

지방자치단체 법정 교통계획의 효율성과 위상



신부용

I. 서론

우리나라는 OECD 회원국으로서 경제규모나 무역량 등 각종 지표가 대부분 10위 내외를 기록하는 선진국 진입이 임박한 중진국이다. 그러나 유독 교통부분에서는 교통사고 지표가 최하위에 머물러 있으며 운전자나 보행자가 실감하는 교통질서나 소통면에서, 그리고 운송서비스 수준에서 심각한 후진성을 띄고 있다. 우리 정부도 이러한 사태를 심각하게 받아드려 교통사고지수를 2010년까지는 10위권으로 향상시키는 것을 목표로 각종 정책을 수립하고 또한 집행 중에 있다.

본 논문은 현재 정부 방침에 의해 법적으로 시행 중에 있는 지방자치단체의 각종 교통계획의 현황을 알아보고 그 실효성과 위상을 평가함으로써 향후 개선 방향을 제시하는 것을 목표로 한다.

II. 지방자치단체가 수행하여야 할 법정 교통분야 계획 현황

1. 도시교통정비 촉진법에 의한 도시교통 정비 기본계획

도시교통정비 촉진법은 교통시설의 정비를 촉진하고 교통수단 및 교통체계를 효율적으로 운영·관리하여 도시교통의 원활한 소통과 교통편의의 증

진에 이바지함을 목적으로 제정한 법이다.

이 법의 제5조(도시교통정비기본계획의 수립)는 도시교통정비지역으로 지정된 행정구역을 관할하는 시장(특별시장 및 광역시장을 포함한다. 이하 같다) 또는 군수는 대통령령이 정하는 바에 따라 20년 단위의 도시교통정비기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립하도록 하고 10년 단위의 도시교통정비 중기 계획 그리고 연차별 시행계획을 수립하도록 되어 있다. 본 기본계획에는 다음 각호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 도시교통의 현황 및 전망
2. 다음 사항이 포함되는 부문별 계획
 - 가. 유출입교통대책 및 도로·철도·도시철도 등 광역교통체계의 개선
 - 나. 교통시설의 개선
 - 다. 대중교통체계의 개선
 - 라. 교통체계관리 및 교통소통의 개선
 - 마. 주차장의 건설 및 운영
 - 바. 자전거이용시설의 확충
 - 사. 환경친화적 교통체계의 구축

그러나 이러한 계획들은 그 내용을 실시하여야 한다는 규정이 없이 다만 계획을 수립하여 건설교통부장관 또는 도지사에게 제출하고 지체 없이 이를 고시하는 데 까지만 규정하고 있어 강제성이 없다. 결국 계획은 피상적이 될 가능성이 있고 또한 실시한다는 보장 없이 각종 계획을 고시하기만 하기 때문에 부동산 투기 등의 우려도 부인할 수 없다.

2. 대도시권 광역 교통관리에 관한 특별법에 의한 광역교통계획

이 법은 대도시권의 광역적인 교통문제를 효율적으로 해결하기 위해 제정한 법률로써 2개 이상의 특별시·광역시 및 도(이하 “시·도”라 한다)에 걸치는 도로(이하 “광역도로”라 한다)나 도시철도 등 대통령령이 정하는 요건에 해당하는 교통시설의 계획에 대한 사항을 제정한다.

이 법에 의해 중앙행정기관의 장 및 시·도지사는 광역교통계획을 실행하기 위한 소관별 추진계획과 연도별계획(이하 "추진계획"이라 한다)을 수립하여 건설교통부장관에게 제출하여야 한다.

이 계획은 5년 단위로 입안하여야 하며 아래 내용을 포함한다.

1. 대도시권 광역교통의 현황과 전망
2. 광역교통계획의 목표 및 기본방향에 관한 사항
3. 광역교통시설의 건설과 개량에 관한 사항
4. 광역교통체계 개선 및 광역교통수요의 관리에 관한 사항
5. 광역적인 차원에서의 대중교통수단의 확충 및 운영개선에 관한 사항
6. 광역교통계획의 시행에 필요한 재원의 조달과 투자비의 분담에 관한 사항
7. 제2호 내지 제6호의 규정에 의한 계획의 집행에 필요한 사항
8. 기타 대통령령으로 정하는 대도시권광역교통의 개선에 필

건설교통부장관에게 제출된 추진계획은 대도시권광역교통위원회의 심의를 거쳐 확정되며, 건설교통부장관은 추진계획이 확정된 때에는 이를 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 통보하여야 한다. 관계중앙행정기관의 장 및 시·도지사는 확정된 추진계획을 통보받은 때에는 이를 지체 없이 고시하여야 한다.

이 계획 역시 실행이 보장된 것이 아니며 통보와 고시로 의무가 끝나 실시 되기 전에 부작용을 일으킬 수 있다.

다만 관계중앙행정기관의 장이나 시·도지사 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)이 광역교통계획에 부합되지 아니하는 교통계획을 수립하고자 하는 경우에는 대도시권광역교통위원회의 심의를 거쳐야 하도록 되어 있어 일단 설립된 계획은 실시하지는 않는다 하더라도 위반하거나 변경하기는 어려워 간접적인 강제성을 갖고 있다 하겠다.

3. 교통안전법에 의한 각종 계획

교통안전법은 교통안전에 관한 시책의 기본을 규정하여 공공복리의 증진에 기여함을 목적으로 한 교통안전에 관한 기본법이다. 이 법은 교통안전을

위한 정부 및 지방자치단체의 시책, 차량 등의 제조업자·사용자, 교통안전 시설의 설치·관리자, 운전자, 보행자, 국민의 책임과 의무를 규정함과 동시에 교통안전의 기본계획·세부계획 및 세부시행계획의 작성과 이를 심의 하는 방법 등을 보이고 있다.

이 법에 따라 교통안전에 관여되는 정부부처와 기관들은 5년마다 교통안전 기본계획을 수립하고 지방자치단체의 장은 매년 그 관할구역에 있어서의 교통안전에 관한 종합적·장기적인 추진방안을 포함하는 교통안전세부 시행계획을 작성하여야 한다. 시행계획은 지체 없이 교통안전정책심의위원회와 지정행정기관의 장에게 보고하여야 하며 시·도지사는 전년도에 세부 시행계획추진실적 및 교통사고상황 심사·분석 보고서를 매년 2월말까지 정책위원회와 지정행정기관의 장에게 보고하여야 한다.

그러나 이 법도 계획을 내용대로 실행하여야 한다는 규정은 없고 계획을 작성하여 보고하고 그 추진실적을 보고하면 되는 것으로 되어 있다. 따라서 지방자치단체들은 어차피 수행하여야 할 신호등 확장과 같은 일상적인 업무를 안전업무라고 계획에 포함하고 그 실행을 보고하게 된다. 물론 이 법은 중앙정부로 하여금 안전에 문제가 있는 지방자치단체에 대해서는 안전을 진단하고 그 결과 문제점을 시정하도록 지시하는 권한을 주어 안전 정책을 추진할 수 있도록 방편을 마련하여 놓고 있다. 그러나 각종 이유로 이러한 시정절차가 실효성 있게 이루어지지 못하고 있다. 이에 대해서는 이 글의 후반에서 더 논의 한다.

4. 도시철도법에 의한 도시철도 기본계획

도시철도법은 도시교통권역의 원활한 교통소통을 위하여 도시철도의 건설을 촉진하고 그 운영을 합리화하며 도시철도 차량 등을 효율적으로 관리함으로써 도시교통의 발전과 도시교통이용자의 안전 및 편의 증진에 이바지함을 목적으로 제정한 법률이다. 이 법에 의해 특별시장·광역시장 또는 도지사는 관할 도시교통권역에서 도시철도를 건설·운영할 필요가 있다고 인정할 때에는 관계 시·도지사 및 협의하여 10년 단위의 도시철도기본계획을 수립하여 건설교통부장관에게 제출하여야 한다.

기본계획 또는 노선별 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 해당 도시교통권역의 특성·교통상황 및 장래의 교통수요 예측
2. 도시철도건설의 경제성 기타 타당성의 평가
3. 노선명, 노선연장, 기·종점, 정차장 위치, 차량기지 등 개략적인 노선망
4. 건설기간 및 지방자치단체의 재원분담비율을 포함한 자금조달방안
5. 개략적인 건설비와 중·장기자금운용계획
6. 건설 기간중 도시철도건설지역의 도로교통대책
7. 다른 교통수단과의 연계수송체계구축에 관한 사항
8. 도시철도운영인력의 수급계획
9. 기타 건설교통부장관이 필요하다고 인정하는 사항

건설교통부장관은 건설노선, 건설비, 지방자치 단체의 재원분담비율을 포함한 자금조달방안, 건설 기간 등 필요한 사항을 조정하여 관계부처의 장과 협의한 후 중앙도시교통정책심의위원회의 심의를 거쳐 기본계획 또는 노선별 기본계획을 확정하고 이를 고시하여야 하며 시·도지사는 확정된 기본계획에 대하여 5년마다 그 타당성여부를 검토하여 이를 기본계획에 반영하여야 한다.

이 법은 중앙정부가 재원조달방안까지 관여하여 집행을 독려하는 적극적인 면을 보이고 있다. 일반적으로 도시철도의 건설은 도로위주로 사용되고 있는 경제성 분석모형에 의하여 타당성을 입증하기 어려운 면이 있다. 그럼에도 불구하고 근래 여러 도시에서 도시철도사업이 활발하게 일어나고 있는 것은 이러한 법의 적극적인 면의 기여라고 볼 수 있을 것이다.

5. 도로정비기본계획

도로법에 의해 도로 관리청은 10년을 단위로 하여 그 소관 도로에 대한 장기적인 정비방향이 될 도로정비기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립하고 이를 고시하여야 한다.

여기서 도로관리청은 건교부 지방국토관리청과 자치단체를 말한다.

이 기본계획에는 다음 각호의 사항이 포함된다.

1. 도로정비의 목표 및 방향
2. 도로의 정비·관리계획
3. 환경친화적 도로의 건설방안
4. 소요재원의 조달방안
5. 기타 건설교통부장관이나 도로의 관리청이 체계적인 도로정비를 위하여 필요하다고 인정하는 사항

이 기본계획 역시 수립하여 고시하는 것으로 그칠 가능성이 크다. 서울시의 예를 보면 현재 2차 도로정비기본계획이 수립 중인데 1차 도로정비기본계획이 30%정도밖에는 실현되지 않고 있다.

6. 기타 법정계획

Ⅲ. 지방자치단체 법정 교통분야 계획의 위상과 문제점

1. 지방자치단체 법정 교통분야 계획의 위상

앞장에서 본 바와 같이 정부는 지방자치단체로 하여금 교통행정을 합리적으로 수행해 나가도록 하기 위해서 각종 법령을 제정하였다. 그러나 첫째, 지자체들이 이들 계획을 법에 명시된 대로 수립하여 시행하지 않는 경우가 많으며, 둘째, 계획을 수립한다 하더라도 그 내용이 부실하여 형식에 그치는 일이 적지 않다는 것이다. 결국 이들 법 중에는 실효성을 보이지 못하는 것이 있으며 결과적으로 행정체계상 그 위상이 낮아지게 된다.

2. 지방자치단체 법정 교통분야 계획의 문제점

1) 수립 불이행

아래 표는 2006년 2월 시점에서 상기한 법률에 의한 각종 계획수립 현황을 보인 것이다. 이는 건설교통부 담당 사무관의 도움을 받아 전화로 조

사한 것으로 조사방법과 시간상의 문제로 정확성을 보장할 수는 없었지만 상당한 시사점을 발견할 수 있었다.

첫째, 자료 제출 요구에 경기도와 진북이 응하지 않았다는 점이 주목을 끈다. 물론 시일이 촉박한 상태에서 요구했었기 때문에 준비할 시간이 충분치 않았을 것이지만 다른 광역단체는 자료를 보냈다는 것에 유의해야 한다. 둘째, 표에서 볼 수 있듯이 현재 계획 수립중이라고 응답한 지자체가 상당 수 있다. 이들이 과연 수립 중에 있는지는 더 확인해 보아야 할 것이다. 셋째, 수립하지 않았다는 지자체도 상당 수 있다. 법정 계획을 수립하지 않았다는 것은 법을 어기고 있다는 말이다.

<표 1> 지방자치단체별 교통분야 법정계획 수립 현황

근거법령	수립주체 및 요건	계획명	수립여부	광역	기초
교통안전법 제16조 의무사항	지방자치단체 장 (모든 지자체 의무화)	교통안전세부 시행계획	수립	11	63
			수립중	2	41
			미수립	-	64
			해당없음	-	0
대도시권광역교통 관리에 관한 특별법 제5조 의무사항	시·도지사	대광역상 소관별 추진계획	수립	10	
			수립중	-	
			미수립	3	
			해당없음	-	168
		대광역상 연도별계획	수립	8	
			수립중	1	
미수립	4				
해당없음	-	168			
도시교통정비 촉진법 제5조, 제8조, 제10조 의무사항	특별시장 및 광역시장, 시장, 군수 (도시교통정비지역으로 지정된 행정구역을 관할하는 시장·군수에 한함)	도시교통정비 기본계획	수립		24
			수립중		4
			미수립		7
			해당없음		145
		도시교통정비 중기계획	수립		16
			수립중		11
			미수립		8
			해당없음		145
		연차별 시행계획	수립		13
			수립중		8
			미수립		14
			해당없음		145
도시철도법 제3조의2 의무사항	특별시장·광역시장·도지사 (도시철도를 건설·운영하는 지자체에 한함)	도시철도기본 계획	수립	6	
			수립중	-	
			미수립	1	
			해당없음	5	

2) 내용의 불충실

이들 보고서의 내용을 검토해 보지 않았기 때문에 그 충실도를 평가하는 어렵다. 그러나 수립이 의무화 되어 있는데도 수립하지 않은 지자체가 있다는 것과 그 내용을 평가하는 시스템 없이 작성하여 제출하면 의무를 다한다는 사실에 입각해 볼 때 그 내용의 질에 의심을 할 수밖에 없다.

필자가 단편적으로 검토해 볼 수 있었던 교통안전세부시행계획의 경우 신호등 가설 등 교통안전계획과 직접적인 상관없이 일상적으로 시행하는 업무가 보고서의 대부분을 차지하는 것을 알 수 있었다.

3) 계획 내용의 불성실한 실시

수립 된 계획은 실시하여야 비로소 그 효과를 발휘할 것이다. 그러나 계획 수립조차 완벽히 안 되는 상황에서 계획 내용이 제대로 실시 되리라고 기대하기는 어렵다. 실제 도시교통정비촉진법에 의한 도시정비 기본계획은 중기계획과 연차별 계획에 의해 구체화 되어야 실시가 가능해질 것인데 기본계획만 수립하고 중기와 연차별 계획은 수립조차 하지 않은 자치단체들이 많은 것을 보면 수립된 계획도 그 내용대로 성실하게 실시되고 있는지에 대해 의심할 수 있다.

IV. 근본적인 원인 및 발전 방향

위에서 본 바와 같이 법정 계획이 성실하게 수립되고 실시되지 않고 있는 데에는 그럴만한 이유가 있을 것이다. 이러한 이유를 찾아 해결하지 않고서는 아무리 좋은 법을 만들고 집행을 독려하여도 성공을 보장할 수 없다. 그 근본원인과 해소방안을 살펴본다.

1. 근본적인 원인

1) 법적 구속력의 취약

상기한 법정 계획이 성실하게 수립되고 실시되지 않고 있는 가장 근본적

인 원인은 법적 구속력이 약하기 때문이다. 즉 실시하지 않아도 직접적으로 규제하는 방안이 없기 때문이다. 물론 법에 따르지 않을 경우 다른 방안으로 불이익을 받게 되는 경우가 많지만 그러한 불이익을 감수하는 편이 더 유리할 수도 있다. 특히 지방자치단체들은 각종 계획을 수립하고 감독할 전문능력이 부족한 경우가 많으며 예산상 당장 없이도 지낼 수 있는 계획사항은 우선순위에서 밀리게 된다.

후술하겠지만 이러한 계획은 주민 모두가 그 필요성을 통감하여야 비로소 제대로 수립 될 것이며 정부가 기술과 재정을 지원해 주어야 실현 가능성이 커진다.

2) 종합교통계획의 부재

우리나라 도시는 교통행정 체제 상 실효성을 가진 종합교통계획(Master Plan)을 수립하고 실현해 나가기 어렵다. 이는 교통계획기능이 취약하여 토지이용계획, 주택개발계획, 그리고 도로계획을 포용할 수 없기 때문이다. 더구나 도로교통의 운영은 경찰청이 맡고 있어서 교통계획(교통정비기본계획)이 선언적이고 피상적으로 될 수밖에 없다. 교통정비기본계획에 포함되지 않았던 대규모 주택단지 계획이나 도로확장계획이 갑자기 결정되는 일이 비일비재한데 이 경우 종합교통계획에서 고려 된 바가 없기 때문에 교통영향평가를 받게 된다. 그러나 교통영향평가는 국지적인 문제에 국한하기 때문에 문제를 근본적으로 해결할 수 없어 실효성을 인정받기 어렵고 때문에 실효성 없이 개발비용과 시간만 낭비하게 된다는 일부 개발사업자의 불평을 받게 된다.

도시철도계획이나 교통안전세부시행계획 등도 마찬가지이다. 중요한 계획이라면 이미 종합교통계획에 포함되어 있어야 하며 혹 피치 못할 사정으로 종합교통계획에 반영되어 있지 않은 것을 갑자기 실행하게 된다면 먼저 종합교통계획을 수정하는 절차를 받도록 하고 수정 된 종합교통계획에 따라 집행 되도록 한다면 그 실효성을 담보할 수 있을 것이다. 이를 달리 표현한다면 확고한 종합교통계획이 있다면 상기한 법령들이 불필요해지거나 혹은 보다 단순해 질 수 있다는 의미도 될 수 있다.

3) 지방자치단체의 실시 능력 부족

아무리 옳고 필요한 계획이라도 이를 수립하고 실현시킬 능력이 부족하

다면 강요해도 소용이 없을 것이다. 실제로 지방자치단체 중에는 전문분야의 용어조차도 이해하지 못하는 사람이 교통행정을 수행하는 사례를 찾아보는 것이 어렵지 않을 것이다.

이러한 지자체일수록 자체 행정능력이 부족하여 외부 용역에 의지하게 되는데 재정 사정이 나빠 예산을 만들기 어려울 것이다. 결국 용역을 미루든지 아니면 적은 예산을 만들어 용역이 형식에 그치게 될 공산이 크다.

2. 발전 방향

1) 지방자치단체에 대한 중앙정부의 지원 강화

지방자치단체의 전문성과 재정 능력을 감안할 때 중앙정부가 이러한 사항을 감안하여 정책을 수행하여야 할 것으로 보인다. 중앙정부는 법을 만들어 지방자치단체로 하여금 따르라고 지시만 할 것이 아니라 따를 수 있도록 배려해야 한다는 것이다.

첫째, 충분한 재정 지원을 해야 한다.

정책수행을 위한 연구나 계획 비용은 85%까지 상위정부가 보조해주는 것을 선진국들의 사례에서 볼 수 있다. 이 중에서 50~60%는 중앙정부가 보조해 주고 나머지는 광역단체가 보조하도록 하는 것이다. 광역단체도 그럴 재정적인 능력이 없다면 광역단체에게 따로 보조해주는 것이 옳다. 그리하여 기초단체는 중앙정부와 광역단체의 도움을 동시에 받도록 하는 것이다.

둘째, 기술지원이다.

지자체 특성에 따라 계획 수립의 방법을 제시해 주어야 하며 지침으로 만들어 이를 지키도록 하고 지침을 지키지 않은 계획에 대해서는 상기한 지원금을 지급해 주지 않도록 함으로써 지침이 준수되도록 할 수 있다.

금년부터 해당분야의 예산을 해당 부서에서 결정하도록 하고 있기 때문에 이러한 정책은 실현 가능성이 있다. 유독 교통분야만이 후진성을 띠고 있는 우리나라에서 연구기능과 계획기능을 육성하는 것은 무엇보다도 시급할 것이기 때문에 충분한 우선순위를 받을 수 있을 것이다.

2) 교통문제의 정치 현안(Issue)화

아무리 중앙정부가 재정과 기술을 지원해 준다해도 지방자치가 그러한 필요성을 느끼지 않는 한 제대로 집행 될 것을 기대할 수 없다. 이는 말을 샴터까지 끌고 갈 수는 있어도 물을 먹는 것은 말이 결정한다는 서양 속담으로 잘 설명할 수 있다. 즉 지방자치단체들이 교통서비스의 수준을 높여야 한다는 것에 대해 절대 절명의 필요성을 느껴야만 하는 것이다.

이는 교통서비스 수준을 정치 현안화 함으로써 가능하다. 현재 대부분의 지방자치단체에서 주민들은 교통서비스 향상에 대한 욕구를 충분히 나타내지 않고 있다. 교통사고가 많이 나도 그 원인을 찾아 개선해야겠다고 나서지는 자체 주민을 찾아보기 어렵다. 근래 들어 주민들은 어떤 욕구가 있을 때 그 뜻을 폭력을 불사해 가며 강하게 나타내는 경향을 보인다. 그러나 정작 그들이 추구하는 것을 보면 과연 그만한 희생을 치루어가며 나서야 할 일인지 판단하기 어려운 경우가 많다. 이러한 사안과 비교해 볼 때 교통사고문제나 교통정체에 따른 대기오염문제, 택시나 시내버스 등 운수산업의 서비스 문제 등은 이들의 복지를 위해 훨씬 더 중요하고 직접적인 영향을 미치는 이슈들임에 틀림이 없다.

주민들이 이러한 중요한 문제를 인식하지 못하고 있는 것은 지도자들의 등한함을 탓해야겠지만 그보다 먼저 이러한 문제를 누구보다 정확하게 인식하고 있는 교통전문가들의 책임을 묻지 않을 수 없다. 이들이 시민운동을 일으켜 시민을 계도해야 하는 것이다.

시민들의 관심이 적기 때문에 언론은 교통문제를 다룰 수가 없다. 언론들은 엄연한 영리추구 기업으로써 시청자나 독자가 없는 뉴스나 기사를 만들기를 기대할 수는 없는 노릇이다. 주민과 언론이 외면하기 때문에 정치가들도 관심을 가질 수가 없다. 교통문제는 선거 공약으로만 쓰일 뿐 선거가 지나면 잊어버리게 되고 이를 타하는 주민이나 언론이 없기 때문에 자연히 등한해질 수밖에 없다. 결국 교통문제를 알고 이를 해결할 수 있음을 알고 그 방법까지 알고 있는 교통전문가들이 앞장서서 시민을 계도 하여야 한다.

3) 중앙정부의 기능 강화

이러한 전문가들의 계몽운동은 자연적으로 발생하기는 어려울 것이다.

그래서 아직 활발하게 일어나지 않고 있으며 이대로 놓아둔다면 언제 일어날 것인지 기약하기도 어렵다. 결국 정치적인 인기와 영합하지 않고 국민의 복지 향상과 국가 경쟁력 제고를 목표로 중앙정부가 지도력을 발휘하는 것에 문제해결의 열쇠가 있다고 하겠다.

중앙정부는 이러한 모든 여건을 감안하여 전문가 집단을 자극하여 교통 문제를 정치 이슈화 하는데 앞장서도록 하고 지방정부 단체장의 행정 성과를 평가하고 이에 대한 상벌을 가하는 한편 교통문제가 주민들의 이해에 직접 영향을 미치도록 법령과 제도를 만들어 나가야 할 것이다. 그러한 과정에서 지방정부가 필요는 느끼는데 능력이 부족하여 성과가 일어나지 않을 것 같으면 적절한 도움을 줄 수 있을 것이다. 이러한 노력은 결국 국민복지와 국가 경쟁력을 높여 조국의 선진화 진입을 촉진시키게 될 것이다.

다행히 정부는 이러한 의도하에서 교통안전법 개정안을 국회에 상정하고 있으며 그 개정안이 통과 될 경우 교통안전행정에 대한 종합조정기능이 강화 되어 실효성 있는 정책이 집행 될 수 있을 것이라 예상된다. 특히 지방자치단체에 대해 특별 교통안전진단을 실시하여 교통안전 증진을 위해 필요한 사항을 구체적으로 명할 수 있게 되어있다. 지나치게 강한 표현이 아니냐는 의문이 들 정도이지만 정부의 교통안전증진에 대한 강한 의지를 나타낸 것이라 할 것이다. 이러한 강력한 의지와 걸맞게 법 집행 과정에서 재정과 기술을 지원한다면 더욱 좋은 효과를 거둘 수 있을 것이다.

또한 건설교통부는 8년 전부터 교통안전공단으로 하여금 자치단체의 교통문화지수를 측정하고 있으며 경찰청 역시 2005년부터 도로교통 안전공단으로 하여금 교통안전 지수를 측정하고 있다. 이러한 지수는 지자체 간에 상호 비교되어 단체장의 교통행정 성과와 주민들의 복지 수준을 평가할 수 있도록 할 것이다.

〈표 2〉는 시급 지방자치단체 중에서 교통 사고율이 가장 높은 5개시와 낮은 시 5개를 보이고 있다. 예를 들어 인구비 교통사고 사망자수를 비교할 때 1등과 꼴등의 차이가 15배나 된다. 이러한 사실이 널리 알려진다면, 그리고 이러한 결과에 따라 주민들의 자동차 보험료를 조정하도록 국가가 허용한다면 주민들의 관심은 단숨에 고조 될 것이다(물론 보다 심층 분석 없이 단순 수치비교로 이와 같은 문제를 결정하자는 주장은 아니다).

〈표 2〉 기초자치단체(시) 교통사고 사망자수 비율 비교

지명	기초자료			인구1만명당		차량 만대	도로 10km
	인구(명)	차량(대)	도로(km)	사망자	순위	사망자	사망자
안양시	625,197	189,332	364	0.35	1	0.35	0.35
부천시	864,501	254,783	496	0.47	2	0.47	0.47
군포시	278,680	82,835	179	0.50	3	0.50	0.50
수원시	1,042,132	340,342	875	0.57	4	0.57	0.57
광명시	333,053	90,069	162	0.60	5	0.60	0.60
영천시	110,891	48,431	553	4.42	73	4.42	4.42
남원시	96,603	32,984	537	4.88	74	4.88	4.88
논산시	137,263	50,609	510	4.88	75	4.88	4.88
김제시	105,900	41,403	504	5.00	76	5.00	5.00
나주시	99,308	39,318	224	5.03	77	5.03	5.03

자료 : 2004년 교통안전지수, 경찰청

- 인구 1만명당 사망자수 최고(안양시 0.35) 최저(나주시 5.03) : 15배 차이
- 사망자수 상위 및 하위 5개 시 그룹 비교
 - 인구 1만명당 사망자수 평균 : 0.498 : 4.842(9.7배)
 - 차량 1만대당 사망자수 평균 : 1.336 : 12.38(9.2배)
 - 도로 10km당 사망자수 평균 : 0.822 : 1.276(1.55배)

V. 맺는 말

1. 우리나라는 세계 10위권에 드는 경제 대국이며 여러 분야에서 눈부신 발전을 보이고 있다. 그러나 다만 교통분야에서 만든 후진성을 벗어나지 못하여 교통사고율은 OECD 국 중 최하위를 면하지 못하고 있으며 택시 등 운송서비스의 수준은 부끄러울 정도이다. 이러한 폐단은 모두 교통행정이 원활하지 못한 결과에서 온다고 볼 수 있다.
2. 교통행정은 중앙정부가 기획하고 지방자치단체가 실시하며 그 혜택은 국민과 국가에 돌아간다. 국가의 교통상황이 후진적이라면 중앙정부의 기획기능과 지방자치단체의 집행기능 중 하나 혹은 둘 다가 열악한 결과라 할 것이다.
3. 중앙정부는 교통분야 발전을 위해 각종 법을 만들어 지방자치단체로 하여금 집행하도록 하고 있지만 그 법적 위상과 실효성이 낮아 자치단체들이 소홀하게 대하는 것을 부인하기 어렵다. 그러나 이는 자치단체의 탓만으로 돌릴 수는 없으며 설사 그렇다 해도 어느 한 쪽을 탓하고

있을 상황이 아니다. 이 시대의 교통분야 담당자들은 너 나를 막론하고 조속히 문제점을 찾아 해결해 내야 하는 절대 절명의 숙제를 안고 있는 것이다.

4. 주민은 자치단체장에게 최상의 교통서비스를 요구하여야 하며 중앙정부는 지방정부로 하여금 이에 대응하도록 지도하고 후원하여야 한다. 중앙정부, 지방자치단체 및 주민의 역할이 정립되면 올바른 교통정책 방향이 보일 것이며 연구와 계획이 방향접근을 촉진시킬 것이다.
5. 지방자치단체는 도시계획, 주택보급계획, 도로 및 철도계획과 교통운영을 포용하는 종합교통계획을 수립하고 이를 꾸준히 보완해가며 추진하는 교통행정체제를 갖추어야 할 것이다.