

광역교통행정체계 진단 및 개선에 관한 연구



이영근



김용석

1. 서론

수도권의 인구는 '96년 2,107만인에서 '02년 2,288만인으로 8.6% 증가하였다. 이는 서울시의 인구가 1.8%감소했음에도 불구하고 경기도 인구가 무려 22.1%증가한데 기인한다.

경제, 사회, 문화적 기능이 모두 서울에 집중되어 있는 현 상태에서의 경기도 인구의 증가는 결국 서울로의 통행량 집중현상을 가져와, 서울도심의 교통량은 매년 감소하고 있으나, 시계 교통량은 지속적으로 증가하고 있다.

이러한 현상은 현재 교통난이 심각한 용인, 화성 등 수도권 남부지역과 개발압력이 가중되고 있는 양주, 파주 등 수도권 북부지역의 개발로 향후 더욱 심각해질 것으로 예상된다.

도시생활권의 확산에 따라 교통문제를 효율적으로 대처하기 위해서는 생활권에 부응하는 광역차원에서의 계획 및 시설의 운영, 관리 등 제반 정책이 체계적으로 이루어져야 하나, 현재는 교통행정체계는 중앙정부와 지방자치단체 등 기관별로 기능과 업무가 분산되어 있다.

정부는 이러한 광역교통문제 해결을 위해 지난 '97년 “대도시권광역교

이영근 : 기획예산처 예산관리국, yg0121@mpb.go.kr, 직장전화:3496-5108, 직장팩스:3480-7635
김용석 : 한국철도개발 사업1본부, manmin0430@naver.com, 직장전화:362-7785, 직장팩스:362-7743

통관리에 관한 특별법"을 제정하고, 행정을 전담있는 건교부 광역교통정책실을 설치하였다.

그 동안 광역교통정책실은 광역교통계획 및 교통개선대책 등을 수립하고, 광역교통시설을 건설지원함으로써 교통문제 해결에 많은 노력을 기울여 왔으나, 우리나라 교통행정체계상에서의 위상 및 조정기능 미흡의 문제를 안고 있다.

이에 따라 본 연구는 이러한 우리나라 광역교통행정체계의 문제점을 분석하고 그 개선방안을 제시하는데 그 목적이 있다.

II. 이론적 고찰

1. 광역교통행정체계 현황

현재 광역차원의 교통문제는 전담부서인 건설교통부 광역교통국이 전담하고 있다. 광역교통국의 주요 기능은 광역교통5개년계획의 수립, 광역교통개선대책 수립, 광역교통시설 지정 및 지원, 광역교통시설부담금제도 운영 등으로 구분할 수 있다.

이때, 광역교통행정의 공간적 범위는 수도권 뿐만 아니라 지방 대도시권과 그 인접 시·군으로 구성되어 있다.

광역교통5개년은 지자체의 교통계획에 우선하는 계획으로 광역권내의 교통정책의 목표와 기본방향을 제시하고, 이에 따른 향후 추진계획을 다룬다.

광역교통개선대책은 선계획-후개발차원에서 광역권내 100km²이상 또는 수용인구 2만이상의 대규모개발사업에 대하여 주변 광역교통체계에 미치는 영향을 분석하고, 이에 따른 대책을 마련하는데 그 목적이 있다.

광역교통시설은 광역도로, 광역전철, 환승주차장, 화물 및 여객 공영주차장의 건설에 대하여 국고지원사업을 지정하고, 지자체와의 매칭펀드로 사업을 지원한다.

광역교통시설부담금제도는 기존 대규모개발사업 등에 의해 건설된 교통시설을 인근 소규모 개발사업의 무임승차 및 난개발을 방지하기 위해 일

정규모이상의 개발사업에 대하여 광역교통시설의 재원을 부담토록 하는 것으로 지자체에서 부담금의 60%, 중앙정부의 교통특별회계에서 40% 세입된다. 동 재원은 추후 중앙정부 및 지자체의 광역교통시설건설에 활용된다.

이러한 중앙정부의 계획체계하에서 각 사업의 추진은 지방정부 및 경찰청, 도로공사 등 관련기관이 맡고 있다.

이렇듯 광역교통행정이 중앙정부와 지자체 등 관련기관으로 구분되어 있다는 점에서, 각종 의사결정은 관련기관이 참여하는 광역교통위원회에서 결정하여 운영하고 있다.

2. 외국의 광역교통행정체계

외국의 경우 우리나라와 같이 광역교통계획의 확충업무 보다는 대도시권내 대중교통 운영, 사업비 보조 등 행정업무를 주로 담당하고 있다.

미국의 경우 대도시권 계획기구(Metropolitan Planning Organization ; MPO)는 광역적인 대도시권 교통계획 업무를 담당하며 계획 내용에는 교통부문뿐만 아니라 권역내 토지이용 및 환경문제를 포괄하는 환경친화적인 종합계획을 다루고 있다.

일본의 경우 국토교통성 통합이전 운수성에서 관장하는 운수국에서 동경도의 도시철도(동경도 운영 지하철), 버스(동경도 운영 버스) 운송업무

구분	〈미국〉 WAMATA (워싱턴대중교통기구)	〈영국〉 TfL (런던교통운영기구)	〈프랑스〉 STIF (파리수도권 교통연합체)	〈일본〉 관동운수국 (동경도 교통행정청)
기구특성	자치단체 자율형	중앙정부 관할형	중앙·지방공동 참여형	중앙정부 주도형
참여범위	3개 자치단체	교통부 관할청 런던광역청(GLA) 집행기구	중앙부처(교통, 예산, 경찰청 등), 관련 자치단체	운수성의 지방청
관할영역	수도권	수도권	수도권	수도권
역할	대중교통계획 및 운영	대중교통계획 및 운영	대중교통 계획 및 운영, 교통시설 및 운영투자	권역내 교통행정업무 전반
주요재원	중앙보조, 자치단체 부담금	중앙보조, 자치단체 부담금	중앙보조, 자치단체 부담금, 교통세(VT),	운수성 예산

를 담당하고 있는 점이 다르다.

영국의 런던 대중교통공사(London Transport : LT)는 런던 대도시권의 대중교통에 대한 정책, 재정적 역할을 담당하며 지하철 및 버스노선의 관리, 요금 등 서비스 공급수준에 대한 자문 등을 수행하고 있다.

프랑스 파리의 수도권 교통연합체(STP)는 지하철, 버스, 국철, 민간버스 등에 대하여 대중교통개선(투자계획 수립의 감독 및 승인, 교통망 개발 조정, 신도시 교통운영), 교통서비스 개선(서비스 조건, 운수회사 및 요금 결정)에 대한 관리감독과 각 교통서비스 주체에 대한 경영, 재정측면의 협의 및 예산 승인 업무 등을 담당하고 있다.

Ⅲ. 광역교통행정체계의 진단

1. 광역교통행정조직의 기능미흡

수도권 광역교통문제와 관련하여 다양한 행정기구나 관련 조직이 있으나 제 기능을 하지 못하고 있는 실정이다.

건설교통부 광역교통정책실은 광역교통예산(교통시설특별회계의 2%) 및 제도적 토대 등의 부족으로 실질적인 조정권한이 미흡하고, 한시적 비정규조직으로 운영되어 중앙정부와 지자체 또는 지자체간의 갈등문제 해결에 한계가 있다.

광역교통위원회의 경우 대부분 서면으로 심의가 이루어지고 있으며, 업무부담이 높은 정부기관의 고위직들로 위원이 구성되어 있어 위원에 참여하거나 관심을 가질 여유가 없다. 또한, 강력한 조정기능이 없는 상황에서 지자체의 이견에 대하여 적절히 대응하지 못하는 실정이다. 이로 인해 광역교통위원회를 거치지 않고 이해관계가 있는 관련기관간의 개별 협의에 의해 사업을 추진하는 경우가 있으며, 이러한 문제로 인해 중앙정부의 조정력은 더욱 약해지고 있다.

또한, 현안에 대한 심의시 광역교통위원회를 구성하는 민간위원은 대부분 사안의 종합성, 체계성 등을 감안하여 중앙부처의 계획에 찬성하는 입장이나, 지자체 등 예산관련기관의 위원은 자신의 부처의 이해관계에 따

라 계획을 조정하려는 경향이 있다.

수도권행정협의회의 경우 연 1회 정기적으로 개최하고 있어, 현안에 따른 수시 개최가 곤란하며, 지역이기주의와 지자체간 협조 미흡 등으로 운영이 원활하지 않은 실정이다.

또한, 지방자치단체의 경우 지방재정 부족, 종합교통행정체계 미흡(인력부족, 업무의 분산)등으로 지자체간 계획의 우선순위 설정 등 광역교통 문제에 신속하고 종합적인 대처에는 한계가 있다.

2. 종합적인 조정 미흡

현 광역교통행정은 중앙정부와 지자체간의 모호한 역할 분담으로 인하여, 계획의 수립 및 추진에 있어, 종합적인 협의·조정이 곤란한 실정이다.

이는 행정구역별 지자체간 재정수준 격차에 따른 자원부담능력의 차이, 지자체 중심의 교통정책 및 계획, 사업우선 순위 등의 차이 등에서 그 원인을 찾을 수 있다.

1995년부터 시작된 민선자치 이후 지자체와 지역주민간, 지자체간은 물론 중앙정부와 지자체간 이해대립으로 광역교통관련 분쟁이 빈번하게 발생하고 있어 원활한 교통사업 추진이 현실적으로 어려운 실정이다.

지자체별로 법체계에 근거한 상이한 시설계획 수립으로 종합적인 계획 수립 및 계획간 조정 및 연계가 어려워 교통시설의 적기 건설에 경제적, 시간적 낭비를 초래하고 있다.

광역교통수단 운영의 경우 두 지역을 연계 운행하는 버스노선의 연장 및 조정도 지자체간 상이한 이해관계로 합의도출이 어려워 일반 이용자들의 불편을 가중시키고 있는 실정이다.

3. 자원조달의 한계

광역교통시설에 대한 명확한 정의·기준은 있으나 자원조달의 어려움 때문에 대상시설 지정 협의시 중앙정부와 지자체간에 이견을 보이고 있다.

건설 및 개량비용의 50%를 국가가 보조하는 광역도로의 경우 “2개

시·도에 걸쳐있는” 도로로써, 예산당국의 연장, 사업비에 대한 제약으로 실제 교통혼잡해소에는 한계가 있다.

또한, 광역교통시설이 매칭펀드로 추진된다는 점에서 지자체의 예산부족으로 인한 사업지연이 발생한다. 일 예로 광역도로 하남~하일의 경우 지자체의 사업비확보 미흡으로 공사가 지연되고 있다.

국가가 75%를 지원하는 광역전철의 경우 현재 국철 위주로 선정됨으로써, 과거 국가가 100% 추진하였던 사업을 지방정부가 25%부담하는 결과를 가져와 지방정부의 외면을 받고 있다. 반면 지자체가 요구하는 광역전철사업의 경우 추진주체가 지자체인 경우 현행 도시철도와 같은 비율로 국고가 지원됨으로써, 교통문제 해결을 위한 지방정부의 참여를 받지 못하고 있는 실정이다.

또한, 기 지정된 광역전철은 총 7개 사업으로 2008년까지 필요한 재원은 총 5조3천억으로 이중 국고지원이 4조억 규모이다. 그러나, 현재 '04년 국고예산이 약 3천억 규모로 매우 낮게 설정되어 있어, 기간내 준공을 위해서는 막대한 예산투자가 요구된다.

이러한 사업추진의 제약으로 인해 교통부문 관련 재원을 교통혼잡 완화와 시설용량 증진을 위한 광역적인 사업효과 중심으로 활용하기보다는 기존시설의 국지적인 시설개량, 확포장 등 소규모 분산적인 사업시행을 합리적인 자원운용에 제약이 발생하고 있다.

즉, 광역교통예산의 부족문제로 인해 중앙정부의 실질적인 종합조정권을 갖기 어려워 개별 사업별 협상에 의해 계획이 조정되어 사업시행에 차질을 초래하고 있다.

또한, 이러한 예산의 부족과 조정력의 문제는 교통난 완화를 위한 광역교통계획 수립에 있어 제약으로 작용함으로써 효율적이고 실행력을 갖춘 계획수립이 어려운 실정이다.

4. 지자체의 적극적 참여 부족

광역교통행정을 보다 효율적으로 추진하기 위해서는 지자체의 계획추진 및 시설확충 등에 대한 확고한 의지와 관련 재원의 확보 등 보다 적극

적인 자세가 필요하지만 이에 대해서는 매우 소극적인 실정이다.

이는 현재 광역교통행정이 중앙정부주도형으로 되어 있으며, 중앙정부에서의 부족예산에 의한 조정력 부재가 지자체의 적극적 참여를 유도하지 못하고 있기 때문이다.

5. 계획 및 추진 체계의 미흡

광역교통행정체계상 중앙정부는 광역교통계획수립, 광역교통개선대책심의 등 계획 및 제도적 측면을 다루고 있으며, 지방정부는 이를 기초로 한 실행계획수립 및 추진을 시행하고 있다.

도로건설의 경우 고속도로를 제외하고 대부분 시관할 구역은 시장이, 그 외 구역에 대하여는 도로성격에 따라, 국가, 시·도로 구분하여 건설 시행하고 있다. 이로 인해 광역도로 등과 같이 중앙정부의 지원을 통해 건설계획이 확정되더라도, 지자체의 의지에 따라 건설시기가 상이하고, 또한 건설을 위한 설계, 운영, 관리권이 분리되어 이용자중심이 아닌 행정편의중심의 교통행정이 이루어지고 있다. 일 예로 광역도로인 계수대로의 경우 지자체의 의지 및 예산상의 이유로 하나의 노선임에도 불구하고, 행정구역별로 준공시기가 달라 일부도로의 준공에도 불구하고 이용이 곤란한 실정이다.

버스의 경우 현행 지방자치단체로 위임되어 있는 행정사무로, 주사무소가 위치한 대도시, 시·군에서 노선변경 및 노선허가 승인을 함에 따라 업체간의 이권에 따른 이해로 광역버스 등 노선버스 도입에 한계를 가져오고 있다.

택시는 시·도가 경계구역은 사실상 동일한 생활권임에도 택시사업구역이 행정구역을 기준으로 정해져 있어 운행거부, 할증요금부과, 부당요금징수 등의 이용불편을 겪고 있는 실정이다. 즉, 택시 인·허가기준이 시·도 및 시·군별로 다르게 적용되고 있어 사업구역을 벗어나서 인근 도시에서 운행하는 경우가 빈발함에 따라 서비스의 질 저하 및 운전자간 마찰·충돌 등 발생하고 있다.

도시철도계획 및 운영은 철도청, 서울시, 인천시 등으로 분산됨에 따라

건설사업시 연계성 부족, 건설 지연 및 관련시설 중복설치 등 문제 발생하고 있으며, 연계성이 부족하여 주민들의 불필요한 환승의 증가로 이용 불편, 시간낭비 등으로 비효율 초래하고 있다.

또한, 환승시설의 경우 철도, 버스 등 타 교통수단의 노선과 운영체계를 고려하여 설치하여야 하나, 지자체 별도 계획으로 수단간 연계확보 미흡 및 예산중복투자 등을 초래하고 있는 실정이다.

특히 2020년까지 전철 수송분담율을 40%로 끌어올린다는 광역교통의 거시적 목표를 달성하기 위해서는 환승이 절대적으로 중요한 위치를 차지하고 있음에도 불구하고 사업추진이 환승주차장에 국한되어 있어 설치효과에 대해서는 논란의 여지가 남아 있다.

일 예로 환승주차장 설문조사에서는 환승주차장을 이용하는 이용자중 환승을 목적으로 하는 이용자가 전체의 50%를 넘지 못하고 있는 실정이다.

Ⅳ. 광역교통행정체계 개선방안

1. 기본방향

광역교통행정체계의 효율성을 제고하기 위해서는 중앙정부의 강력한 조정력 강화를 통해 지방정부와의 유기적 관계형성이 시급하다.

또한, 기존 계획중심의 광역교통체계를 계획, 건설, 유지관리 및 운영 단계를 일괄하는 행정체계로의 전환이 필요하다.

광역교통행정의 근본이 되는 광역교통계획 등의 경우 대도시권 토지이용계획, 공간구조 개편방안 등에 대하여 기존 교통축의 용량 보강, 신규 교통축 개발 등 탄력적인 수립 시행이 필요하다. 이를 위해서는 중장기적인 광역교통계획을 계획적으로 추진할 수 있는 단계별 광역교통행정체계의 구축이 우선되어야 한다.

또한, 도시계획과 교통계획, 환경영향 등 지속가능한 발전을 위한 광역교통행정의 종합화방안을 강구하여야 한다.

2. 개선방안

1) 광역교통행정의 역할 분담체계 구축

광역교통행정체계 개선은 지방분권화시대에 있어 중앙과 지방의 합리적인 업무분담과 상호 긴밀한 협조와 이해에서 출발할 수 있으므로 중앙과 지방의 공동 참여는 기본전제가 될 것이다.

또한, 무엇보다 광역교통계획의 계획적인 추진을 우선적으로 검토하여야 할 것이며, 대중교통(철도, 버스) 및 환승시설 확충과 운영관리방안이 모색되어야 한다.

이러한 문제를 해결하기 위해서는 중앙정부와 지방정부의 공동참여가 필요하며, 현행 수도권행정협의회와 같은 비상설 임시기구의 설립으로는 한계가 있다. 즉, 이러한 행정을 직접 수행하여야 독립된 참여기구의 설치가 필요하다.

이는 프랑스의 STIP와 같은 유형이나, 기존 교통행정상의 역할이 중앙정부 및 지방자치단체가 분리되어 있으며, 중앙정부의 개입으로 인해 지방자치단체의 권한을 축소할 수 있다는 점에서 중앙정부와 지방자치단체가 공동으로 기구를 구성하는 데에는 한계가 있다.

이러한 한계를 감안할 때, 중앙정부와 지방정부의 명확한 역할 분담체계 구축이 우선되어야 한다.

즉, 중앙정부는 광역교통문제를 위한 정책적, 제도적 장치를 마련하고, 이러한 틀속에서 지방정부는 교통시설건설, 운영 등에 대한 세부 실천계획을 작성하는 등 유기적 관계속에서의 역할분담이 필요하다.

2) 중앙정부의 역할 강화

중앙정부는 광역교통문제해결을 위한 장기적 측면에서의 계획 수립 및 조정기능을 수행하여야 한다.

현행 광역교통계획은 5년 단위의 실행계획으로 구성되어, 중앙정부와 2개 이상 지자체 등이 참여하여 공동으로 수립하고 있어, 지자체간의 이견조정시 앞서 기술한 바와 같이 중앙정부의 조정력 미흡으로 실제 계획은 이용자 중심이 아닌 행정편의적 측면이 강하기 때문이다.

이를 위해서는 먼저, 중앙정부는 장기적 관점에서 광역교통문제 조사,

교통문제 해결을 위한 전략적 접근방법 제시, 이에 따른 법령 및 지침 등 제도적 장치 마련 등을 수행하여야 한다.

둘째, 광역교통정책의 효과를 제고하기 위해서는 기존 광역교통시설인 광역도로, 광역전철, 환승주차장이라는 국한된 시설을 포괄적으로 다루어야 한다.

광역전철의 경우 막대한 사업비와 운영비 손실에 대한 한계로 실제 계획과 건설시행 시기의 차이가 발생하고 있다. 이러한 시기의 차이는 곧 통행자의 불편을 지속적으로 발생시키는 원인이기도 한다. 따라서 중전철 중심의 광역전철에서 경전철, BRT, PRT 등 다양한 형태의 시·도간 교통여건에 적합한 시설계획을 수립하고, 이를 조속히 이행하는 정책의 전환이 요구된다.

또한, 환승주차장의 경우 실제 우리나라 통행자의 행태상 승용차에서 전철 이용이 그리 많지 않다는 점에서 다수단 환승센터의 건설이 필요하며, 이를 계획하고 지원할 수 있는 체계를 구축하여야 한다.

셋째, 기존 중앙정부의 광역교통정책 전담기구의 권한 및 조정력 강화가 필요하다. 현재 중앙정부의 교통관련 전담부서의 구성은 대부분 수단 및 시설위주로 구성되어 있어, 광역생활권이라는 공간적 범위에서의 교통문제접근에는 한계가 있다.

교통문제의 해결에는 투자뿐만 아니라, 가격, 규제, 보조금정책 등 다양한 방안이 병행 검토되어야 한다는 점에서 타 기구의 계획을 조정하여 궁극적인 목표를 달성할 수 있는 조정권한을 갖추어야 한다.

또한, 조직의 안정화 및 효율적 업무 추진을 위해서 현재 임시기구를 정규조직으로 전환시켜야 한다.

임시기구의 경우 일반적으로 근무하는 직원의 근무형태가 파견, 근무지정 등으로 구성되어 있어, 직원의 적극적 역할수행이 곤란하며, 대부분 단기 근무로 인해 업무의 연계 및 지속 추진에 한계가 있다.

3) 지방정부간 광역교통행정의 통합

중앙정부의 역할은 장기적 측면이라는 점에서 세부 사안에 대한 지자체의 이견 발생시 그 조정문제가 대두될 수 있다. 이러한 문제를 해결하여

실천계획의 수립 및 계획추진의 통합을 위해서는 독립행정기구의 설치가 필요하다.

현재 설립가능한 독립행정기구의 형태는 공사와 조합으로 분리할 수 있다. 공사의 경우 별도의 특별법 제정을 통해 행정의 독립성을 확보할 수 있으나, 현 광역교통행정은 정부가 시행하여야 하며, 공사운영을 위해서는 사업의 수익성을 감안하여야 한다는 점에서 추진하는데에는 한계가 있다.

반면 지방자치법 149조에 의거한 조합의 설치에 지방의 특별행정기구로써, 2개 시·도의 기존 사무규정 위임으로 행정력을 갖춘 독립된 기구라는 점에서, 기존 지자체간의 이견문제나 세부 계획수립 및 추진에 일원화를 기대할 수 있다.

특히, 조합의 경우 기존 광양만경제자유구역청, 부산·진해 경제자유구역청에서 나타난 바와 같이 조합회의에 중앙정부가 일부 참여함으로써, 중앙정부의 장기적 비전에 대한 지방정부의 세부 추진의 방향 등을 협의·조정할 수 있는 장점이 있다.

4) 광역교통시설 자원 확대

앞서 언급한 바와 같이 광역교통행정체계상에서의 중앙정부의 조정력부족은 중앙정부의 재원부족에서도 그 원인을 찾을 수 있다.

중앙정부의 계획에 따른 지자체의 집행의지를 제고하기 위해서는 먼저 교통시설특별회계상의 광역교통계정이 현 교통세의 2%에서 6% 정도로 제고되어야 한다. 이는 '02년 현재 교통혼잡비용을 살펴볼 때, 전국 22.1조원의 약 76%인 16.9조원이 대도시 등 도시부에서 발생된다는 점에서 재원투자를 통한 최선의 효과를 얻기 위해서는 대도시권내의 교통시설투자가 우선되어야 한다.

또한, 현재 광역시·도지사가 수립중에 있는 대규모개발사업에 따른 광역교통개선대책 수립시 원인자 부담원칙에 의한 광역교통시설투자가 병행되어야 한다. 그러나, 현재 이러한 교통시설의 투자는 일부 대규모개발사업자에게만 한정되어 요구되고 있다는 점에서 주변의 무임승차가 예상되는 개발사업과의 형평성 등을 고려한 합리적이고 체계적인 재원마련 방안 검토가 우선되어야 한다.

5) 광역교통행정체계의 확대

현행 광역교통시설에 집중되어 있는 광역교통행정이 실제 이용자측면으로 전환하기 위해서는 선진외국과 같이 대중교통운영·관리까지를 수행하여야 하며, 더 나아가 교통수요관리, 규제정책 등 포괄적으로 다루어야 한다.

앞서 기술한 바와 같이 대중교통운영은 다른 법령에 의해 개별적으로 시행하고 있다는 점에서, 조합과 같은 단일 지방행정기구에서 2개 시·도에 걸쳐 발생하는 시설, 수단에 대한 계획, 인허가권을 갖추어 합리적인 추진을 시행하여야 한다.

현재 추진가능한 통합 특별행정기구에서의 수행업무는 다음과 같다.

첫째, 2개 시·도에 걸쳐 있는 광역교통시설의 건설 추진이다. 현재 시·도로 분리되어 시행되어온 광역교통시설의 건설을 통합할 필요가 있다.

대상사업으로는 광역전철, 광역도로, BRT, LRT, PRT 등 교통시설의 종합적인 건설, 운영, 관리를 들 수 있다.

둘째, 현재 시·도지사가 각기 권한을 가지고 있으나, 상호간 계획의 연관성이 필요한 사업에 대한 통합조정이 필요하다.

이는 광역버스의 노선지정 및 지원, 다수단 환승센터의 건설 및 광역교통시설부담금의 운영·관리, 교통수요관리 등을 들 수 있다.

V. 결론

본 연구에서의 요지는 먼저, 우리나라 광역교통행정의 효율성을 기하기 위해서는 중앙정부와 지방정부의 역할분담을 통해, 중앙정부는 계획기능을 지방정부는 계획의 추진기능을 제고하여야 한다.

이때, 중앙정부의 계획기능은 기존 전철, 도로, 환승주차장과 같은 광역교통시설에 국한되지 않고, LRT, BRT 등 지역여건에 적합한 신교통수단 및 다수단 환승센터 등으로 확대하여야 한다.

또한, 지방정부는 이러한 사업의 조속한 실현을 위해서 기존 지자체별로 사업을 분리하여 추진하던 방식을 통합하여 운영할 수 있도록 조합과 같은 특별지방행정기구의 설립을 추진하여야 한다.

둘째, 광역교통문제의 중요성은 인식하고 있으나, 예산제약으로 인한 사업추진 지연문제를 해결하여야 한다. 우리나라의 교통혼잡이 대부분 대도시권에서 발생한다는 점에서 중앙정부는 대도시권 광역교통시설 투자에 집중하여야만 실제 투자대비 효과를 제고할 수 있다.

또한, 지자체의 경우 지역 주민의 지역간 통행에서의 불편으로 인해 고통을 받고 있다는 점을 감안하여, 광역교통시설에 대한 적극적 지원이 필요하다.

동 연구에서 제안한 바를 시행하기 위해서는 다음과 같은 사항을 고려하여야 한다.

첫째, 중앙정부의 강력한 계획기능을 제고하기 위해서는 광역교통계획의 법적·제도적 위상을 높여야 한다. 기존 지자체 계획에 맞춘 계획수립보다는 중앙정부의 객관적이고 합리적 계획이 먼저 수립되어야 한다. 또한, 이러한 계획을 지방정부가 적극적으로 수용할 수 있도록 예산지원 규모 및 행정제약 등을 강화하여야 한다.

둘째, 지방정부의 기존 광역교통행정업무를 조합 등과 같은 특별지방행정기구 설립을 통해 통합하기 위해서는 기존 관련 법, 시행령 및 지자체 조례, 규칙으로 규정되어 있는 사업시행주체에 대한 개정이 필요하다.

참고문헌

1. 건설교통부(2000), 광역교통행정체계 연구.
2. 건설교통부(1998), 제1차수도권광역교통5개년계획.
3. 국토연구원(2004), 2차수도권광역교통계획.
4. 건설교통부(2002), 2002년 광역교통정책 업무편람.
5. 서울시정개발연구원(2003), 2002년 서울시 교통종합체계조사.