

도시교통사업 활성화를 위한 중앙·지방정부간 재정적 협력체계 현황 분석과 개선방향

A Study of Financial Cooperation Between the Central and Local Governments to Promote Urban Transport Projects



박규영



박경아

서론

국민 일상생활 속 불편사항을 개선하여 삶의 질 향상에 대한 요구가 증대하면서 이에 대응하는 도시교통정책 발굴 및 시행 필요성이 강조되고 있다. 지역주민의 삶을 개선하는 도시교통정책을 발굴하고 효과적인 시행을 위해서는 예산이 수반되어야 한다. 교통정책의 실제 시행은 지방자치단체 차원에서 이루어지나 이 예산을 지방자치단체 자체 수입으로 충당하기에는 현행 우리나라 조세체계상 한계가 있다¹⁾. 따라서 도시교통정책을 시행하기 위해서는 중앙정부와 지방정부간 긴밀한 재원분담 협력체계를 갖추는 것이 필요하다.

이에 본 연구에서는 도시교통사업에 예산을 지원

하는 중앙행정부처인 국토교통부와 안전행정부의 재원조달체계 및 지방 이전재원 현황을 살펴보고, 지방정부의 도시교통사업을 시행하기 위한 재원조달체계와 예산집행현황을 분석하고자 한다. 이를 통해 지방정부 교통사업 재정의 문제점을 분석하고 향후 도시교통사업을 확대하기 위한 중앙-지방 정부간 재정협력체계의 개선방안을 제시하고자 한다.

중앙·지방정부간 재정적 협력체계: 지방재정조정제도

1. 지방재정조정제도란²⁾

행정기능 수행에 있어 지방자치단체의 필요경비는 지방세와 세외수입 등 자체재원으로 충당하는

1) 우리나라 전체 조세수입중 국세가 차지하는 비중은 약 80%로 대부분의 조세 수입이 국가에 귀속되고 있음

2) 사·도공무원교육원, 2011 공공교재 『지방재정조정제도』, 2011에서 발취하여 요약 정리

박규영 : (주)삼보기술단 교통계획부, kngprk@gmail.com, Phone: 02-3433-3144, Fax: 02-3433-3191

박경아 : 한국교통연구원 종합교통연구본부, kapark@koti.re.kr, Phone: 044-211-3061, Fax: 044-211-3229

것이 바람직하다. 그러나 세원 중 많은 부분이 지역적으로 고르게 분포되지 않은 경우가 있어 지방세로만 모두 징수하여 활용토록 하면 지역간 불균형이 심화될 수 있다. 이에 지역간 고르게 분포한 세원은 지방세로 하고, 대도시나 일부 지역에 편재된 세원은 국세로 징수하여 이를 지방재정의 구조를 보완하는 형식으로 활용하는 것이 필요하다.

지방재정조정제도(Local finance equalization scheme)는 지방자치단체가 최소한의 행정수준을 유지하는데 필요한 재원을 보장해 주면서, 지방자치단체간의 재정적 격차를 완화시키기 위해 국세수입의 일부 또는 기타 자금을 일정 기준에 따라 지방자치단체에 배분하는 제도이다.

2. 우리나라의 지방재정조정제도

우리나라의 현행 법령상 중앙정부와 지방자치단체, 지방자치단체 상호간에 재정을 조정하는 수단은 지방교부세와 보조금이다.

지방교부세는 「지방교부세법」에 의거 용도지정 없이 자치단체 일반예산으로 사용된다. 반면에 국고보조금은 「보조금의 예산 및 관리에 관한 법률」에 의거 국가, 지방간에 서로 이해가 얽혀 있거나 서로 협력하여 사무를 수행할 때, 일정한 행정수준의 설정이나 특정한 시책의 장려를 위한 정책수단으로서, 그 소요 경비의 일부를 지방에 지원하는 제도이다.

지방재정조정제도에 근거하여 2014년도 중앙정부의 재원이전 현황을 살펴보면, 정부 총지출 중 32.8%가 지방이전재원으로 지출되는 것으로 나타났다. 이 중 자주재원성격이 강한 지방교부세는

표 1. 우리나라 지방재정조정제도 개요

구분	지방교부세	국고보조금
근거 법령	지방교부세법	보조금의 예산 및 관리에 관한 법률
재원 구성	내국세의 19.24% ▶보통교부세: 분권교부세를 제외한 교부세 총액의 97% ▶특별교부세: 분권교부세를 제외한 교부세 총액의 3% ▶분권교부세: 내국세의 0.94% ('05-' 14 배분) ※ 부동산교부세 별도 운영	국가의 일반회계 또는 특별회계 예산으로 계상
용도	▶보통·분권교부세: 용도지정없이 자치단체 일반 예산으로 사용 ▶특별교부세: 용도지정조건부여 가능	용도와 조건이 지정되어 특정목적 재원으로 운영
배분 방법	▶보통교부세: 단계별 재정부족액을 기준으로 포괄 배분 ▶특별교부세: 지역현안, 재난·안전 관리, 시책수요 사업에 대하여 사업의 타당성 등을 종합적으로 심사하여 사업별·시책별 교부 ▶분권교부세: 경상적 수요와 비경상적수요의 합계액	소관 부처별 중장기사업계획 등을 고려하여 매년 정부예산으로 정함
성격	▶보통·분권교부세: 일반재원(자주재원성격) ▶특별교부세: 일반재원(특정사업)	특정목적 재원 (의존재원 성격)

자료 : 안전행정부(2014), 「지방자치단체 통합재정 개요」

표 2. 2012-2014년도 지방이전재원 현황

구분	단위: 조원, %			
	2012 예산	2013 예산(A)	2014 예산(B)	증감 (B-A)/A
지방이전재원(a)	105.7	114.1	116.6	2.2
-지방교부세	33.0	35.5	35.7	0.6
-지방교육재정교부금	38.4	41.0	40.9	-0.2
-자치단체국고보조금	34.2	37.6	40.0	6.4
정부총지출(b)	325.4	349.0	355.8	1.9
비중(a/b)	32.5	32.7	32.8	-

주 : 자치단체 국고보조금은 일반회계, 특별회계, 기금의 자치단체 경상보조와 자본보조를 더한 금액임.

자료: 국회예산정책처, 「재정통계」, 2014

35.7조원이고, 국고보조금은 40.9조원으로 전체 이전재원중 각각 47.2%와 52.8%를 차지하고 있어 특정목적 재원이전이 더 많음을 알 수 있다.

중앙 및 지방정부의 교통자원조달체계 현황

1. 중앙정부 교통자원조달체계

중앙정부의 재정중 교통부문 재원은 주로 『교

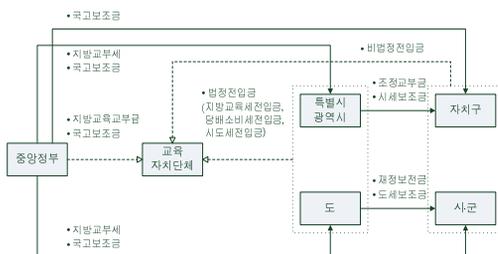


그림 1. 우리나라 정부간 재정관계

자료: 한국지방재정공제회, 『지방재정사례분석』, 2013

통·에너지·환경세법』에 근거한 교통·에너지·환경세를 통해 조달하고 이를 교통시설특별회계와 광역·지역발전 특별회계 등으로 편성하여 운영하고 있다.

교통시설특별회계는 도로·철도·공항 및 항만의 원활한 확충과 효율적인 관리·운영을 위해 「교통시설특별회계법」에 근거하여 1993년 설치되었다³⁾. 교통시설특별회계에는 가장 큰 세입재원인 교통·에너지·환경세이외에 승용차특별소비세, 승용차관세 등의 세수가 전입된다. 교통·에너지·환경세는 법에 의해 교통부문별 배분비율이 정해져 있는데, 2010년 법 개정에 의해 도로계정에 43-49%, 철도계정에 30-36%, 공항계정에 7%이하, 항만계정에 7-13%, 교통체계관리계정에 10%이하의 비율로 배분되고 있다.

광역·지역발전특별회계(이하, 광특회계)는 「국가균형발전특별법」에 의거 지역별 특성과 비교우위에 따른 지역의 특화 발전을 지원하고, 광역경제권의 경쟁력 향상을 위한 사업을 효율적으로 추진하기 위하여 설치되었다. 2015년 지역발전특별회계로 명칭이 조정될 광특회계는 지역개발계정, 광역발전계정과 제주특별자치도계정으로 구성되어 있다. 자원배분의 결정은 이원화되어 있는데⁴⁾, 지역개발계정은 사전에 시·도별 예산신청 한도를 설정하며, 광역개발계정은 지방의 입장에서 각 부처 사업간 연계를 도모한다. 제주특별자치도계정과 2015년 신설될 세종특별자치시계정은 각각의 지자체가 우선순위에 따라 선택한 사업에 집중투자하거나 안정적으로 투자할 수 있게 하여 두 지자체의 조기정착을 위한 재정적 기반을 마련해 주기 위해 도입되었다.

2. 지방정부 교통재원의 특성

지방자치단체 예산은 국고보조금, 지방교부세 등의 국비, 광역자치단체 보조금과 자체예산으로

표 3. 지방자치단체 예산 분야별·재원별 구성비교

단위: 천억원

분야	계	국비	시도비	시군구비	기타
계	1,635.8	377.4	579.9	653.6	24.9
일반공공행정	138.4	1.5	77.4	59.5	7
공공질서 및 안전	26.8	8.3	10.4	8.2	-
교육	96.8	201	81.7	15.0	-
문화 및 관광	70.0	14.0	27.7	38.3	14
환경보호	162.6	29.5	42.4	90.6	95
사회복지	400.8	218.6	110.1	71.7	355
보건	24.14	7.0	6.6	10.7	-
농림해양수산	111.9	45.7	18.0	48.2	22
산업·중소기업	30.1	6.1	14.1	9.9	1
수송 및 교통	151.8	21.8	72.5	57.6	6
국토 및 지역개발	114.7	22.4	30.9	61.3	3
과학기술	6.3	326	5.9	80	-
예비비	30.5	36	9.3	21.2	-
인력운영비	218.1	2.0	68.0	148.1	-
경비 등	42.7	109	5.0	13.2	24.4

자료: 안전행정부, 『지방자치단체 통합재정 개요 -예산개요 및 기금운용개요』, 2014

주: 순계(일반회계+특별회계) 예산규모임

구성되어 있다.

2014년 지방자치단체 예산의 사용분야별 재원별 구성을 살펴보면, 전체 지방자치단체 예산 163조 중 사회복지 분야가 40조로 가장 높은 비중인 24.5%를 차지하고 다음이 인력운영비, 수송 및 교통분야 순이다. 수송 및 교통분야는 약 15조로 전체 예산의 9.3%를 차지하고 있으며, 이중 국비지원은 14.3%인 2조원 수준이다. 이는 사회복지 분야의 국비지원 금액 비중 54.5%에 비하여 낮은 수준으로, 수송 및 교통분야가 지역주민에 대한 복지의 일환임을 감안할 때 중앙정부의 지원수준이 낮은 것으로 볼 수 있다.

지방자치단체의 수송 및 교통분야의 세부 부문별 세출구조별 예산현황을 살펴보면 국비보조사업

3) 국토교통부 정책자료, 『교통시설특별회계』, 2012

4) 사·도공무원교육원, 2011 공통교재 『지방재정조정제도』, 2011

표 4. 지자체 수송 및 교통분야 부문별 예산규모

단위: 천억원

부문	계	정책사업		재무 활동
		보조 사업	자체 사업	
수송 및 교통분야 계	151.8	45.7	88.7	17.4
- 도로	59.9	21.7	36.3	1.9
- 도시철도	23.2	10.2	3.9	9.0
- 해운·항만	1.5	992	515	-
- 항공·공항	35	-	35	-
- 대중교통·물류 등 기타	67.3	12.8	47.9	6.5

자료 : 안전행정부, 『지방자치단체 통합재정 개요-예산개요 및 기금운용개요』, 2014

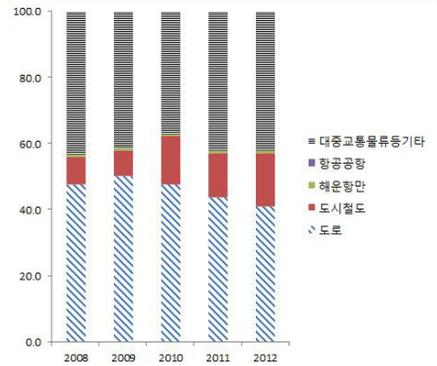


그림 2. 지자체 수송 및 교통분야 부문별 구성비 추이

자료 : 안전행정부, 『지방재정연감』, 각년도

표 5. 지자체 수송 및 교통분야 세출구조별 예산추이

단위: 조원, (%)

구분	2008	2009	2010	2011	2012
계	21.6	26.6	21.2	20.3	21.8
정책사업	18.5 (100.0)	21.8 (100.0)	17.2 (100.0)	16.3 (100.0)	17.0 (100.0)
자체사업	12.1 (65.3)	12.9 (59.4)	9.8 (56.9)	9.6 (58.8)	9.4 (55.3)
보조사업	6.4 (34.7)	8.8 (40.6)	7.4 (43.1)	6.7 (41.2)	7.6 (44.7)
재무활동	3.0	4.8	3.9	4.0	4.7
행정운영경비	108.9	-	-	-	-

자료 : 안전행정부, 『지방재정연감』, 각년도

표 6. 지자체 수송 및 교통분야 도로부문 예산추이

단위: 조원, (%)

구분	2008	2009	2010	2011	2012
계	10.4	13.4	10.1	8.9	9.0
정책사업	10.2 (100.0)	13.0 (100.0)	9.5 (100.0)	8.4 (100.0)	8.4 (100.0)
자체사업	6.4 (63.5)	7.4 (57.5)	5.3 (55.6)	4.6 (54.5)	4.5 (53.2)
보조사업	3.7 (36.5)	5.5 (42.5)	4.2 (44.4)	3.8 (45.5)	3.9 (46.8)
재무활동	152.7	429.9	607.8	520.4	601.7
행정운영경비	65.7	-	-	-	-

자료 : 안전행정부, 『지방재정연감』, 각년도

에 전체 예산 15조 1,833억원 중 30.0%인 4조 5,701억을 지출하고 있다.

안전행정부 재정연감에 의하면, 지방자치단체 수송 및 교통분야 총예산은 '08-'12년까지 비슷한 규모를 유지하고 있다. 그러나 개별 도시교통사업이라 할 수 있는 정책사업의 예산규모는 감소추세에 있고, 특히 자체사업은 2008년 약 12조에서 9조로 약 22% 총액이 감소했다. 이에 반하여 정책사업중 보조사업은 구성비가 34.7%에서 44.7%로 정책사업 총액이 감소함에도 그 구성비중이 늘어나, 지방자치단체에서 보조사업위주로 정책사업을 추진해 감을 알 수 있다.

지방자치단체 수송 및 교통분야 예산을 교통사업 부문별로 검토하여 보면 도로분야 예산은 2009년을 정점으로 하향추세에 있으나 도시철도

분야는 최근의 철도 중심으로 교통체계를 개편하겠다는 의지의 반영으로 예산이 지속적으로 늘어나고 있어, 2008년에 비해 2012년에 2배(193%) 늘어났다. 각 부문별 구성비를 살펴보면, 도로가 가장 구성비가 높으나, 해마다 비중은 감소하고 있다. 이에 반하여 도시철도는 구성비중이 매해 증가하고 있다.

이를 각 부문별로 살펴보면 도로분야는 정책사업이 감소추세에 있으나 보조사업은 늘었다. 이에 반하여 자체사업은 약 30% 감소하였는데, 이는 지방자치단체의 재정여건상 도로부문 자체사업 예산 확보가 어려워짐에 따라 국고보조 사업에 대한 의존으로 세출구조를 전환해 감을 알 수 있다.

도시철도부문은 총액이 2배 가까이 늘어났으나, 자체사업 비중은 37.4%에서 2.7%로 최소화되었

표 7. 지자체 수송 및 교통분야 도시철도부문 예산추이

단위: 천억원, (%)					
구분	2008	2009	2010	2011	2012
계	1,795.3	2,048.4	3,110.2	2,716.8	3,469.7
정책사업	1,670.4 (100.0)	1,889.1 (100.0)	1,745.3 (100.0)	1,478.4 (100.0)	1,754.2 (100.0)
자체사업	624.1 (37.4)	520.8 (27.8)	66.9 (3.8)	75.6 (5.1)	47.6 (2.7)
보조사업	1,046.3 (62.8)	1,368.2 (72.4)	1,678.4 (96.2)	1,402.9 (94.9)	1,706.7 (97.3)
재무활동	114.3	159.3	1,364.9	1,238.4	1,715.4
행정운영경비	10.6	-	-	-	-

자료 : 안전행정부, 『지방재정연감』, 각년도

표 8. 지자체 수송 및 교통분야 대중교통 등 예산추이

단위: 천억원, (%)					
구분	2008	2009	2010	2011	2012
계	9,329.8	10,953.8	7,792.7	8,501.9	9,121.1
정책사업	6,563.8 (100.0)	6,736.3 (100.0)	5,841.5 (100.0)	6,298.2 (100.0)	6,705.1 (100.0)
자체사업	4,980.2 (75.9)	4,907.4 (72.9)	4,412.4 (75.5)	4,914.4 (78.0)	4,894.4 (73.0)
보조사업	1,583.6 (24.1)	1,828.9 (27.1)	1,429.1 (24.5)	1,383.9 (22.0)	1,810.7 (27.0)
재무활동	2,733.4	4,217.5	1,951.2	2,203.7	2,416.1
행정운영경비	32.6	-	-	-	-

자료 : 안전행정부, 『지방재정연감』, 각년도

고, 보조사업은 97.3%로 늘어나 각 개별 지자체의 사업임에도 불구하고 중앙정부의 재정 지원이 가능한 사업만이 추진되고 있음을 알 수 있다.

대중교통·물류 등 기타부문 예산은 총액은 감소하였으나 지자체의 정책사업 예산은 미미하나 증가하였다. 증가한 부문은 보조사업 예산으로 최근 보행자, 자전거, 교통약자, 교통안전 관련 정책이 추진됨에 따른 국고보조가 증가하는 것에 기인한다.

3. 교통부문 지방재정조정현황

지방자치단체 차원에서 추진하는 도시교통사업은 교통관련 개별법이나 『보조금의 관리에 관한 법률』의 지원기준에 의한 국가 보조금에 의존해 사업을 추진하는 경우가 많다. 지방에 지원되는 국고보조금 사업으로는 광역교통시설 설치사업, 도

로법에 의한 혼잡도로 사업, 도시철도 등의 대중교통시설 확충 및 개선, 교통안전사업, 지능형 교통체계 사업 등이 있다. 각 사업별 관련법과 세부사업내역은 표 9와 같다.

교통부문 사업의 국고보조금 보조율은 사업별로 상이한데, 국가지원지방도 건설과 같은 도로사업은 일정 비율이 아니라 중앙부처에서 공사비를, 지방자치단체는 보상비를 부담하고 있다. 대중교통 지원은 90%까지 할 수 있게 되어 있으나 실제 집행은 이루어지지 않고 있다. 위험도로구조 개선 등의 교통안전사업은 50%가 기준보조율이며, 도시철도 건설에는 서울특별시의 경우는 40%, 기타 도시에는 60%를 지원하도록 보조금관리에 관한 법률과 도시철도법에 규정하고 있다.

「보조금 관리에 관한 법률」이외에 개별법에 근거하여 보조율이 규정된 경우로는 「대도시권

표 9. 도시교통사업 분야별 관련법규 및 세부사업

구분	관련법	세부내용	지원부처
광역교통 시설확충	-대도시권광역교통관리에 관한 특별법	-광역도로, 광역철도, 환승센터, 화물자동차 공영차고지, 광역BRT	국토교통부
간선도로망 확충	-도로법	-혼잡도로 개선사업	국토교통부
대중교통 시설확충 및 개선	-도시철도법 -대중교통이용 및 육성에 관한 법률 -여객자동차운수사업법	-도시철도망 건설 -BRT사업, 대중교통전용지구 -버스손실보상 -저상버스 도입 -버스재정지원	국토교통부
교통안전	-도로법 -교통안전법 -도로교통법	-위험도로개선사업 -교통사고찾은곳개선사업 -어린이보호구역개선사업	국토교통부 안전행정부
지능형 교통체계	-교통체계효율화법	-첨단교통체계, 첨단교통신호제어체계 등 ITS사업	국토교통부
녹색교통	-자전거이용활성화에 관한 법률 -보행안전및편의증진에관한법률	-자전거도로정비사업 -보행환경개선사업	안전행정부

주: "정하옥, 『교통부문의 국비지원사업 확대방안』, 광주발전연구원"의 내용에 밑줄친 항목을 추가

광역교통관리에 관한 특별법」에 의한 광역시설이 있다. 광역시설중 광역도로와 광역BRT는 국고보조 50%, 광역철도는 70%, 이외의 사업은 30% 지원율을 정해놓고 있다. 「교통약자이동편의증진법」은 저상버스 구입시 서울특별시는 40%, 이외의 지자체에는 50% 국고 보조하도록 정하고 있다. 그러나 일부 국고보조사업의 경우 지원규정은 있으나 구체적인 보조율은 제시하고 있지 않다.

1) 국토교통부 국고보조금 지원현황(2012년 기준)

2012년도 국토교통부 총 세출은 38조9천억으로 이 중 일반회계가 20조4천억원, 특별회계가 18조5천억으

로 구성되어 있다. 이 중 자치단체 이전 세출은 2조3백 억원으로 국토교통부 총 세출의 5.2%를 차지하고 있다.

일반회계중 자치단체로 재원이전이 발생하는 사업은 1개로 '교통사고예방 및 피해자 보호' 사업에 100억을 보조하고 있다. 교통시설특별회계의 도로계정에서는 시관내 국도대체 우회도로 건설, 도로안전 및 환경개선, ITS 사업, 국가지원지방도 건설에 총 904억을 이전하고 있다. 교통체계관리계정에서는 지하철 건설과 개통지원, 이동편의시설 설치지원, 교통약자이동편의 증진 등에 1조 1,307억을 이전하고 있는데, 지하철건설과 도시철도부채상환지원에 약 9,400억원으로 대부분의

표 10. 2012년도 국토교통부 계정별 자치단체 이전재원

			단위 : 십억원		
계정	사업부문	세출총액(A)	자치단체이전(B)	B/A(%)	
일반회계	교통사고예방 및 피해자보호	13.0	10.0	76.9	
교통 시설 특별 회계	도로 계정	시관내 국도대체 우회도로 건설	232.0	67.1	28.9
		지역간선국도6차	196.6	2.0	1.0
	도로안전 및 환경개선	도로안전 및 환경개선	108.0	1.6	1.5
		첨단도로교통체계	42.4	11.2	26.4
		국가지원지방도 건설	8.5	8.5	100.0
	교통체계 관리계정	소계	587.5	90.4	31.6
		지하철 건설지원	614.3	614.3	100.0
		지하철 개통지원	8.1	8.1	100.0
		도시철도 부채상환지원	341.5	341.5	100.0
		이동편의시설 설치지원	28.0	28.0	99.9
		대중교통체계구축	7.5	6.0	79.9
		교통약자이동편의증진	42.8	42.5	99.2
		소계	1,042.2	1,040.3	96.5
		합계	1,630.0	1,130.7	64.0
광역지역 발전 특별회계	지역개발 계정	대중교통지원	53.3	53.3	100.0
광역발전 계정	광역도로	광역도로	148.3	148.3	100.0
		국가지원지방도 건설	570.0	570.0	100.0
	광역철도건설 지원	광역철도건설 지원	629.0	2.0	0.3
		대중교통지원	115.8	112.8	97.4
	광역BRT	1.0	1.0	100.0	
	도시BRT	0.3	0.3	100.0	
	환승체계구축	0.5	0.5	100.0	
	대중교통전용지구시범조성	1.5	1.5	100.0	
	소계	1,466.4	836.5	87.2	
		합계	1,519.8	889.8	93.6
	총계	3,162.5	2,030.5	64.2	

자료 : 국토교통부, 「2012회계연도 결산보고서」, 2013에서 정리

표 11. 2012년도 안전행정부 세출예산 중 자치단체 이전재원

단위 : 백만원

계정	사업부문	세출총액 (A)	자치단체 이전(B)	B/A (%)
일반회계	자전거 인프라 구축	47,170	46,970	99.6
광역특별회계	지역 교통 환경 개선	181,205	181,205	100.0
	총계	228,375	228,175	99.9

자료 : 안전행정부, 『2012회계연도 결산보고서』, 2013에서 정리

이전재원을 차지하고 있다. 광역지역발전특별회계의 자치단체 이전 재원은 8,890억원으로 전체 이전재원의 43.8%를 차지하고 있다.

2) 안전행정부 국고보조금 지원현황(2012년 기준)

안전행정부에서 지방자치단체로 이전하는 재원에는 자전거 이용시설 구축과 지역교통환경개선 사업이 있고, 2012년에 각각 469억원과 1,812억원이 이전되었다. 지역교통환경개선사업은 교통사고 잦은 곳 개선, 회전교차로 설치, 안전한 보행환경 조성, 어린이·노인보호구역 개선사업 등이다.

지방정부 교통부문 예산운용사례 분석

지방정부 도시교통사업 예산 운용 사례는 인구 규모에 따라 선정하여 분석하였다. 인구 100만 이상의 도시는 서울시, 인구 30-100만 도시는 고양시, 30만 이하 도시중에는 포천시를 선정하였다. 예산운용은 각 지방자치단체 홈페이지에 게시된 『2013회계연도 일반 및 특별회계 세입·세출결산서』를 기초로 분석하였다.

1. 서울특별시

2013년 서울시 총 예산은 24조 3,558억원이며, 일반회계 16조, 공기업특별회계 1조 191억, 기타특별회계 7조 3,359억원으로 구성되어 있다. 공기업특별회계를 제외하고 세입재원의 구성을 살펴보면, 자체수입이 83.7%, 국고보조금과 지방교부세가 12.7%로 재정자립도가 높은 도시임을 확인할 수 있다.

표 12. 2013년도 서울시 세입재원별 구성

단위: 조원, %

구분	자체수입			보조금 등			지방채	합계
	소계	지방세 수입	세외 수입	소계	지방교부세	국고보조금		
일반회계	금액 13.7	11.9	1.8	2.1	0.2	1.9	0.2	16.0
회계	구성비 85.8	74.5	11.3	12.9	1.0	12.0	1.3	100.0
기타특별회계	금액 -	-	5.8	-	-	0.9	0.6	7.3
회계	구성비 -	-	79.2	-	-	12.1	8.7	100.0
합계	금액 19.5	11.9	7.6	3.0	0.2	2.8	0.8	23.3
	구성비 83.7	51.0	32.6	12.7	0.7	12.0	3.6	100.0

주 : 서울시, 『2013회계연도 일반 및 특별회계 세입·세출결산서』, 2014 정리

표 13. 서울시 연도별 일반회계 과목별 예산 추이

단위: 조원

과목	2009	2010	2011	2012	2013	연평균 증가율
공공행정	3.6	3.8	4.1	3.9	3.6	-0.17
질서및안전	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	3.50
교육	2.5	2.5	2.6	2.7	2.6	0.67
문화및관광	0.7	0.6	0.4	0.4	0.5	-10.10
환경보호	1.0	0.7	0.4	0.4	0.4	-20.42
사회복지	3.6	3.5	3.5	4.1	4.9	8.00
보건	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	-2.71
농림해양수산	0.01	0.02	0.01	0.01	0.01	-1.31
산업중소기업	0.3	0.2	0.2	0.2	0.3	-4.21
수송 및 교통	2.4	1.7	1.0	1.1	1.0	-20.85
국토 및 지역개발	1.9	1.5	1.2	1.2	1.3	-8.58
예비비	0.9	0.02	0.01	0.01	0.03	-23.84
기타	0.9	0.9	1.1	1.0	1.1	4.83
합계	17.5	15.9	15.0	15.5	16.0	-2.17

주 : 서울시, 각년도 『일반 및 특별회계 세입·세출결산서』에서 정리

서울시 일반회계 예산액은 2009년 17조 4,656억에서 2013년 16조원으로 연평균 2.17% 감소하였다. 이를 과목별로 보면 사회복지 분야는 연평균 8.0% 예산액이 증가하였고, 질서 및 안전 분야와 교육분야도 미미하나 증가하였다. 이에 반하여 수송 및 교통 분야는 같은 기간 동안 2조 4,251억에서 9,518억으로 연평균 20.85% 감소하여 5년동안 1/2이하로 감소하였다. 수송 및 교통분야는 총액도 줄었지만 전체 일반회계에서 구성비도 13.88%에서 5.95%로 대폭 감소하였다.

2013년 도시교통사업 시행 예산현황을 살펴보

표 14. 2013년도 서울시 수송 및 교통분야 부문별 예산현황
단위: 십억원, %

부문	예산액		자체예산		보조금 등	
	금액(A)	구성비	금액(B)	B/A	금액(C)	C/A
도로	571.0	43.4	541.5	94.8	29.5	5.2
철도	507.5	38.6	269.8	53.2	237.8	46.8
대중교통	39.6	3.0	34.2	86.2	5.5	13.8
주차	51.8	3.9	51.8	100.0	-	-
교통약자	83.9	6.4	70.5	84.0	13.4	16.0
안전	37.9	2.9	34.9	92.2	3.0	7.8
ITS	19.4	1.5	19.4	100.0	-	-
자전거	3.6	0.3	3.6	100.0	-	-
조사	0.1	0.01	0.07	50.0	71	50.0
합계	1,314.9	100.0	1,025.7	78.0	289.1	22.0

주 : 서울시, 『2013회계연도 일반 및 특별회계 세입·세출결산서』, 2014와 『2013년 예산서』에서 정리

면 총 5조 79억원이며 일반회계가 9,518억으로 19.0%, 특별회계가 4조 560억으로 81.0%를 차지하고 있다. 서울특별시의 교통사업 관련 특별회계로는 도시철도건설사업비특별회계, 교통사업특별회계, 광역교통시설특별회계, 도시개발특별회계 등 총 4개 특별회계가 있으며, 강남순환도로 건설, 월대컵대교 건설 등 사업을 추진하는 도시개발특별회계가 가장 큰 예산액을 편성하고 있다.

서울시 수송 및 교통분야 정책사업의 부문별 예산을 살펴보면, 도로와 철도가 1조 78억으로 전체 예산의 82.0%를 차지하고 있고, 대중교통 등 기타 부문은 18.0%에 불과한 실정이다. 전체예산에서 보조금의 비율은 22.0%이나 대부분이 도시철도 건설과 부채상환에 한정되어 교부되는 예산으로, 도시교통사업을 위한 예산은 도로부문 94.8%, 대중교통 부분 86.2% 등 대부분 자체예산으로 충당하고 있다.

2013년도 서울시에서 시행된 수송 및 교통분야 사업에 대한 중앙정부의 보조금 등은 총 2,891억이며, 이 중 75.4%인 2,180억원이 도시철도 건설사업에 지원되었다. 기타의 국고 보조금등도 모두 중앙정부에서 사용처가 지정된 저상버스 도입, 디지털운행기록장치 설치지원사업, 어린이보호구역 정비 사업 등에 지원되었다.

표 15. 2013년도 서울시 수송 및 교통분야 보조금 사업 현황
단위: 십억원

사업	전체 예산	자체 예산	보조금 등		
			소계	국고 보조금	광역회계 보조금
일반회계					
지하철건설부채상환	38.9	19.1	19.8	19.8	-
교통사업특별회계					
소계	87.6	65.7	21.9	13.2	8.8
전국여객기종점통행량 현행화	0.14	0.07	0.07	0.07	-
저상버스도입	21.4	12.8	8.6	8.6	-
디지털운행기록장치 설치지원	9.7	5.6	4.1	4.1	-
장애인콜택시 구입	32.4	32.0	0.4	0.4	-
대중교통전용지구조성	5.0	3.6	1.4	-	1.4
어린이보호구역 정비	4.6	2.6	2.0	-	2.0
어린이영상인프라구축	8.3	5.9	2.4	-	2.4
교통사고자은곳 개선	6.0	3.0	3.0	-	3.0
도시철도건설사업특별회계					
소계	331.6	113.6	218.0	218.0	-
지하철승강편의시설 설치	0.8	0.4	0.4	0.4	-
9호선2단계건설	110.1	38.1	72.0	72.0	-
9호선3단계건설	147.4	27.4	120.0	120.0	-
우이-신설지하경전철건설	73.4	47.8	25.6	25.6	-
광역교통시설특별회계					
소계	71.3	41.9	29.5	-	29.5
암사대교 건설	46.0	23.0	23.0	-	23.0
고양-신사간 도로개설	1.8	1.0	0.8	-	0.8
덕송-상계간 도로개설	2.6	1.9	0.7	-	0.7
녹천교-의정부시계 확장	18.0	14.0	4.0	-	4.0
강일-초이간 광역도로 건설	3.0	2.0	1.0	-	1.0
총계	529.5	240.3	289.1	250.9	38.2

주 : 서울시, 『2013회계연도 일반 및 특별회계 세입·세출결산서』 정리

2. 고양시

고양시 『2013회계연도 일반 및 특별회계 세입·세출결산서』(2014)에 의하면, 2013년 총 예산은 1조 5,564억원으로 이중 일반회계는 1조 1,631억, 특별회계는 3,933억으로 구성되어 있

표 16. 고양시 연도별 일반회계 과목별 예산 추이

단위: 십억원

과목	2009	2010	2011	2012	2013
공공행정	74.2	78.2	86.7	101.3	96.3
질서및안전	9.9	13.6	14.0	15.8	13.0
교육	18.8	16.6	27.5	42.5	50.7
문화및관광	95.5	102.4	93.5	66.3	59.0
환경보호	40.0	47.9	72.1	74.3	57.5
사회복지	274.0	280.8	293.7	355.3	429.8
보건	15.9	17.5	19.0	22.3	26.3
농림 해양수산	35.5	49.6	36.6	34.1	25.9
산업 중소기업	27.7	33.1	58.5	88.5	35.9
수송 및 교통	178.6	132.0	126.9	206.0	145.0
국토 및 지역개발	84.6	67.1	59.3	69.2	51.3
예비비	1.6	3.9	14.3	16.7	5.0
기타	131.5	135.0	146.8	157.6	167.5
합계	987.8	977.8	1,048.9	1,250.0	1,163.1

주 : 고양시, 각년도 『일반 및 특별회계 세입세출결산서』에서 정리

다. 이를 재원별로 살펴보면 자체수입인 지방세와 세외수입이 62.0%, 중앙 또는 광역자치단체로부터의 이전재원(지방교부세, 조정교부금 및 재정보전금, 보조금)이 38.0%를 차지하고 있다(공기업 특별회계 제외).

지난 5년간 고양시 일반회계 예산액은 2009년 9,878억원에서 2013년 1조 1,631억원으로 꾸준히 증가해왔다. 이를 구성과목별로 살펴보면 가장 큰 비중을 차지하는 사회복지예산이 2,740억에서 4,298억원으로 56.9% 증가하였고, 교육예산은 무상급식 등의 실시로 170.3% 증가하였다. 이외에 질서 및 안전, 교육, 환경보호, 보건예산이 소폭이지만 증가하였다. 반면에 국토 및 지역개발, 문화 및 관광, 농림해양수산, 수송 및 교통예산은 감소하였다.

2013년 고양시 예산 1조 5천여억원 중 수송 및 교통분야 예산은 일반회계와 특별회계를 합쳐 약 2천억원 규모로 12.9%를 차지하고 있다. 이를 구성항목별로 살펴보면 일반회계 1,451억, 도시교통사업특별회계 555억, 기타 특별회계중 수송 및

표 17. 2013년도 고양시 수송 및 교통분야 부문별 예산현황

단위: 백만원, %

부문	예산액		자체예산		보조금 등	
	금액(A)	구성비	금액(B)	B/A	금액(C)	C/A
일반 철도	1,030	0.9	1,030	100.0	-	-
회계 도로	63,581	52.5	55,616	87.5	7,965	12.5
자전거	7,721	6.4	7,721	100.0	-	-
소계	72,331	59.7	64,366	89.0	7,965	11.0
도시 ITS	3,441	2.8	2,991	86.9	450	13.1
교통 안전	5,155	4.3	4,702	91.2	453	8.8
사업 교통	1,765	1.5	897	50.8	868	49.2
특별 회계 약자						
주차	1,096	0.9	1,096	100.0	-	-
대중 교통	37,332	30.8	36,636	98.1	696	1.9
소계	48,790	40.3	46,323	94.9	2,467	5.1
총계	121,121	100.0	110,689	91.4	10,432	8.6

주 : 고양시, 『2013회계연도 일반 및 특별회계 세입세출결산서』, 2014에서 정리

교통분야 예산 3.55억 등 일반회계가 72.2%로 대부분을 차지하고 있다.

수송 및 교통분야 고양시 예산 중 행정비용과 일반적인 유지관리 비용을 제외하고, 단위 도시교통사업 예산을 부문별로 분석해 보았다. 도로와 자전거 사업은 일반회계로, 이외의 대중교통, 교통안전, 교통약자 사업 등은 도시교통사업특별회계로 편성되어 있다.

부문별 사업 예산중 가장 높은 비중을 차지하는 부문은 도로부문에 636억, 52.5%를 차지하고 있다. 다음으로 대중교통, 자전거, 교통안전 예산으로 각각 373억, 77억, 52억이 사업비로 책정되었다. 자전거이용활성화 사업과 주차사업은 100% 자체예산으로 수행되었고, 교통약자편의증진사업의 보조금 비율은 49.2%로 가장 높았다. 고양시 수송 및 교통분야 사업의 91.4%는 자체예산으로 수행하는 것으로 나타났다. 대중교통분야 사업은 대부분 운수업체에 보조하는 사업인데, 보조금은 1.9%에 불과하다. 대중교통활성화를 위한 자금지원은 복지 예산을 지원한다는 측면에서 국고 지원이 필요한 부분으로 보인다.

2013년 고양시 보조금 사업은 화전-신사 광역

표 18. 2013년도 고양시 수송 및 교통분야 보조금 사업 현황

단위: 백만원

구분	예산 총액	자체 예산	보조금 등			비고	
			소계	국고 보조	광역 회계 보조금		시도비 보조금
일반회계	광역도로	12,000	4,200	7,800	6,000	1,800	화전-신사
회계	도로표지 판정비	180	90	90		90	
	교량내진 성능보강	250	175	75		75	
	소계	12,430	4,465	7,965	- 6,000	1,965	
도시 교통 사업 특별 회계	ITS구축 사업	1,685	1,235	450	450		광역BIS 구축사업
	교통사고 찾은곳 개선사업	406	153	253	195	58	
	어린이 보호구역 CCTV 설치	344	143	200	154	46	
	교통약자 이동편의 증진	783	553	230	100	130	특별교통 수단구입/운영
	저상버스 도입지원	982	344	638	491	147	
	운수업계 기타지원	1,211	515	696	304	392	택시카드단말기 운영비/ 디지털운행기록 장치지원
	소계	5,411	2,944	2,467	1,345	349	774

주 : 고양시, 『2013회계연도 일반 및 특별회계 세입·세출결산서』, 2014 와 2013
년 예산서(본예산, 1차추경, 2차추경, 3차추경예산)에서 정리

도로 사업에 가장 많은 예산을 투입하고 있고, 시
도비 보조금을 50% 받아 도로표지판 정비, 도내
교량내진성능보강 사업을 시행하였다.

3. 포천시

2013년 포천시 총예산은 6,705억, 이중 일반
회계가 5,796억, 특별회계가 908억으로 구성되
어 있다. 포천시의 세입재원별 구성을 살펴보면 일
반적으로 재정자립도가 낮은 소규모 지방자치단체
의 경우와 같이 포천시도 세입재원 중 자체수입은
38.7%, 국고 보조금 등이 59.6%를 차지하고 있
다(공기업특별회계 제외).

포천시 연도별 일반회계 과목별 예산 추이를 살
펴보면, 질서 및 안전분야예산은 총액은 적지만 매

표 19. 2013년도 포천시 세입재원별 구성

단위: 십억원, %

구분	자체수입			보조금 등			지방채 및예치 금회수	합계
	지방세 수입	세외 수입	지방 교부세	조정 및 보전금	국고 보조금	시도비 보조		
일반 회계	94.7	128.4	143.5	29.2	119.3	54.5	10.0	500.1
회계 구성비	16.3	22.1	24.8	5.0	20.6	9.4	1.7	100.0
특별 회계		9.7			11.4	0.8		21.9
회계 구성비	-	44.2	-	-	52.3	3.5	-	100.0
합계 회계	94.7	138.0	143.5	29.2	130.8	55.2	10.0	522.0
구성비	15.7	22.9	23.9	4.9	21.7	9.2	1.7	100.0

주 : 포천시, 『2013회계연도 일반 및 특별회계 세입·세출결산서』, 2014에서 정리

표 20. 포천시 연도별 일반회계 과목별 예산 추이

단위: 십억원

과목	2009	2010	2011	2012	2013	연평균 증가율
공공행정	40.1	43.0	40.0	38.7	46.7	3.9
질서및안전	2.7	4.3	8.9	12.6	12.0	44.5
교육	5.5	5.4	10.7	9.7	11.4	19.8
문화및관광	30.7	34.9	31.3	26.1	35.4	3.6
환경보호	37.4	28.5	29.4	27.4	31.9	-3.9
사회복지	93.2	92.2	94.4	101.0	113.7	5.1
보건	6.1	6.1	5.1	5.8	5.4	-3.1
농림해양수산	47.5	52.7	58.0	63.6	57.0	4.6
산업중소기업	12.7	8.3	4.0	11.8	12.0	-1.5
수송 및 교통	77.7	67.2	71.9	64.9	73.3	-1.4
국토 및 지역개발	76.3	61.5	102.7	130.2	112.6	10.2
예비비	4.1	0.1	1.0	4.1	6.4	11.9
기타	49.1	51.4	52.6	58.0	61.9	6.0
합계	483.1	455.6	509.8	553.7	579.6	4.7

주 : 포천시, 『일반 및 특별회계 세입·세출결산서』, 각년도 에서 정리

년 44.5%씩 증가하였고, 국토 및 지역개발 분야
가 신도시 개발사업이 활발히 이루어지고 있어 매
년 10.2%씩 성장하였다. 이에 반하여 수송 및 교
통분야 일반회계 예산은 매년 1.4%씩 감소하여
2009년 777억에서 2013년 733억으로 소폭 감
소하였다. 그러나 전체예산이 해마다 증가한 점을
감안할 때 그 구성비는 2009년 16.1%에서 2013
년 12.6%로 지난 5년간 감소하고 있는 것으로 나
타났다. 대부분의 예산이 그 구성비는 비슷한 수
준을 유지하고 있으며, 질서 및 안전분야와 국토 및
지역개발 분야는 그 구성비가 지난 5년간 증가하

표 21. 2013년도 포천시 수송 및 교통분야 부문별 예산현황

단위: 백만원, %

사업부문	총예산		자체예산		보조금 등	
	금액 (A)	구성비	금액(B)	B/A	금액 (C)	C/A
도로	10,445	41.7	9,618	92.08	827	7.92
대중교통	11,877	47.4	11,480	96.66	397	3.34
교통약자	1,868	7.5	699	37.43	1,169	62.57
안전	884	3.5	411	46.52	473	53.48
합계	25,074	100.0	22,209	88.57	2,866	11.43

주 : 포천시, 『2013회계연도 일반 및 특별회계 세입·세출결산서』, 2014와 『2013 예산서』에서 정리

고 있다.

포천시 수송 및 교통분야 정책사업의 88.57%는 자체예산으로 수행되고 있다. 수송 및 교통분야 정책사업 예산을 부문별로 살펴보면 대중교통분야와 도로분야 예산이 각각 119억, 104억원이며 전체 예산의 89.1%로 대부분을 차지하고 있다. 이 두 부문 예산은 90% 이상이 자체예산으로 충당하고 있는데, 이는 재정자립도가 낮은 지자체에 부담이 될 것으로 보인다.

2013년도 포천시 수송 및 교통분야 사업 중 보조금 등으로 재원이 확보된 사업은 17개 사업으로 약 29억원의 예산을 지원받고 있다. 이 중 보행환경개선사업이 10억으로 전체 보조금액의 36.3%를 차지하고 있다.

중앙 · 지방정부간 재정협력체계 개선방향

1. 도로·철도 건설 중심의 예산 지원체계 개편

국토교통부의 지방정부로의 이전재원을 살펴보면, 철도부문이 약 47.6%, 도로부문이 39.2%로 전체 재원중 86.8%가 교통시설 건설 중심의 국고 지원이 이루어지고 있음을 알 수 있다.

대도시의 대중교통여건을 개선하기 위하여 도시철도 건설은 필요하나, 도시철도 건설여건이 조성되

표 22. 2013년도 포천시 수송 및 교통분야 보조금 사업 현황

단위: 백만원

구분	예산 총액	자체 예산	보조금 등		
			소계	국가	광역특별회계보조
도 로					
지방도접도구역 관리	36	18	18		18
도로표지판설치	74	37	37		37
신북대교	250	175	75		75
내진보강공사					
문산-대회산 확포장공사	200	100	100	100	
신평-가양간 확포장공사	300	50	250		
회전교차로 설치사업	280	98	182		140
지방도 가로등 정비	330	165	165		165
대 중 교 통					
벽지노선운행손실 보상	28	14	14		14
농어촌공영버스 운영결손금 지원	642	449	193		193
택시단말기 통신료 지원	15	8	8		8
택시카드결제 수수료 지원	5	3	3		3
정류소안내 전광판 설치	600	420	180		180
교통 저상버스 도입 약자 지원	198	69	129	99	30
보행환경개선사업	1,670	630	1,040		800
안전 어린이보호구역 CCTV설치	352	123	229		176
어린이보호구역 개선사업	240	84	156		120
교통안전환경 조성사업	292	204	88		88
합계	5,513	2,647	2,866	199	1,236

주 : 포천시, 『2013회계연도 일반 및 특별회계 세입·세출결산서』, 2014와 『2013 예산서』에서 정리

지 않은 중·소규모 지방자치단체는 국고지원의 혜택을 받기는 어려운 실정이다. 따라서 교통시설 건설 중심의 예산지원은 대도시로 예산지원이 집중되어 지방자치단체간 형평성문제를 야기할 수 있다.

에너지·환경 문제, 교통서비스의 형평성 측면에서는 도로, 철도등의 교통시설 건설중심의 예산 지원 이외에도 대중교통활성화 등 소규모 시설 및 운영개선을 위한 대책을 실현할 수 있는 예산지원이 필요하다. 그러나 교통·에너지·환경계에서

계정별 배분비율을 살펴보면 도로부문은 줄고 철도와 교통체계관리계정이 늘었다고는 하나, 교통체계관리계정은 아직은 10.0% 이하 수준만 배분되고 있는 실정이다. 다양한 도시교통정책을 추진하기 위해서는 해당 계정의 지속적 확대가 필요하고 국토교통부 이전 재원에서도 대중교통분야 등의 예산 확대가 이루어져야 한다. 또한 사회복지부문에 대한 중요성이 점차 증가함에 따라 교통안전, 교통약자보호 사업에 대한 지역주민의 요구가 커질 것으로 전망된다. 현재는 이 부문은 특정사업에 소규모 예산만이 지원되고 있으므로, 향후 증가되는 지역 주민 수요에 따른 예산지원이 확대되어야 할 것으로 판단된다.

2. 지자체 교통 및 수송분야 국고지원 비율 확대

안전행정부 『지방자치단체 통합재정 개요』(2014)의 분야별·재원별 예산을 살펴보면 사회복지 분야는 국고지원 비율이 54.5%임에 반하여 수송 및 교통분야는 국비지원 비율이 14.3%에 불과하다. 수송 및 교통분야가 국민의 이동권 확보라는 기본적인 사회복지임을 감안할 때 중앙정부의 지원 수준은 매우 낮은 것으로 판단된다. 개별 사업별로 살펴봐도 교통관련 국비지원 사업의 경우 지원 비율이 전반적으로 낮고 시설별로 상이하여 지방정부 차원에서 사업을 추진하는데 애로를 겪고 있다⁵⁾.

3. 포괄적인 국비지원방안 모색

현재 지방자치단체 교통 및 수송분야 예산 중 국고보조가 이루어지는 사업은 사업분야 및 구체적인 사용내용까지 다 지정되어 보조가 이루어진다. 이렇다 보니 사업의 필요성과 방법론까지 중앙정부에서 판단하고 집행여부가 결정되게 된다. 그래도 국고보조를 받기 위해 지방정부는 국고보조

가 이루어지는 사업위주로 사업계획을 수립할 수밖에 없는 상황이다. 그러나 중앙정부에서 판단한 사업의 필요성이 해당 지방자치단체에 일률적으로 적용되지 않을 수도 있다. 이러한 경직된 재원운용은 도시 특성에 맞는, 또는 지역주민이 필요로 하는 정책을 우선적으로 추진하게 하는데 장애요인이 될 수 있다.

사업별로 지원되는 국고보조는 매칭펀드가 마련되어야 해서, 지자체의 부담이 되기도 하고, 한정된 지원분야에서 국고보조를 받기위해서, 지방자치단체 시민의 필요성보다는 국고지원이 가능한 사업이 사업우선순위가 앞설 수밖에 없는 상황이다. 예로 포천시의 경우 2013년 총 28억의 국고 지원을 받았는데, 이중 36.3%인 10억이 보행환경개선사업에만 사용될 수 있는 예산이었다. 포천시의 다양한 교통문제 중 과연 보행환경개선사업이 가장 우선순위가 높은 사업인지에 대해서는 논란의 여지가 있을 수 있다.

중앙정부는 교부해주는 예산이 효과적으로 활용될 수 있고, 지방정부는 가장 필요한 부문에 예산을 사용하도록 하기 위하여 수송 및 교통분야 전체 사업에 대하여 포괄지원이 이루어지도록 개선이 필요할 것으로 판단된다. 이를 위하여는 현재 형식적으로 수립되고 있는 교통정기기본계획의 부문별 교통개선계획과 재정계획부문을 실질적으로 수립할 필요가 있다. 교통정기기본계획 수립시에는 지역주민에게 꼭 필요한 사업위주로 우선순위를 선정하고 이에 따라 필요예산을 산정한다. 이를 토대로 중앙정부에 수송 및 교통분야 예산 지원 요청을 하고, 이의 타당성을 검토하여 중앙정부는 예산을 교부하고, 예산 집행결과에 대하여는 모니터링을 실시해야 한다.

4. 대중교통분야 예산 배분의 형평성 확보

지방자치단체 수송 및 교통분야 세출구조별·기능별 예산규모를 살펴보면 대중교통·물류등 기타

5) 정하옥, 『교통부문의 국비지원사업 확대방안』, 광주발전연구원, 2008

분야는 6조 7,263억원으로 전체 수송 및 교통분야 예산의 44.3%를 차지하고 있다. 그러나 이중 보조사업은 19%에 불과해 도로의 36%, 도시철도의 44% 등 타분야에 비해 보조사업의 비중이 낮은 수준이다.

현재 지자체의 교통 및 운수분야 정책사업중 대중교통부문을 살펴보면 대부분 운수업체 경영지원에 예산이 활용되고 있다. 운수업체에 지원되는 비용중 디지털기록장치 장착 지원 등 일부 1회성 사업의 지원만 국고 지원이 이루어지고 있고, 매해 반복적으로 발생하는 경영지원 부문은 지자체가 100% 부담하고 있다. 2013년 고양시 예산 결산 결과, 대중교통부문에서 집행된 예산 중 1.9%만 국고가 지원되었고 운수업체 경영지원하는 대부분의 사업비는 지방자치단체 자체재원으로 충당하고 있었다.

도시철도도 대중교통의 일부분야라는 논의가 있을 수 있으나 도시철도 지원은 인구와 재정규모가 큰 대도시에서만 시행가능한 사업으로 도시철도 건설과 운영에 대한 국고 지원비중이 커질수록 도시간 대중교통격차는 더욱 벌어진다고 볼수 있다.

지역주민의 이동성을 확보하기 위한 기본 복지인 대중교통부분에 대한 예산의 국고지원이 부족한 실정에서 지자체는 운수업체 경영개선에 예산을 모두 투입함으로써 창의적인 대중교통활성화 정책은 마련조차 어려운 실정이다.

지역주민의 교통복지 제고 측면에서 도시철도 이외의 대중교통 예산규모의 확대가 필요하고, 이에 대한 국비지원방안이 모색되어야 한다.

5. 도시특성을 고려하는 국고보조금 지원방식 도입

현재 국고보조금은 사업별로 개별법에 의해 사업예산의 일정비율을 지원하도록 하고 있다. 이는 예산의 경직성을 유발해, 예산을 절감하는 노력을 시도하지 않게 하고, 보다 시급한 사업에 먼저 투자하는 것도 불가능하게 한다. 따라서 중앙정부에

서 지원된 예산이 비효율적으로 활용되는 경우도 발생하게 된다.

장기적으로는 교통 및 수송분야 정책사업의 구체적인 내용은 지방자치단체가 결정하도록 해 교통부문 포괄보조금으로 지원하도록 한다. 그러나 이는 지방자치단체 자체의 사업평가시스템이 갖추어져야 하며, 지자체에서 작성한 사업추진 및 예산의 적절성 및 사업추진 성과에 대한 사후평가체계 등 법제도적 기반을 마련하는데 시간이 필요할 것이다. 따라서, 단기적으로는 국고보조금 기준지원을 당해도시의 재정여건, 도시특성을 고려하여 차등보조율을 적용하도록 해 사업추진의 효율성을 도모하는 것이 필요한 것으로 판단된다.

참고문헌

고양시 (2014), 2013회계연도 일반 및 특별회계 세입·세출결산서.

국도교통부 (2013), 2012회계연도 결산보고서.

국회예산정책처 (2014), 재정통계.

김정옥 외 (2013), 교통시설의 효율적 투자재원 조달 및 활용에 대한 연구, 한국개발연구원 공공투자관리센터.

서울시 (2014), 2013회계연도 일반 및 특별회계 세입·세출결산서.

시·도공무원교육원 (2011), 2011 공통교재 지방재정조정제도.

안전행정부 (2013), 2012회계연도 결산보고서.

안전행정부 (2014), 지방자치단체 통합재정 개요.

안전행정부 (각년도), 지방재정연감.

오재학, 박상우 (2007), 지방교통시설투자 관련 국고보조금 지원체계 개편방안, 한국교통연구원.

정하옥 (2008), 교통부문의 국비지원사업 확대방안, 광주발전연구원.

포천시 (2014), 2013회계연도 일반 및 특별회계 세입·세출결산서.

한국지방재정공제회 (2013), 지방재정사례분석.