

# 건설동향브리핑

CERIK

제639호  
2017. 12. 18

## 정책동향

- 1.3조원 증액된 2018년 SOC 예산의 파급 효과
- 12·13 임대주택 등록 활성화 방안, 주요 내용과 전망
- 「지속가능한 기반시설 관리 기본법」 제정안 발의

## 시장전망

- 아파트 매매가격 상승세 둔화

## 산업정보

- 미국 교통연구원의 고속도로 재원 확충방안

## 건설논단

- 기반시설 관리법 제정, 시대정신 구현의 첫걸음

한국건설산업연구원

Construction & Economy Research Institute of Korea

## 1.3조원 증액된 2018년 SOC 예산의 파급 효과

- 교통망 및 산업단지 예산 증액으로 1.8만명 취업 증가, 0.08% 경제성장 견인 가능 -

### 2018년 SOC 예산, 당초 안보다 1.3조원 증액된 19.0조원으로 확정

- 2018년 예산안이 지난 12월 6일 국회 본회의 의결을 거쳐 428.8조원으로 확정됨(<표 1> 참조).
  - 정부는 지난 8월 29일 429.0조원으로 계획된 2018년 예산안에 대해 국회 본회의를 통해 4.3조원을 감액하고 4.2조원을 증액해 결국, 428.8조원으로 최종 확정함.
- 정부는 일자리와 경제 활력 제고를 위한 지출을 추가했다고 밝혔는데, 변동 내역을 살펴보면 SOC 예산의 증액(1.3조원)이 가장 두드러진 것을 알 수 있음.
  - 당초 SOC 예산안은 올해 대비 20.0% 감축된 17.7조원 편성되어 사상 최대 폭으로 감소할 전망이었으나, 국회 본회의 결과 1.3조원 증가함.
  - 통상적으로, 정부 예산안과 국회 확정 예산간의 차이가 1,000~4,000억원 정도였던 것을 감안하면, 심의 과정 중 1.3조원이나 증액된 것은 매우 이례적이라 할 수 있음.
  - SOC 예산이 국회 심의를 통해 이렇게 크게 증가한 것은, SOC가 일자리 창출과 경제 활성화에 중요한 역할을 하는 사실을 간과할 수 없었기 때문인 것으로 판단됨.

<표 1> 2018년 정부 예산 자원배분 변동 내역

(단위 : 조원, %)

구 분	2017예산	2018예산		증 감		
	본예산(A)	정부안(B)	최종(C)	국회증감(C-B)	'17대비(C-A)	증가율(%)
◇총지출	400.5	429.0	428.8	△0.1	28.3	7.1
1. 보건·복지·고용	129.5	146.2	144.7	△1.5	15.2	11.7
2. 교육	57.4	64.1	64.2	0.0	6.8	11.8
3. 문화·체육·관광	6.9	6.3	6.5	0.1	△0.4	△6.3
4. 환경	6.9	6.8	6.9	0.12	△0.0	△0.3
5. R&D	19.5	19.6	19.7	0.03	0.2	1.1
6. 산업·중소·에너지	16.0	15.9	16.3	0.3	0.2	1.5
<b>7. SOC</b>	<b>22.1</b>	<b>17.7</b>	<b>19.0</b>	<b>1.3</b>	<b>△3.1</b>	<b>△14.2</b>
8. 농림·수산·식품	19.6	19.6	19.7	0.1	0.1	0.5
9. 국방	40.3	43.1	43.2	0.04	2.8	7
10. 외교·통일	4.6	4.8	4.7	△0.1	0.2	3.5
11. 공공질서·안전	18.1	18.9	19.1	0.2	0.9	5.1
12. 일반·지방행정	63.3	69.6	69.0	△0.7	5.6	8.9

자료: 기획재정부 보도자료(2017.12.06).

## SOC 예산 중 국가 교통망 및 산업단지 조성 예산이 증가

- 증가한 내역을 살펴보면, 철도 및 도로 등 국가 기간망 확충에 1조 2,757억원이 증가했으며, 산업단지 및 경제구역 기반 조성에 393억원이 증액된 것으로 나타남.
- 국가기간 교통망 확충의 주요 내용을 살펴본 결과, 철도 관련 예산 증가가 두드러짐.
  - 광주-강진고속도로: (2017) 880 → (2018 안) 455 → (2018 최종) 1,455억원
  - 도담-영천 복선전철: (2017) 7,080 → (2018 안) 2,560 → (2018 최종) 3,360억원
  - 서해선 복선전철: (2017) 5,883 → (2018 안) 5,170 → (2018 최종) 5,883억원
  - 이천-문경 철도건설: (2017) 2,876 → (2018 안) 2,280 → (2018 최종) 2,876억원
  - 철도 노후시설 중 핵심 안전시설(신호통신) 개선 지원 예산 570억원 신설
- 지역 간 균형발전을 위해서 국가산업단지 및 경제자유구역 조성 관련 예산이 증가함.
  - 동두천 국가산단과 전주탄소 국가산단 진입도로에 각각 15억원과 5억원의 예산이 신규 배정됨.
  - 부산진해경제자유구역(북측), 오송바이오메디컬 진입도로에 각각 24억원과 6억원 예산이 배정됨.

## 1.3조원 SOC 예산 증액으로 취업인원 1.8만명, 성장률 0.08%p 증가 효과 추정

- 국회 본회의 결과 증가한 1.3조원의 SOC 예산은 대략 1.8만명의 취업인원을 증대시키고, 0.08%p의 경제성장을 도모하는 것으로 분석됨(<표 2> 참조).
  - 기존 SOC 예산안은 2017년 대비 4.4조원 감소해 6.2만명의 취업자를 감소시키고, 내년 경제 성장률을 0.25%p 하락시키는 것으로 추정되었는데, 본회의에서 예산이 1.3조원 증가해 감소 효과가 완화될 전망이다.
  - SOC 분야는 다른 지출에 비해 재정승수효과와 일자리 창출 능력이 높는데, 지출이 증가한 만큼 경제 성장에 기여하는 부분이 크게 증가할 것으로 예상됨.
  - 또한, 지출의 50% 이상을 중앙에 의존하는 지방정부의 재정 구조를 감안, 중앙정부의 SOC 예산 증대는 지역 균형 발전에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단됨.
- 한편, 정부는 올해와 동일하게 내년 예산의 68%를 상반기에 배정하였는데, 내년에도 하반기 보단 상반기에 예산 집행이 활발할 것으로 전망됨.

<표 2> 2018년 SOC 예산 변동으로 인한 파급 효과 추정

(단위 : 조원, 명, %p)

구분	SOC 예산액 (조원)	2017년 대비 증감 (조원)	취업 유발 효과 (명)	생산 유발 효과 (조원)	GDP 성장률 영향 (%p)
예산안(A)	17.7	-4.4	-61,540	-9.8	-0.25
확정예산(B)	19.0	-3.1	-43,090	-6.9	-0.17
완화 효과(B-A)	1.3	1.3	18,450	2.9	0.08

주 : 한국건설산업연구원의 "SOC 예산 감소가 국내 경제에 미치는 파급 효과 및 정책 과제(2017.10.10.)"의 내용과 비교해 작성함.

박철한(부연 구위 원.igata99@cerik.re.kr)

## 12·13 임대주택 등록 활성화 방안, 주요 내용과 전망

- 세제 감면 및 건강보험료 부담 완화로 3주택 이상 소유자의 임대 등록 효과 예상 -

### ■ 2022년까지 양성화된 민간임대 200만호 목표

- 정부는 12월 13일 주거복지 로드맵의 임대차시장 투명성·안정성 강화 일환으로 「집주인과 세입자가 상생하는 임대주택 등록 활성화 방안」을 발표함.
  - 최근 들어 등록 임대주택이 빠르게 증가하고 있으나 등록률(임대용 민간주택의 13%)은 여전히 낮음. 재정 한계 등을 고려할 때 양성화된 민간임대주택 재고 확보 필요성은 여전히 큼.
- 향후 5년간 공적임대주택 85만호 공급, 민간 등록임대 100만호 순증을 통해 2022년에는 공적임대 200만호, 민간 등록임대 200만호의 총 400만호 재고 확보를 목표로 하고 있음.
  - 2022년에는 전체 임차가구의 45%가 공공 및 민간의 양성화된 임대주택에 거주하게 되어 계약갱신청구권 및 전월세 상한제 적용 혜택을 받게 될 것으로 기대함.
  - 금번 대책에서는 민간의 임대주택 등록을 유도하기 위하여 세제 감면, 건강보험료 부담 완화, 임대등록시스템 개선, 등록절차 간소화 등이 포함됨.

### ■ 등록 임대사업자에 대해 세제 및 건강보험료 감면 지원

- 지방세인 취득세·재산세의 감면 기간을 연장하고 재산세 감면 대상을 확대함.
  - 2018년 일몰 예정인 취득세·재산세 감면 제도를 2021년까지 3년간 연장함.
  - 현행 2호 이상 임대 시 적용되는 재산세 감면을 8년 이상 임대하는 소형주택(전용 40㎡ 이하)과 다가구주택(모든 가구당 40㎡ 이하)으로 확대함.
- 2019년부터 임대소득 2000만원 이하 과세 유예 정책을 종료하고 분리과세 원칙을 재확인함. 다만, 필요경비율 차등화 및 감면 대상 확대를 통한 인센티브를 부여함.
  - 분리과세의 필요경비율을 현행 60%에서 등록사업자는 70%, 미등록사업자는 50%로 차등 조정함.
  - 현행도 4년 임대 등록시 30%, 8년 등록시 75% 감면이 이루어지고 있음. 다만, 기존의 3호 이상에서 1호 이상으로 대상을 확대함.
- 8년 이상 장기 임대사업자 등록을 유도하기 위해 장기보유 특별공제 비율 및 종합부동산세 합

산 배제 대상도 조정함.

- 8년 이상 임대 시에는 양도세 장기보유 특별공제 비율을 50%에서 70%로 상향 조정함.
- 양도소득세 중과 배제 및 종합부동산세 합산 배제 대상은 기존의 5년 이상, 6억원 이하 주택에서 8년 이상 장기주택으로 조정함.
- 2000만원 이하 분리과세 대상 사업자는 8년 임대 시 건강보험료 인상분의 80%를 감면할 계획임.
  - 2019년 소득분부터 건강보험료도 정상부과하나, 임대의무기간 동안의 건강보험료 인상분에 대해 4년 임대 시 40%, 8년 임대 시 80%를 감면할 계획임.
  - 다만, 2021년 이후 건강보험료 부과체계 개편 추이 등을 고려하여 감면 연장여부는 재검토할 예정임.
- 2018년 4월까지 임대차시장 정보 인프라 구축 및 행정지원을 강화할 계획임.
  - 국토교통부, 국세청, 행정안전부의 주택소유 및 임대차계약 자료를 통합한 DB를 구축할 예정임.
  - 지자체에 임대 등록 시 세무서 등록이 자동으로 연계되도록 하고 주소지가 아닌 임대주택 소재지에서 의 등록을 허용할 계획임.

### ■ 3주택 이상 소유자, 임대업 등록 유도할 듯

- 민간 임대주택 양성화는 우리 주택정책의 오래된 숙제이며 이를 해결하기 위해서는 단계적이고 지속적인 인센티브가 필요하다는 점에서 금번 대책은 긍정적인데. 또한, 등록 시 실효세율이 비교적 낮다는 점을 홍보하여 양성화율을 지속적으로 높여나가야 할 것임.
- 3주택 이상 소유자의 임대주택 등록 유인 효과가 존재할 것으로 판단되나, 2주택자의 경우에는 효과가 제한적일 것으로 판단됨.
  - 3주택 이상 소유자는 과거의 시세 차익 실현에서 장기 임대사업으로 시장 접근 방식이 변화하고 있음. 이에 따라 양성화에 대한 인식이 개선되고 있으며 양성화 의지도 큰 것으로 판단됨.
  - 2주택 소유자는 여전히 시세 차익 목적으로 시장에 진입하는 경우가 다수여서, 세제 혜택이 존재한다 하더라도 장기 보유에 대한 부담이 더 클 가능성이 높음.
  - 미등록하더라도 월세와 보증금 규모를 조정하여 소득세와 건강보험료 부담을 피할 수 있어 전세 비중이 일부 증가할 것으로 전망됨.
  - 금번 대책 이후 양도세 중과를 앞두고 일정 매물이 나오긴 하겠지만, 다수가 매도에 나설 가능성은 낮은 것으로 판단됨. 열위 물건은 거래의 어려움으로, 우위 물건은 자산가치 상승 기대감으로 매도를 유보할 가능성이 높음.

허윤경(연구위원 · ykhur@cerik.re.kr)

# 「지속가능한 기반시설 관리 기본법」 제정안 발의

- 사회기반시설의 체계적 유지·관리를 통한 국민안전 증진 및 국가경제 기여 -

## 11월 15일 조정식 의원 「지속가능한 기반시설 관리 기본법」 대표 발의

- 우리 사회기반시설의 급속한 노후화로 안전사고 우려가 증가되고 있는 상황임.
- 지속적인 경제성장 동력 확보와 시설투자의 효율성 증진을 위하여 체계적인 통합 유지·관리 시스템의 필요성이 증가하고 있음.
  - 선제적 유지관리 시스템은 사회기반시설의 기능을 적정수준으로 유지함으로써 지속적인 경제성장 동력을 제공할 수 있으며, 예방적인 시설물 진단과 유지·보수 활동은 LCC<sup>1)</sup> 절감(투자효율성 증진)에 기여함<sup>2)</sup>.

## 시설물 관리 기본계획 중심의 통합적 관리체계 구축

- 시설물 실태조사를 통하여 관리주체<sup>3)</sup>는 ‘기반시설에 대한 관리계획’을, 국토부 장관은 ‘기반시설 관리에 관한 기본계획’을 수립하여, 유지관리와 성능개선을 실행.
- ‘기반시설 실태조사’는 현장실사와 평가를 통하여 개별 시설물별로 작성됨.
  - 대상시설물의 건설, 운영 및 유지관리 현황, 최소유지관리기준 충족여부, 성능평가 시행결과, 성능개선계획의 타당성 등의 내용이 포함됨.
- ‘기반시설에 대한 관리계획’은 해당 시설물을 관리하는 기관의 장이 시설물 실태조사 결과를 바탕으로 수립하며, 국토교통부 장관에게 제출됨.
  - ‘기반시설관리 위원회’는 관리계획의 내용을 심의하여 투자의 적정성, 시급성 등 대통령이 정하는 사항을 검토한 후 관리감독기관의 장에게 통보함.
- 국토교통부장관은 ‘기반시설관리에 관한 기본계획’을 5년 주기로 수립하고, 기반시설관리위원회와 국무회의의 의결을 득해야 함.

1) LCC(Life Cycle Cost): 시설물의 건설, 운영, 유지보수 및 폐기까지 전 기간에 걸친 생애유지비용.

2) 적정 시점에 예방적 유지·보수를 수행하면 사후적인 조치비용과 비교하여 평균적으로 약 1/4이 소요된다고 알려짐.

3) 본 법에서 ‘시설물 관리주체’는 국가, 지방자치단체, 공공기관 또는 지방공기업 등 해당 기반시설을 소유하거나 관리계약 등에 따라 시설물의 관리책임을 지는 자를 의미함.



- 본 계획은 ‘기반시설 실태조사’를 바탕으로 국토교통부장관이 수립하며, 기반시설관리위원회와 국무회의의 심의를 거쳐 대통령의 승인을 받아야 함.
- ‘기반시설관리 기본계획’은 기반시설의 현황, 여건변화 전망, 유지관리 및 성능개선에 관한 기본 목표, 관련 법령정비 및 제도개선 사항, 연구 및 개발, 기반시설 정보구축, 그리고 재원의 조달 및 운용에 관한 사항 등을 포괄하는 종합적인 기본계획임.

## ■ ‘기반시설관리위원회’의 역할과 자원 확보가 관건

- ‘기반시설관리위원회’는 컨트롤 타워의 역할을 수행하며, ‘기반시설 관리 기획단’이 실무적인 업무를 보조함.
  - ‘기반시설관리위원회’의 위원장은 국무총리이며, 위원은 대통령령으로 정하는 중앙행정기관들의 장과 시설물 유지관리에 학식과 경험이 풍부한 민간위원들로 구성됨.
  - 주요 업무는 ‘기반시설 관리에 관한 기본계획’과 ‘기반시설에 대한 관리계획’의 심의, 기반시설 관리정책에 대한 제도의 기본방향 수립, 최소유지관리기준 및 성능개선기준 설정, 기술개발, 기반시설 유지관리 기반구축 등임.
- 유지관리와 성능개선에 소요되는 재원은 국가보조금과 시설물 관리주체가 마련하는 성능개선충당금을 통하여 조달함.
  - 시설물 관리주체가 유지보수 또는 개량에 소요되는 보조금을 국가로부터 지원받고자 할 경우에는 성능개선충당금의 적립 등을 통하여 기본재원을 확보하여야 하며, ‘기반시설물 관리계획’을 수립하여 관리위원회의 승인을 득해야 함.
  - ‘성능개선충당금’은 시설의 관리, 운영으로 인한 수입금, 일반회계로부터의 전입금, 교통시설특별회계로부터의 전입금, 기타 운영효율화를 통한 자금 등을 재원으로 할 수 있음.
  - 또한, 시설물 관리주체는 유지관리와 성능개선목적의 자원조달을 위하여 「사회기반시설에 대한 민간투자법」을 적용할 수 있음.
- 본 법률은 우리나라도 영국의 IUK<sup>4)</sup>(Infrastructure UK)모델과 같이 통합된 사회기반시설의 관리와 운영을 가능하게 할 수 있는 제도적 기반을 제공할 것으로 기대됨.
  - 특히, 우리나라의 사회기반시설이 ‘신규’ 건설에서 ‘관리·운영의 효율성 증진’ 위주로 패러다임이 변화되는 시기이므로 반드시 필요한 입법으로 보임.
  - 다만, 본 법안이 실효성 있게 실행되기 위해서는 ‘기반시설관리위원회’의 실질적 역할과 자원확보가 담보되어야 할 것임.

박수진(연구위원 · jin@cerik.re.kr)

4) IUK는 최근에 IPA(Infrastructure and Projects Authority)로 개칭함.

## 아파트 매매가격 상승세 둔화

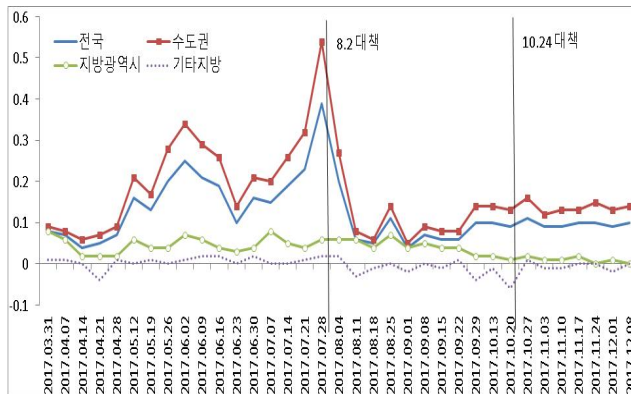
- 미분양주택 등 주택공급시장의 변화와 경제 선순환 구조 만들어야 -

### 주간 아파트 매매가격 변동률, 수도권·재건축 아파트 상승세 큰 폭 둔화

- 전국 주간 아파트 매매가격 변동률은 '8·2 주택시장 안정화 방안' 이전 상승폭 확대 양상을 보였으나, 이후 0.1% 내외의 변동률을 보이고 있음(<그림 1> 참조).
  - 수도권은 8·2 대책 직전 주간 아파트 매매가격 변동률이 0.54%까지 상승하였으나, 이후 점차 둔화되면서 최근 추이는 0.1%대의 변동률을 보이고 있음.
  - 지방광역시는 8·2 대책 이전 0.05% 내외의 변동률을 보였으나, 최근 0.01% 내외의 변동률을 보이고 있음.
  - 기타지방은 8·2 대책 이전 소폭 상승하는 상승세를 유지하였으나, 최근에는 하락률을 기록하는 변동이 더 자주 나타남.

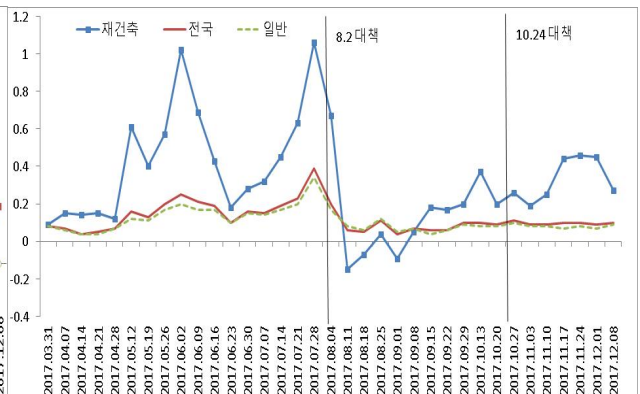
<그림 1> 지역별 아파트 매매가격변동률

(단위 : %)



<그림 2> 유형별 아파트 매매가격변동률

(단위 : %)



자료 : 부동산114(주).

- 유형별로는 재건축 대상 아파트의 매매가격 변동률이 8·2 대책 이후 큰 폭의 변화를 보임. (<그림 2> 참조).
  - 재건축 대상 아파트 매매가격 변동률은 8·2 대책 이후 상승세가 하락 전환되었으나, 이후 다시 상승세를 보이거나 8·2 대책 이전보다 둔화된 상승세를 지속적으로 보이고 있음.
  - 일반아파트는 0.1% 내외의 주간 아파트 매매가격 변동이 지속되고 있음.

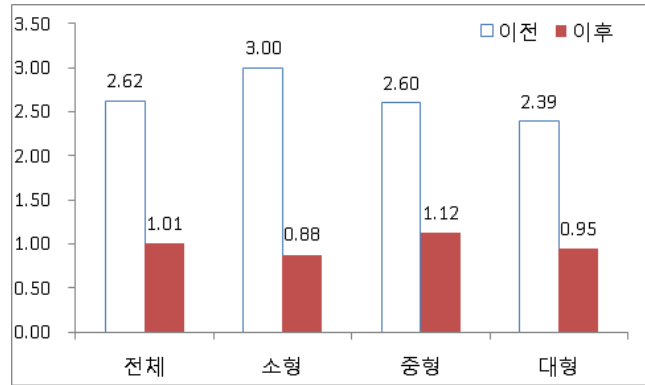


## ■ 규모별 소형(60㎡이하)에서 8·2 대책 이후 큰 폭 둔화

- 8·2 대책 전·후를 비교하여 보면 대책 이후 모든 규모에서 상승폭이 둔화된 가운데 소형에서 가장 크게 둔화됨(<그림 3> 참조).

- 전체적으로 8·2 대책 이전 19주 동안 2.62% 상승하였으나, 8·2 대책 이후 19주 동안에는 1.01% 상승하며, 상승폭이 둔화됨.
- 소형은 이전 3.00% 상승하였으나, 이후에는 0.88% 상승하며 2.12%p 둔화됨.
- 중형은 이전 2.60% 상승하였으나, 이후에는 1.12% 상승하며 1.48%p 둔화됨.
- 대형은 이전 2.39% 상승하였으나, 이후에는 0.95% 상승하며 1.44%p 둔화됨.

<그림 3> 8·2대책 전·후 규모별 아파트매매가격 변동률 (단위 : %)



주1. 이전은 3.11~8.1(19주)이며, 이후는 8.2~12.12(19주)까지임.  
 2. 소형은 60㎡이하, 중형은 60~85㎡이하, 대형 85㎡초과임.  
 자료 : 부동산114(주)

## ■ 8·2 대책 주택시장 안정화에 기여, 향후 부작용 방지 및 장기적인 안정화 구조 만들어야

- 아파트 매매가격 측면에서 8·2 대책 전후의 주택시장을 살펴봤을 때 수도권, 재건축, 소형에서 매매가격 상승세가 크게 둔화됨.
- 이러한 결과는 과열되고 있는 부동산 시장의 안정화를 목표로 했던 8·2 대책의 정책 목표가 어느 정도 달성된 것으로 판단됨.
- 정책적 목표인 주거안정에 단기적으로 도달한 만큼 정책효과의 부작용인 수요 위축 등에 따른 주택공급시장의 급격한 변화를 막고, 경제의 선순환 구조를 만드는 것이 필요함.
- 8·2 대책이 주택수요의 위축을 가져와 가격은 안정되었으나, 반대로 주택공급시장에 있어서는 기존 수요가 유지된다는 가정 하에 공급이 진행되어져 왔기 때문에 수요 위축에 따라 나타날 수 있는 미분양 주택 수 증가 등의 현상들에 대한 점검이 필요함.
- 가구 자산에 비해 높은 주택가격과 가구소득 상승보다 주택가격의 상승이 가파를 때 오는 불안감은 부동산 투자의 과열을 일으키는 원인의 하나임. 따라서 장기적인 주택시장의 안정을 위해서는 가구 소득 및 주택가격의 균형을 통해 불안 심리를 잠재우고, 경제의 선순환 구조를 만드는 것이 중요할 것으로 판단됨.

엄근용(부연구위원-kyeom@cerik.re.kr)

## 미국 교통연구원의 고속도로 재원확충방안<sup>1)</sup>

- 고속도로 투자재원 조달방안으로 자동차 연료세 인상 권고 -

### ■ 미국의 도로망 상황과 투자 소요액

- 연방고속도로청(FHWA: Federal Highway Administration)은 2015년 의회 보고서에서 도로 부문에 향후 20년간 연평균 1,425억원의 투자가 필요하다고 주장함.
- 이러한 투자는 고르지 않은 도로포장 상황을 14% 감소하고 도로망 전체의 혼잡도를 16.5% 낮추는데 소요되는 규모임.
- 주요 도시의 고속화도로 40% 이상에서 상습 정체가 발생해 2014년에만 1,600억 달러의 혼잡비용을 초래한 사실 등을 근거로, 미국토목학회는 2017년 보고서 (2017 Report Card for America's Infrastructure)에서 미국 전체 도로망에 D 등급을 부여함.

### ■ 미국 연방차원의 도로부문에 대한 투자 현황

- 연방차원에서 기본적인 도로투자재원은 고속도로신탁기금(Highway Trust Fund)임.
- 고속도로 신탁기금의 주요 수입원은 자동차 연료 주유 시 가솔린과 디젤에 걸린 당 각각 18.3%와 24.3%가 부과되는 세금임.
- 2016년 회계연도에, 자동차 연료세 수입 중에서 고속도로신탁기금으로 적립된 규모는 350억 달러인데 반해, 연방 및 주 정부의 도로투자에 지출된 규모는 447억 달러임.
- 2016년 회계연도 중 의회가 일반 기금에서 고속도로 계정으로 521억 달러 규모의 자금 이전을 승인했음에도 불구하고, 고속도로신탁기금이 가지고 있는 수입과 지출 간 불균형 문제는 구조적 성격을 가지고 있어 해결책 마련이 필요함.

### ■ 미국 교통연구원의 고속도로투자 재원 확보 방안

- 미국 교통연구원은 여섯 가지 대안을 네 가지 기준을 가지고 비교 검토하였음.
- 여섯 가지 대안은 자동차 연료세, 자동차 등록세, 도로통행료, 자동차 주행 거리세, 금융시장 차입, 일반기금에서 이전임. 네 가지 기준은 실행성(수입증가가 가능한가), 효율성(비용 대비 수

1) American Transportation Research Institute (2017. 11), "A Framework for Infrastructure Funding"을 참조하여 작성함.

입), 공정성(누가 비용을 지급하고 누가 혜택을 누리는가), 유효성(도로망 개선에 충분한 재원인가)임.

- <표 1>과 같이 미국 교통연구원은 연료세 인상을 통한 고속도로 투자재원 확충을 권고함.
  - 자동차 연료세 인상은 이미 시행되고 있어 실행성과 효율성 그리고 유효성에서 높은 점수를 받았음. 또한 자동차 연료에 부과하는 것이 도로 이용에 부과하는 것과 충분히 근접한다는 점에서 공정성도 높은 점수를 받았음.

<표 1> 고속도로 재원 조달방안 비교

	실행성	효율성	공정성	유효성	전체 평점
연료세	5	5	5	5	5.00
등록세	3	4	4	4	3.75
일반기금	5	3	2	2	2.75
금융시장 차입	4	3	2	2	2.75
주행 거리세	1	1	5	3	2.50
통행료	2	2	3	1	2.00

자료: American Transportation Research Institute (2017).

- 다만 자동차 기술의 발달로 인해 자동차 연료에 대해 부과하는 세금의 인상이 실질적인 도로 투자 재원이 되기 위해서는 개선될 필요가 있다고 밝힘.
  - 이는 최근 출시 차량의 경우 전기 혹은 하이브리드 구동방식으로 연료소모량이 이전 출시된 차량에 비해 적음. 따라서 연료 소비량과 도로 이용의 상관성이 낮아지고 있다는 점임.
- 금융시장 차입은 이미 주정부나 지방정부가 도로투자를 위해 채권발행이나 주인프라은행(SIB, State Infrastructure Bank) 차입을 이용하고 있어 실행성과 효율성은 상대적으로 높게 평가됨.
  - 단, 차입 조건에 따라 미래 세대에 많은 부담을 전가할 수 있다는 점으로 인해 공정성에서 낮은 평가를 받음. 또한 상환에 필요한 수입의 불확실성, 금리인상 가능성, 차입 관련 관리비용 증가 등으로 인해 유효성에서도 낮은 평가를 받음.

## ■ 시사점

- 우리도 당장 2018년 예산부터 사회간접자본에 대한 투자규모가 축소되는 상황을 맞고 있음.
  - 따라서 사회간접자본투자에 필요한 재원조달 메카니즘 점검을 통해 효율성을 제고하고, 투자수준과 연계하는 방안을 모색해야 할 것임.

빈재익(연구위원 · jipins@cerik.re.kr)

## 기반시설 관리법 제정, 시대정신 구현의 첫걸음

이 달 6일 새벽 국회 본회의를 통과한 2018년 정부예산에서 주목할 만한 내역이 있다. 도시철도 안전 강화를 위한 ‘도시철도 노후시설 개선지원’ 사업비로 570억원이 신규 반영된 것이다. 30년 이상 경과된 서울 지하철 1~4호선과 부산 1호선의 노후 신호·통신 설비 등을 개량하기 위한 투자이다. 중앙정부가 서울시에 383억원, 부산시에 187억원을 지원하는 것이다. 이번 국고 지원은 2015년부터 지방자치단체가 지속적으로 주장해왔던 노후 철도시설 개량 사업 지원 요구에 대한 최초의 중앙정부 보조금이다.

철도시설 노후화가 매우 심각하다. 전동차 제어는 물론 비상 대피방송과 직접 관련 있는 전기·통신·신호 설비의 40% 이상이 내구연한이 지났다. 준공 후 30년이 지난 교량과 터널이 40%에 달하고, 재령(材齡) 50년 이상도 30%에 육박한다. 철도시설 노후화에 따른 안전사고 위험성이 증가되는 것에 비해 열악한 지자체 재정 상태로 인해 시설 개량이 지연되고 있어 국토교통부와 해당 지자체가 중앙정부 지원을 거듭 요청하였다. 국토부 중심으로 도시철도 운영 지자체가 참여해 중장기 철도시설 개량투자계획(2018~22)을 올해 말까지 수립할 예정이다.

우리보다 앞서 인프라를 건설하여 노후 인프라 문제에 직면하고 있는 미국과 일본은 인프라 준공후 유지관리 단계에서 중앙정부의 재정지원을 확대하고 있다. 모범적인 국가 사례로 꼽히는 일본의 경우, 노후 인프라의 조사·진단·평가에 소요되는 비용의 55%는 중앙

정부의 재정지원으로 충당된다. 중앙정부 재정지원은 ‘정비(整備)’라는 의미가 주는 것처럼 신규건설과 유지관리·갱신(개량)을 모두 포함한다. 필자가 방문하였던 일본 관서지역 지방정부 공무원에 따르면 교부금 대상 사업으로 신청하여 선정되는 확률은 50% 정도이고 시행하는 토목사업의 비중은 신규 건설과 개량이 거의 반반이다.

포항지진이 났던 지난 11월15일, 국회 국토위원회 조정식 위원장(대표 발의자)을 포함한 18인의 국회의원이 ‘지속가능한 기반시설 관리 기본법안’을 공동 발의하였다. 시설물 관리 주체(지자체 등)가 ‘성능개선충담금(기금의 성격)’을 노후 기반시설 성능개선 재원으로 의무적으로 확보하고, 사용료의 10% 한도 내에서 부담금을 부과하는 내용이 주요 골자다.

지속가능한 기반시설 관리기본법 시행은 국가가 안전사고로부터 국민 안전을 보장해준다. 노후 인프라의 성능개선은 국민 삶의 질을 향상시켜 국민행복을 위한 보편복지를 실현한다. 아울러 청년·실버 등 다양한 계층의 기술자와 기능인력에게 노후 인프라의 조사·진단·평가를 통해 양질의 서비스 일자리를 제공할 뿐 아니라 조사 결과를 빅데이터로 구축하여 4차 산업혁명 시대를 대비하는 사람 중심의 미래투자를 담보한다. 우리가 추구하는 시대정신 구현의 첫걸음을 내딛는 지속가능한 기반시설 관리 기본법이 조속히 제정·시행되어야 한다. <건설경제, 2017. 12. 14>