

수도권교통조합의 역할과 발전방안



진권권

1. 들어가는 글

시장경제체제의 가장 큰 문제점은 공급과 수요가 불일치할 수 있다는 것이다. 이것은 현대 대도시 사회에서 살아가는 주민들이 가장 많이 이용하고, 또 가장 필요로 하는 교통분야 에서도 동일하게 적용된다. 대도시의 행정기관은 주민들의 통행량을 분석하고 새로운 교통체계와 시설을 계획하여 공급하나 이것이 실제 이용하는 주민들이 필요로 하는 수준으로 적절하게 공급되지 못하는 시장의 불일치가 발생하는 것이다.

현재 수도권은 서울, 인천, 경기의 3개 광역자치단체로 구성되어 있다. 이 3개의 지방자치단체는 민선 지방자치제 시행 후 행정 전 영역에서 관선 시대의 정형화된 행정체계와 서비스를 탈피하고자 부단한 노력을 기울여 행정의 다양화, 차별화를 상당부분 실현했다. 그러나 아직 해결해야 할 과제가 남아 있다. 바로 교통분야에서 수도권 주민들은 3개 자치단체의 영역을 넘나들며 생활하는 주민이 상당수 있기 때문에 광역교통이 이용하기 편리하게 체계화되기를 바라고 있으나, 지자체별 행정구역과 교통서비스 영역의 불일치 및 운수업체의 이해관계 상충 등으로 인하여 비효율성이 발생하고 있는 것이다.

또한, 지하철, 도로 등 교통시설의 신규개설과 확충에는 상당한 예산과

어려움이 따른다. 때로는 해당 지역의 이해관계로 교통시설 설치가 좌우되기도 하고, 이로 인해 주민들이 정말로 원하는 곳에 시설이 설치되지 못하거나 반대로 중복되어 설치되는 경우가 발생하는 등 다양한 어려움이 존재하고 있다.

이러한 수도권 지역의 교통문제를 해결하기 위해서는 대중교통 중심의 광역교통체계 구축이 시급하나, 관련 교통행정의 연결이 미흡하여 아직까지 종합적인 고려 및 대처가 힘든 실정이다. 이러한 문제를 해소하기 위하여 그동안 수도권 시·도에서는 지방자치법에 의한 수도권행정협의회를 통하여 수차례 관련 회의를 개최하였으나 결정사항에 대한 예산확보가 어렵고 구속력이 없어 사업이 추진되지 못하는 경우가 많았고, 전담하는 부서와 전문 인력이 없어 집행기능의 취약성이 나타나는 실정이다.

II. 수도권교통조합 소개

이러한 문제점을 해소하고자 수도권의 3개 시·도는 그동안 다각적인 논의를 거쳐 수도권교통조합을 금년 2월에 발족하게 되었다. 수도권교통조합은 수도권 차원의 광역적 교통관리를 수행하고 지자체간 이해상충을 통합·조정하기 위한 전담기관으로서 조합의 설립으로 인하여 광역교통행정체계를 효율적으로 전담하는 최초의 조직이 탄생된 것이다.

1. 설립배경

조합의 설립배경으로 첫째, 대중교통 중심의 수도권 광역교통체계 확립의 필요성이 대두되었기 때문이다. 수도권 교통수단 중 승용차 의존율은 다양한 정책적 개선책에도 불구하고 개선되지 않고 있다. 이러한 승용차 의존율 심화를 개선하기 위해 기존의 교통수단인 버스와 전철, 버스와 승용차간의 효율적인 연계방안이 대두되고 있다.

둘째, 수도권 교통정책의 협의지연으로 발생하는 비효율 개선의 필요성이다. 수도권 서울·인천·경기의 광역버스 운행노선은 수도권 신도시의 개발과 이용수요의 증감으로 3개 시·도간에 다각적 조정이 필요하나, 사안

발생시 사업시행자 및 여러 가지 이유로 관련 시·도간의 이해가 엇갈려 협의·조정이 지연되는 등 이용주민들의 불편이 발생하고 있다. 또한 광역대중교통이 확충됨에 따라 선진화된 버스정보시스템 등의 연계추진이 필요하며, 각종 사업비 분담방안에 대한 시·도간의 신속한 협의·조정이 필요한 실정이다.

셋째, 수도권 교통시설 확충의 필요성이다. 서울중심에서 수도권으로 확대되는 교통량을 해소하려면 교통시설에 대한 지속적인 투자가 필요하다. 이러한 시설로써 수도권 간선급행버스체계(Bus Rapid Transit : 이하 BRT로 약칭함) 및 환승시설이 추진되고 있으며, 수도권 공동 공영차고지와 광역 도로·철도시설의 확충도 지속되어야 한다.

2. 추진경위

광역교통기구의 필요성은 1990년 한국지방행정연구원의 『수도권 광역교통행정체제에 관한 연구』에서 최초로 제기되었고 그 후 다년간에 걸쳐 관련 지자체의 고민과 교통관련 전문연구기관의 연구가 지속되어왔다.

1998년 6월에 한국교통연구원의 『수도권 광역교통공사(기구)설립 타당성 검토 및 설립 방안과 택시사업구역 통합에 관한 연구』 결과 광역적 교통기구의 필요성이 강조되었으며, 그 이후 2000년 12월에 국토연구원 등의 수도권종합교통체계 연구결과 광역적 『교통연합』의 설립이 제시되었다.

이러한 교통전문 연구기관의 연구결과에도 불구하고 수도권 3개 시·도간의 협의가 난항을 겪던 중 2003년 10월에 수도권 3개 시·도지사가 광역교통기구 설치를 합의하였고, 2004년 12월에 수도권교통조합규약이 3개 시·도의회의 동의를 얻었으며, 금년 2월에 행정자치부의 승인을 거쳐 전국 최초로 지방자치단체의 합의에 의한 광역교통기구인 수도권교통조합이 발족하게 된 것이다.

3. 조합의 구성

수도권교통조합의 법적 성격은 서울·인천·경기가 광역 교통사무의 공

동처리를 위하여 설립한 공법인이다. 지방자치법 제149조 내지 제154조에 의한 공법인은 보통지방자치단체와 같은 공법상 독립된 법인이며, 일시적인 협의체가 아닌 상설기구이다. 또한 3개 지방자치단체로부터 광역교통관련 사무에 대하여 일정부분 권한과 책임을 부여받았으며, 아울러 조합은 서울특별시, 경기도, 인천광역시가 조합원으로 5대5대3의 비율로 일반운영에 소요되는 비용을 분담하고 있다.

조합의 기구는 2과 8팀으로 사무에 임하고 있다. 기획조정과 내에 기획예산팀, 정책조정팀, 광역버스타임, 도로철도팀을 두었으며, 시설과 내에 종합계획팀, 환승시설팀, BRT팀, 운행관리팀을 두어 사무를 수행하고 있다.

조합의 사무는 수도권교통조합 규약 제5조에 의하여 수도권 대중교통 종합계획 수립에 관한 사무, 수도권 교통정책의 협의·조정 에 관한 사무, 2개 이상의 시·도를 연계하는 도로·철도계획의 협의·조정 에 관한 사무, 수도권 광역버스에 관한 사무, 수도권 대중교통 환승시설에 관한 사무, 수도권 간선급행버스체계(BRT)에 관한 사무, 수도권 교통정책과 관련하여 조합원이 합의하여 조합에 위임한 사무 등이다.

아울러 조합직원은 서울, 경기, 인천에서 파견된 공무원으로 총 48명이 근무하고 있다.

4. 조합의 역할

조합은 수도권 차원의 광역적 교통관리를 위한 전담기구이다. 최근 교통추이를 분석해보면 광역통행의 증가로 2개 이상의 지자체를 통과하는 통행이 증가하고 있어 이를 지자체별로 개별적으로 대응하는 것보다는 수도권광역교통 차원에서 공동 대처함이 효과적일 것이다. 아울러 조합은 교통조사, 교통정보 교환, 대중교통요금통합 등을 우선적인 사업대상으로 삼아야 할 것이다.

또한 조합은 지자체간 이해상충을 통합·조정하기 위한 전담부서이다. 지금까지 광역교통 협의·조정 체계를 살펴보면 지자체간 자율적인 업무협의에 기초한 조정방식으로 업무를 수행하였으나 이러한 방식으로는 날로 늘어가는 광역교통사무를 적기에 해결하는 데 한계가 나타나고 있다. 외국의 예를 살펴보면 중앙정부, 자치단체 및 지방의회가 공동 참여하는 전담기구

(광역연합 등)를 만들어 이러한 문제점을 해결하고 있고, 조합 또한 이러한 방향으로 나아가야 할 것이다.

아울러 조합의 설립이 광역교통행정체계의 체계적인 조직정비를 마련하기 위한 계기가 되어야 할 것이다. 수도권교통조합의 설립을 계기로 건설교통부내에 광역교통관련 조직이 정비되고 이를 수반한 제도개선이 이루어지고 있으며, 지자체와 업무를 협의하는 등 교통행정체계의 합리화가 도모되고 있다. 이를 위해 서울, 경기, 인천에서도 지자체가 수행했던 광역교통업무 가운데, 수도권교통조합에 이양할 광역교통사무를 정리하고 있으며, 건교부에서도 광역교통관련 법·제도의 정비가 추진되고 있다.

Ⅲ. 조합의 광역교통사무 추진상황

조합이 설립된 2005년은 조합에 대한 수도권 주민, 공무원, 교통관련 전문기관 등의 다양한 염원을 담아 광역교통사무를 원활히 추진하기 위한 기초를 다지는 중요한 시기이다. 이를 위해 조합에서는 2005년 주요업무를 광역교통 행정체계 구축, 광역교통 시설확충, 광역교통운영체계 연계의 효율화 등의 3단계로 나누어 소관업무를 추진하고 있다.

1. 광역교통 행정체계 구축

1) 수도권교통조합 중장기 기본계획 수립

조합은 그간 수집한 자료를 토대로 수도권교통조합 업무의 초석을 위한 『수도권교통조합 중·장기 기본계획』을 수립할 계획이다. 이 용역은 수도권교통조합이 처음으로 설립되었고 향후 파리수도권 교통연합과 같이 장기적으로 발전한다는 전제 아래 가장 이상적인 조직기구일 때 할 수 있는 모든 사업을 망라한 다음 현재에서 장기까지 사업기간과 대체적인 사업비를 배분하고 실현가능성, 법령개정, 예산확보 등의 변수를 고려하여 사업의 우선순위를 정하는 것이다. 이 용역은 한국교통연구원과 3개 시·도 연구기관 공동용역으로 추진될 예정이다. 이 연구결과를 토대로 시·도간 버스

노선 연계방안, BRT 및 환승시설 구축 등 각종 광역교통사업이 본격적으로 추진될 것이다.

이번 용역은 구체적으로 다음의 분야에 그 주안점을 두고자 한다.

우선 수도권 광역교통 수요 및 공급실태를 분석할 계획이다. 광역교통에 대한 그간 연구결과는 시·도별로 개별적, 독자적으로 추진되어 시·도를 넘어 통행하는 주민들에 대한 연구는 미흡한 실정이다. 이에 이번 연구에서 시·도간 통행특성 및 교통수단 이용실태 분석을 통해 본 계획의 출발점으로 삼고자 한다.

두 번째로 수도권 광역교통계획 및 운영체계 개편방안에 대한 연구이다. 금번에 추진하는 중장기 기본계획은 시·도별로 연결된 광역교통계획 및 운영체계를 연계하는 데 그 주안점을 두고 특히 집행계획에 초점을 맞추고자 한다. 수도권 광역교통계획은 시·도별로 개별적으로 추진된 그간의 교통체계를 연계하여 실제 이용하는 주민들이 효율적으로 버스와 전철을 갈아타는 등 정시성, 쾌적성, 편의성 등을 갖춘 대중교통운영체계를 갖추는 것이 그 추진의 궁극적 목표가 되어야 할 것이다. 이에 광역버스 및 철도의 통행특성 연구를 심층화할 계획이다.

세 번째로 수도권 광역교통시설 연계 및 확충방안이다. 기존 광역교통의 연계와 더불어 부족한 교통시설 확충에 노력하는 3개 시·도와 건설교통부는 향후 광역교통의 중심으로 BRT 및 환승시설에 주력하고 있다. 이에 조함은 본 사업에 조합역량을 집중코자 하며, 이에 수반되는 광역교통시설의 사업비 분담기준연구 등을 이번 용역에 실시코자 한다.

이외에도 본 용역에 조합의 발전방향과 연차별 추진계획을 포함시킬 것이다.

2) 수도권 광역교통정책 협의·조정

조합은 고유의 성격상 조합원의 의견수렴을 통하여 정책목표를 설정하고 그의 도달에 역량을 집중함으로 조합구성의 목표를 달성한다고 할 것이다.

수도권교통조합도 마찬가지이다. 조합원들이 원하는 광역교통 협의와 조정이 광역교통시설의 새로운 건설이전에 선행되어야 할 것이다. 이에 조합은 <표 1>과 같이 시·도와 조합간 광역교통사무에 대한 전반적인 업무를

정기적으로 논의하기 위한 협의체계를 3단계로 구성하였다.

1차적 협의·조정은 교통실무협의회에 담당한다. 협의회는 3개 시도의 팀장급으로 구성되어 주요현안사항 발생시 회의를 개최하여 조합규약 제5조에서 규정한 조합의 사무와 기타 시·도에서 건의하는 사무를 협의·조정한다.

2차적 심의·토론은 조합회의 실무심의위원회에서 담당한다. 실무심의위원회는 조합회의 의장의 직권으로 개최되며, 시·도 및 건교부의 과장급 위원들의 도의를 거쳐 조합회의에 안건을 상정한다.

조합회의는 조합의 사무 전반에 관하여 의결하는 최고 의사결정기구이다. 조합회의의 결과는 집행부 성격인 조합을 귀속한다.

이렇게 3단계 협의·조정체계를 구축한 이유는 심도 있는 검토를 통하여 책임 있는 사무추진을 위함이다. 그간 개최된 조합회의와 교통실무협의회를 살펴보면 3개 시·도와 건교부의 조합에 기대하는 의지를 알 수 있다.

〈표 1〉 수도권교통조합 협의·조정체계

구분	교통실무협의회	실무심의위원회	조합회의
역할	1차 실무 협의	2차 조정·검토	3차 심의·의결
근거	-	조합회의운영규정 제47조	조합규약 제6조
구성	위원장	조합장	조합회의 의장
	위원	건교부·서울·경기·인천 관련업무 담당과장, 조합 기획조정과장	조합회의 위원 15명 서울(5), 경기(5), 인천(3), 건교부(2)
회의개최	○분기 1회(또는 격월제) 정례화 또는 필요시	○안전 검토 필요시 ○조합회의 의결이 있거나 필요시	○정기회 : 하반기 ○임시회 : 분기별 1회 또는 필요시
주요기능	○실무심의위원회 개최 전 협의·조정	○조합회의 상정안건에 대한 사전심의 및 검토보고	○조합회의 상정안건 등 광역교통사무 심의·의결

3) 수도권 교통통계 조사 및 DB 구축

현재 조사되고 있는 수도권 교통통계조사를 열거하면 통계청의 인구주택총조사, 건설교통부 및 한국교통연구원의 국가교통 DataBase구축사업, 서

울특별시, 대구광역시, 인천광역시의 통행실태조사, 경기도의 대중교통종합계획 수립 등 매우 다양하다.

조합이 각 기관의 수도권 교통통계 조사를 바라볼 때 기존의 조사는 내용이 너무 다양하고 포괄적이라는 것이다. 비단 조합만의 생각이 아니라 광역교통을 연구하는 전문가들도 같은 지적을 하고 있다. 또한 이러한 다양한 교통통계 조사에도 불구하고 이를 체계적으로 연계하는 방안이 현재까지는 부족한 실정이다.

이에 조합에서는 수도권 교통통계 조사를 실시하고 교통자료의 체계적인 관리제공을 위한 전산화를 추진할 계획이다. 이를 위해 정부 통계조사계획에 수도권에서 필요한 통계조사를 반영 추진 할 계획이며, 또한 3개 시·도 및 연구원 주관의 교통통계 조사계획의 합리적 조정도 추진할 계획이다.

4) 기타 추진사업

그 외에 조합에서는 수도권 광역교통행정추진을 위해 규정·규약 제정 등 조합의 행정체계 확립을 추진하였으며, 광역교통시설 사업비 분담기준 연구 등을 수행하는 중이고, 그간 조사된 연구결과를 토대로 본격적인 사업추진을 실시할 계획이다.

2. 광역교통시설 확충 추진

1) 수도권 BRT 시범사업 추진

BRT는 종래 노선버스의 수송력 개선을 위해 도입된 수송시스템으로, 독립된 주행권을 부여하기 위해 버스의 전용궤도(Guided way)와 버스도로(busway)가 있으며, 일반도로 위에서는 전용차로나 버스우선차선 및 교차로에 버스우선 신호를 조합하여 버스의 정시성과 신속성을 향상시키고, 이용자의 편리성과 수송력 향상을 위한 새로운 개념의 시스템이다.

이러한 BRT 도입의 필요성은 승용차 수요가 점점 증가하는 추세이므로 기존 승용차 위주의 교통체계에서 대중교통체계로의 전환이 필요한 시기라는 데 있다. 광역철도 사업이 가장 좋은 대안이나 광역철도는 시간과 비용

이 많이 소요되므로 따라서 버스 중심의 대중교통체계로의 전환이 필요함에 따라 즉각적으로 대응가능한 BRT 도입이 검토되고 있다.

또한 전반적으로 수도권이 광역화되고 있으므로 광역 BRT의 도입이 필요하다.

〈표 2〉 수도권교통조합 BRT 시범사업

사업명	청라~화곡	천호대로
위치	청라-오정대로-화곡역 (1단계 : 작전 ~ 화곡)	신곡2교-천호대로-아차산
연장	24.2km (1단계 : 10.7km, 서울 1.7, 인천 3.4, 경기 5.6)	13.5km (서울 9.0, 경기 4.5)
사업기간	1단계 : 2006~2008	2006~2008
투자소요	149,100백만원 (1단계 추정)	81,074백만원 (추정)
재원조달	국비 50% + 지방비 50%	국비 50% + 지방비 50%
'06 소요	5,200백만원 (설계비) 20,966백만원 (공사비)	2,634백만원 (설계비)

〈표 2〉와 같이 현재 수도권교통조합의 BRT 사업은 사업대상으로 청라~화곡 노선과 천호대로 노선이 선정되었다. 조합설립 후 최초의 광역교통 시설사업으로써 현재 소요예산 확보에 대한 시·도와 조합의 협의가 추진 중이며, 시·도별 지방비 분담기준이 확정되면 협약서를 체결하고 국비예산을 확보한 후 본격적인 시설사업을 추진할 계획이다.

2) 환승시설 확충추진

BRT와 더불어 광역교통문제 해결을 위해 환승시설에 관심이 집중되고 있다. 대중교통환승센터는 지하철과 버스가 연계되는 곳으로 '버스-버스'나 '버스-지하철'간 환승이 가능하며, 또한 주차장이 마련돼 '승용차-대중교통'간 환승도 가능해 이용객들은 편리한 교통수단을 쉽게 선택할 수 있다. 이러한 수도권 환승주차장은 수도권에서 서울 도심으로 발생하는 승용차 통행을 줄이고 도시철도 등 대중교통 이용자의 편의 증진을 그 목적으로 한다.

현재까지 환승관련 교통시설은 수도권 각 지자체들이 개별적으로 추진하

고 관리해 오고 있다. 이렇게 개별적으로 추진함에 따라 입지선정, 수용예측이 독자적으로 추진되어 예산낭비와 이용의 효율성이 저하되고 있고, 환승시설의 분산관리에 따른 운영의 비효율성 초래로 지자체간의 의견통일이 어려운 것이 사실이다.

광역적 환승시설을 추진하기 위한 계획에 대하여도 각 지자체별 의견 조율이 필요하다. 특히, 환승시설이 가장 필요한 지역인 서울 외곽지역에 대한 환승관련 교통시설의 설치가 시급한 실정이다. 이렇게 광범위한 도시구조형태인 수도권은 지역간 연관성이 높으므로 체계적인 환승시설 공급에 의한 네트워크 효과 및 지역간 시너지 효과를 창출이 필수적이다.

수도권교통조합은 이러한 문제를 해결하기 위해 그간 대중교통 환승시설 계획(안)에 대한 타당성 조사 및 입지선정, 추진계획수립, 투자재원 조달방안 등을 위해 서울, 인천, 경기의 3개 시·도와 다각적인 협의를 추진하고 있다.

그간 추진한 주요성과로 장암역 환승시설에 대하여 서울시, 경기도, 의정부시를 대상으로 다각적인 협의를 추진하고 있다. 현장 및 관련자료를 수집하고 의정부시 도시관리계획 변경입안을 협조할 계획이며, 이를 통하여 사업 시행주체 및 비용분담 조정안을 마련 중이다.

아울러 향후 수도권교통조합의 역량강화를 위하여 환승시설을 수도권교통조합에서 일괄적으로 운영·관리하는 방안도 검토되어야 할 것이다.

3) 기타 추진사업

이외에도 수도권 광역교통시설 확충을 위해 수도권 공동 공영차고지 조성, 광역도로 설계 일원화, 시·도 연결도로 실태 일제조사, 도로·철도 등 광역교통시설 연계 구축 등이 추진중이다. 이러한 시설분야의 수도권 광역교통 확충을 통하여 광역교통의 문제가 해소될 수 있을 것이다.

3. 광역교통운영체계 연계의 효율화

1) 수도권 버스정보시스템 연계

〈표 3〉에서 열거한 바와 같이 현재 수도권내 버스정보센터 구축은 지자체별로 추진되고 있어 관할구역 이외 지역의 교통정보 습득이 제한되어 대중

〈표 3〉 수도권내 버스정보센터 현황

서울시	경기도	인천시
<ul style="list-style-type: none"> ○BMS 2단계 사업 : '05 준공단계 - 광역·마을버스 제외 - 관내 지역정보 수집 ○BIS사업 확대 : 미정 	<ul style="list-style-type: none"> ○부천시 <ul style="list-style-type: none"> - 관내 전체 노선 BIS운영 - 일부 서울노선 BIS운영 ○안양, 안산, 과천, 고양, 시흥, 용인, 군포시 등 <ul style="list-style-type: none"> - 관내 일부 노선 선정 BIS시범시스템 운영 ○성남시 : 1단계 IS사업('05) <ul style="list-style-type: none"> - 관내 일부 노선 선정 구축 ○고양, 시흥시 : BIS확장사업('05) 	<ul style="list-style-type: none"> ○2개 노선 시범 운영 ○BMS구축계획 수립('03) <ul style="list-style-type: none"> - 예산 미확보 보류 ○'05. 4월 <ul style="list-style-type: none"> - 광역BIS구축연계사업 국비요청(18억)
<p>사당↔수원축 BIS 연계 시범사업</p> <ul style="list-style-type: none"> - 사업기간 : '04. 12 ~ '05.8월(8개월) - 사업비 : 51억원 - 사업범위 : 1개 축 시내버스운송사업면허업체노선운행구간, 버스정보제공대상 정류소 등을 포함한 인근지역 		

교통 운행정보관리에 보완이 필요한 실정이다. 이에 따라 각 지역의 BIS 정보를 시·도간 연계운영 할 수 있도록 광역대중교통 정보제공 서비스의 질적 향상을 제고할 필요가 있으며, 또한 현재 지역별 상이한 위치추적 및 무선통신방식을 고려한 데이터 교환 등 기술 호환성 기준의 마련이 필요하다

이러한 수도권 BIS시스템 연계 운용방안을 위해서는 3개 시·도에서 설립한 수도권교통조합이 다수 지자체간의 운영 및 관리에 대한 마찰을 최소화 할 수 있도록 행정적, 정책적 협의를 수행함이 타당하다. 또한 지자체 센터간 정보연계를 통한 광역정보시스템 제공과 기타 유관기관과의 정보연계 및 확장성을 고려해 수도권광역센터 구축운영이 바람직할 것이다.

현재 조합에서는 사당과 수원을 연결하는 시범사업 광역BIS센터 인수와 이를 기반으로 수도권버스정보센터 구축을 추진 중이다. 이 사업은 중장기 기본계획 연구용역 결과에 의거 추진될 것이며, 비용 등을 종합적으로 검토하여 적절한 부지를 선정할 것이다.

이러한 시스템이 구축되면 다수 지자체간의 행정적 및 정책적 협의수행이 가능하고 광역 BMS/BIS 연계센터를 통한 정보연계가 이루어질 것이

며, 장기적으로는 수도권 ITS 연계센터 구축의 초석이 될 수 있을 것이다.

2) 시·도연결 노선버스 사업계획 조정

현재까지 광역버스 노선조정은 시·도간 협의 후 조정 미성립시 건교부에 조정 신청을 하는 절차로 처리되어 왔다. 그러나 2004년 시·도간 협의 현황을 살펴보면 전체 협의대상 75건중 부동의가 38건으로 절반이상이 당사자간 협의가 이루어지지 못해 건교부에 조정을 신청하고 있는 상황이다.

협의를 이루어지지 못하는 이유는 업체간 이해관계 대립, 도로폭 협소 및 교통정체 심화 등이 주 사유이다. 이에 조합에서는 버스업체간 이해관계 등으로 시·도간 협의·조정이 어려우며, 지자체간 협의·조정기구 부재 등으로 타협안 미도출 등 당면한 문제점을 해결하기 위하여 다음과 같이 협의·조정 개선방안을 검토·추진코자 한다.

조합에서 수립한 개선방안은 해당 시·도로부터 협의·조정을 요청 받아 조합이 중재하는 방향으로 조정업무를 처리하고자 한다. 구체적인 내용은 교통조합에서 중재안을 작성하여 『조합회의』에 상정 처리하되, 『조정위원회』를 구성하여 사전심의를 실시하고 협의·조정결과에 대하여는 구속력을 확보토록 건교부에 관계법령의 개정을 건의할 계획이다.

이렇게 조합에서 중재할 경우 개선효과로는 시·도간 운행 광역버스 협의·조정사무의 효율성이 제고될 것으로 예상되며, 협의사항에 대한 능동적이고 심도 있는 검토로 합의안이 도출되고, 이를 통해 시민이 편리한 버스 노선의 합리적 조정으로 시계유출입 승용차 통행량 감소를 유도하여 실질적인 광역교통 정책수행이 가능하리라 생각한다.

그동안 조합에서는 노선버스 협의·조정을 위해 시·도 연결 노선버스 현황을 파악하였고 수도권 여객자동차운송사업 조정위원회 운영규정(안)을 마련하였다. 이에 3개 시·도와 지속적인 협의로 광역버스 노선조정의 원활한 추진을 꾀하고자 한다.

3) 기타 추진사업

수도권 광역교통운영체계 개편은 정책방향설정과 시설공사 추진 이전에 광역교통정책의 효과적 추진이 가능하다는 전제하에 위의 서술한 단위사업

민 이외에 대중교통 이용요금 협의·조정, 수도권 비상수송대책 매뉴얼 구축, 조합 홈페이지 구축을 통한 수도권교통정보 제공 등을 추진할 계획이다.

4. 조합의 행정역량 강화

조합이 출범한 후 건교부, 3개 지자체 및 교통전문기관과 관심 있는 주민·시민단체들이 조합을 다소 걱정스런 시선으로 바라보고 있다.

이러한 원인은 조합이 목표로 하는 광역교통 체계구축이 전문적인 지식과 다양한 경험이 있는 교통분야 전문가들이 꾸준한 노력을 통하여 달성된다는 생각에 기인하나, 그러나 현재 조합구성원을 살펴보면 서울·인천·경기의 3개 시·도에서 파견된 일반직 공무원으로 구성되어 있다는 것이다.

조합도 이러한 점을 인식하고 그동안 행정역량 강화는 인적구성원의 지식능력 향상과 발전이 기본이라는 생각으로 이를 보완하기 위하여 다양한 프로그램을 운영해 왔다.

수차례 개최된 브레인스토밍 방식의 팀별보고회는 구성원의 행정능력 강화에 실질적인 도움이 되었으며, 또한 이를 통하여 직원들은 광역교통행정 구현의 문제점과 해결방안에 대하여 다양한 의견을 교환하고 실질적인 접근 방안을 모색하고 있다.

또한 그동안 개최된 건교부, 서울시, 인천시, 경기도 교통분야 전문가의 초빙강연과 교통조합의 역할에 대한 워크샵 등은 직원들이 바라던 전문적 교통지식 습득에 많은 도움이 되고 있다.

아울러 이러한 지식습득과 다양한 현장방문 등을 통한 경험축적으로 인적 구성원의 역량이 향상되어 이것이 조합발전의 견실한 토대가 될 것이다.

Ⅳ. 조합 발전을 위한 향후과제

수도권교통조합이 설립목적에 부합하고 더 나아가 근본적인 수도권광역교통문제 해결의 주체로 나서기 위한 향후 추진과제를 다음과 같이 제시할 수 있을 것이다.

첫째, 수도권 교통문제는 단순히 광역적 범위의 지방자치단체 교통문제

가 아니다. 대한민국 전체인구의 절반인 2300만 이상의 주민이 살고 있는 지역임을 감안할 때 중앙정부와도 밀접한 관련이 있으므로 조합의 성격을 중앙과 지방이 공동참여하는 특별지방자치단체로 확대하는 형태의 법적 지위확보가 추진되어야 할 것이다.

〈표 1〉과 같이 건설교통부가 수도권교통조합의 실무심의위원회 위원으로 참여하고 있으나 향후 적극적 정부지원 등을 위해 사전계획 단계에서부터 중앙정부의 참여 및 역할이 필요할 것이다.

현재 프랑스의 STIF는 지방분권차원에서 공동구성원인 중앙정부의 역할을 축소하고 있지만, 이는 프랑스의 경우 교통기반시설이 거의 완료되었고 우리의 경우 수도권광역교통시설 여건이 부족한 실정이므로 중앙정부의 지원이 절실한 실정이다.

이렇게 특별지방자치단체의 법적 지위를 부여받기 위하여 현행 '대도시권 광역교통관리에 관한 특별법'이나 지방자치법의 특별지방자치단체 규정을 준용하여 '수도권광역교통연합' 등으로 확대 개편하는 사과의 전환이 필요하다.

둘째, 광역교통 조정에 관한 법적권한 확보의 문제이다. 수도권교통조합은 3개 시·도의 개별적 협상을 통하여서는 광역교통관련 업무추진이 어렵다는 전제에서 출범하였다. 협의·조정 어려움을 조합에서 해결한다는 원칙이나 조합에서 3개 시·도에 대한 조정(안)을 제시하여도 이를 각각의 자치단체에서 받아들이지 않는다면 법적 구속력이 없어 협의 자체가 무의미해지는 것이다.

현재 조합에서 추진중인 도로, 버스에 대한 협의·조정이 대표적이 사례이다. 이의 해결을 위해서는 3개 시·도의 적극적 노력과 관련 법규의 개정을 통한 조합에로의 법적권한 부여가 필수적일 것이다.

셋째, 광역교통의 실질적 정책실효성 제고를 위해 자주재원이 확보되어야 할 것이다. 개별적인 지방자치단체가 독자적인 사업영역을 구상하고 이를 실행하듯이 특별지방자치단체가 자치단체간 이해조정 및 중·장기 계획을 수립·시행하기 위해서는 독자적인 자원조달 및 운용권한이 필수적일 것이다.

현재 수도권교통조합은 3개 지자체의 분담금에만 의존하여 업무를 추진함으로써 광역교통정책의 능동적이고 원활한 수립과 시행이 어려운 실정이다. 이에 지자체의 분담금뿐만 아니라 중앙정부의 보조금이나 독립적인 재원의 확보가 절실한 것이다.

넷째, 수도권교통조합이 추진해야 할 광역교통업무는 교통분야에 전문적인 식견과 다년간의 경험이 요구되는 전문분야이다. 그러나 현재 조합의 직원은 지자체의 공무원이 파견되어 일정기간을 근무하고 다시 복귀하게 되므로 다양한 경험습득을 위한 많은 노력에도 불구하고 전문성과 소속성이 부족하여 한정된 위임업무의 수행은 가능하나 수도권 광역교통개선대책의 체계적인 수립과 효율적인 집행에는 한계가 있을 수 있다는 것이다.

이에 외부 교통전문가 및 계약직공무원의 채용 등 전문인력의 적극적 확보를 통한 광역교통 정책수립과 신기술 도입 등이 필요할 것이다.

마지막으로 수도권교통조합에 대하여 범사회적 관심과 지원이 필요하다.

먼저 교통분야 전문가는 조합에 필요한 아이디어를 제공하고 또한 광역교통에 대한 견해가 다른 시·도를 설득해주기 바라며, 학술적 세미나와 공청회에서도 교통조합이 해야 할 방향을 제시해 주기를 바란다. 또 새롭게 연구되는 교통관련 신기술 공법도 조합에게 좋은 도움이 될 수 있을 것이다.

다음으로 3개 시·도와 건교부는 교통조합 설립에 대한 주역인 만큼 조합이 필요로 하는 예산과 인력 등을 적극 지원해 주어야하며, 또한 조합의 업무추진에 적극적으로 협조해 주기를 바란다. 이것이 조합과 건교부, 3개 시·도가 함께 발전하는 것이다.

또한, 수도권 주민들은 대중교통 이용을 통한 광역교통의 문제점과 개선 방향을 조합에 적극적으로 의견을 나타내야 할 것이다. 광역교통이용의 주체는 조합도 시·도도 아닌 주민들 자신이기 때문이다.

마지막으로 교통전문가, 3개 시·도 그리고 수도권주민의 관심과 지원을 받은 조합은 광역교통 문제 해결의 주체로 나서야 한다. 그들의 관심을 부담이 아닌 애정과 격려로 받아들이고 때로는 적극적으로 요구하고 때로는 협력하며 진실한 노력을 해야 하는 것이다.

이 모든 것이 긍정적, 능동적, 적극적 참여로 합쳐질 수 있다면 모두가 원하는 수도권 광역교통 문제는 해결될 수 있을 것이다.

참고문헌

1. 국토연구원 · 서울시정개발연구원 · 인천개발연구원 · 경기개발연구원

- (2000), 광역교통행정체제의 연구.
2. 경기개발연구원(1996), 수도권 교통대책기구 설립방안.
 3. 한국교통연구원(1988), 광역도시교통행정체제연구.
 4. 한국교통연구원(1991), 교통행정체제 개편방안 연구.
 5. 한국교통연구원(1998), 대도시권 광역교통관리에 관한 정책토론회(회의자료집).
 6. 한국교통연구원(1999), 수도권 광역교통공사(기구)설립 타당성 검토 및 설립 방안과 택시사업구역 통합에 관한 연구.
 7. 한국교통연구원(2004), 광역교통행정체제 구축방안 연구.
 8. 한국지방행정연구원(1990), 수도권 광역교통행정체제에 관한 연구.
 9. 한국지방행정연구원(1992), 수도권 도시행정관리체제 개편 방안에 관한 연구.
 10. 한국지방행정연구원(1998), 대도시권 광역교통행정체제에 관한 연구.
 11. 한국행정연구원(1992), 지방자치시대의 수도권 광역교통행정체제 개편 방안.