

韓-中 國際 學術會議
發 表 論 文

韓國의 交通影響評價制度

Effects of Regulatory Measure : The Case of Korea Transportation Impact Assessment

1993. 7

交通技術研究院((株) 東明技術公園 附設) 院長

洪 誠 杓

大田中京工業專門大學 教授

鄭 和 喆

(株) 建益技術研究團 代表理事

姜 謂 薰

(株) 東一技術公社 專務理事

金 大 河

目 次

- I. 交通影響評價制度 導入 背景 및 目的
- II. 交通影響評價制度의 運營現況
- III. 交通影響評價制度 施行實績 및 效果
- IV. 交通影響評價制度의 向後 推進方向 및 課題

I. 交通影響評價制度 導入 背景 및 目的

1. 交通影響評價制度 導入 背景

大韓民國은 1960年代 以後 持續的인 經濟成長에 힘입어 都市民의 所得水準이 向上되었을 뿐아니라 人口의 都市集中과 都市膨脹이 急速히 이루어져 왔다.

都市에서는 人口의 急増과 經濟活動의 活性化에 따라 尙大한 通行需要를 發生하였고, 또한 都市의 所得이 増大함에 따라 自家用 乘用車를 中心으로한 高級 交通需要의 急激한 増加로 都市交通難이 深化되었다.

<表 1> “經濟開發 5個年 計劃”의 段階別 經濟成長 推移

區 分	單位	第 1 次 '62~'66	第 2 次 '67~'71	第 3 次 '72~'76	第 4 次 '77~'81	第 5 次 '82~'86	第 6 次 '87~'91
1人當 GNP(經常價格)	\$	125	288	797	1,734	2,503	6,498
年平均 經濟成長率	%	7.8	9.6	9.7	5.8	8.6	8.7
總 人 口 (A)	千名	29,193	33,250	35,341	38,317	41,161	43,801
都市人口 (B)	千名	12,440	18,631	21,288	26,717	30,936	36,331
都市化率(B/A×100)	%	42.6	56.0	60.2	69.7	75.2	82.9
都 市 數	個	32	32	35	48	62	74
自動車 保有臺數(C)	臺	50,160	144,337	218,930	571,754	1,113,430	4,247,816
乘用車 保有臺數(D)	臺	17,502	67,582	96,100	267,605	556,659	2,727,852
D / C × 100	%	34.9	46.8	43.9	46.8	50.0	64.2

都市交通難의 原因은 여러가지 側面에서 찾아볼 수 있겠으나 一般的으로 交通需要와 交通施設 供給의 不均衡에 있다고 볼 수 있다. 즉 交通人口 및 自動車의 増加에 交通施設 擴張이 副應하지 못함으로써 交通問題는 야기된다. 이러한 交通需要와 供給의 不均衡은 體系(System) 運營者 및 使用者 側面에서 適切한 管理를 하지 않으면 좀더 惡化될 것이다. 왜냐하면 需要는 都市規模 및 所得水準 向上에 따라 急激히 늘어나는 傾向이나 供給은 막대한 財政負擔이 뒤따르기 때문이다.

지금까지 交通問題 改善을 위해 地下鐵, 道路, 駐車施設 等の 交通施設 供給을 과감히 施行하였으며 또한 交通需要 管理를 위하여 交通需要의 分散이나 自動車 需要의 抑制方案을 施行해 왔다. 그러나 結果적으로 보면 供給擴大를 위한 莫大한 投資에도 不具하고 需要가 오히려 供給을 앞질러 交通問題는 점차 深化되었다.

따라서 交通需要 管理方案으로 新規 交通誘發事業 施行에 대하여 交通側面에서 影響을 分析하고, 誘發影響을 縮小시켜 나가도록 하는 交通問題에 대한 微視的 側面의 接近方法이 必要하게 되었다. 이에 대한 方案中 하나로 交通影響評價 制度를 導入하게 되었는데, 本 制度는 1986年 都市交通整備促進法이 制定됨에 따라 施行케 되었다.

2. 交通影響評價의 目的 및 意義

交通影響評價 制度는 都市交通 管理의 發展的 段階로서 交通需要 誘發源, 즉 大量的 交通需要를 誘發할 憂慮가 있는 事業을 施行하거나 施設을 設置하므로써 惹起되는 交通上의 各種 問題點을 檢討 分析하여 改善對策을 講究하는 交通管理 技法으로 評價의 目的은 다음과 같다.

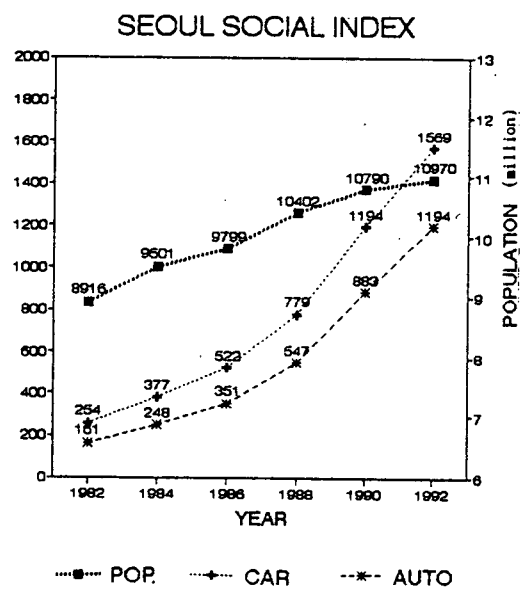
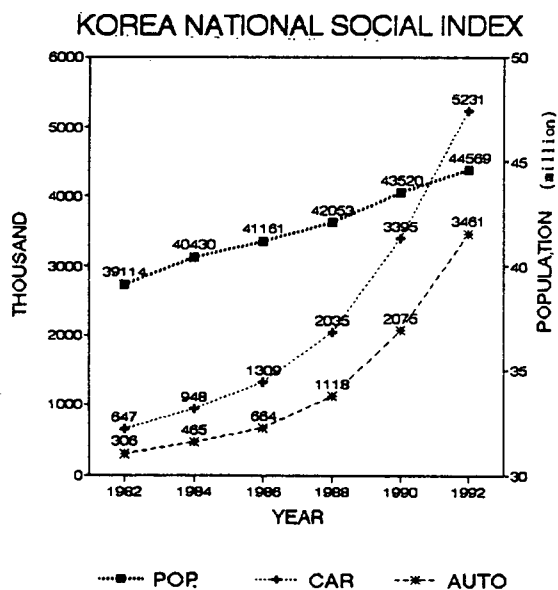
- 첫째, 地域的 次元에서 周邊의 土地利用과 交通體系의 現況에 비추어 事業의 規模, 性格 等이 適正한가를 事業施行前에 살펴보는 것이다.
- 둘째, 事業地區內 및 周邊地域 交通體系에 미치는 各種 負의 影響을 檢討하고 이를 最小化하는 方案을 찾아 이를 計劃段階에 考慮토록 함이다
- 셋째, 事業施行이 周邊地域의 交通體系에 波及 效果를 招來하거나 또는 이로 因하여 公共投資의 必要性이 要請된다면 그 程度, 原因者 및 受惠者를 判別하고 費用負擔의 原則을 決定하기 위함이다.

交通影響評價는 環境影響評價와 같이 事業施行을 위한 法的 要件이다. 이는 事業의 計劃段階에서 周邊의 交通現況을 考慮하여 事業의 立地와 規模를 檢討하고 事전에 交通의 負의 效果를 最小化하는 改善方案을 講究할 수 있도록 事業主 스스로가 評價해 보는데 根本的 意義가 있다.

한편 이 制度는 事業主로 하여금 事業施行의 都市交通問題에 대한 影響을 事前 檢討토록 하고 있어, 市民의 都市交通問題에 대한 認識度를 提高시키는 政策法 意味도 있다고 본다.

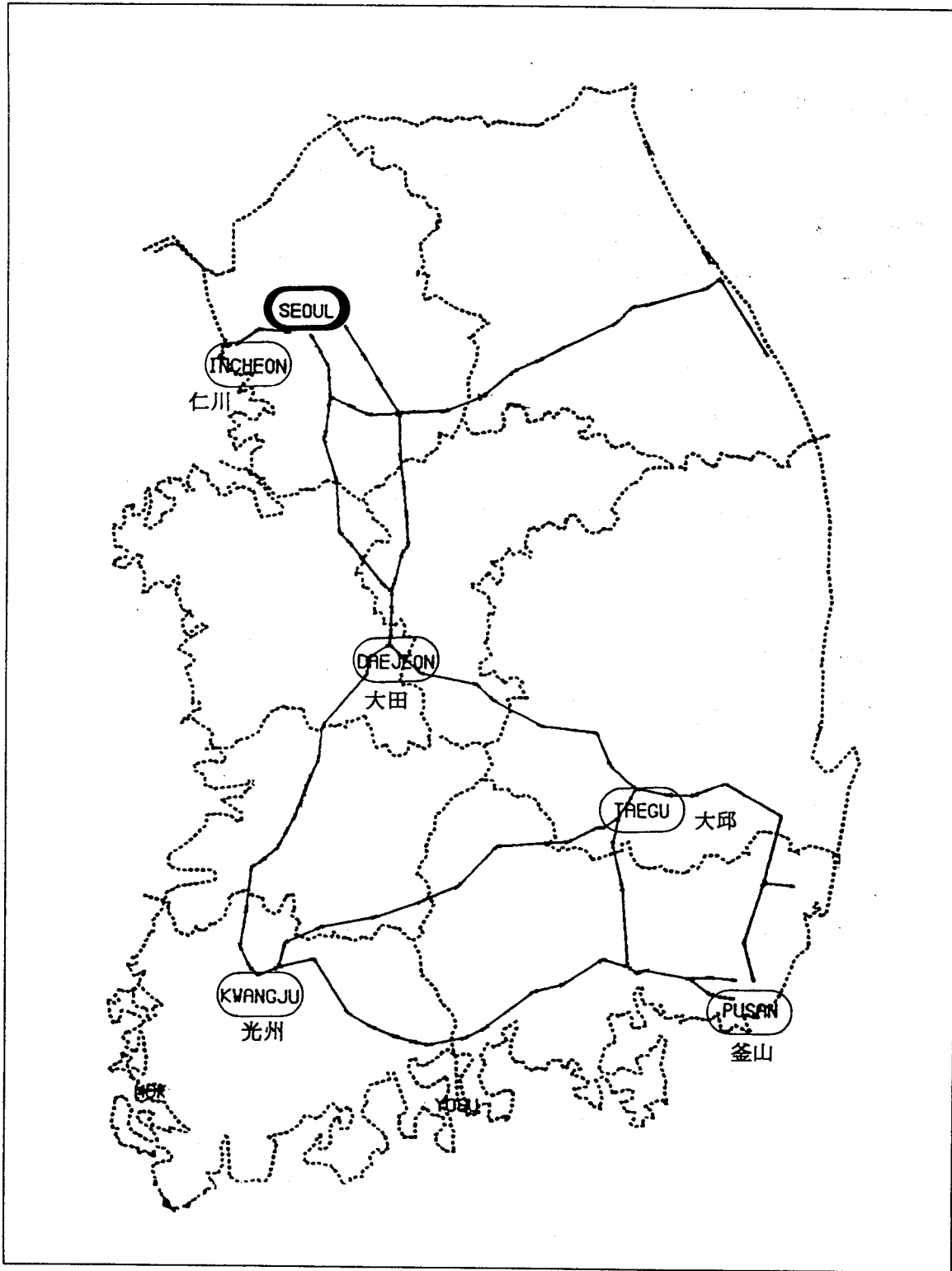
〈表 2〉 6大 都市의 人口 및 自動車 臺數

		單位	全 國	서 울	釜 山	大 邱	仁 川	光 州	大 田
人 口	1982	千人	39,114	8,916	3,344	1,904	1,180	814	696
	1987	千人	42,125	9,991	3,654	2,166	1,526	953	922
	1992	千人	44,569	10,970	3,887	2,286	2,071	1,225	1,137
	增加率	%	1.31	2.07	1.50	1.83	5.63	4.09	4.91
自動車 保 有 臺 數	1982	千臺	647	254	71	44	24	-	-
	1987	千臺	1,611	632	153	102	63	32	-
	1992	千臺	5,231	1,569	407	315	245	130	148
	增加率	%	20.9	18.21	17.46	19.68	23.23	28.04	25.92
乘用車 保 有 臺 數	1982	千臺	306	161	32	20	9	-	-
	1987	千臺	844	433	75	51	29	15	-
	1992	千臺	3,461	1,194	259	212	162	85	101
	增加率	%	24.26	20.04	20.91	23.61	28.90	34.69	31.72



〈圖 1〉 大韓民國의 人口 및 自動車 增加 推移

〈圖 2〉 서울의 人口 및 自動車 增加 推移



<圖 3> 大韓民國의 6大 都市

Ⅱ. 交通影響評價制度의 運營現況

1. 交通影響評價 制度의 施行經緯

- 서울市長 行政命令에 의해 交通影響分析 實施(1985.9)
- 都市交通整備促進法 制定(1986.12.31)
 - 同法施行令(1987. 7.24) 및 施行規則(1987. 9.30)에 依據하여 交通影響評價制度 實施
- 都市交通整備促進法 改定(1990. 1.13)
 - 同法施行令(1990. 9.25) 및 施行規則(1990.10.25) 改正에 依據하여 交通影響評價制度 1次 改善
 - 中央交通影響審議委員會 運營, 再評價 導入
- 都市交通整備促進法 2次 改定(1992.12. 8)
 - 同法 施行令(1993. 6. 9) 및 施行規則(1993. 6.11) 改正에 依據하여 交通影響評價制度 2次 改善
 - 都市交通整備地域 擴大指定(人口 10萬 以上 都市 및 그 周邊圈域)

2. 交通影響評價制度 施行範圍

가. 評價對象地域

- 都市交通整備地區로 指定된 地域(交通部長官이 指定告示) 各 圈域別 中心都市 및 그 都市와 같은 交通生活圈에 있는 地域(交通圈域)을 指定함.
- 23個 圈域, 25個 中心都市, 中心都市 周邊의 27個 市와 44個 郡의 133個 邑面을 交通圈域으로 指定
- 評價對象地域은 各 市의 條例에 의해서 都心과 外廓으로 區分되어 있음.

나. 評價 對象施設 및 事業

- 都市交通整備地區로 指定된 地域內에서 同法施行令 第 9條에 依據 施行되는 事業이나 施設

- 事業 : 一定規模 以上の 開發事業 등으로, 13個 個別法에 의해 區分된 事業 (住宅地造成事業, 工業團地造成事業 等 17個 事業)
- 施設 : 一定規模 以上の 單位建築物로서 建築法에 따른 用途別 17個 施設로 區分(共同住宅, 醫療施設, 販賣施設 等 17個 施設)

3. 評價書 內容

- 評價書 內容은 事業의 概要, 事業地 周邊의 土地利用 및 交通現況, 關聯計劃 및 周邊地域 與件分析, 交通需要豫測, 事業施行에 의한 交通影響 및 問題點, 改善方案 및 改善效果, 改善案 施行計劃, 結論 및 建議로 構成되어 있음.
- 時間的, 空間的 範圍는
 - 中央交通影響 審議對象은 該當事業 또는 施設 設置後 1年 以內, 5年後 및 10年後에 豫想되는 隣接四方 5個 交叉路 以上
 - 地方交通影響 審議對象은 該當事業 또는 施設 設置後 1年 以內, 5年後에 豫想되는 隣接四方 3個 交叉路 以上

4. 評價者 資格

- 評價者 資格은 交通技術士를 保有한 技術用役業體, 交通開發研究院, 國土開發研究院, 道路交通安全協會로 정하였으나, 經過措置로 '93年末까지는 地域 및 都市計劃技術士, 道路 및 空港技術士, 鐵道技術士를 保有한 技術用役業體, 交通開發研究院, 國土開發研究院, 道路交通安全協會, 交通問題研究院, 交通部長官이 指定하는 國·公立大學의 交通研究機關으로 되어 있음(既存 法令).
- 交通部에 登錄된 엔지니어링 活動 主體 및 交通關聯法人으로서 交通關聯 專門 人力을 3人 以上 保有한 機關(2次 改定).

5. 評價書 提出 및 審議 節次

가. 交通影響評價書 作成 및 提出

- 事業施行者는 交通部에 登錄된 交通影響評價 機關에게 交通影響評價書 作成을 依頼하여야 함.(法 第 13條 第1項)
- 事業施行者는 交付받은 評價書 55부를 當該 地域을 管轄하는 區廳長에게 提出하여야 함.(同法 施行規則 第 8條 第 1項)

나. 交通影響評價書의 檢討 및 補完

- 評價書を 提出받은 區廳長은 檢討意見を 添附하여 7日 以內에 評價書 50부를 市長에게 提出
- 市長은 當該事業 또는 施設이 中央審議對象인 境遇에는 評價書 및 檢討意見を 交通部長官에게 提出
- 市長은 交通影響審議委員會 審議에 앞서, 提出된 評價書가 交通影響評價에 關한 規則이 정한 內容에 따라 適合하게 作成되지 아니한 境遇에는 미리 補完하게 할 수 있고 必要한 境遇 審議委員, 交通關聯 專門家 또는 專門機關에 事前 檢討를 依頼할 수 있음.

다. 交通影響審議委員會 開催 및 審議畢證의 交付 等

- 審議委員會 開催, 評價書 內容 審議議決
 - 許可 等の 關聯部署 및 當該施設物 管理廳의 檢討意見 收斂
- 市長은 委員會의 審議結果(審議畢證)를 事業施行者에게 交付하고 當該事業 또는 施設에 대한 許可, 登錄, 認可 또는 承認의 權限이 있는 管轄官廳(部署)에 通報

라. 許可의 申請

- 事業施行者는 當該事業 또는 施設에 대한 許可를 申請하고자 하는 때에는 審議畢證을 交付받은 날부터 2年 以內에 交通影響評價書 및 審議畢證을 許可의 申請書에 添附하여 管轄官廳에 提出하여야 함.

6. 交通影響評價 結果의 履行

- 許可 申請을 받은 管轄官廳(部署)은 그 許可를 하는 때에 交通影響評價書 및 審議畢證의 內容에 따라 事業施行者에게 當該事業 또는 施設計劃을 調整 補完하게 하거나 交通改善對策을 履行토록 해야 하며, 竣工檢査를 할 때 그 履行與否를 確認해야 함.
 - 評價書 및 審議畢證 內容과 다르게 許可 등을 申請한 境遇는 원래의 審議畢證 內容대로 還元시켜 許可 등을 해야 함.
 - 履行되지 아니하였을 때는 履行된 狀態를 만든 後 竣工檢査를 해야 함.
- 事業 또는 施設計劃의 調整·補完의 範圍
 - 事業 또는 施設計劃의 變更
 - 交通誘發量 減縮을 위한 事業 또는 施設規模의 調整
 - 其他 事業 또는 施設計劃의 調整·補完을 위하여 必要한 措置

7. 評價結果 事後管理

- 市長은 事業 또는 施設計劃이 評價書 및 審議畢證 內容대로 施行되는지 確認할 수 있음.
- 施行되지 아니하는 境遇 管轄官廳(部署)에 그 事實을 通報하고 是正에 必要한 措置를 할 것을 要請할 수 있음.
- 是正措置 要請을 받은 管轄官廳(部署)은 特別한 事由가 없는 한 必要한 措置를 하여야 하며, 그 結果를 市長에게 通報해야 함.

8. 交通影響審議委員會

- 構 成 : 委員長 包含 15人 以內
 - 委 員 長 : 該當市의 副市長 혹은 交通局長
 - 副委員長 : 交通局長 혹은 都市計劃局長
 - 委 員 : 關聯部署長 및 交通·都市計劃·建築分野 關聯 專門家 7人 以上
- 機 能
 - 交通影響評價 結果의 審議 및 制度改善에 關한 事項
 - 再評價 對象의 決定 및 再評價 結果의 審議
- 運 營
 - 會議開催
 - 定 例 : 서울 月 2回, 其他地域 月 1回
 - 隋 時 : 委員長이 必要하다고 認定할 때
 - 評價書 檢討 및 關聯部署 意見收斂 등을 勘案하여 會議開催日로 부터 15日 以前에 市長에게 提出된 評價書에 한하여 審議
 - 議事定足數 : 在籍委員 過半數 參席으로 開會
 - 議決定足數 : 出席委員 過半數 贊成으로 議決

Ⅲ. 交通影響評價制度 施行實績 및 效果

1. 施行實績

- '87~'88年の境遇 總 80件的 評價가 遂行되었으나, 그후 점차 增加하여 '92年の境遇 344件的 影響評價가 遂行되었다. 그 중 서울이 124件으로 全體의 37%를 차지하였으며 '91年 부터 施行된 中央交通影響審議 件數는 總 26件으로 나타났다.

<表 3> 年度別·都市別 交通影響評價 實績

區 分	'87-'88	'89	'90	'91	'92	計	
中央交通影響審議	-	-	-	6	20	26	
地 方 交 通 影 響 審 議	計	80	129	188	243	324	964
	서울	55	71	107	132	124	489
	仁川	7	22	15	27	24	95
	釜山	8	18	36	27	42	131
	大邱	9	11	11	9	18	58
	光州	1	4	6	16	21	48
	大田	-	3	13	27	44	87
	全州	-	-	-	5	9	14
	蔚山	-	-	-	-	16	16
	馬山	-	-	-	-	17	17
	清州	-	-	-	-	5	5
浦港	-	-	-	-	4	4	

2. 施行效果

肯 定 的 效 果	
地域 社會 및 周邊街路通行者	<ul style="list-style-type: none"> ○ 施設改善(Bus-bay, Taxi-bay, 交叉路 構造改善, Set-back) 等에 의해 混雜 또는 交通事故의 事前 豫防 措置 ○ 에너지, 通行時間 및 大氣汚染 節減 ○ 歩行者를 위한 人道 擴幅 및 新設로 便宜性 增大 ○ 특히 宅地開發事業 等 大規模 交通誘發事業과 關聯해서는 交通 擔當 部署에 廣域交通施設의 新設, 改善 等を 要求하여 交通圈域의 交通施設 再整備 및 基本計劃樹立에 反影함.
施設 利用者	<ul style="list-style-type: none"> ○ 施設 進出入 및 駐車場 利用時 便宜性 提高 ○ 大衆交通利用時 停留場과 徒步距離 最小로 便利性 提供 ○ 地域 및 施設의 이미지 上昇 ○ 進出入, 駐車場 利用時 等 事故危險의 豫防
事業主(建築主)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 土地利用의 效率化로 建物の 價値上昇 ○ 施設利用과 便利性 提高로 營業利益 上昇 ○ 交通誘發의 波及을 最小化하여 地域社會의 一員으로서 一翼을 擔當함.
否 定 的 效 果	
地域社會 및 周邊 街路 通行者	<ul style="list-style-type: none"> ○ 制度 施行前에 建設되었거나, 審議된 事業者와의 衡平性의 問題 ○ 交通需要 管理 側面에 있어서의 逆作用 ○ 專門人力이 確保되지 않은 狀態에서 行政的 混亂 加重
施設 利用者	<ul style="list-style-type: none"> ○ 原因者 負擔으로 인한 分讓價 또는 施設利用料 上昇 ○ 局地的인 一方通行 또는 進出入 規制로 利用時 混亂 發生
事 業 主	<ul style="list-style-type: none"> ○ 原因者 負擔으로 인한 評價費用 負擔 ○ 事業期間의 遲延 ○ 交通誘發 負擔金 이외에 무리한 施設改善 負擔 加重

IV. 交通影響評價制度的 向後 推進方向 및 課題

① 衡平性的 提高

交通影響評價 對象事業의 基準을 調整하여 交通에 影響이 적은 事業에 對해서는 對象에서 除外하거나 節次를 簡素化하며 評價對象圈域도 交通狀況 變化에 따라 繼續的으로 調整

② 效率性的 提高

不必要한 評價項目을 縮小하고 評價依賴 節次를 簡素化함

③ 公正性的 提高

交通影響評價 專門 代行機關의 設立基準을 強化하고 交通部에 登錄된 業體로 限定

④ 效果性的 提高

交通影響審議 委員會의 審議議決 事項에 對해 事後管理를 義務化

⑤ 專門性的 提高

交通專門 公務員의 養成