

“대전을 사람의 만남이 아름다운 도시로 만듭시다”



대전참여자치시민연대

수 신 각 언론사 사회부
발 신 대전참여자치시민연대(백경원 042-331-0092, 010-6406-7949)
제 목 대전시민과 함께 만드는 주민참여예산토론회 개최(총 7장)

보 도 자 료

대전시민과 함께 만드는 주민참여예산토론회 개최 —도시교통사회복지예산분석 발표—

- 일 시 : 2006년 12월 20일 오후 2시
- 장 소 : 대전광역시청 세미나실(3층)

1. 대전참여자치시민연대 12월 20일 오후 2시 대전시청 세미나실에서 「대전시민과 함께 만드는 주민참여예산 토론회」를 개최한다.
2. 대전참여자치시민연대는 지방정부의 정책과 사업추진을 감시감독하는데 있어서 예산감시의 중요성을 인식하고 예산편성에 있어서 주민참여와 주민의 삶의 욕구가 기반해야한다는 문제인식을 가지고 주민참여예산운동을 2006년도 주요 핵심사업으로 설정하였으며 예산교육과 정책간담회를 추진해왔다.
3. 이번 토론회는 1년 간의 예산감시운동을 정리하고 내년도 주민참여예산운동을 모색하는 자리이자 사회 복지·도시교통예산 분석을 발표함으로써 대전시의 재정정책과 지출패턴을 파악하고자 한다.
4. 이날 사회복지예산분석을 발표한 유원섭 교수(울지대학교 예방의학과, 복지인권운동본부 위원)는 분권교부세가 실시된 2005년도부터 예산증가율이 13.1%, 42.8%, 20.8%로 많은 변동을 보였으며 단순히 보조사업에서 자체사업으로 예산편성을 변경하는 정도에 그치는 등의 소극적인 대처를 한 것으로 보여진다고 발표하였다. 또한 사업내용이 대부분 시설투자(기관운영비지원, 기능보강)에 편중되어 있어 사회경제적 격차에

내몰린 차상위계층을 배려하지 않는 정책이라며 문제점을 지적하였다.

도시교통예산분석을 발표한 **금홍섭 국장(대전참여자치시민연대 사회개혁실천국장)**은 지하철 1호선 개통으로 사업예산은 줄고 있으나 채무상환예산은 급증하고 있으며 특히 2007년도 지하철 공적부조가 1천6백억원에 이르러 전체 도시교통부문 공적부조의 63.9%에 이르는 것으로 조사되었다고 발표했다. 또한 지하철 1호선 건설 및 유지관리를 위해 과도한 예산편성을 하면서, 신규사업은 커녕 기존 대중교통 수단 가운데 가장 큰 몫을 차지하고 있는 시내버스 등의 활성화를 위한 정책개발 및 예산반영은 전혀 하지 못 하고 있다고 문제제기 하였다.

올 해 대덕구 주민참여예산제도의 사례를 통해 주민참여예산제도의 발전방향에 대해 발표한 **김겸훈 박사(대전시민사회연구소)**는 구민참여예산위원과 공무원을 대상으로 설문조사를 한 결과 주민참여예산제가 지방자치 발전에 긍정적인 기여를 할 것이라고 구민위원 92.4%가 답변하였다고 한다. 그러나 주민참여예산제도가 자치행정의 효율성에 미친 부정적 효과에 대한 평가에서 “많은 시간이 소요되어 신속한 의사결정 저해효과”를 유발했다는 데에 구민위원 8.9%만이 응답한 반면, 공무원들의 답변은 60.8%에 이르러 공무원과 구민위원들 간에 주민참여예산제도에 대한 인식에 있어서 현격한 격차를 보이고 있다고 발표하였다. 따라서 주민참여예산제도가 원활히 작동하기 위해서는 내부적 합의와 지지기반의 구축이 선행되어야 하며 주민들이 자신의 기대와 욕구를 예산요구에 반영할 수 있도록 구민위원의 대표성과 사업 및 정책의 우선순위 결정에 대한 책임성이 제고되어야 할 것이라며 발전방향을 제안하였다.

4. 대전참여자치시민연대는 이번 토론회에서 논의된 내용을 기반으로 2007년도 주민참여예산운동의 방향설정을 논의할 예정이며 향후 주민참여예산제도가 지역사회에 정착될 수 있도록 다양한 방법을 모색할 계획이다. 또한 이번 토론회를 계기로 주민참여를 통한 예산편성이야말로 가장 효율적으로 예산이 배분되며 주민들의 삶의 질을 향상시킬 수 있다는 점에서 지역사회 내에 주민참여예산제도에 대한 인식이 확산될 수 있기를 기대한다.

5. 많은 관심 바랍니다.

※ 관련 자료는 홈페이지 및 이메일 별첨하여 보내드리겠습니다.

※ 본 자료는 대전참여자치시민연대 홈페이지(www.cham.or.kr/주요이슈방)에도 올려져 있습니다.

※ 주요문의는 백경원 간사(042-331-0092)에게 연락바랍니다.

대전참여자치시민연대 공동의장 김영숙 윤종삼 이동규 송인준

1. 사회복지분야예산분석(04~07년)보고서 요약(2쪽)

○ 2007년 예산안을 기준으로

-보건의료예산은 25,124,460천원으로 전체 일반회계예산 대비 1.5%

-사회복지예산은 294,616,466천원으로 일반회계예산 대비 18.7%

○ 사회복지예산2005년도를 제외하고 편성비율이 보조사업에 90%이상이나 치중되어 있으며 그 재정의 80% 정도를 국고보조금에 의존하는 형식을 띠고 있음. 사회복지보조사업에 보훈관련사업이 14억원이 건물건립에 투자되었음.

○ 장애인복지예산은 보조사업 중 장애인생활안정지원사업비로만 64.5%가 편성되어 있었으며 자체사업에서도 기관운영비지원에만 94%인 150억여원을 편성하여 지나치게 한쪽에만 편중되어 있었음.

○ 여성복지예산은 자체사업 예산액이 10억원 정도에 그치고 있으며 그 내용 또한 기존 시설과 사업에 형식적으로 지원하는 방식임. 향후 예산편성에 있어서 성인지적 관점으로 정책과 예산편성이 이뤄져야 할 것임.

○ 아동보육예산은 매년 꾸준히 증가하고 있으나 시설과 보육료에 대한 지원정책에 초점을 두고 편성됨으로써 프로그램 및 대상자지원과 범위를 확대한 아동복지적 측면의 정책은 소외되고 있는 것으로 보임. 또한 민간시설 교재교구비 외에 2007년도에 민간시설 지원이 대폭 확대되었으며 전체 아동보육 보조사업 대비 21%를 차지하고 있어 보육공공성강화를 간과한 정책추진이 이뤄지고 있음을 추측할 수 있음.

○ 노인복지예산은 자체사업 중 기관운영비지원이 83.3%이며 이 중에서도 노인시설보호가 기관운영비지원 총 예산액 대비 66%, 자체사업 예산액 대비 54%로 시설운영에 치우친 예산 편성구조를 가지고 있음.

○ 청소년육성예산은 사회복지예산분야 중에 60억인 1.9%로 가장 낮은 비율을 보였으며 자체사업의 비중이 계속적으로 낮아지고 있음. 또한 보조사업 중 기관운영비지원에 51%인 17억여 원, 그 다음으로 기능보강 및 장비구입이 23.5%로 예산이 편성되어 있어 청소년에게 직접 지원되는 방식보다 시설을 통해 지원하는 사업이 많은 것을 알 수 있음.

○ 사회복지예산은 분권교부세가 신설되는 2005년도부터 예산증가율이 13.1%, 42.8%, 20.8%로 많은 변동을 보였으며 사업 변경 시 신규사업을 개발하거나 기존 사업의 규모를 확장하는 방식을 활용하기 보다는 단순히 보조사업에서 자체사업으로 예산편성을 조정하는 등의 대전시의 소극적인 대처를 확인할 수 있었음.

또한 복지예산이 시설투자(기관운영비지원, 기능보강)에 편중되어 있는데 영렬탑이전 보훈공원조성비 12억, 장애인생활시설기능보강 18억, 보육정보센터조성 14억, 노인복지회관 건축 26억, 여성회관 건축 30억원 등 기관운영비가 매년 20%씩, 기능보강 및 장비구입비가 매년 5%씩, 총 25%가 시설투자에 사용되었음.

사회복지지원에 있어서도 재가 모/부자가정지원, 생계급여, 저소득아동보육료 등 저소득층과 특정 대상자들을 중심으로 복지혜택을 제공하는데 중점을 두고 있어 대전시 복지정책이 사회·경제적 격차에 내몰린 차상위계층을 배려하지 않고 있음.

향후 사회복지정책 수립과 예산편성에 있어서 공적인프라구축을 강화하기 위해 복지예산 20%, 보건의료예산 5%로 확대해야 하며 올바른 예산편을 위한 사회복지현장의 욕구조사를 실시하며 주민들을 예산편성에 참여시켜야 함. 또한 사회적 약자를 배려하는 복지예산을 편성하기 위해 시설운영위주의 공급자 중심의 정책에서 벗어나 주민의 삶의 질을 개선하고 최저생계비를 보장할 수 있는 특단의 정책적 변화가 요구되어짐.

2. 대전시 도시교통부문 예산(04~07년도) 분석 보고서 요약(3쪽)

07년도 교통부문 전체예산 3천748억, 부채상환 등 공적부조 2천528억(67.4%)

금홍섭(대전참여자치시민연대 사회개혁실천국장)

1. 대전광역시 도시교통부문 예산분석 대상 / 2004년~2006년 당초 예산(2007년도 당초 예산안)

2. 대전광역시 예산총괄 및 도시교통부문 예산총괄

- 분석기간 중 대전시 도시교통부문 총 예산규모는 1조7천995억원으로 동기간 대전시 총 예산 7조9천694억원의 22.6%에 해당된 것으로 나타남(일반회계 / 8천992억원, 특별회계 / 9천3억원)

3. 대전광역시 도시교통부문 예산편성의 문제점

1) 도시교통부문 세출현황

- 도시교통부문 세출은 04~07년 기간동안 총 1조7천994억원으로 사업예산이 1조2천203억원(67.8%), 채무상환 4천603억원(25.6%) 순으로 나타남.

- 년도별로 보면, 지하철 1호선 개통으로 사업예산은 줄고 있으나 채무상환 예산은 급증하고 있음.

- 경상예산 및 채무상환 관련 예산은 매년 늘어나고 있음. / 지하철 및 도로건설 부채상환이 주요인.

2) 도시교통부문 교통수단별 예산현황

<표1 / 도시교통부문 교통수단별 예산현황>

(단위 / 천원)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	부문별 합계	신장율(%)
도로/관리	104,325,332(24.3%)	91,623,675(18.2%)	119,114,335(24.3%)	107,249,078(28.6%)	422,312,420(24.0%)	8.6%
주차/관리	5,378,908(1.3%)	8,683,200(1.7%)	8,138,300(1.7%)	7,924,700(2.1%)	30,125,108(1.7%)	9.6%
지 하 철	279,440,886(64.9%)	350,812,835(69.6%)	267,746,816(54.6%)	165,344,882(44.1%)	1,063,345,419(58.3%)	△24.2%
버스/택시	9,769,366(2.3%)	18,114,300(3.6%)	33,130,475(6.7%)	36,595,994(9.8%)	97,610,135(5.6%)	33.6%
경상/기타	31,249,706(7.2%)	34,731,152(6.9%)	62,366,386(12.7%)	57,736,931(15.4%)	186,084,175(10.6%)	15.4%
년도별 합계	430,164,198(100%)	503,965,162(100%)	490,496,312(100%)	374,851,585(100%)	1,799,477,257(100%)	△6.3%
대전시 전체예산	1,744,527,000	1,911,716,000	2,074,697,000	2,238,489,000	7,969,429,000	8.0%

- 도시교통부문 부문별 예산 / 지하철 예산(1조633억원, 59.1%) <---> 버스/택시(976억원, 5.4%)

- 지하철 관련 예산은 매년 평균 24.2% 감소하고 있으나, 민자리스, 부채상환 규모는 대폭 늘어남.

- 대중교통 수단가운데 30%의 교통수송분담율로 가장 큰 역할을 하고 있는 시내버스 관련 2007년도 예산이 219억원으로 지하철 예산 1천653억원의 13.3%에 불과했으며, 시내버스 유가보조 및 시내버스 준공영제 보조금을 제외하면 시내버스 관련 사업비는 10억원 남짓한 실정임.

- 이는 지하철 1호선 건설 및 유지관리를 위해 과도한 예산편성을 하면서, 신규사업은 커녕 기존 대중교통 수단 가운데 가장 큰 몫을 차지하고 있는 시내버스 등의 활성화를 위한 정책개발 및 예산반영은 전혀 하지 못하고 있음을 반증하는 것임.

3) 공적부조(적자보전, 유가보조, 지방채상환 등) 현황

<표2 / 도시교통부문 공적부조 현황>

(단위 / 천원)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	부문별 합계	04년-07년 신장율(%)
지 하 철	108,857,586(75.6%)	89,796,949(66.1%)	134,894,660(59.4%)	161,625,152(63.9%)	495,174,347(65.2%)	9.6%
시내버스	6,110,972(4.2%)	7,989,860(5.9%)	17,116,706(7.5%)	20,683,860(8.2%)	51,901,398(6.8%)	31.3%
화물/택시	9,141,247(6.4%)	20,303,600(14.9%)	47,443,503(20.9%)	44,716,134(17.7%)	121,604,484(16.0%)	35.4%
도 로	19,823,166(13.8%)	17,826,363(13.1%)	27,545,587(12.2%)	25,774,254(10.2%)	90,969,370(12.0)	5.7%
년도별 합계	143,932,971(100%)	135,916,772(100%)	227,000,456(100%)	252,799,400(100%)	759,649,599(100%)	14.8%
총예산 대비 비율	8.25%	7.1%	10.9%	11.3%	9.5%	-
교통부문 예산합계	430,164,198	503,965,162	490,496,312	374,851,585	1,799,477,257	△6.3%
대전시 전체예산	1,744,527,000	1,911,716,000	2,074,697,000	2,238,489,000	7,969,429,000	8.0%

* ‘공적부조’란 편의상 만든 용어로서 대전시 전체예산 가운데 도시교통부문 공적부조 발생 내역을 보면, ‘유가보조’, ‘지하철 적자’, ‘지하철 부채상환’, ‘시내버스 준공영제’, ‘도시고속화도로 적자보조’, ‘민자상환’ 등이 이에 해당됨.

- 조사대상 기간 대전시 공적부조는 총 7천565억원으로 전체예산(7조9천694억원) 대비 10.5%이르는 것으로 조사되었으며, 특히 2007년도 공적부조 총액이 2천528억원으로 같은해 교통부문 전체예산 3천748억원의 67.4%에 이르는 것으로 조사되었으며, 시민1인당 17만4천3백원의 부담을 지고 있는 것으로 나타남.

- 이는 지하철 민자리스, 부채상환, 도로부채상환, 유가보조, 시내버스 준공영제 등 과도한 공적부조와 일반적인 경상경비를 제외하면 도시교통부문 신규사업을 전혀 추진할 수 없는 현실을 보여주는 것으로 분석됨.

- 특히, 2007년도 지하철 공적부조가 1천616억원에 이르러 전체 도시교통부문 공적부조의 63.9%에 이르는 것으로 조사되었으며, 지하철 관련예산이 지하철 1호선 건설이 마무리됨에 따라 매년 24.2% 감소하고 있는 가운데, 지하철 관련 지방채 및 공채상환, 민자리스 상환 등의 공적부조 예산은 매년 9.6% 늘어나고 있어 대전시 재정운용에 상당한 부담이 될 것으로 보임.

- 반면에 최근 논란이 되고 있는 시내버스의 경우 4년간 총 519억원(6.8%)이 투입된 것으로 조사되었으며, 화물/택시의 경우 국비로 지원되고 있는 유가보조가 크게 늘어나면서 지난 4년간 1천216억원(16.0%)이 투입된 것으로 나타났으나, 대중교통 수단 가운데 가장 큰 수송분담율을 자랑하고 있는 시내버스에 대한 투자는 미비한 것으로 나타남.

- 매년 14.8%씩 증가되고 있는 공적부조는 대전시 재정운용에 적지 않은 영향을 미칠 것으로 예상됨에 따라 공적부조를 줄이기위한 건전재정 운용을 위한 대전시의 지속적인 노력이 요구됨.

4. 문제해결 방안

- 대전시 도시교통부문 예산편성 실태를 분석해 본 결과 여전히 대규모 토목,건설사업이 중심이 된 공급위주의 예산편성을 고집하고 있는 것으로 나타났음.

- 대중교통수단 가운데 가장 높은 수송분담율을 보이고 있는 시내버스의 경우, 도시교통문제 해소를 위해서는 특단의 활성화 방안을 모색해야 한다는 수요자 및 시민사회의 요구가 구체적임에도 불구하고 유가보조 및 준공영제 시행에 따른 경직성 경비 증가 이외에 추가적인 예산편성은 전혀 이루어지지 않고 있어 형평성을 잃은 예산편성을 하고 있는 것으로 보임.

- 특히, 지하철 부채 상환 등의 과도한 공적부조는 경직성 경비 증가로 이어져 정상적인 대전시 재정운용에도 심각한 영향을 미치는 것은 물론, 도시교통문제 해소를 위한 최소한의 시민적 요구조차도 반영할 수 없는 위기적 상황을 초래하고 있음.

- 따라서, 철저한 수요관리위주 교통정책과 저비용 고효율을 이끌어 낼 수 있는 시내버스 활성화를 위한 인프라 시설 확충 등의 정책적 방향에 입각한 적극적인 예산편성이 이루어지도록 함. 불필요한 공적부조 확대는 결국 주민의 삶의 질과 밀접한 관련이 있는 사회복지, 문화, 체육 등 다른분야 정책결정 및 예산편성에도 큰 영향을 미칠 수 밖에 없으며, 이는 결국 대전시 도시경쟁력을 저하시키는 원인으로도 귀결된다는 점에서 건전재정 등의 문제해결을 위한 노력이 지속적으로 이루어지도록 함.

- 더 나아가, 경직성 경비 등 비생산적인 경비지출을 최대한 억제하도록 하고, 각 정책에 대한 철저한 성과관리제도 도입을 통해 실효성 있는 교통정책 및 도시교통문제 해소 방안을 모색하고, 도시교통 정책과 예산편성을 연계하는 정책업무 평가제도, 목표관리제, 성과 감사 등의 각종 평가시스템을 도입 함.

- 특히, 형평성을 잃고 있는 대전시 도시교통부문 정책 및 예산편성 방향을 시내버스를 중심으로 한 대중교통 정책으로 전면 전환함. 도시철도 2,3호선의 경우도 저렴한 비용으로 단기간에 활성화 시킬 수 있는 시내버스중심의 특단의 활성화 방안을 도입한 이후, 대중교통수단에 대한 적정수요가 있을때 도시철도 수단을 검토하도록 함.