

2018회계연도 결산 위원회별 분석

[국토교통위원회 소관]



2018회계연도 결산
위원회별 분석

결산분석시리즈 |

2018회계연도 결산 위원회별 분석

【 국토교통위원회 】

2019. 8.

이 보고서는 「국회법」 제22조의2 및 「국회에산정책처법」 제3조에 따라 국회의원의 의정활동을 지원하기 위하여, 국회예산정책처 보고서발간심의위원회의 심의 (2019. 8. 7.)를 거쳐 발간되었습니다.

발 간 사

정부가 제출한 2018회계연도 결산에 따르면, 총수입 465.3조원, 총지출 434.1조원으로 통합재정수지는 31.2조원 흑자, 관리재정수지는 10.6조원 적자를 기록하여 전년 대비 각각 7.1조원, 7.9조원 개선된 것으로 나타났습니다. 그러나 미중 무역 분쟁이 장기화되면서 세계경제의 불확실성이 커지고 있고, 일본 수출 규제 등에 따른 경기하방위험이 내재되어 있어 이에 대응하기 위한 재정의 경기조정 기능이 강조되고 있는 상황입니다. 국가 재정의 적절한 운용 방향 및 재정 효율성과 건전성에 대한 심도 깊은 논의가 필요한 시점이라고 생각합니다.

국회예산정책처는 국회의 결산 심사 과정을 지원하고자 「2018회계연도 결산 분석」시리즈를 발간하였습니다. 이번 시리즈는 「총괄 분석」, 「위원회별 분석」, 「공공기관 결산 분석」, 「2017회계연도 결산 국회 시정요구사항에 대한 정부 조치결과 분석」, 「성인지 결산서 분석」으로 구성되어 있습니다.

「총괄 분석」에서는 재정건전성, 추가경정예산을 통한 증액사업 등 9건의 재정 전반에 걸친 주제에 대해 거시적인 분석을 하는 한편, 신재생에너지 지원 사업, 4대 공적연금, 일자리사업, 미세먼지 대응사업 등 34건의 주요 재정 정책을 선별하여 심층적으로 점검하였습니다.

「위원회별 분석」에서는 부처 소관 개별 사업별로 집행 상 나타난 문제점과 개선 방안을 중점적으로 다루었고, 「공공기관 결산 분석」에서는 공공기관 재무건전성, 집행 결과 등을 점검하였습니다. 또한 국회 결산 심사의 실효성을 제고하고자 「2017회계연도 결산 국회 시정요구사항에 대한 정부 조치결과 분석」을 수록하였으며, 「성인지 결산서 분석」을 통하여 성인지 결산서를 성과계획서와 연계하여 분석함으로써 성인지 결산서의 실효성과 제도개선 방향을 점검하였습니다.

이번 결산 분석 보고서가 국회의 결산심사 과정에서 유용하게 활용되기를 기대하며, 국회예산정책처는 전문성과 객관성을 바탕으로 국회의 예·결산 심사에 도움이 되도록 모든 노력을 다하겠습니다.

2019년 8월
국회예산정책처장 이 중 후

국토교통위원회

[국토교통부]

I. 결산 개요	3
현 황	3
2018년도 예산안 및 기금운용계획안 관련 국회 논의사항	11
2018회계연도 결산 주요 특징	13
II. 주요 현안 분석	15
1. 주택도시기금 조성 및 관리의 문제점	15
1-1. 국민주택채권 매입의무 대상자 조정 검토 필요	16
1-2. 주택도시기금 위탁수수료 추계의 정확성 제고 필요 등	20
2. 공적임대주택사업 문제점 분석	25
2-1. 건설개량형·매입형 집주인 임대주택사업 사업효과 미흡	29
2-2. 집주인 임대주택사업의 사업목적에 부합하지 않는 일반인을 대상으로 한 임대사업으로의 변질 문제 개선 필요	38
2-3. 다가구 매입임대주택 공급 관리 및 공실 최소화 필요	42
2-4. 매입 후 재임대(Sale&Leaseback) 사업 집행 부진	45
3. 교통시설특별회계 운용상 문제점과 개선과제	48
3-1. 교통시설특별회계의 계정별 개선과제	49
3-2. 「교통시설특별회계법」에 따른 교통에너지환경세전입액의 정확한 정산 실시 필요	57
3-3. 교통시설특별회계 세입 징수실적 제고 필요	60

CONTENTS

4. 대중교통지원 사업의 문제점 및 개선과제	64
5. 장기 추계를 통한 자동차사고피해지원기금 적정 수준의 여유자금 규모 편성 필요	70
III. 개별 사업 분석	75
1. 도시재생사업 집행 개선 필요 등	75
2. 가로주택정비사업 및 자율주택정비사업 집행 부진	84
3. 위험건축물 이주자금 지원 사업 개선 필요 등	89
4. 주거급여사업 예산 추계 적정성 제고 필요 등	94
5. 부동산거래 전자계약시스템 실적 제고 필요	99
6. 우리강 이용도우미 콜센터 수요 감소에 따른 대안 모색 필요	102
7. 위성정보 활용센터 설립운영(R&D) 사업 관리 강화 필요	105
8. 해외건설현장훈련지원 사업 구조 개선 필요	108
9. 혁신도시 정주여건 개선 및 활성화지원 사업 관리 철저 필요	111
10. 산업단지 진입도로 지원사업 집행관리 철저 필요 등	115
11. 간접비 소송에 따른 배상금 문제	119
12. 일반국도건설 사업의 반복적 전용규모 과다 등	125
13. 국가지원지방도건설 사업의 실집행 실적 저조 개선 필요	130
14. 도시철도 안전 관련 사업의 사전준비 미흡으로 인한 사업 부진	136
15. 정확한 수요조사에 근거한 공공형택시 사업의 예산편성 필요	141
16. 지방공항 시설개선 사업의 성과지표 개선 필요 등	144
17. 교통사고 예방을 위한 장치 장착 보조사업 성과 제고 필요	150
18. 지하철건설지원 사업의 보조금 집행 개선 필요	157
 ※ 국토교통부 소관 공공기관 결산 분석 안내	 160



CONTENTS

[행정중심복합도시건설청]

I. 결산 개요	165
1. 현 황	165
2. 2018년도 예산안 관련 국회 논의사항	171
3. 2018회계연도 결산 주요 특징	172
II. 주요 현안 분석	173
1. 미이관된 지방행정시설 세종시로 이관 필요 등	173
III. 개별 사업 분석	180
1. 해외대학 설립사업 관리 철저 필요	180
2. 중앙행정기관 신청사 적기 준공을 위한 사업관리 필요 등	185
3. 광역교통시설 건설 사업의 연례적 집행부진 개선 필요	190

[새만금개발청]

I. 결산 개요	197
1. 현 황	197
2. 2018년도 예산안 관련 국회 논의사항	201
3. 2018회계연도 결산 주요 특징	202



II. 개별 사업 분석	203
1. 동서도로 건설 사업 추가경정예산 집행실적 저조	203
2. 새만금 간척사 박물관 건립 사업 체계적 추진 필요	207
3. 새만금투자유치 실적 제고를 위한 전략 개선 필요 등	212

국토교통부

1

현 황

가. 세입세출 결산

2018회계연도 국토교통부 소관 세입예산현액은 17조 6,428억 7,900만원이며, 18조 9,628억 3,100만원을 징수결정하여 이 중 95.0%인 18조 224억 9,600만원을 수납하고 9,367억 2,400만원을 미수납하였으며 36억 1,100만원을 불납결손처리 하였다.

[2018회계연도 국토교통부 소관 세입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산 현액	징수 결정액 (A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	본예산	추경						
일반회계	131,640	131,640	131,179	118,113	84,405	33,708	0	71.5
교통시설특별회계	16,853,051	16,835,361	16,835,361	17,324,774	17,226,957	97,810	7	99.4
에너지밀자원사업 특별회계	0	0	0	15	15	0	0	100.0
혁신도시건설특별회계	173,772	173,772	173,772	188,031	188,031	0	0	100.0
국가균형발전특별회계	502,567	502,567	502,567	1,331,898	523,088	805,206	3,605	39.3
합계	17,661,030	17,643,340	17,642,879	18,962,831	18,022,496	936,724	3,611	95.0

자료: 국토교통부

2018회계연도 국토교통부 소관 세출예산현액은 41조 2,618억 8,700만원이며, 이 중 98.0%인 40조 4,197억 4,600만원을 지출하고 6,044억 2,100만원을 다음연도로 이월하였으며 2,377억 1,900만원은 불용처리하였다.

[2018회계연도 국토교통부 소관 세출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산 현액(A)	지출액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	추경					
일반회계	20,597,961	20,698,924	20,672,983	20,574,043	46,263	52,676	99.5
교통시설특별회계	16,853,051	16,835,361	17,371,563	16,958,244	306,760	106,560	97.6
에너지및자원사업 특별회계	16,268	16,268	14,586	14,374	0	212	98.5
혁신도시건설특별회계	243,622	243,622	243,622	242,859	99	664	99.7
국가균형발전특별회계	2,879,302	2,879,302	2,959,132	2,630,226	251,298	77,608	88.9
합계	40,590,204	40,673,477	41,261,887	40,419,746	604,421	237,719	98.0

자료: 국토교통부

나. 기금 결산

2018회계연도 국토교통부 소관 기금의 수정 수입계획액은 74조 560억 2,100만원이며, 70조 5,733억 9,400만원을 징수결정하여 이 중 98.6%인 69조 5,812억 5,500만원을 수납하고 9,540억 6,400만원을 미수납하였으며 380억 7,500만원을 불납결손처리 하였다.

[2018회계연도 국토교통부 소관 기금 수입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	수입계획		계획현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	당초	수정						
자동차사고피해 지원기금	234,541	234,541	234,541	259,919	259,919	0	0	100.0
주택도시기금	73,728,272	73,821,480	73,821,480	70,313,475	69,321,336	954,064	38,075	98.6
합계	73,962,813	74,056,021	74,056,021	70,573,394	69,581,255	954,064	38,075	98.6

자료: 국토교통부

2018회계연도 국토교통부 소관 기금의 지출계획현액은 74조 563억 5,900만원이며, 이 중 94.0%인 69조 5,812억 5,500만원을 지출하고 12억 3,800만원을 다음연도로 이월하였으며 1조 2,746억 1,700만원은 불용처리하였다.

[2018회계연도 국토교통부 소관 기금 지출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	지출계획		계획 현액(A)	지출액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	당초	수정					
자동차사고피해 지원기금	234,541	234,541	234,541	259,919	0	0	100.0
주택도시기금	73,728,272	73,821,480	73,821,818	69,321,336	1,238	1,274,617	93.9
합계	73,962,813	74,056,021	74,056,359	69,581,255	1,238	1,274,617	94.0

자료: 국토교통부

다. 총수입·총지출 결산

2018회계연도 국토교통부 소관 총수입은 추가경정예산 대비 3조 7,591억 4,000만원(19.7%)이 감소한 15조 3,016억 8,900만원으로, 전년도 결산에 비해서는 5,312억 5,000만원(3.4%)이 감소하였다.

[2018회계연도 국토교통부 소관 총수입 결산]

(단위: 백만원)

구분	2017 결산(A)	2018				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	예산 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
예산	2,680,337	2,415,076	2,414,615	2,719,131	304,516	38,794
기금	13,152,602	16,646,214	16,646,214	12,582,558	△4,063,656	△570,044
합계	15,832,939	19,061,290	19,060,829	15,301,689	△3,759,140	△531,250

자료: 국토교통부

2018회계연도 국토교통부 총지출은 추가경정예산 대비 1조 6,032억 9,800만원 (3.9%)이 증가한 42조 5,454억 5,400만원으로, 전년도 결산에 비해서는 1조 1,447억 1,300만원(2.6%)이 감소하였다.

[2018회계연도 국토교통부 소관 총지출 결산]

(단위: 백만원)

구분	2017 결산(A)	2018				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	예산 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
예산	20,056,339	17,070,029	17,143,074	16,814,229	△328,845	△3,242,110
기금	23,633,827	23,335,874	23,799,082	25,731,225	1,932,143	2,097,397
합계	43,690,166	40,405,903	40,942,156	42,545,454	1,603,298	△1,144,713

자료: 국토교통부

라. 재무 결산

2018회계연도 말 현재 국토교통부의 자산은 646조 3,893억 2,200만원, 부채는 154조 2,745억 1,900만원으로 순자산은 492조 1,148억 400만원이다.

자산은 유동자산 66조 6,970억 9,300만원, 투자자산 149조 9,817억 3,700만원, 일반유형자산 127조 9,039억 7,300만원, 사회기반시설 301조 7,710억 9,700만원 등으로 구성되며, 전기 대비 11조 3,265억 9,200만원(1.8%) 증가하였다. 이는 단기대여금, 기타유동자산 등의 증가에 따른 유동자산 5,533억 7,400만원 증가, 장기투자증권, 장기대여금 증가 등에 따른 투자자산 15조 854억 2,100만원 증가 등에 기인한다.

부채는 유동부채 87조 8,300억 6,100만원, 장기차입부채 61조 7,531억 1,200만원 장기충당부채 810억원, 기타비유동부채 4조 6,103억 4,600만원으로 구성되며, 전기 대비 8조 4,635억 4,500만원(5.8%) 증가하였다. 이는 단기차입금 및 유동성장기차입부채 증가 등에 따른 유동부채 4조 976억 8,000만원 증가, 국채 및 장기차입금 증가 등에 따른 2조 7,198억 9,300만원 증가, 장기미지급금 및 기타의기타비유동부채 증가 등에 따른 기타비유동부채 1조 6,353억 100만원 증가 등에 기인한다.

[2018회계연도 국토교통부 재정상태표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 회계연도	2017 회계연도	전년도 대비 증감	
			금 액	비 율
자산합계	646,389,322	635,062,730	11,326,592	1.8
Ⅰ. 유동자산	66,697,093	66,143,719	553,374	0.8
Ⅱ. 투자자산	149,981,737	134,896,316	15,085,421	11.2
Ⅲ. 일반유형자산	127,903,973	128,546,129	△642,156	△0.5
Ⅳ. 사회기반시설	301,771,097	305,432,536	△3,661,439	△1.2
Ⅴ. 무형자산	26,381	32,727	△6,346	△19.4
Ⅵ. 기타비유동자산	9,041	11,304	△2,263	△20.0
부채합계	154,274,519	145,810,974	8,463,545	5.8
Ⅰ. 유동부채	87,830,061	83,732,381	4,097,680	4.9
Ⅱ. 장기차입부채	61,753,112	59,033,219	2,719,893	4.6
Ⅲ. 장기충당부채	81,000	70,330	10,670	15.2
Ⅳ. 기타비유동부채	4,610,346	2,975,045	1,635,301	55.0
순자산	492,114,804	489,251,756	2,863,048	0.6
Ⅰ. 기본순자산	17,802,315	17,802,315	0	0.0
Ⅱ. 적립금 및 양여금	15,236,831	15,547,283	△310,452	△2.0
Ⅲ. 순자산 조정	430,776	416,878	13,898	3.3

자료: 국토교통부

국토교통부는 2018년도 재정운영결과 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순비용이 15조 5,117억 7,900만원 발생하였다. 비용은 프로그램 순원가 16조 7,369억 3,200만원, 관리운영비 3,682억 5,500만원, 비배분비용 5조 2,919억 1,800만원으로 구성되며, 수익은 비배분수익 6조 3,000억 8,600만원과 비교환수익 5,852억 4,100만원으로 구성된다.

재정운영순원가(프로그램순원가 + 관리운영비 + 비배분비용 - 비배분수익)는 전년도 대비 8조 7,537억 8,500만원(35.2%) 감소한 16조 970억 2,000만원이며, 이는 감가상각비, 평가손실 및 기타비용 감소 등에 따라 비배분비용이 전년도 대비 5조 6,855억 9,400만원 감소한 것에 기인한다.

총 43개의 프로그램 중 프로그램순원가가 큰 프로그램은 주택시장안전및주거복지향상 프로그램(4조 341억 5700만원), 도로관리 프로그램(1조 7,630억 100만원), 일반철도건설 프로그램(3조 8,506억 9,200만원), 철도안전및운영 프로그램(1조 9,268억 8,800만원), 하천관리및홍수예보 프로그램(1조 2,107억 2,700만원) 등으로 나타났다.

그 밖에 관리운영비는 인건비 2,817억 1,000만원과 경비 865억 4,400만원 등으로 구성되어 있고, 비배분비용은 감가상각비 1조 1,887억 2,600만원과 평가손실 1조 8,996억 6,900만원 등으로 구성되어 있다.

[2018회계연도 국토교통부 재정운영표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 회계연도	2017 회계연도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
I. 프로그램순원가	16,736,932	15,753,487	983,445	6.2
II. 관리운영비	368,255	366,156	2,099	0.6
III. 비배분비용	5,291,918	10,977,512	△5,685,594	△51.8
IV. 비배분수익	6,300,086	2,246,350	4,053,736	180.5
V. 재정운영순원가(I + II + III - IV)	16,097,020	24,850,805	△8,753,785	△35.2
VI. 비교환수익 등	585,241	128,232	457,009	356.4
VII. 재정운영결과(V - VI)	15,511,779	24,722,573	△9,210,794	△37.3

자료: 국토교통부

국토교통부의 2018년도 기초순자산은 489조 2,517억 5,600만원이고, 기말순자산은 492조 1,148억 400만원으로 기초 대비 2조 8,630억 4,800만원(0.6%) 증가하였는데, 이는 회계연도 중에 순자산 차감항목인 재정운영결과는 기초 대비 15조 5,117억 7,900만원 증가한 반면, 순자산 가산항목 중 조정항목은 기초 대비 8조 8,582억 7,400만원 감소하였으나, 재원의 조달 및 이전이 기초 대비 27조 2,331억 원 증가하여 순자산 가산항목이 차감항목을 초과하였기 때문이다.

한편, 2018회계연도 재원의 조달 및 이전은 국고수입, 제재금수익, 기타비교환수익 등 재원의 조달 45조 6,360억 800만원과 국고이전이출 등 재원의 이전 18조 4,029억 700만원으로 구성되며, 조정항목은 조직개편으로 인한 순자산증감 등 8조 8,582억 4,600만원 감소 등으로 구성된다.

[2018회계연도 국토교통부 순자산변동표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 회계연도	2017 회계연도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
I.기초순자산	489,251,756	482,100,381	7,151,375	1.5
II.재정운영결과	15,511,779	24,722,573	△9,210,794	△37.3
III.재원의조달및이전	27,233,100	30,506,955	△3,273,855	△10.7
IV.조정항목	△8,858,274	1,366,993	△10,225,267	△748.0
V.기말순자산 (I-II+III+IV)	492,114,804	489,251,756	2,863,048	0.6

자료: 국토교통부

마. 재정 구조

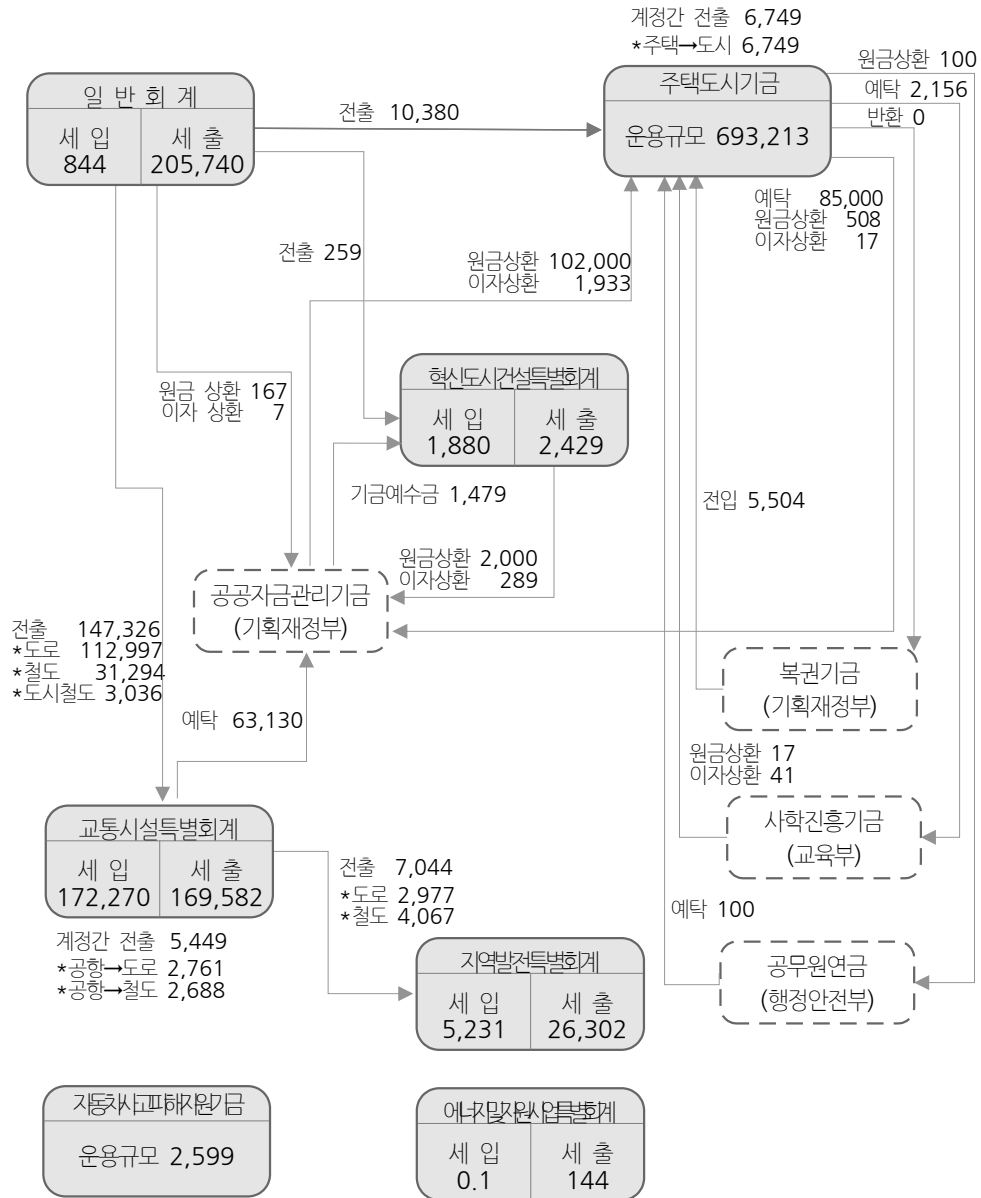
2018회계연도 국토교통부의 회계·기금 간 재원이전 현황은 다음과 같다.

회계·기금 간 거래를 먼저 살펴보면, 일반회계에서 교통시설특별회계로 14조 7,326억원 전출, 일반회계에서 혁신도시건설특별회계로 259억원 전출, 일반회계에서 국가균형발전특별회계로 8억원 전출되었고, 교통시설특별회계에서 지역발전특별회계로 7,044억원 전출되었으며, 일반회계에서 주택도시기금으로 1조 380억원 전출되었다. 한편, 교통시설특별회계에서 공공자금관리기금으로 6조 3,130억원 예탁하였다.

다음으로 기금 간 거래를 살펴보면, 주택도시기금은 복권기금으로부터 5,504억원을 전입받고 공공자금관리기금으로부터 예탁이자수입으로 1,933억원을 받았으며, 주택도시기금은 공공자금관리기금에 8조 5,000억원을 예탁하고, 원금 10조 2,000억원을 상환받았다.

[2018회계연도 국토교통부 소관 회계·기금 간 재원이전 현황]

(단위: 억 원)



주: 총계 기준

자료: 국토교통부

국토교통부의 2018년도 예산안 및 기금운용계획안과 제1회 추가경정예산안 및 기금운용계획변경안 국회 심사 과정에서 논의된 주요 사항은 다음과 같다.

국회 심사 과정에서 예산이 감액된 사업으로 ① 자동차안전도 강화 사업, ② 해안권 및 내륙권 발전사업지원 사업, ③ 발전거점형 지역계획 시범사업 등이 있다.

자동차안전도 강화 사업은 자동차안전·하자심의위원회 운영비가 법안 심사과정에서 시행일이 2019년 1월로 조정됨에 따라 1억 2,600만원이 감액(120억원 → 118억 7,400만원)되었고, 해안권 및 내륙권 발전사업지원 사업은 예산의 이월규모를 감안하여 18억 7,900만원이 감액(101억 5,800만원 → 82억 7,900만원)되었다. 발전거점형 지역계획 시범사업은 연내 집행가능성을 고려하여 3억원이 감액(23억원 → 20억원)되었다¹⁾.

국회 심사 과정에서 예산이 증액된 사업으로는 ① 노후공공임대주택 시설개선(그린홈) 사업, ② 지하시설물전산화(정보화) 사업, ③ 항공박물관 건립 사업 등이 있다.

노후공공임대주택 시설개선(그린홈) 사업은 임차인보호 및 주거환경 개선지원을 위하여 300억원이 반영(0원→300억원)되었고, 2) 지하시설물전산화(정보화) 사업은 77개 군 지역을 대상으로 원활하게 DB를 구축하기 위하여 15억 4,200만원이 반영(81억 9,800만원→97억 4,000만원)되었으며, 3). 항공박물관 건립 사업은 항공박물관의 원활한 준공을 위하여 44억원이 증액(147억 1,400만원→191억 1,400만원)되었다. 4).

1) 국토교통위원회, 「2018년도 예산안 예비심사보고서」, 2017.11.
국회, 「2018년도 예산안에 대한 수정안」, 2017.12.

2) 국토교통위원회, 「2018년도 예산안 예비심사보고서」, 2017.11.
국회, 「2018년도 예산안에 대한 수정안」, 2017.12.

3) 국토교통위원회, 「2018년도 예산안 예비심사보고서」, 2017.11.
국회, 「2018년도 예산안에 대한 수정안」, 2017.12.

4) 국회, 「2018년도 예산안에 대한 수정안」, 2017.12.

국회심사 과정에서 부대의견이 채택된 사업으로 ① 주거급여지원 사업, ② 흑산도 소형공항 건설사업, ③ 김해신공항 건설사업 등이 있다. 주거급여지원사업은 “부양의무자 조건을 폐지함에 따른 지급대상자 확대 예산은 법률 개정 후 집행하고, 부정수급 방지방안, 주택조사, 사회보장정보시스템 구축 등 개선방안을 조속히 마련할 것”, 흑산도 소형공항 건설사업은 “예산을 국립공원위원회의 심의 경과를 감안하여 집행할 것”, 김해신공항 건설사업은 “김해신공항을 관문 공항으로 건설하기 위해 지역주민의 이주방안 등 소음피해지역 대책을 기본계획수립용역 과정에서 마련할 것” 등이 부대의견으로 채택되었다⁵⁾.

2018년도 제1회 추가경정예산안 및 기금운용계획변경안 심사 과정에서 논의된 주요 사업으로 ① 노후공공임대주택 시설개선(그린홈) 사업, ② 주택구입·전세자금 및 이차보전 지원 사업 등이 있다. 노후공공임대주택 시설개선(그린홈) 사업은 취약계층의 주거환경 개선 및 안전사고 방지를 위하여 200억원이 증액(300억원→500억원)되었다⁶⁾. 주택구입·전세자금 및 이차보전 지원 사업(중소기업 취업·창업 청년 임차보증금 융자)의 경우 융자금리, 지원대상 등 사업계획 적정성 검토 및 과다 산정분 조정 필요성이 있다는 지적 등이 있었다⁷⁾.

5) 국회, 「2018년도 예산안에 대한 수정안」, 2017.12.

6) 예산결산특별위원회, 「2018년도 제1회 추가경정예산안 심사보고서」, 2018.5.

7) 국회예산정책처, 「2018년도 제1회 추가경정예산안 분석」, 2018.5.

국토교통부는 ① 주거환경 개선과 도시경쟁력 회복을 위한 **도시재생 뉴딜 추진**, ② SOC 시설물 노후화 등에 대비하여 **국민안전 향상을 위한 예방중심의 안전 투자 확대**, ③ 4차 산업혁명 대응을 위한 **성장동력 육성 지원**, ④ 대도심권 혼잡해소 등을 위한 **교통서비스 제고**, ⑤ 주거급여 대상 확대, 공적임대주택 공급 등을 통한 **서민 주거안정 지원**을 2018년 주요 정책방향으로 설정하고 예산을 집행하였다.

그러나 2018회계연도 국토교통부 소관 결산에 대한 분석 결과, 다음과 같은 특징이 있었다.

첫째, 집주인 임대주택사업 중 건설개량형 및 매입형 사업은 당초 계획과 달리 집주인에 대한 용자 실적이 저조하고, 용자지원을 받은 집주인의 임대차계약 건수가 저조하여 공실이 과다하게 발생하고 있다. 또한, 실제 임차인 현황을 살펴보면 동 사업의 1순위와 2순위인 대학생·독거노인·취업준비생의 비율보다 3순위인 일반인의 비율이 80.5%로 높게 나타나고 있어 수혜대상이 사업목적과 부합하지 않는 측면이 크므로, 사업 재설계를 검토할 필요가 있다.

둘째, 도시재생사업이 도시재생 뉴딜사업으로 확대·개편됨에 따라 유형별 도시재생사업에 대한 공모절차를 거쳐 국비를 보조하였으나, 도시재생활성화계획이 수립되지 않은 지역을 포함하여 공모 절차를 진행함에 따라 보조금 교부시점이 지연되어 실집행이 저조하였으므로 사업수행방식을 개선할 필요가 있다.

셋째, 교통시설특별회계와 관련하여 도로계정과 공항계정의 세입과 세출의 불균형이 발생하고 있으므로, 각 계정간 재원배분 기준의 조정을 검토할 필요가 있으며, 「교통시설특별회계법」에 따른 교통·에너지·환경세전입액의 예산액과 결산액 차액의 정산절차 마련을 검토할 필요가 있다.

넷째, 도시철도 안전 관련 사업의 사전준비가 미흡하여 사업 실적이 부진하였다. 도시철도 내진보강 지원 사업은 지장물 이설 최소화 공법 시범 적용 등 사전 절차 지연으로 인해 간접보조사업자인 서울교통공사의 실집행 실적이 부진하였고, 도시철도 노후시설 개선지원 사업은 사업계획이 미흡하여 보조사업 적격성 평가 등 사전 평가에 시간이 소요되어 실집행 실적이 저조하였으므로 향후 집행관리를 철저히 할 필요가 있다.

II

주요 현안 분석

1

주택도시기금 조성 및 관리의 문제점

주택도시기금은 「주택도시기금법」 제3조¹⁾에 따라 주거복지 증진과 도시재생 활성화를 지원하기 위한 자금을 확보·공급하기 위해 설치한 기금으로, 주택계정과 도시계정으로 구분되며, 주택도시보증공사(HUG)가 이를 전담하여 운용하고 있다.²⁾

국토교통부는 주택도시기금의 2018년도 계획현액 73조 8,218억 1,800만원 중 93.9%인 69조 3,213억 3,600만원을 집행하고, 12억 3,800만원을 다음연도로 이월하였으며, 1조 2,746억 1,700만원을 불용하였다.

[2018회계연도 주택도시기금 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	계획		전년도 이월액	이·전용 등	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	당초	수정						
주택도시기금	73,728,272	73,821,480	338	0	73,821,818	69,321,336	1,238	1,274,617

자료: 국토교통부

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 「주택도시기금법」

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

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

2) 「주택도시기금법」

제16조(설립) 이 법의 목적을 달성하기 위한 각종 보증업무 및 정책사업 수행과 기금의 효율적 운용·관리를 위하여 주택도시보증공사를 설립한다.

제10조(기금의 운용·관리 등) ① 기금은 국토교통부장관이 운용·관리한다.

② 국토교통부장관은 기금의 운용·관리에 관한 사무의 전부 또는 일부를 공사에 위탁할 수 있다.

제26조(업무) ① 공사는 그 목적을 달성하기 위하여 다음 각 호의 업무를 수행한다.

1. 제10조제2항에 따른 기금의 운용·관리에 관한 사무
2. ~ 9. (생략)

1-1. 국민주택채권 매입의무 대상자 조정 검토 필요

가. 현 황

주택도시기금의 국공채 수입³⁾은 「주택도시기금법」 제5조⁴⁾에 따라 국민주택사업에 필요한 자금을 조달하기 위하여 국민주택채권을 발행하여 조성된 자금을 편성하는 것으로, 국민주택채권은 주택청약종합저축과 더불어 주택도시기금을 조성하는 주요 재원이다. 2018년도 당초 국공채 수입계획액은 15조원이었고, 15조 1,161억 7,200만원을 징수결정하여 전액 수납하였다.

[2018회계연도 주택도시기금 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	계획		이체등 증감액	계획현액	징수 결정액	수납액	미수납액	불납 결손액
	당초	수정						
국공채수입	15,000,000	15,000,000	0	15,000,000	15,116,172	15,116,172	0	0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국토교통부는 주택도시기금의 조성목적과 관련 없는 자에게 국민주택채권의 매입을 의무화하는 「주택도시기금법 시행령」의 타당성을 재검토하여 국민주택채권 매입의무 대상자를 합리적으로 조정할 필요가 있다.

「주택도시기금법」 제8조는 국가 또는 지방자치단체로부터 면허·허가·인가를 받거나 등기·등록을 신청하는 자, 공공기관과 도급계약을 체결하는 자 등에 대하여 국민주택채권의 매입의무를 부과하고 있고, 동 법 시행령 [별표]는 국민주택채권 매입 대상자 및 매입기준을 구체적으로 규정하고 있다.⁵⁾

3) 코드: 주택도시기금 81-811

4) 「주택도시기금법」

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

1. 제7조에 따른 국민주택채권 발행으로 조성된 자금
2. ~ 14. (생략)

② 도시계정은 다음 각 호의 재원으로 조성한다.

1. ~ 10. (생략)

[제1종 국민주택채권 매입대상자 및 매입기준]

매입대상	매입금액	관련성
1. 업종소지허가	30천원	비주택
2. 사행행위영업허가	300~500천원	비주택
3. 주류판매업면허(도매업)	100천원	비주택
4. 주류제조업면허	300천원	비주택
5. 수렵면허	50~100천원	비주택
6. 건축허가(주거전용·주거전용 외)	m ² 당 0.3~28천원	주택
7. 건설업, 주택건설사업 및 주택관리업 등록	자본금 1,000분의 2	주택
8. 공유수면매립 면허	면허수수료 20%	비주택
9. 건설기계 신규 등록	과표 1,000분의 5	비주택
10. 정보통신공사업, 전기공사업, 소방시설공사업 등록	자본금 1,000분의 1	비주택
11. 측량업 등록	50천원	비주택
12. 식품영업허가(유흥주점 단란주점)	100~700천원	비주택
13. 게임제공업 등 허가 및 등록, 유원시설업 허가	20~50천원	비주택
14. 골프장업의 신규 등록	5,000천원	비주택
15. 부동산등기(주택,토지,그외/소유권이전, 상속, 저당권 설정이전)	시가표준액 1,000분의 8~50	주택
16. 화물자동차운송주선사업허가	500천원	비주택
17. 자동차정비업 및 자동차매매업등록	50~100천원	비주택
18. 국가, 지자체, 공공기관과 건설공사 도급계약	계약액 1,000분의 1	비주택
19. 토석·모래·자갈의 채취허가	점용료 100분의 5	주택
20. 카지노업허가	3,000천원	비주택

주: 제2종 채권은 2013년 채권입찰제 폐지로 발행이 중단되었다.

자료: 국토교통부

5) 「주택도시보증법」

제8조(국민주택채권의 매입) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자 중 대통령령으로 정하는 자는 국민주택채권을 매입하여야 한다.

1. 국가 또는 지방자치단체로부터 면허·허가·인가를 받는 자
2. 국가 또는 지방자치단체에 등기·등록을 신청하는 자
3. 국가·지방자치단체 또는 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 중 대통령령으로 정하는 공공기관과 건설공사의 도급계약을 체결하는 자
4. 「주택법」에 따라 건설·공급하는 주택을 공급받는 자

② 제1항에 따라 국민주택채권을 매입하는 자의 매입 금액 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

그런데 「주택도시기금법 시행령」 [별표]는 부동산등기나 건설업, 건축업의 인·허가를 받으려는 자 등 주택도시기금의 조성 목적과 관련성이 큰 대상에 대해 국민주택채권 매입의무를 부과할 뿐만 아니라, 업종소지허가, 주류제조판매허가, 식품영업허가 등 주택도시기금의 조성목적과 관련이 없는 인·허가를 신청하려는 자에 대해서도 국민주택채권 매입의무를 부과하고 있다.

그러나 국민주택채권은 정부가 국민주택사업에 필요한 자금을 조달하기 위하여 발생하는 국채이므로, 국민주택사업이나 건축업 등 채권의 발행 목적과 관련 있는 자에게 매입하도록 하는 것이 적절하다.

이에 대하여 국토교통부는 주거복지 재원의 안정적 확보를 위해 매입의무대상을 폭넓게 규정하고 있으며, 발행대상 중 주류판매업이나 수렵면허, 업종소지허가, 유흥주점허가 등의 사행성 업종의 경우 부의 재분배 측면에서 국민주택채권의 매입의무를 유지할 필요가 있다는 입장이다.⁶⁾

그러나 최근 5년간 국민주택채권의 발행규모는 연 12조원~15조원 규모로, 이 중 국민주택사업과 관련 없는 자에게 발행한 국민주택채권은 전체 발행액 대비 0.25% 수준인 연 평균 372억 7,500만원에 불과한 만큼 주택도시기금 재원의 안정적 확보에 미치는 역할은 미미하다고 보인다.⁷⁾

6) 또한, 국토교통부는 주거복지로드맵이나 신혼부부·청년 주거지원방안에 따른 정책목표 수행을 위한 총지출규모 증가가 예상되어 국민주택채권 매입대상 조정에 신중할 필요가 있다는 입장이다.

7) 부동산등기에 따른 국민주택채권발행 규모가 14조 9,860억원으로, 전체 발행액의 99.1%를 차지하며, 건축허가(811억원), 건설공사도급계약(209억원), 건설업등록등(152억원) 순으로 발행액이 크다.

[최근 5년간 국민주택채권 발행액 현황]

(단위: 백만원)

구분	전체 발행액(A)	주택사업자 발행액(B)	비주택사업자 발행액(C)	비주택사업자 발행액비중(C/A)
2014	12,447,433	12,414,399	33,034	0.27%
2015	16,174,115	16,128,801	45,314	0.28%
2016	15,930,734	15,892,618	38,116	0.24%
2017	14,341,488	14,305,435	36,053	0.25%
2018	15,116,172	15,082,316	33,856	0.22%
합계	74,009,945	73,823,572	186,373	0.25%

주 1. 주택사업자: 건축허가, 건설업, 주택건설사업, 주택관리업 등록, 부동산등기, 토석모래자갈 채취 허가

2. 비주택사업자: 주택사업자 외의 사업자

자료: 국토교통부

특히, 2018년 말 기준 국민주택기금의 여유자금 규모가 약 37조원을 상회하고 있다는 점을 감안할 때 주택사업과 관련 없는 사업 대상자에게 국민주택채권 매입 의무를 부여할 현실적인 필요성도 크지 않은 것으로 보여진다.

[최근 10년간 주택도시기금 여유자금 현황]

(단위: 억원)

연도	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
기말	43,579	85,735	105,599	112,976	189,328	233,096	358,127	401,693	413,480	378,019
연간 평균	27,854	62,886	108,615	97,163	159,324	214,624	318,522	407,508	421,371	401,568

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 주택도시기금 조성목적과 관련 없는 사업 대상자에 대해 국민주택채권 매입을 의무화하는 「주택도시기금법 시행령」 [별표]의 타당성을 재검토하여 국민주택채권 매입의무 대상자를 합리적으로 조정하는 방안을 검토할 필요가 있다.

1-2. 주택도시기금 위탁수수료 추계의 정확성 제고 필요 등

가. 현황

주택도시기금의 위탁수수료⁸⁾는 주택도시기금의 운용 및 관리에 관한 사무를 담당하는 전담기관 및 수탁은행에 수수료 등을 지급하는 사업이다. 국토교통부는 2018년도 계획현액 2,587억 7,800만원 중 2,485억 5,600만원을 집행하고 102억 2,200만원을 불용하였다.

[2018회계연도 주택도시기금 위탁수수료 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	계획		전년도 이월액	이·전용 등	계획현액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	다음연도 이월액	불용액
	당초	수정							
위탁수수료	174,078	258,778	0	0	258,778	248,556	96.0	0	10,222

자료: 국토교통부

위탁수수료는 크게 수탁은행에게 지급하는 동인별 수수료, 전담기관인 주택도시보증공사에게 지급하는 전담기관 수수료 및 수탁은행의 대출실행에 따른 기타비용으로 구성된다. 전체 위탁수수료 중 가장 큰 비중을 차지하는 것은 동인별 수수료로, 동인별 수수료는 「주택도시기금법 시행령」 제18조 및 시행규칙 제12조에 따라 정해진 지급단가에 맞추어 지급된다.

[위탁수수료 세부 내역]

(단위: 백만원, %)

구 분	세부내역	2018년 계획액
동인별 수수료	수탁은행의 청약저축 신규가입 및 잔고관리, 주택채권 발생 및 상환, 사업자수요자 신규대출 및 잔고관리 비용에 대한 수수료	145,447 (83.5)
전담기관 수수료	전담기관의 인건비, 기금시스템 운용·유지비, 전산구축비 등에 대한 수수료	6,545 (3.8)
기타비용	대출관련 감정료, 법무사 수수료, 등록세, 지방교육세 등	22,086 (12.7)

자료: 국토교통부

8) 코드: 주택도시기금 1076-600

[동인별 수수료 산정 산식]

$$\sum (X_i a_j)$$

※ X_i 및 a_j 는 각각 수수료 동인 및 수수료 단가를 의미

[주요 동인별 수수료 단가]

구분	과목	수수료 동인(Xi)		수수료 단가(aj)
조성	청약저축	신규 좌수		15,512.62원
		잔고좌수	일반잔고계좌	545.98원
			장기미납계좌	68.04원
	채권	발행/해약/상환 건수		6,292.14원
		만기상환 건수		66.91원
운용	사업자대출	신규 좌수	공공기관	1,915,391.16원
			민간 대출승인	8,303,479.54원
			민간 준공급지급	9,090,342.94원
			매입임대	683,328.74원
			대 환	605,677.74원
			전 환	222,599.51원
		잔고 좌수	공공기관	1,206.17원
			민 간	10,517.39원
		세대수	세대별 근저당 분리	24,158.08원
	수요자대출	신규 좌수		299,194.03원
		잔고 좌수		3,195.55원

자료: 「주택도시기금 시행규칙」 [별표 4]

나. 분석의견

첫째, 연례적으로 위탁수수료 지급액을 과소편성한 후 기금운용계획 변경을 통해 증액하고 있으므로, 지출 추계의 정확성을 제고하여 실제 지급소요액을 당초 기금운용계획에 반영할 필요가 있다.

주택도시기금의 위탁수수료 사업은 주택도시기금의 운용 및 관리 사무를 담당하는 주택도시보증공사와 대출 업무 등을 위탁하여 수행하고 있는 금융기관에게 수수료 등을 지급하는 사업이다.

2018년도 위탁수수료의 집행내역을 살펴보면, 당초 계획액은 1,740억 7,800만원이었으나 기금운용계획변경을 통해 847억원을 증액하여 계획현액은 2,587억 7,800만원이다. 세부적으로 살펴보면 동인별 수수료를 423억원(29.1%) 증액하였고, 기타비용을 424억(192.0%) 증액한 것으로 나타났다.

이러한 계획변경은 지난 5년간 매년 반복적으로 발생하고 있는데, 2014년부터 2018년까지 당초 계획 대비 기금운용계획 변경을 통해 증액한 금액은 연평균 약 850억원으로, 당초 편성된 예산액 대비 평균 50.2%를 증액한 것으로 나타났다.

[최근 5년간 위탁수수료 내역별 기금운용계획 대비 집행실적]

(단위 : 백만원, %)

구분		계획		증감액 (B)	집행액	증감율 (B/A)
		당초(A)	수정			
2014	동인별수수료	161,775	190,269	28,494	187,266	17.6
	기타비용	12,000	62,000	50,000	45,110	416.7
	합계	173,775	252,269	78,494	232,376	45.2
2015	동인별수수료	143,000	172,700	29,700	170,081	20.8
	기타비용	22,086	77,786	55,700	69,026	252.2
	합계	165,086	250,486	85,400	239,107	51.7
2016	동인별수수료	136,003	173,603	37,600	170,188	27.6
	전담운용기관 수수료	6,545	6,545	0	6,545	0
	기타비용	22,086	69,586	47,500	59,192	215.1
	합계	164,634	249,734	85,100	235,925	51.7
2017	동인별수수료	137,817	180,517	42,700	177,926	31.0
	전담운용기관 수수료	8,045	8,045	0	8,045	0
	기타비용	22,086	70,386	48,300	69,686	218.7
	합계	167,948	258,948	91,000	255,657	54.2
2018	동인별수수료	145,447	187,747	42,300	181,051	29.1
	전담운용기관 수수료	6,545	6,545	0	6,545	0
	기타비용	22,086	64,486	42,400	60,960	192.0
	합계	174,078	258,778	84,700	248,556	48.7
평 균		169,104	254,043	84,939	242,324	50.2

주: 2014년 및 2015년은 전담운용기관 수수료를 편성하지 않음

자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 과거 3년의 실적을 기준으로 동인별 수수료를 추정하여 위탁수수료 계획액을 편성하였으나, 부동산 경기 변동에 따라 청약저축 건수 및 국민주택채권 발행규모의 차이가 발생하여 매년 계획변경을 통해 증액하였다는 입장이다.

그러나 위탁수수료가 동인별수수료와 전담운용기관 수수료 및 기타비용으로 구성되어 있음에도 동인별수수료의 실적만을 근거로 위탁수수료 계획액을 편성하고, 매년 기금운용계획으로 증액한 예산이 당초 계획한 금액 대비 약 50%에 이르고 있음에도 이를 시정하지 않고 반복적으로 기금운용계획을 변경한 것은 부적절한 것으로 보인다.

따라서 국토교통부는 위탁수수료에 대한 추계의 정확성을 제고하여 실제 지급 소요를 기금운용계획에 반영할 필요가 있다.

둘째, 세출예산 과목구분 기준에 맞추어 현재 일반용역비 및 기타운영비로 편성한 위탁수수료의 비목을 일반수용비 등으로 변경할 필요가 있다.

위탁수수료 사업의 비목 편성내역을 살펴보면 ‘일반용역비’와 ‘기타운영비’로 구분된다. 국토교통부는 동인별 수수료와 전담기관 수수료는 일반용역비로, 감정료나 법무사 수수료, 등록세, 지방교육세 등은 기타운영비로 편성하고 있다.

[2018년도 위탁수수료(주택계정) 목-세목별 결산내역]

(단위: 백만원)

목 명	계획액		전년도 이월액	계획 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	당초	수정					
일반용역비 (210-14)	151,992	194,292	0	194,292	187,596	0	6,696
기타운영비 (210-16)	22,086	64,486	0	64,486	60,960	0	3,526
합계	174,078	258,778	0	258,778	248,556	0	10,222

자료: 국토교통부

그러나 「2018년도 예산 및 기금운용계획안 집행지침」에 따르면 일반용역비는 기관의 업무추진 과정에서 전문성이 필요한 행사운영이나 채용, 영상자료 제작 등

일반업무를 용역계약을 통해 대행시키기 위한 목적에 편성하도록 규정하고 있고, 기타운영비는 기본적 조직운동을 위하여 조직단위로 지급하는 과 운영비나 조직을 대표하여 행하는 축·조의 경비 및 격려금 등을 위한 목적으로 편성하도록 규정하고 있다는 점에서 비목의 편성 목적과 일치하지 않는 것으로 보인다.

[주요 세출과목 구분 기준]

비 목 명	내 역
일반용역비 (210-14)	기관의 업무추진 과정에서 전문성이 필요한 행사운영, 채용, 영상 자료 제작 등의 일반업무를 용역 계약을 통해 대행시키는 비용
기타운영비 (210-16)	기본적인 조직운동을 위하여 조직단위(과)로 지급하는 과 운영비 및 기관장·부기관장 등 비서실 운영비 조직 및 기관을 대표하여 행하는 축·조의 경비 및 우수부서·직원 등에 대한 격려금
일반수용비 (210-01)	각종 수수료 및 사용료 등(업무대행수수료, 감정료, 시험료 등)
공공요금 및 제세 (210-02)	제세(법령에 의하여 지불·부담하는 제세 및 국내부담금, 협회비, 기타 계약에 의하여 부담하는 각종 부담금 등)

자료: 「2018년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」

따라서 국토교통부는 위탁수수료 사업의 세부내역별 성격을 고려하여 수탁기관에 대한 수수료 등은 일반수용비(210-01)로, 등록세나 지방교육세 등은 공공요금 및 제세(210-02)로 비목을 변경할 필요가 있다.

공적임대주택 사업은 저소득층의 주거 안정을 증진하기 위하여 공공기관 또는 민간의 임대주택 건설·매입 등을 지원하는 사업으로, 임대주택지원(융자) 프로그램¹⁾에 6개 세부사업, 임대주택지원(출자) 프로그램²⁾에 6개 세부사업 및 분양주택등지원 프로그램³⁾에 1개 세부사업이 편성되어 있다.

국토교통부는 2018년도 동 사업 계획현액 13조 9,644억 1,400만원 중 13조 4,159억 9,300만원을 집행하고 5,484억 2,100만원을 불용하였다.

[2018년도 공적 임대주택 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	계획		전년도 이월액	계획현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액
	당초	수정					
국민임대(융자) (1332-401)	494,248	534,248	0	534,248	533,119	0	1,129
공공임대(융자) (1333-401)	1,711,163	1,521,163	0	1,521,163	1,519,336	0	1,827
민간임대(융자) (1333-404)	1,084,232	1,948,232	0	1,948,232	1,948,047	0	185
행복주택(융자) (1335-401)	1,339,490	1,053,746	0	1,053,746	923,033	0	130,713
다가구매입임대(융자) (1336-401)	932,500	1,007,500	0	1,007,500	975,906	0	31,594
전세임대(융자) (1337-401)	3,301,000	4,458,260	0	4,458,260	4,457,479	0	781
다가구매입임대출자 (1440-402)	850,250	917,750	0	917,750	907,442	0	10,308
전세임대경상보조 (1440-403)	67,894	90,934	0	90,934	90,934	0	-
국민임대출자 (1440-404)	125,980	156,735	0	156,735	153,142	0	3,593
영구임대출자 (1440-407)	64,458	64,458	0	64,458	64,292	0	166

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 주택도시기금 주택계정 1300

2) 코드: 주택도시기금 주택계정 1400

3) 코드: 주택도시기금 주택계정 1100

행복주택출자 (1440-408)	1,004,593	986,729	0	986,729	734,572	0	252,157
임대주택리츠출자 (1440-409)	1,196,800	896,800	0	896,800	782,908	0	113,892
집주인임대주택 (1131-402)	293,300	327,859	0	327,859	325,783	0	2,076
합 계	12,465,908	13,964,414	0	13,964,414	13,415,993	0	548,421

자료: 국토교통부

공적임대주택은 크게 공공임대주택과 공공지원민간임대주택으로 구분된다.

먼저 ① **공공임대주택**은 국가·지방자치단체·공공기관 등 공공부문이 그 재원으로 조달하여 임대하는 임대주택을 말한다. 공급 유형별로 살펴보면, 건설형으로 공급되는 임대주택으로는 영구임대주택,⁴⁾ 국민임대주택,⁵⁾ 행복주택⁶⁾ 및 공공임대주택⁷⁾이 있고, 매입형으로 공급되는 임대주택으로는 다가구 매입임대주택⁸⁾이 있으며, 임차형으로 공급되는 임대주택으로는 전세임대주택⁹⁾이 있다.

다음으로 ② **공공지원민간임대주택**은 민간이 자체재원으로 조달하여 임대하는 민간임대주택의 특수 유형으로, 임대료나 임대기간 등 임대조건의 규제를 전제로 공공부문의 지원을 일부 제공받는 임대주택을 말한다. 공공지원민간임대주택으로 분류되는 사업으로는 민간의 리츠·펀드를 통해 공급하는 민간임대주택과 집주인 임대주택¹⁰⁾ 등이 있다.

-
- 4) 영구임대주택이란 기초생활수급자 등 소득 1분위 수준의 최저소득계층을 대상으로 50년 이상 임대할 목적으로 건설되는 주택으로, 사업비의 85%를 출자방식으로 지원한다.
 - 5) 국민임대주택이란 일정소득 수준 이하의 저소득층을 대상으로 30년 이상 임대할 목적으로 건설 또는 매입되는 주택으로, 사업비 분담은 각각 용자(40%), 출자(30%), 입주자(20%), 사업주체(10%)이다.
 - 6) 행복주택은 사회초년생·신혼부부·대학생 등을 대상으로 대중교통이 편리하고 직주근접이 가능한 부지에 공급하는 임대주택으로, 사업비 분담은 각각 용자(40%), 출자(30%), 입주자·사업주체(30%)이다.
 - 7) 공공임대주택은 임대의무기간(5년 이상)동안 임대하고, 이후 이를 분양전환하는 임대주택으로, 사업비를 주택도시기금에서 용자(호당 5,500만원~7,500만원)한다.
 - 8) 다가구매입임대란 도심내 기초생활수급자 등 저소득계층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 다가구 주택 등을 매입하여 개보수한 후 저렴하게 임대하는 사업으로, 사업비 분담은 각각 용자 50%, 출자 45%, 입주자 5%이다.
 - 9) 전세임대주택은 수급자 등 도심내 저소득계층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 공공주택사업자가 기존주택 소유자와 전세계약 체결 후 저렴하게 재임대하는 사업으로, 주택도시기금에서 용자를 95~100% 지원한다.
 - 10) 집주인임대주택은 민간이 임대주택을 건설·매입하거나 운영하는 데 소요되는 비용을 저리로 용자하여 주거취약계층에게 시세보다 저렴한 임대주택을 공급하려는 사업이다.

[유형별 공적임대주택 사업 현황]

구분		개념	대상자	임대기간
공적임대주택		공공임대주택+공공지원민간임대주택		
공공임대주택		국가·지방자치단체·공공기관 등이 재정이나 기금의 지원을 받아 공급하는 주택		
건설형	영구임대	기초생활수급자 등을 대상으로 하는 건설임대주택	기초생활수급자·국가유공자 등 등	영구 또는 50년
	국민임대	차상위계층 등을 대상으로 하는 건설임대주택	도시근로자 월평균소득 70~100% 이하 등	30년
	행복주택	주로 젊은층을 대상으로 도심내 잔여용지를 활용하여 공급하는 임대주택	젊은층(대학생·사회초년생·신혼부부) 80%, 고령층 20%	젊은층 최대6년, 고령층 20년
	(분양전환) 공공임대	서민층 내집마련을 위해 5년 이상 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	최대 20년
임차형	전세임대	사업시행자가 기존주택을 임차하여 재임대하는 주택		최대 20년
공공지원민간임대주택		민간이 자기재원으로 조달하여 임대하되, 임대료·기간 등 규제를 전제로 국비를 지원받는 주택		
리츠·펀드형		민간리츠·펀드를 통해 공급하는 공공지원민간임대주택	무주택세대주	최대 8년
소규모 정비사업		정비사업시행자와 연계하여 공급하는 공공지원민간임대주택 (가로주택 및 자율주택정비사업)		
집주인 임대주택		주택소유자가 저리 용자를 지원 받고 기존주택을 활용하거나 신규건설·매입하여 임대하는 주택 (건설개량형, 매입형, 융자형)	무주택 청년·노인층 등	

자료: 국토교통부가 제출한 자료 재구성

한편 지난 2017년 말, 생애단계별·소득수준별 맞춤형 주거지원 및 서민·실수요자를 위한 주택 공급을 확대하기 위하여 「주거복지 로드맵」¹¹⁾이 발표되었다.

「주거복지 로드맵」에 따르면 계층별(청년·신혼부부·고령자·기타)로 공급목표를 설정하여 2018년부터 2022년까지 공공임대주택 총 89만 5,000호(공공임대주택 69만 5,000호, 공공지원민간임대주택 20만호)를 공급할 계획으로, 「주거복지 로드맵」에 제시된 계층별 공적임대주택 공급 계획을 건설형·매입형·임차형 등 유형별 세부 사업으로 정리하면 아래의 표와 같다.

[주거복지 로드맵에 따른 공적임대주택 유형별 공급 계획]

(단위: 만호)

구분	유형	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년
공공 임대 주택	건설형	영구임대	0.2	0.2		
		국민임대	0.9	0.8		
		행복주택	2.6	2.4	7	7
		(분양전환) 공공임대	3.3	2.6		
	매입형	다가구 매입임대 등	2.1	3.1	2.9	3.5
	임차형	전세임대	4.1	4.5	4.2	3.7
공공 지원 민간 임대 주택	리츠펀드형		3.3	3.3	3.3	3.3
	소규모정비사업		0.2	0.2	0.2	0.2
	집주인임대주택		0.5	0.5	0.5	0.5
계		17.2	17.6	18.1	18.2	18.4

주 1. 공급물량의 경우 사업여건이나 계층별 목표 달성 등에 따라 조정될 수 있다.

2. 2020년~2022년 건설형 공공임대주택 공급호수는 연간 7만호이나, 세부 유형별 공급호수는 아직 계획이 수립되지 않았다.

자료: 국토교통부

11) 「주거복지 로드맵」이란 생애단계별·소득수준별 맞춤형 주거지원 및 서민·실수요자를 위한 주택공급 확대 등에 대한 로드맵으로, 이후 주거복지 로드맵의 수요자 맞춤형 주거지원 내용을 확대·구체화한 신혼부부·청년(2018.7.) 및 취약계층·고령자(2018.10) 주거지원방안 등이 발표되어 공급목표가 일부 조정되었다.

2-1. 건설개량형·매입형 집주인 임대주택사업 사업효과 미흡

가. 현 황

집주인 임대주택사업¹³⁾은 소규모 주택소유자 등으로 하여금 기존 주택을 활용하거나 주택을 신규 건설·매입하여 주거취약계층에게 시세보다 저렴하게 임대하도록 주택의 신규 건설·매입비를 저리에 융자하거나 기존 주택에 대한 담보대출을 저리의 기금융자로 대체해주는 사업이다.

2018년 계획현액은 3,278억 5,900만원으로, 이 중 99.4%인 3,257억 8,300만원을 집행하고 20억 7,600만원을 불용하였다.

[2018년도 집주인 임대주택사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	계획		전년도 이월액	계획현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액
	당초	수정					
집주인 임대주택사업	293,300	327,859	0	327,859	325,783	0	2,076

자료: 국토교통부

집주인 임대주택사업은 건설개량형, 매입형, 융자형 이상 3가지 유형으로 구분된다.

건설개량형의 경우 집주인이 임대주택을 건설하거나 리모델링하는 경우 융자를 지원하는 유형이고, **매입형**의 경우 집주인이 임대주택을 매입하는 경우 융자를 지원하는 유형이다. 건설개량형과 매입형의 경우 공실 발생 등 집주인의 임대관리에 대한 어려움을 해소하기 위하여 LH가 임대관리 업무를 위탁하여 수행하고 있다.

한편, **융자형**의 경우 임대주택을 공급한 집주인의 주택담보대출 금리를 지원하는 유형으로 한국감정원이 사업을 수행하고 있으며, 집주인이 직접 관리하도록 설계되어 있다.

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

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

13) 코드: 주택도시자금 1520-996

[집주인 임대주택사업 주요 사업개요]

구분		사업 개요
건설 개량 형	사업개요	집주인이 기존주택을 허물고 다가구 임대주택을 건설하면 저리용자(1.5%)와 LH의 임대관리 지원
	사업대상	10년 이상 경과한 단독·다가구 주택·주거용 오피스텔의 소유자 또는 건축물이 없는 공지(空地) 상태인 토지의 소유자
	용자한도	가구(세대)당 수도권 1억, 광역시 0.8억, 기타 0.6억
	임대조건	대학생, 독거노인에게 시세 90% 월세로 공급 ※ (집주인 수입) 공실에 관계없이 만실기준의 임대료 수익을 산출하고, 분할상환액과 LH 관리 수수료(5%)를 공제하고 확정지급
매입 형	지원내용	기금용자 + 보증금 선지급 + LH 마스터 리스 ¹⁴⁾ ※ 기금용자라도 매입비용이 부족한 매수인은 LH와의 임대차계약을 통해 필요한 보증금을 선지급 받아 매입비용에 충당 ※LH는 매수인과 임대차계약을 체결하여 매월 임대료(확정수익)를 지급하고, 실제 임차인과는 별도 전대차 계약을 맺는 방법으로 마스터리스 실시
	용자조건	주택가격의 50%, 금리 연 1.5%
	용자한도	가구(세대)당 수도권 1억, 광역시 0.8억, 기타 0.6억
	상환방법	8~12년 만기일시상환 또는 원리금균등분할상환
용 자 형	사업개요	민간 임대사업자가 기금 저리용자를 통해 주택담보대출을 상환할 수 있도록 하여 이자를 경감하는 대신 저렴한 임대주택 공급
	용자조건	가구당 수도권 1.0억, 광역시 0.8억, 기타 0.6억 / (금리) 1.5%
	대상주택	단독주택, 공동주택(도시형 생활주택 포함), 주거용 오피스텔

자료: 국토교통부

보다 세부적으로 살펴보면 ‘건설개량형’과 ‘매입형’ 집주인 임대주택사업은 ① 주택도시기금이 집주인에게 주택을 개량하거나 매입하는데 소요되는 비용 중 일부를 최대 1억원 한도 내에서 용자하고, ② 주택 개량 또는 매입을 완료한 집주인은 LH와 임대차계약을 체결하며, ③ LH는 집주인으로부터 임차한 주택에 대하여 입주민과 재임대차계약을 체결하는 3중 구조이다.

14) 마스터 리스는 통임대 후 재임대를 의미한다.

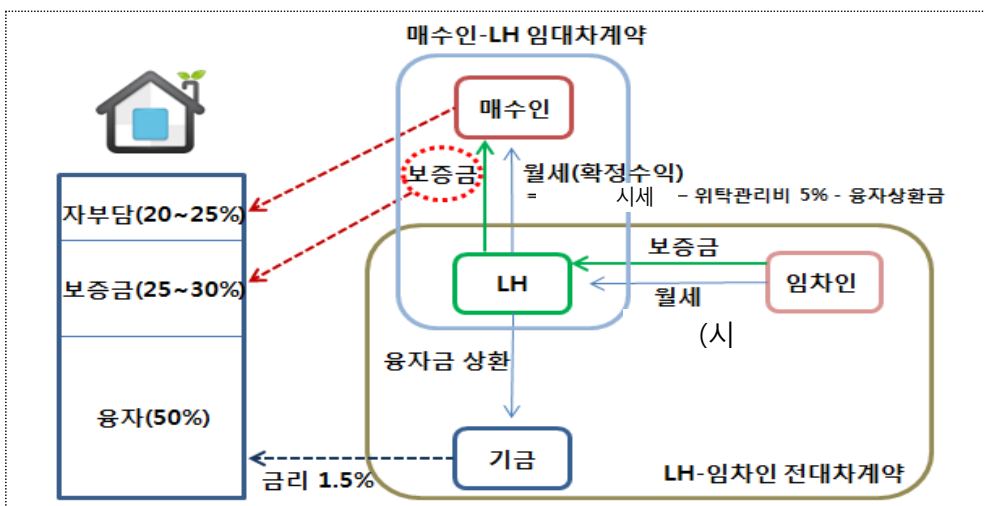
LH는 공실에 관계없이 만실기준의 임대료 수익을 산출하고, 분할상환액과 관리수수료(5%)를 공제하고 집주인에게 확정지급한다. 즉 LH는 매수인과 임대차계약을 체결하여 매월 임대료(확정수익)를 지급하고, 실제 임차인과는 별도 전대차 계약을 맺는 방법으로 마스터리스를 실시한다.

[집주인임대주택사업 중 건설개량형 주요 절차]



자료: 국토교통부

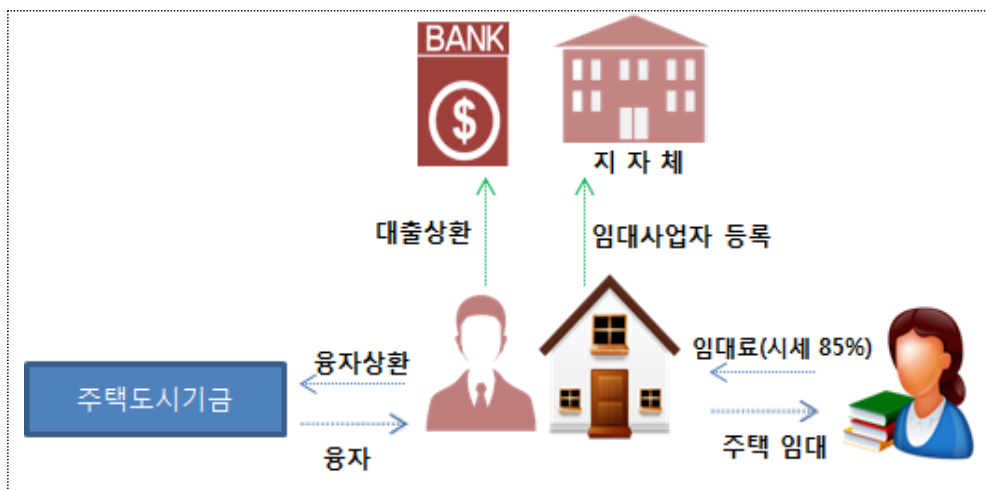
[집주인임대주택사업 중 매입형 주요절차]



자료: 국토교통부

반면 ‘용자형’ 집주인 임대주택 사업은 민간 임대사업자가 기금 저리용자를 통해 주택담보대출을 상환할 수 있도록 하여 이자를 경감하는 대신 저렴한 임대주택을 공급하는데 주된 목적이 있다. 용자조건은 가구당 0.6~1억원(수도권 1.0억원, 광역시 0.8억원, 기타 0.6억원)이며, 금리는 1.5%로 균일하며, 초기임대료(시세의 90%), 임차인 자격, 민간임대사업자 등록, 8년 이상 임대 등 의무를 준수하면서 집주인이 자율적으로 임대를 관리한다. 집주인은 임대차계약을 전자계약시스템에 등록하면 운영기관인 한국감정원에서 이를 점검한다.

[집주인임대주택사업(용자형) 개요]



자료: 국토교통부

나. 분석의견

건설개량형과 매입형 집주인임대주택사업을 ① 주택소유자가 집주인임대주택 사업을 통하여 주택도시기금으로부터 용자를 받아 주택을 개량하거나 매입하기까지의 단계, ② 이후 개량 혹은 매입을 완료하여 LH와 임대차계약을 실시하는 단계, ③ 마지막으로 LH가 입주민과 임대차계약을 실시하는 단계로 구분하여 검토하면 다음과 같다.

첫째, 연례적으로 건설개량형 및 매입형 집주인 임대주택사업의 집주인에 대한 용자 실적이 저조하게 나타나고 있다.

①과 관련하여 최근 3년간 동 사업을 통하여 집주인에게 용자한 실적을 살펴 보면, 매년 목표 대비 실제 용자 건수가 저조한 것으로 나타났다.

구체적으로 건설개량형의 경우, 2016년의 목표 실적은 400동이었으나 실제 용자된 호수는 47호에 불과했고, 2017년의 경우 500동을 목표로 하였으나 실제 용자가 집행된 호수는 133호에 불과했으며, 2018년의 경우 1,000호를 목표로 하였으나 실제 용자가 집행된 호수는 217호에 불과하였다.¹⁵⁾

매입형의 경우, 2016의 목표 실적은 800호였으나 실제 용자된 호수는 14호에 불과하였고, 2017년의 목표실적은 1,000호였으나 실제 용자된 호수는 28호였으며, 2018년의 목표실적은 1,000호였으나 실제 용자된 호수는 120호로 저조하였다.¹⁶⁾

[최근 3년간 건설개량형 및 매입형 임대주택 사업 집행 현황]

(단위 : 호(동), 백만원)

	건설개량형				매입형			
	목표	실적	예산액	집행액	목표	실적	예산액	집행액
2016	400	47	31,500	887	800	14	31,000	348
2017	500	133	75,000	859	1,000	28	56,000	1,422
2018	1,000	217	70,000	5,017	1,000	120	80,000	5,157

주: 2016년 및 2017년 건설개량형의 목표 및 실적은 ‘동’ 단위임

자료: 국토교통부, 한국토지주택공사

동 사업에 대한 집주인의 참여가 저조한 사유는 사업 신청 관련 절차가 복잡하고 제출할 서류의 종류가 많고 까다로워서 집주인의 접근성이 낮다는 점, 민간 임대사업의 평균수익률은 7.6% 수준인데 비해 임대료 상한 등 공적 규제에 의해 수익률이 5.0%로 낮다는 점, 동 사업은 LH와 위탁관리계약을 체결하여 관리감독을 받아야 하는 부담감 등으로 인해 동 사업의 참여를 기피한다는 점 등인 것으로 파악되고 있다.¹⁷⁾

15) 2016년과 2017년의 건설개량형은 주택의 ‘동’ 단위로 목표를 수립하였으며, 「주거복지 로드맵」 발표 후 2018년부터 ‘호’ 단위로 목표를 수립하였다.

16) 2018년 말 기준, 건설개량형 351호와 매입형 271호에 대한 사업신청이 승인되었으나, 집주인의 중도 사업포기로 실제 용자가 집행된 가구는 건설개량형 217호, 매입형 120호로 축소되었다.

그러나 국토교통부는 이러한 집행 부진 사유에도 불구하고 실제 용자가능성을 고려하지 않고 목표 물량을 상향 조정하여 과다한 불용액을 발생¹⁸⁾시키는 등 재정 운용의 효율성을 저해한 측면이 있다. 따라서 국토교통부는 향후 동 사업의 집행부진 사유를 면밀하게 분석하여 사업을 재설계할 필요가 있다.¹⁹⁾

둘째, 건설개량형 및 매입형 집주인 임대주택 사업을 통해 공급되는 임대주택의 공실이 과다하여 서민주거안정이라는 사업 목적 달성이 어려운 상황이므로, 공실을 감소를 위한 개선방안 등을 마련할 필요가 있다.

②와 ③과 관련하여 실집행률을 검토한 결과, 2018년 말까지 총 622호의 주택 소유주가 사업을 신청하였지만, 285호의 소유주가 사업을 포기하고 실질적으로 337호의 소유주가 주택을 개량하거나 매입하여 LH와 1차적으로 임대차계약을 체결하였고, 최종적인 수혜자인 임차인과의 계약건수는 43건에 불과한 것으로 나타났다.

좀더 세부적으로 살펴보면, 건설개량형의 경우에는 2018년 말까지 351호의 신청호수 중 주택개량을 완료하여 LH와 임대차계약을 완료한 호수는 40호이다. 낮은 임대료의 최종 수혜자는 2018년 말 기준으로 1명에 불과하였다. 매입형의 경우에는 2018년 말까지 신청 호수 271호 중 93호가 매입을 완료하여 LH와 임대차계약을 체결하였으며, LH가 최종 수혜자인 임차인과 계약한 수는 42개에 그쳤다.

최초 계획 대비 최종 수혜자인 입주인 비율을 분석한 결과, 건설개량형은 1,000호를 저렴한 임대료로 지원할 계획이었지만, 2018년 말 현재 1호에 대해서만 LH와 입주인과 임대차계약을 체결하여 실집행률은 0.1%에 그쳤다. 매입형의 경우에는 계획치 1,000호 대비 최종 수혜자인 임차인 계약은 42건에 그쳐 실집행률은 4.2% 수준이다.

17) 또한, 2018년 초 임대료 상한이 시세의 80%에서 85%로, 같은 해 6월 이후부터는 85%에서 90%로 상향되었음에도 의무임대기간 적용으로 인한 자율성 제약, 저금리 기조 하에서 시중은행 대출금리와 기금금리의 차이가 크지 않다는 측면도 집주인 입장에서 적극적 참여유인으로 작용하기 어려운 것으로 보인다.

18) 2018년의 경우에는 불용예상액을 신규 사업인 ‘용자형 집주인임대주택 사업’에 집행하였다.

19) 국토교통부는 2019년부터 집행이 부진한 건설개량형 및 매입형 집주인임대주택사업 신규사업자 모집을 중단할 계획이다.

[2018회계연도 집주인임대주택사업(건설개량형, 매입형) 세부현황]

(단위: 호, %)

구분	계획 (A)	사업 신청 (B)	사업 포기 (C)	2018년 말 기준			
				집주인 계약(D)	임차인 계약(E)	집주인 계약률 (D/A)	임차인 계약률 (E/A)
건설개량형	1,000	351	134	40	1	4.0	0.1
매입형	1,000	271	151	93	42	9.3	4.2
합계	2,000	622	285	133	43	6.7	2.2

자료: 국토교통부, 한국토지주택공사

이와 관련하여 LH가 건설개량형과 매입형 집주인임대주택사업을 시작한 2016년부터 2018년까지 LH가 집주인과의 계약 및 입주자와의 계약 현황을 살펴본 결과, 최근 3년 동안의 미임대율이 건설개량형의 경우 71.8%, 매입형의 경우 56.8%로 높게 나타났다.

건설개량형의 경우 전체 213호의 임대를 추진하였지만 153호가 미임대되어 미임대율은 71.8%에 이르며, 매입형의 경우에는 162호를 집주인과 임대차계약을 체결한 후 재임대를 실시하였지만 2018년 말 현재 92호(56.8%)가 미임대 상태이다.

[건설개량형, 매입형 집주인임대주택사업 공실 현황]

(단위: 호, %)

구분	건설개량형				매입형			
	집주인 계약	미임대 호수	입주자 재임대	미 임대율	집주인 계약	미임대 호수	입주자 재임대	미 임대율
2016	47	19	28	40.4	43	20	23	46.5
2017	126	95	31	75.4	26	21	5	80.8
2018	40	39	1	97.5	93	51	42	54.8
합계	213	153	60	71.8	162	92	70	56.8

자료: 국토교통부, 한국토지주택공사

LH가 집주인으로부터 임대한 주택을 재임대하지 못하여 발생한 LH의 손실분은 다음의 표에서 보는 바와 같이 2016~2018년 동안 총 4.2억원이다. LH는 집주인과 임대차계약을 통하여 미임대 여부와 관계없이 선확정수익을 제공하기 때문이다.

LH가 현재와 같은 손실을 향후에도 지속할 경우, 집주인임대주택사업의 최소 유지 기간인 8년을 감안한다면 손실액은 32억원 내외일 것으로 추정된다.

[건설개량형, 매입형 집주인임대주택사업 연도별 운영현황]

(단위: 호, 백만원)

구분	관리 호수	미임대 호수	집주인지급 임대료(누적)	LH 위탁수수료 (누적)	임차인 임대료(누적)	LH 사업손실
2016	61	24	385	19	268	△97
2017	161	109	401	20	123	△258
2018	622	131	120	6	49	△65
계	844	264	906	45	440	△421

자료: 국토교통부, 한국토지주택공사

LH가 발주한 주택산업연구원의 연구용역²⁰⁾에 따르면, 집주인임대주택의 공실률이 높은 것은 유사사업 대비 임차인의 제도 접근성이 낮고, 신청에서 입주까지 2~6주의 장기간이 소요되며, 실제 시장여건 등을 반영하지 못한 낮은 가격경쟁력 등이 원인인 것으로 기술하고 있다. 주택산업연구원의 설문조사결과에 따르면 주택 임대관리업체 대상 설문조사 결과에서 가장 많은 임대관리 서비스활동은 임차인 모집과 계약이며, 다음의 표에서 보는 바와 같이 일반임대관리업체의 임차인 모집방식은 인근 부동산 중개사무소에 위탁하는 방식이 52.9%로 가장 많은 비중을 차지하고 있다.

[일반 임대관리업체 임차인 모집방식]

(단위: %)

임차인 모집방식	인근 부동산 중개사무소 위탁	회사에서 설립한 중개법인 수행	인터넷 광고	임차인 모집 비대행
응답비율	52.9	35.3	5.9	5.9

자료: 주택산업연구원 주택임대관리업체 조사 (2019.2)

그런데, LH는 공사 홈페이지에 공고 후 미달 발생시에 인근 중개업소에 의뢰하고 있다. 참고로, 융자형 집주인임대주택사업을 수행하는 한국감정원은 일간지나

20) 주택산업연구원, 「집주인 임대주택 사업 추진전략 수립연구」, 2019.

홈페이지에 일괄적으로 입주자 모집공고를 내지 않고, 집주인이 개별적으로 부동산 포털사이트 ‘한방’에 모집공고를 내는 등 민간임대차시장에서 바로 임차인을 모집하는 구조로 시세 대비 90% 임대료의 가격경쟁력을 적극적으로 활용하고 있다.

[집주인임대주택사업 임차인 모집방식]

구분	건설개량형·매입형	용자형
임차인 모집주체	한국토지주택공사	집주인
임차인 모집 방식	공사 홈페이지를 통한 입주자 모집공고 1회 미달시 부동산 중개업자 활용	부동산 포털-한방

자료: 한국토지주택공사, 한국감정원

임차인의 입장에서 시세의 90% 이하로 임대료를 지급하면서 10% 이상의 혜택을 제공받을 수 있음에도 불구하고, 공실이 과다하게 발생하는 것은 LH의 운영 관리에 미숙함이 있다는 것을 반증한다.

결과적으로, 집주인임대주택사업은 LH의 적극적이지 못한 홍보활동 등으로 인하여 1단계에 해당하는 용자금 지원단계 외에 2단계인 LH와 집주인이 계약한 주택에서도 공실률이 높게 발생하여 소기의 목적을 달성하지 못하고 집주인인 주택소유자에게 주택도시기금으로부터의 저리융자 혜택만 제공한 결과를 낳았다.

따라서 국토교통부와 LH는 건설개량형과 매입형 집주인임대주택사업의 공실률 개선을 위한 적극적인 홍보활동을 수행하여 주거지원계층의 주거안정을 도모하고자 하는 사업목표를 달성할 수 있도록 노력을 경주할 필요가 있다.

2-2. 집주인 임대주택사업의 사업목적에 부합하지 않는 일반인을 대상으로 한 임대사업으로의 변질 문제 개선 필요

가. 현황

집주인임대주택사업은 LH가 수행하는 건설개량형과 매입형, 한국감정원이 수행하는 용자형으로 구분된다. 이 중 용자형의 경우에는 계획현액은 2,278억 5,900만원이었지만 실집행액은 3,155억 3,000만원으로, 계획현액 대비 138.5%가 집행되었다.

[2018회계연도 집주인임대주택사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	계획		이월액	계획현액 (b)	집행액(c)	집행률	
	당초	수정(a)				계획대비 (c/a)	현액대비 (c/b)
건설개량형	50,000	50,000	0	50,000	5,017	10.0	10.0
매입형	50,000	50,000	0	50,000	5,157	10.3	10.3
용자형	193,300	227,859	0	227,859	315,530	138.5	138.5
합 계	293,300	327,859	0	327,859	325,783	99.4	99.4

자료: 국토교통부

집주인임대주택사업을 통하여 집주인임대사업에 참여하여 융자금 지원을 받은 세대수가 6,891가구이며, 이 중 실질적으로 임차한 가구 수는 4,495가구이다.

[2018회계연도 집주인임대주택사업 지원 가구수]

(단위: 가구)

	건설개량형	매입형	용자형	합계
계획	1,000	1,000	3,000	5,000
국토교통부 제출실적	351	271	6,891	7,513
중도포기	134	151	0	285
집주인 용자	217	120	6,891	7,228
집주인 계약	40	93	6,891	7,024
임차인 계약	1	42	4,495	4,538

자료: 국토교통부

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

나. 분석의견

대학생, 독거노인 등 취약계층의 주거안정을 지원하고자 하는 목적에 부합하지 않게 수혜대상의 다수가 일반인으로 구성된 집주인임대주택사업을 당초의 목적에 적합하도록 개선할 필요가 있다.

집주인 임대주택사업은 임대료 상한과 인상폭 제한, 임대기간 보장을 조건으로 민간이 1.5% 저리의 주택도시기금을 지원받아 8년 이상 대학생, 독거노인 등의 주거취약계층에게 저렴하게 임대하는 공공지원 민간임대주택 사업이다. 이에 따라 집주인임대주택사업의 입주자격은 다음의 표에서 보는 바와 같이 건설개량형과 매입형의 경우에는 취약계층이 1, 2순위이고, 융자형의 경우에도 무주택 청년, 고령자, 신혼부부가 1순위이다.

[집주인임대주택사업의 입주 자격]

	입주자격
건설개량형, 매입형	1순위: 대학생, 독거노인, 고령자(만 65세 이상) 2순위: 대학원생, 취업준비생, 사회초년생, 신혼부부(예비신혼부부 포함) 3순위: 일반인
융자형	1순위: 무주택 청년(미혼인 만 19~39세), 무주택 고령자(만 65세 이상), 무주택 신혼부부(혼인기간 7년 이내) 2순위: 일반인(LH 등에서 기금 지원받은 전세입자 제외)

자료: 한국토지주택공사, 한국감정원의 제출자료를 바탕으로 재작성

그런데, 다음의 표에서 보는 바와 같이 집주인임대주택사업을 통하여 제공하는 임대주택에는 당초 사업의 취지와는 달리 대학생, 독거노인 등의 주거취약계층이 거주하는 것이 아니라 일반인이 다수 거주하고 있다.

유형별로 살펴보면 LH가 운영관리하는 건설개량형과 매입형 집주인임대주택사업의 경우, 임차인은 대학생, 독거노인 등 1순위의 비율은 9.8%, 대학원생, 취업준비생, 사회초년생 등으로 구성된 2순위의 비율도 9.8%인 반면, 3순위인 일반인이 80.5%를 차지하고 있다. 한국감정원이 위탁관리하는 융자형의 경우에는 LH가 진행하는 건설개량형과 매입형에 비하여 1순위가 차지하는 비중은 높다. 1순위가 36.5%

이지만, 동 사업과 무관한 일반인이 최종적으로 수혜자가 되는 비중이 28.7%이며, 집주인인 임대사업자가 자금을 융자받은 후 임대차계약을 체결하였는지 여부에 대한 파악이 되지 않는 부분이 34.8%로 많은 비중을 차지하였다.

[집주인 임대주택 임차인 현황]

(단위: 명, %)

건설개량형·매입형				융자형			
구분		인원수	비율	구분		인원수	비율
1순위	대학생	12	9.8	1순위	청년	2,505	36.4
	독거노인	0	0		신혼부부	3	0.0
	고령자 세대	0	0		고령자	4	0.1
	소 계	12	9.8		소 계	2,512	36.5
2순위	대학원생	1	0.8	2순위	일반인	1,983	28.7
	취업준비생	2	1.6				
	사회초년생	9	7.3				
	신혼부부	0	0				
	소 계	12	9.8				
3순위	일반인	99	80.5	기 타		2,396	34.8
합 계		123	100.0	합 계		6,891	100.0

주: 융자형의 경우 기존세입자를 일반인으로 간주함

자료: 한국토지주택공사, 한국감정원의 제출자료를 바탕으로 작성

한편, 융자형 집주인임대주택사업은 2018년부터 본격적으로 시행되었으며, 일반 주택임대업자도 융자형 집주인임대주택사업에 참여가능하다. 동 사업에 참여한 임대사업자 수는 2018년에 총 1,206명²²⁾이며, 이들이 보유한 임대주택은 총 11,643호이다. 이 중 6,891호에 대해서만 융자가 집행되었다.

[융자형 집주인임대주택사업에 참여한 임대주택사업자의 보유 임대주택 분포 현황]

(단위: 명)

구분	1~49가구	50~99가구	100~199가구	200가구 이상	합계
임대주택사업자	1,163	33	9	1	1,206

자료: 한국감정원

22) 1,206명의 임대사업자는 기존 임대사업자와 2018년에 신규 임대사업로 구성되어 있다.

신청호수가 당초 계획보다 크게 증가하면서 용자형 집주인임대주택사업의 계획액 2,278억 5,900만원보다 877억 5,000만원 증액된 3,155억 3,000만원이 집행되었다.

[집주인임대주택사업 중 용자형 예산 대비 실적]

(단위: 호, 백만원)

	예산		실적	
	지원가구	지원액	지원가구	지원액
용자형	3,000	227,859	6,891	315,530

자료: 한국감정원

그런데, 1순위를 위하여 집행된 금액은 1,655억원으로 추정되며, 1,500억원이 일반인에게 지원된 것으로 파악된다. 한국감정원은 기타항목에 대해서 순위를 파악하지 못하고 있음에 따라 순위별 비중에 근거하여 1순위(56.0%)와 일반인 규모(44.0%)를 추정하였다.

[집주인임대주택사업 중 용자형의 순위별 용자실적]

(단위: 백만원)

1순위	일반인	기타			합계
		1순위 추정	일반인 추정	소계	
100,031	98,527	65,483	51,489	116,972	315,530

자료: 한국감정원

기존 임대사업을 영위하던 자는 동 사업에 참여하면서 금융기관 주택담보대출을 저리(1.5%)의 주택도시기금 용자로 대환하면서 이자비용 감소혜택을 받는다. 또한, 기존부터 동 임대사업자와 임대차 계약을 체결하여 거주 중이던 기존 세입자도 순위와 관계없이 계약의 만료일까지 자동적으로 동 사업의 대상이 되어 임차료 할인혜택의 수혜자가 된다.

만약 동 사업이 일반인에게 저렴한 임차료를 제공하는 것을 목적으로 한다면 목표를 달성하였다고 할 수 있다. 하지만, 우선적으로 저렴한 임차료 혜택을 입어야 하는 1순위자에게 기회가 제한되는 문제점이 발생한다.

동 사업은 민간 임대사업자가 기금으로부터 저리로 용자받아 이자부담을 경감하는 대신 저렴한 임대주택을 공급하는 데만 치중하고 있다.

집주인임대주택사업은 주거취약계층에 임대주택을 공급하기 위한 주거복지사업의 일환이라는 점을 감안할 때 수혜대상이 사업목적과 부합하지 않는 측면이 크다. 동 사업은 일반인에게 저렴한 임대주택을 공급하고자 함이 아니기 때문이다.

따라서, 국토교통부와 LH, 한국감정원은 사업 재설계를 통하여 동 사업에 부합하는 수혜자가 확대될 수 있도록 하거나, 수혜자가 확대되지 않을 경우 사업예산을 감액하는 것을 검토할 필요가 있다.

2-3. 다가구 매입임대주택 공급 관리 및 공실 최소화 필요

가. 현 황

다가구 매입임대 사업은 도심 내 기초생활수급자 등 저소득계층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 다가구주택 등을 매입하여 개보수한 후 시세의 30% 수준으로 저렴하게 임대하는 사업으로, 사업시행자에게 총 사업비의 50%를 융자하는 다가구매입임대(융자)²³⁾ 사업과 45%를 출자하는 다가구매입임대출자²⁴⁾ 사업으로 구성된다.

2018년도 다가구매입임대(융자)사업의 계획현액은 1조 75억원으로 이중 9,759억 600만원이 집행되고 315억 9,400만원이 불용되었다. 다가구매입임대출자 사업의 계획현액은 9,177억 5,000만원으로 이중 9,074억 4,200만원이 집행되고 103억 800만원이 불용되었다.

[2018년도 다가구 매입임대주택 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

세부사업명	계획액		전년도 이월액	계획현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	당초	수정					
다가구매입임대(융자)	932,500	1,007,500	0	1,007,500	975,906	0	31,594
다가구매입임대출자	850,250	917,750	0	917,750	907,442	0	10,308

자료: 국토교통부

23) 코드: 주택도시시기금 1336-401

24) 코드: 주택도시시기금 1440-402

동 사업은 지나치게 오랜 기간이 소요되고 도심 외곽에 주로 건설되는 건설형 공공임대주택의 단점을 보완한 것으로, 저소득층이 현 생활권에서 거주할 수 있도록 민간이 건설한 다가구 주택 등을 매입한 후 개·보수를 통해 입주자에게 공급하는 특성을 가지며, 일반, 청년, 신혼부부, 공공리모델링형, 원룸형 등 각 유형별로 입주대상자의 우선순위에 맞추어 공급한다.

나. 분석의견

첫째, 다가구 매입임대주택 사업을 통해 매입한 주택을 실제 공급하기 위해 소요되는 기간을 최소화할 필요가 있다.

다가구 매입임대주택사업은 사업 유형에 청년매입임대주택 및 신혼부부매입임대주택이 추가되는 등 사업유형이 다양화되면서 매입물량이 증가하고 있다. 2018년도 LH와 지방공사는 다가구 매입임대주택사업을 통하여 총 16,772호의 주택을 매입하였으며, 이는 당초 계획했던 물량(17,000호)의 98.6%에 해당한다.

그러나 2018년도에 매입된 물량 중 2,363호는 기존 임차인과 계약기간이 남아있었고, 5,819호는 개·보수로 인하여 공급할 수 없었으며, 6,072호는 공가상태로, 실제 입주자에게 공급한 물량은 2,518호에 불과(15.0%)한 것으로 나타났다.

[2018년 다가구 매입임대주택 매입 및 임차 현황]

(단위: 호)

구 분	2018 매입실적	매입임대 임차현황	기존민간 임차현황	보수중	공가현황		
					계	6개월 이하	6개월 초과
LH	13,279	1,702	2,148	4,740	4,689	3,890	799
지방공사	3,493	816	215	1,079	1,383	1,003	380
합 계	16,772	2,518	2,363	5,819	6,072	4,893	1,179

자료: 국토교통부

다가구 매입임대주택 사업은 LH나 지방공사 등 사업시행자가 기존 주택을 매입하여 이를 개·보수한 이후 입주공고를 거쳐 입주자를 선정하고 임대차계약을 체결하는 방식으로 추진되기 때문에, 사업시행자가 기존 주택을 매입하더라도 ① 기존 임차인의 계약기간이 남아있거나 ② 매입주택의 재임대를 위한 개·보수에 일정

기간이 소요된다는 점에서 매입 즉시 입주대상자에게 공급되기 어렵다는 특성이 있다.²⁵⁾

그러나 실제 매입시점과 공급시점의 차이가 커진다면, 건설형에 비해 신속하게 주거취약계층을 대상으로 한 임대주택을 공급하려는 동 사업의 취지의 달성이 어려워질 소지가 있다.

따라서 국토교통부는 연내 공급 가능한 물량을 최대한 확보하는 한편, 평균 3개월 이상 소요되는 주택 개·보수 기간을 최소화하는 등 매입 이후 입주까지의 기간을 단축하여 연내 주택공급이 확대될 수 있도록 개선할 필요가 있다.

둘째, 각 입주자 유형별 수요에 적합한 양질의 주택을 매입함으로써 매입 후 공가 발생이 최소화되도록 사업관리를 할 필요가 있다.

2018년도 동 사업을 통해 매입한 주택의 공가(空家) 현황을 살펴보면, LH의 경우 총 매입주택 13,279호 중 4,689호가 공가로, 이중 6개월을 초과한 장기 공가는 799호(6.0%)로 나타났다. 또한 지방공사의 경우 총 3,493호를 매입하였는데 이 중 1,277호가 공가이고, 6개월 이상 장기 공가상태인 주택은 380호(10.9%)로 나타났다.

장기 공가가 발생하는 사유는 주로 기금의 지원단가가 시세에 비해 낮고, 짧은 기간 동안 많은 물량의 주택을 매입함에 따라 일부 노후·불량 주택이나 대중교통 접근성이 좋지 않은 주택을 구입한데 기인한 측면이 있다.²⁶⁾

[2018년 말 누적 기준, LH의 건령별 주택매입 현황]

(단위: 호, %)

구분	계	준공 5년이하	준공 5-10년	준공 10년초과
물량	92,695	43,687	18,778	30,230
비율	100.0	47.1	20.3	32.6

자료: 국토교통부

25) 국토교통부에 따르면 LH가 수행하는 기존주택 매입임대주택 전체 사업을 기준으로 할 때 기존 임차인 거주기간은 평균 16개월, 기존 임차인 퇴거 이후 개보수를 거쳐 입주자를 모집하기까지 기간은 평균 4개월이 소요된다.

26) 2016년도 감사원 감사결과에 따르면, 상대적으로 교통이 불편한 외곽지역의 주택을 매입하여 공가가 발생하였다는 점을 지적한 바 있다.

그러나 공가의 발생은 「주거복지 로드맵」에 따른 매입형 임대주택 공급계획에 차질을 빚을 수 있고, 기금에서 융자 및 출자 지원을 하는 만큼 사업시행자의 재정적 손실을 야기할 우려가 있다.

따라서 국토교통부는 다가구 매입 지원단가의 현실화를 검토하는 한편, 입주자의 선호를 면밀하게 파악하여 임대가 용이한 양질의 주택을 매입하는 등 공가발생을 최소화하도록 주의할 필요가 있다.

2-4. 매입 후 재임대(Sale&Leaseback) 사업 집행 부진

가. 현 황

매입 후 재임대(SLB)²⁷⁾ 사업은 임대주택리츠출자 사업의 내역사업으로, 과도한 주택담보대출 상환부담으로 생계가 곤란한 한계차주의 주택을 매입한 후 해당 주택을 매각한 한계차주에게 이를 다시 재임대하는 사업이다.

2018년도 계획액은 700억원이었으나 기금운용계획변경을 통한 계획현액은 116억 6,200만원으로, 이중 50억원을 집행하고 66억 6,200만원을 불용하였다.

[2018년도 매입 후 재임대(SLB) 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	계획		전년도 이월액	계획현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액
	당초	수정					
임대주택리츠출자	1,196,800	896,800	0	896,800	782,908	0	113,892
SLB	70,000	11,662	0	11,662	5,000	0	6,662

자료: 국토교통부

SLB 사업은 주택도시기금과 LH, 주택담보대출 취급은행 등의 출자를 통하여 부동산투자회사(리츠²⁸⁾)를 설립한 뒤 과도한 부채로 어려움을 겪는 한계차주의 주

27) 코드: 주택도시기금 1440-409의 내역사업

28) REITs(Real Estate Investment Trusts)란 소액투자자들로부터 자금을 모아 부동산이나 부동산 관련 자본지분(Equity)에 투자하여 발생한 수익을 투자자에게 배당하는 회사나 투자신탁을 말한다.

택을 매입하고, 주택을 매각한 한계차주에게 이를 다시 재임대하는 방식으로 수행되고 있다. 정부는 임대기간이 종료되면 주택을 매각한 한계차주에게 이를 다시 재매입할 수 있도록 하고 있다.

사업대상은 주택담보대출 원리금 상환에 곤란을 겪고 있는 도시근로자 월평균 소득(100%) 이하인 1주택 소유자이고, 매입대상은 2004년 이후 사용승인된 150세대 이상 공동주택 중 공시가격 5억원 이하, 전용면적 85㎡ 이하인 아파트이며, 임대료는 주변 전세 시세 기준 보증부 월세 방식이다.

[SLB 사업 개요]

구 분	내 용	비고
세대요건	- 1세대 1주택 소유자 - 도시근로자 가구당 월평균 소득 100% 이하	
주택조건	2004년 이후 사용승인 - 150세대 이상, 전용면적 85㎡ 이하	
매입방법 및 절차	매입공고 → 접수 → 요건검토 → 계약	LH 시행
매입액 상한	공시가격 5억원 이하	
임대료 납부	주변 전세시세 수준 보증부 월세방식	
제외요건	- 대출상환이 어려운자 - 매입 후 임대 또는 매각이 곤란한 주택	

자료: 국토교통부가 제출한 자료 재구성

나. 분석의견

구체적인 사업계획을 수립하지 않은 상태로 예산을 편성하여 사업추진이 지연됨에 따라 매입 후 재임대(SLB) 사업의 집행실적이 저조하게 나타났으므로 향후 유사한 사례가 반복되지 않도록 주의할 필요가 있다.

SLB 사업은 정부가 발표한 「가계부채종합대책(2017.10)」의 일환으로 추진된 사업으로, 과도한 부채로 인하여 어려움을 겪는 한계차주가 현재 거주하고 있는 주택에 계속 거주하면서 부채를 상환할 수 있도록 하기 위하여 2018년도에 신규 편성된 사업이다.²⁹⁾

29) 정부가 발표한 「가계부채종합대책(2017.10)」에 포함된 사항이다.

SLB 사업 예산 편성 당시에는 총 400호를 매입할 계획으로 700억원을 편성하였으나, 동 사업이 하반기에 추진됨에 따라 기금운용계획 변경을 통하여 계획액을 116억 6,200만원으로 감액 조정하였고, 2018년 말 기준 동 사업으로 매입한 주택은 총 13호로, 집행실적은 50억원에 불과한 것으로 나타났다.

[2018회계연도 SLB 사업 계획 대비 실적]

(단위: 백만원, %)

구분	매입호수			집행액		
	계획(A)	실적(B)	달성율(B/A)	계획(C)	실적(D)	집행율(D/C)
2018	400	13	3.3	70,000	5,000	7.1

자료: 국토교통부

SLB 사업의 집행실적이 저조한 가장 큰 이유는 동 사업이 2018년 11월에서야 매입공고를 거쳐 매입을 추진한데 기인한다.

구체적으로 살펴보면, 동 사업은 사업 대상이나 매입대상 주택 요건, 매입액 상한 등에 관한 구체적인 계획이 수립되지 아니한 상태로 2018년도 예산이 편성되었는데, 2018년 10월 말까지 동 사업 모델 설계와 관련하여 기획재정부와 협의를 완료하지 못하여 리츠 설립(2018.9.)에도 불구하고 매입공고를 추진하지 못하다가, 2018년 11월에 매입공고를 하면서 사업을 추진하게 되었다.³⁰⁾

특히 동 사업에 대한 구체적인 내용 확정이 늦어짐에 따라 사업 홍보가 저조하였고, 매입 신청기간이 2018년 11월 7일부터 13일까지 1주일에 불과하였으며³¹⁾ 매입 신청된 65호 중 사업요건에 부합하는 주택은 13호에 불과하여 기금운용계획 변경(2018.12.)을 통해 예산을 감액 조정하였음에도 66억 6,200만원을 불용하는 등 예산운용의 효율성을 저해한 측면이 있다고 보인다.

따라서 향후 구체적 사업계획을 수립하지 않고 예산을 편성하여 사업을 추진하는 사례가 발생하지 않도록 주의할 필요가 있다.³²⁾

30) 동 사업은 개인적 부채로 인해 한계차주가 된 주택소유자를 대상으로 기금을 통해 지원하는 방식이라는 점에서 제도 도입 초기부터 반대 민원이 제기되어 구체적 내용 확정이 지연되었다.

31) 통상 모집공고 기간은 2주 정도이다.

32) 한편, 국토교통부는 지난 2013년에서 2014년 사이에도 여유자금 활용을 통해 희망임대리츠를 설립하여 3차에 걸쳐 SLB 사업을 수행한 바 있으나, 1차 사업을 제외한 2차, 3차 사업의 경우 사업 목표물량을 달성하지 못하였다.

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 2018회계연도 결산 결과 세입은 총계기준 18조 5,869억 8,300만원이고, 세출은 총계기준 18조 3,153억 3,700만원으로 나타났다.

[2018회계연도 교통시설특별회계 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	2017 결산	2018년			
		예산		결산(B)	B/A
		본예산	추경(A)		
세입(총계)	11,877,240	18,264,726	18,247,036	18,586,983	101.9
도로계정	8,267,835	12,099,961	12,071,671	12,275,511	101.7
철도계정	594,232	3,552,398	3,562,398	3,639,998	102.2
교통체계관리계정	443,046	476,274	476,874	508,037	106.5
공항계정	809,119	724,418	724,418	803,412	110.9
항만계정	1,763,008	1,411,675	1,411,675	1,360,025	96.3
세출(총계)	14,890,174	18,247,036	18,247,036	18,315,337	100.4
도로계정	7,256,911	12,099,961	12,071,671	12,236,266	101.4
철도계정	5,528,493	3,552,398	3,562,398	3,569,372	100.2
교통체계관리계정	199,136	476,274	476,874	468,344	98.2
공항계정	570,144	724,418	724,418	684,262	94.5
항만계정	1,335,490	1,393,985	1,411,675	1,357,093	94.9

주: 총계기준

자료: 국토교통부

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 「교통시설특별회계법」

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

3-1. 교통시설특별회계의 계정별 개선과제

가. 현 황

교통시설특별회계는 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정, 공항계정, 항만계정 등 5개의 계정으로 구성되어 있다.

교통시설특별회계의 2018회계연도 세입은 추경예산 18조 2,470억 3,600만원이었고, 18조 7,078억 8,200만원을 징수결정하여 수납액은 18조 5,869억 8,300만원으로 예산액보다 3,399억 4,700만원 증가하였다.

[2018회계연도 교통시설특별회계 세입 결산 현황]

(단위: 백만원)

구분	예산액		징수 결정액	수납액	미수납액	불납 결손액
	본예산	추경				
도로계정	12,099,961	12,071,671	12,356,569	12,275,511	81,051	7
철도계정	3,552,398	3,562,398	3,646,076	3,639,998	6,078	0
공항계정	724,418	724,418	814,045	803,412	10,633	0
교통체계관리계정	476,274	476,874	508,085	508,037	47,864	0
항만계정	1,411,675	1,411,675	1,383,107	1,360,025	23,082	0
계	18,264,726	18,247,036	18,707,882	18,586,983	168,708	7

주: 총계기준

자료: 국토교통부

세출은 결산 결과 추경예산 18조 2,470억 3,600만원보다 7,662억 3,800만원 증가한 19조 132억 7,400만원이 지출되었으며, 다음연도 이월액은 5,219억 6,800만원, 불용액은 1,759억 6,900만원으로 나타났다.

[2018회계연도 교통시설특별회계 세출 결산 현황]

(단위: 백만원)

구분	예산액		예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경				
도로계정	12,099,961	12,071,671	12,547,554	12,236,266	259,976	51,312
철도계정	3,552,398	3,562,398	3,572,494	3,569,372	108	3,014
공항계정	724,418	724,418	774,499	684,262	46,000	44,237
교통체계관리계정	476,274	476,874	477,017	468,344	677	7,996
항만계정	1,393,985	1,411,675	1,641,710	1,357,093	215,207	69,410
계	18,247,036	18,247,036	19,013,274	18,315,337	521,968	175,969

주: 총계기준

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 교통시설특별회계 공항계정의 경우 도로계정 및 철도계정으로 전출금이 증가하는 등 세입과 세출의 불균형이 발생하고 있으며, 정부출자수입의 세입재원으로서의 법적근거와 공항계정에서 타 계정으로의 전출에 대한 법적근거가 미비하다.

교통시설특별회계 공항계정의 경우 일반회계로부터의 전입금이 없음에도 불구하고 정부출자수입, 항공수입 등 자체세입이 세출사업 규모를 초과하여 오히려 도로계정과 철도계정으로 전출하고 있으며 그 규모가 증가하고 있어 공항계정의 세입과 세출 간 불균형이 발생하고 있다.

[교통시설특별회계 공항계정 세입 및 세출 결산 현황]

(단위: 백만원)

구분	2016	2017	2018
세입	652,944	809,119	803,412
세출	277,086	570,144	684,262
타계정 전출금	136,951	464,472	544,896

주: 총계기준

자료: 국토교통부

교통시설특별회계 공항계정의 경우 인천공항공사와 한국공항공사의 이익잉여금에 대해 배당받는 정부출자수입²⁾이 2015년 2,248억 3,300만원에서 2018년 5,052

억 8,900만원으로 계속 증가하고 있다.

[최근 4년간 교통시설특별회계 공항계정 정부출자수입 결산 내역]

(단위: 백만원)

연도	예산액		이체등 증감액	예산 현액	징수 결정액	수납액 (B)	수납률 (B/A)	미수 납액	불납 결손액
	본예산	추경(A)							
2015	201,910	201,910	0	201,910	224,833	224,833	111.4	0	0
2016	222,211	222,211	0	222,211	302,275	302,275	136.0	0	0
2017	277,869	277,869	0	277,869	379,201	379,201	136.5	0	0
2018	360,283	360,283	0	360,283	505,289	505,289	140.2	0	0

주: 총계기준

자료: 국토교통부

공항계정에서는 인천국제공항공사 및 한국공항공사의 배당금 수입 등 자체세입에 따른 여유자금이 발생되어 이를 도로계정 및 철도계정으로 전출하고 있으며, 2018년에는 최근 5년간 가장 큰 규모인 5,448억 9,600만원을 전출하였다.

[교통시설특별회계 공항계정에서 도로계정 및 철도계정으로 전출금 현황]

(단위: 백만원)

구분	2014	2015	2016	2017	2018
도로계정으로 전출	0	0	81,220	224,946	276,057
철도계정으로 전출	139,504	0	55,731	139,526	268,839
계	139,504	0	136,951	464,472	544,896

주: 결산 기준

자료: 국토교통부

교통시설특별회계 재원의 효율적 활용을 위해 계정간 전입·전출을 할 수 있으나, 공항계정 세입의 대부분이 인천국제공항공사 및 한국공항공사의 배당금 수입과 비행장 및 항행안전시설 사용료 수입이라는 점에서 동 세입 재원을 항공분야에 사용하지 않고 세출 결산액의 79.6%를 타 계정으로 전출하는 것은 다소 과도한 측면이 있다.

- 2) 인천국제공항공사에 대해서는 교통시설특별회계에서 100%를 출자하였으며, 한국공항공사에 대해서는 기획재정부가 51.7%(일반회계, 1조 2,189억원), 국토교통부가 48.3%(교통회계, 1조 1,388억원)를 출자하여, 출자 비율에 따라 해당 회계로 배당금을 귀속하고 있다.

한편, 「교통시설특별회계법」 제6조제1항³⁾은 공항계정의 세입으로 「공항시설법」 제7조제1항에 따른 사업시행자에 대한 용자로 인한 수입금을 규정하고 있으나, 도로계정 세입 항목인 「교통시설특별회계법」 제4조제1항제2호⁴⁾의 공공기관 등에 대한 출자 및 용자로 인한 수입금과 달리 출자로 인한 수입금에 대해서는 규정하고 있지 않아 정부출자수입의 공항계정 세입 근거를 보완할 필요가 있다.

또한, 계정간 전출과 관련하여 「교통시설특별회계법」 제8조제4항⁵⁾은 인천국제공항건설과 관련된 고속도로의 건설을 위한 재원은 공항계정으로부터 도로계정에 전입할 수 있도록 규정하고 있지만, 현재 이루어지는 공항계정에서의 전출은 「국가재정법」 제13조⁶⁾에 근거하고 있는 것으로 보인다. 그러나 「국가재정법」 제13조에는 ‘회계 및 기금 상호 간의 전입 또는 전출’이라고 표현하여 계정 간 전입·전출에 대한 명시적 근거는 없는 상황이며, 다른 특별회계의 경우에는 근거 법률에서 계정간 전입·전출에 대한 근거를 마련하고 있다⁷⁾. 따라서 공항계정에서 타 계정으로의 전출

3) 「교통시설특별회계법」

제6조(공항계정의 세입 및 세출) ① 공항계정의 세입은 다음 각 호와 같다.

1. 제8조에 따른 일반회계로부터의 전입금
2. 「공항시설법」 제50조에 따른 항행안전시설 사용료
3. 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」 제17조에 따른 소음부담금
4. 「공항시설법」 제2조제9호에 따른 공항개발사업 및 같은 법 제2조제10호에 따른 비행장개발사업과 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」에 따른 공항소음대책사업 관련 손실 보상 및 토지매수의 시행에 따른 이주단지 분양대금
5. 제2항제2호에 따른 용자로 인한 수입금
6. 다른 회계로부터의 예수금 및 전입금
7. 제10조에 따른 차입금
8. 「공공차관의 도입 및 관리에 관한 법률」에 따른 차관 수입금
9. 「공공자금관리기금법」에 따른 공공자금관리기금으로부터의 예수금
10. 그 밖의 수입금

4) 「교통시설특별회계법」

제4조(도로계정의 세입 및 세출) ① 도로계정의 세입은 다음 각 호와 같다.

2. 제2항제2호에 따른 출자 및 용자로 인한 수입금

5) 「교통시설특별회계법」

제8조(일반회계로부터의 전입) ④ 인천국제공항건설과 관련된 고속도로의 건설을 위한 재원은 공항계정으로부터 도로계정에 전입할 수 있다.

6) 「국가재정법」

제13조(회계·기금 간 여유재원의 전입·전출) 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 활용할 수 있다. (이하 생략)

7) 국가균형발전특별회계, 에너지및자원사업특별회계는 계정의 세입

에 대한 법적 근거를 마련하여 명확성을 제고할 필요가 있다.

둘째, 교통시설특별회계의 여유재원 규모가 증가하여 도로계정의 공공자금관리기금 예탁규모가 증가하고 있어 특별회계의 세입·세출 불균형을 초래하고 있다.

2018회계연도 교통시설특별회계 도로계정의 공공자금관리기금 예탁⁸⁾은 예산현액 6조 3,130억 400만원 전액을 집행하였다. 교통시설특별회계에서 공공자금관리기금으로 예탁은 유일하게 도로계정에서만 편성하고 있다.

[2018회계연도 교통시설특별회계 공공자금관리기금 예탁 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	예비비	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
공공자금관리기금 예탁	6,378,294	6,313,004	0	0	6,313,004	6,313,004	0	0

자료: 국토교통부

국토교통부는 교통시설특별회계의 여유재원을 2017년부터 공공자금관리기금에 예탁하고 있는데, 그 규모가 2017년에는 6,007억원에 불과했으나 2018년에는 6조

「국가균형발전특별법」

제34조(지역자율계정의 세입과 세출) ① 회계의 지역자율계정의 세입은 다음 각 호와 같다.

7. 회계의 지역지원계정, 제주특별자치도계정 및 세종특별자치시계정으로부터의 전입금

② 회계의 지역자율계정의 세출은 다음 각 호와 같다.

6. 회계의 지역지원계정, 제주특별자치도계정 및 세종특별자치시계정으로의 전출금

제35조(지역지원계정의 세입과 세출) ① 회계의 지역지원계정의 세입은 다음 각 호와 같다.

7. 회계의 지역자율계정, 제주특별자치도계정 및 세종특별자치시계정으로부터의 전입금

② 회계의 지역지원계정의 세출은 다음 각 호와 같다.

15. 회계의 지역자율계정, 제주특별자치도계정 및 세종특별자치시계정으로의 전출금

「에너지 및 자원사업 특별회계법」

제5조(투자계정의 세입·세출) ① 투자계정의 세입은 다음 각 호와 같다.

13. 융자계정으로부터의 전입금

② 투자계정의 세출은 다음 각 호와 같다.

4. 융자계정으로의 전출금

제6조(융자계정의 세입·세출) ① 융자계정의 세입은 다음 각 호와 같다.

6. 투자계정으로부터의 전입금

② 융자계정의 세출은 다음 각 호와 같다.

2. 투자계정으로의 전출금

8) 코드: 교통시설특별회계(도로계정) 8912-880

3,130억 400만원으로 약 10배 이상 증가하였고, 2019년에는 전년대비 감소하기는 하였으나 3조 7,465억 2,900만원의 규모를 예탁할 예정이다.

[교통시설특별회계 도로계정의 공공자금관리기금 예탁 현황]

(단위: 백만원)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019
공공자금관리기금 예탁	0	0	0	600,690	6,313,004	3,746,529

주: 1. 공공자금관리기금 예탁은 교통시설특별회계(도로계정)에서만 편성

2. 2014~2018년은 결산기준, 2019년은 예산기준

자료: 국토교통부

교통·에너지·환경세의 과세 대상⁹⁾은 휘발유와 경유 등으로 휘발유·경유 소비 증가로 세수 실적 증가 등에 따라 일반회계전입금이 증가하였으나, 도로분야의 지출은 감소¹⁰⁾하여 공공자금기금 예탁 규모는 증가하는 등 교통시설특별회계 도로계정의 세입과 세출 불균형이 발생하고 있다.

9) 「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

10) 내부거래를 제외한 총지출 기준으로 2017회계연도 결산 결과 도로계정의 세출 규모는 6조 2,147억 4,400만원이고, 2018회계연도 결산 결과 도로계정의 세출 규모는 5조 6,255억 7,000만원이다.

[교통시설특별회계 도로계정 세입 및 세출 결산 현황]

(단위: 백만원)

구분	2016	2017	2018
세입	8,470,064	8,267,835	12,275,511
세출	6,260,549	7,256,911	12,236,266
공자기금 예탁	0	600,690	6,313,004
균특회계 전출	539,679	441,477	297,692

주: 총계기준

자료: 국토교통부

이에 대해 국회는 2017회계연도 결산 심사 결과 교통시설특별회계의 세입·세출 불균형 문제를 해결하기 위하여 교통·에너지·환경세의 교통시설특별회계 전입 비율에 대한 조정 등 제도개선 방안을 마련할 것을 시정요구하였고, 기획재정부는 국토교통부, 환경부, 산업통상자원부와 협의하여 교통·에너지·환경세의 배분비율 조정 필요성에 대해 검토를 진행하고 있다.

셋째, 교통시설특별회계의 각 계정간 재원배분 기준을 준수할 필요가 있으며, 계정별 세입·세출의 현황, 향후 재원 소요 가능성 등을 종합적으로 고려하여 재원배분 기준의 조정을 검토할 필요가 있다.

「교통시설특별회계법」 제9조¹¹⁾에서 교통시설특별회계의 각 계정간 재원배분에 관한 사항은 국토교통부장관 및 해양수산부장관이 기획재정부장관과 협의하여 정하도록 하고 있으며, 「교통시설특별회계법 시행규칙」 제2조¹²⁾에서는 각 계정간 재원

11) 「교통시설특별회계법」

제9조(각 계정 간의 재원 배분 등) ① 회계 각 계정 간의 재원의 배분에 관한 사항은 국토교통부장관 및 해양수산부장관이 기획재정부장관과 협의하여 국토교통부와 해양수산부의 공동부령으로 정한다.

12) 「교통시설특별회계법 시행규칙」

제2조(각 계정 간의 재원의 배분 기준 및 방법) ① 「교통시설특별회계법」 제9조제1항에 따른 교통시설특별회계 각 계정 간의 재원의 배분은 다음 각 호의 비율(회계 각 계정의 총 합계액에 대한 비율을 말한다. 이하 같다) 범위에서 매년 예산이 정하는 바에 따른다.

1. 도로계정: 1천분의 430 이상 490 이하
2. 철도계정: 1천분의 300 이상 360 이하
3. 공항계정: 1천분의 70 이하
4. 항만계정: 1천분의 70 이상 130 이하
5. 교통체계관리계정: 1천분의 100 이하

② 환경친화적 교통물류체계 구축 또는 투자 효율화 등을 위하여 필요한 경우에는 제2항 각 호에 따른 각 계정 간의 재원의 배분 비율을 1천분의 100의 범위에서 늘리거나 줄일 수 있다.

배분 비율을 다음과 같이 규정하면서 환경친화적 교통물류체계 구축 또는 투자 효율화 등을 위하여 필요한 경우에는 10%p의 범위에서 조정할 수 있도록 하고 있다.

[교통시설특별회계 계정간 자원배분 비율]

(단위: %)

구분	배분비율	최대 조정 범위
도로계정	43~49	33~59
철도계정	30~36	20~46
교통체계관리계정	0~10	0~20
공항계정	0~7	0~17
항만계정	7~13	0~23

자료: 국토교통부

그런데 교통시설특별회계 각 계정의 자원배분 비율을 살펴보면, 2018년 예산의 경우 도로계정이 66.2%, 철도계정이 19.5%로 배분되었고, 결산 결과 도로계정이 66.8%, 철도계정이 19.5%로 나타나 도로계정과 철도계정은 법령상 조정범위를 초과하게 되었다.

[교통시설특별회계 계정별 자원배분 현황]

(단위: 백만원, %)

구분(기준)	2017				2018			
	예산		결산		예산		결산	
	예산(추경)	비율	지출액	비율	예산(추경)	비율	지출액	비율
합 계	16,124,704	100	14,890,174	100	18,247,036	100	18,315,337	100
도로계정	7,817,597	48.4	7,256,911	48.7	12,071,671	66.2	12,236,266	66.8
철도계정	5,906,824	36.6	5,528,493	37.1	3,562,398	19.5	3,569,372	19.5
교통체계관리계정	284,307	1.8	199,136	1.3	476,874	2.6	468,344	2.6
공항계정	629,250	3.9	570,144	3.8	724,418	4.0	684,262	3.7
항만계정	1,486,726	9.2	1,335,490	9.0	1,411,675	7.7	1,357,093	7.4

주: 총계기준

자료: 국토교통부

정부는 도로, 철도, 공항, 항만 등 분야별 투자 소요 등을 반영하여 계정간 자원배분 비율을 조정하여 왔다. 1995년에는 67.5%였던 도로분야가 2010년에는 43~49%로 축소되었고, 1995년에 18.2%였던 철도계정이 2010년에는 30~36%로 확대되었다.

[교통시설특별회계 계정간 자원배분 기준 연혁]

(단위: %)

계정	1995	1997	2004	2006	2008	2010
도로	67.5	65.5	51~59	51~59	51~59	43~49
철도	18.2	18.2	14~20	14~20	14~20	30~36
교통체계관리	-	-	-	-	-	0~10
광역교통시설	-	2.0	2~6	2~6	2~6	-
도시철도	-	-	6~10	-	-	-
대중교통	-	-	-	6~10	6~10	-
공항	4.3	4.3	2~6	2~6	0~6	0~7
항만	-	-	10~14	10~14	10~14	7~13

자료: 국토교통부

특별회계의 세입·세출은 해당 특별회계의 근거가 되는 법률에서 그 항목이 구체적으로 규정되므로 세입·세출간 불균형이 발생할 경우 법률 개정을 통하여 세입, 세출 항목 조정 등의 조치가 필요하고, 노후 SOC에 대한 안전관련 분야, 4차 산업혁명 관련 교통 분야 등 향후 교통시설특별회계의 자원 소요 등을 종합적으로 고려하여 계정간 자원배분 비율에 대한 조정¹³⁾도 검토할 필요가 있을 것이다.

3-2. 「교통시설특별회계법」에 따른 교통·에너지·환경세전입액의 정확한 정산 실시 필요

가. 현 황

교통시설특별회계는 매 회계연도마다 일반회계로부터 전입금을 받고 있다. 일반회계로부터 전입금은 「교통·에너지·환경세법」에 따른 교통·에너지·환경세 전입액과 「개별소비세법」에 따라 승용차에 부과하는 개별소비세액, 「관세법」에 따라 철도 또는 궤도용 외의 차량 및 그 부분품과 부속품에 부과하는 관세액의 세입이다¹⁴⁾.

13) 교통시설특별회계의 계정간 자원 배분 기준을 규정하고 있는 「교통시설특별회계 시행규칙」은 2010년 7월 개정이후 조정이 이루어지지 않고 있다.

14) 「교통시설특별회계법」

제8조(일반회계로부터의 전입) ① 정부는 회계연도마다 다음 각 호의 금액에 해당하는 세입 예산액을 일반회계로부터 이 회계에 전입하여야 한다.

1. 「교통·에너지·환경세법」에 따른 교통·에너지·환경세의 1천분의 800에 해당하는 금액(이

2018회계연도 국토교통부 소관 교통시설특별회계의 일반회계전입금은 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정에 편성되었고, 결산 결과 총 14조 7,326억 1,400만원이 일반회계로부터 교통시설특별회계로 전입되었다.

[2018회계연도 교통시설특별회계 일반회계전입금 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	본예산	추경						
일반회계전입금	15,461,328	15,443,038	15,443,038	15,518,138	15,518,138	0	0	100.0
도로계정	11,262,845	11,234,555	11,234,555	11,299,655	11,299,655	0	0	100.0
철도계정	3,109,350	3,119,350	3,119,350	3,129,350	3,129,350	0	0	100.0
교통체계관리계정	303,609	303,609	303,609	303,609	303,609	0	0	100.0
항만계정	785,524	785,524	785,524	785,524	785,524	0	0	100.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

「교통시설특별회계법」 제9조제3항에 따른 교통·에너지·환경세 전입액의 예산액과 결산액 차액에 대한 정확한 정산을 위해 일반회계전입금의 내역 정보를 제공하고, 정산절차를 마련할 필요가 있다.

「교통시설특별회계법」 제9조제3항15)에서는 교통·에너지·환경세전입액의 예산

하 "교통·에너지·환경세전입액"이라 한다)

2. 「개별소비세법」에 따라 승용차에 부과하는 개별소비세액

3. 「관세법」에 따라 철도 또는 궤도용 외의 차량 및 그 부분품과 부속품에 부과하는 관세액

② 제1항제2호에 따른 개별소비세액은 도로계정의 세입으로 하고, 제1항제3호에 따른 관세액은 철도계정의 세입으로 한다.

③ 도로계정, 철도계정, 교통체계관리계정, 공항계정 및 항만계정은 세출 재원을 확보하기 위하여 제1항의 전입금 외에 예산에서 정하는 바에 따라 일반회계로부터 전입받을 수 있다.

④ 인천국제공항건설과 관련된 고속도로의 건설을 위한 재원은 공항계정으로부터 도로계정에 전입할 수 있다.

15) 「교통시설특별회계법」

제9조(각 계정 간의 재원 배분 등) ③ 교통·에너지·환경세전입액의 예산액과 결산액과의 차액은 늦어도 결산연도의 다음 연도 예산에 계상(計上)하여 정산하여야 한다.

액과 결산액과의 차액은 늦어도 결산연도의 다음 연도 예산에 계상(計上)하여 정산 하도록 규정하고 있다. 교통·에너지·환경세전입액이란 「교통·에너지·환경세법」에 따른 교통·에너지·환경세의 1천분의 800에 해당하는 금액을 의미한다.

교통·에너지·환경세의 과세 대상¹⁶⁾은 휘발유와 경유 등으로 휘발유·경유 등의 연료 소비에 따라 세입 실적도 변동된다. 기획재정부의 교통·에너지·환경세 세입 결산 내역을 살펴보면, 2018년의 경우는 예산액보다 수납액이 낮아 초과징수가 발생하지 않았으나, 2015년부터 2017년까지는 수납액이 예산현액을 초과하여 발생하여 교통·에너지·환경세 세입의 초과 징수가 발생하였다.

[교통·에너지·환경세 세입 결산 내역]

(단위: 백만원)

연도	예산액		예산 현액	징수 결정액	수납액	미수 납액	불납 결손액
	본예산	추경					
2015	13,465,800	13,920,900	13,920,900	14,107,306	14,054,594	42,628	10,085
2016	14,161,200	14,841,400	14,841,400	15,379,024	15,303,016	73,698	2,310
2017	15,378,200	15,378,200	15,378,200	15,606,162	15,552,612	47,347	6,203
2018	16,390,200	16,390,200	16,390,200	15,384,058	15,334,854	41,683	7,520

자료: 기획재정부

따라서 2015년부터 2017년까지 교통·에너지·환경세전입액 역시 예산액과 결산액의 차액이 발생하였을 것으로 판단된다. 그러나 2015년부터 2017년까지 교통·에너지·환경세

16) 「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

지·환경세전입액의 차액에 대한 별도의 정산절차는 이루어지지 않은 것으로 보인다.

국토교통부에 따르면 기획재정부에서 일반회계전입금을 통합하여 배정받고 있을 뿐, 교통·에너지·환경세전입액만 별도로 구분하여 관리 하고 있지는 않은 실정이다.

교통시설특별회계의 일반회계전입금은 「교통시설특별회계법」 제8조에 따라 교통·에너지·환경세의 1천분의 800에 해당하는 금액, 승용차에 부과하는 개별소비세액, 철도 또는 궤도용 외의 차량 및 그 부분품과 부속품에 부과하는 관세액으로 구성되어 있는데, 교통·에너지·환경세전입액의 정확한 정산을 위해서는 교통·에너지·환경세전입액의 예산액과 결산액에 대한 정확한 정보와 함께 교통시설특별회계로 전입되는 일반회계전입금을 내역별로 구분하여 계상할 필요가 있다.

국토교통부와 기획재정부는 협의를 통해 「교통시설특별회계법」상 일반회계 전입금 각각의 항목에 대한 정보를 제공하고, 교통·에너지·환경세전입액의 예결산 차액에 대한 정산 절차를 마련할 필요가 있다.

3-3. 교통시설특별회계 세입 징수실적 제고 필요

가. 현 황

교통시설특별회계(도로계정) 세입 중 법정부담금¹⁷⁾은 「도로법」 제91조¹⁸⁾의 원인자부담금으로, 교통사고 등으로 인해 발생하는 도로시설물 피해에 대한 복구비를 징수하는 것을 세입으로 편성하였다.

국토교통부는 법정부담금(도로계정)의 2018년도 세입 예산현액 2억원 중 1억 9,600만원을 징수결정하여 2,400만원이 수납되고, 1억 7,200만원이 미수납되었다.

17) 코드: 교통시설특별회계(도로계정) 59-593

18) 「도로법」

제91조(원인자의 비용 부담 등) ① 도로관리청은 타공사나 타행위로 인하여 도로공사를 시행하게 된 경우 타공사나 타행위의 비용을 부담하여야 할 자에게 그 도로공사의 비용의 전부 또는 일부를 부담시킬 수 있다.

② 제1항에 따른 비용의 징수 등에 필요한 사항은 국토교통부령 또는 도로관리청이 속한 지방자치단체의 조례로 정한다.

교통시설특별회계(도로계정)의 과태료¹⁹⁾는 운행제한차량 운전자, 도로점용허가 면적 초과자 등 「도로법」을 위반한 자에게 부과되는 과태료 수입이다. 국토교통부는 과태료의 2018년도 세입 예산현액 270억원을 초과한 738억 9,100만원을 징수결정하여 255억 8,900만원을 수납하고, 483억 200만원을 미수납하였다.

[2018회계연도 법정부담금(도로계정) 및 과태료(도로계정) 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	본예산	추경						
법정부담금	200	200	200	196	24	172	0	12.2
과태료	27,000	27,000	27,000	73,891	25,589	48,302	0	34.6

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 교통시설특별회계(도로계정) 세입 중 법정부담금의 징수 실적이 연례적으로 저조하므로 이에 대한 개선이 필요하다.

교통시설특별회계(도로계정) 법정부담금의 세입 결산 현황을 살펴보면, 2016년 수납률은 12%, 2017년 수납률은 38.4%, 2018년 수납률은 12.3%로 수납실적이 연례적으로 저조한 문제가 발생하였다.

[최근 3년간 교통시설특별회계 법정부담금 세입 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		이체등 증감액	예산 현액	징수 결정액 (A)	수납액 (B)	수납률 (B/A)	미수납 액	불납 결손액
	본예산	추경							
2016	200	200	0	200	192	23	12.0	168	0
2017	200	200	0	200	303	116	38.4	186	0
2018	200	200	0	200	196	24	12.3	172	0

자료: 국토교통부

19) 코드: 교통시설특별회계(도로계정) 56-563

2017년 6월 국민권익위원회는 「교통사고에 따른 시설물 파손 시 원인자부담금 실효성 확보 방안」(2017.6.)을 발표하면서, 관계기관간 업무협조 미흡으로 사고원인자 파악이 어려워 도로관리청이 매년 수십억원의 복구 비용을 국민세금으로 충당하고 있음을 지적하고, 도로관리청의 차량 및 보험정보 조회 근거를 마련하도록 권고하였으며, 이에 따라 원인자 부담금 징수 시 주소, 보험가입 여부 등 필요한 정보를 요청할 수 있는 내용의 「도로법」 개정(2018.3.13.)²⁰⁾이 이루어졌다. 그러나 여전히 원인자부담금의 징수 실적이 저조한 상황이다.

국토교통부는 현재 「도로법」에서는 부담금의 징수제도로써 독촉절차와 가산금제도, 강제징수제도가 마련되어 있는데, 미납발생시 강제징수절차에 따라 미납액 최소화를 위하여 노력하고 있음에도 징수실적이 미흡한 것은 미납자 대부분이 무보험차량으로서 경제적 손실을 부담할 능력이 없으므로 징수실적이 낮게 나타나는 것이라 설명²¹⁾하고 있다.

따라서 국토교통부는 법정부담금 미납자에 대한 강제징수, 징수관리시스템 개선 등 징수노력을 보다 강화하여 법정부담금 수납률을 제고할 수 있도록 노력할 필요가 있다.

둘째, 교통시설특별회계(도로계정) 세입 중 과태료 징수 실적이 저조하므로 이를 개선할 필요가 있다.

20) 「도로법」

제91조(원인자의 비용 부담 등) ⑤ 도로관리청은 차량의 사고로 인하여 도로공사를 시행하게 된 경우 그 비용을 부담하여야 할 자에게 비용을 부담시키기 위하여 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 「보험업법」에 따른 보험회사 및 보험요율 산출기관, 「여객자동차 운수사업법」·「화물자동차 운수사업법」 및 「건설기계관리법」에 따른 공제사업을 하는 자에게 다음 각 호의 정보 제공을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 자는 정당한 사유가 없으면 해당 정보를 제공하여야 한다.

1. 이름(법인인 경우 법인 명칭) 및 주소
2. 주민등록번호, 법인등록번호 또는 외국인등록번호
3. 자동차등록번호·건설기계등록번호 및 차량 등록의 변경·이전·말소에 관한 정보
4. 손해배상을 위한 보험 및 공제 등의 가입 여부

⑥ 도로관리청은 제5항에 따라 제공받은 정보를 「개인정보 보호법」에 따라 안전하게 관리하고, 제공받은 목적을 달성하였을 때에는 지체 없이 그 정보를 파기하여야 한다.

- 21) 국토교통부는 각 지방관리청에서 TF팀을 구성하여 무보험 차량에 대한 재산파악 및 압류를 시행하고 있으나, 각 지방관리청에서 징수를 독려하는 방법 외에 다른 대안은 특별히 없는 상황이며 채납자의 재산파악 및 압류가 어려울 경우 불납결손을 고려할 수밖에 없다는 입장이다.

최근 4년간 교통시설특별회계(도로계정) 과태료 세입 결산을 살펴보면, 2015년도 세입 예산현액은 270억원이며, 599억 100만원을 징수결정하여 이 중 234억 2,900만 원을 수납하고, 364억 7,200만원을 미수납하여 수납률이 39.1%였다. 2018년도 과태료 수납률은 34.6%로 나타나 2015년 이후 수납실적이 지속적으로 하락하고 있다.

[최근 4년간 교통시설특별회계 과태료 세입 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		이체등 증감액	예산 현액	징수 결정액 (A)	수납액 (B)	수납률 (B/A)	미수 납액	불납 결손액
	본예산	추경							
'15	27,000	27,000	0	27,000	59,901	23,429	39.1	36,472	0
'16	27,000	27,000	0	27,000	66,779	25,612	38.4	41,168	0
'17	27,000	27,000	0	27,000	72,059	26,315	36.5	45,744	0
'18	27,000	27,000	0	27,000	73,891	25,589	34.6	48,302	0

자료: 국토교통부

과태료 징수결정액은 계속 증가하고 있으나, 체납자 재력 부족 및 거소불명, 납기미도래, 징수 유예 등의 사유로 과태료 미수납액이 지속적으로 증가 추세에 있기 때문으로 판단된다.

따라서 국토교통부는 과태료 체납자인 운전자에게 고지서 및 독촉장 송달을 정확히 하는 방안을 마련하고, 징수담당공무원 인력 확충 및 징수관리시스템 개선 등 과태료의 수납률을 제고할 수 있는 방안을 지속적으로 강구할 필요가 있다.

가. 현 황

대중교통지원¹⁾은 국토 전체 또는 지역의 교통·물류여건 개선을 위한 각종 내역사업으로 구성된 세부사업이다.

2018회계연도에는 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」에 따른 거점지역의 기반시설을 지원하는 ‘거점지역 기반시설 지원’ 사업, 도심 내 화물자동차 불법주차 근절 및 사고예방을 위한 ‘화물자동차공영차고지건설지원’ 사업, 국토의 물류구조를 개선하고 물류산업 발전을 촉진하기 위한 ‘물류단지 진입도로 조성’ 사업, 시내버스 이용 승객의 편의 증진을 위해 시내버스 승강장에 바람막이 및 발열벤치 설치를 지원하는 ‘버스정류장 시설지원’ 사업 등 4개의 내역사업으로 편성·집행하였다.

국토교통부는 대중교통지원 사업의 2018회계연도 예산액 1,092억 2,900만원과 예비비 4억 5,000만원을 포함한 예산현액 1,096억 7,900만원 중 1,094억 7,900만원을 집행하고, 2억원을 불용하였다.

[2018회계연도 대중교통지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
대중교통지원	109,229	109,229	0	450	109,679	109,479	0	200
거점지역 기반시설 지원	54,015	54,015	0	0	54,015	54,015	0	0
화물자동차 공영차고지 건설지원	55,014	55,014	0	0	55,014	55,014	0	0
물류단지진입도로 조성	200	200	0	0	200	0	0	200
버스정류장 시설지원	0	0	0	450	450	450	0	0

자료: 국토교통부

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 국가균형발전특별회계(지역자율계정) 4538-301

나. 분석의견

첫째, 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 의미²⁾하고, 대중교통수단은 일정한 노선과 운행시간표를 갖추고 다수의 사람을 운송하는데 이용되는 노선버스, 도시철도, 여객용 철도 등으로 규정하고 있으며, 대중교통시설은 대중교통수단의 운행에 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, 예비비로 추진한 ‘버스정류장 시설지원’ 사업만 대중교통과 직접 관련이 있고, 나머지 내역 사업들은 대중교통과 직접적인 관련이 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

2) 「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 철도차량라. 그 밖에 대통령령이 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 대통령령이 정하는 시설 또는 공작물로서 대중교통수단의 운행과 관련된 시설 또는 공작물

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 대중교통지원 사업의 내역사업은 목적과 내용 측면에서 상호 동질성이 크지 않아 보인다.

‘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(舊지역발전특별회계)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
버스정류장 시설지원		혹한기에 시내버스 이용객의 대중교통 이용편의 증진을 위해 시내버스 승강장에 바람막이 및 발열벤치 설치	교통물류실 대중교통과

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.

둘째, 일부지역 버스정류장 시설 지원 사업의 예비비 편성 이후 전액 불용하는 문제가 발생하였는바, 동 사례가 반복되지 않도록 주의할 필요가 있다.

국토교통부는 2018년 목적예비비로 대중교통지원 사업의 내역사업인 버스정류장 시설지원 사업을 신규로 추진하였다. 버스정류장 시설지원 사업은 고용위기지역으로 지정된 전북 군산, 전남 목포 지역을 대상으로 시내버스 정류소에 한파대비 바람막이 시설 및 발열 벤치 설치를 지원하는 사업이다.

국토교통부는 조선·자동차 등 지역산업 위기 및 구조조정의 여파로 인해 지역 경제 침체 및 산업위기 특별지역으로 지정된 지역의 경제활성화와 위기지역주민의 생활환경 개선을 위해 버스정류장 시설지원 사업의 예비비 4억 5,000만원을 2018년 10월 24일에 신청하였고, 국무회의의 심의를 거쳐 2018년 10월 30일 배정하였다. 예비비 집행명세서를 살펴보면, 전북 군산에는 바람막이 200개소 설치, 발열벤치 25개소 설치를 위해 2억 7,000만원을 교부하였고, 전남 목포에는 바람막이 71개소, 발열벤치 58개소 설치를 위해 1억 8,000만원을 교부하였다.

그런데, 군산의 경우 교부 받은 보조금 2억 7,000만원을 전액 집행하였으나, 목포의 경우 전라남도에서 2018년 내 목포시로 교부하지 못하고 2019년 1월 29일 교부하였음에도 불구하고 지방비 확보가 되지 않아 전액 불용처리하였다.

[2018회계연도 버스정류장 시설 지원 사업의 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

지방자치단체	교부액	전년도 이월액	예산현 액(A)	실집행 액(B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
전북 군산	270	0	270	270	0	0	100.0
전남 목포	180	0	180	0	0	180	0.0

자료: 국토교통부

예비비는 예산편성 및 심의 시점에서는 예측할 수 없는 지출에 충당하기 위해 총액으로 국회의 승인을 얻어 세출예산에 계상하였다가 필요할 때 사용하는 금액으로 국회의 사후 승인만을 요하는 예산이기 때문에 예측불가능성, 시급성, 불가피성, 보충성 등의 요건을 충족하여 최소한의 집행이 필요하고, 「2018년 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 예비비를 집행함에 있어 이월을 최소화하도록 규정하고 있으며, 예비비의 방만한 운영은 정부의 임의적인 재량지출을 확대하고, 입법부의 예산 심의·확정권을 우회하는 수단이 될 수 있기 때문에 예비비의 이월 및 불용은 최소화할 필요가 있다.

국토교통부가 목적예비비로 편성한 버스정류장 시설지원 사업의 경우 일부 지방자치단체에서는 전액 집행이 되지 못하고 불용됨에 따라 예비비 편성의 시급성, 불가피성을 충족하지 못하였던 것으로 보이므로 향후 예비비 편성 및 집행시에는 유사한 사례가 반복되지 않도록 주의할 필요가 있다.

셋째, 물류단지 진입도로 조성 사업은 사업의 전제가 되는 물류단지개발이 사업시행자의 자금부족으로 지연됨에 따라 집행이 부진한 문제가 있다.

물류단지 진입도로 조성 사업은 물류시설용지를 원활히 공급하고 물류시설을 합리적으로 배치하여 물류 구조개선 및 물류산업의 발전을 촉진하기 위하여 물류단지 진입도로 건설비를 국고로 지원하는 사업으로 2018회계연도에는 전라북도 군산시의 물류단지 진입도로 편입용지에 대한 토지보상비 2억원을 편성³⁾하였다.

그런데 동 내역사업의 최근 3년간 집행내역을 살펴보면, 전라북도의 실집행실적이 저조한 문제가 있다.

2016년에는 3억원 보조금 전액을 전라북도에 교부하였으나 5,600만원을 집행하고 2억 4,400만원을 이월하여 실집행률은 18.7%에 불과하였고, 2017년에는 9억원 보조금 전액을 전라북도에 교부하였으나, 전년도 이월액을 포함한 교부현액 11억 4,400만원 중 1억 1,900만원을 집행하고 10억 2,500만원을 이월하여 실집행률 10.4%에 불과하였다.

3) 산출근거는 다음과 같다.

물류단지 진입도로 토지보상 : $3,450\text{m}^2 \times 58,000\text{원}/\text{m}^2 \approx 2\text{억원}$

2018년에는 보조금 예산 2억원 전액을 미교부하였음에도 불구하고 전년도 이월액을 포함한 교부현액 10억 2,500만원 중 1억 5,000만원을 집행하였으며, 8억 7,500만원을 이월하여 실효집행률 14.6%에 불과하였다.

[최근 3년간 물류단지 진입도로 조성 사업 실효집행 내역]

(단위: 백만원, %)

연도	국토교통부			전라북도						
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	교부현액(A)	집행액(B)	이월액	불용액	실효집행률(B/A)
	본예산	추경								
2016	300	300	300	300	0	300	56	244	0	18.7
2017	900	900	900	900	244	1,144	119	1,025	0	10.4
2018	200	200	0	0	1,025	1,025	150	875	0	14.6

자료: 국토교통부

물류단지 진입도로 조성 사업은 2016년에는 실시설계 용역 지연으로 집행 실적이 저조하였고, 2017년과 2018년에는 동 사업의 전제가 되는 물류단지개발사업 시행자의 자금 부족으로 착공이 지연됨에 따라 공정에 맞추어 추진하는 군산 물류단지 진입도로 건설사업도 지연되게 되었다. 즉, 실시설계 완료(17.5월) 및 착공(17.12월)은 정상 추진되었으나, 본 사업의 전제가 되는 물류단지개발 사업시행자의 자금 부족으로 2019년 5월 현재까지 착공을 하지 못하고 있는 실정이다.

군산 물류단지 진입도로 건설사업이 조속히 착공될 수 있도록 물류단지개발 사업시행자의 자금 확보 및 사업의 정상 추진을 위해 전라북도 및 군산시 등 지방자치단체와 협력하여 사업추진을 독려할 필요⁴⁾가 있다.

4) 국토교통부는 2019년 5월 현재 물류단지개발 사업시행자가 금융기관 및 투자자 등과 사업추진을 위해 협의중에 있으며, 자금확보가 이루어지는 대로 조속히 물류단지개발사업을 착공하고, 연계되는 물류단지 진입도로 조성 사업도 정상 추진 할 예정이라고 한다.

가. 현 황

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

자동차사고피해지원기금의 2018회계연도 결산 결과 수입과 지출은 2,599억 1,900만원으로 나타났다.

[2018회계연도 자동차사고피해지원기금 결산 내역]

(단위: 백만원)

구분	2017 결산	2018		
		계획		결산
		당초	수정	
수입	263,883	234,541	234,541	259,919
비통화금융기관 이자수입	0	2,869	2,869	2,370
기타민간이자수입	0	6	6	14
기타재산수입	3,409	0	0	0
법정부담금	32,986	31,708	31,708	32,216
기타경상이전수입	11,044	25,636	25,636	15,411
기타민간융자원금회수	2,260	2,117	2,117	2,618
통화금융기관예치금회수	214,184	172,205	172,205	207,290
지출	263,883	234,541	234,541	259,919
의무보험가입 관리 전산망	2,321	2,427	2,427	2,427
피해자지원	28,072	29,336	29,336	29,336
정부보장사업	20,760	22,652	22,652	22,652
생활지원 및 학자금 융자	2,732	3,360	3,360	3,360
국립교통재활병원	2,708	3,553	3,553	3,553
통화금융기관예치금	207,290	173,213	173,213	198,591

자료: 국토교통부

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

나. 분석의견

자동차사고피해지원기금의 수입과 지출에 대한 장기 추계를 통한 적정 수준의 여유재원 규모를 도출하고 기금의 지출계획을 수립할 필요가 있다.

자동차사고피해지원기금의 2018회계연도 결산 결과 수입과 지출은 2,599억 1,900만원으로 나타났다. 수입은 계획 대비 253억 7,800만원이 초과 발생하였고, 이에 따라 여유자금운용으로 통화금융기관예치가 253억 7,800만원 증가하였다.

자동차사고피해지원기금의 여유자금운용을 제외한 사업비 지출의 비율을 살펴 보면, 2017년 21.4%, 2018년 23.6%로 나타나 사업비 지출의 비중이 다소 저조한 측면이 있다. 2018회계연도 결산 결과 자동차사고피해지원기금의 지출은 여유자금의 비중이 76.4%이고 실제로 기금 사업 예산의 비중은 23.6%의 구조이다. 여유자금에 비해 기금 사업비의 비중이 과소할 경우 당초 자동차사고피해지원기금의 설립 취지인 자동차사고피해지원 사업 및 관련 사업의 수행이 저조할 우려가 있으므로 여유자금 규모의 적정성에 대해 논의할 필요가 있다.

[2018회계연도 자동차사고피해지원기금 결산 내역]

(단위: 백만원)

구분	2017 결산	2018		
		계획		결산
		당초	수정	
수입	263,883	234,541	234,541	259,919
비통화금융기관 이자수입	0	2,869	2,869	2,370
기타민간이자수입	0	6	6	14
기타재산수입	3,409	0	0	0
법정부담금	32,986	31,708	31,708	32,216
기타경상이전수입	11,044	25,636	25,636	15,411
기타민간융자원금회수	2,260	2,117	2,117	2,618
통화금융기관예치금회수	214,184	172,205	172,205	207,290
지출	263,883	234,541	234,541	259,919
의무보험가입 관리 전산망	2,321	2,427	2,427	2,427
피해자지원	28,072	29,336	29,336	29,336
정부보장사업	20,760	22,652	22,652	22,652
생활지원 및 학자금 융자	2,732	3,360	3,360	3,360
국립교통재활병원	2,708	3,553	3,553	3,553
통화금융기관예치금	207,290	173,213	173,213	198,591

자료: 국토교통부

국토교통부는 1999년 4.4% 수준이던 분담금률을 2009년 1%로 인하하였고, 현재 여유자금은 과거 분담금 시절 잉여금이 축적된 것이며, 최근 사회복지차원에서 재할보조금의 지원 규모를 현실화해야 한다는 지적이 많아 향후 지출이 더 확대될 것으로 예상하고 있다.

한편, 국토교통부의 자동차사고피해지원기금 중기재정운용계획에 따르면 수입과 지출은 2018년 2,599억 1,900만원에서 2023년 1,422억 1,100만원으로 감소할 것으로 예상하고 있으며, 여유자금운용 규모도 2018년 1,985억 9,100만원에서 2023년 776억 8,600만원으로 감소할 것으로 예상하고 있다.

[자동차사고피해지원기금의 중기재정운용계획(2018~2023)]

(단위: 백만원)

구분	'18실적	'19계획	'20요구	'21전망	'22전망	'23전망
수입	259,919	233,529	229,508	209,531	176,903	142,211
○ 자체수입	52,629	60,316	47,934	46,391	45,650	44,897
- 이자수입	2,370	2,875	3,177	2,857	2,289	1,685
- 기타민간이자수입	14	13	14	14	13	13
- 법정부담금	32,216	33,183	32,216	32,216	32,216	32,216
- 기타경상이전수입	15,411	21,753	9,778	8,418	8,102	7,801
- 융자회수	2,618	2,492	2,749	2,886	3,030	3,182
○ 여유자금회수	207,290	173,213	181,574	163,140	131,253	97,314
지출	259,919	233,529	229,508	209,531	176,903	142,211
○ 사업비	61,328	51,955	66,368	75,167	76,262	64,525
<경상지출>	61,328	51,955	66,368	75,167	76,262	64,525
- 의무보험가입관리	2,427	2,381	2,641	3,211	3,427	3,463
- 피해지원사업	29,336	23,523	32,224	46,337	47,221	35,381
- 정부보장사업	22,652	20,114	20,538	20,588	20,693	20,692
- 생활지원및학자금	3,360	1,807	1,560	1,442	1,305	1,262
- 국립교통재활병원	3,553	3,480	7,834	5,300	5,443	5,590
- 자동차손해배상진흥원	0	650	1,471	1,300	1,400	1,400
○ 기금운영비	0	0	100	100	100	100
○ 여유자금운용	198,591	181,574	163,140	134,364	100,641	77,686

자료: 국토교통부

자동차사고피해지원기금의 중기재정운용계획에 따르면, 2020년 이후 자동차사고피해지원기금 수입의 대부분을 차지하는 법정부담금¹⁾ 규모는 2018년 결산액과 동일한 수준인 322억 1,600만원으로 적용하고 있으며, 사고피해자에게 지급한 손해배상금을 사고가해자에게 구상하여 회수한 채권 및 위탁비 잔액 반납 등으로 구성되는 기타경상이전 수입의 감소를 예상하고 있다.

그러나 법정부담금은 자동차사고피해지원기금의 설립 이후 2년 연속 계획 대비 초과징수 실적을 나타내고 있으며, 기금 전체의 수입 역시 2년 연속 계획 대비 초과징수되고 있는 상황이다.

[2017~2018회계연도 자동차사고피해지원기금 법정부담금 결산 내역]

(단위: 백만원, %)

연도	계획액		이체등 증감액	계획 현액	징수 결정액	수납액 (B)	수납률 (B/A)
	당초	수정(A)					
2017	31,708	31,708	0	31,708	32,986	32,986	104.0
2018	31,708	31,708	0	31,708	32,216	32,216	101.6

자료: 국토교통부

[2017 및 2018회계연도 자동차사고피해지원기금 수입 결산 내역]

(단위: 백만원)

2017				2018			
계획		결산(B)	B-A	계획		결산(D)	D-C
당초	수정(A)			당초	수정(C)		
243,833	243,833	263,883	20,050	234,541	234,541	259,919	25,378

자료: 국토교통부

기금 여유자금은 기금의 고유사업을 위해 활용되고 있지 않은 자금으로, 그 규모가 과다할 경우 상당한 기회비용을 유발할 수 있어, 여유자금을 적정 규모로 운용할 필요가 있다.

1) 「자동차손해배상보장법」 제37조에 따라 책임보험의 보험료의 1,000분의 10을 법정부담금으로 납부하도록 하고 있다.

따라서 국토교통부는 자동차사고피해지원기금의 적정한 여유재원 규모를 책정하기 위해서 기금의 수입과 지출에 대한 장기적인 추계를 실시할 필요가 있으며, 그 결과에 따라 기금의 설립 목적과 기금운용의 효율성을 극대화할 수 있는 사업계획을 수립하고 지출사업을 체계화할 필요가 있다.

III

개별 사업 분석

1

도시재생사업 집행 개선 필요 등

가. 현 황

도시재생사업은 인구 감소, 산업구조 변화, 주거환경 노후화 등으로 쇠퇴하는 도시를 경제적·사회적·물리적·환경적으로 활성화시키기 위한 사업을 말한다.

정부는 지난 2013년 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」(이하 ‘도시재생법’)의 제정 이후 동 법에 근거하여 도시재생사업을 추진하여 왔다. 구체적으로는 2014년에는 도시재생선도지역¹⁾ 13곳을, 2016년에는 도시재생 일반지역 33곳을 선정하여 기반시설 확충 및 주거환경 개선 등 하드웨어 사업과, 주민공동체 활성화 등 소프트웨어 사업을 추진하였다.

그러나 이러한 도시재생사업이 개별·분산적으로 추진되어 주민의 체감도가 낮고 정부지원 수준이 미흡하다는 지적이 제기됨에 따라, 정부는 2017년부터 기존의 도시재생사업을 ‘도시재생 뉴딜사업’으로 확대·개편하고, 매년 도시재생지역 100곳을 선정한다는 계획 하에 2017년 12월 68개소를 시작으로, 2018년에 99개소, 2019년 상반기에 22개소를 선정하였다.

이 과정에서 기존 경제기반형 및 근린재생형으로 구분되어 추진되던 도시재생사업은 경제기반형, 중심시가지형, 일반근린형, 주거지지원형, 우리동네살리기 등 5개 유형으로 세분화되었고, 각 유형별로 상이한 지원한도 범위에서 국비가 차등보조되고 있다.²⁾

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

- 1) 도시재생선도지역이란 도시재생을 긴급하고 효과적으로 실시하여야 할 필요가 있고 주변지역에 대한 파급효과가 큰 지역으로, 국가와 지방자치단체의 시책을 중점 시행함으로써 도시재생 활성화를 도모하는 지역을 말한다.
- 2) 우리동네살리기는 50억 범위 내에서 3년간, 주거지지원형 및 일반근린형은 100억원 범위 내에서 4년간, 중심시가지형은 150억 범위 내에서 5년간, 경제기반형은 250억원 범위 내에서 6년간 국비를 보조율 50%(특별시 40%, 광역시 및 특별자치시 50%, 기타지역 60%)로 지원할 계획이다.

한편, 5개 유형의 사업은 2가지 세부사업에 나뉘어 편성되었는데, 구체적으로 살펴보면 경제기반형, 중심시가지형, 일반근린형, 주거지지원형 4가지 유형은 도시재생사업(지역지원계정)³⁾에 편성되었고, 우리동네살리기 유형은 도시활력증진개발사업(지역자율계정)⁴⁾의 내역사업의 하나로 편성되었다.⁵⁾

2018년도 5개 유형에 대한 도시재생사업의 예산현액은 3,424억 2,000만원으로, 이중 3,192억 6,400만원을 집행하고 231억 5,600만원이 이월되었다.

[2018년도 도시재생 관련 주요 세부사업 결산 내역]

(단위: 백만원)

세부사업명	예산액		전년도 이월액	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경					
도시재생사업	303,235	303,235	0	303,235	280,079	23,156	0
경제기반형	44,434	44,434	0	44,434	44,434	0	0
중심시가지형	101,744	101,744	0	101,744	100,808	936	0
일반근린형	90,757	90,757	0	90,757	75,680	15,077	0
주거지지원형	66,300	66,300	0	66,300	59,157	7,143	0
도시활력증진지역개발	157,140	157,140	0	157,140	157,139	0	1
우리동네살리기	37,800	37,800	0	37,800	37,800	0	0
도시활력증진지역개발 (제주)	3,425	3,425	0	3,425	3,425	0	0
중심시가지형	1,385	1,385	0	1,385	1,385	0	0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 도시재생사업 지역이 공모 선정 이후 상당 기간 동안 도시재생활성화계획을 수립함에 따라 보조금 교부가 지연되고 이에 따라 실집행율이 저조하게 나타나고 있으므로, 도시재생활성화계획안이 준비된 지방자치단체를 공모에서 선정하는 등 사업방식의 개선을 검토할 필요가 있다.

3) 코드: 국가균형발전특별회계 지역지원계정 5641-301

4) 코드: 국가균형발전특별회계 지역자율계정 5641-301

5) 그 밖에 제주특별자치도에서 추진되는 도시재생사업에 대해서는 국가균형발전특별회계 제주계정에 예산이 편성되었다.

2018년도 도시재생사업은 기존부터 추진되어오던 사업 및 2017년 말 신규 선정된 68곳에 대한 보조금 3,424억 2,000만원이 편성되어 이 중 3,192억 6,400만원이 지방자치단체로 교부되었다.

그러나 지방자치단체에 교부된 보조금의 실집행율은 34.0%에 불과한 것으로 나타났다. 유형별로 살펴보면 2018년도에 신규 추진된 유형인 ‘주거지지원형’과 ‘우리동네살리기’가 각각 11.5%와 18.9%로 실집행율이 가장 저조하게 나타났고, 기존부터 추진해오던 유형인 경제기반형은 21.9%, 일반근린형은 28.8%, 중심시가지형은 44.6%으로 나타났다.⁶⁾

[2018년도 도시재생 관련 세부유형별 실집행내역]

(단위: 백만원, %)

구 분		부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
		예산액	집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용 액	실집행 률(B/A)
지원 계정	경제기반형	44,434	44,434	44,434	11,079	55,513	12,174	43,330	9	21.9
	중심시가지형	101,744	100,808	100,808	13,515	114,323	50,956	63,367	0	44.6
	일반근린형	90,757	75,680	75,680	9,269	84,949	24,455	60,493	0	28.8
	주거지지원형	66,300	59,157	59,157	0	59,157	6,786	52,371	0	11.5
	소 계(C)	303,235	280,079	280,079	33,863	313,942	94,371	219,561	9	30.1
자율 계정	우리동네살리기(D)	37,800	37,800	37,800	0	37,800	7,134	30,666	0	18.9
제주 계정	중심시가지형(E)	1,385	1,385	1,385	901	2,286	999	1,287	0	43.7
합 계(C+D+E)		342,420	342,420	342,420	34,764	354,028	120,504	251,514	9	34.0

자료: 국토교통부

도시재생사업의 실집행율이 저조하게 나타나는 사유는 동 사업의 추진방식에서 기인하는 측면이 크다.

6) 제주계정 제외

구체적으로 살펴보면, 도시재생사업은 「도시재생법」에 따라 전략계획수립권자인 지방자치단체장이 “도시재생활성화계획”을 수립하여 추진하여야 한다.⁷⁾ 그런데 국토교통부는 도시재생활성화계획이 수립되지 않은 지역을 포함하여 공모 절차를 진행함에 따라, 공모에 선정된 지역 중 도시재생활성화계획이 수립되지 않은 지역의 경우에는 계획수립 시점 보조금을 교부하지 못하는 문제가 나타났다.

실제로 2016년도에 선정된 33개소의 경우 2개소(충남 아산시, 전북 남원시)를 제외하고 모두 연내에 도시재생활성화계획이 수립되지 못했으며, 특히 경기도 성남시의 경우 2018년 8월에서야 도시재생활성화계획 수립이 완료되어 보조금 교부 시점이 지연되어 집행율이 저조하였다.

또한, 2017년 12월에 선정된 68개소의 경우에는 모두 2018년 7월 이후가 되어 서야 순차적으로 도시재생활성화계획이 수립됨에 따라 보조금의 교부시점이 지연되었고, 그에 따라 보조금의 집행율이 저조하게 나타난 것으로 파악되었다.⁸⁾

7) 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」

제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

6. "도시재생활성화계획"이란 도시재생전략계획에 부합하도록 도시재생활성화지역에 대하여 국가, 지방자치단체, 공공기관 및 지역주민 등이 지역발전과 도시재생을 위하여 추진하는 다양한 도시재생사업을 연계하여 종합적으로 수립하는 실행계획을 말하며, 주요 목적 및 성격에 따라 다음 각 목의 유형으로 구분한다.

제19조(도시재생활성화계획의 수립) ① 전략계획수립권자는 도시재생활성화지역에 대하여 도시재생활성화계획을 수립할 수 있다

③ 도시재생활성화계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 계획의 목표
2. 도시재생사업의 계획 및 파급효과
3. 도시재생기반시설의 설치·정비에 관한 계획
4. 공공 및 민간 자원 조달계획
5. 예산 집행 계획
6. 도시재생사업의 평가 및 점검 계획
7. 제23조에 따른 행위제한이 적용되는 지역
8. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

8) 이 밖에도 하반기 국비 교부 이후 지방자치단체에서 용역발주, 보상 협의 등 사업 준비과정을 거치면서 실질적 집행 실적이 저조하게 나타났다.

[최근 2년간 도시재생사업 선정시기 및 활성화계획 수립일]⁹⁾

선정시기	지자체		사업 유형	활성화계획 수립일	비고
2016	서울	도봉구	경제기반형	'17.03.02	
		구로구	근린재생형	'17.05.11	
		용산구	근린재생형	'17.05.11	
	부산	중구	근린재생형	'17.06.15	
		서구	근린재생형	'17.04.14	
		영도구	중심시가지형	'17.03.02	
		강서구	근린재생형	'17.06.15	
	대구	서구/북구	경제기반형	'17.04.10	
		서구	근린재생형	'17.11.30	
		중구	경제기반형	'17.11.27	
	인천	강화군	근린재생형	'17.04.14	
		서구	근린재생형	'17.11.30	
	광주	광산구	근린재생형	'17.11.30	
	대전	동구/중구	경제기반형	'17.11.30	
		중구	중심시가지형	'17.06.05	
	울산	동구	근린재생형	'17.12.31	
		북구	근린재생형	'17.12.31	
	경기	수원시	근린재생형	'17.12.30	
		성남시	근린재생형	'18.08.18	
		부천시	근린재생형	'17.04.25	
		부천시	경제기반형	'17.12.31	
	강원	춘천시	근린재생형	'17.04.06	
		충주시	중심시가지형	'17.06.19	
	충북	제천시	중심시가지형	'17.12.03	
	충남	아산시	근린재생형	'16.01.03	
		전주시	중심시가지형	'17.03.31	
		남원시	중심시가지형	'16.11.30	
	전북	나주시	근린재생형	'17.12.01	
		광양시	근린재생형	'17.12.31	
	전남	안동시	중심시가지형	'17.04.01	
		김천시	중심시가지형	'17.12.01	
	경북	김해시	중심시가지형	'17.06.23	
	경남	김해시	중심시가지형	'17.06.23	
	제주	제주시	중심시가지형	'17.12.01	
2017.12.	부산	동구	일반근린형	'18.07.31	
		영도구	우리동네살리기	'18.08.14	실행계획
		북구	중심시가지형	'18.07.31	
		사하구	주거지지원형	'18.08.14	

9) 우리동네살리기 유형은 「국가균형발전특별법」에 따라 시행하는 도시재생 뉴딜사업으로 「도시재생법」에 따른 도시재생활성화계획을 수립하지 않더라도 실행계획 수립만으로도 공모신청이 가능하며, 다만 주택도시자금 융자 등이 필요한 경우 「도시재생법」에 따른 도시재생활성화지역으로 지정하여 사업구역을 지정하고 사업계획을 수립할 수 있다.

선정시기	지자체		사업 유형	활성화계획 수립일	비고
	대구	동구	일반근린형	‘18.07.31	
		서구	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획
		북구	주거지지원형	‘18.08.14	
	인천	동구	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획
		동구	일반근린형	‘18.07.31	
		남동구	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획
		부평구	중심시가지형	‘18.07.31	
		서구	주거지지원형	‘18.08.14	
		서구	우리동네살리기	‘18.11.15	실행계획
		남구	일반근린형	‘18.07.31	
	광주	광산구	주거지지원형	‘18.11.15	
		동구	주거지지원형	‘18.11.15	
		중구	일반근린형	‘18.12.19	
	대전	유성구	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획
		대덕구	중심시가지형	‘18.07.31	
		중구	일반근린형	‘18.07.31	
		남구	주거지지원형	‘18.08.14	
	울산	북구	우리동네살리기	‘18.11.15	실행계획
		-	중심시가지형	‘18.07.31	
		수원시	중심시가지형	‘18.11.08	
	경기	고양시	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획
		고양시	일반근린형	‘18.07.31	
		안양시	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획
		안양시	주거지지원형	‘18.08.14	
		남양주시	중심시가지형	‘18.07.31	
		시흥시	중심시가지형	‘18.11.08	
		광명시	주거지지원형	‘18.08.14	
		춘천시	일반근린형	‘18.07.31	
	강원	강릉시	중심시가지형	‘18.07.31	
		동해시	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획
		태백시	주거지지원형	‘18.08.14	
		청주시	일반근린형	‘18.11.08	
	충북	청주시	중심시가지형	‘18.11.08	
		충주시	주거지지원형	‘18.11.15	
		제천시	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획
		천안시	중심시가지형	‘18.07.31	
	충남	천안시	일반근린형	‘18.07.31	
		공주시	주거지지원형	‘18.08.14	
		보령시	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획
		전주시	일반근린형	‘18.11.08	
	전북	군산시	중심시가지형	‘18.07.31	
		군산시	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획

선정시기	지자체		사업 유형	활성화계획 수립일	비고	
		익산시	중심시가지형	‘18.07.31		
		정읍시	중심시가지형	‘18.07.31		
		완주군	주거지지원형	‘18.11.15		
	전남	목포시	중심시가지형	‘18.12.19		
		목포시	주거지지원형	‘18.11.15		
		순천시	중심시가지형	‘18.07.31		
		순천시	일반근린형	‘18.07.31		
		나주시	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획	
		경북	포항시	중심시가지형	‘18.07.31	
			영주시	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획
	영천시		중심시가지형	‘18.07.31		
	상주시		일반근린형	‘18.07.31		
	경산시		주거지지원형	‘18.08.14		
	영양군		일반근린형	‘18.07.31		
	경남	통영시	경제기반형	‘18.12.19		
		사천시	중심시가지형	‘18.07.31		
		김해시	중심시가지형	‘18.07.31		
		밀양시	일반근린형	‘18.07.31		
		거제시	주거지지원형	‘18.08.14		
		하동군	우리동네살리기	‘18.08.14	실행계획	
		제주	제주시	우리동네살리기	‘18.11.15	실행계획
	서귀포시		주거지지원형	‘18.11.15		

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 공모 선정과 보조금 교부 사이에 발생하는 시차를 축소할 수 있도록 향후 도시재생사업의 선정시 사전에 도시재생활성화계획안이 준비된 지방자치단체를 대상으로 공모 절차를 진행하는 등 사업수행방식을 개선할 필요가 있다.

둘째, 도시재생사업을 국가균형발전특별회계(舊 지역발전특별회계) 지역지원계정에 편성하기 위한 법적 근거가 미흡하므로 이를 보완할 필요가 있다.

도시재생사업은 지난 2014년 이후 세부유형이 지속적으로 세분화되고, 그에 따라 도시재생사업 예산이 편성된 회계 및 계정이 반복적으로 변경되고 있다.¹⁰⁾

10) 한편, 지난 2018년 4월, 「도시재생법」의 개정으로 기존의 도시재생사업 외에 “특별재생사업”을 실시할 수 있도록 법적 근거가 마련되었고, 이를 근거로 2019년 현재 대규모 지진피해를 입은 포항 홍해 지역이 특별재생지역으로 지정되어 특별재생사업이 추진되고 있다는 점을 고려할 때, 향후 도시재생사업의 유형은 보다 세분화될 것으로 보인다.

구체적으로 살펴보면, 2014년도에는 도시재생사업이 경제기반형과 근린재생형 등 2가지 유형으로 구분되어 일반회계에 편성되었으나, 2016년에는 경제기반형, 중심시가지형, 일반근린형 등 3개 유형으로 세분화되어 지역발전특별회계 생활계정으로 이관되었다.

이후 도시재생 뉴딜사업으로 확대·개편되어 추진됨에 따라 2017년 공모시에는 경제기반형, 중심시가지형, 일반근린형, 주거지지원형, 우리동네살리기형 등 5개 사업으로 세분화되었는데, 이중 경제기반형, 중심시가지형, 일반근린형, 주거지지원형 도시재생사업 이상 4가지 유형의 경우 지역발전특별회계(現 국가균형발전특별회계) 경제발전계정(現 지역지원계정)에 이관되어 편성되었고, 우리동네살리기 예산만 생활기반계정(現 지역자율계정)에 편성되었다.¹¹⁾

[연도별 도시재생사업 세부유형 변경 현황]

연도	세부사업명	유형	유형개수	회계	계정
2014	도시재생사업	경제기반형 근린재생형	2개	일반회계	
2016	도시활력증진지역개발	경제기반형 중심시가지형 일반근린형	3개	지역 발전 특별 회계	생활기반계정 (지역자율계정)
2018	도시재생사업	경제기반형 중심시가지형 일반근린형 주거지지원형	5개	지역 발전 특별 회계	경제발전계정 (지역지원계정)
	도시활력증진지역개발	우리동네살리기			생활기반계정 (지역자율계정)

자료: 국토교통부

그런데 지역발전특별회계(現 국가균형발전특별회계) 경제발전계정(現 지역지원계정)에 편성되기 위해서는 사업의 성격이 「국가균형발전특별법」 제35조제2항¹²⁾에

11) 「국가균형발전특별법」의 개정으로 지역발전특별회계는 “국가균형발전특별회계”로, 경제발전계정은 “지역지원계정”으로, 생활기반계정은 “지역자율계정”으로 그 명칭이 각각 변경되었다.

12) 제35조(지역지원계정의 세입과 세출)

따른 세출용도와 부합할 필요가 있다.

이에 대하여 국토교통부는 도시재생사업의 성격이 「국가균형발전특별법」 제35조제2항제6호의 “지역의 문화관광자원 육성, 지역고유정신문화 및 지역가치 발굴·선양, 환경 보전사업등” 및 제7호에 규정된 “지역의 주요 성장거점에 대한 출연·보조 또는 융자”에 해당하며, 도시재생 뉴딜사업이 국정과제로 추진됨에 따라 중앙정부 주도의 체계적인 재정지원을 위해서는 동 사업 예산을 지역지원계정에 편성할 필요가 있다는 입장이다.

그러나 도시재생사업은 전국적으로 발생하는 도시 쇠퇴에 대응하여 주거환경을 개선하고 도시활력을 회복하기 위한 사업이라는 점에서, 이를 도시재생사업의 근거로 보기에 명확하지 않은 측면이 있다.

특히 도시재생사업은 향후 「도시재생 뉴딜 로드맵」에 따라 연간 약 8,000억원의 재정이 투입될 것으로 예상되고 지역에 미치는 영향력과 파급력이 큰 사업이라는 점을 감안할 때, 법적 근거가 명확하지 않은 상태로 사업을 추진하는 것은 적정하지 않다고 보이므로, 국토교통부는 동 사업을 지역지원계정에 편성하기 위한 법적 근거를 보완하여 추진할 필요가 있다.

② 회계의 지역지원계정의 세출은 다음 각 호와 같다.

1. 광역협력권 활성화 및 지역경쟁력 강화를 위한 교통·물류망 확충 관련 사업에 대한 출연(出捐)·보조 또는 융자
2. 지역특화산업 및 광역협력권산업의 육성과 투자 및 일자리 창출 촉진에 관련된 사업에 대한 출연·보조 또는 융자
3. 지방대학의 경쟁력 향상 및 지역인적자원의 개발 관련 사업에 대한 출연·보조 또는 융자
4. 지역의 과학기술 진흥 및 특성화 관련 사업에 대한 출연·보조 또는 융자
5. 공공기관·기업 및 대학 등 인구집중유발시설의 지방이전에 관한 사업에 대한 융자 등 필요한 경비의 지원
6. 지역의 문화·관광자원 육성, 지역고유정신문화 및 지역가치 발굴·선양, 환경 보전 사업 등에 대한 출연·보조 또는 융자
7. 지역의 주요 성장거점에 대한 출연·보조 또는 융자
8. 관련 법령에 따라 지방으로 이관되는 특별지방행정기관의 이관사무 수행에 필요한 경비
9. 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」 제26조제2항에 따른 사업에 필요한 경비
10. 광역협력권 활성화와 지역경쟁력 강화를 위한 조사·연구사업에 필요한 경비
11. 「공공자금관리기금법」에 따른 공공자금관리기금으로부터의 예수금의 원리금 상환
12. 제33조제1항에 따른 소속 재산의 관리·운영에 필요한 경비
13. 제37조제1항에 따른 일시차입금의 원리금 상환
14. 계정의 관리·운영에 필요한 경비
15. 회계의 지역자율계정, 제주특별자치도계정 및 세종특별자치시계정으로의 전출금
16. 그 밖에 국가균형발전에 관한 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업의 시행에 필요한 자금의 융자 등 필요한 경비의 지원

가. 현 황

가로주택정비사업(용자)¹⁾은 노후·불량건축물을 대상으로 정비구역 1만㎡ 미만에서 주민 주도로 종전의 가로를 유지하면서 소규모로 주거환경을 개선하는 경우 사업비 등을 용자로 지원하는 사업이다.

이에 비해 자율주택정비사업(용자)²⁾은 단독주택 및 다세대주택을 스스로 개량 또는 건설하는 경우 사업비 등을 용자로 지원하는 사업으로, 노후·불량 주택 호수가 단독주택의 경우 10호 미만, 다세대주택의 경우 20세대 미만인 구역에서 시행하는 주민 주도의 소규모 주택정비사업이다.

[가로주택정비사업 및 자율주택정비사업 비교]

구 분		가로주택정비사업	자율주택정비사업
내용		- 노후·불량건축물이 밀집한 가로구역에서 종전의 가로를 유지하면서 소규모로 주거환경을 정비하는 사업	- 2명 이상 토지등소유자 전원 합의로 기존 노후주택을 개량 또는 재건축하는 사업
법적근거		- 「도시 및 주거환경정비법」 - 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」	- 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」
사업규모		- 1만㎡ 이하 - 단독주택 10호이상 또는 다세대주택 20세대 이상 등	- 단독주택 10호 미만 또는 다세대주택 20세대 미만 등
사업시행주체		- 토지등소유자 전원 합의로 구성된 주민합의체(토지등소유자 20인미만) - 토지등소유자 80%, 토지면적 2/3 이상의 동의로 설립된 조합(토지등소유자 20인 이상)	- 토지등소유자 전원 합의로 구성된 주민합의체
기금 용자	한도	- 사업비의 50%	- 사업비의 50%
	이자율	- 1.5%	- 1.5%

자료: 국토교통부

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 주택도시기금 1520-995

2) 코드: 주택도시기금 1520-996

가로주택정비사업과 자율주택정비사업의 용자는 초기사업비와 본사업비로 구분된다. 초기사업비는 총회 등 조합운영 비용, 설계 용역비 등에 사용되는 비용이고, 본사업비는 사업시행인가 후 사업의 공정에 따라 발생하는 건축비 등으로 공정에 따라 용자를 집행한다.

국토교통부는 2018년도 가로주택정비사업(용자)의 계획현액 2,000억원 중 675억 500만원을 집행하고 1,324억 9,500만원을 불용하였고, 자율주택정비사업의 계획현액 1,443억 6,400만원 중 20억 5,800만원을 집행하고 1,423억 600만원을 불용하였다.

[2018년도 가로주택정비사업 및 자율주택정비사업 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	계획		전년도 이월액	계획현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행율 (B/A)
	당초	수정						
가로주택정비사업	200,000	200,000	0	200,000	67,505	0	132,495	33.8
자율주택정비사업	150,000	144,364	0	144,364	2,058	0	142,306	1.4

자료: 국토교통부

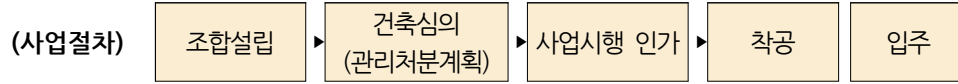
나. 분석의견

가로주택정비사업 및 자율주택정비사업의 집행실적을 개선하는 한편, 연내 집행가능성을 고려하여 예산을 합리적 수준으로 편성할 필요가 있다.

① 가로주택정비사업은 2017년도 추가경정예산을 통해 편성된 사업이다. 동 사업은 가로주택정비사업을 수행하려는 조합 또는 공공기관에 대하여 총 사업비의 최대 50%까지³⁾ 1.5%의 저리용자를 지원하고 있으며, 초기사업비 5%를 우선 용자한 후 본사업에 착수하는 경우 나머지를 용자하는 방식으로 추진되고 있다.

3) 단, 연면적 20% 이상 공적임대 공급시 최대 70%까지 용자한다.

[가로주택정비사업 절차 및 단계별 기금용자]



(기금용자)	초기사업비 지원(총사업비의 5%)	본사업비 지원(총사업비의 최대 65%)
--------	--------------------	-----------------------

주: 연면적 20% 이상 공적임대 공급시 용자한도를 최대 70%까지 상향

자료: 국토교통부

2018년도 가로주택정비사업 예산은 30개 조합에 대한 용자를 목표로 초기사업비 200억원과 본사업비 1,800억원을 합한 2,000억원이 편성되었다.

[2018년도 가로주택정비사업 예산 산출내역]

구 분	산출내역
신규·계속사업 총사업비 용자	- 130억원×30개 사업×50%(용자비율) ≒ 2,000억원 * 평균사업비 : 1개 사업당 130억원 적용(100세대 건축기준, 토지비 제외) ** 연간 용자지원 사업수는 사업별 용자규모에 따라 변동 가능
합 계	- 2,000억원

주: 용자한도는 총사업비의 50%(초기사업비 5% 포함)

자료: 국토교통부

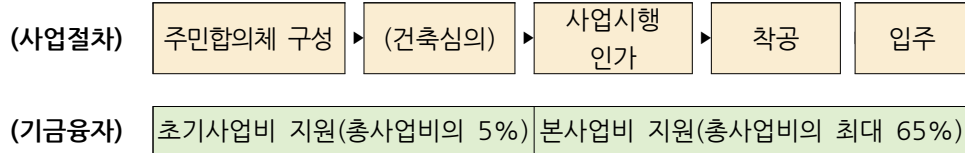
그러나 2018년도 집행내역을 살펴보면, 총 14개 조합에 138억원이 집행되고, 총 7개 조합에 본사업비 537억원이 집행되는 등 당초 계획 2,000억원에 미치지 못하는 675억원(집행률 33.8%)이 집행되는데 그친 것으로 나타났다.

동 사업의 집행실적이 저조한 사유는 당초 계획과 달리 조합설립에 상당 기간이 소요되었고, 초기사업비를 용자받은 조합이라 하더라도 주민분담금이나 사업비 확정 등에 관한 이견으로 본사업비 집행 기준이 되는 ‘사업시행인가’가 지연되어 본사업비를 용자받는 단계까지 사업이 진행된 조합의 수가 적었기 때문이다.

한편, ② **자율주택정비사업**의 경우 2018년도에 신규 편성된 사업으로, 가로주택정비사업과 마찬가지로 총 사업비의 50%까지⁴⁾ 1.5% 금리로 용자하되 총 사업비의 5%를 초기사업비로, 사업시행인가를 받아 본사업이 착수되면 나머지 사업비를 용자하는 방식으로 추진되고 있다.

4) 단, 연면적 20% 이상 공적임대 공급시 최대 70%까지 용자한다.

[자율주택정비사업 절차 및 단계별 기금용자]



주. 연면적 20% 이상 공적임대 공급시 용자한도를 최대 70%까지 상향
자료: 국토교통부

2018년도 자율주택정비사업 예산은 총 1,500억원이 편성되었는데, 이는 1개 사업당 평균사업비가 40억원이 소요될 것으로 예상하고, 총 120개 사업을 목표로 초기사업비를 포함한 사업비 용자를 50%를 지원하겠다는 계획을 반영하여 산출한 것이다.

[2018년도 자율주택정비사업 예산 산출내역]

구 분	산출내역
신규사업 총사업비 용자	- 40억원×120개 사업×50%(용자비율)×60%(기성률) = 1,440억원 * 평균사업비 : 1개 사업당 40억원 적용(30세대 건축 기준, 토지비 제외) ** 연간 용자지원 사업수는 사업별 용자규모에 따라 변동 가능 *** '18년 용자 사업별 기성률(공정률) 60% 산정
합 계	- 1,440억원

주: 신규사업의 초기사업비 용자한도는 총사업비의 5%
자료: 국토교통부

그러나 2018년도 집행내역을 살펴보면 3개 주민합의체에 대하여 본사업비만 20억 5,800만원만 용자(집행률 1.4%)하는데 그쳐 당초 계획했던 사업 목표인 120개에 크게 미치지 못하는 결과를 야기하였다.

이는 동 사업이 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」 제22조⁵⁾에 따라 토

5) 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」

제22조(주민합의체의 구성 등)

① 토지등소유자는 다음 각 호에 따라 소규모주택정비사업을 시행하는 경우 토지등소유자 전원의 합의를 거쳐 주민합의체를 구성하여야 한다.

1. 제17조제1항에 따라 자율주택정비사업을 시행하는 경우로서 토지등소유자가 2명 이상인 경우

2. 제17조제3항제1호에 따라 가로주택정비사업 또는 소규모재건축사업을 시행하는 경우로서 토지등소유자가 20명 미만인 경우

지등소유자 전원의 합의를 거친 주민합의체 구성을 전제로 추진되어야 하는데, 국토교통부는 주민합의체 구성을 위해 소요되는 기간을 면밀하게 고려하지 않은 채 주거환경개선이 필요한 지역 개수(8,948개소)를 기준으로 사업 대상을 120개로 추계하여 예산을 과다 편성했기 때문으로, 국토교통부의 계획과 달리 연말까지 20개의 주민합의체가 구성되는데 그쳤고, 이 중 본사업비 단계까지 사업이 진행되어 융자수요가 발생한 건수는 3건에 불과한 것으로 나타났다.

이렇듯 가로주택정비사업 및 자율주택정비사업은 사업추진 과정의 전제가 되는 조합 또는 주민합의체의 설립·구성에 소요되는 기간 및 행정절차 이행에 소요되는 기간 등을 면밀하게 고려하지 못하고 사업계획을 수립하여 과다한 불용액을 야기하는 등 재정운용의 효율성을 저해한 것으로 보인다.

따라서 국토교통부는 향후 가로주택정비사업 및 자율주택정비사업을 추진함에 있어 사업시행인가 단계까지 원활하게 조합 또는 주민합의체가 구성될 수 있도록 적극 지원하는 한편, 사업절차에 소요되는 기간을 감안하여 예산을 합리적으로 편성할 필요가 있다.

가. 현 황

위험건축물 이주자금 지원 사업¹⁾은 ① 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」에 따른 제3종시설물 중 안전등급 D·E에 해당하는 주택이나 ② 「도시 및 주거환경정비법」에 따른 정비구역 내 노후·불량건축물²⁾에 거주하는 자 등에게 이주자금을 저리(1.3%)로 융자하여 위험건축물로부터 국민을 보호하고 도심 내 노후 위험건축물을 신속하게 정비하기 위한 사업이다. 국토교통부는 2018년도 계획액 200억원 중 26억 3,100만원을 집행하고 173억 6,900만원을 불용하였다.

[2018회계연도 위험건축물 이주자금 지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	계획		전년도 이월액	계획현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액
	당초	수정					
위험건축물 이주자금 지원	20,000	20,000	0	20,000	2,631	0	17,369

자료: 국토교통부

[위험건축물 이주자금 지원 사업 개요]

(지원대상) 안전위험주택 또는 노후·불량주택 거주자, 지자체, 공공기관

(지원방식) 융자 (연 1.3%)

(대상주택) 임차 전용면적 85㎡ 이하 및 임차보증금 3억원(지방 2억원) 이하 주택

(대출한도) 수도권 1.5억원, 지방 1.2억원 (호당) (임차보증금의 80% 이내)

(상환조건) 2년 거치 일시상환 (2년 단위로 최대 2회 연장가능, 총 6년)

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 주택도시기금 1131-403

2) 「도시 및 주거환경정비법」에 따르면 노후·불량건축물이란 건축물이 훼손되거나 일부가 멸실되어 붕괴, 그 밖의 안전사고의 우려가 있는 건축물, 내진성능이 확보되지 아니한 건축물 중 중대한 기능적 결함 또는 부실 설계·시공으로 구조적 결함 등이 있는 건축물로서 대통령령으로 정하는 건축물 등을 말한다.

나. 분석의견

첫째, 위험건축물 이주자금 지원 사업 실적이 부진한 요인 등을 면밀하게 검토하여 사업이 원활하게 집행될 수 있도록 개선할 필요가 있다.

위험건축물 이주자금 지원 사업은 2017년 추가경정예산을 통하여 신규 편성된 사업이다. 최근 2년간 결산 내역을 살펴보면, 2017년도에는 120억원이 편성되어 119억 3,100만원이 집행되었고, 2018년도에는 200억원이 편성되어 26억 3,100만원이 집행되었다.

[최근 2년간 위험건축물 이주자금 지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	계획액		계획 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	다음년도 이월액	불용액
	당초	수정(A)						
2017	0	12,000	12,000	11,931	99.4	99.4	0	69
2018	20,000	20,000	20,000	2,631	13.2	13.2	0	17,369

자료: 국토교통부

그러나 실제 동 사업의 집행실적은 2년 연속 저조하게 나타나고 있는 것으로 파악된다.

먼저, **2017년의 경우** 국토교통부는 주거환경 개선사업을 시행하는 공공기관(LH 및 인천도시공사)에 대하여 융자금을 집행(99.4%)하였다. 그러나 해당 공공기관이 실제 수요자에게 이주자금을 채용자한 실적이 전무하여 실집행율은 0%로 나타났다. 또한, 동 융자금은 2018년에도 27세대에 총 26억 8,200만원 채용자되는데 그쳐 실적이 부진하였고,³⁾ 오히려 LH와 인천도시공사는 정부로부터 지원받은 융자에 대한 이자(1억 9,000만원)가 발생으로 재정적 손실이 발생하였다.

3) LH는 총 17세대에 15억 3,100만원을, 인천도시공사는 총 10세대에 11억 5,100만원을 채용자하였다.

[2017년도에 편성된 위험건축물 이주자금 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

구 분	2017년도 용자액(A)	용자 실집행액(B)		누적실집 행율(B/A)	누적이자 납부액
		2017	2018		
한국토지주택공사(LH)	6,000	0	1,531	25.5	104
인천도시공사	5,931	0	1,151	19.4	86
합 계	11,931	0	2,681	22.5	190

자료: 국토교통부가 제출한 자료 재구성

다음, **2018년의 경우** 국토교통부는 이주대상인 실수요자에게 이주자금을 직접 융자하는 것으로 사업계획을 변경하여 총 400세대를 지원하기 위하여 융자금 200억원을 편성하였다. 그러나 실제 집행내역을 살펴보면 융자수요는 35세대에 불과하여 총 26억 3,100만원을 집행하는 등 집행율이 13.2%로 저조하였다.

이러한 집행실적 부진은 동 사업이 다른 전세대출상품과 달리 추가로 위험등급 D·E 주택이나 정비구역에 1년 이상 거주해야 한다는 요건이 충족되어야 하는 등 대출조건이 까다롭고, 정비구역 거주자의 경우 조합측에서 이주자금을 무이자로 지원해주는 경우가 상당하여 동 사업 수요가 크지 않다는 측면에서 기인하는 측면이 크다.⁴⁾

이와 더불어 재건축이나 재개발과 같은 정비사업은 그 특성상 조합의 설립부터 보상에 이르기까지 장기간 소요되는데, 정비구역 내 주택소유자의 경우 동 사업을 통해 초반에 이주자금을 지원받으면 해당 주택에 대한 임대차계약이 금지되어 임대료 손실이라는 기회비용이 발생하여 참여유인이 크지 않고,⁵⁾ 세입자의 경우 이주가 진행 중인 경우에만 이주금 지원을 받을 수 있기 때문에 정비사업 추진이 마무리단계까지 진행되지 않는다면 수요가 발생하기 어렵다는 점도 작용하는 것으로 보여진다.

따라서 국토교통부는 앞서 언급한 바와 같은 사업부진 요인 등을 면밀하게 검토하여 사업이 원활하게 집행될 수 있도록 개선방안을 마련할 필요가 있으며, 실수요 등을 고려하여 사업규모를 합리적으로 조정하는 방안을 검토할 필요가 있다.

4) 한편, 일부 요건이 충족되는 경우 대출한도 및 금리 조건이 타 대출상품이 더 유리한 경우도 있다.

5) 동 사업의 취지는 위험건축물에 거주하는 주민의 조속한 이주를 지원하려는 것인 만큼, 이주자금 융자를 받는 경우 해당 위험건축물에 대한 임대차계약을 금지하고 있다.

둘째, 위험건축물 이주자금 지원사업 대상에서 배제되는 노후불량 단독주택 거주자도 동 사업의 지원대상에 포함될 수 있도록 개선할 필요가 있다.

동 사업은 정비구역의 노후불량 건축물이 아니라도 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」에 따른 제3종시설물로서 안전등급 D·E에 해당하는 경우 이주자금을 지원하고 있다.

그런데 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」에 따른 제3종시설물이란 제1종·제2종 시설물 외에 안전관리가 필요한 소규모 시설물로, 현재 공동주택(아파트, 연립주택 및 다세대주택)의 경우 제3종시설물⁶⁾로 지정·고시된 반면, 단독주택은 제3종시설물의 요건에 해당되지 않아 노후·불량한 정도가 안전등급 D·E에 해당한다 하더라도 단독주택 거주자는 동 사업으로부터 배제되는 문제가 있다.

그러나 동 사업이 위험건축물로부터 국민을 보호하려는 목적에서 추진되고 있다는 점을 감안할 때 노후·불량한 단독주택에 거주하는 사람 역시 공동주택 거주자와 마찬가지로 동 사업을 통한 이주자금 지원대상에 포함할 필요가 있다고 보인다.

따라서 향후 국토교통부는 동 사업에 대한 면밀한 분석을 통하여 사업실적을 제고할 수 있는 방안을 모색하는 한편, 노후·불량 단독주택 거주자도 동 사업의 지원대상에 포함될 수 있도록 개선할 필요가 있다.

6) 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」

제7조(시설물의 종류) 시설물의 종류는 다음 각 호와 같다.

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

가. ~ 사. (생략)

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

가. ~ 사. (생략)

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

제8조(제3종시설물의 지정 등)

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

[시설물의 안전등급 기준]

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

자료: 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법 시행령」 별표8

가. 현 황

주거급여 지원 사업¹⁾은 주거가 불안정한 저소득층을 보호하기 위하여 임차료를 보조하거나 주택 개보수 등을 통하여 열악한 주거환경을 개선하는 사업으로, 주거급여, 농어촌 장애인 주택개조사업 등 2개 내역사업으로 구성되어 있으며, 주거급여 사업은 급여 및 주택조사, 자가개량부대비, 정보시스템유지보수, 연구용역비 등으로 구성되어 있다.

국토교통부는 2018년도 예산현액 1조 1,096억 9,400만원 중 1조 885억 1,300만원을 집행하고, 9억 4,200만원을 차년도로 이월하였으며 202억 3,900만원을 불용하였다.

[2018회계연도 주거급여 지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
주거급여 지원	1,125,210	1,125,210	143	△15,659	1,109,694	1,088,513	942	20,239
주거급여	1,123,500	1,123,500	143	△15,659	1,107,984	1,086,854	942	20,188
• 주거급여	1,092,900	1,092,900	0	△15,659	1,077,241	1,057,428	0	19,813
• 주택조사	25,700	25,700	0	0	25,700	25,700	0	0
• 자가개량부대비	3,100	3,100	0	0	3,100	3,100	0	0
• 정보시스템 유지보수	1,394	1,394	55	0	1,449	269	842	338
• 연구용역비 등	406	406	88	0	494	357	100	37
농어촌 장애인 주택개조사업	1,710	1,710	0	0	1,710	1,659	0	51

자료: 국토교통부

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 일반회계 1034-302

나. 분석의견

첫째, 주거급여 사업이 연례적으로 과다추계되는 경향이 있으므로 추계의 정확성을 제고하는 한편, 수급자 기준 완화에 따라 수급대상이 확대되었으므로 지방자치단체와의 협력 등을 통해 적극적으로 수급자를 발굴할 필요가 있다.

주거급여 지원 사업의 내역사업인 주거급여 사업은 「국민기초생활보장법」 제 11조 및 「주거급여법」에 따라 소득인정액이 중위소득의 일정 기준 이하인 수급권자에게 매월 임차료 등을 지원하는 사업으로 주거급여지원 사업 예산의 대부분을 차지하며, 지방자치단체에 대한 경상보조 형태로 수행된다.

2015년 이전에는 주거급여 사업을 보건복지부가 수행하였으나 2015년 이후 동 사업이 국토교통부로 이관되어 수행되고 있는데, 이 과정에서 연례적으로 주거급여 수급자 수를 과다추계함으로써 주거급여 예산액의 불용 또는 타 사업으로의 이전 용 문제가 발생하고 있다.

[최근 4년간 주거급여 지원 사업 결산 내역]

(단위: 백만원)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	집행액(C)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경(A)						
2015	1,123,073	1,123,073	0	△100,000	1,023,073	878,899	572	143,602
2016	1,028,936	1,028,936	572	△67,227	962,281	953,733	384	8,164
2017	939,889	947,098	384	0	947,482	946,935	143	404
2018	1,125,210	1,125,210	143	△15,659	1,109,694	1,088,513	942	20,239

자료: 국토교통부

이에 국토교통부는 2015년부터 2017년까지 과다추계 문제를 개선해왔으나, 2018년도에 다시 실제 수급자 수와 추계치의 차이가 확대된 것으로 나타났다.

[최근 4년간 주거급여 임차가구 수급자수 및 국비소요액]

(단위: 만가구, 백만원)

구분	수급자수		국비소요액	
	추계	실제	추계	실제
2015	97.3	72.2	1,107,341	705,911
2016	81.6	72.7	904,608	786,920
2017	75.0	73.7	825,444	820,603
2018	121.6 (46.4)	85.7	1,008,361	912,927

주 1. 국비소요액은 총 예산에 평균 국고보조율 약 80~82%를 적용(매해 상이)

2. 2018년 팔호는 부양의무자 기준 폐지로 인한 신규 수급자

자료: 국토교통부

이는 2018년도에 주거급여 수급기준이 변경된 것과 관련이 있다. 구체적으로, 국토교통부는 주거급여 수급대상 기준의 하나인 부양의무자 기준이 폐지(2018.10. 시행)됨에 따라 예산 편성 당시 임차가구 기준 신규 수급자 수를 46만 4,000가구로 추계하여 총 1,081억 3,200만원을 추가로 반영하였다. 그러나 실제 주거급여를 지급 받은 임차가구 수급자는 당초 추계한 46만 4,000가구의 21% 수준인 9만 7,000가구에 불과하였던 것으로 나타났다.

[2018회계연도 주거급여사업 주요 예산편성 기준]

(임차급여)

· 기존가구 : 75.2만가구 x 12.2만원 x 12월 x 81.77% (평균국고보조율)

· 신규가구 : 46.4만가구 x 9.5만원 x 3월 x 81.77% (평균국고보조율)

(자가가구) 1.7만가구 x 4,938,000원(호당 평균금액)

주거급여 수급자 수가 당초 계획 대비 부족하게 나타난 것은 주거급여 수급기준 완화가 2018년 10월부터 적용됨에 따라 수급자의 신청이 저조하였다는 점에서 기인하는 측면을 감안하더라도, 국토교통부가 연구결과에 의존하여 실제 신규 수급자 수에 비해 과다한 인원을 기준으로 예산을 편성하는 등 수급대상자 수에 대한 추계의 정확성이 부족했기 때문으로 보여진다.²⁾

2) 국토교통부는 보건복지부가 주관한 임차급여 신규가구 추정 연구 결과에 따라 신규 수급가구 수를 53.8만 가구로 추정(임차 46.4만, 자가 7.4만)하였다는 입장이다.

[2018.10월 이후 신규 주거급여(임차가구) 수급자 수 추이]

(단위: 만 가구)

구분	2018.9	2018.10	2018.11	2018.12	2019.1	2019.2	2019.3	2019.4	2019.5
수급자	76.0	80.5	83.7	85.7	87.2	87.9	88.8	90.0	90.5

주 1. 2018년 말까지 신규 주거급여 수급자 수는 9.7만가구이다.

2. 2019.1.1.부터 소득기준액 완화(43→44%) 기준이 반영되면서 신규 수급자 수가 증가하고 있다.

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 법률상 의무지출 사업인 주거급여 예산의 추계의 정확성을 제고하여 재정운용의 효율성을 제고하는 한편, 지방자치단체와의 협력 등을 통하여 주거급여 수급대상 기준 확대에 따른 신규 주거급여 수급대상자를 적극적으로 발굴할 필요가 있다.

둘째, 주거급여 사업의 국비 보조율이 법률상 규정된 내용과 상이하므로, 주거급여 실시에 관한 법적 불일치 문제를 해소할 필요가 있다.

「주거급여법」³⁾에 따르면 주거급여를 실시하기 위한 비용은 국가가 지방자치단체의 재정여건이나 사회보장비 지출 등을 고려하여 시·군·구 보장비용의 총액 중 100분의 40이상 100분의 90 이하를 부담하도록 규정하고 있다.⁴⁾

3) 「주거급여법」

제19조(주거급여의 부담)

주거급여를 실시하기 위한 비용은 국가 및 지방자치단체가 「국민기초생활 보장법」 제43조에 따라 부담한다.

4) 「국민기초생활보장법」

제43조(보장비용의 부담 구분) ① 보장비용의 부담은 다음 각 호의 구분에 따른다.

1. 국가 또는 시·도가 직접 수행하는 보장업무에 드는 비용은 국가 또는 해당 시·도가 부담한다.
2. 제19조제2항에 따른 급여의 실시 비용은 국가 또는 해당 시·도가 부담한다.
3. 시·군·구가 수행하는 보장업무에 드는 비용 중 제42조제1호 및 제2호의 비용은 해당 시·군·구가 부담한다.
4. 시·군·구가 수행하는 보장업무에 드는 비용 중 제42조제3호 및 제4호의 비용(이하 이 호에서 "시·군·구 보장비용"이라 한다)은 시·군·구의 재정여건, 사회보장비 지출 등을 고려하여 국가, 시·도 및 시·군·구가 다음 각 목에 따라 차등하여 부담한다.
 - 가. 국가는 시·군·구 보장비용의 총액 중 100분의 40 이상 100분의 90 이하를 부담한다.
 - 나. 시·도는 시·군·구 보장비용의 총액에서 가목의 국가부담분을 뺀 금액 중 100분의 30 이상 100분의 70 이하를 부담하고, 시·군·구는 시·군·구 보장비용의 총액 중에서 국가와 시·도가 부담하는 금액을 뺀 금액을 부담한다. 다만, 특별자치시·특별자치도는 시·군·구 보장비용의 총액 중에서 국가가 부담하는 금액을 뺀 금액을 부담한다.

그러나 실제 집행내역을 살펴보면, 법령에서 규정한 국비보조비율을 벗어나 주거급여를 위한 “주택조사” 및 “자가개량부대비(수선유지비)”의 경우 국가가 전액 부담하고 있는 것으로 나타났다.

[2018회계연도 주거급여 지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
주택조사	25,700	25,700	0	0	25,700	25,700	0	0
자가개량부대비	3,100	3,100	0	0	3,100	3,100	0	0

자료: 국토교통부

국토교통부는 국비로 전액 부담하는 것과 관련하여, 주거급여 기준임대료 인상 및 선정기준의 확대 등으로 인한 지방비 부담, 지방자치단체의 낮은 재정자주도, 지방자치단체와 비용 분담시 시·군·구 단위의 개별적 협약 체결과 정산에 따른 행정 비효율성 등을 고려하여 전액 국비로 지원하고 있다는 입장이다.⁵⁾

그러나 의무지출 사업을 수행함에 있어 법률상 규정된 국고보조율을 준수하지 않는 것은 적절하지 않으므로, 국토교통부는 법적 불일치 문제를 해소할 수 있는 방안을 강구할 필요가 있다.

5) 다만, 국토교통부는 주거급여 전달체계 정비와 맞추어 보다 효율적인 운영방안을 마련하고, 복지급여를 운영하는 타부처 운영사례 등을 참고하여 중장기적으로 주택조사 비용 등을 지자체에 분담하는 방향을 검토하겠다는 입장이다.

가. 현 황

부동산거래 전자계약시스템¹⁾ 사업은 정보통신기술을 활용하여 종이 없는 부동산 전자계약시스템을 구축·운영하기 위한 사업으로 주택행정정보시스템운영(정보화) 사업의 내역사업이다. 2018년도 부동산거래 전자계약시스템 사업에 편성된 예산은 7억 1,600만원으로 이중 4억 8,800만원을 집행하고 2억 2,800만원을 불용하였다.

[2018회계연도 부동산거래 전자계약시스템 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
주택행정정보 시스템운영(정보화)	7,884	7,884	0	±530	7,884	7,234	246	404
부동산거래 전자계약시스템	716	716	0	0	716	488	0	228

자료: 국토교통부

나. 분석의견

부동산거래 전자계약시스템 활용 실적을 제고하기 위하여 다각적인 제도개선 방안을 모색할 필요가 있다.

부동산거래 전자계약시스템은 ICT 기술을 활용하여 종이나 인감 없이도 온라인 서명으로 부동산 전자계약을 체결하고, 이를 공인된 문서보관센터에 보관하는 전자적 방식의 시스템이다.

국토교통부는 2016년 8월 서울특별시의 시범사업을 거쳐 2017년 8월 전국적으로 확대 실시하였으며, 2018년도에는 공공과 민간부문을 포함하여 총 19만건의 부동산 전자계약 체결을 목표로 7억 1,600만원을 편성하였으나, 4억 8,800만원을 집행

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 일반회계 4263-502의 내역사업

(집행율 68.2%)하고 2억 2,800만원을 불용하였는데, 이는 계획한 목표 대비 전자계약체결 실적이 저조한데 따른 것이다.

[부동산거래 전자계약시스템 예산 편성대비 집행내역]

(단위: 백만원, %)

구분	예산액 (A)	전년도 이월액	예산 현액(B)	집행액 (C)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (C/B)
2017	333	0	333	225	0	108	67.6
2018	716	0	716	488	0	228	68.2

자료: 국토교통부

구체적으로 살펴보면, 2017년도의 경우 목표건수인 11만 건 대비 실제 계약건수는 7,062건으로 목표 달성율이 6.4%에 불과하였고, 2018년도에는 목표건수 19만 건 대비 실제 계약건수는 27,759건으로 목표 달성율이 14.6%에 불과하였으며, 특히 공공부문 대비 민간부문이 차지하는 비율이 저조한 것으로 나타났다.

[부동산거래 전자계약시스템을 통한 전자계약 체결 건수]

(단위: 건, %)

구 분	목표건수	전자계약 체결건수			달성율
		민간	공공	소계	
2016	-	59	491	550	-
2017	110,000	537	6,525	7,062	6.4
2018	190,000	5,396	22,363	27,759	14.6

주: 전체 계약건수는 부동산 매매계약 및 주택 전월세계약 신고 건수 기준으로, 전자계약의 단계적 시행 시기에 따라 2016. 8. 30. 이전은 서울 서초, 2016. 9. ~ 2017. 3. 서울, 2017. 4. ~ 2017. 7. 광역시·세종시·경기도, 2017. 8. 이후는 전국의 부동산 거래 건수를 의미한다.

자료: 국토교통부

국토교통부는 이에 대하여 전자계약시스템 활성화를 위하여 공인중개사협회와 업무협약을 체결하였고, 전자계약 체결시 대출 우대금리를 적용하거나 등기 관련 법무대행 보수료를 할인하는 등 인센티브를 제공하여 적극적으로 독려하고 있다는 입장이다.²⁾

2) 부동산거래 전자계약시스템 이용에 따른 인센티브는 다음과 같다.

그러나 전자계약을 체결하기 위해서는 매수자와 매도자 및 공인중개사 3자의 동의가 필요한데, 국토교통부가 마련한 인센티브는 주로 매수자 대한 인센티브라는 점에서, 매도자와 공인중개사가 동 사업에 참여할 유인이 크지 않은 측면이 있다.³⁾

또한, 부동산 전자계약은 회원가입된 중개사무소에서만 체결할 수 있는데, 2018년 말 기준으로 등록 공인중개사 105,547명 중 전자계약 회원으로 가입한 공인중개사는 26,490명으로 가입율이 25.1%에 불과하여 동 사업을 위한 여건 역시 충분하게 조성되지 않은 것으로 보인다.

[부동산거래 전자계약시스템 회원가입 공인중개사 현황(누적)]

(단위: 명, %)

구 분		등록공인중개사	가입공인중개사	가입율	증감
2017년	1분기	99,163	2,905	2.9	1,524
	2분기	100,105	7,286	7.3	4,381
	3분기	101,276	15,884	15.7	8,598
	4분기	102,100	19,332	18.9	3,448
2018년	1분기	104,304	20,828	20.0	1,496
	2분기	105,102	23,126	22.0	2,298
	3분기	105,413	25,028	23.7	1,902
	4분기	105,547	26,490	25.1	1,462
2019년	1분기	106,652	27,444	25.7	954

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 매수자뿐만 아니라 매도자나 공인중개사 등도 전자계약에 참여하도록 독려하고, 공인중개사 전자계약 회원 가입율을 제고하는 한편, 전자계약 제도를 보다 적극적으로 홍보하는 등 다각적인 제도 활성화 방안을 강구할 필요가 있다.

구 분	도입시기	근 거
- 대출 우대금리 적용(0.1~0.3%p)	‘16부터 단계적 확대	9개 시중은행과 협약 체결
- 디딤돌/버팀목 대출 우대(0.1%p)	‘18.1월부터	2018년 주택도시보증기금 기금운용계획
- 주택금융공사 전세 보증료율 0.1%p 인하	‘18.10월부터	주택금융공사 내규 반영
- 등기관련 법무대행 보수료 30% 할인	‘16년부터	전자계약 협력 법무대리인
- (매매) 부동산거래 자동신고 (주택 임대차) 확정일자 자동부여	‘16년 구축시 연계	전자계약 체결시 자동 연계

- 3) 이 밖에도 부동산거래 전자계약시스템 사업의 경우, 일반인들의 문서 없는 부동산 계약에 따른 인식 부족, 전자계약에 따른 수익이나 부동산 가격 등의 정보 노출 우려 등으로 인한 거부감, 전자계약을 통한 인센티브 등에 대한 홍보 부족 등의 문제가 있는 것으로 파악된다.

가. 현 황

국가하천유지보수 사업¹⁾은 국가하천의 체계적인 유지관리를 통한 기후변화에 능동적으로 대처하기 위하여 16개 다기능보, 제방, 저수로, 홍수조절지, 친수시설 등 하천시설을 유지·보수하기 위한 사업으로, 지방 관리청이 직접 수행하거나, 지방자치단체 보조 또는 한국수자원공사에게 위탁하는 방식으로 수행하고 있다. 2018년도 예산현액은 1,429억 9,500만원으로 이 중 1,408억 4,300만원을 집행하고 11억 4,000만원을 이월하였으며 10억 1,200만원을 불용하였다.

[2018회계연도 국가하천유지보수 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
국가하천유지보수	142,953	142,953	1,212	△1,170	142,995	140,843	1,140	1,012

자료: 국토교통부

나. 분석의견

국가하천유지보수 사업의 하나로 수행되는 우리강 이용도우미 콜센터의 수요가 저조하므로 동 사업의 계속적 추진에 대하여 재검토할 필요가 있다.

우리강 이용도우미 콜센터 사업은 주요 하천 소개, 강문화관 안내, 주요 자전거길 소개 등 정보를 제공하기 위한 콜센터를 운영하는 사업으로, 현재 한국수자원공사가 위탁하여 운영하고 있다. 2018년도에는 콜센터 운영비로 9,900만원이 집행되었다.

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 일반회계 5331-308

[우리강 이용도우미 콜센터 개요]

- (상담내용) 주요 하천 소개, 5대 강문화관과 주요 물문화관 안내, 하천 캠핑장 등 소개, 전국 주요 자전거길 소개 등
- (운영시간) 평일 09:00~18:00, 주말(5~10월) 10:00~17:00, (점심시간 12:00~13:00)
- (대표번호) 1577-4359

최근 5년간 우리강 이용도우미 콜센터 이용실적을 살펴보면 2014년에는 연간 인입 콜수가 17,069건인 반면, 2018년에는 8,512건으로 약 50%가량 감소하였고, 1인당 평일 평균 상담 건수 역시 2014년에는 약 26건이었으나 2018년에는 약 15건으로 42% 감소한 것으로 나타났다.

[최근 5년간 우리강 이용도우미 콜센터 이용 실적]

(단위: 건, %, 명)

구 분	2014	2015	2016	2017	2018
인입콜량	17,069	16,648	12,014	13,346	8,512
응대콜량	16,927	16,578	11,973	13,282	8,459
응대율	99.2	99.6	99.7	99.5	99.4
아웃바운드콜량	2,739	1,128	1,707	1,096	706
평일평균 콜량	84.6	61.9	49.7	53.8	33.9
1인당 평일평균 상담시간(시간:분:초)	0:54:44	0:41:38	0:37:51	0:38:14	0:31:03
1인당 평일평균 상담수	26.4	21	17.3	17.7	15.4
상담원 정원	3	3	3	3	2

자료: 국토교통부

국토교통부는 이에 대응하여 2018년부터 기존 상담사 3명을 2명으로 축소하여 운영하고 있다는 입장이다.

그러나 콜센터 운영비로 연간 약 1억원의 예산이 소요되는데 비해 동 사업의 이용실적이 저조하다는 점, 콜센터에서 제공하는 정보가 단순한 정보 전달기능에 그친다는 점 등을 고려할 때 동 사업을 지속적으로 유지할지 여부에 대한 면밀한 검토가 필요하다고 보인다.²⁾

따라서 국토교통부는 우리강 이용도우미 콜센터 유지 여부를 면밀하게 검토하고, 중장기적으로 관련 포털이나 앱 등을 대체적으로 활용하는 방안이나 한국수자원공사 콜센터나 국토교통부 민원콜센터 등에서 동 업무를 연계수행하는 방안 등을 종합적으로 검토할 필요가 있다.

2) 한편, 동일한 내용의 정보를 제공하는 ‘우리강 이용도우미’ 포털사이트(<http://www.riverguide.go.kr>) 및 스마트폰 앱이 운영되고 있다.

가. 현 황

위성정보 활용센터 설립운영(R&D) 사업¹⁾은 각각 2019년 및 2020년에 발사 예정인 차세대중형위성 1호·2호의 효율적인 활용을 위한 국토위성정보 활용센터를 설립하고 위성정보의 활용기술을 개발하기 위한 사업이다. 국토교통부는 2018년도 예산현액 92억 700만원 중 43억 3,600만원을 집행하고, 48억 1,300만원은 차년도로 이월하였으며, 5,800만원은 불용하였다.

[2018회계연도 위성정보 활용센터 설립운영(R&D) 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
위성정보 활용센터 설립운영(R&D)	7,995	7,995	1,212	0	9,207	4,336	4,813	58
국토위성정보 수집활용시스템 설계 및 구축(R&D)	2,945	2,945	1,212	0	4,157	4,157	0	0
국토위성정보 장비구축	1,440	1,440	0	0	1,440	0	1,440	0
센터설계 및 공사	3,610	3,610	0	-	3,610	179	3,373	58

자료: 국토교통부

위성정보 활용센터 설립운영 사업은 2015년부터 추진된 사업으로, 총 3가지 내역사업으로 구성되어 있다. 구체적으로 살펴보면 ①국토위성정보 수집활용시스템 설계 및 구축(R&D)은 국토위성정보 활용분야 및 활용모델 개발과 관련된 연구 사업이고, ②국토위성정보 장비구축사업은 위성정보 영상 등을 활용하기 위한 장비구입 사업이며, ③센터설계 및 공사 사업은 차세대중형위성이 송출하는 영상자료를 가공하여 제공하기 위한 센터를 설립하는 사업으로, 동 센터는 수원에 위치한 국토지리정보원 청사 부지에 건립하기로 계획되어 있다.

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 일반회계 5735-304

나. 분석의견

위성정보 활용센터 설립이 지연되고 있으므로, 사업관리를 철저히 하여 적기에 준공함으로써 차세대 중형위성의 효율적 활용을 지원할 필요가 있다.

위성정보 활용센터 설립운영(R&D) 사업은 2015년부터 추진된 사업이나 연례적으로 사업이 지연되고 있다.

구체적으로 살펴보면, 2015년에는 위성정보 직수신 시스템 설치 여부와 관련하여 국토교통부와 舊미래창조과학부간 협의가 지연되어 사업예산 전액이 불용 또는 이월되었고, 이로 인해 2016년도에는 예산이 미반영되었으며,²⁾ 2017년도에는 국토 위성정보 수집 및 활용기술 개발(R&D) 연구용역이 모두 하반기에 발주됨에 따라 연구개발비 전액이 이월되었다.

2018년도에는 동 사업에 총 79억 9,500만원을 편성하였고, ①국토위성정보 수집·활용 시스템을 설계·구축사업의 경우 2017년부터 추진되던 모든 연구과제가 완료됨에 따라 편성된 예산이 전액 집행되었으나, ②국토위성정보 장비구축에 편성된 예산은 전액 차년도로 이월되었고, ③센터설계 및 공사 사업에 편성된 예산의 경우 설계비 일부를 제외한 공사비가 전액 차년도로 이월되는 등 사업이 부진한 것으로 나타났다.

[2018년도 위성정보활용센터 설립·운영사업 내역사업별 결산내역]

(단위: 백만원, %)

내역사업명	예산액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행율 (B/A)
국토위성정보 수집·활용 시스템 설계 및 구축(R&D)	2,945	1,212	4,157	4,157	0	0	100.0
국토위성정보 장비 구축	1,440	0	1,440	0	1,440	0	0.0
센터설계 및 공사	3,610	0	3,610	179	3,373	58	5.0

자료: 국토교통부

2) 국토교통부의 별도 직수신 시스템 구축 대신 국토교통부가 원할 경우 원시자료까지 망으로 제공하고 우선 촬영권을 보장하는 내용으로 합의 완료(2015.11.23.)하여 2017년부터는 직수신 부분을 제외하고 사업비를 편성하였다.

2018년도 사업이 부진한 사유에 대하여 국토교통부는 ① **장비구축**의 경우 시스템 인프라 도입의 적정성 및 중복성 방지를 위하여 연구시설장비의 심의 및 정보사업의 보안성 검토, SW사업 분리발주 여부 등의 검토에 시간이 소요되어 불가피하게 연말(2018.12.28.)에 사업을 발주하게 되었다는 입장이다.

그러나 인프라 도입의 적정성과 중복성 방지 등을 위한 검토에 약 1년이 소요되었다는 점은, 장비구축을 위한 사업준비가 미흡한 상태에서 예산을 편성하였다는 방증으로 예산운용의 효율성을 저해한 측면이 있다고 보인다.

또한, ② **센터건립**의 경우, 센터건립 부지로 결정된 국토지리정보원이 본관 신축을 추진³⁾함에 따라 센터 위치 변경을 위한 검토 등에 상당 기간이 소요되어 센터 건립이 지연되었다고 설명하고 있다.⁴⁾

그러나 당초 위성정보활용센터의 건립 및 준공시기를 2018년으로 계획한 사유는 차세대 중형위성 1호가 2019년 10월에 발사될 예정이라는 점을 고려한 것으로, 차세대 중형위성 1호를 발사하기 전에 동 센터를 건립하여 시범운영을 통해 국토위성정보 수집·활용 시스템의 정상적인 작동 여부 등을 확인하기 위한 것이었다는 점에 비추어본다면 사업의 적시성을 확보하지 못한 측면이 있다.⁵⁾

다만, 2019년 초 차세대 중형위성 1호의 발사시기가 2020년 3월로 조정된 만큼, 국토교통부는 위성정보활용센터 건립을 위한 공사가 지연되지 않도록 사업관리를 철저히 하는 한편, 센터 건립 이후 시범운영 등을 통해 수집·활용시스템 및 장비 등을 면밀하게 점검하여 차세대 중형위성 활용에 차질을 빚지 않도록 사업관리에 만전을 기할 필요가 있다.

3) 국토지리정보원 본관 신축을 청년행복주택과 연계하는 방안을 논의함에 따라 센터 건립에 따른 절차가 전반적으로 지연되었다.

4) 건축설계 추진(2018.5) → 설치위치 변경검토(2018.6) → 건축위원회 심의(2018.9.~11.) → 건축허가(2018.11~12) → 공사발주(2018.12)

5) 다만, 2019년 초에 차세대 중형위성 1호의 발사시기가 2020년 3월로 조정되었다.

가. 현 황

해외인프라시장개척 사업의 내내역사업인 ‘해외건설현장훈련지원’ 사업¹⁾은 해외건설현장에 인력을 파견한 중소·중견기업에 채용인력의 훈련에 소요되는 비용의 일부를 지원하여 해외건설 현장전문인력을 양성하고 기업의 해외진출을 도모하기 위한 사업이다.

2018년도 해외건설현장훈련 지원 사업에는 민간경상보조 27억 9,200만원이 편성되어 전액 교부되었으며, 해외건설협회가 전담기관으로 지정되어 동 사업을 수행하고 있다.

[2018회계연도 해외건설현장훈련 지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
해외인프라시장개척	28,285	28,285	0	±12	28,285	27,841	78	366
해외건설현장 훈련지원	2,792	2,792	0	0	2,792	2,792	0	0

자료: 국토교통부

동 사업의 지원내용을 살펴보면, 지원기간은 6개월 이상 12개월 이내(청년의 경우 최장 24개월)로, ① 신규인력을 채용하여 해외건설현장에 파견한 기업에 대해서는 파견비용으로 인당 최대 200만원(왕복항공료, 보험료, 비자수수료 등), 훈련비용은 월 50만원(청년채용 기업에 대해서는 100만원)을 지원하고, ② 파견인력에 대해서는 훈련비용으로 월 50만원을 지급하는 것이다.

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 일반회계 4310-301의 내내역사업

나. 분석의견

해외건설현장훈련 지원 사업의 실집행 과정에서 연례적 이월이 발생하고 있으므로 이를 해소하기 위하여 사업수행방식을 개선할 필요가 있다.

국토교통부는 해외건설현장훈련 지원사업을 위하여 보조사업자인 해외건설협회에 훈련지원비 및 사업운영비로 매년 약 25억원~30억원을 교부하고 있으나, 연례적으로 이월액 및 불용액이 발생하고 있으며, 2018년도 실집행률은 51.9%수준으로 저조하게 나타났다.

[최근 3년간 해외건설현장훈련 지원 사업 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

구분	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
	예산액		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
	당초	추경								
2016	3,270	3,270	3,270	3,270	818	4,088	2,380	1,472	236	58.2
2017	2,960	2,960	2,960	2,960	1,472	4,432	2,361	1,628	443	53.3
2018	2,792	2,792	2,792	2,792	1,628	4,420	2,292	1,479	649	51.9

자료: 국토교통부

실집행률이 낮은 사유는 불용액을 제외하더라도 연례적으로 보조금 교부액 중 약 14~16억원이 차년도로 이월되기 때문이다. 이는 해외건설현장훈련 사업 신청이 하반기에 집중되면서 사업기간²⁾이 회계연도와 불일치하는데서 기인하는 측면이 큰 것으로 보여진다.

2) 동 사업의 지원기간은 6개월 이상 12개월 이내(청년의 경우 최장 24개월)이다.

[해외건설현장훈련 신청 및 선정 내역]

구 분	일자	신청업체수 (인원)	선정업체수 (인원)
제1차 심의위원회	2018.8.24	13개(48명)	13개(44명)
제2차 심의위원회	2018.9.12	2개(4명)	2개(4명)
제3차 심의위원회	2018.10.31.	10개(33명)	10개(31명)
제4차 심의위원회	2018.12.5.	14개(119명)	13개(113명)
제5차 심의위원회	2018.12.28	7개(44명)	7개(44명)

자료: 2018년도 OJT 결과보고서

그러나 이러한 사업 수행방식이 계속 유지된다면 당해연도 사업을 위해 편성된 예산이 차년도로 이월되는 현상이 반복적으로 나타날 것으로 예상되는데, 이는 「국가재정법」상 회계연도 독립의 원칙³⁾이라는 재정운용의 기본원칙에 부합하지 않고, 특히 차년도 결산이 마무리된 이후 보조금의 정산이 이루어진다면 보조금 집행내역에 대한 통제 등이 적절하게 이루어지지 못할 우려가 있다.

이에 대하여 국토교통부는 최근 해외건설 경기가 부진하여 동 사업을 신청한 기업 수가 적었기 때문에 심의위원회를 상반기에 개최하지 못하였으나, 2019년에는 지원기업 선정을 위한 절차를 상반기부터 진행하여 2019년 6월 말 기준으로 63명(목표인원 130명의 48.5%)을 선정하였다고 설명하고 있다.

따라서 국토교통부는 향후에도 동 사업을 적극 홍보하여 중소·중견 기업의 참여를 제고하고, 상반기부터 지원기업 선정절차를 진행함으로써 연례적 이월을 최소화하고 예산운용의 효율성을 제고할 필요가 있다.

3) 「국가재정법」

제3조(회계연도 독립의 원칙)

각 회계연도의 경비는 그 연도의 세입 또는 수입으로 충당하여야 한다.

가. 현 황

혁신도시 정주여건 개선 및 활성화지원 사업¹⁾은 혁신도시를 지역 균형발전의 거점으로 육성하기 위하여 혁신도시 내 정주인프라를 확충하고 복합혁신센터²⁾ 등을 건립하는 사업이다. 동 사업은 2018년도 신규사업으로, 10개 혁신도시³⁾에 총 100억원 한도로 국비를 보조(지방비 50% 매칭)하는 방식으로 수행된다. 국토교통부는 2018년도에 편성된 예산액 100억원을 10개 혁신도시에 모두 교부하여 전액 집행하였다.

[2018회계연도 혁신도시 정주여건 개선 및 활성화지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
혁신도시 정주여건 개선 및 활성화 지원	10,000	10,000	0	0	10,000	10,000	0	0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

지방자치단체의 집행가능성을 고려하지 않고 보조금을 전액 집행한 후 이를 전액 차년도로 이월하는 것은 예산운용의 효율성을 저해하므로 보조사업 관리를 철저 할 필요가 있다.

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 혁신도시건설특별회계 5538-309

2) 복합혁신센터는 문화·체육·보육·창업 등 기능이 복합된 주민 커뮤니티 시설을 말한다.

3) 혁신도시란 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」에 따라 이전공공기관을 수용하여 기업·대학·연구소·공공기관 등의 기관이 서로 긴밀하게 협력할 수 있는 혁신여건과 수준 높은 주거·교육·문화 등의 정주환경을 갖추도록 개발하는 도시로, 부산, 대구, 울산, 광주·전남, 전북, 경남, 경북, 충북, 강원, 제주 권역에 지정되어 있다.

국토교통부는 혁신도시를 지역 균형발전의 거점으로 육성하기 위하여 10개 혁신도시를 대상으로 복합혁신센터 조성하기 위한 사업을 추진하기 위하여 10개 지방자치단체에게 1차년도 사업비로 10억원씩 편성하였다.

그러나 2018년 동 사업의 실집행내역을 살펴보면, 10개 지방자치단체 모두 교부받은 예산액을 전액 차년도로 이월하여 실집행율이 0%인 것으로 나타났다.

[2018회계연도 혁신도시 경주여건 개선 및 활성화지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원, %)

사업시행주체 (기관명)	부처			사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월 액	불용액	실집행 률(B/A)
	본예산	추경(A)								
부산광역시	1,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0
대구광역시	1,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0
울산광역시	1,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0
전라남도	1,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0
전라북도	1,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0
경상남도	1,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0
경상북도	1,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0
충청북도	1,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0
강원도	1,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0
제주특별자치도	1,000	1,000	1,000	1,000	0	1,000	0	1,000	0	0.0

자료: 국토교통부

동 사업의 실집행이 이루어지지 않은 사유는 복합혁신센터 건립을 위한 각 지방자치단체의 사업계획이 수립되지 않아 동 사업이 2018년 7월 초까지 기획재정부에 의해 수시배정사업으로 분류되어 예산이 교부되지 않았기 때문이다.

이후 복합혁신센터 1개소당 4년 사업으로 추진하는 내용으로 기획재정부와 협의(2018.7.)됨에 따라, 국토교통부는 각 지방자치단체로부터 사업계획을 제출 받은 후 8개 시·도에 대해서는 9월에, 2개 시·도에 대해서는 11월에 보조금을 교부하였다.

그러나 동 사업은 지방비 매칭(100억원 한도 내 최대 50%)사업이기 때문에 각 지방자치단체별 추경을 실시하는 등 예산을 확보하기 위한 시간이 소요되었고, 도시계획변경이나 공유재산 심의, 타당성 조사 등 사전절차의 진행에 있어서도 상당한 기간이 소요되어 10개 지방자치단체 모두 교부된 예산을 전액 이월하는 결과를 야기하였다.

이와 관련하여 「국고보조금 통합관리지침」은 중앙관서장이 보조금을 교부하는 경우 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하되, 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성이나 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부, 연내집행가능성 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 등을 최소화하도록 하도록 규정하고 있는데,⁴⁾ 국토교통부는 보조금을 4분기에 교부하면서도 사전 행정절차 이행여부나 연내집행가능성 등에 대한 면밀한 검토 없이 1회에 전액 교부함으로써 예산운용의 효율성을 저해한 측면이 있다고 보인다.⁵⁾

4) 「국고보조금 통합관리지침」

제17조(보조금 교부방법)

① 중앙관서의 장은 보조금을 최소 2차례 이상으로 나누어 교부하고, 1차 교부와 최종교부사이 에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 여부를 점검하여 그 결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 하며 보조사업자가 계약을 체결하여 추진하는 사업은 낙찰차액이 발생하는 경우 이를 감안하여 교부한다. 다만 해당 보조금이 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 보조금 교부방법을 달리 정할 수 있다.

1. 일정한 요건을 갖추면 지원대상이 되는 경장보조성격의 사업인 경우
2. 다른 법령에 따라 보조금 교부 방법 및 절차가 정해진 경우
3. 추가경정예산(당시 기금운용계획변경 포함)으로 사업이 신설된 경우

② 중앙관서의 장은 보조금의 교부여부를 결정할 때 보조사업 계획의 구체성, 실현가능성, 지방비 부담능력, 사전 행정절차 이행여부(「지방재정법」에 따른 재정투융자 사업심사, 부지확보 여부, 인허가서류, 주민동의서 등), 연내 집행가능성(계속사업의 경우 전년도 집행실적) 등에 대한 검토를 통해 보조금의 연례적 이월 및 보조금 교부 후 사업취소 등이 최소화되도록 하여야 한다.

- 5) 국토교통부는 지방자치단체의 사전절차 진행으로 사업 초기 집행이 지연된 것으로, 보조사업 계획의 구체성 등을 고려했을 때 사업의 실현가능성이 높다는 점 등을 고려하여 2018년도 예산을 전액 교부하였다는 입장이다.

특히, 전라남도, 경상남도, 부산광역시, 제주특별자치도 등은 국토교통부에게 보조금 교부신청서를 제출하면서 보조금 집행계획과 관련하여 2018년도에 교부받은 국비보조금 전액을 이월할 예정이라는 점을 명시하였음에도, 보조금을 전액 교부한 것은 보조사업 관리에 소홀한 것으로 보인다.

향후 연차별로 복합혁신센터 건립을 위한 국고보조금이 투입될 것으로 계획되어 있는 만큼, 국토교통부는 혁신도시 정주여건 개선사업 집행에 있어 보조금의 이월이 최소화되도록 보조사업 관리를 철저히 이행할 필요가 있다.

가. 현 황

산업단지 진입도로 지원사업¹⁾은 산업단지의 분양가 인하를 통한 분양 활성화와 입주기업 경쟁력 강화를 위하여 산업단지의 주요 기반시설인 진입도로 사업비를 지원하는 단위사업으로, 총 72개의 세부사업으로 구성되어 있다.

지역지원계정에 편성된 2018년도 예산현액은 전년도 이월액 807억 3,800만 원을 합한 3,104억 6,600만원으로, 이중 2,460억 400만원을 집행하고 564억 6,800만 원을 이월하였으며 79억 9,500만원을 불용하였다. 세종특별자치시계정에 편성된 2018년도 예산현액은 133억 7,000만원으로 이중 127억 300만원을 집행하고 5억 3,500만 원을 이월하였으며 1억 3,100만원을 불용하였다.

[2018회계연도 산업단지 진입도로 지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
산업단지 진입도로 지원(지역지원계정)	229,728	229,728	80,738	±42,923	310,466	246,004	56,468	7,995
산업단지 진입도로 (세종특별자치시계정)	8,859	8,859	4,511	±2,300	13,370	12,703	535	131

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 산업단지 진입도로 지원 사업은 연례적으로 과다한 전용이 발생하고 있으므로, 예산 추계의 정확도를 제고하여 예산 전용규모를 최소화할 필요가 있다.

산업단지 진입도로 지원 사업은 예산을 집행하는 과정에서 연례적으로 각 세부사업별로 전용이 발생하고 있다. 최근 3년간 동 사업의 전용 내역을 살펴보면,

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 국가균형발전특별회계 6040

2016년에는 11.4%, 2017년에는 23.4%로 증가하였으며, 2018년의 경우 2017년에 비해 다소 감소하였으나 19.0%에 해당하는 예산을 전용한 것으로 나타났다.

[최근 4년간 산업단지 진입도로 지원 사업 전용 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액(A)	전년도이월액	예산현액(B)	이전용등(C)	비율(C/A)
2016	494,795	174,585	667,734	±56,277	11.4
2017	382,102	87,308	469,410	±89,315	23.4
2018	238,587	85,248	323,835	±45,223	19.0

자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 예산 편성시 추정한 예산이 실제 집행시점에는 상황에 따라 변동되기 때문에, 집행과정에서 필요에 따라 예산을 조정함으로써 불용을 최소화하고 사업을 적극적으로 추진하였다는 입장이다.

도로건설 사업의 특성상 불용의 최소화를 위한 예산의 전용은 불가피하게 이루어지는 측면이 있으나, 예산의 전용은 국회에서 심의·확정한 예산의 내용을 변경하는 것이라는 점에서 가급적 그 규모를 최소화하여야 함에도 불구하고, 연례적으로 당초 확정된 예산의 11.4%~23.4%가 변경되어 집행된 것은 예산집행의 투명성을 저해하는 측면이 있다.

따라서 국토교통부는 각 세부사업별로 보다 정확한 예산 소요액을 추계하고, 면밀한 검토를 통하여 집행가능한 예산을 편성하는 등의 노력을 통하여 예산의 전용 규모를 최소화할 필요가 있다.

[2018회계연도 진입도로 지원 사업 전용 내역]

(단위: 백만원)

~에서		금액	~으로	
세부사업명	목-세목		세부사업명	목-세목
경주제내	410-00 (건설보상비)	111	파주법원	410-00 (건설보상비)
경주제내		389	익산국가산단	
진천에스폼		797	진천은암	
고흥도양		1,800	구미산단	
광주남구		440	평동3차	
동두천산단		1,000	파주법원	

~에서		금액	~으로	
세부사업명	목-세목		세부사업명	목-세목
음성성본		2,500	구미산단	
옥산국사		1,000	옥천제2	
옥산국사		1,000	여수묘도	
진천에스폼		1,403	파주법원	
밀양나노	420-02 (실시설계비)	275	광주남부산단	420-02 (실시설계비)
밀양나노		330	김해대동산단	
밀양나노		150	제천제3	
밀양나노		93	김포학운6	
금왕테크노		57	김포학운6	
경주제내	420-03 (공사비)	518	익산국가산단	420-03 (공사비)
광양세풍		2,270	아산탕정	
광주남구		2,000	평동3차	
광주남구		2,524	충주메카폴리스	
김해사이언스		900	김해대동산단	
김해사이언스		774	남원산단	
김해사이언스		1,500	오송생명	
남공주		1,345	김해대동산단	
대전하소산단		3,800	대전평촌산단	
서산도시형		2,200	오송생명	
서산도시형		570	김해대동산단	
오창테크노		4,844	김해대동산단	
옥산국사		1,000	경산4	
옥산국사		100	아산탕정	
옥산국사		915	익산국가산단	
완주테크노		600	김해대동산단	
장현도시첨단		3,795	오송생명	
진천에스폼		1,296	진천송두	
세종명학		2,300	세종첨단	
진천에스폼	420-04 (감리비)	35	김해대동산단	420-04 (감리비)
진천에스폼		60	진천송두	
진천에스폼		105	익산국가산단	
오창테크노		400	김해대동산단	
고흥도양	420-05 (시설부대비)	10	구미산단	420-05 (시설부대비)
대전하소산단		12	구미산단	
음성성본		5	구미산단	
합 계		45,223		

자료: 국토교통부

둘째, 산업단지 진입도로 지원사업을 국가균형발전특별회계(舊 지역발전특별회계) 지역지원계정으로 추진하기 위한 법적 근거가 미흡하므로 이를 보완할 필요가 있다.

「국가균형발전특별법」은 회계를 지역자율계정, 지역지원계정, 제주특별자치도 계정 및 세종특별자치시계정으로 구분하고, 계정별로 세출 항목을 규정하고 있다. 따라서 각 계정에 사업 예산을 편성·집행하기 위해서는 「국가균형발전특별법」에서 규정하고 있는 세출 용도에 부합하여야 한다.²⁾

산업단지 진입도로 지원사업은 국가균형발전특별회계 지역지원계정에 편성되어 있는데, 동 사업의 목적이 주요 산업단지의 진입도로 건설을 지원한다는 측면에서는 「국가균형발전특별법」 제35조제2항제1호에 따른 ‘광역협력권 활성화 및 지역 경쟁력 강화를 위한 교통·물류망 확충 관련 사업’과 부합하는 것으로 보인다.

그러나 동 사업은 국가(지방국토관리청)가 직접 국가산업단지 진입도로를 건설하는 방식으로 수행하고 있는 반면, 「국가균형발전특별법」은 “출연·보조·융자” 사업에 한정하고 있다는 점에서 동 사업 예산을 지역지원계정에 편성·집행하기 위한 법적 근거가 미흡하다고 보인다.

따라서 국토교통부는 사업수행방식을 변경하거나 법적 근거를 보완하는 등 현행과 같은 법적 불일치 문제를 해소하기 위한 방안을 강구할 필요가 있다.

2) 제35조(지역지원계정의 세입과 세출)

② 회계의 지역지원계정의 세출은 다음 각 호와 같다.

1. 광역협력권 활성화 및 지역경쟁력 강화를 위한 교통·물류망 확충 관련 사업에 대한 출연(出捐)·보조 또는 융자
2. 지역특화산업 및 광역협력권산업의 육성과 투자 및 일자리 창출 촉진에 관련된 사업에 대한 출연·보조 또는 융자
3. 지방대학의 경쟁력 향상 및 지역인적자원의 개발 관련 사업에 대한 출연·보조 또는 융자
4. 지역의 과학기술 진흥 및 특성화 관련 사업에 대한 출연·보조 또는 융자
5. 공공기관·기업 및 대학 등 인구집중유발시설의 지방이전에 관한 사업에 대한 융자 등 필요한 경비의 지원
6. 지역의 문화·관광자원 육성, 지역고유정신문화 및 지역가치 발굴·선양, 환경 보전 사업 등에 대한 출연·보조 또는 융자
7. 지역의 주요 성장거점에 대한 출연·보조 또는 융자
8. 관련 법령에 따라 지방으로 이관되는 특별지방행정기관의 이관사무 수행에 필요한 경비
9. 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」 제26조제2항에 따른 사업에 필요한 경비
10. 광역협력권 활성화와 지역경쟁력 강화를 위한 조사·연구사업에 필요한 경비
11. 「공공자금관리기금법」에 따른 공공자금관리기금으로부터의 예수금의 원리금 상환
12. 제33조제1항에 따른 소속 재산의 관리·운영에 필요한 경비
13. 제37조제1항에 따른 일시차입금의 원리금 상환
14. 계정의 관리·운영에 필요한 경비
15. 회계의 지역자율계정, 제주특별자치도계정 및 세종특별자치시계정으로의 전출금
16. 그 밖에 국가균형발전에 관한 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업의 시행에 필요한 자금의 융자 등 필요한 경비의 지원

가. 현 황

일반국도건설지원 사업¹⁾은 일반국도건설 사업을 원활하게 시행하기 위한 지원비 성격의 사업이다. 국토교통부는 일반국도건설지원 사업의 2018회계연도 예산현액 847억 5,400만원 중 745억 6,300만원을 집행하고, 85억 8,600만원을 다음연도로 이월하였으며, 16억 500만원을 불용하였다.

[2018회계연도 일반국도건설 지원 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
일반국도건설지원	46,762	46,762	14,183	23,809	84,754	74,563	8,586	1,605

자료: 국토교통부

나. 분석의견

공기연장에 따른 간접비 보상 소송의 패소에 따라 배상금 전용을 통한 집행이 증가하고 있으므로 적절한 배상금 예산 편성을 검토하고, 향후 소송을 방지하기 위한 대책을 마련할 필요가 있다.

당초 2018회계연도 일반국도건설지원 사업의 소송 배상금 예산은 4억 5,800만원이 편성되어 있었으나, 국토교통부는 다른 사업에서 237억 9,200만원을 전용하여 배상금 예산현액 242억 5,000만원 중 242억 3,800만원을 집행하고 1,200만원을 불용하였다.

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 교통시설특별회계(도로계정) 1631-301

[2018년도 일반국도건설지원 사업의 배상금(310-02목) 결산 내역]

(단위: 백만원)

비목	예산액	전년도 이월액	전용	예산현액	집행액	차년도 이월액	불용액
배상금 (310-02)	458	0	23,792	24,250	24,238	0	12

자료: 국토교통부

일반적으로 공기연장에 따른 간접비란 공사기간 연장에 따른 공사 현장 관리 비용으로서 시공사가 청구한 계약금액의 조정금액을 의미한다.

각종 일반국도건설 사업을 수행하는 건설 사업자들이 공사기간 연장에 따른 간접비 추가 지급에 대한 소송을 제기하였고, 이에 대해 배상금 지급 판결이 나오자 예상치 못한 배상금 수요로 인해 전용을 실시하게 된 것이다.

[2018회계연도 일반국도건설지원 사업의 배상금 전용 상세 내역]

날짜	~에서		금액 (백만원)	~으로		이전용 사유
	세부사업 명	목		세부사업 명	목	
'18.6	일반국도건설지원 (1631-301)	감리비 (420-04)	117	일반국도건설 지원 (1631-301)	배상금 (310-02)	옥계-산동, 화원-옥포 소송 판결금 지급
'18.6	인포-보은1 (1654-305)	공사비 (420-03)	1,318	일반국도건설 지원 (1631-301)	배상금 (310-02)	배방-탕정 소송 판결금 지급
'18.6	보령-청양 (1632-630)	공사비 (420-03)	600			
'18.6	단양-영월 (1632-653)	공사비 (420-03)	1,100			
'18.7	신장-북용 (1632-761)	공사비 (420-03)	1,350	일반국도건설 지원 (1631-301)	배상금 (310-02)	신태인-김제 등 3개 사업 소송 판결금 지급
'18.7	소양-진안 (1632-769)	보상비 (410-00)	250			
'18.7	별교-주암3 (1632-768)	보상비 (410-00)	250			
'18.7	함평-해보 (1632-775)	보상비 (410-00)	250			
'18.7	화순동면순천주암 (1632-780)	보상비 (410-00)	250			

날짜	~에서		금액 (백만원)	~으로		이전용 사유
	세부사업 명	목		세부사업 명	목	
'18.9	인포-보은3 (1654-307)	보상비 (410-00)	6,296	일반국도건설 지원 (1631-301)	배상금 (310-02)	경주-감포1 소송 판결금 및 화원-옥포 소송비용 판결금 지급
'18.12	일반국도건설지원 (1631-301)	공사비 (420-03)	8	일반국도건설 지원 (1631-301)	배상금 (310-02)	야은-원덕, 성송-고창 소송 판결금 지급
'18.12	장흥-유치 (1632-736)	공사비 (420-03)	2,000			
'18.12	연산-두마 (1636-446)	보상비 (410-00)	2,603			
'18.12	부산시계-웅상2	감리비 (420-04)	571	일반국도건설 지원 (1631-301)	배상금 (310-02)	경주-감포 소송 판결금 지급
'18.12	구포-생곡	공사비 (420-03)	1,800			
'18.12	용상-교리2	공사비 (420-03)	2,200			
'18.12	연산-두마 (1636-446)	공사비 (420-03)	2,829			

자료: 국토교통부

최근 3년간 간접비 청구 소송 결과 정부 측 패소로 인해 285억 9,900만원의 배상금이 발생하였다.

[최근 3년간(2016~2018) 간접비 청구 소송결과에 따른 배상내역]

(단위: 백만원)

일자	개요	소송결과	배상내역
'16.10.05	행주대교남측 공사기간 연장에 따른 간접비 지급 요구	원고 일부승	306
'16.11.16	마산-산읍 공사기간 연장에 따른 간접비 지급 요구	원고 일부승	453
'16.12.27	남원-곡성 도로확장공사 공기연장에 따른 간접비 공사대금 청구	원고승	819
'17.08.28.	거금도-연도교 준공기한 연장에 따른 추가 지출한 간접비 지급요구	원고승	11,072
'18.08.14	광전IC-의정부 공사중지기간에 대한 약정금 청구	원고 일부승	1,581
'18.08.20	경주-감포1 공사기간 연장에 따른 간접비 지급 요구	원고 일부승	6,269
'18.11.28.	성송-고창 공사기간 연장에 따른 간접비 청구	원고 일부승	683
'18.12.14	경주-감포2 공사기간 연장에 따른 간접비 지급 요구	원고 일부승	7,416

주: 원고는 사업시행자, 피고는 정부

자료: 국토교통부

이와 관련하여 「총사업비관리지침」 제64조2)가 2017년 1월·2018년 7월 두 차례 개정됨에 따라 공사기간 연장에 따른 간접비 지급 근거규정이 마련되었으나, 신설 규정은 2017년 1월 이후 입찰공고분부터 적용할 수 있도록 하고 있어 2017년 이전에 입찰이 이루어져 진행 중인 공사에 대해 공기연장에 따른 간접비 지급 소요가 발생할 경우에는 이전과 같이 소송을 통해 해결하여야 하는 상황이다.

- 2) 2017년 1월 공사기간 연장에 따른 간접비 발생 시 총사업비를 1회에 한하여 조정할 수 있는 근거를 마련하였으며, 2018년 7월 개정으로 총사업비 조정 횟수 제한 규정을 삭제하였다.

「총사업비관리지침」

제64조(시공 단계) ⑨ 발주기관의 귀책사유로 공사기간이 연장되고 이로 인해 공사현장의 유지 및 관리에 직접 필요한 비용(일반관리비·이윤 제외)이 추가로 발생하여 다음 각 호의 기준에 따라 협의의 조정을 요청한 경우 실소요액을 반영하여 총사업비를 조정할 수 있다. 다만, 계약당사자간 책임이 혼재되어 있어 책임한계가 불명확한 경우에는 균분으로 한다.

1. 준공일 전년도 5월 31일까지 신청한다.
2. 공기연장의 책임소재·사유, 연장기일 등 관련 증빙자료를 총사업비 조정요구서와 함께 제출해야 한다.

⑩ 중앙관서의 장은 조기 준공된 경우에는 공사현장에 직·간접적으로 소요되는 비용을 감액하는 등 정산을 해야 한다

그런데 서울지하철 7호선 연장공사 간접비소송에 대한 대법원의 판결(2018.10.30., 2014다235189)에 따르면, 장기계속공사계약에서의 이른바 총괄계약은 전체적인 사업의 규모나 공사금액, 공사기간 등에 관하여 잠정적으로 활용하는 기준에 불과하여 법적 구속력이 없으므로, 발주자의 책임으로 총공사기간이 연장되더라도 이를 이유로 공사업체가 공사비 증액청구를 할 수는 없다고 하였다.³⁾ 여기서 공사기간의 연장은 계약방식에 따라 달리 해석되는데 장기계속계약⁴⁾은 연차계약기간의 연장을, 계속비계약⁵⁾은 총공사기간의 연장을 의미한다.

2019년 5월 말 기준 국토건설 사업과 관련하여 국토교통부가 수행 중인 공기 연장에 따른 간접비 소송은 총 48건인데, 이중 장기계속계약 건은 21건이고, 계속비계약 건은 27건으로 나타나고 있다.

[국토건설 사업 관련 간접비 청구 소송 현황]

(단위: 건, 백만원)

구분		장기계속계약 건	계속비계약 건	계
서울지방국토관리청	건수	3	7	10
	소송가액	10,608	62,788	73,396
원주지방국토관리청	건수	1	3	4
	소송가액	473	6,432	6,905
대전지방국토관리청	건수	3	0	3
	소송가액	5,991	0	5,991
익산지방국토관리청	건수	7	6	13
	소송가액	14,309	30,850	45,159
부산지방국토관리청	건수	7	11	18
	소송가액	18,126	45,670	63,796
계	건수	22	27	48
	소송가액	49,507	145,740	195,247

주: 2019년 5월 31일 기준

자료: 국토교통부

- 3) 동 사건에서 주된 쟁점은 장기계속공사계약에서 총공사기간이 최초로 부기한 공사기간보다 연장된 경우에 공사기간이 변경된 것으로 보아 계약금액 조정을 인정할 수 있는지 여부였다.
- 4) 장기계속계약은 「국가계약법」 제21조제2항에 따른 계약으로 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원이 입차, 운송, 보관, 전기·가스·수도의 공급, 그 밖에 그 성질상 수년간 계속하여 존속할 필요가 있거나 이행에 수년을 요하는 계약으로서 각 회계연도 예산의 범위에서 해당계약을 이행하게 하는 계약을 의미한다.
- 5) 계속비계약은 「국가재정법」 제23조 및 「국가계약법」 제21조 제1항에 따른 계약으로 완성에 수년을 요하는 공사로 그 경비의 총액과 연부액을 정하여 미리 국회의 의결을 얻은 범위 안에서 수년도에 걸쳐 지출하는 계약을 의미한다.

장기계속계약 건 관련 소송의 경우 대법원 판결 결과를 준용하여 장기계속계약 공사에서 총공사기간이 연장되더라도 공사업체가 공사비 증액청구를 할 수 없음을 주장할 수 있으나,⁶⁾ 계속비계약 건 관련 소송의 경우는 최종심 판결이 내려진 사례가 없어서 소송결과에 따라 배상금 지출이 발생할 수 있다.

따라서 국토교통부는 간접비 청구 소송 패소에 따른 배상금 지출 증가 가능성에 대비하여 과거 유사 소송 결과에 기반한 적정 예산을 편성하여 과도한 전용이 발생하지 않도록 할 필요가 있을 것이고, 계속비계약 건에 대해서는 현장의 혼란과 예상치 못한 간접비 배상이 발생하지 않도록 명확한 기준을 마련⁷⁾할 필요가 있다.

6) 이 경우도 발주기관의 귀책사유가 인정되지 않아야 한다.

7) 국토교통부는 공기 연장에 따른 '간접비 산정 세부기준(안)'을 마련하여 기획재정부에 반영요청(2018.12.28.)하였으며, 기획재정부는 「총사업비 관리 지침」의 개정 시 반영 여부에 대해 검토 중인 상황이다.

가. 현 황

일반국도 건설 사업¹⁾은 「도로법」 제12조제1항²⁾에 따라 주요도시 등을 연결하여 국가간선도로망을 이루는 일반국도를 건설하는 단위사업으로, 2018회계연도에는 고현-이동 국도건설 등 총 114개의 세부사업이 편성되어 있으며, 그중 신규사업은 정선-북면 국도건설 등 총 10개이다.

국토교통부는 일반국도 건설 사업의 2018회계연도 예산현액 1조 3,089억 5,900만원 중 1조 2,516억 200만원을 집행하고 534억 2,300만원을 다음연도로 이월하고 39억 3,400만원을 불용하였다.

[2018회계연도 일반국도 건설 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예비비	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경							
일반국도 건설	1,200,950	1,217,950	93,922	△5,813	2,900	1,308,959	1,251,602	53,423	3,934

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 일반국도 건설 사업은 반복적으로 전용 규모가 과다한 측면이 있으므로 이를 최소화하기 위해 노력할 필요가 있다.

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 교통시설특별회계(도로계정) 1632

2) 「도로법」

제12조(일반국도의 지정·고시) ① 국토교통부장관은 주요 도시, 지정항만(「항만법」 제3조에 따라 해양수산부장관이 지정한 항만을 말한다), 주요 공항, 국가산업단지 또는 관광지 등을 연결하여 고속국도와 함께 국가간선도로망을 이루는 도로 노선을 정하여 일반국도를 지정·고시한다.

일반국도 건설 사업은 교통혼잡구간을 해소하여 물류비용을 절감하고, 낙후지역의 도로 확충을 통해 국토의 균형개발을 촉진하기 위하여 국토교통부가 지방국토관리청을 통해 일반국도를 건설하는 방식으로 사업을 추진하고 있다.

그런데, 일반국도 건설 사업은 예산을 집행하는 과정에서 반복적으로 각 세부사업별 전용이 과다한 측면이 있다. 동 사업의 2018회계연도 결산 결과 예산액이 1조 2,208억 5,000만원이었으나 전용을 통한 증감액 규모는 2,936억 5,900만원으로 예산액의 24.1% 수준이며, 2017년보다 예산액 대비 전용 비율이 2.6%p 증가하였다.

2016년에는 동 사업 예산액이 1조 3,435억 7,300만원이었으나 전용을 통한 증감액 규모는 3,337억 3,400만원으로 예산액의 24.8% 수준이었고, 2017년에는 동 사업 예산액이 1조 3,662억 9,500만원이었으나 전용을 통한 증감액 규모는 2,939억 9,700만원으로 예산액의 21.5% 수준이었다.

[최근 5년간 일반국도 건설 사업 전용 현황]

(단위: 백만원, %)

연도	예·결산							전용비율 [(B+C)/A]
	예산액 (A)	전년도 이월액	전용			예산 현액	집행액	
			증액(B)	감액(C)	전용규모 (B+C)			
2014	1,015,560	3,935	198,191	△148,317	346,508	1,069,369	1,035,431	34.1
2015	1,303,418	4,983	282,064	△162,434	444,498	1,428,031	1,356,789	34.1
2016	1,343,573	66,887	208,991	△124,743	333,734	1,494,708	1,393,069	24.8
2017	1,366,295	97,435	142,363	△151,634	293,997	1,454,489	1,357,938	21.5
2018	1,220,850	93,922	143,923	△149,736	293,659	1,308,959	1,251,602	24.1

주: 전용규모(B+C)는 일반국도 건설 사업 세부사업간 전용을 통한 증액 및 감액 절대값의 합
자료: 국토교통부

예산의 전용 규모가 과다한 것에 대해 국토교통부는 일반국도 건설 사업의 성격상 예산 편성 시 추정된 필요예산이 실제 집행시점에서는 사업의 진행상황에 따라 변동되며 불용을 최소화하고 사업을 적극적으로 추진하기 위한 조치였다는 입장이다.

도로건설 사업의 특성상 예산의 전용을 통한 집행은 불용을 최소화하기 위하

여 불가피하게 이루어지는 측면이 있다고 할 것이나, 예산의 전용은 「국가재정법」 제45조³⁾의 예산의 목적 외 사용금지 원칙의 예외이고, 예산의 투명한 집행을 저해하는 문제가 있으므로 가급적 그 규모를 최소화할 필요가 있음에도 국토교통부는 반복적으로 일반국도 건설 사업이 당초 확정된 예산의 20% 이상을 변경하여 집행하였다. 2018년에는 전년대비 예산액과 전용 규모가 감소하였으나, 예산액의 감소폭은 1,454억 4,500만원임에도 전용규모의 감소폭은 3억 3,800만원에 불과하여 예산액 대비 전용규모의 비율이 증가하였다.

일반국도건설 사업의 전용이 과다한 것은 사전에 계획 수립이 미흡하게 진행된 것으로 볼 수 있으므로 향후 국토교통부는 사업에 대한 면밀한 계획 수립과 사업의 공정별 계획된 집행을 통해 일반국도건설 사업의 예산 전용 규모를 최소화할 수 있도록 노력할 필요가 있다.

둘째, 일반국도 건설 사업의 2018년도 신규 일반국도 건설 사업의 집행 실적이 저조한 문제가 발생하였다.

2018년 일반국도 건설 사업은 총 10개의 신규 사업이 편성되었는데, 6개 사업이 전액 집행되지 않았으며, 7개의 사업은 예산액 전액 또는 상당규모가 다른 사업으로 전용되어 집행실적이 부진하였다.

3) 「국가재정법」

제45조(예산의 목적 외 사용금지) 각 중앙관서의 장은 세출예산이 정한 목적 외에 경비를 사용할 수 없다.

[2018년도 일반국도 건설 신규 사업 집행 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	예산액		이·전용 등	예산 현액(A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	추경						
정선-북면국도건설	200	200	0	200	186	14	0	93.0
의령-합천국도건설	500	500	△314	186	141	45	1	75.8
구미-군위IC국도건설	500	500	△500	0	0	0	0	0.0
별교-주암3국도건설	500	500	△360	140	0	140	0	0.0
소양-진안국도건설	500	500	△431	69	0	69	0	0.0
와룡-법전국도건설	500	500	△500	0	0	0	0	0.0
청양-신흥국도건설	500	500	32	532	499	0	33	93.8
함평-해보국도건설	500	500	△360	140	0	140	0	0.0
연천-신탄국도건설	200	200	7,201	7,401	7,400	1	0	100.0
화순동면-순천주암국도건설	500	500	△360	140	0	140	0	0.0

자료: 국토교통부

구미-군위IC국도건설, 와룡-법전국도건설 사업은 예산 전액이 다른 사업으로 전용되어 사업이 추진되지 못하였고, 의령-합천국도건설, 별교-주암3국도건설, 소양-진안국도건설, 함평-해보국도건설, 화순동면-순천주암국도건설 사업은 예산액의 60% 이상을 다른 사업으로 전용하였다. 신규로 편성된 사업이 다른 사업의 예산 부족분을 충당하기 위한 수단으로 활용되는 것은 바람직하지 않은 측면이 있다.

신규 사업들의 집행실적이 부진한 것에 대해 국토교통부는 동 사업들이 신규로 착공되는 과정에서 총사업비 협의 지연, 관계기관과의 협의 지원, 설계 및 공사 발주 지연 등으로 사업 추진이 지연되기 때문이라고 설명하고 있다.

[2018년도 일반국도 신규 사업의 내역사업별 집행부진 사유]

(단위: 백만원, %)

사업명	예산액 (A)	집행액 (B)	집행률 (B/A)	집행부진 상세 사유
의령-합천국도건설	500	141	28.2	'18.11 착공으로 절대공기 부족
구미-군위IC국도건설	500	0	0.0	하천 통과교량 계획 관련 관계기관 협의지연 등 설계기간('16.9~'18.12) 소요로 미착공
별교-주암3국도건설	500	0	0.0	총사업비 협의지연('18.4~'18.12) 등으로 미착공
소양-진안국도건설	500	0	0.0	타당성재조사 중('18.9~)으로 미착공
와룡-법전국도건설	500	0	0.0	노선변경 민원으로 인한 설계기간('16.9~'18.12) 소요로 미착공
함평-해보국도건설	500	0	0.0	환경영향평가 등 관계기관 협의 지연으로 설계기간('17.3~'18.12) 소요로 미착공
화순동면-순천주암국도건설	500	0	0.0	환경영향평가 등 관계기관 협의 지연으로 설계기간('17.3~'19.04) 소요로 미착공

자료: 국토교통부

도로사업의 경우 국도건설 5개년 계획에 따라 도로 건설 사업계획을 수립하고, 기본설계 및 실시설계를 진행한 후 총사업비 협의를 거쳐 사업을 추진하게 되는데, 신규 도로건설 사업에 대한 계획이 면밀하게 수립되지 않음에 따라 관계기관과의 협의에 장기간 소요되고 사업이 원활하게 추진되지 못하여 집행실적이 저조한 측면이 있다. 그리고 신규 사업의 예산이 다른 사업으로 전용되어 예산부족분을 충당하는 수단으로 활용되는 것은 재정의 투명성·합목적성 측면에서 바람직하지 못한 측면이 있다.

국토교통부는 신규 사업이 계획된 사업기간 내에 원활히 추진될 수 있도록 향후 철저한 사업 준비와 관계기관과의 원활한 협의 등을 통해 신규 사업의 집행실적을 제고할 수 있도록 해야 할 필요가 있다.

가. 현 황

국가지원지방도건설 사업¹⁾은 주요도시, 항만 등을 연결하여 국가간선망을 보조하는 국가지원지방도를 건설하는 내용의 단위사업이다. 국가지원지방도 건설 사업은 설계비는 전액 국가에서 부담하고, 건설비의 70%를 국비로 지원하며, 용지비와 유지관리비용은 지방자치단체에서 부담하는 구조로 되어 있다. 2018회계연도에는 조리·법원 국지도 등 총 54개 세부사업이 편성되었다.

국토교통부는 국가지원지방도건설 사업의 2018회계연도 예산현액 3,728억 5,500만원 중 3,158억 2,700만원을 집행하고 561억 400만원을 다음연도로 이월하였으며, 9억 2,400만원을 불용하였다.

[2018회계연도 국가지원지방도건설 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
국가지원지방도 건설	366,705	366,705	6,150	0	372,855	315,827	56,104	924

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 국가지원지방도건설 사업의 지방자치단체 실행 실적이 저조하므로 이를 개선할 필요가 있다.

2018회계연도 결산 결과, 2018년에 예산을 편성한 54개 세부 사업 중 34개 세부 사업의 교부현액 대비 실행률이 50% 미만을 나타내었고, 7개의 사업은 실행 실적이 전무한 것으로 나타났다. 특히, 2017년도 신규사업 6개 모두 2년 차인

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 국가균형발전특별회계(지역지원계정) 1940

2018년에 실집행률이 50% 미만으로 나타났고, 2018년도 신규사업 3개 모두 1년 차인 2018년에 실집행 실적에 없는 것으로 나타났다.

[2018회계연도 국지도 건설 사업 중 실집행률 50% 미만 사업]

(단위: 백만원, %)

사업	사업 시행 주체	2018년							비고
		교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	실집 행액 (B)	이월액	불용액	실집 행률 (B/A)	
오포-포곡2	경기	6,000	29,330	35,330	11,701	23,629	0	33.1	
초지-인천	경기	4,700	22,848	27,548	12,900	14,648	0	46.8	
실촌-만선	경기	4,500	6,000	10,500	12	7,500	2,988	0.1	
갈천-가수	경기	4,500	2,700	7,200	13	6,500	687	0.2	
도척-실촌	경기	5,000	2,494	7,494	38	7,000	456	0.5	
가남-상수	경기	6,000	10,993	16,993	2,668	12,000	2,325	15.7	
오남-수동	경기	3,579	10,915	14,494	2,763	7,579	4,152	19.1	
길상-선원	인천	2,000	5,400	7,400	3,500	3,900	0	47.3	
노은-북충주C	충북	8,000	2,838	10,838	4,298	6,537	3	39.7	
선장-염치	충남	4,931	17,314	22,245	8,181	14,064	0	36.8	
이호-양곡	충남	5,600	2,193	7,793	6	7,787	0	0.1	
당진-서산	충남	10,000	200	10,200	0	10,200	0	0.0	
동향-안성	전북	4,413	5,000	9,413	1,369	8,044	0	14.5	
청도운문터널	경북	10,500	9,876	20,376	8,232	12,144	0	40.4	
상원-청하	경북	5,000	3,429	8,429	0	8,329	100	0.0	
효자-상원	경북	433	12,824	13,257	14	10,422	2,835	0.1	
포항-안동	경북	8,000	2,195	10,195	207	9,988	0	2.0	
생림-상동	경남	2,000	23,278	25,278	10,038	15,240	0	39.7	
동읍-봉강	경남	2,000	29,898	31,898	13,094	18,804	0	41.0	
봉강-무안	경남	1,000	8,000	9,000	116	8,884	0	1.3	
칠북-북면	경남	8,000	12,000	20,000	3	19,997	0	0.0	
대동-매리	경남	2,000	24,083	26,083	9,453	16,630	0	36.2	
매리-양산	경남	2,500	20,645	23,145	1,280	21,865	0	5.5	
쌍백-봉수	경남	13,000	4,978	17,978	212	17,766	0	1.2	
송정IC-문동	경남	11,000	6,400	17,400	0	17,400	0	0.0	

(단위: 백만원, %)

사업	사업 시행 주체	2018년							비고
		교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	실집 행액 (B)	이월액	불용액	실집 행률 (B/A)	
와부-화도	경기	6,100	200	6,300	6	6,294	0	0.1	2017 신규
포진-문막	강원	600	5,200	5,800	2,242	3,558	0	38.7	2017 신규
상촌-황간	충북	4,000	200	4,200	0	4,200	0	0.0	2017 신규
연금-금성	충북	4,000	200	4,200	139	4,061	0	3.3	2017 신규
청양-신양IC	충남	6,900	12,153	19,053	6,484	12,569	0	34.0	2017 신규
축산항-도곡	경북	3,500	5,325	8,825	3,054	5,771	0	34.6	2017 신규
도계-영월	강원	200	0	200	0	200	0	0.0	2018 신규
낙안-상사	전남	200	0	200	0	200	0	0.0	2018 신규
고령-성주	경북	200	0	200	0	200	0	0.0	2018 신규

자료: 국토교통부

2018회계연도 국가지원지방도 건설 사업 중 실집행률 50% 미만인 사업 중 집행부진 사유를 유형별로 살펴보면, 설계 및 총사업비 협의기간 소요(지연) 12건, 보상협의 지연 14건, 민원에 따른 지연 4건, 타당성 재조사 등으로 인한 지연 1건, 착공 지연으로 인한 절대공기 부족 3건으로 나타났다. 특히, 2018년에 신규로 추진한 사업들은 모두 설계 및 총사업비 협의 지연으로 교부받은 보조금을 전액 집행하지 못하였다.

[2018회계연도 국가지원지방도 건설사업 실적집행 실적 50% 미만 사업 유형]

부진 사유	세부사업명	건수
설계 및 총사업비 협약기간 소요(지연)	초지-인천, 와부-화도, 길상-선원, 도계-영월 , 상촌-황간, 연금-금성, 당진-서산, 낙안-상사 , 포항-안동, 고령-성주 , 봉강-무안, 송정IC-문동	12
보상협의(지장물 이설 포함) 지연	오포-포곡2, 가남-상수, 오남-수동, 노은-북충주IC, 선장- 염치, 청양-신양IC, 이호-양곡, 동향-안성, 생림-상동, 동 읍-봉강, 칠북-북면, 대동-매리, 매리-양산, 쌍백-봉수	14
민원에 따른 지연	포진-문막, 청도운문터널, 축산항-도곡, 효자-상원	4
타당성 재조사 등	상원-청하	1
공사 절대공기 부족	실촌-만선, 갈천-가수, 도척-실촌	3
합 계		34

주: 볼드체는 2018년도 신규사업

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 재작성

동 사업은 국가지원지방도건설 지원 사업을 통해 기본 및 실시설계를 완료하였거나 당해연도에 완료가 예정된 사업들을 대상으로 공사비의 70%를 지방자치단체에 보조금으로 지급하는 구조이다. 따라서 설계 및 총사업비 협의 등에 시간이 소요되어 공사 착수가 지연될 것으로 예상되는 사업은 신규사업으로 편성하여서는 아니되고, 연내 집행가능성이 낮을 경우 보조금을 과도하게 교부하여서는 곤란하다.

그런데, 2018년도에 신규로 편성하였던 사업 중 도계-영월 사업은 기본 및 실시설계를 완료하지 못하여 공사비를 전액 집행하지 못하였고, 낙안-상사 사업은 보완설계를 실시하게 됨에 따라 설계완료 시기가 지연되어 공사비를 전액 집행하지 못하였으며, 고령-성주 사업은 기본 및 실시설계 이후 총사업비 협의에 시간이 소요됨에 따라 공사비를 전액 집행하지 못하였다.

한편, 국토교통부는 2018년에 추진한 54개의 세부사업 모두 편성된 예산 전액을 지방자치단체로 교부하였으나, 설계 및 총사업비 협의 지연, 보상협의 지연, 사업적정성 재검토 등의 경우는 연내집행가능성 등을 고려하여 적정 규모의 보조금을 교부할 수 있었던 것으로 판단된다.

특히, 국가지원지방도의 경우 용지보상비는 100% 지방비로 부담하고 있는 특성을 고려할 때 지방자치단체는 토지보상 협의에 따른 보상비 집행이 충분히 이루어진 이후에 보조금 교부를 신청해야 하며, 국토교통부는 사전 행정절차 이행 여부,

연내집행가능성 등에 대한 엄격한 사전검토를 통해 보조금을 교부하고, 현장점검 등을 통해 지자체의 집행을 독려하고 관리·감독을 강화하여 예산 집행의 효율성을 제고할 필요가 있다.

둘째, 일부 국가지원지방도 건설 사업의 경우 국가균형발전특별회계의 세입재원 부족으로 이월이 발생하였다.

2018회계연도 국가지원지방도 건설 사업 중 11개 세부사업에서 세입재원 없는 이월 발생하였다. 국가지원지방도 건설 사업은 국가균형발전특별회계(지역지원계정)으로 추진하고 있는데, 국토교통부는 「보조금 관리에 관한 법률」 제17조, 제19조 및 「국토교통 보조사업 관리규정」 제15조에 따라 국고보조금 교부신청자(시·도지사)로부터 교부신청을 받아 보조금 교부결정 등을 완료하였으나, 국가균형발전특별회계 통합계좌의 자금부족으로 자금이체가 이루어지지 못하여 다음연도로 이월이 발생하였다.

[국가지원지방도 건설 사업 중 세입재원 없는 이월 발생 내역]

(단위: 백만원)

구분	18년 예산	아·전용 등	예산현액	지출액	이월액	교부결정일
조리-법원	13,842	5,204	19,046	9,689	9,357	2018.11.27
왜관-가산	15,520	9,934	25,454	15,520	9,934	2018.12.17
화양-나진	6,423	1,980	8,403	4,496	3,907	2018.11.27
나진-소라	6,468	4,068	10,536	4,528	6,008	2018.11.27
일로-몽탄	14,300	△1,800	12,500	10,010	2,490	2018.11.27
울릉도일주	17,662	814	18,476	17,662	814	2018.12.17
반곡-남산	0	2,043	2,043	0	2,043	2018.11.27
북하-도계	4,500	1,700	6,200	3,150	3,050	2018.11.27
법성-홍농	6,000	5,000	11,000	4,200	6,800	2018.11.27
오남-수동	11,931	△5,204	6,727	3,579	3,148	2018.11.27
도계-장성	5,000	△1,968	3,032	1,500	1,532	2018.11.27

자료: 국토교통부

「국가재정법」 제3조2)는 “각 회계연도의 경비는 그 연도의 세입 또는 수입으로 충당하여야 한다”는 내용의 회계연도 독립의 원칙을 규정하고 있으나, 동 이월 예산의 재원은 2019년 세입예산으로 조달해야 하므로 회계연도 독립의 원칙과는 부합하지 않는 측면이 있다.

그리고 2019년도 국가지원지방도 건설 사업의 예산은 2018년 이월액을 집행하는데 우선 충당해야 하므로 2019년에도 자원 부족에 따라 사업 추진에 차질이 발생할 우려가 있다.

따라서 국토교통부는 기획재정부와의 협의를 통해 향후 세입부족에 따른 자원 없는 이월이 발생하지 않도록 노력할 필요가 있다.

2) 「국가재정법」

제3조(회계연도 독립의 원칙)

각 회계연도의 경비는 그 연도의 세입 또는 수입으로 충당하여야 한다.

가. 현 황

도시철도란 도시교통의 원활한 소통을 위하여 도시교통권역에서 건설·운영하는 철도·모노레일·노면전차·선형유도전동기·자기부상열차 등 궤도에 의한 교통시설 및 교통수단을 의미하고, 정부는 기존 도시철도의 성능 및 기능 향상을 위한 개량 등을 위해서 재정지원을 할 수 있다¹⁾. 도시철도의 안전과 관련하여 2018회계연도에는 도시철도 내진보강 지원 사업과 도시철도 노후시설 개선지원 사업을 실시하였다.

도시철도 내진보강 지원 사업²⁾은 「도시철도 내진설계 기준」이 제정(2005년)되기 전에 설치되어 내진성능이 미흡한 서울 지하철 1~4호선의 내진보강 공사 비용을 보조하는 사업이다. 국토교통부는 도시철도 내진보강 지원 사업의 2018회계연도 예산현액 378억원 전액을 집행하였다.

도시철도 노후시설 개선지원 사업³⁾은 개통 후 30년이 경과하여 노후화가 심각한 서울 1~4호선 및 부산 1호선의 시설물을 개량하기 위한 비용을 지방자치단체에 보조하는 사업이다. 국토교통부는 도시철도 노후시설 개선지원 사업의 2018회계연도 예산현액 570억원을 전액 집행하였다.

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 「도시철도법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. "도시철도"란 도시교통의 원활한 소통을 위하여 도시교통권역에서 건설·운영하는 철도·모노레일·노면전차(路面電車)·선형유도전동기(線形誘導電動機)·자기부상열차(磁氣浮上列車) 등 궤도(軌道)에 의한 교통시설 및 교통수단을 말한다.

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.

2) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 3031-327

3) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 3031-332

[2018회계연도 도시철도 내진보강 지원 사업 및 노후시설 개선 지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
도시철도 내진보강 지원	37,800	37,800	0	0	37,800	37,800	0	0
도시철도 노후 시설 개선지원	57,000	57,000	0	0	57,000	57,000	0	0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 도시철도 내진보강 지원 사업은 지장물 이설 최소화 공법 시범 적용 등 사전 절차 지연으로 인해 간접보조사업자인 서울교통공사의 실집행 실적이 부진하였다.

도시철도 내진보강 지원 사업은 서울 지하철 1~4호선 지하역사 내진보강 공사를 위해 서울특별시에 보조금을 지원하는 사업⁴⁾이다. 서울특별시는 국비 보조금과 지방비를 매칭하여 서울교통공사에 재교부하고, 서울교통공사는 간접보조사업자로서 내진보강 공사를 실제로 수행하는 구조로 사업을 추진하고 있다.

2018년에 국토교통부와 서울시는 국가가 교부한 보조금 378억원을 전액 집행하였으나, 간접보조사업자인 서울교통공사의 실집행은 전혀 이루어지지 않았다.

[2018년 도시철도 내진보강 지원 사업 실집행 현황]

(단위: 백만원, %)

대상	교부된 국가보조금	보조사업자(서울시)		간접보조사업자(서울교통공사)	
		집행액	집행률	실집행액	실집행률
서울1~4호선	37,800	37,800	100.0	0	0.0

주: 2018년 12월 기준

자료: 국토교통부

4) 보조율은 국가 40%, 서울시 60%이다.

국토교통부에 따르면 전기·통신설비, 소방시설, 상하수관로, 각종 판매시설 등 지하구간 대규모 지장물 발생 및 이에 대한 국내 이설 사례가 없어 해외(일본)기술을 벤치마킹하고, 지장물 이설 최소화 공법 시범 적용(시청역 설계완료 '18.10월) 등에 장기간 소요되어, 추진 상황을 점검 후 국비지원 여부를 결정한 후 보조금을 교부(11월, 12월)하여 간접보조사업자의 실집행이 이루어지지 못하였다고 설명하고 있다.

[도시철도 내진보강 사업 보조금 교부내역]

(단위: 백만원)

부처 교부일자	부처 교부액	피보조기관
'18.11.22	18,900	서울시
'18.12.21	18,900	서울시

자료: 국토교통부

「국고보조금 통합관리지침」 및 「2018년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성, 사전 행정절차 이행여부, 연내 집행가능성 등에 대한 엄격한 사전 검토를 통해 교부하도록 하고 있으나, 국토교통부는 연내 집행 가능성이 낮은 상황임에도 불구하고 12월 21일 2차 보조금을 교부한 것은 적절하지 못한 측면이 있다.

따라서 국토교통부는 향후 보조사업자 및 간접보조사업자의 실집행 실적, 연내 집행가능성 등을 정확하게 판단하여 연말에 보조금을 교부하는 집행 관행을 개선할 필요가 있다. 그리고 내진보강 사업은 도시철도를 이용하는 국민의 안전을 보호하기 위한 사업으로 조속히 시행할 필요가 있으므로 국토교통부와 서울시는 협의를 통해 동 사업의 실집행 실적을 제고하고 원활한 사업 수행을 위해 노력할 필요가 있다.

둘째, 도시철도 노후시설 개선지원 사업은 사업계획이 미흡하여 보조사업 적격성 평가 등 사전 평가에 시간이 소요되어 실집행 실적이 저조하였다.

도시철도 노후시설 개선지원 사업은 2018년부터 2022년까지의 사업기간 동안 총사업비가 서울 1조 809억원, 부산 3,870억원의 규모로 궤도, 건축물 등 노후시설을 개량하는 사업으로, 서울은 30% 보조율, 부산은 50% 보조율을 적용하여 지원하는 지방자치단체 보조사업으로 추진하고 있다.

국토교통부는 2018회계연도에 서울시 383억원, 부산시 187억원의 보조금을 각각 교부하였다. 서울시의 경우 11월과 12월에 2회에 걸쳐 383억원 전액을 교부하였고, 부산시의 경우 11월과 12월에 3회에 걸쳐 187억원 전액을 교부하였다. 이후 서울시는 서울교통공사, 부산시는 부산교통공사에 각각 보조금을 재교부하였다.

[2018년도 도시철도 노후시설 개선지원 사업 보조금 교부내역]

(단위: 백만원)

부처 교부일자	부처 교부액	피보조기관
'18.11.28	19,150	서울시
'18.12.18	19,150	
'18.11.28	935	부산시
'18.12.6	8,415	
'18.12.18	9,350	

자료: 국토교통부

그런데, 간접보조사업자의 실집행 현황을 살펴보면, 서울교통공사의 국가보조금 교부액 대비 실집행률은 29.4%, 부산교통공사의 국가보조금 교부액 대비 실집행률은 71.2%로 나타났다.

[2018년 도시철도 노후시설 개선지원 사업 실집행 현황]

(단위: 백만원, %)

대상	교부된 국가보조금	보조사업자			간접보조사업자		
		보조사업자	집행액	집행률	간접보조사업자	실집행액	실집행률
서울1~4호선	38,300	서울시	38,300	100	서울교통공사	11,261	29.4
부산1호선	18,700	부산시	18,700	100	부산교통공사	13,322	71.2

주: 2018년 12월 기준

자료: 국토교통부 및 각 지방자치단체

국토교통부는 동 사업이 수시배정 예산으로서 보조사업 적격성 평가(2018.7.8. 실시) 이후 예산이 배정됨에 따라 보조금 교부가 늦어져서 실집행 실적이 부진하다고 설명하고 있다.⁵⁾

5) 동 사업 예산에 대한 기획재정부의 수시배정 승인은 2018년 11월 2일에 이루어졌다.

그러나 당초 동 사업을 편성할 때 사업규모, 연차별 계획 등이 명확하게 수립되어 있지 않은 상황에서 지방자치단체의 요구수준에 맞추어 예산을 편성하고 보조금을 교부하였기 때문에 실집행 실적이 저조하게 나타났으며, 수시배정 사업으로 기획재정부와의 협의 이후 연말에 집중적으로 보조금 전액을 교부함에 따라 간접보조사업자의 실집행 실적이 저조한 결과를 초래하였다.

따라서 국토교통부는 노후 SOC 시설 안전 관련 사업의 중장기 사업계획 등 명확한 기준을 수립하여 예산을 편성하고, 연말에 집중적으로 보조금을 교부하여 실집행 실적이 부진하게 되는 문제를 개선할 필요가 있다.

가. 현 황

공공형택시 지원 사업¹⁾은 일부 지방자치단체에서 도입·운영 중인 공공형 택시의 전국적 확대를 통해 대중교통 취약지대 주민들의 교통편의 증진 및 이동권을 보장하기 위한 사업으로 2018년에 신규로 추진한 사업이다.

국토교통부는 공공형택시 지원 사업의 2018회계연도 예산현액 39억원 중 25억 700만원을 집행하고 13억 9,300만원을 불용하였다.

[2018회계연도 공공형택시 지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
공공형택시 지원 (지역자율)	3,750	3,750	0	0	3,750	2,357	0	1,393
공공형택시 지원 (제주)	100	100	0	0	100	100	0	0
공공형택시 지원 (세종)	50	50	0	0	50	50	0	0
계	3,900	3,900	0	0	3,900	2,507	0	1,393

자료: 국토교통부

공공형택시는 노선버스 미운행 및 버스 이용이 곤란한 마을 주민을 대상으로 월 10회 정도 최소요금에 택시를 이용할 수 있도록 지원하는 내용으로, 동 사업은 국가가 50%의 보조율로 지방자치단체에 보조금을 교부하면 지방자치단체에서 지방비를 매칭하여 시·도에 지급하여 사업을 수행하는 구조이다.

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

- 1) 코드: 국가균형발전특별회계(생활계정) 4546-301
 코드: 국가균형발전특별회계(제주계정) 4547-301
 코드: 국가균형발전특별회계(세종계정) 4548-301

나. 분석의견

공공형 택시 지원 사업은 예산편성 사전절차 준수가 미흡하였고, 과도한 수요 예측으로 불용이 발생하는 등 집행실적이 저조한 문제가 있었다.

공공형택시지원 사업의 지방자치단체별 실집행 내역을 살펴보면, 지방자치단체의 실집행률이 경기도 10.3%, 강원도 47.1%, 경상북도 50.4% 등으로 실집행 실적이 부진한 지역이 발생하였다.

[2018회계연도 공공형택시 사업의 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

사업시행주체	사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
경기도	100	0	100	10	0	90	10.3
강원도	350	0	350	167	0	185	47.1
충청북도	150	0	150	145	0	5	97.0
충청남도	400	0	400	292	78	30	73.0
전라북도	300	0	300	259	15	25	86.5
전라남도	250	0	250	220	0	30	88.0
경상북도	500	0	500	252	164	84	50.4
경상남도	307	0	307	301	0	6	98.1
제주특별자치도	100	0	100	100	0	0	100.0
세종특별자치시	50	0	50	50	0	0	100.0

자료: 국토교통부

공공형택시지원(지역자율) 사업은 지방자치단체의 보조금 교부신청이 예상보다 저조하여 13억 9,300만원의 불용액이 발생하였다.

당초 예산 편성 당시 전국 78개 시에 각각 5,000만원씩 지원할 계획으로 39억원의 예산을 편성하였으나, 실제 사업 수행과정에서 78개 대상 시 중 44개 시만 신청하였다. 특히, 78개 대상 시 중 대중교통 상황이 양호한 경기도 28개 시의 경우 공공형택시 도입에 대한 수요가 상대적으로 낮아 사업추진이 곤란하였다.²⁾

이와 같이 공공형택시 지원 사업에서 예산액의 37.1%의 불용액이 발생하고, 지방자치단체의 실집행 실적이 저조한 사유는 수요조사 및 제도정비 전에 예산편성이 이루어졌기 때문이다³⁾.

동 사업은 2018년 신규로 예산을 편성하면서 수요조사 등 사전절차를 제대로 거치지 아니한 문제가 있다.

「지방재정법」에서는 중앙관서의 장으로 하여금 그 소관에 속하는 예산안 요구안 중 지방자치단체의 부담을 수반하는 사항에 대하여는 행정안전부장관과 사전에 협의하도록 규정⁴⁾하고 있으나, 국토교통부는 행정안전부장관과의 협의를 거치지 아니하였다. 「국가균형발전특별회계 예산안 편성지침」에 따르면 국가균형발전특별회계 소관 예산안은 지방자치단체의 신청, 국가균형발전위원회의 의견반영 등의 절차를 거쳐야 하나, 동 사업은 이러한 절차를 생략하고 예산을 편성하였다.

따라서 국토교통부는 향후 공공형택시 지원 사업과 같은 신규 공공서비스 제공 사업의 경우 수요 및 활용가능성에 대해 철저히 검토하고, 사업 관련 협의 등 사전 절차를 준수하여 적정규모의 예산을 편성하도록 주의할 필요가 있다.

2) 경기도의 경우 2개 시만 공공형택시 사업의 국고보조금을 신청하였다.

3) 국토교통부는 2018년 예산안 편성과정에서 2017년 7월 지방자치단체의 수요조사를 실시하였으나, 회신 지연 등으로 예산안에 반영하지 못하였고, 2017년 9월 수요조사를 재 실시 하였으나 사업추진 미확정 등의 의견이 있어 예산심의과정에서 반영하지 못하였다는 입장이다.

4) 「지방재정법」

제26조(지방자치단체의 부담을 수반하는 경비) 중앙관서의 장은 그 소관에 속하는 세입·세출 및 국고채무 부담행위의 요구안 중 지방자치단체의 부담을 수반하는 사항에 대하여는 「국가재정법」 제31조에 따른 서류 또는 같은 법 제51조제2항에 따른 명세서를 기획재정부장관에게 제출하기 전에 행정안전부장관과 협의하여야 한다.

제27조(지방자치단체의 부담을 수반하는 국고 보조) 중앙관서의 장은 그 소관에 속하는 세출예산 중에서 지방자치단체의 재정적 부담을 수반하는 보조금 등을 지방자치단체에 교부하기로 결정·통지하였을 때에는 즉시 기획재정부장관과 행정안전부장관에게 통지하여야 한다. 다만, 보조금 등의 교부결정에 있어서 제26조에 따라 행정안전부장관과 협의를 거치지 아니한 부분에 대하여는 그 교부결정을 통지하기 전에 미리 행정안전부장관과 협의하여야 한다.

가. 현 황

지방공항의 시설개선 및 확장을 위해 2018년에 신규로 추진한 사업은 제주공항 시설개선 사업과 청주국제공항 주기장 확장 및 계류장 신설 사업이 있다.

제주공항 시설개선 사업¹⁾은 제주공항 이용객 증가에 따라 상시 혼잡이 발생하고 있는 공항진입 교차로를 입체화하여 공항 이용객 및 주변 지역주민 교통 불편을 해소하기 위한 사업이다. 국토교통부는 제주공항 시설개선 사업의 2018회계연도 예산현액 35억원을 전액 집행하였다.

청주국제공항 주기장 확장 및 계류장 신설 사업²⁾은 청주국제공항의 국제노선 다변화 및 장래 여객수요 증가에 대비하여 공항 인프라 확충을 실시하는 사업이다. 국토교통부는 청주국제공항 주기장 확장 및 계류장 신설 사업의 2018회계연도 예산현액 50억원 중 40억원을 집행하고 10억원을 불용 처리하였다.

[2018회계연도 제주공항 시설개선 사업 및 청주국제공항 주기장 확장 및 계류장 신설 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
제주공항 시설개선	3,500	3,500	0	0	3,500	3,500	0	0
청주국제공항 주기장 확장 및 계류장 신설	5,000	5,000	0	0	5,000	4,000	0	1,000

자료: 국토교통부

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3532-301

2) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3533-310

나. 분석의견

첫째, 제주공항 시설개선 사업과 청주국제공항 주기장 확장 및 계류장 신설 사업의 경우 각각 지방자치단체보조사업, 민간보조사업으로 추진하고 있는데, 집행가능성, 실집행 실적 등을 고려한 보조금 교부 등 보조금 관리를 강화할 필요가 있다.

① 제주공항 시설개선 사업은 제주공항 진입교차로 입체화를 위해 공항우회도로 사업과 연계하여 제주시가 시행하는 사업으로 국토교통부는 보조율 50%를 적용하여 보조금을 지원하고 있다.

국토교통부는 2018년 5월 29일과 6월 28일, 두 차례에 걸쳐 제주특별자치도로 보조금 35억원 전액을 교부하였다.

[2018회계연도 제주공항 시설개선 사업 보조금 교부내역]

(단위: 백만원)

부처 교부일자	피보조기관	부처 교부액
'18.5.29	제주특별자치도	1,750
'18.6.28		1,750

자료: 국토교통부

그런데, 2018회계연도 결산 결과 교부된 보조금 35억원 중 제주도가 실제로 집행한 금액은 1억 2,400만원으로 교부된 국고보조금의 실집행률은 3.5%에 불과하였다.

[2018회계연도 제주공항시설개선 사업 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

사업시행주체 (기관명)	2018년						
	교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
제주특별자치도 (제주시)	3,500	0	3,500	124	3,376	0	3.5

자료: 국토교통부

동 사업의 사업시행주체(보조사업자)인 제주도가 기본 및 실시설계용역을 추진 중('18.5~'19.5)으로 설계 용역이 완료되어야 공사비 등을 집행할 수 있으므로 나머지 공사비는 대부분 다음연도로 이월되어 실집행 실적이 저조하였다.

「국고보조금 통합관리지침」 및 「2018년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성, 사전 행정절차 이행여부, 연내 집행 가능성(계속사업의 경우 전년도 집행실적) 등에 대한 엄격한 사전 검토를 통해 보조금의 이월이 최소화되도록 보조금을 교부하도록 하고 있으나, 국토교통부는 제주 시의 기본 및 실시설계 용역이 2019년 5월 이후에 완료될 것으로 파악됨에도 불구하고 전액 교부하여 과다한 이월이 발생하였다³⁾.

② 청주국제공항 주기장 확장 및 계류장 신설 사업은 국토교통부가 사업 수행 기관인 한국공항공사에 사업비의 50%를 보조금으로 지원하여 추진하고 있다.

동 사업에 대해 당초 2018년도 예산 확정 당시 항공기 주기장 3개소 신설 및 경비행기 주기장 이전을 실시하기로 계획하고 2018년 단년도 사업으로 예산을 편성하였다.

그런데 동 사업의 실시설계 결과 경비행기 주기장 이전 장소 변경 등으로 사업비가 절감되어 10억원을 불용하고, 나머지 40억원을 2018년 12월 5일에 한국공항공사에 교부하였다.

[2018회계연도 청주국제공항 주기장 확장 및 계류장 신설 사업 보조금 교부내역]
(단위: 백만원)

부처 교부일자	피보조기관	부처 교부액
2018.12.5	한국공항공사	4,000

자료: 국토교통부

그런데, 2018회계연도 결산 결과 교부된 보조금 40억원 중 한국공항공사는 전액 다음연도로 이월하여 교부된 국고보조금의 실집행률은 0.0%를 나타냈었다.

3) 국토교통부에 따르면 제주도가 제출한 보조금 교부신청서에는 2018년 12월까지 공사비 집행이 가능한 것으로 계획되어 있어 상반기에 보조금을 전액 교부하였으나, 이후 실시설계 과정에서 입체화 방식 변경(고가→지하)에 따른 전문가 자문 및 관계기관 협의 등으로 설계용역 완료 및 공사 착수가 2019년으로 지연된 것이라고 설명하고 있으나, 예산의 효율적 집행을 위해서는 설계용역의 경과를 정확하게 파악하여 보조금을 교부할 필요가 있다.

[2018회계연도 청주국제공항 주기장 확장 및 계류장 신설 사업 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

국토교통부		한국공항공사							
예산		집행액	교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
본예산	추경								
5,000	5,000	4,000	4,000	0	4,000	0	4,000	0	0.0

자료: 국토교통부

국토교통부는 한국공항공사에서 2018년 5월부터 2018년 10월까지 시행한 실시 설계 결과를 토대로 사업비를 확정하고, 기획재정부와의 수시배정 협의⁴⁾ 등을 거쳐 연말인 2018년 12월 5일에 보조금을 교부하여 실제로 집행할 수 있는 시간이 부족하였다.

「국고보조금 통합관리지침」 및 「2018년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 민간 보조금은 최소 2차례 이상으로 나누어 이를 교부하고, 1차 교부와 최종 교부 사이에 교부된 보조금이 당초 목적대로 사용되고 있는지 및 자부담 부분이 계획대로 이행되고 있는지 여부를 점검하여 그 평가결과에 따라 잔여 보조금의 교부 여부를 결정하여야 한다고 규정하고 있으며, 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성, 사전 행정절차 이행여부, 연내 집행가능성 등에 대한 엄격한 사전 검토를 통해 미집행 이월을 최소화하도록 하고 있다. 그러나 국토교통부는 연말에 보조금 전액을 교부함으로써 전액 미집행 이월이 발생하게 되었다⁵⁾.

따라서 국토교통부는 보조사업의 연내 집행가능성 등을 충분히 고려하여 보조금을 교부하도록 노력할 필요가 있으며, 제주공항 시설개선 사업과 청주국제공항 주기장 확장 및 계류장 신설 사업의 공사 진행 및 재정 집행 현황 점검·관리를 철저히 하여 반복적인 이월로 인해 사업이 지연되지 않도록 방지할 필요가 있다.

4) 기획재정부의 동 사업 예산 수시배정 승인은 2018년 10월 10일에 이루어졌다.

5) 국토교통부는 국회에서 예산 확정시 단년도 사업으로 계획되어 2019년도 예산에 재반영할 수 없는 상황에서 보조금을 전액 교부하여 부득이 이월하였다고 설명하고 있다.

둘째, 제주공항 시설개선 사업의 실제 공정률을 반영한 성과지표의 개선을 검토할 필요가 있다.

제주공항 시설개선 사업의 성과지표는 제주공항 시설개선 추진 공정률이며, 전체 국비 예산 대비 투입 비율로 측정하고 있다. 2018회계연도의 경우 전체 국비 75억원 중 35억원을 투입하여 목표치인 46.7%를 달성한 것으로 나타났다.

[제주공항시설개선 사업의 성과지표]

(단위: %)

성과지표	구분	'17	'18	'19	측정산식 (또는 측정방법)
제주공항 시설개선 추진 공정률	목표	-	46.7	100.0	$(\text{교부액} / \text{전체 예산액}) \times 100 (\%)$
	실적		46.7	-	
	달성도		100.0	-	

자료: 국토교통부

그런데, 2018년에 교부된 보조금 35억원 중 1억 2,400만원만 집행되고 나머지 33억 7,600만원은 다음연도로 이월되었음에도 불구하고 성과지표는 100% 달성된 것으로 나타나 성과지표와 실제 사업 추진 실적과 정합성이 낮은 것으로 보인다.

동 사업의 성과지표는 제주공항 시설개선 추진 공정률로 정의하면서 국비 투입비율로 측정하고 있어 부처는 보조금을 전액 교부하였으나, 지방자치단체에서 집행 실적 부진하여 사업이 지연될 경우 성과지표와 실제 사업 추진 실적과 괴리가 발생하게 된다.

국토교통부는 제주공항 시설개선(진입교차로 입체화사업)의 사업목표는 평면교차로의 입체화사업을 통해 공항이용객 교통편의를 향상하기 위한 것으로, 사업시행 중에는 사업으로 인한 직접적인 효과가 나타나지 않기 때문에 예정된 사업기간 내에 정상적 예산 투입과 사업의 추진을 통해 입체화사업이 적기에 완료할 수 있도록 하는 것이 성과로 판단되어 예산확보 및 집행에 중점을 두어 성과지표로 설정하였고, 보조사업자의 집행을 부진할 경우 동 사업의 성과인 공정률이 낮다고 판단될 수 있으나, 동 사업은 직접시행이 아닌 보조사업으로 부처가 직접적으로 사업공정을 관리하는 데는 한계가 있으며, 예산확보와 예산의 정상적인 투입을 관리하는 것이 보다 중요한 지표로 판단된다는 입장이다.

그러나 비록 제주시에서 수행하고 있더라도 보조사업에 대한 최종적인 관리·감독 책임은 국토교통부에 있다고 할 수 있으며, 동 성과지표가 집행가능성을 고려하지 않는 과도한 보조금 교부의 원인이 되어 실집행 실적 저조로 이어지는 문제가 발생할 수 있다. 따라서 성과지표와 사업 추진 실적과의 정합성을 제고할 수 있는 방안을 검토할 필요가 있다.

가. 현 황

교통사고예방지원 사업¹⁾은 한국교통장애인협회지원, 디지털운행기록분석시스템 구축, 자동차 및 교통안전 연구, 차로이탈경고장치 장착 보조, 비상자동제동장치 장착 보조 등을 통해 교통사고를 예방하는 사업이다. 국토교통부는 교통사고예방지원의 2018회계연도 예산현액 189억 4,300만원 중 183억 3,100만원을 집행하고 2,600만원을 다음연도로 이월하였으며, 5억 8,600만원을 불용하였다.

교통사고예방지원 사업의 내역 사업 중 2018년에 신규로 추진한 사업은 차로이탈경고장치 장착 보조 사업과 비상자동제동장치 장착 보조가 있다. 차로이탈경고장치 장착보조 사업은 현재 운행중인 사업용 자동차에 차로이탈경고장치의 장착 비용을 지원하는 사업으로, 국토교통부는 차로이탈경고장치 장착 보조 사업의 2018회계연도 예산현액 150억원을 전액 집행하였다.

비상자동제동장치 장착 보조 사업은 버스의 대·폐차 시 비상자동제동장치 장착 차량으로 교체할 경우 장착 비용을 지원하는 사업으로, 국토교통부는 비상자동제동장치 장착 보조 사업의 2018회계연도 예산현액 21억 2,400만원 중 15억 4,400만원을 집행하고 5억 8,000만원을 불용하였다.

[2018회계연도 교통사고예방지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
교통사고예방지원	18,804	18,804	139	0	18,943	18,331	26	586
차로이탈경고장치 장착 보조	15,000	15,000	0	0	15,000	15,000	0	0
비상자동제동장치 장착 보조	2,124	2,124	0	0	2,124	1,544	0	580

자료: 국토교통부

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 일반회계 4631-305

나. 분석의견

첫째, 차로이탈경고장치 장착 보조 사업의 성과 제고를 위한 방안을 마련할 필요가 있다.

차로이탈경고장치 장착 보조 사업은 「교통안전법」 제55조의2²⁾ 및 같은법 시행령 제4조³⁾에 따라 사업용 자동차(버스, 화물차)의 대형 교통사고를 방지하기 위해 현재 운행 중인 사업용 차량에 차로이탈경고장치⁴⁾의 장착 비용을 지원하는 사업이다.

2018회계연도 예산은 총 150억원으로 약 75,000대의 차량에 대당 50만원의 장착비용 중 40%⁵⁾의 비용을 지원할 계획이었다.

그런데, 차로이탈경고장치 장착 보조 사업의 지방자치단체 실행 내역을 살펴보면, 교부액 150억원 중 70억 1,900만원을 집행하고 70억 7,200만원을 다음연도로 이월하였으며, 9억 900만원을 불용하여 실행행률이 46.8%에 불과한 것으로 나타났다. 지방자치단체별로 살펴보면, 서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 세종, 경기, 전북, 경남, 제주 등 10개 시·도에서 실행행률이 50%를 넘지 못하였다.

2) 「교통안전법」

제55조의2(차로이탈경고장치의 장착) 제55조제1항제1호 또는 제2호에 따른 차량 중 국토교통부령으로 정하는 차량은 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합한 차로이탈경고장치를 장착하여야 한다.

3) 「교통안전법 시행령」

제4조(차로이탈경고장치의 장착 비용 지원) ① 국가 및 지방자치단체는 법 제9조제2항에 따라 법 제55조의2에 따른 차로이탈경고장치(이하 "차로이탈경고장치"라 한다)를 장착하여야 하는 자에게 차로이탈경고장치의 장착 비용을 예산의 범위에서 보조하거나 융자할 수 있다.

4) 차로이탈경고장치(Lane Departure Warning System)는 운전자의 의도와 달리 차로 밖으로 벗어나는 상황이 발생할 경우 이를 경고하는 장치

5) (분담비율) 국고 40% : 지자체 40% : 운송사업자 20%

[2018회계연도 차로이탈경고장치 장착 보조 사업 실적행 내역]

(단위: 백만원, %)

사업시행주체	사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
서울	1,024	0	1,024	477	313	235	46.6
부산	1,606	0	1,606	559	1,047	0	34.8
대구	498	0	498	67	408	24	13.5
인천	988	0	988	347	641	0	35.1
광주	393	0	393	136	257	0	34.6
대전	355	0	355	188	167	0	53.0
울산	467	0	467	295	171	0	63.2
세종	41	0	41	18	24	0	43.9
경기	3,181	0	3,181	1,426	1,330	424	44.8
강원	444	0	444	257	177	11	57.9
충북	634	0	634	368	221	44	58.0
충남	796	0	796	448	334	13	56.3
전북	639	0	639	286	340	13	44.8
전남	1,141	0	1,141	764	377	0	67.0
경북	1,163	0	1,163	692	471	0	59.5
경남	1,218	0	1,218	494	605	119	40.6
제주	411	0	411	198	188	26	48.2
계	15,000	0	15,000	7,019	7,072	909	46.8

자료: 국토교통부

이에 따라 당초 2018년에 계획하였던 장착 목표 75,000대 대비 45.0%인 33,727대만 장착을 완료하여 사업 실적이 저조하였다.

[2018년 차로이탈경고장치 장착 실적]

(단위: 대, %)

구분	18년 장착 계획대수	2018년 장착대수				장착률
		승합	화물	특수	합계	
서울	5,122	1,692	9	226	1,927	37.6
부산	8,032	389	204	2,040	2,633	32.8
대구	2492	93	24	216	333	13.4
인천	4,940	415	170	1,148	1,733	35.1
광주	1,966	441	5	233	679	34.5
대전	1,777	634	193	113	940	52.9
울산	2,333	619	74	784	1,477	63.3
세종	207	67	6	15	88	42.5
경기	15,904	5,631	153	890	6,674	42.0
강원	2,219	1,026	181	76	1,283	57.8
충북	3,168	1,073	69	562	1,704	53.8
충남	3,980	1,687	125	444	2,256	56.7
전북	3,195	1,122	64	298	1,484	46.4
전남	5,706	1,998	267	1,556	3,821	67.0
경북	5,814	2,204	169	1,123	3,496	60.1
경남	6,089	1,252	155	804	2,211	36.3
제주	2,056	930	23	35	988	48.1
계	75,000	21,273	1,891	10,563	33,727	45.0

자료: 국토교통부

국토교통부는 차로이탈경고장치 미장착 시 처벌⁶⁾이 유예(2020년 1월 시행)되어 장착 의무 대상 차량 소유주들이 조기 장착에 소극적이었으며, 차로이탈경고장치 초기 모델에 대한 신뢰 부족 및 안정성 우려 등으로 보조금 신청이 저조하였다는 입장이다.

6) 「교통안전법」

제65조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1천만원 이하의 과태료에 처한다.

4. 제55조의2에 따른 차로이탈경고장치를 장착하지 아니한 자

이후 국토교통부는 「교통안전법 시행규칙」 제30조의2를 개정(19.1.18.)하여 차로이탈경고장치 의무장착의 범위가 확대⁷⁾되었고, 2020년부터는 미장착 시 과태료 부과가 예정되어 있으므로 동 사업의 홍보 강화, 차로이탈경고장치 장착 사고감소 효과 분석 홍보 및 집행 실적 모니터링 등을 강화하여 사업의 성과를 제고할 필요가 있을 것이다.

둘째, 비상자동제동장치 장착 보조 사업의 실효성 실적이 저조하였으므로 이에 대한 대책을 마련할 필요가 있다.

비상자동제동장치 장착 보조 사업은 고속도로 및 자동차전용도로를 운행하는 광역·시외·고속버스 중 비상자동제동장치⁸⁾ 장착 차량으로 대·폐차하는 경우 장착 비용의 일부를 지원하는 사업이다. 2018회계연도 예산은 21억 2,500만원으로 약 1,700대의 차량에 해당 장착비용 500만원의 25%⁹⁾의 비용을 지원할 계획이었다.

그런데, 비상자동제동장치 장착 보조 사업에 대한 지방자치단체의 신청이 저조하여 5억 7,800만원은 불용하고 15억 4,700만원을 지방자치단체로 교부하였다.

그리고 비상자동제동장치 장착 보조 사업의 지방자치단체의 실효성 내역을 살펴보면, 교부액 15억 4,700만원 중 6억 7,400만원을 집행하고 5,800만원을 다음연도로 이월하였으며, 8억 1,300만원을 불용하여 실효행률이 43.6%로 나타났다. 지방자치단체별로 살펴보면, 경기, 경남, 경북 등 3개 시·도에서 실효행률이 50%를 넘지 못하였다. 가장 수요가 많은 경기도의 집행실적이 부진함에 따라 전체 실효행률이 낮게 나타나는 결과를 초래하였다.

7) 국토교통부는 「교통안전법 시행규칙」 제30조의2제1항 단서를 개정하여 차로이탈경고장치 장착의 무 대상에서 제외되는 사업용 차량의 범위를 축소하였다. 이에 따라 새로 장착이 의무화되는 대상은 4축 이상 화물차, 특수용도형 화물차, 구난형 특수자동차, 특수작업형 특수 자동차로써 사실상 장착이 불필요한 일부 차량을 제외한 모든 대형 사업용 차량이 포함되었다.

8) 비상자동제동장치(Advanced Emergency Braking System)는 전방의 충돌 예상 상황을 감지하여 자동으로 정지하는 장치를 의미한다.

9) (분담비율) 국고 25% : 지자체 25% : 운송사업자 50%

[2018회계연도 비상자동제동장치 장착 보조 사업 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

부처			사업 시행 주체	사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
예산		집행액		교부액	전년도 이월액	예산 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
본예산	추경									
20	20	20	서울	20	0	20	18	0	2	90.0
978	978	783	경기	783	0	783	265	0	517	33.8
64	64	43	인천	43	0	43	28	0	15	65.1
234	234	163	강원	163	0	163	84	0	79	51.5
340	340	200	경남	200	0	200	62	0	138	31.0
85	85	85	경북	85	0	85	27	58	0	31.8
170	170	83	전남	83	0	83	59	0	23	71.1
43	43	21	전북	21	0	21	19	0	2	90.5
149	149	119	충남	119	0	119	86	0	33	72.3
43	43	30	충북	30	0	30	26	0	4	86.7
2,125	2,125	1,547	계	1,547	0	1,547	674	58	813	43.6

자료: 국토교통부

당초 2018년도에는 1,700대의 버스에 비상자동제동장치를 장착할 계획이었으나, 사업 결과 목표 대비 37.3%에 불과한 634대의 버스에 장착한 것으로 나타났다.

[2018년도 비상자동제동장치 장착 실적]

(단위: 대)

구분	시내버스	시외버스	계
서울	17	0	17
인천	26	0	26
경기	126	127	253
강원	0	78	78
충남	0	80	80
충북	0	24	24
경남	0	58	58
경북	0	25	25
전남	0	55	55
전북	0	18	18
계	169	465	634

자료: 국토교통부

비상자동제동장치 장착은 「자동차 및 자동차 부품 및 성능에 관한 규칙」 제15조의3¹⁰⁾에 따라 신규 제작 차량에게 적용되는 의무사항이지만, 운행 중인 기존 차량에 대한 사후 장착의 기술적 어려움으로 현재 운행 중인 차량에게 적용되는 의무사항은 아니다.

실집행 실적이 저조한 이유에 대해서 국토교통부는 노선버스의 특레업종 제외, 근로시간 단축(68→52시간) 등 「근로기준법」 개정으로 인하여 근무형태가 개편되어야 하며 이를 위해 많은 운전자가 필요한 상황에서 단기간 인력채용에는 한계가 있었으므로 가용한 인원만으로 제도안착을 위해 중복노선을 통합하는 등 노선체계 개편이 추진되었고, 운행되었던 일부차량이 운행되지 않음에 따라 운수업체는 여분의 차량을 보유하고 있는 상황이 발생하였으며, 여분의 차량으로 노후된 차량을 대·폐차함에 따라 신차를 구입하여 대·폐차하는 수요가 감소하였기 때문이라고 설명하였다.

하지만 주 52시간 근무 적용으로 인한 노선 개편에 따라 대·폐차한 차량 규모에 대한 정확한 검증이 필요하고, 동 사업의 도입 당시 신규 차량의 비상자동제동장치 장착 의무로 인해 운송사업자 입장에서는 별도의 예산 지원 없이도 자연적으로 신차 교체시 비상자동제동장치 장착의 효과를 거둘 수 있을 것이라는 우려가 제기되었으며, 운송사업자의 차량 대·폐차를 강제할 수 없는 상황이라는 점을 고려할 필요가 있다.

2019년에는 1,400대의 대·폐차 대상 차량에 대해 비상자동제동장치 장착을 위한 보조금 예산 17억 5,000만원이 편성되어 있으므로 비상자동제동장치 장착 신차 구입을 유도하고 동 제도에 대한 홍보를 강화하는 등 실적 제고를 위한 노력을 강화할 필요가 있다.

10) 「자동차 및 자동차 부품 및 성능에 관한 규칙」

제15조의3(비상자동제동장치) 승합자동차(경형승합자동차는 제외한다)와 차량총중량 3.5톤을 초과하는 화물·특수자동차에는 비상자동제동장치를 설치하여야 한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자동차의 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 삭제
2. 피견인자동차
3. 「자동차관리법 시행규칙」 별표 1에 따른 덤프형 화물자동차
4. 「자동차관리법 시행규칙」 별지 제25호 서식에 따른 자동차제원표에 입석정원이 기재된 자동차
5. 그 밖에 국토교통부장관이 자동차의 구조나 운행여건 등으로 비상자동제동장치를 설치하기가 곤란하거나 불필요하다고 인정한 자동차

가. 현 황

지하철건설지원 사업¹⁾은 「도시철도법」 제22조²⁾에 따라 지방자치단체에게 지하철 건설비용의 일부(서울시 40%, 기타 지자체 60%)를 보조하는 내용의 단위사업이다. 2018년에는 인천지하철1호선 송도연장 등 총 7개 세부사업으로 구성³⁾되었다.

국토교통부는 지하철건설지원 사업의 2018회계연도 예산현액 3,014억 800만원 전액을 집행하였다.

[2018회계연도 지하철건설지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
지하철건설지원	301,408	301,408	0	0	301,408	301,408	0	0
인천지하철1호선 송도연장	16,700	16,700	0	0	16,700	16,700	0	0
서울도시철도 9호선(3단계)	146,708	146,708	0	0	146,708	146,708	0	0
부산 사상-하단 도시철도	24,000	24,000	0	0	24,000	24,000	0	0
광주도시철도 2호선	21,000	21,000	0	0	21,000	21,000	0	0
양산도시철도	20,000	20,000	0	0	20,000	20,000	0	0
서울지하철 7호선 석남연장	70,000	70,000	0	0	70,000	70,000	0	0
대전도시철도 2호선	3,000	3,000	0	0	3,000	3,000	0	0

자료: 국토교통부

김은영 예산분석관(key@assembly.go.kr, 788-4630)

1) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 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.

3) 지하철건설지원 단위사업 내 도시철도 내진보강 지원사업, 도시철도 노후시설 개선지원 사업 제외

나. 분석의견

지하철건설지원 사업의 연내 집행가능성이 낮은 경우에도 연말에 보조금을 교부하는 집행 방식을 지양할 필요가 있다.

국토교통부는 인천지하철 1호선 송도연장 사업 등 7개의 세부사업 예산 3,014억 800만원을 전액 지방자치단체로 교부하였다. 그런데, 각 지방자치단체의 지하철 건설 관련 사업의 실집행 내역을 살펴보면, 서울지하철 9호선 3단계, 부산 사상-하단 도시철도건설, 광주도시철도 2호선 건설, 양산도시철도 건설, 서울지하철 7호선 석남연장 사업, 대전도시철도 2호선 건설 사업은 교부현액 대비 실집행률이 60% 미만으로 나타났다. 특히 대전도시철도 2호선의 경우 보조금을 전액 교부하였으나, 지방자치단체에서는 전액 이월하여 실집행 실적이 전무하였다.

[2018회계연도 지하철건설지원 사업 실집행 내역]

(단위: 백만원, %)

사업	사업시행 주체	교부액	전년도 이월액	교부 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집 행률 (B/A)
인천도시철도 1호선 송도연장	인천	16,700	0	16,700	13,890	2,810	0	83.2
서울지하철 9호선 3단계	서울	146,708	0	146,708	74,063	61,759	10,886	50.5
부산 사상-하단 도시철도건설	부산	24,000	8,418	32,418	18,050	14,368	0	55.7
광주도시철도 2호선건설	광주	21,000	5,742	26,742	11,763	14,979	0	44.0
양산도시철도건설	경남 양산	20,000	15,122	35,122	10,695	20,000	4,427	30.5
서울지하철 7호선석남연장	인천	70,000	7,567	77,567	37,448	40,013	106	48.3
대전도시철도 2호선건설	대전	3,000	0	3,000	0	3,000	0	0.0

자료: 국토교통부

이처럼 동 사업의 실집행이 원활히 이루어지지 못하고 있는 것은 노선연장 변경에 따른 행정절차 지연, 타당성재조사 시행, 기본계획 변경 지연, 민원으로 인한

사업 지연, 사업추진 여부에 대한 공론화 절차 추진 등의 사유가 대부분이다.

부산 사상-하단 도시철도, 대전도시철도 2호선의 경우 2018년 12월 6일에 각각 20억원과 30억원의 보조금을 교부하였으나, 집행을 하지 못하고 전액 다음연도로 이월하였다.

「국고보조금 통합관리지침」 및 「2018년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 보조사업 계획의 구체성 및 실현가능성, 사전 행정절차 이행여부, 연내 집행 가능성 등에 대한 엄격한 사전 검토를 통해 교부하도록 하고 있으나, 국토교통부가 사업이 지연되어 연내 집행 가능성이 낮은 상황임에도 불구하고 12월 6일 부산과 대전에 보조금을 교부한 것은 적절하지 못한 측면이 있다.

[지하철건설지원 사업 집행부진 사유]

구분	집행 부진 사유
서울지하철 9호선 3단계	건설공사 공사준공금 미청구 및 공항철도 직결차량 미발주
부산 사상~하단 도시철도 건설	역사신설 및 이전을 위한 기본계획 변경과 차량기지 이전 집단민원 발생
광주도시철도 2호선 건설	사업추진 여부에 대한 광주시민 의견수렴을 위한 공론화('18년 7월~11월, 사업추진 결정) 추진으로 설계용역 및 공사착공 지연
양산도시철도 건설	노선연장 변경(12.51 → 11.431km)에 따른 행정절차 이행으로 인한 착공 지연 '18년도 전공구(4개 공구) 착공을 예상하였으나 2공구 유찰(3회)로 사업자 미선정, 4공구 실착공('19년 3월 예정) 지연에 따른 집행부진
서울지하철 7호선 석남연장	'16년도 지장물 이설지연 및 시행사 법정관리 등 공사 일시중지로 인한 이월액 우선 소진으로 집행부진
대전도시철도 2호선 건설	타당성 재조사 시행('18.1월 기재부) 및 타당성 재조사 면제 사업으로 선정(2019.1월)됨에 따라 기본 및 실시설계 착수 지연

자료: 국토교통부

지하철건설지원 사업의 지방자치단체 수준에서 실행이 저조한 문제가 지속적으로 발생하고 있으므로 국토교통부는 지방자치단체와 협력을 강화하여 예산 집행의 절차를 조속히 이행하도록 노력할 필요가 있으며, 사업이 추진이 원활하지 못하여 보조금 예산의 연내 집행가능성이 낮을 경우 연말에 보조금을 교부하는 방식을 지양할 필요가 있다.

	주 제 명	해당 페이지
1	코레일유통(주) 직원 대상 임차 주택 및 합숙소의 공용관리비 회사 부담 부적절	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.223
2	한국철도공사 일부 자회사의 지침을 위반한 휴직 제도 운영 부적절	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.227
3	한국철도공사 철도관제 업무에 자격증명 미비 인력 배치 및 관제사 인력 부족 등	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.230
4	한국철도시설공단의 사업비를 통한 직원 해외파견수당 등 집행 부적절	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.235
5	한국철도시설공단의 건널목 위탁사업관리비 사업수행체계 개선 필요	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.238
6	한국철도시설공단의 일반 및 고속철도 건설 사업의 연례적 실집행 부진 부적절	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.241
7	(주)에스알의 지침을 위반한 임직원 대상 과도한 휴직사유 인정 부적절	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.244
8	한국도로공사의 도로건설사업비를 활용한 경상 경비 성격인 기관 운영비 집행 부적절 등	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.247
9	한국도로공사의 고속도로 건설 사업의 총사업비 변경 과다 부적절	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.256
10	한국교통안전공단의 지침을 위반한 해외사무소 근무 직원의 자녀 입학금 보조 규정 부적절 등	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.261
11	인천국제공항공사의 법적 근거 없는 대기업을 대상으로 한 SLA 성과보상금 지급 부적절	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.269
12	한국공항공사 비즈니스항공센터의 항공기 유치 목표 미달성 부적절 등	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.275
13	한국도로공사의 고속도로 통행요금 산정체계 재검토 필요	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.284
14	한국철도공사의 적정한 철도요금 총괄원가 산정 필요	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.305
15	한국수자원공사의 투자비 회수를 완료한 다목적댐 발전수익 처리방안 마련 필요	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.315

	주 제 명	해당 페이지
16	한국철도공사의 사채발행한도 조정 필요	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.322
17	한국철도시설공단의 철도건설 출연금 이자수익을 해당 철도건설 사업비 예산에 반영 필요	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.326
18	한국토지주택공사의 4.95조원 자산유동화를 통한 자금조달금리 인하 효과 및 재무구조 개선 효과 미흡	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.332
19	한국토지주택공사의 공공임대리츠사업 자본참여 확대 필요	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.340
20	집주인임대주택사업의 사업목적에 부합하도록 재설계 및 예산규모 재산정 필요	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.346
21	주택도시보증공사의 보증이행가능성 등을 종합적으로 검토하여 적정 보증료 책정 필요	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.359
22	주택도시보증공사의 연체 중인 용자금의 적극적 회수 필요	「2018회계연도 공공기관 결산 분석 III」 pp.365



행정중심복합도시건설청

1 현 황

가. 세입세출 결산

2018회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 세입예산현액은 2,909억 4,400만원이며, 3,789억 9,100만원을 징수결정하여 이 중 99.9%인 3,789억 6,800만원을 수납하고 2,300만원을 미수납하였다.

[2018회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 세입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	본예산	추경						
일반회계	0	0	0	0	0	0	0	0.0
행정중심복합도시 건설특별회계	290,944	290,944	290,944	378,991	378,968	23	0	99.9
합계	290,944	290,944	290,944	378,991	378,968	23	0	99.9

자료: 행정중심복합도시건설청

2018회계연도 행복중심복합도시건설청 소관 세출예산현액은 6,238억 1,200만원이며, 이 중 87.6%인 5,463억 2,900만원을 지출하고 677억 6,800만원을 다음연도로 이월하였으며 97억 1,600만원은 불용처리하였다.

[2018회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 세출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산 현액(A)	지출액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	추경					
일반회계	272,945	272,945	272,945	272,945	0	0	100.0
행정중심복합도시 건설특별회계	290,944	290,944	350,867	273,384	67,768	9,716	77.9
합계	563,889	563,889	623,812	546,329	67,768	9,716	87.6

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 총수입·총지출 결산

2018회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총수입은 추가경정예산 대비 10억 2,600만원(43.6%)이 감소한 13억 2,500만원으로, 전년도 결산에 비해서는 15억 5,100만원(53.9%)이 감소하였다.

이처럼 2018회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총수입이 추가경정예산 대비 감소한 것은 기타경상이전수입이 예산액보다 12억 4,900만원 감소하여 차액이 발생한 것에 기인한다.

[2018회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총수입 결산]

(단위: 백만원)

구분	2017 결산(A)	2018				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	예산 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
총수입	2,876	2,351	2,351	1,325	△1,026	△1,551

자료: 행정중심복합도시건설청

2018회계연도 행정중심복합도시건설청 총지출은 추가경정예산 대비 175억 6,000만원(6.1%)이 감소한 2,717억 8,000만원으로, 전년도 결산에 비해서는 118억 8,500만원(4.6%)이 증가하였다.

[2018회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 총지출 결산]

(단위: 백만원)

구분	2017 결산(A)	2018				전년 대비 (C-A)
		예산		결산 (C)	예산 대비 (C-B)	
		본예산	추경(B)			
총지출	259,895	289,340	289,340	271,780	△17,560	11,885

자료: 행정중심복합도시건설청

다. 재무 결산

2018회계연도 말 현재 행정중심복합도시건설청의 자산은 2조 9,199억 2,600만원, 부채는 20억 6,600만원으로 순자산은 2조 9,178억 6,000만원이다.

자산은 유동자산 15억 7,000만원, 일반유형자산 1조 4,167억 6,500만원, 사회기반시설 1조 4,971억 4,200만원, 기타비유동자산 41억 2,100만원 등으로 구성되며, 전기 대비 3,981억 5,400만원(15.8%) 증가하였다. 이는 당기 건설사업비 투입 등으로 유형자산 3,571억 6,000만원 증가 및 사회기반시설 412억 8,000만원 증가, 임차보증금 계약기간 갱신 등에 따른 기타비유동자산 36억 4,100만원 증가 등에 기인한다.

부채는 유동부채 20억 6,600만원으로 구성되며, 전기 대비 17억 1,800만원(493.7%) 증가하였다. 이는 사업비 미지급금 증가에 따른 유동부채 17억 3,700만원 증가, 소송 2심 승소에 따른 장기충당부채 환입으로 장기충당부채 1,900만원 감소에 기인한다.

[2018회계연도 행정중심복합도시건설청 재정운영표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 회계연도	2017 회계연도	전년도 대비 증감	
			금 액	비 율
자 산	2,919,926	2,521,772	398,154	15.8
Ⅰ. 유동자산	1,570	5,425	△3,855	△71.1
Ⅱ. 투자자산	0	0	0	0.0
Ⅲ. 일반유형자산	1,416,765	1,059,605	357,160	33.7
Ⅳ. 사회기반시설	1,497,142	1,455,862	41,280	2.8
Ⅴ. 무형자산	328	400	△72	△18.0
Ⅵ. 기타비유동자산	4,121	480	3,641	758.5
부 채	2,066	348	1,718	493.7
Ⅰ. 유동부채	2,066	329	1,737	528.0
Ⅱ. 장기차입부채	0	0	0	0.0
Ⅲ. 장기충당부채	0	19	△19	△100.0
Ⅳ. 기타비유동부채	0	0	0	0.0
순 자 산	2,917,860	2,521,423	396,437	15.7
Ⅰ. 기본순자산	8,078	8,078	0	0.0
Ⅱ. 적립금 및 양여금	2,399,421	2,241,503	157,918	7.0
Ⅲ. 순자산 조정	510,361	271,842	238,519	87.7

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청은 2018년도 재정운영결과 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순비용이 1,109억 2,200만원 발생하였다. 비용은 프로그램 총원가 733억 300만원, 관리운영비 215억 3,800만원, 비배분비용 195억 8,300만원으로 구성되며, 수익은 프로그램수행과정에서 발생한 수익 10억 7,900만원, 비배분수익 24억 2,300만원으로 구성된다.

재정운영순원가(프로그램순원가 + 관리운영비 + 비배분비용 - 비배분수익)는 전년도 대비 165억 1,200만원(13.0%) 감소한 1,109억 2,200만원이며, 이는 자산재평가 손실, 전기오류수정손실 감소 등에 따라 비배분비용이 전년도 대비 208억 2,200만원 감소한 것에 기인한다.

또한, 총 1개의 행정중심복합도시건설 프로그램(722억 2,400만원)이 있으며, 그 밖에 관리운영비는 인건비 113억 6,900만원과 경비 101억 6,900만원 등으로 구성되어 있고, 비배분비용은 자산재평가손실 195억 5,400만원 등으로 구성되어 있다.

[2018회계연도 행정중심복합도시건설청 재정운영표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 회계연도	2017 회계연도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
I. 프로그램순원가(가-나)	72,224	67,517	4,707	7.0
가. 프로그램 총원가	73,303	68,308	4,995	7.3
나. 프로그램 수익	1,079	791	288	36.4
II. 관리운영비	21,538	19,641	1,897	9.7
III. 비배분비용	19,583	40,415	△20,832	△51.5
IV. 비배분수익	2,423	139	2,284	1,643.2
V. 재정운영순원가(I + II + III - IV)	110,922	127,434	△16,512	△13.0
VI. 비교환수익 등	0	0	0	0.0
VII. 재정운영결과(V - VI)	110,922	127,434	△16,512	△13.0

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청의 2018년도 기초순자산은 2조 5,214억 2,300만원이고, 기말순자산은 2조 9,178억 6,000만원으로 기초 대비 3,964억 3,700만원(15.7%) 증가하였는데, 이는 회계연도 중에 순자산 차감항목인 재정운영결과는 기초 대비 165억 1,200만원 감소한 반면, 순자산 가산항목인 조정항목은 기초 대비 2,638억 3,100만원, 재원의 조달 및 이전은 기초 대비 96억 7,600만원 증가하여 순자산 가산항목이 차감항목을 초과하였기 때문이다.

한편, 2018회계연도 재원의 조달 및 이전은 국고수입 등 재원의 조달 5,464억 2,800만원과 국고이전이출 등 재원의 이전 2,775억 8,800만원으로 구성되며, 조정항목은 자산재평가이익 2,385억 1,900만원으로 구성된다.

[2018회계연도 행정중심복합도시건설청 순자산변동표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 회계연도	2017 회계연도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
I. 기초순자산	2,521,423	2,415,007	106,416	4.4
II. 재정운영결과	110,922	127,434	△16,512	△13.0
III. 재원의 조달 및 이전	268,840	259,164	9,676	3.7
IV. 조정항목	238,519	△25,312	263,831	1,042.3
V. 기말순자산(I - II + III + IV)	2,917,860	2,521,423	396,437	15.7

자료: 행정중심복합도시건설청

라. 재정 구조

2018회계연도 행정중심복합도시건설청의 회계 간 거래 현황을 살펴보면, 일반회계에서 행정중심복합도시건설특별회계로 2,729억 4,500만원 전출되었다.

[2018회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 회계 간 재원이전 현황]

(단위: 억 원)



주: 총계 결산 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청의 2018년도 예산안 국회 심사 과정에서 논의된 주요 사항은 다음과 같다.

국회 심사 과정에서 예산이 감액된 사업으로 ① 기본경비(비총액) ② 건축인허가 지원사업 등이 있다.

기본경비(비총액)는 행복청 관사 임차보증금 증액분 5,000만원이 감액(24억 4,600만원→23억 9,600만원)되었고, 건축인허가 지원사업은 세종시로 이관한 불법광고물 정비용역 예산의 편성으로 1억원 감액(3억원→2억원)되었다.¹⁾

국회 심사과정에서 예산이 증액된 사업으로는 ① 행복도시건설홍보 사업, ② 오송-청주공항 연결도로 사업 등이 있다.

행복도시건설홍보 사업은 1억원이 증액(3억 6,500만원→4억 6,500만원)되었고, 오송-청주공항 연결도로 사업은 적기 구축을 위하여 93억원이 증액(187억 8,000만원→280억 8,000만원)되었다.²⁾

1) 국토교통위원회, 「2018년도 예산안 예비심사보고서」, 2017.10.

국회, 「2018년도 예산안에 대한 수정안」, 2017.12.

2) 국회, 「2018년도 예산안에 대한 수정안」, 2017.12.

행정중심복합도시건설청은 ① 행정안전부, 과학기술정보통신부 등 **추가 이전기관의 청사 건립**, ② 광역교통시설, 복합커뮤니티센터 등 **공공기반시설의 지속적인 구축**, ③ 세종청사 기능 보완을 위한 **복합편의시설 건립** 등, ④ 문화벨트 조성을 위한 **아트센터 및 국립박물관단지 건립** 등을 2018년 주요 정책방향으로 설정하고 예산을 집행하였다.

그러나 2018회계연도 행정중심복합도시건설청 소관 결산에 대한 분석 결과, 다음과 같은 특징이 있었다.

첫째, 행정중심복합도시건설청이 건립한 지방행정시설에 대한 세종시로의 이관 방법에 대한 기획재정부와의 협의가 완료되지 않아 현재 세종시가 동 시설을 무상 사용하고 있으나, 이러한 상황이 지속되는 경우 적기에 시설유지보수 등이 어려운 문제가 발생하므로 조속한 시일 내로 이관 관련 협의를 마무리하여 지방행정시설을 세종시로 이관할 필요가 있다.

둘째, 해외대학 설립지원 사업 목적이 도시의 자족기능 강화라는 점을 감안하여, 사업 추진시 유치하려는 해외대학에 대한 국내 수요 등을 면밀하게 검토하여 지원대상을 결정하고, 사업 추진여건이 충분히 형성되는 경우 국비보조금 예산을 편성할 필요가 있으며, 보조금 교부 이후 실적보고서 제출 및 정산 등 보조사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

셋째, 광역교통시설 건설 사업 중 일부 구간의 집행이 부진하므로, 각 구간별로 사업부진의 원인을 면밀하게 분석하여 적정 예산을 편성하는 한편, 관계기관과의 협의 등을 통하여 원활하게 사업이 추진될 수 있도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있다.

II

주요 현안 분석

1

미이관된 지방행정시설 세종시로 이관 필요 등

가. 현 황

행정중심복합도시건설청은 2007년부터 정부세종청사, 경찰서 등 국가행정시설과 광역교통시설 및 지방행정시설 등을 주도적으로 건설하고 있다. 이 중 지방행정시설의 경우 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법(이하 「행복도시법」)」의 개정(2012.12.8.)으로 세종특별자치시(이하 ‘세종시’) 또는 세종시 교육청에 매각 또는 무상양여할 수 있는 근거가 마련됨에 따라 일부 지방행정시설이 세종시 등으로 이관되었다.¹⁾

2007년부터 2019년 5월 말까지 행정중심복합도시건설청이 지방행정시설 건립 사업을 위하여 집행한 금액은 총 7,173억원으로, 행정중심복합도시 건설 사업이 완료될 것으로 예상되는 2030년까지 지방행정시설은 계속 건립될 예정이다.

[행정중심복합도시건설청의 연도별 지방행정시설 건립 예산 집행 내역]

(단위: 억원)

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
57	229	858	525	545	489	897
2014	2015	2016	2017	2018	2019.5	합계
883	768	675	721	378	148	7,173

자료: 행정중심복합도시건설청

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

- 1) 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 제46조의2(재산의 관리전환 등) ① 회계에 속하는 공공건축물 등 대통령령으로 정하는 국유재산을 일반회계 또는 다른 특별회계로 관리전환하거나 이관할 때에는 「국유재산법」 제17조에도 불구하고 무상으로 할 수 있다.
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.

나. 분석의견

첫째, 행정중심복합도시건설청이 건립한 지방행정시설에 대하여 매각 또는 무상양여의 기준을 마련하여 조속히 세종시로 이관할 필요가 있다.

행정중심복합도시건설청은 「행복도시법」 개정 이후 2013년부터 2015년까지 총 18개의 지방행정시설을 세종시 및 세종시교육청에 이관하였다. 그러나 2015년 세종시교육청사 등 3개 시설이 이관된 이후로 약 3년간 지방행정시설에 대한 이관이 중단되다가, 최근 기획재정부와의 협의²⁾를 통해 기존에 무상양여한 건물에 부수한 토지와 시청사 및 소방서에 한하여 추가로 세종시에 무상양여하기로 결정(2019.5.)된 상태이다.

[기존 세종시 및 세종시 교육청 이관 지방행정시설 현황]

(단위: 백만원)

연번	물건	재산종류	재산가액	준공연도	이관연도	이관대상
1	한솔동 주민복합센터	건물	7,919	2012	2014	세종시
2	한솔동 119안전센터	건물	1,955	2012	2014	
3	아름동 119안전센터	건물	2,462	2013	2014	
4	행복아파트(2차)	건물	46,784	2014	2015	
5	도담동 밀마루복지관	건물	11,654	2014	2014	
6	도담동 복합커뮤니티센터	건물	26,049	2013	2014	
7	아름동 복합커뮤니티센터	건물	39,716	2013	2014	
8	어진동 복합커뮤니티센터	건물	27,085	2013	2014	
9	광역복지지원센터(1생활권)	건물	31,509	2014	2015	
10	은하수장례문화센터	건물	50,000	2013	2014	
11	한솔동 나성어린이집	건물	2,627	2013	2014	
12	한솔동 송원어린이집	건물	2,543	2013	2014	
13	세종시 교육청사	건물	35,254	2014	2015	세종시 교육청
14	한솔고등학교	건물	14,387	2012	2013	
15	한솔중학교	건물	17,406	2012	2013	
16	한솔초등학교	건물	15,987	2012	2013	
17	참샘초등학교	건물	13,768	2012	2013	
18	참샘유치원	건물	2,456	2012	2013	

자료: 행정중심복합도시건설청

2) 「국유재산특별제한법」

제11조(국유재산의 양여 협의) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 「국유재산법」 외의 법률에 따라 국유재산을 양여하려는 경우에 미리 기획재정부장관과 협의하여야 한다.

1. 중앙관서의 장

[최근 무상양여 계약 체결 내역(2019.5.15.)]

(단위: 백만원)

연번	물건	재산종류	재산가액	이관대상	비 고
1	세종시청사(의회동 포함)	건물	90,317	세종시	토지와 건물 이관
2	세종소방서	건물	9,759	세종시	
3	세종시청사(의회동 포함)	토지	24,986	세종시	
4	세종소방서	토지	3,465	세종시	
5	행복아파트 2차	토지	16,488	세종시	건물은 이관 완료상 태
6	밀마루복지관	토지	4,587	세종시	
7	아름동 119안전센터	토지	2,433	세종시	
8	한솔동 119안전센터	토지	2,108	세종시	
9	도담동복합커뮤니티(주민센터1)	토지	8,911	세종시	
10	도담동복합커뮤니티(주민센터2)	토지	504	세종시	
11	도담동복합커뮤니티(근린운동장)	토지	2,422	세종시	
12	아름동복합커뮤니티	토지	12,767	세종시	
13	아름동복합커뮤니티(스포츠센터)	토지	2,725	세종시	
14	아름동복합커뮤니티(근린운동장)	토지	3,342	세종시	
15	어진동복합커뮤니티(주민센터)	토지	25,111	세종시	
16	한솔동주민센터	토지	8,562	세종시	
17	광역복지지원센터(1생활권)	토지	10,429	세종시	
18	한솔고등학교	토지	8,833	교육청	
19	한솔중학교	토지	7,039	교육청	
20	한솔초등학교(한솔유치원)	토지	7,991	교육청	
21	참샘초등학교(참샘유치원)	토지	7,451	교육청	
22	세종시교육청	토지	9,622	교육청	
23	도담고등학교	토지	11,886	교육청	BTL ³⁾ 건립으 로 건물은 교육청 부담중
24	아름고등학교	토지	13,795	교육청	
25	과학예술영재고등학교	토지	12,376	교육청	
26	세종국제고등학교	토지	20,393	교육청	
27	어진중학교	토지	10,710	교육청	
28	도담중학교	토지	10,385	교육청	
29	아름중학교	토지	10,843	교육청	
30	연양초등학교(연양유치원)	토지	11,470	교육청	
31	연세초등학교(연세유치원)	토지	12,795	교육청	
32	도담초등학교(도담유치원)	토지	10,987	교육청	
33	양지초등학교(양지유치원)	토지	11,891	교육청	
34	나래초등학교	토지	9,648	교육청	
35	아름초등학교	토지	11,172	교육청	
36	초롱별유치원	토지	623	교육청	
37	가온유치원	토지	2,660	교육청	
38	아름유치원	토지	2,780	교육청	
39	나래유치원	토지	1,456	교육청	

자료: 행정중심복합도시건설청

세종시로의 지방행정시설 이관이 중단된 것은 ‘공용이나 공공용으로 사용하기 위하여 행정중심복합도시건설청이 조성·취득한 청사 등은 「국유재산법」 제27조에도 불구하고 세종시에 매각하거나 무상양여할 수 있다」고 규정한 「행복도시법」 제46조의2제2항⁴⁾을 두고 세종시와 기획재정부간 이견이 있기 때문이다.

구체적으로 세종시는 행복도시 건설사업이 국가균형발전을 위한 국책사업이고, 동 지방행정시설이 수익시설이 아닌 행정목적 시설이라는 점에서 이를 무상으로 양여받을 필요가 있다는 입장이다. 반면 기획재정부는 「행복도시법」 제46조의2제2항은 해당 시설을 매각 또는 무상양여할 수 있도록 선택적으로 규정하고 있고, 매각의 경우 시설의 종류나 세종시의 부담능력등을 고려하여 매각비용을 감면할 수 있다고 규정되어 있다는 점을 감안할 때, 해당 시설을 매각할 것인지 무상양여할 것인지 기준 마련이 선행되어야 한다는 입장을 제시하고 있다.

이러한 입장 차이로 인해, 현재 세종시는 지방행정시설의 이관 방안을 결정할 때까지 해당 시설에 대한 운영비 부담을 전제로 행복중심복합도시건설청으로부터 무상사용허가를 받아 이용하고 있는 상황이다.⁵⁾

그러나 지방행정시설에 대한 소유권이 이전되지 않은 채로 운영만 하게 될 경우 적기에 시설을 유지보수하거나 시설변경을 하는데 어려움이 따를 소지가 있고,⁶⁾

3) 민간이 학교를 건립하였으며, 교육청이 이를 20년간 임대하여 사용하고 있다.

4) 「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.

5) 「국유재산 무상 사용허가 조건」 제1조(사용목적) 사용목적은 주민센터, 지역아동센터, 노인문화센터, 문화의집, 체육시설, 도서관, 어린이집 등으로 한다.
제2조(사용기간) 사용기간은 2018년 5월 2일부터 세종특별자치시에 무상양여시 까지로 한다.
제3조(사용료) 사용료는 무상으로 한다.
제4조(사용허가 재산의 보존) 사용인은 선량한 관리자의 주의로서 사용허가 재산의 보존책임을 다하여야 한다.
제5조(사용허가 재산의 부과금) 사용허가 재산에 대한 일체의 부과금(공공요금 등)은 사용인이 부담하여야 한다.

6) 행정중심복합도시건설청에 따르면 세종시에게 소유권이 이전되지 아니하는 경우, 세종시가 지방행정시설을 운영하는 과정에서 변경한 부분에 대해서는 소유권자인 국가에 귀속해야하는 문제 등이 발생할 수 있다.

특히 복합커뮤니티센터, 광역복지지원센터, 창의진로교육원, 아트센터 등의 지방행정시설이 계속해서 건립 중이라는 점을 고려할 때, 이러한 문제가 가중될 우려가 있다.

따라서 행정중심복합도시건설청은 지방행정시설의 종류나 사업유형, 세종시의 재정상황 등을 감안하여 매각과 무상양여 대상에 대한 기준을 조속히 마련함으로써 지방행정시설이 원활하게 세종시로 이관되어 체계적으로 관리·운영될 수 있도록 할 필요가 있다.

[향후 무상양여 또는 매각 등 처분관리 대상]

(단위: 백만원)

연번	물 건	재산종류	재산가액	준공연도	이관대상
1	1-3생활권 복합커뮤니티	건물	23,694	2015년	세종시
2	1-1(A)생활권 복합커뮤니티	건물	24,494	2016년	세종시
3	3-2생활권 복합커뮤니티	건물	36,348	2016년	세종시
4	2생활권 광역복지지원센터	건물	33,074	2016년	세종시
5	3-1생활권 복합커뮤니티	건물	26,248	2017년	세종시
6	1-1(B)생활권 복합커뮤니티	건물	27,455	2018년	세종시
7	2-2생활권 복합커뮤니티	건물	30,293	2018년	세종시
8	3-3생활권 복합커뮤니티	건물	30,931	2018년	세종시
9	1-3복합커뮤니티(주민센터)	토지	4,772	-	세종시
10	1-1(A)생활권 복합커뮤니티	토지	7,731	-	세종시
11	3-2생활권 복합커뮤니티	토지	9,761	-	세종시
12	2생활권 광역복지지원센터	토지	10,237	-	세종시
13	3-1생활권 복합커뮤니티	토지	5,600	-	세종시
14	1-1(B)생활권 복합커뮤니티	토지	8,034	-	세종시
15	2-2생활권 복합커뮤니티	토지	5,976	-	세종시
16	3-3생활권 복합커뮤니티	토지	6,058	-	세종시

자료: 행정중심복합도시건설청

둘째, 창의진로교육원 등 지방행정시설을 건립한 후 세종시로 원활하게 이관될 수 있도록 법적 근거를 보완하여 추진할 필요가 있다.

「행복도시법」 별표는 「국유재산법」에도 불구하고 세종시 및 세종시교육청에 매각 또는 무상양여할 수 있는 시설의 종류를 열거하고 있다.⁷⁾ 이에 따라 기존에 건립된 시청사나 교육청사 등은 현재 세종시에 무상양여된 상황이다.

그런데 행정중심복합도시건설청이 현재 건립하고 있는 창의진로교육원⁸⁾은 「행복도시법」 별표에 열거된 시설에 해당되지 않기 때문에, 현행법에 따를 때 창의진로교육원은 다른 시설과 달리 세종시로 이관하기 어려운 문제가 있다.⁹⁾

또한, 행정중심복합도시건설청은 개발계획 등에 따라 현재 별표에 열거되지 않은 지방행정시설로서 종합운동장(체육시설) 등의 건립을 추진 중인데, 이러한 지방행정시설을 건립한 후 다른 시설과 마찬가지로 세종시로 원활하게 이관하기 위해서는 새로운 유형의 지방행정시설 건립을 추진할 때마다 법률을 개정해야 하는 상황이다.

따라서 행정중심복합도시건설청은 현재 건립 중인 창의진로교육원의 이관과 관련한 법적 근거를 마련할 필요가 있으며, 향후 추가적인 지방행정시설의 건립이 추진되는 경우에도 법적 근거를 갖추어 추진할 필요가 있다.

7) 「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.

8) 창의진로교육원은 청소년 복지시설로, 동 사업은 2018년부터 2021년까지 총사업비 361억원(국고 303억원, 지방비 59억원)으로 추진되고 있다.

9) 2019년 6월 현재, 이러한 내용을 반영한 법률안은 발의되지 않은 상태이다.

[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

III

개별 사업 분석

1

해외대학 설립사업 관리 철저 필요

가. 현 황

자족기능유치지원 사업¹⁾은 도시 건설 활성화를 위한 다양한 자족기능 유치기반을 마련하고 도시경쟁력을 제고하기 위하여 기업·대학·공공기관 및 연구소 등 핵심자족시설 유치를 추진하고, 국내외 신규 투자자의 지속적 발굴을 위하여 행복도시를 홍보하는 사업이다.

동 사업의 내역사업중 ‘해외대학 설립지원’ 사업은 행정중심복합도시 내에 설립 예정인 해외대학의 설립준비비 및 운영비 등을 지원하는 사업으로, 행정중심복합도시건설청은 2018년도 예산현액 12억원 중 6억원을 집행하고 6억원을 불용처리하였다.

[2018회계연도 자족기능유치지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
자족기능유치지원	1,658	1,658	70	±8	1,728	1,102	0	626
해외대학 설립지원	1,200	1,200	0	0	1,200	600	0	600

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

첫째, 해외대학 설립지원 사업 집행이 부진하므로 향후 해외대학의 실제 투자 가능성을 고려하여 추진할 필요가 있다.

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 1032-301

행정중심복합도시건설청은 행정중심복합도시 내에 해외대학을 설립하기 위하여 외국교육기관과 양해각서(MOU) 및 합의각서(MOA)를 체결하여왔으며, 2018년도에는 산타체칠리아 국립음악원(이탈리아)과 트리니티대학교(아일랜드)에 각각 6억원의 설립준비비를 지원하기 위하여 총 12억원을 편성하였다.²⁾

그런데 2018년도 집행실적을 살펴보면, 산타체칠리아 국립음악원에 대해서는 보조금 6억원을 교부하였으나, 협약서 체결단계까지 이행하지 못한 트리니티대학교에 대해서는 보조금이 전액 미교부되어 결산상 집행률은 50.0%에 불과하였다.

또한, 실집행률을 살펴보면, 산타체칠리아 국립음악원은 교부받은 보조금 6억원 중 3억 4,500만원을 집행하고, 2억 5,500만원을 차년도로 이월하여 실집행률이 57.5%인 것으로 나타났다.

[2018회계연도 해외대학 설립지원 사업 보조금 실집행내역]

(단위: 백만원)

사업시행주체 (기관명)	부처		사업시행주체						
	예산	집행액	교부액 (A)	전년도 이월액	예산 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
산타체칠리아 국립음악원	600	600	600	0	600	345	255	0	57.5
트리니티대학교	600	0	0	0	0	0	0	0	0.0

자료: 행정중심복합도시건설청

트리니티대학교에 편성된 예산 전액이 불용된 것은, 산타체칠리아 국립음악원의 경우 사전에 세종캠퍼스 설립에 관한 이사회 승인(2017.6)을 거쳐 추진한 반면, 트리니티대학교의 경우 예산 편성시기까지 학내 이사회에서 세종캠퍼스 설립에 대한 최종 의사결정이 이루어지지 않은 상태였음에도 예산을 편성하여 추진한데서 기인한 측면이 있다고 보인다.

2) 「행정중심복합도시 자족시설 유치 지원기준」

제5조(지원항목) 이 기준에 따른 보조금의 지원항목은 다음 각 호와 같다.

1. 설립준비비 : 외국교육기관의 타당성조사, 법률검토, 여비 등 설립준비에 소요되는 비용
2. 운영비 : 외국교육기관 교직원들의 이주비, 정착비, 인건비, 시설비 등 기관 운영 등에 소요되는 비용
3. 건축비 : 외국교육기관, 지식산업센터, 국내외연구기관, 국제기구, 종합병원, 대학의 건축에 소요되는 비용

따라서 행복중심복합도시건설청은 향후 예산을 편성하기 전에 사업 추진 여건이 충분히 형성되었는지를 고려하여 추진할 필요가 있다.

둘째, 동 사업의 목적이 도시의 자족기능을 강화하는 것임을 감안하여, 유치하려는 해외대학에 대한 국내수요 등을 면밀하게 검토한 후 지원 대상을 결정할 필요가 있다.

해외대학 설립지원 사업은 세종시에 해외대학을 유치하여 도시의 자족기능을 강화하려는 취지로, 분교설립을 희망하는 대학에 대한 국내 수요가 부족한 경우에는 동 사업의 취지를 달성하기 어렵다.

그런데 행정중심복합도시건설청은 세종시에 설립을 희망하는 해외대학이 일정요건을 갖춘 경우, 해당 대학에 대한 별도의 국내수요조사를 거치지 아니하더라도 행정중심복합도시건설추진위원회의 심의를 거쳐 보조금을 지원하도록 하고 있다.

[보조금 지원대상 외국교육기관 및 대학의 신청자격]

구 분	신 청 자 격
외국 교육기관 및 대학	• 보조금 지급신청일 기준 최근5년 이내의 평가결과, 다음 어느 하나에 해당하는 대학(원) ① QS(Quacquarelli Symonds), THE(Times Higher Education), US News & World Report, 상해교통대 등의 평가결과 200위 이내 대학(원) 또는 학과를 개설하는 대학(원) ② 패션, 호텔경영, 예술 등 전문·특화 분야의 경우에는 해당 분야의 공신력 있는 기관 등의 평가 결과를 행정중심복합도시건설추진위원회가 인정하는 대학(원)

자료: 「행정중심복합도시 자족시설 유치 지원기준」 [별표 1]

그러나 보조금 지원대상으로 결정되는 경우 설립준비비 뿐만 아니라 일정기간 동안 운영비 등의 재정이 투입될 것인데 비해, 해당 대학에 대한 국내수요가 충분하지 않다면 학생 모집의 어려움 등으로 인하여 대학 운영의 어려움을 겪게 되고, 당초 계획했던 자족기능 강화라는 취지를 달성하기 어려워질 우려가 있다.

실제로 경제자유구역의 사례를 살펴보면, 에버딘대학교는 6억원의 설립준비비

를 지원받았으나 재정지원 문제, 학생모집 실적 저조 등의 이유로 개교를 철회하였고, 독일의 FAU 대학의 경우 8년간 63억 6,400만원의 국비를 지원받았으나 재정확보 문제 및 학생모집 실적 저조 등의 사유로 2019년 5월에 철수한 것으로 나타났다.³⁾

따라서 행정중심복합도시건설청은 해외대학 설립지원 사업 추진시 철저한 수요조사를 통하여 자립가능성이 높은 해외대학을 선정하여 지원하고, 사후관리를 강화하여 지속적으로 운영될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

[경제자유구역 내 해외대학 정원 대비 현원 현황]

(단위: 명, %)

지역	학교명		정원 (A)	현원			총원율 (B/A)
				외국인	내국인	재적 학생(B)	
부산	FAU-부산		100	1	17	18	18.0
송도	한국 뉴욕주립 대학교	SBU (스토니브룩대)	1,207	108	742	850	70.4
		FIT (한국패션기술대)	140	48	68	116	82.9
	한국조지메이슨대학교		1,300	19	482	501	38.5
	겐트대학교 글로벌캠퍼스		785	6	329	335	42.7
	유타대학교 아시아캠퍼스		900	46	376	422	46.9
	합 계		4,432	228	2,014	2,242	

주: 2018년 9월 말 기준

자료: 교육부

셋째, 동 사업의 보조사업자는 「행정중심복합도시 자족시설 유치지원기준」 등에 따른 실적보고 절차를 이행하고 있지 않으므로, 향후 보조사업 관리를 철저히 할 필요가 있다.

행정중심복합도시건설청은 민간경상보조금 6억원을 산타체칠리아 국립음악원에 2회로 나누어 교부하고, 3억 4,500만원을 집행한 후 집행잔액 2억 5,500만원을 2019년도로 이월(실집행율 57.5%)하였다.

3) 한편, 해외대학의 분교설립 추진이 무산되더라도 현재 「자족시설 유치지원기준」은 기집행된 보조금에 대한 반환이나 환수에 관한 규정을 두고있지 않다.

이와 관련하여 「행정중심복합도시 자족시설 유치지원기준」⁴⁾은 보조사업자로 하여금 매 회계연도 종료일로부터 3개월 이내에 보조금 사용 실적 및 변경내역을 행복청장에게 제출하도록 하고, 행복청장은 이를 토대로 매년 정산을 실시하도록 규정하고 있다.

그러나 보조사업자인 산타체칠리아 국립음악원⁵⁾은 이러한 고시에도 불구하고 현재까지 2018년도 보조사업 실적에 관한 보고를 하지 않은 상태이다.

그러나 보조사업 실적보고서는 보조금이 교부목적에 부합하게 집행되었는지 판단하고 성과를 측정하기 위한 기초 자료로서 정부의 보조금 잔액 및 이자정산, 차년도 보조금의 교부 여부 결정 등에 활용되고, 국회도 이를 제출받아 보조사업 결산 검토시 활용된다는 점에서 제출기한을 준수할 필요가 있다.

따라서 행정중심복합도시건설청은 향후 동 사업을 추진함에 있어 보조사업자가 실적보고서 제출기한을 준수하도록 보조사업 관리를 철저히 할 필요가 있다.

4) 「행정중심복합도시 자족시설 유치지원기준」(행정중심복합도시건설청 고시 제2019-11호)

제16조(실적보고) ① 보조사업자는 매 회계연도 종료일로부터 3개월 이내에 보조금 사용실적 및 변경내역(별지 제4호 서식) 및 정산보고서(별지 제5호 서식) 등을 행복청장에게 제출하여야 한다. 또한, 행복청장의 추가 자료제출 요구가 있는 때에는 지체 없이 관련 내용을 추가 제출하여야 한다.

② 행복청장은 제1항에 의해 제출된 자료를 토대로 매년 정산을 실시하여야 한다.

5) 로마 산타체칠리아 국립음악원은 산타체칠리아 국립음악원 코리아와 업무위탁 계약을 통해 행정중심복합도시건설청과 업무협약을 맺고 보조사업을 추진하고 있다.

가. 현 황

중앙행정기관 추가 이전 건립 사업¹⁾은 행정안전부, 과학기술정보통신부 등이 세종시로 추가 이전함에 따라 발생하는 청사 입주수요에 대응하기 위하여 신청사를 건립하는 사업이다.

행정중심복합도시건설청은 2018년도 예산현액 120억원 중 51억 400만원을 집행하고 67억 9,300만원을 이월하였으며 1억 300만원을 불용처리하였다.

[2018회계연도 중앙행정기관 추가 이전 건립 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
중앙행정기관 추가 이전 건립	12,000	12,000	0	±2,010	12,000	5,104	6,793	103

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

첫째, 중앙행정기관 추가 이전 건립 사업이 계획 대비 지연되지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

중앙행정기관 추가 이전 건립 사업은 「신행정수도 후속대책을 위한 연기·공주 지역 행정중심복합도시 건설을 위한 특별법」 개정(2017.10) 및 「중앙행정기관 등의 이전계획 변경」 고시(2018.3.)에 따라 행정안전부와 과학기술정보통신부 등이 세종시로 추가 이전²⁾함에 따른 신청사 건립 사업으로 총 사업기간은 2018년부터 2021년까지다.

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2033-314

2) 「중앙행정기관 등의 이전계획 변경」 고시에 따르면 행정안전부 및 과학기술정보통신부가 2019년 8월까지 세종시로 이전할 계획이다.

사업 첫해인 2018년의 예산 집행실적을 살펴보면 신청사 기본설계 및 실시설계 등을 위한 예산 120억원이 편성되었는데, 이 중 51억 400만원만 집행되고 67억 9,300만원이 다음연도로 이월되는 등 집행률은 42.5%에 불과하다.

[2018회계연도 중앙행정기관 추가 이전 사업 목별 결산 세부내역]

(단위: 백만원)

구분	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
기본설계비	6,520	6,520	0	△636	5,884	2,904	2,924	56
실시설계비	4,880	4,880	0	△1,210	3,670	1,965	1,679	26
공사비	0	0	0	2,000	2,000	225	1,775	0
감리비	600	600	0	△164	436	0	415	21
시설부대비	0	0	0	10	10	10	0	0
합 계	12,000	12,000	0	0	12,000	5,104	6,793	103

자료: 행정중심복합도시건설청

집행률이 부진한 사유는 동 사업을 위한 중앙행정기관 추가이전 고시가 2018년 3월에 확정됨에 따라, 신청사의 입지가 5월에 확정되고, 6월에 2단계 설계를 공모한 후 11월에 이르러서야 기본설계 및 실시설계 용역을 발주했기 때문이다.

이와 관련하여 2018년도 예산안 심사 당시, 동 사업은 다른 사업과는 달리 법률 개정 및 추가 이전고시 등 행정절차 이행에 상당 시간이 소요될 것으로 예상되므로 철저한 사전계획 수립과 사업관리를 통하여 계획대로 사업이 진행될 수 있도록 노력할 필요성이 제기되었다. 그러나 사업추진을 위한 행정절차 이행 등에 상당 시간이 소요되고, 이로 인해 연말에 설계용역이 발주되어 당초 계획 대비 사업이 지연된 측면이 있다.

특히, 신청사가 건립되면 추가 이전부처인 행정안전부 및 과학기술정보통신부 뿐만 아니라 인사혁신처 등 현재 민간사무실을 임차하여 사용하는 부처 등이 청사 재배치 과정을 거쳐 입주할 계획인데, 만약 동 사업이 지연되는 경우 민간사무실 임차계약 연장에 따른 추가적 예산집행의 우려가 있다.³⁾

3) 2019년 4월 기준, 인사혁신처의 청사 임차비용은 15억 6,100만원(전용 4,631㎡), 행정안전부의 임차비용은 보증금 25억 1,100만원에 임차료 55억원(전용 14,904㎡) 등으로 파악된다.

따라서 행정중심복합도시건설청은 향후 중앙행정기관 추가 이전 건립 사업이 정해진 기간 내에 차질 없이 추진될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

[세종시 정부 청사 임차현황]

기관명	부서명	정원 (명)	현원 (명)	전용 면적 (㎡)	임차비용 (백만원)				비 고
					보증금	연간 비 용			
						임차 료	관리 비	계	
계		1,598	1,873	27,112	3,111	6,484	2,948	9,432	
인사혁신처	본부 (‘16. 4.)	354	405	4,631	0	1,140	421	1,561	세종포스트
행정안전부	별관 (‘19. 2.)	877	1,032	14,904	2,511	3,484	2,016	5,500	KT&G
국가보훈처	보훈심사위원회 (‘17. 8.)	51	49	1,262	0	261	105	366	세종바다수산센터
교육부	교원소청심사위원회 (‘18. 12.)	23	30	855	0	240	66	306	청암빌딩
국토교통부	항공철도교통위원회 (‘17. 6.)	11	24	533	0	120	24	144	세종바다수산센터
	대도시권광역교통위원회 (‘19. 3.)	67	81	1,554	500	396	102	498	타이어뱅크
국무조정실	미세먼지개선행담 (‘18. 12.)	41	41	365	0	77	29	106	단국빌딩
공정거래위	기업집단규율정책실 (‘17. 9.)	89	81	1,092	100	234	87	321	단국빌딩
환경부	4대강조사평가단 (‘17. 5.)	34	45	536	0	144	14	158	청암빌딩
해양수산부	eNav프로젝트팀 등 (‘18. 4.)	0	27	209	0	37	12	49	세종바다수산센터
	중앙해양안전심판원 (‘19. 3.)	25	27	676	0	141	44	185	세종바다수산센터
고용노동부	산재보험심사위원회 (‘19. 4.)	26	31	495	0	210	28	238	세종포스트

자료: 행정중심복합도시건설청(‘19. 4. 기준)

둘째, 당초 사업계획에 반영되지 않은 어린이집을 건립하기 위해 신청사 건립 예산 중 일부를 조정하고, 이를 대부분 차년도로 이월한 것은 적정하지 않으므로 향후 유사한 사례가 재발되지 않도록 사업계획 수립에 철저를 기할 필요가 있다.

행정중심복합도시건설청이 당초 2018년도 동 사업을 위해 편성한 예산액에는 신청사 건립을 위한 설계비와 감리비만 반영되어 있었다.

그러나 「중앙행정기관 등의 이전계획 변경」 고시(2018.3.)에 따라 행정안전부와 과학기술정보통신부가 2019년 8월까지 이전하기로 결정되면서 신규 영유아 보육수요에 대응할 필요성이 제기되자,⁴⁾ 행정중심복합도시건설청은 기존 청사 인근부지에 별도의 어린이집 2개소를 신축하기 위하여 신청사 건립을 위한 예산의 일부를 어린이집 건립을 위한 공사비와 시설부대비로 세목조정(2018.9.)한 후 집행하였다.⁵⁾

[2018회계연도 중앙행정기관 추가 이전 사업 세목조정 내역]

(단위: 백만원)

세부사업명	예산 과목	변경 전 예산	변경 금액		변경 후 예산
			감액(△)	증액(+)	
중앙행정기관 이전 건립	기본조사설계비	6,520	△636	0	5,884
	실시설계비	4,880	△1,210	0	3,670
	공사비	0	0	2,000	2,000
	감리비	600	△164	0	436
	시설부대비	0	0	10	10
합 계		12,000	△2,010	2,010	12,000

자료: 행정중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청은 기존 신청사 건립을 위한 2018년도 예산액 120억원 중 총 29억 6,500만원을 어린이집 2개소 건립을 위해 편성하였는데, 실제로 집행된 예산은 7억 2,600만원에 불과하고, 21억 9,000만원을 차년도로 이월하였으며 4,900만원은 불용하는 등 집행률이 24.5%로 저조하였다.⁶⁾

4) 행정중심복합도시건설청은 기획재정부와 총사업비 조정(2018.6.)을 통해 어린이집 건립계획을 추가 반영하였다.

5) 어린이집을 신축하기 위한 부지는 청사관리본부가 소유한 임시주차장 부지로, 별도의 부지매입비는 반영되지 않았다.

6) 구체적으로 살펴보면, ① 차오름어린이집의 경우 3억 7,200만원을 편성하였으나, 이중 2억 4,900만원을 집행하고 다음연도로 1억 1,000만원을 이월하였고, ② 꿈샘어린이집의 경우 25억 9,300만원을 편성하였으나 이중 4억 7,700만원만 집행하고 20억 8,000만원을 다음연도로 이월하였다.

[어린이집 1(꿈샘 어린이집) 건립 사업 관련 결산내역]

(단위: 백만원)

구분	예산액		전년도 이월액	이·전용 등 ¹⁾	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
기본설계비	0	0	0	107	107	107	0	0
실시설계비	0	0	0	155	155	142	0	13
공사비	0	0	0	110	110	0	110	0
감리비	0	0	0	0	0	0	0	0
시설부대비	0	0	0	0	0	0	0	0
합 계	0	0	0	372	0	249	110	13

주: 1) 세목조정한 예산은 공사비 1억 1,000만원이며, 기본설계비와 실시설계비는 신청사 건립→어린이집 건립 목적으로 변경하여 사용한 것이므로 세목조정에 해당하지 않으나 편의상 이·전용란에 표기하였다.

1. 감리비는 어린이집2에서만 집행(예산절감을 위해 2개소 통합감리 시행)하였다.

자료: 행정중심복합도시건설청

[어린이집 2(차오름 어린이집) 건립 사업 관련 결산내역]

(단위: 백만원)

구분	예산액		전년도 이월액	이·전용 등 ¹⁾	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
기본설계비	0	0	0	101	101	99	0	2
실시설계비	0	0	0	156	156	143	0	13
공사비	0	0	0	1,890	1,890	225	1,665	0
감리비	0	0	0	436	436	0	415	21
시설부대비	0	0	0	10	10	10	0	0
합 계	0	0	0	2,593	2,593	477	2,080	36

주: 1) 세목조정한 예산은 공사비 18억 9,000만원과 시설부대비 1,000만원이며, 기본설계비와 실시설계비 및 감리비는 신청사 건립→어린이집 건립 목적으로 변경하여 사용한 것이므로 세목조정에 해당되지 않으나 편의상 이·전용등란에 표기하였다.

자료: 행정중심복합도시건설청

이는 행정중심복합도시건설청이 당초 예산을 편성하는 과정에서 어린이집 건립에 관한 계획을 수립하지 못하였고, 회계연도 중 사업계획을 변경하면서 집행가능성에 대한 면밀한 고려 없이 어린이집 건립예산을 과다편성한데 따른 것으로, 예산 집행의 효율성을 저해한 측면이 있다.⁷⁾

따라서 행정중심복합도시건설청은 사전에 면밀한 계획을 수립하여 사업을 추진하되, 중도에 불가피하게 계획을 변경할 필요가 있을 경우에는 집행가능성을 고려하여 예산을 편성·집행할 필요가 있다.

7) 차오름 어린이집은 2019년 3월 개원하였으며, 꿈샘 어린이집은 2019년 8월에 개원할 예정이다.

가. 현 황

광역교통시설 건설¹⁾ 사업은 전국 주요도시로부터 행정중심복합도시까지 균등한 접근성을 확보하고 인근을 통과하는 도로, 철도 등 교통시설 및 주변도시와의 원활한 연결을 위한 교통체계를 구축하는 단위사업이다.

2018년도 광역교통시설 건설 사업은 행복도시~공주 연결도로, 행복도시~조치원 연결도로, 오송~청주공항 연결도로, 오송~청주 연결도로, 행복도시~부강역 연결도로, 오송~조치원 연결도로, 외삼~유성복합터미널 연결도로, 조치원 우회도로, 회덕IC 연결도로, 광역교통시설 사후환경영향조사 등 총 10개의 세부사업으로 구성되었다.

행정중심복합도시건설청은 2018년도 광역교통시설 건설 사업 예산현액 1,505억 6,800만원 중 1,263억 4,200만원을 집행하고, 237억원을 다음연도로 이월하였으며 5억 2,600만원을 불용처리하였다.

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2032-000

[2018회계연도 광역교통시설 건설 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
광역교통시설 건설	134,156	134,156	16,412	0	150,568	126,342	23,700	526
행복도시~공주 연결도로	23,357	23,357	2,858	1,000	27,215	25,819	1,267	129
행복도시~조치 원 연결도로	15,264	15,264	0	△5,000	10,264	5,029	4,942	293
오송~청주공항 연결도로	28,080	28,080	225	1,500	29,805	24,077	5,728	0
오송~청주 연결도로	31,926	31,926	6,114	0	38,040	28,569	9,447	24
행복도시~부강 역 연결도로	10,000	10,000	7,103	500	17,603	16,039	1,504	60
오송~조치원 연결도로	13,019	13,019	112	2,000	15,131	14,602	512	17
외삼~유성북합터 미널 연결도로	10,105	10,105	0	0	10,105	10,105	0	0
조치원 우회도로	1,268	1,268	0	0	1,268	1,013	255	0
회덕IC 연결도로	742	742	0	0	742	698	44	0
광역교통시설 시주환경영향조사	395	395	0	0	395	391	0	4

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

광역교통시설 건설 사업 중 집행이 부진한 구간의 원인 분석 등을 통하여 적정예산을 편성하는 한편, 관계기관과의 협의 등을 통하여 원활하게 사업이 추진될 수 있도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있다.

① 행복도시~공주 연결도로 사업은 세종시와 공주시와의 장기적인 수요를 감안하여 국도 36호선을 확장하고 공주터미널과 연계하는 등 공주 및 충남권의 광역간선망을 구축하는 사업이다. 행정중심복합도시건설청은 2018년 예산현액 272억 1,500만원 중 258억 1,900만원을 집행하고 12억 6,700만원은 다음연도로 이월하였으며 1억 2,900만원은 불용처리하였다.

[2018회계연도 행복도시~공주 연결도로 사업 결산내역]

(단위: 백만원)

세사업 명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
1구간	0	0	243	0	243	243	0	0
2구간	22,499	22,499	2,615	1,100	26,214	25,576	626	12
3구간	858	858	0	△100	758	0	642	116
합 계	23,357	23,357	2,858	1,000	27,215	25,819	1,267	129

자료: 행정중심복합도시건설청

행복도시~공주 연결도로 사업은 크게 3구간으로 구분되는데, 1구간은 준공(2017.12.)되었고, 2구간은 착공(2017.2.)되어 건설 중인 반면, 3구간의 경우 설계가 착수되었으나, 문화재청의 문화재 현상변경심의위원회 심의 결과 공산성(公山城)²⁾ 조망성 저해 및 훼손, 공산성과 자연으로 조성된 해자(금강)의 일체성 훼손 등의 사유로 동 심의가 부결(2018.12.)됨에 따라 설계가 중지되어 실시설계비 전액이 미집행되어 이월 및 불용이 발생하였다. 이에 따라 현재 사업계획을 변경하기 위한 문화유산영향평가(HIA) 용역을 착수(공주시)한 상태로,³⁾ 용역이 완료되는 2019년 말 문화재 현상변경 재심의를 요청할 계획이다.

② 행복도시~조치원 연결도로 사업은 광역교통개선대책에 따라 기존 4차로→8차로로 확장하여 조치원 시내구간 통행 수요와 오송·천안 방향으로 연결되는 국도 36호선의 접근성을 향상시키기 위한 사업이다. 2018년 예산액은 152억 6,400만원으로, 이 중 50억원을 타 사업으로 전용하고, 50억 2,900만원을 집행하였으며 49억 4,200만원을 차년도로 이월하고 2억 9,300만원을 불용처리하였다.

2) 공산성(公州 公山城)은 사적 제12호로, 충청남도 공주시에 소재하고 있는 성이다.

3) 유산영향평가(HIA; Heritage Impact Assessments)란 세계유산 인근의 개발계획이 유산의 가치에 미칠 수 있는 영향을 평가하여 대응방안을 마련하는 시스템을 의미하며, 동 용역은 공주시가 국토연구원을 통해 외국전문기관에 의뢰하여 시행중이다.

[2018회계연도 행복도시~조치원 연결도로 사업 목별 결산 세부내역]

(단위: 백만원)

구분	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
건설보상비	13,000	13,000	0	△5,000	8,000	3,692	4,308	0
기본조사설계비	114	114	0	0	114	71	34	8
실시설계비	1,590	1,590	0	0	1,590	1,266	40	284
공사비	500	500	0	0	500	0	500	0
감리비	50	50	0	0	50	0	50	0
시설부대비	10	10	0	0	10	0	10	0
합 계	15,264	15,264	0	△5,000	10,264	5,029	4,942	293

자료: 행정중심복합도시건설청

동 사업은 2012년에 기본 및 실시설계 용역을 착수하였으나, 관계기관 등의 요구로 인하여 광역교통개선대책에 4차로→8차로(BRT 포함)로 확장하는 내용을 반영함에 따라 2013년 12월 설계용역을 중지하였고, 2015년 5월에 타당성재조사를 실시하여 2016년 12월에 완료하였다. 이후 동 사업은 설계비를 확보하여 설계용역을 재착수(2018.3.)하고, 기획재정부와 총사업비 협의를 완료(2018.10.)하는 등 사업을 재개하였으나, 보상계획공고(2018.10) 및 감정평가 지연(2018.11.)으로 집행률(32.9%)이 저조하게 나타났다.

③ **오송~청주 연결도로 사업**은 오송역 연결도로, 청주3차 우회도로와 연계하여 국제과학비즈니스벨트 기능지구인 세종시, 오송, 오창을 연결하고, 청주·오창지역과 세종시간 교통 여건을 개선하기 위한 사업이다. 행정중심복합도시건설청은 2018년 예산현액 380억 4,000만원 중 285억 6,900만원을 집행하고 94억 4,700만원을 이월하였으며 2,400만원을 불용처리하였다.

[2018회계연도 오송~청주 연결도로 사업 결산내역]

(단위: 백만원)

세사업 명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
1구간	15,023	15,023	928	343	16,294	14,230	2,040	24
2구간	16,903	16,903	5,186	△343	21,746	14,339	7,407	0
합 계	31,926	31,926	6,114	0	38,040	28,569	9,447	24

자료: 행정중심복합도시건설청

오송~청주 연결도로 사업은 1구간과 2구간으로 구분되는데, 1구간의 경우 광역상수도과 통신관로 등 지장물의 이설 지연으로 시설비 20억 4,000만원이 차년도로 이월되었고, 2구간의 경우 미호천 하천기본계획이 변경되면서 하천이 확폭되는 구간에 대해서는 대전국토관리청이 보상하도록 하였으나 예산 추가확보 등에 따른 보상지연으로 교량 가도 및 시설교량 설치가 어려워져 시설비 74억 700만원이 차년도로 이월되었다.

건설사업의 특성상 사전에 예측하지 못한 상황이 발생하거나 보상협의 등의 지연으로 사업이 계획대로 추진되기 어려운 특성이 있기는 하나, 연례적이고 반복적인 사업 지연에 따른 과도한 예산의 이월은 예산집행의 효율성을 저해하는 문제가 있다.

따라서 행정중심복합도시건설청은 예산집행 부진의 원인을 면밀하게 파악하여 예산편성시 적정예산을 반영할 수 있도록 하는 한편, 지방자치단체 및 관계 기관과의 협의를 통해 원활하게 행정절차가 이행되거나 협의보상이 이루어질 수 있도록 집행관리에 만전을 기할 필요가 있다.



새만금개발청

1

현 황

가. 세입세출 결산

2018회계연도 새만금개발청 소관 세입예산현액은 6억 1,400만원이며, 6억 4,700만원을 징수결정하여 이 중 59.2%인 3억 8,300만원을 수납하고 2억 6,600만원을 미수납하였다.

[2018회계연도 새만금개발청 소관 세입 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산현액	징수 결정액(A)	수납액 (B)	미수납액	불납 결손액	수납률 (B/A)
	본예산	추경						
일반회계	614	614	614	470	205	266	0	43.6
지역발전특별회계	0	0	0	178	178	0	0	100.0
합계	614	614	614	647	383	266	0	59.2

자료: 새만금개발청

2018회계연도 새만금개발청 소관 세출예산현액은 2,848억 4,500만원이며, 이 중 94.2%인 2,683억 1,200만원을 지출하고 146억 2,400만원을 다음연도로 이월하였으며 19억 1,000만원은 불용처리하였다.

[2018회계연도 새만금개발청 소관 세출 결산]

(단위: 백만원, %)

구분	예산		예산 현액(A)	지출액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	추경					
일반회계	224,439	281,639	281,639	265,106	14,624	1,910	94.1
지역발전특별회계	3,206	3,206	3,206	3,206	0	0	100.0
합계	227,645	284,845	284,845	268,312	14,624	1,910	94.2

자료: 새만금개발청

나. 재무 결산

2018회계연도 말 현재 새만금개발청의 자산은 4,530억 700만원, 부채는 24억 600만원으로 순자산은 4,506억 100만원이다.

자산은 유동자산 14억 9,300만원, 일반유형자산 346억 8,300만원, 사회기반시설 4,154억 5,700만원, 기타비유동자산 10억 4,000만원 등으로 구성되며, 전기 대비 2,511억 3,700만원(124.4%) 증가하였다. 이는 새만금 간척사 박물관 건립 관련 건설 중인 자산 등의 증가에 따른 유형자산 282억 4,600만원 증가, 동서도로 및 남북도로 건설 관련 건설 중인 자산의 증가에 따른 사회기반시설 2,211억 3,800만원 증가 등에 기인한다.

부채는 유동부채 22억 8,700만원, 장기충당부채 1억 1,900만원으로 구성되며, 전기 대비 23억 6,900만원(6,402.7%) 증가하였다. 이는 위탁용역 관련 미지급금 및 사고이월 미지급금 증가 등에 따른 유동부채 22억 6,500만원 증가, 전기퇴직급여충당부채 설정 오류 및 당기 퇴직급여 증가 등에 따른 장기충당부채 1억 400만원 증가에 기인한다.

[2018회계연도 새만금개발청 재정상태표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 회계연도	2017 회계연도	전년도 대비 증감	
			금 액	비 율
자 산	453,007	201,870	251,137	124.4
Ⅰ. 유동자산	1,493	339	1,154	340.4
Ⅱ. 투자자산	0	0	0	0.0
Ⅲ. 일반유형자산	34,683	6,437	28,246	438.8
Ⅳ. 사회기반시설	415,457	194,319	221,138	113.8
Ⅴ. 무형자산	334	429	△95	△22.1
Ⅵ. 기타비유동자산	1,040	345	695	201.4
부 채	2,406	37	2,369	6,402.7
Ⅰ. 유동부채	2,287	22	2,265	10,295.5
Ⅱ. 장기차입부채	0	0	0	0.0
Ⅲ. 장기충당부채	119	15	104	693.3
Ⅳ. 기타비유동부채	0	0	0	0.0
순 자 산	450,601	201,833	248,768	123.3
Ⅰ. 기본순자산	0	0	0	0.0
Ⅱ. 적립금 및 양여금	450,601	201,833	248,768	123.3
Ⅲ. 순자산 조정	0	0	0	0.0

자료: 새만금개발청

새만금개발청은 2018년도 재정운영결과 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순비용이 205억 9,000만원 발생하였다. 비용은 프로그램 총원가 34억 9,800만원, 관리운영비 175억 6,600만원, 비배분비용 6,500만원으로 구성되며, 수익은 프로그램수행과정에서 발생한 수익 1억 5,300만원, 비배분수익 3억 8,600만원으로 구성된다.

재정운영순원가(프로그램순원가 + 관리운영비 + 비배분비용 - 비배분수익)는 전년도 대비 11억 2,900만원(5.8%) 증가한 205억 9,000만원이며, 이는 재화및용역제공수익, 기타수익 감소 등에 따라 비배분수익이 전년도 대비 17억 4,600만원 감소한 것에 기인한다.

그 밖에 관리운영비는 인건비 97억 7,700만원과 경비 77억 8,900만원 등으로 구성되어 있고, 비배분비용은 전기오류수정손실 6,500만원으로 구성되어 있다.

[2018회계연도 새만금개발청 재정운영표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 회계연도	2017 회계연도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
I. 프로그램순원가(가-나)	3,345	4,507	△1,162	△25.8
가. 프로그램 총원가	3,498	4,507	△1,009	△22.4
나. 프로그램 수익	153	0	153	100.0
II. 관리운영비	17,566	17,036	530	3.1
III. 비배분비용	65	50	15	30.0
IV. 비배분수익	386	2,132	△1,746	△81.9
V. 재정운영순원가(I + II + III - IV)	20,590	19,461	1,129	5.8
VI. 비교환수익 등	0	0	0	0.0
VII. 재정운영결과(V - VI)	20,590	19,461	1,129	5.8

자료: 새만금개발청

새만금개발청의 2018년도 기초순자산은 2,018억 3,300만원이고, 기말순자산은 4,506억 100만원으로 기초 대비 2,487억 6,800만원(123.3%) 증가하였는데, 이는 회계연도 중에 순자산 차감항목인 재정운영결과는 기초 대비 11억 2,900만원 증가하고, 채원의 조달 및 이전은 기초 대비 1,510억 6,600만원 증가하여 순자산 가산항목이 차감항목을 초과하였기 때문이다.

한편, 2018회계연도 채원의 조달 및 이전은 국고수입 등 채원의 조달 2,697억 4,100만원과 국고이전이출 등 채원의 이전 3억 8,300만원으로 구성된다.

[2018회계연도 새만금개발청 순자산변동표 요약]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 회계연도	2017 회계연도	전년도 대비 증감	
			금액	비율
I. 기초순자산	201,833	103,002	98,831	96.0
II. 재정운영결과	20,590	19,461	1,129	5.8
III. 채원의 조달 및 이전	269,358	118,292	151,066	127.7 %
IV. 조정항목	0	0	0	0.0
V. 기말순자산(I - II + III + IV)	450,601	201,833	248,768	123.3

자료: 새만금개발청

새만금개발청의 2018년도 예산안 국회 심사 과정에서 논의된 주요 사항은 다음과 같다.

국회 심사과정에서 예산이 증액된 사업으로는 ① 동서도로 건설사업, ② 남북도로 1단계 건설사업, ③새만금 간척사 박물관 건립사업 등이 있다.

동서도로 건설사업은 내부 간선도로망 적기 구축을 위하여 100억원이 증액(766억 7,900만원→866억 7,900만원)되었고, 남북도로 1단계 건설사업은 핵심기반시설을 조속하게 구축하기 위하여 200억원이 증액(758억 1,800만원→958억 1,800만원)되었으며, 새만금 간척사 박물관 건립사업은 2020년 적기 개관을 위한 실시설계 및 관리방안 연구 등을 선행하여 추진하기 위하여 5억원이 순증(0원→5억원)되었다.

새만금개발청은 ① 공공주도 용지매립 추진, ② 남북도로 2단계 사업 착공 등 핵심기반시설 건설, ③ 새만금 박물관 등 문화관광 인프라 구축 등을 2018년 주요 정책방향으로 설정하고 예산을 집행하였다.

그러나 2018회계연도 새만금개발청 소관 결산에 대한 분석 결과, 다음과 같은 특징이 있었다.

첫째, 현대중공업 군산조선소 폐쇄, 한국GM 군산공장 폐쇄 위기 등에 대응하여 지역 경제활성화를 유도하기 위해 추가경정예산으로 동서도로 건설사업 공사비를 증액하였으나, 구간별·시공단계별 사업계획을 면밀하게 수립하지 못하여 추경예산에 대한 집행이 부진하였다.

둘째, 새만금 박물관 건립 예산 편성 당시, 도시·군관리계획 변경 관련 예산 편성이 누락됨에 따라, 연말에 세목조정을 통해 연구용역을 추진하고, 이에 따라 박물관 건립 공사가 지연되는 등 사업관리가 미흡하였다.

셋째, 국내외 투자유치설명회, 해외출장, 박람회 참가 등과 같은 새만금 투자유치 활동에도 불구하고 기업의 투자유치실적이 저조하였고, 투자의 전문성 강화를 위해 설치한 새만금 자문단의 운영실적 등이 저조하였다.

II

개별 사업 분석

1

동서도로 건설 사업 추가경정예산 집행실적 저조

가. 현 황

동서도로 건설 사업¹⁾은 새만금 십(十)자형 간선도로망의 동서 중심축으로 새만금 신항만과 새만금-전주 고속도로를 연결하여 새만금지역 접근성을 제고하기 위한 사업이다. 2018년도 당초 예산안은 866억 7,900만원이었으나, 제1차 추가경정예산을 통해 증액 편성된 200억원을 반영한 예산현액은 1,066억 7,900만원으로, 이중 950억 4,200만원을 집행하고 116억 3,700만원은 다음연도로 이월하였다.

[2018회계연도 동서도로 건설 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
동서도로 건설	86,679	106,679	0	0	106,679	95,042	11,637	0

자료: 새만금개발청

나. 분석의견

추가경정예산으로 증액된 동서도로 건설사업 공사비 집행이 부진하므로 동 사업이 지연되지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

동서도로 건설사업은 2013년부터 2020년까지 추진되는 사업으로, 2018년도 본예산 편성 당시에는 동서도로 건설을 위한 공사비 866억 7,900만원이 편성되었다.

그러나 현대중공업 군산조선소 폐쇄, 한국 GM 군산공장 폐쇄 위기 등 군산지역 경기 침체 우려가 제기되면서 2018년도 제1차 추가경정예산을 통해 동 지역에

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 일반회계 5557-302

대한 경제활성화를 유도하고자 동서도로 건설 공사비 200억원이 증액 편성되었다.

그러나 2018년도 집행실적을 살펴보면, 본예산으로 편성한 공사비 834억 400만원의 경우 811억 1,200만원을 집행하고 22억 9,200만원을 차년도로 이월하는 등 집행율이 97.3%로 나타난 반면, 추가경정예산으로 편성한 공사비 200억원의 경우 114억 9,800만원을 집행하고 85억 200만원을 차년도로 이월하는 등 집행률이 57.5%로 저조하게 나타났다.²⁾

[2018회계연도 동서도로 건설사업 예산 편성 대비 세부 집행 내역]

(단위: 백만원)

구 분	집행 현황								
	계			본예산			추경		
	예산액	집행액	이월액	예산액	집행액	이월액	예산액	집행액	이월액
공사비(계)	103,404	92,610	10,794	83,404	81,112	2,292	20,000	11,498	8,502
1공구	61,783	58,134	3,649	49,794	49,668	126	11,989	8,466	3,523
2공구	41,207	34,062	7,145	33,196	31,030	2,166	8,011	3,032	4,979
사후환경 영향평가	414	414	0	414	414	0	0	0	0

자료: 새만금개발청

구체적으로 살펴보면, ① 1공구의 경우 예산 집행율은 70.6%로, 1.2km에 사석을 쌓고 1.87km에 준설토를 매립할 계획이었으나, 실제로는 0.84km로 사석을 쌓고 1.33km에 준설토를 매립하는데 그쳤다. ② 또한 2공구의 경우 예산 집행율은 37.8%로, 0.3km에 사석을 쌓고 1.6km에 준설토를 매립할 계획이었으나, 실제로는 0.11km에 사석을 쌓고 0.65km에 준설토를 매립한데 그쳤다.

2) 새만금개발청은 이례적인 폭염 등으로 인한 작업환경 악화 등에 따라 공사추진에 어려움이 있었다는 입장을 제시하였다.

[추경 도로건설 계획 대비 실제 추진실적]

구 분	2018년 추경 계획	추진 실적	이월 사업	추진율
1공구	사 석 공 : 1.2km	사 석 공 : 0.84km	사 석 공 : 0.36km	70.0%
	준설매립공 : 1.87km	준설매립공 : 1.33km	준설매립공 : 0.54km	71.2%
2공구	사 석 공 : 0.3km	사 석 공 : 0.11km	사 석 공 : 0.19km	36.7%
	준설매립공 : 1.6km	준설매립공 : 0.65km	준설매립공 : 0.95km	40.1%
	교량및기타 : 1식	교량및기타 : 0.4식	교량및기타 : 0.6식	40.0%

자료: 새만금개발청

새만금 지역은 매립지라는 특성으로 인해 일반 도로사업과는 달리 매립지 내부에 사석³⁾을 시공하고 그 안에 준설토를 매립하여 연약지반을 처리한 후 도로를 포장하는 순서로 추진되므로 장기간의 공사시간이 소요되는 특징이 있다.⁴⁾

이로 인해 동 사업에 대한 추가경정예산 편성 당시, 공사의 난이도와 연약지반 처리 및 지반침하 대기에 소요되는 기간을 감안하여 연내 추경예산이 집행될 수 있도록 철저히 공정관리를 할 필요가 있다는 지적이 제기된 바 있다.

3) 사석이란 지반보강을 위해 까는 대형 쇄석(碎石)을 말한다.

4) 연약지반 처리 및 지반침하 대기에 약 15개월 정도 소요되는 것으로 파악된다.

[새만금 도로건설사업 단계별 시공내역]



① 사석시공
(외측사석→내측사석→횡가토제)



② 준설·매립
(필터사석→매트시공→준설·매립)



③ 연약지반처리 → 다짐



④ 도로포장 → 부대공사

그러나 새만금개발청은 구간별·시공단계별 사업계획을 면밀하게 수립하지 못한 채 추가경정예산을 편성함에 따라 추가경정예산의 42.5%에 해당하는 85억 200만 원을 차년도로 이월하는 등 예산집행의 효율성을 저해한 측면이 있다.

따라서 새만금개발청은 향후 연약지반에 도로를 건설하는 등 사업의 특성을 감안하여 적정예산을 편성하는 한편, 2020년으로 예정된 사업기간 내에 준공될 수 있도록 철저하게 사업을 관리하여 사업을 추진할 필요가 있다.

가. 현 황

새만금 간척사 박물관 건립 사업¹⁾은 새만금의 역사, 문화 및 간척의 기술 등을 전시하기 위한 박물관 건립을 추진하는 사업이다. 동 사업은 2022년까지 총사업비 340억원을 투입하여 연면적 5,441㎡ 규모의 박물관을 건립하려는 것으로,²⁾ 새만금 개발청은 2018년도 예산현액 12억 7,700만원 중 11억 3,200만원을 집행하고 8,700만원을 이월하였으며 5,800만원을 불용하였다.

[2018회계연도 새만금 간척사 박물관 건립 사업 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	아·전용 등	예산현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
새만금 간척사 박물관 건립	500	500	777	0	1,277	1,132	87	58

자료: 새만금개발청

나. 분석의견

첫째, 새만금 간척사 박물관 건립 사업이 행정절차 미이행으로 지연되었으므로, 향후 철저한 사업관리를 통하여 차질 없이 추진할 필요가 있다.

새만금 간척사 박물관 건립사업은 당초 농림축산식품부가 추진하려던 사업이다. 그러나 2015년 8월 부처간 협의를 거쳐 추진주체가 새만금개발청으로 변경됨에 따라 새만금개발청은 2016년도 예산을 편성하면서 박물관 건립을 위한 기본설계비 등을 반영하였다. 그러나 구체적인 사업계획이 마련되지 않은 상태였기 때문에 기획재정부가 동 예산을 2016년 11월까지 수시배정사업으로 분류함에 따라 전체 예산액 10억원 중 500만원을 집행하는 등 집행률이 0.5%로 부진하였다.

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 일반회계 5557-314

2) 총사업비 조정 과정에서 사업기간을 2021년→2022년으로 조정하였다(2019.7.16.).

2017년도에는 실시설계비 8억 2,600만원을 편성하였으나, 2016년도에 배정되었다가 이월된 기본설계비 중 5억 2,800만원만 집행되고, 기본설계 지연에 따른 실시설계의 순차적인 지연³⁾으로 2017년도까지 집행률이 37.9%로 저조하게 나타났다.

[최근 3년간 새만금 간척사 박물관 건립 사업 결산내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전 용 등	예산현액 (A)	집행액 (B)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (B/A)
	본예산	추경							
2016	1,000	1,000	0	0	1,000	5	566	429	0.5
2017	826	826	566	0	1,392	528	777	87	37.9
2018	500	500	777	0	1,277	1,132	87	58	88.6

자료: 새만금개발청

새만금개발청은 이러한 사업 지연에 따른 이월 규모를 감안하여 2018년도에는 일반연구비와 실시설계비 및 공사비 등 최소한의 예산 5억원만 편성하였는데, 2018년도 결산 내역을 살펴보면 공사비로 편성된 1억원을 전액 기본조사설계비로 세목 조정함에 따라 연내 착공이 이루어지지 못했다.

[2018년도 새만금 간척사 박물관 건립 사업 목별 결산내역]

(단위: 백만원, %)

목 명	예산액		전년도 이월액	이·전 용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
	본예산	추경						
일반연구비	100	100	0	0	100	92	0	8
기본조사설계비	0	0	0	100	100	0	87	13
실시설계비	250	250	777	0	1,027	1,027	0	0
공사비	100	100	0	△100	0	0	0	0
감리비	34	34	0	0	34	0	0	34
시설부대비	16	16	0	0	16	13	0	3
합 계	500	500	777	0	1,277	1,132	87	58

자료: 새만금개발청

3) 2016년도에서 이월된 예산으로 추진된 기본조사설계는 2017년 10월에 완료되었다.

공사비를 기본조사설계비로 세목조정한 이유는 새만금 간척사 박물관을 건립하기 위해서는 대상부지 중 현재 자연환경보전지역으로 설정된 일부 지역을 계획관리지역으로 변경할 필요가 있었음에도, 새만금개발청은 예산 편성 당시 계획 변경 필요성을 사전에 고려하지 못하여 기본조사설계비를 반영하지 못하였기 때문이다.

[2018년도 새만금 간척사 박물관 건립사업 세목조정 내역]

(단위: 백만원, %)

구분	~에서		금액	~으로		이전용 등 사유
	세부사업 명	목-세목		세부사업 명	목-세목	
세목 조정	새만금간척사 박물관건립 (5557-314)	420-03	100	새만금간척사 박물관건립 (5557-314)	420-01	도시군관리계획변경결정 용역 수행을 위하여 공사비에서 기본조사설계비로 세목조정

자료: 새만금개발청

특히, 도시·군관리계획 변경을 위한 연구용역 계약이 2018년 12월 말에 추진됨에 따라, 세목조정한 기본설계비 1억원 중 8,700만원은 차년도로 이월되고 1,300만원은 불용되는 등 예산액이 전액 집행되지 못했다.

또한, 연구용역 및 행정절차 이행에 약 1년 정도 소요될 것으로 예상되어 2019년에는 박물관 건립을 위한 건설보상비만 편성되고 공사비는 편성되지 못하는 결과를 야기하였고, 이로 인해 2020년이 되어서야 새만금 간척사 박물관에 대한 공사가 시작될 것으로 보인다.⁴⁾

새만금개발청은 이미 2016회계연도 결산 당시 동 사업의 추진이 지연되지 않도록 사전에 면밀한 계획을 세워 예산을 편성하고 집행관리를 철저히 하도록 주의하라는 국회의 시정요구를 받았음에도,⁵⁾ 행정절차 이행과 같은 기본적인 계획 수립 절차를 누락하여 사업 추진이 지연되는 등 사업관리가 미흡한 측면이 있다.

4) 새만금개발청은 2018년 12월 도시·군관리계획 변경·결정 용역기간을 2019년 7월까지로 설정하였으며, 용도변경을 위한 사전절차 이행 기간 등을 감안하여 동 사업 2019년도 예산에는 공사비 예산이 미반영되었다.

5) 2016회계연도 결산 심사결과 “새만금청은 사업추진이 지연되지 않도록 사전에 보다 면밀한 계획을 세워 예산을 편성하고, 집행관리를 철저히 하여 과도한 이월 또는 불용으로 인해 예산운용의 효율성을 떨어뜨리는 사례가 발생하지 않도록 주의할 것”이라는 시정요구를 받았다.

따라서 새만금개발청은 향후 유사한 사례가 발생하지 않도록 보다 철저하게 사업관리를 실시할 필요가 있다.

둘째, 새만금 간척사 박물관과 새만금 홍보관을 새만금개발청에서 통합운영하기로 협의된 만큼, 향후 운영방식 등에 있어 비효율성이 발생하지 않도록 사업추진에 만전을 기할 필요가 있다.

현재 새만금 간척사 박물관 건립 부지와 인접한 위치에는 한국농어촌공사가 건립한 ‘새만금 홍보관’이 운영되고 있다. 새만금 홍보관은 새만금 농경·수리의 역사, 새만금 갯벌·간척의 역사, 새만금 개발사업의 과정, 기타 전문자료 등을 전시·홍보하고 있어, 새로 건립하려는 새만금 간척사 박물관과의 전시내용 및 역할이 중복된다는 문제가 제기된 바 있다.⁶⁾

이에 대하여 새만금개발청은 새만금 간척사 박물관은 역사적 고증과 체험, 연구·교육 등에 중점을 두어 차별화할 계획이며, 새만금 홍보관과 새만금 간척사 박물관 간에 연결통로를 구축하여 양 시설간의 연계성을 강화하겠다는 개선방안을 제시한 바 있다. 두 시설의 전시 목적과 내용이 유사하다는 점을 고려할 때 양 기관간의 차별성을 강화하고 전시 공간의 연계를 통한 접근성 확보는 적절한 방향으로 보인다.

[새만금 간척사 박물관 및 새만금 홍보관 비교]

구분	새만금 간척사 박물관	새만금 홍보관
운영주체	새만금개발청	한국농어촌공사
위 치	전북 부안군 변산면 대항리 594 외 18필지	전북 부안군 변산면 대항리 산 28-4 외 8필지
규 모	연면적 5,441㎡	연면적 3,160㎡
전시목적	새만금의 간척사를 전시하고 미래상을 제시	새만금을 홍보하기 위하여 새만금의 과거와 미래 홍보
주요 전시내용	새만금 역사관, 새만금 간척사관, 새만금 미래관 등	새만금 히스토리, 새만금 스토리, 새만금 비전 등

자료: 새만금개발청

6) 2016회계연도 예산결산특별위원회 예산안 검토보고서, 2017회계연도 예산결산특별위원회 결산검토보고서 등

특히, 운영주체 이원화에 따른 비효율성을 최소화하기 위하여 지난 2018년 말 새만금 간척사 박물관과 새만금 홍보관을 새만금개발청이 통합하여 운영하기로 협의가 완료된 만큼, 새만금개발청은 향후 운영방식이나 두 시설의 공간 활용 등에 있어 비효율성이 발생하지 않도록 사업관리에 만전을 기할 필요가 있다.⁷⁾

7) 새만금개발청은 이에 대하여 새만금 홍보관과의 역할분담 및 운영방식은 ‘국립새만금박물관 종합관리 및 운영방안 수립 연구용역’ 결과(2019.11.용역 완료 예정)를 토대로 농림축산식품부와 협의하여 결정할 예정이라는 입장이다.

가. 현 황

새만금투자유치지원 사업¹⁾은 새만금사업의 투자환경 등을 홍보하여 대내외 인지도를 높이고 민간자본을 통한 부지를 조성하여 새만금 지역을 개발하기 위한 사업이다. 새만금개발청은 2018년도 예산현액 293억 6,600만원 중 290억 6,100만원을 집행하고 6,100만원을 다음연도로 이월하였으며 2억 4,400만원을 불용하였다.

[2018회계연도 새만금투자유치지원 사업의 결산 현황]

(단위: 백만원)

사업명	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산현액	집행액	다음연 도 이월액	불용액
	본예산	추경						
새만금투자유치 지원	2,165	29,365	0	△20	29,366	29,061	61	244
투자유치활동 및 박람회 참가 등	731	731	0	0	569	446	61	62
기업방문 및 MOU 체결 등	294	294	0	0	294	230	0	64
투자유치활동비								
행사간행물 및 동영상자료 등	236	236	0	△20	318	293	0	25
투자전시관 관리	379	379	0	0	379	297	0	82
정책홍보 등	465	465	0	0	525	525	0	0
일반연구비	60	60	21	0	81	70	0	11
장기임대용지조성	0	27,200	0	0	27,200	27,200	0	0

자료: 새만금개발청

지난 2013년부터 새만금개발청은 새만금투자유치지원 사업을 위하여 국내외 투자유치설명회, 박람회 참가, 기업방문, 투자전시관 운영 등을 통한 투자유치활동을 해왔으며, 2018년도에는 군산지역이 산업위기대응 특별지역으로 지정됨에 따라 장기임대용지 조성 사업²⁾이 신규 내역사업으로 편성되었다.

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 일반회계 7031-310

나. 분석의견

기업의 투자에 중점적 영향을 주는 요인에 대한 면밀한 분석을 통해 새만금투자유치 전략을 개선하는 등 투자유치 활성화 방안을 모색할 필요가 있다.

새만금개발청은 2013년 이후 새만금투자유치지원 사업을 위하여 연간 약 20억원을 편성하여 국내외 투자유치 설명회, 해외출장을 통한 홍보활동, 박람회 참가 등의 다양한 IR³⁾을 추진하고 있다.

그러나 이러한 투자유치 활동에도 불구하고 최근 4년간 기업의 투자 유치 실적을 살펴보면, 2018년 말 기준으로 새만금개발청은 총 81개의 기업과 MOU를 체결하였으나, 실제 입주계약까지 체결한 기업은 7개소에 불과하였고, 그 중 4개 기업만 현재 입주한 상태이다.

특히, 새만금지역은 지난 2008년 ‘새만금군산 경제자유구역’으로 지정⁴⁾되어 외국인투자를 촉진하고 나아가 국가경쟁력 강화와 지역간 균형발전을 도모하고자 하였으나, 2018년 말 기준 외국인투자기업의 투자유치 실적은 2건에 불과하여 그 취지를 달성하는데 한계가 있는 것으로 보인다.

2) 장기임대용지 조성 사업은 새만금 산업단지 내에 저가의 장기임대용지를 조성하여 기업 투자를 유인함으로써 새만금 투자활성화에 기여하려는 사업으로, 2018년부터 2020년까지 3년간 총 1,030억원(국비 824억원, 지방비 206억원)을 투입하여 100만㎡의 장기임대용지를 조성할 계획이며, 동부지에 대한 지분취득비로 2018년 추가경정예산 및 2019년 예산이 각각 272억원씩 반영되었다.

3) IR(Investor Relations)이란 투자자들을 대상으로 기업 설명 및 홍보 활동을 하여 투자 유치를 원활하게 하는 활동을 의미한다.

4) 현재는 새만금지역이 「새만금사업의 추진 및 지원에 관한 특별법」에 따른 개발구역으로 중복 지정되었기 때문에 개발 및 관리를 일원화하기 위하여 경제자유구역 지정해제된 상태로, 「새만금사업의 추진 및 지원에 관한 특별법」에 따라 외국인투자기업은 세제 및 자금지원 혜택 등의 특례를 적용받고 있다.

[최근 4년간 연도별 투자 유치 실적]

(단위: 개, 억원)

구분	2015 이전		2016		2017		2018		합계	
	기업 개수	투자 금액	기업 개수	투자 금액	기업 개수	투자 금액	기업 개수	투자 금액	기업 개수	투자 금액
계약기업	5	36,238	-	-	-	-	2	585	7	36,823
입주	4	14,238	-	-	-	-	-	-	4	14,238
미입주	1	22,000	-	-	-	-	2	585	3	22,585
MOU 체결기업	62	141,451	1	3,400	10	11,853	8	9,528	81	166,232

자료: 새만금개발청

[새만금 산업단지 입주계약 체결 기업 현황(2019.6.기준)]

(단위: 억원)

연번	업체명	투자금액	업종	유형	투자협약일	입주계약일	비고
1	OCI	22,000	실리콘제조	국내	'10.8.17	'13.3.27	산단
2	OCISE	10,000	에너지생산	국내	'11.7.	'13.9.11	산단
3	도레이	3,000	고분자소재생산	일본	'13.11.4	'14.1.9	산단
4	솔베이	1,210	실리카생산	벨기에	'13.11.7	'15.2.10	산단
5	이씨에스	28	탱크류,배관제조	국내	'14.10.16	'15.2.17	산단
6	유니텍코리아	110	드론제조	국내	'18.5.29	'18.5.29	산단
7	네모이엔지	475	태양광부유체	국내	'18.9.11	'19.1.31	장기임대
8	레나인터네셔널	555	태양광모듈	중국	'18.9.11	'19.4.9	장기임대
9	풍림파마텍	128	의료기기	국내	'18.6.4	'19.5.23	장기임대
10	테크윈	80	액체여과기	국내	'19.1.29	'19.6.4	장기임대
11	테크윈에너지	125	수상부유체	국내	'19.1.29	'19.6.4	장기임대
12	게놈앤 내츄럴바이오	70	콜라겐제조	국내	'18.10.11	'19.6.5	장기임대

자료: 새만금개발청

MOU 체결에도 불구하고 입주계약으로 이어지지 않는 이유는 국내외 경기침체, 기본적인 인프라 부족, 불리한 입지조건, 인센티브 수준 등이 복합적으로 작용하여 기업의 투자결정이 철회되거나 보류되기 때문인 것으로 파악되는데, 이러한 상황에서 기존과 유사한 방식으로 투자설명회나 박람회참가 등을 통한 투자유치활동은 한계가 있는 것으로 보인다.

이와 관련하여, 새만금개발청은 2018년도 추가경정예산에 장기임대용지 조성 사업을 신규편성하고, 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」을 개정(2019.4.1.시행)⁵⁾하여 장기임대용지에 입주하려는 기업에 대해서는 외국인투자기업뿐만 아니라 국내기업에 대해서도 임대료를 감면(국공유 재산가액의 5%→1%로 완화, 임대기간 최대 100년⁶⁾)하는 등 인센티브를 부여하였는데, 그 결과 2019년도 상반기까지 6개의 기업이 장기임대 방식으로 입주계약을 체결하였다는 점을 고려한다면 기업에 대한 적극적 인센티브 부여가 기업의 투자유치실적을 제고하는데 기여한 것으로 보인다.

따라서 새만금개발청은 향후 기업이 투자를 결정하는데 있어 중점적으로 영향을 줄 수 있는 요인에 대한 면밀하게 분석하고, 이에 대응하는 투자유치 전략을 수립함으로써 투자유치를 활성화할 필요가 있다.

둘째, 형식적으로 운영되고 있는 새만금자문단이 실질적인 투자유치를 위한 전략수립 등 기능을 수행할 수 있도록 내실화할 필요가 있다.

새만금개발청은 전문가의 의견을 청취하여 투자의 전문성을 강화하기 위하여 「새만금개발청 자문단 설치·운영 규정」에 근거하여 2014년부터 자문위원 32명, 분과위원 49명으로 구성된 새만금자문단을 설치·운영하고 있다.

그러나 최근 3년간 운영실적을 살펴보면, 2016년 회의개최 횟수는 5회로 자문위원은 평균 7.2명이 참여하였고, 2017년 회의개최 횟수는 5회로 자문위원은 평균 5.6명이 참여하였으며, 2018년 회의개최 횟수는 3회로 자문위원은 평균 5.7명이 참여하는 등 당초 예상과는 달리 운영실적이 저조하게 나타났다.⁷⁾

5) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법」

제58조(세제 및 자금지원 등) ④ 국가 및 지방자치단체가 새만금사업지역에 입주하는 기업에 대하여 국공유 재산을 임대하는 경우 해당 국공유 재산의 사용료 또는 대부료는 「국유재산법」, 「공유재산 및 물품 관리법」, 그 밖의 다른 법령에도 불구하고 대통령령으로 정하는 바에 따라 감면할 수 있다.

⑤ 국가 및 지방자치단체는 「국유재산법」, 「공유재산 및 물품 관리법」, 그 밖의 다른 법령에도 불구하고 새만금사업지역에 입주하는 기업에 대하여 국가 및 지방자치단체가 소유하는 국공유 재산을 수의계약으로 사용·수익 허가 또는 대부하거나 매각할 수 있다.

6) 「새만금 산업단지 임대용지 운영지침」

제10조(사용허가(임대)기간) ① 국가 및 지방자치단체는 법 제46조에 따라 입주기업에 대하여 50년의 범위에서 입주계약을 체결할 수 있다. 이 경우 사용기간을 50년의 범위에서 연장할 수 있다.

7) 최근 3년간 새만금자문단 운영 관련 예산 집행현황을 살펴보면, 2016년 예산 3,200만원 중 540만원 집행, 2017년 예산 1,800만원 중 405만원 집행, 2018년 예산 1,800만원 중 255만원을 집행하는

또한, 새만금자문단의 기능에 비추어볼 때 새만금 투자유치를 위한 전략 수립 및 사업 발굴, 정책 자문 등의 역할을 수행하기 위해서는 새만금자문단의 활동은 상반기부터 추진되어야 할 것으로 보여지나, 실제로는 주로 연말에 회의를 개최한 것으로 나타났고, 주로 새만금사업의 현황 설명이나 추진계획에 대하여 보고하는 등 다소 형식적으로 운영된 측면이 있다.

따라서 새만금개발청은 향후 새만금투자유치 활성화를 위한 새만금자문단의 기능과 역할에 대해 종합적으로 검토한 후, 새만금자문단이 실질적으로 투자, 개발 등의 업무와 관련한 자문 역할을 수행할 수 있도록 내실화할 필요가 있다.⁸⁾

등 새만금자문단 구성 취지에도 불구하고 운영 실적이 저조한 것으로 나타난다.

8) 이와 관련하여 새만금개발청은 「새만금개발청 자문단 설치·운영 규정」을 개정(2019.4.5.)하였다.

집 필

총괄 | 김 일 권 예산분석실장

심 의 | 서 세 욱 사업평가심의관
정 승 환 예산분석총괄과장
공 춘 택 산업예산분석과장
이 동 훈 사회예산분석과장
이 종 구 행정예산분석과장
전 용 수 경제산업사업평가과장
신 은 호 사회행정사업평가과장
박 흥 업 공공기관평가과장

작 성 | 김 은 영 예산분석관
정 순 철 예산분석관

지 원 | 윤 혜 정 행정실무원

결산분석시리즈 II

2018회계연도 결산 위원회별 분석

발간일	2019년 8월
발행인	이종후 국회예산정책처장
편 집	예산분석실 산업예산분석과
발행처	국회예산정책처 서울특별시 영등포구 의사당대로 1 (tel 02·2070·3114)
인쇄처	태영특수프린테크

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

ISBN 978-89-6073-193-6 93350

© 국회예산정책처, 2019

건전한 재정
희망찬 미래

