

일본교통정책의 변화와 과제



이용상

I. 문제의 제기

최근 일본의 교통정책은 큰 변화를 겪고 있다. 일본의 수송체계를 보면 그간 교통시설이 도로와 공항, 항만이 지속적으로 증가하고 이에 따른 여객과 화물수송도 자동차중심으로 변화하여 자동차수송이 차지하는 비중이 여객수송량인기준 74%, 화물수송량ton기준 91%를 차지할 정도로 편중된 모습을 있다. 또한 고령자 인구 증가에 따른 고령자의 교통수요도 증가하였다. 실제로 65세 이상의 고령자 인구는 2001년에 전인구의 18%를 차지하고 있는데, 이는 2000년의 17.4%보다 0.6%증가한 수치이다.

이에 최근에 일본정부는 그간의 교통시설에 대한 평가방법 등을 재검토하여 도로, 공항 등의 시설확충에 대한 타당성을 다시 한번 고려하기 시작하였으며, 자동차수송에 따른 환경오염문제를 해결하기 위하여 철도, 항만 등 환경친화적인 교통수단을 적극적으로 활용하는 정책을 도입하고 있다. 또한 고령자의 이동을 보장하기 위한 법과 제도를 만들어 함께 추진하고 있다.

이에 본 논문에서는 최근의 일본의 교통시설의 변화와 정책추진내용을 살펴보고, 추진에 따른 과제를 함께 살펴보고자 하며 이는 우리나라의 교통정책에도 많은 참고가 될 것으로 사료된다.

II. 교통여건 및 이동행태의 변화

1. 교통시설

도로의 경우는 <표 1>과 같이 1990년에 1.16백만km에서 1995년에 1.20백만

km, 2000년에는 1.23백만km로 증가하여 2000년은 1990년에 비해 약 8% 증가하였다. 한편 철도의 경우는 1990년 이후 철도연장은 거의 변화가 없었다. 공항의 경우 1990년에 82개에서 1995년에 90개, 2000년에 94개로 증가하였으며, 2005년 개항예정인 중부국제공항, 고베국제공항 등을 포함하여 6개가 현재 건설 중으로 이를 포함한다면 100개나 된다. 항만의 경우 1990년에 1,099개에서 2000년에는 1,088개로 약간 감소하였으나 자치단체별로 평균 23개의 항만을 보유하고 있다.

〈표 1〉 교통시설의 변화

연도	도로연장(km)	철도연장(km)	공항 수(개)	항만 수(개)
1990년	1,163,000(100)	27,016.9(100)	82(164.7천m) (100)	1,099(100)
1995년	1,202,000(103)	26,915.4(99)	90(181.5천m) (110)	1,102(100)
2000년	1,232,000(108)	27,077(100)	94(198.9천m) (115)	1,088(99)

자료) 總務廳統計局(2003), 『日本の統計』, p.160.
 運輸政策研究機構(2003), 『數字でみる鐵道』, p.73.
 航空振興財団(2003), 『數字でみる航空』, p.115.
 交通新聞社(1991)(1996)(2001), 『交通年鑑』

주) 공항수의 ()안은 활주로 길이

2. 지역간 교통시설

지역간의 교통시설의 격차가 현저하게 나타나고 있다. 이는 지역간의 경제력 차이를 반영하고 있는데 〈표 2〉와 같이 도로율의 경우 2000년기준으로 동경도와 가고시마현을 비교해 보면 동경도의 도로율이 4.4배나 높게 나타나고 있다.

〈표 2〉 지역별 도로율 (단위:%)

	1990년	1995년	2000년
동경도	7.27	7.59	7.71
오사카	6.68	7.19	7.55
아이찌현(나고야)	5.38	5.61	5.91
나가사키현	2.04	2.16	2.27
가고시마현	1.59	1.68	1.76
오кина와현	2.16	2.38	2.51

자료) 全國道路利用者會議(1992)(1997)(2003), 『道路統計年報』

주) 도로율은 도로면적/지역면적

3. 수송량

여객과 화물의 수송량변화를 보면 <표 3>, <표 4>과 같이 여객통행량은 인기준으로 1990년에 77,934백만인 1995년에는84,129백만인, 2000년에는 84,691백만명으로 각각 7.9%, 0.6%로 증가하였지만, 증가율은 감소하였다. 화물의 경우는 ton기준으로 1990년에 6,776백만ton에서 1995년에 6,643백만 ton, 2000년에 6,371백ton으로 각각 2.0%, 4.1%의 수송량이 감소하였다.

<표 3> 여객수송량의 변화

연도	수송량(백만인)	증가율(%)
1990년	77,934	0
1995년	84,129	7.9
2000년	84,691	0.6

자료) 總務廳統計局(2003), 『日本の統計』, p.160.

<표 4> 화물수송량의 변화

연도	수송량(백만ton)	증가율(%)
1990년	6,776	0
1995년	6,643	-2.0
2000년	6,371	-4.1

자료) 總務廳統計局(2003), 『日本の統計』, p.160.

4. 수송분담율

1990년의 수송수단간의 분담율을 보면 <표 5>와 같이 여객의 경우 도로는 인 기준으로 72%를 차지하였는데 그 후 계속적으로 증가하여 1995년에 73%, 2000년에는 74%로 증가하였다. 철도의 경우는 수송량이 감소하여 분담율이 1990년에 28%, 1995년에 27%, 2000년에 26%로 감소하였다.

<표 5> 여객수송 분담율의 변화

(단위: 백만인)

연도	도로	철도	해운	항공	계
1990년	55,767(72)	21,929(28)	163(0)	65(0)	77,934(100)
1995년	61,272(73)	22,630(27)	149(0)	78(0)	84,129(100)
2000년	62,841(74)	21,647(26)	110(0)	93(0)	84,691(100)

자료) 總務廳統計局(2003), 『日本の統計』, p.160.

주) ()안은 분담율%

<표 6> 화물수송 분담율의 변화

(단위: 백만ton)

연도	도로	철도	해운	항공	계
1990년	6,114(90)	87(1)	575(9)	1(0)	6,776(100)
1995년	6,017(91)	77(1)	549(8)	1(0)	6,643(100)
2000년	5,774(91)	59(1)	537(8)	1(0)	6,371(100)

자료) 總務廳統計局(2003), 『日本の統計』, p.160.

주) ()안은 분담율%

화물의 경우의 수송분담율을 보면 <표 6>과 같이 ton기준으로 도로가 1990년에 90%를 차지하였는데 1995년에 91%, 2000년에도 91%의 분담율을 보이고 있다. 해운의 분담율이 1990년에 9%에서 1995년에 8%, 2000년에는 8%를 유지하고 있다.

5. 이동행태

이동인구 중 65세 이상 고령인구의 교통수단 이용증가가 눈에 띄게 증가하고 있다. <표 7>과 같이 오사카와 교토, 고베지역의 예를 보면 이 지역의 인구는 1990년에 17,766천명에서 2000년에 18,217천명으로 약 3%가 증가하였으나, 총통행은 거의 증가하지 않았다. 그러나 65세이상의 고령인구의 총통행은 약 74%나 증가하였다.

또한 고령자의 교통수단이용비율은 <표 8> 과 같이 자동차가 2.7배, 철도가 1.5배 증가하였다.

한편 총무청의 『고령자일상생활조사(1999)에 관한 의식조사』에 따르면 고령자의 외출에 따른 장애에 대하여 고령자응답자 중 버스나 전차 등 교통수단의 이용이 어렵다가 약 10.9%, 도로 등에 계단이 있어 불편하다가 14.5%, 교통사고가 많아 불안하다가 11.3%, 표식이나 안내표지가 적어 불편하다가 3.2%, 가로등의 조명이 어둡다가 6.0%, 도로 등의 위법주차,방치물건 등으로 통행이 불편하다가 10.0% 등으로 조사되었다.

<표 7> 오사카, 교토, 고베지역의 고령자 통행량

	1990년(A)	2000년(B)	B/A
인구(천인)	17,766	18,217	1.03
총통행수(천통행/일)	43,332	43,540	1.00
고령인구의 통행 수 (천통행/일)	2,718	4,720	1.74

자료) 近畿運輸局(1990)(2000), 『第3回,第4回 京阪神都市圏パーソントリップ調査』

<표 8> 고령인구의 교통수단이용비율 (단위: 천통행/일)

	1990년(A)	2000년(B)	B/A
도보	1,288	1,816	1.4
자전거	456	909	2.0
자동차	402	1,105	2.7
버스	188	326	1.7
철도	384	564	1.5

자료) 近畿運輸局(1990)(2000), 『第3回,第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査』

II. 교통정책의 변화

1. 교통사업의 재평가

교통시설의 정비와 관련하여서 국토교통성의 「사회자본정비심의위원회·도로분과위원회」에서는 2002년 8월 중간답신에서 “도로는 양적인 면에서는 이미 매우 많이 건설되었다”고 발표하였고, 「교통정책심의위원회·항공분과위원회」에서는 2002년 12월에 “공항의 배치적인 측면에서 시설은 전국적으로 이미 형성되었다”는 의견을 피력하였다.¹⁾ 실제로 일본의 경우 도로와 공항의 경우는 다른나라와 비교해도 충분히 정비되어 있다.

도로의 경우는 <표 9>과 같이 주요 선진국과 비교해 보더라도 세계최고 수준으로 정비되어 있다. 국토 1km²당 도로연장을 비교해 보면 일본이 3.07km로 미국 0.65km, 영국 1.62km, 독일 1.77km, 프랑스 1.62km보다 높은 수준에 있다.

한편 공항의 경우는 현재 건설 중인 것을 포함한다면 100개가 있는데 일본의 지방자치단체는 47개로 (1도, 1도, 2부, 43개현) 지방자치단체별로 평균 2개 이상의 공항을 보유하고 있다. 공항의 경우는 현재에도 공항간의 과당경쟁이 문제가 되고 있다. 예를 들면 오사카의 간사이(關西) 공항은 2002년 실적을 보면 국내선 여객이 647만명, 같은 오사카지역의 이타미(伊丹) 공항은 국내선 여객이 1,806만명으로 인접 지역에 두개의 공항이 있어 효율적인 운영에 문제가 있는데, 인근지역인 고베(神戸) 공항이 2005년에 약 300만명을 수송예정도로 개항된다면 더욱 심한 과당경쟁의 가능성이 예상된다.

또한 그간 교통시설사업의 평가에 관련하여서 여러 가지 평가가 행하여졌지만 판단기준의 모호성과 우선순위결정 평가방법의 미공개, 종류가 다른 사업 간의 평가문제, 중앙과 지방자치단체간의 평가기준의 상이 등의 문제점이 제기되어,

<표 9> 각국의 도로정비현황

	국토1km ² 당도로연장(km)	포장율(%)
일 본	3.07	76
미 국	0.65	58.8
영 국	1.62	100
독 일	1.77	99.1
프랑스	1.62	100

자료) 總務廳統計局(2003), 『世界の統計』, p.216.

1) 일본국토교통성의 자료를 참고(<http://www.milt.go.jp>)

교통시설평가에 대한 적정성여부가 끊임없이 제기되어 왔다.

실제로 일본의 고속도로 건설계획인 전체 9,342km 중 아직 완성되지 않은 1,999km에 대한 국토교통성의 『도로사업평가방법검토위원회』에서 사업을 평가한 결과를 보면 사업의 타당성에서 A를 받은 구간은 전체 70개구간 중 겨우 10개에 불과하여 사업추진에 있어 타당성에 의문이 제기되고 있다.²⁾ 이에 『사회자본정비중점계획법』이 2003년 10월에 제정되었는데, 이 법의 제정목적은 이제까지의 교통(도로, 철도, 공항, 항만, 안전시설)을 비롯한 사회자본(공원, 상하수도)정비에 있어 사업과정의 불투명성과 불필요한 사업 등의 문제점을 해결하기 위하여 계획안의 작성 시 투명성확보와 사업수행상의 효율성을 확보하는데 근본적인 목적을 두고 있다. 이를 위해 다음과 같은 내용이 추진되고 있다.

첫째로는 『사업평가』를 엄격하게 실시하여 불필요한 사업시행을 방지한다는 것이다. 이를 위해 사회자본정비에 있어 신규사업채택시의 평가, 실시과정상의 재평가, 사업완료후의 사후평가라는 사전부터 사후까지 일관해서 개별사업의 사업평가시스템을 구축하고, 평가에 있어 성과목표에 중점을 두고 추진하여, 불필요한 사업수행을 방지하도록 하였다. 앞으로 사업평가결과에 대해서는 적극적으로 이를 공개하며, 또한 사업완료후의 평가에 대해서는 그 결과에 대한 개선조치의 공개와 함께 같은 종류의 사업계획과 조사방향, 사업평가방법의 개선 등에 적극적으로 반영하도록 하였다.

두 번째로는 『비용절감과 사업의 신속화』를 추구하고 있다. 모든 사업은 기술개발 등의 추진에 의해 비용절감이 가능하다는 관점으로부터 모든 과정을 전면적으로 재검토하는 개혁을 추진하고 있다. 국가와 관련공단이 실시하는 공공사업에 대하여 종래의 공사비용절감에 노력에 추가하여 규격수정에 의한 공사비용의 절감(지역실정에 맞는 비용기준의 도입), 사업의 신속화에 의한 사업편익의 조기실현, 장래의 유지관리비의 절감을 도모하여 『종합비용절감율』을 제정하여, 계획기간 중인 2003년-2007년간 2002년도에 비교하여 15%의 종합비용절감율을 달성하도록 하였다. 또한 사업실시상황과 수치목표의 달성상황에 대하여 추적조사를 실시하도록 하였다. 또한 사업의 신속화를 위하여 완공시기를 미리 명시하도록 하고, 공공용지의 보다 원활한 취득을 위하여 『토지이용법』의 적극적인 활용과 함께 지적조사의 적극 추진 등 사업의 신속화를 위한 종합적인 조치를 취하도록 정하였다.

세 번째로는 기존의 사회자본을 유효하게 활용하도록 하였다. 유료도로의 적극적인 활용을 위한 탄력적인 요금제도의 도입, 교통규제의 적절한 실시 등으로 기

2) 朝日新聞(2003.12.12)에 게재된 국토교통성 발표자료를 참고.

존시설을 최대한도로 활용하도록 하였다. 이러한 법의 제정과 함께 2003~2007년까지의 「도로정비5개년계획」을 폐지하고, 이 기간 중 38조엔을 투자하여 건설 예정인 도로사업을 재평가하여 추진여부를 다시 결정하도록 하였다.

2. 환경친화적 교통수단의 이용확대

일본의 이산화탄소배출량은 <표 10>과 같이 세계의 5.2%를 점하여 미국, 중국, 러시아에 4위를 차지하고 있다. 1인당 배출량도 미국 20.1톤, 독일 10.1톤, 러시아 9.4톤에 이어 일본은 9.2톤으로 네 번째의 국가이다.

그런데 일본전체의 이산화탄소배출량은 2000년에 1,237.1백만톤으로 이중 수송부분에서 배출하는 이산화탄소량은 256.1백만톤으로 배출비율은 약 20.1%에 이르고 있다.³⁾

수송부분의 배출량추이를 보면 <표 11>과 같이 1990년에 비해 2000년에 여객수송부분의 경우 15%나 증가하였다. 또한 수송부분의 온실효과가스의 배출량도 21%나 증가하였다. 이와 같은 요인은 수송분담율의 약 60~70%에 이르는 자동차의 증가에 기인하고 있는데, 자동차는 같은 기간에 여객수송량에서 12%, 화물수송량에서 14%나 증가하였다.

실제로 수송수단간의 이산화탄소 배출원단위를 비교해 보면 여객의 경우 철도가 17g/인·km, 영업용버스가 94g/인·km, 국내항공이 94g/인·km, 화물의 경우는 철도가 21g/톤·km, 내항선박이 40g/톤·km, 영업용자동차가 178g/톤·km으로 자동차가 철도에 동일기준으로 볼 때 약 5배~8배나 높게 이산화탄소를 배출하고 있다.⁴⁾

<표 10> 이산화탄소의 배출량의 각국구성비(1997년 기준)

	구성비(%)
미 국	24.2
중 국	14.0
러시아	10.0
일 본	5.2
독 일	3.9
영 국	2.5
기 타	40.2
합 계	100

자료) 總務廳統計局(2003), 『世界の統計』, p.336.

3) 總務廳統計局(2003), 『世界の統計』, p.350을 참조.

4) 運輸政策研究機構(2003), 『數字でみる鐵道』, p.246.

〈표 11〉 환경관련한 자동차지표의 변화

	1990년(A)	2000년(B)	B/A
자동차 보유대수(천대)	57,994	74,583	1.29
자동차여객수송량(백만인·km)	853,100	951,300	1.12
자동차화물수송량(백만톤·km)	274,200	313,000	1.14
자동차여객수송분담율(인·km기준)	65.7%	67.0%	1.02
자동차화물수송분담율(톤·km기준)	50.1%	54.2%	1.08
자동차여객수송의 이산화탄소원단위 (g/인·km)	109.5	126.1	1.15
자동차화물수송의 이산화탄소 원단위 (g/톤·km)	161.8	160.1	0.99
자동차의 온실효과 가스 배출량 (백만톤)	212	256	1.21

자료) 國土交通省(2003), 『交通經濟統計要覽』, p.24.
 環境省(2002), 『2000年度の温室効果ガス排出量について』

〈표 12〉 수송부문의 환경대책

	세부시행계획	절감목표(만ton)
저공해 차량의 개발보급	저공해차량 1000만대보급	2,060
교통흐름대책	지체의 해소에 의한 속도향상	890
모달시프트, 물류의 효율화	철도수송, 해상수송의 확대	910
대중교통기관의 이용촉진 등	도시철도, 철도서비스향상	670
국민운동의 전개	자전거 출퇴근 등	70
합계		4,600

자료) 國土交通省발표자료 참고(<http://www.milt.go.jp>)

이러한 문제의 심각성을 고려한 일본 정부는 환경을 오염에 직접적인 연관이 있는 수송부문의 이산화탄소양을 2020년까지 4,600만톤을 감소시키기 위한 대책을 수립하였다. 이 목표는 1990년에 비해 약 17%증가한 수치이나 1995년과 같은 수준으로 이산화탄소배출량을 억제하기 위한 목표치이다. 이를 위해서 일본 정부는 저공해차량의 보급과 철도 등 대중교통수단의 이용촉진 등 환경에 부담이 적은 교통체계의 구축을 정책의 골격으로 추진하고 있다. 이를 구체적으로 보면 다음과 같다.

첫째는 저공해차량을 개량하여 약 2,060만톤을 절감하는 목표를 세우고 있는데, 이를 위해 저공해차량1,000만대를 보급한다는 것이다. 두 번째로는 교통혼잡의 완화, 해소에 의해 자동차의 주행속도향상에 의해 약 890만톤의 이산화탄소를 감소시키는 계획을 수립하였다. 세 번째로는 철도와 해상운송 등에 의한 화물수송의 전환(모달 시프트)에 의해 약 910만톤을 절감하고, 네 번째로는 대중

교통수단의 이용촉진에 의해 670만톤을 절감한다는 것이다. 이를 위해 도시철도 등을 정비하고, 철도 및 버스의 서비스와 편리성을 향상시켜 이용분담율을 높여 이산화탄소를 절감하는 계획을 수립하였다.

3. 고령자를 고려한 교통정책

연령에 관계없이 모든 사람들이 이동의 자유를 확보하여야 하는데, 특히 고령 인구의 증가에 따른 통행수요도 증가하여, 이들이 원활하게 이동할 수 있는 교통 시설이 필요하게 되었다. 특히 철도역의 경우 차량의 승하차를 위한 접근 동선이 길고, 계단 등이 많아 이에 대한 개선이 필요하게 되었으며, 버스의 경우에도 정류장의 개선과 저상버스의 도입 등이 요망되고 있다.

이에 「고령자, 신체장애자 등의 대중교통기관이용 원활화와 촉진에 관한 법률」을 2000년에 법률 제 68호로 제정하였다. 동 법의 목적은 고령자와 신체장애자 등이 대중교통수단을 이용하는데 어려움이 없도록 제반 시설을 종합적으로 정비하는 법이다. 기본적인 방향은 「이동의 원활화를 위해서 1일 평균이용자수가 약 5,000명이상인 역중 고저차가 5m이상인 역에 대해서 2010년까지 엘리베이터 혹은 에스컬레이터를 설치 하도록 하고 있다」. 아울러 차량, 화장실, 통로 등도 이용이 편리하도록 개선하도록 하고 있다. 신설역에 대해서는 설치를 의무화하고 있으며, 기존 역에 대해서는 적용을 노력하도록 하고 있다. 이에 대한 정부보조는 철도사업자에 대하여 시설구입비, 시설공사비, 보상비, 사무비명목으로 국가가 1/3, 지방자치단체가 1/3를 보조하도록 하고 있다. 또한 철도역주변의 역전광장이나 통로에 대하여서도 계단 등의 개선을 하도록 하고 있는데 이에 대해서도 국가가 1/3, 지방자치단체가 1/3을 보조하고 있다.

〈표 13〉 철도역의엘리베이터, 에스컬레이터정비현황(2001년기준)

	총역수 (개)	1일 평균 이용자 5000명 이상 역 수(A)(개)	1일 평균 이용자 5,000이상 역 중 엘리베이터설치된역 (B)(개)	B/A	1일 평균 이용자 5,000명 이상 중 에스컬레이터설치역 (C)(개)	C/A
JR	4,635	945	7	0.01	248	0.26
사철(대기업)	1,720	998	6	0.01	353	0.35
영단, 지하철	571	548	0	0	188	0.34
중소사철, 노면전차	2,588	251	7	0.03	113	0.45

자료) 國土交通省 발표자료(<http://www.milt.go.jp>)

2001년을 기준으로 볼 때 <표 13>과 같이 법에 의해 설치되어야 하는 엘리베이터는 현재 1%수준이 설치되어 있고, 에스컬레이터는 평균35%수준이 설치되어 있다. 앞으로 엘리베이터는 99%가 에스컬레이터는 65%가 더 설치되어야 할 것이다.

Ⅲ. 과제

1. 교통사업의 객관적 평가

교통사업의 평가와 관련하여서 앞으로의 평가에 있어 목표달성이외에 사업의 공공성의 확보와 종류가 다른 사업 간의 적절한 우선 순위평가 등의 과제가 남아 있으며, 근본적인 과제는 평가에 대한 정치적인 개입을 어떻게 차단하느냐에 있다. 예를들면 일본의 여당인 자민당내의 도로건설을 주장하는 이른바 도로족의원들은 고속도로 건설계획인 전체 9,342km 중 아직 완성되지 않은 1,999km에 대해 무조건 전체를 다 건설해야 한다는 의견을 제시하고 있다. 이들은 자민당내에 「도로조사위원회」를 만들고 이를 중심으로 고속도로의 건설필요성을 주장하고 있는데 2003년 12월보고서에서도 「고속도로의 건설계획인 9,342km는 국가 책임 하에 조속하게 건설되어야 한다」는 의견을 제시하였다.⁵⁾ 이들은 현재의 도로특정채원을 그대로 유지하여 국가와 지방자치단체가 도로건설을 해야 한다고 주장하고 있다. 2003년도의 정부예산안은 도로총투자액은 10조9,614억엔 중 도로특정예산은 5조 4,973억엔(국비 3조3,316억엔, 지방비는 2조2,507억엔)으로 전체의 50.1%를 차지하고 있다.

따라서 앞으로 도로사업을 포함한 교통시설의 객관적인 평가에 대해 정치적인 의견과 개입에 어떻게 독립성과 객관성을 확보가 앞으로의 과제라고 하겠다.

2. 다양한 환경관련 교통정책의 추진

환경친화적인 교통수단을 적극 이용하는 것을 통하여 이산화탄소를 삭감한다는 정책에 대해 좀더 다양하고 근본적인 정책수단이 필요하다. 일본의 경우는 저 공해형 차량개발과 도심의 자동차 속도향상 등 자동차관련 환경대책의 주가 되고 있는데 유럽의 경우는 좀 더 적극적이며 다양한 정책을 수립하여 집행하고 있다. 예를 들면 교통정책의 방향은 자동차교통을 억제하고, 대중교통의 이용에 초점을

5) 朝日新聞(2003.12.9)을 참조

맞추어 정책이 추진되고 있다. 정책수단으로는 도로교통보다는 환경친화적인 궤도교통수단인 노면전차의 도입, 자전거이용확대, 차를 이용하지 않은 시민운동의 전개, 교통량억제를 위한 주행세도입, 주차장요금인상 등 다양한 계획을 수립하여 집행하고 있다.

3. 역시설 및 지방교통시설정비의 재원조달

고령인구의 이동권을 보장하는 역 시설 정비에 있어 장래과제는 재원확보문제이다. 현재 1개역을 개조하는데 소요비용은 엘리베이터, 에스컬레이터, 화장실을 포함해서 약 15억엔정도인데, 정부에서 1/3, 철도회사에서 1/3, 지방자치단체에서 1/3인씩 부담하도록 되어 있어, 철도회사의 경우 1개역에 시설을 설치하는데 5억엔이 소요되어 경영이 좋지 않은 회사의 경우에 큰 부담이 되고 있다. 실제로의 사례를 보면 오사카지역의 남해철도의 金剛역의 경우 시설개량에 총경비가 15.2억엔이 소요되었는데 지방자치단체에서 6.2억엔, 국토교통성에서 3.8억엔, 남해 철도회사에서 5.2억엔을 부담하였다.

이와 같은 부담은 2000년 추진실적을 보더라도 잘 나타나 있다. <표 14>와 같이 영업성적이 좋은 JR여객철도회사, 영단지하철, 기타지하철의 목표대비 달성율은 높으나 영업성적이 좋지 않은 사철의 경우는 목표대비 달성율이 낮다.

예를들면 사철인 남해철도의 경우 17개역이 1일 5,000명이상이 이용하고 높낮이의 차이가 5m이상인데도 엘리베이터 등이 설치되어 있지 않은 상태로, 장차 시설개량시에 역당 5억엔씩 계산한다면 약 85억엔의 비용이 필요한데, 현재 연간 경상이익이 35억엔(2001년에 35억9,400만엔의 경상이익)에 불과해 역 개량에 많은 비용을 투자하는데 무리가 따르고 있다. 특히 최근 사철의 경우는 이용수요가 감소하여, 영업이익도 신장되지 않아 역 개량에 대한 투자가 현실적으로 부담이 되고 있다. 실제로 2000년에 사철회사(대기업 15개사)의 여객수송량은 101,652백만인·km에서 2001년에 101,305백만인·km로 1%정도 감소하였다.⁶⁾

<표 14> 철도역에 엘리베이터, 에스컬레이터설치 계획대비 실적(2000년)

	엘리베이터			에스컬레이터		
	설치계획(개)	실적(개)	달성율(%)	설치계획(개)	설치실적(개)	달성율(%)
JR	30	46	153	47	38	81
사철	41	34	83	37	21	57
영단, 지하철	49	55	112	22	22	100

자료) 国土交通省 철도국기술기획과 발표자료(2001). (<http://www.milt.go.jp>)

6) 運輸政策研究機構(2002)(2003), 『數字でみる鐵道』참조.

〈표 15〉 지역별 일반재원의 내역(2001년 결산기준)

	지방세(만엔)	지방교부세(만엔)	기타(만엔)
동경도	18.9	0	1.3
아이찌현	13.3	2.0	0.1
시나가와현	10.1	1.9	0.1
오사카부	11.0	3.4	0.1
시즈오카현	11.2	5.5	0.2
오кина와현	6.1	16.5	0.1
아키다현	7.9	22.0	0.3
돗토리현	8.4	25.6	0.3
시마네현	8.4	28.2	0.4
고지현	7.3	25.8	0.3
전국평균	10.4	8.8	0.3

자료) 總務廳統計局(2003), 『日本の統計』, pp.218-219.

지역의 교통시설을 확보에 필요한 재원도 지역별로 현저한 차이를 보이고 있다. 예를 들면 〈표 15〉과 같이 2001년 결산기준으로 보면 동경, 나고야, 오사카 등의 대도시권과 지방과의 1인당 일반재원의 구조를 보면 동경의 경우 지방세가 18.9만엔이고, 지방교부세는 중앙으로부터 받지 않고 있는 것에 비해, 지방의 경우 지방세가 낮고, 거의 중앙정부의 지방교부세에 의존하는 불안정한 재정구조를 가지고 있어 앞으로 교통시설의 정비 등에 어려움이 있다고 하겠다.

IV. 결론

본 연구를 통해 일본의 교통정책이 최근 교통사업 평가제도의 확립과 환경친화적 교통수단의 육성, 노약자위주의 교통정책을 수립하고 집행하고 있다는 것을 확인하였다. 향후 과제로는 교통사업평가결과에 대한 정치적 압력에 대한 대응, 환경친화적인 다양한 교통정책수단의 도입, 노약자 교통시설의 확충을 위한 재원 조달 등이 향후 과제로 정리되었다. 우리나라의 경우도 일본과 유사한 지형조건과 교통여건을 가지고 있으며, 교통체계도 도로중심으로 매우 비슷한 면이 있다. 구체적으로는 산지의 비율이 일본과 비슷한 2/3 수준이며, 자동차수송의 분담율은 2002년기준으로 여객의 경우 인기준으로 91.3%, 화물의 경우 톤기준으로 94.5%이나 되고 있다. 고령자의 인구비율도 2000년기준으로 7.2%로 높은 수준에 있다. 이에 우리나라도 자동차수송의 증가로 환경오염문제와, 도로위주의 편중된 투자구조, 고령자를 위한 교통시설체계의 개선 등이 해결해야 하는 과제로 제기되고 있다. 이에 일본의 사례인 「사회자본정비중점계획법」, 「이산화

탄소배출량억제목표, 『고령자, 신체장애자 등의 대중교통기관이용 원활화와 촉진에 관한 법률』 등의 제정이 필요할 것이며 아울러 일본의 과제로 정리된 정치권으로부터의 압력문제, 다양한 환경정책의 도입, 재원조달의 문제 등 현재 제기되고 있는 문제를 사전에 충분히 고려하는 선진적인 교통정책이 수립되어야 할 것이다.

참고문헌

1. EST研究會(2003), “我が國における持続可能な交通の導入に関するFS研究”.
2. 交通運輸政策研究會(2003), “交通問題研究集會資料集”.
3. 運輸政策研究機構(2003), “數字でみる鐵道”, p.73.
4. 環境省(2002), “2000年度の温室効果ガス排出量について”.
5. 經濟企劃廳經濟研究所(2000), “縣民經濟計算年報”.
6. 國土交通省(2003), “交通經濟統計要覽”, p.24.
7. 交通新聞社(1991)(1996)(2001), “交通年鑑”.
8. 總務廳 統計局(2003), “日本の統計”, pp.8~10, 58.160.218~219.
9. 總務廳 統計局(2003), “世界の統計”, p.216.
10. 航空振興財團(2003), “數字でみる航空”, p.115.
11. 全國道路利用者會議(1992)(1997)(2003), “道路統計年報”.
12. 近畿運輸局(1990)(2000), “第3回, 第4回 京阪神都市圏パーソントリップ調査”.
13. 朝日新聞(2003.12.9).
14. 朝日新聞(2003.12.12).
15. 기타 인터넷자료 <http://www.milt.go.jp>. <http://www.nankai.co.jp>.