

공청회 2006-27

## (가칭)교통유아 육성기금 도입방안

- 일시: 2006. 12. 13(수). 14:30 ~ 17:00
- 장소: 한국보건사회연구원 대회의실

교 통 안 전 공 단  
한국보건사회연구원

## ◆ 진행 순서 ◆

- 14:30 ~ 14:40 : 등 록
- 14:40 ~ 15:00 : 개회식
  - 개회사 : 최병호 (한국보건사회연구원 연구경영혁신본부장)
  - 축 사 : 황덕수 (교통안전공단 도로안전본부장)
- 15:00 ~ 15:40 : 주제발표
  - 좌 장 : 조재국 (한국보건사회연구원 선임연구위원)
  - 발 표 : 유근춘 (한국보건사회연구원 사회재정평가센터소장)
- 15:40 ~ 16:30 : 토론
  - 토 론 자 : 권선진 (평택대학교 사회복지학과 교수)  
김형모 (경기대학교 사회복지학부 교수)  
민만기 (녹색교통운동 사무처장)  
박재영 (한국생활안전연합 부장)  
이득로 (대한손해보험협회 자동차보험부장)

(※토론자 가나다순)
- 16:30 ~ 16:40 : 휴식
- 16:40 ~ 17:00 : 종합토론

## 목 차

I. 교통사고 유자녀 현황 .....	6
제1절 교통사고 유자녀의 정의 .....	6
제2절 교통사고 유자녀 수 추정 .....	6
II. 교통사고 유자녀가구 지원체계 현황 및 문제점 .....	10
제1절 간접적 지원제도 .....	10
제2절 직접적 지원제도 현황 .....	12
제3절 현재의 국내 지원사업의 문제점 및 한계 검토 .....	14
III. 교통사고 유자녀가구 생활실태·복지욕구 조사 및 교통유아육성기금 도입을 위한 국민의식 조사 결과 .....	15
제1절 교통사고 유자녀가구 생활실태·복지욕구 조사 결과 .....	15
제2절 교통유아육성기금 도입을 위한 국민의식 조사 결과 .....	21
IV. 외국의 교통사고 유자녀가구 지원 관련 제도 현황 .....	25
제1절 일본 .....	25
제2절 국내에의 시사점 .....	37
V. 교통유아육성기금 도입 방안 .....	38
제1절 기본 방향 .....	38
제2절 공익법인의 설립운영에 관한 법률에 근거한 교통유아육성기금 설치 방안 .....	40

## I . 교통사고 유자녀 현황

### 제1절 교통사고 유자녀의 정의

□ 본 연구에서는 교통사고 유자녀를 다음과 같이 정의함.

- 자동차사고로 사망하거나 중증후유장애를 입은 사람의 18세 미만의 자녀(고교 재학의 경우 20세 이하)
- 이 정의는 영유아보육법에 따른 영유아(6세미만의 취학전 아동)와 초등학교재학시기(6세부터 12세 미만까지)의 아동 그리고 중학교재학시기(12세부터 18세미만까지)의 청소년인 미성년자 중 부모가 상기한 교통사고를 당한 인구그룹을 대상으로 하는 것임.

### 제2절 교통사고 유자녀 수 추정

□ 본 연구에 따라 교통사고 유자녀의 현황으로서 가장 중요한 것은 유자녀 수의 규모임.

- 이는 교통사고 유자녀와 관련된 모든 논의의 기반이 되는 정보임.
- 현재 교통사고에 대한 자료는 경찰청과 보험개발원에 거의 대부분이 있음.
- 그러나 교통사고 유자녀 수를 추정하기 위해 위의 두 자료는 법적이유로 아직 사용할 수 없음.
- 따라서 앞으로의 중요한 과제의 하나는 법적으로 교통사고 자료로부터 교통사고 유자녀 수가 자동적으로 파악될 수 있도록 법이 정비되고 이에 따라 적합한 데이터 베이스를 구축하는 것임.
- 이러한 정보처리 과정을 통해 교통유아가 자동적으로 파악되게 하는 것이 또한 중요함. 이를 통해 현재와 같이 별도로 교통유아를 발굴해야 하는 비효율이 없어짐.

기존의 추계방법의 과대와 과소를 피할 수 있는 중도적 방법을 사용하여 추계를 함. 이는 현실을 가장 잘 반영하고 있다고 생각됨.

이는 다음과 같은 가정을 기반으로 추계를 함.

- 기존의 두 추계와 같이 각 연도의 연령별 교통사고 사망자와 부상자 수를 경찰청 자료에서 구하고,
- 1990-2004의 평균초혼 연령 27.4세를 기준으로 28세부터 아이를 갖는 것으로 하고 위로는 50세까지 아이를 낳은 것으로 하여 28-50 세까지를 미성년자를 두는 연령으로 봄.

<표1-1> 미성년자 자녀를 둔 28-50세 사상자의 비율(1987-2004년 평균)

구분	전체 사망자	28-50세 사망자	전체 부상자	28-50세 부상자
수(단위:명)	181,574	71,011	6,166,285	2,971,542
구성비(단위:%)	100.0	39.11	100.0	48.19

- 부상자 중 후유장애 비율과 중증 장애자의 비율을 각 연도에 대해 보험개발원의 자료를 사용하여 구함.

<표1-2> 자동차사고 후유장애 비율

연도	부상자 중 후유장애 비율	후유장애자 중 중증후유장애 비율(1-4급)
2004	1.911	2.75
2003	1.98	2.67
2002	2.074	3.279
2001	2.643	3.102
2000	2.999	2.734
1999	3.61	2.49
1998	5.99	2.67
1997	8.68	2.3
1996년 이전 평균	10.8	2.49

\*자료: 보험개발원, 손해보험사의 책임보험금 지급실태.

- 자녀수는 1987-2004년의 합계출산율의 산술평균 1.51을 사용함(통계청 KOSIS).
- 또한 계산 시 각 연령의 인구수가 동일하다는 가정을 사용함.

□ 추계의 한계점과 의미

- 첫째로, 기존추계는 부상자 중 노동력 상실자를 후유장애자 중 장애등급 1-3급으로 가정하였으나, 공단추계는 1-4급으로 가정함. 그러나 기존추계와 같이 이 들 중 노동능력이 있을 수 있고, 5급 이하의 장애자도 노동능력을 상실할 수 있다는 한계를 가짐.
- 이는 교통안전공단의 정확한 자료사용의 장점을 유지하면서 출산연령과 순서에 대한 과소추계가능성의 가정을 현실적으로 수정한 것임.

□ 교통사고 유자녀 수 추정 결과

- 2004년 현재 총 5만6214명의 교통사고 유자녀가 있는 것으로 추정됨. 교통안전공단의 5만3646명보다 약3천명의 유자녀가 더 많음. 이는 교통안전공단의 추계가 앞에서 지적한 바와 같이 나이 작은 부모가 항상 나이 작은 자녀를 둔다는 가정에 입각하여 계산을 함으로써 과소계산의 측면이 있다는 점에 기인함.
- 그러나 기존의 추계방법에 따른 18만4607명은 관련 가정이 자세하지 못한 것에 기인하여 과대 추계된 것으로 판단됨. 특히 후유장애자와 중증후유장애자 비율의 수치를 각 연도의 것으로 하는 것이 큰 차이를 가져온 것으로 판단됨.
- 이 추계에 따르면 매년 평균 3123명 정도의 교통사고 유자녀가 발생함.

□ 이상의 결과를 종합하여 본 연구에서는 중도적인 추계방법이 현실에 가장 가까운 것으로 판단함.

- 따라서 본 연구에서는 중도적인 추계방법의 결과를 사용하여 관련 추계를 하고자 함.

<표1-3> 연도별 미성년자를 둔 교통사고 피해자 및 2004년도 기준 미성년자 자녀 수

년도	사망자	미성년자 녀가 있는 사망자(39. 11%)	부상자	부상자 중 후유장애 자	장애자중 중증장애자 (각연도자 료사용)	미성년자녀 가 있는 중증장애자 (48.19%)	사망자+중증 장애자자녀( 가구평균자녀 수1.51)	2004년현재연령 18세미만의 자녀 (단 18세이상은제외)	
								1~18세	4,009
2004	6,563	2,567	346,987	6,630.922	182	88	4,009	1~18세	4,009
2003	7,212	2,821	376,503	7,454.759	199	96	4,404	2 ~19	4,159
2002	7,090	2,773	348,184	7,221.336	237	114	4,359	3 ~20	3,875
2001	8,097	3,167	386,539	1,0216.23	317	153	5,012	4 ~21	4,177
2000	10,236	4,003	426,984	12,805.25	350	169	6,300	5 ~22	4,900
1999	9,353	3,658	420,967	15,196.91	378	182	5,799	6 ~23	4,188
1998	9,057	3,542	340,564	20,399.78	545	262	5,745	7 ~24	3,830
1997	11,603	4,538	343,159	29,786.2	685	330	7,351	8 ~25	4,492
1996	12,653	4,949	355,962	38,443.9	957	461	8,169	9 ~26	4,538
1995	10,323	4,037	331,747	35,828.68	892	430	6,746	10 ~27	3,373
1994	10,087	3,945	350,892	37,896.34	944	455	6,644	11 ~28	2,953
1993	10,402	4,068	337,679	36,469.33	908	438	6,804	12 ~29	2,646
1992	11,640	4,552	325,943	35,201.84	877	422	7,512	13 ~30	2,504
1991	13,429	5,252	331,610	35,813.88	892	430	8,580	14 ~31	2,383
1990	12,325	4,820	324,229	35,016.73	872	420	7,913	15 ~32	1,758
1989	12,603	4,929	325,896	35,196.77	876	422	8,081	16 ~33	1,347
1988	11,563	4,522	287,739	31,075.81	774	373	7,392	17 ~34	821
1987	7,206	2,818	222,701	24,051.71	599	289	4,691	18 ~35	261
합계	181,442	70,962	6,184,285	454,706	11,484	5,534	115,509	19 ~ 36	56,214

## II. 교통사고 유자녀가구 지원체계 현황 및 문제점

- 현재 우리나라에서 교통사고 유자녀 가정을 위한 지원제도는 국민기초 생활보장제도나 모·부자가정 제도 등 국가에서 저소득층이나 사회적 취약계층에게 제공하는 간접적인 방식과 녹색교통연합과 건설교통부 및 교통안전 공단에서 교통사고 유자녀에게 직접 제공하는 직접적인 방식이 있음.

### 제1절 간접적 지원제도

#### 1. 국민기초생활보장제도

- 국민기초생활보장제도는 우리나라의 대표적인 공공 부조 제도임 만약 교통사고 유자녀가정이 부양의무자가 사망으로 부재하거나 장애로 부양능력을 상실하고, 개별가구의 소득 인정액이 최저생계비 이하이면 수급자로 선정될 수 있음.
- 저소득 층 유자녀 가정이 수급자로 선정되면 생계급여, 주거 급여, 의료급여, 교육급여, 해산 급여, 장제 급여 및 자활급여를 받을 수 있음. 유자녀가 직접적인 혜택을 받을 수 있는 급여는 의료급여와 교육급여가 있음.

#### 2. 소년·소녀 가장 지원사업

- 국민기초생활보장법에 의한 수급자 가구에 해당하는 교통사고 유자녀 가정 중 만 18세 이하의 아동이 실질적으로 가정을 이끌어 가고 있는 세대라면 소년 소녀 가장으로 채택되어 생활보호를 제공받을 수 있음. 18세 이상이라도 중·고등학교에 재학 중일 경우 졸업할 때까지 지원해줌. 그러나 15세 미만의 아동으로만 세대를 구성할 경우 소년소녀가정 지정을 제한하고 가정위탁이나 시설입소를 강구함.

#### 가. 소득 보장

- 소년 소녀가장으로 채택된 대상들은 국민기초생활보장제도내에서 생계급여, 교육급여 등 받을 수 있으며 여기에 더하여 부가 급여가 있음.

#### 나. 정서적 지원

- 소년 소녀 가장으로 지정된 유자녀들은 주변의 아동위원, 종교인, 공무원 등을 후견인으로 지정하여 필요시 상담할 수 있는 정서적 지원이 있음.

#### 다. 급식 지원

- 소년 소녀 가정을 포함한 저소득 아동 또는 결식 우려가 높은 아동에게 식사를 제공함으로써 아동의 건전 육성을 도모함. 급식지원은 국민기초생활대상자 수급 등 이종 수급에 상관없이 기타 가정사정으로 제대로 보살핌을 받지 못해 끼니를 거르거나 먹는다 해도 필요한 영양을 충분히 공급받지 못하는 모든 아동에게 급식을 지원함.

#### 라. 지역 아동센터(공부방)운영

- 지역사회 아동의 보호·교육, 건전한 놀이와 오락의 제공, 보호자와 지역사회의 연계 등 아동의 건전 육성을 위하여 종합적인 아동복지 서비스를 제공을 목적으로 하고 있음. 방과 후 보살핌을 제대로 받을 수 없는 유자녀들의 경우 주 5일 하루 8시간씩 운영하는 지역 아동센터에서 학습지도, 상담, 특별프로그램 등 다양한 프로그램에 참여할 수 있음.

### 3. 법정 모·부자 가정 지원사업

- 교통사고 유자녀의 가정 중 세대주의 모 또는 부 한사람과 만 18세 이하의 자녀로 이루어진 가정으로 2006년도 선정기준을 충족한다면 지원을 받을 수 있음.
- 교통사고 유자녀 가정이 재가 저소득 모·부자 가정일 경우 소득 인정액 산정시 국민기초생활보장사업과 동일한 산정기준 적용과 고등학생 입학금·수업료 및 아동 양육비 지원을 받을 수 있으며 복지 자금 대여 등 저소득 모·부자 가정의 조기자립을 위한 지원을 받을 수 있음.

- 이외에도 교통사고 유자녀 가정의 무주택일 경우 모·부자 시설에서 일정기간 보호함으로써 자립·자활 기반을 조성할 수 있음. 특히 2006년도부터는 부자보호시설의 신축으로 저소득 부자가정의 지원이 강화되었으며 퇴소시 자립정착금의 지원으로 자립을 도모함.

#### 4. 장애인 가구 지원사업

##### 가. 장애 수당

- 교통사고 유자녀 가정 중 기초생활보장법 상의 생계급여 수급자이며 교통사고로 인해 중증 장애인이 되었다면 1인당 매 6만원을 지급받을 수 있음. 장애인의 수를 기준으로 하므로 한 가구에 장애인이 2인인 경우 장애인 각자에게 지급됨.

##### 나. 장애 아동 부양 수당

- 기초생활보장법상의 생계급여 수급자 중 유자녀 역시 교통사고로 인해 1급 재가 장애 아동된 경우 보호자에게 매월 5만원씩 지급됨. 단 장애인이 초중등 교육법에 의한 고등학교와 이에 준하여 특수학교 또는 각종 학교에 재학 중인 경우에는 20세 이하의 경우 포함함. 시설입소 장애인에게는 수당지급이 불가능함.

##### 다. 장애인 자녀 교육비 지원

- 차상위 계층 가구의 1~3급 장애인 중학생 및 고등학생과 1~3급 장애인의 중학생자녀 및 고등학생자녀에 대한 교육비를 지원하여 경제적 부담을 줄여주고 있음. 만약 국민 기초생활보장법과 모자가정과 같이 타법에 의해 국가지원을 받고 있는 경우 제외됨.

### 제2절 직접적 지원제도 현황

#### 1. 교통안전공단 및 건설교통부의 지원 사업

##### 가. 생활자금 무이자 대출

- 자동차 사고로 사망하거나 자동차 손해배상보장법시행령에 의한 1급내지 4급에 해당

하는 중증후유장해를 가진 사람과 생계를 같이하는 18세 미만의 자녀로 구성된 가족으로, 생활형편이 국민기초생활보장법령에 의한 수급자이거나 다음 표의 기준에 해당하는 모든 사람은 지원을 받을 수 있음.

<표 2-1> 2006년도 선정기준

가구규모	1인 가구	2인 가구	3인 가구	4인 가구	5인 가구	6인 가구
금액(원/월)	418,309	700,849	939,849	1,170,422	1,353,242	1,542,382
재산기준	가구당 재산 7000만원이하(수도권) 또는 6,500만원 이하(기타지역)					

#### 나. 유자녀 장학금 지원

- 자동차 사고로 사망하거나 자동차 손해보장법시행령에 의한 1급내지 4급에 해당하는 중증 후유장해를 가진 사람의 18세미만의 자녀로서 교육인적자원부 장관이 학력을 인정하는 초·중·고등학교 제 2조 및 평생교육법 제 2조 제 3호의 규정에 의한 중·고등학교 입학예정 또는 재학 중인 학생으로 성적 우수 장학생, 특기 장학생 등에게 지급함.

#### 다. 보조금과 재활보조금 지원

- 자동차 사고로 인한 부모의 사망 또는 중증 후유장해를 입은 자녀에게 건설교통부는 생활자금의 무이자 대출과 장학금 지원, 피부양 노부모 및 중증 후유장해를 입은 사람에게는 생계보조금과 재활보조금을 지원함.

#### 라. 전세 자금 지원

- 건설 교통부는 교통사고 유자녀 가정으로서 무주택인 국민기초생활 수급자 가정을 대상으로 이들의 주거 생활 안정 및 주거 수준의 향상을 기하기 위하여 전세자금 지원하고 있음.

### 2. 민간부문의 지원사업

- 민간부문 지원사업 주체로는 교통사고 유자녀에 대한 사회적 관심을 촉구하는 캠페인

폐인과 함께 장학금 지급 및 캠프 등을 통한 교통사고 유자녀 지원사업을 실시해 온 사단법인 녹색교통운동이 가장 대표적인 기관이며, 그 외 한국교통장애인협회, 어린이교통안전협회 등의 교통관련 시민단체와 재단법인 한국태양유전 교통사고유자녀장학회, 고속도로장학재단 등의 민간 재단법인 등이 있음.

### 제3절 현재의 국내 지원사업의 문제점 및 한계 검토

- 현재 국내의 교통사고 유자녀 가구를 위한 지원은 이들 가구를 대상으로 직접적인 지원보다는 보편적 사회보장제도에 의한 간접적인 지원 방식으로 주로 제공되고 있으나 보장대상의 포괄성 및 지원 수준의 충분성 측면에서 많은 한계를 가지고 있으며, 특히 다음과 같은 두 가지 문제점을 야기하고 있음.
  - 첫째는 국민기초생활보장제도 등 기존의 보편적인 사회보장체계에서 교통사고 유자녀가구의 욕구가 제대로 반영되지 않고 있다는 것임.
  - 둘째는 교통사고 유자녀 가구가 현재의 지원제도에 근접할 수 있는 전달체계 구축과 홍보가 필요함에도 이 부분이 제대로 이루어지지 않아 교통사고 유자녀가 저소득층이 된 후에도 해당 정보의 부족으로 필요한 혜택을 받고 있지 경우가 많음.
- 특히 우리나라 복지 정책은 서구 복지국가의 아동수당 혹은 가족수당과 같은 데모그란트 방식(demogrant) 소득보장제도가 없기 때문에, 이들 사회보장체계가 잘 갖추어진 선진국과는 달리 교통사고 유자녀가구를 대상으로 한 별도의 지원체계가 요구됨.
  - 따라서, 현재의 교통안전공단을 중심으로 저소득 교통사고 유자녀가구를 대상으로 제한적인 수준에서 실시하고 있는 지원사업을 확대하거나 또는 일본에서 실시하고 있는 교통유아육성기금과 같이 별도의 지원체계를 구축하여 교통사고 유자녀가구의 생활안정과 유자녀의 안정적인 학업 수행을 도모할 필요가 있음.

### Ⅲ. 교통사고 유자녀가구 생활실태·복지욕구 조사 및 교통유아육성기금 도입을 위한 국민의식 조사 결과

#### 제1절 교통사고 유자녀가구 생활실태·복지욕구 조사 결과<sup>1)</sup>

##### 1. 가구일반사항

###### 가. 가구원수

- 교통사고 유자녀가구의 평균가구원수는 3.52명으로 나타났으며, 가장 많은 가구원수는 3인가구로 조사대상가구의 45.2%인 것으로 나타남.
  - 다음은 4인가구가 29.4%로 나타남.

###### 나. 가구주 분석

- 가구주를 중심으로 인구학적 분류에 따른 가구특성을 살펴보면 다음과 같음.
  - 가구주 성별로 살펴볼 경우, 가구주가 남성인 경우는 39.6%, 여성가구주는 60.4%로 나타남. 일반가구의 특성에 비해 여성가구주가 높게 나타나고 있음.
  - 가구주 연령을 살펴볼 경우, 남성가구주의 평균연령은 44.5세, 여성가구주의 평균연령은 42.4세로 나타나 남성이 여성가구주에 비해 2.1세 높게 나타남.

###### 다. 교통사고 유자녀 특성분석

- 가구당 교통사고 유자녀 수를 살펴보면, 가구에 교통사고 유자녀가 1명만 있는 경우는 전체 조사대상가구의 46.18%, 2명이 있는 경우는 45.18%로 나타남. 3명 이상을 가진

---

1) 본 조사는 조사원이 사전에 표본추출된 교통사고 유자녀가구를 직접 방문하여 실시한 「직접면접조사」로서, 응답자는 교통사고 유자녀가 미성년자임을 고려하여 보호자로 하였음. 또한 표본추출은 교통안전공단 자동차사고 피해 지원사업 대상자 데이터베이스의 교통사고 유자녀가구를 모집단으로 하였음. 본 조사는 표본추출된 교통사고 유자녀가구 1,579가구 중에서 1,000가구를 조사완료하는 것을 목표로 실시되었으며, 조사 결과 최종 1,010가구를 조사완료하였음.

경우는 8.65%로 분석됨.

— 조사대상가구의 전체 교통사고 유자녀 수는 1,646명으로 나타남.

- 교통사고 유자녀들에 대한 교육상태를 살펴보면, 고등학교에 재학중인 경우가 약 37%로 가장 높게 나타나고 있으며, 다음은 중학교 및 초등학교 재학인 경우가 각각 29.49%, 26.26%로 나타나고 있음.

## 2. 교통사고 실태

### 가. 교통사고 피해 유형

- 교통사고 유자녀가구의 교통사고 피해 유형을 살펴보면, 부상망이 전체의 58.4%로 가장 많으며, 이어서 부중상이 36.6%로 나타났음.

— 모사망 및 모중상의 경우에는 각각 1.9%, 3.2%에 불과하였으며, 결국 교통사고 유자녀가구의 경우에는 전체의 95%가 가구주였던 아버지의 사고로 인해 경제적 어려움을 겪고 있음을 알 수 있음.

### 나. 교통사고 후 보상금 수령 여부

- 교통사고 후 보상금 수령 여부를 살펴본 결과, 전체의 70.1%는 보상금을 받았으나, 29.6%는 보상금을 받지 못한 것으로 나타났음.

— 이렇듯, 교통사고 보상금을 받지 못한 비율이 낮지 않은 것은 보상에 있어서 상대적으로 불리한 본인과실에 의한 사고의 비중이 상대적으로 높고, 뺑소니 등 상대방과실에 의한 사고의 경우 2000년 이전에는 책임보험에 의한 보상이 이루어지지 않았기 때문으로 보임.

### 다. 보상금 주 사용 용도

- 교통사고 보상금의 주 사용 용도로는 전체의 41.5%가 생활자금으로 사용하였다고 응답하였으며, 이어서 치료비 23.0%, 부채상환 18.2%의 순서로 나타났음.

— 생활자금과 치료비, 부채상환 등의 주 사용 용도를 고려했을 때, 전체 보상금 중 대부분이 이미 소진된 상태로 판단됨.

### 3. 가구의 경제적 실태

- 전체가구대상의 소득수준을 살펴보면, 평균소득수준은 163.06만원(경상소득기준 151.67만원)으로 나타나고 있음. 총생활비가 158.99만원인 것에 비해 4.07만원 높은 것으로 교통사고 유자녀가구의 경우 소득에서 지출을 제외할 경우 큰 여유를 가지고 있지 않음을 볼 수 있음.
  - 2006년 2분기 통계청 「가계조사」에 의할 경우 전국가구의 소득수준이 298.85만원, 경상소득은 283.71만원인 것으로 나타나, 교통사고 유자녀가구의 소득수준이 매우 낮다는 것을 발견할 수 있음.
- 경제적 생활수준
  - 경제적인 생활수준을 묻는 질문에 조사대상가구의 83.56%가 상중하기준으로 하층에 속한다고 응답함으로써 교통유아가구들이 일반가구에 비해 생활수준이 매우 낮고 부정적인 생각을 하고 있는 것으로 조사됨.

### 4. 가구의 가정생활 실태

#### 가. 가정내 문제 경험 및 문제의 교통사고 관련 정도

- 교통사고 유자녀가구가 지니고 가정내 문제를 살펴보면, 가정경제문제가 전체 가구의 94.4%로 경험하고 있어 가장 높았으며, 이어서 자녀양육 및 교육문제 89.0%, 가족의 건강문제 61.9%로 나타났음.
  - 또한 주거관련문제 49.8%, 부부관계문제 42.8%, 가족 공동의 시간 부족 및 가족 갈등 27.2%, 부모 부양문제 20.2%, 배우자 및 자녀에 대한 가정 폭력 6.1% 등의 순서로 교통사고 유자녀가구가 가정내 문제를 현재 경험하고 있는 것으로 나타났음.
  - 이러한 가정내 문제가 교통사고와의 관련이 어느 정도 있는 가 하는데 대한 질문에 90% 이상의 높은 관련이 있다고 응답하여 교통사고 유자녀 가구가 현재 경험하고 있는 가정내 문제는 부모의 교통사고가 직간접적인 영향을 끼친 것으로 볼 수 있음.

## 5. 교통사고 유자녀 가구의 복지 욕구

### 가. 정부 및 지자체의 교통사고 유자녀가구에 대한 관심 정도

- 교통사고 유자녀가구가 인지하고 있는 정부 및 지자체의 교통사고 유자녀가구에 대한 관심 정도를 살펴보면, 그저 그렇다고 응답한 가구가 전체의 43.7%로 가장 높았음.
  - 매우 많은 관심을 갖고 있다고 응답한 가구는 전체의 32.2%로서 전혀 관심을 갖고 있지 않다고 응답한 가구보다 10% 포인트 정도 높게 나타났음.

### 나. 교통안전공단 자동차사고 피해 지원사업 혜택 여부 및 만족도

- 교통사고 유자녀가구를 대상으로 교통안전공단에서 실시하고 있는 자동차사고 피해 지원사업 혜택의 수급율을 살펴본 결과, 전체의 90.0%가 생활자금 대출을 받고 있는 것으로 나타났으며, 장학금 지급을 받고 있는 가구는 50.5%인 것으로 나타났음.
  - 또한 재활보조금 지급을 받고 있는 가구는 전체의 33.4%, 피부양 보조금을 지급받고 있는 가구는 1.7%로 나타났음.
- 지원사업을 받고 있는 가구의 만족도를 살펴보면, 우선 수급 요건으로서 지원 대상에 대한 만족도의 경우, 5점 만점 기준에 3.5점으로써 현행 4종류의 사업이 거의 같게 나타났으며, 급여액에 해당하는 지원 수준에 대한 만족도의 경우에는 장학금 지급이 3.35점으로 가장 높게 나타났으며, 재활보조금 지급이 2.96점으로 가장 낮게 나타났음.

### 다. 희망 지원사업 및 건의 사항

- 교통사고 유자녀가구에서 희망하는 교통안전공단의 추가 지원사업 및 공단 건의사항을 살펴보면, 장학금 지원 대상 확대(성적 제한 폐지, 특수학교 재학생 지원, 대학교까지 연장 등)를 희망하는 가구가 전체의 38.9%로 가장 높았으며, 이어서 학원비 등 사교육비를 지원 해 줄 것을 희망하는 가구가 16.5%로 나타났음.
  - 또한 생활자금 대출의 무상 지원 또는 대학생까지 기간 연장을 희망하는 가구가 11.4%, 창업자금 지원을 희망하는 가구가 5.4%로 나타났음.

### 라. 교통유아육성기금 도움 정도

- 교통유아육성기금이 설치될 경우 교통사고 유자녀가구의 생활안정과 유자녀의 학업수

행에 어느 정도 도움이 될 것 같은가에 대한 질문에 응답 가구의 89.4%가 도움이 될 것 같다고 응답하였으며, 도움이 되지 않을 것 같다고 응답한 가구의 비율은 3.7%에 불과하였음.

- 이는 교통사고 유자녀가구의 교통유아육성기금에 대한 기대치가 매우 높음을 보여주는 결과라고 할 수 있음.

(단위: %)

구분	전혀 도움이 되지 않음	도움이 되지 않음	반반임	도움이 됨	매우 도움이 됨	계(수)
전체	0.7	3.0	6.9	38.7	50.7	100.0

#### 마. 교통유아육성기금 가입 대상 선호도(1) - 가구유형

- 교통유아육성기금 가입 대상 요건 중 가구유형에 대한 선호도를 살펴본 결과, 현재 교통안전공단에서 실시하고 있는 유자녀 지원사업과 마찬가지로 사망자 유자녀 가구와 중증후유장애인 유자녀가구 전부를 가입 대상으로 하는 것을 선호하는 가구가 전체의 95.9%로서 압도적으로 높았음.

(단위: %)

구분	교통사고 사망자 유자녀 가구에 한해 실시	사망자 유자녀가구 및 중증후유장애인 가구 전부를 대상으로 실시	계
전체	4.1	95.9	100.0

#### 바. 교통유아육성기금 가입 대상 선호도(2) - 소득수준

- 교통유아육성기금 가입 대상 요건 중 유자녀가구의 소득수준에 대한 선호도를 살펴본 결과, 현재 교통안전공단에서 실시하고 있는 유자녀 지원사업과 마찬가지로 저소득층에 한해 실시하는 것을 선호하는 가구가 전체의 62.2%로서 소득수준에 관계없이 실시하는 것을 희망하는 가구(37.8%)보다 높게 나타났음.

(단위: %)

구분	저소득층에 한해 실시	소득수준에 관계없이 실시	계
전체	62.2	37.8	100.0

**사. 교통유아육성기금 재원 조달 방식 선호도**

- 교통유아육성기금 재원 조달 방식에 대한 선호도를 살펴본 결과, 가능한 모든 재원을 포괄하는 ‘가입자 일시납부금+책임보험분담금+국고지원(정부출연금)+민간단체기부금’의 방식을 선호하는 가구가 전체의 92.3%로서 압도적으로 높았음.

(단위: %)

구분	1	2	3	계
전체	0.4	7.3	92.3	100.0

주: 1=가입자 일시납부금+책임보험분담금, 2=가입자 일시납부금+책임보험분담금+국고지원(정부출연금), 3=가입자 일시납부금+책임보험분담금+국고지원(정부출연금)+민간단체기부금

**아. 교통유아육성기금 가입 방식 선호도**

- 교통유아육성기금 가입 방식에 대한 선호도를 살펴본 결과, 의무 가입의 방식을 선호하는 가구가 전체의 55.0%로서 임의 가입을 선호하는 가구보다 약간 높게 나타났음.

(단위: %)

구분	의무 가입	임의 가입	계
전체	55.0	45.0	100.0

**자. 교통유아육성기금 가입 의사**

- 교통유아육성기금이 설치될 경우 실제 가입 의사를 살펴본 결과, 가입 의사가 있다고 응답한 가구가 전체의 87.5%로서 가입 의사가 없다고 응답한 가구보다 7배 높게 나타났음.

(단위: %)

구분	가입 의사 있음	가입 의사 없음	계
전체	87.5	12.5	100.0

**차. 교통유아육성기금 관리 운영 주체 선호도**

- 교통유아육성기금 관리 운영 주체에 대한 선호도를 살펴본 결과, 현재 교통사고 유자녀 가구에 대한 지원을 주도하고 있는 교통안전공단에서 직접 관리 운영하거나 또는

교통안전공단이 지정하는 법인 및 단체에서 관리 운영하는 방안을 선호하는 가구가 전체의 70.9%로서 압도적으로 높았으며, 별도의 독립적인 재단법인을 설립하여 교통유아육성기금의 관리 운영을 맡도록 하는 것이 바람직하다고 응답한 가구가 전체의 12.8%로서 그 뒤를 이었음.

(단위: %)

구분	1	2	3	4	5	계(수)
전체	10.6	70.9	12.8	5.6	0.1	100.0

주: 1=건설교통부 또는 건설교통부가 지정하는 법인 및 단체, 2=교통안전공단 또는 교통안전공단이 지정하는 법인 및 단체, 3=별도의 독립적인 재단법인 설립, 4=모르겠음, 5=기타

## 제2절 교통유아육성기금 도입을 위한 국민의식 조사 결과<sup>2)</sup>

### 가. 정부 및 지자체의 교통사고 유자녀가구에 대한 관심 정도

- 전국의 성인 남녀가 인지하고 있는 정부 및 지자체의 교통사고 유자녀가구에 대한 관심 정도를 살펴보면, 그저 그렇다고 응답한 가구가 전체의 38.1%로 가장 높았음.
  - 매우 많은 관심을 갖고 있다고 응답한 자는 전체의 6.6%로서 전혀 관심을 갖고 있지 않다고 응답한 자의 1/5 수준임.

### 나. 자동차손해배상보장사업 인지 여부

- 전국의 성인 남녀를 대상으로 자동차손해배상보장법에 의거하여 교통안전공단에서 실시하고 있는 자동차손해배상보장사업의 인지 여부를 살펴본 결과, 전체의 1/5 수준인 22.1%만이 알고 있는 것으로 나타났음.
  - 이는 정부 및 교통안전공단 등 관련 기관에서 자동차손해배상보장사업에 대해 일반 국민을 대상으로 보다 더 적극적으로 홍보를 해야 함을 의미하는 것임.

2) 본 조사는 일반 국민의 교통유아육성기금에 대한 인식 및 욕구 파악을 통해 교통유아육성기금 도입의 타당성 확보를 위한 기초자료 수집을 위해 실시되었으며, 조사의 형식은 조사원이 사전에 확률표본추출된 전국의 성인 남녀를 대상으로 실시한 「전화면접조사」였음. 조사 대상은 미성년 자녀가 있을 것으로 추정되는 만 25~59세의 성인 남녀 1,000명이었으며, 조사 결과 최종 1,009명을 조사완료하였음.

**다. 교통유아육성기금 도움 정도**

- 교통유아육성기금이 설치될 경우 교통사고 유자녀가구의 생활안정과 유자녀의 학업수행에 어느 정도 도움이 될 것 같은가에 대한 질문에 응답자의 29.2%가 도움이 될 것 같다고 응답하였으며, 도움이 되지 않을 것 같다고 응답한 가구의 비율은 6.4%에 불과하였음.

**라. 교통유아육성기금 가입 대상 선호도(1) - 가구유형**

- 교통유아육성기금 가입 대상 요건 중 가구유형에 대한 선호도를 살펴본 결과, 현재 교통안전공단에서 실시하고 있는 유자녀 지원사업과 마찬가지로 사망자 유자녀 가구와 중증후유장애인 유자녀가구 전부를 가입 대상으로 하는 것을 선호하는 응답자가 전체의 92.0%로서 압도적으로 높았음.

**마. 교통유아육성기금 가입 대상 선호도(2) - 소득수준**

- 교통유아육성기금 가입 대상 요건 중 유자녀가구의 소득수준에 대한 선호도를 살펴본 결과, 현재 교통안전공단에서 실시하고 있는 유자녀 지원사업과 마찬가지로 저소득층에 한해 실시하는 것을 선호하는 가구가 전체의 58.2%로서 소득수준에 관계없이 실시하는 것을 희망하는 가구(41.8%)보다 높게 나타났음.

**바. 교통유아육성기금 재원 조달 방식 선호도**

- 교통유아육성기금 재원 조달 방식에 대한 선호도를 살펴본 결과, 가능한 모든 재원을 포괄하는 ‘가입자 일시납부금+책임보험분담금+국고지원(정부출연금)+민간단체기부금’의 방식을 선호하는 가구가 전체의 59.9%로서 가장 높았음.

**사. 교통유아육성기금 가입 방식 선호도**

- 교통유아육성기금 가입 방식에 대한 선호도를 살펴본 결과, 임의 가입의 방식을 선호하는 자가 전체의 62.1%로서 의무 가입을 선호하는 자(37.9%)보다 높게 나타났음.

**아. 교통유아육성기금 가입 의사**

- 교통유아육성기금이 설치될 경우 실제 가입 의사를 살펴본 결과, 가입 의사가 있다고 응답한 자가 전체의 65.4%로서 가입 의사가 없다고 응답한 자보다 2배 정도 높게 나

타났음.

#### 자. 교통유아육성기금 관리 운영 주체 선호도

- 교통유아육성기금 관리 운영 주체에 대한 선호도를 살펴본 결과, 현재 교통사고 유자녀 가구에 대한 지원을 주도하고 있는 교통안전공단에서 직접 관리 운영하거나 또는 교통안전공단이 지정하는 법인 및 단체에서 관리 운영하는 방안을 선호하는 자가 전체의 31.4%로서 가장 높았으며, 이어서 별도의 독립적인 재단법인을 설립하여 교통유아육성기금의 관리 운영을 맡도록 하는 것이 바람직하다고 응답한 자가 전체의 30.3%로서 그 뒤를 이었음.

### 제 3 절 조사 결과의 함의

- 교통사고 유자녀가구 생활실태 및 복지욕구 조사의 결과에서 나타났듯, 교통사고 유자녀가구의 생활수준은 매우 열악하며, 이로 인해 유자녀 또한 발달 및 학업 수행에 많은 어려움을 겪고 있음.
  - 교통사고 유자녀가구의 대부분은 부의 사망 또는 부의 중상으로 인해 유자녀의 모가 가구의 생계를 책임지는 여성 가구주 가구였으며, 이는 유자녀가구의 경제적 어려움을 더욱 심화시키고 있음.
  - 교통사고로 인한 보상금의 대부분은 이미 생활비나 치료비 등으로 거의 소진된 상태여서, 유자녀의 학업수행에 거의 도움이 되지 못하고 있음.
  - 교통사고 보상금의 소진 및 현재의 경제적 빈곤은 유자녀의 정상적인 발달 및 안정적인 학업 수행이 이루어지지 못하게 하는 주된 요인으로 작용하고 있음.
- 이러한 가구의 경제적 어려움과 유자녀의 열악한 양육 및 교육 환경으로 인해 교통사고 유자녀가구의 교통유아육성기금 도입에 대한 기대 및 욕구는 매우 높았음.
  - 교통유아육성기금에 대한 가입의사 및 도움의 정도와 관련한 질문에서 응답자 중 87.5%가 교통유아육성기금 가입의사가 있으며, 89.5%가 교통유아육성기금이 가구의 생활안정과 자녀의 학업수행에 도움이 될 것이라고 응답하였음.

— 또한 책임보험 가입자이자 미래의 잠재적 수혜 집단이라고 할 수 있는 일반 국민들을 상대로 한 조사에서도, 응답자의 29.2%가 도움이 될 것 같다고 응답한 반면, 도움이 되지 않을 것 같다고 응답한 가구의 비율은 6.4%에 불과하였음. 또한 교통유아육성기금이 설치될 경우 실제 가입 의사를 살펴본 결과, 가입 의사가 있다고 응답한 자가 전체의 65.4%로서 가입 의사가 없다고 응답한 자보다 2배 정도 높게 나타났음.

□ 따라서 이러한 조사 결과를 볼 때, 교통유아육성기금이 도입될 경우 우선적인 대상 집단이 될 교통사고 유자녀가구의 교통유아육성기금에 대한 욕구는 매우 높다는 것과, 아울러 제도 도입을 위한 사회적 공감대가 넓게 형성되어 있음을 확인할 수 있음.

## IV. 외국의 교통사고 유자녀가구 지원 관련 제도 현황

- 교통사고유자녀의 정의에서 보듯이 기본적인 범주는 영유아, 아동 그리고 청소년에 해당하는 연령(미성년연령과 바꾸어 쓸 수 있음)과 관련된 인구집단의 사회보장과 관련이 있음.
  - 따라서 이들 인구집단과 관련된 보편적인 데모그란트 방식의 사회보장제도로 이 연령에 해당하는 교통사고 유자녀들의 복지욕구를 해결하는 것이 가장 근본적인 방식이 되겠음.
  - 이에는 이들 인구집단과 관련된 가족관련 수당제도와 유족관련 연금제도 등 있음.
  - 이러한 미성년연령 인구를 위한 보편적 사회보장제도가 없는 경우 이 연령에 해당하는 교통사고 유자녀를 위한 별도의 지원제도가 있을 수 있음.
  - 미성년자를 위한 보편적인 사회보장제도 속에서 다른 것과 함께 교통사고 유자녀의 복지욕구를 충족시키는 제도는 주로 유럽 등의 복지선진국에서 이루어짐.
  - 미성년자를 위한 보편적인 사회보장제도의 미비로 단편적인 공공부조적인 제도가 있는 경우 교통사고 유자녀를 위한 지원방안이 추가적으로 강구될 수 있음. 이에 는 일본이 있음.
  - 아래에서 보듯이 우리나라와 비교대상이 되는 선진국들 중 교통사고 유자녀만을 위한 교통유아육성기금과 같은 제도는 일본 이외에서는 찾을 수 없었음.

### 제1절 일본

#### □ 일본의 교통사고 유자녀 가구 지원 관련 제도의 개요

- 관련제도는 크게 **대부제도**, **급부제도** 그리고 **연금제도**의 세 가지 종류로 나누어 짐(표41 참조).

- **대부제도**는 일시적인 준비금 등의 지원이 있지만 핵심은 무이자로 매월 정액이 육성자금으로 대부되는 것임.
- **급부제도**는 의무교육인 중학생까지 긴급한 경우의 일회적인 무이자 대부에 국한됨.
- **연금제도**는 연령에 따른 정액의 육성자금을 매월 연금형식으로 제공하는 것임.

□ 상기제도 중 급부제도는 긴급상황에서의 일회성의 지원제도로써 대표적인 제도가 될 수 없음.

- 따라서 **대부제도와 연금제도가 대표적인 두 제도임.**
- **대부제도의 대표는 공공기구인 독립행정법인 자동차사고대책기구의 제도임.** 이는 우리나라의 교통안전공단에서 실시하는 것과 유사한 제도임.
- **연금제도는 재단법인 교통유아육성기금의 제도가 있음.** 우리나라에서 벤치마킹하고자 하는 연금제도의 경우만 다름.

<표 4-1> 일본의 교통사고 유자녀 가구 지원 관련 제도의 개요

제도	대상		
	중학생까지	고교생	대학생
대부 제도	<input type="checkbox"/> 교통유아 대부 -일시금(처음): 15만5천 엔, -월액: 25만엔, -입학준비금: 4만4천 엔(초·중고교대상)		
	지원기관: ●자동차사고 대책기구		
	<input type="checkbox"/> 장학금 대부 ●입학일시금-30만 엔 ●월액(1·2학년까지) -국공립·사립 모두 2·3·4 만 엔 에서 선택 ●월액(3학년 이상) -국공립: 3만 5천엔 -사립 : 4만 엔	<input type="checkbox"/> 장학금 대부 ●입학 일시금 : 40만 엔 ●월액(1·2학년) -국공립·사립모두 4·5·6 만 엔에서 선택 ●월액(3학년이상) -국공립(일반) ; 4만 엔, -국공립(특별):5만 엔 -사립(일반):5만 엔, -사립(특별):6만 엔	
지원기관: ●교통사고 육영회			

제도	대상		
	중학생까지	고교생	대학생
	<input type="checkbox"/> 모자복지 대부 -취학준비자금 · 초등학교: 3만 9천 5백 엔 · 중학교: 4만 6천 1백 엔	<input type="checkbox"/> 교육자금(사립) 월액: · 자택 3만 엔, · 자택이외:3만 5천 엔 <input type="checkbox"/> 취학준비자금 월액: · 자택 8만 5천 엔, · 자택외: 30만 엔	<input type="checkbox"/> 교육자금(사립) 월액: · 자택:5만 3천 엔, · 자택이외: 6만 3천 엔 <input type="checkbox"/> 취학준비자금 국공립: 38만 엔 사립: 45만 엔
	지원기관 ● 도도부현 · 지정도시		
		<input type="checkbox"/> 장학금대부 -국공립 월액: · 자택 : 1만 8천 엔 · 자택이외: 2만 3천 엔 -사립 월액: 자택 3만엔, 자택외: 3만 5천엔	<input type="checkbox"/> 장학금대부 -국공립 월액: · 자택:4만 4천 엔, · 자택이외: 5만 엔 -사립 월액: · 자택: 5만 3천 엔 · 자택외: 6만 3천 엔
	지원기관 ● 일본육영회		
급부 제도	<input type="checkbox"/> 긴급 대부 -긴급일시금: 1인당 5만 엔 -최고 4명 20만 엔 -월년자금 · 아동일인당: 1만 5천 엔 · 최고:3만 엔 -취직준비금(중학교 졸업 시): 6만 엔 -긴급위로금 · 유아의 사망 또는 재해 등에 따른 가옥이 붕괴되거나 피해를 입은 가정: 10만 엔 · 그외 피해자 가정: 5만 엔		
	지원기관: ●(재) 피해자 원호 재단		
연금 제도	<input type="checkbox"/> 육성 급부금 -손해보험회사에서 지불된 손해보상금들 중에서 교통유아가 10세까지 각출금을 교통유아 육성기금에 지불하고 있는 기금에 가입하고 있는 것과 국가와 민간 기금을 더해 0세부터 만 19세까지 월 3만 엔에서 7만 엔 까지 지급 -각출금 · 0세~ 4세: 700만 엔 · 5세: 665만 엔 · 6세: 630만 엔 · 7세-8세: 595만 엔 · 9세: 560만 엔 · 10세: 525만 엔		
	지원기관 ●교통유아 육성기금		

\*자료: 일본 자동차사고대책기구의 육성자금 제도소개 자료, 2005.

## <교통유아육성기금의 연금제도>

### □ 개요

- 교통유아 육성기금의 연금제도에 대한 전반적인 내용은 표<4-2>과 같음

<표 4-2> 교통유아 육성기금의 연금제도

분류	주요 내용								
설립취지 및 제도	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 설립연도: 1980년 8월 1일</li> <li>• 자동차사고로 부모를 잃은 교통유아가 비록 고액의 손해배상금을 받는다 해도 장기적으로 생계를 유지하거나 학비를 확보해 가는 것은 결코 쉬운 일이 아님에 따라</li> <li>• 교통유아의 생활안정을 도모하고 아이들의 장래를 조금이라도 밝게 하고 싶다는 바람에서 국가와 민간단체의 협력에 의해 재단법인 교통유아 육성기금 설립</li> <li>• 교통유아가 “재단법인 교통유아 육성기금(국토교통성 소관)”에 손해보험회사 등에서 지불되는 손해배상금중 일정금액을 각출금으로 육성기금에 불입하여 가입</li> <li>• 국가나 민간단체의 원조금을 합해 기금을 투명하고 효율적으로 운용, 유아가 만19세에 이를 때까지 연금형식의 육성급부금을 지급하여 건강한 사회인으로 육성</li> </ul>								
가입대상	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 자동차사고로 사망한 사람의 유아로 만 13세 미만이면 가입 가능 (2006년부터, 이전에는 11세미만 까지임)</li> </ul>								
각출금	0~4세	5세	6세	7~8세	9세	10세	11세	12세-12세6개월미만	12세6개월-13세미만
	700만엔	665만엔	630만엔	595만엔	560만엔	525만엔	485만엔	455만엔	430만엔
육성급부금	• 손해배상금 등에서 유아 1인당 위의 금액을 기금에 불입								
	0~6세		6~9세		9~12세		12~15세		15~19세
	월액32,000		월액40,000		월액45,000		월액55,000		월액70,000
가입한 달의 다음 달부터 만 19세에 이르는 달까지, 연령에 따른 월액의 육성급부금을 3개월 마다 지급									

### □ 일본 교통유아육성기금의 조직

- 주요조직은 임원 및 이사회, 평의원 및 평의원회 그리고 사무국으로 되어 있음.
- 임원과 이사회
  - 임원으로 회장1명, 전무이사1명, 상무이사1명, 이사 6명이상 10명이내(회장, 전무이사 및 상무이사를 포함), 감사 2명 이내를 두게 되어있음.
  - 회장은 기금을 대표하며 그 업무를 총괄함.
  - 이사 및 감사는 평의원회에서 선임하며, 무급으로 함이 원칙임.
  - 2006년 3월 31일 현재 회장1명, 상근 전무이사1명, 이사6명, 감사2명으로 구성 되어 있음.

- 이들은 주로 교통사고관련 단체들의 임원들로 구성됨.
- 이사회는 이사로 구성됨.
- 이사회는 정관인 “기부행위”에 정한 것 외에 기금의 업무에 관한 중요한 사항을 의결하고 집행함.

－ 평의원 및 평의원회

- 평의원 6명 이상 10명 이내를 두게 되어 있음. 원칙적으로 무급임.
- 평의원은 이사회에서 선임함.
- 평의원회는 정관인 “기부행위”에 특별히 정한 것 이외에 회장의 자문에 응하거나 필요한 사항에 대하여 심의하여 회장에게 조언함.
- 2006년 3월 31일 현재 8명의 평의원이 있음. 이들도 주로 교통관련 단체의 임원임.

－ 사무국

- 기금의 사무를 처리하기 위하여 사무국을 설치함.
- 2006년 현재 1명의 사무국장과 2명의 직원 등 3명이 있음.
- 이들이 실제로 유급이면서 행정을 하는 인원임

□ 급부금총액

- － 최종적으로 받는 육성 급부금의 총액은 가입했을 때의 연령에 따라 다르지만 대체로 다음의 금액임

[그림 4-1] 연령별 급부금 총액

가입시연령	급부금총액
0~2세	1070만엔~990만엔
3~5세	950만엔~870만엔
6~8세	840만엔~740만엔
9~10세	690만엔~640만엔
11~12세	580만엔~500만엔

- 육성급부금은 각출금등을 줄이면서 지급되기 때문에, 가입자가 만 19세에 이르렀을 때 반환금은 없음

□ **별도급부**

- 육성급부금 외에, 유아가 만6세, 만12세, 만15세에 이르러 입학이나 취직을 할 때 3만5천 엔, 19세에 이르러 급부가 종료될 때 2만엔이 「하시모토 급부금」으로부터 축하금으로 지급

□ 일본 교통유아육성기금의 제도의 재원운영을 보기 위해 각출금이 급부의 현재가치에서 차지하는 비율을 계산함. 이는 일본 교통유아육성기금의 계산표에 근거하여 작성됨.

<표 4-3> 일본의 급여내용에 따른 현재가치와 각출금 및 그 비중

(단위: 천엔, %)

나이	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
월육성급부금	32	32	32	32	32	32	40	40	40	45	45	45	55	55
2006년가입시 연령별각출금	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	6,650	6,300	5,950	5,950	5,600	5,250	4,850	4,550	4,300
급부현가	8,208	8,025	7,837	7,645	7,448	7,245	7,038	6,729	6,411	6,086	5,692	5,288	4,874	4,329
연령별가입시 원조금	1,208	1,025	837	645	448	595	738	779	461	486	442	438	324	29
각출금비율 (%)	85.3	87.2	89.3	91.6	94.0	91.8	89.5	88.4	92.8	92.0	92.2	91.7	93.3	99.3

\* 급부현가는 각 연령 초기에서 즉 0-1개월에서 계산

\* 운용명목이자율 연2.5%

\* 연령별가입시원조금 = 급부현가 - 각출금

\* 각출금비율 = 가입시 연령별 각출금/급부현가\*100

- 일본의 경우는 만13세 미만까지만 가입이 되므로 상기 계산은 13세 미만까지만 함.
- 일본의 경우 각출금 비율의 평균은 91.3%임.
- 각출금 비율은 정의 식에서 보듯이 가입 시의 시점에서 실제로 혜택을 받는 현재 가치의 어느 만큼을 수혜자 자신이 가입 시 각출금으로 부담하는 가를 나타냄.
- 따라서 일본의 교통유아육성기금의 기본계산에서는 교통유아에게 급부현가의 약 10%에 해당하는 보조가 발생함.

□ 가입인원 및 육성급부금 현황

<표 4-4> 가입인원 현황

(단위 : 명)

년도	항목	신규가입자	탈퇴·사망수	급부완료수	당해연도말의 가입유아총수
1999년		120	10	103	1,556
2000년		120	4	133	1,539
2001년		120	4	109	1,546
2002년		120	2	88	1,576
2003년		121	2	95	1,600
2004년		83	7	90	1,586
2005년		86	8	110	1,554
1980년도부터의 누계		3,078	125	1,399	-

- 1999년의 신규가입자가 120명이고 연도말 가입유아총수가 1556명임. 2005년의 신규가입자는 86명이고 연도말 가입유아총수는 1554명임. 최근 신규가입자 수가 줄어들고 가입유아총수도 줄어들고 있음.
- 이는 이 제도가 쇠퇴하는 것이 아니라 교통사고 사망자 수의 감소에 의한 것임. 이는 다음의 각 연도 교통사고에 대한 신규가입자의 비율이 보여줌. 10년간 평균 1.2%의 가입률에 비교하면 가입률이 10년간 크게 변하지 않았고 최근의 가입률 또한 평균보다 낮지 않음.

<표4-5> 1996년~ 2005년도 일본 교통사고 사망자, 교통유아육성기금 신규가입자 수

(단위: 명)

년도	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	평균
사망자(A)	9942	9640	9211	9006	9066	8747	9321	7702	7358	6871	8686.4
신규가입자(B)	111	79	99	120	120	120	120	121	83	86	105.9
B/A	0.011	0.008	0.011	0.013	0.013	0.014	0.012	0.016	0.011	0.013	0.012

\*자료: 일본 통계청: [www. stat.go.jp](http://www.stat.go.jp)

- 다음의 표는 육성급부금 현황을 보여줌. 1999년의 대상유아연인원은 6330명이었고

지급액과 1인1회당 지급액은 각각 9억7267만 엔과 15만3660엔 이었음. 2005년의 경우 각각 6,337명, 10억2110만8천 엔, 16만1134 엔이었음.

- 대상유아 연인원이 크게 변하지 않고 오히려 감소하는 경향도 보여주고 있음에 반해 지급액과 1인1회당 지급액은 1990년과 2005년 사이에 거의 증가 경향을 보임. 이는 민간기부금 등의 유입으로 민간보험적인 계산보다 더 많은 보조가 교통유아에게 돌아감을 의미함.

<표 4-6> 육성급부금 지급 현황

(단위 : 명, 엔)

년 도 별	대상유아延數	지급액	1인 1회당 지 급 액
1999년	6,330	972,670,000	153,660
2000년	6,336	970,371,000	153,152
2001년	6,260	960,681,000	153,463
2002년	6,246	974,040,000	155,946
2003년	6,356	999,423,000	157,241
2004년	6,378	1,018,605,000	159,706
2005년	6,337	1,021,108,000	161,134

#### □ 재원구성

- 각출금, 정부보조금, 민간부담금 [(사)일본손해보험협회, (사)일본자동차공업회, 전국공제농업협동조합연합회] , 하시모토기금, 기부금, 찬조회비<sup>3)</sup> 등으로 구성
- 2004년과 2005년에 걸친 회계연도에 있어 전체 수입 중 각출금이 64%, 정부보조금 수입이 약 13%, 민간부담금수입이 약12%가 됨. 이들의 합이 전체수입의 89%가 되어 주요 수입원이 됨.
- 이에서 보듯이 일본의 재단법인 교통유아육성기금은 가입자가 가입 시 자동차손해

3) 2004년 새로 도입된 제도

○ 찬조회원(연회비, 매년 4월~익년 3월)

일반찬조회원	개인찬조회원	1만엔
	법인찬조회원	10만엔
특별찬조회원		100만엔 이상

보험 배상금 등에서 일회적으로 지불하는 각출금의 비중이 가장 큼.

- 따라서 사회보험의 성격보다는 민간보험의 성격이 강함.
- 그러나 정부보조금과 민간부담금이 양자 거의 같은 비중(즉 1/2씩 부담)으로 전체 수입의 약 25%를 차지하고 있어 사회보장적인 성격도 무시 못 할 정도 임.
- 그러나 전체적으로 보면 민간재원이 87%를 차지하고 있어 민간에 의해 운영되는 재단으로 보는 것이 합당함.
- 우리나라의 경우도 공공재원이 부족한 경우 민간의 재원을 사용하여 교통유아에 대한 지원을 해야 하는 경우 참고할 수 있는 형태로 생각됨.

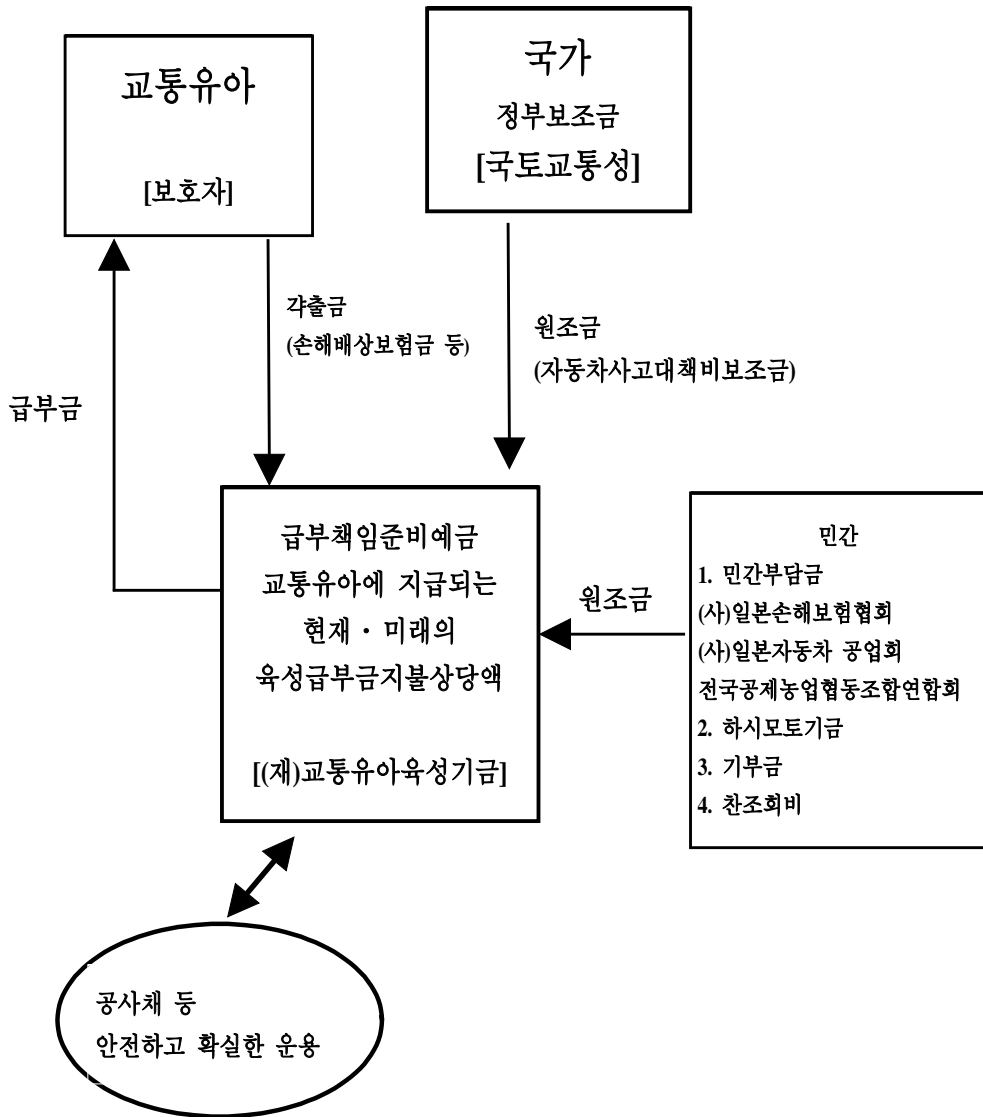
<표 4-7>일본 교통유아 육성기금 수지에산서(총괄표)

(’04. 4. 1 ~ ’05. 3. 31)

과 목	합 계	일반회계	교통유아육성 기금사업회계	내부거래소거
I 수입부				
1 기금재산운용수입	6,885	6,885		
2 정부보조금수입	152,000(13%)		152,000	
3 민간부담금수입	147,440(12%)		147,440	
4 각출금수입	774,700(64%)		774,700	
5 급부책임준비재산운용수입	74,158		74,158	
6 이월기금재산운용수입	7,785		7,785	
7 하시모토기금재산처분수입	7,545	7,545		
8 하시모토기금재산운용수입	4,460	4,460		
9 기부금수입	25,000	25,000		
10 찬조회비수입	2,000	2,000		
11 잡수입	101	60	41	
12 특정재산처분수입	13,014	8,459	4,519	
13 이월금수입	-	7,785		△7,785
당기수입합계(A)	1,215,088	62,230	1,160,643	△7,785
전기이월수지차액	0	0	0	
수입합계(B)	1,215,088	62,230	1,160,643	△7,785
II 지출부				
1 급부금지출	991,618		991,618	
2 급부책임준비재산이월금지출	161,240		161,240	
3 하시모토급부금지출	12,005	12,005		
4 원호활동비지출	15,500	15,500		
5 완료급부금지출	1,800	1,800		
6 관리비	29,894	29,894		
7 이월금지출	-		7,785	△7,785
8 특정재산지출	2,031	2,031		
9 예비비	1,000	1,000		
당기지출합계(C)	1,215,088	62,230	1,160,643	△7,785
당기수지차액(A)-(C)	0	0	0	
차기이월수지차액(B)-(C)	0	0	0	

□ 일본의 교통유아육성기금의 연금제도를 종합하면 다음의 그림과 같음

[그림 4-2] 일본교통유아육성기금제도 관련자와 재정흐름



- 그림에서 보듯 제도 관련자들은 교통유아, 교통유아육성기금, 국가 그리고 민간임.
- 교통유아는 손해배상보험금 등에서 가입 나이에 따라 정해진 각출금을 교통유아육성기금에 내면 제도의 대상이 됨.
- 교통유아육성기금은 이 각출금을 기본으로 하여 가입부터 급부완료 시까지 가입한 유아에게 지급되어야 하는 금액에 상당하는 급부책임준비금을 예금신탁의 형태로 운영함.
- 각출금이 충당 못하는 부분은 민간과 국가가 충당을 위해 필요한 만큼만 부담함. 이때 민간과 국가는 1/2씩 부담함.
- 정부는 자동차손해배상보장사업특별회계(약2조엔) 운용이익의 9/20에 해당하는 정부의 보조금재원으로부터 교통유아육성기금에 정부보조금을 줌. 2005년의 경우 운용이익의 9/20인 약 166억 엔 중 1억4천9백만 엔(약 0.89%)이 교통유아육성기금에 정부보조금으로 지불됨.
- 민간의 경우는 기본적으로 정부와 1/2씩 부족분을 충당하는 민간부담금이 있음. 이는 현재 일본손해보험협회, 일본자동차공업회, 전국공제농업협동조합연합회의 세 기관이 부담함.
- 이러한 기본적 민간부담금 외에 다른 민간기부금이 육성기금의 노력 등에 의해 존재함. 이에는 하시모토기금, 기부금, 찬조회비 등이 있음. 이러한 기부금에서 운영비도 보충이 됨.
- 재단법인 교통유아육성기금이 처음 시작될 때 국가와 민간에 의해 조성된 기본재산 3억1500만 엔은 어떤 이유로든 사용할 수 없으며 그의 이자는 운영비용의 목적으로만 쓸 수 있음.
- 이렇게 운영비를 그 이자로 거의 감당할 수 있는 기본재산의 형성은 제도의 안정적 운영을 위해 중요하다고 생각됨. 따라서 이에는 일본처럼 우리나라에서도 정부가 일정 기여를 하는 것이 필요하다고 생각됨.

## 제2절 국내에의 시사점

<표 4-8> 우리나라 교통사고 유자녀 지원을 위한 제도발전 방향에 대한 시사점 요약

제도방향	미성년자에 대한 보편적인 사회보장제도	교통사고 유자녀인 미성년자를 위한 보편적 사회보장제도	교통사고 유자녀가 해당될 수 있는 단편적인 잔여적 사회보장제도와 함께 교통사고 유자녀를 대상으로 하는 지원제도가 있음
해당국가	유럽의 선진적 복지국가	현재 없는 것으로 사료됨	일본, 한국
방식	교통사고 유자녀에 대한 지원이 이들이 특정한 배려가 아니라 이들이 속한 더 넓은 인구그룹인 미성년자(영유아, 아동, 청소년)들에 대한 보편적인 데모그라프트 방식의 사회보장제도를 통해 이루어짐.	전체 미성년자가 아닌 교통사고 유자녀인 미성년자들만을 대상으로 보편적인 데모그라프트 방식의 사회보장제도를 실시하는 것	미성년자에 대한 보편적인 사회보장제도가 없이 단편적으로 교통사고 유자녀가 해당될 수 있는 잔여적 사회보장제도가 있음. 이를 보충하기 위해 교통사고 유자녀만을 대상으로 하는 지원제도가 있음.
재원	조세, 사회보험, 기금	기금	민간재원이 주, 정부의 보조금
운영기구 형태	데모그라프트 방식의 보편적 사회보장제도	교통사고 유자녀 지원을 위한 기금	민간 공익재단법인
장점	-미성년자에 대한 가장 포괄적인 제도임.	- 교통사고 유자녀인 미성년자들에 대해서는 빠짐없이 보편적인 보장을 할 수 있음.	- 우리나라 현실에서 가장 작은 비용과 시간을 들이고 실현시킬 수 있는 제도임. - 민간재원을 적극 활용함으로써 국가의 부담을 덜 수 있음.
단점	-일반적인 사회보장제도가 미비한 우리나라로서는 실현기간과 소요재정이 가장 큼	- 이제도를 실행하기 위해서는 미성년자가 처한 다른 위험에 비해 교통사고 유자녀의 위험이 독립적인 취급을 받을 정도로 우선순위가 있음을 인정받아야 함	- 앞의 두 제도에 비해 미성년자에 대한 사회적보장이 충분하지 못함. - 교통사고 유자녀 중 각출금을 부담할 수 있는 계층이 주로 혜택을 받을 수 있어 형평의 문제가 될 수 있음
발전단계	가장 마지막 발전 단계	생략될 수 있지만 가능하다면 중간발전단계	단기적으로 가장 실현 가능한 방안임.

## V. 교통유아육성기금 도입 방안

### 제1절 기본 방향

- 외국의 제도와 우리나라의 제도를 비교하여 교통유아에 대한 우리나라의 지원제도가 취할 방향을 요약하면 다음과 같음.
  - 교통유아에 대한 지원제도는 미성년자의 사회적 위험에 대한 사회보장제도의 일부임.
  - 이의 가능성에는 다음 세 가지가 있음.
    - 첫째, 교통유아를 포함한 전체 미성년자를 아우르는 보편적인 사회보장제도
    - 둘째, 미성년자 중 교통사고 유자녀만을 위한 보편적 사회보장제도. 이 경우 모든 교통유아가 지원제도의 대상이 됨.
    - 셋째, 교통유아가 잔여적인 사회보장제도에서 단편적으로밖에 지원을 못 받기 때문에 이들에 대한 특별한 지원제도가 선별적으로 있는 경우.
  - 앞의 두 가지는 현재 우리나라의 상황에서 재정 등의 문제로 실현성이 없어 본 연구에서는 세 번째 방향을 취함.
  - 세 번째 방향의 예는 일본이 되고 있음. 일본의 경우에 대표적인 교통유아 지원제도는 가계가 곤란한 경우에 행해지는 대부제도와 가계의 경제적 상황과 관련이 없는 연금제도임.
    - 이중 가계의 재정적 상황과 연관되는 대부제도와 유사한 제도가 우리나라에서 시행되고 있음.
    - 따라서 교통사고 유자녀에 대한 지원을 확대하기 위해서는 이러한 제도의 혜택을 못 받는 교통유아를 위하여 기존의 지원사업을 확대하거나

- 또는 가계의 경제적 사정과 상관없는 별도의 연금제도 형태의 제도를 도입하여 별도의 지원체계를 구축하는 것이 보충적으로 필요함.
- 본 연구에서는 우리나라의 교통유아 지원체계에 남아 있는 사각지대를 줄이기 위하여 일본에서 시행되고 있는 공익재단법인을 통한 임의가입형태의 연금제도를 벤치마킹하여 우리나라에서 실현 가능한 대안을 모색하고자 함.

□ 민간공익재단법인형태를 통한 교통사고 유자녀의 지원

- 우리나라 지원의 사각지대에 놓여 있는 생활이 곤란하지 않은 교통사고 유자녀에 대한 지원이 일본에서는 교통사고 유자녀의 각출금을 주재원으로 하는 민간공익재단법인 형태의 교통유아육성기금에 의해 이루어지고 있음.
- 이러한 형태는 다양한 형태의 민간재원을 조달하고 운용할 수 있다는 점에 가장 큰 장점이 있음.
- 본인의 각출금을 주재원으로 하는 지원제도가 임의가입이면서도 운영이 가능한 근거는 안정적인 관리측면과 국가와 민간에 의한 보조금에 의한 지원임.
- 다른 두 가지 안이 제도 구성의 시간과 재원소요의 측면에 있어 장기적인 발전목표라 한다면 일본의 경우는 현재 우리나라의 제도 안에 절반의 요소가 이미 도입되어 있으므로 단기적으로 교통사고 유자녀에 대한 지원의 공백을 메울 수 있는 대안이 될 수 있음.
- 즉 교통사고 유자녀가 각출한 각출금을 주재원으로 하고 이에 민간보조금을 더한 민간재원을 주로 하는 일본의 교통유아육성기금의 제도 형태는 현재 우리나라에서 가장 실현이 용이하면서도 국가의 재정부담을 가장 많이 덜 수 있음.
- 그러면서도 현재의 제도의 사각지대에 놓여있는 생활이 곤란하지 않은 교통사고 유자녀에 대한 지원을 어느 정도 가능하게 함.

## 제2절 공익법인의 설립운영에 관한 법률에 근거한 교통유아육성기금 설치 방안

### □ 법적 검토사항

- 공익법인의 설립운영에 관한 법률에 의거하여 공익재단법인을 설치하기 때문에 자동차손해배상보장법을 변경할 필요가 없음.
  - 단 재원구성에서 손해배상분담금으로부터의 보조를 받게 된다면 자배법시행령 제17조의 지원대상자의 조건에 가족의 생활형편이 곤란한 상태에 있는 자로 국한되어 있는 부분을 수정할 필요가 있음.
  - 이 경우 현재 생활형편이 곤란한 지원대상자에 대한 지원도 충분하지 않고 재원이 부족한 경우 생활형편이 어려운 순으로 그 지원순서를 정할 수 있다는 규정이 있는 상태에서 상대적으로 생활형편을 고려하지 않는 대상자에게 까지 지원을 확대하는 자배법시행령의 수정은 어려울 것으로 사료됨.
- 공익법인의 설립운영에 관한 법률의 1조와 2조에는 목적과 적용범위가 나와 있음. 교통유아 육성기금의 경우 이를 충족시킴. 자선에 관한 사업에 해당됨.
  - 제1조 (목적) 이 법은 법인의 설립·운영등에 관한 민법의 규정을 보완함으로써 법인으로 하여금 그 공익성을 유지하며 건전한 활동을 할 수 있도록 하게 함을 목적으로 한다.
  - 제2조 (적용범위) 이 법은 재단법인 또는 사단법인으로서 사회일반의 이익에 공여하기 위하여 학자금·장학금 또는 연구비의 보조나 지급, 학술, 자선에 관한 사업을 목적으로 하는 법인(이하 "공익법인"이라 한다)에 대하여 적용한다.
- 설립을 위하여서는 정관과 설립허가 기준을 만족시켜야 함. 교통유아를 위한 공익재단법인의 경우 아래의 주무관청은 건설교통부가 될 수 있다고 생각됨. 특히 손해배상분담금이 관련된다면 그러함. 그 이외의 경우 복지적 측면을 강조하면 보건복지부도 주무관청이 될 수 있음.

- 제3조 (정관의 준칙등) ①공익법인은 정관에 다음 사항을 기재하여야 한다.
  1. 목 적
  2. 명 칭
  3. 사무소의 소재지
  4. 설립당시의 자산의 종류·장태 및 평가가액
  5. 자산의 관리방법과 회계에 관한 사항
  6. 이사 및 감사의 정수·임기 및 그 임면에 관한 사항
  7. 이사의 결의권행사 및 대표권에 관한 사항
  8. 정관의 변경에 관한 사항
  9. 공고 및 그 방법에 관한 사항
  10. 존립시기와 해산사유를 정한 때에는 그 시기와 사유 및 잔여재산의 처리방법
  11. 업무감사 및 회계검사에 관한 사항
 ②제1항의 규정에 의한 정관의 기재사항과 기타 필요한 사항에 관하여는 대통령령으로 정한다.
- 제4조 (설립허가기준) ①주무관청은 민법 제32조의 규정에 의하여 공익법인의 설립허가신청이 있는 때에는 관계사실을 조사하여 재단법인에 있어서는 출연재산의 수입, 사단법인에 있어서는 회비·기부금등으로 조성되는 재원의 수입(이하 각 "기본재산"이라 한다)으로 목적사업을 원활히 달성할 수 있다고 인정되는 경우에 한하여 설립허가를 한다. ②주무관청은 공익법인의 설립허가를 함에 있어서 대통령령이 정하는 바에 의하여 회비징수, 수혜대상에 관한 사항 기타 필요한 조건을 붙일 수 있다. ③공익법인은 목적달성을 위하여 수익사업을 하고자 할 때에는 정관이 정하는 바에 따라 사업마다 주무관청의 승인을 받아야 한다. 이를 변경하고자 하는 때에도 또한 같다.

□ 기금의 일반적 구조

<표 5-1> 기금의 일반적 구조

목적 및 설립	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통사고 유자녀에 대한 지원은 학자금과 자선사업을 목적으로 함으로 법의 목적에 부합함.</li> <li>• 설립은 주무관청인 건설교통부의 허가를 받으면 가능함.(보건복지부도 가능하다고 생각됨)</li> <li>• 이때 가장 중요한 점은 재단법인의 경우 출연재산의 수입으로 조성되는 재원의 수입 즉 기본재산이 목적사업을 원활히 달성할 수 있는가 임.</li> </ul>
가입자격	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기본적으로 부모의 소득이나 재산에 관계없이 한쪽이 사망하거나 중증후유장애인 경우 가입자격.</li> <li>• 우리나라의 경우도 각출금을 내는 것이 필요함. 그러나 일본처럼 거의 비용을 다 충당하는 정도일지는 고려의 대상임.</li> </ul>
재원	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일본의 경우를 참고하여 모든 가능한 재원을 들면 다음과 같음: 각출금, 민간기부금(교통 관련사업: 자동차생산회사 등), 공공재원(일본의 정부보조금은 일본 자동차손해배상보장사업특별회계의 운영이익 즉 이자로부터 나옴. 우리나라의 경우 이와 가장 유사한 것은 손해보험 분담금임)</li> <li>• 각출금 외에 이해관계나 재정상황이 문제가 된다면 단기적으로는 민간기부금만을 고려할 수 있음.</li> <li>• 그러나 장기적으로는 사회보장적 성격을 가진 사업이므로 공공재원에서 작더라도 어느 정도 분담을 하는 것이 바람직하다고 생각됨.</li> <li>• 일본의 경우 정부나 사단법인이 아닌 재단법인 형태로 기구를 구성한 이유는 정부와 달리 민간의 자금이 자유롭게 들어올 수 있기 때문이라는 점은 주목할 만한 점이라 생각됨.</li> </ul>
각출금과 기부금의 크기	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기부금의 크기는 필요의 크기와 상관이 있으나 기본적으로 재원조달 가능성을 고려하여야 함. 일본의 경우에도 객관적인 기준보다는 현실적인 관행에 의해 기부금의 수준이 결정된 것을 고려할 때 우리나라의 경우도 현재의 제도를 고려하는 수준에서 출발하는 것이 현실적이라 생각됨.</li> <li>• 각출금의 크기는 임의가입과 손해배상금의 관리측면을 제도의 기본기능으로 볼 때 일본과 같이 민간보험적인 원리인 수익자 부담이 기본이 될 것임.</li> <li>• 기부금과 각출금의 차이가 민간기부금 등으로 충당됨. 이는 보장적인 성격을 가지나 그렇게 크지 않으며 손해배상금의 관리측면에 비해 제도의 보조적인 기능임.</li> </ul>
기금의 운용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일본의 경우는 주로 채권에 투자함. 별도의 펀드매니저를 직원으로 채용하고 있음. 기금에 대한 평가는 이사회에 보고하며, 교통부에 보고함. 이는 정부로부터 일부 재원을 받기 때문임.</li> <li>• 우리나라의 경우 안정성만을 강조하는 일본보다는 수익성과 안정성의 적정조합을 찾는 구조여야 할 것으로 생각됨. 공익재단의 성격 상 기금에 대한 평가는 이사회에 보고되며, 정부에 대해서는 일본과 같이 정부가 재원의 일정부분을 분담한 경우에만 보고의 의무가 있으리라 생각됨.</li> </ul>

□ (재정적 측면에서 본 기금의 구성방안) 공익재단법인의 설립요인에서 보았듯이 가장

중요한 요인은 출연재산의 수입으로 조성되는 재원의 수입 즉 기본재산이 목적사업을 원활히 달성할 수 있는가 임.

- 이를 분석하기 위해서는 우선 제도의 구성에 따른 소요재원을 추정하여야 함. 그 다음으로 가능한 재원조달 방안을 제시할 수 있어야 함.
- 이하에서는 재정적으로 실현가능한 대안을 모색하기 위하여 교통사고유자녀 중 일 부만이 대상이 되는 경우의 재정실현 가능성을 보겠음.

□ 소요재원의 추정을 위해 중요한 요인은 대상자인 교통사고 유자녀 수가 얼마인 가임.

- 앞에서 추계한 중도적인 추계방법에 의하여 2004년 현재의 교통사고 유자녀 수를 추정하였음.
- 이에 따르면 2004년의 경우 5만6214명의 교통사고 유자녀가 있었고 매년 평균 3123명의 유자녀가 발생함.
- 본 연구에서는 상기한 평균을 이용하는 대신 사망과 부상자에 관한 회귀분석식을 사용하여 2005년부터 2015년까지의 사망자와 부상자 수를 구하고 이를 이용하여 교통유아수를 추정하였음.

<표 5-2> 교통사고 유자녀 수 추정(2005-15)

연도	교통사고 유자녀수
2004	56,214
2005	53,818
2006	54,079
2007	54,435
2008	54,919
2009	55,519
2010	56,265
2011	57,095
2012	57,965
2013	58,863
2014	59,790
2015	60,819

- 회귀분석에 사용한 식은 다음과 같음. 다음 식들을 이용하여 사망과 부상자수를 구하고 이들 수자에 중도적 추계방법을 적용하여 추정을 함.(사망자와 부상자의 미성년자 자녀를 둔 비율은 그대로 사용하며, 후유장애와 중증후유장애의 경우 1997-2004년간의 8년 평균을 사용함. 각각 3.7%, 2.7%임.)

1. 종속변수: 자동차등록대수, 독립변수: GDP

1970-2005년까지의 36년간의 GDP(통계청 KOSIS)와 자동차등록대수(건설교통부)를 사용하여 회귀분석을 함.

<추정회귀식>

$$\text{등록자동차대수} = -0.000000038 \text{ GDP}^{**2} + 2.3 \text{ GDP} - 373264.1$$

수정된 R square 값 = 0.9948

GDP\*\*2 계수의 t값 = -3.005(p-value 0.0050)

GDP 계수의 t값 = 25.178(p-value 0.0000)

F값 = 3353.6 (유의수준 0.05에서 p-value 0.0000)

모형과 계수가 유의하며 설명력이 우수함.

상기 식을 사용하여 2006년부터 2015년까지 10년간의 자동차등록대수를 추정함.

2. 종속변수: 사망, 독립변수: ln(등록자동차대수)

1970-2005년까지의 36년간의 자동차사고사망건수(경찰청통계)와 자동차등록대수(건설교통부)를 사용하여 회귀분석을 함.

<추정회귀식>

$$\text{사망} = 1390.6 \ln(\text{등록자동차대수}) - 12402.7$$

수정된 R square 값 = 0.533

$\ln(\text{등록자동차대수})$  계수의 t값 = 6.397(유의수준 0.05에서 p-value 0.000)

F값 = 3353.6 (유의수준 0.05에서 p-value 0.0000)

모형이 유의의함. 설명력은 53.3%임.

상기 식을 사용하여 2006년부터 2015년까지 10년간의 사망수를 추정함.

3. 종속변수: 부상, 독립변수:  $\ln(\text{등록자동차대수})$

1970-2005년까지의 36년간의 자동차사고부상건수(경찰청통계)와 자동차등록대수(건설교통부)를 사용하여 회귀분석을 함.

<추정회귀식>

$$\text{부상} = 76592.9 \ln(\text{등록자동차대수}) - 874088$$

수정된 R square 값 = 0.956

$\ln(\text{등록자동차대수})$  계수의 t값 = 27.637(유의수준 0.05에서 p-value 0.000)

F값 = 763.796 (유의수준 0.05에서 p-value 0.000)

모형이 유의수준 0.05에서 유의미하며 설명력이 매우 우수함(95.6%).

상기 식을 사용하여 2006년부터 2015년까지 10년간의 부상수를 추정함.

□ 추정된 교통유자녀수의 연령분포를 추정하기 위해 앞에서 조사된 다음의 교통사고 유자녀 교육상태에 관한 결과를 사용함.

<표 5-3> 교통유자녀수의 연령분포

(단위: %, 명)

구분		빈도	비율
미취학		94	5.73
무학		3	0.18
초등학교	재학	431	26.26
	중퇴	1	0.06
중학교	재학	484	29.49
	졸업	3	0.18
고등학교	재학	607	36.99
	중퇴	9	0.55
	졸업	1	0.06
전문대	재학	2	0.12
대학교	재학	6	0.37
계		1,641	100.00

- 미취학은 만1세에서 6세미만, 초등학교는 만6세부터 12세미만, 중학교는 12세부터 15세미만, 고등학교는 15세부터 18세미만으로 함.
- 다른 빈도를 무시하고 미취학, 초등학교, 중학교, 고등학교의 상대적 비율만을 보면 각각 5.9%(=94/1630), 26.5%(=432/1630), 29.7%(=484/1630), 37.9%(=617/1630)임.
- 이 비율에 따라 추정된 교통사고 유자녀수의 연령별 분포를 구하면 다음과 같음.

<표 5-4> 교통사고 유아수 추정치와 연령분포

연도	교통사고유아	1세-만6세미만	만6세-만12세미만	만12세-만15세미만	만15세-만18세미만
2004	56,214	3,317	14,897	16,696	21,305
2005	53,818	3,175	14,262	15,984	20,397
2006	54,079	3,191	14,331	16,062	20,496
2007	54,435	3,212	14,425	16,167	20,631
2008	54,919	3,240	14,554	16,311	20,814
2009	55,519	3,276	14,712	16,489	21,042
2010	56,265	3,320	14,910	16,711	21,324
2011	57,095	3,369	15,130	16,957	21,639
2012	57,965	3,420	15,361	17,216	21,969
2013	58,863	3,473	15,599	17,482	22,309
2014	59,790	3,528	15,844	17,758	22,660
2015	60,819	3,588	16,117	18,063	23,050

□ 재원조달의 실현가능성

<각출금 중심>

- 재원조달의 실현가능성을 최우선으로 고려한다면 일단 제도 초기에는 교통유아의 각출금을 주 재원으로 하는 것이 가장 실현성이 높다고 생각됨.
- 이는 가입자 수에 큰 상관없이 강제가 없이도 제도가 유지될 수 있기 때문임.
- 강제가 없이도 제도가 유지될 수 있는 이유는 주로 단기간에 소멸되는 손해배상금을 안정적으로 관리해주는 장점이 되겠음. 이 제도에 가입하게 되는 두 번째 이유는 작아도 제도에 가입하면 받게 되는 보조금임.
- 따라서 초기에는 상기한 두 가지 혜택을 앞으로 받을 지원금의 대부분을 각출금으로 일시에 내면서도 받고자 하는 교통유아가 주로 가입할 것으로 생각됨.
- 일본의 경우 민간기부금에 의해서 실제 교통유아의 각출금비중이 60%까지 내려가나 원래의 수리적인 계획에서는 각출금비중이 평균 90% 정도임.
- 이에 우리나라도 제도초기에는 각출금의 비중을 90%로 하는 것이 재원조달 실현가능성의 측면에서 보아 고려가능하다고 생각됨.

#### <민간기부금>

- 다음으로 가장 실현성이 있는 재원은 액수를 고려하지 않는다면 자발적으로 민간이 내는 민간기부금임.
- 자발적이라 실현성에는 문제가 없지만 얼마나 재원으로서 의미가 있을 만큼 호응이 있을지에 대해서는 낙관적이지 않음.
- 그러나 적극적인 노력을 한다면 상당히 커질 수 있는 재원이고 공익재단의 성격과도 적합한 측면이 있으므로 중요한 재원으로 다름. 특히 일본의 교통유아육성기금의 경우 정부보조금보다 점점 더 커지고 확대되는 추세에 있음을 고려할 필요가 있음.

#### <공공재원>

- 공공재원은 현재의 국가재정 상태나 우선순위 그리고 이해관계로 보아 단기적으로는 임의의 교통유아육성기금의 재원으로 동원하기가 쉽지 않다고 생각됨.
- 그러나 앞에서 살펴보았듯이 미성년자에 대한 사회보장적 성격을 갖는 교통유아관련 제도에 장기적으로 공공재원이 기여를 어느 정도 하는 것이 바람직하다고 생각됨.
- 또한 제도가 활성화 되어 소요재원이 커지는 경우 사업의 사회보장적 성격 때문에 정부의 보조가 필요해 질 수 있음.
- 이러한 경우들을 예상할 수 있으므로 장기적으로는 공공재원을 한 가지 가능성으로 고려하는 것이 바람직하다고 생각됨. 본 연구에서는 일본의 경우를 참고하여 이와 가장 유사하다고 생각되는 우리나라의 공공재원으로서 손해배상보험분담금의 경우를 살펴봄.
- 공공재원으로서 손해배상보험분담금 외에 다른 재원이 가능할 수 있는가에 대한 고려를 해볼 수 있으나 일반적이지 않고 지출목적과 관련된 재원을 고려한다면 교통사고에 의한 유자녀 지원이라는 지출목적에 가장 가까운 공공재원으로서 현재 손해배상보험분담금 외에는 없는 것으로 생각됨.

- 손해배상보험분담금 관련 규정은 자동차손해배상보장법(이하 '자배법'), 동법 시행령, 동법 시행규칙에 나와 있음.
- 자배법 제26조에는 자동차손해배상보장사업의 종류와 내용이 규정되어 있고, 동법 시행령 제17조에는 지원대상자가 더 구체적으로 규정되어 있음. 이는 기존의 교통안전공단 교통사고유자녀 지원사업과 내용과 대상에 있어 일치함. 이를 본 연구의 교통유아육성기금의 내용과 비교하면 자배법 제26조의 내용은 변경이 필요하지 않으나 동법 시행령 제17조의 경우 지원대상을 생활형편이 곤란한 자로 명확하게 국한하고 있어 생활형편에 상관없이 각출금을 내면 가입되는 교통유아육성기금의 대상자를 지원하려면 변경이 필요하다고 생각됨.
- 자배법 제29조, 동시행령 제22조, 동 시행규칙 제8조에는 손해배상보장사업분담금에 관련된 주요 내용이 규정되어 있음. 자배법 제29조에는 손해배상보장사업분담금의 부담자, 징수자, 운용 등에 관한 내용이 규정되어 있음. 분담금의 규모를 결정하는 주요 내용은 동법 시행령 제22조(분담금액)에 규정되어 있음. 이에 의거하면 분담금은 **책임보험료등의 보험료의 5%를 넘지 않는 범위에서 건설교통부령**으로 정하게 되어 있음. 또한 분담금은 자배법과 그 시행령에 정해진 **보상 또는 지원을 위하여 과부족이 없도록 조정**하여야 하는 것으로 되어 있음. 이러한 조정을 위해서 건설교통부장관은 미리 **금융감독위원회와 협의**를 하도록 규정되어 있음. 현재는 자배법 시행규칙 제8조 분담금액에 3.4%로 규정되어 있음(2006.3.23개정).
- 만일 재원으로서 지출목적과 상관없는 일반 공공재원을 생각한다면 교통유자녀 지원사업은 사업의 중요성에 있어 다른 일반 재정분야와 우선순위 경쟁에서 앞설 수 없다고 생각됨.
- 종합적으로 공공재원으로서의 손해배상보험분담금이 가장 가능한 재원이나 이에도 앞에서 언급한 여러 가지 제한이 있어 단기적으로는 사용하기 어려운 재원이라 생각됨.

**<전체 교통유자녀에 대해 가입률 1.2%를 가정하고 임의 가입 시 재정전망>**

대상을 중증장애까지 포함한 전체 교통유자녀의 경우로 함.

- 첫 번째로 가능한 대안은 부모가 사망한 교통유아만 대상으로 하는 경우와 이에 중증후유장애의 교통유아까지 합하여 전체를 하는 경우에 의하여 나누어짐.
- 그러나 가입률을 일본과 같이 1.2%로 가정한 경우 부모가 사망한 경우와 전체를 고려하는 경우의 교통유아 수의 차이는 아주 작아짐.
- 그 이유는 교통유아의 대부분을 부모사망 교통유아가 차지하고 있기 때문임. 2006년의 경우 부모사망 교통유아는 610명인데 반해 이에 중증후유장애를 더한 전체교통유아 수는 649명임. 2015년의 경우는 각각 697명과 730명임.
- 따라서 이를 구분하지 않고 대상을 중증장애까지 포함한 전체 교통유아자의 경우로 함.

<표 5-5> 교통사고 유아 중 1.2% 가입률 고려 시 가입자 추정치와 연령분포

연도	교통유아 중 가입유아 수(가입률1.2%)	1세-만6세미만	만6세-만12세미만	만12세-만15세미만	만15세-만18세미만
2004	675	40	179	200	256
2005	646	38	171	192	245
2006	649	38	172	193	246
2007	653	39	173	194	248
2008	659	39	175	196	250
2009	666	39	177	198	252
2010	675	40	179	201	256
2011	685	40	182	203	260
2012	696	41	184	207	264
2013	706	42	187	210	268
2014	717	42	190	213	272
2015	730	43	193	217	277

□ 다음으로 각출금이 각각 90%, 60%일 때 얼마만한 재정의 차이를 가져오는 가를 대안으로 하였음. 이는 90%의 각출금이 과다하다고 할 수 있는 가능성을 고려한 것임.

- 그리고 각 경우에 급여수준1과 2의 두 가지 대안이 있음. 급여수준1은 우리나라 현행 교통안전공단의 수준과 비슷하고(월20만원 생활대부와 분기30만원의 장학금), 급여수준2는 일본의 교통유아육성기금과 수준이 비슷함(고등학생의 경우 7만 엔)

<표 5-6> 급여대상과 급여수준

	미취학(1-6세미만)	초등학교(6-12)	중학교(12-15)	고등학교(15-18)
급여수준 1(현행기준)	월10만원	월20만원	월25만원	월30만원
급여수준 2(두 배)	월20만원	월40만원	월50만원	월60만원

□ 결과를 표로 요약하면 다음과 같음.

<표 5-7> 교통사고 유자녀의 일부만 임의 가입하는 경우의 결과 요약

a. 급여수준1의 경우

	90% 각출금		60% 각출금	
	부모사망유자녀	전체유자녀	부모사망유자녀	전체유자녀
대상자수				
2006	610	649	610	649
2015	697	730	697	730
<2006년재정수지>				
전체 소요예산	20억6천만원	21억7천	20억6천만원	21억7천
각출금	16억3천만원	17억3천만원	10억9천만원	11억5천만원
부족예산	4억3천만원	4억4천만원	9억7천만원	10억2천만원
<2015년재정수지>				
전체소요예산	23억1천만원	24억1천만원	23억1천만원	24억1천만원
각출금	18억6천만원	19억4천만원	12억4천만원	13억원
부족예산	4억5천만원	4억7천만원	10억7천만원	11억1천만원

b. 급여수준2의 경우

	90% 각출금		60% 각출금	
	부모사망유자녀	전체유자녀	부모사망유자녀	전체유자녀
대상자수				
2006	610	649	610	649
2015	697	730	697	730
<2006년재정수지>				
전체 소요예산	38억7천만원	40억9천	38억7천만원	40억9천
각출금	32억5천만원	34억6천만원	21억7천만원	23억1천만원
부족예산	6억2천만원	6억3천만원	17억원	17억8천만원
<2015년재정수지>				
전체소요예산	43억8천만원	45억7천만원	43억8천만원	45억7천만원
각출금	37억1천만원	38억9천만원	24억8천만원	25억9천만원
부족예산	6억7천만원	6억8천만원	19억원	19억8천만원

- 부모가 사망한 교통유자녀와 중증후유장애 교통유자녀를 포함한 전체 교통유자녀 사이에는 대상수와 예산액에 있어 작은 차이밖에는 없음. 따라서 부모사망 교통유자녀만을 따로 대상으로 하고 중증후유장애 교통유자녀를 제외하는 것은 의미가 없다고 생각됨.

<급여수준1의 경우>

- 90% 각출금시 전체유자녀를 대상으로 한다고 하면 2006년과 2015년에 각각 부족예산인 4억4천만 원과 4억7천만 원을 민간기부금으로 충당하여야 하고, 60% 각출금 시에는 각각 10억2천만 원과 11억1천만 원을 민간기부금으로 충당하여야 함.
- 90% 각출금시에는 공공재원의 도움 없이도 민간기부금으로 부족예산을 채울 수 있다고 생각됨. 하지만 60% 각출금시에는 민간기부금만으로 부족예산을 충당하기 쉽지 않다는 판단이 서는 경우 중장기적으로 손해보험분담금과 같은 공공재원에서 반정도를 부담하도록 하는 안을 생각해 볼 수 있겠음. 60% 각출금 시에는 90% 각출금시에 교통유아가 지는 부담을 덜어 주는 장점이 있음.

<급여수준2의 경우>

- 90% 각출금시 전체유자녀를 대상으로 한다고 하면 2006년과 2015년에 각각 부족예산인 6억3천만 원과 6억8천만 원을 민간기부금으로 충당하여야 하고, 60% 각출금시에는 각각 17억8천만 원과 19억8천만 원을 민간기부금으로 충당하여야 함.
- 이 경우에도 90% 각출금시에는 공공재원의 도움 없이도 민간기부금으로 부족예산을 채울 수 있다고 생각됨. 하지만 60% 각출금시에는 민간기부금만으로 부족예산을 충당하기 쉽지 않다는 판단이 서는 경우 역시 중장기적으로 손해보험분담금과 같은 공공재원에서 반정도를 부담하도록 하는 안을 생각해 볼 수 있겠음. 60% 각출금시에는 역시 90% 각출금시에 교통유아가 지는 부담을 덜어 주는 장점이 있음.

□ 표준인을 기준으로 한 사망보험금과 각출금의 비교

- 상기한 각출금 수준의 실현가능성을 알아보기 위해 표준인을 기준으로 한 사망보험금과 각출금을 비교함.
- 급여수준 1과 2에 따른 급여의 현재가치와 이의 90%, 60%, 50%를 충당하기 위한 각출금의 수준을 계산함.

<표 5-8> 우리나라 급여내용에 따른 현재가치와 각출금

a. 급여수준1의 경우

(단위: 천원)

나이	0세-1세미만	1세-2세미만	2세-3세미만	3세-4세미만	4세-5세미만	5세-6세미만	6세-7세미만	7세-8세미만	8세-9세미만	9세-10세미만	10세-11세미만	11세-12세미만	12세-13세미만	13세-14세미만	14세-15세미만	15세-16세미만	16세-17세미만	17세-18세미만
월급부액	100	100	100	100	100	100	200	200	200	200	200	200	250	250	250	300	300	300
급부현가	25,672	25,627	25,580	25,531	25,480	25,427	25,370	24,113	22,798	21,424	19,988	18,487	16,919	14,680	12,341	9,896	6,742	3,445
각출(90%)	23,104	23,064	23,022	22,978	22,932	22,884	22,834	21,701	20,518	19,281	17,989	16,638	15,227	13,212	11,107	8,907	6,067	3,100
각출(60%)	15,403	15,376	15,348	15,319	15,288	15,256	15,223	14,468	13,679	12,854	11,993	11,092	10,151	8,809	7,405	5,938	4,045	2,067
각출(50%)	12,836	12,813	12,790	12,766	12,740	12,713	12,685	12,056	11,399	10,712	9,994	9,244	8,459	7,340	6,170	4,948	3,371	1,722

\* 급부현가는 각 연령 초기에서 즉 0-1개월에서 계산

\* 운용명목이자율 연4.5%적용. 이는 현재 대표 6개 시중은행의 3년 만기 정기예금이자율의 평균치임.

b. 급여수준2의 경우

(단위: 천원)

나이	0세-1세 미만	1세-2세 미만	2세-3세 미만	3세-4세 미만	4세-5세 미만	5세-6세 미만	6세-7세 미만	7세-8세 미만	8세-9세 미만	9세-10세 미만	10세-11세 미만	11세-12세 미만	12세-13세 미만	13세-14세 미만	14세-15세 미만	15세-16세 미만	16세-17세 미만	17세-18세 미만
월급부액	200	200	200	200	200	200	400	400	400	400	400	400	500	500	500	600	600	600
급부현가	51,343	51,253	51,160	51,062	50,960	50,853	50,741	48,225	45,595	42,847	39,975	36,974	33,837	29,360	24,681	19,792	13,483	6,889
각출(90%)	46,208	46,128	46,044	45,956	45,864	45,768	45,667	43,402	41,035	38,562	35,977	33,276	30,454	26,424	22,213	17,813	12,134	6,201
각출(60%)	30,805	30,752	30,696	30,637	30,576	30,512	30,445	28,935	27,357	25,708	23,985	22,184	20,302	17,616	14,809	11,875	8,089	4,133
각출(50%)	25,671	25,626	25,580	25,531	25,480	25,426	25,370	24,112	22,797	21,423	19,987	18,487	16,918	14,680	12,340	9,896	6,741	3,444

\* 급부현가는 각 연령 초기에서 즉 0-1개월에서 계산

\* 운용명목이자율 연4.5%적용. 이는 현재 대표 6개 시중은행의 3년 만기 정기예금이자율의 평균치임.

\* 급여수준1의 결과를 2배하여 구함.

- 사망의 경우 우리나라의 평균연령과 학력 및 가구 구성원수를 기준으로 표준인을 설정하여 사망보험금 산출(종합보험 가입)

<표 5-9> 표준인 기준의 사망보험금

표준인 기준				사망보험금
평균연령	성별	학력	가족구성	19,893만원
31.4세	남자	고졸이상	배우자, 미혼자녀1.3명	

\* 자료 : 월간국토, 2003.1, 국토연구원

- 종합보험 미가입 자동차에 의한 사망의 경우 자동차손해배상보장법상 책임보험 보상한도액은 10,000만원(1억원)
- 가장 많은 각출금을 내는 0-1세의 경우 90%, 60%, 50% 각출금 부담시 급여수준1의 경우는 각각 2310만원, 1540만원, 1283만원 그리고 급여수준2의 경우는 각각 4621만원, 3081만원, 2567만원의 일회적 각출금을 가입 시 낸. 이는 각각 표준인 사망보험금의 11.6%, 7.7%, 6.4% 그리고 23.2%, 15.4%, 12.8%임.
- 종합보험 미가입시 사망의 책임보험 보상한도액인 10,000만원에 대해서는 각각 23.1%, 15.4%, 12.8% 그리고 46.2%, 30.8%, 25.6%임.

- 따라서 본 연구에서 제시한 급여수준1을 받기 위해서는 최소 6.4%에서 최대 23.1%에 해당하는 각출금을, 급여수준2를 받기 위해서는 최소 12.8%에서 46.2%의 각출금을 보상금에서 내야함.
- 이들 중 어떠한 각출금 수준을 선택할 것인가는 여론의 수렴을 통해 사회적 합의점을 찾아야 한다고 생각됨.