

대전광역시 도시교통부문 예산(04~07년도)분석 보고서

금홍섭(대전참여자치시민연대 사회개혁실천국장)

1. 들어가는 말

대전시 예산은 일정 기간내의 수입과 지출에 관한 예정적 수치 이상의 의미가 담겨져 있다. 예산 속에는 대전시의 정책과 사업이 표현되어 있고, 예산을 통해 달성하기 위한 목적과 의지가 담겨있다. 예산은 그 자체가 목적이 될 수는 없고, 그 '무엇'인가를 달성하기 위한 도구일 뿐이다.

최근들어 일부 지방자치단체를 중심으로 주민참여예산제가 도입 운영되면서 전국적인 관심을 끌고 있다. 그동안 일부 관료중심으로 이루어졌던 예산편성 과정에 해당지역 주민이 직접 참여하여 예산편성에 영향력을 행사하고 있는 것이다. 이러한 주민참여예산운동은 예산편성의 적정성 및 적정금액이 산출되어 책정되었는가의 여부도 중요하지만 그보다 어느분야에 어떻게 편성했는가가 더욱더 중요하다. 다시말해서 예산편성 규모나 투명성에 대한 사실관계보다 사업의 가치가 지역주민들의 가치와 부합하는지, 충분한 근거를 가지고 사업이 결정되고 예산이 편성되었는지에 대한 가치판단이 우선하고 있는 것이다.

이렇듯 예산감시운동은 지방정부가 예산을 통해 달성하고자 하는 정책과 그 효과를 감시하는 것이다. 이는 정책 결정과 집행과정에 예산을 매개로 개입하여 지방정부를 납세자인 시민이 원하는 방향으로 개혁하는 것이기도 하다.

그런점에서 도시교통문제는 시민들이 느끼는 가장 심각한 사회적 문제로 인식하고 있다. 그동안 도로건설, 지하철 건설 등에 천문학적인 예산이 투입된 반면, '시민의 발'인 시내버스 등 대중교통 환경을 개선하기 위한 정부와 자치단체의 노력은 미비한 실정이다. 이런결과 천문학적인 공급위주의 교통정책에 대한 예산편성에도 불구하고 도시교통문제 해소는커녕 교통혼잡비용만도 한해동안 9,482억원(2004년)이 넘는 등 심각한 문제를 드러내고 있다.

지난 1960대부터 대중교통 중심의 강력한 수요관리정책을 통해 도시교통문제를 슬기롭게 풀고 있는 선진국들과는 달리 우리나라는 아직도 승용차, 지하철 위주의 교통정책에 집착하고 있으며, 그에따른 지하철 건설부채, 운영적자, 시내버스 지원, 유가보조 등의 과도한 교통부문 공적보조는 대전시의 정상적인 예산운용을 어렵게 하고 있다. ¹⁾

더 나아가 이런 교통부문의 과도한 공적보조 및 공급위주의 교통정책으로 인해 재정운용이 편중됨에 따라 사회복지, 문화, 체육 등 시민의 삶의 질과 밀접히 관련되어 있는 분야에 대한 예산편성이 어렵게 되어 결국 도시경쟁력을 저하시킨다는 지적까지 일고 있다.

따라서, 대전시 도시교통문제 해소를 위해서는 수요관리위주의 교통정책의 도입과 더불어 시내버스중심의 대중교통체계로 전면 전환하고 이를 위한 관련 예산을 편성하는 등의 특단의 방안을 모색해야 한다.

이번 대전시 도시교통부문 예산분석은 그동안 대전시의 도시교통부문 예산편성의 현황과 문제점, 그리고

1) 참고 / 대전광역시 교통부문 공적보조 발생 내역(유가보조, 지하철 적자, 지하철 부채상환, 시내버스 준공영제, 도시고속화도로 적자보조, 도시고속화도로 민자 상황 등)

과도한 공적보조 실태를 살펴보고 대전시의 올바른 도시교통부문 예산편성 방향을 모색해보는데 그 목적이 있다 하겠다.

2. 대전광역시 재정여건 및 재정운영 방향

대전광역시 2007년도 중기지방재정계획에 따르면 세입분야의 경우 세수증가폭의 둔화로 재정운영계획에 어려움이 예상된다고 언급하고 있다. 지방세와 관련한 부동산거래세인 취득, 등록세율 인하로 예년수준 이상 전망하고 있으며, 세외수입 부문도 순세계잉여금이 주재원으로 예년수준으로 전망하고 있다. 또한 국고보조금 및 지방교부세 등 중앙지원 예산은 불투명하나 내국세 증감에 따라 유동적이며 정부예산 증가율을 상회할 것으로 전망하고 있다.

세출분야의 경우도, 법정 필수경비 등의 증가로 가용재원이 열악할 것으로 예상하고 있다. 삶의 질과 관련한 복지, 문화, 환경 등 시민욕구 증대에 따른 재정수요 증가가 예상되며, 지하철 민자리스 상황에 따른 필수 경비 부담과 동부순환 도로건설 등 대단위 SOC사업, 도시철도 운영적자보전, 시내버스 준공영제 등의 경직성 경비 증가로 세출수요 급증을 예상하고 있다.

이와 관련 대전시 스스로 재정운영 방향에서 건실한 재정관리를 위해서는 경상예산의 절감과 투자재정계획에 의한 계획적 재정운영 등 건실한 재정관리 노력이 어느때보다 절실히 요구된다고 밝히고 있다.

아울러, 대전시는 삶의 질 향상을 위한 복지, 문화, 환경분야에 대한 지속투자과 재정의 효율성 증진을 위하여 신규사업을 억제하고 마무리사업에 중점적으로 투자하는 등의 내부행정경비 절감을 위해 최선의 노력을 다해야 한다.

뿐만 아니라, 재정 건전화 유도를 위해 지방채 발행을 억제하고 감채기금을 지속적으로 적립하도록 하고, 열린 재정운영을 통한 투명성, 건정성 확보 및 재정집행의 책임성을 강화하도록 해야 할 것으로 보인다.

3. 대전광역시 도시교통부문 예산분석 개요

1) 분석대상 / 2004년~2006년 당초 예산(2007년도 당초 예산안)

- 대전광역시 2004년도 당초 예산
- 대전광역시 2005년도 당초 예산
- 대전광역시 2006년도 당초 예산
- 대전광역시 2007년도 당초 예산(안)

2) 세항별 분석대상

<표1 / 세항별 교통부문 분석대상>

교통부문 분석대상(세항)			
2418.기반시설 3232.투자유치 3331.도로건설 3332.도로유지관리 3335.건설관리본부운영	3411.교통정책행정 3412.주차관리 3413.도시교통사업 3414.지하철건설지원 3414.지하철건설지원	3414.지하철건설지원 3415.대중교통관리 3416.광역교통시설 3417.운수업체지원 3417.운수업체지원	3421.교통안전시설 3431.광역교통비비 5111.지방채상환 5311.징수교부금 5411.예비비

* 기반시설, 투자유치, 지방채상환, 징수교부금, 예비비 등의 경우 교통부문 예산만 포함시켰음.

* 대전시가 통상적으로 교통부문 예산으로 포함하는 지하철가 관련 예산은 제외시켰음.

4. 대전광역시 예산총괄 및 도시교통부문 예산총괄

1) 대전시 예산규모

<표2 / 대전시 전체 예산규모>

(단위 / 원)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	총 계	년 평균 신장율(%)
합 계	1,744,527,000	1,911,716,000	2,074,697,000	2,238,489,000	7,969,429,000(100%)	8.0%
일반회계	1,117,736,000	1,239,599,000	1,391,013,000	1,577,372,000	5,325,720,000(66.8%)	12.2%
특별회계	626,791,000	672,117,000	683,684,000	661,117,000	2,643,709,000(33.2%)	1.7%

분석기간 중 대전시 예산규모는 총 7조9천694억원으로 연평균 재정규모는 1조9천924억원으로 나타났다. 이 중에 일반회계는 전체예산의 66.8%인 5조3천257억원이었으며, 특별회계는 전체예산의 33.2%인 2조6천437억원으로 나타났으며, 연평균 예산증가율은 8.0%로 나타났다.

2) 도시교통부문 예산총괄

<표3 / 도시교통부문 예산총괄>

(단위 / 천원)

구 분		2004	2005	2006	2007	부문별 합계
일반회계	투자유치	26,000	292,000	59,000	26,000	403,000(0.6%)
	도로건설	41,111,046	25,158,376	35,087,760	43,149,921	144,507,103(16.6%)
	도로유지관리	6,239,590	4,216,238	7,443,228	8,086,586	25,985,642(2.9%)
	건설관리본부운영	8,538,490	8,308,720	8,031,060	7,136,823	32,015,093(3.6%)
	교통정책행정	6,203,303	25,545,102	37,391,821	38,218,774	107,359,000(12.3%)
	주차관리	372,793	3,413,352	4,037,274	3,547,494	11,370,913(1.3%)
	지하철건설지원	50,497,000	71,530,536	52,414,000	78,081,728	252,523,264(29.0%)
	대중교통관리	166,815	1,951,039	2,660,881	2,725,493	7,504,228(0.8%)
	운수업체지원	15,252,219	28,293,460	64,560,209	65,399,994	173,505,882(19.9%)
	차량등록소운영	2,087,910	2,087,438	2,174,979	2,427,146	8,777,473(1.0%)
	광역교통정비			151,953	97,976	249,929(0.2%)
	지방채상환	31,626,032	31,342,261	24,672,997	23,926,950	111,568,240(9.2%)

	징수교부금	720,000		21,035,150	1,654,000	23,409,150(2.6%)
일반회계 합계		162,841,198	202,138,522	259,720,312	274,478,885	899,178,917(100%)
특 별 회 계	기반시설				5,000,000	5,000,000(0.5%)
	도시교통사업	10,858,904	9,650,754	8,756,921	8,875,577	38,142,156(4.2%)
	지하철건설지원	171,515,979	196,426,812	135,575,886	5,077,899	508,596,576(56.5%)
	광역교통시설	24,072,640	14,577,640	12,627,212	9,652,956	60,930,448(6.8%)
	교통안전시설	8,613,932	13,811,854	15,833,749	12,181,870	50,441,405(5.6%)
	지방채상환	52,057,720	66,281,051	53,531,250	53,532,728	225,402,749(25.0%)
	징수교부금			2,367,500	2,510,000	4,877,500(0.5%)
	예비비	203,825	1,078,529	2,083,482	3,541,670	6,907,506(0.8%)
특별회계 합계		267,323,000	301,826,640	230,776,000	100,372,700	900,298,340(100%)
년도별 합계		430,164,198	503,965,162	490,496,312	374,851,585	1,799,477,257(100%)

분석기간 중 대전시 도시교통부문 총 예산규모는 1조7천995억원으로 동기간 대전시 총 예산 7조9천694억원의 22.6%에 해당된 것으로 나타났다. 도시교통부문 총 예산 가운데 일반회계는 8천992억원으로 나타났으며, 특별회계도 9천3억원으로 나타나, 각각 절반 규모로 나타났다.

일반회계 가운데 가장 높은 비중을 차지하고 있는 분야는 지하철건설지원으로 4년간 총 2천525억원으로 일반회계 총 예산의 29.0%에 해당되었으며, 다음으로 운수업계지원(1천735억, 19.9%), 도로건설(1천445억, 16.6%) 순으로 나타났다.

특별회계 가운데 가장 높은 비중을 차지하고 있는 분야는 단연 지하철 건설지원사업으로 4년간 총 5천86억원으로 특별회계 총 예산의 56.5%에 해당되었으며, 다음으로 지방채상환(2천254억, 25.0%), 광역교통시설(609억, 6.8%) 순으로 나타났다.

전체적으로 대전시 전체예산대비 도시교통부문 특별회계 예산 비중이 높은 이유는 도시철도 및 도로 건설과 부채 상환이 많았기 때문인 것으로 보인다.

5. 대전광역시 도시교통부문 예산편성의 문제점

1) 도시교통부문 세출현황

〈표4 / 도시교통부문 세출현황〉

(단위 / 천원)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	부문별 합계	년 평균 신장율(%)
경상예산	16,802,672(3.9%)	19,719,972(3.9%)	22,011,212(4.5%)	25,874,361(6.9%)	84,408,217(4.7%)	14.4%
사업예산	324,044,509(75.3%)	377,876,287(75.0%)	341,994,581(69.7%)	176,373,648(47.1%)	1,220,289,025(67.8%)	△30.1%
예 비 비	4,913,265(1.2%)	8,745,591(1.7%)	8,794,622(1.8%)	12,062,170(3.2%)	34,515,648(1.9%)	23.8%
채무상환	84,403,752(19.6%)	97,623,312(19.4%)	117,695,897(24.0%)	160,541,406(42.8%)	460,264,367(25.6%)	19.1%
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%

경상예산 및 채무상환 관련 예산은 매년 늘어나고 있는 것으로 나타났다. 특히, 채무상환 예산은 2004년도 844억원에 그치던 것이, 2007년에는 1천605억원으로 매년 19.1% 늘어나고 있는 것으로 나타났으며, 이유는 지하철 1호선 건설 및 도로건설에 대한 부채상환이 주요 요인인 것으로 나타났다.

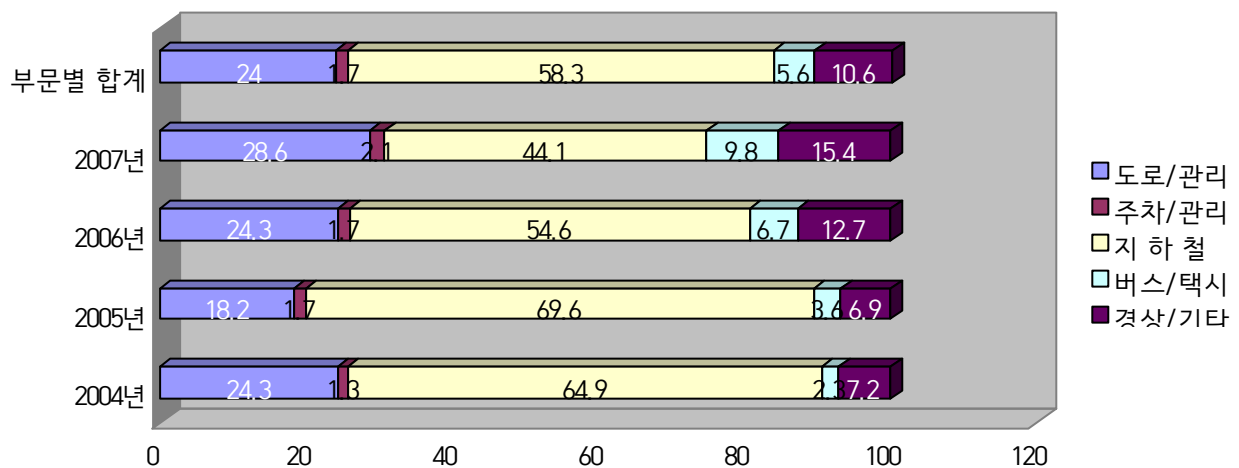
반면에, 사업예산은 매년 30.1% 감소하였는데 이는 지하철 1호선 공사가 마무리되고 채무상환 예산이 확대되면서 교통부문의 새로운 신규 사업이 추진되지 못하면서 기인한 것으로 분석된다.

3) 도시교통부문 교통수단별 예산현황

<표5 / 도시교통부문 교통수단별 예산현황>

(단위 / 천원)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	부문별 합계	년 평균 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 교통수단별 예산편성 현황을 살펴본결과, 전체적으로 교통수단별 전체 예산은 매년 평균 6.3% 줄어들고 있는 것으로 나타났으며, 대전시 전체 예산대비 비율도 매년 줄어들고 있는 것은 나타났다.

도시교통부문 부문별 예산 가운데 가장 높은 비중을 차지하고 있는 것은 59.1%에 이르는 지하철 예산으로 4년간 총 1조633억원을 투자한 것으로 조사되었으며, 다음으로 도로/관리 예산이 4천223억원으로 전체 예산대비 23.5%에 이르는 것으로 조사되었으며, 버스/택시 및 주차 관련 예산은 각각 976억원(5.4%), 301억원(1.7%)밖

에 되지 않았다.

이 가운데 지하철 관련 예산은 매년 평균 24.2% 감소하고 있으나, 이는 1호선 건설공사가 마무리됨에 따른 영향으로 이해되며, 오히려 민자리스 상황 등 각종 부채상환과 운영적자 지원이 대폭 늘어나면서 여전히 대전시 건전 재정 운용에 걸림돌이 되고 있는 것으로 분석된다.

반면에 시내버스 준공영제 시행 및 유가보조 급증에 따라 시내버스와 택시 관련 예산은 매년 33.6%씩 늘어나고 있는 것으로 조사되었으며, 상대적으로 도로 및 주차 관련예산은 소폭 증가한 것으로 조사되었다.

그러나 이런 교통수단별 예산편성 실태는 아래 표6과 같은 대전광역시 수단별 수송분담율과는 대조를 보이고 있다.

<표6 / 도시교통부문 각종 지표현황>

구 분		2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	년 평균 신장율(%)
수 송 분 담 율	시내버스	31.1%	31.0%	30.6%	30.3%	28.1%	미조사	-2.6%
	도시철도	-	-	-	-	-	1.7%	-
	택 시	18.4%	18.3%	18.1%	18.1%	16.9%	미조사	-2.2%
	자 가 용	29.8%	30.0%	30.3%	32.2%	33.2%	미조사	2.7%
	기 타	20.7%	20.7%	21.0%	19.2%	21.8%	미조사	1.3%
교통혼잡비용(억원)		7,978	8,740	9,378	9,482	미조사	미조사	5.5%

* 자료출처 / 건설교통부(2005년 12월 기준)

대전시 도시교통부문의 예산안의 가장 큰 특징은 대전시가 제시하였던 대중교통 중심의 교통정책을 지향하겠다는 발전의 목표와 세출구조간의 연계성이 낮다는 점이다.

실제로, 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 실정이다.

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 것이다.

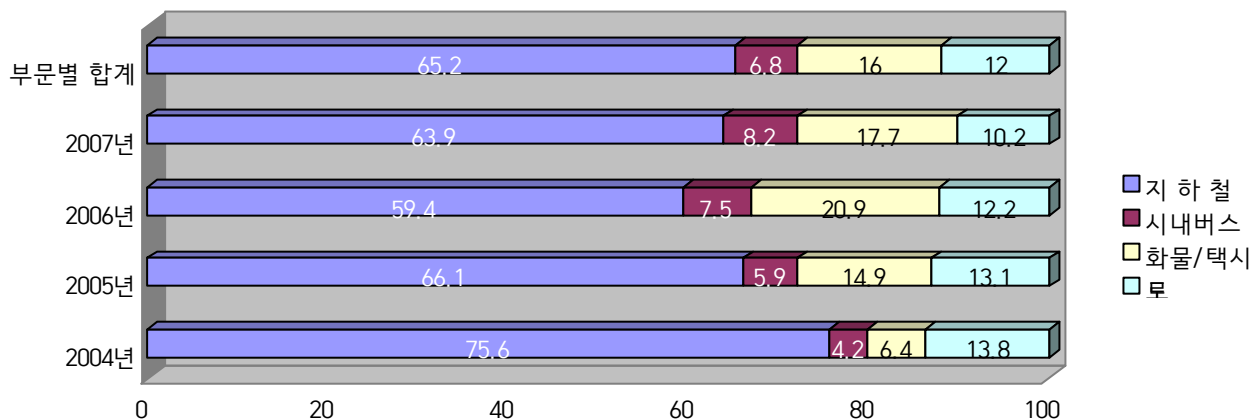
4) 공적보조(적자보전, 유가보조, 지방채상환 등) 현황

<표7 / 도시교통부문 공적보조 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%



‘공적보조’란 편의상 만든 용어로서 대전시 전체예산 가운데 도시교통부문에서 발생하는 ‘적자보전’, ‘각종 지원’, ‘지방채상환’, ‘민자리스 상환’ 등의 관련예산을 말한다. 공적보조 발생 내역을 보면, ‘유가보조’, ‘지하철 적자’, ‘지하철 부채상환’, ‘시내버스 준공영제’, ‘도시고속화도로 적자보조’, ‘민자상환’ 등이 이에 해당된다.

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

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

특히, 2007년도 지하철 공적보조가 1천616억원에 이르러 전체 도시교통부문 공적보조의 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 공적보조 예산은 매년 9.6% 늘어나고 있어 대전시 재정운용에 상당한 부담이 될 것으로 보인다.

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 나타나, 대중교통 수단 가운데 가장 큰 수송분담율을 자랑하고 있는 시내버스에 대한 투자는 미비한 것으로 나타났다.

매년 14.8%씩 증가되고 있는 공적보조는 대전시 재정운용에 적지 않은 영향을 미칠 것으로 예상됨에 따라

공적보조를 줄이기위한 건전재정 운용을 위한 대전시의 지속적인 노력이 요구된다.

6. 나오는 말

지금까지 2004년부터 2007년까지 대전광역시 도시교통부문 예산편성에 대한 현황과 문제점 그리고 과도한 공적보조 실태를 살펴보았다.

지방자치단체의 예산은 당해 회계연도에 지방정부 활동의 계획표이다. 즉 지방자치단체의 예산은 지방정부의 정책적인 목표를 구체적으로 표명하여야 하며 일정기간동안 지방정부가 어떠한 구도로 행·재정활동을 수행할 것인가 하는 것을 표현한 정책적 계획표가 되어야 한다. 그런점에서 세출예산은 지방정부가 어떠한 일을 할 것인가를 나타내 주고 있다.

2004년도부터 2007년도 대전시 도시교통부문 전체예산(1조7천995억) 가운데 지하철 예산이 총 59.1%인 1조 633억원에 이르는 등 집중된 퇴행적이고 반시민적인 재정운용을 해오고 있었던 것으로 확인되었다. 특히, 공적보조는 2007년도 전체 도시교통부문 예산(3천748억) 가운데 67.4%인 2천528억원에 이르는 등 심각한 예산편성 왜곡현상을 보이고 있었다.

최근 대전시는 교통정책 방향을 과거의 도로, 주차장 공급 등의 공급위주의 교통정책에서 수요관리위주의 대중교통정책을 표방해 왔다. 그럼에도 불구하고 대전시 도시교통부문 예산편성 실태를 분석해 본 결과 여전히 대규모 토목·건설사업이 중심이 된 공급위주의 예산편성을 고집하고 있는 것으로 나타났다.

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 보인다.

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

따라서, 다음과 같은 도시교통부문 예산편성 방향에 대한 대안을 제시하고자 한다.

첫째, 지방재정의 효율성과 건전성을 높이기 위해서는, 지방자치단체가 지역주민의 욕구를 최우선적으로 충족시킬수 있는 지역공공서비스를 효율적으로 제공하여야 하며, 최소의 비용으로 지역내 공적 서비스를 제공하여야 한다. 지방자치단체장이나 재정운동을 담당하고 있는 관료들은 경직성 경비 등 비생산적인 경비지출을 최대한 억제하여 예산을 절약하여야 하며 합리적으로 지방재정을 운영하여야 할 것이다.

둘째, 과도한 공적보조 및 경직성 경비 증가로 정상적인 재정운용이 불가능하다는 점에서, 도시교통부문 각 정책에 대한 철저한 성과관리제도 도입을 통해 실효성 있는 교통정책 및 도시교통문제 해소 방안을 모색해야

한다. 이를 위해서는 과도한 공적보조 문제를 해소하기 위한 원인진단과 더불어 예산편성의 효율성과 투명성, 자율성을 통해 건전재정을 견인할 수 있는 중장기 재정계획과 더불어 대전시의 지속적인 노력이 병행되어야 할 것이다.

셋째, 도시교통 예산 편성은 도시교통문제를 해소하는데 1차적 목표가 있는 만큼, 도시교통 정책과 예산편성을 연계하는 평가시스템을 도입해야 한다. 최근들어 당위성 확보 보다는 명분으로 대규모 사업이 무리하게 추진되는 경우가 많은데, 이의 극복을 위해서 세출에 대한 비용개념을 따져 보아야 하며 재정투자사업이 지역의 공적 이익을 증진시키는데 어느 정도 기여하는가를 검토하여 보아야 한다. 또한 현재 대전시가 추진하고 있는 지하철과 같은 대형 재정투자사업의 효율성에 대한 엄밀한 분석이 이루어져야 하며 투자우선순위와 가용자원의 제한하에서 효율적 사업을 선정하는 기준이 마련되어야 한다.

따라서, 각종 도시교통정책에 대한 목표와 성과지표를 설정하고 지표에 의한 평가결과를 재정운용에 반영토록해 실효성 있는 정책 및 예산편성이 이루어지도록 해야 한다. 이를 위해 대전시는 정책업무 평가제도, 목표관리제, 성과 감사 등의 안정적이고 주기적인 정책 및 예산편성에 대한 관리감독 시스템을 통해 도시교통부문의 좀더 실효성 있는 예산편성 방향을 정형화 시켜야 할 것이다.

넷째, 형평성을 잃고 있는 대전시 도시교통부문 정책 및 예산편성 방향을 시내버스를 중심으로 한 대중교통 정책으로 전면 전환해야 한다. 지하철 관련 경직성 경비가 확대되는 이유로 당초계획대비 이용수요가 미달하고, 무리한 차입을 통한 건설재원을 조달하고, 과다한 사업비 및 낮은 요금수준에 기인한다는 점에서, 저렴한 비용으로 단기간에 활성화 시킬 수 있는 시내버스중심의 특단의 활성화 방안을 도입한 이후, 대중교통수단에 대한 적정수요가 있을때 도시철도 수단을 검토해야 한다.

다섯째, 철저한 수요관리위주 교통정책과 저비용 고효율을 이끌어 낼 수 있는 시내버스 활성화를 위한 인프라 시설 확충 등의 정책적 방향에 입각한 적극적인 예산편성이 이루어져야 한다. 특히, 지하철 관련 경직성 경비 확대와 공적보조 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 이루어져야 한다.

<참고자료 1 / 2004년도 도시교통부문 예산표>

〈참고자료 2 / 2005년도 도시교통부문 예산표〉

<참고자료 3 / 2006년도 도시교통부문 예산표>

<참고자료 4 / 2007년도 도시교통부문 예산표>