

2020년도 예산안 위원회별 분석

[국토교통위원회 소관]



2020년도 예산안
위원회별 분석

예산안분석시리즈 II

2020년도 예산안 위원회별 분석

【 국토교통위원회 】

2019. 10.

이 보고서는 「국회법」 제22조의2 및 「국회예산정책처법」 제3조에 따라 국회의원의 의정활동을 지원하기 위하여, 국회예산정책처 보고서발간심의위원회의 심의 (2019. 10. 17.)를 거쳐 발간되었습니다.

발간사

정부는 지난 9월 3일 총수입 482조원, 총지출 513.5조원 규모의 2020년도 예산안을 국회에 제출하였습니다. 미·중 무역 분쟁, 일본 수출규제 등에 따른 경기 하방위험에 적극 대응하고자 총지출을 전년 대비 43.9조원(9.3%) 증액하는 한편, 「2019~2023년 국가재정운용계획」을 통해 중기적으로도 적극적인 재정책대를 계획하고 있어, 내년부터는 통합재정수지가 구조적인 적자로 전환될 예정입니다. 재정의 역할이 확대되는 추세 속에서 개별사업의 효과성과 재정의 지속가능성 등을 점검해야 될 국회의 역할 또한 더욱더 커지고 있습니다.

국회예산정책처는 2020년도 예산안에 대한 국회의 심도 있는 심사를 지원하기 위하여 「2020년도 예산안 분석시리즈」를 발간하였습니다. 「2020년도 예산안 분석시리즈」는 「총괄 분석」, 「위원회별 분석」, 「공공기관 예산안 분석」, 「성인지 예산안 분석」으로 구성되어 있습니다.

「총괄 분석」은 재정건전성, 국가재정운용계획 등을 중심으로 재정총량에 대한 현황과 분석내용을 수록하였고, 혁신성장·경제활력 제고·포용국가 기반공고화 등 주요 정책 사업을 중점적으로 점검하였습니다.

「위원회별 분석」에서는 개별사업 단위로 각 부처의 주요 증액 또는 현안사업에 대한 효과성, 필요성 등을 분석하는 한편 개선방안을 제시하였습니다.

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

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

2019년 10월

국회예산정책처장 이 중 후

차 례

CONTENTS

[국토교통부]

I. 예산안 개요 / 3

1. 현 황	3
2. 예산안의 주요 특징	8
3. 신규사업 및 주요 증액사업	9

II. 주요 현안 분석 / 14

1. 공적임대주택사업 분석	14
1-1. 신혼부부매입임대리츠 사업 구조 재설계 필요	18
1-2. 민간임대리츠 출자 사업관리 철저 필요	22
1-3. 집주인 임대주택사업 이관편성 필요	25
2. 도시재생사업 분석	28
2-1. 도시재생뉴딜사업(출자) 사업관리 철저 필요	29
2-2. 도시재생뉴딜사업(용자) 사업관리 철저 필요	32
2-3. 자율주택정비사업 사업관리 철저 필요	35
2-4. 도시재생사업지원 사업 성과지표 개선 필요 등	40
2-5. 도시재생 인재양성 사업계획 수립 철저 필요 등	44
3. 신공항 건설 사업 분석	47
3-1. 김해신공항 건설사업 갈등 관리 강화 필요	51
3-2. 흑산도 소형공항 건설사업 사업관리 철저 필요	55
3-3. 예비타당성조사가 면제된 새만금국제공항 사업계획 수립 철저 필요	58
4. 혁신도시건설특별회계 적정 세입원 발굴 등 개선방안 마련 필요	61
5. 일반회계 세입예산 산정기준 개선 필요	66
6. 내부거래 관련 비목 오류 정정 필요	70



III 개별 사업 분석 / 73

1. 캠퍼스 혁신파크 조성사업 사업계획 보완 필요 등	73
2. 수소도시 지원 사업 철저한 사업관리 필요	78
3. 스마트 도시재생 지원사업 사업계획 수립 철저 필요	84
4. 주택성능보강 사업 집행가능성 제고 필요	88
5. 이차보전 지원 예산규모의 적정성 검토 필요 등	92
6. 버스운전인력양성지원 사업 수행방식 개선 필요 등	96
7. ISP 수립 전 스마트 주차정보시스템 구축운영 예산 편성 재검토 필요 등 ..	101
8. 주차환경개선사업 실집행관리 철저 필요	105
9. 수소충전소 구축 사업 추진 지연	108
10. 총액계상으로 편성된 도로유지보수 사업 집행 개선 필요	113
11. 남부내륙철도(김천~거제) 설계비 집행가능성 검토 필요	117
12. 철도기본계획수립 사업 총액계상 방식 편성 부적정 등	119
13. 도시철도 노후시설 개선지원 사업 계획 조정 필요 등	122
14. 철도핵심인력양성 사업 구조 변경 필요 등	125
14-1. 글로벌 연수과정 내역사업 분리 편성 검토 필요 등	126
14-2. 철도장학금 사업관리 강화 필요 등	129
15. 광역버스 안전 및 서비스 개선 시범운행 지원 사업계획 미흡	134
16. 노후기반시설관리 사업계획 변경 필요	138
※ 국토부 소관 공공기관 예산안 분석 안내	141



[행정중심복합도시건설청]

I. 예산안 개요 / 145

- 1. 현 황 145
- 2. 예산안의 주요 특징 148
- 3. 신규사업 및 주요 증액사업 149

II. 개별 사업 분석 / 151

- 1. 해외대학설립 지원사업 추진 재검토 필요 151
- 2. 중앙행정기관 신청사 적기 준공을 위한 사업관리 필요 등 157
- 3. 조치원 우회도로 총사업비 관리 철저 필요 161
- 4. 평생교육원 사업의 기존 시설과 차별성 확보 등 필요 166

[새만금개발청]

I. 예산안 개요 / 173

- 1. 현 황 173
- 2. 예산안의 주요 특징 174
- 3. 신규사업 및 증액사업 175

II 개별 사업 분석 / 176

- 1. 새만금 간척사 박물관 건립 사업 체계적 추진 필요 176
- 2. 새만금투자유치 실적 제고를 위한 전략 강화 필요 180
- 3. 새만금 기본계획 재정비 사업의 추진방향 구체화 필요 185
- 4. 새만금 신재생에너지 전문인력양성센터 구축 사업 면밀한 검토 후 추진 필요 .. 188



국토교통부

1 현 황

가. 총수입·총지출

국토교통부 소관 2020년도 예산안 및 기금운용계획안(이하 “예산안”)의 총수입과 총지출은 각각 일반회계, 4개 특별회계(교통시설특별회계, 에너지및자원사업특별회계, 혁신도시건설특별회계, 국가균형발전특별회계) 및 2개 기금(주택도시기금, 자동차사고피해지원기금)으로 구성된다.

국토교통부 소관 2020년도 예산안 총수입은 17조 4,765억 9,700만원으로, 전년도 추경예산 대비 2,940억 3,900만원(△1.7%) 감소하였다. 회계·기금별로는 일반회계 1,672억 4,400만원, 교통시설특별회계 7,960억 3,400만원, 에너지및자원사업특별회계 7억 6,700만원, 혁신도시건설특별회계 6,500만원, 국가균형발전특별회계 5,235억 8,700만원, 주택도시기금 15조 9,369억 200만원, 자동차사고피해지원기금 519억 9,800만원이다.

[2020년도 예산안 국토교통부 소관 총수입]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 결산	2019 ¹⁾		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
예 산	1,547,200	1,726,860	1,726,860	1,487,697	△239,163	△13.8
- 일반회계	84,405	162,943	162,943	167,244	4,301	2.6
- 교통시설특별회계	939,679	873,889	873,889	796,034	△77,855	△8.9
- 에너지및자원사업특별회계	15	790	790	767	△23	△2.9
- 혁신도시건설특별회계	13	10	10	65	55	550.0
- 국가균형발전특별회계	523,088	689,228	689,228	523,587	△165,641	△24.0
기 금	12,582,558	16,043,776	16,043,776	15,988,900	△54,876	△0.3
- 주택도시기금	12,529,929	15,983,460	15,983,460	15,936,902	△46,558	△0.3
- 자동차사고피해지원기금	52,629	60,316	60,316	51,998	△8,318	△13.8
합 계	14,129,758	17,770,636	17,770,636	17,476,597	△294,039	△1.7

주: 1) 기금은 각각 2019년 당초계획안과 9월말 기준 수정계획안을 의미

자료: 국토교통부

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

국토교통부 소관 2020년도 예산안 총지출은 49조 7,699억 9,000만원으로, 전년도 추경예산 대비 4조 3,668억 900만원(9.6%) 증가하였다. 회계·기금별로는 일반회계 6조 175억 7,000만원, 교통시설특별회계 10조 8,601억 9,500만원, 에너지자원사업특별회계 184억 2,600만원, 혁신도시건설특별회계 187억 2,900만원, 국가균형발전특별회계 2조 8,590억 6,500만원, 주택도시기금 29조 9,434억 600만원, 자동차사고피해지원기금 525억 9,900만원이다.

[2020년도 예산안 국토교통부 소관 총지출]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 결산	2019 ¹⁾		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
예 산	16,361,881	17,574,082	18,153,944	19,773,985	1,620,041	8.9
- 일반회계	4,307,306	5,114,175	5,429,313	6,017,570	588,257	10.8
- 교통시설특별회계	9,395,967	9,403,047	9,661,671	10,860,195	1,198,524	12.4
- 에너지자원사업특별회계	14,374	17,480	18,680	18,426	△254	△1.4
- 혁신도시건설특별회계	14,009	36,976	36,976	18,729	△18,247	△49.3
- 국가균형발전특별회계	2,630,226	3,002,404	3,007,304	2,859,065	△148,239	△4.9
기 금	25,731,225	25,645,027	27,249,237	29,996,005	2,746,768	10.1
- 주택도시기금	25,669,897	25,593,072	27,197,282	29,943,406	2,746,124	10.1
- 자동차사고피해지원기금	61,328	51,955	51,955	52,599	644	1.2
합 계	42,093,106	43,219,109	45,403,181	49,769,990	4,366,809	9.6

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

자료: 국토교통부

나. 세입·세출예산안

국토교통부 소관 2020년도 세입예산안과 세출예산안은 각각 일반회계 및 4개 특별회계(교통시설특별회계, 에너지및자원사업특별회계, 혁신도시건설특별회계, 국가균형발전특별회계)로 구성된다.

국토교통부 소관 2020년도 세입예산안은 15조 3,185억 2,400만원으로 전년도 추경예산 대비 289억 600만원(△0.2%) 감소하였다. 회계별로는 일반회계 1,672억 4,400만원, 교통시설특별회계 14조 2,846억 3,500만원, 에너지및자원사업특별회계 7억 6,700만원, 혁신도시건설특별회계 3,422억 9,100만원, 국가균형발전특별회계 5,235억 8,700만원이다.

[2020년도 국토교통부 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	84,405	162,943	162,943	167,244	4,301	2.6
교통시설특별회계	17,226,957	14,410,610	14,292,160	14,284,635	△7,525	△0.1
에너지및자원사업특별회계	-	790	790	767	△23	△2.9
혁신도시건설특별회계	188,031	202,309	202,309	342,291	139,982	69.2
국가균형발전특별회계	523,088	689,228	689,228	523,587	△165,641	△24.0
합 계	18,022,495	15,347,430	15,347,430	15,318,524	△28,906	△0.2

주: 총계 기준

자료: 국토교통부

국토교통부 소관 2020년도 세출예산안은 38조 2,935억 9,000만원으로, 전년도 추경예산 대비 8,480억 5,900만원(2.3%) 증가하였다. 회계별로는 일반회계 20조 7,891억 7,300만원, 교통시설특별회계 14조 2,846억 3,500만원, 에너지자원사업특별회계 184억 2,600만원, 혁신도시건설특별회계 3,422억 9,100만원, 국가균형발전특별회계 2조 8,590억 6,500만원이다.

[2020년도 국토교통부 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	20,120,911	19,482,195	19,820,838	20,789,173	968,335	4.9
교통시설특별회계	16,958,244	14,410,610	14,334,077	14,284,635	△49,442	△0.3
에너지자원사업특별회계	14,374	17,480	18,680	18,426	△254	△1.4
혁신도시건설특별회계	242,859	264,632	264,632	342,291	77,659	29.3
국가균형발전특별회계	2,630,226	3,002,404	3,007,304	2,859,065	△148,239	△4.9
합 계	39,966,614	37,177,321	37,445,531	38,293,590	848,059	2.3

주: 총계 기준

자료: 국토교통부

다. 기금운용계획안

국토교통부 소관 2020년도 기금운용계획안은 주택도시기금, 자동차사고피해지원기금으로 구성된다.

국토교통부 소관 2020년도 기금운용계획안은 84조 5,078억 8,600만원으로 전년 수정계획안 대비 6조 9,567억 300만원(9.0%) 증가하였다. 기금별로는 주택도시기금 84조 4,558억 8,800만원, 자동차사고피해지원기금 519억 9,800만원이다.

[2020년도 국토교통부 소관 기금운용계획안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
주택도시기금	69,321,336	77,393,762	77,490,867	84,455,888	6,965,021	9.0
자동차사고피해지원기금	52,629	60,316	60,316	51,998	△8,318	△13.8
합 계	69,373,965	77,454,078	77,551,183	84,507,886	6,956,703	9.0

주: 1. 총계 기준

2. 2019년 수정계획안은 9월말 기준

자료: 국토교통부

라. 재정구조

2020년도 예산안의 국토교통부 소관 회계·기금 간 재원이전 현황은 다음과 같다.

일반회계의 경우 교통시설특별회계로 12조 3,221억원, 혁신도시건설특별회계로 187억원, 주택도시기금으로 2조 4,240억원이 전출되며, 공공자금관리기금 예수원금 및 예수이자 68억원을 상환한다.

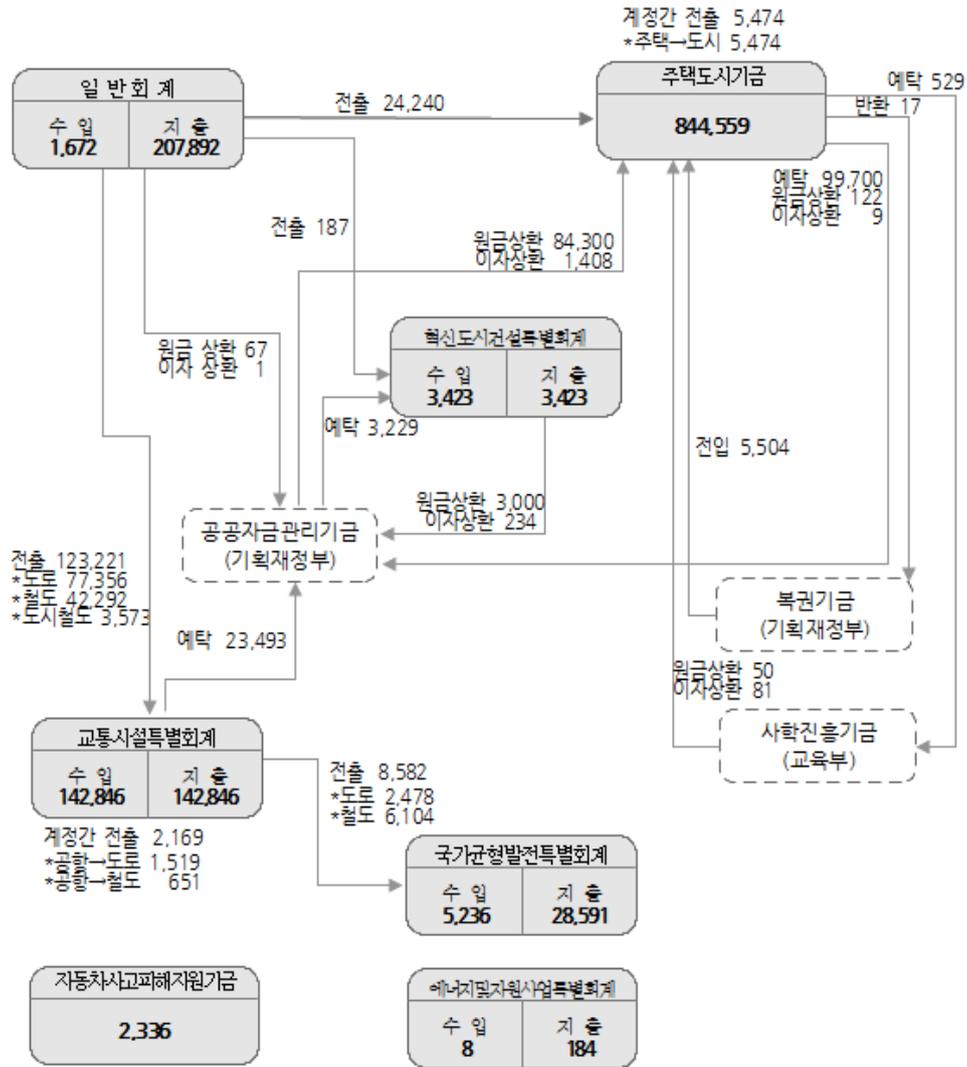
교통시설특별회계의 경우 국가균형발전특별회계로 8,582억원이 전출되고, 공공자금관리기금으로 2조 3,493억원을 예약하며, 2,169억원의 계정간 전출이 발생한다.

혁신도시건설특별회계의 경우 공공자금관리기금 예수원금 및 이자 3,234억원을 상환한다.

주택도시기금의 경우 공공자금관리기금으로 9조 9,700억원을 예약하고, 8조 5,708억원의 예약원금 및 예탁이자를 상환 받으며, 131억원의 예수원금 및 예수이자를 상환한다. 또한 복권기금으로부터 5,504억원을 전입 받는 한편, 사학진흥기금으로부터 131억원의 예약 원금 및 이자를 상환 받고, 529억원을 다시 예약한다.

[2020년도 국토교통부 소관 회계·기금간 재원이전 현황]

(단위: 억원)



주: 총계기준
자료: 국토교통부

2020년도 국토교통부 예산안의 주요 특징을 살펴보면, ① 기반시설 노후화에 대비하여 도로, 철도, 공항 등 중대형 노후SOC 유지보수 예산을 증액(31,058→39,131억원)하였고, ② 대도시권 교통난 해소를 위한 광역·혼잡도로 개선(1,523→1,607억원) 및 광역·도시철도 건설 등 광역 교통망 투자를 확대(6,507→8,651억원)하는 한편 열악한 공공성 및 안전 강화를 위한 예산을 증액(307→1,026억원)하였다. 또한, ③ 지역 경제 활성화를 위한 주요 교통·물류망 확충을 지원(77,447→86,398억원)하고, 노후 도심지 재생 및 주민 삶의 질 개선을 위하여 도시재생 뉴딜 등 생활SOC 투자를 확대(41,658억→53,702억원)하였다. 한편 ④ 수소데이터 등 플랫폼 경제 활성화, 드론·스마트시티·자율주행차 등 혁신성장 선도사업 및 일자리창출 기반을 조성하기 위한 예산을 편성하였으며, ⑤ 주거급여의 수급대상 확대, 기준급여액 인상 등(16,729→16,305억원) 주거취약계층에 대한 지원을 강화하였다.

2020년도 국토교통부 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회 심의 및 집행에 있어 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 공적임대주택사업 중 민간임대리츠 출자 사업의 경우 기금출자 승인실적이 감소하고 있다는 점 등을 고려하여 사업관리를 보다 철저히 할 필요가 있는 한편, 신혼부부매입임대리츠 사업의 경우 유사 임대주택사업의 수요 등을 면밀하게 고려하여 사업구조를 재설계할 필요가 있다고 보인다.

둘째, 도시재생사업 중 도시재생 융·출자사업 및 자율주택정비사업 등은 집행실적이 부진하게 나타나고 있으므로, 연도별 추진상황 등을 종합적으로 고려하여 사업관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

셋째, 신공항건설사업 중 김해신공항 건설사업 및 흑산도 소형공항 건설사업은 사업 추진과정에서 이견 발생으로 집행실적이 부진하므로, 이견 해소 및 갈등관리 등을 위하여 만전을 기할 필요가 있는 한편, 새만금국제공항 건설사업은 사업계획 적정성 검토가 완료되면 이를 면밀하게 분석하여 추진할 필요가 있다.

3 신규사업 및 주요 증액사업

국토교통부의 2020년도 신규사업은 총 75개로 총지출 기준 3,448억원규모이다.¹⁾

일반회계 사업 중 수소도시지원 사업은 수소시범도시를 선정하여 수소인프라 구축 및 설계비 등을 지원하는 사업이고, 국토교통혁신펀드 사업은 국토교통분야 혁신기술 보유 중소·벤처기업에 대한 투자 촉진 및 혁신성장을 지원하기 위한 사업이다.

교통시설특별회계 사업 중 압해·화원과 화태·백야 국토건설 사업은 교통혼잡구간 조기 해소를 통한 물류비용 절감, 낙후지역 도로망 확충으로 국토 균형발전을 촉진하기 위한 사업이고, 포항·동해 전철화 사업은 동해선 전구간(부전~강릉) 일괄수송체계 구축을 통한 운영 효율화 제고 및 고속화 철도서비스를 제공하는 사업이다.

국가균형발전특별회계 사업 중 벽지노선지원 사업과 버스공영차고지 지원 사업은 노선버스 차고지 부족문제를 해소하고 운송사업자의 사업여건 등을 개선하여 안정적 노선버스 운영을 지원하는 사업이다.

[국토교통부 소관 2020년도 예산안 신규사업]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
일반회계 (27개)	스마트건설기술개발사업(R&D)	22,514
	나노기술을 활용한 다기능·경량하이퍼 콘크리트 기술개발(R&D)	3,000
	지하공간활용 도시기반 복합플랫폼 실증연구(R&D)	3,000
	수소시범도시 인프라 기술개발(R&D)	4,000
	온실가스저감을 위한 국토도시공간계획 및 관리기술 개발(R&D)	1,816
	Off-Site Construction 기반 공동주택 생산시스템 혁신 기술개발(R&D)	1,600
	AI기반스마트하우징기술개발(R&D)	2,900
	지하공간통합지도갱신 자동화 및 굴착현장 안전관리지원기술 개발(R&D)	5,310
	디지털트윈기반의예측 및 능동대처가가능한화재재난지원통합플랫폼기술개발(R&D)	750

1) 신규사업은 세부사업 기준이며 주요 증액사업은 2019년 본예산 대비 30% 이상 또는 100억원 이상 증액된 세부사업을 말한다.

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안	
	첨단안전장치장착자동차성능평가검사기술개발(R&D)	1,000	
	수소버스안전성평가기술및장비개발(R&D)	6,000	
	스마트시티국제표준화기반조성(R&D)	2,500	
	기반시설통합관리시스템구축(정보화)	1,731	
	노후기반시설관리	2,564	
	건설업온실가스에너지목표관리제	365	
	자동차대체부품활성화사업	2,075	
	교통안전박물관건립	200	
	스마트주차정보시스템구축	1,933	
	대도시권광역교통위원회기본경비	494	
	대도시광역교통위원회기본경비(비총액)	2,529	
	수소도시지원	14,020	
	국가공간정보 품질관리 수준평가 시행	600	
	캠퍼스 혁신파크조성	2,220	
	대한민국 공공주택 설계공모대전	500	
	주택청약시장관리	892	
	국토교통혁신펀드	10,000	
	광역교통국제협력	171	
	교통시설 특별회계 (26개)	압해-화원 국도건설	20,000
		화태-백야 국도건설	20,000
농소-외동 국도건설		500	
신안-생비량 국도건설		8,530	
서수-평장 국대도건설		200	
편의시설조성		28,837	
평택-오송 2복선화		8,000	
포항-동해 전철화		20,000	
남부내륙철도(김천-거제)		15,000	
수서-광주 복선전철		8,000	
대구산업선 철도건설		8,900	
석문산단 인입철도		6,000	
충북선 고속화		9,400	
철도차량운전면허 평가장비 구축		1,200	
서울도시철도9호선4단계연장		6,000	
시스템기반 항공안전감독 시스템유지보수		1,700	
광역교통시설구축·운영연구		1,100	
광역교통정책연구		1,000	
광역급행버스공공성장화지원		1,813	
광역버스안전 및 서비스개선시범운영지원		3,840	
수소대중교통체계구축지원		200	
SuperBRT의우선신호기술 및 안전관리기술개발(R&D)		1,500	
도심지하교통인프라건설 및 운영기술고도화연구(R&D)		500	
철도차량부품개발사업(R&D)		3,110	

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
	경전철용고성능-고내구타이어 및 안전성강화 헬스 모니터링 기술개발(R&D)	500
	철도인프라생애 주기관리를 위한 BIM기반 통합플랫폼개발(R&D)	1,041
국가균형발전 특별회계 (22개)	GTX-C	1,000
	옥정-포천 철도건설사업	4,920
	광주건업-여주상품 국지도건설	200
	성환-입장 국지도건설	200
	포천군내-내촌 국지도건설	200
	화성우정-향남 국지도건설	200
	국토교통지역혁신기술개발(R&D)	700
	만덕-센텀혼잡도로	5,690
	벽지노선지원	28,700
	버스공영차고지지원	21,000
	남청주현도산단진입도로	1,000
	경주검단산단진입도로	3,260
	경주명계3산단진입도로	2,500
	천안북부BIT산단진입도로	300
	공주동현산단진입도로	250
	아산탕정테크노산단진입도로	600
	아산염치산단진입도로	600
	청주북이산단진입도로	1,000
	음성테크노산단진입도로	100
	예산제2산단진입도로	100
세종벤처밸리산단진입도로(세종)	200	
세종스마트그린산단진입도로(세종)	600	
합 계		344,875

자료: 국토교통부

한편, 2020년도 주요 증액사업을 살펴보면 일반철도 안전 및 시설개량, 스마트 시티 확산사업, 민자도로건설지원, 주차환경개선지원, 도시재생사업 등이 있다.

① 일반철도 안전 및 시설개량 사업은 안전인력과 법정 안전진단비, 노후시설 보수비 등을 반영함에 따라 예산이 증액되었고, ② 스마트시티 확산사업은 스마트 시티 챌린지, 국가시범도시의 사업추진 본격화에 따른 예산 반영으로, ③ 민자도로 건설지원 사업은 건설 중인 사업의 연차별 보상비 반영 및 실시협약에서 정한 연차별 건설보조금 지급액을 반영하여 예산이 증액되었다. ④ 주차환경개선지원 사업은 전국 지자체 공영주차장 280개소의 건설지원 사업비를 반영하였고, ⑤ 도시재생사

업은 도시재생 뉴딜사업 신규선정 예정인 100여개소의 사업비가 반영되어 증액되었다.

[국토교통부 소관 2020년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2019 ¹⁾		2020 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계 (13개)	일반철도시설유지보수위탁	260,000	260,000	331,752	71,752	27.6
	일반철도안전및시설개량	626,250	834,288	1,001,372	375,122	59.9
	고속철도안전및시설개량	84,000	88,000	144,833	60,833	72.4
	해외인프라시장개척	38,207	63,207	97,845	59,638	156.1
	국제개발협력사업지원(ODA)	12,169	12,169	22,450	10,281	84.5
	한국시설안전공단출연	23,443	23,443	34,466	11,023	47.0
	자율자동차상용화	4,730	4,730	21,778	17,048	360.4
	교통안전공단출연	52,795	52,795	69,889	17,094	32.4
	본부인건비	108,836	108,836	119,350	10,514	9.7
	국가하천유지보수	145,098	175,098	176,005	30,907	21.3
	새만금개발공사설립	50,000	50,000	100,000	50,000	100.0
	스마트시티확산사업	42,715	42,715	98,115	55,400	129.7
	지적재조사	15,577	15,577	45,000	29,423	188.9
교통시설 특별회계 (34개)	함양-울산고속도로건설	202,890	202,890	324,000	121,110	59.7
	포항-영덕고속도로건설	60,255	60,255	93,878	33,623	55.8
	광주-강진고속도로	124,576	124,576	151,359	26,783	21.5
	양평-이천고속도로건설	1,000	1,000	36,995	35,995	3599.5
	세종-안성고속도로건설	1,000	1,000	160,170	159,170	15917
	문산-도라산고속도로	9,200	9,200	30,208	21,008	228.3
	일반국도건설지원	35,003	35,003	97,270	62,267	177.9
	보령-태안1국도건설	65,247	65,247	80,929	15,682	24.0
	고성죽계-마산진전국도건설	30,283	30,283	59,764	29,481	97.4
	동읍-한림국도건설	20,516	20,516	34,298	13,782	67.2
	장수-장계국도건설	4,006	4,006	15,365	11,359	283.5
	압해-송공국도건설	1,000	1,000	15,019	14,019	1401.9
	연산-두마국대도건설	13,947	13,947	31,537	17,590	126.1
	도로안전및환경개선	233,893	240,843	794,407	560,514	239.6
	국도유지운영	50,413	50,413	65,737	15,324	30.4
	첨단도로교통체계	88,452	91,528	211,154	122,702	138.7
	민자도로운영지원	297,800	297,800	431,038	133,238	44.7
	민자도로건설지원	251,491	251,491	406,642	155,151	61.7
대구선복선전철	6,000	6,000	16,666	10,666	177.8	
울산-포항복선전철	25,000	25,000	84,900	59,900	239.6	
도담-영천복선전철	439,100	439,100	498,000	58,900	13.4	

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2019 ¹⁾		2020 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
	영천-신경주복선전철	62,000	62,000	78,600	16,600	26.8
	장항선(신창 대야)복선전철화	13,000	13,000	33,000	20,000	153.8
	진주-광양전철화	4,200	4,200	25,900	21,700	516.7
	수송차량구입	75,631	75,631	143,200	67,569	89.3
	민자철도운영지원	540,736	540,736	594,924	54,188	10.0
	철도시설공단관리비	126,600	126,600	146,325	19,725	15.6
	광주도시철도2호선건설	25,000	25,000	61,000	36,000	144.0
	도시철도노후시설개선지원	41,400	41,400	56,600	15,200	36.7
	신립선경전철건설	14,996	14,996	37,733	22,737	151.6
	동북선경전철건설	500	500	16,297	15,797	3159.4
	울릉도소형공항건설	2,000	2,000	38,900	36,900	1845.0
	김해신공항건설	8,270	8,270	53,920	45,650	552.0
	제주제2공항건설	3,864	3,864	35,620	31,756	821.8
국가균형 발전 특별회계 (10개)	주차환경개선지원	60,807	60,807	264,297	203,490	334.6
	한림-생림국지도건설	16,700	16,700	31,548	14,848	88.9
	오남-수동국가지원지방도	6,300	6,300	17,000	10,700	169.8
	별내선복선전철	40,000	40,000	120,000	80,000	200.0
	수도권광역급행철도	80,000	80,000	135,000	55,000	68.8
	진접선복선전철	92,000	92,000	110,000	18,000	19.6
	식만-사상혼잡도로	3,031	3,031	15,000	11,969	394.9
	환승센터구축지원	4,755	4,755	24,700	19,945	419.5
	도시재생사업	478,354	483,254	683,977	205,623	43.0
주차환경개선지원(제주)	2,750	2,750	21,971	19,221	698.9	

주: 주요 증액사업은 2019년도 추경예산 대비 30% 이상 또는 100억원 이상 증액된 사업
 자료: 국토교통부

II

주요 현안 분석

1 공적임대주택사업 분석

공적임대주택 사업은 저소득층의 주거안정을 증진하기 위하여 공공기관 또는 민간의 임대주택 건설·매입을 지원하는 사업으로, 임대주택지원(용자)¹⁾ 프로그램에 6개 세부사업, 임대주택지원(출자)²⁾ 프로그램에 6개 세부사업 및 분양주택등 지원³⁾ 프로그램에 1개 세부사업이 편성되어 있다.

공적임대주택사업의 2020년도 계획안은 전년 대비 1조 9,922억 2,300만원 증액된 16조 5,676억 800만원이 편성되었다.

[2020년도 공적임대주택사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감 (B-A)	(B-A)/A
		당초	수정(A)			
국민임대(용자) (1332-401)	533,119	795,200	814,200	815,402	1,202	0.1
공공임대 (1333-401)	1,519,336	1,544,239	1,544,239	915,212	△629,027	△40.7
민간임대 (1333-404)	1,948,047	1,452,512	1,452,512	1,907,640	455,128	31.3
행복주택(용자) (1335-401)	923,033	1,326,850	1,326,850	1,671,273	344,423	26.0
다가구매입임대 (1336-401)	975,906	1,593,000	1,752,200	2,111,000	358,800	20.5
전세임대(용자) (1337-401)	4,457,479	2,907,250	2,907,250	3,873,250	966,000	33.2
다가구매입임대출자 (1440-402)	907,442	1,354,700	1,498,000	1,731,900	233,900	15.6
전세임대경상보조	90,934	75,677	75,677	126,915	51,238	67.7

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

- 1) 코드: 주택도시기금 주택계정 1300
- 2) 코드: 주택도시기금 주택계정 1400
- 3) 코드: 주택도시기금 주택계정 1100

사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감 (B-A)	(B-A)/A
		당초	수정(A)			
(1440-403) 국민임대출자	153,141	357,052	371,352	568,147	196,795	53.0
(1440-403) 영구임대출자	64,292	276,788	276,788	363,476	86,688	31.3
(1440-407) 행복주택출자	734,573	995,137	995,137	1,671,273	676,136	67.9
(1440-408) 임대주택리츠출자	782,908	1,311,180	1,311,180	562,120	△749,060	△57.1
(1440-409) 집주인임대주택	327,859	250,000	250,000	250,000	0	0.0
(1131-402) 합계	13,418,069	14,239,585	14,575,385	16,567,608	1,992,223	13.7

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) 행복주택 6) 및 공공임대주택 7)이 있고, 매입형으로 공급되는 임대주택으로는 다가구 매입임대주택 8)이 있으며, 임차형으로 공급되는 임대주택으로는 전세임대주택 9)이 있다.

다음으로 ② **공공지원민간임대주택**은 민간이 자체재원으로 조달하여 임대하는 민간임대주택의 특수 유형으로, 임대료나 임대기간 등 임대조건을 전제로 공공부문의 지원을 일부 제공받는 임대주택을 말한다. 공공지원민간임대주택으로

- 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.

분류되는 사업으로는 민간의 리츠·펀드를 통해 공급하는 민간임대주택과 집주인 임대주택¹⁰⁾ 등이 있다.

[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
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		
소규모 정비사업		정비사업시행자와 연계하여 공급하는 공공지원민간임대주택 (가로주택 및 자율주택정비사업)	무주택세대주	최대 8년
집주인 임대주택		주택소유자가 저리 용자를 지원 받고 기존주택을 활용하거나 신규건설·매입하여 임대하는 주택 (건설개량형, 매입형, 용자형)	무주택 청년·노인층 등	

자료: 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 제작성

10) 집주인임대주택은 집주인에게 주택담보대출 대환, 임차보증금 반환 및 주택개량자금을 저리로 용자하되 주거취약계층에게 시세보다 저렴한 임대주택을 공급하도록 하는 사업이다.

한편 정부는 2017년 11월 생애단계별·소득수준별 맞춤형 주거지원 및 서민·실수요자를 위한 주택 공급을 확대하기 위하여 「주거복지 로드맵」¹¹⁾을 발표하였다.

「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	0.4		
		국민임대	0.9	0.8	2.1		
		행복주택	2.6	2.4	2.7	7	7
		(분양전환) 공공임대	3.3	2.6	1.8		
	매입형	다가구 매입임대 등	2.1	3.1	2.9	3.5	3.6
	임차형	전세임대	4.1	4.5	4.2	3.7	3.8
공공 지원 민간 임대 주택	리츠펀드형		3.3	3.3	3.3	3.3	3.3
	소규모정비사업		0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
	집주인임대주택		0.5	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.

1-1. 신혼부부매입임대리츠 사업 구조 재설계 필요

가. 현황

신혼부부매입임대리츠 사업은 2016년부터 생애주기상 소득 대비 주거비 부담이 큰 신혼부부 등을 위하여 주택도시기금이 출자한 공공임대리츠를 통해 아파트를 매입하여 10년간 고정적인 임대료로 임대주택을 공급하는 사업으로, 임대주택리츠 출자 사업의 내역사업인 공공임대리츠-매입형 사업¹²⁾과 공공임대(용자)사업의 내역사업인 공공임대리츠-매입형¹³⁾ 사업을 통해 추진된다.

이 사업의 2020년도 예산안은 출자방식인 공공임대리츠-매입형 사업에 600억원, 용자방식인 공공임대리츠(매입형) 사업에 1,800억원이 각각 편성되었다.

[2020년도 공공임대리츠-매입형 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
임대주택리츠 출자	782,908	1,311,180	1,311,180	562,120	△749,090	△57.1
공공임대리츠-매입형	73,308	120,000	120,000	60,000	△60,000	△50.0
공공임대(용자)	1,519,336	1,544,239	1,544,237	915,212	△629,027	△40.7
공공임대리츠-매입형	45,730	180,000	180,000	180,000	0	0.0

자료: 국토교통부

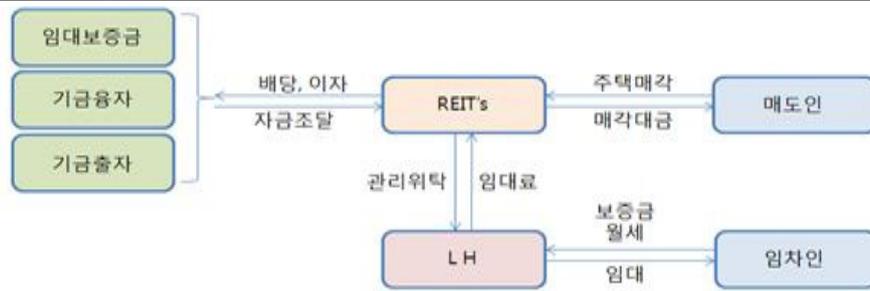
구체적으로 살펴보면 신혼부부매입임대리츠 사업의 채원분담은 주택도시기금 출자(20%)와 용자(30%) 및 입주자가 부담하는 임대보증금(50%)으로 구성된다. 동 사업을 위하여 주택도시기금은 리츠를 설립하여 주택을 매입한 후 한국주택토지공사(LH)에 위탁하여, 도시근로자 월평균소득 이하 신혼 무주택가구에게 임대하는 방식으로 운영한다. 임대기간은 최장 10년이며, 임대료는 리츠 운영비용 충당이 가능한 수준에서 10년간 고정적이다.

12) 코드: 주택도시기금 1440-409의 내역사업

13) 코드: 주택도시기금 1333-401의 내역사업

[신혼부부매입임대리츠 사업 추진방식]

구 분	내 용
사업구조	기금이 리츠를 설립하여 주택을 매입한 후 LH에 위탁하여 운용 → 도시근로자 월평균소득 이하 신혼 무주택가구에 임대
자금조달	주택도시기금 출자(20%), 용자(30%), 보증금(50%)
매입대상	① 수도권, 광역시 및 인구 10만 이상 市·郡 소재 ② 150세대 이상 단지, ③ 매입가격 4억 이하, ④ 전용 60㎡ 이하 아파트
매입방법	① 임차희망인이 직접 매물을 찾아 LH에 신청하거나, ② LH가 주택을 매입하여 임차인을 모집
임대료	리츠 운영비용 충당이 가능한 수준에서 10년간 임대료 고정
입주자격	사업대상지역에 거주하는 무주택세대구성원 - 도시근로자 월평균소득이하 결혼 7년 이내 신혼부부 및 6세 이하 자녀를 둔 한부모가족에 우선 공급
임대기간	최장 10년 임대하고, 임대기간 종료 후 일반매각(분양전환) 또는 임대주택으로 계속 활용할지 여부 검토 예정



자료: 국토교통부

나. 분석의견

신혼부부매입임대리츠 사업과 유사한 임대주택사업에 대한 수요 등을 면밀하게 검토하여 사업 구조를 재설계하는 방안을 검토할 필요가 있다.

2020년도 신혼부부매입임대리츠 사업에 편성한 주택도시기금의 출자계획안을 살펴보면, 1,000호에 대한 호당 3억원의 매입비에 출자비율 20%를 반영한 600억원이 편성되었다. 또한, 동 사업에 편성한 주택도시기금의 용자계획안을 살펴보면, 2,000호에 대한 호당 3억원의 매입비에 용자비율 30%를 반영한 1,800억원이 편성되었다.

[신혼부부 매입임대리츠사업 계획안 산출기준]

구분	계획안 산출근거
매입임대리츠(출자)	600억원 = 1,000호 × 3억원(호당 사업비) × 20%(출자비율)
매입임대리츠(융자)	1,800억원 = 2,000호 × 3억원(호당 사업비) × 30%(융자비율)

자료: 국토교통부

당초 동 사업은 2018년도부터 매년 2,000호씩 매입할 계획이었으나, 실제로는 2018년 청년희망임대리츠 1호가 설립된 이후 현재까지 매입물량이 총 1,234호에 불과하다. 또한 매입 물량 중 실제 임대차 계약을 체결한 건수는 451호에 불과(목표 물량 2,000호 대비 계약율 22.6%)하며, 2019년 9월 현재 계약율 저조로 인해 임대보증금(리츠 자금의 46%에 해당)이 차입되지 않아 리츠의 재무구조가 악화되어 매입을 일시적으로 중단한 상태이다.

[신혼부부 매입임대리츠사업 추진 현황(2019.9월 현재)]

(단위: 호, %)

구분	2017년	2018년	2019년 9월	계
매입호수	261	973	0	1,234
입주공고	178	670	386	1,234
계약호수	0	133	318	451

주: 청년희망임대리츠 1호 사업실적

자료: 국토교통부

이러한 집행부진은 동 사업의 추진방식이 구조적 제약요인을 가지고 있기 때문으로 파악된다.

구체적으로, 동 사업은 리츠 방식으로 추진되고 있기 때문에 일정한 수익률이 보장되는 주택을 매입할 필요가 있다.¹⁴⁾ 그러나 이러한 조건을 만족시키는 주택으로서 10년간 임대료를 인상하지 않고 주변 시세보다 저렴하게 공급할 수 있는 주택을 매입하는 것이 현실적으로 쉽지 않은 것으로 보인다.

또한, 국토교통부는 2019년에 기존에 추진중이던 ‘다가구매입임대주택’ 사업의 한 유형으로 신혼부부 매입임대주택 II 유형을 신설하여 동 사업과 동일한 조건의 신혼부부에게 임대주택을 공급하고 있는데, 신설한 신혼부부 매입임대주택 II 유형

14) 예를 들어 리츠 청산 시점에서 매입가격보다 높은 가격으로 매각할 수 있는 주택을 매입할 필요가 있다.

은 입주자의 보증금 분담비율이 20%로 동 사업보다 낮기 때문에 사업대상이 동 사업 대신 신혼부부 매입임대주택 II 유형을 선택할 유인이 크다.

[신혼부부 매입임대리츠와 신혼부부II 다가구매입임대 비교]

구분	신혼부부 매입임대리츠	신혼부부 매입임대주택 II
입주자격	○무주택세대구성원 ○세대합산소득이 평균소득 100% 이하 (맞벌이 120%) ○부동산 가액 2.16억원 이하	○무주택세대구성원 ○세대합산소득이 평균소득 100% 이하 (맞벌이 120%) ○자산 2.8억원 이하
거주기간	○10년	○6년(유자녀 10년)
임대료	○ 리츠운영비 총당가능수준	○ 시세 80% 이하
지원단가	○ 호당 평균 3억원 (출자 20%, 융자 30%, 입주자보증금 50%)	○ 호당 평균 3억원 (출자 30%, 융자 50%, 입주자보증금 20%)
재계약요건	○무주택세대구성원 ○부동산 가액 2.16억원 이하 ○세대합산소득이 평균소득 120% 이하 (맞벌이 140%)	○무주택세대구성원 ○자산 2.8억 이하 * 소득은 무관하나, 평균소득 초과 정도에 따라 임대료 최대 40% 할증

자료: 국토교통부

이렇듯 사업의 수행방식이나 임대조건 등에 대한 구조적인 제약이 존재하는 한 리츠의 주택 매입에는 한계가 있을 뿐만 아니라, 매입한 주택에 대한 입주 계약 체결이 저조하여 당초 동 사업의 목적을 달성하기 어려워질 소지가 크다.

따라서 국토교통부는 신혼부부매입임대리츠 사업수행방식과 신혼부부를 대상으로 하는 유사 임대주택사업에 대한 수요 등을 면밀하게 검토하여 사업 구조를 재설계할 필요가 있다.

1-2. 민간임대리츠 출자 사업관리 철저 필요

가. 현황

민간임대리츠 출자¹⁵⁾ 사업은 민간이 사업을 제안하거나 토지를 보유한 공공기관이 공모를 통해 사업자를 모집하는 방식으로 공공지원민간임대주택을 공급하는 사업자에 대한 출자사업으로, 임대주택리츠 출자 사업의 내역사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 4,652억 8,000만원이 편성되었다.

[2020년도 민간임대사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
임대주택리츠출자	782,908	1,311,180	1,311,180	562,120	△749,060	△57.1
민간임대리츠출자	662,000	1,080,000	1,080,000	465,280	△614,720	△56.9

자료: 국토교통부

「주거복지로드맵(17.11.)」에 따르면 정부는 민간임대리츠 사업을 통하여 연평균 3.3만호의 임대주택을 공급하겠다는 계획을 발표하였으며, 이에 따라 주택도시기금은 민간임대리츠(출자) 사업을 통하여 사업비의 10%를 출자하고 있다.

나. 분석의견

동 사업을 통하여 출자를 받은 리츠 수가 감소하는 추세라는 점 등을 감안하여 사업관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

민간임대리츠사업에 대한 출자 심사는 우선 리츠를 설립한 이후 사업제안 신청서 접수 및 대상사업 심사를 거쳐 기금투자심의위원회의 심사와 리츠영업인가 등을 거쳐 추진된다. 국토교통부에 따르면 리츠설립부터 출자에 이르기까지 약 8~12월정도 소요되는 것으로 나타난다.

15) 코드: 주택도시기금 1440-409의 내역사업

[민간임대리츠사업 출자심사 프로세스]

구 분	내 용	비고
1. AMC선정 (리츠설립)	- 사업제안자가 AMC 선정 (리츠설립) · 공공 : LH AMC가 수행 · 민간 : 민간사업제안자가 AMC 선정	LH, 민간
2. 사업제안 신청서접수	- 제안자로부터 사업제안 및 출자신청서 접수 · 사업제안자 : LH, 민간	사업제안자 → HUG
3. 대상사업 심사	- 사업성 및 표준화된 구조 부합여부 검토 - 자본조달구조 및 운영기관 적정성 검토	HUG
4. 기관투자자 피드백	- 기관투자자 심사결과 회람 · HUG 작성 심사보고서 피드백 · 주택기금의 투자조건(출자 및 용자 수익률)등	HUG → 기관투자자
5. 금융기관선정	- 리츠별 금융기관 선정을 위한 입찰 실시	HUG
6. 기금 출·용자의결	- 기금투자심의위원회(가칭)에서 최종결정 · 구성 : HUG, 민간 전문위원 등 · 주택기금 참가조건 결정(규모, 수익률 등)	HUG, 민간 전문위원
7. 리츠 영업인가	- 임대주택리츠 영업인가(기 인가시 변경인가) * 부동산투자회사법 제9조	국토부→ LH, 민간
8. 약정체결 및 출자	- 단위사업에 대한 출자약정 체결임대리츠에 기금출자 실시	HUG, 기금수탁은행 낙찰투자자

주: HUG는 주택도시보증공사를 말한다.

자료: 국토교통부

2020년도 민간임대리츠(출자) 사업에 편성된 주택도시기금의 출자계획안을 살펴보면, 33,000호에 대한 호당 3억원의 사업비에 출자비율 10%를 반영한 금액에 기성율 47%를 반영한 4,652억 8,000만원이 편성되었다. 기성율을 47% 반영한 이유는 민간임대리츠가 부지를 확보하여 행정절차를 수행에 소요되는 기간을 반영하여 실제 출자수요가 발생하는 리츠의 비율을 47%로 가정했기 때문이다.

[민간임대리츠사업 계획안 산출기준]

구분	계획안 산출근거
민간임대리츠(출자)	4,652억 8,000만원 = 33,000호 × 3억원(호당 사업비) × 10%(출자율) × 47%(기성율)

자료: 국토교통부

이와 관련하여 지난 2015년부터 2019년 9월 현재까지 출자를 받은 리츠의 수와 해당 리츠를 통한 임대호수 공급 추이를 살펴보면, 총 60개 리츠가 설립 기금출자를 받았으며, 이들 리츠를 통해서 공급된 임대주택은 총 52,794호이다. 즉, 1개 리츠가 평균적으로 공급하는 임대호수는 880호 규모로, 이를 고려하여 2020년도 계획안을 살펴보면, 2020년도 계획안에 반영된 33,000호에 기성율 47%를 곱한 15,510호에 대한 출자수요가 발생하기 위해서는 최소 17개 이상의 리츠가 출자를 받아야 할 것으로 추정할 수 있다.

[기금출자 민간임대리츠 중 기금출자 리츠 개수 및 임대호수]

(단위: 개, 호)

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019.9.	계
기금출자 리츠 수	10	20	15	9	6	60
임대호수	11,324	20,541	11,405	7,028	2,490	52,794

자료: 국토교통부

그러나 기금출자를 받은 리츠의 수가 2016년을 정점으로 지속적으로 감소하고 있고, 2019년에는 9월 말 기준으로 6개의 리츠 만이 출자를 받은 것으로 나타나는 등 집행실적이 저조한 상황이다.

이에 대하여 국토교통부는 사업장별 수요조사를 실시한 결과 2018년 및 2019년에 부지를 확보한 사업장에 대한 출자를 집행할 수 있다는 입장이나 동 사업의 특성상 리츠의 설립·인가 등 행정절차를 거치는데 장기간 소요되는 경향이 있으므로, 2020년도 계획안에 편성된 공급호수만큼 출자가 집행될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

1-3. 집주인 임대주택사업 이관편성 필요

가. 현황

집주인 임대주택사업¹⁶⁾은 소규모 주택소유자 등으로 하여금 기존 주택을 활용하거나 주택을 신규 건설·매입하여 주거취약계층에게 시세보다 저렴하게 임대하도록 주택의 신규 건설·매입비를 저리에 용자하거나 기존 주택에 대한 담보대출을 저리의 기금융자로 대체해주는 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 2,500억원이 편성되었다.

[2020년도 집주인 임대주택사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
집주인 임대사업	325,783	250,000	250,000	250,000	0	0.0
건설개량형	5,017	0	0	0	0	0.0
매입형	5,157	0	0	0	0	0.0
용자형	315,530	250,000	250,000	250,000	0	0.0

주: 2019년부터 건설개량형 및 매입형 집주인 임대주택사업 신규추진 중단(폐지)

자료: 국토교통부

동 사업은 건설개량형과 매입형, 용자형 이상 3가지 유형으로 나뉘어 추진되었으나, 건설개량형 및 매입형 집주인 임대주택사업의 실적이 저조함에 따라 지난 2019년 5월 건설개량형과 매입형 집주인 임대주택사업의 신규추진이 중단되고, 2020년도에는 용자형 집주인 임대주택사업만 추진하는 것으로 계획이 변경되었다.

용자형 집주인 임대주택사업의 용자 조건은 가구당 0.6~1억원(수도권 1.0억원, 광역시 0.8억원, 기타 0.6억원)이며 금리는 1.5%로 균일하고, 초기임대료(시세의 85%)¹⁷⁾와 임차인 자격, 민간임대사업자 등록, 8년 이상 임대 등 의무를 준수하면서 집주인이 자율적으로 임대를 관리하는 방식으로 추진된다.

16) 코드: 주택도시시기금 1131-402

17) 2019년도부터 「민간임대주택에 관한 특별법」에 따라 초기임대료를 시세의 85%로 산정하고 있다.

나. 분석의견

첫째, 집주인 임대주택사업의 사업목적이 궁극적으로 주거취약계층에 대한 민간임대주택의 공급을 지원하는 것이라는 점을 감안하여, 동 사업을 현행 ‘분양주택 등지원’ 프로그램에서 ‘임대주택지원(용자)’ 프로그램으로 이관할 필요가 있다.

2020년도 주택도시시기금의 프로그램 및 단위사업 구조를 살펴보면, ‘분양주택 등지원’ 프로그램에 ‘주거환경개선지원(용자)’ 단위사업과 ‘분양주택지원(용자)’ 단위사업이 편성되어 있고, 주거환경개선지원 단위사업에는 ‘집주인임대주택’ 세부사업과 ‘위험건축물 이주자금대출’ 세부사업 및 ‘주택성능보강’ 세부사업이 편성되어 있다.

[집주인 임대주택사업 프로그램-단위사업-세부사업 편성구조]

프로그램	단위사업	세부사업
분양주택 등 지원 (1100)	주거환경개선지원(용자) (1131)	집주인임대주택(1131-402)
		위험건축물 이주자금대출(1131-403)
		주택성능보강(1131-406)
	분양주택지원(용자) (1134)	분양주택(용자)(1134-401)
임대주택지원(용자) (1130)	공공임대주택지원(용자) (1333)	민간임대(용자)(1333-404) (공공지원민간임대주택사업 등)

자료: 「2020년도 주택도시시기금운용계획 사업설명자료」 재구성

그런데 집주인 임대주택사업의 목적은 임대사업자에 대한 저리 용자지원을 통해 주거취약계층에게 민간임대주택 공급을 지원하는 것이라는 점에서 동 사업은 ‘임대주택지원(용자)’ 프로그램에 편성될 필요가 있음에도 현재 ‘분양주택 등 지원’ 프로그램에 편성되어 있다.

이는 동 사업과 유사한 공공지원민간임대주택사업¹⁸⁾이 ‘임대주택지원(용자)’ 프로그램에 편성되었다는 점에 비추어보더라도 프로그램 체계의 일관성이 확보되지 못한 문제가 있다고 보여진다.

18) 공공지원민간임대주택사업은 주거취약계층의 주거안정을 도모하기 위해 민간임대주택을 건설 또는 매입하려는 임대사업자에게 저리로 용자하는 사업이다.

[집주인 임대주택사업과 공공지원민간임대(용자) 사업 비교]

구분	집주인 임대주택사업	공공지원민간임대(용자)
사업목적	주거취약계층에게 시세보다 저렴한 임대주택 공급하기 위하여 민간 임대사업자에게 주택담보대출 상환, 임차보증금 반환 및 주택개량자금 저리용자 지원	주거지원계층 및 서민 등의 주거안정을 위해 장기간 안정적인 임대료로 거주 가능한 민간임대주택의 건설 및 매입 자금 지원
사업시행연도	’18년 ~	’18년 ~
지원방식	용자	용자
금리	1.5%	(45㎡ 이하) 2.0% (45~60㎡) 2.3% (60~85㎡) 2.8%
상환방식	만기일시상환, 원리금균등분할	만기일시상환
용자한도	(수도권) 1억원 (광역시) 0.8억원 (기 타) 0.6억원	(45㎡ 이하) 0.5억원 (45~60㎡) 0.8억원 (60~85㎡) 1.0억원
용자대상	임대사업자	임대사업자
초기임대료	시세의 85%	(일반) 시세의 95% 이하 (특별) 시세의 85% 이하
임대기간	8년	8년
임차인 자격 및 우선순위	(일반) 19세 이상, 무주택자 (특별) 청년, 신혼부부, 고령자	(일반) 19세 이상, 무주택자 (특별) 청년, 신혼부부, 고령자

주: 집주인 임대주택사업은 ‘용자형’의 사업내용
 자료: 국토교통부

따라서 집주인 임대주택 사업의 프로그램을 현행 ‘분양주택등 지원’ 프로그램에서 ‘임대주택지원(용자)’ 프로그램으로 이관하여 프로그램의 목적과 추진체계의 일관성을 확보할 필요가 있다.

2 도시재생사업 분석

도시재생사업이란 인구 감소, 산업구조 변화, 주거환경 노후화 등으로 쇠퇴하는 도시지역을 경제적·사회적·물리적·환경적으로 활성화시키는 사업으로, 국가균형발전특별회계의 도시재생 단위사업과 주택도시기금 도시계정의 도시재생활성화 프로그램 하에 11개 관련 세부사업이 편성되어 있다.

이 사업의 2020년도 예산안 및 계획안은 전년 대비 2,007억 2,300만원이 증액된 6,839억 7,700만원이 편성되었다.

[2020년도 도시재생사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

구분	사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감 (B-A)	(B-A)/A
			당초	수정(A)			
회계	도시재생사업 (5641-301)	280,079	478,354	483,254	683,977	200,723	41.5
	도시재생사업(세종) (5641-301)	0	7,350	7,350	13,240	5,890	80.1
	도시활력증진지역개발 (5641-301)	157,139	152,364	152,364	75,975	△76,389	△501
	도시활력증진지역개발(제주) (5641-301)	3,425	8,200	8,200	5,985	△2,215	△270
기금	도시재생지원(출자) (1510-998)	144,100	93,300	63,300	128,000	64,700	102.2
	도시재생지원(융자) (1510-997)	67,238	132,984	102,984	180,950	77,966	75.7
	도시재생사업지원 (1510-992)	2,308	13,305	13,305	20,607	7,302	54.9
	수요자중심형 재생사업 (1520-994)	52,636	61,000	151,000	230,600	79,600	52.7
	가로주택정비사업 (1520-995)	67,505	150,000	150,000	267,500	117,500	78.3
	자율주택정비사업 (1520-995)	2,058	100,000	70,000	100,000	30,000	42.9
	노후산단재생지원(융자) (1520-992)	0	50,400	50,400	50,000	△400	△0.8
	합 계	776,488	1,247,257	1,252,157	1,756,834	661,885	52.9

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

2-1. 도시재생뉴딜사업(출자) 사업관리 철저 필요

가. 현황

도시재생지원(출자) 사업은 쇠퇴도심의 지역경제 활성화와 고용기반 창출을 위하여 도시재생 뉴딜리츠 등 사업시행자에 대하여 주택도시기금을 통한 출자를 지원하는 사업으로, 도시재생지원(출자) 사업의 내역사업인 도시재생뉴딜리츠 출자¹⁾ 사업은 도시재생 경제기반형 지역 등에서 발굴한 사업지에 대하여 출자를 지원하는 사업이다. 이 사업의 2020년도 출자계획안은 전년도 수정계획안 대비 400억원 증액된 800억원이 편성되었다.

[2020년도 도시재생뉴딜리츠 내역사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
도시재생지원(출자)	144,100	93,300	63,300	128,000	64,700	102.2
도시재생뉴딜리츠	144,100	69,300	40,000	80,000	40,000	100.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

도시재생뉴딜리츠(출자) 사업에 대한 민간사업자 공모 유찰 사유를 분석하여 사업계획을 보완하고, 지속적인 협의를 통해 계획대로 추진될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

도시재생뉴딜리츠(출자) 내역사업의 2020년도 예산안 산출근거를 살펴보면, 총 2개 사업지에 2,000억원의 20%(출자비율)에 해당하는 자금을 출자할 계획으로 총 800억원을 편성하였다.

1) 코드: 주택도시기금 1510-998의 내역사업

[2020년도 도시재생지원(출자) 사업 예산안 산출내역]

구분	계획안 산출근거
도시재생뉴딜지원(출자)	800억원 = 2,000억원 × 2개소 × 20%(출자비율)

자료: 국토교통부

국토교통부가 2020년도 출자계획안에 포함하고 있는 사업은 각각 인천역 복합역사 개발사업과 대전역 복합구역 개발사업이다.

두 사업지 모두 2016년도에 경제기반형 도시재생사업으로 선정된 지역으로, 민간사업자 공모를 통해 사업을 진행하고자 했으나, 2019년 9월 현재 민간사업자 선정이 이루어지지 않은 상황이다.

구체적으로 인천역 복합역사 개발사업의 경우, 2018년 10월 및 12월 민간사업자 공모가 유찰된 이후 아직까지 민간사업자를 선정하지 못하고 있는 상태이며, 대전역 복합구역 개발사업의 경우 지난 2008년 이후 3차례 민간사업자 공모가 유찰(1차: '08.10, 2차: '15.11, 3차: '18.12)되어 현재 4회차 공모를 준비 중이다.

[인천역 복합역사 개발사업 및 대전역 복합구역 개발사업 개요]

구분	인천역 복합역사 개발사업	대전역 복합구역 개발사업
총사업비	약 2,000억원 규모 예상	약 2,000억원 규모 예상
진행경과	(2015.12.) '16년 경제기반형 선정 (2017.11.) 활성화계획 고시 (2018.1.) 사업계획서 제출 (2018.10.) 민간사업자 공모(유찰) (2018.12.) 민간사업자 공모(유찰)	(2008.8.) 민간사업자 공모 (유찰) (2015.11.) 민간사업자 공모 (유찰) (2015.12.) '16년 경제기반형 선정 (2017.11.) 활성화계획 고시 (2019.3.) 민간사업자 공모 (유찰)
향후계획	(2019.11) 민간사업자 재공모 예정	(2019.11.) 민간사업자 재공모 예정

자료: 국토교통부

이에 따라 국토교통부는 기금운용계획변경을 통해 2019년도에 동 사업 예산 중 불용이 예상되는 293억원을 이미 수요자중심형 재생사업으로 전용하였으며, 동 사업을 위해 집행한 출자금은 전무한 상황이다.²⁾

2) 국토교통부는 동 사업을 위한 출자금을 12월에 집행할 예정이라는 입장이다.

[최근 3년간 도시재생뉴딜리츠 결산내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		이·전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	불용액	집행률 (C/B)
	본예산	추경(A)					
2016	10,000	10,000	0	10,000	5,000	5,000	50.0
2017	10,000	10,000	0	10,000	5,000	5,000	50.0
2018	200,000	200,000	0	200,000	144,100	55,900	72.1
2019.9.	69,300	40,000	△29,300	40,000	0	-	-

주: 2019년은 도시재생뉴딜리츠 내역사업을 기준으로 작성

자료: 국토교통부

국토교통부는 역세권 개발사업의 사업성 부족 등으로 민간의 관심이 저조하여 민간사업자 공모가 유찰되어 사업추진이 지연되고 있다고 설명하면서, 이를 개선하기 위하여 출자 금리를 인하(2.5%→2.2%, 변동금리)하고, 출자비율을 확대(총 사업비의 20%→50%이내)하는 등의 조치를 취하였다고 설명하고 있다.

그러나 동 사업은 대규모 개발 사업인데 비해 낮은 수익성 등으로 인해 지속적으로 민간사업자 공모에서 유찰되고 있는 사업이라는 점에서, 이러한 조치만으로 2020년에도 계획대로 사업이 추진될 것인지 불확실한 측면이 있다.

특히 리츠 방식으로 추진되는 사업의 특성상 민간사업자 공모를 거쳐 우선협상대상자가 선정되더라도, 이후 AMC 선정 및 사업계획 확정, 리츠 설립 및 LH의 기금지원심사 등을 거쳐 출자가 이루어질 것으로 보여 출자가 지연될 가능성이 높다고 보여진다.

[도시재생뉴딜리츠 사업추진절차]



자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 2020년도 출자대상 사업에 대한 민간사업자 공모 유찰 사유를 분석하여 사업계획을 보완하고 지속적인 협의를 통하여 동 사업이 계획대로 추진될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

2-2. 도시재생뉴딜사업(용자) 사업관리 철저 필요

가. 현황

도시재생지원(용자) 사업은 쇠퇴도심의 지역경제 활성화와 고용기반 창출을 위하여 주택도시기금을 통한 용자를 지원하는 사업이다. 동 사업의 내역사업인 도시재생뉴딜지원(용자)³⁾ 사업은 기 설립된 도시재생리츠 등 사업시행자에 대하여 용자를 지원하는 사업으로, 이 사업의 2020년도 계획안은 전년 대비 27억 1,600만원 증액된 1,007억원이 편성되었다.

[2020년도 도시재생뉴딜지원(용자) 내역사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
도시재생지원(용자)	67,238	132,984	102,984	180,950	77,966	75.7
도시재생뉴딜지원(용자)	67,238	127,984	97,984	100,700	2,716	2.8

자료: 국토교통부

[도시재생지원 용자 추진방식]

구분	내용
사업주체	- 지방자치단체, 공기업, 리츠 등 도시재생 사업시행자
지원조건	- 총 사업비 50%를 3년간 지원 (금리 2.2%) (연도별 지원비율: 10%-60%-30%)
사업구조	- 지방자치단체, 기금 등이 출자한 리츠가 민간사업자(시공사 또는 운영사)를 선정하여 도시재생사업 추진 - 필요시 지방자치단체, 공기업 등이 매입/임차 협약 등
재원조달방식	- 자본금은 기금, 지방자치단체 등 (현물)출자로 구성 - 차입금은 기금융자, 민간용자(주택도시보증공사 보증), 분양대금 등으로 조달

자료: 국토교통부

3) 코드: 주택도시기금 1510-997의 내역사업

나. 분석의견

도시재생뉴딜리츠 용자사업이 지연되고 있으므로, 철저한 사업관리를 통하여 계획대로 용자가 집행될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

국토교통부는 도시재생뉴딜지원에 대한 2020년도 예산안으로 1,007억원을 편성하였다. 동 예산의 산출내역을 살펴보면, 서대구산단 사업에 대한 2차년도 용자금 207억원, 2019년도 신규 추진하는 리츠사업에 대한 2차년도 용자금 600억원, 2020년도에 신규로 추진할 리츠사업에 대한 1차년도 용자금 200억원으로 구성된다.

[2020년도 도시재생지원(용자) 사업 예산안 산출내역]

구분	계획안 산출근거
①서대구산단 2차년도	207억원
②'19년도 신규리츠사업	600억원 = 2,000억원 × 50% × <u>1개소</u> × 60%(연차별)
③'20년도 신규리츠사업	200억원 = 2,000억원 × 50% × <u>2개소</u> × 10%(연차별)
합계	1,007억원 = ① + ② + ③

자료: 국토교통부

그러나 동 사업에 대한 용자금 산출내역별로 살펴보면, 동 사업에 대한 용자수가 실제로 발생할 것인지에 대한 분석이 필요하다.

먼저, 2019년도 신규리츠사업(1개소)의 경우 2019년 9월 현재 사업대상이 발굴되지 않은 상태이다. 만약 2019년 말까지 신규 리츠사업 대상을 발굴하더라도, 해당 사업에 대한 우선협상대상자 선정과 리츠의 설립 및 영업인가 등의 절차를 거쳐야 한다는 점, 기금 출자가 우선 지원된다는 점을 고려할 때 2019년까지 동 사업에 대한 용자 수요가 발생하지 않을 것으로 보인다. 특히 용자금의 경우 공정율에 따라 지원된다는 점을 감안한다면, 2020년도에 신규리츠사업에 대한 2차년도 최대 지원비율인 60%에 대한 용자 수요가 발생하기는 어려울 것으로 보인다.

다음으로, 2020년도 신규리츠사업 2개소는 2019년도에 추진하는 인천역 복합개발사업 및 대전역 복합구역개발사업에 대한 용자 지원금 10%를 반영한 것이다. 그러나 인천 및 대전 개발사업은 2018년 이후 민간사업자 공모가 계속 유찰됨에 따라 2020년도에도 민간사업자가 선정될 수 있을지 불확실하며, 만약 민간사업자가 선정되더라도 리츠설립 및 영업인가를 거치는데도 상당기간 소요되고, 기금출자분이 우선 지원된다는 점에서 용자 수요의 발생에 한계가 있다고 보인다.

[인천역 복합역사개발사업 및 대전역 복합구역 개발사업개요]

구분	인천역 복합역사개발사업	대전역 복합구역 개발사업
총사업비	약 2,000억원 규모 예상	약 2,000억원 규모 예상
진행경과	(2015.12.) '16년 경제기반형 선정 (2017.11.) 활성화계획 고시 (2018.1.) 사업계획서 제출 (2018.10.) 민간사업자 공모(유찰) (2018.12.) 민간사업자 공모(유찰)	(2008.8.) 민간사업자 공모 (유찰) (2015.11.) 민간사업자 공모 (유찰) (2015.12.) '16년 경제기반형 선정 (2017.11.) 활성화계획 고시 (2019.3.) 민간사업자 공모 (유찰)
향후계획	(2019.11) 민간사업자 재공모 예정	(2019.10.) 민간사업자 재공모 예정

자료: 국토교통부

특히 동 사업에 관한 최근 3년간 집행실적을 살펴보면, 2018년도를 제외하고 집행실적이 저조하며, 특히 2019년도 9월 현재, 타 사업으로 300억원을 전용(감) 하였음에도 불구하고 예산 현액 대비 집행율이 5.9%로 나타나고 있고, 매년 200억원 이상의 융자금 예산이 불용되는 것으로 나타나고 있다.

[최근 3년간 도시재생지원(융자) 사업 결산내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		이-전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	불용액	집행률 (C/B)
	본예산	추경(A)					
2016	27,084	27,084	0	27,084	2,400	24,684	9.0
2017	55,048	55,048	0	55,048	26,954	28,094	49.0
2018	74,832	74,832	0	74,832	67,238	7,594	89.9
2019.7	132,984	132,984	△30,000	102,984	6,120	-	-

자료: 국토교통부

도시재생뉴딜사업과 같은 대규모 복합개발사업의 특성상 사업이 지연되는 경우가 빈번한 만큼, 2020년도에는 연차별 집행에 문제가 발생하지 않도록 철저하게 사업관리를 수행할 필요가 있다.

2-3. 자율주택정비사업 사업관리 철저 필요

가. 현황

자율주택정비사업(용자)⁴⁾은 단독주택 및 다세대주택을 스스로 개량 또는 건설하는 경우 사업비 등을 용자지원하는 사업으로, 노후불량 주택 호수가 단독주택의 경우 10호 미만, 다세대주택의 경우 20세대 미만인 구역에서 시행하는 주민 주도의 소규모 정비사업이다. 이 사업의 2020년도 계획안은 전년 대비 300억원 증액된 1,000억원이 편성되었다.

[2020년도 자율주택정비사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
자율주택정비사업	2,058	100,000	70,000	100,000	30,000	42.9

자료: 국토교통부

자율주택정비사업의 용자는 초기사업비와 본사업비로 구분된다. 초기사업비는 주민합의체 운영비용이나 설계용역 등에 사용되는 비용으로, 주민합의체 구성 이후 총 사업비의 5% 이내에서 집행되며, 본사업비는 사업시행인가 이후 사업의 공정에 따라 발생하는 건축비로 총 사업비의 50% 이내에서 공정률에 따라 집행된다.

4) 코드: 주택도시기금 1131-406

[자율주택정비사업 추진절차]

구 분	내 용	비고
사업 발굴	- 자율주택정비사업 홍보 및 사업가능부지 확보	한국감정원
상담 및 접수	- 자율주택정비사업 추진절차 및 사업가능 요건 상담 * 자율주택정비사업 지역 내 주택 소유자 대상으로 실시 - 신청서류 접수 및 동의율 확인, 미비사항 통보 * 신청자 및 동의자 구비서류 및 진위여부 확인	한국감정원
시세조사	- 종전자산 및 종후자산에 대한 시세조사	한국감정원
건축사 추천, 사업성분석	- 계획설계 및 지역시세 조사를 통한 사업성 검토 * 건축사협회 등을 활용한 설계 및 시공사 공사비 산정 의뢰	한국감정원
주민합의체 구성 지원	집주인 전원 합의로 주민합의체 구성 * 주민합의서 작성하여 시장·군수 등에게 신고	한국감정원
초기사업비 용자 지원	- 주택도시기금에서 초기사업비 저리 용자 실시 * 연 1.5%의 금리로 총사업비의 5%까지 지원 * 한국감정원 사업성 분석서 및 관할 기초지자체 사업지원 약정서 첨부	HUG
시공사 추천	주민합의서에 정하는 바에 따라 시공사 선정 * 필요한 경우에만 주택건설협회에 시공사 추천 신청	한국감정원
건축협정 및 건축심의 사업시행인가	건축협정심의인가 및 사업시행계획인가 실시 * 주민합의체, 사업시행계획서를 작성하여 지자체에 제출 * 건축심의를 건축협정심의인가 과정에서 필요시 진행여부 검토	지자체
본 사업비 용자 지원	사업시행인가 완료 후, 본 사업비 용자신청 지원 * 연 1.5%의 금리로 총사업비의 50%까지 지원	HUG
이주 지원	이주시기 조율 및 공공임대주택 제공 확인	한국감정원
시공	착공 및 준공	사업시행자
청산 지원	사업수익금 배분 또는 추가 부담금 징수	한국감정원

자료: 국토교통부

나. 분석의견

자율주택정비사업 추진 과정에 소요되는 기간 및 과거 집행실적 등을 종합적으로 분석하여 사업관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

자율주택정비사업은 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특별법」에 근거하여 2018년부터 시작된 사업으로, 사업별로 총 사업비의 50% 한도⁵⁾에서 1.5% 금리로 저층 노후주거지역 거주 주민에게 용자를 지원하는 사업이다.

동 사업의 2020년도 계획안을 살펴보면, 2019년도와 동일하게 총 50개 사업장에 평균 20억원씩 용자 지원하기 위하여 총 1,000억원을 편성하였다.

[2020년도 자율주택정비사업 계획안 산출근거]

구분	계획안 산출근거
신규사업	1,000억원 = 40억원 × 50%(용자비율) × 50개소

자율주택정비사업의 절차는 다음과 같다. 우선 동 사업에 참여하고자 하는 주민들이 통합지원센터(한국감정원 위탁수행)에서 정비사업과 관련한 초기 상담을 거쳐 사업신청서류를 접수하면, 통합지원센터는 동 정비사업의 사업성을 분석한다. 이후 사업성분석 결과를 토대로 해당 사업을 추진하려는 집주인이 전원 합의로 주민합의체를 구성하고,⁶⁾ 시공자를 선정한 후 건축심의 및 사업시행계획인가 절차를 거친다.

이 과정에서 소요되는 기간을 살펴보면, 통상 자율주택정비사업에 대한 상담부터 사업성분석이 완료될 때까지 약 2~3개월, 이후 주민 전원의 합의에 의한 주민합의체가 구성되기까지는 통상 3개월에서 길게는 1년 이상 소요된다.

또한 주민합의체 구성되더라도, 시공사 선정 및 건축심의까지 약 2~3개월이 소요되고, 사업시행인가 이후 해당 주택 주민의 이주 및 철거가 이루어지는데 2~3

5) 공적임대주택을 포함하는 경우 최대 70% 한도까지 용자를 지원한다.

6) 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특별법」

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

개월이 소요되며, 착공 이후 준공까지 약 7개월 정도 소요되는 것으로 나타난다.

2019년도 9월 말까지 동 사업의 추진현황을 살펴보면, 통합지원센터를 통한 상담 및 사업신청을 거쳐 사업성분석까지 완료된 건수는 203건으로, 이중 주민합의체 구성된 사업 건수는 65건인 것으로 나타났다. 또한 건축심의 등의 절차를 거쳐 사업시행인가를 받은 사업장은 20개이며, 이 중 착공된 사업장의 수는 12개에 불과하다.

[통합지원센터 사업지원 현황('19.9.기준)]

(단위: 개소)

구분	상담	신청	사업성 분석	주민합의체 구성	사업시행 인가(예정)	착공	준공
서울·수도권	1,016	109	75	39	11	7	2
부산/경남	242	51	40	8	4(1)	0	0
광주/전라/제주	76	7	7	4	0	0	0
대구/경북	114	8	6	1	0	0	0
대전/충청	95	26	20	13	5(2)	5	1
강원	7	2	1	0	0	0	0
기타	185	0	0	0	0	0	0
합계	1,735	203	149	65	20(3)	12	3

자료: 국토교통부

이에 따라 2019년도에 편성된 예산 1,000억원 중 불용이 예상되는 300억원은 타 사업을 수행하기 위해 전용되었고, 7) 2019년 9월 현재 계획현액 700억원 중 16개 사업장에 대하여 89억 2,000만원만 집행되는 등 집행실적이 부진한 상황이다.

이에 대하여 국토교통부는 주민합의체가 구성된 사업장 중 23개소에 대해서는 2019년 말까지 용자집행이 가능할 것으로 예상되며, 나머지 42개소와 신규 사업 수요를 고려할 때 2020년에 최소 50개소에서 본사업비 용자가 가능할 것이라는 입장을 제시하고 있다.

그러나 앞서 살펴본 바와 같이, 주민합의체가 구성되더라도 시공사 선정 및 사업시행인가, 이주 및 철거 등에 상당기간이 소요될 것으로 예상되고, 착공 이후에도

7) 국토교통부에 따르면 자율주택정비사업 행정절차 및 용자 지연 발생으로 동 사업에 편성된 예산은 '수요자중심형 재생사업'으로 자체전용하였다.

용자 승인 전액이 집행되는 것이 아니라 건축 공정율에 따라 수차례 나누어 용자를 실행한다는 점을 감안한다면, 2020년도 동 사업에 대한 예산 소요는 계획된 금액보다 적을 것으로 보여진다.⁸⁾

특히 동 사업은 2018년 이후 지속적으로 실제 집행가능한 수준보다 과다편성되어 매년 과다한 규모의 불용을 야기하여 재정운용의 효율성을 저해한 만큼, 2020년도에는 사업의 집행 관리를 철저히 할 필요가 있다.

[연도별 자율주택정비사업 결산 내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		이·전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/A)	집행률 (C/B)	불용액
	본예산	추경(A)						
2018	150,000	150,000	△5,636	144,364	2,058	1.4	1.4	142,305
2019.9.	100,000	100,000	30,000	70,000	8,920	8.9	12.7	집행중

자료: 국토교통부

8) 실제로, 영등포구 당산동 자율주택정비사업의 사례를 살펴보면, 2년에 걸쳐 총 12회의 본사업비 용자가 발생했으며, 공정율에 따라 2018년도에는 12억 100만원(3회), 2019년도에는 15억 1,300만원(9회)을 용자한 것으로 나타났다.

2-4. 도시재생사업지원 사업 성과지표 개선 필요 등

가. 현황

도시재생사업지원⁹⁾ 사업은 도시재생 뉴딜사업의 선정 및 관리, 모니터링 및 컨설팅, 지역주민 등에 대한 도시재생교육, 도시재생 부동산 동향조사 등을 통해 도시재생사업을 효율적으로 관리하기 위한 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 전년 대비 73억 200만원 증액된 206억 700만원이 편성되었다.

[2020년도 도시재생사업지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
도시재생사업지원	2,308	13,305	13,305	20,607	7,302	54.9
도시재생지원기구 운영	589	1,910	1,910	3,249	1,339	70.1
지역 교육 등 지원	1,200	1,372	1,372	1,372	0	0.0
도시재생정책 연구용역	33	400	400	400	0	0.0
뉴딜사업 선정 지원	486	578	578	588	10	1.7
도시재생 부동산시장관리	0	728	728	1,205	477	65.5
자율주택정비사업 지원	0	925	925	1,375	450	48.6
터 새로이 사업 지원	0	342	342	342	0	0.0
도시재생건축 인턴십 채용	0	5,050	5,050	8,876	3,826	75.8
도시재생 청년프로젝트	0	2,000	2,000	2,000	0	0.0
도시재생 인재양성	0	0	0	1,200	1,200	순증

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 도시재생사업지원 사업에 대한 포괄적인 성과를 측정할 수 있도록 적절한 성과지표를 추가하거나 개선할 필요가 있다.

2018년도 이전까지 도시재생사업지원 사업은 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」에 따른 정부의 원활한 도시재생사업 수행을 위하여 도시재생지원기구 운영 및 도시재생정책 연구 등을 수행하는 것이 주된 사업내용이었다.

9) 코드: 주택도시기금 1510-992

그러나 「도시재생 뉴딜 로드맵(18.3)」 발표 이후, 도시재생 뉴딜 사업이 본격적으로 추진됨에 따라, ‘뉴딜사업 지역에 대한 부동산시장 동향조사’, ‘자율주택정비사업 지원’, ‘터 새로이 사업지원’ 등의 내역사업이 추가되었고, 2020년에는 ‘도시재생 인재양성’ 내역사업이 신규 편성되는 등 도시재생사업 추진을 효율적으로 지원하기 위한 사업들이 추가확대되는 추세이다.

[2020년도 도시재생사업지원 내역사업 유형별 분류]

유형	내역사업명	사업내용
도시재생 선정·관리	도시재생지원기구운영	사업 모니터링, 도시재생 종합정보체계 고도화, 사업평가체계 구축·운영 등 도시재생 사업관리
	뉴딜사업 선정지원	도시재생 뉴딜사업 신규 선정·평가 등을 위한 위원회 운영 등
	도시재생 부동산 시장관리	도시재생 뉴딜사업 후보지역(신청지역) 및 선정지역에 대한 부동산 동향연구
도시재생 기반강화	도시재생정책 연구용역	도시재생 뉴딜정책 효과 극대화를 위한 법·제도 개선 방안 등 연구용역 등
	자율주택정비사업 지원	기 구성된 주민합의체 관리 및 사업 가능구역 확대 등 노후주거지 주택정비 사업 지원
	터 새로이 사업 지원	터 새로이 사업자 관리를 위한 온라인 플랫폼 구축 및 지원센터 운영
	도시재생 청년프로젝트	국제기구와의 협력을 통해 청년 참여형 도시재생 기획 및 역량강화
도시재생 인력양성 지원	지역교육 등 지원	도시재생 전문가교육, 주민참여 활성화를 위한 사업화 지원, 지역맞춤형 컨설팅 등
	도시재생 건축 인턴십 채용	청년을 대상으로 전공과 적성을 고려한 일자리 경험 기회 제공으로 직무역량 강화
	도시재생 인재양성	융·복합적 소양을 갖춘 전문인력 양성을 위한 도시재생 석·박사 교육과정 지원

자료: 국토교통부 제출 자료 취합

그러나 동 사업의 성과를 측정하기 위한 성과지표는 현재 ‘역량강화 교육이수’ 횟수로 설정되어 있는데, ‘역량강화 교육이수’ 횟수는 투입 지표라는 점에서 실제 동 사업을 통한 도시재생사업의 효율적 관리라는 궁극적인 성과를 측정하기 어렵

고, 앞서 살펴본 바와 같이 동 사업의 내역 사업이 점차 추가확대되고 있는 상황에서 동 사업 내용의 포괄적인 성과를 측정하는데 한계가 있는 것으로 보여진다.¹⁰⁾

[2020년도 도시재생사업지원 성과지표]

성과지표	구분	'16	'17	'18	'19	'20	'20목표치 산출근거	측정산식
역량강화 교육이수	목표	신규	신규	2,400	5,000	5,000	사업추진주체 및 지역주민 역량강화 교육	사업추진주체 및 지역주민 교육이수
	실적	-	-	6,196				
	달성도	-	-					

자료: 국토교통부

따라서 국토교통부는 도시재생 선정·관리, 도시재생 기반강화, 도시재생 관련 인력양성 지원 등의 사업을 수행하는 동 사업에 대한 성과를 포괄적으로 측정할 수 있도록 적절한 성과지표를 추가하거나 개선할 필요가 있다.

둘째, 동 사업의 내역사업 중 비목편성에 오류가 있는 사업이 있으므로 사업의 성격을 고려하여 적정 비목으로 변경할 필요가 있다.

동 사업의 내역사업 중 ‘도시재생건축 인턴십 채용’ 사업은 지역 청년을 도시재생지원센터에 파견하여 실무역량 강화를 토대로 도시재생 참여주체로 발전을 지원하는 사업으로 도시재생 청년인턴 선발과 채용, 도시재생지원센터 파견 및 교육 관리를 LH(도시재생지원기구)에 위탁하여 관리하도록 설계되어 있다.

그러나 2020년도 예산안에 동 사업을 위한 예산이 자치단체보조(330-01) 비목으로 잘못 편성되어 있으므로, 동 사업의 비목을 “민간위탁사업비(320-02)”로 변경할 필요가 있다.

다음으로, 동 사업의 내역사업 중 ‘도시재생 인재양성’ 사업은 도시재생 석·박사 교육과정 지원을 위하여 전문인력 양성에 적합한 대학을 선정하여 지원하는 사업으로, 해당 대학의 선정이나 사업계획 검토, 사업결과 평가 등의 전문적인 업무를 LH(도시재생지원기구)에 위탁하여 관리하도록 설계되어 있다.

10) 특히, 2020년도 예산액 206억 700만원 기준으로 도시재생 관련 인력 양성에 소요되는 예산 규모가 120억 7,600억으로 그 비중이 58.6%에 이르고 있다는 점을 감안한다면 인력 양성 등에 관한 성과 지표 등을 추가하는 방안을 검토할 수 있다.

그러나 2020년도 예산안에 동 사업 예산이 민간경상보조(320-01) 비목으로 편성되어 있는데, 동 사업은 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」¹¹⁾에 따른 도시재생전문가 육성 등에 관한 업무를 LH에게 위탁하여 수행하도록 하는 사업이라는 점을 고려할 때, 동 사업의 비목을 “민간위탁사업비(320-02)”로 변경할 필요가 있다.

[도시재생사업지원 사업 중 비목편성 변경 필요 내역]

(단위: 백만원)

내역사업명	비목		예산액
	현재	정정필요	
도시재생건축 인턴십 채용	자치단체보조 (330-01)	민간위탁사업비 (320-02)	8,876
도시재생 인재양성	민간경상보조 (320-01)	민간위탁사업비 (320-02)	1,200

11) 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」

제10조(도시재생지원기구의 설치) ① 국토교통부장관은 다음 각 호의 사항을 수행하기 위하여 도시재생지원기구를 설치하되, 대통령령으로 정하는 공공기관을 도시재생지원기구로 지정할 수 있다.

6. 도시재생전문가의 육성 및 파견 등의 업무

제27조(보조 또는 용자) ① 국가 또는 지방자치단체는 도시재생 활성화를 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 다음 각 호에 대하여 그 비용의 전부 또는 일부를 해당 사업 또는 업무를 수행하는 자에게 보조하거나 용자할 수 있다.

6. 도시재생지원기구 및 도시재생지원센터의 운영비

2-5. 도시재생 인재양성 사업계획 수립 철저 필요 등

가. 현황

도시재생사업지원 사업의 내역사업인 도시재생 인재양성¹²⁾ 사업은 도시재생 분야의 제도·이론·실무 등을 선도할 인재 양성을 위하여 대학 도시재생 융복합 석·박사 교육과정을 지원하는 사업으로, 이 사업의 2020년도 계획안은 12억원이 신규 편성되었다.

[2020년도 도시재생사업지원 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
도시재생사업지원	2,308	13,305	13,305	20,607	7,302	54.9
도시재생 인재양성	0	0	0	1,200	1,200	순증

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 도시재생 인재양성 사업 공모 전 수요조사 등을 거쳐 사업계획을 철저하게 수립하여 추진할 필요가 있다.

도시재생지원사업의 내역사업인 도시재생 인재양성 사업은 도시재생 분야의 제도·이론·실무 등을 선도할 인재 양성을 위하여 대학 도시재생 융복합 석·박사 교육과정을 지원하는 사업이다.

동 사업의 지원대상은 도시재생 관련 학과 또는 관련 학과 내 도시재생 전문 트랙을 개설·운영할 수 있는 4년제 대학으로, 공모절차를 거쳐 5개 대학을 선정하여 연간 100명을 교육할 계획이며, 2020년부터 2024년까지 5년간 진행된다. 2020년도 예산안은 총 12억원이 편성되었으며, 주요 지원 내역은 장학금, 교재대, 교육프로그램 개발, 교수인력 확충, 기자재 구입비 등이다.

12) 코드: 주택도시기금 1510-992의 내역사업

[2020년도 도시재생 인재양성 내역사업 계획안 산출내역]

구분	계획안 산출근거
대학 지원금	11.5억원 = 5개 대학 × 2.3억원(지원단가)
LH 위탁관리비	0.5억원 (LH도시재생지원기구 선정·지원 총괄관리)

자료: 국토교통부

그러나 현재 동 사업과 관련한 대학의 수요조사가 현재 진행 중인 상태이고, 대학의 선정기준, 지역별 할당 등과 관련한 공모지침이 아직 구체화되지 않은 상태이며, 이에 따라 2020년 상반기에 대학 공모 및 선정과정을 거쳐 커리큘럼을 개설하고 수강생을 모집하여 곧바로 교육을 진행할 수 있을지 불확실한 측면이 있다고 보인다.¹³⁾

유사 사업인 스마트시티 인력양성 사업의 경우, 총 5개 대학을 선정하되 3개는 수도권, 2개는 각각 중부권·남부권의 지방소재 대학을 선정할 계획이었으나, 공모 결과 총 4개 대학만 신청하여 전체적으로 계획규모에 미치지 못한 사례가 있다.¹⁴⁾

따라서 국토교통부는 동 사업 수요를 정확히 조사하고, 도시재생 인재양성을 위한 대학선정 기준을 엄격히 마련하는 등 사업 계획을 조속히 마련하여 동 사업의 추진에 차질을 빚지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

둘째, 동 사업을 주택도시기금 도시계정에 편성하여 수행하기 위한 법적 근거가 명확하지 않은 측면이 있으므로 법적 근거를 보완하여 추진할 필요가 있다.

주택도시기금의 계정별 세출용도를 규정하고 있는 「주택도시기금법」 제9조¹⁵⁾

13) 도시재생 전문트랙은 기존의 도시계획이나 건축학에 문화, 복지, 거버넌스, 금융 등의 분야를 융복합하는 방식으로 개설한다.

14) 「2019년도 예산안 위원회별 분석 국토교통위원회 소관」, 국회예산정책처, pp.86-88

15) 「주택도시기금법」

제9조(기금의 용도) ② 기금의 도시계정은 다음 각 호의 용도에 사용한다.

1. ~ 5. (생략)

6. 그 밖에 도시계정의 설치목적을 달성하기 위하여 대통령령으로 정하는 사업

「주택도시기금법 시행령」

제15조(도시계정의 용도) 법 제9조제2항제6호에서 "대통령령으로 정하는 사업"이란 다음 각 호의 사업을 말한다.

1. 도시재생 활성화를 위한 연구·조사

2. 도시재생을 효율적으로 추진하기 위한 기획 및 관리 사업

에 따르면, 도시계정은 도시재생사업 시행 등에 따른 용자출자출연 및 기금 조성·운영 관리 경비 등에 사용할 수 있도록 규정하고 있으며, 최근 개정된 「주택도시기금법 시행령」은 그 외에도 ‘도시재생 활성화를 위한 연구·조사’와 ‘도시재생을 효율적으로 추진하기 위한 기획 및 관리’ 사업을 위해서도 사용할 수 있도록 하였다.

그런데 동 사업은 도시재생 전문가를 양성하기 위한 사업이라는 점에서, 「주택도시기금법」에서 열거하고 있는 도시계정 세출 용도로 보기에는 명확하지 않은 측면이 있다. 이는 ‘주택도시분야 전문가 양성을 위한 국내외 교육훈련’에 대하여 기금을 사용할 수 있도록 명시하고 있는 주택계정과 는 차이가 있다.¹⁶⁾

따라서 국토교통부는 향후 5년간 도시재생 인재양성 사업을 주택도시기금 도시계정을 통해 안정적으로 수행하기 위해서는 법적 근거를 보완하여 추진할 필요가 있다.

16) 「주택도시기금법」

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

7. 주택도시분야 전문가 양성을 위한 국내외 교육훈련 및 관련 제도 개선을 위한 연구·조사

신공항 건설 사업¹⁾은 장래 늘어나는 항공수요에 적기 대응하고 이용객의 교통편의를 증진하기 위하여 공항개발 기본계획을 수립하고 공항인프라 확충을 위한 공항 건설을 추진하는 단위사업이다.

2019년 9월 기준 국토교통부가 추진하고 있는 신공항 건설 사업은 김해신공항, 제주 제2공항, 울릉도 소형공항, 흑산도 소형공항 건설사업이며, 2019년 국가균형발전 프로젝트 대상사업으로 선정된 새만금국제공항 건설사업이 2020년부터 본격적으로 추진될 예정이다.

구체적으로 살펴보면, 먼저 **김해신공항 건설사업²⁾**은 영남지역의 증가하는 항공수요에 대응하기 위하여 2026년까지 총 사업비 5조 9,576억원을 투입하여 현재 김해공항 서편에 활주로 3,200m, 국제선 터미널, 관제탑 및 접근교통망 등을 건설하는 사업이다.

제주 제2공항 건설사업³⁾은 제주공항 혼잡문제를 조기 해소하고 증가하는 항공수요에 대응하기 위하여 2025년까지 총 사업비 4조 8,734억원을 투입하여 서귀포시 성산읍 일대에 활주로 3,200m, 유도로, 터미널 등을 건설하는 사업이다.

울릉도 소형공항 건설사업⁴⁾은 울릉지역에 대한 교통복지를 증진하고 관광수요 등에 대응하기 위하여 2025년까지 총 사업비 6,633억원을 투입하여 울릉군 사동항 지역에 50인승 항공기가 취항할 수 있도록 1,200m급 활주로 및 터미널 등을 건설하는 사업이다.

흑산도 소형공항 건설사업⁵⁾은 흑산지역에 대한 교통복지를 증진하고 관광수요 등에 대응하기 위하여 2023년까지 총 사업비 1,833억원을 투입하여 흑산면 예리 지역에 50인승 항공기가 취항할 수 있도록 1,200m급 활주로 및 터미널 등을 건설하는 사업이다.

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

1) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3538

2) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3538-303

3) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3538-304

4) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3538-301

5) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3538-302

새만금국제공항 건설사업⁶⁾은 전북권 경제활력을 제고하고 새만금 개발 등을 촉진하기 위하여 2019년 국가균형발전 프로젝트 대상사업으로 선정되어 2028년까지 추진할 계획으로, 현재 총 사업비 규모는 미확정 상태이며 군산공항 서쪽 1.3km 지점에 2,500m급 활주로 및 터미널 등을 건설하는 사업이다.

이상 신공항 건설사업의 개요를 요약하면 아래의 표와 같다.

[신공항 건설사업 개요]

구분	김해신공항	제주 제2공항	울릉도 소형공항	흑산도 소형공항	새만금 국제공항
총사업비	5조 9,576억원	4조 8,734억원	6,633억원	1,833억원	미확정
사업기간	2017~2026	2017~2025	2014~2025	2014~2023	2020~2028
사업규모	-3,200급 활주로 (3,800만명/연) -국제선터미널 -관제탑 -신공항연결 -접근교통건설	-3,200급 활주로 (2,500만명/연) -여객터미널 -관제탑 -계류장	-1,200급 활주로 -터미널 건설 (50인승 항공기 취항)	-1,200급 활주로 -터미널 건설 (50인승 항공기 취항)	-2,500급 활주로 -터미널 건설 등
예비타당성 조사결과	B/C=0.94 AHP=0.507	B/C=1.23 AHP=0.664	B/C=1.19 AHP=0.655	B/C=4.38 AHP=0.814	면제
시행방법	직접수행	직접수행	직접수행	직접수행	직접수행
시행주체	국토교통부	국토교통부	국토교통부 한국공항공사	국토교통부 한국공항공사	국토교통부

자료: 국토교통부

6) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3538-305

한편, 신공항 건설사업은 일반적으로 다음의 절차에 따라 진행된다.

먼저 「공항시설법」 제3조7)에 따라 ‘공항개발 종합계획’을 수립하고, 「총사업비 관리지침」 제9조8)에 따라 사전 타당성 검토를 시행한 후, 총 사업비 500억원 이상의 사업으로서 국고 300억원 이상이 투입되는 사업은 「국가재정법」 제38조에 따라 예비타당성조사를 시행한다.

이후 「국가통합교통체계효율화법」⁹⁾ 등에 따라 타당성 평가를 실시하고, 「공항시설법」 제4조10)에 따라 ‘공항개발 기본계획’을 수립·고시하여 사업시행자를 지정하면 기본설계와 실시설계를 거쳐 ‘실시계획’을 승인·고시한다.

이후 신공항 건설 공사를 수행할 업체를 경쟁입찰 등의 방법을 통해 결정하여 계약하고, 공사에 착공하여 준공하면 최종적으로 신공항건설 사업이 완료된다.

7) 「공항시설법」

제3조(공항개발 종합계획의 수립) ① 국토교통부장관은 공항개발사업을 체계적이고 효율적으로 추진하기 위하여 5년마다 다음 각 호의 사항이 포함된 공항개발 종합계획(이하 "종합계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

1. 항공 수요의 전망
2. 권역별 공항 또는 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상의 범위에서 대통령령으로 정하는 규모 이상의 비행장개발 등에 관한 계획
3. 투자 소요 및 재원조달방안
4. 그 밖에 공항 및 비행장 개발과 운영 등에 관한 사항

8) 「총사업비 관리지침」

제9조(적정 사업규모의 책정) ① 중앙관서의 장은 사업구상 단계에서 유사사업의 예 등을 참조하여 사업규모, 총사업비, 사업기간 등을 적절하게 책정하여야 한다.

9) 「국가통합교통체계효율화법」

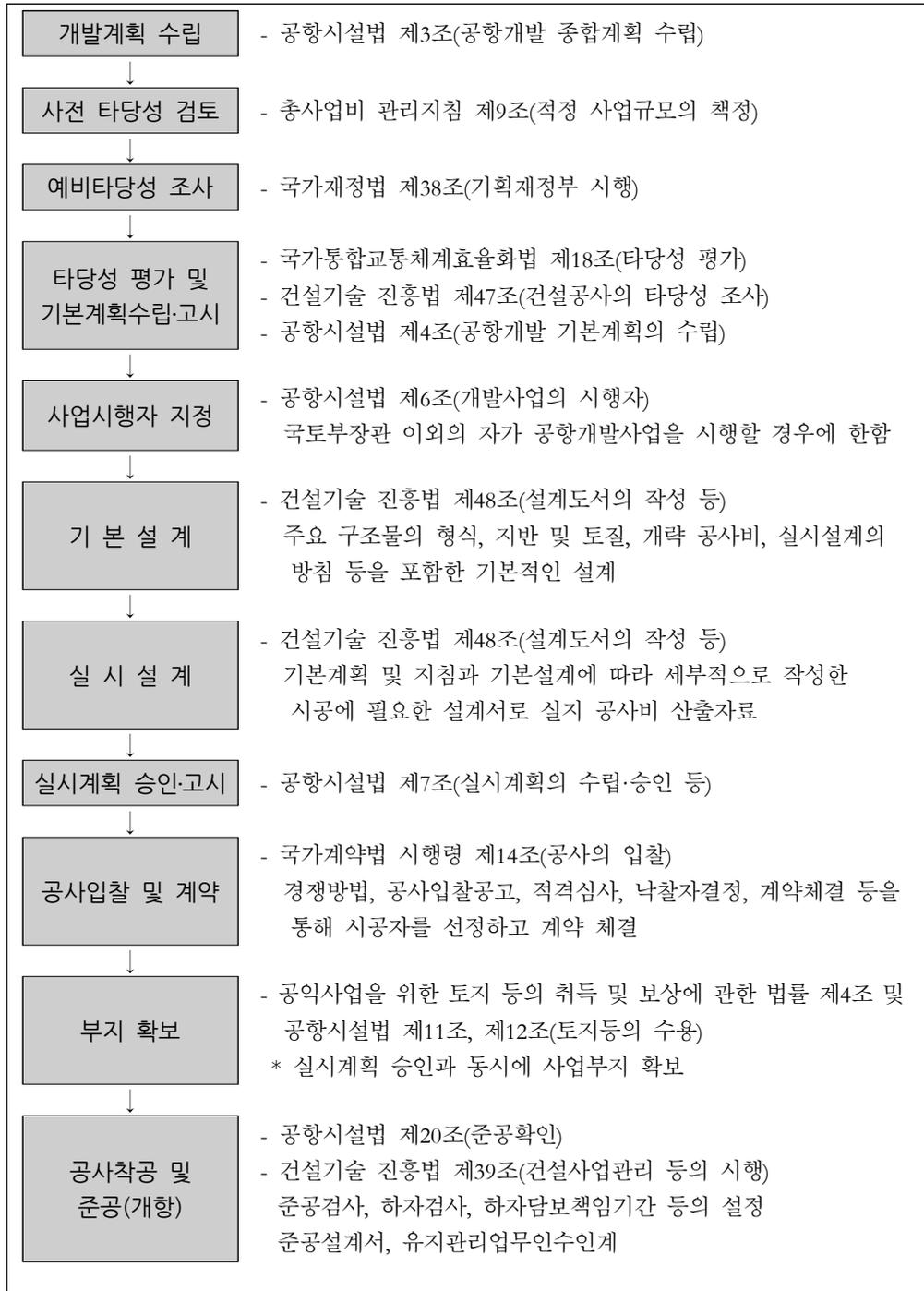
제18조(타당성 평가) ① 공공기관의 장 및 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따른 사업시행자(같은 법 제9조제1항에 따라 사업을 제안한 자를 포함한다. 이하 "교통시설개발사업 시행자"라 한다)는 공공교통시설의 신설·확장 또는 정비사업(이하 "공공교통시설 개발사업"이라 한다)이 포함된 국가기간교통망계획, 중기투자계획 등을 수립하거나 공공교통시설 개발사업을 시작하기 전에 제3항에 따른 투자평가지침에 따라 해당 계획 또는 사업의 타당성을 평가하여야 하며, 해당 연도의 평가대상 공공교통시설 개발사업의 목록과 평가계획을 매년 2월말까지 국토교통부장관에게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

③ 국토교통부장관은 공공교통시설 개발사업의 교통 수요, 비용 및 편익 등에 대한 합리적·객관적인 투자 분석 및 평가를 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 공공교통시설 개발사업에 관한 투자평가지침(이하 "투자평가지침"이라 한다)을 작성하여 고시하여야 한다.

10) 「공항시설법」

제4조(공항개발 기본계획의 수립) ① 국토교통부장관은 공항 또는 비행장을 개발하려면 공항 또는 비행장의 개발에 관한 기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. 다만, 공항시설 또는 비행장시설의 개량에 관한 사업 등 대통령령으로 정하는 경미한 개발사업의 경우에는 기본계획을 수립하지 아니할 수 있다.

[신공항 건설사업 집행절차]



자료: 국토교통부

3-1. 김해신공항 건설사업 갈등 관리 강화 필요

가. 현황

김해신공항 건설사업¹¹⁾의 2020년도 예산안은 전년 대비 456억 5,000만원 증가한 539억 2,000만원이 편성되었다. 2020년도 예산안은 기본조사설계비 490억원, 감리비 49억원 및 기타 건설사업관리비 2,000만원으로 구성된다.

[2020년도 김해신공항 건설사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
김해신공항 건설	33	8,270	8,270	53,920	45,650	652.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

김해신공항 건설사업과 관련하여 지방자치단체와의 이견이 해소되지 않고 있으므로 충분한 협의를 거치는 등 갈등관리를 강화할 필요가 있다.

김해신공항 건설 사업은 2016년 6월, 영남권 신공항 입지를 ‘김해’로 선정한 이후 2017년 4월 예비타당성조사를 거쳐 2017년 8월부터 김해신공항 타당성평가 및 기본계획 수립을 완료하였으며, 현재 전략환경영향평가를 진행 중이다.¹²⁾

동 사업의 2020년도 예산안은 전년도에 편성된 82억 7,000만원 대비 약 7배 증가한 539억 2,000만원으로, 김해신공항 건설을 위한 기본설계비를 전액 편성하였다.¹³⁾ 국토교통부는 2020년도에 동 사업에 관한 기본계획을 고시한 이후 본격적으로 사업을 추진할 계획이다.

11) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3538-303

12) 국토교통부에 따르면 전략환경영향평가는 연내 완료 예정이다.

13) 동 사업에 대한 기본설계비는 2020년도에 전액 반영(2019년 이월액 포함) 되어있다.

[2020년도 김해신공항 건설사업 예산안 산출기준]

구분	예산안 산출근거
기본조사설계비	490억원
감리비	49억원 ¹⁾
사업관리비	0.2억원

주: 1) 감리비는 2020년도 소요 기본설계비의 10% 반영
 자료: 국토교통부

그러나 지난 2018년 9월 국토교통부가 발표한 ‘김해신공항 기본계획 수립 용역 중간보고’ 이후, 부산·울산·경남 지역은 자체 검증단을 구성하여, 동 사업과 관련하여 진입표면 장애물 존치 등 안전성문제, 주변지역에 대한 소음문제, 활주로 용량 등 시설문제, 조류 서식지 및 이동경로 훼손과 같은 환경 문제 등을 제기하면서 동 사업의 백지화 및 정책 변경을 요구(19.1.16)하였다.

[김해신공항 관련 주요 쟁점]

구분	부산·울산·경남 검증단 검토의견	국토교통부 분석결과
항공 안전	- 진입표면 저축 장애물 존치로 항공기 충돌 위험	- 충분한 안전공간을 확보하여 장애물 절취 불필요
	- 정상적인 정밀접근절차 수립 불가	- 장애물 저축 없이 정밀접근절차 수립
	- 항공기 조류충돌 위험 상존	- 조류충돌 최소화방안 마련 예정
항공 소음	- 항공소음분석 전제조건 왜곡으로 소음영향 축소	- 공인된 INM 프로그램으로 예측 수요에 따라 적정하게 소음 분석
	- '23년 시행되는 새로운 소음평가단위(Lden) 미적용	- 관련법 시행에 맞추어 Lden 검토 예정
	- 소음영향지역 추가 및 확대로 주민생존권 위협	- 적절한 소음대책사업 시행예정
공항 시설 및 운영	- 신설 활주로 3,200m는 국토교통부 매뉴얼에 부적합	- 설계 매뉴얼에 따라 활주로의 길이 산정
	- 활주로 용량 부족, 추가 확대 불가 문제	- 활주로 용량 2배 증가, 장래 수요 증가추이에 따라 시설보강 가능
	- 소음민원으로 심야운항 제한 및 경제적 손실	- 지역 합의를 거쳐 운영시간 확대 가능

구분	부산·울산·경남 검증단 검토의견	국토교통부 분석결과
환경	- 겨울철새 등 조류 서식지 및 이동경로 훼손 - 평강천 매립과 단절에 따른 환경 훼손	- 환경훼손은 다소 불가피하나 대책 마련 예정(대체서식지 조성 등 다양한 방안 검토중)
	- 전략환경영향평가서 왜곡 및 누락	- 중대 하자 없음
항공수요	- 항공수요 축소로 정책결정과정의 타당성 상실	- 관련 규정에서 제시하는 방법론에 따라 객관적으로
	- 항공수요예측 방법의 오류	- 항공수요를 예측하였음

자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 각 쟁점을 검토하여 분석결과를 제시하였음에도 여전히 주요 쟁점에 대한 이견이 해소되지 않은 상태이다.

이에 국토교통부와 부산·울산·경남 검증단은 김해신공항의 적정성에 대하여 국무총리실에서 논의하고 그 결과에 따르겠다는 합의('19.6.20)를 하였고, 이에 따라 국무총리실은 동 사업과 관련한 안전, 소음 등 기술적 쟁점에 대해 전문가로 구성된 '동남권 신공항 검증위원회'를 설치하여 이 문제에 대해 재검증할 계획이다.¹⁴⁾

그러나 2019년 9월 현재, 동남권 신공항 검증위원회 위원 선정이나 검증 일정 등이 확정되지 않은 상태로, 만약 동 사업과 관련한 검증 및 심의과정이 지연되는 경우 기본계획에 대한 고시 및 후속사업 절차가 지연될 것으로 보인다.

14) “동남권 관문공항으로서 김해신공항 적정성에 대해 총리실에서 논의하고, 그 결과에 따른다”고 합의('19.6.20)

[김해신공항 건설사업 추진 계획 대비 추진 현황]

구분	당초 추진일정	현재 추진일정
기본계획 수립	2017.8.4.~2018.8.3	2017.8.4.~2018.12.31
기본계획 고시	2018.12.31	지자체 반대로 지연중
기본설계	2019~2021년 상반기	
실시설계		
실시계획 승인·고시	2021년 하반기	
착공	2021년 말	
준공	2026년 말	

자료: 국토교통부

특히 동 사업은 2018년부터 편성되었으나, 2018년의 경우 기본계획 수립용역 연장으로 기본설계비 약 63억원이 전액 불용되었고, 2019년 9월 말 기준, 지방자치단체와의 갈등으로 인하여 기본설계용역 발주가 지연되는 등 연례적으로 집행이 부진한 상황이다.

[연도별 김해신공항 건설사업 집행현황]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이-전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (C/B)
	본예산	추경 (A)							
2018	6,360	6,360	0	0	6,360	33	0	6,327	0.5
2019.9	8,270	8,270	0	△421	7,849	20	-	-	0.3

자료: 국토교통부

이러한 상황에서 검증위원회의 결정이 지연된다면 기본계획 고시 절차를 이행할 수 없어 2019년에 반영한 기본설계비가 전액 불용되고, 2020년도에 편성한 기본설계비(490억원)의 적기 집행 역시 불확실하다고 보이므로, 국토교통부는 향후 동남권 신공항 검증위원회의 구성·운영 시 효과적으로 대응하는 한편, 지방자치단체와의 충분한 협의를 거치는 등 갈등관리를 강화할 필요가 있다.

3-2. 흑산도 소형공항 건설사업 사업관리 철저 필요

가. 현황

흑산도 소형공항 건설사업¹⁵⁾의 2020년도 예산안은 전년 대비 40억원 증가한 50억원이 편성되었다. 2020년도 예산안은 건설보상비 20억원, 공사비 29억원, 감리비 8,000만원, 시설부대비 2,000만원으로 구성된다.

[2020년도 흑산도 소형공항 건설사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
흑산도 소형공항 건설	112	1,000	1,000	5,000	4,000	400.0

자료: 국토교통부

나. 분석의견

흑산도 소형공항 건설부지에 대한 국립공원계획 변경이 지연되어 동 사업의 착공이 지연되고 있으므로, 사업관리를 보다 철저하게 할 필요가 있다.

흑산도 소형공항 건설부지는 다도해해상국립공원 내에 위치하고 있다. 그런데 ‘다도해해상국립공원계획’에는 흑산도 소형공항 건설에 관한 사항이 반영되어있지 않기 때문에, 동 사업을 착공하기 위해서는 「자연공원법」¹⁶⁾에 따라 국립공원위원회의 심의를 거쳐 기 수립된 국립공원계획을 변경하는 절차를 거쳐야 한다.

15) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3538-302

16) 「자연공원법」

제12조(국립공원계획의 결정) ① 국립공원에 관한 공원계획은 환경부장관이 결정한다.

② 환경부장관은 제1항에 따라 공원계획을 결정할 때에는 다음 각 호의 절차를 차례대로 거쳐야 한다.

1. 관할 시·도지사의 의견 청취
2. 관계 중앙행정기관의 장과의 협의
3. 국립공원위원회의 심의

③ 환경부장관은 제2항에 따라 의견을 듣거나 협의를 하기 전에 관계 중앙행정기관의 장 및 관할 시·도지사에게 공원계획 요구서를 제출하게 할 수 있다.

제15조(공원계획의 변경 등) ① 공원계획의 변경에 관하여는 제12조부터 제14조까지의 규정을 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 제12조제2항, 제13조제2항 또는 제14조제2항에 따른 절차를 생략할 수 있다.

이에 국토교통부는 2016년 11월 환경부에 국립공원계획 변경 신청을 하였으나, 국립공원위원회는 제3의 합리적인 대안과의 비교, 경제적 타당성, 조류 충돌가능성, 공항 입지 및 경제적 타당성 등에 관한 보완을 요구하며 보류 결정을 국토교통부에 통보하였고, 이에 국토교통부는 2017년 7월 각 쟁점 사항과 관련한 사항을 보완하여 제출하였다.¹⁷⁾

그러나 국립공원위원회는 재차 경제적 타당성 재검토, 국립공원의 경제적 가치 손실, 경비행기 등 대안교통수단에 대한 검토, 지역주민의 실질적 혜택과 손실에 대한 분석, 조류충돌 가능성 재검토 및 대체서식지 조성 등에 관한 재보완을 요구(‘17.9.)하였고, 이에 국토교통부는 국립공원위원회에 대한 심의자료를 재보완하여 환경부에 제출(‘18.2.)¹⁸⁾ 하였으나, 재보완에도 불구하고 2018년 10월 국립공원위원회의 심의가 정회됨에 따라 공사 착공이 중단되면서, 전년도에서 이월된 보상비 및 공사비 등 약 191억원이 전액 불용되었다.

[흑산도 소형공항 건설사업 추진경위]

- 예비타당성조사 완료(‘13.3.)
- 환경부 전략환경영향평가 협의완료(‘15.11)
- 기본계획 수립용역 완료(‘15.6, 기본계획 고시(‘15.12.))
- **터키 입찰공고 및 유찰(3회, ‘16.11, ‘16.12, ‘17.1)**
- **환경부 국립공원위원회 심의결과 ‘보류’ 결정(‘16.11)**
- 터키 가계약(금호컨소시엄, 수의) 및 기본설계완료(‘17.8)
- 국립공원위원회 심의자료 보완제출(서항청→환경부)(‘17.7)
- 국립공원위원회 심의자료 재보완요청(환경부→서항청)(‘17.9)
- 국립공원위원회 심의자료 보완제출(서항청→환경부)(‘18.2)
- 국립공원위원회 심의 결과 ‘계속심의’(‘18.7)
- **국립공원위원회 심의 결과 ‘정회’로 사업중단(‘18.10)**

17) 헬기나 초고속선의 사업성 부족, 국방부와 문화체육관광부 및 해수부와 관계협의 완료, 예타 이후 변화된 여건 반영시 B/C는 다소 감소하지만 경제적 타당성은 확보, 대체서식지 조성 등

18) B/C 재산출, 전문위원 선정하여 평가분석, 대안교통수단 부적합, 전남 및 흑산도 지역경제 활성화 효과 전망, 대체서식지 추가조성방안 제출 등

[흑산도 소형공항 관련 추진 계획 대비 추진 현황]

구분	당초 추진일정	현재 추진일정
기본계획 수립	2014.4.9.~2015.6.30	2014.4.9.~2015.6.30
기본계획 고시	2015.12.18	2015.12.18
기본설계	2017.4.13.~2017.8.10	2017.4.13.~2017.8.10
실시설계	2017.9.29.~2018.1.26	환경부 국립공원위원회 심의 통과 지연으로 2017.12.15. 실시설계 일시중지 상태
실시계획 승인·고시	2018년 상반기	
착공		
준공	2021년 하반기	

자료: 국토교통부

동 사업은 이미 사업 추진 초기인 2014년도부터 사업추진과정에서의 기본계획이나 환경영향평가 등의 용역을 위한 행정 소요기간 부족과, 턱키(설계·시공 일괄) 입찰에 대한 3회 유찰로 인한 수의계약 체결 등으로 인해 연례적으로 집행이 부진한 사업으로, 19) 2017년도 이후에는 국립공원계획 변경에 차질을 빚으면서 실시설계 및 공사비 집행이 불가능해지면서 집행률이 더욱 저조하게 나타나고 있다.

[연도별 흑산도 소형공항건설 사업 결산내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (C/B)
	본예산	추경(A)							
2014	1,500	1,500	0	0	1,500	638	654	208	42.5
2015	2,000	2,000	654	0	2,654	641	1,480	533	24.2
2016	1,953	1,953	1,480	0	3,433	1,244	1,833	356	36.2
2017	20,852	20,852	1,833	△1,382	21,303	280	19,220	1,803	1.3
2018	17,788	17,788	19,220	0	37,008	113	17,788	19,107	0.3
2019.7.	1,000	1,000	17,788	0	18,788	285	-	-	-

자료: 국토교통부

만약 2020년도에도 국립공원위원회의 심의가 재개되지 않거나 계속 '보류'되는 경우 2020년도에 편성된 예산의 집행이 어려울 것으로 보이며, 당초 2014년~2023년²⁰⁾으로 예정했던 동 사업기간의 연장이 불가피해질 것으로 보이므로, 국토교통부는 사업 관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

19) 국회 예산정책처 2017회계연도 결산 위원회별 분석 국토교통위원회 소관 p.132

20) 2019년 8월, 사업기간이 2021년에서 2023년으로 연장·변경되었다.

3-3. 예비타당성조사가 면제된 새만금국제공항 사업계획 수립 철저 필요

가. 현황

새만금국제공항 건설사업²¹⁾은 신규 추진된 사업으로 2020년도 예산안으로 40억원이 편성되었다. 2020년도 예산안은 기본계획 수립 용역비 32억원과 전략환경영향평가 용역비 8억원으로 구성된다.

[2020년도 새만금국제공항 건설사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
새만금국제공항 건설	0	0	0	4,000	4,000	순증

자료: 국토교통부

나. 분석의견

새만금국제공항건설 사업의 사업계획 적정성검토 결과 등을 바탕으로 사업계획을 철저히 수립하여 사업을 진행할 필요가 있다.

「국가재정법」 제38조²²⁾는 총 사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규사업에 대한 예산을 편성하기 위해서는 미리 예비타당성

21) 코드: 교통시설특별회계(공항계정) 3538-305

22) 「국가재정법」

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

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

10. 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업으로서 다음 각 목의 요건을 모두 갖춘 사업

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

나. 국가 정책적으로 추진이 필요하여 국무회의를 거쳐 확정된 사업

조사를 실시하되, 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업으로서, 사업목적 및 규모, 추진방안 등 구체적인 사업계획이 수립되고, 국가 정책적 추진이 필요하여 국무회의를 거쳐 확정된 사업에 대해서는 예비타당성조사를 면제할 수 있도록 규정하고 있다.

새만금국제공항 건설사업의 경우 2019년 국가균형발전 프로젝트 대상사업으로 선정됨에 따라 「국가재정법」 제38조제2항제10호에 규정된 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업으로서 국무회의의 의결(2019.1.)을 거쳐 예비타당성조사가 면제되었고,²³⁾ 2019년 3월부터 2019년 9월 말 현재까지 사업계획 적정성 검토(KDI)가 진행 중인 상태이다.

[새만금국제공항 건설사업 추진경위]

- 제5차 공항개발 중장기 종합계획(‘16~’20년) 포함 (‘16.5)
- 새만금 신공항 항공수요 조사 연구용역 완료(‘17.12)
- 새만금 신공항 사전타당성검토 연구용역 추진(‘18.7~’19.6)
- 2019 국가균형발전 프로젝트(안) 국무회의 심의·확정(‘19.1.)
- 사업계획 적정성 검토(KDI)(‘19.3~ 진행중)

「국가재정법」이 대규모 재정이 투입되는 사업에 대하여 예비타당성조사를 거치도록 규정한 사유는 예산 낭비를 방지하고 국가재정의 효율성을 제고하기 위한 취지로, 「예비타당성조사 운용지침」 제23조는 예비타당성조사가 면제된 경우라 하더라도 예비타당성조사 방식에 준하여 재원조달방안, 중장기 재정소요, 효율적 대안 등의 분석을 통해 적정 사업규모를 검토하고 그 결과를 예산 편성에 반영할 수 있도록 규정하고 있다.²⁴⁾

23) 이 과정에서 국토교통부는 ‘사전타당성검토 연구용역’의 중간결과를 활용하여 예비타당성조사 면제 요건중의 하나인 사업계획(기본방향, 위치, 항공수요, 시설규모, 총사업비, 사업기간 등)을 마련하였다.

24) 「예비타당성조사 운용지침」

제23조(사업계획 적정성 검토) 기획재정부장관은 필요한 경우 제20조의 규정에 의한 예비타당성조사 면제 사업에 대하여 예비타당성조사 방식에 준하여 재원조달방안, 중장기 재정소요, 효율적 대안 등의 분석을 통해 적정 사업규모를 검토하고 그 결과를 예산편성 및 기금운용계획 수립에 반영 할 수 있다.

그런데 동 사업의 경우 사업계획 적정성 검토 절차가 아직 진행 중²⁵⁾이라는 점에서 동 사업에 대한 재정소요 등에 대한 결과가 예산편성 과정에서 적정하게 반영되지 못한 측면이 있다.

따라서 동 사업에 대한 사업계획 적정성 검토가 완료되는 대로 그 결과를 면밀히 분석하는 등 사업 타당성 등에 관한 검토를 충실하게 수행하고, 이를 토대로 국회 예산안 심의 과정에서 사업규모 등에 관하여 충분히 논의할 필요가 있다.

[새만금국제공항 건설 관련 사전타당성 검토 연구결과]

- (위 치) 現 군산공항 서쪽 약 1.3km(새만금 기본계획상 공항부지)
- (시설규모) 활주로 2,500m 1본, 여객터미널 등
- (총사업비) 7,912억원
- (총사업기간) 2020~2028년
- (항공수요) 2029년 73만명(개항시), 2055년 84만명으로 예측

(단위: 만명)

구 분	2029	2035	2045	2055
계	72.7	78.4	82.9	84.4
국내	39.2	42.2	44.9	45.8
국제	33.5	36.2	38.0	38.6

25) 국토교통부에 따르면 사업계획 적정성 검토는 2019년 10월까지 진행될 예정이다.

가. 현황

혁신도시건설특별회계는 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」에 따라 공공기관 및 기업·대학·연구소 등을 유치하여 지역발전 거점도시를 건설하는 혁신도시 건설사업을 위한 특별회계로, 2008년에 신설되었다.¹⁾

2020년도 혁신도시건설특별회계의 국토교통부 소관 예산안은 총계 기준으로 5개 세부사업에 3,422억 9,100만원이 편성되었다.

[2020년도 혁신도시건설특별회계 예산안]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019예산		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		(B-A)	(B-A)/A
혁신도시건설특별회계	242,859	264,632	264,632	342,291	77,659	29.3
공공기관이차보전지원	12	0	0	0	0	0.0
혁신도시건설지원	3,997	2,476	2,476	2,429	△47	△1.9
혁신도시 성과평가 및 정책지원	0	1,500	1,500	600	△900	△60.0
혁신도시 정주여건개선 및 활성화 지원	10,000	33,000	33,000	15,700	△17,300	△52.4
혁특회계에서공자기금 으로 예수원금상환	200,000	200,000	200,000	300,000	100,000	50.0
혁특회계에서공자기금 으로 예수이자상환	28,850	27,656	27,656	23,562	△4,094	△14.8

자료: 국토교통부

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

- 1) 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」 제33조(혁신도시건설특별회계의 설치 및 관리·운영) ①공공기관의 지방이전, 혁신도시의 조성 및 발전에 관한 사업을 재정적으로 지원하기 위하여 혁신도시건설특별회계(이하 "회계"라 한다)를 설치한다.
 ②회계는 국토교통부장관이 관리·운영한다.
 ③회계의 세출예산은 중앙관서의 조직별로 구분할 수 있다.

나. 분석의견

향후 정주여건 개선 등을 포함한 혁신도시 시·군·구 사업계획이 추진될 예정이나 현재 혁신도시건설특별회계의 자체수입이 거의 발생하지 않는 상황²⁾이므로, 적정 세입원을 발굴하는 등 개선방안을 강구할 필요가 있다.

혁신도시건설사업은 2008년 혁신도시건설특별회계를 신설하여 안정적인 재원을 확보한 후 2017년까지 총 10개 혁신도시를 준공하고 총 153개의 이전대상 공공기관 중 147개의 공공기관의 이전을 완료함으로써 1단계 사업이 종료되었다.

이에 정부는 2030년까지 기업유치와 정주인프라 확대 등을 통해 도시의 활성화를 도모하는 2단계 사업²⁾을 개시하겠다는 계획을 발표(2018.2.)하였고, 이후 혁신도시건설특별회계를 통한 세출사업은 혁신도시 건설에서 혁신도시 정주여건 개선 및 활성화 지원 등의 사업으로 개편되었다.

그런데 현행 혁신도시건설특별회계의 세입-세출구조를 살펴보면, 우선 ‘세입’의 경우 가장 큰 비중을 차지하던 세입항목인 종전부동산 매각대금(건물매각대, 토지매각대, 입목죽매각대)이 2013년도 8,740억원(결산 기준)을 달성한 이후 지속적으로 감소하여 2020년도부터는 편성되지 않고 있으며, 이에 따라 일반회계와 공공자금관리기금 전입금의 비중이 급증하고 있다.

2) 국토교통부는 「혁신도시 종합발전계획(18.10.25)」을 통해 국비 1.7조, 지방비 1.3조, 지방비 1.3조 등 총 4.3조원의 투자계획을 제시하였다.

[2020년도 혁신도시건설특별회계 세입 예산안]

(단위: 백만원)

구분	2018결산	2019예산		2020 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		(B-A)	%
총 계	274,965	264,632	264,632	342,291	77,659	29.3
건물대여료	66	53	53	10	△43	△81.1
토지대여료	30	100	100	0	△100	순감
건물매각대	3,817	4,022	4,022	0	△4,022	순감
토지매각대	83,003	58,133	58,133	0	△58,133	순감
입목죽매각대	0	25	25	0	△25	순감
기타재산수입	17	10	10	5	△5	△50.0
기타경상이전수입	1	100	100	50	△50	△50.0
변상금	13	0	0	0	0.0	0.0
전년도이월금 ¹⁾	14,261	16,184	16,184	0	△16,184	순감
전년도세계잉여금	0	0	0	617	617	순증
일반회계전입금	25,854	36,976	36,976	18,729	△18,247	△49.3
기금예수금	147,903	149,029	149,029	322,880	173,851	116.7

주: 1) 2020년도 세입 편성부터 전년도이월금을 전년도세계잉여금과 전년도이월금으로 분리 개편한 자료: 국토교통부

반면, ‘세출’의 경우 건설공사 위주인 1단계 사업 당시 청사신축비 지원비용으로 2013년 최고 9,894억원을 집행한 이래, 2018년도부터 청사신축비가 편성되지 않고 있으며, 2단계 사업이 시작된 현재 총 3개 세부사업에 대한 총지출 기준 약 187억원 규모의 사업이 편성되어 있어, 2020년도 예산안 기준 20개 특별회계 중 총지출 기준으로 가장 낮은 수준이다.³⁾

3) 총액기준으로는 아시아문화중심도시조성특별회계 → 교도작업특별회계 → 등기특별회계 → 행정중심복합도시건설특별회계 → 혁신도시건설특별회계 순서로 예산규모가 작지만, 총지출을 기준으로 하는 경우 혁신도시건설특별회계의 규모가 가장 작은 규모이다.

[2020년도 혁신도시건설특별회계 세출 예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018결산	2019예산		2020 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		(B-A)	%
총 계	258,094	264,632	264,632	342,291	77,659	29.3
국가공무원인재개발원 기숙사증축	15,235	0	0	0	0.0	0.0
공공기관이차보전지원	12	0	0	0	0.0	0.0
혁신도시건설지원	3,997	2,476	2,476	2,429	△47	△1.9
혁신도시 성과평가 및 정책지원	0	1,500	1,500	600	△900	△60.0
혁신도시 정주여건개선 및 활성화지원	10,000	33,000	33,000	15,700	△17,300	△52.4
혁특회계에서공자기금 으로 예수원금상환	200,000	200,000	200,000	300,000	100,000	50.0
혁특회계에서공자기금 으로 예수이자상환	28,850	27,656	27,656	23,562	△4,094	△14.8

자료: 국토교통부

한편, 혁신도시건설특별회계는 현재 종전부동산 매각대금의 미편성으로 인해 혁신도시건설특별회계는 공공자금관리기금으로부터 자금을 차입하여 기존 차입금에 대한 원리금을 상환하는 구조로 유지되고 있다. 실제로 2020년도 세입예산안 중 기금예수금은 3,228억 8,000만원인 반면, 기금예수금에 대한 원리금 상환금은 3,235억 6,200만원으로 나타나고 있다.

국토교통부는 혁신도시 시증2에 따른 혁신도시 정주여건 개선 등 주요 사업 추진을 위하여 마중물 성격의 정부 재정지원이 지속적으로 필요하다는 입장으로, 종전부동산 매각 완료에 따른 세입 부족과 공공자금관리기금에 대한 원리금 상환에 관하여 재정 당국과 ‘일반회계 전입금 확대’를 통한 상환 등 협의를 지속해나갈 예정이라는 입장을 제시하고 있다.

그러나 「국가재정법」 제4조제3항4)에 따르면 특별회계는 국가에서 특정한 사업을 운영하고자 할 때, 특정한 자금을 보유하여 운영하고자 할 때, 특정한 세입으로 특정한 세출에 충당함으로써 일반회계와 구분하여 회계처리할 필요가 있을 때에 법률로써 설치하도록 규정하고 있다는 점을 감안한다면, 현행 혁신도시건설특별회계는 사업 예산의 대부분을 일반회계 전입금이나 공공자금관리기금 예수금으로 충당하고 있다는 점에서 “특정 세입”으로 “특정 세출”에 충당한다는 특별회계의 요건에 부합하지 않게 운영되고 있다는 문제가 있다.

따라서 정부는 「국가재정법」상 특별회계의 설치기준과 혁신도시 2단계 사업 추진사항 등을 종합적으로 고려하여 혁신도시건설특별회계의 세입원 발굴 등 개선 방안을 강구할 필요가 있다.

4) 「국가재정법」

제4조(회계구분) ① 국가의 회계는 일반회계와 특별회계로 구분한다.

② 일반회계는 조세수입 등을 주요 세입으로 하여 국가의 일반적인 세출에 충당하기 위하여 설치한다.

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

가. 현황

국토교통부 소관 2020년도 세입예산안은 일반회계, 교통시설특별회계, 국가균형발전특별회계, 혁신도시건설특별회계, 에너지및자원사업특별회계 등 5개 회계에 총 1조 4,896억 9,700만원이 편성되었다.

이 중 일반회계 세입예산안은 1,672억 4,400만원으로 전년 대비 43억 100만원 (2.6%)이 증액편성되었다.

[2020년도 국토교통부 소관 세입예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
계	1,547,200	1,726,860	1,726,860	1,487,697	△165,641	△24.0
일반회계	84,405	162,943	162,943	167,244	4,301	2.6
교통시설특별회계	939,679	873,889	873,889	796,034	△77,855	△8.9
국가균형발전특별회계	523,088	689,228	689,228	523,587	△165,641	△24.0
혁신도시건설특별회계	13	10	10	65	55	550.0
에너지및자원사업 특별회계	15	790	790	767	△23	△2.9

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 국토교통부 소관 일반회계 세입 예산안에 편성된 20개의 세목 중 16개 세목의 예산 산정기준이 전년도 예산을 기준으로 하고 있어 세입예산의 과다계상 문제가 연례적으로 발생하고 있으므로 이를 개선할 필요가 있다.

국토교통부는 토지대여료, 건물대여료 등 일반회계 20개 세목 중 16개 세목의 예산규모를 전년도 예산을 기준으로 편성하였다.

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

[국토교통부 소관 일반회계 세입예산안 산정기준 비교]

(단위: 백만원)

구분	예산안	주요내용	2020년 산정방식
토지대여료(51-511)	1,588	국유재산(토지) 사용수익허가수입	전년예산 수준
건물대여료(51-512)	227	국유재산(건물) 사용수익허가수입	3년결산액+대여상승분
기타관유물대여료(51-513)	12	국유재산(물건) 사용수익허가수입	전년예산 수준
기타재산수입(54-545)	12,460	보조금 등 발생이자 정산	전년예산×경제성장률
벌금및과료(56-561)	524	소관법률 위반에 따른 벌금 등	전년예산 수준
과태료(56-563)	269	소관법률 위반에 따른 과태료	전년예산 수준
징계부과금(56-564)	20	공무원에 대한 징계부과금	전년예산 수준
과징금(56-565)	5,754	자동차관리법상 과징금	전년예산×경제성장률
변상금(57-571)	275	국유재산 무단점유 변상금	전년예산 수준
위약금(57-572)	570	계약불이행 등 위약금	전년예산×경제성장률
가산금(58-581)	16	사용료 등 납부 연체료	전년예산 수준
기타경상이전수입(59-596)	121,777	보조금 등 잔액 정산	전년예산 및 수납고려
면허료및수수료(65-651)	2,948	하천점용허가 등 수수료	최근결산액(과목정정반영)
기타잡수입(69-691)	14,113	지도·하천준설토 판매수입 등	전년예산 수준
면허료및수수료(수입대체경비) (65-651)	2,442	건설기준관리법상 인증수수료 등	전년예산 수준
기타잡수입(수입대체경비) (69-691)	1,504	항공기 감항검사교육수입 등	3년결산액 평균치 등
건물매각대(71-711)	119	국유재산(건물) 매각수입	전년예산 수준
기계기구매각대(71-712)	3	국유재산(물건) 매각수입	전년예산 수준
기타고정자산매각대(71-713)	8	내용연수 1년 이상 물품 매각수입	전년예산 수준
토지매각대(72-721)	2,615	토지보상법상 토지환매수입	전년예산 수준

자료: 국토교통부

세입예산은 예측치라는 점에서 수납액과의 격차가 발생할 수는 있으나, 반복적으로 전년도 예산을 기준으로 차년도 예산을 산정하는 경우 전년도의 예측 오류가 차년도에도 반영되어 예산액과 수납액의 격차가 지속적으로 유지될 가능성이 높다.

실제로 2020년 예산안 규모가 10억 이상인 세목 중 전년도 예산을 기준으로 편성한 세목의 최근 3년간 결산 내역을 살펴보면, 연례적으로 세입예산이 실제 수납액 대비 과다편성되는 문제가 반복되고 있는 것을 알 수 있다.¹⁾

1) 특히 기타잡수입(69-691) 및 토지매각대(72-721)는 매년 편성액이 동일하게 나타나고 있다.

[2020년 일반회계 예산액 10억 이상 세목의 3년간 결산 내역]

(단위: 백만원)

구분	연도	예산액(A)	징수결정액	수납액(B)	수납율 (B/A)
토지대여료 (51-511)	2016	1,453	1,892	1,060	73.0
	2017	1,497	2,079	1,254	83.8
	2018	1,542	2,452	1,399	90.7
	2019	1,588	2,316	1,488	93.7
	2020(안)	1,588			
기타재산수입 (51-545)	2016	11,071	8,155	7,149	64.6
	2017	11,403	5,877	4,897	42.9
	2018	11,745	4,987	3,883	33.1
	2019	12,098	2,516	838	6.9
	2020(안)	12,460			
면허료및수수료 (수입대체경비) (14-65-651)	2016	576	317	317	55.0
	2017	2,302	434	432	18.8
	2018	2,302	305	305	13.3
	2019	2,442	55	51	2.1
	2020(안)	2,442			
기타잡수익 (69-691)	2016	14,085	6,637	6,592	46.8
	2017	14,113	6,450	6,444	45.7
	2018	14,113	7,372	6,825	48.4
	2019	14,113	1,380	694	4.9
	2020(안)	14,113			
토지매각대 (72-721)	2016	2,615	649	510	19.5
	2017	2,615	2,737	439	16.8
	2018	2,615	3,001	702	26.9
	2019	2,615	2,138	△160	△6.1
	2020(안)	2,615			

주: 2019년은 6월 말 기준

자료: 국토교통부

이러한 세입예산의 과다계상 문제는 예상치 못한 세입결손으로 이어져 재정운용계획의 이행에 차질을 가져오는 등 재정활용의 효율성을 저하시킬 우려가 있다.

따라서 국토교통부는 일률적으로 전년도 예산 기준으로 일반회계 세입예산 규모를 산정하는 방식을 대신하여²⁾ 최근 수납액 등 실적치나 세목별로 영향을 받는 지표를 활용하는 등 세입예산 산정기준을 개선할 필요가 있다.

2) 국토교통부는 일반회계를 제외한 4개의 특별회계 세입예산의 경우, 대부분 최근 3년간 결산액을 고려하여 세입예산을 편성하고 있다는 점을 참고할 필요가 있다.

둘째, 주거급여지원 사업 등 간접보조사업으로 인한 보조금 발생이자 정산분을 고려하여 기타재산수입의 세입예산안 규모를 조정할 필요가 있다.

주거급여지원 사업은 자치단체 경상보조사업으로, 국토교통부가 광역자치단체에 보조금을 교부한 후 광역자치단체가 다시 기초자치단체로 보조금을 재교부하는 간접보조 방식으로 수행된다.

이와 관련하여, 「2017년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」은 간접보조사업으로 인해 발생한 이자의 정산과 관련하여 간접보조금으로 발생한 이자의 경우 보조사업자의 세입으로 처리하도록 규정하였다.

그러나 2018년도부터는 「예산 및 기금운용계획 집행지침」이 개정되어 간접보조금으로 발생한 이자도 국고로 반환하도록 규정됨에 따라 간접보조금으로 발생한 이자에 대해서도 기타재산수입 세목으로 수납하여야 한다.

실제 2017년도 주거급여사업에 대한 국고보조금 정산 결과 발생이자액이 총 3억 6,700만원 규모였으나, 2018년도의 경우에는 6억 1,600만원 규모로 약 1.6배 이상 증가한 것으로 나타나고 있는데,³⁾ 국토교통부는 이러한 소요에 대한 면밀한 고려 없이 전년도 예산수준에 일률적으로 경제성장률(3%)을 반영하여 예산을 편성하고 있는 것으로 나타났다.

따라서 간접보조사업의 수행 과정에서 발생한 이자의 추가 세입 규모를 파악하여 2020년도 예산안에 적정하게 반영함으로써 세입예산안 규모를 적정한 수준으로 조정할 필요가 있다.

[최근 3년간 기타재산수입 세목의 결산 내역]

(단위: 백만원)

구분	연도	예산액(A)	징수결정액	수납액(B)	수납율(B/A)
기타재산수입 (51-545)	2016	11,071	8,155	7,149	64.6
	2017	11,403	5,877	4,897	42.9
	2018	11,745	4,987	3,883	33.1
	2019.7	12,098	2,516	838	6.9
	2020(안)	12,460			

자료: 국토교통부

3) 다만, 2017년도 주거급여 집행액은 9,469억원 규모인 반면, 2018년도 주거급여 집행액은 1조 885억원 규모라는 점에서, 간접보조금 이자정산액이 증가한 사유로는 주거급여 집행액 증가 요인도 복합적으로 작용하였을 것으로 추정된다.

가. 현황

내부거래는 회계·기금 간 재원이전을 의미하는 것으로, 내부거래의 유형은 거래의 성격 및 거래의 대상에 따라 전출금, 예탁금, 상환지출 등 3가지로 구분된다. 먼저 전출금은 회계 또는 기금이 다른 회계 또는 기금에 무상으로 주는 자금을 의미하며, 전출금을 지급받는 회계 또는 기금에서는 이를 수입항목 중 전입금으로 계상한다. 예탁금은 회계 또는 기금이 다른 회계 또는 기금에 유상으로 빌려주는 자금을 의미하며, 예탁금을 지급받는 회계 또는 기금에서는 이를 수입항목 중 예수금으로 계상하며, 유상으로 빌려주는 자금이므로 예수금이 있는 회계 또는 기금은 차후 그 원금 및 이자를 상환지출 형태로 상환하여야 한다.

내부거래는 회계·기금 간의 재원 이전을 통하여 재정의 효율적 운영을 가능하게 한다는 장점이 있으나, 한편으로는 재정구조를 복잡하게 하여 재정운용의 투명성을 저해하는 단점이 있다.

나. 분석의견

교통시설특별회계 및 주택도시기금 내부거래 관련 사업의 비목 편성에 오류가 있으므로, 내부거래의 성격이 정확하게 드러날 수 있도록 이를 정정할 필요가 있다.

전출금은 회계 또는 기금이 다른 회계 또는 기금에 무상으로 제공하는 자금으로, 전출금을 지급받는 회계 또는 기금에서는 이를 세입항목 중 전입금으로 계상한다. 전입 및 전출 대상에 따라 4개 세입목과 4개 세출 세목으로 구분된다.

[전입 및 전출 관련 세입과목 및 세출과목]

세입			세출	
관	항	목	목	세목
(40) 정부내부 수입 및 기타	(91) 전입금	(911)일반회계전입금	(610) 전출금 등	(610-01)일반회계전출금
		(912)특별회계전입금		(610-02)특별회계전출금
		(913)기금전입금		(610-03)기금전출금
		(915)계정간전입금		(610-04)계정간전출금

자료: 「2020년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」을 바탕으로 재작성

국토교통부의 2020년도 예산안을 살펴보면, 교통시설특별회계 및 주택도시기금에서 세출과목을 잘못 편성하여 재정통계 산출에 오류가 발생할 가능성이 있다.

구체적으로, 교통시설특별회계(공항)의 경우 교통시설특별회계 내 공항계정에 편성된 예산을 도로계정 및 철도계정으로 자금을 전출하기 위한 사업으로 계정간 거래에 해당한다. 그러나 국토교통부는 이를 계정간전출금(610-04목)이 아닌 특별회계전출금(610-02목)으로 잘못 편성하였다.

다음, 주택도시기금의 경우, 복권기금사업의 취소·축소·중단 등으로 인하여 불용액이 발생할 경우 해당 금액을 복권기금으로 반납하도록 규정하고 있는 「복권 및 복권기금법」¹⁾에 따라 복권기금사업 불용액을 기금전출금(610-03목)으로 편성·집행할 필요가 있다.²⁾ 그러나 국토교통부는 이를 기금전출금이 아닌 반환금및손실금(710-03목)으로 잘못 편성하였다.

내부거래의 경우 정부의 총수입·총지출 산정 시 제외되므로 내부거래의 비목 편성에 오류가 있을 경우 정부의 총수입·총지출 교란 요인으로 작용할 수 있는 만큼, 국토교통부는 실질적인 거래 형태와 부합하도록 잘못 편성된 비목을 정정할 필요가 있다.

1) 「복권 및 복권기금법」

제29조의2(불용액의 복권기금에의 반납) ① 기관의 장등은 해당 복권기금사업의 취소·축소·중단 등으로 인하여 불용액(不用額)이 발생하였을 때에는 그 사유와 금액을 지체 없이 복권위원회에 통보하고 해당 금액을 복권기금에 반납하여야 한다.

② 불용액의 반납금액은 늦어도 다음다음 연도의 기금운용계획상 수입계획에 계상하여야 한다.

2) 이와 관련하여 문화재보호기금, 양성평등기금, 청소년육성기금, 과학기술진흥기금, 문화예술진흥기금 등 타 기금의 복권기금 반환금 역시 모두 기금전출금(610-03목)으로 편성하고 있으며, 이는 복권기금의 기금전입금(91-913) 목으로 수납되고 있다는 점을 고려할 필요가 있다.

[국토교통부 소관 특별회계 및 기금 중 비목편성이 잘못된 전출금 현황]

(단위: 백만원)

회계	세부사업명	세목		예산액
		현재	정정필요	
교통시설특별회계(공항)	교특회계(공항)에서 교특회계(도로계정, 철도계정)으로의 전출금	610-02목 (특별회계 전출금)	610-04목 (계정간전출금)	216,940 ¹⁾
주택도시기금	복권기금전출(반환금)	반환금및손실금 (710-03)	기금전출금 (610-03)	1,692

주: 1) 교통회계(도로계정)으로의 전출금은 151,858백만원, 교특회계(철도계정)으로의 전출금은 65,082백만원으로 구성

자료: 국토교통부

[각 세목별 주요 내역]

세목	내역
특별회계전출금 (610-02)	<ul style="list-style-type: none"> 특별회계에 무상으로 주는 자금
기금전출금 (610-03)	<ul style="list-style-type: none"> 기금에 무상으로 주는 자금 공무원연금법 및 사립학교교원연금법에 의한 국가 부담금
계정간전출금 (610-04)	<ul style="list-style-type: none"> 회계 또는 기금 내 다른 계정으로 무상 지원하는 자금
반환금및손실금 (710-03)	<ul style="list-style-type: none"> 반환금: 과오납금, 반환금, 수표지불미청산금, 상환금, 기타반환금 손실금: 유가증권, 고정자산등의 매출손실금, 대손금 또는 대손상각충당금, 기타 잡손실

자료: 「2020년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」

III

개별 사업 분석

1

캠퍼스 혁신파크 조성사업 사업계획 보완 필요 등

가. 현황

캠퍼스 혁신파크 조성사업¹⁾은 대학 내 유희부지를 활용하여 도시첨단산업단지를 조성하고 정부의 산학협력, 창업 및 기업육성 사업 등을 종합적으로 지원하기 위한 사업으로, 국토교통부와 교육부 및 중소벤처기업부가 협력하여 추진하는 사업으로, 민간보조사업으로 추진할 예정이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 22억 2,000만원이 신규 편성되었다.

[2020년도 캠퍼스 혁신파크 조성사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
캠퍼스 혁신파크 조성	0	0	0	2,220	2,220	순증

자료: 국토교통부

국토교통부는 도시첨단산업단지인 캠퍼스 혁신파크를 공모에 선정된 대학의 유희부지에 조성할 예정으로, 수도권외의 경우에는 20%, 수도권을 제외한 지방의 경우에는 40%를 국고로 보조할 예정이다.

국토교통부는 2019년 6월 캠퍼스 혁신파크 선도사업에 대한 공모를 실시하여 3개 대학을 선정(‘19.8.)²⁾하였으며, 이에 따라 2020년도 예산안에는 개소당 총 사업비 476억 2,000만원을 기준으로, 수도권 1개소에 대한 사업비 4억 4,000만원과, 지방권 2개소에 대한 사업비 17억 8,000만원을 합한 총 22억 2,000만원을 편성하였다.

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

1) 코드: 일반회계 6031-315

2) 강원대학교, 한남대학교, 한양대 ERICA 캠퍼스

[2020년도 캠퍼스 혁신파크 조성사업 산출근거]

구분	예산안 산출근거
총 사업비 산출기준	476.2억원 = 산단조성비 21억원 + 건축비 455.2억원
	(수도권) 4.4억원 = 476.2억원 × 20%(국비보조율) × 4.67%(기성율)
	(지방권) 8.9억원 = 476.2억원 × 40%(국비보조율) × 4.67%(기성율)



2020년도 사업비	22.2억원 = 수도권 1개소(4.4억원) + 지방권 2개소 (8.9억원×2개소)
---------------	--

자료: 국토교통부

나. 분석의견

캠퍼스 혁신파크 조성사업과 관련하여 예산 심의 과정에서 다음과 같은 점을 검토할 필요가 있다.

첫째, 캠퍼스 혁신파크 조성사업의 원활한 수행을 위하여 법적 근거를 갖출 수 있도록 관계부처 등과 협의를 강화할 필요가 있다.

캠퍼스 혁신파크 조성사업은 ‘대학’이 직접 사업시행자가 되어 산업단지개발실시계획을 작성함으로써 캠퍼스 내 산업 생태계를 조성하고 일자리 창출 등을 위하여 주도적 역할을 하는 사업이다.

그러나 현행 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따르면 사업시행자의 범위에 대학이 포함되어 있지 않기 때문에 이를 보완하기 위하여 사업시행자의 범위에 대학을 포함하는 내용이 포함된 「산업입지 및 개발에 관한 법률 일부개정법률안」이 발의³⁾되어 국토교통위원회에서 의결(2019.9.26.)된 상태이다.

현행법상 대학은 교지(校地)의 토지소유자로 사업을 시행할 수는 있으나,⁴⁾ 동 사업은 향후 교지외의 부지로 사업을 확대하려는 취지를 포함한 만큼, 동 법률안이 본회의에서 최종적으로 의결되지 않는다면 사업의 취지를 달성하기 어려운 측면이 있다고 보여진다.

3) 「산업입지 및 개발에 관한 법률 일부개정법률안」 (의안번호 제19737호, 박재호의원 대표발의)

4) 「산업입지 및 개발에 관한 법률」

제16조(산업단지개발사업의 시행자) ① 산업단지개발사업은 다음 각 호의 자 중에서 산업단지 지정권자의 지정에 의하여 산업단지개발계획에서 정하는 자가 이를 시행한다.

6. 산업단지 안의 토지의 소유자 또는 그들이 산업단지개발을 위하여 설립한 조합

또한, 동 법률안은 도시첨단산업단지에 관한 특례 규정을 포함하고 있는데, 해당 특례 규정은 기획재정위원회 소관인 「국유재산특례제한법」⁵⁾의 개정을 전제로 하고 있다는 점에서, 만약 「국유재산특례제한법」 일부개정법률안이 의결되지 않는 경우 「산업입지 및 개발에 관한 법률 일부개정법률안」에 포함되어 있는 특례규정의 효력이 발생하지 않아 사업의 추진에 어려움을 겪을 소지가 있다.⁶⁾

따라서 국토교통부는 동 사업이 법적 근거를 갖추어 원활하게 추진될 수 있도록 국회 및 관계 부처와의 협의를 강화할 필요가 있다.

[개정안의 주요 내용]

구 분	주 요 내 용
사업시행사	■ 국립대학 법인, 사립대 학교법인, 과학기술원(카이스트 등) 추가
인허가 의제	■ 사립대 학교법인 기본재산의 권리의 포기에 한해 허가 의제
특례	■ 제3자의 지식산업센터 및 행복주택(근로자 입주가능) 설치 허용
	■ 대학교지 외 부지에 한해 BOT방식 민간투자 허용
	■ 국공유 재산 사용기간 연장(최장 50년) 및 사용료 인하(연 5%→1%)
	■ 기업임대용 건물 국비지원 허용

주: 「산업입지 및 개발에 관한 법률 일부개정법률안」의 주요내용 재구성
 자료: 국토교통부

둘째, 동 사업의 규모와 사업효과 등에 관한 사업계획이 미흡한 측면이 있으므로, 면밀한 검토를 통하여 사업계획을 보완할 필요가 있다.

캠퍼스 혁신파크 조성사업은 2020년부터 2025년까지 추진되는 사업으로, 2020년도에는 수도권 1개소와 지방권 2개소에 캠퍼스 혁신파크를 조성할 예정이다.

그러나 현재 2021년 이후 추가적인 캠퍼스 혁신파크 조성사업을 진행할 것인지 등에 대한 사업계획이 수립되어 있지 않고, 사업규모 역시 확정되지 않아 동 사업에 대한 중장기계획이 불분명한 측면이 있다.

또한, 사업효과와 관련해서도, 국토교통부는 판교의 기업지원허브 성과를 바탕으로 동 사업을 통해 청년층이 선호하는 첨단산업 일자리를 개소당 1,300개 창출할

5) 「국유재산특례제한법 일부개정법률안」 (의안번호 제19723호, 박재호의원 대표발의)

6) 동 「국유재산특례제한법 일부개정법률안」은 기획재정위원회에 계류 중이나 아직까지 법안심사소 위원회에서 논의가 이루어지지 않은 상태이다.

수 있다는 입장이나, 판교기업지원허브는 그 입지가 동 사업을 통해 추진하려는 입지와 차이가 있어 동 사업에 적용하기 어려우므로 비교대상을 재설정할 필요가 있다고 보인다.

국토교통부는 정책연구용역 등을 통해 사업규모나 사업계획 등을 엄밀하게 수립하겠다고 설명하고 있으나, 동 사업이 2020년도 신규 사업으로 추진하는 만큼 사업 예산 편성 이전에 동 사업의 규모 및 사업타당성 등을 보완할 필요가 있다.

셋째, 동 사업에 편성된 캠퍼스 혁신파크 설계가 2020년에 완료될 수 있도록 집행관리를 철저히 할 필요가 있다.

캠퍼스 혁신파크 조성사업의 추진절차를 살펴보면, 우선 사업대상으로 선정된 대학과 LH가 공동으로 기본구상과 사업타당성 분석을 거쳐 사업모델을 수립해야 하고, 조사설계 용역 등을 통해 산업단지계획을 수립하여야 하며, 산업단지계획 승인 및 인허가 절차를 거쳐야 한다.

이 과정에서 짧게는 11개월, 길게는 1년 이상이 소요될 것으로 예상되어 2020년에 편성된 예산이 차년으로 이월될 가능성이 높다고 보여진다.⁷⁾

특히, 「설계공모, 기본설계 등의 시행 및 설계의 경제성 등 검토에 관한 지침」 제23조 및 별표18)에 따르면, 공사비 100~500억원 규모의 건축공사의 경우 기본설계에 4.5개월, 실시설계에 7개월이 소요되는 것을 기준으로 제시하고 있는 만큼, 총 사업비 476억원 규모의 동 사업의 설계에는 약 11.5개월이 소요되어 실시설계비가 연내에 전액 집행되지 않을 소지가 있다.

따라서 국토교통부는 동 사업의 2020년도 예산이 연내에 집행될 수 있도록 사업추진 단계별로 집행 관리를 철저히 할 필요가 있다.

7) 국토교통부에 따르면 2020년도에 편성된 예산안은 총 사업비(건축비 및 단지조성비)의 4.6% 수준으로 동 사업을 위한 설계비의 규모와 유사한 수준이다.

8) 「설계공모, 기본설계 등의 시행 및 설계의 경제성 등 검토에 관한 지침」(국토교통부 고시) 제23조(설계기간) ① 발주청은 기본설계 및 실시설계(이하 "설계"라 한다) 용역을 시행함에 있어 충분한 설계기간을 부여하여 최적의 설계품질이 확보되도록 하여야 한다.

② 발주청은 설계용역을 발주할 경우 공사의 규모와 특성과 발주청의 여건 등을 감안하여 정하되, 별표 1의 공종별 설계 기간을 참고할 수 있다.

[캠퍼스 혁신파크 조성사업 집행 절차]

구분	추진업무	소요기간
기획구상	○ (LH) 산단 기본구상, 사업타당성 분석, 사업모델 수립 ○ (대학) 수요조사, 건축물 구상	1개월
산단계획 수립	○ (조사설계용역) 단지 기본설계, 각종 인허가 서류 작성 - 산업단지 개발계획(안), 교통·환경·재해 영향평가 등	5개월
산단승인 신청	○ 산업단지계획 승인 신청(시행자→국토부)	5~8 개월
인허가	○ 관계부처, 사·도, 시·군 협의 (환경영향평가 별도 진행) ○ 주민설명회, 주민공람, 산업단지계획심의위원회	
산업단지 계획승인	○ 산업단지계획 승인	
착공	○ (LH) 단지 실시설계 및 공사발주 , 착공, 공사관리 업무 ○ (대학) 건축계획 수립 및 건축허가 등 인허가 업무	2년
분양임대	○ (건축물 착공 후 준공 전) 임대 계획 수립 및 임대 시행	
준공	○ (LH) 단지 조성공사 준공업무(준공검사, 하자보수, 인계) ○ (대학) 건축물 사용승인	
관리	○ 산업단지 관리기관(관리기본계획 수립, 시설 유지·관리, 매각임대입주 관련 업무, 기업 지원업무 등)	

자료: 국토교통부

가. 현 황

수소도시 지원 사업¹⁾은 수소 활용기술 및 시스템을 실제 적용한 수소도시 조성을 목표로, 신도시·혁신도시, 수소 활용 선도지역 등을 수소 시범도시로 선정하여 통합운영시스템, 수소 추출기, 연료전지, 배관망 등 수소 인프라 구축 등을 지원하는 사업이다. 이 사업은 신규사업으로, 2020년도 예산안은 140억 2,000만원이 편성되었다.

[2020년도 수소도시 지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
수소도시 지원	0	0	0	14,020	14,020	순증

자료: 국토교통부

수소도시 지원 사업은 제5차 혁신성장 관계장관회의에서 수소경제를 혁신성장을 위한 전략 투자분야로 선정('18.8)함에 따라 관계부처 합동으로 「수소경제 활성화 로드맵」을 발표('19.1)하고, 국토교통부가 수소에너지 기반 실증형 시범도시 3곳을 조성하겠다는 계획을 발표('19.3)하면서 추진되었다.

동 사업은 2020년부터 2022년까지 3년간 추진될 예정이며, 지방자치단체 공모를 통해 3개소를 시범도시로 선정할 예정이다. 총 사업비는 시범도시 1개소당 290억원씩 총 870억원으로, 총 사업비의 50%를 국비로 보조할 계획이다.

2020년도 예산안은 ‘수소시범도시 조성’ 사업을 위한 예산 135억원과 ‘수소도시안전 지원’ 사업 예산 5억 2,000만원으로 구성된다.

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

1) 코드: 일반회계 5642-301

[2020년도 수소도시 지원사업 예산안 산출근거]

구분	예산안 산출근거
수소시범도시조성	135억원 ≙ 290억원(총사업비) × 3개소 × 50%(보조율) × 31%(1차년도 지원)
수소도시안전지원	5.2억원 = 4억원(일반연구비) + 1억원(정책연구비) + 0.2억원(일반수용비)

자료: 국토교통부

한편, 국토교통부는 「수소 시범도시 추진전략」을 통하여 3개의 시범도시를 선정 한 후, 2020년 6월까지 선정된 지방자치단체와 함께 도시계획(MP)을 수립하고, 2020년 7월부터 2021년 말까지 동 사업의 인프라를 구축한 후, 2022년 1월부터 수소시범도시 운영 및 실증을 본격적으로 추진하겠다는 계획을 밝히고 있다.

[수소 시범도시 국비 지원내역(예시)]

구분	구현이미지	지원내역
기본 요소		<ul style="list-style-type: none"> - 공동주택 연료전지(440kW, 2대) 40억원 - 상업용빌딩 연료전지(100kW, 4대) 40억원 - 파이프라인(5km기준) 50억원 - 충전기(3기) 90억원 - 통합운영플랫폼 40억원 - 도시가스 또는 수소가격 지원, 통합운영플랫폼 인력지원 등 운영비 20억원
확장 요소		<ul style="list-style-type: none"> - 마을회관 등 공공시설 연료전지 (5kW, 2동) 2억원 - 수소 스마트팜(10kW, 5개) 10억원 - 파이프라인(3km기준) 30억원 - 설계비 등 10억원 - 통합운영플랫폼 40억원

주: 수소 시범도시 사업은 기본요소와 확장요소 사업으로 구성

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 수소 시범도시 사업과 관련한 주민 수용성 확보여부가 불분명하므로, 수소 시범도시 선정과 관련한 예산의 집행가능성을 면밀하게 검토할 필요가 있다.

「수소 시범도시 추진전략(19.10.10)」에 따르면 동 사업은 2020년부터 2022년까지 총 3곳에 수소 시범도시를 조성하는 사업으로, 국토교통부는 기초 또는 광역 지방자치단체에 대한 공모 절차를 거쳐 2019년 12월까지 수소 시범도시 3곳을 선정할 계획이다.²⁾

[수소 시범도시 추진일정]



자료: 국토교통부

공모 선정기준은 수소 시범도시 조성계획의 타당성·실현가능성, 향후 지방자치단체의 수소정책 추진 의지 등을 종합 평가할 예정으로, 지방자치단체의 매칭 비율이 높거나 기 구축된 수소 인프라를 활용하는 경우 등에 대해서는 가점(본 점수의 10% 이내)을 부여할 계획이다.

국토교통부는 동 사업 참여와 관련한 별도의 수요조사는 실시하지 않았으나, 약 16개 지방자치단체가 동 사업에 관심을 가지고 있으므로 2019년 12월까지 시범도시 선정 절차를 마무리할 계획이라고 설명하고 있다.

2) 한편 동 사업 예산안이 국회에 제출된 시점(19.9.2.)까지 수소 시범도시 사업에 관련한 추진전략이나 시범도시 선정기준 등이 마련되지 않았다.

[수소 시범도시 선정기준 및 가점요소]

구분		내용
선정 기준	수소수급 여건	- 필요한 수소량 예측과 공급계획이 구체적이고 실현가능한 곳
	목표의 적절성	- 시범사업으로 달성하고자 하는 목표가 명확·적절한지 여부 (수소활용 선도도시와 진입단계 도시는 수소활용 목표에 차등)
	확장성·지속성	- R&D를 통해 개발되는 새로운 기술의 적용과 사업의 규모 확대를 수용가능한 곳 (시범사업 종료 후 사업지속가능성)
	주민수용성 및 지자체 정책추진의지	- 계획 수립 전 지역주민의 의견을 충분히 수렴한 곳 - 수소차 구입시 보조금 지원이 많은 곳 - 수소차 개별소비세, 취득세 감면 등 지방세 세제감면지원이 많은 곳
가점 요소	투자계획	- 지자체 매칭비율이 높은 경우 - 타 기업 및 기업의 투자계획이 확정된 경우
	인프라 先구축	- 기 구축된 수소인프라(충전소, 파이프라인 등) 활용하는 경우, 인프라 관련 부지 등이 확보되어 있는 경우
	수혜집단	- 사업 혜택이 사회적 약자에게 제공되는 경우
	안전관리계획	- 전문기관에 의한 세부적 안전관리 대책을 수립하는 경우

주: 가점요소의 경우 가점 상한(본점수의 10% 이내) 제한
자료: 국토교통부

그러나 최근 강릉 수소탱크 폭발사고(19.5.) 발생으로 인해 수소 안전성에 대한 우려가 높아지고 있는 상황에서 동 사업에 대한 주민 수용성 제고를 충분히 확보하기 어려울 가능성이 있다.

실제로 산업통상자원부가 추진하고 있는 ‘수소생산기지 구축사업’³⁾의 사례를 살펴보면, 해당 사업은 2019년 공모를 통해 3개 지방자치단체에 수소 추출기 등을 활용한 소규모 수소생산기지를 구축할 계획이었으나, 공모에 선정된 서울 강서지역의 경우 지역 주민 반대로 인하여 사업추진이 지연되고 있어 10월 초순까지 원만한 추진이 어려울 경우 추가 공모를 통해 사업자를 재선정할 계획이다.

국토교통부는 이와 관련하여 공모대상 사업지 선정시 지역주민의 의견을 충분히 수렴하였는지를 반영하고 수소도시 선정 전까지 수소 시범도시의 안전성에 관련한 충분한 홍보를 하겠다는 입장이다.

3) 수소생산기지 구축사업은 버스차고지나 주요 정압시설에 수소 생산·공급 인프라를 구축하기 위한 사업으로, 2019년에 삼척, 창원, 서울강서 지역이 동 사업 대상으로 선정된 바 있다.

그러나 공모 선정 기준 중 ‘주민수용성’에 대한 배점이나 가중치 등을 확인하기 어렵고, 수소도시 선정 시기가 2019년 12월로 예정되어 있는 만큼 홍보 시기가 짧다는 점을 고려할 때 단기간에 안전성 우려를 해소하는 것이 쉽지 않을 것으로 보이므로, 동 사업에 편성된 예산의 집행가능성을 면밀하게 검토할 필요가 있다.

둘째, 동 사업기간 종료 이후에도 수소도시의 지속가능성이 확보될 수 있도록 사업계획을 점검·보완할 필요가 있다.

동 사업은 2020년부터 2022년까지 3년 동안 수소 시범도시를 조성하는 사업으로, 정부는 동 사업기간 종료되더라도 향후 수소 R&D 상용화 기술이나 실증단계의 기술 등을 적용하기 위한 도시로 활용할 계획이다.

그러나 앞서 언급한 바와 같이 수소 안정성에 대한 우려가 크고, 수소관련 설비에 대한 유지관리 및 수소의 낮은 가격경쟁력 등의 문제가 상존하고 있기 때문에 사업기간이 종료된 이후에도 지속적으로 유지될 수 있을지에 대한 면밀한 검토가 필요하다고 보인다.

실제로 지난 2016년 동 사업과 유사하게 추진된 ‘울산 수소타운’ 사례를 살펴보면, 총 사업비 88억원(국비 52억원, 시비 19억원, 민자 17억원)을 투입하여 연료전지 150대(195kW)를 보급하였는데,⁴⁾ 동 사업 추진 과정에서 높은 수소 가격이나 유지관리 등의 문제로 인해 지속가능성을 확보하지 못하고 사업 종료 후 가정용 연료전지나 배관 등을 철거한 것으로 나타났다.

국토교통부는 이러한 점을 보완하기 위해 안전성에 관한 주민홍보와 함께 수소가격 절감을 위해 총 사업비에 반영된 운영비를 활용하여 수소가격의 일부를 지원하겠다는 입장이나, 사업기간이 종료되는 2022년 이후에 수소의 유지관리 및 수소가격 부담 문제가 해소되지 않는다면 울산 수소타운과 같은 실패사례가 반복되어 동 시범사업을 통해 구축한 인프라가 더 이상 활용되지 못하고 매몰될 가능성이 있다고 보여진다.

이와 관련하여 국토교통부는 산업통상자원부가 수행하는 ‘분산형 생산기지 구축사업’과 연계하여 저렴한 수소를 공급하거나 REC⁵⁾ 제도를 이용하는 방안 등을

4) 울산 수소타운 사업은 수소 파이프라인을 설치하여 울산지역에서 생산된 부생수소를 각 연료전지에 직접 공급하는 방식으로 추진되었다.

5) REC란 신재생에너지로 전기를 생산·공급했음을 증명하는 인증서를 말한다.

제시하고 있으나, 산업통상자원부가 2019년부터 추진하고 있는 ‘중소규모 수소생산기지 구축사업’은 앞서 언급한 바와 같이 수소 안전성 문제 등에 대한 우려 등 지역주민 반대로 일부 사업추진이 지연되고 있고,⁶⁾ REC 제도의 경우 최근 수요에 비해 많은 REC가 공급됨에 따라 거래가격이 지속적으로 하락하는 구조적 문제가 있기 때문에 REC 발급을 통한 유지관리비 절감 유도 전략의 효과성은 제한될 것으로 보인다.

따라서 수소의 안전성과 주민 수용성, 경제성 문제 등 전반에 걸쳐 수소도시가 지속가능성을 확보할 수 있도록 사업계획을 점검·보완할 필요가 있다.

[「수소 시범도시 추진전략(19.10.10)」 내용 발췌]

- **(수소가격 인하)** 시범도시 내 수소 생산설비 사업 지원 등을 통해 **운송비용을 절감시켜 수소 가격 인하** 추진(예시: 약 10%)
- 시범도시 내에 **분산형 생산기지 구축사업(중소규모 추출기 지원)***을 연계·지원하여 저렴한 수소 공급(산업부)
 - * 수소 수요처 인근에 추출기 설치를 지원하는 사업으로 2020년 5곳 선정 계획
- **LNG 충전소 구축사업***과 연계하여 LNG 용·복합 충전소를 구축, 저렴한 가격으로 수소 공급(가스공사)
 - * LNG 충전소와 수소 충전소가 결합된 LNG 용·복합 충전소를 구축(LNG를 운송하여 수소 충전소의 추출 설비에 공급)
- **(REC) 연료 전지를 활용하는 발전사업자에게 REC를 발급하여 유지 관리비 절감에 활용(산업부)**
 - * 발전사업자가 신재생에너지 설비를 통해 전기를 생산·공급하고 전력·REC 판매 수입 확보

자료: 「수소 시범도시 추진전략(19.10.10)」

6) 한편, 산업자원통상부가 수소공급능력 확충을 위하여 2022년까지 총 18기의 소규모 수소생산기지를 구축하는 방향으로 사업계획을 변경함에 따라, 재정지원규모가 예비타당성조사 대상 규모로 증가하였기 때문에 「국가재정법」 제50조제2항에 따른 타당성 재조사를 실시하여 추진할 필요가 있다는 지적이 제기된 바 있다. (국회예산정책처, 「2020회계연도 예산안 위원회별 분석(산업통상자원중소벤처기업위원회 소관)」pp.126~132)

가. 현황

도시재생사업은 인구감소, 사업체 수 감소, 노후건축물 증가 등 전국적으로 발생하고 있는 도시 쇠퇴에 대응하여 주거환경을 개선하여 삶의 질을 제고하고, 도시 공간 혁신을 통한 도시활력 회복 등을 위한 도시재생을 지원하는 사업이다.

2018년까지 동 사업은 경제기반형, 중심시가지형, 일반근린형, 주거지지원형 이상 4개 유형으로 구분되었고, 포항 흥해지역이 특별재생지역으로 지정됨에 따라 2019년에는 특별재생사업 지원사업이 내역사업으로 추가되었으며, 2020년도에는 스마트 도시재생 지원사업이 신규 내역사업으로 편성되었다.

[2020년도 도시재생사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
도시재생사업	280,079	478,354	483,254	683,977	200,723	41.5
스마트 도시재생 지원	0	0	0	10,000	10,000	순증

자료: 국토교통부

신규 편성된 '스마트 도시재생 지원 사업'은 도시재생활성화지역²⁾ 중 건축물 노후도, 지역 쇠퇴도, 시급성 등 인프라가 부족하고 개선이 시급한 취약지역의 문제를 해결하기 위하여 스마트 기술을 반영한 도시재생사업을 추진하는 경우 국고를 보조하는 사업이다. 이 사업에 편성된 2020년도 예산안은 총 100억원으로, 국토교통부는 20개 지역을 선정하여 1개 지역 당 평균 5억원씩 지원할 계획이다.

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

- 1) 코드: 국가균형발전특별회계 지역지원계정 5641-301의 내역사업
- 2) 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
 5. "도시재생활성화지역"이란 국가와 지방자치단체의 자원과 역량을 집중함으로써 도시재생을 위한 사업의 효과를 극대화하려는 전략적 대상지역으로 그 지정 및 해제를 도시재생전략계획으로 결정하는 지역을 말한다.

[2020년도 스마트 도시재생 지원 사업 예산안 산출내역]

구분	예산안 산출근거
스마트 도시재생 지원사업	100억원 = 20개소 × 5억원(국비지원한도)

나. 분석의견

현재 시행중인 스마트시티형 도시재생사업과 별도로 추진하려는 ‘스마트 도시재생 지원사업’에 대한 사업 계획을 구체화할 필요가 있다.

국토교통부는 현재 도시재생 뉴딜사업으로 선정된 지역 중 ‘스마트 기술’을 활용하여 도시재생을 추진하는 사업에 대해서는 최대 30억원의 국비를 추가로 지원하는 ‘스마트시티형 도시재생사업’을 추진하고 있다. 2017년도에는 6개, 2018년도에는 5개, 2019년 9월 현재 1개의 사업장이 스마트시티형 도시재생사업 대상으로 선정된 상태이다.

신규 내역사업인 ‘스마트 도시재생 지원사업’은 도시재생 뉴딜사업으로 선정된 지역과는 별도로 ‘스마트 기술’을 활용하여 도시재생을 추진하는 사업³⁾에 대하여 지역당 5억원의 국비를 보조하는 사업으로, ‘스마트 기술’을 활용한 도시재생 추진이라는 측면에서 현재 추진 중인 사업과 유사한 것으로 보인다.⁴⁾

3) 국토교통부는 화재감지 센서나 게이트웨이 설치 등의 설비 구축을 통하여 스마트 화재통보 시스템을 운영하거나, 노약자장애인 등 안전을 위하여 주택에 화재연기·활동감지센서 등을 설치하는 사업 등을 예시로 들고 있다.

4) 예를 들어 이미 추진 중인 ‘스마트시티형 도시재생사업’ 중 소규모로 추진하는 사업(우리동네살리기 유형)인 방범·방재시스템 구축 사업의 경우 스마트 기술을 적용한 지역문제 해결이라는 점에서 사업 내용의 차별성이 크지 않다고 보인다.

[스마트시티형 도시재생사업과 스마트 도시재생 지원사업 비교]

구분	스마트시티형 도시재생 사업(기존)	스마트 도시재생 지원사업(신규)
목적	사업지의 쇠퇴원인, 잠재력 및 지역자산을 파악하고 재생목적 및 활성화계획의 전략과 목표를 효율적으로 달성하기 위해 스마트 기술 을 반영하여 추진	취약지역의 문제를 해결하기 위해 주민체감도가 높고 쉽게 상용화가 가능한 안전·소방, 교통, 생활·복지 등의 분야를 스마트 기술 을 반영하여 지원
사업대상	도시재생활성화지역 중 도시재생 뉴딜사업으로 선정지역	도시재생활성화지역
활성화계획	수립 필요	수립 불필요
국고보조율	40~60%	40~60%
예산규모	국비 최대 30억원 추가지원 (뉴딜사업비+추가지원비)	지역별 최대 5억원 지원
개소수	연 5곳 내외 (2017~2019까지 총 12곳 선정)	연 20곳 내외
기타	도시재생 뉴딜사업 선정 시 국비 추가 지원 여부 결정	공모 등을 통해 사업 선정

자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 스마트 도시재생 지원사업의 경우 도시재생활성화 계획 수립을 바탕으로 도시재생 뉴딜사업으로 선정되지 않은 지역이라 하더라도, 인프라가 부족하고 개선이 시급한 취약지역을 대상으로 주민체감도가 높고 쉽게 상용화가 가능한 분야를 지원하는 사업으로, 쇠퇴지역에 스마트 기술을 조속히 도입할 수 있다는 점에서 의미가 있다는 입장이다.

그러나 이러한 국토교통부의 주장이 타당하더라도, 도시재생 뉴딜사업으로 선정되지 않은 소규모 취약지역을 지원하기 위한 수단으로 ‘스마트 기술’을 활용하는 사업에 대해서만 별도의 국고 보조사업을 편성하는 것에 대한 적정성 논의가 필요하다고 보인다.

또한, 이미 추진 중인 ‘스마트시티형 도시재생사업’의 추진현황을 살펴보면, 도시재생활성화계획까지 수립되어 추진되고 있음에도 스마트 기술을 활용하기 위한 구체적 실행방안 수립의 한계 등으로 인해 2019년 9월 현재 총 12개의 사업지를

위해 편성한 국고보조금의 집행 실적이 일부 계획 수립을 위한 용역을 제외하고 전무한 것으로 나타나고 있다는 점을 고려할 때, 소규모 취약지역에서 동 사업이 원활하게 추진될 수 있을지에 대해서도 불확실한 측면이 있다고 보인다.

[최근 3년간 (기존) 스마트시티형 도시재생사업 선정대상]

구분	지자체		유형	주요사업내용	국비
	광역	기초			
'17	인천	부평	중심	상인간 정보공유, 브랜드 홍보 지원을 위한 커뮤니티 플랫폼 구축	30
	세종	세종		데이터센터 구축 통한 상권분석, 창업지원	30
	경북	포항		VR서비스 등 방문객 편의서비스 제공	30
	경기	남양주		홀로그램 공연장 조성 등 관광활성화	54
	경기	고양	일반	드론 활용 안전서비스 제공	30
	부산	사하구	주거	스마트팜 및 태양광, 스마트가로등 조성	15
'18	경북	포항	경제	ICT 해양산업 생태계 구축 및 주민생활 스마트서비스	60
	울산	동구	일반	미세먼지 측정, 스마트 주차안내, 공공와이파이 등	30
	충북	제천	우동	방법·방재시스템, 주차관리서비스 도입	30
	대구	북구	중심	문화예술체험 및 상권활성화 기반마련	계획 수립중
		김해		스마트창업랩 조성 등	계획 수립중
'19	전남	순천	중심	홀로그램, AR 기반 관광서비스 제공	20

자료: 국토교통부

따라서 신규로 추진하려는 스마트 도시재생 지원사업과 기존의 스마트시티형 도시재생사업과의 차별성을 확대하는 한편, 동 사업의 집행가능성을 제고하기 위하여 사업계획을 보다 구체화할 필요가 있다.

5) 국토교통부에 따르면 기초지방자치단체의 경우 스마트 기술 도입 초기단계로, 구체적 실행방안 수립 등 본격적 성과가 도출되기에는 시간이 소요될 것이라는 입장이다.

가. 현황

주택성능보강 사업¹⁾은 화재 발생시 대형인명피해 우려가 높은 주거시설(단독·공동주택)에 대하여 화재안전성 향상을 위해 성능보강에 필요한 용자를 지원하는 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 전년 대비 350억원 감액된 150억원이 편성되었다.

[2020년도 주택성능보강 사업 계획안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
주택성능보강	0	50,000	50,000	15,000	△35,000	△70.0

자료: 국토교통부

현재 국토교통부는 「건축물 관리법」에 따라 화재발생시 대형인명피해 우려가 높은 건축물에 대해서는 화재안전성능보강을 의무화하고 보강비용을 “보조”하는 반면, 의무대상 건축물이 아닌 다가구·연립·다세대 등 주거용 화재취약시설에 대해서는 보강비용을 “용자”하는 방식으로 지원하고 있다.

나. 분석의견

첫째, 주택성능보강 사업의 집행 실적이 전무하다는 점을 고려하여 예산안 규모를 적정 수준으로 조정하는 한편 사업 실적을 제고하기 위한 방안을 강구할 필요가 있다.

주택성능보강 사업은 제천 복합건축물 화재(‘17.12.), 밀양세종병원 화재(‘18.1.) 등으로 대형인명피해가 발생함에 따라 범정부 화재안전특별 TF를 구성하여 「화재안전 특별대책 추진계획」을 발표함에 따라 2019년부터 추진된 사업이다.

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

1) 코드: 주택도시기금 1131-406

동 사업 대상은 화재발생시 대형인명피해 우려가 높은 3층 이상의 주거시설로 가연성 외장재를 사용하고 스프링클러가 설치되지 않은 1층 필로티 구조의 건축물로, 필로티 건축물의 화재확산 방지를 위하여 1층 필로티 천정 불연재 교체, 간이 스프링클러, 옥외피난계단, 하향식 피난구, 방화문 설치 등의 성능보강을 위한 용자를 연 1.2% 금리로 지원하는 것을 주요 내용으로 하고 있다.

[화재성능보강 사업 대상 건축물]

용도 세부용도	위험요인			지원동수 (‘19~’22)
	가연성 외장재	스프링 클러 미설치	1층 필로티 주차장	
도시형생활주택·연립·다세대·다가구 등	●	●	●	2,500여동

자료: 국토교통부

동 사업의 2020년도 예산안을 살펴보면, 화재취약주택 총 375동에 대하여 보강비용 4,000만원을 지원하기 위한 예산으로 총 150억원이 편성되었다.

[2020년도 주택성능보강 사업 예산안 산출내역]

구분	계획안 산출근거
주택성능보강	150억원 = 375동 × 0.4억원(국비지원한도)

자료: 국토교통부

그런데 동 사업의 2019년도 집행실적을 살펴보면, 국토교통부는 화재취약주택 총 1,250동에 대한 보강비용 4,000만원을 용자할 계획으로 총 500억원을 편성하였으나, 2019년 8월 말 기준 동 사업에 대한 용자 집행실적은 전무한 상황이다.

[2019년도 주택성능보강 사업 집행실적]

(단위: 백만원, %)

사업명	예산액		이·전용 등	예산현액 (B)	집행액 (C)	불용액	집행률 (B/C)
	당초	수정(A)					
주택성능보강	50,000	50,000	0	50,000	0	0	0.0

주: 2019년 8월 말 기준

자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 동 사업 수행을 위한 시행세칙 마련 등으로 사업 시기가 다소 지연(19.5.)되었고, 화재취약주택의 경우 성능보장에 대한 법적 의무가 없어 주택소유자의 자발적 참여를 전제로 하고 있기 때문에 집행이 부진하다고 설명하고 있다.²⁾

그러나 법적 의무가 강제되지 않은 주거시설 소유자의 자발적 참여를 이끌어 내는 것이 쉽지 않고, 참여 의지가 있다 하더라도 3층 이상의 주택을 대상으로 하고 있다는 점에서 구분소유자의 동의를 받기에 어려움이 따를 소지가 크다.³⁾

이러한 점을 감안하여 2020년도 예산안에 2019년 대비 350억원 감액된 150억원이 편성되었으나, 현재와 같은 사업방식이 유지되는 한 375동에 대한 화재안전성능보강 용자 수요 발생은 불확실할 것으로 보이므로, 동 사업에 대한 참여를 유인하기 위한 개선방안을 모색하는 한편, 2019년도 사업 집행 실적 등을 면밀하게 검토하여 2020년도 예산안을 적정 규모로 조정하는 방안을 검토할 필요가 있다.⁴⁾

2) 「건축물관리법」

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

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

1. 「건축법」 제2조제2항제3호에 따른 제1종 근린생활시설
2. 「건축법」 제2조제2항제4호에 따른 제2종 근린생활시설
3. 「건축법」 제2조제2항제9호에 따른 의료시설
4. 「건축법」 제2조제2항제10호에 따른 교육연구시설
5. 「건축법」 제2조제2항제11호에 따른 노유자시설
6. 「건축법」 제2조제2항제12호에 따른 수련시설
7. 「건축법」 제2조제2항제15호에 따른 숙박시설

③ 특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 이 법 시행 후 6개월 이내에 보강대상 건축물의 관리자에게 화재안전성능보강 대상 건축물임을 통지하여야 한다. 이 경우 해당 통지에 이의가 있는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 이의신청을 할 수 있다.

제29조(화재안전성능보강에 대한 지원 및 특례) ② 국가 및 지방자치단체는 보강대상 건축물의 화재안전성능보강에 소요되는 공사비용에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조하여야 한다.

③ 국가 또는 지방자치단체는 대통령령으로 정하는 건축물에 대하여 제28조에 따른 화재안전성능보강을 하는 경우 보강에 소요되는 비용을 용자할 수 있다.

3) 동 사업의 대상인 연립주택·다세대주택 등은 통상 1개 동의 주택을 다수가 구분소유하고 있는데, 이러한 경우 비용부담 등을 이유로 일부만 반대하여도 사업을 시행하는데 어려움이 따를 소지가 크다.

4) 국토교통부는 2019년 10월 1일 현재, 주택성능보강사업 집행 제고를 위하여 용자대상 확대 및 지원조건 완화 등을 내용으로 하는 기금운용계획 변경을 완료하였다는 입장이다.

둘째, 동 사업의 2020년도 계획안 산출내역에 반영된 사업의 수를 감안하여, 성과목표를 보다 적극적으로 설정할 필요가 있다.

국토교통부는 화재안전 성능보강사업의 성과지표를 ‘화재안전성능보강(동)’으로 설정하고, 2020년도 성과목표를 ‘30동’으로 설정하였다.

[2020년도 화재성능보강사업 성과계획서상 성과지표 및 성과목표]

성과지표	구분	'16	'17	'18	'19	'20	'20목표치 산출근거	측정산식
화재안전 성능보강 (동)	목표	-	-	-	125	30	서울시 유사사업의 경우 7년간 지원실적이 대상시설의 약 10% 수준임을 감안	용자신청 건수
	실적	-	-	-	-	-		
	달성도	-	-	-	-	-		

자료: 국토교통부

그러나, 계획안 산출근거를 살펴보면 2019년의 경우 총 1,250동에 대한 지원을 바탕으로 예산을 편성하였음에도 10.0% 수준에 불과한 125동을 성과목표로 설정하였고, 2020년도의 경우 총 375동에 대한 지원을 바탕으로 예산을 편성하였음에도 성과목표를 30동(8%)으로 설정하는 등 성과목표가 과소하게 설정된 측면이 있다.

따라서 국토교통부는 2020년도 예산안 편성 규모를 감안하여 동 사업의 성과목표를 보다 적극적으로 설정할 필요가 있다.

가. 현황

이차보전은 정부가 정책목표 달성을 위하여 특정 부문에 저리의 자금을 공급할 필요가 있을 때 사업 대상이 시장에서 자금을 실제 조달하는 금리와 정책금리간의 차이를 보전해주는 정책수단을 말한다.

이차보전 지원 사업¹⁾은 분양주택과 주택구입 및 전세자금을 저리로 공급하기 위하여 주택금융공사의 유동화증권 발행 재원과 은행 재원에 대하여 시중금리와 정책금리간의 차이만큼 이차보전을 실시하는 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 2,505억 700만원으로, 전년 대비 602억 2,000만원 증액 편성되었다.

[2020년도 이차보전 지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 계획안(B)	증감	
		당초	수정(A)		B-A	(B-A)/A
이차보전 지원	137,242	190,287	190,287	250,507	60,220	31.6

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 이차보전 지원 사업 규모가 매년 확대되고 있으므로, 동 사업 규모의 적정성에 대한 논의가 필요하다.

국토교통부는 현재 ‘주택구입·전세자금(용자)’ 사업을 통하여 주택구입자금(디딤돌대출)과 전세대출(버팀목대출) 및 주거안정 월세대출 등의 기금융자 사업을 수행하고 있다. 그러나 기금을 통한 용자지원방식은 용자 수요에도 불구하고 재원이 한정되어 있어 충분한 지원을 하기 어렵다는 문제가 있다.²⁾

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

1) 코드: 주택도시기금 1042-401

이에 국토교통부는 기금 재원을 통한 지원방식을 이차보전 방식으로 전환하여 단기적으로 재정지출을 억제하여 재정운용의 효율성을 제고하기 위한 이차보전 지원사업을 지난 2013년도부터 추진하고 있다.

최근 5년간 이차보전 지원 사업의 규모를 살펴보면, 2016년의 경우 약 1,341억 원 규모였고, 2019년에 1,903억원으로 그 규모가 증가하였으며, 2020년 계획안은 2,505억원으로 그 규모가 지속적으로 증가하고 있다.

[연도별 이차보전 지원 사업 계획액]

(단위: 억원)

연도	2016	2017	2018	2019	2020(안)
사업비	1,341	1,131	1,043	1,903	2,505

자료: 국토교통부

‘2019~2023년 중기재정계획’에 따르면 2023년의 이차보전 사업 예산규모를 5,327억원으로 계획하고 있는 만큼 향후에도 지속적으로 그 규모가 증대될 것으로 보여진다.

[중기재정계획에 따른 이차보전 지원 사업 계획액(2019~2023)]

(단위: 백만원)

중기재정계획	2018	2019	2020	2021	2022	2023
‘18~22	104,277	114,705	126,175	138,792	152,671	
‘19~23		190,287	400,213	440,200	484,200	532,700

자료: 국토교통부

그러나 이차보전으로 자금을 공급하는 경우 매년 지출하는 이차보전액의 회수가 불가능하다는 점에서 지속가능성이 낮으며, 이차보전액의 규모가 누적되어 장기적으로 재정수지에 악영향을 줄 우려가 있으므로,³⁾ 예산 심사 시 이러한 점을 감안하여 이차보전 사업의 예산 규모의 적정성에 대해 심도 있게 논의할 필요가 있다.⁴⁾

2) 2020년도 주택구입·전세자금(융자) 사업에 편성된 예산안은 전년 대비 1조 8,000억원 증가한 9조 6,442억원이 편성되었다.

3) 이와 달리 기금 재원을 직접 공급(융자)하는 경우 향후 융자금 회수를 통하여 자금을 재공급함으로써 사업의 지속성을 확보할 수 있다.

4) 국토교통부는 이에 대하여 신혼·청년 주거지원 강화 등에 따라 융자수요가 증가하나 기금 재원이 한정되어있다는 점에서 이차보전 재원의 활용이 불가피하다는 입장이다.



자료: 국토교통부

둘째, 최근 시중 금리가 인하되고 있는 추세라는 점을 감안하여 계획안에 반영된 예산 규모의 적정성을 논의할 필요가 있다.

2020년도 이차보전 지원사업은 생애최초주택구입자금, 주택금융공사 유동화취급분, 디딤돌대출 은행취급분, 버팀목대출(중기취업임차보증금) 은행취급분 및 버팀목대출(중기취업임차보증금 제외) 은행취급분으로 구성되며, 각각의 예산 산출내역을 살펴보면 다음과 같다.

[2020년도 이차보전 지원 사업 예산안 산출내역]

구분	예산액	산출내역
생애최초 주택구입자금	170억 6,600만원	‘20년 예상 평잔(2조 1,333억원) × 이차보전 금리(0.8%)
주택금융공사 유동화 취급분	282억 3,500만원	‘20년 예상 평잔(21조 1,816억원) × 이차보전 금리(0.12~0.48%)
디딤돌대출 은행취급분	142억 1,700만원	‘20년 예상 평잔(2조 8,434억원) × 이차보전 금리(0.5%)
버팀목대출 (중기취업임차보증금) 은행취급분	1,847억 4,000만원	‘20년 예상 평잔(9조 8,792억원) × 이차보전 금리(1.87%)
버팀목대출 (중기취업제외) 은행취급분	62억 4,900만원	‘20년 예상 평잔(1조 2,498억원) × 이차보전 금리(0.5%)

자료: 국토교통부

그런데 동 사업에 대한 예산은 한국은행이 기준금리를 인하(1.75%→1.5%)한 시점(‘19.7.18.) 이전에 편성되었고, 최근(‘19.10.16) 기준금리가 추가 인하(1.5%→1.25%) 되어 실제 집행 과정에서 이차보전 규모가 줄어들 가능성이 있다고 보여진다.⁵⁾

5) 예를 들어 2019년 2분기의 경우 시중금리 인하에 따른 주택금융공사 보증자리론 금리 인하로 주택금융공사 유동화 디딤돌대출의 일부가 디딤돌대출 금리 대비 낮은 경우가 발생하였다.

실제로 최근 5년간 이차보전 지원 사업의 당초 계획 대비 집행률을 살펴보면, 2015년부터 2017년까지는 약 59.3%~79.7%로 저조하게 나타났다. 이는 지속되는 저금리로 인하여 실제 보전금리가 기금운용계획상 보전금리보다 낮게 집행된 것에 기인한 것으로 보인다.

[최근 5년간 이차보전 지원 사업 결산내역]

(단위: 백만원)

연도	예산액		이·전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	집행률 (C/B)	불용액
	본예산	추경(A)					
2015	159,260	159,260	0	159,260	101,117	63.5	58,143
2016	134,082	134,082	0	134,082	79,448	59.3	54,634
2017	113,105	113,105	0	113,105	90,132	79.7	22,973
2018	104,277	128,985	8,300	137,285	137,242	99.9	43
2019.6	190,287	190,287	0	190,287	55,001	28.9	집행중

자료: 국토교통부

따라서 예산안 편성시 적용한 금리 및 향후 예상되는 시장금리 수준을 보다 면밀하게 검토하여 동 예산안 규모의 적정성을 논의할 필요가 있다.

셋째, 이차보전 지원 사업을 체계적으로 수행하기 위한 운영규정 마련 등을 검토할 필요가 있다.

현행 주택구입 및 전세자금 대출 등과 관련한 이차보전 지원 사업은 국토교통부와 한국주택보증공사(HUG) 및 수탁은행과의 협약에 의하여 수행되고 있다.

그런데 이차보전의 대상자금이나 대상기간, 이차율의 산출, 이차보전자금 관리 및 집행점검 등에 관해서는 현재 명확한 운영규정 등이 마련되어 있지 않아 이차보전 대상자금별 협약서에 따라 관리되고 있는 상황이다.

그러나 주택구입 등에 따른 정책금융 수요가 증가하고 있고, 이에 대응하여 이차보전 지원사업 규모가 지속적으로 확대되고 있다는 상황을 고려할 때, 이차보전 대상자금이나 기간, 이차보전금 산출 방법 등이 정책 수행 과정에서 유동적으로 변경된다면 사업수행의 안정성을 저해할 우려가 있다.

따라서 국토교통부는 이차보전 지원사업의 체계적 수행을 위한 운영규정을 마련하는 등⁶⁾ 집행관리를 보다 철저하게 수행할 필요가 있다.

(19.6월 기준, 보금자리론 금리(2.5~2.75%), 디딤돌대출 금리(2.0~3.15%))

6) 농림축산식품부의 경우 농림사업정책자금과 관련된 이차보전 운영규정을 마련하고 있다는 점을 참고할 수 있다.

가. 현황

버스운전인력양성지원¹⁾ 사업은 군·경 운전 우수인력을 대상으로 운전자격 취득 및 취업을 지원하는 사업으로, 그간 무제한 근로가 가능했던 노선버스에 대하여 2019년 7월부터 주 52시간 근무가 사업장별로 단계적으로 적용됨에 따라 2019년부터 2023년까지 추진되는 사업이다. 이 사업의 2020년 예산안은 전년도와 동일한 4억 8,800만원이 편성되었다.

[2020년도 버스운전인력양성지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
버스운전인력양성지원	0	488	488	488	0	0.0

자료: 국토교통부

동 사업은 군 운전인력(대형차량 운전면허 취득대상자, 의무경찰 포함) 10,500명에 대하여 버스운전자격 취득을 위한 수수료를 인당 46,500원씩 지원(국비 100% 지원)하며, 한국교통안전공단이 보조사업자로 동 사업을 수행한다.

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

1) 코드: 교통시설특별회계 4931-330

[버스운전 자격 취득요건 및 절차]

구분	버스자격시험	
법적근거	여객자동차 운수사업법 제24조	
응시자격	운전면허	1종 보통 or 1종 대형 소지자
	연령	만 20세 이상
	운전경력	1년 이상(취소·정지 기간 제외)
	정밀검사	운전적성정밀검사 신규검사 적합
	결격사유	여객자동차운수사업법 제24조제3항
취득절차	자격요건 확인 → 접수 → 시험응시 → 합격 → 자격증발급	
자격취소	여객자동차운수사업법 제87조	

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 전액 국고보조로 지원되는 동 사업과 관련하여 자격시험 응시 수수료의 일정 부분을 자부담하도록 하는 방안을 검토할 필요가 있다.

국토교통부는 버스운전인력의 확보를 위하여 일정 요건을 갖춘 군 운전인력을 대상으로 버스운전자격시험에 소요되는 수수료를 지원하여 이들이 제대 후 버스운전업체로의 취업으로 연계되는 것을 목표로 동 사업을 추진하고 있다.

국토교통부는 군 운전인력 총 51,000명 중 매년 33,000명이 제대하며, 이들 중 버스운전자격 취득의사가 있는 10,500명(연간 제대인원의 35%)에 대하여 버스운전자격시험 응시수수료 46,500원을 보조해주기 위하여 2020년도 예산안을 전년과 동일한 4억 8,800만원으로 편성하였다고 설명하고 있다.

[2020년도 버스운전인력양성 사업 예산안 산출내역]

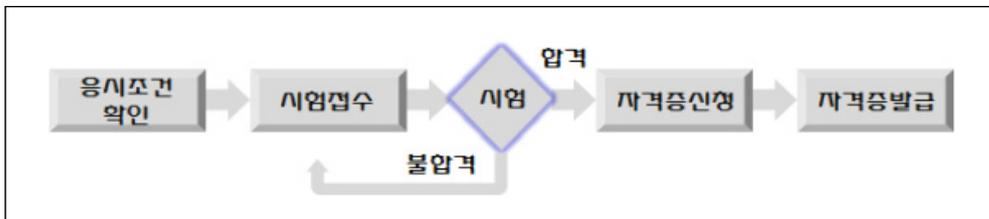
구분	예산안 산출근거
사업비	4억 8,800만원 $\approx 10,500\text{명}(\text{육군 } 10,000\text{명} + \text{의경 } 500\text{명}) \times 46,500\text{원}(\text{응시수수료})$

그런데 동 사업결과 버스운전자격 취득이라는 편익은 해당 군 인력에게 귀속됨에도 불구하고 현재 동 사업은 버스운전자격시험을 응시하고자 하는 군 인력에게 전액 지원된다는 점 등을 고려한다면, 자격시험 응시수수료의 일정 부분을 자부담 하도록 하는 방안을 검토할 필요가 있다.²⁾

둘째, 동 사업을 통한 버스운전자격 취득률 등을 고려하여 자격증 발급에 소요되는 예산규모를 적정 규모로 조정할 필요가 있다.

동 사업은 버스운전자격취득에 소요되는 수수료를 전액 지원하고 있다. 버스운전자격취득을 위한 절차를 살펴보면, ①운전적성정밀검사를 받고 ② 운전면허시험을 거친 후 총점의 60%이상을 획득하여 시험에 합격하면 ③ 버스운전자격증을 발급받게 된다. 이에 따라 국토교통부는 ①운전적성정밀검사 수수료 25,000원, ② 운전자격시험 수수료 11,500원, ③ 운전자격증발급 수수료 10,000원을 합산하여 1인당 총 46,500원을 지원하고 있다.

[버스운전자격취득 절차]



자료: 국토교통부

그러나 최근 3년간 일반인을 대상으로 한 버스운전자격시험의 합격률은 약 60% 수준에 불과하다는 점, 2019년 9월 기준, 동 사업 집행 결과 운전적성정밀검사에 지원한 군 인력은 7,971명인데 비해 실제 자격증을 발급받은 인력은 530명이라는 점 등을 고려한다면, 운전적성정밀검사 수수료부터 자격증 발급 수수료까지 전액 계상하는 것은 적정하지 않으므로, 자격증 발급수수료 부분에 대한 예산규모를 조정하여 편성할 필요가 있다.

2) 예를 들면 동 사업으로 지원하는 국고보조금에는 응시수수료 뿐만 아니라 자격증발급비 1만원이 포함되어 있는데, 버스운전자격시험에 대한 응시수수료를 지원하고, 해당 시험에 합격한 인력이 자격증 발급비를 부담하는 방안을 고려할 수 있다.

[버스운전자격시험 응시 및 합격자 현황]

(단위: 명, %)

구분	응시자 수	합격자 수	합격율
2015년	48,844	29,850	61.1
2016년	46,219	27,306	59.1
2017년	41,359	25,348	61.3
2018년	49,802	31,515	63.3
2019년 9월	42,026	28,005	66.6

자료: 국토교통부

[2019년도 버스운전인력양성사업 집행현황]

(단위: 원, 명)

구분	단가	자격지원	예산 집행내역
운전적성정밀검사	25,000원	7,971명	199,275,000원
버스자격시험	11,500원	659명	7,578,500원
자격증 발급	10,000원	530명	5,300,000원
계			212,153,500원

주: 1. 2019년 9월 기준

2. 버스운전인력양성사업 관련 보조사업자 선정(3.18.) 이후 보조금이 집행

자료: 국토교통부

셋째, 동 사업을 통해 버스운전자격을 취득한 인력이 제대 후 버스운수업체로 취업이 연계될 수 있도록 적극적으로 관리할 필요가 있다.

동 사업은 군 운전인력에 대한 버스운전자격취득 비용을 보조함으로써 버스운전 자격취득 인력을 체계적으로 양성하여 버스업체의 운전인력을 확충할 수 있도록 하려는 것이다.

그러나 동 사업의 수혜대상은 군 운전인력으로 대부분 20대 초반의 대학생·청년층이기 때문에, 군 전역 이후 바로 취업하는 경우가 적어 동 사업을 통한 버스운전인력 양성이라는 성과가 단기간에 도출되기는 어려운 것으로 보여진다.

실제로 이러한 특성으로 인해 국토교통부는 2019년도 동 사업 신규편성 당시 성과지표를 “버스전문인력양성 사업에 따른 버스업체 취업자 수”로 설정하였으나

예산확정 이후 성과지표를 “버스운전자격 취득자 수”로 변경하였는데, 이러한 성과지표를 통해서도 동 사업의 궁극적 성과를 측정하기에는 한계가 있다.

따라서 국토교통부는 동 사업의 궁극적인 목적을 달성하기 위하여 국방부에서 실시하고 있는 ‘취업활동지원사업’³⁾ 등과 연계하는 등 협업 체계를 마련하거나, 자격 취득자에 대하여 지속적인 취업정보를 제공하는 방안 등을 통하여 동 사업을 통해 지원받은 인력이 버스운수업체의 취업까지 연계될 수 있도록 적극적으로 관리할 필요가 있다.⁴⁾

3) 국방부에서 실시하고 있는 ‘취업활동지원(2239-647)’ 사업은 의무복무기간 이상 복무한 간부 및 병사들에게 사회 진출에 필요한 전문지식 및 기술습득 기회를 제공하여 취업 역량 등을 강화하는 사업으로, 취업박람회나 찾아가는 진로도움 프로그램 등을 통해 1:1 상담이나 컨설팅 등을 제공하고 있다.

4) 국토교통부는 현역 군인 대상 취업설명회를 개최하고, 자격 취득자에 대해서는 SMS 등을 활용하여 채용박람회, 업체 채용정보 등 취업정보를 제공하는 등 자격 취득 후 취업관련 내용을 지속적으로 홍보하고 있다고 설명하고 있다.

가. 현황

스마트 주차정보시스템 구축¹⁾ 사업은 실시간 주차정보를 수집·제공하는 주차정보시스템 구축 ISP용역을 수행하고 기존 시스템 고도화 등을 통해 전국 주차난 해소에 기여하기 위한 신규 사업으로, 한국교통안전공단에 출연하는 방식으로 수행한다. 이 사업의 2020년도 예산안은 19억 3,300만원이 편성되었다.

[2020년도 스마트 주차정보시스템 구축 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
스마트 주차정보시스템 구축	0	0	0	1,933	1,933	순증

자료: 국토교통부

동 사업에 편성된 예산은 크게 스마트 주차정보시스템을 구축하기 위한 ISP 용역 수행비 5억 6,300만원과, 시스템의 구축 및 개발비 5억 7,000만원, 인프라 구축 및 개발비 5억 6,800만원, 시스템 운영비 2억 3,200만원으로 구성된다.

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

1) 코드: 일반회계 4638-302

[2020년도 스마트 주차정보시스템 구축 사업 산출근거]

구분	예산안 산출근거
ISP 용역수립비	5억 6,300만원 - 책임컨설턴트(1명) 1억 7,600만원, 선임컨설턴트(1명) 1억 3,800만원, 컨설턴트(2명) 2억 4,900만원
시스템 고도화 사업비	5억 7,000만원 - 시스템 구축 및 개발(플랫폼 구축, WEB/APp개발 등)
	5억 6,800만원 - 인프라 구축 및 개발(WEB/WAS/SMS/DB/GIS서버 등 구매)
	2억 3,200만원 - 시스템 운영(중급기술자 1명, 초급기술자 2명)

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 동 사업은 정보시스템 구축사업이라는 점에서 「2020년도 예산안 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따른 정보화 사업으로 편성할 필요가 있다.

「2020년도 예산안 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 정보를 생산·유통 또는 활용하여 사회 각 분야의 활동을 가능하게 하거나 효율화는 도모하는 사업을 정보화 사업으로 분류하고 있다.²⁾

또한, 동 지침은 정보화 사업에 대해서는 과학기술정보통신부에 제출하는 「국가정보화 시행계획」³⁾에 반영하고, 신규사업 요구시 과학기술정보통신부의 검토의견을

2) 「2020년도 예산안 및 기금운용계획안 작성 세부지침」 p.47

<정보화사업>

□ 정보를 생산·유통 또는 활용하여 사회 각 분야의 활동을 가능하게 하거나 효율화를 도모하는 사업

○ 해당기관의 정보시스템을 기획·구축·운영·유지보수 하기 위한 사업

* 하드웨어(HW)·소프트웨어(SW) 구입비 및 임차료, 정보시스템 개발비 및 컨설팅 비용, 정보시스템 운영 및 유지보수 경비 등으로 구성

3) 「국가정보화 기본법」

제7조(국가정보화 시행계획의 수립) ① 중앙행정기관의 장과 지방자치단체의 장은 기본계획에 따라 매년 국가정보화 시행계획(이하 "시행계획"이라 한다)을 수립·시행하여야 한다.

② 중앙행정기관의 장과 지방자치단체의 장은 전년도 시행계획의 추진 실적과 다음 해의 시행계획을 과학기술정보통신부장관에게 제출하여야 한다. 이 경우 행정안전부장관은 지방자치단체의 전년도 시행계획의 추진 실적과 다음 해의 시행계획을 종합하여 과학기술정보통신부장관에

예산 요구서와 함께 제출하도록 규정하고 있으며, 기획재정부장관은 정보화 정책방향과의 부합성 등에 대한 과학기술정보통신부의 의견을 참작할 수 있도록 하고 있다.

동 사업은 주차장 관련 정보의 효율적 관리를 위하여 실시간으로 주차정보를 수립·제공하는 주차장 통합정보관리시스템을 구축하는 사업으로 ‘정보화사업’에 해당되는 것으로 보이는데, 2020년도 예산안에는 비정보화 사업으로 편성되어 법령 및 세부지침에 따른 절차를 준수하지 않은 상황이다.

그러나 ‘2020~2024 국가재정운용계획안’에 따르면 향후에도 지속적으로 시스템 확대 및 운영, 유지보수에 예산이 투입될 것으로 보이는 만큼, 동 사업을 정보화 사업으로 분류하고 이에 따른 절차를 준수할 필요가 있다.⁴⁾

둘째, ISP가 수립되지 않은 상태에서 시스템 고도화 구축비용이 함께 편성된 문제가 있으므로 시스템 고도화 사업비에 대한 조정을 검토할 필요가 있다.

「2020년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 정보시스템 구축시 원칙적으로 BPR 및 ISP 수립 완료 이후에 예산을 요구하도록 규정하고 있다.

다만 소규모 단순행정시스템 구축 등 별도의 BPR·ISP 수립의 실익이 낮다고 기획재정부장관이 인정한 사업이나 재난재해 관련 사업 등 정책적 중요성 및 시급성이 매우 높다고 인정한 사업 등에 대해서는 기획재정부장관과 사전 협의를 거쳐 BPR·ISP 수립 완료 이전에 정보시스템 구축 예산을 요구할 수 있도록 하고 있다.⁵⁾

게 제출하여야 한다.

③ 중앙행정기관의 장과 지방자치단체의 장은 제2항에 따라 제출된 시행계획 중 대통령령으로 정하는 중요한 사항을 변경하는 경우에는 그 내용을 과학기술정보통신부장관에게 제출하여야 한다.

④ 과학기술정보통신부장관은 제2항에 따라 제출된 추진 실적과 시행계획 및 제3항에 따라 제출된 시행계획을 점검·분석한 후 그 의견을 기획재정부장관에게 제시하여야 한다. 이 경우 지방자치단체가 제출한 사항을 점검·분석하는 경우에는 행정안전부장관의 의견을 들어야 한다.

⑤ 기획재정부장관은 시행계획에 필요한 예산을 편성할 때에는 제4항에 따른 과학기술정보통신부장관의 의견을 참작하여야 한다.

⑥ 시행계획의 수립 및 시행 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

4) 이에 대하여 국토교통부와 기획재정부는 동 사업이 기존 정보시스템의 기능적 보완을 위한 사업으로 2020년도 예산안에는 비정보화 사업으로 편성하였다는 입장이다.

5) 「2020년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」 pp.47~48

□ 정보시스템구축은 원칙적으로 BPR 및 ISP 수립 완료 이후에 예산을 요구

○ 각 중앙관서의 장은 ISP 수립 공통가이드에 따라 정보시스템 구축 예산 요구에 앞서 ISP 산출물에 대한 검토를 기획재정부에 요청(※ 기획재정부는 ISP 산출물 검토 등에 대해 전문기관

이는 신규로 추진되는 정보화 사업과 기존에 구축되어 운영 중인 정보화 시스템간의 중복을 방지하는 한편, 국가정보화 관련 주요 정책·지침 및 가이드⁷⁾에 따라 정보화 사업이 체계적으로 추진될 수 있도록 하기 위함이다.

동 사업의 경우 2020년도 예산안에 ISP 용역비와 함께 정보시스템 구축·개발 및 운영비 등이 함께 편성되어 있는데, 주차장 통합정보관리시스템은 소규모 단순 행정시스템이나 재난·재해 등 관련 사업으로 보기 어려움에도 불구하고 ISP 수립예산과 구축예산이 동시에 편성되어 있어 세부지침에 부합되지 않는 측면이 있다.

특히, ISP가 수립되어야 총 사업비나 사업기간 등이 확정된다는 점을 감안한다면, 시스템 구축 등 고도화사업에 소요되는 예산이 부족하여 타 예산을 이·전용하여 충당하거나, 반대로 예산이 불용되어 재정 운용의 효율성을 저해할 우려가 있다.

따라서 세부지침을 위반하여 ISP가 수립되지 않은 상태에서 편성된 시스템 고도화 구축 예산의 적정성 여부를 검토하여 해당 예산을 조정하는 방안을 검토할 필요가 있다.

(한국정보화진흥원 등)의 의견을 참작할 수 있음

- 단, 다음의 경우 기획재정부장관과 사전협의를 거쳐 BPR-ISP 수립절차를 제외하거나, BPR-ISP 수립 완료 이전 정보시스템구축 예산 요구 가능
 - BPR-ISP 수립 제외 가능 : 소규모 단순행정시스템 구축 등 별도의 BPR-ISP 수립의 실익이 낮다고 기획재정부장관이 인정한 사업
 - BPR-ISP 수립 완료 이전 추진 가능 : 재난·재해 관련사업 등 기획재정부장관이 정책적 중요성 및 시급성이 매우 높다고 인정한 사업
 - 기획재정부장관은 정보화 정책방향과의 부합성 등에 대한 과학기술정보통신부의 의견을 참작할 수 있음
- 6) '2019년도 국가정보화 시행계획 작성지침'에서는 각 기관의 정보화 총괄부서에서 해당기관(소속기관, 산하기관 포함) 정보화 사업의 연계·통합 필요성 및 중복성을 총괄 검토 후 제출하도록 하고 있다.
- 7) SW사업 대가산정가이드(정보보호서비스, 데이터베이스 구축비 대가산정 포함), 공개SW 유지 관리 서비스 가이드라인, 상용SW 유지관리 현실화 요율 적용, 공개SW 도입 및 활성화 등의 SW활성화 정책, 개인정보를 수집 및 활용하는 정보시스템은 개인정보영향평가 등 「개인정보보호법」에 명시된 안전조치 의무사항의 고려한 계획 수립 등이 있다.

가. 현황

주차환경개선사업¹⁾은 구도심 및 주택가 등 주차난이 심각한 지역에 공영주차장 설치 및 주차정보제공시스템 구축 등을 지원하여 주민 불편을 해소하고 지역경제 활성화에 기여하기 위한 포괄보조사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 2,642억 9,700만원으로, 전년 대비 1,834억 9,000만원이 증액 편성되었다.

[2020년도 주차환경개선사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
주차환경개선사업	60,451	60,807	60,807	264,297	203,490	334.6

자료: 국토교통부

2019년도까지는 주차환경개선사업이 노상 공영주차장 등을 조성하는 경우에 대하여 국비를 보조하는 방식으로 추진되어왔으나, 2020년도에는 주차환경개선사업이 국가균형발전위원회 주관의 생활SOC 사업의 일환으로, 복합시설 건설시 추가적으로 공영주차장을 확보하는 경우에 대해서도 국비를 보조할 계획이다.

나. 분석의견

첫째, 주차환경개선사업의 규모가 전년 대비 약 4배 이상 증액편성되었다는 점을 고려하여, 실집행 관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

2020년도 주차환경개선사업은 17개 시·도에 총 280개소의 공영주차장 건설지원 등을 계획하고 있으며, 이에 따라 예산안 규모가 전년도 608억 700만원 대비 약 4배 증가한 2642억 9,700만원이 편성되었다.

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

1) 코드: 국가균형발전특별회계 지역자율계정 4531-301

[2020년도 주차환경개선사업(단일) 예산안 산출기준]

(단위: 백만원)

구분	예산안 산출근거			
	서울특별시	21,225	충청북도	7,587
대전광역시	7,871	충청남도	19,702	
대구광역시	13,925	경상북도	16,290	
부산광역시	14,340	경상남도	26,033	
광주광역시	14,406	전라북도	15,490	
인천광역시	48,592	전라남도	23,113	
울산광역시	3,102	강원도	7,379	
경기도	25,242	합계	264,297	

자료: 국토교통부

그런데 동 사업의 경우 지방자치단체의 지방비 매칭이 적기에 이루어지지 않아 집행이 지연되거나 지방자치단체의 부지확보 여부 등을 고려하지 않고 사업대상지를 선정하여 실집행율이 부진하다는 문제가 반복적으로 지적되고 있다.

[최근 3년간 주차환경개선사업 결산내역]

(단위: 백만원, %)

구분	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액(A)	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행 률(B/A)
2016	45,280	45,280	46,280	13,447	59,727	29,775	29,330	622	49.9
2017	54,401	54,401	54,401	29,330	83,717	48,805	31,836	3,088	58.3
2018	60,116	52,332	52,332	31,836	84,168	19,955	64,213	0	23.7
2019. 7.	60,807	60,807	60,807	64,213	125,020	19,800	-	-	15.8

자료: 국토교통부

국토교통부는 지방자치단체의 집행가능성 등을 철저히 검토하여 예산을 편성하고 시공 중인 사업의 선금 및 기성금 지급 등으로 실집행률을 제고하겠다는 입장이나, 실집행 부진 문제는 사업대상지의 부지매입이 이루어지지 않거나 주차장 조성사업을 둘러싼 주민 상호간 갈등 발생 등에 대한 충분한 고려 없이 사업대상지를 선정하는데서 기인하는 측면이 크다고 보인다.

특히 2020년도의 경우 전년 대비 사업 규모가 크게 확장된 만큼 집행이 부진한 경우 실집행율 저조 문제가 반복될 우려가 있으므로, 사업관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

둘째, 신규로 추진되는 생활SOC 복합화 사업의 추진절차를 고려하여 1차년도에 편성된 동 예산액이 이월되지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

국가균형발전위원회는 지난 2019년 5월 생활SOC 복합화²⁾ 시설에 주차장을 추가 조성하기 위하여 각 지방자치단체별 사업신청서를 제출받아 총 83개소의 사업대상지를 선정하였다. 2020년도 생활SOC 복합화 사업으로 추진되는 주차환경개선 사업에는 총 615억원이 편성되어 있다. 국토교통부는 총 사업기간 3년 동안 사업대상지 1개소당 평균 20억원을 지원할 예정이다.

[2020년도 주차환경개선사업 중 생활SOC 복합화사업 예산안 산출기준]

구분	예산안 산출근거
생활SOC 복합화사업	615억원 = 83개소 × 20억원(평균사업비, 국고보조율 60% 반영) × 37%(1년차 지원비율)

그런데 동 사업은 기존 노상 공영주차장 조성사업과는 달리, 생활SOC 복합시설을 건설하는 과정에서 공영주차장을 지하 등에 추가로 조성하는 사업이므로 건설사업의 공정 과정에 따라 추진되는 특성이 있다.

생활SOC 복합시설 건설사업 1차년도인 2020년에는 통상 공모 절차를 거쳐 기본설계 및 실시설계 등의 용역이 추진된다는 점을 감안한다면, 1차년도에 편성된 예산액(37% 반영)이 차년도로 이월될 가능성이 높다고 보여진다.

따라서 예산 집행의 효율성을 제고하기 위하여 1차년도에 편성된 예산액이 이월되지 않도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

2) 생활SOC 복합화 사업은 그동안 별도의 공간에 각 부처가 관장하는 시설을 각각 만들던 방식에서 벗어나 일상생활과 밀접한 체육관, 도서관, 어린이집, 주차장 등 다양한 시설을 한 공간에 모으는 사업을 말한다.

가. 현황

수소충전소 구축¹⁾ 사업은 친환경자동차인 수소차의 보급·확산을 기여하기 위하여 고속도로 휴게소에 수소충전소를 구축하는 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 전년과 동일한 97억 5,000만원이 편성되었다.

[2020년도 수소충전소 구축 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
수소충전소 구축	0	7,500	9,750	9,750	0	0

자료: 국토교통부

국토교통부는 당초 2019년부터 2022년까지 고속도로 휴게소에 총 39기의 수소충전소를 구축하기 위하여 구축비용의 일부를 지원할 예정이었으나, 2019년도 추가경정예산을 통해 당초 2022년까지 계획된 동 사업을 2021년까지 조기 준공하도록 계획을 변경함에 따라 2021년까지 3년 동안 매년 13기씩 수소충전소를 구축할 계획이다.

동 사업의 재원조달은 국가와 민간이 나누어 부담하는 방식으로 설계되어 있다.²⁾ 구체적으로 살펴보면 수소충전소 1기당 예상되는 구축비용 20억원 중 국비는 7억 5,000만원(37.5%), 민간 SPC는 12억 5,000만원(62.5%)을 각각 부담하며, 국토교통부가 국비 부담분을 한국도로공사에 출자하는 방식으로 집행된다.

2020년도에도 총 13기의 수소충전소를 구축할 계획이며, 1기당 예상 구축비용인 20억원의 37.5%인 7억 5,000만원씩 총 97억 5,000만원을 편성하였다.

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

1) 코드: 교통시설특별회계 1534-301

2) 민간 부담분은 수소차 연관 기업간 협력을 통해 시장 초기 투자리스크를 분산·감소시킬 목적으로 다수의 기업이 참여하는 SPC를 설립하여 해당 법인이 부담할 계획이며, 현재 민간 SPC인 수소에너지네트워크(주)가 설립(19.3.)된 상태이다.

[2020년도 수소충전소 구축 사업 예산안 산출내역]

구분	예산안 산출근거
수소충전소 구축	97.5억원 = 20억원 × 13기 × 37.5%(국비부담율)

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 수소충전소 구축 사업은 재원부담비율에 대한 이견으로 민간 SPC와의 협의를 완료되지 않아 사업추진이 지연되고 있으므로, 조속한 협의를 바탕으로 사업을 추진할 필요가 있다.

동 사업은 2019년도 신규사업으로, 당초 민간 SPC 설립을 전제로 국비 예산이 편성되었다. 그러나 민간 SPC의 설립이 계획보다 지연(2019.3)되었고, 현재 민간 SPC는 정부의 출자비율(37.5%)이 낮다는 이유로 협의에 소극적인 상태를 보이고 있어 당초 계획과는 달리 민간 SPC의 재원 부담비율은 현재까지 확정되지 않은 상태이다.

[고속도로 수소충전소 구축 계획 (2019~2021)]

(단위 : 기, 억원)

구분	2019년	2020년	2021년	계
a) 충전소	13	13	13	39
b) 1기당 구축단가	20	20	20	-
c) 총 구축비 (a×b)	260	260	260	780
d) 국비	97.5	97.5	97.5	292.5
d) SPC 부담액	162.5	162.5	162.5	487.5

주: 당초 수소충전소 구축계획은 2019~2022까지 4개년 계획이었으나, 2019년 추가경정예산을 통해 3개년 계획으로 단축되었다.

자료: 국토교통부

이에 2019년에 편성된 예산의 경우 한국도로공사에 전액 출자되었으나 실제 수소충전소 구축사업은 진행되지 못하고 있는 상황으로, 만약 SPC와의 협이가 원활하게 이루어지지 않는 경우 수소충전소 구축 목표 달성을 위해 추가적인 국비가 투입되거나³⁾ 한국도로공사의 부담이 가중될 우려가 있다.

[2019년도 수소충전소 구축 사업 실적행내역(2019.9.기준)]

(단위: 백만원, %)

부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)							
예산		집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액 (B)	이월액	불용액	실집행률 (B/A)
본예산	추경(A)								
7,500	9,750	9,750	9,750	0	9,750	0	-	-	0.0

자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 민간 SPC와의 협의 지연에 대한 대안으로, 일반 민간사업자를 공모로 선정하여 동 사업을 추진하고자 현재 민간사업자 모집 공고('19.9.19.~'19.10.18.) 중이라고 설명하고 있다.

그러나 아직 수소차량 보급률이 낮아 당분간 수소가스 판매마진을 기대할 수 없다는 점, 전체 구축 목표량 중 일부에 대해서만 민간사업자가 구축하는 경우 통합발주에 따른 비용절감 효과가 제한되어 비용 부담이 클 수 있다는 점⁴⁾ 등을 고려한다면, 동 사업을 수행할 민간사업자 선정이 계획대로 추진될 수 있을지 불확실한 측면이 있다.

따라서 민간과의 조속한 협의를 바탕으로 재원분담비율을 확정된 후 동 사업을 원활하게 추진할 수 있도록 사업관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

둘째, 향후 수소충전소가 지속적으로 운영될 수 있도록 수소충전소에 대한 수요나 운영에 따른 손익 및 효과 등에 대하여 적절하게 평가할 필요가 있다.

고속도로 수소충전소 구축계획에 따르면 2019년부터 2021년까지 3개년 동안 국토교통부의 출자지원을 통하여 총 39기의 수소충전소가 구축될 예정으로, 향후 수소충전소에 대한 운영은 민간 SPC가 담당하게 된다.

고속도로 수소충전소 구축사업은 도심 내 수소충전소 공급만으로 확보되지 않는 수소차의 장거리 이동권을 확보하여 수소차 보급을 위한 인프라 구축이라는 측면에서 필요성이 인정된다고 보여진다.

3) 이와 관련하여, 수소충전소 39기를 구축하기 위한 총 사업비는 780억원으로, 이중 국비 부담분(37.5%)은 292.5억원인데, 만약 수소충전소에 대한 국비 부담비율을 1%만 상향조정하더라도 국비 부담분이 300.3억원으로 「국가재정법」에 따른 타당성 재조사 대상이 된다.

4) 국토교통부는 통상 수소충전소 구축비용으로 평균 30억원이 소요되나, 고속도로에서 수소충전소 구축시 일괄 대량발주 및 부지비 절감 등으로 20억원까지 절감할 수 있다는 입장이다.

그러나 2019년 현재 수소차의 보급 현황을 살펴보면 전국적으로 약 2,800여대에 불과하여 당분간 수소충전소 운영에 따른 손실이 발생할 수밖에 없는 구조이기 때문에 수소충전소가 구축되더라도 지속적으로 운영되지 못할 가능성이 있다.⁵⁾

[연도별 수소차 보급대수]

(단위: 대)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019.7	계		
舊) 투싼	10	40	79	61	17	단종	207		
現) 넥쏘						-	727	1,898	2,625
소계	10	40	79	61	744	1,898	2,832		

자료: 국토교통부

실제로 현재 한국도로공사와 현대자동차가 자체적으로 운영하고 있는 고속도로 충전소의 이용현황(4~8월)을 살펴보면, 일 평균 수소충전소 이용대수가 최소 1.5대에서 최대 20.2대로 저조한 수준인 것으로 나타나고 있다.

[기 개장 고속도로 수소충전소 이용현황(19.4.12~19.8.29)]

(단위: 대)

기간	구분	안성휴게소 (부산방향)	안성휴게소 (서울방향)	여주휴게소 (강릉방향)	비고
4월	일 최대	11	6	6	19.4.12 개장
	일 평균	2.8	3.0	1.5	
5월	일 최대	14	7	11	
	일 평균	6.6	4.6	3.3	
6월	일 최대	21	16	11	
	일 평균	9.8	6.9	3.9	
7월	일 최대	29	20	27	
	일 평균	15.8	10.3	11.0	
8월	일 최대	32	31	20	
	일 평균	20.2	16.5	11.8	

자료: 국토교통부

5) 한국도로공사와 현대자동차가 자체적으로 구축한 고속도로 충전소 8기가 일부 운영 중인데 해당 수소충전소에서는 수소를 원가(8,800원/kg)로 공급하여 판매마진을 기대할 수 없고, 운영비는 자체적으로 부담하고 있는 상황이다.

따라서 국토교통부는 수소충전소에 대한 기대 수요량과 운영에 따른 손익을 면밀하게 검토한 후, 필요한 경우 단기적으로 수소충전소 운영에 따른 손실보전 대책을 마련하는 등 수소충전소가 지속적으로 운영될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

[고속도로 수소충전소 연간 운영비용 추정액]

(단위 : 백만원)

구 분	단독 운영	복합 운영(위탁)		비 고
		일반	고속도로	
계	263~420	222~368	162~308	
인건비 ¹⁾	103~130	62~78	62~78	연도별 임금인상률 3% 고려
전력료 ²⁾	16~146	16~146	16~146	수소차 증가에 따른 충전 수요 고려
운영관리비	24	24	24	가스품질검사 정기검사 유지소모품 등
유지관리비	60	60	60	하자보증기간(2년) 만료 이후부터 산정
부지임차료	60	60	-	월 500만원 산정

주: 1)인원운영 : (단독) 안전관리책임자 1명, 충전원 1명 / (복합) 충전원 1.5명(교대근무 고려)

2) 전력료 : 충전 수소 1kg당 전력소모량(5.0kW/kg) 및 전락단가(원/kW) 적용

자료: 국토교통부

가. 현황

도로유지보수 사업¹⁾은 일반국도의 도로포장 보수, 낙석산사태 정비, 폭원부족 개선 등을 통한 도로시설물의 기능 유지 및 도로이용자의 안전 및 편익을 제공하는 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 6,262억원으로, 전년 대비 131억 6,600만원이 감액 편성되었다.

[2020년도 도로유지보수 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
도로유지보수	548,893	591,566	639,366	626,200	△13,166	△2.1

자료: 국토교통부

「국가재정법」 제37조²⁾는 대상사업 또는 장소가 전국적으로 분포되거나 전국에 걸쳐 연례적으로 이루어지는 유지보수 사업과 같이 세부사업별로 나누어 예산을 미리 확정하기 곤란하거나 예산집행 단계에서 세부내역을 정하는 것이 집행에 있어 보다 효율적인 경우 이를 총액으로 예산에 계상할 수 있도록 규정하고 있다.

동 사업은 전국적으로 분포된 일반 국도에 대한 유지보수 사업으로, 전년도 말까지의 점검·진단결과를 토대로 당해연도의 유지보수 규모 등을 결정하기 때문에

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

1) 코드: 교통시설특별회계 1733-461

2) 「국가재정법」

제37조(총액계상) ①기획재정부장관은 대통령령이 정하는 사업으로서 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업의 경우에는 이를 총액으로 예산에 계상할 수 있다.

②제1항의 규정에 따른 총액계상사업의 총 규모는 매 회계연도 예산의 순계를 기준으로 대통령령이 정하는 비율을 초과할 수 없다.

③각 중앙관서의 장은 제1항의 규정에 따른 총액계상사업에 대하여는 예산배정 전에 예산배분에 관한 세부사업시행계획을 수립하여 기획재정부장관과 협의하여야 하며, 그 세부집행실적을 회계연도 종료 후 3개월 이내에 기획재정부장관에게 제출하여야 한다.

④각 중앙관서의 장은 제3항의 규정에 따른 총액계상사업의 세부사업시행계획과 세부집행실적을 국회 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다.

예산 편성 시 세부내용을 미리 확정하기 곤란하여 총액으로 예산을 편성·집행하고 있다.

나. 분석의견

첫째, 동 사업은 연례적으로 당초 편성된 예산액의 상당 부분이 전용되거나 이월 또는 불용되고 있으므로, 과거 집행실적 등을 검토하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

최근 5년간 도로유지보수 사업의 결산내역을 살펴보면 예산 현액 대비 집행률은 약 88.6~94.8%로 나타나고 있으나, 매년 222~530억원을 다음연도로 이월하고 있으며, 불용액도 47~82억원 규모로 나타나고 있다. 또한 동 사업에서 매년 15~80억원 규모의 예산이 대부분 국도유지운영사업 등 타 사업의 예산 부족분을 충당하기 위해 전용되고 있는 것으로 나타나고 있다.³⁾

2019년의 경우 추경예산으로 478억원이 추가 편성되어 예산현액이 6,926억원으로 크게 증가한 상황에서 2019년 9월 말 현재 집행률이 69.5%에 불과하다는 점을 감안한다면, 2019년도 예산의 상당 부분도 차년도로 이월될 것으로 보인다.

이러한 상황에서 2020년도 예산안의 규모는 예년보다 약 5.8% 증액된 6,262억원이 편성되었다는 점을 감안한다면 2020년도에도 예산의 상당부분이 차년도로 이월되거나 불용될 가능성이 있다고 보이므로, 과거 집행실적 등을 면밀하게 검토하는 등 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

3) 구체적인 내역을 살펴보면, 주로 국가소송에 따른 배상금 부족으로 국도유지운영사업의 보전금으로 전용되거나, 공공요금 및 제세, 시설장비유지비, 유류비 부족분 등에 충당하기 위하여 전용되고 있는 것으로 나타났다.

[연도별 도로유지보수 사업 결산내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	다음연도 이월액	불용액	집행률 (C/B)
	본예산	추경(A)							
2015	477,574	477,574	19,355	△2,719	494,210	453,163	35,191	5,856	91.7
2016	502,074	502,074	35,177	△8,049	529,202	501,431	22,227	5,544	94.8
2017	517,453	517,453	22,727	△5,387	534,793	473,642	52,986	8,165	88.6
2018	561,505	561,505	52,986	△6,071	608,420	548,893	54,815	4,712	90.2
2019.9.	591,566	639,366	54,815	△1,576	692,605	481,425	-	-	69.5

자료: 국토교통부

둘째, 사전에 예측이 가능하고 대상이 명확한 내용은 총액계상사업 요건에 부합하지 않으므로, 총액계상사업에서 제외하여 별도로 예산을 편성·집행하는 방안을 검토할 필요가 있다.

도로유지보수사업의 편성내역을 살펴보면 관리용역비를 통해 9개 도로시스템과 1개 도로대장 전산화사업을 한국건설기술연구원, 한국시설안전공단, 한국국토정보공사 등에 위탁관리하고 있다.

[최근 3년간 도로유지보수 사업 관리용역사업 집행실적]

(단위: 백만원, %)

연도	비목	예산액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집행액	다음연도 이월액	불용액
		본예산	추경						
2017	관리용역비 (210-15)	13,265	13,265	2,672	0	15,937	6,270	9,385	282
2018	관리용역비 (210-15)	13,265	13,265	9,385	0	22,650	18,020	3,371	1,259
2019.9	민간위탁사업비 (320-02)	14,300	14,300	3,371	0	17,671	8,391	-	-

자료: 국토교통부

구체적인 내역을 살펴보면 한국건설기술연구원에서는 도로관리통합시스템 운영 및 관리, 도로교통량 조사, 도로·보수현황 통계 및 시스템관리, 도로비탈면 조사, 도로대장 전산화 자료 검수 등을 담당하고 있고, 한국시설안전공단에서는 도로비탈면 안정대책 투자우선순위 결정 등을 담당하고 있다. 또한 한국국토정보공사에서는 도로대장 전산화 및 시스템 구축을 수행하고 있다.

[최근 3년간 도로유지보수 사업 관리용역사업 집행실적]

(단위: 백만원)

과제명	2017	2018	2019	주요내용	위탁기관
도로관리 통합시스템	688	953	629	도로제설전산체계 운영관리 등 도로불편신고체계 운영관리 등	한국건설기술연구원
도로교통량 조사업무	2,381	2,407	958	도로교통량조사 및 통계연보 작성 등 교통량정보시스템 운영 및 개선 등	한국건설기술연구원
도로 및 보수 현황 시스템	125	106	106	도로 및 보수현황 통계자료 작성 도로 및 보수현황시스템 운영	한국건설기술연구원
도로비탈면 유지관리시스템	1,999	2,030	1,077	비탈면 조사 및 안전성 분석 비탈면 안정대책 투자우선순위 결정	한국건설기술연구원 한국시설안전공단
도로대장 정보시스템	301	1,542	470	도로대장 전산화 및 시스템 구축 도로대장 전산화 자료검수, 갱신 등	한국국토정보공사 한국건설기술연구원

자료: 국토교통부

그런데 이러한 사업의 경우 위탁 업무내용과 위탁운영기관이 정해져있기 때문에 예측 불가능성이나 대상 불명확과 같은 총액계상사업 지정요건에 부합하지 않는 측면이 있고, 사전에 수요예측이나 세부내용을 어느 정도 확정할 수 있다는 점에서 총액계상사업으로 편성할 필요성이 낮다고 보인다.

따라서 관리용역사업에 대해서는 총액계상사업에서 제외하여 예산 편성 단계에서부터 그 지원내용과 대상 및 규모에 대한 적정성을 판단하는 방안을 검토할 필요가 있다.⁴⁾

4) 국토교통부는 이에 대하여 관리용역비는 도로유지보수 공사의 보수 물량, 우선순위, 공법 등을 정하기 위한 예산으로, 보수 수요에 따라 업무량이 변동되므로, 효율적 예산 관리를 위해 현재와 같이 도로유지보수 총액계상사업 내에 포함하는 것이 바람직하다는 입장이다.

가. 현황

남부내륙철도(김천~거제)¹⁾ 사업은 수도권과 경남·북 내륙 및 남해안을 연결하는 철도망을 신설하여 경남·북 내륙과 서부경남 지역으로의 접근성을 확대하기 위한 사업이다. 이 사업은 국가균형발전 프로젝트 대상사업에 선정(19.1.)되면서 추진된 신규 사업으로, 2020년도 예산안은 150억원이 편성되었다.

[2020년도 남부내륙철도(김천~거제) 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
남부내륙철도(김천~거제)	0	0	0	15,000	15,000	순증

자료: 국토교통부

나. 분석의견

동 사업의 기본계획 수립에 소요되는 기간 및 사업계획 적정성검토 결과 등을 감안하여 2020년도 예산안에 반영된 예산의 집행가능성을 검토할 필요가 있다.

남부내륙철도 사업은 2020년부터 2027년까지 김천~거제간 172.4km의 단선전철을 신설하는 사업으로, 총 사업비 4조 6,562억원 규모로 편성되어 있다.

동 사업은 지난 2019년 1월 국가균형발전 프로젝트 사업으로 선정되면서 「국가재정법」 제38조2)에 따른 예비타당성조사를 면제받은 사업으로, 기획재정부의 사

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

1) 코드: 교통시설특별회계 2632-353

2) 「국가재정법」

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

업계획 적정성 검토가 완료('19.8.)된 상태이다. 2020년도 예산안에는 노반 기본설계 및 실시설계 착수에 필요한 예산 150억원이 편성되어 있다.

[2020년도 남부내륙철도(김천~거제)사업 예산안 산출기준]

구분	예산안 산출근거
남부내륙철도 (김천~거제)	150억원 = 23,177억(노반공사비)×1.286%(기본설계 요율)×50%

자료: 국토교통부

동 사업은 기본계획 용역을 거쳐 이를 고시한 이후 기획재정부와 총사업비 협의 등을 거친 후 설계를 발주하는 절차로 진행되며, 동 사업을 위한 기본계획 수립 용역이 2019년 9월 30일에 발주된 상태로, 국토교통부에 따르면 공모 절차를 거쳐 11월 중에는 기본계획 수립 용역을 수행할 수 있을 것으로 예상된다.

그러나 기본계획에는 사업 타당성 분석, 노선 선정, 시설물 설치, 사업비 등의 사항이 포함되어 있어 용역을 완료하기까지 통상 1년 정도 소요될 것으로 예상되기 때문에 2020년도에 기본설계 공모를 거쳐 발주하는 것이 쉽지 않을 것으로 보인다.

따라서 국회 예산안 심사과정에서 동 사업에 관한 기본계획 수립에 소요되는 기간 등을 충분히 반영하여 동 사업 예산안 규모를 적정 수준으로 조정하는 것을 검토할 필요가 있다.

1. 건설공사가 포함된 사업
2. 「국가정보화 기본법」 제15조제1항에 따른 정보화 사업
3. 「과학기술기본법」 제11조에 따른 국가연구개발사업
4. 그 밖에 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야의 사업
- ② 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업은 대통령령으로 정하는 절차에 따라 예비타당성조사 대상에서 제외한다.
10. 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업으로서 다음 각 목의 요건을 모두 갖춘 사업. 이 경우, 예비타당성조사 면제 사업의 내역 및 사유를 지체 없이 국회 소관 상임위원회에 보고하여야 한다.
 - 가. 사업목적 및 규모, 추진방안 등 구체적인 사업계획이 수립된 사업
 - 나. 국가 정책적으로 추진이 필요하여 국무회의를 거쳐 확정된 사업

가. 현황

철도기본계획수립¹⁾ 사업은 국가의 효율적인 철도망 구축을 위하여 국가철도망 구축계획에 따라 추진중인 사업의 타당성조사 및 기본계획을 수립하는 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 240억원으로, 전년 대비 75억원 증액편성되었다.

[2020년도 철도기본계획수립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
철도기본계획수립	853	16,500	16,500	24,000	7,500	45.5

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 「국가재정법」상 명확한 근거 없이 총액계상사업으로 추진하는 철도기본 계획수립 사업은 적정하지 않으므로 법적 근거를 갖추어 추진할 필요가 있다.

「국가재정법」 제37조제1항²⁾은 대통령령으로 정하는 사업으로서 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업의 경우 이를 총액으로 예산에 계상할 수 있도록 규정하고 있고, 동 법 시행령 제12조제1항³⁾은 그 대상사업을 도로보수사업, 도로안전 및 환

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

1) 코드: 일반회계 2733-303

2) 「국가재정법」

제37조(총액계상) ①기획재정부장관은 대통령령이 정하는 사업으로서 세부내용을 미리 확정하기 곤란한 사업의 경우에는 이를 총액으로 예산에 계상할 수 있다.

3) 「국가재정법 시행령」

제12조(총액계상사업) ①법 제37조제1항에서 "대통령령이 정하는 사업"이라 함은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업으로서 기획재정부장관이 정하는 사업을 말한다.

1. 도로보수 사업
2. 도로안전 및 환경개선 사업

경개선 사업, 항만시설 유지보수 사업 등 제한적으로 열거하고 있다.

그러나 국토교통부는 지난 2015년부터 동 사업을 구체적인 내역 없이 총액으로 편성하여 집행하고 있으며, 2020년도 예산안 역시 국가 균형발전프로젝트 선정사업(2019.1.) 및 국가철도망계획에 따라 시행중인 예비타당성조사 사업 등을 추진하기 위하여 총액방식으로 총 240억원을 편성하였다.

철도기본계획수립 사업을 총액계상방식 편성 사유에 대하여 국토교통부는 철도건설 관련 예비타당성조사 완료 이후 신속한 사업추진을 위하여 총액으로 일괄 편성하여 집행 중이라고 설명하고 있다.

그러나 법령상 근거 없이 연례적으로 동 예산을 총액계상 방식으로 편성·집행하는 것은 국회의 예산 심의권을 제약하고 재정운용의 투명성을 저해하는 측면이 있을 뿐만 아니라, 동 사업이 명시적으로 총액계상사업으로 분류되지 아니하여, 총액계상사업에 대한 사후적 관리대상에서 제외되어 동 예산에 대한 세부집행실적 제출 등의 의무이행을 적용받지 못하는 문제가 있다.⁴⁾⁵⁾

따라서 국토교통부는 총액계상사업 방식으로 편성하고 있는 동 사업의 편성방식에 대해 면밀하게 검토한 이후, 지속적으로 총액계상사업 방식으로 추진할 필요가 있다면 기획재정부와의 협의를 거쳐 법적 근거를 보완하여 추진할 필요가 있다.

둘째, 철도기본계획수립 사업 예산규모의 적정성에 대한 검토를 거쳐 동 사업 예산이 효율적으로 집행될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

국토교통부는 2020년도 철도기본계획수립 사업의 예산안을 전년 대비 75억원

- 3. 항만시설 유지보수 사업
- 4. 수리시설 개보수 사업
- 5. 수리부속지원 사업
- 6. 문화재 보수정비 사업
- 7. 제1호부터 제6호까지의 사업 외의 대규모 투자 또는 보조사업

4) 「국가재정법」

제37조(총액계상) ③ 각 중앙관서의 장은 제1항의 규정에 따른 총액계상사업에 대하여는 예산배정 전에 예산배분에 관한 세부사업시행계획을 수립하여 기획재정부장관과 협의하여야 하며, 그 세부집행실적을 회계연도 종료 후 3개월 이내에 기획재정부장관에게 제출하여야 한다.

④ 각 중앙관서의 장은 제3항의 규정에 따른 총액계상사업의 세부사업시행계획과 세부집행실적을 국회 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다.

5) 국토교통부가 국회 예산결산특별위원회에 제출하는 자료에도 동 사업은 총액계상사업으로 분류되지 않고, 이에 따라 예산배분에 관한 세부사업시행계획 및 세부집행실적의 제출 의무가 부여되지 않은 상태이다.

이 증액된 240억원을 편성하였다. 이는 2019년도 1월에 선정된 국가 균형발전프로젝트 선정사업에 대한 타당성조사 및 기본계획수립 사업 등을 위한 추가적 예산 소요를 감안한 것이다.

[2020년도 신규 예비타당성조사 면제사업에 대한 철도기본계획 수립예산 집행계획]
(단위: 억원)

연번	사업명	사업개요	총사업비	전체 소요액	'19년 집행예정	'20년 집행예정
1	충북선고속화	L=87.8km (개량, 신설)	14,518	47	15	32
2	석문산단 인입철도	L=31km (신설)	9,380	36	15	21
3	남부내륙철도	L=172.4km (신설)	46,562	117	30	87
4	대구산업선	L=34.2km (신설)	11,072	34	15	19
5	평택~오송 고속철도 복복선화	L=45.7km (복선 신설)	30,904	43	43	0

주: 예비타당성조사 면제기준 총사업비
자료: 국토교통부

그러나, 최근 3년간 동 사업의 집행실적을 살펴보면 이월 및 불용액 규모가 연간 약 100억원을 상회하고 있고, 2019년의 경우에도 9월 말 기준 예산현액 대비 집행율은 8.5%로 저조하다는 점 등을 종합적으로 고려하여, 2020년도에는 예산이 효율적으로 집행될 수 있도록 사업관리를 철저히 할 필요가 있다.

[최근 3년간 철도기본계획수립 사업 결산내역]

(단위: 백만원, %)

연도	예산액		전년도 이월액	이-전용 등	예산 현액(B)	집행액 (C)	차년도 이월액	불용액	집행률 (C/B)
	본예산	추경(A)							
2016	22,000	22,000	339	±1,400	22,339	4,445	7,629	10,265	19.9
2017	10,000	10,000	7,629	0	17,629	7,432	1,162	9,035	42.2
2018	10,000	10,000	1,162	0	11,162	853	0	10,309	7.6
2019.9	16,500	16,500	0	0	16,500	1,400			8.5

자료: 국토교통부

가. 현황

도시철도 노후시설 개선지원¹⁾ 사업은 열차의 안전운행을 확보하기 위하여 개통 후 30년이 경과되어 시설 노후화로 인해 각종 안전사고가 빈발하는 서울교통공사 및 부산교통공사의 노후시설물 개량사업에 국비를 보조하는 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 566억원으로, 전년 대비 152억원이 증액 편성되었다.

[2020년도 도시철도 노후시설 개선지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
도시철도 노후시설 개선지원	57,000	41,400	41,400	56,600	15,200	36.7

자료: 국토교통부

2020년도 예산안을 구체적으로 살펴보면, 서울특별시에 대한 예산액은 400억원(국비30%), 부산광역시에 대한 예산액은 166억원(국비50%)이 각각 편성되었다.

[서울교통공사 및 부산교통공사 예산액 세부산출내역]

(단위: 백만원)

구분	서울교통공사		부산교통공사	
	사업비	국비(30%)	사업비	국비(50%)
합계	93,334	40,000	33,200	16,600
① 구조물	0	0	2,640	1,320
② 궤도시설	4,576	1,961	1,114	557
③-1 건축물	43,843	18,790	7,032	3,516
③-2 소방	5,521	2,366	2,948	1,474
④ 전철전력	20,123	8,624	8,490	4,245
⑤ 신호제어	6,309	2,704	9,276	4,638
⑥ 정보통신	12,962	5,555	1,700	850

자료: 국토교통부

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

1) 코드: 교통시설특별회계(교통체계관리계정) 3031-332

나. 분석의견

첫째, 동 사업의 집행실적과 도시철도의 공사가능시간 등을 고려할 때 서울특별시에 대한 예산이 과다편성되어 있으므로, 집행가능성을 고려하여 예산 규모를 조정할 필요가 있다.

동 사업은 2018년도부터 추진되었으나, 2년 연속 사업계획 수립 미흡 등의 사유로 기획재정부의 수시배정사업으로 분류되어 집행이 부진하게 나타나고 있다.

구체적으로 살펴보면 2018년도의 경우 11월에 수시배정이 해제됨에 따라 집행율이 56.5%에 불과하여 예산의 상당부분이 차년도로 이월되었으며, 2019년 역시 현재까지 수시배정으로 분류된 상태로, 연말에 수시배정이 해제되더라도 예산액의 상당액이 2020년도로 이월될 것으로 예상된다.

이러한 상황에서 국토교통부는 2020년도 예산안을 전년 대비 152억원 증액된 566억원으로 편성하여, 2020년도에 사업이 정상적으로 추진되더라도 본예산과 전년도 이월액을 합한 교부현액은 566억원을 크게 상회할 것으로 보여진다.

[도시철도 노후시설 개선지원 사업 결산내역]

(단위: 백만원, %)

구분	부처		사업시행주체(피출연·피보조 기관 등)						
	예산액(A)	집행액	교부액	전년도 이월액	교부 현액	집행액(B)	이월액	불용액	실집행률(B/A)
2018	57,000	57,000	57,000	0	57,000	32,179	24,821	0	56.5
2019.7.	41,400	816	0	24,821	24,821	0	-	-	0.0

자료: 국토교통부

그런데 동 사업은 다른 사업과는 달리 현재 운행중인 도시철도의 노후시설을 개량하는 사업으로, 도시철도가 운행하지 않는 시간대에 한정하여 공사를 진행할 수 있기 때문에, 작업에 소요되는 시간이 일 평균 3~4시간에 불과하여 작업량을 증가시키는데 한계가 있다.

특히 서울교통공사의 경우 열차운행시간이 상대적으로 길기 때문에 실제 작업이 가능한 시간이 상대적으로 짧아서(일 평균 3시간) 이월액 규모가 클수록 본예산에 편성된 예산을 모두 집행하기 어렵다는 한계가 발생한다.

[도시철도 노후시설 개선사업 작업시간]

서울교통공사		부산교통공사	
시간대	작업내용	시간대	작업내용
01:00	열차운행 종료	00:30~01:00	열차운행종료
01:00~01:30	작업원 안전교육	00:30~01:00	작업원 안전교육
01:30	단전	00:30~01:00	단전
01:30~02:00	이동(역진입→작업현장)	00:30~01:00	역진입→작업현장
02:00~04:00	작업시행	00:30~04:00	작업시행
04:00~04:30	이동(작업현장→역출구)	04:00→04:30	이동(작업현장→역출구)
04:30	급전 및 철수완료	04:30	급전 및 철수완료
05:30	첫 열차 운행	05:05	첫 열차운행

주: 음영부분은 실제 작업가능시간 (서울: 3시간, 부산: 4시간)

자료: 국토교통부

실제로 서울교통공사가 제출한 ‘2020년 노후시설개량 사업계획’에 따르면, 2020년에 집행 가능한 물량에 대한 예산액은 214억원에 불과하여 2020년도 예산안 400억 중 186억원은 다시 차년도로 이월될 것으로 보이므로 과다편성의 소지가 있다고 보이므로, 집행가능한 물량을 고려하여 적정예산을 편성할 필요가 있다.²⁾

둘째, 노후시설개량사업에 따른 도시철도 시설의 성능개선효과 등을 점검·평가할 필요가 있다.

동 사업은 2018년부터 2022년까지 5년 동안 추진하는 사업으로, 2020년도에는 3년차 사업에 접어들 예정이다. 동 사업은 「노후시설 중장기계획」에 따라 시행된 성능평가 결과 D·E 등급을 받은 시설에 대한 개량을 우선순위 대상으로 하여 추진해왔으나, 현재까지 노후시설 개량이 완료된 구간에 대한 성능 평가 등이 진행되지 않은 상황이다.³⁾

그러나 동 사업은 국비 총 2,897억원 투입되어 5년 동안 진행되는 계속사업으로, 도시철도 열차운행의 안전확보라는 목적을 달성하기 위해 특별히 지방자치단체에 보조하는 사업이라는 점 등을 감안하여, 시설개량에 따른 성능개선의 점검 및 평가를 토대로 차년도 사업을 수행하는 방안을 고려할 필요가 있다.

2) 부산교통공사가 제출한 ‘2020년도 노후시설개량 사업계획’에 따르면, 2020년에 예산안에 반영된 166억원 규모에 해당하는 물량보다 더 많은 물량에 대한 집행이 가능할 것으로 보이므로, 예산집행의 효율성을 제고하기 위하여 서울교통공사에 과다편성된 예산을 부산교통공사로 조정하는 방안을 검토할 수 있다.

3) 특히, 동 사업의 경우 ‘지하철건설지원’ 단위사업의 세부사업으로, 성능개선에 대한 별도의 성과지표가 설정되어 관리되지 않고 있다.

철도핵심인력양성사업¹⁾은 세계 최고 수준의 철도 기술을 확보하고 국내 기업의 해외 철도시장 진출을 지원하기 위한 철도 전문인력을 양성하기 위한 사업이다. 이 사업의 2020년 예산안은 9억 100만원으로, 전년도 예산 대비 2억원이 감액 편성되었다.

[2020년도 철도핵심인력양성 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
철도핵심인력양성	1,376	1,101	1,101	901	△200	△18.2
철도특성화대학	200	-	-	-	-	-
글로벌 연수과정	1,076	901	901	701	△200	△22.2
철도장학금	100	200	200	200	0	0.0

자료: 국토교통부

동 사업은 ‘글로벌 연수과정’ 내역사업과 ‘철도장학금’ 내역사업으로 구성된다. 먼저, 글로벌 연수과정 사업은 철도산업의 해외진출 가능성이 높은 국가의 공무원 등을 대상으로 국내철도 기술교육을 지원하는 사업으로 2020년도 예산안은 전년 대비 2억원이 감액된 7억 100만원이 편성되어 있다.

철도장학금 사업은 국내 철도관련 대학원 석사학위 취득(예정)자를 대상으로 해외 철도분야 석·박사학위 취득을 지원하는 사업으로, 2020년도 예산안은 전년과 동일한 2억원이 편성되었다.

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

1) 코드: 일반회계 2733-316

14-1. 글로벌 연수과정 내역사업 분리 편성 검토 필요 등

가. 현황

철도인력양성사업은 세계 최고 수준의 철도 기술을 확보하고 국내 기업의 해외 철도시장 진출을 지원하기 위하여 철도 전문인력을 양성하기 위한 사업이다.

동 사업은 2017년까지 ‘철도특성화대학원’, ‘철도특성화대학’, ‘국제철도전문가과정’ 이상 3가지 내역사업으로 구성되었으나, 사업 방식이나 예산 편성 및 집행 방식을 개선할 필요가 있다는 다수의 지적이 제기됨에 따라 2018년 3월부터 기존의 내역사업을 종료하고, ‘글로벌 연수과정’과 ‘철도 장학금’이라는 새로운 내역사업을 신설하여 추진해오고 있다.

[2020년도 글로벌 연수과정 내역사업 예산안 산출내역]

구분	예산안 산출근거	비고
글로벌 연수과정	7억 100만원 = 15명 × 4,680만원	전담인건비, 강사료, 생활비, 기숙사비, 항공료, 등록금, 귀국정착지원금, 교재구입비, 현장학습비, 위탁사업비 등

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 철도인력양성사업에 편성된 내역사업간 유사성이나 상호 연계성이 부족하므로, 두 내역사업을 분리하여 편성할 필요가 있다.

철도인력양성사업은 세계 최고 수준의 철도 기술을 확보하고 국내 기업의 해외 철도시장 진출을 지원하기 위하여 철도 전문인력을 양성하기 위한 사업이다.

그런데 ‘글로벌 연수과정’ 내역사업은 해외 철도 발주 가능성이 높은 국가의 공무원을 대상으로 우리나라의 최신 철도기술과 문화를 학습할 수 있도록 연수과정을 운영하는 사업이라는 점에서, 철도산업 발전을 위한 고급인력을 양성한다는 기존의 사업 목적과 상이한 측면이 있다.

[철도핵심인력양성 내역사업 비교]

구분	글로벌 연수과정	철도장학금
목적	국제 인력교류를 통한 국제협력 및 해외시장 진출	국내 철도 핵심고급인력 양성
사업대상	외국 공무원	국내 석사학위 취득(예정)자
수행방식	민간경상보조	민간경상보조
보조사업자	한국철도협회	한국철도협회
2020년도 예산액	7억 100만원	2억원

자료: 국토교통부

이에 대하여 국토교통부는 2020년부터 세부사업의 명칭을 ‘철도인력 국제교류 및 핵심인력양성사업’으로 변경하여 추진하겠다는 계획이다.

그러나 프로그램 예산구조 하에서 각 사업은 그 특성에 따라 별도의 세부사업으로 편성되고, 하나의 세부사업 내에 포함되어 있는 내역사업은 세부사업의 목적 및 추진체계에 부합할 필요가 있는데, 사업명칭의 변경과 무관하게 동 사업은 내역사업간 유사성이나 상호 연계성이 부족함에도 하나의 세부사업에 편성된 문제가 있다고 보이므로, 두 내역사업을 분리하여 편성할 필요가 있다.²⁾

둘째, 글로벌 연수과정 사업의 효과성 등을 고려하여 외국 공무원에 대한 지원 규모를 적정 수준으로 유지하는 방안을 검토할 필요가 있다.

글로벌 연수과정 사업은 앞서 언급한 바와 같이 기존사업의 문제를 개선하기 위하여 2018년도 3월에 새롭게 추진된 사업이다.

동 사업 실적을 살펴보면, 사업 첫해인 2018년도에는 총 11개국 22명의 연수생을 선발하여 국내 철도기술 교육연수를 실시하였고, 2019년에는 총 15개국 20명의 연수생을 선발하여 현재 교육연수를 실시하고 있다.

연수생은 주로 동남아시아와 중앙아시아의 철도·교통분야 소속 관리자급 공무원이며, 2019년도에는 아프리카 2개국(이집트, 탄자니아)과 유럽·중동 지역(터키)에서도 3명이 선발되었다.

2) 철도핵심인력양성 사업은 기본적으로 국내 철도산업발전을 위한 인력을 양성하는 것을 목적으로 하는데 비해, 동 사업은 해외 철도분야 공무원을 대상으로 네트워크 강화 등을 통해 해외철도 수주확대를 목적으로 하고 있어 ‘ODA’ 또는 ‘철도산업발전지원’ 사업의 목적과 유사하므로 동 세부사업의 내역사업으로 편성하는 것이 적정한지에 대한 논의가 필요하다.

[글로벌 연수과정 연수생 현황]

(단위: 명)

구분	소속국가	2018년		2019년		비고
		신청자수	선발자수	신청자수	선발자수	
동남아시아	라오스	3	2	6	1	
	말레이시아	5	0	-	-	
	몽골	4	2	3	2	
	미얀마	4	1	2	2	
	베트남	3	3	3	2	
	인도네시아	3	3	5	3	
	캄보디아	2	2	3	1	
	태국	1	0	1	1	'19년 신규
중앙아시아	우즈베키스탄	3	2	4	1	
	카자흐스탄	5	3	5	1	
	키르기스스탄	2	2	2	1	
	타지키스탄	1	1	2	1	
	투르크메니스탄	2	1	3	1	
아프리카	이집트	-	-	2	1	'19년 신규
	탄자니아	-	-	1	1	'19년 신규
유럽·중동	터키	-	-	1	1	'19년 신규
합 계		38	22	43	20	

자료: 국토교통부

그런데 2020년도 글로벌 연수과정 내역사업에 편성된 예산안은 7억 100만원으로, 2019년도 9억 100만원 대비 2억원이 감액 편성되었다. 이는 기획재정부가 실시한 「2019년 국고보조사업 연장평가」에서 동 내역사업이 포함된 ‘철도핵심인력양성’ 세부사업의 타당성과 효과성 등에 대한 검토 결과, ‘감축’ 및 ‘사업방식 변경’ 평가를 받는데 따른 후속 조치이다.

그러나 2019년 국고보조사업 연장평가가 대상으로 한 ‘철도핵심인력양성’ 사업은 2016년부터 2018년까지 3개년 동안의 사업결과에 대한 평가인 반면, 동 사업의 경우 해당 평가 대상 사업이 아닌 2018년도 3월에 새롭게 추진된 사업이라는 점 등을 감안한다면, 일괄적으로 예산을 감액 편성하기보다는 동 사업을 통한 해외 철도인력과의 네트워크 확대³⁾ 및 해외철도 수주 확대라는 동 사업의 효과성 등을 면밀하게 검토하여 글로벌 연수과정 사업의 규모를 적정 수준으로 유지하는 방안을 검토할 필요가 있다.

3) 예를 들어 캄보디아의 경우 공공건설교통부 소속 철도청의 부청장급, 우즈베키스탄의 경우 철도청의 과장급 공무원, 인도네시아의 경우 자카르타 주정부 교통부 과장급이 포함되어 있다.

14-2. 철도장학금 사업관리 강화 필요 등

가. 현황

2019년도에 신설된 ‘철도장학금’ 내역사업은 학부생을 대상으로 성적우수자에 대하여 장학금을 지급하고, 졸업 후 공기업 취업기회를 부여하는 사업이다. 그러나 「국고보조사업 연장평가(‘19.3.)」 등은 동 사업 목적이나 성과 등이 불분명하다는 지적을 제기하면서 사업방식을 변경할 것을 요구하였다.

이에 국토교통부는 2020년도에는 기존 학부생 중심 사업에서 그 대상을 석·박사급으로 변경하고, 철도관련 석·박사학위 취득(예정)자의 해외 석·박사과정 이수비용을 보조하는 것으로 사업내용을 변경할 계획이다.

[철도장학금 내역사업 사업계획]

구분	기존 사업 (2019년도)	변경사업(안) (2020년도)
지원방식	학부생 대상 장학금 지급	석·박사급 고급철도 전문인력 양성
지원내용	2~4학년 성적우수자(3.7이상) 대상 장학금 지급(평균 250만원/학기) 졸업 후 공기업 취업기회 부여	철도관련 석·박사 학위취득(예정)자 대상 해외 석·박사과정 소요경비 지원 (최대 2,000~2,500만원/연, 최장 3년간)
환수규정	환수규정 없음	과정이수 후 3년 이내 철도분야 미종사자 50% 환수
사업규모	2억원 (6개 대학 19개 학과별 1~2명)	2억원 (8명 내외)

자료: 국토교통부

2020년도 동 사업에 편성된 예산안은 총 2억원으로, 국토교통부는 총 8명에 대하여 연간 2,500만원씩 지원할 계획이다.

[2020년도 철도장학금 내역사업 예산안 산출내역]

구분	예산안 산출근거	비고
철도장학금	2억원 = 8명 × 2,500만원	등록금, 생활비, 항공권, 위탁사업비 등

자료: 국토교통부

나. 분석의견

첫째, 동 사업의 계획과 집행을 원활하고 효율적으로 수행하기 위하여 명확한 법적 근거 등을 보완할 필요가 있다.

철도핵심인력양성 사업은 기본적으로 「철도산업발전기본법」 제10조4)에 근거하여 추진하는 사업이다.

그러나 동 법은 철도산업 전문인력의 원활한 수급 및 철도산업 발전을 위하여 특성화된 대학 등 교육기관을 운영·지원할 수 있도록 규정하고 있기 때문에, 국내 철도관련 석·박사 학위취득(예정)자가 해외 대학에서 석·박사과정을 이수하는데 소요되는 비용을 보조하기 위한 직접적 근거로 보기 어려운 측면이 있다.

따라서 동 내역사업의 계획과 집행을 원활하고 효율적으로 수행하기 위해서는 동 사업과 관련한 명확한 법적 근거나 지침 또는 규정 등을 마련할 필요가 있다.⁵⁾

둘째, 동 사업의 추진 일정을 고려하여 2학기 등록금을 기준으로 편성된 예산을 1학기로 조정할 필요가 있다.

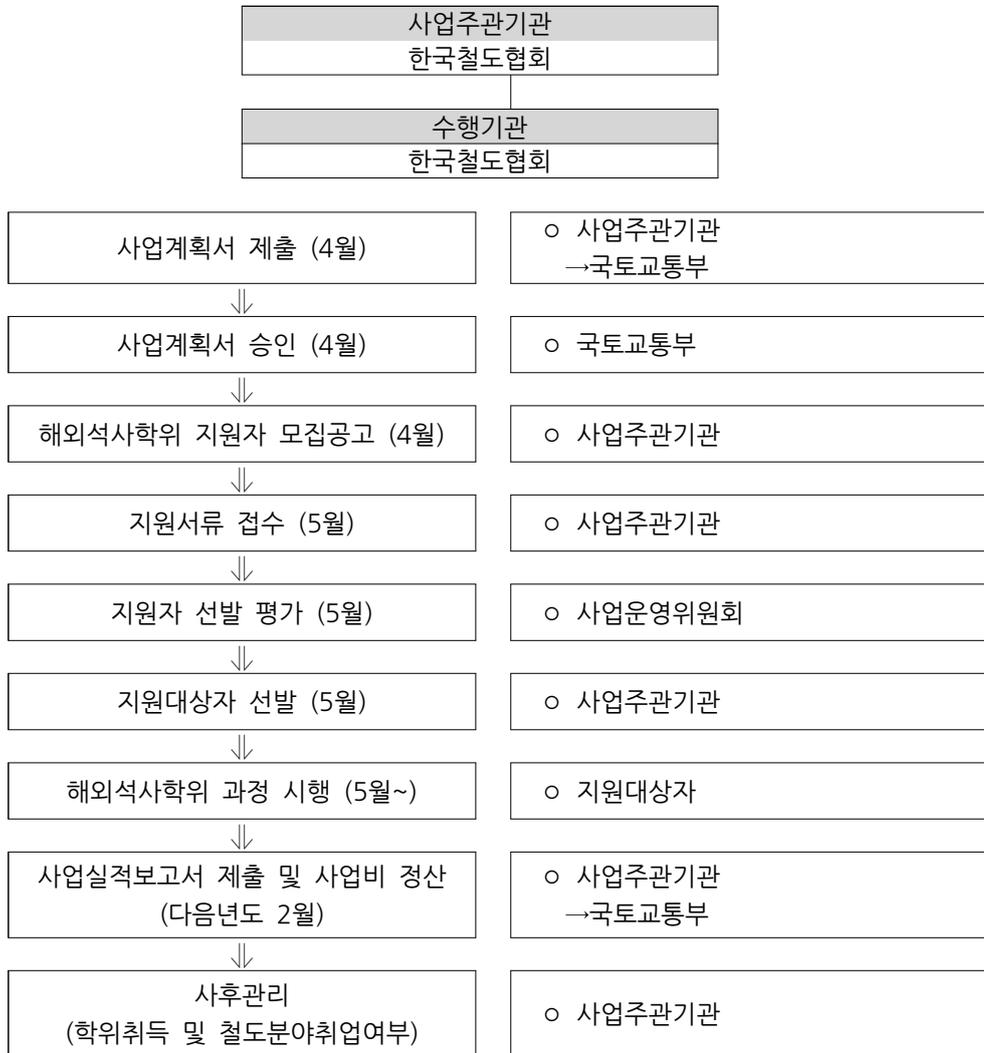
동 사업의 추진일정을 살펴보면, 사업계획서 승인(4월) 이후 동 사업에 대한 지원자 모집공고를 하고, 이후 지원자 선발 절차(5월)를 거쳐 사업이 시행될 것으로 보인다. 이러한 추진일정을 고려할 때, 철도장학금은 실질적으로 9월 신규학기 등록금 및 생활비 등을 지원하기 위해 교부될 것으로 보인다.

4) 「철도산업발전기본법」

제10조(철도산업교육과정의 확대 등) ③ 국토교통부장관은 철도산업 전문인력의 원활한 수급 및 철도산업의 발전을 위하여 특성화된 대학 등 교육기관을 운영·지원할 수 있다.

5) 국토교통부는 「철도산업발전기본법」 제13조제2항 개정을 추진하겠다는 입장이다.

[철도장학금 지원사업 수행 절차]



자료: 국토교통부

그런데 2020년도 예산안 편성기준을 살펴보면, 동 사업은 총 2학기에 해당하는 등록금과 12개월에 해당하는 생활비 등이 반영되어 있어 동 예산의 일부는 실제 집행되지 못하고 추후에 정산·반납될 소지가 크다고 보인다.

[2020년도 철도장학금 내역사업 예산안 세부 산출내역]

구분	예산안 산출근거
등록금	8,000만원 = 500만원 × 2학기 × 8명
생활비	672만원 = 70만원 × 12개월 × 8명
항공권	160만원 × 8명
위탁사업비	4,000만원 (주관사업자 운영비)

자료: 국토교통부

따라서 동 사업의 추진 일정을 고려하여, 상반기에 집행되지 못할 가능성이 큰 등록금과 생활비 예산의 일부를 조정하는 방안을 검토할 필요가 있다.

셋째, 철도장학금 사업 목적을 달성하기 위하여 세부 선발기준 마련 및 사후관리방안 등을 면밀히 설계할 필요가 있다.

2020년도 철도장학금 사업계획에 따르면 장학금 내역사업은 지원 대상과 지원 내용 및 지원 방식이 전면적으로 변경되어 동 사업을 추진하기 위해서는 세부 선발 기준 등을 새롭게 마련할 필요가 있다. 이에 국토교통부는 전문가 의견 수렴 등의 절차를 거쳐서 세부 선발기준을 마련하여 사업을 추진할 계획이다.

철도장학금 사업은 고급철도관련인력을 양성하여 국내 철도발전에 기여하려는 목적으로, 철도관련 석·박사 학위취득(예정)자의 해외 대학 석·박사과정 이수에 소요되는 경비를 최대 3년간 지원하는 것을 기본 골자로 하고 있다. 해외 석·박사과정을 이수하기 위한 대학의 교육수준이 일정 기준에 미달하는 학교이거나, 교육과정 중 학업을 중단하는 경우, 또는 교육과정 이수 후 철도 관련분야에 종사하지 않는 경우에는 사업목적 달성을 수 없다는 문제가 있다.

따라서 국토교통부는 세부 선발기준을 마련함에 있어 적정 수준 이상의 대학 및 전공과목을 지원대상으로 규정하고, 학업 중단 등의 경우에 대한 보조금 환수 규정⁶⁾을 명확하게 마련하는 한편, 해외 철도관련 대학(원)과의 연계·협력을 통해 동

6) 「국가과학기술 경쟁력 강화를 위한 이공계지원 특별법」의 사례를 참고할 수 있다.
 「국가과학기술 경쟁력 강화를 위한 이공계지원 특별법」
 제9조의2(연구장려금의 환수) ① 정부는 제9조에 따라 연구장려금을 받은 사람이 본인에게 책임이 없는 사유 등 대통령령으로 정하는 정당한 사유 없이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 지급한 금액의 전부 또는 일부를 환수하거나 그 지급을 중지할 수 있다.
 1. 수학을 중단하거나 대통령령으로 정하는 이공계 이외의 분야로 전공을 변경한 때
 2. 연구장려금을 받은 기간의 2배 이내에서 대통령령으로 정하는 기간 동안 대통령령으로 정하는 이공계의 산·학·연에 종사하지 아니한 때

사업이 원활하게 추진될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

넷째, 동 사업의 실질적인 성과를 측정할 수 있도록 성과지표를 설정할 필요가 있다.

철도핵심인력양성사업은 2019년까지 ‘석사학위 취득율(%)’을 성과지표로 설정하였으나, 2020년부터 ‘외국공무원 석사학위 취득율(%)’과 ‘외국공무원과 기업간의 간담회 횟수’를 성과지표로 변경할 예정이다.

[철도핵심인력양성 사업 성과지표]

(단위: %, 건)

성과지표	구분	'18	'19	'20	'21	측정산식(또는 측정방법)
외국공무원 석사학위 취득률(90%)	목표	-	18	14	18	석사학위 취득률=(석사학위 취득인원수/석사과정인수 학생수) × 100
	실적	-	-	-	-	
	달성도	-	-	-	-	
간담회 횟수 (외국공무원-기업)	목표	-	2	2	2	간담회 실적
	실적	-	-	-	-	
	달성도	-	-	-	-	

자료: 국토교통부

그러나 「성과계획서 작성지침」에 따르면 성과지표는 사업의 일부가 아닌 전체를 대표하고 사업의 내용 및 수혜대상 범위를 포괄하도록 설정되어야 하는데, 외국공무원 석사학위 취득율이나 간담회 횟수는 철도핵심인력양성 사업 중 ‘글로벌 연수과정’에 해당되는 성과지표로, 철도장학금 내역사업에 대한 실질적인 성과를 측정할 수 없는 문제가 있다.

따라서 국토교통부는 철도장학금 사업의 성과를 측정할 수 있도록 성과지표를 개선하거나 추가할 필요가 있다.

② 제1항에 따른 연구장려금의 환수 방법·범위·기간·시기 등은 대통령령으로 정한다.
 ③ 정부는 제1항에 따른 반납의무자가 해당 금액을 반납하지 아니한 때에는 국세 체납처분의 예에 따라 징수할 수 있다.

가. 현황

광역버스 안전 및 서비스 개선 시범운영 지원 사업¹⁾은 수요가 집중되는 출퇴근 시간대 광역급행버스 노선에 친환경 2층 전기버스를 운행할 수 있도록 버스 구입을 지원하는 신규 사업이다. 이 사업의 2020년 예산안은 38억 4,000만원이 편성되었다.

[2020년도 광역버스 안전 및 서비스 개선 시범운영 지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
광역버스 안전 및 서비스 개선 시범운영 지원	0	0	0	3,840	3,840	순증

자료: 국토교통부

동 사업은 기존의 M버스(45석)보다 많은 좌석인 70석 규모의 2층 전기버스의 구입을 지원함으로써 1회 수송능력을 확대하여 운송사업자의 수익성을 개선하고, 출퇴근 대기시간을 축소하여 이용자의 편의를 제고하는 한편, 기존 디젤버스를 전기버스로 대체함으로써 도심 미세먼지 및 소음을 저감하려는 목적의 신규사업이다.

동 사업을 추진하기 위한 재원분담비율을 살펴보면, 국토교통부가 30%(대당 2.4억원)를 보조하고, 환경부가 16.5%(대당 1억원)를 보조²⁾하며, 지방자치단체가 32.5%(대당 2.6억원)를 보조하고, 나머지 25%(대당 2.5억원)를 버스운송업체가 자부담하도록 설계되어 있다.

2020년도 예산안은 친환경 2층 전기버스 16대 구입을 지원하기 위한 예산으로 총 38억 4,000만원이 편성되었다.

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

1) 코드: 일반회계 2733-316

2) 환경부 소관의 '전기자동차 보급 및 충전인프라 구축사업'은 전기차 보급을 위하여 차량구입에 따른 보조금을 지원하고 있다.

[2020년도 광역버스 안전 및 서비스 개선 시범운영 지원사업 예산안 산출내역]

구분	예산안 산출근거				
	대당 가격	국가		지방자치단체	자부담
		국토교통부	환경부		
2층 전기버스 재원부담비율	8억원 (100%)	2.4억원 (30%)	1억원 (16.5%)	2.6억원 (32.5%)	2억원 (25.0%)



2020년도 예산안	38.4억원 = 8억원(대당 가격) × 16대 × 30%(국비보조율)
---------------	---

자료: 국토교통부가 제출한 자료 재구성

나. 분석의견

광역버스 안전 및 서비스 개선 시범운영 지원 사업은 구체적 계획이 수립되지 않은 상태에서 예산이 편성되었으므로, 동 사업에 대한 계획을 면밀하게 수립하여 추진할 필요가 있다.

동 사업은 광역급행버스 운송업체가 2층 전기버스 16대를 구입할 수 있도록 국비를 보조하는 사업이다.

동 사업의 구체적인 추진절차를 살펴보면 공모를 통해 2층 전기버스 지원사업 대상 지방자치단체가 선정되면, 해당 지방자치단체는 2층 전기버스 지원 대상 업체와 노선을 선정하고, 선정된 업체가 2층 전기버스를 계약하면 국토교통부와 해당 지방자치단체가 이에 대한 보조금을 교부하는 방식으로 추진된다.

그러나 국토교통부에 따르면 2019년 9월 현재, 2층 전기버스는 상용화 단계에 이르지 못하여 2층 전기버스가 보급되지 않은 상황이다.

이에 대하여 국토교통부는 2층 전기버스 관련 R&D 과제³⁾를 수행하였으며, 이를 토대로 2020년도 하반기에는 2층 전기버스가 양산될 예정이라고 설명하고 있으나, 안전성 등을 충분히 검증하지 않은 상태에서 계획대로 2020년도에 2층 전기버스를 광역급행노선에 투입하여 운행할 수 있을지는 불확실한 측면이 있다.

3) 과제명: 「한국형 대용량 2층 전기버스 선행차량 개발」 (현대자동차 주관, 교통안전공단 참여)
과제기간 및 금액: '17.12 ~ '19.6., 60억원

또한, 동 사업은 전기버스를 지원한다는 점에서 버스 운송업체의 전기충전설비 보유 여부가 지원 대상 선정에 있어 중요한 요인으로 작용될 것으로 보인다.

그러나 2019년 9월 현재 광역급행버스(M버스) 운송업체별 전기버스 운행여부 및 전기충전설비 보유현황을 살펴보면, 총 16개의 업체 중 현재 전기버스를 운행하고 있는 업체는 3개이며, 충전설비 보유업체는 2개소에 불과한 것으로 나타났다. 이로 인해 2층 전기버스의 지원 대상이 전기충전설비를 보유한 특정 업체(특정 노선)로 제한될 가능성이 높아 출퇴근시간의 수요가 집중되는 지역에 2층 버스를 공급하여 교통문제를 해소하겠다는 사업목적을 충분하게 달성하지 못할 우려가 있다.

이에 대하여 국토교통부는 전기충전설비의 설치에 걸리는 기간이 약 2.5개월에 불과하고, 전기충전설비 설치비용(300kw 기준 약 9,000만원) 대비 2층 전기버스 운행을 통한 인건비나 연료비 등의 절감효과가 더 크다는 점 등을 감안할 때, 업체 선정 시점에는 전기충전설비를 보유한 업체 수가 늘어날 것이라는 입장이다.⁴⁾

따라서 국회 예산안 심사과정에서 동 사업의 구체적인 사업추진 계획이나 수요 등을 종합적으로 검토하는 한편, 지원대상 업체 선정 기준 등 사업계획을 면밀하게 수립하여 추진할 필요가 있다.

4) 한편, 국토교통부는 2020년도 광역버스 관련 정부 예산안 설명회(19.10.7.)에 13개 M버스 운송업체가 참석하여 동 사업 지원요건을 문의하는 등 2층 전기버스 보급사업에 대한 업체의 관심도가 높은 상황이며, 현재 M버스 운행업체 16개 중 2층 전기버스 도입의사가 있는 업체가 9개라고 밝히고 있다.

[M버스 업체 전기버스 및 충전설비 보유 현황]

연번	업체명	전기버스 운영여부	충전설비 보유여부	비고
1	○○○○	x	x	
2	△△△△	x	x	
3	◎◎◎◎	x	x	
4	☆☆☆☆	○	○	
5	◇◇◇◇	x	x	
6	□□□□	x	x	
7	▽▽▽▽	x	x	
8	●●●●	x	x	
9	▣▣▣▣	○	○	
10	◆◆◆◆	x	x	
11	★★★★	x	x	
12	■ ■ ■ ■	x	x	'20년 10대 구매 예정
13	◎◎◎◎	x	x	
14	♣♣♣♣	x	x	
15	◆◆◆◆	x	x	
16	♣♣♣♣	x	x	

자료: 국토교통부

가. 현황

노후기반시설관리 사업¹⁾은 도로, 철도, 지하시설물 등 주요 기반시설에 대한 총 조사를 통해 기반시설의 제원, 노후도, 점검·보수보강 이력 등을 조사하고, 기반시설관리위원회의 운영을 지원하기 위한 신규 사업으로, 이 사업의 2020년 예산안은 25억 6,400만원이 편성되었다.

[2020년도 노후기반시설관리 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
노후기반시설관리	0	0	0	2,564	2,564	순증
인프라 총조사	0	0	0	2,529	2,529	순증
기반시설관리위원회 운영	0	0	0	35	35	순증

자료: 국토교통부

동 사업은 기반시설 노후화에 대한 대응을 목적으로 하는 「지속가능한 기반시설 안전강화 종합대책」의 발표('19.6.) 및 「지속가능한 기반시설 관리 기본법」의 시행('20.1.1)에 따라 추진되는 사업이다.

동 사업을 통한 조사 항목은 도로, 철도, 항만, 공항, 수도, 가스 등 총 15종²⁾의 기반시설별 설계, 시공, 유지관리(점검진단, 보수보강, 성능개선 및 예산 등)의 전 단계에 걸친 기본 정보이며, 국토교통부는 이를 토대로 조사항목 및 분류체계 등의 표준안을 도출·제시하고, 조사결과를 바탕으로 노후시설관리 기본계획 및 공통기준 등을 보완·활용할 계획이다.

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

1) 코드: 일반회계 4323-303

2) 도로, 철도, 항만, 공항, 수도, 전기공급설비, 가스, 열공급설비, 방송통신시설, 공동구, 송유관, 하천, 저수지, 댐, 하수도 등 15종

나. 분석의견

인프라 총조사를 위한 실제 과업 수행기간을 고려할 때 동 사업에 편성된 인건비 예산은 과도한 측면이 있으므로, 사업계획을 일부 변경하여 추진하는 방안을 검토할 필요가 있다.

2020년도 동 사업의 예산안은 크게 인프라 총조사를 위한 연구용역비 25억 2,900만원과 기반시설관리위원회 운영비 3,500만원으로 구성된다.

[2020년도 노후기반시설 관리 사업 예산안 산출근거]

구분	예산안 산출근거
인프라 총조사	표준화체계 구축(총괄) : 4억 900만원 - (책임연구원(6.4백만원)×3명+연구원(4.9백만원)×3명) × 12개월
	시설물 총조사 : 17억 1,500만원 - (책임연구원(6.4백만원)×2명+연구원(4.9백만원)×15명+연구보조원(3.3백만원)×17명) × 12개월
기반시설 관리위원회 운영 등	민간위원 수당 : 1,100만원
	기반시설위원회, 분과위원회, 간담회 등 개최: 1,400만원
	회의, 현장점검 등 여비 : 1,000만원

자료: 국토교통부

인프라 총조사는 「지속가능한 기반시설 관리 기본법」 제14조3)에 근거하여 추진되는 사업으로, 기본계획 및 관리계획 등을 수립하기 위한 기초자료로, 국토교통부는 표준화체계 구축 및 시설물에 대한 조사 연구를 수행할 기관을 선정하여 추진하겠다는 계획이다.

3) 「지속가능한 기반시설 관리 기본법」

제14조(기반시설 실태조사) ① 국토교통부장관, 관리감독기관의 장 및 관리주체는 다음 각 호와 관련하여 대통령령으로 정하는 사항에 대하여 기반시설 실태조사(이하 "기반시설 실태조사"라 한다)를 실시할 수 있다.

1. 기본계획 및 관리계획의 수립·변경
2. 기반시설의 건설, 운영 및 유지관리현황
3. 최소유지관리기준의 충족 여부
4. 성능평가 시행계획 또는 그 결과
5. 성능개선기준의 충족여부 및 성능개선의 타당성
6. 그 밖에 기반시설 관리 실태 파악을 위하여 필요한 사항

② 국토교통부장관, 관리감독기관의 장 및 관리주체는 기반시설 실태조사를 대통령령으로 정하는 기관이 대행하게 할 수 있다.

③ 그 밖에 실태조사의 방법 및 절차 등은 국토교통부장관이 정하여 고시한다.

그러나 동 사업은 연구용역방식으로 추진되기 때문에 「국가를 당사자로 하는 계약 등에 관한 법률」⁴⁾에 따라 연구용역을 수행할 기관을 공모·선정하여 계약하는 과정에서 일정 기간이 소요될 것으로 보이는데, 동 사업의 예산안 산출근거를 살펴 보면 책임연구원 등 총 40명의 연구원이 인프라 조사 등에 관한 사업을 12개월 동안 수행하는 것을 기준으로 인건비를 산정하여 연내 사업수행 가능기간에 비해 예산이 과다하게 편성된 측면이 있다.

국토교통부는 「지속가능한 기반시설 관리 기본법」의 시행일(20.1.1.)에 맞추어 동 법 제14조제2항의 위임을 받아 인프라 총조사를 대행할 수 있는 기관에 ‘한국시설안전공단’ 등을 대통령령에 규정할 예정이기 때문에, 이 경우 「국가를 당사자로 하는 계약 등에 관한 법률」 제7조제1항에 따른 지명경쟁 또는 동법 시행령 제26조제1항제5호마목에 따라 수의계약⁵⁾으로 발주할 계획으로, 일반 경쟁입찰 방식으로 계약하는 경우와 비교할 때 계약절차에 소요되는 기간이 상대적으로 짧아질 것이라는 입장이나, 이 경우에도 12개월의 인건비를 모두 집행하는 것은 불가능할 것으로 보인다.

이에, 국토교통부는 실제 연구용역 발주에 소요되는 기간을 감안하면서 사업계획을 일부 조정(40명×12개월 → 48명×10개월)하여 당초 계획된 과업량을 수행하겠다는 입장이므로, 예산안 심사 과정에서 변경된 사업계획의 추진가능성 등을 논의할 필요가 있다.

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

5) 「국가를 당사자로 하는 계약 등에 관한 법률 시행령」
 제26조(수의계약에 의할 수 있는 경우) ① 법 제7조제1항 단서에 따라 수의계약에 의할 수 있는 경우는 다음 각 호와 같다.
 1. ~ 4. (생략)
 5. 제1호부터 제4호까지의 경우 외에 계약의 목적·성질 등에 비추어 경쟁에 따라 계약을 체결하는 것이 비효율적이라고 판단되는 경우로서 다음 각 목의 경우
마. 다른 법령에 따라 국가사업을 위탁 또는 대행할 수 있는 자와 해당 사업에 대한 계약을 하는 경우

※

국토부 소관 공공기관 예산안 분석 안내

	주 제 명	해당 페이지
1	한국토지주택공사 캠퍼스 혁신파크 사업의 타 부처와의 협의 필요 등	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.311
2	한국시설안전공단의 사업비에 포함된 직원 대상 교육훈련비 등 조정 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.316
3	국토교통과학기술진흥원 기획평가관리비에 서 용도 관련성이 부족한 사업인 Job Fair 를 편성·집행하지 않을 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.320
4	국토교통과학기술진흥원의 대기업 참여 비율을 감안하여 총연구개발비의 민간부담 부분 조정 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.324
5	국토교통과학기술진흥원의 Bottom-up 등 방식 연구개발 신규 사업의 실제 연구기간에 따른 사업관리 철저	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.328
6	항공안전기술원 드론 규제 샌드박스 사업의 기존 사업 이월을 감안한 집행관리 철저	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.332
7	항공안전기술원의 드론 기업지원허브센터 효율성 제고 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.336
8	한국교통안전공단의 자동차 대체부품 지원 인증센터의 사업공정 추진 지연	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.340
9	한국교통안전공단의 통합단말기, 화물차 에어스포일러 설치 사업의 연례적 타 용도 전환 부적절	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.344
10	한국교통안전공단의 튜닝카 성능·안전시험 센터 사업계획 보완 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.348
11	한국철도시설공단 글로벌 플랜트·건설·스마트시티 펀드 의무 출자에 대한 정부 지원 예산 재검토 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.352
12	한국도로공사의 수소충전소 구축 사업의 추진 지연	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.357
13	한국철도시설공단의 출연금 이자수익을 고려한 고속철도, 일반철도 건설비 예산 편성 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.360

	주 제 명	해당 페이지
14	한국도로공사의 고속도로 유희부지 매각예 상액을 교통시설특별회계 수입예산안에 반 영 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.372
15	제주국제자유도시개발센터 공공임대주택 (10년), 행복주택 용자 재검토 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.375
16	주택도시보증공사의 행복주택출자사업의 신규 및 계속사업의 집행정도를 고려한 예 산 (출·용자) 편성 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.380
17	주택도시보증공사의 공공임대리츠(매입형) 의 예산 규모 및 사업방식 재검토 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.384
18	주택도시보증공사의 민간임대리츠사업의 실효성 있는 출자예산 관리 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.391
19	주택도시보증공사의 다가구매입임대사업에 서 매각된 임대주택가액 반영 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.398
20	주택도시보증공사의 자유투주택정비사업의 예산 조정 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.402
21	한국토지주택공사의 전세임대 경상보조사 업 사업관리 철저 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.406
22	주택도시보증공사의 도시재생리츠 출·용자 사업의 적정 예산편성 및 민간부문 자금조 달 확대 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.411
23	주택도시보증공사의 공공지원민간임대(용 자)사업과 유사한 집주인임대주택사업의 재설계 혹은 프로그램 이관 필요	「2020년도 공공기관 예산안 분석 III」 pp.421



행정중심복합도시건설청

1 현황

가. 총수입·총지출

2020년도 행정중심복합도시건설청 소관 예산안은 일반회계, 행정중심복합도시건설특별회계로 구성된다.

2020년도 행정중심복합도시건설청 소관 총수입은 42억원으로 전년 추경예산과 동일하였다. 회계별로 행정중심복합 도시건설특별회계에 42억원이 편성되었다.

[2020년도 예산안 행정중심복합도시건설청 소관 총수입]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계	1,326	4,196	4,196	4,196	0	0.0
합 계	1,326	4,196	4,196	4,196	0	0.0

주: 총수입 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

2020년도 행정중심복합도시건설청 소관 총지출은 3,352억원으로 전년 추경예산 대비 367억원(12.3%)이 증가하였다. 회계별로 행정중심복합도시건설특별회계에 3,352억원이다.

[2020년도 예산안 행정중심복합도시건설청 소관 총지출]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계	271,780	298,521	298,521	335,179	36,658	12.3
합 계	271,780	298,521	298,521	335,179	36,658	12.3

주: 총지출 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 세입·세출예산안

2020년도 행정중심복합도시건설청 소관 총계기준 세입예산안은 3,370억원으로 전년 추경예산 대비 373억원(12.4%) 증가하였다. 회계별로 행정중심복합도시건설특별회계에 3,370억원이 편성되었다.

[2020년도 행정중심복합도시건설청 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
행정중심복합도시건설특별회계	378,968	299,737	299,737	337,034	37,297	12.4
합 계	378,968	299,737	299,737	337,034	37,297	12.4

주: 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

2020년도 행정중심복합도시건설청 소관 총계기준 세출예산안은 6,623억원으로 전년 추경예산 대비 1,027억원(18.3%) 증가하였다. 회계별로 일반회계 3,253억원, 행정중심복합도시건설특별회계 3,370억원이다.

[2020년도 행정중심복합도시건설청 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구 분	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	272,945	259,904	259,904	325,264	65,360	25.1
행정중심복합도시건설특별회계	273,384	299,737	299,737	337,034	37,297	12.4
합 계	546,329	559,641	559,641	662,298	102,657	18.3

주: 총계 기준

자료: 행정중심복합도시건설청

다. 재정구조

2020년도 행정중심복합도시건설청 소관 예산안은 일반회계, 행정중심복합도시건설특별회계 등 2개 회계로 구성되어 있다.

회계 간 내부거래 현황을 살펴보면, 일반회계에서 행정중심복합도시건설특별회계로 3,253억원이 전출되었다. 행정중심복합도시건설특별회계는 일반회계의 전출금과 전년도 세계잉여금(76억원), 기타 자체수입(42억원)을 통해 재원을 구성하여 행정중심복합도시건설(3,137억원), 기관운영비 등(233억원)에 집행하고 있다.

[2020년도 행정중심복합도시건설청 소관 회계 간 재원이전 현황]

(단위: 억원)



2020년도 행정중심복합도시건설청의 예산안의 주요 특징을 살펴보면, ① 행정안전부, 과학기술정보통신부 이전에 따른 중앙행정기관 이전 건립사업의 본격 추진을 위한 신청사 등 건립비를 반영하였으며(163억원), ② 행정중심의 도시기능 강화를 위한 국회세종의사당 설계비(10억원)를 반영하였고, ③ 광역교통시설, 복합커뮤니티센터, 광역복지지원센터 등 공공·기반시설의 지속적인 구축을 위한 사업비(1,646억원), ④ 세종청사 기능보완을 위한 복합편의시설 건립비(626억원)를 반영하였으며, ⑤ 3생활권 도시행정타운 조성을 위해 경찰서 및 세무서 청사 건립비(200억원), ⑥ 문화벨트 조성을 위한 아트센터 및 국립박물관단지 건립비(385억원) 등 행복도시 건설 2단계 사업의 성공적 완성을 위한 공공·기반시설의 지속적인 확충을 위하여 예산을 반영하였다.

2020년도 행정중심복합도시건설청 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회의 및 집행에 있어서 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 해외대학 설립지원 사업 집행이 부진하고, 경제자유구역청 등 타 기관의 해외대학 유치사업의 경우에도 예산지원 후 철수하는 사례가 발생하는 등의 문제가 있음을 고려하여 사업추진방향을 재검토할 필요가 있다.

둘째, 행정중심복합도시건설청의 문화재 현상변경 업무준비 미흡으로 조치원 우회도로 건설사업의 총사업비가 당초 1,321억원 대비 1,292억원 증가한 2,613억원에 달할 것으로 예상되므로, 향후 사업관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

셋째, 행복도시 평생교육원 건립 사업은 행복도시 내에 6개 건설되는 복합커뮤니티센터 내 수영장, 체육관, 대강당 등의 시설과 유사중복되는 측면이 있음을 고려할 필요가 있다.

3 신규사업 및 주요 증액사업

행정중심복합도시건설청의 2020년도 신규사업은 총 2개 사업, 1억원 규모이다.

행정중심복합도시특별회계 사업 중 평생교육원 건립사업은 행복도시의 평생학습도시 구현목표와 전계층의 평생학습 수요증가에 따른 교육시설 청사 건립을 위한 것이고, 4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립사업은 주민입주시기에 맞추어 입주민의 생활·행정편의 제공을 위한 공공편의시설 사업이다.

[행정중심복합도시건설청 소관 2020년도 예산안 신규사업]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
행정중심복합도시 건설특별회계 (2개)	평생교육원 청사건립	50
	4-2생활권 복합커뮤니티센터 건립	61
합 계		111

자료: 행정중심복합도시건설청

2020년도 주요 증액사업을 살펴보면 행복도시-공주 연결도로, 행복도시-조치원 연결도로, 6-4생활권 복합커뮤니티센터 건립, 아트센터 건립, 복합편의시설 건립, 경찰서 청사건립, 119특수구조단 청사 건립 등이 있다.

①행복도시-공주 연결도로 사업은 2구간의 2020년 준공을 위한 공사비와 3구간의 2020년 설계완료 소요가 반영되어 증액되었고, ②행복도시-조치원연결도로는 공사의 본격추진을 위한 보상비 및 공사비가 반영되어 증액되었으며, ③6-4생활권 복합커뮤니티센터 건립 사업, ④아트센터 건립 사업, ⑤복합편의시설 건립 사업, ⑥경찰서 청사 건립 사업은 2020년의 공정률 확보와 2021년 준공을 위하여 공사비 등이 반영되어 증액되었으며, ⑦119특수 구조단 청사는 2020년 설계를 완료하고 착공에 필요한 보상비와 공사비 예산이 증액되었다.

[행정중심복합도시건설청 소관 2020년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2019		2020	증 감	
		본예산	추경(A)	예산안(B)	B-A	(B-A)/A
행정중심 복합도시 건설특별 회계 (4개)	행복도시-공주 연결도로	10,788	10,788	25,067	14,279	132.4
	행복도시-조치원 연결도로	18,448	18,448	34,908	16,460	89.2
	6-4생활권 복합커뮤니티 센터 건립	3,086	3,086	14,192	11,106	359.9
	아트센터 건립	4,019	4,019	35,399	31,380	780.8

주: 주요 증액사업은 2019년도 추경예산 대비 30% 이상 또는 100억원 이상 증액된 사업
 자료: 행정중심복합도시건설청

II

개별 사업 분석

1

해외대학설립 지원사업 추진 재검토 필요

가. 현황

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. 이 사업의 2020년도 예산안은 전년대비 4억 300만원이 증액된 15억 3,800만원을 편성하였다.

[2020년도 자족기능유치지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
자족기능유치지원	1,102	1,135	1,135	1,538	403	35.5
해외대학설립지원	600	500	500	1,100	600	120.0
자족기능유치홍보 등	502	635	635	438	△197	△31.0

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

첫째, 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

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 1032-301

강화하려는 취지로, 분교설립을 희망하는 대학에 대한 국내 수요가 부족한 경우에는 동 사업의 취지를 달성하기 어렵다.

그런데 행정중심복합도시건설청은 세종시에 설립을 희망하는 해외대학이 일정 요건을 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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, 네덜란드 해운물류대학(STC-Korea)의 경우 2009년부터 2013년까지 국비 17억 2,800만원, 지방비 30억 7,200만원 등 총 48억원을 지원받았으나 입학생이 정원의 절반에도 미치지 못하여 2013년 폐교한 바 있고, 에버딘대학교는 6억원의 설립준비비를 지원받았으나 재정지원 문제, 학생모집 실적 저조 등의 이유로 개교를 철회하였으며, 독일의 FAU 대학의 경우 8년간 63억 6,400만원의 국비를 지원받았으나 재정보호 문제 및 학생모집 실적 저조 등의 사유로 2019년 5월에 철수한 것으로 나타났다.²⁾

2) 한편, 해외대학의 분교설립 추진이 무산되더라도 현재 「자족시설 유치지원기준」은 기집행된 보조금에 대한 반환이나 환수에 관한 규정을 두고있지 않다.

따라서 행정중심복합도시건설청은 해외대학 설립지원 사업 추진시 철저한 수요조사를 통하여 자립가능성이 높은 해외대학을 선정하여 지원하고, 사후관리 강화 대책을 마련하여 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
	켄트대학교 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: 2019년 9월 말 기준

자료: 교육부

둘째, 해외대학 설립지원 사업 집행이 부진하고, 경제자유구역청 등 타 기관의 해외대학 유치사업의 경우에도 예산지원 후 철수하는 사례가 발생하는 등의 문제가 있음을 고려하여 사업추진방향을 재검토할 필요가 있다.

행정중심복합도시건설청은 행정중심복합도시 내에 해외대학을 설립하기 위하여 외국교육기관과 양해각서(MOU) 및 합의각서(MOA)를 체결하여왔으며, 이에 근거하여 설립준비비 및 운영비를 편성·집행 중이다.

2018년도에는 산타체칠리아 국립음악원(이탈리아)과 트리니티대학교(아일랜드)에 각각 6억원의 설립준비비를 지원하기 위하여 총 12억원을 편성하였다.³⁾

3) 「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 교직원의 이주비, 정착비, 인건비, 시설비 등 기관 운영 등에 소요되는 비용
3. 건축비 : 외국교육기관, 지식산업센터, 국내외연구기관, 국제기구, 종합병원, 대학의 건축에 소요되는 비용

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.

[2018년 및 2019.9.기준 해외대학 설립지원 사업 보조금 실집행내역]

(단위: 백만원, %)

구분		부처		사업시행주체						
		예산	집행액	교부액(A)	전년도 이월액	예산 현액	집행액(B)	이월액	불용액	실집행률(B/A)
2018	산타체칠리아 국립음악원	600	600	600	0	600	345	255	0	57.5
	트리니티 대학교	600	0	0	0	0	0	0	0	0.0
2019.9	산타체칠리아 국립음악원	500	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.

또한, 2019년도에는 산타체칠리아 국립음악원의 운영비를 지원하기 위하여 5억원을 편성하였다. 그러나 산타체칠리아 국립음악원은 지난해 교육부에 세종 분교 설립 승인 요청을 했지만 2019년 3월 개교에 대한 불가 결정이 있었고, 올해도 분교 설립이 불투명한 상황으로 2019년 9월말 현재까지 5억원 전액 미집행 상태이다.

이에 국회는 2018년도 결산 심사시 ‘행정중심복합도시건설청은 사업추진 여건과 투자가능성을 고려하여 예산을 편성’하도록 시정요구하였으나, 2020년 예산안의 편성내역을 보면 결산 심사(9월) 일정과 예산 편성 완료시점(8월)간 차이로 인하여 집행가능성이 충분하게 고려되지 않은 것으로 보인다.

[2020년 해외대학설립지원 사업 예산안 편성 내역]

<ul style="list-style-type: none"> ○ 외국대학 운영비 : 5억원(산타체칠리아국립음악원) ○ 외국대학 설립준비비 : 6억원(트리니티대학교)
--

자료: 행복중심복합도시건설청

한편, 산업통상자원부 소관 외국교육연구기관 유치 사업의 경우에는 국비 지원 후 철수사례가 발생하여 국가재정의 비효율 문제가 있다. 에버딘대는 6억원의 설립 준비비를 지원받았으나 재정지원 문제, 학생모집 실적 저조 등의 이유로 개교를 철회하였고, 네덜란드 물류대는 5년간 17억 2,800만원의 국비 지원을 받았으나, 학생모집 실적 저조, 재정자립도 문제 등으로 2011년에 철수하였으며, 독일 FAU대학은 8년간 63억 6,400만원의 국비를 지원받았으나, 재정확보 문제, 학생모집 실적 저조 등의 사유로 2019년 5월에 철수하였다. 시스코 연구소는 5년간 39억 2,000만원을 지원 받았으나 2018년에 철수하였으며, GE글로벌 U-Health센터는 5년간 55억 4,900만원을 지원 받았으나 2014년에 철수하였다.

따라서 행복중심복합도시건설청의 해외대학설립지원 사업의 추진에 대해서는 실현 가능성, 국가재정투입의 필요성 및 효과성 등의 관점에서 재검토할 필요가 있고, 아울러 2020년 해외대학설립지원 사업 예산안의 편성규모에 대해서는 사전에 사업 추진 여건이 충분히 형성되었는지를 고려할 필요가 있다.

[경제자유구역 내 외국교육연구기관 유치 및 철수 현황]

(단위: 명, 백만원)

구분	기관명	규모 (정원)	개교 (개소)	국고 지원	지원 기간	자체 재원	인원	비고
외국 교육 기관	네덜란드 물류대	80	'08.3	1,728	5년	8,866	96	'11년 철수
	독일 FAU대	100	'11.3	6,364	8년	16,700	18	'19.5 철수
	뉴욕주립대(SBU)	1,207	'12.3	6,225	6년	1,200	591	
	조지메이슨대	1,300	'14.3	4,020	6년	0	380	
	켄트대	900	'14.9	5,850	5년	0	256	
	유타대	1,050	'14.9	3,540	5년	0	308	
	뉴욕주립대(FIT)	140	'17.8	2,400	2년	0	106	
	애버딘대	185	'18.9	600	1년	0	0	개교 취소
외국 연구 기관	JCB공동생물과학연구소	10명이상	'08.8	5,805	6년	0	1	
	유타·DDS공동연구소	"	'09.3	7,665	7년	0	15	
	CEWIT코리아연구소	"	'10.2	4,725	5년	0	19	
	GE글로벌 UHealth 센터	"	'10.3	5,549	5년	0	0	'14년 철수
	다쏘 R&D 센터	"	'10.5	4,165	5년	0	30	
	시스코 연구소	"	'13.5	3,920	5년	15,680	0	'18년 철수
	FAU 유체역학연구소	10명이상	'18.6	1,000	5년	200	28	

자료: 산업통상자원부

가. 현황

중앙행정기관 이전 건립 사업¹⁾은 행정안전부, 과학기술정보통신부 등이 세종시로 추가 이전함에 따라 발생하는 청사 입주수요에 대응하기 위하여 신청사를 건립하는 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 전년대비 269억 1,400만원이 감액된 162억 7,500만원을 편성하였다.

[2020년도 중앙행정기관 이전 건립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
중앙행정기관 이전 건립	5,104	43,189	43,189	16,275	△26,914	△62.3
신청사 건립	4,378	37,085	37,085	16,275	△20,810	△56.1
어린이집 건립	726	6,104	6,104	0	△6,104	0

자료: 행정중심복합도시건설청

중앙행정기관 이전 건립 사업은 신청사 건립을 위한 단일 사업이었으나, 「중앙행정기관 등의 이전계획 변경」 고시(2018.3.)²⁾에 따라 행정안전부와 과학기술정보통신부가 2019년 8월까지 이전하기로 결정되면서 신규 영유아 보육수요에 대응할 필요성이 제기되자, 행정중심복합도시건설청은 기존 청사 부지에 어린이집 2개소를 신축하기 위하여 신청사 건립을 위한 예산의 일부를 어린이집 건립을 위한 공사비와 시설부대비로 세목조정(2018.9.)하였다.³⁾

중앙행정기관 이전 건립사업은 총사업비 3,812억원으로, 신청사의 경우 대지 38,688㎡, 건물 134,488㎡ 규모로 2018년부터 2021년까지, 어린이집의 경우 대지 8,405㎡, 건물 4,165㎡ 규모로 2018년부터 2019년까지(2019. 7. 완공)이다.

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

- 1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2031-305
- 2) 행정중심복합도시건설청은 기획재정부와 총사업비 조정(2018.6.)을 통해 어린이집 건립계획을 추가 반영하였다.
- 3) 이에 대해 행정중심복합도시건설청은 “어린이집은 기존 청사부지에 건립하는 사업으로 내역사업 신설이 아니라 세부사업인 중앙행정기관 이전 건립(2031-305)의 일부 사업”이라는 입장이다.

나. 분석의견

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 이전⁴⁾함에 따른 신청사 건립 사업으로 총 사업기간은 2018년부터 2021년까지다.

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.

4) 「중앙행정기관 등의 이전계획 변경」 고시에 따르면 행정안전부 및 과학기술정보통신부가 2019년 8월까지 세종시로 이전할 계획이다.

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.

행복중심복합도시건설청은 사업추진이 지연됨에 따라 2019년 10월에 실시설계가 마무리될 예정으로, 이후 설계자문기간 6개월, 신청사 건립 부지의 지하매설물 이설 4개월이 소요될 것으로 예상되어 현재 2021년 완료예정인 사업기간을 2022년으로 연장하였다. 또한, 지하매설물 이설 공사 등에 따라 총사업비가 171억 400만원 증가하는 것으로 기획재정부와 협의완료 하였다.

행정중심복합도시건설청은 신청사가 건립되면 추가 이전부처인 행정안전부 및 과학기술정보통신부 뿐만 아니라 인사혁신처 등 현재 민간사무실을 임차하여 사용하는 부처 등이 청사재배치 과정을 거쳐 입주할 계획인데, 동 사업 추진이 지연되어 민간사무실 임차계약 연장에 따른 추가적 예산집행의 우려가 있는 점,⁵⁾ 물가인상 등에 따른 총사업비 증가가 우려되는 점 등을 고려하여 향후 중앙행정기관 추가 이전 건립 사업이 정해진 기간 내에 차질 없이 추진될 수 있도록 사업관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

5) 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.

[세종시 정부 청사 임차현황]

기관명	부서명	정원 (명)	현원 (명)	전용 면적 (㎡)	임차비용 (백만원)				비 고
					보증금	연간 비용			
						임차 료	관리 비	계	
계		2,399	2,868	40,606	3,111	10,141	4,550	14,691	
인사혁신처	본부 (‘16. 4.)	354	405	4,631	0	1,140	421	1,561	세종포스트
국가보훈처	보훈심사위원회 (‘17. 8.)	51	49	1,262	0	261	105	366	세종 비즈니스센터
국무조정실	미세먼지개선기획단 (‘18. 12.)	17	21	365	0	77	29	106	단국빌딩
	청년정책추진단 (‘19. 8.)	15	24	375	0	100	18 (예상)	118	청암빌딩
공정거래위	기업집단국 유통정책관실 (‘17. 9.)	89	81	1,092	100	234	87	321	단국빌딩
환경부	4대강조사평가단 (‘17. 5.)	34	45	536	0	144	14	158	청암빌딩
해양수산부	e-Nav프로젝트팀 등 (‘18. 4.)	0	27	209	0	37	12	49	세종 비즈니스센터
	중앙해양안전심판원 (‘19. 3.)	25	27	676	0	141	44	185	세종 비즈니스센터
국토교통부	항공철도사고조사위원회 (‘17. 6.)	11	24	533	0	120	24	144	세종 비즈니스센터
	대도시권광역교통위원회 (‘19. 3.)	67	81	1,554	500	396	102	498	타이어뱅크
고용노동부	산재보험심사위원회 (‘19. 4.)	26	29	495	0	210	28	238	세종포스트
교육부	교원소청심사위원회 (‘18. 12.)	23	30	855	0	240	66	306	청암빌딩
행정안전부	별관 (‘19. 2.)	877	1,032	14,904	2,511	3,484	2,016	5,500	KT&G
중소벤처 기업부	규제자유특기기획단 (19. 5.)	20	40	575	0	159	144	303	세종 파이낸스센터
과학기술 정보통신부	본부 (‘19. 8.)	790	953	12,544	0	3,398	1,440 (예상)	4,838	세종파이낸스 센터 II

자료: 행정중심복합도시건설청(‘19. 9 기준)

가. 현황

조치원 우회도로 사업¹⁾은 천안, 경기 서남부 방면 접근교통량을 우회처리하고 국도 1호선의 교통혼잡을 방지하는 등 외곽순환도로 기능을 확보하기 위한 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 전년대비 18억 3,800만원 감액된 2억 5,600만원으로 기본설계비 예산을 편성하였다.

[2020년도 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
조치원 우회도로	1,013	2,094	2,094	256	△1,838	△87.8

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

첫째, 행정중심복합도시건설청의 문화재 현상변경 대응업무 미흡으로 기존 설계노선이 불허결정됨에 따라 대체 노선에 따른 총사업비가 대폭 증가할 우려가 있으므로, 향후 사업관리를 보다 철저히 할 필요가 있다.

조치원 우회도로 사업은 2017년 3월 예비타당성조사 결과 총사업비 1,327억원, 길이 7.99km, 4차로로 2018년 3월 기본 및 실시설계용역에 착수하였으나, 2018년 10월 문화재청 문화재 현상변경 심의에서 국가지정문화재(천연기념물 제321호 봉선동 향나무) 노선통과(도로노선에서 50m 이격) 불허결정으로 추진이 보류되었다.

이에 행정중심복합도시건설청은 기획재정부에 총사업비 협의 요청(2019.6.)을 하였으며, 기획재정부는 타당성 재조사 대상사업으로 분류(2019.7.)하여 타당성 재조사를 시행중(2019.9.~2020.6.)에 있다.

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 행정중심복합도시건설특별회계 2032-324

[조치원 우회도로 사업 추진 경과]

- 2014. 2월 : 광역교통개선대책 변경수립(2차) 신규 반영
- 2017. 3월 : 예비타당성조사 완료(KDI, B/C=1.15, AHP=0.618)
- 2018. 3월 : 기본 및 실시설계용역 착수
- 2018.10월 : 문화재청 문화재 현상변경 심의 요청(9.27)
- 2018.10월 : 문화재청 문화재 현상변경 심의(10.24)
 - * 심의결과 : 부결(노선통과 불가)
- 2018.10월 : 세종특별자치시 협의를 거쳐 대안노선 결정

자료: 행복중심복합도시건설청

행정중심복합도시건설청은 노선 선정 검토시에 세종시의 의견을 반영하여 도시계획도로 일부구간을 과업구간에 편입하는 과정에서 문화재(천연기념물)와 인접되었음을 인지하였고 기존 취락지와 근접하여 건설할 경우 환경·민원적인 측면도 발생할 수 있음을 KDI에서 종합적으로 검토한 결과 문화재에서 60m 이격하는 최적의 노선을 결정하였다고 설명하고 있다. 즉, 행정중심복합도시건설청은 KDI 예비타당성조사 완료 시점인 2017년 3월 이전부터 조치원 우회도로 설계예정 구간에 문화재(천연기념물)의 존재를 인지하고 있었다.

「문화재보호법」 제35조제1항에서는 문화재보호구역(문화재 외곽 경계로부터 500미터까지의 범위)²⁾에서 도로, 건축물을 신축, 증축, 개축, 이축(移築)하는 등의 현상변경 행위³⁾는 문화재청장의 허가를 받도록 규정하고 있다.

2) 「문화재보호법」

제13조(역사문화환경 보존지역의 보호) ① 시·도지사는 지정문화재(동산에 속하는 문화재와 무형문화재를 제외한다. 이하 이 조에서 같다)의 역사문화환경 보호를 위하여 문화재청장과 협의하여 조례로 역사문화환경 보존지역을 정하여야 한다.

② 건설공사의 인가·허가 등을 담당하는 행정기관은 지정문화재의 외곽경계(보호구역이 지정되어 있는 경우에는 보호구역의 경계를 말한다)의 외부 지역에서 시행하려는 건설공사로서 제1항에 따라 시·도지사가 정한 역사문화환경 보존지역에서 시행하는 건설공사에 관하여는 그 공사에 관한 인가·허가 등을 하기 전에 해당 건설공사의 시행이 지정문화재의 보존에 영향을 미칠 우려가 있는 행위에 해당하는지 여부를 검토하여야 한다. 이 경우 해당 행정기관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 관계 전문가의 의견을 들어야 한다.

③ 역사문화환경 보존지역의 범위는 해당 지정문화재의 역사적·예술적·학문적·경관적 가치와 그 주변 환경 및 그 밖에 문화재 보호에 필요한 사항 등을 고려하여 그 외곽 경계로부터 500미터 안으로 한다.

3) 「문화재보호법」

제35조(허가사항) ① 국가지정문화재(국가무형문화재는 제외한다. 이하 이 조에서 같다)에 대하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하려는 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라

행정중심복합도시건설청은 문화재청장의 문화재 현상변경 허가를 받지 못할 경우 문화재 인근에서 도로 신축 사업을 추진하는 것이 불가능하므로, 문화재 보호 구역에서의 현상변경 불허 사례 조사를 통해 문화재를 이전하거나 차단막을 설치하는 방안을 강구하는 등의 적극적인 대처방안을 마련한 다음에 현상변경을 신청하는 것이 적절하였을 것이다.

그러나, 행정중심복합도시건설청은 문화재 보호 및 문화재청 설득방안을 위한 방안을 충분하게 마련하지 않은 채 문화재 현상변경을 요청하였고, 문화재보호를 최우선가치로 두는 문화재청(문화재보호위원회)의 불허결정을 초래한 측면이 있다.

문화재청의 불허결정에 따라 기본 및 실시설계용역이 중단되었으며, 행정중심복합도시건설청은 세종시 등과 협의하여 문화재 보호구역(반경 500m) 밖으로 우회하는 대안노선을 마련하였다.

이에 따라 당초 1,327억원의 총사업비가 당초 1,321억원 대비 1,291억 6,100만원 증가한 2,613억원에 달할 것으로 전망된다.

행정중심복합도시건설청은 총사업비 증가에 대해 ①행복도시의 개발 영향으로 인해 예비타당성조사 시작(15년) 시점보다 현재(19.6월 기준)의 주변지역 보상가격이 크게 상승하여 전체 사업비가 증가하게 되었으며, ②문화재 보호구역(반경 500m) 밖으로 우회한 검토안이 산악지역을 관통하게 되어 토공사비 증가와 마을진입로 접속부 증가에 따른 교량(6개→13개) 등 구조물 공사비 등이 증가하게 되었다고 설명하고 있다.

대안노선의 경우 당초 노선에 비해 용지보상비가 증가하였고, 아울러 연약지반 구간이 많아 교량설치량 증가 등에 따라 공사비가 대폭 증가한 측면이 있다.

따라서, 행정중심복합도시건설청은 행정상의 업무준비 부족으로 인하여 총사업비가 대폭 증가하는 사례가 재발하지 않도록 업무추진 과정 전반을 재점검하는 등 철저한 관리가 필요해 보인다.

문화재청장의 허가를 받아야 하며, 허가사항을 변경하려는 경우에도 문화재청장의 허가를 받아야 한다.

1. 국가지정문화재(보호물·보호구역과 천연기념물 중 죽은 것 및 제41조제1항에 따라 수입·반입 신고된 것을 포함한다)의 현상을 변경하는 행위로서 대통령령으로 정하는 행위

[조치원 우회도로 총사업비 변경 내역]

(단위: 백만원)

사업명		당초 예타안(A)	조정 요구안(B)	증감(B-A)
사업 내용	길 이	L = 7.99km	L = 7.72km	
	구조물	교량 6개소 / 495m	교량 13개소 / 740m	
사 업 비	공사비	72,708	146,206	73,498
	시설부대비	7,091	13,908	6,817
	용지보상비	40,297	101,205	60,908
	예비비	12,062	-	△12,062
	계	132,158	261,319	129,161

자료: 행복중심복합도시건설청

둘째, 동 사업은 2016년 예비타당성조사를 거쳤으나, 문화재 현상변경 불가로 인한 노선변경으로 총사업비가 당초 예비타당성조사보다 1,291억 6,100만원 증가할 것으로 예상되므로 「국가재정법」에 따라 타당성 재조사를 거쳐 그 결과를 국회에 보고하여야 한다.

타당성 재조사는 대규모 재정사업의 타당성에 대한 객관적이고 중립적인 조사를 통해 재정사업의 신규투자를 우선순위에 입각하여 투명하고 공정하게 결정하도록 함으로써 예산낭비를 방지하고 재정운영의 효율성 제고에 기여하는 것을 목적으로 한다.

동 사업은 2016년 예비타당성조사를 거쳤으나, 문화재 현상변경 불가로 인한 노선변경으로 총사업비가 당초 예비타당성조사보다 1,291억 6,100만원 증가할 것으로 예상되므로 「국가재정법」 제50조, 「국가재정법 시행령」 제22조4) 및 기획재정

4) 「국가재정법」

제50조(총사업비의 관리) ①각 중앙관서의 장은 완성에 2년 이상이 소요되는 사업으로서 대통령령이 정하는 대규모사업에 대하여는 그 사업규모·총사업비 및 사업기간을 정하여 미리 기획재정부장관과 협의하여야 한다. 협의를 거친 사업규모·총사업비 또는 사업기간을 변경하고자 하는 때에도 또한 같다.

②기획재정부장관은 제1항의 규정에 따른 사업 중 총사업비가 일정 규모 이상 증가하는 등 대통령령이 정하는 요건에 해당하는 사업 및 감사원의 감사결과에 따라 감사원이 요청하는 사업에 대하여는 사업의 타당성을 재조사(이하 "타당성재조사"라 한다)하고, 그 결과를 국회에 보고하여야 한다.

「국가재정법 시행령」

제22조(타당성 재조사) ①법 제50조제2항에서 “대통령령이 정하는 요건에 해당하는 사업”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 말한다.

1. 총사업비 또는 국가의 재정지원 규모가 예비타당성조사 대상 규모에 미달하여 예비타당성조사를 실시하지 않았으나 사업추진 과정에서 총사업비와 국가의 재정지원 규모가 예비타당성조사 대상 규모로 증가한 사업
2. 예비타당성조사 대상사업 중 예비타당성조사를 거치지 않고 예산에 반영되어 추진 중인 사업

부의 「총사업비 관리지침」 제49조5)에 따라 총사업비 1,000억원 이상인 사업이 총사업비 보다 15%이상 증가한 경우에 해당하므로 타당성 재조사 대상이다.

따라서, 「국가재정법」 제50조 등에 따라 기획재정부는 타당성 재조사 대상사업으로 분류(2019.7.)하여 타당성 재조사를 시행중(2019.9.~2020.6.)에 있으므로, 정부는 타당성 재조사를 거친 후 그 결과를 국회에 보고하여야 한다.

[조치원 우회도로 기존노선과 변경노선 비교]



자료: 행복중심복합도시건설청

3. 불가인상분 및 공익사업의 시행에 필요한 토지 등의 손실보상비 증가분을 제외한 총사업비가 기획재정부장관과 협의를 거쳐 확정된 총사업비 대비 100분의 10부터 100분의 20까지의 범위에서 기획재정부장관이 대상 사업의 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업
- 5) 「총사업비 관리지침」 제49조(타당성 재조사의 요건) ① 기획재정부장관은 「국가재정법」 제50조제2항 및 같은 법 시행령 제22조에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 타당성 재조사를 시행하여야 한다.
3. 불가인상분과 지가상승분을 제외한 사업물량 또는 토지 등의 규모 증가로 총사업비가 기획재정부장관과 협의를 거쳐 확정된 총사업비 대비 100분의 10부터 100분의 20까지의 범위에서 기획재정부장관이 대상 사업의 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업
- 가. 총사업비 증가율은 예비타당성 조사 시 반영된 총사업비를 기준으로 산정한다. 단, 예비타당성 조사를 거치지 않은 경우에는 예산이 반영된 시점에서의 최초 총사업비를 기준으로, 타당성 재조사를 거친 경우에는 타당성 재조사 결과 총사업비를 기준으로 총사업비 증가율을 산정한다.
- 나. 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업이라 함은 총사업비 규모가 1,000억원 미만인 경우 총사업비가 100분의 20 이상, 1,000억원 이상인 경우 100분의 15 이상 증가한 사업을 말한다.

가. 현황

평생교육원 건립 사업¹⁾은 세종시(행정중심복합도시) 시민을 대상으로 평생교육 기회를 제공함과 아울러 문화예술을 향유할 수 있도록 시설을 건설하는 내용의 신규사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 5,000만원이다.

[2020년도 평생교육원 건립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
평생교육원 건립	0	0	0	50	50	순증

자료: 행정중심복합도시건설청

동 사업은 직업교육훈련, 자격취득, 문화예술 체험, 4차 산업 및 미래교육 등을 담당하도록 설계할 계획으로, 부지는 행정중심복합도시 6-3 생활권의 캠퍼스형 고등학교 연접지로서 10,000㎡(연면적 13,000㎡) 규모로 2020년부터 2023년까지 4년간 총사업비 495억 7,400만원(시설비 413억원, 부지매입비 83억원)을 투입하여 건설할 계획이다.

2020년 예산안은 설계공모비 5,000만원으로, 2021년 기본 및 실시설계를 거쳐 건립공사에 착수할 예정이다.

행정중심복합도시건설청에 따르면, 동 사업은 2017.8. 행복청 및 세종시교육청 공동으로 발주한 「행복도시 교육시설 설치계획연구」 용역보고서(2018.4. 완료)에서 6-3 생활권에 평생교육전문시설 설치를 제안하였고, 2019.5. 행복도시 건설사업 개발계획에 평생교육원 시설계획이 반영된 데 따라 추진한 것이라고 설명하고 있다. 또한, 행복도시는 젊은 층이 많아 평생교육 시설의 필요성이 높으며, 유입인구의 안정적 정착을 위한 정주여건 개선이 시급하므로 동 시설 건립 사업이 필요하다는 입장이다.

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 행복중심복합도시건설특별회계 2034-403

[행복도시 평생교육원 총사업비 산출내역]

(단위: 백만원, %)

구분(항목)	금액	산출내역
공사비	36,352	연면적(13,000㎡)×시설비단가(2,796천원/㎡) ※ '18년 시설비 단가(2,755천원) * 1.015('18년 물가 상승률)
기본설계비	782	공사비(36,352백만원)×요율(4.83%)×0.4 + 교통영향평가비(80천원)
실시설계비	1,756	공사비(36,352백만원)×요율(4.83%)×[0.6 + {녹색건축요율(9%)}×1+에너지효율등급요율(7.5%)×1/2+BF인증(9%)×1/3]
감리비	2,330	공사비(36,352백만원)*요율(6.41%)
시설부대비	84	공사비(36,352백만원)*요율(0.23%)
토지보상비	8,270	부지면적(10,000㎡)*조성원가(826,975원) ※ '19년 평가액
계	49,574	

자료: 행정중심복합도시건설청

나. 분석의견

첫째, 행복도시 평생교육원은 교육실, 실습실, 식당, 수영장, 체육관, 도서관, 강당 등을 갖추는 것으로 계획하고 있으나, 행복청이 건설하고 있는 다른 유사 시설과의 기능중복 등이 우려된다.

행복도시 평생교육원은 교육실, 실습실, 식당, 수영장, 체육관, 도서관, 강당 등을 갖추는 것으로 계획하고 있다. 그러나 평생교육원이 갖추려는 수영장, 다목적체육관, 도서관 및 대강당 등의 기능은 복합커뮤니티센터(6개), 광역복지지원센터, 창의진로교육원, 복합편의시설 등에서도 갖추고 있어 기능중복 등이 우려된다.

이에 대해 행복청은 복합커뮤니티센터(행정·주민편의 시설), 광역복지지원센터(여성·노인·아동·장애인 복지시설), 창의진로교육원(학생 진로탐색 체험 시설), 복합편의시설(청사직원·주민 문화시설) 등의 기관에서 일부 강의실을 활용하여 운영하는 취미·여가 위주 교육 프로그램과 달리 평생교육원은 여성과 은퇴자 사회 재참여, 4

차 산업혁명 시대를 대비한 새로운 일자리 교육 등 전문 평생교육(재취업 교육 등) 과정을 운영할 예정이므로 그 기능에서 차이가 있다고 설명한다. 아울러, 평생교육원 내 계획시설로 예시된 시설은 연구용역보고서에 제시된 연구진의 견해로 확정된 계획시설은 아니라는 입장이다.

그러나, 행복도시 평생교육원 설치 기능으로 교육실, 실습실, 식당, 수영장, 체육관, 도서관, 강당 등을 갖추는 것으로 계획하고 있는 점은 행복청 예산안 심사 제출 자료 등에서 확인되고 있다. 따라서, 유사시설간 기능상 중복 우려가 있으므로 향후 차별화 방안을 마련하여 추진할 필요가 있다.

[행복도시 평생교육원과 행복도시 내 유사시설 비교]

행복도시 평생교육원	행복도시 내 유사시설			
	복합커뮤니티 센터(광역 6, 기초 16)	복지지원센터	창의진로교육원	복합편의시설 (청사 문화관)
교육 토론실, 세미나실	복합문화시설	강의실, 세미나실, 북카페	청소년 대상 4차 산업혁명 대비 진로상담(적정검사, 진학, 취업), 직업 체험 등	문화의집
실습실(컴퓨터, 조리, 제과제빵, 바리스타, 공예, 뷰티, 어학실습 등)	노인교실 등	자활지원센터, 다문화가족지원센터		노인여가시설, 노인교육시설
아동보육실 놀이방, 보건실 등	아동센터, 보육실	영유아플라자		어린이 공부방, 어린이집
식당, 조리실	아동센터 내 식당	임대매장, 식당		매점 식당
수영장	수영장			수영장
체육관, 헬스장	다목적체육관	중증운동치료실, 체력단련실, 탁구장, 당구장		체육관, 헬스
도서관	도서관			도서관
대강당	다목적 강당	다목적 강당		대강당

자료: 행복중심복합도시건설청

둘째, 평생교육원 건립 사업은 예산안 편성 시점에는 총사업비가 예비타당성조사 규모에 미치지 못하였으나 사업 추진 과정에서 총사업비 규모가 확대될 시 「국가재정법」 제50조제2항²⁾에 따른 타당성재조사를 실시할 필요가 있다.

「국가재정법」은 대규모 재정사업은 예비타당성조사를 수행하여 예산안 편성 전 사전적으로 사업의 타당성에 대해 검토하도록 하고 있다. 그런데, 신규 사업의 경우 예산안 편성 전 단계에서 사업의 중·장기적인 추진 계획이 구체적으로 수립되지 않음에 따라, 총사업비에 대한 명확한 산정이 어려워 예비타당성조사를 수행하지 않고 예산안에 편성될 수 있다.

원칙적으로 사업구상 단계에서부터 소요 예산을 합리적으로 예측하는 것이 타당하나, 사업 범위 조정이나 사업 지연에 따른 건설공사 단가 상승 등 사전적으로 예측이 어려운 사유에 따라 불가피하게 총사업비가 증가할 우려가 있다.

행복청은 행복도시 평생교육원의 총사업비를 2019년 기준 단가를 적용하여 495억 7,400만원으로 추산하고 있으나, 실제 공사에 착공하는 시점인 2021년 또는 2022년에는 공사비 및 토지보상비 상승으로 인하여 현시점에서 추산한 총사업비 규모가 증가할 가능성이 높으며, 이 경우 「국가재정법」 제50조제2항에 따른 사업추진의 타당성을 객관적으로 재조사할 필요가 있다.

2) 「국가재정법」

제50조(총사업비의 관리) ②기획재정부장관은 제1항의 규정에 따른 사업 중 총사업비가 일정 규모 이상 증가하는 등 대통령령이 정하는 요건에 해당하는 사업 및 감사원의 감사결과에 따라 감사원이 요청하는 사업에 대하여는 사업의 타당성을 재조사(이하 "타당성재조사"라 한다)하고, 그 결과를 국회에 보고하여야 한다.

「국가재정법 시행령」

제22조(타당성 재조사) ①법 제50조제2항에서 “대통령령이 정하는 요건에 해당하는 사업”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업을 말한다.

1. 총사업비 또는 국가의 재정지원 규모가 예비타당성조사 대상 규모에 미달하여 예비타당성조사를 실시하지 않았으나 사업추진 과정에서 총사업비와 국가의 재정지원 규모가 예비타당성조사 대상 규모로 증가한 사업
2. 예비타당성조사 대상사업 중 예비타당성조사를 거치지 않고 예산에 반영되어 추진 중인 사업
3. 물가인상분 및 공익사업의 시행에 필요한 토지 등의 손실보상비 증가분을 제외한 총사업비가 기획재정부장관과 협의를 거쳐 확정된 총사업비 대비 100분의 10부터 100분의 20까지의 범위에서 기획재정부장관이 대상 사업의 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업



새만금개발청

1 현 황

새만금개발청 소관 2020년 세입·세출예산안은 일반회계로만 구성된다.

새만금개발청 소관 2020년도 세입예산안은 8억 4,900만원으로 전년 일반회계 추경예산 대비 2억 4,500만원(22.4%) 감소하였다.

[2020년도 예산안 새만금개발청 소관 세입예산안]

(단위: 백만원, %)

구분	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	205	1,094	1,094	849	△245	△22.4
국가균형발전특별회계	178	171	171	0	△171	순감
합 계	383	1,265	1,265	849	△416	△32.9

주: 총계 기준

자료: 새만금개발청

새만금개발청 소관 2020년도 세출예산안은 2,794억 5,500만원으로 전년 추경예산 대비 232억 7,400만원(9.1%) 증가하였다.

[2020년도 예산안 새만금개발청 소관 세출예산안]

(단위: 백만원, %)

구분	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반회계	265,108	256,181	256,181	279,455	23,274	9.1
국가균형발전특별회계	3,206	0	0	0	0	0
합 계	268,314	256,181	256,181	279,455	23,274	9.1

주: 총계 기준

자료: 새만금개발청

한편, 새만금개발청 소관 2020년도 예산안의 총수입·총지출은 세입·세출예산안 총계와 같다.

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

2020년도 새만금개발청은 새만금 내부 간선도로망 및 상수도시설 등 기반시설 적기 구축, 산업단지 경쟁력 제고 및 투자유치 전략강화, 새만금사업의 효과적인 지원체계 구축, 누구나 가고 싶은 문화·관광 공간 조성 등을 위하여 예산안을 편성하였다. 새만금 기본계획 재정비 예산안 11억원, 새만금 신재생에너지산업 전문인력양성센터 구축 시범사업 5억원이 신규로 편성되었고, 남북도로 1단계 건설 사업은 전년 대비 118억원, 남북도로 2단계 건설 사업은 전년 대비 172억원, 간척사 박물관 건립 사업은 전년 대비 46억원 증액되었다.

2020년도 새만금개발청 소관 예산안에 대한 분석 결과 향후 국회 심의 및 집행에 있어서 다음과 같은 사항에 대한 고려가 필요할 것으로 보인다.

첫째, 새만금 간척사 박물관 건립 사업이 추진주체 변경 등으로 지연됨에 따라 총사업비가 증가하고 있으므로, 향후 철저한 사업관리를 통하여 차질 없이 추진할 필요가 있다.

둘째, 신규사업인 새만금 기본계획 재정비 사업은 새만금공사 설립, 스마트수변 도시추진 등 여건변화에 따라 추진하려는 것이나, 매립추진실적 및 투자유치실적 등 사업추진이 부진한 상황이고, 스마트수변도시 조성 사업을 새만금공사에서 추진하는 점을 고려하여 보다 면밀하게 사업추진방향을 설정할 필요가 있다.

셋째, 새만금 신재생에너지산업 전문인력양성 사업은 새만금 산업단지 내에 1,653㎡(500평) 규모의 센터를 신축하고 교육장비 등을 구입하는 데에 4년간 총사업비 115억원을 투입할 예정이나, 태양광 사업의 진척상황과 교육수요량 등을 고려함과 아울러 센터신축 등의 사업추진 형태에 대해서는 면밀한 검토가 필요하다.

3

신규사업 및 증액사업

새만금개발청의 2020년도 신규 사업은 총 2개 사업, 16억원 규모이다.

새만금사업 1단계 완료('20) 이후 새만금의 사회·경제·정책적 여건 변화 등을 계획에 반영하기 위한 새만금 기본계획 재정비, 새만금 내 태양광 설비 구축 및 관련 기업 입주에 따른 전문인력 양성을 위한 새만금 신재생에너지산업 전문인력양성센터 구축 시범사업이 신규로 반영되었다.

[새만금개발청 2020년도 예산안 신규 사업]

(단위: 백만원)

구분	세부사업명	예산안
일반회계 (2개)	새만금 기본계획 재정비	1,100
	새만금 신재생에너지산업 전문인력양성센터 구축 시범사업	500
합 계		1,600

자료: 새만금개발청

2020년도 주요 증액사업을 살펴보면 남북도로 1단계·2단계 건설, 새만금 간척사 박물관 건립이 있다. 남북도로 1단계 건설 사업은 산업단지 주 진입로 확보 및 동서도로와 연계된 십자(+)형 간선도로망 구축을 위한 착공 4년차 사업비, 2단계 건설 사업은 착공 3년차 사업비가 반영되었으며, 새만금 간척사박물관 건립 사업은 부지조성 및 공사 추진을 위한 공사비 등이 반영되었다.

[새만금개발청 2020년도 예산안 주요 증액사업]

(단위: 백만원, %)

구분	세부사업	2019예산		2020 예산안(B)	증 감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
일반 회계 (3개)	남북도로 1단계 건설	91,288	91,288	103,058	11,770	12.9
	남북도로 2단계 건설	60,365	60,365	77,536	17,171	28.4
	새만금 간척사박물관 건립	3,820	3,820	8,400	4,580	119.9
합 계		155,473	155,473	188,994	33,521	21.6

주: 주요 증액사업은 2019년도 추경예산 대비 30% 이상 또는 100억원 이상 증액된 사업

자료: 새만금개발청

II

개별 사업 분석

1

새만금 간척사 박물관 건립 사업 체계적 추진 필요

가. 현황

새만금 간척사 박물관 건립 사업¹⁾은 새만금의 역사, 문화 및 간척의 기술 등을 전시하기 위한 박물관 건립을 추진하는 사업으로, 2022년까지 총사업비 340억원을 투입하여 연면적 5,441㎡ 규모로 건립하려는 것이다.²⁾ 이 사업의 2020년도 예산안은 전년대비 45억 8,000만원이 증액된 84억원을 편성하였다.

[2020년도 새만금 간척사 박물관 건립 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
새만금 간척사 박물관 건립	1,132	3,820	3,820	8,400	4,580	119.9

자료: 새만금개발청

나. 분석의견

첫째, 새만금 간척사 박물관 건립 사업이 추진주체 변경 등으로 지연됨에 따라 총사업비가 증가하고 있으므로, 향후 철저한 사업관리를 통하여 차질 없이 추진할 필요가 있다.

새만금 간척사 박물관 건립사업은 당초 농림축산식품부가 추진하려던 사업이지만, 2015년 8월 부처간 협의를 거쳐 추진주체가 새만금개발청으로 변경됨에 따라

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 일반회계 7031-310

2) 총사업비 조정 과정에서 사업기간을 2021년→2022년으로 조정하였다(2019.7.16).

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.

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
2019.9	3,820	3,820	87	0	3,907	176			4.5

자료: 새만금개발청

새만금개발청은 이러한 사업 지연에 따른 이월 규모를 감안하여 2018년도에는 일반연구비와 실시설계비 및 공사비 등 최소한의 예산 5억원만 편성하였으나, 도시·군관리계획 변경을 위한 연구용역 계약이 2018년 12월 말에 추진됨에 따라 기본설계를 완료하지 못하였고, 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⁾

3) 2016년도에서 이월된 예산으로 추진된 기본조사설계는 2017년 10월에 완료되었다.

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.

이처럼 사업추진이 지연되는 과정에서 2016년 5월 기준 토지보상비 산정액이 38억 2,000만원이었으나 2019년 8월 기준 감정평가를 실시한 결과 58억 9,100만원으로 산정되어 총사업비가 340억원에서 360억 7,100만원으로 증가하였고, 공사비 역시 물가상승률 만큼 증가하므로 추가적으로 총사업비 증가를 가져올 것으로 보인다.

따라서 새만금개발청은 향후 유사한 사례가 발생하여 총사업비가 증가하지 않도록 보다 철저하게 사업관리를 실시할 필요가 있다.

둘째, 새만금개발청은 2020년 예산안에 건설보상비를 편성하였어야 하나, 정부 예산안에 미반영되어 있으므로, 공사비, 감리비 및 시설부대비 일부를 건설보상비로 조정하여 예산을 합리적으로 편성할 필요가 있다.

[2020년도 새만금 간척사 박물관 건립 사업 예산안 편성 내역]

(단위: 백만원, %)

○ 건설보상비(410-00) : 0
○ 공사비(420-03) : $26,352 \times 30\% = 7,833$
○ 감리비(420-04) : $1,821 \times 30\% = 550$
○ 시설부대비(420-05) : $58 \times 30\% = 22$

자료: 새만금개발청

새만금 간척사 박물관 부지는 농림축산식품부(18필지) 및 농어촌공사(1필지)가 소유하고 있으며, 2016년 5월 기준 건설보상비(토지) 산정액 38억 2,000만원을 2019년 예산에 편성하였으나, 실시설계를 마무리하여 2019년 8월에 감정평가를 실시한 결과 59억 5,200만원으로 결정되었다.

이에 2019년 편성 예산만으로는 건설보상비 21억 3,200만원이 부족한 실정으로, 부족분을 2020년 예산안에 반영하였어야 하지만, 새만금개발청은 예산안의 편성 시점 이후인 2019년 8월에 감정평가 결과가 산출되어 이를 예산안에 반영하지 못하였다고 설명하고 있다.

[새만금 간척사 박물관 건설보상비 필요액]

(단위: 백만원)

보상비 (A)	2019년 예산 (B)	2020년 편성 필요액 (C=A-B)	비고
5,952	3,820 (농식품부 6필지 167, 농어촌공사 1필지 3,561, 수수료 32)	2,132	농식품부 12필지 2,130, 수수료 2

자료: 새만금개발청

따라서, 공사비, 감리비 및 시설부대비 일부를 건설보상비로 조정하여 예산을 합리적으로 편성할 필요가 있다.

가. 현황

새만금투자유치지원 사업¹⁾은 국내·외 투자유치 설명회, 주요 박람회 참가 및 다양한 홍보활동 등을 통해 새만금 지역에 국내·외 기업을 유치하고 고용창출을 목표로 하는 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 전년대비 4억 2,300만원이 증액된 304억 1,500만원을 편성하였다.

[2020년도 새만금투자유치지원 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
새만금투자유치지원	29,061	29,992	29,992	30,415	423	1.4
장기임대용지 조성	27,200	27,200	27,200	28,000	800	2.9
국내외 홍보 등	1,861	2,792	2,792	2,415	△377	△13.5

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.

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, 동 부지에 대한 지분취득비로 2018년 추가경정예산 및 2019년 예산으로 각각 272억원씩 반영되었다.

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 일반회계 7031-310

2) 새만금개발청은 한국농어촌공사가 조성을 완료한 새만금 산업단지 1·2공구를 대상으로 임대용지를 매입하여 민간 기업에게 장기 임대할 계획으로 2019년도 용지 매입을 위한 지분취득비 272억원을 편성하고 있다. 동 사업은 장기임대용지 조성을 위해 국가가 80%, 전라북도가 20%를 분담하여 토지에 대하여 국가가 사업비 지원액에 해당하는 지분을 재산으로 취득하는 자본형성적 경비인 지분취득비(490-00목)로 편성하고 있다.

나. 분석의견

새만금개발청은 투자 유치 실적 제고를 위해 투자 협약 체결 이후 관리를 강화할 필요가 있다.

새만금개발청은 민간 기업들과 입주계약 및 MOU를 체결하여 새만금 지역에 투자 유치를 지원하고 있다. 새만금 지역의 투자유치실적을 살펴보면, 94개 기업과 MOU를 체결하고, 16개의 기업과 입주계약을 체결하였으며, 4개의 기업이 입주하였다.

[새만금 지역 연도별 투자유치 실적]

(단위: 개, 억원)

구분	2016 이전		2017		2018		2019.8		합계	
	기업 개수	투자 금액								
계약기업	5	36,238	-	-	1	585	10	2,933	16	39,281
입주	4	14,238	-	-	-	-	-	-	4	14,238
미입주	1	22,000	-	-	1	585	10	2,933	12	25,043
MOU 체결기업	63	144,851	10	11,853	8	9,478	13	3,259	94	169,441

자료: 새만금개발청

그러나, 기존에 양해각서(MOU)를 체결한 기업 94곳 중 55곳이 협약 기간만료 등의 사유로 투자를 철회하거나 경기불황 등의 이유로 투자를 보류하고 있어 MOU 체결 이후 기업들의 실제 투자로 연결되는 실적이 저조한 상황이다.

또한, 새만금지역은 지난 2008년 ‘새만금·군산 경제자유구역’으로 지정¹⁾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.

1) 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.

[새만금 산업단지 입주계약 체결 기업 현황(2019.8.기준)]

(단위: 억원)

연번	업체명	투자금액	업종	유형	투자협약일	입주계약일	비고
1	OCI	22,000	실리콘제조	국내	'10.8.17	'13.3.27	산단1
2	OCISE	10,000	에너지생산	국내	'11.7.	'13.9.11	산단2
3	도레이	3,000	고분자소재생산	일본	'13.11.4	'14.1.9	산단2
4	솔베이	1,210	실리카생산	벨기에	'13.11.7	'15.2.10	산단2
5	이씨에스	28	탱크류, 배관제조	국내	'14.10.16	'15.2.17	산단2
6	유니텍코리아	110	드론제조	국내	'18.5.29	'18.5.29	산단1
7	네모이엔지	475	태양광부유체	국내	'18.9.11	'19.1.31	장기임대
8	레나인터내셔널	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	계농앤 내츄럴바이오	70	콜라겐제조	국내	'18.10.11	'19.6.5	장기임대
13	동호코스모	80	스마트계량기	국내	'19.6.21	'19.7.29	장기임대
14	나노스	1,200	전기특장차	국내	'18.7.20	'19.7.31	장기임대
15	코스텍	120	친환경차	국내	'19.5.30	'19.7.31	장기임대
16	엠피에스코리아	100	친환경차	국내	'19.5.30	'19.7.31	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 개정²⁾하여 장기임대용지에 입주하려는 기업에 대해서는 외국인투자기업뿐만 아니라 국내기업에 대해서도 임대료를 감면(국공유 재산가액의 5%→1%로 완화, 임대기간 최대 100년³⁾)

2) 「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.

하는 등 인센티브를 부여하였는데, 그 결과 2019년 8월까지 10개의 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 전략⁴⁾을 강화함으로써 투자유치를 활성화할 필요가 있다.

3) 「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.

4) 「외국인투자촉진법」

제14조의2에서는 외국인 투자에 대해 토지·건물 매입비·임대료, 건축비, 자본재구입, 기반시설 설치, 고용 및 교육훈련 보조금을 지원하는 외국인투자 현금지원제도를 규정하고 있고, 2020년 예산안으로 산업통상자원부 소관 투자유치기반조성사업 내에 내역사역인 현금지원 항목에 550억원을 편성하였다.

「외국인투자촉진법」

제14조의2(외국인투자에 대한 현금지원) ① 국가와 지방자치단체는 외국인이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 외국인투자를 하는 경우에는 외국인투자의 고도기술수반여부 및 기술이전효과, 고용창출규모, 국내투자와의 중복여부, 입지지역의 적정성 등을 고려하여 그 외국인에게 공장시설의 신축 등 대통령령으로 정하는 용도에 필요한 자금을 현금으로 지원할 수 있다.

1. 「조세특례제한법」 제121조의2제1항제1호에 따른 사업을 경영하기 위하여 공장시설(제조업이 아닌 경우에는 사업장을 말한다)을 새로 설치하거나 증설하는 경우
2. 「소재·부품전문기업 등의 육성에 관한 특별조치법」 제2조제1호에 따른 소재·부품으로서 대통령령으로 정하는 소재·부품을 생산하기 위하여 공장시설을 새로 설치하거나 증설하는 경우
3. 대통령령으로 정하는 상시 근로자 수를 초과하는 규모의 신규고용을 창출하는 경우로서 공장시설(제조업이 아닌 경우에는 사업장을 말한다)을 새로 설치하거나 증설하는 경우
4. 「조세특례제한법」 제121조의2제1항제1호에 따른 사업(이하 이 호에서 "사업"이라 한다)과 관련된 분야에서 석사학위 이상의 학위를 가지거나 사업과 관련된 분야의 학사학위 소지자로서 3년 이상 연구경력을 가진 연구전담인력의 상시 고용규모가 5명 이상이고, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 요건을 갖춘 경우
 - 가. 사업을 위한 연구개발 활동을 위하여 연구시설을 새로 설치하거나 증설하는 경우
 - 나. 제2조제1항제4호다목에 따라 출연을 받은 비영리법인이 연구시설을 새로 설치하거나 증설하는 경우
5. 그 밖에 투자금액에 비하여 국내 경제에 미치는 효과가 큰 투자로서 외국인투자자의 요건 등에 관하여 대통령령으로 정하는 기준에 따라 외국인투자위원회가 지원할 필요가 있다고 인정하는 경우

② 제1항에 따른 현금지원 금액은 그 외국인과의 협상 및 외국인투자위원회의 심의를 거쳐 정한다.

③ 제1항에 따른 현금지원의 방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

④ 지방자치단체는 제1항에 따른 현금 지원을 하는 경우 제3항에서 정하는 사항 외에 현금지원의 결정, 현금지원한도의 산정방법 및 외국인과의 투자지원협상절차 등에 필요한 사항을 조례로 정할 수 있다.

[새만금개발청 투자유치 철회 등 현황]

(단위: 억원)

업 체 명	투자금액	투자협약	추진 현황
JY중공업 등 11개사	1,290	'10.7	투자철회 (조선업계 불황으로 인한 경영난)
OCI	22,000	'10.8	입주계약 체결('13.3), 현재 토지대금 분할 납부중
삼성그룹	76,000	'11.4	투자철회
OCISE	10,000	'11.7	입주계약 체결('13.9), 시설가동('16.4)
금비산업 등 2개사	650	'12.9	투자철회(경기불황)
도레이	3,000	'13.11	입주계약 체결('14.1), 시설가동('16.7)
솔베이	1,210	'13.11	입주계약 체결('15.2), 시설가동('16.11)
탱크테크 등 30개사	907	'14.4	투자철회·협약기간 만료 (조선업계 불황으로 인한 경영난)
대흥산업가스	200	'14.10	협약기간 만료 (경영난)
ECS	28	'14.10	입주계약 체결('15.2), 시설가동('15.9)
CNPV(중) 등 2개사	5,800	'14.11	1단계 발전시설 완공('16.4), 2단계 자체 사업계획 변경중
델프트공대(네)	16	'15.9	협약기간만료 (델프트공대측의 법인 설립 지연)
알프스에너지 등 3개사	15,000	'15.11	협약기간만료 (천연가스 가격 하락으로 합성가스 사업성 하락)
일성건설 등 5개사	5,000	'15.11	협약기간만료 (사업성 문제로 투자기업간 논의 중단)
청뚜인니물류공사	350	'15.12	상담 진행중
장쑤론행물류발전(유)	3,400	'16.6	상담 진행중
새만금해상풍력(주) 등 5개사	4,400	'17.1	실시계획 수립중
새만금관광레저(주) 등 3개사	3,613	'17.9	토지매입 협의중
삼진산업(주)	390	'17.10	투자철회·협약기간 만료
리튬코리아	3,450	'17.11	최근 협약
유니텍코리아	110	'18.5	입주계약 체결('18.5)
풍림파마텍	178	'18.6	최근 협약
나노스	1,200	'18.7	최근 협약
내츄럴프로테인스코리아	340	'18.8	최근 협약
레나인터내셔널	555	'18.9	최근 협약
네모이엔지	475	'18.9	최근 협약

주: 2019년 9월 기준
자료: 새만금개발청

가. 현 황

새만금 기본계획 재정비 사업¹⁾은 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 법률」 제6조2)에 따라 2011년 수립한 새만금 기본계획(2014년 변경)을 그 동안의 사회적·경제적 여건변화 등을 반영하여 재정비하려는 것으로, 2020년 신규 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 11억원을 편성하였다.

[2020년도 새만금 기본계획 재정비 사업 예산안 현황]

(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
새만금 기본계획 재정비	0	0	0	1,100	1,100	순증
새만금 기본계획 재정비	0	0	0	900	900	순증
새만금 그린인프라 기본구상	0	0	0	200	200	순증

자료: 새만금개발청

새만금 기본계획 재정비 사업은 새만금 기본계획 재정비 사업과 새만금 그린인프라 기본구상 등 2개의 내역사업으로 구성되어 있다.

새만금 기본계획 재정비 사업은 새만금 기본계획에 포함되어 있는 토지용도별 배치, 토지이용 등 용지조성계획 및 교통인구 등 각종 지표를 재검토하는 기술용역으로 2020년부터 2021년까지 2년간 총 30억원을 투자할 계획이며, 새만금 그린인프라 기본구상 사업은 새만금 기본계획의 5대 목표 중 “활력있는 녹색수변도시 조성”의 실현을 위한 공원 및 녹지, 경관, 수변공간 등에 대한 계획방향과 정책을 마련하는 사업으로, 2020년 단년도 사업이다.

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

1) 코드: 일반회계 5557-336

2) 「새만금사업 추진 및 지원에 관한 법률」

제6조(기본계획의 수립 등) ① 제34조에 따른 새만금개발청의 장(이하 "새만금청장"이라 한다)은 새만금사업을 효과적으로 추진하기 위하여 기본계획을 수립하여야 하며, 사회적·경제적 여건 변화 등 필요에 따라 기본계획을 변경할 수 있다.

나. 분석의견

새만금 기본계획 재정비 사업은 새만금공사 설립, 스마트수변도시추진 등 여건 변화에 따라 추진하려는 것이나, 매립추진실적 및 투자유치실적 등 사업추진이 부진한 상황이고, 스마트수변도시 조성 사업을 새만금공사에서 추진하는 점을 고려하여 보다 면밀하게 사업추진방향을 설정할 필요가 있다.

새만금 기본계획은 새만금사업 추진 및 지원에 관한 특별법³⁾ 제6조에 따라 수립 또는 변경하고 있다. 정부는 국무총리실 주도로 새만금기본계획을 수립(2011. 3)한 이후 동 기본계획이 장기화된 경기침체와 국내외 도시들의 투자유치 경쟁 등 변화된 여건을 반영하지 못한다는 판단에 따라 투자활성화를 위한 방안으로 용지세 분화를 통한 용지개발 용이화, 주거·상업기능 집적유도로 이용의 편의성 및 개발 사업의 효과성 제고 등 여건변화에 맞도록 새만금 기본계획을 두 차례 변경(2014 및 2017)하였다.

새만금개발청은 2017년도에 실시된 계획변경의 경우 농지기금을 활용한 잼버리대회 부지매립을 위한 근거 조항(2문장)만 삽입하는 등 내용변경이 크지 않았으므로, 2014년 이후 그 동안의 사회적·경제적 여건변화와 새만금공사 설립, 스마트수변도시⁴⁾ 추진 등을 반영하여 재정비할 필요가 있다고 설명한다.⁵⁾

다만, 새만금 기본계획에 따라 현재 매립이 완료되었거나 진행 중인 새만금 용지는 전체 개발면적(291km²)의 36.3%(105.91km²)에 불과하다는 점에서 사업추진 방향을 면밀하게 수립하지 않을 경우 사업의 효과가 미흡할 우려가 있어 보인다.⁶⁾ 따라서, 새만금개발청은 새만금 기본계획의 재정비 추진방향을 보다 면밀하게 설정하여

3) 종전 「새만금사업 촉진을 위한 특별법」을 대체

4) 스마트수변도시 조성사업은 2019년부터 2024년까지 6년간 새만금개발공사가 1조 1,468억원을 투자하여 새만금사업지구 국제협력용지내 선도사업지구에 규모 6.6km²(200만평), 거주인구 2만명 수준의 주거시설, 공공 클러스터, 국제업무지구 및 복합리조트 등 자족형 복합도시를 조성하는 사업으로, 2019년 9월 통합계획 착수→환경영향평가협의회 구성(19.11) 및 운영→통합계획신청(20.6)→통합계획 심의(20.11)→통합계획 승인 및 착공(20.12)할 계획임.

5) 새만금 기본계획에 포함되어 있는 토지용도별 배치, 토지이용 등 용지조성계획 및 교통·인구 등 각종 지표를 재검토할 계획이라고 설명한다.

6) 이에 대해 2011년 새만금 기본계획(종합개발계획) 수립 이후 새만금공사 설립, 스마트수변도시추진 등 10년간의 여건변화를 반영하여 전면적 재정비가 필요하고, 새만금의 정책목표 뿐만 아니라 각종 성과 목표를 통해 새만금 개발에 필요한 가이드라인을 제시할 필요가 있다고 설명한다.

사업을 추진할 필요가 있다.

[새만금 기본계획 재정비 사업 추진 필요성 및 추진방향]

현행 계획	재정비 필요성 및 추진방향
구체적 개발순서, 지역 등은 사업시행자의 계획을 최우선 반영토록 계획	용지별로 단계적 세부 개발방안 마련, 개발 일정을 예산기반시설계획 등과 연동
도로, 상하수도 등 내부간선시설을 사업시행자가 설치하도록 계획	일부 재정사업 추진 필요 논리 개발
민간주도로 용지개발	중장기 공공매립 전략 마련 필요
수마트수변도시 세부 개발계획 미수립	대규모 호수조성, 인접 생태용지와의 경계 조정 등에 따른 변경내용 반영 등
신공항은 예정부지만 계획, 신항만은 4선석 '20년까지 완료(민자)	<ul style="list-style-type: none"> ▶(신항만) 재정전환 등 「항만기본계획」 변경내용 반영 ▶(신공항) 타당성조사내용의 반영 및 이와 연계된 토지이용계획 조정

자료: 새만금개발청

[현행 새만금 기본계획상 새만금 생태녹지축 및 해안방재림 설치 계획]



자료: 새만금개발청

가. 현황

새만금 신재생에너지산업 전문인력양성센터 구축 시범사업¹⁾은 새만금 내에 2.8GW급 태양광 발전 설비 구축 및 기업입주에 맞추어 태양광 설비 유지보수 전문인력 등을 양성하려는 것으로, 신규 사업이다. 이 사업의 2020년도 예산안은 5억 원이며, 인력양성 프로그램개발비(지자체 보조)로 편성하였다.

[2020년도 새만금 신재생에너지산업 전문인력양성센터 구축 시범사업 예산안 현황]
(단위: 백만원, %)

사업명	2018 결산	2019		2020 예산안(B)	증감	
		본예산	추경(A)		B-A	(B-A)/A
새만금 신재생에너지 전문인력양성센터 구축 시범사업	0	0	0	500	500	순증

자료: 새만금개발청

[2020년도 새만금 신재생에너지산업 전문인력양성센터 구축 시범사업 세부내역]
(단위: 백만원)

- 새만금 신재생에너지산업 전문인력양성 교육프로그램 개발비 : 500
 - (이론) 태양광발전 설비 유지보수 이론 교육 프로그램 개발: 200
 - ※ 시설관리, 안전관리, 행정관리 등 3개 과정
 - (실습) 태양광발전 설비 유지보수 현장 실습 교육 프로그램 개발: 300
 - ※ 태양광 발전 설비 모니터링 및 보수, 점검 실습 등 2개 과정

자료: 새만금개발청

새만금 신재생에너지산업 전문인력양성센터 구축 시범사업은 2020년부터 2023년까지 4년간 총사업비 115억원을 투자(국비 65억원, 지방비 50억원)하여 센터 신축(50억원), 교육장비 구입(65억원) 등을 수행하는 사업으로, 1차 년도인 2020년에는 이론 및 실습교육 프로그램을 개발할 계획이다.

정순철 예산분석관(jsc@assembly.go.kr, 788-4651)

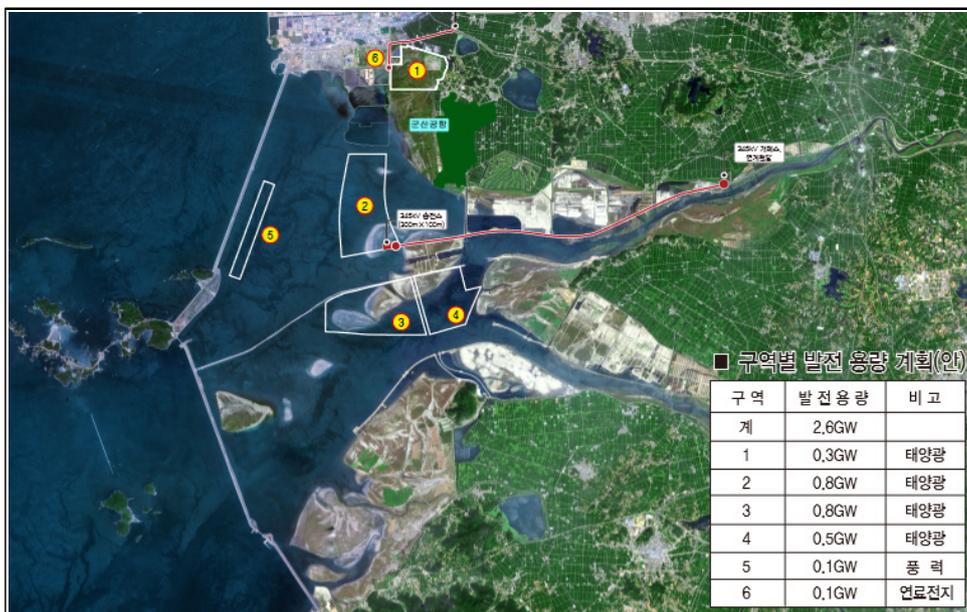
1) 코드: 일반회계 5557-343

[새만금 신재생에너지산업 전문인력양성센터 구축 총사업비]

구분	사업내역
국비	장비 도입 및 센터 운영비 60억원, 프로그램개발비 5억원
지방비	센터 신축 50억원(부지 6,612㎡, 건물 1,653㎡)

자료: 새만금개발청

[새만금 내 태양광 등 재생에너지 설치계획]



자료: 새만금개발청

나. 분석의견

새만금개발청은 새만금 산업단지 내에 1,653㎡(500평) 규모의 센터를 신축하고 교육장비 등을 구입하는 데에 4년간 총사업비 115억원을 투자(국비 65, 지방비 50) 할 예정이나 새만금 신재생에너지산업 전문인력양성 사업은 태양광 사업의 진척상황 과 교육수요량 등을 고려함과 아울러 센터신축 등의 사업추진 형태에 대해서는 면밀 한 검토가 필요하다.

먼저 태양광 사업의 진척상황을 살펴보면, 새만금개발청은 새만금 산업단지 내에 1,653㎡(500평) 규모의 센터를 신축하여 태양광 유지 보수인력, 새만금 입주기업 수요 대응형 전문 기술인력(제품개발인력), 산업전환기업 인력 등을 양성한다는 계획이다.

[새만금 신재생에너지산업 전문인력양성센터 구축 시범사업 추진 배경]

- '19.3 새만금 신재생에너지산업 인력양성 관련 새만금청과 전라북도 협의
 - '19.5 새만금 신재생에너지산업 전문인력양성사업 예산반영 요청(전라북도→새만금청)
(예산반영 요청시 전라북도에서 발주한
‘새만금 신재생에너지 전문인력양성 기획보고서’(2019.4) 새만금청에 전달)
 - '19.8 지방비 관련 새만금청-전북도 협의 (전북도의 지방비(50억원, 센터신축) 매칭 확인)
- 자료: 새만금개발청

새만금개발청은 새만금 내에 2.8GW급 태양광 발전 설비가 구축될 경우 설비 유지 보수인력이 약 1,200명(2.3MW당 1명 필요)이 필요하며, 현재 새만금산단에 입주계약을 체결한 태양광관련 기업이 3개에 불과하나 향후 많은 기업들이 입주예정인 점을 고려할 때 인력양성 사업이 필요하다고 설명하고 있다.

그러나 새만금개발청이 시행하는 1단계 1.2GW 설치공사는 2022년 준공예정이고, 2단계 0.9GW는 2025년까지 주변 계통수요 등을 검토하여 보장한다는 계획이며, 농림축산식품부 추진 0.4GW 설치공사는 2030년 준공예정이다.

[새만금 태양광 사업 추진계획]

총 발전량	구분	추진일정
2.8GW	새만금청 2.4GW	육상 0.3GW: 2022년 준공 수상 1.2GW : 2022년 준공, 0.9GW : 2025년 준공
	농림부 0.4GW	2030년까지 준공

자료: 새만금개발청

한편, 새만금개발청은 2021년부터 2년간 센터를 건축하고 장비를 도입할 예정이고, 먼저 1차년도에 5억원을 투자하여 교육프로그램을 개발할 예정이나 센터 완공 일정을 감안할 때 내년도에 개발하는 교육프로그램이 바로 사용되기는 어려울 것으로 보인다.

[연차별 센터 건축 및 장비 도입 계획]

(단위: 백만원)

구분	2020	2021	2022	2023	계
센터 건축(지방비)	0	3,000	2,000	0	5,000
장비 도입(국비)	0	3,100	2,200	700	6,000
프로그램개발(국비)	500	0	0	0	500

자료: 새만금개발청

다음으로 유지보수인력 등 교육수요량을 살펴보면, 전라북도가 발주한 「새만금 신재생에너지 인력양성사업 기획보고서」에 따르면 2020년부터 2023년까지 유지보수인력 등을 1,450명까지 양성할 목표를 제시하고 있다.

[2020~2023년 새만금 신재생에너지산업 전문인력양성 목표]

(단위: 명)

구분	양성목표	주요내용
유지보수 인력	1,200	발전설비의 안정적 설치 확인, 발전 설비 준공 후 일상 점검 및 정기 점검 실시 등 시공상, 설비상, 구조상 안전 계획을 수립하고 관리하는 능력을 함양
석/박사 고급 인력	50	전문 대학원 관련 학과 신설하여 기업이 요구하는 고급 연구개발 프로그램 개설 및 운영
산업전환 인력	200	자동차 부품 기업 등의 신재생에너지 산업전환 희망 인력 대상 장비활용 지원을 통한 에너지 발전설비 교육 및 기술 고도화 교육

자료: 「새만금 신재생에너지 인력양성사업 기획보고서」

동 기획보고서에서는 2027년까지 유지보수인력 1,680명 등 총 2,190명을 양성할 경우 교육비 수입이 41억 8,000만원에 달할 것으로 예상하면서 2024년부터 센터에 대한 정부 지원 없이 독자적 운영이 가능하다고 설명하고 있다.

그러나 유지보수인력의 경우 신재생에너지 업체별로 별도로 확보하고 있다는 점, 민간 교육시장이 이미 일정부분 형성되어 있는 점 등을 고려할 때 당초 목표치대로 충분한 수요가 발생하기 어려울 수 있고, 석박사 고급인력 양성사업의 경우 산업통상자원부의 태양광 인력양성사업과 유사한 측면이 있는 문제도 있다.

[새만금 신재생에너지산업 전문인력양성 목표 및 교육비 수입]

(단위: 명)

구 분		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	계
인력 양성	유지보수인력	50	300	400	450	120	120	120	120	1,680
	석/박사고급인력	0	15	15	20	15	15	15	15	110
	산업전환인력	0	50	50	100	50	50	50	50	400
교육비 수입	유지보수인력	75	450	600	675	180	180	180	180	2,520
	석/박사고급인력	0	90	90	120	90	90	90	90	660
	산업전환인력	0	125	125	250	125	125	125	125	1,000
	계	75	665	815	1,045	395	395	395	395	4,180

자료: 「새만금 신재생에너지 인력양성사업 기획보고서」

[태양광 전문인력양성 사업 비교]

사업명	태양광 인력양성	새만금 신재생에너지산업 전문인력양성
부처	산업통상자원부	새만금개발청
사업기간	2년 (최대 5년)	4년
사업비	연 3 ~ 5억원(국비)	65 억원(국비)
분야	정책연계, 산업 융복합 트랙 등	인프라/산업생태계 조성 (발전설비 유지보수, 기술인력 창출)
대상	대학(원)생	재직자 및 취업희망자 등
사업추진방식 및 내용	<ul style="list-style-type: none"> 에너지기술분야 교육 커리큘럼(트랙) 운영을 통한 R&D 역량을 갖춘 석박사 인력양성 석박사 인력양성 트랙 R&D 전문 인력양성 에너지산업 수요 맞춤형 인력양성을 위한 인력실태조사, 성과제고, 기반사업 지원 	<ul style="list-style-type: none"> 신재생에너지 발전설비 전문 유지보수 인력 및 기업 수요형 현장 기술인력 양성 기반구축: 전용 센터 구축 유지보수 교육 및 기술지원 장비도입 분야: 유지보수, 전문기술, 창업/취업, 산업전환 석박사 고급인력 산업전환인력

자료: 새만금개발청

특히, 동 기획보고서에서는 사업수행 시점부터 단계별 자립화 시스템을 구축하여 사업 종료 후의 자립화를 도모하고, 발생 수익금은 사업 재투자로 유도하여 장기적으로 자립화가 가능한 시스템 구축하는 모델을 제시하면서 인력양성 교육비 수

입 및 장비 임대료 수입 등을 제시하고 있으나, 기획보고서상 목표대로 교육생이 유치되는 것을 가정하더라도 2024년 이후 교육비 수입이 3억 9,500만원에 불과할 뿐만 아니라 동 기획보고서에서는 교육에 소요되는 강사료, 실습재료, 운영비용 등에 대해 충분한 고려 없이 지출계획을 수립한 것으로 보인다.

[새만금 신재생에너지산업 전문인력양성 센터 자립화 손익 분석]

(단위: 명)

구 분		2024	2025	2026	계상 기준
수입	인력양성 교육비, 장비이용료	8	9	11	교육/장비활용 수익금
	기술이전, 용역비	2	2.5	3	기술이전, 용역 수익금
	R&D 수행	8	9	10	기업 공동수행과제
	소계	18	20.5	24	
지출	장비 운영비	3	3.5	4	각종 유틸리티 비용
	인건비	4.5	5	5.5	센터 인력 10명 기준
	기타 운영비	3	3.5	4	장비운영비 외
	소계	25.5	29	33.5	
(수익금)-(지출금)		7.5	8.5	10.5	

자료: 새만금 신재생에너지 인력양성사업 기획보고서

마지막으로 센터 신축 및 장비도입의 필요성에 대해 살펴보면, 새만금개발청은 새만금 산업단지 내에 1,653㎡(500평) 규모의 센터를 신축(50억원)하고, 대규모 태양광 단지 모니터링 및 유지보수 교육 장비, 입주기업의 제품 다변화/고도화 지원 장비를 도입(60억원)하려는 것이나, 관련 업계에서 더 이상 교육수요가 발생하지 않을 경우 새로 지은 센터 건축물과 설비투자가 사장될 우려가 있다. 따라서, 새만금청의 사업계획에 대해서는 제반사항을 고려하여 보다 면밀한 검토가 필요하다.

[정부 전문인력양성 사업 현황]

구분	사업명	사업목적 및 추진방법	주관부처
연구 그룹 지원	이공분야 기초연구사업 중 집단연구지원	특정 연구주제를 중심으로 융·복합 연구의 활성화 및 세계 정상급 연구 주체와의 네트워킹의 기틀이 되는 소규모 연구그룹 육성·지원	과기부
	글로벌 프론티어 사업	우수 공학 분야 연구그룹 육성	과기부
석·박사 대상	BK21+	석·박사급 창의인재를 양성하고, 창의성에 기반한 새로운 지식과 기술의 창조를 지원	교육부
Post-Doc 지원	이공분야 기초연구사업 중 학문후속세대양성(개인)	박사학위 취득 연구자를 대상으로 연구 활동의 지속성 유지 및 연구의 질적 향상 유도	교육부
	핵심연구분야 우수인력발굴사업	출연(연) 특성을 반영한 이공계 박사 학위자를 대상으로 2년간 R&D 실무 연수(연구직 포닥, 박사 인턴) 지원	NST
산·학 연계 인력양성	산업전문인력역량강화	주력산업 및 신산업을 중심으로 대학원 교과과정 개발·운영, 현장실습 수행 등을 통해 산업계가 필요로 하는 전문인력 양성	산업부, 중기부
	사회맞춤형 산학협력 선도대학 육성사업(LINC+)	사회 수요를 반영한 맞춤형 교육과정 확산을 통해 ‘학생’의 취업난과 ‘기업’의 구인난 해소를 목적	교육부
	현장맞춤형 이공계 인재양성 지원사업	이공계 대학(원)생 중심 다학제적 연구팀의 연구과제 지원	과기부
지역 거점 인력양성	지역혁신 창의인력양성	지방 대학과 지역 산업체의 공동 기술 개발 과제 지원	교육부
	지역신산업선도인력양성	지역전략산업 분야의 인력수급 미스매치를 선제적으로 해소하고 기업의 연구개발역량을 강화	과기부

자료: 「새만금 신재생에너지 인력양성사업 기획보고서」

집 필

총괄 | 김일권 예산분석실장

심 의 | 서세욱 사업평가심의관
정승환 예산분석총괄과장
공춘택 산업예산분석과장
이동훈 사회예산분석과장
이종구 행정예산분석과장
전용수 경제산업사업평가과장
신은호 사회행정사업평가과장
박홍엽 공공기관평가과장

작성 | 김은영 예산분석관
정순철 예산분석관

지원 | 윤혜정 행정실무원

예산안분석시리즈 II 2020년도 예산안 위원회별 분석

발간일 2019년 10월
발행인 이종후 국회예산정책처장
편집 예산분석실 산업예산분석과
발행처 **국회예산정책처**
서울특별시 영등포구 의사당대로 1
(tel 02·2070·3114)
인쇄처 금양문화사

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

ISBN 978-89-6073-224-7 93350

© 국회예산정책처, 2019