

성능개선 충당금 제도 활성화 방안 정책 토론회

26년 4월 9일(목) 10:00 ~ 12:00
국회의원회관 제2세미나실



주최 국회의원 안태준 (더불어민주당, 경기 광주시을)
국회의원 정준호 (더불어민주당, 광주 북구갑)

주관  국토교통부  국토안전관리원

후원  대한토목학회  대한건설협회

 한국지방자치학회  한국건설기술연구원

개회사 안태준 더불어민주당 경기 광주시을 국회의원

좌장 송승아 서울여자대학교 교수

인사말 정준호 더불어민주당 광주 북구갑 국회의원

토론 김윤경 이화여자대학교 교수
박제진 전남대학교 토목공학과 교수
신미경 인천광역시 사회재난과
시설물재난관리팀장
이덕근 국토안전관리원 본부장
엄근용 한국건설산업연구원 박사
최성은 한국조세재정연구원 박사

주제발표①

“기후위기 및 노후화 대응을 위한 기반시설관리 정책방향”

이성민 국토교통부 건설정책국 시설안전과 과장

주제발표②

“성능개선 충당금 운영현황 및 제도(안)”

홍수아 법무법인 선담 변호사

PROGRAM



성능개선 총당금 제도 활성화 방안 정책 토론회

세미나 개요

- 일 시 : 2026년 4월 9일(목) 오전 10:00~12:00
- 장 소 : 국회의원회관 제2세미나실
- 주 최 : 안태준 국회의원, 정준호 국회의원
- 주 관 : 국토교통부, 국토안전관리원
- 후 원 : 대한토목학회, 대한건설협회, 한국지방자치학회, 한국건설산업연구원

프로그램

사회 : 국토안전관리원

시 간		내 용	
10:00~10:03	3'	개회 선언 및 국민의례	
10:03~10:05	2'	내빈 소개	
10:05~10:18	13'	개회사 - 더불어민주당 안태준 의원	
		인사말 - 더불어민주당 정준호 의원	
10:18~10:24	6'	축 사 - 국토교통위원장 맹성규 의원, 대한토목학회 한승헌 회장, 한국지방자치학회 이향수 회장	
10:24~10:26	2'	기념촬영	
10:26~10:30	4'	휴식	
10:30~10:40	10'	발제	발제1: 기후위기 및 노후화 대응을 위한 기반시설관리 정책방향 (이성민 국토교통부 건설정책국 시설안전과 과장)
10:40~10:50	10'		발제2: 성능개선 총당금 운영현황 및 제도 개정(안) (홍수아 법무법인 선담 변호사)
10:50~11:50	60'	종합토론	좌장: 송승아 교수(서울여자대학교) 패널: 김윤경 교수(이화여자대학교) 박제진 교수(전남대학교) 신미경 팀장(인천광역시 사회재난과 시설물재난관리팀) 이덕근 본부장(국토안전관리원) 엄근용 박사(한국건설산업연구원) 최성은 박사(한국조세재정연구원)
11:50~12:00	10'	질문 및 마무리	

CONTENTS



성능개선 총당금 제도 활성화 방안 정책 토론회

개회사 및 인사말

안태준 더불어민주당 경기 광주시을 국회의원	iii
정준호 더불어민주당 광주 북구갑 국회의원	v

축 사

맹성규 국회 국토교통위원회 위원장	ix
한승헌 대한토목학회 회장	xi
이향수 한국지방자치학회 회장	xiii

발 제

발표 1 기후위기 및 노후화 대응을 위한 기반시설관리 정책방향	1
이성민 국토교통부 건설정책국 시설안전과 과장	
발표 2 성능개선 총당금 운영현황 및 제도 개정(안)	11
홍수아 법무법인 선담 변호사	

종합토론

김윤경 교수(이화여자대학교)	23
박제진 교수(전남대학교)	25
신미경 팀장(인천광역시 사회재난과 시설물재난관리팀)	27
이덕근 본부장(국토안전관리원)	29
엄근용 박사(한국건설산업연구원)	32
최성은 박사(한국조세재정연구원)	38

개회사 및 인사말



개회사

더불어민주당 경기 광주시을 국회의원 **안태준**

존경하는 내외 귀빈 여러분, 반갑습니다. 더불어민주당 경기 광주시을 국회의원 안태준입니다.

오늘 이 자리는 노후화되고 있는 우리 사회 기반시설을 어떻게 더 안전하고 지속 가능하게 관리할 것인지, 그리고 그 해법 가운데 하나인 성능개선 총당금 제도의 활성화 방안을 함께 논의하기 위해 마련된 뜻깊은 자리입니다.

먼저, 이번 토론회 준비에 힘써 주신 국토교통위원회 맹성규 위원장님, 정준호 의원님, 대한토목학회 한승헌 회장님, 대한건설협회 한승구 회장님, 한국지방자치학회 이향수 회장님을 비롯한 관계자 여러분께 깊이 감사드립니다. 또한, 오늘 좌장과 발표, 토론을 맡아 주신 전문가 여러분, 그리고 현장에서 애쓰고 계신 실무자 여러분께도 감사말씀을 드립니다.

지금 우리 사회는 노후 기반시설의 증가와 유지관리 비용의 급격한 확대라는 새로운 도전에 직면해 있습니다. 이 문제에 제대로 대응하지 못한다면, 안전 문제는 물론 재정 부담도 더욱 커질 수밖에 없습니다.

이러한 상황에서 성능개선 총당금 제도는 한정된 예산 속에서도 안정적인 유지관리 재원을 확보하고, 장기적인 인프라 관리체계를 구축하기 위한 매우 중요한 정책 수단이라고 생각합니다.

그러나 제도가 도입된 지 상당한 시간이 지났음에도 불구하고, 현장에서의 적립과 활용은 아직 충분하지 못한 것이 현실입니다.

이제는 이 제도를 단순한 재정 장치가 아니라 국민의 안전과 삶의 질을 지키는 핵심 인프라 정책으로 자리 잡도록 제도 운영의 문제점을 점검하고, 필요한 개선 방안을 적극적으로 마련해 나가야 할 때입니다.

오늘 토론회가 학계와 정부, 지자체, 그리고 국회가 함께 지혜를 모아 제도의 실효성을 높일 구체적인 해법을 찾는 의미 있는 출발점이 되기를 기대합니다.

다시 한번, 바쁘신 가운데 참석해 주신 모든 분께 감사드리며, 오늘 토론회에서 심도 있는 논의와 건설적인 제언이 이루어지기를 기대합니다.

감사합니다.

2026년 4월 9일

더불어민주당 경기 광주시을 국회의원 안 태 준

더불어민주당 광주 북구갑 국회의원 정준호

안녕하십니까. 더불어민주당 광주 북구갑 국회의원 정준호입니다.

「성능개선 충당금 활성화 방안 정책 토론회」에 함께해 주신 모든 분께 진심으로 감사드립니다.

오늘 토론회는 성능개선 충당금 제도의 중요성에 깊이 공감해 온 안태준 의원님과 함께 마련한 자리입니다. 뜻깊은 자리에 함께해 주신 안태준 의원님을 비롯해 맹성규 국토교통위원장님과 국토교통부, 국토안전관리원, 대한토목학회, 대한건설협회, 한국지방자치학회, 한국건설산업연구원 관계자 여러분께 깊이 감사드립니다.

최근 잇따른 기반시설 사고와 시설물 노후화의 가속, 기후위기의 심화로 국민의 불안과 우려가 커지고 있습니다. 이제는 사고 이후의 복구가 아니라, 사전 예방과 성능개선을 중심에 둔 정책 전환이 필요합니다. 이를 위해서는 기반시설 유지관리를 체계적으로 뒷받침할 제도적 관리체계와, 안정적이고 예측 가능한 재원 확보가 필수적입니다.

오늘 토론회는 이러한 문제의식 아래 「지속가능한 기반시설관리 기본법」에 규정된 성능개선 충당금 제도를 어떻게 활성화하고, 실제 현장에서 활용 가능한 제도로 만들 것인가를 논의하기 위해 마련되었습니다. 예산 편성의 불확실성을 줄이고, 장기적 관점에서 인프라를 관리해 국민의 생명과 재산을 보호할 수 있는 실질적인 방안이 모색되기를 기대합니다.

오늘 제기되는 다양한 의견과 제언이 앞으로의 입법과 정책에 반영되어 구체적인 결실로 이어질 수 있도록, 저 또한 국회에서 책임 있는 역할을 다하겠습니다.

다시 한번, 귀한 시간 내어 참석해 주신 모든 분께 감사드립니다.

감사합니다.

2026년 4월 9일

더불어민주당 광주 북구갑 국회의원 정 준 호

축사



축사

국회 국토교통위원회 위원장 **맹성규**

안녕하십니까, 국회 국토교통위원회 위원장 맹성규입니다.

「성능개선 충당금 제도 활성화 방안 정책 토론회」 개최를 축하드립니다. 바쁘신 와중에도 뜻깊은 논의의 장을 마련해주신 안태준 의원님과 정준호 의원님께 감사의 말씀을 드립니다. 아울러 김윤덕 국토교통부 장관님, 박창근 국토안전관리원 원장님을 비롯해 대한토목학회, 대한건설협회, 한국지방자치학회 및 한국건설산업연구원 관계자 여러분께도 감사드립니다.

최근 우리 사회는 기후변화와 시설물 노후화가 가속화되는 가운데, 안전을 위한 선제적 관리의 필요성이 그 어느 때보다 커지고 있습니다. 이러한 흐름 속에서 「지속가능한 기반시설 관리 기본법」에 근거한 성능개선 충당금 제도는 성능개선 비용을 사전에 적립하도록 하고 있으며, 이는 국민의 생명과 재산을 지키는 매우 중요한 제도적 장치입니다.

다만, 제도 이행을 위한 행정적 기반은 마련되고 있으나 아직 구체적인 적립 기준 미비 등으로 인해 실적은 기대에 미치지 못하고 있는 상황입니다. 이번 토론회는 이러한 지점을 살펴 보고, 제도가 본연의 취지대로 활성화될 수 있는 방향을 함께 고민하기 위해 마련된 자리라고 생각합니다. 성능개선 충당금 제도는 시설물의 안전을 선제적으로 확보하고 예방적 유지보수를 가능하게 하는 핵심적인 기틀인 만큼 이번 토론회에서 현실적인 제약 요인들을 면밀히 살펴 보고 본연의 취지를 살릴 수 있는 안착 방안이 심도 있게 논의되길 바랍니다.

아무쪼록 오늘 토론회가 더 안전하고 지속가능한 기반시설 관리를 위한 의미 있는 출발점이 되기를 바랍니다. 다시 한번 「성능개선 충당금 활성화 방안 정책 토론회」 개최를 축하드리며, 참석하신 모든 분의 건강과 건승을 기원합니다.

감사합니다.

2026년 4월 9일

국회 국토교통위원회 위원장 **맹 성 규**

축사

대한토목학회 회장 **한승헌**

안녕하십니까.

존경하는 안태준 의원님, 정준호 의원님을 비롯한 내외 귀빈 여러분, 그리고 오늘 뜻깊은 자리를 마련해 주신 국토교통부와 국토안전관리원 관계자 여러분께 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

오늘 우리는 노후 기반시설의 안전을 선제적으로 확보하기 위한 매우 중요한 과제, 바로 성능개선 총당금 제도의 활성화 방안을 논의하기 위해 이 자리에 모였습니다. 우리 사회의 기반시설은 국민의 생명과 일상, 그리고 국가 경제를 지탱하는 핵심 자산입니다. 그러나 시간이 흐르면서 시설은 점차 노후화되고, 이에 따른 안전 위험 또한 커지고 있습니다. 이러한 문제에 선제적으로 대응하기 위해 「기반시설관리법」에 성능개선 총당금 제도를 도입한 것은 매우 의미 있는 진전이라 할 수 있습니다.

다만 제도의 취지에도 불구하고, 구체적인 적립 기준과 운용 방식이 충분히 정립되지 못해 현장에서는 아직 활성화되지 못한 것이 현실입니다. 이는 단순히 제도의 문제가 아니라, 우리 사회가 미래의 안전을 위해 얼마나 체계적으로 준비하고 있는가를 보여주는 중요한 지표이기도 합니다.

최근 정부가 총당금 적립 비율과 재원 기준을 보다 구체화하는 개정안을 마련한 것은 이러한 한계를 보완하기 위한 중요한 노력이라 생각합니다. 오늘 토론회는 이 개정안의 적정성을

점점하고, 실효성 있는 제도 운영 방안을 함께 모색하는 매우 시의적절한 자리입니다. 특히, 충당금 제도가 현장에서 실질적으로 작동하기 위해서는 현실적인 부담 수준, 자원 확보 방안, 그리고 관리 주체 간의 역할 분담이 균형 있게 설계되어야 할 것입니다. 아울러 제도의 신뢰성을 높이고 자발적 참여를 유도할 수 있는 유인책도 함께 고민되어야 합니다. 오늘 이 자리에 모인 각계 전문가와 관계자 여러분의 깊이 있는 논의가, 단순한 제도 개선을 넘어 국민의 안전을 한층 더 강화하는 실질적인 정책으로 이어지기를 기대합니다.

끝으로, 바쁘신 가운데도 귀중한 시간을 내어주신 모든 분들께 다시 한번 감사드리며, 오늘 토론회가 뜻깊은 성과를 거두기를 진심으로 기원합니다.

감사합니다.

2026년 4월 9일
대한토목학회 회장 한 승 현

축사

한국지방자치학회 회장 **이향수**

존경하는 안태준 의원님, 정준호 의원님, 국토교통부와 국토안전관리원 관계자 여러분, 그리고 오늘 토론회에 함께해 주신 전문가 여러분, 반갑습니다. 한국지방자치학회 회장 이향수입니다. 먼저 「성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회」 개최를 진심으로 축하드립니다.

우리 사회의 기반시설은 대부분 1970~80년대 집중적으로 건설된 이후 빠르게 노후화가 진행되고 있으며, 최근에는 기후위기까지 더해지면서 기반시설의 안전관리와 유지관리의 중요성이 더욱 커지고 있습니다. 이러한 상황에서 노후 기반시설을 사후 대응이 아닌 선제적 관리 체계로 전환해야 한다는 문제의식은 매우 시의적절한 정책 과제라고 생각합니다.

특히 오늘 발제에서 다루어지는 기반시설관리 정책 방향과 성능개선 총당금 제도의 운영 및 개정 방안은 단순한 재정제도 논의를 넘어, 우리 사회의 안전과 지속가능성을 어떻게 확보할 것인가를 고민하는 중요한 논의라고 생각합니다. 기반시설은 국민의 일상과 지역경제를 떠받치는 핵심 공공자산이며, 이를 안정적으로 관리하기 위해서는 장기적 관점의 자원 확보와 체계적인 관리 제도가 반드시 뒷받침되어야 합니다.

지방자치의 관점에서도 이러한 논의는 매우 중요합니다. 실제 기반시설의 상당 부분은 지방정부가 관리하고 있으며, 노후화 대응과 유지관리 비용 또한 지방정부의 재정과 행정역량에 크게 의존하고 있습니다. 따라서 국가 차원의 제도 설계와 함께 지방정부가 실질적으로 실행할 수 있는 재정·관리 체계를 마련하는 것이 무엇보다 중요하다고 생각합니다.

오늘 이 자리에서 국회, 정부, 학계, 산업계의 전문가들이 함께 모여 성능개선 충당금 제도의 적정성과 활성화 방안을 논의하는 것은 매우 의미 있는 일입니다. 오늘의 토론이 기반시설 관리법 개정과 제도 개선으로 이어져 국민 안전과 국가 기반시설의 지속가능성을 높이는 계기가 되기를 기대합니다.

다시 한번 뜻깊은 토론회를 준비해 주신 모든 분들께 감사드리며, 오늘 논의가 우리 사회의 기반시설 관리 정책을 한 단계 발전시키는 소중한 출발점이 되기를 바랍니다.

감사합니다.

2026년 4월 9일
한국지방자치학회 회장 이 향 수



성능개선 총당금 제도 활성화 방안 정책 토론회



발제 1

기후위기 및 노후화 대응을 위한 기반시설관리 정책방향

이성민 국토교통부 건설정책국 시설안전과 과장

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회

기후위기 및 노후화 대응을 위한 기반시설관리 정책방향

'26. 4.

 국토교통부

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회

 목 차

- I 「기반시설관리법」의 제정·시행
- II 기반시설관리 현안사항
- III 기반시설관리 정책방향

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회

I. 기반시설관리법의 제정·시행
제도 추진배경

✓ (국내) 1970년대부터 집중 건설되어, 기반시설의 노후화가 급속히 진행

분야	20년 이상 (%)	30년 이상 (%)
도로	12%	37%
철도	37%	45%
항만	23%	47%
공항	5%	12%
수도	12%	35%
전기	10%	34%
가스	6%	35%
열	1%	26%
통신	37%	91%
송유	13%	98%
공동구	25%	43%
하천	18%	39%
저수지	96%	98%
댐	45%	62%
하수도	23%	40%

※ 자료 출처: 기반시설관리 기본계획('20~'25, 국토교통부)

✓ 기반시설의 장기적이고 체계적인 유지관리 필요성 증대

- 기존 「시설물안전법」은 시설물의 사고 예방·구조적 안전 확보에 초점, 범위도 제한
- 선제적인 유지관리, 생애주기 비용의 절감, 종합적인 성능의 극대화를 위한 규정 필요

✓ (국외) 美·日 등 선진국은 사후관리 → 선제적 투자로 관리방식 전환

- (美) 성능개선 및 성능관리, 노후 인프라 투자를 국정 아젠다에 반영
- (日) 국토강인화 기본법 제정, 인프라 장수명화 기본계획 수립·시행('13~)

3 / 13

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회

I. 기반시설관리법의 제정·시행
제도 추진배경

✓ 「시설물안전법」에 따른 중대형시설물 외에 예상치 못한 기반시설 사고와 피해 발생

아현역 통신구 화재

대상시설: 유통·공급시설 - 통신시설
사건발생: 2018. 11. (제정 이전)

백석역 열수송관 파열사고

대상시설: 유통·공급시설 - 열공급
사건발생: 2018. 12. (제정 이전)

인천 붉은 수돗물 사건

대상시설: 유통·공급시설 - 수도
사건발생: 2019. 05. (제정 이후)

“국민의 생활 안전 확보”를 위해 「지속가능한 기반시설 관리 기본법」 제정
(’18.12.31. 제정, ’20.1.1. 시행)

4 / 13

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회





I. 기반시설관리법의 제정·시행

제도 주요내용

✓ **(특징) 기반시설 관리의 기본원칙, 재원조달에 관한 사항을 다룬 기본법**

- ▶ 「시설물안전법」, 「지하안전법」 등은 특정 시설에 한정된 특정한 목적의 “특별법”이며,
- ▶ 개별법은 해당 시설에 대한 건설·운영 등 전반적인 사항을 규정하는 “일반법”

✓ **(대상) 지하시설물을 포함한 15종 기반시설을 종합적으로 관리**

- ▶ 「시설물안전법」은 일정 규모 이상의 주요 시설물에 대해 1, 2, 3종 시설물로 지정하여 등급별로 정밀안전진단, 성능평가 등 “특별관리”
- ▶ 「지하안전법」은 상·하수도, 전력, 가스 등 지하에 매설된 시설물과 주변 지반을 “안전점검”

✓ **(목적) 기반시설의 선제적 유지관리와 성능개선을 통해 노후화에 대응**

- ▶ 「시설물안전법」은 주기적 안전점검, 보수보강 등을 통해 구조적 안전성 확보가 목적
- ▶ 「지하안전법」은 영향분석, 안전점검을 통해 지반 침하 방지에 중점
- ▶ 개별법은 대상시설의 계획, 건설, 관리 등 전반적인 사항을 규정

5 / 13

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회





I. 기반시설관리법의 제정·시행

제도 주요내용

✓ **「기반시설관리법」 시행으로 재정지원 및 재원조달 근거 마련**

- ▶ 국가·지자체는 관리주체에 유지관리비용과 성능개선 비용 지원 가능
- ▶ 관리주체는 부담금 징수, 총당금 적립을 통해 유지관리 및 성능개선에 필요한 재원 조달 가능

비용 지원(법 제20조, 제21조)

- (지원대상) 국가 및 지자체가 건설 당시 비용을 부담하고 관리·실행계획이 수립된 기반시설의 관리주체
- * 단, 성능개선비용의 경우 총당금이 적립된 경우 지원 가능
- (지원한도) 단, 특정 한도 범위내에서 비용 지원 가능
 - 유지관리비용: (관리계획 비용 - 기준연도 비용) × 50%
 - 성능개선비용: 관리주체별 “성능개선 총당금” 한도

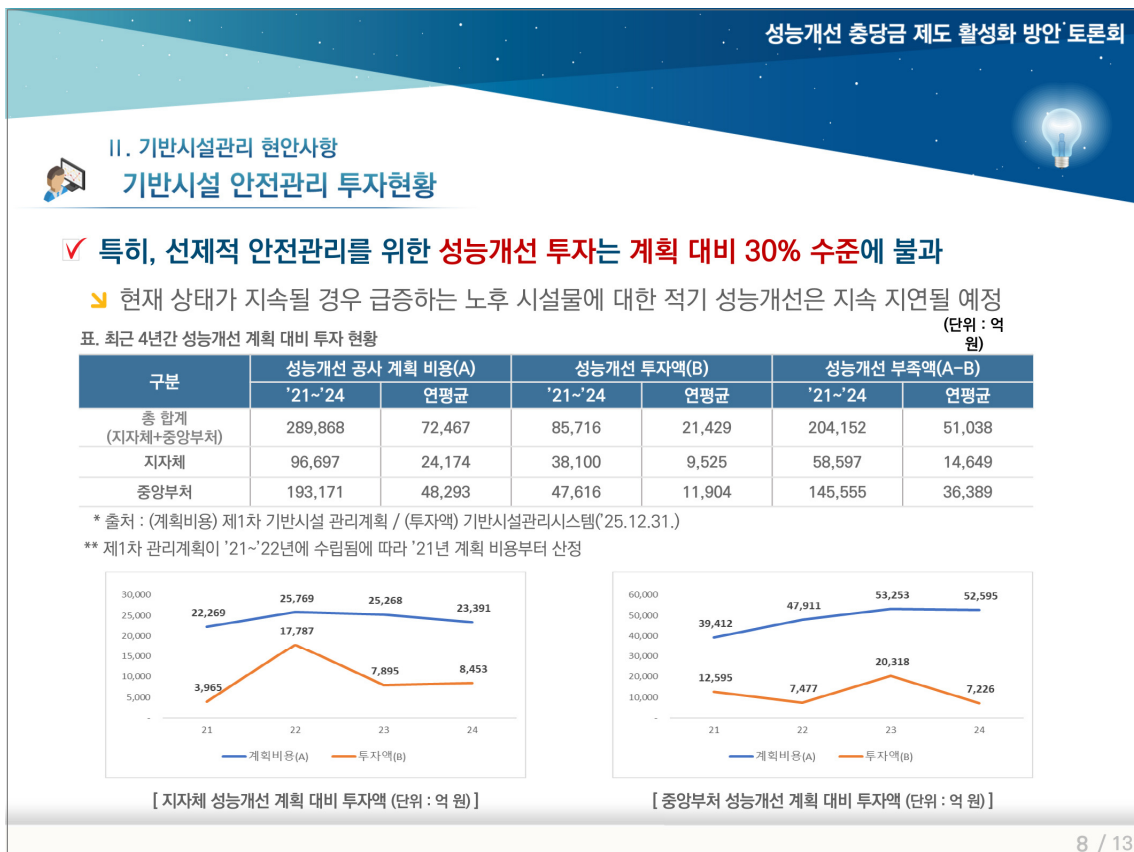
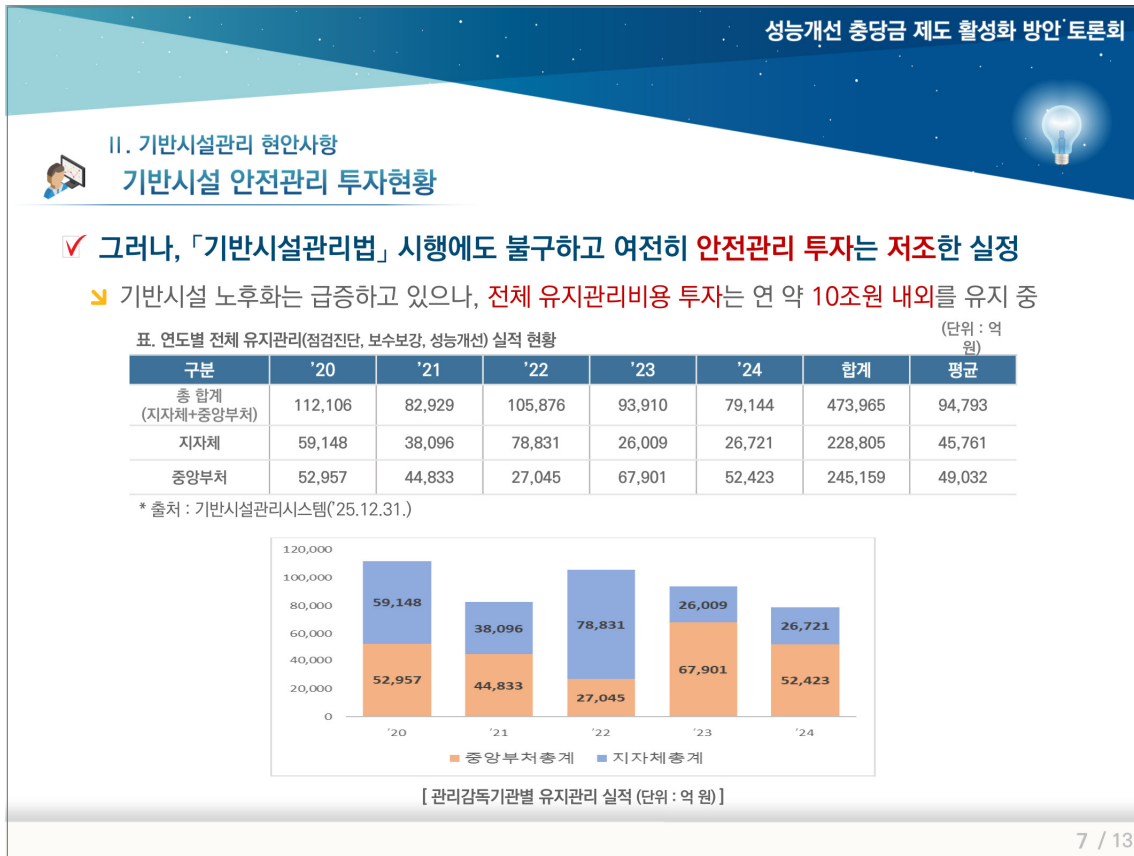
+

재원 조달(법 제22조, 제23조)

- (부담금) 관리주체는 기반시설을 이용하는 사용자에게 기반시설 사용량에 비례한 부담금 부과·징수 가능
- * 기반시설 사용료 등의 100분의 10 범위에서 부과 가능
- (총당금) 공공관리주체는 기반시설 노후화에 대비하기 위한 성능개선 총당금 적립 의무 부여
- * 총당금 적립 비율은 관리계획을 통해 관리주체별 설정 가능

※ 재원 마련을 위한 법적 근거를 통해 국가 기반시설 선제적 안전관리 초석 마련

6 / 13



성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회





II. 기반시설관리 현안사항
기후변화에 따른 피해현황

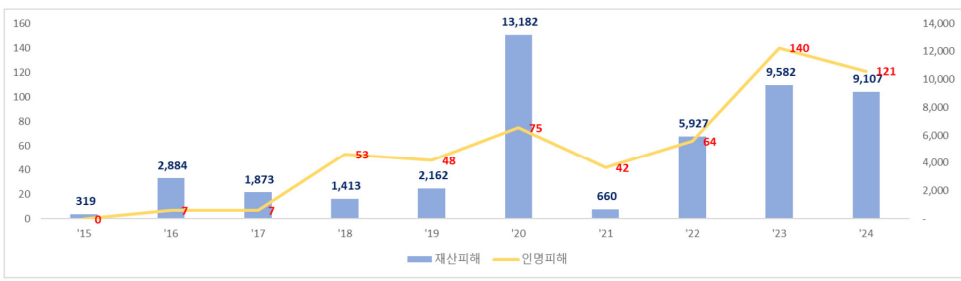
✓ 또한, 극심한 기후변화는 국민과 재산에도 막대한 피해를 발생시키는 중

➤ 과거 10년간 자연재난에 따른 피해 현황을 살펴보면 최근 대폭 상향되는 추세를 나타냄

표. 연도별 자연재난에 따른 인명·재산 피해 현황 (단위 : 명, 억 원)

	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22	'23	'24
인명피해	0	7	7	53	48	75	42	64	140	121
재산피해	319	2,884	1,873	1,413	2,162	13,182	660	5,927	9,582	9,107

* 출처 : 2024년 행정안전부 「재해연보」 ('25.12.29.)



[연도별 자연재난에 따른 피해 현황 (단위 : 명, 억 원)]

9 / 13

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회





II. 기반시설관리 현안사항
기후변화에 따른 피해현황

✓ 기후변화에 따라 최근 기반시설의 직접적인 사고도 지속 발생 중

➤ '24년 7월 시간당 50mm가 넘는 폭우의 여파로 대전 유등교 침하

➤ '25년 7월 시간당 48mm가 넘는 폭우의 여파로 세종 광암교 붕괴

➤ '25년 7월 폭우 등에 따른 오산 보강토 옹벽 붕괴사고로 안타까운 사고 발생(사망 1명, 차량 2대 매몰)

대전 유등교 침하



세종 광암교 붕괴



오산 보강토 옹벽 붕괴



10 / 13

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회

Ⅲ. 기반시설관리 정책방향

그간의 성과

✓ 정부는 노후화·기후변화에 대응하기 위해 제1차 기본계획을 토대로 제도적 기반을 안착

비전	세계 일류의 기반시설 관리로 강한 경제, 고품격 생활안전 실현	
미션	기반시설 지속 가능성 확보를 위한 스마트 유지관리 기반 구축	
중점 과제	【관리체계】 선제적 관리체계 마련	【관리대상·방식】 생활안전 관리수준 향상
	【기술·산업 육성】 스마트 유지관리를 통한 산업육성 추진	【투자·재원】 선제적 투자 및 투자재원 다각화

통합 관리체계 구축

- 인프라 총조사 사업('20 ~ '23)
- 기반시설관리시스템 구축('20 ~ '23)
- 기반시설 실태조사('24 ~)

행정규칙 마련

- 최소유지관리·성능개선 공통기준('20)
- 성능개선 총당금 운용규정('23)
- 기반시설관리시스템 운영규정('24)

기술·정책 연구개발

- Total Care(R&D, '22 ~ '27)
- * 기반시설 첨단관리 기술개발
- 기반시설 건강진단서('24 ~)

11 / 13

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회

Ⅲ. 기반시설관리 정책방향

향후 추진 방향

✓ **이제는 본격적으로 기반시설 안전관리 강화를 위한 투자 확대가 필요한 시점**

- ▶ (단기) 국비 지원을 통해 안전강화가 시급한 기반시설 우선 조치
- ▶ (중장기) 적립된 성능개선 총당금을 활용하여 기후변화·노후화에 선제적 대응

단기(국비 지원) 방안 추진현황

- 노후 SOC 특별법 발의('25.10, 문진석의원 대표발의)
- * 기후변화 및 노후화 대응을 위한 시설물 안전강화 특별법
- (목적) 시설물 안전강화를 위한 국비지원 등
- (대상) D·E 등급 시설물 등 안전취약시설

⇒ 단기방안 추진을 위한 특별법 제정·시행 필요

중장기(총당금 활용) 방안 추진현황

- 총당금 운용규정 고시('23.12.)
- 총당금 적립 표준조례(안) 배포('25.8.)
- 총당금 적립 활성화 방안 연구('25.12.)
- * 의무 적립 비율 마련 등 「기반시설관리법」 개정안 도출

⇒ 중장기방안 추진을 위한 기반법 개정 필요

✓ **향후계획**

- ▶ 노후 SOC 특별법 제정을 위한 국회 심의 대응 및 기획예산처 협의(지속)
- ▶ 총당금 적립 활성화를 위한 「기반시설관리법」 개정안 발의 추진('26.4~)

12 / 13

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회



성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회

감사합니다.





성능개선 총당금 제도 활성화 방안 정책 토론회



발제 2

성능개선 총당금 운영현황 및 제도 개정(안)

홍수아 법무법인 선담 변호사

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회

성능개선 총당금 운영현황 및 제도 개정(안)

'26. 4.

법무법인 선담

목 차

I

성능개선 총당금 제도

II

성능개선 총당금 운영현황

III

성능개선 총당금 개정(안) 주요 내용

I. 성능개선 총당금 제도

성능개선 총당금 제도의 필요성

✓ 기반시설의 유지관리 환경 변화

01 70년대부터 집중 건설된 기반시설의 노후도 증가

- 현재 30년 이상 기반시설은 약 46만개 중 17만개(약36%) 수준으로, 지속적인 노후도 증가 예정(2050년, 약98% 예상)
- 기반시설 성능 및 기능의 급격한 저하 및 잠재적 안전사고 위험 증가

02 시설물 노후도 심화에 따른 유지관리 비용의 급격한 증가

- 준공 30년 이상 시설물의 유지관리 비용은 5년 미만 시설물 대비 100배 이상 비용 소요

03 유지관리 비용 부담 대비 자원 확보가 미흡한 상황

- 노후 시설물은 증가하나 보통세 증가율이 크지 않고, 재정자립도가 낮은 지자체는 국비에 의존할 수 밖에 없는 상황

[단위 : 조 원]					[단위 : %]				
구분	2021	2022	2023	3개년 평균	구분	2022	2023	2024	3개년 평균
전국계 보통세	103.4	109.1	103.6	105.4	비수도권 재정자립도	32.74	32.97	32.28	32.66
※ 자료 출처: 지방세통계연감(21년~23년)					수도권 재정자립도	66.00	65.16	61.36	64.17
					※ 자료 출처: 지방재정365(22년~24년)				

04 선제적 유지관리를 위한 안정적 예산 확보방안의 필요성 증대

- 노후 기반시설의 선제적 안전관리 강화를 위해 지자체 등 공공관리주체에 **성능개선 총당금 적립 의무 부여**

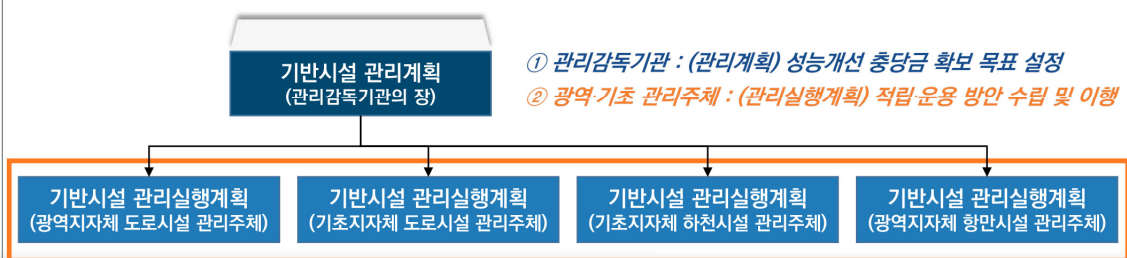
3 / 13

I. 성능개선 총당금 제도

성능개선 총당금 제도의 개요

✓ 성능개선 총당금이란?

- ▶ (수립 근거) 「기반시설관리법」 제23조에 따라 공공관리주체에게 성능개선 총당금 적립 의무 부과
* 공공관리주체 : ① 국가, ② 지방자치단체, ③ 공공기관, ④ 지방공기업
- ▶ (적립 목적) 기반시설 노후화에 대비하여, 성능개선사업에만 사용하기 위해 중·장기적으로 적립
- ▶ (적립 절차) ① (관리감독기관) 공공관리주체의 성능개선 총당금 확보 목표를 설정
② (관리주체) 총당금 적립·운용 방안 수립 및 이행
- ▶ (설치·운용) 공공관리주체는 특별회계 또는 기금 중 선택적으로 설치·운용



4 / 13

II. 성능개선 총당금 운영현황

총당금 제도 운영실적

✓ ('20.01.) 「기반시설관리법」 시행에 따라 성능개선 총당금 적립 의무 부여

- ▶ 「기반시설관리법」 제23조에 따라 총당금 적립 대상, 목표설정, 재원 등을 명문화

✓ ('20.12.~'21.12.) 제1차 기반시설 관리계획 수립

- ▶ 17개 지자체의 관리감독기관에서 관리주체별 총당금 적립 목표금액 설정

✓ ('23.12.) 기반시설 성능개선 총당금 운용규정 고시

- ▶ 총당금 운용계획 수립, 적립, 재원 및 회계처리 등의 상세내용 규정

✓ ('24.11.) 정부합동평가 시설 안전관리 수준강화 지표 반영

- ▶ 실행계획 수립률, 최소유지관리기준 충족 여부, 총당금 조례 제정 여부 평가

✓ ('25.03.) 간담회를 통한 지자체 성능개선 총당금 적립 방안 논의

- ▶ 총당금 적립 세부근거(의무 적립비율·재원·회계 방식 등)에 대한 법 개정 필요성 등

5 / 13

II. 성능개선 총당금 운영현황

성능개선 총당금 적립

✓ 지자체별 총당금 적립현황

- ▶ (주요현안) 적립규모·재원 등에 대한 구체적인 기준이 없어, 지자체별 실질 적립은 전무한 상황

✓ 총당금 적립 활성화 추진

- ▶ (추진목적) 관리주체가 실제 총당금을 적립할 수 있도록, 적립근거 구체화 등의 활성화 방안 마련 필요
- ▶ (추진내용) 성능개선 총당금 적립 세부근거(적립비율, 재원, 운영방안 등) 및 법 개정(안) 마련
- ▶ (추진결과) 연구과제 수행 및 간담회·협의체 등 논의를 통해 성능개선 총당금 개정(안) 마련

〈성능개선 총당금 적립 활성화 방안 마련 연구용역〉

(수행기관) 법무법인 선담(참여: 법무법인 우방, 삼화회계법인)

(과업기간) '25.5.19.~'25.10.31.

(과업내용) ① 성능개선 총당금 의무 적립비율·재원, 사용처 등 산출 및 근거 도출

② 총당금 적립 시 일반회계, 특별회계, 기금 등 실효성 있는 방안 제시

③ 성능개선 총당금 의무 적립비율 등에 관한 법 개정(안) 검토·제시

6 / 13

Ⅲ. 성능개선 총당금 제도 개정(안) 주요 내용 개정(안) 주요 내용

✓ 최저적립액 기준

- ▶ 지자체는 보통세 수입 결산액 최근 3개 연도 평균액의 1,000분의 5에 해당하는 금액을 매년 적립

✓ 재원확대

- ▶ 총당금 운용규정의 재원을 대통령령으로 상향하고, '지방자치단체의 조례로 정하는 재원' 항목을 신설

✓ 기금 신설 및 운영관리

- ▶ 지자체가 총당금 적립 시, 기금을 설치·운용하는 의무조항 신설

✓ 사용처 명확화

- ▶ 관리계획에 따라 법 제13조에 따른 성능개선 기준에서 정한 성능개선 활동 등에 사용하도록 규정

7 / 13

Ⅲ. 성능개선 총당금 제도 개정(안) 주요 내용 최저적립액(개정(안) 제23조제4항제1호 신설)

✓ 최저적립액

- ▶ 지방세법에 따른 보통세의 수입결산액의 최근 3개 회계연도 평균액의 1,000분의 5에 해당하는 금액

- 개정이유

적립 기준이 구체적으로 제시되지 않아 적립 규모를 산정하기 어렵고, 재정 부담 우려로 적립에 소극적

- 최저적립액 및 적립비율 산출방법

(최저적립액) 과거 10년간('15~'24년) 성능개선 사업 총비용의 평균값(연평균 5,796억원)

(적립비율) 최저적립액과 지방자치단체 보통세(약 105조원)를 비교·분석하여 산출(약 0.55%)

- 기대효과

재정자립도, 기반시설 노후화 등을 종합적으로 고려하여 의무화한 금액으로, 현실적인 제도 이행력 확보

8 / 13

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회

Ⅲ. 성능개선 총당금 제도 개정(안) 주요 내용 최저적립액(산출근거)

□ **총당금 최저적립액 산출**

○ 최근 10년간 성능개선 실적과 보통세 수입결산액을 기준으로 연간 성능개선사업 비용을 산출하고, 재정 여건을 고려하여 최저적립액을 산출

- (자료) 기반시설관리시스템 DB

① (과거 성능개선 사업 실적) 집행된 평균 10년(15~24년)의 성능개선 비용
② 보수 보강 비용이나 그 밖의 자료는 고려하지 않음

- (대상) 「기반시설관리법」 15종 기반시설, 지방자치단체

<성능개선 총당금 최저적립액 산출 방법>

① (15~24년) 성능개선 사업 비용 합산액의 평균값

<지방자치단체의 적립비율 산출 방법>

① 최저적립액과 지자체의 보통세를 비교하여 적립비율을 산출

○ (최저적립액) 약 5,796억 원

[단위 : 억 원]

구분	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	계	평균
전국계	0.1	593.8	271.0	876.3	337.8	649.5	242.4	1,719.8	501.8	805.5	5,795.7	579.6
서울	0.0	1.1	0.2	453.2	39.1	350.6	3.6	1,327.4	97.8	114.1	2,397.2	239.7
부산	0.0	0.2	0.8	2.6	2.5	19.4	1.7	5.7	13.0	5.6	51.4	5.1
대구	0.0	0.0	2.0	92.8	4.1	5.2	2.6	3.6	1.6	40.0	151.9	15.2
인천	0.0	27.8	0.1	0.8	0.5	0.2	13.8	12.1	2.0	0.5	57.9	5.8
광주	0.0	0.9	0.0	0.3	0.1	0.2	0.0	2.0	1.7	6.3	11.4	1.1
대전	0.0	35.8	0.9	75.5	4.3	0.9	1.7	29.9	1.4	2.7	153.2	15.3
울산	0.0	0.0	0.2	0.1	13.9	0.0	0.0	1.9	52.7	0.0	68.9	6.9
세종	0.0	13.4	1.7	0.6	0.6	5.1	5.8	0.1	0.0	32.6	59.8	6.0
경기도	0.0	83.9	69.7	74.0	70.0	78.7	61.7	50.9	84.3	121.1	694.4	69.4
충북	0.0	0.2	33.9	19.8	6.4	53.4	13.1	59.8	0.9	20.2	207.8	20.8
충남	0.0	0.0	5.0	8.1	6.4	4.8	4.0	3.6	38.0	47.3	117.3	11.7
전북	0.0	17.6	2.3	6.0	8.0	5.2	8.7	88.5	14.6	9.9	160.7	16.1
전남	0.0	406.5	31.5	13.8	43.5	12.2	13.2	29.0	42.6	48.5	642.9	64.3
경북	0.1	1.4	15.9	33.7	37.1	4.5	54.8	35.7	102.4	80.4	366.0	36.6
경남	0.0	3.0	40.5	81.1	81.2	50.0	33.5	35.7	19.3	37.8	382.1	38.2
제주	0.0	0.0	0.4	1.7	0.0	30.7	1.0	2.0	3.0	0.0	38.7	3.9
합계	0.0	0.0	65.9	11.9	20.0	18.5	23.1	31.9	26.3	36.6	234.1	23.4

○ (보통세 규모) 최근 3년간 「지방세법」 보통세의 수입결산액의 평균액의 100분의 1에 해당하는 금액을 산출한 결과, 매년 약 1조원 규모로 추정

※ (지방세통계연감 기준) 보통세 수입결산액 평균액 105조 4천억원

[단위 : 조 원]

구분	2021	2022	2023	3개년 평균
전국계	103.4	109.1	102.6	105.4
서울	26.2	26.7	24.4	25.7
부산	5.9	6.2	6.0	6.1
대구	3.9	4.0	3.9	3.9
인천	5.4	5.6	5.4	5.4
광주	2.2	2.4	2.3	2.3
대전	2.3	2.4	2.3	2.3
울산	2.0	2.3	2.3	2.2
세종	0.8	0.8	0.7	0.8
경기도	27.1	27.8	26.1	27.0
충북	2.9	3.3	3.2	3.1
충남	4.2	4.7	4.8	4.6
전북	2.8	3.1	3.1	3.0
전남	3.4	4.0	3.8	3.7
경북	4.5	5.0	4.9	4.8
경남	5.6	6.1	5.9	5.9
제주	1.6	1.8	1.7	1.7
합계	2.6	3.0	2.8	2.8

○ 지방자치단체의 세부 적립 근거

- 성능개선 비용 전액을 총당금으로 적립하는 것은, 재정자립도가 낮은 지방자치단체의 재정 운용에 부담을 초래하는 측면이 있음

- 따라서, 법률상 성능개선 총당금 의무적립의 하한을 정하여 대규모 성능개선 비용 필요시 재정적 안전망을 확보할 필요가 있음

- 최근 10년간 실적과 보통세를 기준으로 볼 때, 보수적으로 보더라도 연간 성능개선사업 비용은 매년 약 5,796억 원 이상이 필요함

⇒ (지방자치단체의 최저적립액) 최근 3년간 「지방세법」에 따른 보통세의 수입결산액의 평균액의 1,000분의 5에 해당하는 금액

최저적립액 5,796억원
비율(%) = 보통세 수입결산액 평균액 105조 4천억원 × 100 ÷ 0.55%

9 / 13

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회

Ⅲ. 성능개선 총당금 제도 개정(안) 주요 내용 재원확대(개정(안) 제23조제3항)

✓ 재원확대

▶ 총당금 운용규정의 재원을 대통령령으로 상향하고, '지방자치단체의 조례로 정하는 재원' 항목 신설

- 개정이유

현행 법령상 재원이 '수입금 등'으로 한정되어 있어, 수입이 없는 관리주체는 총당금 적립 자체가 불가

기존	개정(안)(재원 확대)
· 기반시설 관리운영 수입금 · 그 밖에 관리주체의 운영 효율화를 통한 자금	· 일반회계, 특별회계 또는 다른 기금으로의 전입금 · 지방자치단체의 조례로 정하는 재원 · 총당금 운용규정의 재원을 대통령령으로 상향

<기반시설 성능개선 총당금 운용규정의 재원>

- ① 관련 법령에 따라 부과하는 사용자·점용료·수수료 등, ② 부담금관리 기본법에 따라 부과하는 부담금
- ③ 일반회계, 특별회계 또는 다른 기금으로부터의 전입금, ④ 성능개선 총당금의 운용 과정에서 생기는 이자수입 등 수입금
- ⑤ 관리주체의 미처분이익잉여금, ⑥ 그 밖에 기반시설을 관리·운영하여 생긴 수입금

- 기대효과

탄력적이고 유연한 성능개선 총당금 적립을 도모하고, 안정적·지속적인 재원 확보 기반을 마련

10 / 13

Ⅲ. 성능개선 총당금 제도 개정(안) 주요 내용 기금설치의무(개정(안) 제23조제6항)

✓ 기금 신설 및 운영관리

- ▶ 지자체가 총당금 적립 시, 기금을 설치·운용하는 의무조항 신설
- ▶ 지자체의 기금 설치 시, 각 조례로 설치·하되 그 운영, 관리는 지방재정법 등에 따라 자율권을 부여

- 개정 이유

지자체가 총당금 적립 조례를 제정할 때 운용방식이 제각각일 수 있어, 이에 대한 일원화가 필요

- 기금 vs 특별회계

장기적이고 유연한 재원 운용과 법적·제도적 통제장치의 존재로 기금이 가장 실효성 있는 운용방식

기금	특별회계
· 다년도 적립 및 운영에 최적 · 이월 제한 없고, 목적 사업에 유연하게 지출 가능	· 연도 간 이월 시, 의회 승인 등 절차 요구 · 관련 수입과 지출 연계 용이

- 기대효과

총당금의 장기 적립 목적과 성능개선 시점에 대한 총당금 제도의 불확실성을 해소 및 운용방식 일원화

11 / 13

Ⅲ. 성능개선 총당금 제도 개정(안) 주요 내용 사용처 명확화(개정(안) 제23조제7항)

✓ 사용처 명확화

- ▶ 관리계획에 따라 법 제13조에 따른 성능개선 기준에서 정한 성능개선 활동 등에만 사용하도록 규정
- ▶ 현재 총당금 운용규정에만 명시되어 있는 사용처 규정을 시행령에 상향해, 사용의 범위를 명확히 정의

- 개정 이유

성능개선 예산의 사용범위가 명확하지 않아, 유지관리 등과의 구분에 혼선 발생

- 기대효과

총당금 사용처에 대한 실무상 혼란을 줄이고, 집행의 일관성 확보하여 성능개선 목적 외 사용을 방지

12 / 13

성능개선 총당금 제도 활성화 방안 토론회

감사합니다.



성능개선 총당금 제도 활성화 방안 정책 토론회



종합토론

김윤경 교수(이화여자대학교)

박제진 교수(전남대학교)

신미경 팀장(인천광역시 사회재난과 시설물재난관리팀)

이덕근 본부장(국토안전관리원)

엄근용 박사(한국건설산업연구원)

최성은 박사(한국조세재정연구원)

토론문

김윤경 교수(이화여자대학교)

- 첫 번째 발제는 노후화하고 기후위기에도 직면한 기반시설관리정책에 대한 내용이었고, 두 번째 발제는 성능개선 충당금 제도 개정에 대한 내용이었음. 정책을 집행하는 과정에서 재원 조달은 필수조건이므로 두 가지 발제를 통해서 기반시설 관리 정책의 현황과 필요 요건을 알 수 있었음.
- 기반시설은 국민생활의 기초인프라이고, 생산활동과 소비활동을 아우르는 경제활동은 기반시설과 같은 기초인프라 위에 성립함. 따라서 상시적으로 지속해서 관리되어야 함. 인명피해 발생 후의 조치는 처리이지만, 선제적 투자는 예방이므로 더 적은 비용으로 더 큰 효과를 가져 비용효과성이 더 큼.
 - 과거에 비해서 필요로 하는 기반시설의 종류와 수가 증가하면서 신규시설을 설치할 때 기존의 기반시설과 공존해야 하므로 설비들의 다층구조로 입지하게 됨. 신규시설이 기존시설을 침해하여 피해를 만들거나 확대시키기도 함.
 - 1970년대에 건설된 기반시설들은 건설시기와 사용연수를 고려하면 취약성을 가질 수밖에 없음. 이상기후와 같은 기후위기는 더 큰 취약성을 갖게 함. 생활의 불편함만이 아니라, 인명피해까지 발생시킴.
- 선제적 투자의 적합성을 고려할 때, 「기반시설관리법」 제정과 제1차 기본계획은 유용성을 가짐. 「기반시설관리법」 제정으로 통합관리를 구현함.
 - 특정 시설만을 대상으로 하는 ‘특별법’과 해당 시설의 건설·운영 등 전반적 사항을 규정하는 ‘개별법’ 체제는 기반시설 관리의 사각지대를 가질 수 있으므로 ‘관리법’으로 기반시설들을 모두 아우르는 총괄적 관리가 가능해짐.
 - 제1차 기본계획에 통합 관리체계, 행정규칙, 기술·정책 R&D가 이루어져서 관리의 첫 단계를 시작하였음.

- 이 법은 기반시설 관리의 기본원칙과 재원 조달 사항을 다루어 기반시설 관리의 실행력을 부여했음. 그러나 필요 비용에 상응하는 충당금을 확보하지 못하고 있음.
 - 관리·보수·개선에 필요한 비용 조달 방식을 명시했으나, 필요한 비용의 증가율보다 충당금 증가율이 낮음. 재원이 확보되지 않은 경우, 시설 관리가 우선시되지 못하고 피해 발생을 계기로 하는 사후 처리로 이루어지기 쉬움.
 - 비용 부담에서 수혜자부담원칙 외에 현실적으로 지자체의 재정자립도를 함께 고려해야 함. 「지방세법」에 따른 보통세의 수입결산액의 최근 3개 회계연도 평균액의 5/1,000 해당액을 최저적립액으로 하지만, 지자체의 재정 부담 우려로 적립에 소극적임.
 - 시설 관리 시급성으로 단기에는 국비 지원으로 안전 강화가 시급한 기반시설을 우선 조치하고, 중장기에는 성능개선 충당금으로 기후변화와 노후화에 대응함. 그러나 이 중장기가 예측할 수 없는 미래로 지연되면 안됨.
- 성능개선 충당금 개정안은 최저적립액 기준, 재원 확대, 기금 신설, 사용처 명확화를 주요 내용으로 함.
 - 관리비용 집행의 우선순위를 정하고 지출 지속성을 가지도록 예측가능한 성능개선 충당금 수준과 충당금의 목적 부합성 집행을 확보해야 함.
 - 재원이 확보되면 충당금 적립이 보다 용이해짐. 이를 고려하면, 이번 개정에서 제시된 재원 확대 방안의 유용성은 큼.
 - 기금화는 운영방식에 일정수준의 기준을 적용하게 되므로 예측가능성을 높임. 기금이 갖는 장점(다년도 적립·운영 적합, 이월 가능, 유연한 지출)에 더해서 회계제도의 장점(지방자치제도의 장점인 견제 기능)을 보강하여 지출의 시의적절성과 목적부합성을 보강할 수 있음. 기금운영위원회 체제와 운영방식으로 보강할 수 있음.
 - 사용처 규정을 시행령으로 상향하면, 목적 부합성을 갖추게 되고 특별회계의 성격까지도 갖추도록 하는 것이므로 성능개선 충당금 제도를 제도 취지에 맞게 구현할 수 있어서 유용함.

토론문

박제진 교수(전남대학교)

발제 1 : 기후위기 및 노후화 대응을 위한 기반시설관리 정책방향

본 발제는 대한민국 기반시설이 직면한 노후화 가속화 현상과 기후재난이라는 복합적 위기상황을 정확하게 진단하고 있습니다. 1970년대 집중 건설된 기반시설 중 30년 이상 경과된 시설물이 현재 약 36%에 달하며, 2050년에는 98%에 이를 것이라는 전망은 단순한 통계수치를 넘어 관리 체계가 임계점에 도달했음을 경고합니다. 특히 2024년 발생한 대전 유등교 침하와 세종 광암교 붕괴 사례는 기존 설계빈도를 상회하는 극한 호우가 일상화되었음을 시사하며, 더 이상 사후 복구방식으로는 국민의 안전을 담보할 수 없음을 보여줍니다.

따라서 현행 안전관리 정책은 ‘사고 예방’ 위주에서 시설물의 수명을 연장하고 생애주기비용(LCC)을 절감하는 ‘선제적 성능개선’으로 패러다임을 완전히 전환해야 합니다. 미국과 일본이 노후 인프라 투자를 국가 핵심 아젠다로 설정한 것처럼, 우리나라도 ‘국토 강인화’ 차원의 중장기 실천 계획을 수립해야 합니다. 특히 기후 변화 시나리오를 반영한 새로운 성능평가 체계를 구축하여 붕괴 위험이 높은 교량이나 옹벽 등을 집중관리 대상으로 지정하고 조기 성능개선을 실시하는 것이 시급합니다.

나아가 AI 및 Digital Twin 기반의 고도화된 관리체계 도입이 필수적입니다. 기반시설관리시스템의 DB화를 통해 시설물별 잔존 수명을 정밀하게 예측하고, AI 기술을 접목하여 최적의 보수·보강 시점 및 사업우선순위를 결정함으로써 한정된 예산의 운영 효율성을 극대화해야 합니다. 이는 단순한 유지보수를 넘어 미래 지향적인 스마트 안전관리 인프라를 구축하는 핵심동력이 될 것입니다.

발제 2 : 성능개선 충당금 운영현황 및 제도 개정(안)

본 발제는 기반시설 관리의 핵심동력인 재원 확보방안에 대해 매우 실효성 있는 대안을 제시하고 있습니다. 현재 법적 적립의무는 존재하나, 구체적인 산출기준과 강제조항의 미비로 인해 지방정부의 적립실적이 전무한 실정입니다. 특히 비수도권의 재정자립도가 32.6% 수준에 불과한 상황에서, 준공 30년 이상 시설물의 유지관리 비용이 5년 미만 대비 100배 이상 소요된다는 점을 고려할 때, 충당금 제도는 지방 재정의 안전망 확보를 위한 필수적 장치입니다.

금번 개정(안)에서 제시된 ‘보통세 수입 평균액의 0.5%(5/1,000)’를 최저적립액으로 설정하는 방안은 과거 10년 간 실적을 바탕으로 도출된 매우 합리적이고 타당한 수치입니다. 이는 지방정부의 재정 부담 우려를 불식시키면서도 실질적인 실행력을 확보할 수 있는 최소한의 가이드라인이 될 것입니다. 또한, 충당금을 특별회계나 기금으로 의무 설치하도록 법제화하여 타 용도로의 전용을 원천 차단하는 것은 재원의 안정적 운영을 보장하는 핵심적인 제도적 장치라고 판단됩니다.

전문가로서 제언드리자면, 적립된 충당금의 배분과정에서도 데이터 기반의 의사결정 체계가 작동해야 합니다. 위험도와 사회적 파급효과가 큰 교통 및 에너지 인프라에 우선 배분될 수 있도록 AI 분석 모델을 개정(안)에 포함해야 합니다. 아울러 지방정부의 자발적인 참여를 이끌어내기 위해 충당금 적립 실적을 정부합동평가 및 국고보조금 지원규모와 직접 연계하는 강력한 인센티브와 패널티 기제를 병행함으로써 제도의 안착을 도모해야 할 것입니다.

금번 정책토론회에서 다루어진 두 발제는 ‘기후위기 대응을 위한 기술적 고도화’와 ‘안정적 재원 확보를 위한 제도적 뒷받침’이라는 기반시설 관리의 양대 축을 균형있게 다루고 있습니다.

단순 보수 위주의 관성에서 벗어나 AI 기술을 접목한 선제적 관리로 나아가기 위해서는 안정적인 재정 뒷받침이 필수적이며, 개정(안)에서 제시된 최저적립액 신설과 기금화는 그 토대가 될 것입니다. 본 정책들이 유기적으로 결합하여 실행된다면, 대한민국은 노후 인프라 위기를 극복하고 더욱 강인하고 안전한 국토환경을 조성할 수 있을 것으로 기대됩니다.

토론문

신미경 팀장(인천광역시 사회재난과 시설물재난관리팀)

1. 기후위기 및 노후화 대응을 위한 기반시설관리 정책방향

□ 기후 및 시설현황

- **(현황)** 기후변화로 인해 도시 기반시설의 안전 위험이 전반적으로 증가하고 있으며, 특히 인천은 연안과 매립지로 형성된 도시 특성상 침수와 지반침하에 취약한 구조 및 노후 기반시설의 지속적인 증가로 안전사고 예방의 중요성이 커지고 있습니다.

□ 대응전략

- **(기후적응형 관리체계 전환)** 기후변화를 고려한 시설 성능 재평가와 취약도 분석을 통해 위험 수준에 따라 차별화된 관리 필요
- **(선제적 대응전략)** 시설의 잔존수명과 위험도를 기반으로 투자 우선순위를 정하는 자산관리 체계를 도입함으로써 선제적 유지관리와 성능개선을 통한 선제적 대응
- **(데이터 기반 관리강화)** 데이터 기술을 활용해 기반시설 상태를 상시 모니터링하고, 이를 정책 결정과 예산 배분에 활용

□ 마무리(협조사항)

- 기후변화의 효과적 대응과 노후 기반시설의 관리 및 성능개선을 추진하기 위해 충분한 재정 확보와 전문인력 양성이 필수적이다.
- 그러나 지방재정은 예산과 인력의 한계로 적극적인 대응에 어려움이 있는 실정으로 성능개선을 적극 추진할 수 있도록 국비 지원을 확대하고, 기반시설 관리 전담 전문인력을 안정적으로 확보·고정화하여 지속적인 관리가 가능한 여건을 마련할 필요가 있다.
- 이러한 기반이 구축될 경우, 기후재난으로 인한 피해를 사전에 예방하고 도시 안전 이미지와 신뢰도를 제고하는데 기여할 것으로 판단된다.

2. 성능개선 충당금 운영현황 및 제도 개정(안)

□ 개 요

- **(배경)** 노후 기반시설의 선제적 안전관리를 위해 성능개선 충당금 적립 제도가 마련되어 있으나, 지자체의 예산 부족, 기금 조성에 대한 관련 부서의 부정적 인식, 그리고 구체적인 적립 기준 미비로 인해 실제 적립이 이루어지지 못하고 있음.
- **(현황)** 인천광역시(군·구 포함)가 관리하는 기반시설은 8종, 3,455개로 구성되어 있으며, 준공 후 30년 초과 시설물은 총 275개소**로 향후 유지관리 및 개선대책이 필요한 사항임.

* 도로, 철도, 여항, 수도공급설비, 공동구, 하천, 저수지, 하수도

** (도로시설) 90개소, (여항시설) 28개소, (수도공급시설) 35개소, (공동구 시설) 1개소, (하천시설) 84개소, (저수지시설) 19개소

□ 충당금 적립 부진사유

- **(재원항목 불명확)** 재원은 수입금과 부담금 등으로 구성되어 있으나, 법적 적립 기준이 없어 부서 간 협의 및 재원 적립이 어려운 실정임.
 - **(적립비율, 재원부재)** 적립기준이 구체적으로 제시되지 않아 적립규모를 산정하기 어렵고, 재정 부담에 따른 적립에 소극적
 - **(예산부서 의견)** 법정 의무기금 외 기금 설치 지양 및 적립재원에 대한 지자체 재정 부담* 우려로 적립에 대해 부정적 입장
- * 성능개선사업 목적에 한정된 사용 용도에 따른 市 재정운영의 효율성 저하
- **(관리주체 의견)** 개별법령에 따라 일반회계 및 특별회계(상·하수도)를 활용하여 유지보수 및 성능개선을 추진 중으로 별도 적립에 부정적

□ 충당금 적립을 위한 성과 및 추진방향

- **(조례제정)** 「인천광역시 지속가능한 기반시설 관리 기본조례(2025. 11. 12.)」제정을 통하여 성능개선 충당금을 적립할 수 근거 마련
- **(용역검토)** 「제2차 인천시 기반시설 관리계획 수립용역(추진중)」에 성능개선 충당금 적립을 위한 지자체 조례(안) 검토 중

토론문

이덕근 본부장(국토안전관리원)

□ 서두: 노후 기반시설과 재정부담

- 1970년대 이후 대규모로 건설된 주요 기반시설이 빠르게 노후화 단계에 진입하고 있습니다. 「지속가능한 기반시설 관리 기본법」(이하 ‘기반시설관리법’) 대상 시설 중 준공 후 30년 이상 경과한 기반시설 비중은 현재 약 37%이며, 2050년에는 약 98%에 이를 것으로 예상됩니다.
- 현재 유지관리 필요시마다 예산을 확보하는 사후 대응·복구 중심의 방식으로, 특정 시기에 재정 부담이 집중되고 장기적으로 사회적 비용이 증가할 수밖에 없는 구조입니다. 노후 기반시설의 안전을 확보하기 위해서는 사후 복구가 아니라, 사전 예방과 성능개선을 중심으로 한 선제적 유지관리로의 체계 전환이 필수적입니다.
- 장기적인 관점에서는 성능개선 비용을 계획적으로 축적할 수 있는 제도적 장치가 필수적이며, 성능개선 충당금 제도가 바로 그 핵심 수단입니다.

□ 성능개선 충당금 제도의 도입과 운용 현황

- 성능개선 충당금 제도는 2020년 「기반시설관리법」 제정과 함께 도입되어, 공공관리주체가 미래의 성능개선 비용을 매년 의무 적립하도록 하고 있습니다. 정부에서도 제도 정착을 위해 충당금 운용 규정 고시, 정부합동평가 지표 반영 등 다양한 정책적 노력을 추진해 왔습니다.
- 그러나 실제 적립 현황은, 조례 제정과 재원 확보의 어려움으로 인해 지방자치단체의 적립은 사실상 전무한 수준에 머무르고 있으며, 일부 공공기관에서만 제한적인 적립이 이루어지고 있습니다. 한국수자원공사의 110억 원 적립 사례가 대표적인 예로, 성능개선 충당금 제도의 운용은 아직 초기 단계에 머물러 있습니다.
- 성능개선 충당금 제도 도입에도 불구하고, 적립이 부진한 현 상황은 법제도 차원

에서는 마련되었으나 재정 구조와 현장 여건을 충분히 반영하지 못해 실질적으로 작동하지 못하고 있음을 시사합니다.

□ 현장의 쟁점: 기준·재원·운용 불확실성

- 지방자치단체는 조례 제정 이후에야 성능개선 충당금을 적립할 수 있으나 구체적인 적립 기준과 재원 운용 방식 등이 부족하여 실질적인 적립에 어려움을 겪고 있습니다. 간담회 등에서도 “법적 의무 자체는 이해하나, 구체적인 적립 비율·규모·재원 조달 방안 등에 관한 시행 기준이 명확하지 않다”는 의견을 제시하기도 했습니다.
 - 이와 같이, 성능개선 충당금 제도는 “법에 있는 제도”이지만, “현장에서 실제 활용되는 제도”로 자리 잡지 못한 채 정착이 지연되고 있습니다.

□ 연구 추진 및 주요 시사점

- 국토안전관리원은 이러한 제도적 한계를 보완하기 위해서 ‘성능개선 충당금 적립 활성화 방안 마련’ 연구를 통해 제도 운용 실태를 분석하고, 지자체 의견과 현장의 목소리를 반영하여 적립 기준과 재원 등에 대한 구체적인 방안을 제시하고자 하였습니다.
- 이번 연구는 “얼마나, 어떤 재원으로 언제 적립할 것인가”라는 핵심 질문에 대한 구체적인 기준을 제시했다는 점에서 의미가 있습니다. 동시에 지자체 재정 여건과 기존 지방세입 추세를 고려할 때 과도한 의무비율 설정은 현실성이 떨어진다는 점도 함께 지적되어 단계적인 도입이 필요하다는 시사점을 주고 있습니다.

□ 제도 개선을 위한 제언

- 향후 성능개선 충당금 제도가 실질적으로 운영되기 위해서는 몇 가지 정책적 지원이 필요하다고 생각합니다.
 - 첫째, 현장에서 실행 가능한 제도 기준이 마련되어야 합니다. 이번 연구를 통해 도출된 적립 기준과 운영 방안을 바탕으로, 관리주체가 예측 가능하고 합리적인 방식으로 제도를 운영할 수 있도록 관련 법령과 하위 규정의 정비가 필요합니다.
 - 둘째, 지자체 재정 여건을 고려한 단계적 접근이 필요합니다. 지자체가 제도를 현실적으로 수용할 수 있도록 성능개선 충당금 적립 규모 상향의 단계적 도입과 다양한 재원 확보 방안 등에 대한 정책적 검토가 필요합니다.

- 셋째, 국가 차원에서 기반시설의 유지관리 재원 마련에 대한 논의가 필요합니다. 성능개선 충당금은 단순한 재정제도가 아니라 국가 기반시설을 미래까지 유지하기 위한 장기적인 재원 확보 장치입니다. 따라서 정부와 국회, 관리주체가 함께 국가 기금 설치 등을 포함한 지속 가능한 재원 마련 체계를 논의해 나가는 것이 중요하다고 생각합니다.

□ 마무리

- 성능개선 충당금 제도는 미래 기반시설 안전을 준비하기 위한 중요한 정책입니다. 오늘 토론회를 통해 다양한 의견이 제시되고 이를 바탕으로 보다 현실적이고 실행 가능한 제도 개선이 이루어지기를 기대합니다.
- 국토안전관리원 역시 앞으로도 국토교통부와 함께 기반시설 관리체계가 현장에서 안정적으로 정착될 수 있도록 적극 지원하겠습니다.

토론문

엄근용 박사(한국건설산업연구원)

1. 성능개선 총당금 적립의 필요성

□ 노후인프라 및 유지관리비용 급증 전망

- 인프라총조사 자료, 2022년말 기준 30년 이상 노후 인프라는 25.2%에 달하며, 성능평가 진단 시설물 19.6% 불과

[표 1] 성능평가 등급별 인프라 총조사 결과(2022.12 기준)

구분	인프라 총조사	점검진단 조사현황	A(우수)		B(양호)		C(보통)		D(미흡)		E(불량)		30년 이상		
합계	478,299	93,770	47,197	50.3	35,453	37.8%	10,357	11.1%	694	0.7%	69	0.1%	96,753	25.2%	
도로	100,982	37,283	8,519	22.8%	23,862	64.0%	4,730	12.7%	160	0.4%	12	0.0%	12,096	19.1%	
철도	174,925	4,826	1,788	37.0%	2,613	54.1%	423	8.8%	2	0.0%	0	0.0%	19,002	13.8%	
항 만	항만	1,595	475	12	2.5%	433	91.2%	26	5.5%	3	0.6%	1	0.2%	478	31.5%
	어항	2,148	625	254	40.6%	354	56.6%	14	2.3%	2	0.3%	1	0.2%	305	21.8%
공항	760	462	125	27.1%	99	21.4%	238	51.5%	0	0.0%	0	0.0%	30	6.8%	
수도	16,184	1,974	231	11.7%	1,706	86.4%	35	1.8%	2	0.1%	0	0.0%	1,463	11.1%	
전기	137,101	35,833	34,989	97.6%	825	2.3%	19	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	43,716	31.9%	
가스	650	10	0	0.0%	0	0.0%	10	100%	0	0.0%	0	0.0%	57	8.8%	
열	210	13	12	92.3%	0	0.0%	1	7.7%	0	0.0%	0	0.0%	11	5.3%	
통신	216	54	35	64.8%	12	22.2%	7	13.0%	0	0.0%	0	0.0%	139	64.4%	
공동구	39	18	10	55.6%	8	44.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	12	30.8%	
송유	26	18	0	0.0%	17	94.4%	1	5.6%	0	0.0%	0	0.0%	5	19.2%	
하천	22,379	2,554	379	14.8%	2,050	80.3%	100	3.9%	5	0.2%	20	0.8%	2,565	30.2%	
저수지	17,375	9,226	779	8.4%	3,183	34.5%	4,720	51.2%	509	5.5%	35	0.4%	16,708	96.5%	
댐	139	79	1	1.3%	66	83.5%	12	15.2%	0	0.0%	0	0.0%	62	44.9%	
하수도	3,570	320	63	19.7%	225	70.3%	21	6.6%	11	3.4%	0	0.0%	104	6.5%	

주: 도로는 7종 세부시설, 철도는 47종 세부시설, 항만·어항은 28종 세부시설, 공항은 23종 세부시설, 전기는 5종 세부시설, 가스는 가스배관, 열공급은 열수송관, 통신은 통신구, 공동구는 공동구, 송유는 송유관, 하천은 8종 세부시설, 저수지는 저수지, 댐은 댐, 하수도는 2종 세부시설로 구성됨.

자료: 국토교통부 인프라 총조사(2024.1)

○ 국토교통부(2022.3) 2050년까지 기반시설 관리 소요 비용 추계, 연간 유지관리비 2019년 연 11조 원 → 2050년 52조 원 급증 전망¹⁾

- 2021~2050년 총 30년간 약 1천조 원 소요 예측, 이 중 국가 약 605조 원(약 60%), 지자체 약 409조 원(약 40%) 소요 예상

[표 2] 국가 및 지자체 연도별 예상 기반시설 관리 소요 비용(2021~2050)

(단위: 조원)

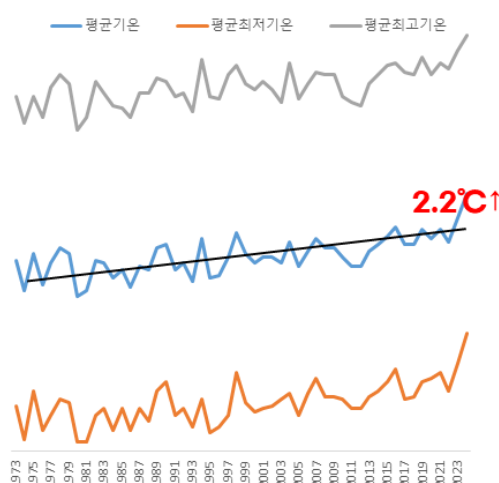
	2017	2019	2021	2025	2030	2040	2050	2021~2050
국가	4.9	6.0	9.0	11.0	16.0	24.0	32.0	605.0
지자체	4.6	5.0	7.0	9.0	11.0	16.0	20.0	409.3
합계	9.5	11.0	16.0	20.0	27.0	40.0	52.0	1,014.2

자료: 국토교통부(2022.3), 「기반시설 관리 종합투자계획 수립 연구」

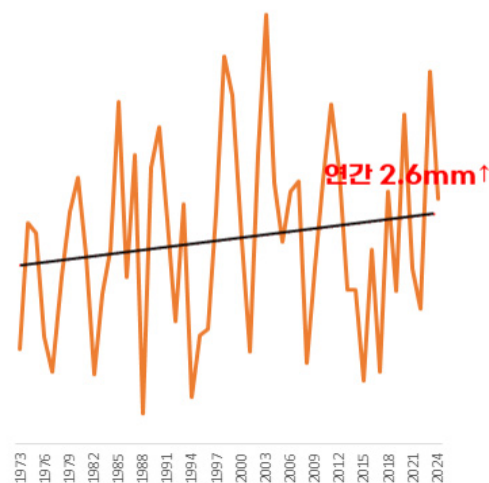
□ 기후 변동성 확대와 인프라 노후화로 인한 안전 위험성 증대

○ 우리나라 기온상승 지속 → 자연재해 증가 및 인프라 노후화 촉진 → 국민 안전 위협

※ IPCC(Intergovernmental Panel on Climate Change, 기후변화에 관한 정부 간 패널) 기후변화에 따른 불확실성 증가, 과거보다 극단적 강도의 자연재난 더 빈번히 일어날 것으로 예측



[그림 1] 연평균 기온 추이(1973~2024)



[그림 2] 강수량(1973~2024)

자료: 기상자료개방포털

1) 각 기반시설별 관리계획에 수록된 과거 예산 투자 이력(과거 5년) 및 향후 예산 수요 추정(향후 6년)을 바탕으로 향후 30년간 미래 유지관리 비용을 추계함. 추계 비용 항목은 R&D 예산을 제외한 유지관리, 성능개선, 점검 및 진단 비용 항목을 대상으로 하였으며, 과거 예산 투자 이력에 비해 향후 예산 수요가 감소할 경우, 물가상승률 1.6%를 적용하여 보정 후 비용을 추계함.

- ※ 온도 상승, 아스팔트 포장 노화 가속화, 주로 아스팔트 혼합 계수 감소하여 구조적 무결성 약화되고 서비스 수명 단축(Chen et al., 2021, Jahanbakhsh et. al., 2020)

□ 재정투자의 한계로 **재정의 효율적 사용 요구 증대**

- 인구고령화로 인한 복지비용 증가, 대외여건 및 지정학적 요인으로 방위비 증가 불가피
- 만성적 재정수지 적자와 국가부채비율 증가, 재정투자 부담
 - 사회보장성기금수지를 제외한 관리재정수지 1997년~2023년 3개년(2002년, 2003년, 2007년)을 제외한 **적자재정**, 최근 **확대**
 - ※ 국가부채 '97년 60.3조원 → '24년 1,175조원
 - GDP 대비 국가부채비율 '97년 11.1% → '24년 46.0%

2. 주요국의 노후 인프라 대응

- **(미국)** 인프라의 신설과 유지관리 연방정부와 주 및 지방정부가 나누어 관리, 주 및 지방정부 **재원부족**으로 인프라 노후화 사회적 문제로 대두, 이후 **재정투자 확대**와 **민간투자사업(PPP) 적극 활용 법안 지속 발표**
 - 투자정책 및 계획을 통해 성능을 개선하는 법안을 지속적으로 발표
 - ※ 2012년 MAP-21 Act(Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act) : 국가 고속도로 체계 간선도로 포함, 교통분야 재정혁신 법안(TIFIA) 예산 확대, 1,050억 달러 투자 계획 수립
 - 2015년 FAST Act(Fixing America's Surface Transportation Act) : 지상 운송 기반 시설 3,050억 달러 지원
 - 2021년 IIJA(Infrastructure Investment and Jobs Act) : 5년간 교통·에너지·물·통신 인프라 전반에 1.2조 달러(신규 5,500억 달러) 투자 확대
 - ※ 미국 공공부분 SOC투자의 유지관리 투자 비중 : 1977년 51.7% 이후 지속 확대
- **(영국)** 그동안 **인프라 공급에 있어 장기화**, 재무부 중심 인프라 관리 조직을 지속적으로 창설하여 관리 및 민간투자사업 확대, **2000년대 들어 인프라의 질 저하 문제 대두**되면서 '**유지보수 갱신 우선 기조**' 강화하면서 노후 인프라에 대한 투자 확대로 전환

- 2010년 Infrastructure UK, 2015년 NIC(National Infrastructure Commission), 2016년 IPA(Infrastructure and Projects Authority) 설립하면서 지속적으로 인프라 평가, 투자우선순위, 인프라 계획 수립
- 2021년 인프라 투자은행(UKIB) 설립, 2024년 National Wealth Fund(NWF)로 전환 확대, 2025년 「인프라 10년 전략(UK Infrastructure: A 10 Year Strategy)」²⁾ 발표

3. 성능개선충당금 실태

- 1998년 「시설물안전법」, 2020년 「기반시설관리법」으로 기반시설에 대한 통합 장기 관리계획 수립을 통해 신규 건설 중심에서 생애주기 자산관리 중심으로 전환의 법적 기반을 마련
- 「기반시설관리법」에 따른 기반시설관리 기본계획(2020)은 급격한 기반시설 노후화로 관리비용 급증이 예상되나, 이에 대한 중장기적 목표 설정과 선제적 투자 및 계획은 미흡
 - 2024년 9월 기준 서울을 비롯한 전국 17개 광역지자체 중에서 단 한 곳도 충당금을 적립하지 못하는 상황임.³⁾
 - 국토안전관리원 자료(2025.10)에 따르면 공공관리주체⁴⁾는 의무적으로 적립해야 하나, 성능개선충당금 운용계획을 수립한 곳은 7개 기관이며, 충당금을 적립한 관리주체는 1개 기관에 불과⁵⁾

4. 유사사례 : 장기수선충당금, 재난관리기금

- 장기수선충당금은 성능개선충당금의 제정 모티브가 되는 동시에 성능개선충당금은 장기수선충당금의 충당부채와 비교할 수 있으며, 공통주택회계처리기준의 장기수선충당금과 유사
 - 성능개선충당금은 성능개선 목표(최소 성능유지기준, 성능개선 기준)를 달성하기 위해 필요한 금액을 모으기 위한 계정으로 볼 수 있고, 자산유지관리시스템에

2) 인프라 10년 전략은 향후 10년간 최소 7,250억 파운드의 인프라 투자를 제시하면서, 병원·학교·법원·교도소 등 공공건물과 지역 도로·교량 등 노후 자산의 유지·보수에 중점을 둠.

3) 시도지사협의회(2024.12.3.), 기반시설 성능개선 충당금 관련 제도개선 건의(안)

4) 국가 기관 33개, 지방자치단체 기관 243개, 공공기관 19개, 지방공기업 12개

5) 충청남도 지속가능한 기반시설 관리 기본 조례안(2025.10.22.)

의해 지출대상, 지출시기, 금액이 확정될 수 있는 성격을 가져 장기수선충당금의 장기수선에 사용될 예정이나 금액, 지급시기, 대상이 확정되지 않은 충당금과 유사함.

- 장기수선충당금은 1978년부터 적립 의무화하였으나, 초기 적립이 되지 않았음에도 불구하고 2018년말 기준 6조 1,517억원 도달
- 장기수선충당금은 도입 이후 장기수선계획 시설, 수선주기 등 장기수선충당금 사용과 적립에 관련된 사항 구체화 및 표준화하였으며, 적립하지 않는 자에게 500만원 과태료 부과
- 재난관리기금은 재난관리에 드는 비용을 충당하기 위해 적립하는 자금으로 성능개선충당금과 유사한 역할하는 자금
 - “재난관리”란 재난의 예방·대비·대응 및 복구를 위해 하는 모든 활동으로 정의하고 있으며, 재난은 태풍, 홍수 등으로 발생하는 자연재난과 화재, 붕괴, 교통사고 등으로 발생하는 사회재난으로 정의하고 있어 인프라의 자연재난 또는 사회재난으로 발생할 위험을 예방·대비를 위해 하는 활동 역시 재난관리
- 재난관리기금은 법제정 당시부터 의무화되어 지속적으로 적립·사용됨.
 - 재난관리기금은 연간 1.9조원(2020~2024년 평균) 가량이 적립, 재난관리기금 잔액은 지속 증가하여 2024년말 기준 3.1조원

[표 3] 재난관리기금 적립 및 운용 현황(2020~2024)

(단위: 억원)

	전년말 잔액	적립액	예산액	지출액	잔액
2020	32,177.4	37,913.7	70,091.1	54,461.0	15,630.1
2021	15,630.1	20,570.6	36,200.7	16,673.1	19,527.6
2022	23,366.6	17,960.8	41,327.4	19,232.4	22,095.0
2023	27,102.9	9,434.7	36,537.6	6,833.3	29,704.3
2024	30,830.6	10,320.3	41,150.9	10,618.6	30,532.3

자료: 각년도 행정안전통계연보

- 재난관리기금은 법 제정시부터 적립 의무화를 통해 적립, 최저적립액의 설정과 적립규모를 구체화하여 법령 위반 여부를 명확화
 - 재난관리기금 미적립에 따른 벌금, 과태료 등의 벌칙은 없으나, 법 위반 여부를 명확하게 하여 감사 및 시민단체 등을 통해 간접적으로 규제함.

5. 성능개선충당금 적립방안

- 성능개선 충당금은 기반시설의 노후화에 대비하여 기반시설의 성능개선에 필요한 재원을 확보하기 위한 자금으로 모든 공공관리주체로 하여금 적립하도록 의무화
- 그러나 현실적으로 재원이 부족한 상황에서 미래에 사용될 금액에 대한 적립과 불명확한 적립 금액의 규모, 미적립에 따른 불이익 부재 등으로 적립이 되지 않는 실정
- 따라서 현실적으로 성능개선 충당금을 적립 유도를 위해 유사재원의 활용과 더불어 미래 수요 대응을 위한 재원의 적립을 유도가 필요
- 우선 재난관리기금은 재난관리에 드는 비용을 충당하기 위해 적립하는 기금으로 성능개선 충당금과 유사한 역할을 함에 따라 재정적 여유가 있는 재난관리기금을 효율적으로 사용하기 위해 성능개선 충당금으로 일부 적립
- 현행 성능개선 충당금 적립 기준은 의무화만 되어 있고 구체적인 적립규모와 당장 사용에 대한 시급성이 떨어짐에 따라 예산편성 등에 있어 후순위로 밀릴 수밖에 없음. 이에 최저적립액을 건설비의 100분의 1을 적립하도록 하여 적립규모의 명확화
- 또한 「기반시설관리법」 제23조제5항은 공공관리주체는 성능개선 충당금을 적립하고 활용하기 위하여 기금 또는 특별회계를 설치·운용할 수 있도록 되어 있는 만큼 성능개선 충당금을 기금으로 설치 운용하여 재원의 활용성을 높이고 자금 적립 및 운용 정보공개를 통해 간접적 규제 강화
- “건설비의 1% 의무 적립 + 재난관리기금 잔액의 1/2 이전 허용”이라는 투트랙 구조를 통해, 노후 인프라 성능개선에 필요한 기초 재원을 단계적으로 축적하는 것이 필요함.

토론문

최성은 박사(한국조세재정연구원)

- 기반시설 노후화에 대응한 선제적 관리 및 성능개선 투자활성화를 위한 기반시설 성능개선 충당금제도 활성화 및 충당금 적립의 필요성이 있음.
 - 70~80년대 집중 건설된 기반시설의 노후화가 급격히 진행되고 있으며, 제2차 기본계획 초안에 따르면 30년 이상 노후 시설물 비중이 30%를 넘어섰고, 2050년에는 90% 이상에 달할 것으로 예측되고 있음.
 - 준공 후 30년이 지난 시설물은 5년 미만 시설물 대비 유지관리 비용이 100배 이상 급증. 노후화에 따른 유지관리 비용은 향후 25년간 약 480조원 소요될 것으로 전망되고 있음.
 - 기반시설 관리 투자는 관리주체에 따라 다양한 양상을 보이고 있으며, 지방정부의 유지관리 투자는 중앙정부에 비해 상대적으로 감소되는 추세를 보이고 있음.
 - 지방정부 관리 시설의 경우 C등급 이하 비율이 상대적으로 높게 나타나고 있고, 비수도권의 관리 시설물 물량이 많음.
- 성능개선 개선충당금 관련 법 개정의 필요성
 - 현행 기반시설관리법상에서는 기반시설의 관리주체가 성능개선 충당금 적립을 할 수 있음을 규정하고 있으며, 관리감독기관은 관리주체별로 성능개선 충당금 확보 목표를 설정하고 이를 관리 계획에 반영하도록 하고 있음. 또한 관리주체는 성능개선 충당금적립을 위해 특별회계나 기금을 설치하여 운용할 수 있다고 규정하고 있음. 그러나 지자체의 성능개선 충당금 적립 실적은 없음.
- 성능개선 충당금 제도 개정(안)의 주요내용
 - 지자체의 성능개선 충당금 적립과 기금설치 의무조항 신설

- 최저적립액은 보통세 수입 결산액 최근 3개년도 평균액의 0.5%
- 충당금 운용규정의 재원을 대통령령으로 상향하고, 재원항목을 확대
 - (기존) 기반시설 관리운영 수입금, 그밖에 관리주체의 운영 효율화를 통한 자금
 - (개정안) 일반회계, 특별회계 또는 다른기금으로의 전입금, 지방자치단체의 조례로 정하는 재원, 충당금 운용규정의 재원을 대통령령으로 상향
- 지방정부의 유지관리 투자가 감소되는 점, 안전등급 비율이 낮은 점, 지방정부의 경우 기반시설 관리운영 수입금이 부재한 기반시설의 비중이 높다는 점을 감안할 때 지방정부의 성능개선 충당금 적립 의무화 필요성은 타당성이 있음.
- 다만, 재정여건과 관리시설 분포에 따른 불균형과 지역간 격차를 조정할 수 있는 기재가 어느정도 필요하다고 생각됨. 주로 비수도권의 관리 시설물 물량이 많은 것으로 가늠되고, 비수도권의 투자금액도 서울에 비해 높은 것으로 나타나고 있음. 이들 지역은 수도권에 비해 재정여건이나 재정자립도가 높지 않을 것으로 예상됨. 그렇다면 보통세의 0.5%로 일률적 적용을 하였을 때 재정여건이 높고 관리대상 시설물이 상대적으로 낮은 지역의 적립금 규모는 높고, 반대로 관리대상 시설물이 많고 재정여건이 좋지 않은 지역의 적립금 규모는 낮아 불균형이 발생할 수 있음. 이러한 점을 반영한 재정조정 장치가 필요해 보이며, 지자체별 관리대상 시설물과 재정자립도, 보통세 규모, 성능개선 및 유지관리 비용에 관한 통계제시도 필요함.
- 현행 투자규모의 평균을 기반으로 적립금규모 (보통세의 0.5%)를 산출한 것이기 때문에, 적립금 규모가 필요 투자액에 비해 높다고 할 수는 없고, 오히려 전반적인 유지관리 비용에 비해서는 부족할 수 있다는 생각은 듬. 이 경우 충당금 적립의 실효성이 떨어 질 수 있기 때문에 지자체 부담만 높이고 현실적으로는 투자가 원활히 이루어지지 못할 가능성도 고려할 필요가 있음.
- 적립금의 사용처 관련한 문제도 다양할 것 같음. 사용처를 성능개선과 관련하여서만 사용하도록 규정하는 경우, 사용처를 명문화 한다고 하더라도 여전히 회색지대가 존재할 수 있고, 사용의 승인과 관리감독의 주체의 문제, 사후 감독 등의 문제를 명확히 해야 할 필요가 있을 것 같음.

- 지방정부 관리 비중이 높은 방재시설등의 경우, 재난관리기금의 “보수 및 보강” 항목에서도 활용의 여지가 있음. 재난관리기금은 근본적인 성능 개선보다는 재난을 막기 위한 ‘보수·보강’의 목적이 크기는 하지만 중복되는 지점이 있을 수 있음. 유사한 성격의 재난관리기금의 적립과 더불어 성능개선 충당금 기금 적립은 지자체에 부담으로 작용할 수 있음. 재난관리기금에서도 성능개선 충당금 적립기금으로 재원을 이전할 수 있도록 할 것인지에 대한 고려도 필요하다고 보여짐.

**성능개선 총당금 제도
활성화 방안 정책
토론회**