설 2단계 사업의 성공적 완성을 위한 공공·기반시설의 지속적인 확충을 위하여 예산을 반영하였다.

2019년도 행정중심복합도시건설청 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회의 심의 및 집행에 있어서 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 복합커뮤니티센터 건립 사업, 3생활권 광역복지지원센터 사업은 사업의 진행정도를 고려한 적절한 비율의 시설부대비를 편성할 필요가 있다.

둘째, 행복도시-조치원 연결도로 사업은 2회의 타당성재조사를 거치면서 사업이 지연되고 있으므로 설계이후 총사업비 협의, 토지보상 협의를 조속히 완료하는 등 사업의 집행을 강화할 필요가 있다.

셋째, 청소년복지시설 건립 사업은 총사업비 증액 조정 철회 상황을 반영한 설계비의 조정이 필요하다.

행정중심복합도시건설청의 2019년도 신규사업은 총 3개 사업, 14억원 규모이다.

행정중심복합도시특별회계 사업 중 119특수구조단청사 건립사업은 테러 방지 및 국가주요행사의 안전지원 등을 위한 특수구조단 청사 건립을 위한 것이고, 5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립사업은 주민입주시기에 맞추어 입주민의 생활·행정편의 제공을 위한 것이며, 4생활권 광역복지지원센터 건립사업은 사회적 약자를 대상으로 전문복지서비스제공을 위한 주민 공공편의시설 사업이다.

[행정중심복합도시건설청 소관 2019년도 예산안 신규사업]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
행정중심복합도시 건설특별회계 (3개)	119특수구조단청사 건립	112
	5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립	634
	4생활권 광역복지지원센터 건립	662
합 계		1,408

자료: 행정중심복합도시건설청

2019년도 주요 증액사업을 살펴보면 복합편의시설건립, 경찰서 건립, 중앙행정기관 이전 건립, 2-4생활권 복합커뮤니티센터 건립, 3생활권 광역복지지원센터 건립, 국립박물관단지 건립 등이 있다.

① 복합편의시설 건립 사업은 2019년 1·2공사 준공을 위한 공사비 등 준공소요가 반영 되어 예산이 증액되었고, ② 경찰서 건립 사업은 설계완료 후 본격적인 공사 진행을 위하여 공사비 등이 반영되어 예산이 증액되었으며, ③ 중앙행정기관 이전 건립 사업, ④ 2-4생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업, ⑤ 국립박물관단지 건립 사업은 2019년 공사 착공을 위한 부지매입비 등이 반영되어 예산이 증액되었고, ⑥ 3생활권 광역복지지원센터 건립사업은 2020년 상반기 준공을 위하여 공사비 등이 반영되어 예산이 증액 되었다.

[행정중심복합도시건설청 소관 2019년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2018		2019 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심 복합도시 건설특별 회계 (9개)	복합편의시설 건립	31,082	31,082	56,181	25,099	80.8
	경찰서 건립	560	560	4,300	3,740	667.9
	중앙행정기관 이전 건립	12,000	12,000	43,189	31,189	259.9
	2·4생활권 복합커뮤니티 센터 건립	572	572	7,022	6,450	1,127.6
	3생활권 광역복지지원센 터 건립	10,000	10,000	13,531	3,531	35.3
	국립박물관단지 건립	5,605	5,605	12,227	6,622	118.1
	조치원 우회도로	1,268	1,268	2,094	826	65.1
	회덕IC 연결도로	742	742	1,660	918	123.7
	청소년 복지시설 건립	572	572	1,572	1,000	174.8

주: 주요 증액사업은 2018년도 추경예산 대비 30% 이상 또는 100억원 이상 증액된 사업

자료: 행정중심복합도시건설청

II

주요 현안 분석

1

복합커뮤니티센터 건립 사업의 사업관리 강화 필요

가. 현 황

복합커뮤니티센터 건립 사업¹⁾은 행정, 문화, 복지, 체육시설 등 공공시설들을 복합화하여 주민 편의 증진 및 커뮤니티의 활성화를 위한 단위사업이다. 행정중심 복합도시건설청은 총 22개의 복합커뮤니티센터를 건설할 계획인데, 그동안 11개의 복합커뮤니티센터가 준공되었으며, 2019년도에는 5개의 복합커뮤니티센터 건립을 위한 예산을 편성하였다.

이 단위사업의 2019년도 예산안은 전년대비 25억 200만원이 증액된 289억 3,400만원을 편성하였다.

[2019년도 복합커뮤니티센터 건립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
복합커뮤니티센터 건립	3,043	26,432	26,432	28,934	2,502	9.5
2-1생활권 복검	792	10,590	10,590	12,127	1,537	14.5
2-4생활권 복검	0	572	572	7,022	6,450	1,127.6
4-1생활권 복검	1,395	6,933	6,933	6,065	△868	△12.5
6-4생활권 복검	856	8,337	8,337	3,086	△5,251	△63.0
5-1생활권 복검	0	0	0	634	634	순증

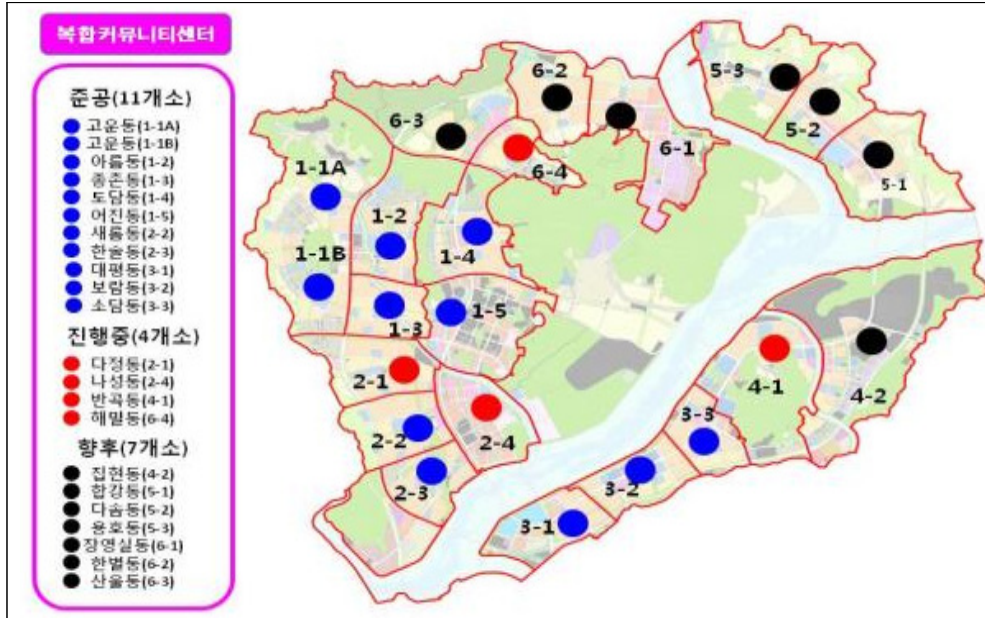
자료: 행정중심복합도시건설청

생활권별 복합커뮤니티센터 건립 위치 및 현황은 다음 그림과 같다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2036

[복합커뮤니티센터 건립 위치 및 현황]



주: 2018년 8월 말 기준
자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

복합커뮤니티센터 건립 사업과 관련하여 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있다.

첫째, 집행실적이 저조한 2-1생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업과 신규로 추진하는 5-1생활권 복합커뮤니티센터는 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

① 2-1생활권 복합커뮤니티센터는 2016년부터 2020년까지 총 451억원을 투입하여 2-1생활권에 연면적 12,564㎡, 부지면적 10,763㎡의 복합커뮤니티센터를 건립하는 사업이다.

[2-1생활권 복합커뮤니티센터 건립 계획(안)]

○ 위치 : 세종시 다정동 청2-1블록
○ 규모 : 부지면적 10,763㎡, 연면적 12,564㎡(지상 4층, 지하 1층)
○ 총사업비 : 451억원
○ 사업기간 : 2016년~2020년

자료: 행정중심복합도시건설청

2-1생활권 복합커뮤니티센터는 실시설계 및 총사업비 협의 지연으로 2017년 공사비 10억원 중 9억원을 다른 사업으로 전용 감액하고 남은 공사비 1억원을 전액 이월하였으며, 2018년 8월 말 기준 예산현액 대비 집행률이 18.0%에 불과하여 집행실적이 저조하다. 동 사업은 당초 2017년 말에 공사 착공 예정이었으나, 설계 이후 절차가 지연되어 2018년 5월에 공사 착공이 이루어졌고, 공사의 절대공기를 반영하여 사업기간을 당초 2019년에서 2020년으로 연장하였다.

[최근 3년간 2-1생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업 집행내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이-전용 등	예산 현액(A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경							
2016	5,665	5,665	0	3,814	9,479	9,171	96.8	308	0
2017	1,745	1,745	308	△900	1,153	792	68.7	297	64
2018	10,590	10,590	297	0	10,887	1,964	18.0	-	-
2019(안)	12,127	-	-	-	-	-	-	-	-

주: 2018년 9월 말 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

따라서 2-1생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업의 2019년 예산안의 연내 집행을 위해 집행관리를 철저히 할 필요가 있다.

② 5-1생활권 복합커뮤니티센터는 총사업비 402억원을 투입하여 2019년부터 2022년까지 5-1생활권에 연면적 12,380㎡, 부지면적 9,331㎡의 복합커뮤니티센터를 건립하는 사업이다.

[5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립 계획(안)]

- 위치 : 세종시 연동면 합강리 96-12 일원
- 규모 : 부지면적 9,331㎡, 연면적 12,380㎡(지상 4층, 지하 1층)
- 총사업비 : 402억원
- 사업기간 : 2019년~2022년

자료: 행정중심복합도시건설청

5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립을 위해 2019년도에 기본설계를 위한 예산 6억 3,400만원을 신규로 편성하고 있다. 행정중심복합도시건설청은 5-1생활권 복합커뮤니티센터에 대해 2019년에 설계공모를 완료하여 2020년에 기본 및 실시설계를 완료하고 공사를 착수하여 2022년에 준공할 계획이다. 그런데 5-1생활권은 스마트시티 시범도시로 선정되어 사업을 추진할 예정²⁾이고, 2018년 10월 기준 5-1생활권 복합커뮤니티센터와 스마트시티 시범도시 사업 간의 관계 등에 관한 세부적인 계획이 수립되지 않은 상황이다. 따라서 5-1생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업 추진 시 스마트시티 시범도시 사업과의 연계 등을 검토하여 사업의 사전준비를 철저히 할 필요가 있다.

둘째, 복합커뮤니티센터 건립 사업에서 적절한 비율의 시설부대비 편성을 검토할 필요가 있다.

「2019년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 지침」에 따르면 시설부대비(420-05목)은 건설, 전기 및 통신, 건축공사 등 건축·대수선, 설치, 축조 등에 직접 소요되는 부대경비 또는 조달 수수료, 공고료, 재산취득을 위한 감정료, 측량수수료, 공공요금 등 당해 사업의 추진을 위해 소요되는 직접경비를 의미한다. 이러한 시설부대비는 공사비에 대하여 시설부대비 총액을 산출한 후 그 범위 내에서 사업추진 상황을 고려하여 연차별로 적정 수준을 계상하도록 하고 있다.

그런데, 2019년도 복합커뮤니티센터 건립사업의 시설부대비를 공사비 대비 과도하게 편성한 측면이 있다. 2-1생활권 복합커뮤니티센터의 경우 2019년도에 잔여사업비 대비 공사비는 49.9%를 편성하고 있으나, 시설부대비는 100%를 편성하고

2) 2018년 1월 정부는 세종 행정중심복합도시 5-1생활권을 스마트시티 국가시범 사업지로 선정하였다. 세종 스마트시티는 도시 계획상 용도지역 구분을 없애고 공유 자동차를 중심으로 하는 도시를 만들 계획이다.

있다. 2-4생활권 복합커뮤니티센터는 잔여 사업비 대비 공사비를 0.3% 편성하고 있으나, 시설부대비는 71.8%를 편성하고 있다. 4-1생활권 복합커뮤니티센터는 잔여 사업비 대비 공사비를 16.9% 편성하고 있으나, 시설부대비는 100%를 편성하고 있다. 6-4생활권 복합커뮤니티센터는 잔여 사업비 대비 공사비를 8.4% 편성하고 있으나, 시설부대비는 100%를 편성하고 있다.

[복합커뮤니티센터 건립 사업 예산 편성 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	비목	총사업비	사업기간	기투자액	잔사업비	2019년 예산안	잔사업비 대비 비율
2-1 생활권	건설보상비	8,089	2016 ~2020	8,089	0	0	0.0
	기본조사설계비	706		706	0	0	0.0
	실시설계비	1,051		1,040	11	0	0.0
	공사비	32,939		9,900	23,039	11,503	49.9
	감리비	2,241		1,060	1,181	590	50.0
	시설부대비	89		55	34	34	100.0
2-4 생활권	건설보상비	5,388	2018 ~2021	0	5,388	5,388	100.0
	기본조사설계비	656		522	134	134	100.0
	실시설계비	1,194		0	1,194	1,194	100.0
	공사비	34,107		0	34,107	100	0.3
	감리비	1,999		50	1,949	150	7.7
	시설부대비	78		0	78	56	71.8
4-1 생활권	건설보상비	6,272	2017 ~2020 (2021년 까지 연장예정)	6,272	0	0	0.0
	기본조사설계비	656		656	0	0	0.0
	실시설계비	1,230		1,230	0	0	0.0
	공사비	34,098		100	33,998	5,742	16.9
	감리비	1,685		250	1,435	244	17.0
	시설부대비	79		0	79	79	100.0
6-4 생활권	건설보상비	7,863	2017 ~2020 (2021년 까지 연장예정)	7,863	0	0	0.0
	기본조사설계비	638		638	0	0	0.0
	실시설계비	1,267		1,267	0	0	0.0
	공사비	34,098		0	34,098	2,854	8.4
	감리비	1,998		200	1,798	153	8.5
	시설부대비	79		0	79	79	100.0

주: 2018년 8월 말 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

따라서 복합커뮤니티센터건립 사업과 관련하여 「예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 지침」에 따라 시설부대비를 사업추진 상황을 고려하여 연차별로 적정 수준을 반영할 필요가 있다.

III

개별 사업 분석

1

행복도시-조치원 연결도로 사업 집행관리 철저 필요

가. 현 황

행복도시-조치원 연결도로 사업¹⁾은 조치원 시내구간 통행 수요 및 오송-천안 방향으로 연결되는 국도 36호선의 접근성 향상을 위하여 도로를 확장하는 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 31억 8,400만원이 증액된 184억 4,800만원을 편성하였다.

[2019년도 행복도시-조치원 연결도로 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행복도시조치원 연결도로	0	15,264	15,264	18,448	3,184	20.9

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

행복도시-조치원 연결도로 사업은 2회의 타당성재조사를 거치면서 사업이 지연되고 있으므로 설계이후 총사업비 협의, 토지보상 협의를 조속히 완료하는 등 사업의 집행관리를 강화할 필요가 있다.

행정중심복합도시건설청은 총사업비 1,075억원을 투입하여 2022년까지 연장 4.9km, 폭 34m 구간을 기존 4차선에서 6~8차선으로 확장하기 위해 행복도시-조치원 연결도로 사업을 추진하고 있다.

동 사업은 2011년 9월 예비타당성조사를 완료하고 2012년 5월부터 설계용역을 착수하였으나, 기본 및 실시설계 과정에서 사업규모 조정에 따라 2013년 4월부터

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2032-310

2014년 6월까지 실시한 타당성재조사 결과 타당성이 없는 것으로 나타나 사업을 중단하였다. 2014년 11월 행정중심복합도시 광역교통개선대책을 변경 수립하였고, 2015년 5월부터 2016년 12월까지 실시한 타당성재조사 결과 조치원 우회도로 건설을 전제로 타당성이 있는 것으로 결론이 나서 사업을 재추진하게 되었다.

[행복도시-조치원 연결도로 사업 추진 경과]

구분	예비타당성 조사 (2011.9)	타당성재조사 (2014.6)	타당성재조사 (2016.12)
총사업비	589억원	1,037억원	1,075억원
사업 규모	세종시 연기면 연기리~세종시 조치원읍 번암리 도로연장 : 5km 6차로	세종시 연기면 연기리~세종시 조치원읍 번암리 도로연장 : 5km 8차로	세종시 연기면 연기리~세종시 조치원읍 번암리 도로연장 : 5km (일반구간) 8차로 (도시구간) 6차로
타당성	타당성 있음 (B/C 1.03) (AHP 0.602)	타당성 미흡 (B/C 0.75) (AHP 0.515)	조치원 우회도로 건설을 전제로 타당성 있음 (B/C 1.01) (AHP 0.532)

자료: 행정중심복합도시건설청

동 사업은 2회의 타당성재조사를 거치는 과정에서 사업 지연이 과도하게 발생하였다. 최초 사업계획을 수립할 당시에는 2017년 완공이 목표였으나, 2022년 완공으로 계획을 변경하여 당초 계획 대비 5년이 지연되었다.

2018년 예산에는 토지보상비 130억원과 설계를 완성하기 위한 설계비 17억 400만원, 공사 착공 소요를 위한 공사비 5억원 등 총 152억 6,400만원을 편성하였으나, 2018년 9월 말 기준 설계비 9억 2,200만원, 보상비 2,200만원만 집행하고 공사비는 집행을 하지 못하고 있는 실정이다.

[행복도시-조치원 연결도로 사업 예산 집행 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	2017 결산	2018						2019 예산안
		예산액		이전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	
		본예산	추경					
비목별 분류(계)	0	15,264	15,264	△2,500	12,764	944	7.4	18,448
건설보상비	0	13,000	13,000	△2,500	10,500	22	0.2	12,653
기본설계비	0	114	114	0	114	51	44.7	0
실시설계비	0	1,590	1,590	0	1,590	871	54.8	0
공사비	0	500	500	0	500	0	0.0	5,653
감리비	0	50	50	0	50	0	0.0	130
시설부대비	0	10	10	0	10	0	0.0	12

주: 2018년 9월 말 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청은 2018년 3월부터 재착수한 기본 및 실시설계를 11월에 완료하고 2018년 12월에 공사를 발주할 계획이나, 동 사업과 관련하여 2018년 10월 기획재정부와 총사업비 심의를 완료한 후 토지보상 관련 협의 과정이 필요하다. 이와 같은 점을 고려할 때 협의 과정이 지연된다면 2018년에 편성한 토지보상비와 공사비 집행이 부진하여 이월이 발생할 수도 있다.

행정중심복합도시건설청은 기본 및 실시설계와 총사업비 협의를 완료한 후, 토지보상 협의를 조속히 수행하여 사업의 지연을 방지하기 위한 집행관리를 강화할 필요가 있다.

가. 현 황

청소년복지시설 건립 사업¹⁾은 세종시에 거주하는 청소년에게 진로탐색의 기회를 제공하기 위하여 창의진로교육원을 건립하기 위한 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 10억원이 증액된 15억 7,200만원을 편성하였다.

[2019년도 청소년복지시설 건립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
청소년복지시설 건립	0	572	572	1,572	1,000	174.8

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

청소년복지시설 건립 사업은 총사업비 증액 조정 철회 상황을 반영한 설계비의 조정이 필요하다.

행정중심복합도시건설청은 지역사회와 연계한 다양한 학생들의 진로 체험 및 상담시설을 건립하기 위해 2018년부터 2021년까지 총사업비 361억 3,200만원(국고 302억 6,200만원, 세종특별자치시 58억 7,000만원)을 투입하여 연면적 9,800㎡, 부지면적 7,696㎡의 창의진로교육원 건립을 추진하고 있다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2034-306

[청소년복지시설 건립 계획(안)]

○ 위치 : 세종시 3-2생활권 보람동 664-22답 일원
○ 규모 : 부지면적 7,696㎡, 연면적 9,800㎡(지상 4층, 지하 1층)
○ 총사업비 : 361억 3,200만원
○ 사업기간 : 2018년~2021년

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청은 청소년복지시설 지하주차장 추가 구성에 따른 총사업비 조정을 기획재정부에 요청(2018.4.3.)하고 이에 따른 설계비 증가분을 2019년 예산안에 반영하였으나, 총사업비 조정 요청을 철회(2018.8.17.)하고 당초 총사업비 범위 내에서 기본 및 실시설계를 추진하기로 결정하였다²⁾.

[청소년복지시설 건립 사업 총사업비 변경 요청(2018.4.3.) 내역]

(단위: 백만원, %)

구분	초기 (A)	요구 (B)	증 감		요구사유	현재
			(B-A)	(B-A)/A		
■ 총사업비	36,132	42,926	6,794	18.8		36,132
○ 공사비	26,999	33,060	6,061	22.4	부족한 주차대수 추가 확보 시설비 증액	26,999
○ 보상비	5,870	5,870	0	0.0		5,870
○ 시설부대경비	3,263	3,996	733	22.4		3,263
- 설계비	1,470	1,800	330	22.4	부족한 주차대수 추가 확보 설계비 증액	1,470
- 감리비	1,731	2,120	389	22.5	부족한 주차대수 추가 확보 감리비 증액	1,731
- 시설부대비	62	76	14	22.6	부족한 주차대수 추가 확보 시설부대비	62

자료: 행정중심복합도시건설청

청소년복지시설 건립 사업의 2019년도 예산안은 기본설계비 1억 1,700만원, 실시설계비 11억 6,100만원, 공사비 1억원, 감리비 1억 5,000만원, 시설부대비 4,400만

- 2) 행정중심복합도시건설청은 설계공모 이전에 세종특별자치시 교육청이 사업비 68억원을 부담하는 전제로 지하주차장 132대(당초 98대 → 변경 230대)를 추가 조성하기로 하면서 기획재정부에 총사업비 조정(361억원 → 429억원) 협의를 요청(2018.4.3.)하였으나, 기획재정부는 총사업비 증가에 따른 사업계획 적정성 검토에 시간이 소요되므로 총사업비 조정 협의 요청을 철회하고 현행 사업비 내에서 설계를 시행하도록 요구하였고(2018.7.20.), 이에 행정중심복합도시건설청은 총사업비 조정 요청을 철회(2018.8.17.)하고 현행 사업비 범위 내에서 기본 및 실시설계를 추진하기로 결정하였다.

원 등 총 15억 7,200만원을 편성하고 있는데, 기본 및 실시설계비는 지하주차장 추가 건설을 위한 총사업비 증액을 전제로 편성한 것으로, 총사업비 증액 협의를 철회한 상황에서는 과다하게 반영된 것이다.

[2019년 청소년복지시설 건립 사업 예산안 조정 필요 사항]

(단위: 백만원)

구분	총사업비	기투자액	잔사업비	2019 예산안	조정 필요액
건설보상비	0	0	0	0	0
기본설계비	522	522	0	117	△117
실시설계비	948	0	948	1,161	△213
공사비	26,999	0	26,999	100	0
감리비	1,731	50	1,681	150	0
시설부대비	62	0	62	44	0
계	30,262	572	29,690	1,572	△330

주: 총사업비는 지하주차장 증설을 위한 총사업비 조정을 철회하고 난 이후 현재 규모
 자료: 행정중심복합도시건설청 제출자료를 바탕으로 재작성

따라서 총사업비 증액 협의를 철회된 현재 상황을 고려하여 불필요하게 반영된 기본설계비 1억 1,700만원과 실시설계비 2억 1,300만원 등 총 3억 3,000만원을 감액 조정할 필요가 있다.

가. 현 황

복합편의시설 건립 사업¹⁾은 정부세종청사 기능보완과 방문객·이전 공무원의 정주여건 개선을 위하여 주차장, 문화체육시설 등을 건립하는 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 250억 9,900만원이 증액된 561억 8,100만원을 편성하였다.

[2019년도 복합편의시설 건립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
복합편의시설 건립	20,185	31,082	31,082	56,181	25,099	80.8

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

복합편의시설 건립 사업은 연례적으로 집행이 부진하므로 사업관리를 보다 강화할 필요가 있다.

행정중심복합도시건설청은 총사업비 2,416억원을 투입하여 2014년부터 2021년까지 6개소의 복합편의시설을 3개의 공사로 구분하여 추진하고 있다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2031-304

[복합편의시설건립 사업 공사별 현황]

구분	1공사	2공사	3공사
시설물개수	4개소	1개소	1개소
연면적	54,757.75㎡	19,915.29㎡	36,097.22㎡
시설내용	주차장	문화시설, 주차장	체육시설, 주차장
총사업비	113,576백만원	45,644백만원	127,477백만원
공사기간	2017.9~2019.7	2017.7~2019.6	(우선시공분)2017.11~2018.7 (본공사)2018.12~2021.6

자료: 행정중심복합도시건설청

동 사업은 2014년 10월 행정중심복합도시건설청, 국무조정실, 기획재정부, 안전행정부(현 행정안전부) 등 관계기관과 협의를 거쳐 복합민원센터 건립을 추진하였으나, 관계기관에서 민원센터 제외, 수영장 추가 등의 요구에 따라 2015년 10월 사업계획 적정성 검토를 거쳐 복합편의시설 건립으로 사업명이 변경되었다.

관계기관 협의 지연 등의 사유로 2015년에는 사업을 추진할 수 없었으며, 2016년 10월에 1·2공사의 기본 및 실시설계를 완료하고, 1공사는 2017년 9월에 착공하였으며, 2공사는 2017년 7월에 착공하였다. 3공사는 기술제안 입찰²⁾을 통해 추진하였으나, 계약이 3회 유찰되어 기술제안 입찰 수의계약 절차를 마친 뒤 2017년 11월에 우선시공분 착공이 시작되었다.

[복합편의시설 건립 사업 추진 경과]

2014.10.	복합민원센터 건립 기본계획 수립
2015.10.	기본계획 수정 확정(사업명 변경: 복합민원센터→복합편의시설)
2015.10.	사업계획적정성검토(KDI)
2015.12.	복합편의시설 설계공모 공고
2016. 3.	복합편의시설 설계공모
2016.10.	복합편의시설 1·2공사 기본설계 및 실시설계 완료
2016.10.~12.	복합편의시설 3공사 입찰 3회 유찰
2017. 7.	복합편의시설 2공사 착공
2017. 9.	복합편의시설 1공사 착공
2017.11.	복합편의시설 3공사 우선시공분 착공

자료: 행정중심복합도시건설청

- 2) 기술제안 입찰제도란 가격위주의 입찰제도인 최저가 방식 등과 달리 기술과 가격을 종합적으로 평가해 낙찰자를 결정하는 방식을 의미한다. 발주처에서 설계한 뒤 업체는 공기 단축, 공사비 절감 등을 위한 기술제안서만 제출하므로 참여 업체의 입찰 부담이 적고 공사비 절감 효과가 크다는 장점이 있다.

동 사업의 2019년도 예산안에는 1공사는 2019년 준공 소요를 반영한 315억 2,600만원을 편성하고 있고, 2공사는 2019년 준공 소요를 반영한 164억 7,700만원을 편성하고 있으며, 3공사는 2021년 준공을 위해 83억 1,700만원을 편성하고 있다.

2018년 8월 말 기준 1공사는 공사 중 지장물 발견에 따른 이설 협의가 지연되고 있어 예산의 집행이 저조하고, 2공사는 폭염 등 작업환경의 사유로 공사가 지연되어 예산의 집행이 부진하며, 3공사의 경우 절대공기 부족 등의 사유로 예산 집행이 저조한 상황이다.

[복합편의시설 건립 사업 공사별 예산 집행 현황]

(단위: 백만원, %)

공사	세목	2018						2019 예산안
		예산	전년도 이월액	이전용등	예산현액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	
1공사	기본설계비	0	0	0	0	0	-	0
	실시설계비	0	0	0	0	0	-	0
	공사비	21,468	18,219	△220	39,466	16,623	36.6	30,347
	감리비	0	608	0	608	593	97.5	1,064
	시설부대비	0	14	0	14	14	100.0	115
	소계	21,468	18,841	△220	40,088	17,230	43.0	31,526
2공사	기본설계비	0	0	0	0	0	-	0
	실시설계비	0	0	0	0	0	-	0
	공사비	9,614	7,461	0	17,075	6,339	37.1	16,099
	감리비	0	536	0	536	536	100.0	327
	시설부대비	0	0	0	0	0	-	51
	소계	9,614	7,997	0	17,611	6,875	39.0	16,477
3공사	기본설계비	0	0	0	0	0	-	0
	실시설계비	0	2,455	0	2,455	0	0.0	0
	공사비	0	712	0	712	418	58.7	8,168
	감리비	0	1,156	0	1,156	500	43.3	118
	시설부대비	0	76	0	76	26	34.2	31
	소계	0	4,399	0	4,399	944	21.5	8,317

주: 2018년 8월 말 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

그리고 동 사업의 예산현액 대비 집행률은 2014년과 2015년에는 0.0%, 2016년은 51.4%, 2017년은 26.7%로 연례적으로 집행이 부진하였다. 2018년 8월 기준 예산현액 대비 집행률 역시 35.9%로 저조한 측면이 있다.

[최근 5년간 복합편의시설 건립 사업 집행 내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경							
2014	2,000	2,000	0	0	2,000	0	0.0	0	2,000
2015	86,543	86,543	0	△3,363	83,180	0	0.0	7,660	75,520
2016	22,340	22,340	7,660	△12,354	17,646	9,064	51.4	2,913	5,669
2017	73,789	73,789	2,913	△1,227	75,475	20,185	26.7	31,236	24,054
2018.8.	31,082	31,082	31,236	△220	62,098	22,348	35.9	-	-

자료: 행정중심복합도시건설청

따라서 복합편의시설 건립 사업의 1·2공사의 2019년 준공 목표를 달성하고 3공사의 지연을 방지하기 위해 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

가. 현 황

3생활권 광역복지지원센터 건립 사업¹⁾은 세종시 입주민의 정주환경 조성을 위해 보건·복지 서비스를 한 곳에서 해결할 수 있도록 사회복지·보건시설 등을 통합한 광역복지지원센터를 건립하기 위한 사업²⁾이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 35억 3,100만원이 증액된 135억 3,100만원을 편성하였다.

[2019년도 3생활권 광역복지지원센터 건립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
3생활권 광역복지지원센터 건립	777	10,000	10,000	13,531	3,531	35.3

자료: 행정중심복합도시건설청

3생활권 광역복지지원센터는 2016년부터 2020년까지 총 421억원을 투입하여 연면적 14,931㎡, 부지면적 13,289㎡의 보건복지정보형 복지지원센터를 건립하는 사업이다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

- 1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2037-303
- 2) 생활권별 광역복지센터 설립계획(안)은 다음과 같다.

생활권	분류	세부시설
1생활권	종합복지형	종합사회복지관(초기 입주민 지원을 위한 종합시설)
2생활권	가족복지형	건강가정지원센터, 청소년동아리실, 주간보호센터, 실버나눔일터, 여성단체협의회, 다문화가족지원센터 등
3생활권	보건복지정보형	고령자 취업 및 일자리지원센터, 아동상담소 및 아동복지관, 여성서비스통합센터, 장애인지원센터
4생활권	장애인복지형	상담실, 작업치료실, 언어치료실, 직업재활시설, 중증운동치료실, 물리치료실, 주간보호센터, 점자도서실, 컴퓨터교육실 등
5생활권	의료재활형	노인복지회관, 노인휴양소, 양로시설, 정신보건센터, 물리치료실, 강의실, 강당, 교육실, 체육실
6생활권	청소년복지형	청소년문화의집, 청소년수련관, 청소년야영장, 상담지도실, 청소년보호센터, 세미나실, 북카페, 강의실, 체육관 등

자료: 행정중심복합도시건설청

[3생활권 광역복지지원센터 건립 계획(안)]

○ 위치 : 세종시 보람동 일원(3-1블록)
○ 규모 : 부지면적 13,289㎡, 연면적 14,931㎡
○ 총사업비 : 421억원
○ 사업기간 : 2016년~2020년

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

3생활권 광역복지지원센터 건립 사업의 시설부대비를 적절한 규모로 조정할 필요가 있다.

동 사업은 당초 2017년 상반기에 실시설계를 완료하고 하반기에 공사 착공을 위해 15억원의 공사비와 2억원의 감리비를 편성하였으나, 실시설계 및 총사업비 협의가 지연됨에 따라 공사를 착공하기 곤란해지자 공사비 14억원을 다른 사업의 공사비로 전용(2017.9.28.)하고, 나머지 공사비 1억원과 감리비 2억원을 전액 이월하여 2017년 당초 예산액 대비 집행률이 35.3%로 저조하였다. 2018년 예산은 공사비 등 100억원이 편성되었으나 총사업비 협의 지연으로 착공 일정이 지연되었고, 착공 이후 공사차량 등의 민원이 발생하여 2018년 8월 말 기준 예산현액 대비 집행률이 14.0%로 집행이 저조한 상황이다.

[최근 3년간 3생활권 광역복지지원센터 건립 사업 집행 내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액 (C)	집행률 (C/A)	다음년도 이월액	불용액
	본예산	추경(A)							
2016	6,529	6,529	0	4,794	11,323	10,862	166.4	447	15
2017	2,200	2,200	447	△1,400	1,247	777	35.3	412	58
2018	10,000	10,000	412	△142	10,269	1,398	14.0	-	-

주: 2018년 8월 말 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

동 사업의 2019년도 예산안은 공사비 129억 4,000만원, 감리비 5억 4,000만원, 시설부대비 5,100만원 등 총 135억 3,100만원을 편성하고 있다. 그런데 동 사업의

시설부대비는 총 6,600만원³⁾이고 기 투입한 2,600만원을 제외한 잔여 시설부대비는 4,000만원임에도 2019년에는 5,100만원을 편성하여 잔여 시설부대비보다 과다하게 계상한 것으로 보인다.

[3생활권 광역복지지원센터 건립 사업 예산안 편성 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	비목	총사업비	기투자액	잔사업비	2019년 예산안	잔사업비 대비 비율	사업기간
3생활권 광역 복지 지원 센터	건설보상비	9,988	9,988	0	0	0.0	2016 ~2020
	기본조사설계비	647	647	0	0	0.0	
	실시설계비	913	913	0	0	0.0	
	공사비	28,924	9,597	19,327	12,940	67.0	
	감리비	1,601	738	863	540	62.6	
	시설부대비	66	26	40	51	127.5	

주: 2018년 8월 말 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

따라서 동 사업의 2019년도 예산안 중 잔여 사업비를 초과하여 편성된 시설부대비를 적정 규모로 조정할 필요가 있다.

3) 행정중심복합도시건설청에 따르면 예산안 편성 시점(2018년 5월)에 시설부대비 총사업비는 7,700만원이었으나, 이후 총사업비 조정을 통해 시설부대비의 총사업비가 6,600만원으로 감액되었다고 한다.

가. 현 황

119특수구조단 청사 건립 사업¹⁾은 중앙행정기관이 밀집된 세종시에 테러 방지 및 국가 주요행사의 안전지원 등을 위해 전문화된 테러대응구조대의 청사를 설치하는 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 기본설계비 등 1억 1,200만원을 신규로 편성하였다.

[2019년도 119특수구조단 청사 건립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
119특수구조단 청사 건립	0	0	0	112	112	순증

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청은 2019년부터 2021년까지 총 74억원을 투입하여 119 특수구조단 청사를 건립할 예정이다.

[119특수구조단 청사 건립 계획(안)]

○ 위치 : 세종시 어진동 3-78 일원 ○ 규모 : 부지면적 1,537㎡, 연면적 2,020㎡(지상 3층, 지하 1층) ○ 총사업비 : 74억원 ○ 사업기간 : 2019년~2021년

자료: 행정중심복합도시건설청

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2034-402

나. 분석의견

119특수구조단 청사 건립 이후 세종특별자치시 이관과 관련한 근거를 조속히 마련할 필요가 있다.

지방 119특수구조단은 「국민보호와 공공안전을 위한 테러방지법」 제8조2)에 따라 지방자치단체 소방본부 소속으로 설치되는 조직으로 소속 지방자치단체 내 테러 발생 시 초기단계에서 조치 및 인명의 구조, 테러취약요인의 사전 예방 지원 등의 업무를 수행한다.

행정중심복합도시건설청은 119특수구조단 청사를 건립하여 세종시로 이관할 계획이고, 119특수구조단 청사 건립 이후에 세종특별자치시로 매각 또는 양여할 것으로 예상된다.

다만, 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제46조의2제2항과 [별표]는 매각 또는 무상으로 양여할 수 있는 시설물의 종류를 시청사, 소방서, 복합커뮤니티센터, 아트센터 등으로 한정하고 있어 소방서와 별도로 설치되는 119특수구조단 청사는 세종특별자치시로 매각 또는 무상 양여가 불가능한 상황이다³⁾.

2) 「국민보호와 공공안전을 위한 테러방지법」

제8조(전담조직의 설치) ① 관계기관의 장은 테러 예방 및 대응을 위하여 필요한 전담조직을 둘 수 있다.
② 관계기관의 전담조직의 구성 및 운영과 효율적 테러대응을 위하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

「국민보호와 공공안전을 위한 테러방지법 시행령」

제19조(테러대응구조대) ① 소방청장과 시·도지사는 테러사건 발생 시 신속히 인명을 구조·구급하기 위하여 중앙 및 지방자치단체 소방본부에 테러대응구조대를 설치·운영한다.

② 테러대응구조대는 다음 각 호의 임무를 수행한다.

1. 테러발생 시 초기단계에서의 조치 및 인명의 구조·구급
2. 화생방테러 발생 시 초기단계에서의 오염 확산 방지 및 제독
3. 국가 중요행사의 안전한 진행 지원
4. 테러취약요인의 사전 예방·점검 지원

3) 119특수구조단 청사를 소방서에 포함되는 것으로 해석하여 매각 또는 무상양여가 가능한 근거로 활용할 수 있는지 여부에 대해서는 119특수구조단이 세종시 소방본부에 소속되기는 하나, 소방공무원과 구분되는 기능을 수행하고 있으며, 기존 소방서 건물이 협소하여 별도의 독립된 119특수구조단 청사를 건립하기 위한 사업이므로 소방서에 포함된다고 보기 어려운 측면이 있다. 행정중심복합도시건설청에 따르면 세종소방서는 도시 전체의 화재 및 공공안전을 담당하는 조직이고, 119특수구조단은 세종정부 청사 등의 특수재난을 대응하는 국가위기 대응 전문조직으로 세종시 소방본부에 설치되어 있지만 별도의 구분되는 조직이라는 입장이다.

[행정중심복합도시건설특별회계 재산 처분 관련 규정]

「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제46조의2(재산의 관리전환 등) ② 공용이나 공공용으로 사용하기 위하여 건설청이 조성·취득한 별표의 청사 등은 「국유재산법」 제27조에도 불구하고 「세종특별자치시 설치 등에 관한 특별법」에 따라 설치된 세종특별자치시 및 세종특별자치시교육청에 매각하거나 무상으로 양여할 수 있다. 다만, 매각하는 경우에는 그 시설의 종류, 사업 유형, 부담능력 등을 고려하여 매각비용을 감면할 수 있다.

[별표] 매각 또는 무상양여 대상의 범위(제46조의2제2항 관련)

1. 제39조제14호에 따라 설치한 시청사
2. 제39조제14호에 따라 설치한 교육청사
3. 제39조제14호에 따라 설치한 소방서
4. 제39조제14호에 따라 설치한 복합커뮤니티센터
5. 제39조제14호에 따라 설치한 유치원, 초·중·고등학교
6. 제39조제14호에 따라 설치한 아트센터
7. 제39조제14호에 따라 설치한 광역복지시설
8. 제39조제14호에 따라 설치한 은하수공원
9. 제39조제15호에 따라 설치한 지방행정정보시스템 중 홈페이지
10. 제54조제3항에 따라 설치한 행복아파트
11. 제54조제3항에 따라 설치한 경로복지관

따라서 행정중심복합도시건설청은 119특수구조단 청사 준공 이후 즉시 활용가능하도록 매각 또는 무상양여할 수 있는 방안을 조속히 마련할 필요가 있다.



새만금개발청

1

현 황

새만금개발청 소관 2019년 세입·세출예산안은 일반회계 및 국가균형발전특별회계로 구성되는데, 2019년도 세입예산안은 일반회계 및 국가균형발전특별회계로 구성되고, 세출예산안은 일반회계로만 구성된다.

새만금개발청 소관 2019년도 세입예산안은 7억 8,500만원으로 전년 추경예산 대비 1억 7,100만원(27.9%) 증가하였다. 회계별로는 일반회계 6억 1,400만원, 국가균형발전특별회계 1억 7,100만원이다.

[2019년도 예산안 새만금개발청 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구분	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	573	614	614	614	0	0.0
국가균형발전특별회계	0	0	0	171	171	순증
합 계	573	614	614	785	171	27.9

주: 총계 기준

자료: 새만금개발청

새만금개발청 소관 2019년도 세출예산안은 2,151억 3,400만원으로 전년 추경예산 대비 653억 1,900만원(23.3%) 감소하였다. 회계별로는 일반회계가 2,151억 3,400만원으로 전년 추경예산 대비 621억 1,300만원(22.4%) 감소하였으며, 국가균형발전특별회계는 순감하였다.

[2019년도 예산안 새만금개발청 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구분	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	113,325	220,047	277,247	215,134	△62,113	△22.4
국가균형발전특별회계	4,264	3,206	3,206	0	△3,206	순감
합 계	117,589	223,253	280,453	215,134	△65,319	△23.3

주: 총계 기준

자료: 새만금개발청

한편, 새만금개발청 소관 2019년도 예산안의 총수입·총지출은 세입·세출예산안 총계와 같다.

2019년도 새만금개발청 예산안의 주요 특징으로 새만금 내부 간선도로망 및 상수도시설 건설 등 기반시설 적기 구축, 산업단지 경쟁력 제고 및 투자유치 전략 강화, 새만금사업의 효과적인 지원체계 구축, 누구나 가고 싶은 문화·관광 공간 조성 등을 위하여 예산안을 편성하였다. 새만금 상수도 건설 사업 7억 9,000만원, 중합사업관리기술 지원사업 8억원이 신규로 편성되었고, 남북도로 2단계 건설 사업은 전년대비 352억원 증액되었다.

2019년도 새만금개발청 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회 심의 및 집행에 있어서 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 새만금개발공사 설립에 따라 국내·외 투자유치 업무에 대한 새만금개발청과의 중복 가능성을 고려하여 투자유치 관련 연계 강화 방안을 검토할 필요가 있다.

둘째, 새만금개발청은 민간 기업과 투자유치 관련 MOU를 체결한 이후 실제 투자로 연결될 수 있도록 사후 관리를 철저히 할 필요가 있다.

새만금개발청의 2019년도 신규 사업은 총 2개 사업, 16억원 규모이다.

새만금지역 내 생활·공업용수 공급 및 공공주도매립 등 개발사업의 원활한 추진을 위한 상수도 시설건설사업, 새만금의 각종 개발 사업을 총괄·관리하는 시스템 구축 및 기술지원을 위한 종합사업관리 기술지원 사업이 신규로 반영되었다.

[새만금개발청 2019년도 예산안 신규 사업]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
일반회계 (2개)	새만금 상수도시설 건설	790
	새만금 종합사업관리 기술지원	800
합 계		1,590

자료: 새만금개발청

2019년도 주요 증액사업을 살펴보면 남북도로 2단계 건설, 새만금 간척사박물관 관은 건립, 새만금 문화예술 활성화사업 등이 있다. 남북도로 2단계 건설 사업은 산업단지 주 진입로 확보 및 동서도로와 연계된 십자(+)형 간선도로망 구축을 위한 착공 1년차 사업비, 새만금 간척사박물관 건립 사업은 토지보상을 통한 부지매입비, 새만금 문화예술 활성화 사업은 노마드축제 지원비 등이 증액 반영되었다.

[새만금개발청 2019년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2018예산		2019 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반 회계 (3개)	남북도로 2단계 건설	19,200	19,200	54,365	35,165	183.2
	새만금 간척사박물관 건립	500	500	3,820	3,320	664.0
	새만금 문화예술 활성화	200	200	350	150	75.0
합 계		19,900	19,900	58,535	38,635	194.1

주: 주요 증액사업은 2018년도 추경예산 대비 30% 이상 또는 100억원 이상 증액된 사업

자료: 새만금개발청

II

주요 현안 분석

1

새만금개발공사 설립에 따른 새만금개발청 투자유치 연계 방안 검토 필요

가. 현 황

새만금 기본계획에 따르면 새만금사업의 기본 방식을 공공기관, 민간 등 사업시행자가 채권발행, 은행 차입 등으로 직접 자금을 조달하여 매립사업을 시행하는 것으로 하되 사업시행자의 부담 경감을 위해 국가가 보조할 수 있도록 하고 있다. 그동안 새만금개발청은 새만금 기본계획에 따라 민간투자 등 민간주도의 용지 매립을 추진하였으나 높은 매립 비용 등으로 인하여 새만금사업 개발 실적이 저조한 상황이다.

[새만금 개발 사업 부지조성 현황(2018년 9월말)]

(단위: km²)

구분		전체 계획면적	1단계 목표(20년)	2018년 9월말 기준		
				매립 완료	매립 진행	소계
새만금개발청	국제협력용지	42.1	23.1	0.0	0.0	0.0
	관광레저용지	29.6	16.3	6.3	0.0	6.3
	산업연구용지	41.7	18.7	4.5	3.7	8.2
	배후도시	10.0	0.0	0.0	0.0	0.0
농림부	농생명용지	94.3	94.3	15.1	66.3	81.4
환경부	환경생태용지	59.1	49.7	0	0.8	0.8
기타시설		14.2	9.3	9.3	4.9	14.2
합 계		291.0	211.0	35.2	75.7	110.9

자료: 새만금개발청

이에 민간주도 방식이 아닌 공공주도 방식의 매립의 필요성이 제기되었으며 국회에서는 새만금사업을 속도감 있게 추진하기 위해 새만금 개발 사업을 전담하는 기관인 새만금개발공사를 설립하는 내용의 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」이 개정(2018.3.20.공포, 2018.9.21.시행)되어 새만금개발공사가 설립·운영 중이다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

새만금개발공사 설립과 관련한 예산은 국토교통부 소관 ‘새만금개발공사 설립 사업¹⁾에서 공사 출자금을 편성하고 있으며, 이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 10억원 감액된 500억원을 편성하였다.

[2019년도 새만금개발공사 설립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
새만금개발공사 설립	0	51,000	51,000	50,000	△1,000	△2.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

신설되는 새만금개발공사와 새만금개발청과의 역할을 고려하여 투자유치 관련 연계 방안을 검토할 필요가 있다.

새만금개발공사는 자본금 1.15조원을 출자받아서 설립되게 되며 새만금 산업단지 홍보관을 임시 사옥으로 활용하고 추후 새만금 중심지에 사옥을 건축하여 이전을 추진할 계획이다.

[새만금개발공사 개요]

- 새만금개발공사 설립을 내용으로 하는 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」 개정('18.3.20. 공포, '18.9.21. 시행)
- (자본금) 1.15조원 출자(현금: '18년 예산 0.5조원, 현물: 새만금 공유수면 매립면허권 1.1조원)
- (사무소) 새만금 산업단지 홍보관을 임시 사옥으로 활용
- (조직·정원) 3본부, 정원 80명

자료: 국토교통부

개정된 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」에 따르면 새만금개발공사는 새만금사업으로서 주택건설용지·산업시설용지·공공시설용지의 개발사업, 도시개발사업, 복합단지 개발사업, 간척 및 매립사업, 새만금사업에 필요한 자금조성을 위한 수익사업, 국내외 투자유치와 마케팅 및 홍보, 국내외 투자자에 대한 상담·안내·홍보·조사와 민원사무의 처리대행 등 종합적 지원업무 등을 수행²⁾하도록 하고 있다.

1) 코드: 일반회계 5557-303

새만금개발공사는 매립 실적이 저조한 국제협력용지, 관광레저용지, 배후도시 용지를 단계적으로 매립·조성할 예정이며, 새만금사업의 재원을 마련하기 위해 관광사업, 재생에너지사업 등 부대사업을 병행할 계획이다.

새만금개발공사는 혁신경영본부, 매립사업본부, 신전략사업본부 등 3본부, 정원 80명 규모로 설립하였고, 조직도는 다음과 같다.

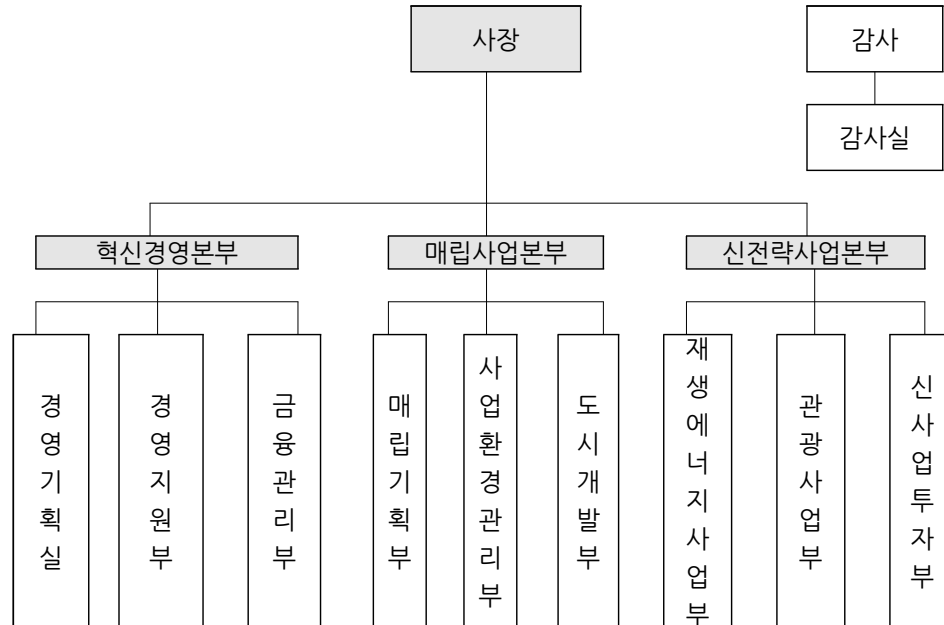
2) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」

제36조의2(설립) 새만금사업의 효율적이고 신속한 추진을 위하여 새만금개발공사(이하 "공사"라 한다)를 설립한다.

제36조의9(사업) ① 공사는 다음 각 호의 사업을 한다.

1. 새만금사업으로서 토지 및 도시의 개발에 관한 다음 각 목의 사업
 - 가. 주택건설용지·산업시설용지 및 대통령령으로 정하는 공공시설용지의 개발사업
 - 나. 도시개발사업
 - 다. 주거·산업·교육·연구·문화·관광·휴양·행정·정보통신·복지·유통 등(이하 이 목에서 "주거등"이라 한다)의 기능을 가지는 단지 또는 주거등의 기능의 단지 및 기반시설 등을 종합적으로 계획·개발하는 복합단지의 개발사업
 - 라. 간척 및 매립사업
 - 마. 집단에너지 공급사업
2. 새만금사업에 필요한 자금조성을 위한 다음 각 목의 수익사업
 - 가. 「신에너지 및 재생에너지 개발·이용·보급 촉진법」에 따른 신·재생에너지 설비의 설치 및 운영·관리
 - 나. 「궤도운송법」에 따른 궤도사업
 - 다. 그 밖에 새만금청장이 승인한 사업
3. 다음 각 목의 투자유치업무
 - 가. 국내외 투자유치와 이를 위한 마케팅 및 홍보
 - 나. 국내외 투자자에 대한 상담·안내·홍보·조사와 민원사무의 처리대행 등의 종합적 지원업무
 - 다. 그 밖에 내·외국인 투자지원을 위하여 필요한 사항
4. 주택 또는 공용·공공용 건축물의 건설·개량·공급 및 관리의 수탁
5. 국가·지방자치단체 또는 그 밖의 자로부터 위탁받은 사업
6. 다른 법률에 따라 공사가 시행할 수 있는 사업

[새만금개발공사 조직도]



자료: 새만금개발공사

그런데, 현재 새만금개발청의 투자전략국(계획총괄과, 투자유치기획과, 투자유치협력과, 교류협력과)에서 새만금 투자유치 정책개발 및 지원, 투자유치 촉진을 위한 국내·외 투자유치활동, 새만금사업 국제협력업무, 새만금 산업연구용지 내 중화권 투자유치기획 및 관련 제도개선, 투자홍보전시관 운영 등 새만금사업의 투자유치와 관련한 다양한 업무를 수행 중³⁾이며, 2019년도 예산안에 새만금투자유치지원

3) 「새만금개발청 직제」

제8조(투자전략국) ① 투자전략국에 국장 1명을 둔다.

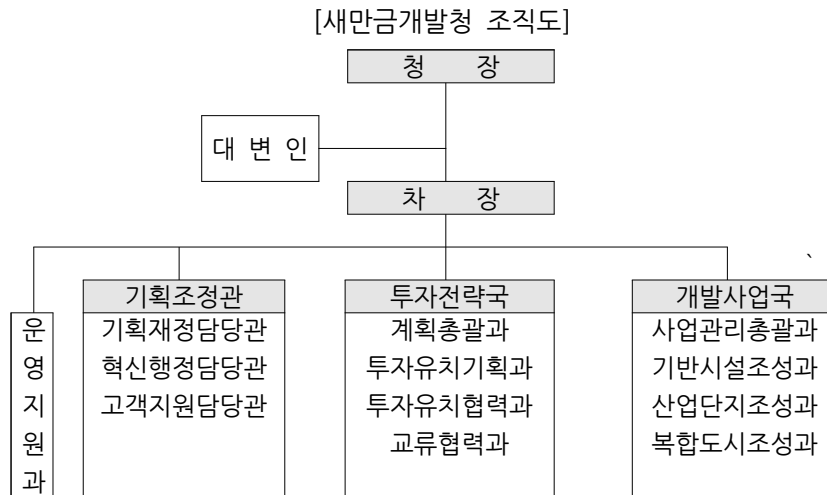
② 국장은 고위공무원단에 속하는 일반직공무원으로 보한다.

③ 국장은 다음 사항을 분장한다.

1. 새만금사업의 총괄·조정(다수 부처가 관련된 새만금사업 정책의 통합·조정은 제외한다)
2. 기본계획 수립·변경 및 개발전략 수립 등 개발 기획업무
3. 연차별 재원조달 계획의 수립·조정에 관한 사항
4. 사업시행자 지정·취소에 관한 사항
5. 토지용도별 배치계획에 관한 사항
6. 조성토지 등의 공급계획에 관한 사항
7. 투자홍보전시관의 운영·관리에 관한 사항
8. 투자유치 계획의 수립 및 시행
9. 투자유치 정책개발 및 제도개선
10. 외국인 및 외국인투자기업의 정주여건 개선
11. 투자심사 등 투자유치 지원에 관한 사항
12. 투자유치 홍보계획의 수립 및 추진

사업⁴⁾을 위한 예산 163억 9,200만원을 편성하고 있다.

2018년 9월 기준 새만금개발청은 1관 2국 13개과, 정원 133명 규모이고, 조직도는 다음과 같다.



자료: 새만금개발청

새만금개발청에 따르면 새만금개발공사는 매립, 부대사업, 도시 및 산업단지 개발 등 새만금사업을 직접 시행하는 사업시행자의 기능을 담당하고, 새만금개발청은 기본계획 수립, 새만금 개발 정책 기획, 각종 인허가 등 행정기능을 담당하도록 하여 역할을 구분할 예정이라고 한다.

13. 투자유치 관련 유관기관 협력 및 지원에 관한 사항
14. 교육·의료·금융·관광 및 첨단산업 등의 유치에 관한 사항
15. 한·중 등 국가별 경제협력단지의 조성 및 국제교류협력에 관한 사항

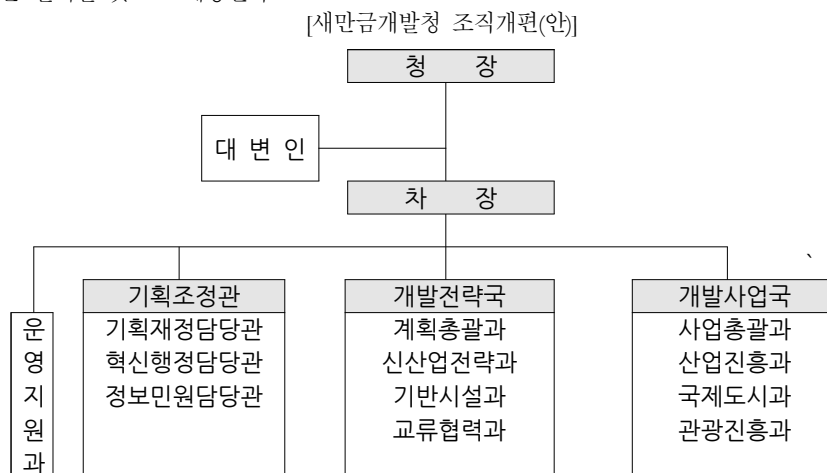
4) 코드: 일반회계 7031-310

[새만금개발공사와 새만금개발청의 투자유치 업무 비교]

새만금개발공사	새만금개발청(투자전략국)
○국내외 투자유치 ○국내외 투자유치를 위한 마케팅, 홍보 ○국내외 투자자에 대한 상담·안내·홍보·조사와 민원사무의 처리대행 ○내국인 및 외국인의 투자지원	○투자유치 계획의 수립 및 시행 ○투자유치 정책개발 및 제도개선 ○외국인 및 외국인투자기업의 정주여건 개선 ○투자심사 등 투자유치 지원에 관한 사항 ○투자유치 홍보계획의 수립 및 추진 ○투자유치 관련 유관기관 협력 및 지원 ○국가별 경제협력단지 조성 ○국제교류협력 ○투자홍보전시관의 운영 및 관리

그러나 새만금개발공사에서 수행하는 투자유치업무와 새만금개발청이 새만금 투자유치지원사업 등으로 추진하는 투자유치업무의 중복이 발생할 가능성이 있다. 따라서 새만금개발청은 새만금개발공사와의 업무 중복 방지를 위한 기관별 역할 분담 및 연계 강화 방안 등을 검토할 필요가 있을 것이다⁵⁾.

- 5) 새만금개발청은 새만금개발공사와의 관계를 고려하여 조직개편을 추진하고 있다. 조직개편(안)에 따르면 국내투자유치, 인·허가 등을 용지별로 담당하는 부서에서 추진하고, 해외투자유치는 교류협력과에서 총괄할 계획이다. 그러나 새만금개발청의 조직개편(안)에 따르더라도 국내·외 기업들을 대상으로 투자유치 관련 업무는 실시할 것으로 예상된다.



자료: 새만금개발청

III

개별 사업 분석

1

새만금투자유치 지원 사업 관련 분석

새만금 투자유치지원 사업¹⁾은 새만금 개발 사업의 위상과 투자환경 등을 홍보하여 민간자본을 유치하기 위한 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 129억 7,300만원이 감액된 163억 9,200만원을 편성하였다.

[2019년도 새만금투자유치지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
새만금투자유치지원	2,155	2,165	29,365	16,392	△12,973	△44.2

자료: 새만금개발청

1-1. 새만금투자유치 실적 제고를 위한 사후관리 강화 필요

가. 현 황

새만금투자유치지원 사업은 국내·외 투자유치 설명회, 주요 박람회 참가 및 다양한 홍보활동 등을 통해 새만금 지역에 국내·외 기업을 유치하고 고용창출을 목표로 하는 사업이다.

새만금개발청은 민간 기업들과 입주계약 및 MOU를 체결하여 새만금 지역에 투자 유치를 지원하고 있다. 최근 6년간 새만금 지역의 투자유치실적을 살펴보면, 6개의 기업과 입주계약을 체결하고 63개 기업과 MOU를 체결하였다.

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 일반회계 7031-310

[최근 6년간 연도별 투자유치 실적]

(단위: 개, 억원)

구분		입주 계약기업		MOU 체결기업
		입주	미입주	
2013	기업개수	1	1	2
	투자금액	10,000	22,000	4,210
2014	기업개수	1	0	34
	투자금액	3,000	0	6,935
2015	기업개수	2	0	10
	투자금액	1,238	0	20,366
2016	기업개수	0	0	1
	투자금액	0	0	3,400
2017	기업개수	0	0	10
	투자금액	0	0	11,853
2018.9.	기업개수	0	1	6
	투자금액	0	110	2,858
합계	기업개수	4	2	63
	투자금액	14,238	22,110	49,622

주: 2018년 9월 말 기준

자료: 새만금개발청

나. 분석의견

새만금개발청은 투자 유치 실적 제고를 위해 투자 협약 체결 이후 관리를 강화할 필요가 있다.

새만금 사업은 산업연구용지, 국제협력용지, 관광레저용지, 농생명용지 등으로 구분하여 개발하고 있는데, 2018년 9월 기준 산업연구용지 중 일부용지에 기업 4개소가 입주²⁾하였고, 국제협력용지, 관광레저용지, 농생명용지 등 나머지 부지는 민간기업의 투자가 이루어지지 않고 있다.

2) OCI, 도레이, 솔베이, ECS 등 4개 기업이 입주한 면적은 0.454km²로 전체 산업연구용지 면적의 1.1%에 불과하다.

또한, 기존에 양해각서(MOU)를 체결한 기업 79곳 중 54곳이 협약 기간만료 등의 사유로 투자를 철회하거나 경기불황 등의 이유로 투자를 보류하고 있어 MOU 체결 이후 기업들의 실제 투자로 연결되는 실적이 저조한 상황이다.

따라서 투자유치 대상 기업의 발굴 단계부터 실질적 투자가능성을 충분히 고려하고, MOU 체결 이후 해당 기업에 대한 후속 관리를 강화하여 추후 기업의 투자로 연결될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

[새만금개발청 투자유치 현황]

(단위: 억원)

업 체 명	투자금액	투자협약	추진 현황
JY중공업 등 11개사	1,290	'10.7	투자철회 (조선업계 불황으로 인한 경영난)
OCI	22,000	'10.8	입주계약 체결('13.3), 현재 토지대금 분할 납부중
삼성그룹	76,000	'11.4	투자철회
OCISE	10,000	'11.7	입주계약 체결('13.9), 시설가동('16.4)
금비산업 등 2개사	650	'12.9	투자철회 (경기불황)
도레이	3,000	'13.11	입주계약 체결('14.1), 시설가동('16.7)
솔베이	1,210	'13.11	입주계약 체결('15.2), 시설가동('16.11)
탱크테크 등 30개사	907	'14.4	투자철회·협약기간 만료 (조선업계 불황으로 인한 경영난)
대흥산업가스	200	'14.10	협약기간 만료 (경영난)
ECS	28	'14.10	입주계약 체결('15.2), 시설가동('15.9)
CNPV(중) 등 2개사	5,800	'14.11	1단계 발전시설 완공('16.4), 2단계 자체 사업계획 변경중
델프트공대(네)	16	'15.9	협약기간만료 (델프트공대측의 법인 설립 지연)
알프스에너지 등 3개사	15,000	'15.11	협약기간만료 (천연가스 가격 하락으로 합성 가스 사업성 하락)
일성건설 등 5개사	5,000	'15.11	협약기간만료 (사업성 문제로 투자기업간 논의 중단)
청뚜인니물류공사	350	'15.12	상담 진행중
장쑤롄형물류발전(유)	3,400	'16.6	상담 진행중
새만금해상풍력(주) 등 5개사	4,400	'17.1	실시계획 수립중
새만금관광단지(주) 등 3개사	3,613	'17.9	토지매입 협의중
삼진산업(주)	390	'17.10	임대계약 완료, 공장인허가 중
리튬코리아	3,450	'17.11	최근 협약
유니텍코리아	110	'18.5	입주계약 체결('18.5)
풍림파마텍	178	'18.6	최근 협약
나노스	1,200	'18.7	최근 협약
내츄럴프로테인 스코리아	340	'18.8	최근 협약
레나인터내셔널	555	'18.9	최근 협약
네모이엔지	475	'18.9	최근 협약

주: 2018년 9월 기준

자료: 새만금개발청

1-2. 장기임대용지 조성 사업의 사업방식 재검토 필요

가. 현 황

장기임대용지 조성 사업³⁾은 새만금 산업단지(산업연구용지) 내 저가의 장기임대용지를 조성하여 역량 있는 기업의 투자를 유인하고 새만금 투자활성화에 기여하기 위한 사업으로 새만금투자유치지원 사업의 내역사업으로 편성하고 있다. 이 사업은 2018년 추가경정예산으로 272억원이 편성하였고, 2019년도 예산안은 전년대비 136억원이 감액된 136억원을 편성하고 있다.

[2019년도 장기임대용지 조성 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
새만금투자유치지원	2,155	2,165	29,365	16,392	△12,973	△44.2
장기임대용지 조성	0	0	27,200	13,600	△13,600	△50.0

자료: 새만금개발청

나. 분석의견

장기임대용지 조성 사업과 관련하여 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있다.

첫째, 장기임대용지 조성과 관련한 국가와 지방자치단체의 재원분담 비율의 적용 시한을 명확하게 설정할 필요가 있다.

새만금개발청은 한국농어촌공사가 조성을 완료한 새만금 산업단지 1·2공구를 대상으로 임대용지를 매입하여 민간 기업에게 장기 임대할 계획으로 2019년도 용지 매입을 위한 지분취득비 136억원을 편성하고 있다.

동 사업은 2018년 추가경정예산안의 국회 심의 과정에서 272억원이 신규로 반영된 것으로 2018년에는 33만㎡의 임대용지를 매입할 계획이고, 2019년에는 16.5만㎡의 임대용지를 매입할 계획이다.

3) 코드: 일반회계 7031-310의 내역사업

[2018~2019년 장기임대용지 조성 사업 예산액 산출근거]

구분	산출근거
2018년 추가경정예산	$330,000\text{m}^2(\text{조성면적}) \times 103,000\text{원}/\text{m}^2(\text{단가}) \times 80\%(\text{국비})$ ≒ 27,200백만원
2019년 예산안	$165,290\text{m}^2(\text{조성면적}) \times 103,000\text{원}/\text{m}^2(\text{단가}) \times 80\%(\text{국비})$ ≒ 13,600백만원

자료: 새만금개발청

동 사업은 장기임대용지 조성을 위해 국가가 80%, 전라북도가 20%를 부담하여 토지에 대하여 국가가 사업비 지원액에 해당하는 지분을 재산으로 취득하는 자본형성적 경비인 지분취득비(490-00목)로 편성하고 있다.

그런데 2015년 새만금산업단지의 장기임대용지 매입 시에는 국가 60%, 지방자치단체 40%의 비율로 추진하였으나, 전라북도가 전액 국비 추진을 주장하며 지방비 매칭을 하지 않자 기획재정부와 새만금개발청은 우선 지방비 매칭 없이 국비 편성 부분에 대해서 매입을 진행하고 추후 지방자치단체와의 재정분담을 확정하여 재추진하기로 하였다⁴⁾. 이에 2016년부터 2017년까지는 장기임대용지 조성과 관련한 예산이 편성되지 않았고, 2018년 추가경정예산에서 재추진(국가 80%, 지방자치단체 20% 부담)된 것이다.

새만금 지역의 장기임대용지조성과 관련하여 국가와 지방자치단체의 부담 비율에 관한 규정이나 지침은 없으며, 주무관청과 지방자치단체의 협의를 통해 결정되고 있다. 새만금개발청은 동 사업의 부담비율은 산업·고용위기지역이 포함된 전라북도의 어려운 재정 여건을 고려하여 국고 지원비율이 80%로 설정되었다고 설명하고 있다.

따라서 이 재원분담 비율을 언제까지 적용할 것인지를 명확하게 설정하여 장기임대용지 조성을 위한 국가와 지방자치단체의 이견을 사전에 예방하고, 정부정책의 예측가능성과 신뢰성을 제고할 필요가 있다⁵⁾.

4) 2015년에 새만금개발청은 49억 8,800만원을 투입하여 52,000㎡의 장기임대용지를 100% 국가 지분으로 매입하였다.

5) 새만금개발청은 장기임대용지 조성 사업이 지역 경제 위기극복 및 지역경제활성화 차원에서 2018~2019년(2년)에 걸쳐 단기로 추진되고 있으며, 사업의 최종 연도가 2019년이므로 현시점에서 재원분담 비율을 정하는 것은 실효성이 낮으나, 향후 추가로 장기임대용지 조성 시에는 부담비율에 대한 명확한 기준을 설정할 필요가 있다는 입장이다.

둘째, 동 사업을 통해 확보된 임대용지의 활용은 임대료 인하를 내용으로 하는 법률 개정과 연계되어 있으므로 심의 과정에서 법률 심사 경과, 임대료 인하 수준 등을 종합적으로 고려할 필요가 있다.

2018년 추가경정예산에서 장기임대용지 조성을 위해 272억원을 편성하였으나, 2018년 9월 말 기준 집행이 전혀 이루어지지 않고 있다.

새만금개발청은 임대용지 확보를 위한 지방자치단체의 매칭 사업비까지 확보를 완료한 상태이나, 현재 매입가능한 면적(33만㎡) 대비 입주 희망기업들의 부지 수요(91만㎡)가 많음에도 불구하고 임대용지의 효율적 배분, 기존 임대용지와의 집적성 및 연내 입주가능성 등을 검토하기 위해 사업 집행이 저조하다는 입장이다.

새만금개발청은 장기임대용지의 매입 부지를 확정하기 위해 수요조사를 실시하였는데, 희망 기업들 중 일부가 임대료 인하를 내용으로 하는 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」의 개정을 전제로 수요를 제시하였다.

장기임대용지의 임대와 관련하여 외국인투자기업과 마찬가지로 국내 기업에 대해서도 임대료를 재산가액의 5%에서 1%로 인하하는 내용의 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법 일부개정법률안」⁶⁾의 개정 여부에 따라 임대조건이 달라지게 되어 기업들의 수요가 확정되기 어려운 측면이 있다.

따라서 예산안 심의과정에서 임대료 인하 관련 법률의 심사 경과, 임대료 인하 수준 및 그에 따른 기업들의 임대수요 등을 종합적으로 고려하여 심사할 필요가 있을 것이다.

6) 김관영의원이 대표발의(2017.12.22.)한 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법 일부개정법률안」(의안번호 제2011003호)은 2018년 10월 기준 국회 국토교통위원회에 계류 중인 상태이다.

가. 현 황

새만금 상수도시설 건설 사업¹⁾은 새만금 지역 내 생활·공업용수 공급을 위한 배수지 건설지원을 통해 원활한 내부 개발 도모 및 투자여건 개선을 위한 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 7억 9,000만원을 신규로 편성하였다.

[2019년도 새만금 상수도시설 건설 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
새만금 상수도시설 건설	0	0	0	790	790	순증

자료: 새만금개발청

새만금 상수도시설 건설 사업은 생활용수 및 공업용수 보급을 위해 배수지 2곳(옥구, 장산)을 설치하는 사업으로 2019년도에는 옥구 배수지 건설을 위한 설계비 7억 9,000만원을 편성하고 있다.

[새만금 상수도시설 설치 계획]



자료: 새만금개발청

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 일반회계 5557-323

나. 분석의견

새만금 상수도시설 건설 사업의 사업관리를 면밀하게 할 필요가 있다.

새만금개발청은 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」 제7조2)에 따라 토지용도 상호간에 연계하거나 새만금사업지역과 그 밖의 지역을 연계하는 광역단위의 기반시설을 설치하는 계획인 ‘새만금 광역기반시설 설치계획’을 수립(2015.11)하였고, 동 계획에서 새만금 상수도시설 건설사업에 대한 사업 내용 및 총사업비를 추정하였다.

이에 따르면 옥구, 장신 등 배수지 2곳 및 간선관로 설치를 2단계까지 실시하는 것으로 하여 총사업비를 1,513억원(1단계 904억원, 2단계 609억원)으로 추정하였고, 이를 바탕으로 새만금 상수도 시설 건설 사업(총사업비 1,513억원)에 대한 예비타당성조사를 기획재정부에 신청(2017.6.23.)하였으나, 기획재정부로부터 미선정 통보(2017.8.11.)를 받았으며, 2018년에 관련 예산을 편성하지 않았다.

그런데 새만금개발청은 간선관로 설치에 제외하고 배수지 2곳만을 건설하는 총사업비를 253억 3,100만원으로 추정하여 예비타당성조사를 거치지 않고 2019년도 예산안에 배수지 1곳의 설계비 7억 9,000만원을 편성하고 있다.

2) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」

제7조(광역기반시설설치계획의 수립 등) ① 새만금청장은 기본계획에 따라 토지용도 상호간에 서로 연계하거나 새만금사업지역과 그 밖의 지역을 연계하는 도로·철도·항만·수도 또는 공항 등 대통령령으로 정하는 광역단위의 기반시설을 설치하는 계획(이하 "광역기반시설설치계획"이라 한다)을 수립하거나 변경할 수 있다.

② 새만금청장은 광역기반시설설치계획을 수립하거나 변경하려면 관계 행정기관의 장과 협의한 후 새만금위원회의 심의를 거쳐야 한다.

[광역기반시설 설치계획 및 예산안 편성시 새만금 상수도시설 건설 사업 계획 비교]

구분	광역기반시설 설치계획(2015)	2019년 예산안 편성시 계획
사업목적	새만금사업지역 내 생활·공업용수 공급을 위한 상수도 시설(배수지 및 간선관로) 설치	새만금사업지역 내 생활·공업용수 공급을 위한 상수도 시설(배수지) 설치
사업내용	배수지 2개소 건설(옥구, 장신) 간선관로 설치 107.8km (생활용수 70.1km, 공업용수 37.7km)	배수지 2개소 건설(옥구, 장신) -
사업기간	2018~2022(1단계) 2023~2030(2단계)	2019~2022(1단계) -
총사업비	1,513억원(국고 1,513억원) (1단계 904억원, 2단계 609억원)	253억 3,100만원(국고 253억 3,100만원)

자료: 새만금개발청 제출자료를 바탕으로 재작성

「국가재정법」 제38조3)에 따르면 총사업비가 500억원 이상이고, 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 건설공사가 포함된 신규 사업은 사전에 예비타당성조사를 실시하여야 하고, 「총사업비 관리지침」에 따르면 완성에 2년 이상 소요되는 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원규모가 300억원 이상인 토목사업은 총사업비 관리대상 사업에 포함하도록 하고 있다⁴⁾.

새만금 광역기반시설 설치계획(2015)에 따르면 상수도시설 건설 사업은 총사

3) 「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.

1. 건설공사가 포함된 사업
2. 「국가정보화 기본법」 제15조제1항에 따른 정보화 사업
3. 「과학기술기초법」 제11조에 따른 국가연구개발사업
4. 그 밖에 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야의 사업

4) 「총사업비 관리지침」

제3조(관리대상 사업) ① 이 지침의 적용을 받는 총사업비 관리대상 사업(이하 “관리대상 사업”이라 한다)은 국가가 직접 시행하는 사업, 국가가 위탁하는 사업, 국가의 예산이나 기금의 보조·지원을 받아 지자체·「공공기관의 운영에 관한 법률」 제5조에 따른 공기업·준정부기관·기타 공공기관(이하 “공공기관”이라 한다) 또는 민간이 시행하는 사업 중 완성에 2년 이상이 소요되는 사업으로서, 다음 각 호의 사업으로 한다.

1. 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원규모가 300억원 이상인 토목사업 및 정보화사업

업비 관리대상 사업에 해당되어 예비타당성조사도 실시해야 하나, 새만금개발청은 배수지 2곳의 1단계 건설만 국비로 추진하고, 배수지 2단계 및 배수관로는 개별 사업시행자가 설치 비용을 부담하도록 할 계획임에 따라 배수지 1단계 건설의 총 사업비는 253억 3,100만원이므로 총사업비 관리대상 사업 및 예비타당성조사 대상에 해당하지 않는다는 입장이다.

그러나 이와 같은 새만금개발청의 입장은 2015년 수립된 ‘새만금 광역기반 설치계획’에 배수지 뿐만 아니라 간선관로까지 국가가 설치하도록 제안하고 있다는 점에서 검토가 필요하고, 국비로 배수지만 설치하였으나 배수관로가 설치되지 않는 경우 배수지가 용수공급 기능을 제대로 수행할 수 없다는 문제가 있다.

[새만금 상수도시설 건설 사업 규모]

구 분		광역기반시설 설치계획(2015)		2019 예산안 편성시 규모
		총규모(1·2단계)	1단계 규모	
옥구	배수지	91,500m ³	34,000m³	34,000m³
	(생활용수)	(54,500m ³)	(23,000m³)	(23,000m³)
	(공업용수)	(37,000m ³)	(11,000m³)	(11,000m³)
	관 로	87.4km	76.9km	-
	(생활용수)	(49.7km)	(39.2km)	(-)
	(공업용수)	(37.7km)	(37.7km)	(-)
장신	배수지	24,000m ³	5,000m³	5,000m³
	(생활용수)	(24,000m ³)	(5,000m³)	(5,000m³)
	(공업용수)	(-)	(-)	(-)
	관 로	20.4km	20.4km	-
	(생활용수)	(20.4km)	(20.4km)	(-)
	(공업용수)	(-)	(-)	(-)

자료: 새만금개발청

[새만금 상수도시설 건설 사업 총사업비]

(단위: 백만원)

구 분		광역기반시설 설치계획(2015)		2019 예산안 편성시 추정 총사업비
		총사업비(1·2단계)	1단계 사업비	
계		151,281	90,443	25,331
공 사 비	소계	139,460	83,296	23,325
	옥 구	배수지	54,090	19,458
		(생활용수)	(31,204)	(12,561)
		(공업용수)	(22,886)	(6,897)
		관 로	62,991	53,808
		(생활용수)	(42,096)	(-)
		(공업용수)	(20,895)	(-)
	장 신	배수지	16,216	3,867
		(생활용수)	(16,216)	(3,867)
		(공업용수)	(-)	(-)
		관 로	6,163	-
		(생활용수)	(6,163)	(-)
		(공업용수)	(-)	(-)
기 타	설계비, 감리비, 용지보상비 등		11,821	7,147
				2,006

자료: 새만금개발청

따라서 새만금개발청은 상수도시설 건설 사업으로 설치하게 되는 배수지가 용수공급 기능을 제대로 수행하기 위하여 민간 사업시행자에게 부담할 예정인 배수관로와 연계하여 설치될 수 있도록 사업관리를 철저하게 할 필요가 있으며, 향후 사업 시행 과정에서 배수관로 설치 등의 사유로 총사업비 및 국비 투입규모가 증가하게 되면 총사업비 관리 및 예비타당성조사를 실시할 수 있도록 할 필요가 있다.

가. 현 황

새만금개발청은 새만금에 십(十)자형 간선도로망의 설치를 위하여 남북도로와 동서도로의 건설을 추진하고 있다. 남북도로 2단계 도로건설 사업¹⁾은 2023년까지 총 3,634억원을 투입하여 6차로의 도로 14.4km를 건설하는 사업이다. 이 사업의 2019년도 예산안은 전년대비 351억 6,500만원이 증액된 543억 6,500만원을 편성하였다.

[2019년도 남북도로 2단계 건설 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2017 결산	2018		2019 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
남북도로 2단계 건설	0	19,200	19,200	54,365	35,165	183.2

자료: 새만금개발청

[남북도로 2단계 건설 사업 위치도]



자료: 새만금개발청

하상우 예산분석관(upright@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 일반회계 5557-320

나. 분석의견

남북도로 2단계 건설 사업은 예비타당성조사에 포함되지 않았던 상·하수도 관로 매설 작업이 추가되었으므로 이에 따른 총사업비 관리를 철저하게 할 필요가 있다.

남북도로 2단계 건설 사업은 2014년 수립된 새만금 기본계획에 따라 2014년 9월 남북도로 건설 예비타당성조사를 완료하고, 2015년 3월 남북도로 기본계획안을 마련하였다. 이후 남북도로 건설 사업을 1단계와 2단계로 분리하여 2016년부터 남북도로 1단계 사업을 실시하고 있으며, 2018년부터 남북도로 2단계 사업을 실시하고 있다.

남북도로 2단계 사업은 2018년 1월 설계·시공 일괄 입찰(턴키방식) 공고를 실시하여 6월 기본계획 심의 및 실시설계 적격자 선정을 완료하고 우선시공분 착공을 진행하고 있는 상황이다.

2014년 9월 완료한 남북도로 건설 사업에 대한 예비타당성조사 결과 비용-편익(B/C) 분석은 0.92로 나왔지만, AHP 평가 결과 0.586으로 나와서 사업 추진의 타당성을 인정받았다²⁾. 이때 예비타당성조사 대상에 상·하수도 관로 매설은 포함되지 않았다.

[남북도로 건설 사업(1·2단계) 예비타당성조사 결과]

(단위: 백만원)

구분		예비타당성조사 결과
사업위치		전북 부안군 하서면(동서3축)~군산시 새만금 산업용지(동서1축)
사업규모		신설 26.7km
총사업비	공사비	753,690
	부대비	76,845
	보상비	4,954
	예비비	83,549
	계	919,038
사업기간		2014년~2020년
사업주체		새만금개발청
재원조달		국고 100%
B/C		0.92
AHP		0.586

자료: 새만금 남북도로건설 사업 예비타당성조사 보고서(2014.9)

2) 계층화분석법(AHP: Analytic Hierarchy Process)은 경제성 외에도 정책성, 지역균형발전 등의 기준에 대해 일정 가중치를 두고 타당성을 평가하는 방법이다. 일반적으로 AHP가 0.5 이상이면 사업 시행이 바람직함을 의미한다.

그런데, 새만금개발청은 남북도로 2단계 건설 사업의 시행과정에서 공사 시행 시 광역기반시설 설치계획에 따른 상·하수도 관로 매설을 포함하도록 하여 예비타당성조사에 포함되지 않는 과업을 추가하였다.

이와 관련하여 새만금개발청은 2023년 8월 개최되는 세계잼버리 이전에 배수관로의 설치를 완료하여야 하므로 남북도로 2단계 건설 과정에서 배수관로의 설치를 포함할 수밖에 없다는 입장이다.

그러나 동 사업의 예비타당성조사에는 상·하수도 관로 매설은 포함되어 있지 않았으며, 남북도로 1단계 건설 사업에는 상·하수도 관로 매설이 포함되어 있지 않은 상황이다.

「총사업비 관리지침」에 따르면 동 사업과 같은 설계·시공 일괄입찰 사업에 대해서는 기본계획 수립 이후 일괄입찰 사업 발주 이전에 기획재정부장관과 사업규모, 총사업비, 사업기간 등을 협의하도록 하고 있으며, 불가피하게 당초 기본계획 등에서 정한 사업규모, 총사업비 또는 사업기간 등을 변경할 필요가 있을 경우에는 최종 낙찰자를 선정하기 이전에 기획재정부장관과 협의하도록 하고 있다³⁾.

새만금개발청은 남북도로 1단계 사업과 달리 남북도로 2단계 사업에 상·하수도 관로 설치를 포함하는 것과 관련하여 기획재정부장관과 사업규모 및 총사업비에 대한 협의를 실시하는 등 동 사업의 총사업비 관리를 철저히 할 필요가 있다.

3) 「총사업비 관리지침」

제31조(기본계획의 완료) ① 중앙관서의 장은 설계·시공일괄입찰방식으로 추진되는 사업(이하 “일괄입찰사업”이라 한다)에 대해서는 기본계획 수립 이후 일괄입찰사업 발주 이전에 기획재정부장관과 사업규모, 총사업비, 사업기간 등을 협의하여야 한다. 다만, 제14조제4항의 규정에 따라 협의를 거친 경우에는 그러하지 아니하다.

제32조(기본·실시설계) ① 중앙관서의 장은 일괄입찰사업에 대한 기본설계 또는 실시설계 과정에서 당초의 사업규모, 총사업비 또는 사업기간 등이 초과되지 아니하도록 노력하여야 한다.

② 중앙관서의 장은 제1항의 규정에도 불구하고 제20조의 규정에 의한 관계기관의 협의 결과 등에 따라 불가피하게 당초 기본계획 등에서 정한 사업규모, 총사업비 또는 사업기간 등을 변경할 필요가 있는 경우에는 최종 낙찰자를 선정하기 이전에 기획재정부장관과 협의하여야 한다.

집 필

총괄 | 이승재 예산분석실장

심의 | 서세욱 사업평가심의관
정승환 예산분석총괄과장
박혜진 산업예산분석과장
이동훈 사회예산분석과장
이종구 행정예산분석과장
전용수 경제산업사업평가과장
신은호 사회행정사업평가과장
박홍엽 공공기관평가과장

작성 | 윤여문 예산분석관
하상우 예산분석관
이동엽 예산분석관
이은경 예산분석관

지원 | 인정은 행정실무원
김도희 자료분석지원요원

예산안분석시리즈 II 2019년도 예산안 위원회별 분석

발간일	2018년 10월
발행인	김춘순 국회예산정책처장
편집	예산분석실 예산분석총괄과
발행처	국회예산정책처 서울특별시 영등포구 의사당대로 1 (tel 02·2070·3114)
인쇄처	경일칼라콤(주)

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

ISBN 978-89-6073-143-1 93350

© 국회예산정책처, 2018