

철도건설 사업 갈등관리체계 적용사례 연구

The Case Study for Application of Discord Management System In Railway Construction Projects

노병국* 임광만** 김용배***
Roh, Byoung-Kuk, Lim, Kwang-Man, Kim Yong-Bae

ABSTRACT

This study has described the case that has been experienced personally by centering on discords created in railway construction projects while performing practical duties at the construction field. Accordingly, as seen from the experience of performing one method called discord reconciliation conference, it seems that there are many parts to be improved on for the particular details because the conference was progressed by the position of a non professional in its content or procedure. But as seen from the word origin called "discord", looking at the state of finding one solution after another from vagueness of solving difficult and entangled problems, we could sense that the sincere communication and honesty was more progressive method in the phase of looking for one solution after another. Although this essay was centered on a typical case of railway construction project, I hope for it to spread throughout the whole society and especially hope that many discords created in public work sites such as public works would become settled smoothly between the parties concerned.

1. 서 론

「갈등(葛藤)」이란 칩 덩굴과 등나무 덩굴이 서로 얽히는 것과 같이 견해·주장·이해 등이 뒤엉킨 복잡한 관계 또는 정신 내부에서 일어나는 서로 다른 두 가지의 욕구가 충돌하는 상태로 일이 까다롭게 뒤얽히어 풀기 어려울 때 사용하며, 갈(葛)은 칩을, 등(藤)은 등나무를 가리키는 한자로 등나무는 오른쪽으로, 칩은 왼쪽으로 감아 올라가는데 이 두 식물이 한곳에서 만나면 서로 먼저 감아 올라가려 하기 때문에 일이 뒤얽히게 된다는 것이다. 본 연구는 철도건설 사업에서 발생한 갈등을 중심으로 현장 실무 업무를 하면서 몸소 체험한 사례를 서술하였다. 따라서, 갈등 조정회의라는 하나의 방법을 철도사업에서 처음으로 시행한 경험에서 보듯이 내용이나 절차면에서 비전문가의 입장에서 진행되다 보니 기타 상세한 부분까지는 보완하여야 할 부분이 많을 것으로 생각된다. 그러나, 갈등이라는 어원에서 보듯이 풀기 어려운 실태를 무엇부터 풀어야 하는 막연함에서부터 하나하나 해결점을 찾아가는 그 모습에서 우리는 진정한 대화와 솔직함이 보다 더 진일보한 방법임을 느낄 수 있었다. 이 글은 비록 철도건설 사업의 대표적인 사례를 중심으로 하였지만, 사회 전반적으로 확산되었으면 하는 바람과 특히 공공사업과 같은 공익사업장에서 발생하는 많은 갈등을 이해당사자간에 원만히 해결하였으면 하는 바람이다.

* 한국철도시설공단 BTL전담팀 부장, 정회원

E-mail :rohbk@hanmail.net

TEL : (042)607-4392, FAX : (042-607-3239

** 한국철도시설공단 기술본부 과장

*** 한국철도시설공단 기획조정본부 과장

2. 사회적 갈등 현황

우리사회에서의 사회적 갈등은 우리나라가 세계 29번째로 OECD(Organization for Economic Cooperation and Development)에 가입한(1996.12) 이래 표출되기 시작하였으며, 이러한 사회적 갈등은 2000년대에 들어오면서 조직적, 반복적, 지속적으로 발생하고 있는데 반하여 도로·철도·공항 등 교통 SOC(Social Overhead Capital) 건설에 따른 공공사업의 사회적 갈등은 관리체계 및 기초자료가 부족하여 사회적 합의에 이르는 시스템 구축이 초보적 단계에 머무르고 있다. 이에 지속가능발전위원회에서는 대통령과 국무총리 및 6개 관계부처 장관, 13명의 지속가능발전위원회 위원들이 참석한 가운데 개최된 제38회 국정 과제 회의시(2004. 2.12) 점증하는 사회갈등을 생산적으로 관리하기 위한 국가갈등관리시스템 구축방안에 대하여 보고한 바 있으며 갈등관리기본법, 갈등관리지원센터 등 갈등대응 시스템 구축에 대한 검토가 시작되어 국무조정실에서 공공기관의 갈등 예방과 해결을 위한 “공공기관의갈등관리에 관한법률”을 국회에 상정(2005.5)하게 되었다. 공공갈등이란 개인 또는 특정 집단이 아닌 공중의 이해관계를 둘러싸고 일어나는 갈등으로 주로 공공기관이 당사자가 되며, 대부분 정부 및 지방자치단체의 법규 제정 및 개정, 정책 수립 및 변경, 공공사업의 계획 및 시행을 둘러싸고 발생한다. 우리나라 철도는 1899.9.18 경인선을 개통한 이래 세계 다섯 번째로 고속철도(300km/h 운행)를 보유하게 될 정도로 국제기술수준으로 향상되었다. 그러나, 경부고속철도 건설의 천성산 터널통과 문제 및 일반철도의 경의선 고양시 구간 지하화에 요구에 따른 사회적 갈등이 발생되었고 현재도 계속적으로 발생되고 있는 것이 현실이다. 이러한 사회 환경변화에 따라 급속하게 증가하는 이해관계자의 욕구 문제를 효과적으로 해결하기 위하여 한국철도시설공단에서는 다양한 갈등의 예방과 해결을 위해서 노력하고 있으며, 철도건설 실무사례를 중심으로 한 갈등조정회의를 통하여 갈등해결 방법을 모색해 보고자 한다.

3. 철도건설사업 적용

동해남부선은 부산진~포항간 145.8km 이르는 선구를 말하며, 1930년 착공하여 1935년 12월에 개통, 32개역의 단선·비전철 노선으로 중앙선과 연계하며, 그 중에서 부산~울산 간 72.1km 구간(광역철도)은 현재 복선전철 공사중에 있으며, 울산~포항 간 73.2km 구간(일반철도)은 2012년까지 완공목표로 기본설계를 완료한 상태이다. 본 실무사례에서 살펴본 구간은 동해남부선 중에서 울산~포항간 복선전철 사업 중 울산광역시 효문국가공단을 통과하는 구간에서 발생한 갈등 사례이며, 먼저 본 사업에 대하여 간략히 설명하고자 한다. 울산~포항 복선전철 사업은 경부고속철도 신경주역과 연계하여 울산광역시, 경주시, 포항시 지역주민의 여객 교통편의 제공과 경주지역의 세계문화유산 보존(세계문화유산등록 : World Heritage, 2000) 및 유네스코(UNESCO)의 철도이설에 따른 문화재복원을 권고하는 사업으로 다른 사업들과 마찬가지로 여러 가지 갈등요인이 내재되어 있다.

본 사업이 갈등관리 시범사업으로 선정된 사유는 국무조정실 주제로 실시한 갈등관리혁신포럼(2005. 2.21)회의시 건설교통부에서 동해고속도로(주문진~속초) 건설사업을 선정하였으나 갈등관리시범사업으로 부적절하다는 의견에 따라 신규사업을 발굴하던 중 울산광역시 효문국가공단 통과구간의 인근 주민이주대책 요구 및 대형공장 통과구간의 노선변경을 요구하는 민원을 대상으로 갈등관리시범사업으로 정하게 되었다.

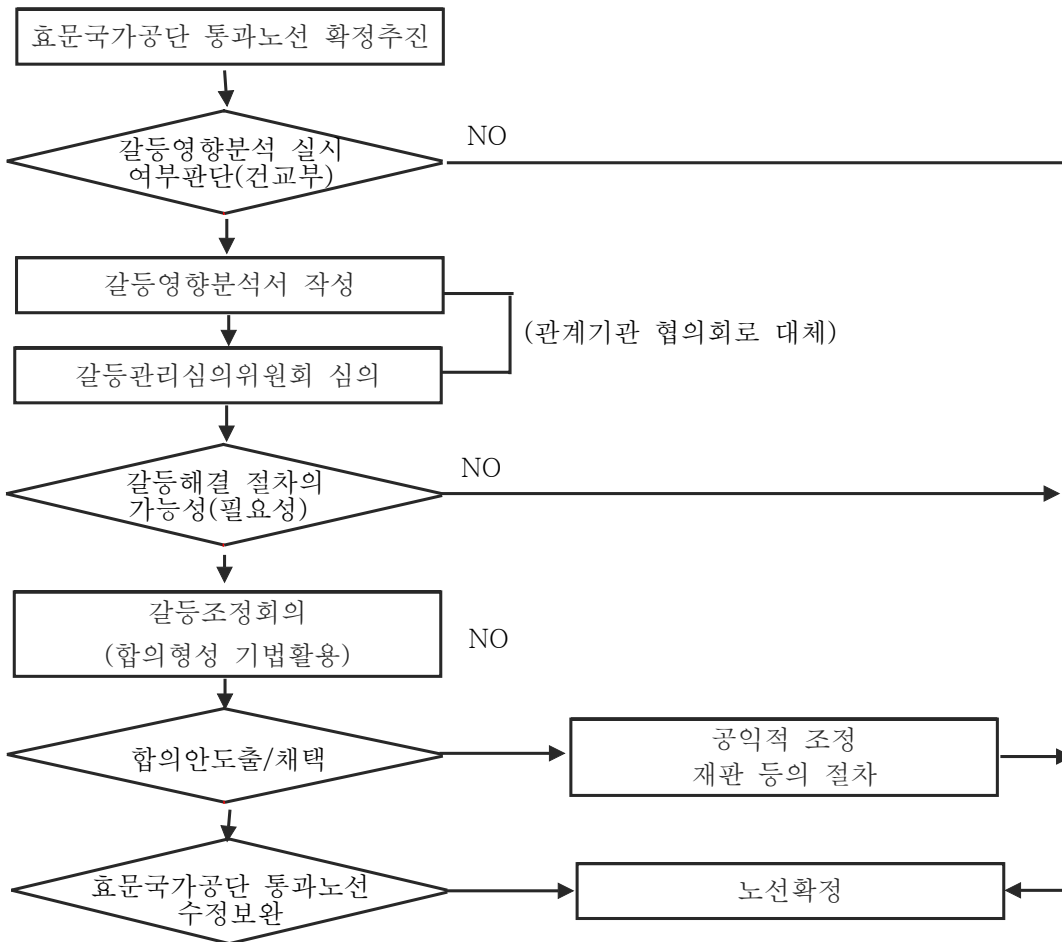
이와 관련하여 건설교통부에서 ‘울산~포항 복선전철’을 갈등관리시범사업으로 지정하여 주요갈등 예상개소에 대한 갈등영향분석 및 갈등이 표출된 울산광역시 ‘효문국가공단 통과방안’에 대한 갈등조정회의를 시행하게 되었다.

가. 주요추진일정

2004. 10. 26	울산광역시에서 연암3동 주민이주대책 마련 의견제출
2004. 12. 1	효문국가공단내 한일이화산업 기본계획재검토 요청
2005. 1. 11	산업자원부에서 노선변경 건의
2005. 1. 25	울산상공회의소 노선계획변경 건의

- 2005. 3. 8 관계기관(건교부,산자부,울산시,상공회의소,산업체)합동회의(1차)
- 2005. 4. 8 관계기관(건교부,산자부,울산시,상공회의소,산업체)합동회의(2차)
- 2005. 5. 9 효문국가공단내 덕산하이메탈 민원접수
- 2005. 6. 14 울산상공회의소 우회노선 변경 건의
- 2005. 6. 22 국민고충처리위원회의 고충민원 자료제출 요구
- 2005. 7. 4 고충민원 자료제출
- 2005. 8. 9 갈등조정회의 사전준비회의(울산광역시 교통관리센터)
- 2005. 8. 24 갈등조정회의(제1차)
- 2005. 9. 7 갈등조정회의(제2차)
- 2005. 10. 17 갈등조정회의(제3차,최종)

나. 갈등관리 프로세스



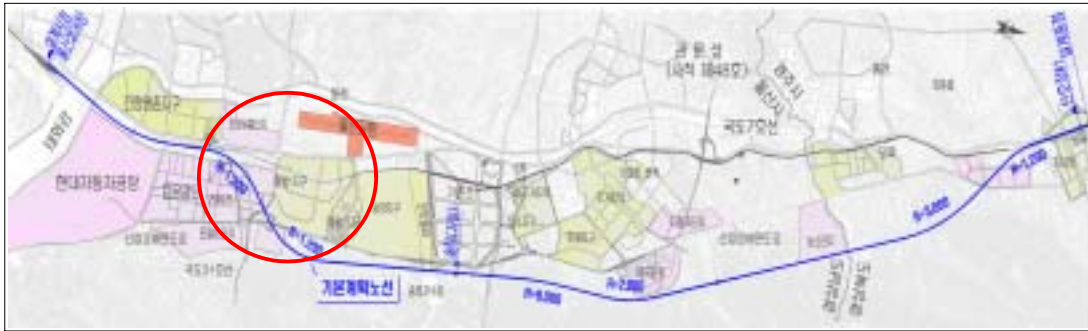
다. 효문국가공단 노선 통과 갈등조정회의 적용사례

1) 갈등 원인 파악

- 예비타당성조사시(2000.7) 기존선을 확장하여 활용하는 것으로 계획하였으나, 울산광역시 북구 도심단절 및 도시기본계획 등을 고려하여 도심외곽지역으로 우회하기 위하여 효문국가공단을 고가로 통과하는 방안으로 기본계획을 고시함(2004.7.26, 건교부)
- 이에 따라 통과구간의 이해당사자(입주업체)와 갈등이 발생(민원제출)
 - 공단 입주업체에서 소음·진동 등으로 인한 산업활동지장 등을 사유로 산자부·울산상공회의소에

노선변경 요구

- 연암3동 인근지역주민도 집단이주를 요구하면서 노선변경 요구



<그림> 효문공단 통과 기본계획 노선

2) 갈등 이해당사자 이해관계 파악(2005.3.8 관계기관간 협의결과)

이해당사자	의견
한국철도시설공단	현 계획중인 효문공단 통과노선 고가화 방안이 적정
입주업체, 산자부, 상공회의소	입주업체 생산활동 보장을 위해 효문공단 통과없이 기존 운행선 개량 및 일부 이설 방안 요구
울산광역시, 울산 북구청	기존선 개량은 주민설득에 한계, 현 계획노선 통과시 입주업체 대체부지 확보 등 협조 입장
연암3동 주민	집단이주 요구

3) 갈등조정회의 사전협의(2005.8.9)

- 본 시범사업에 대한 갈등관리 방안은 사전 갈등영향분석서를 작성하고, 갈등관리위원회 심의위원회 심의를 통하는 것이 정상적인 절차이지만, 본 갈등은 이미 관계기관 협의회와 국민고충처리위원회에서 사안을 검토하면서 이해당사자와 주요쟁점사항 등이 이미 파악된 사항으로 갈등기본법안의 절차인 갈등영향분석을 별도로 시행하지 않고 곧바로 사업주체와 이해당사자, 갈등전문가가 참여하는 「울산~포항 복선전철 갈등조정회의」 운영을 통해 갈등조정을 추진함
- 갈등조정회의를 추진하기 위하여 사전준비회의(2005.8.9)를 시행하였으며, 사전준비회의를 시행하기 위하여 각 이해당사자(건교부, 철도시설공단, 입주업체, 산자부, 울산광역시, 울산상공회의소) 및 갈등조정자(국토연구원 갈등전문가)를 선정하고, 아울러 갈등조정회의규칙(안) 등에 대하여 사전 공문협의를 진행함
- 이를 바탕으로 사전준비회의(2005.8.9)에서는 갈등조정회의규칙(안)에 대한 이해당사자의 동의를 얻어 규칙(안)을 가결하였으며, 갈등조정회의에 참석하는 이해그룹별 조정대표자와 참관인 수와 참관인을 확정하였으며, 차기 갈등조정회의(1차) 일정에 대하여 합의함

<갈등조정회의 규칙 주요 합의내용>

- 참 여 자 : 조정대표자는 당사자의 의견과 입장을 대변, 참관인은 대표자의 동의하에 발언을 하거나 대표자를 지원
- 비밀유지 : 투명,공정하게 회의 진행하되 비공개를 원칙으로 하며 참여자는 비밀유지 의무
- 준수사항 : 상호간 예의와 존중, 인신공격적 발언이나 욕설금지, 조정자의 회의진행 방해 금지, 비신사적 행위 금지, 언론공개 금지
- 진행방식 : 발언기회의 동등, 소회의체의 구성, 녹음과 기록
- 합의 사항의 최종결정은 조정 대표단의 만장일치를 원칙, 다만 대표자나 대리인이 참여하지 않은 경우에는 당해 합의사항에 동의한 것으로 간주

4) 갈등조정회의 개최

◦ 제1차 갈등조정회의는 2005. 8.24(11:00~ 15:30), 울산광역시 북구청 회의실에서 국토연구원 갈등전문가와 건교부, 입주업체 대표, 주민대표, 울산광역시, 철도시설공단 등 이해당사자가 참석하여 개최하였으며, 주요 논의된 내용은 기존선 확장 또는 지하화, 연암천 우회 등에 대하여 기술적인 문제점에 대한 이해부족과 기본계획 노선 통과시 진동저감에 대한 기술적 방지대책에 대하여 8월말 해당업체를 방문하여 기술적인 문제에 대하여 설명하는 것과 제2차 조정회의 일정에 대해서 협의하였다.

- 노선도

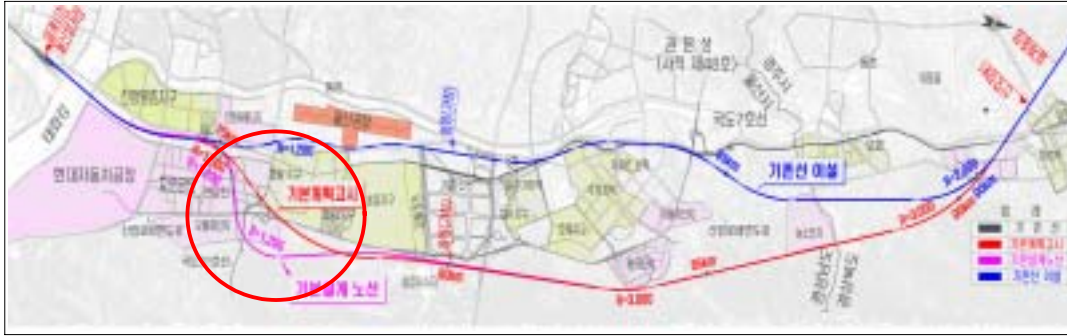


- 노선현황

구분	기본계획고시(안) (효문공단고가화)	대안 1 (효문공단지하화)	대안 2 (연암천쪽우회통과)	대안 3 (기존선 활용)	대안 4 (기존선 이설)
노선개요	효문국가공단을 고가교량으로 통과하는 노선	효문국가공단을 지하터널로 통과하는 노선	연암천 쪽으로 우회하는 노선	기존선을 병행하여 복선화 하는 노선	기존선을 이설하여 복선화 하는 노선
노선연장	21km550	21km550	22km030	20km290	20km954
최소곡선 반경	R=1,500m	R=1,550m	R=800m	R=1,000m	R=1,200m
지장물 현황	공장저축:6개소 공장근접:5개소 ※한일이화 등 대형공장 저축해소	현대자동차 공장 진입도로 통과불가 송정저수지 수로 이설불가	연암천변 소형공장 저축 4개소 국도31호선 종단 선형개량 필요 (L=600m,H=5.7m)	울산광역시 북구 주거밀집지역 근접통과 관문성(사적48호) 구간 지상통과 곤란	진장유통단지 일부저축 울산공한 근접으로 고도제한 제약

- 제2차 갈등조정회의는 2005. 9. 7(14:00~18:00), 울산광역시 북구청 회의실에서 1차 회의에 참석하였던 이해당사자가 참석하였으며, 주요 논의된 내용은 효문국가공단 동측에 위치한 연암천으로 우회하는 방안에 대하여 기술적 가능여부 등을 종합검토 후 제3차 조정회의에서 결론이 날 수 있도록 협조하는 것과 제2차 조정회의 일정에 대하여 협의하였다.

- 노선도



- 노선현황

구분	기본계획고시	기본설계노선(안) (연암천우회)	기존선이설(안) (울산공항인접)
노선개요	효문국가공단을 고가 교량으로 통과하는 노선	연암천쪽으로 우회하는 노선	기존선을 일부 활용하여 울산공항쪽으로 인접 통과하는 노선
노선연장	21km550	22km030	21km000
최소곡선 반경	R=1,500m	R=800m	R=1,200m
지장물 현황	공장저축:6개소, 공장근접:5개소 ※한일이화 등 대형공장 저축 해소하도록 세부선형 조정한 노선	공장저축:4개소, 공장근접:4개소 국도31호선중단선형조정필요 (L=600m,H=5.7m,기울기 : 당초 2%→변경 5.6%)	연암3동, 원지리 주거지역 저축, 협성아파트 및 신천동 주거지역 근접통과, 진장유통단지 일부 저축

- 제3차 갈등조정회의는 2005. 10.17(14:00~18:00), 울산광역시 북구청 회의실에서 1,2차 회의에 참석하였던 이해당사자가 참석하였으며, 주요 논의된 내용은 효문국가공단을 고가통과하는 노선(4개 대안)과 연암천으로 우회하는 노선(2개 대안)에 대한 기술적, 경제적 타당성과 업체의 피해 등을 비교 검토하였으며, 공장저축을 최소화하는 연암천 우회노선 및 철도건설기준(R=1,200)을 만족하는 노선을 선정하여 최종안으로 제안하였으며 이에 따른 울산시 도시계획변경(효문공단내 도시계획도로계획, 모뎀화단지 계획)을 위하여 관련된 후속조치는 관계기관에서 적극 지원하는 것으로 하여 최종합의는 ‘연암천 인근 통과노선’으로 시행하는 것으로 전원합의도출 및 합의문 서명을 함으로써 3차에 걸쳐서 갈등조정회의를 마치게 되었다.



5) 갈등조정회의 의의 및 성공요인

- 본 사안으로 인한 심각한 갈등양상으로 발전하기 전 적절한 시기에 효과적인 갈등예방 프로세스에 적용한 것이 중요하였으며, 이해당사자간 입장이 크게 상충되는 갈등발전단계상 상호관계에 부정적 측면(불신, 감정적 대응 등)이 건설적 대화와 협동적 문제해결에 이르는 쌍방간의 대화의 장이 공식적으로 마련되었다는 점
- 이해관계가 첨예하게 부딪치는 문제해결 과정에서 무리한 타협책을 지양하고, 이해당사자들이 함께 문제해결의 기준을 정립하고 모두가 인정할 수 있는 객관적인 자료의 수집 및 분석으로 원만한 합의에 도달할 수 있었으며 기술적인 문제에 있어서는 상대방의 충분한 이해를 위하여 별도로 현장을 찾아가서 설명을 하는 등 충분한 자료를 모두 제공하여 기술적인 측면에서 신뢰를 확보하였다는 점
- 이해당사자가 자발적으로 합의내용에 동의했으며, 직접 참여하여 민주적인 논의를 거쳐 함께 만든 타당한 기준과 근거에 입각하여 상호 합의 가능성과 신뢰구축에 긍정적 영향과 울산광역시 등 관련부처 등의 협조적 분위기 조성이 합의형성에 크게 영향을 미쳤다는 점
- 이해관계자 상호간 대화의 장이 마련됨으로써 이해가 서로 상반됨에도 불구하고 중립적 3자의 조정에 의한 생산적인 토론의 장을 마련했다는 점
- 기본설계 노선 확정 과정에서 노선대 주변 이해당사자 및 관련 기관과의 적극적인 협의과정을 통하여 향후 세부 설계시 야기될 수 있는 잠재갈등요소를 적극 해소하여 원활한 사업추진 도모 및 사업시행 과정에서의 시행착오 방지

4. 갈등관리체계 구축

1) 정부의 추진방향

- 정부에서는 공공사업의 단계별 갈등관리의 추진하기 위해서 국회에 「공공기관의 갈등관리에 관한 법률(안)」을 제출하였으며 주요내용은 갈등예방프로세스(갈등영향분석실시, 갈등관리심의위원회 설치 및 운영, 참여적 의사결정방법의 활용 등), 갈등 해결 프로세스(갈등조정회의 설치 및 운영), 갈등관리지원기구(갈등관리지원센터 설치)으로 동 법률제정으로 인하여 갈등의 체계적인 관리를 도모할 수 있을 것으로 예상하며 이에 따른 부수적인 행정적 및 제도적 수단이 뒷받침 되어야 할 것으로 생각된다. 즉, 주민참여확대를 위한 민간중재 역할증대를 위해서는 갈등조정전문가의 배양 및 활용을 제도화하고 그러기 위해서는 정부의 갈등관리 능력배양을 위해 공무원의 갈등관리 교육과 갈등관리 전문가 양성 프로그램을 양성함으로써 공공정책이나 사업에 있어서 갈등가능성을 사전에 예측함으로써 갈등예방을 강화하고 있다.
- 건설교통부에서는 소속 및 산하 공공건설사업 시행기관간 발생하는 갈등해결을 위하고 효율적인 사업 추진을 위해 2005.10월부터 전문가(대학교수, 기술사 등)로 구성된 갈등관리심의위원회 산하 SOC건설분과위원회에서 시행기관간 갈등을 상정, 중재·조정해 오고 있으며, 대표적인 철도 사례로는 포항~삼척 철도건설 실시설계 용역 과정에서 발생한 국도7호선(포항국도유지건설사무소) 통과 공법의 갈등을 해결하는 효과를 거두기도 하였다.
- 환경부에서도 전략환경영향평가제도와 사전입지상담제를 도입하여 개발 사업에 의한 사회갈등을 사전 차단하는데 역점을 둔 계획으로 그동안 사전 환경성 검토가 미비했던 상황에서 계획이 수립, 착수되면서 사회적 갈등을 야기했던 경부고속철도 천성산 통과, 새만금 개발사업 등 대규모 국책사업의 경험을 바탕으로 사전예방중심 국토환경관리체계를 마련해 이를 방지키로 하였다. 이것은 우선 개발사업 계획수립 단계에서 대안 검토 및 전문가, 이해 관계자들의 의견을 반영하는

전략환경평가제도를 도입하고, 도로, 철도 등 500억원 이상 대형 국책사업에 대해서도 타당성 조사단계에서 사전 환경성 검토를 강화하여 실시하기로 하였다.

2) 한국철도시설공단의 추진방향

- 우리나라 철도건설의 주역을 맡고 있는 우리공단에서도 체계적인 시스템 없이 각 본부별로 갈등 해소를 위해 노력하고 있으며, 대표적으로 설계자문회의, 갈등조정회의, 주민설명회는 기술본부 또는 PM본부에서 노력하고 있으며 녹색철도자문위원회는 품질안전단에서 운영중에 있어 앞으로는 일반철도PM본부를 중심으로 체계적으로 구축하고 철도건설에 따르는 많은 갈등을 해소할 수 있으리라 판단한다. 타 기관(도로공사, 한국전력)에서도 갈등관리시스템을 도입중에 있으며 우리공단도 외부 갈등전문가를 초빙하여 전직원 교육을 비롯하여 갈등관리에 조금 더 체계적으로 다가가고 있다. 앞으로 우리공단은 갈등관리 교육훈련 프로그램을 개발 및 확대하기 위하여는 전직원 교육을 정례화하고 대외기관 갈등관리 교육프로그램에도 적극 참여하는 등 원활한 철도건설 추진을 위하여 매진하고 있다.

3) 제도개선 사항

- 갈등관리를 전문적으로 추진하기 위해서는 갈등 전문연구기관의 설립이 필요하며 현재 우리나라에 전문적으로 연구하는 기관이 없는 실정이며, 국토연구원, 한국개발연구원, 한국환경정책·평가연구원 등에서 공공갈등에 대한 연구가 이루어지고 있지만 전문적이고 체계적이지 못하기 때문에 갈등관리를 종합적이고 체계적으로 연구하는 연구기관의 설립이 필요하다고 할 수 있다.
- 이러한 연구기관을 활성화함으로써 공공분쟁 및 갈등사례를 발굴하여 유형화하고 각 유형에 적당한 분쟁해소 기법을 개발하고 더 나아가 외국의 분쟁 및 갈등해소 기법을 우리사회에 적용가능하도록 토착화하는 연구를 병행하여 일반국민, 공무원 등을 대상으로 갈등교육프로그램 및 교육기회 제공 등의 기능을 수행한다면 갈등관리전문가가 많이 양성될 수 있을 것으로 내다본다.
- 정부는 연구기관을 중심으로 핵을 이루고 해당부처는 자체적으로 전문조직을 편성하여 조직적으로 대응하여 사업의 원활한 진행을 도모하여야 한다고 생각한다.
- 이해관계자와 신뢰 시스템을 구축하기 위하여 좀 더 구체적 방안으로 철도건설과 관련한 환경보전방안에 대한 의견교환으로 환경부, 환경 및 시민단체로 구성된 환경보전관련 「민·관 환경포럼」 추진, 주민요구사항에 대한 객관성 및 공정성을 확보하기 위하여 관련분야 전문가(행정기관, 민간단체, 교수 등), 주민 및 사업시행자가 추천한 사람으로 구성된 참여형 의사결정을 위한 「지역포럼제도」 도입추진, 철도건설에 따른 불편사항을 수시로 접수하여 시정하기 위하여 철도건설과 관련한 주민대표 회의에서 옴부즈맨 지정으로 제안건수나 문제 지적 건수에 따라 포상하는 방법으로 철도건설에 대한 효과적인 감시로 주민들에게 심리적인 안정감을 고취시키는 방안도 생각해 볼 수 있으며 특히, 국회 입법조사관 및 국회의원 보좌관을 대상으로 철도건설사업에 대한 이해를 도모하기 위하여 토론회(설명회) 개최를 통하여 민원개입을 사전에 차단할 수도 있다.
- 그러나, 이러한 시스템을 구체적으로 실현하기 위하여는 제도적으로 보완이 되어야 한다. 갈등관리체계의 결과를 신뢰하기 위하여는 “공공기관의갈등관리에관한법률”의 제정도 필요하지만, 철도의 환경변화에 탄력적으로 대응할 수 있는 에너지기본법, 철도건설사업법, 환경영향평가제도 등 법령·제도를 정비하여야 하며 그에 따른 보상 및 지역지원 제도도 함께 개선되어야 한다.

5. 맺음말

- 1) 울산~포항 복선전철 사업과 같이 철도사업의 특성상 초기단계부터 노선 및 정거장 계획이 일반 국민들에게 알려지므로 이를 변경할 경우 사회적 갈등을 최소화하고 합의점에 도출하기 위해서는 사업시행자를 중심으로 한 지자체, 이해관계자, 중재자 등이 참석하는 갈등조정위원회(가칭)를 구성·운영하는 것이 효율적이라 판단된다.
- 2) 철도건설사업은 타 SOC 사업과 달리 역사를 중심으로 된 일정지역의 주민들에게 수혜지역이 한정되는 관계로 노선대 주변, 용지편입 지주 등의 갈등이 큰 것이 사실이므로 본 사례에서 보듯이 기획 또는 계획단계부터 갈등을 해결하는 것이 바람직하다.
- 3) 정부에서 갈등관리 법령 제정을 준비중에 있고 환경단체나 시민단체 등에서 환경에 대한 관심이 날로 증가하고 있는 현실에서 갈등에 적극적으로 대처할 전문조직 구성이 필요하다.
- 4) 궁극적으로 갈등을 둘러싸고 있는 사업시행자의 균형적인 사고, 이해당사자의 공동체의식, 환경단체 및 시민단체 등의 국가의식이 조화를 이루는 것이 갈등해결의 기본이라고 판단된다.