

## 지방자치단체 교통안전 투자예산의 효율적인 확보방안

조응래

### I. 서론

교통안전법은 교통안전에 관한 정부와 지방자치단체의 시책, 도로·철도 등 교통안전시설의 설치·관리자, 자동차·철도차량 등 교통수단의 제조사업자, 차량 등의 사용자·운전자, 보행자 및 국민의 의무 등을 규정하기 위해 1979년 12월에 제정되었다. 우리나라의 교통안전 수준을 선진국 수준으로 제고하기 위해 「교통안전법」이 전면 개정(법률 제8121호, 2006. 12. 28 공포)되었는데, 개정된 교통안전법의 주요내용은 지방자치단체의 지역교통안전정책심의위원회 설치, 지역교통안전기본계획 및 시행계획 수립, 교통안전진단 실시, 교통사고원인조사 및 교통안전정보관리체계 구축, 운행기록 보관 등 사고예방을 위한 구체적인 내용을 포함하고 있다.

정부는 교통안전법 제14조 규정에 따라 육상·해상 및 항공부문의 교통안전 전반에 관한 정부의 중장기·종합계획으로서 교통안전기본계획을 5년 단위로 수립·시행하고 있는데, 1982년 제1차 교통안전기본계획('83~'86)이 수립된 이후, 2006년에 제6차 교통안전기본계획(2007~2011)이 수립되었다. 기본계획은 지정행정기관이 매년 시행하여야 할 교통안전시행계획과 시·도의 교통안전 세부시행계획 작성의 기본지침적 성격을 담고 있다. 교통안전시행계획은 교통안전기본계획에 따라 중앙정부의 지정행정기관의 장이 수립하는 1년간의 단기계획이고, 교통안전세부시행계획은 기본계획과 지정행정기관의 시행계획에 따라 각 시·도지사가 수립하는 1년간의 단기계획이다.

2008월 1월 1일부터 개정된 교통안전법이 시행됨에 따라 지역실정에 맞

는 교통안전시책이 추진될 수 있도록 시·군·구 단계에서 교통안전기본계획 수립 및 시행 절차 등을 정해야 하며, 5년 단위의 중장기 지역교통안전기본계획과 매년도 지역교통안전시행계획을 수립해야 하는데 현재는 교통안전계획을 시행하기 위한 예산체계에 대해서는 별다른 준비가 이루어지고 있지 않다. 따라서 본 글에서는 지역교통안전기본계획 및 시행계획 추진을 위한 지방자치단체의 교통안전투자예산 확보방안을 모색하고자 한다.

## II. 제6차 교통안전기본계획의 내용 검토

### 1. 제6차 교통안전기본계획의 내용

#### 1) 계획의 내용

중앙정부에서는 국민의 생명과 재산을 보호하고 선진국 수준의 안전한 교통서비스를 제공하기 위한 체계적인 교통안전대책을 수립하고자 교통안전법에 근거하여 「제6차 교통안전기본계획(2007~2011)」을 수립하였다. 제6차 교통안전기본계획에서는 “교통안전을 선진국 수준까지 제고하여 국민의 생명 보호”라는 비전을 갖고, 도로교통은 교통안전수준을 2011년까지 OECD 중위권 진입, 철도교통은 2011년까지 여객 10억인 km당 사망자수 0.66명으로 감소, 항공교통은 정기항공운송의 무사망 사고 유지를 통한 누적 평균 1억 운항 km당 사망사고율 30% 감소, 해양교통은 대형선박 중심의 사고방지에서 인명안전 및 소형선박 중심의 사고예방까지 확대 등으로 정책목표를 설정하였다.

이에 따른 부문별 계획지표는 <표 2>와 같은데, 도로교통은 자동차 1만

<표 1> 제6차 교통안전기본계획의 비전 및 정책목표

비전	교통안전을 선진국 수준까지 제고하여 국민의 생명 보호
정책목표	도로교통 : 교통안전수준을 2011년까지 OECD 중위권 진입 목표
	철도교통 : 2011년까지 여객 10억인 km당 사망자수 0.66명 목표
	항공교통 : 정기항공운송의 무사망 사고 유지를 통한 누적 평균 1억 운항km당 사망사고율 30% 감소
	해양교통 : 대형선박 중심의 사고방지에서 인명안전 및 소형선박 중심의 사고예방까지 확대

자료 : 건설교통부(2006), 제6차 교통안전기본계획(2007~2011)

대당 사망자수를 2005년의 3.4명에서 2011년까지는 1.9명으로 줄이고, 해양교통은 해양사고 사망자수를 2005년에 186명에서 2011년까지는 145명으로 줄인다는 것이다.

〈표 2〉 제6차 교통안전기본계획의 부문별 계획지표

계획지표		2005년	2011년	2016년
도로교통	주지표 : 자동차 1만대당 사망자 수	3.4	1.9	1.4
	* (교통사고 사망자수)	6,376	4,350	3,500
	보행교통사고 사망자수	2,457	1500	1070
	사업용자동차 교통사고 사망자수	1,198	850	690
철도교통	주지표 : 여객 10억인 km당 사망자수	1.1	0.66	0.43
	100만km주행당 사고건수	0.4	0.24	0.16
	철도건설목사고 40%감소	37	22	15
	대형철도(충돌/탈선/화재) 사고건수	0	0	0
항공교통	주지표 : 정기항공운송 누적평균 1억 운항-km당 사망사고율(건수)	0.044	0.031	0.023
	부정기 및 항공기 사용사업 사고 건수	4	3	3
해양교통	주지표 : 해양사고 사망자수(명)	186	145	124
	해양사고(건수)	658	642	530
	어선사고(척수)	657	581	481

주 : OECD 가입국가 중 교통사고 사망자 수를 기준으로 10위권 진입을 2016년까지의 장기 목표로 설정  
 자료 : 건설교통부(2006), 제6차 교통안전기본계획(2007~2011)

부문별 추진대책으로는 도로교통의 경우 도로 이용자 행태 개선, 교통 안전 의식 제고, 도로시설 안전도 개선 및 교통안전시설 확충, 자동차 안전도·탑승자 보호개선, 교통사고 취약계층 보호대책 추진, 조사·연구기능 및 기상지원 강화, 교통사고처리 체제 및 응급구조체계 강화 등 7개 중점과제를 선정하여 72개의 세부과제를 추진 중에 있다. 철도교통의 경우는 철도종사자의 자질향상 및 근무환경 개선, 철도 안전시설 정비 및 확충, 철도 차량의 안전성 제고, 예방중심의 철도 안전관리체계 강화, 철도사고 조사 및 위기관리 체계 강화, 철도안전 선진기술 개발 및 연구 강화 등 6개 중점과제를 선정하여 25개의 세부과제를 추진하고 있으며, 항공교통의 경우는 항공종사자의 안전업무 능력 향상, 항공운송사업의 체계적인 안전관리, 공항 및 항행안전시설 개발 및 현대화, 항공교통 관리체계 개선, 협력강화를 통한 안전관리 및 대외인지도 제고 등 5개 중점과제를 선정하여 25개의 세부과제를 추진 중에 있다.

해양교통의 경우는 선원의 자질·복지 증진 및 안전 확보, 선박의 안전성 강화, 안전한 해상교통 환경 조성, 해상교통 안전관리체계 강화, 해상교통 안전 정보제공 체제 강화, 광역수색구조체제 정착 등 안전구조체제 강화 등 6개 중점과제를 선정하여 39개의 세부과제를 추진하고 있으며, 기상지원의 경우 국지예보기술 개발, 해양기상관측망 확충, 항공기상관측망 확충 등 3개의 세부과제를 추진하고 있다.

〈표 3〉 제6차 교통안전기본계획의 부문별 중점과제

부문	중점과제	부문	중점과제
도로 교통 (72)	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 도로 이용자 행태 개선</li> <li>② 교통 안전의식 제고</li> <li>③ 도로시설 안전도 개선 및 교통안전시설 확충</li> <li>④ 자동차 안전도·탑승자 보호개선</li> <li>⑤ 교통사고 취약계층 보호대책 추진</li> <li>⑥ 조사·연구기능 및 기상지원 강화</li> <li>⑦ 교통사고처리 체제 및 응급구조체제 강화</li> </ol>	항공 교통 (25)	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 항공종사자의 안전업무 능력 향상</li> <li>② 항공운송사업의 체계적인 안전관리</li> <li>③ 공항 및 항행안전시설 개발 및 현대화</li> <li>④ 항공교통 관리체계 개선</li> <li>⑤ 협력강화를 통한 안전관리 및 대외인지도 제고</li> </ol>
철도 교통 (25)	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 철도종사자의 자질향상 및 근무환경 개선</li> <li>② 철도 안전시설 정비 및 확충</li> <li>③ 철도 차량의 안전성 제고</li> <li>④ 예방중심의 철도 안전관리체계 강화</li> <li>⑤ 철도사고 조사 및 위기관리 체계 강화</li> <li>⑥ 철도안전 선진기술 개발 및 연구 강화</li> </ol>	해양 교통 (39)	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 선원의 자질·복지 증진 및 안전 확보</li> <li>② 선박의 안전성 강화</li> <li>③ 안전한 해상교통 환경 조성</li> <li>④ 해상교통 안전관리체계 강화</li> <li>⑤ 해상교통안전 정보제공 체제 강화</li> <li>⑥ 광역수색구조체제 정착 등 안전구조체제 강화</li> </ol>

자료 : 건설교통부(2006), 제6차 교통안전기본계획(2007~2011)

## 2) 투자계획

「제6차 교통안전기본계획」에서는 위험도로 및 교통사고 잦은 지점 등 도로 시설 정비, 신호기·안전표지, 중앙분리대 등 도로안전시설물 정비, 철도·공항·항만의 안전시설 개발 및 확충, 열차·전동차·선박 등 대형수단의 교체 및 보수, 교통안전 교육·홍보·행사 등을 주요 투자사업으로 설정하고 〈표 4〉와 같이 부문별 투자계획을 수립하였다. 계획기간 동안 투자소요는 총 13조 5,117억원으로 추정되는데, 이중 도로교통 부문이 7조 3,678억원으로 54.5%를, 철도교통 부문이 4조 8,584억원으로 36.0%, 해양교통 부문이 1조 1,099억원으로 8.2%, 항공교통 부문이 876억원으로 0.6%, 기상부문이 879억원으로 0.7%를 차지할 것으로 추정된다.

〈표 4〉 부문별 투자규모

(단위 : 백만원)

구분	도로교통	철도교통	해양교통	항공교통	기상부문	합계
계	7,367,830	4,858,447	1,109,956	87,591	87,928	13,511,752
건설교통부	1,436,415	4,858,447	-	87,591	-	6,382,453
행정자치부	5,587,171	-	-	-	-	5,587,171
해양수산부	-	-	1,108,156	-	-	1,108,156
산업자원부	72,871	-	-	-	-	72,871
농림부	3,272	-	-	-	-	3,272
경찰청	268,101	-	-	-	-	268,101
기상청	-	-	-	-	87,928	87,928
해양경찰청	-	-	1,800	-	-	1,800

자료 : 건설교통부(2006), 제6차 교통안전기본계획(2007~2011)

중앙과 지방, 민자의 분담구조를 살펴보면 13조 5,118억원 중 중앙이 11조 8,431억원으로 87.7%를, 지방이 1조 5,827억원으로 11.7%, 민자가 859억원으로 0.6%를 분담할 것으로 추정된다. 특히 지방과 민자의 분담은 대부분 도로부문에서 이루어지고 있는데 도로부문의 경우는 7조 3,678억원의 사업예산 중 중앙이 5조 7,018억원으로 77.4%, 지방이 1조 5,827억원으로 21.5%, 민자가 833억원으로 1.1%를 분담할 것으로 추정된다.

### Ⅲ. 경기도의 교통안전 추진 계획

#### 1. 경기도의 교통사고 현황

경기도는 전국에서 가장 많은 인구나 자동차가 모여 있는 지역으로, 2006년 기준 교통사고 건수는 41,524건으로 가장 많이 발생하고 있으며, 전국 교통사고 건수 214,653건의 19.3%를 차지하고 있다. 교통사고 사망자의 경우도 1,200명으로 전국 교통사고 사망자수 6,286명의 19.1%를 차지하고 있으나 인구 10만명당 사망자수는 11.0명으로 전국 평균 12.8명에 비해서 적은 편이며, 자동차 1만대당 사망자수도 3.2명으로 전국 평균 3.9명에 비해 적은 편이다.

## 2. 교통안전종합대책의 추진

그동안 각 기관별로 교통안전업무를 독자적으로 추진함에 따라 효과적인 교통안전정책 추진이 이루어지지 못하고, 도로교통사고로부터 국민의 생명과 재산을 보호하기 위한 교통안전대책 수립이 필요하게 됨에 따라 경기도에서는 2007년 1월 23일 도·교육청·경찰청·민간단체·운수사업자 등이 함께 종합적인 교통안전대책을 마련하였다. 교통사고 감축을 위한 계획지표로는 2010년 자동차 1만대당 사망자수를 2.0명으로 설정하여 OECD 20위권에 들도록 목표를 잡았다.

〈표 5〉 경기도 교통안전대책 계획지표

계획지표	'06년	'07	'08	'09	'10년
자동차 1만대당 사망자수	3.3명	2.9명	2.6명	2.3명	2.0명
교통사고 사망자 수	1,239명	1,087명	955명	845명	735명
자동차 1만대당 사고발생건수	113.7건	103.3건	91.8건	80.3건	68.8건

주 : 2006년 3.2명으로 OECD 25위 수준(OECD 평균 1.7명)

〈표 6〉 경기도 교통안전대책의 중점과제 및 세부계획

중점과제 1 : 도로안전시설 개선 및 확충	
① 「교통안전시범도시」 선정 운영(도)	- 지역특성에 입각한 안전진단 실시 및 교통안전 사업 추진
② 교차로 개선사업(신호등 위치조정 등)추진(도)	- 8개소 시범실시(교통안전시범도시 내) 후 확대 추진
③ 도로 교통안전시설 확충(도)	- 「교통혼잡지역 교통체계 개선사업」과 병행
④ BRT 사업구간 교통안전 확보(도)	- 고양축 BRT 모니터링 결과에 따른 시설개선 추진 - 안양-과천BRT 등 신설구간(11개축, 133.9Km)의 안전사고 예방강화
⑤ 교통안전시설 개선사업의 지속 추진(도)	- 교통사고 잦은 곳 개선사업 확대 추진 - 교통사고 위험도로개선사업 - 불합리한 교통신호체계 개선(경찰청)
⑥ 고속도로 및 국도 등의 안전대책 강구(도)	- 교통안전시설 개선대책을 발굴하여 관리기관인 한국도로공사 및 국토관리청에 개선 건의 - 수도권외곽순환고속도로 교통안전시설 개선 건의

<표계속>

중점과제 2 : 교통기본질서 확립 및 안전의식 제고	
① 공감 받는 단속활동 전개 (경찰청)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 음주, 과속, 신호위반 등 사고요인행위 "선별단속" 지속 추진</li> <li>- 무인단속장비 33대 추가 설치·운영</li> <li>- 정지선 지키기 및 안전띠 착용 생활화 추진</li> <li>- 단속보다는 소통과 안전위주의 근무로 서비스 교통행정 구현</li> <li>- 교통위반 많은 지역을 선정하여 시설 개선추진</li> </ul>
② 구간통행 과속단속시스템 도입 운영 (경찰청)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 다리·터널등의 시작과 끝 지점에 카메라를 설치하여 통과속도 측정</li> <li>- 서해대교 구간 시범설치 운영</li> <li>- 효과분석을 통해 대형사고 위험잠재구간 확대설치 추진</li> </ul>
③ 언론매체를 통한「교통안전 고정란·고정프로그램」운영 (도)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 특정일에 정기적으로 교통안전관련 기사 게재(방송)</li> <li>- 계도용 홍보에서 발생사실 위주의 홍보방법으로 변경</li> <li>- 도민의 관심을 일으킬 수 있는 홍보아이템 개발(홍보컨설턴트 활용)</li> </ul>
④ 교통안전의식 제고를 위한 교육 및 캠페인 실시	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 사고운전자·신규면허자 등 교통안전교육 강화(경찰청)</li> <li>- 교통안전캠페인 등 지속 추진으로 안전의식 제고</li> <li>- 교통안전홍보활동 강화(주요 고속도로 및 국도변 등)</li> </ul>
중점과제 3 : 어린이, 노인 등 취약계층 및 보행자 안전대책	
① 어린이 보호구역 개선사업 (도)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2003년 이후 설치한 어린이 보호구역 개선사업(706개소)에 대한 사후평가를 실시, 미비사항 지속 보완 (교육청 협조)</li> <li>- 사후평가를 토대로 어린이보호구역내 교통안전 시설을 보완·확충</li> <li>- 어린이보호구역 신규 지정대상 지정 및 도로부속물 설치(교육청)</li> </ul>
② 어린이 및 교통안전담당교사 안전의식 제고 (교육청)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 「교통안전학습 마일리지 통장」제작 활용</li> <li>- 안전교육시간(21~23시간) 확보를 통한 체계적인 안전교육 실시</li> <li>- 교통안전 담당교사 지정·교육 및 보조교사 양성</li> <li>- 교통안전체험 교육장 건립 추진('07. 8월): 연천 선사유적지내(경찰청)</li> </ul>
③ 학교 주변 교통안전 환경개선 추진 (교육청)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통사고 위험 지도(地圖) "여기가 위험해요" 제작 활용</li> <li>- 「집으로 안심 도우미」시범 운영</li> <li>- 1단체-1교 자매결연을 통한 교통안전시설 기증 운동 전개 (도)</li> </ul>

<표계속>

	<p>④ 어린이, 노인에 대한 교통 안전교육 강화 (유관기관·단체)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통연수원등 교육기관이 학교 및 노인정 등 방문교육 실시</li> <li>- 고령화 사회에 대비한 노인 보호구역 지정·관리(경찰청)</li> <li>- 고령 운전자를 위한 실버마크 제작 배포(경찰청)</li> </ul>
	<p>⑤ 취약계층 교통안전매뉴얼 제작·배포(도)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 일상생활 및 학교 교육활동과 연계한 체험형 교통안전매뉴얼을 제작, 어린이 및 노인 등의 안전교육에 활용(교육청 협조)</li> </ul>
	<p>⑥ 보행자 중심의 교통안전시설 설치·운영 (경찰청)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 횡단보도 보행시간 연장(왕복 4차로 기준 21초⇒24초로 연장)</li> <li>- "횡단보도간 거리제한(200m) 규정완화"를 통한 보행자편익증진</li> </ul>
<p>중점과제 4 : 버스·화물·택시등 사업용자동차 교통안전관리 강화</p>		
	<p>① 「버스업체 경영 및 서비스 평가」시 교통안전분야 평가 강화 (도)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 버스업체 인센티브 지급('06년 96억원)에 따른 「버스 업체 경영 및 서비스 평가」시 교통안전분야 평가항목 강화</li> </ul>
	<p>② 교통안전 특별점검업체 선정 관리(도, 교통안전공단)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 20대 이상보유 운수업체(511개업체) 중 교통사고지수가 높은 상위 10%이내는 특별점검업체로 선정 관리</li> </ul>
	<p>③ 교통안전지도·점검 (도, 교통안전공단)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 자동차 및 운수종사자 안전관리, 교통안전계획 이행</li> </ul>
	<p>④ 사업용 운수종사자에 대한 교육강화(교통연수원)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통사고 치사율이 높은 사업용 자동차 운수종사자에 대한 안전교육을 통해 사업용자동차의 교통사고 저감</li> </ul>
<p>중점과제 5 : 제도적 기반 및 유관기관 합동추진체계 구축</p>		
	<p>① 교통안전대책위원회 활성화(도)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통안전대책 추진상황 점검 및 발전방안모색(분기별 1회)</li> <li>- 교통안전대책위원회 조례 제정('08년 상반기)</li> <li>- 교통안전법 개정 시행('08.1월)에 따른 교통안전진단제도 및 교통안전점검제도 등 도입방안 검토 등</li> </ul>
	<p>② 교통안전대책 추진 평가제도 도입(도)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 시·군별(경찰서, 교육청 포함) 교통안전대책 종합평가 실시('08. 1월)</li> <li>- 평가결과 교통사고 감축목표에 미달하는 하위 시·군 집중관리</li> </ul>
	<p>③ 민간부문 교통안전활동 활성화 지원 (각급기관 공통)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통안전대책 공동추진을 위한 네트워크 구축으로 교통안전사업에 민간단체 참여 확대</li> <li>- 민간단체에 대한 인센티브 강화</li> </ul>
	<p>④ 경기도 교통안전대책 중장기계획수립 (도)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 경기도 교통사고원인분석 및 개선방안 용역 실시('07년)</li> <li>- 경기도 교통안전 5개년 계획 수립('08년)</li> </ul>



## Ⅳ. 교통안전 투자를 위한 예산확보 방안

개정된 교통안전법에 따르면 시·도 및 시·군·구에서도 5년 단위 중장기 지역교통안전계획과 매년도 지역교통안전시행계획을 수립토록 하고있다. 이와 같은 사업이 원활히 추진되기 위해서는 중앙정부에서 추진하는 사업에 대한 재원분담 외에도 자체적으로 추진하는 교통안전개선사업을 효율적으로 추진하기 위한 재원확보방안을 마련할 필요가 있다.

### 1. 자동차교통관리개선특별회계를 대체하는 교통안전개선특별회계 설치

교통경찰장비의 보강 등 교통업무 개선, 교통안전시설의 원활한 확충·관리, 교통안전에 필요한 도로개선, 교통안전교육 등을 위하여 자동차교통관리개선특별회계를 1993년부터 설치·운영하였다. 그동안 자동차교통관리개선특별회계는 1997년에 5년간 연장하였으며, 2002년에도 4년간 연장하여 2006년에 과세시한이 종료되었다. 주요 세입재원은 교통 범칙금 및 과태료이며, 세출은 교통안전활동 등을 주요 사업으로 하는 경찰청 소관 이외에도 일반국도 개선을 목적으로 하는 건설교통부 소관과 지방도 개선사업인 행정자치부 소관으로 나뉘어 쓰여졌다. 2005년도 자동차교통관리개선특별회계의 규모는 6,261억원으로 이중 경찰청이 3,082억원(49.2%), 건설교통부가 1,418억원(22.6%), 행정자치부가 1,761억원(28.1%)을 배분받아 운영하였다. 자동차교통관리개선특별회계의 경우 2006년 과세시간 종료후 기존세입은 경찰청, 건설교통부, 행정자치부에 배분되어 운용되고 있다. 경찰청은 교통안전분야에 활용하고 있으며, 건교부는 국도시설안전개선사업이 교통특별회계로 전환되어 운용되고 있다. 또한 행자부는 지방도구조개선사업이 국가균형발전특별회계에 편성하여 운용중에 있다.

중앙정부 뿐만 아니라 시·도, 시·군·구에서도 교통안전에 대한 지속적인 투자가 중요해지는 시점이므로 교통범칙금 및 과태료를 재원으로 하는 교통안전개선특별회계를 설치·운영하는 방안을 검토할 필요가 있다.

## 2. 교통시설특별회계내 교통안전계정 설치

교통시설특별회계는 1993년 제정된 교통세법에 따라 도로·철도·공항 및 항만의 원활한 확충과 효율적인 관리·운용을 위하여 특별소비세 과세대상인 휘발유와 경유 및 이들과 유사한 대체유류에 대하여 1994년부터 2003년까지 10년간 한시적으로 부과하였는데, 과세시한 만료를 2006년 12월 31일까지 연장하다가 현재 2009년 12월 31일까지 추가 연장하였다.

교통시설특별회계의 주요 재원은 교통세, 일반회계, 시설사용금, 부담금 등이며, 교통세 전입액이 가장 큰 세입재원으로 교통세법에 의한 교통세의 1000분의 800에 해당하는 금액이 교통시설특별회계에 전입되어 관리·운용된다. 2004년 6월에 교통회계법시행규칙이 개정되면서 도로계정 51~59%, 철도계정 14~20%, 도시철도계정 6~10%, 공항계정 2~6%, 항만계정 10~14%, 광역교통시설계정 2~6%의 비율 범위안에서 예산이 정하는 바에 따라 배분하게 되었으며, 2005년 10월 13일부터는 도시철도계정이 대중교통계정으로 변경되었다.

2007년 교통시설특별회계 예산을 살펴보면 도로계정이 6조 6,641억원, 철도계정 2조 459억원, 대중교통계정이 1조 3,486억원, 광역교통시설 계정이 6,783억원 등 총 12조 9,027억원 수준이었다.

교통안전 문제는 앞으로 계속 발생할 것이므로 각 계정내에서 교통안전 예산을 개선하기 위한 사업에 우선 배정하거나, 교통안전계정을 4~8% 수준에서 별도로 설치하여 건설위주의 예산배정에서 탈피하여 교통시설특별회계가 교통안전 개선을 위한 사업 예산으로 활용될 수 있도록 유도할 필요가 있다.

## 3. 지역교통안전기본계획의 수립을 통한 일반회계 예산확보

개정된 교통안전법 시행령에서는 국가뿐만 아니라 각 지방자치단체장이 지역 실정에 맞는 교통안전기본계획을 수립하여, 지역별로 체계적이고 적극적인 교통안전정책을 수립, 추진하여야 한다. 현재 지역교통안전기본계획의 수립 절차와 법적 위상에 대해서는 명확히 규정되어 있지 않으므로, 계획안

국가교통안전기본계획의 수립절차		지역교통안전기본계획의 수립절차	
절차	내용	절차	내용
기본 계획 수립 · 변경 지침 작성 및 통보	<ul style="list-style-type: none"> <li>건설교통부장관은 국가교통안전기본계획의 수립을 위하여 지정행정기관별로 추진할 교통안전에 관한 주요 계획 또는 시책에 관한 사항이 포함된 지침을 작성하여 지정행정기관의 장에게 통보</li> </ul>	계획안 작성	<ul style="list-style-type: none"> <li>시·도지사 및 시장·군수·구청장(은 당해 지역에 관한 지역교통안전기본계획안을 작성</li> </ul>
▽		▽	
소관 별 제안 제출	<ul style="list-style-type: none"> <li>지정행정기관의 장은 통보받은 지침에 따라 소관별 교통안전에 관한 계획안을 건설교통부장관에게 제출</li> </ul>	심의	<ul style="list-style-type: none"> <li>시·도교통안전정책심의위원회 또는 시·군·구교통안전정책심의위원회의 심의</li> </ul>
▽		▽	
계획안 종합 조정	<ul style="list-style-type: none"> <li>건설교통부장관은 제출받은 소관별 교통안전에 관한 계획안을 종합·조정하여 국가교통안전기본계획안을 작성</li> </ul>	확정	<ul style="list-style-type: none"> <li>계획연도 개시 전년도 10월말 까지 각각 시·도의 교통안전에 관한 기본계획 또는 시·군·구의 교통안전에 관한 기본계획 확정</li> </ul>
▽		▽	
심의 및 확정	<ul style="list-style-type: none"> <li>국가교통안전위원회의 심의를 거쳐 확정</li> </ul>	제출 및 공고	<ul style="list-style-type: none"> <li>확정된 시·도교통안전기본계획 및 시·군·구교통안전기본계획을 확정된 날부터 20일 이내에 시·도지사는 건설교통부장관에게, 시장·군수·구청장은 시·도지사에게 각각 제출한 후 이를 공고</li> </ul>
▽			
공고	<ul style="list-style-type: none"> <li>건설교통부장관은 확정된 국가교통안전기본계획을 지정행정기관의 장과 시·도지사에게 통보하고, 이를 공고(인터넷 게재를 포함)</li> </ul>		

〈그림 1〉 교통안전법의 국가교통안전기본계획, 지역교통안전기본계획 수립절차

의 작성, 심의, 확정, 공고 절차의 명확화가 필요하다. 이와 아울러 확정된 계획은 중앙정부의 예산계획과도 연동화하여 지방정부에서 추진하는 교통안전개선사업예산을 일반회계에서 안정적으로 확보할 수 있는 체계를 구축해야 한다.

#### 4. 시 교통사업 특별회계의 적극 활용

교통시설 투자는 아직까지도 건설 중심의 하드웨어 공급 중심의 정책이 추진되고 있는데, 도로, 철도 중심의 교통시설 공급도 중요하지만 많은 시간이 소요되고 있어, 단기적으로 버스 운영 개선, 신호체계 개선 등 운영체계의 개선도 동시에 추진이 필요하다. 각 시 별로는 교통사업특별회계를 설치하고 도시교통정비촉진법, 주차장법, 도로교통법에 의거하여 세입을 관리 운용하고 있다. 세입, 세출의 세부항목은 시마다 상이하나, 교통안전시설 개선사업에 대해서도 교통사업특별회계의 예산지출이 가능하므로 적극적인 활용이 필요하다.

### V. 결론

개정된 교통안전법 시행령에서는 국가뿐만 아니라 지역단위까지 교통안전기본계획을 수립하도록 확대됨에 따라 각 지방자치단체장이 지역 실정에 맞는 교통안전기본계획을 수립하고, 지역별로 체계적이며 적극적인 교통안전정책을 수립·추진할 수 있게 되었다. 교통사고로부터 주민의 생명과 재산보호를 위해서는 도로안전시설 개선 및 확충, 교통기본질서 확립 및 안전의식 제고, 어린이, 노인 등 취약계층 및 보행자 안전대책, 버스·화물·택시 등 사업용 자동차 교통안전관리 강화, 제도적 기반 및 유관기관 합동추진체계 구축 등이 필요하다.

지방교통안전기본계획에 따라 교통안전개선사업이 효과적으로 추진되기 위해서는 향후 안정적인 예산확보 대책이 절실하다. 본 글에서는 자동차교통관리개선특별회계를 대체하는 교통안전개선특별회계 설치, 교통시설특별회계내 교통안전계정 설치, 지역교통안전기본계획의 수립을 통한 일반회계 예산

확보, 시 교통사업특별회계의 적극 활용 등의 방안을 제안하였는데, 향후 교통 안전 사업예산확보를 위해서는 관계기관간의 적극적인 협조가 필요하다.

## 참고문헌

1. 건설교통부(2006), 제6차 교통안전기본계획(2007~2011).
2. 건설교통부(2007), 2007년도 교통안전연차보고서.
3. 이현주·강동수(2008), “지방자치단체 지역교통안전기본계획 수립 연구”, 제58회 학술발표회 논문집, 대한교통학회, pp.511~520.
4. 조응래(2006), 교통시설 투자재원 확보방안, 경기개발연구원.



조응래