

□ 論 文 □

# 우리나라 都市交通 行政体系의 分析

Systems Approach to the Transportation  
Administration System in Korea

-With Emphasis on Inter-Organizational Information Flow Analysis-

安 文 錫\*

(高麗大學校 教授)

---

目 次

- |                                     |                                  |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| I. 序 論                              | V. 文書受發簿를 통한<br>Communication 分析 |
| II. 都市交通의 定義                        | VI. 交通行政上의 問題點 및 改善方向            |
| III. 交通行政의 領域                       | VII. 結 論                         |
| IV. 交通行政擔當機關사이의<br>Communication 分析 |                                  |

---

ABSTRACT

Most transportation problems are expected to be dealt with by public sector, mainly government organizations, even though few articles are available to tackle the problems from the administrative points of view.

This study has the following scopes: to define the transportation system; to derive the subsystems, i.e., the functions of the system; to identify the elements (or organizations) of performing the functions; to study the inter-organizational relationships among the elements and to derive problem areas; and finally to propose a new administrative system for solving the problems.

System Theory was exclusively used for defining the system and deriving subsystems of transportation. Laws and regulations about government organizations were analyzed to identify the relevant organizations.

Communications analysis was used for deriving the relationships among the organizations. Ledger books containing incoming-and-outgoing documents in the sampled organizations were inputted onto computer. Exactly 49,367 records (i.e., information flows) were stored for this analysis.

Finally, this study proposed a new administrative system that is expected to result in more co-operative and productive inter-organizational relationships among the transportation organizations.

---

\* 本學會正會員・經濟學博士

I. 序 論

本 論文은 4 編으로 구성된다.

第 1 編에서는 交通의 定義를 導出하고, 第 2 編에서는 交通行政의 기능을 行政의 領域 (boundary of public administration)과 관련하여 모색하고, 交通行政을 담당하는 要素 (elements)를 識別한다. 제 3 편에서는 이들 사이의 關係를 類型化한 후, 第 4 編에서는 現行 交通行政의 문제점과 대책을 論한다.

II. 都市 交通의 定義

交通을 “사람이나 物件의 空間的 移動現狀”이라고 定義하면, 交通은, 都市의 機能面에서 보면, “空間的으로 分散되어 있는 都市機能을 有機的으로 連結시켜주는 기능”을 수행한다고 볼 수 있다.

사람이나 物件은 “필요한 때에 필요한 場所”에 存在해야만 價値를 갖게 된다. 前者를 價値의 時間的 條件이라면, 後者는 價値의 空間的 條件이라고 부를 수 있다. 交通은 價値의 空間的 條

件을 充足시키는 前提條件이 된다.

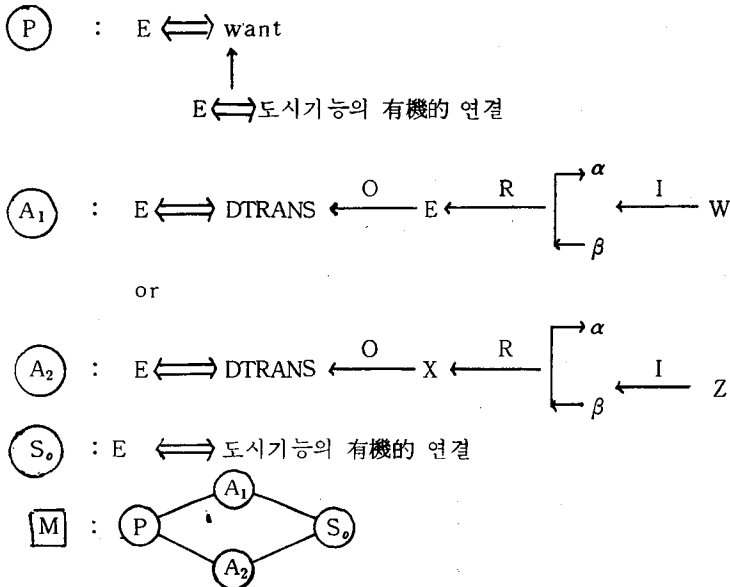
도시기능의 空間的 分散現象이 交通의 (수요를 창출시키는) 先行事件이라면, (사람이나 物件의) 空間的 移動을 可能케하는 手段의 出現은 交通의 構成要素가 된다.<sup>1)</sup>

交通의 手段인 交通의 공급요소를 物質的 側面에서 보면, 空間사이를 連結하는 시설, 즉 Network 과, 이 시설위를 움직이는 운반체(Vehicles), 그리고 운반체의 運行을 통제하는 설비로 구성된다.

交通의 需要的 側面을 환경적 요소로 인식하면 交通行政은 交通의 공급요소에 대한 公共部門의 介入이라고 말할 수 있다.

以上을 시스템 理論의 概念을 導入하여 설명하면, 交通의 수요를 창출하는 도시계획등의 「도시기능 配置기능」은 交通시스템의 上位시스템 (Supra-System)이 되고, 도로망등 Network 과 운반체 그리고 신호등 통제설비는 交通시스템의 요소, 즉 下位시스템 (Sub-System)이 된다. 또, 交通機能의 遂行은 環境

註 1) Schank의 Conceptual Dependency Diagram을 이용하면, 以上の 論議는 다음과 같이 나타낼 수 있다.



윗 그림에서  $(A_1)$  은 사람(E)의 移動을 나타내는 Atom이고,  $(A_2)$  는 物件(X)의 移動을 나타내는 Atom이다.

$[M]$ 은 “도시기능의 有機的 연결”이라는 目的  $(P)$ 을 達成하기 위하여 “ $(A_1)$ 이나  $(A_2)$ 의 活動(Action)”을 수행하고, 그 結果로 도시기능의 有機的 연결이라는 狀態  $(S_0)$ 에 도달됨을 나타낸다.

이렇게 보면 空間的 移動을 나타내는 DTRANS의 요소가 交通의 要素가 됨을 알 수 있다.

$(S_1)$  :  $E \iff \text{poss}(X)$   
E가 X를 소유(poss)하고 있다.

$(S_2)$  :  $E \iff \text{access}(W, Z)$   
E가 W와 Z라는 수단에 접근할 수 있다.

$(S_3)$  :  $E \iff \text{knows}(\beta)$   
E가  $\beta$ 의 位置를 안다.

$(S_4)$  :  $(E, X, W, Z, \alpha) \iff \text{prox}$   
E, X, W, Z,  $\alpha$ 가 가까이 있다.

여기서, 도시에 살고있는 사람인 E와,  $\alpha$ 와  $\beta$ 라는 장소는 交通의 수요를 창출하는 요소이고, W와 Z등 移動의 수단은, 이들 수요를 充足시키는 供給要素로 作用한다.

특히 大氣를 汚染시킬 수도 있고, 道路網이나 地下鐵을 建設할 때는 重要한 文化財를 손상시킬 수도 있다. 이들 環境問題나 文化財保護問題를 다루는 交通시스템의 입장에서는 制約條件으로 作用하고 따라서 이들은 交通시스템에 대한 環境시스템으로(本研究에서는)취급된다.

### III. 交通行政의 領域

어느 活動이 公共分野(Public Sector)의 領域이나 아니냐를 결정하는 기준에 관하여는 財政學者나 行政學者사이에서 많은 論爭이 있어 왔다.<sup>2)</sup>

理論上으로 交通行政의 固有領域을 어디까지 할 것인가는 관점에 따라서 많은 차이가 있을 것이기 때문에, 本研究에서는 現實에서 存在하는 交通행정 領域과 擔當機關을 政府組織法等 資料를 통하여 發見해 내고, 擔當機關사이의 관계가 交通行政의 目的인 「도시기능의 有機的 연결」이라는 측면에서 어떤 문제점을

갖고 있는가를 發見하는데 重點을 두었다.

이에 따라, 本節에서는 우리나라 交通行政의 영역과 擔當기관을 要約하고, 다음 節에서는 이들 기관사이의 관계를 커뮤니케이션分析(Communication Analysis)을 통하여 파악한다.

交通시스템을 交通시스템의 供給者와 需要者로 나눌 경우, 交通行政의 대상은 交通시스템의 供給者가 된다.

이를 차례로 살펴보면 다음과 같다.

#### 1. 交通網 建設 및 運營分野

交通網을 구성하는 重要한 요소로는 도로, 지하철, 교량, 터널, 기타 부대시설 등을 들 수 있다. 관련 行政機能으로는 ①도로대장관리와 같은 單純한 정보관리, ②도로종합개발계획과 같은 계획의 수립, ③交通網 요소에 대한 土木工事의 설계·시공·감독과 같은 直接 介入, ④도로의 사용에 관한 허가, 용도변경 등

註2) 이것은 社會效用函數(Social Utility Function)의 存在에 관한 論爭에서 부터 出發하여, 市場失敗(market failures) 그리고 政府失敗(government failures)에 이르기까지 논의가 계속되고 있다.

의 사항들이 포함된다.

이렇게 보면, 交通網 分野에 대한 行政介入의 領域은 대단히 광범하여 民間部門의 介入여지를 거의 남겨두고 있지 않음을 알 수 있다.

또, 交通網 요소의 건설은 建設部와 서울특별시 특별시가 담당한다.

주차장, 터미널, 유통기지등 교통시설업무에 대해서는 ①교통시설 설치계획수립등 계획업무와, ②주차장, 터미널등의 지도감독 업무, ③자동차 정류장 사업의 면허기준 업무 등에 行政이 介入한다. 이들 업무에는 交通部와 서울특별시가 간여된다.

### 2. 運搬體 分野

交通網 위를 움직이는 運搬體, 즉 自動車와 관련된 行政分野로, 自動車 供給基準 決定, 中古自動車 賣買業, 自動車 構造基準設定, 自動車 整備關聯業務, 自動車 製造業의 指導育成등이 포함된다.

이들 業務의 主務官署는 交通部이며 自動車の 제조업무는 商工部가 담당한다. 自動車管理事業의 지도감독은 서울특별시가 맡고 있다.

운전자 면허업무는 서울特別市 경찰국이 맡고 있고, 內務部 治安本部가 이를 지도감독한다.

운수사업체 종사자 관리업무는 주로 종사자의 근무와 관련된 지도감독으로, 交通部가 擔當하고 있고, 노동부는 적성검사등을 통하여 간여하고 있다.

### 3. 安全·秩序分野

교통안전기술개발 및 보존, 그리고 安全教育은 交通安全公園을 통하여 시행하고 있고, 교통안전과 疏通의 構體的인 지도단속은 서울특별시 경찰국이 맡고 있다. 交通安全施設은 건설부 소관으로 되어 있다.

### 4. 需要調查分野

交通量 調査와 都市 및 圈域交通의 需要豫測은 交通部가 主務官署로 介入하고 있고, 서울特別市도 독자적인 교통대책수립을 위하여 수요조사를 실시하고 있다.

### 5. 料金決定分野

運賃이나 料金の 調整·決定은 交通部가 主務官署이나, 이것이 우리나라 全體의 物價와 관련되기 때문에 經濟企劃院이 최종적으로 介入한다.

### 6. 交通시스템의 上位計劃分野

交通시스템에 대하여 上位시스템으로 作用하는 國土開發計劃이나 都市開發計劃은 建設部가 주관하여 시행하나, 서울特別市 부분은 서울特別市가 介入하고, 기타 도시의 경우는 內務部가 支援한다.

### 7. 環境·公害分野

交通과 관련된 環境·公害 분야의 계획과 단속은 環境청이 담당하고, 서울特別市가 시행을 돕고 있다.

以上을 綜合하면 다음<표 1>과 같다.

<표 1>

交通行政分野	擔當機關
○ 交通網 建設, 維持, 管理分野	○ 建設部
○ 運搬體分野	○ 交通部
	○ 商工部
○ 安全·秩序分野	○ 治安本部
○ 運賃·料金分野	○ 交通部
	○ 經濟企劃院
○ 國土計劃, 都市計劃	○ 建設部, 內務部
○ 環境·公害分野	○ 環境廳

〈표 1〉을 통하여, 交通行政의 領域이 대단히 광범하여 民間部門이 자유롭게 활동할 수 있는 여지가 몹시 制限되어 있음을 알 수 있다.

民間部門의 介入이 制限의 일수록, 이들 業務를 擔當하고 있는 機關사이의 접촉의 빈도와 強度는 交通시스템의 궁극적 目標, 즉 空間的으로 分散되어 있는 도시기능의 有機的 연결을 달성하는데 있어서 결정적 요소로 作用한다.

다음 절에서는 交通擔當機關사이의 접촉빈도와 방향을 分析한다.

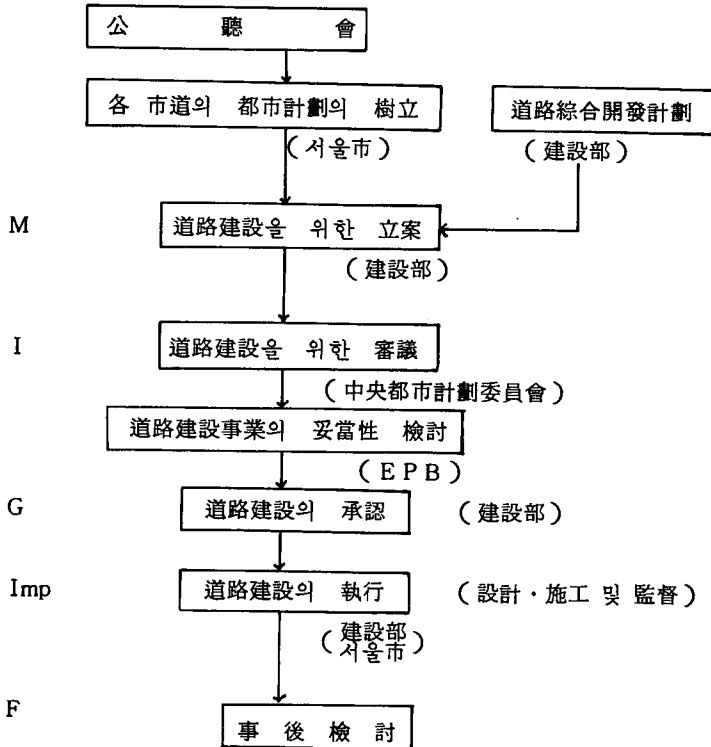
IV. 交通行政 擔當機關사이의 Communication 分析

먼저, 法令分析을 통하여 交通關聯行政機關사이의 관계를 검토한다.

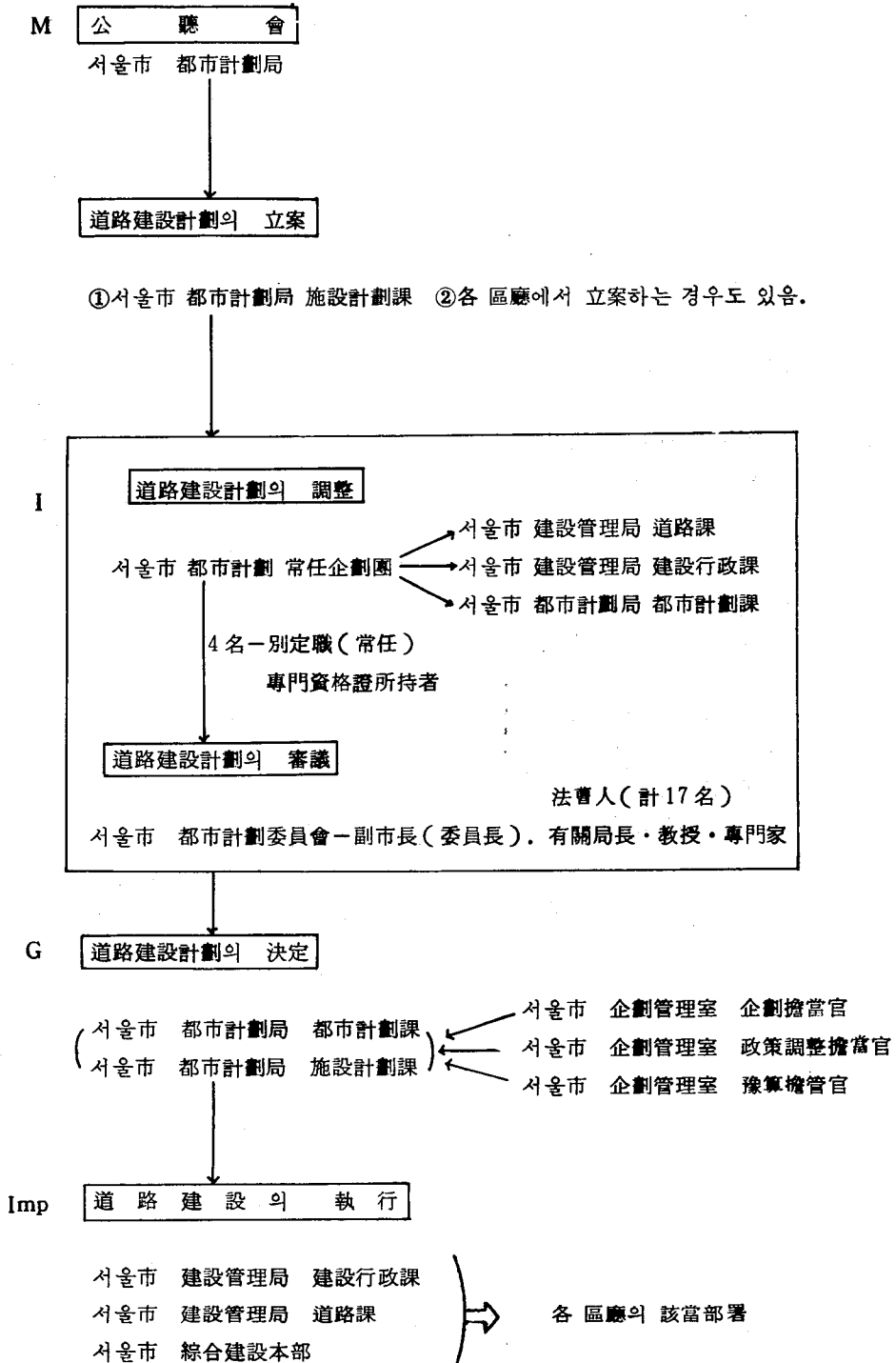
公式的인 行政過程은 M-I-G-Imp-F의 圖式을 따른다. 〈그림 1~10〉

여기서 M은 정보의 수집 (monitoring), I는 정보의 해석 (interpretation), G는 目標 設定 (goal-setting), Imp는 설정된 目標의 추구, 즉, 집행 (implementation), F는 집행의 평가 (feedback)을 나타낸다.

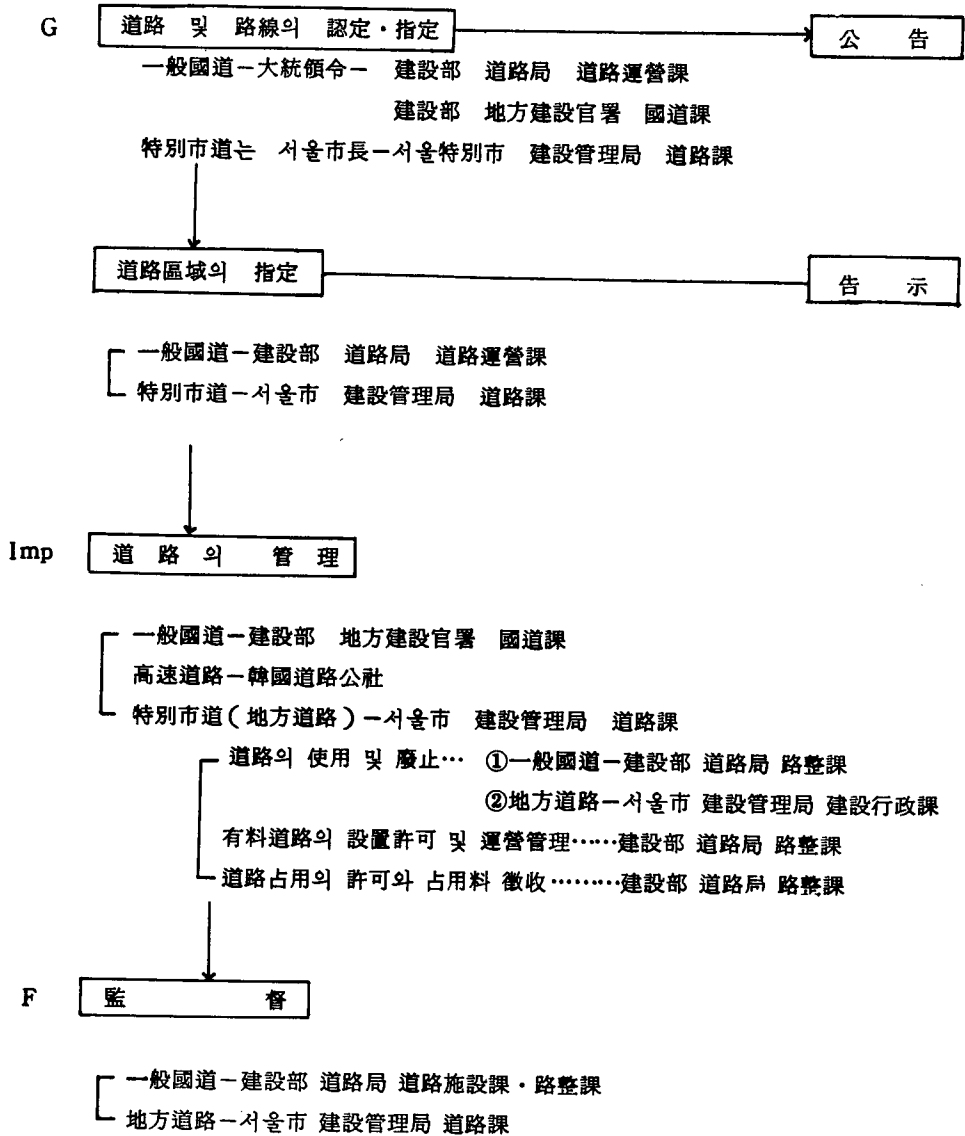
分析은 ①道路建設, ②道路管理, ③ 駐車場, ④自動車停留場, ⑤自動車事業, ⑥ 自動車の增車, ⑦自動車 운송사업, ⑧ 自動車 운송사업에 대한 權限의 委任 및 委託, ⑨ 交通安全 施設物設置 및 管理, ⑩運任, 料金 分野로 나누어서 수행한다 (具體的인 Communication 過程은 〈그림 1~10〉 참조)



〈그림 1〉 道路建設 I (50個 都市의 35m以上 道路와 國道)



<그림 2> 道路建設 II (特別市·道 35 m 以下)

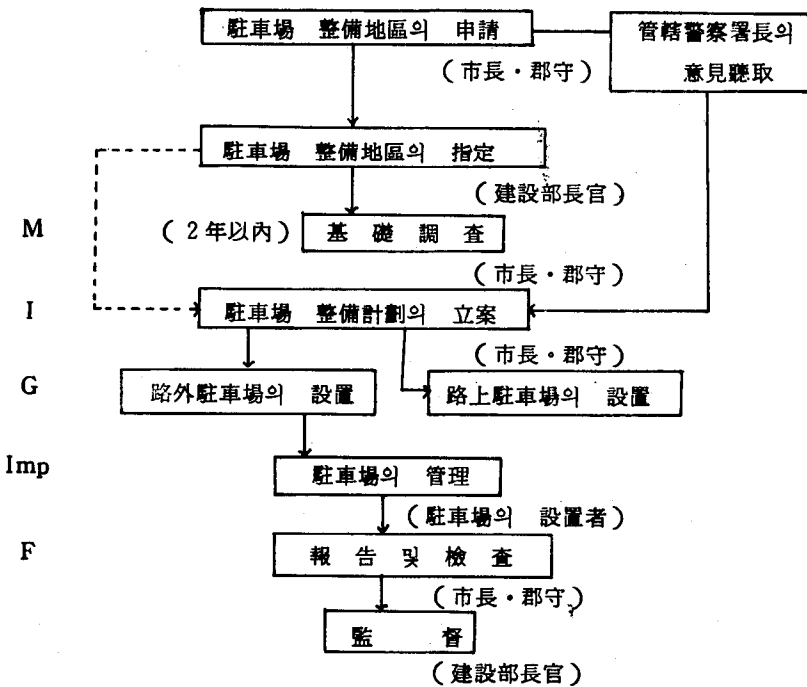


〈그림 3〉 道路管理

交通시스템의 上位시스템인 國土計劃과 特  
정지역開發, 그리고 도시계획의 公式的 行政  
處理過程과 擔當機關은 <그림 11~13> 과 같  
다.

以上の 法令分析을 통하여 다음 사실을 유추  
해석해 볼 수 있다.

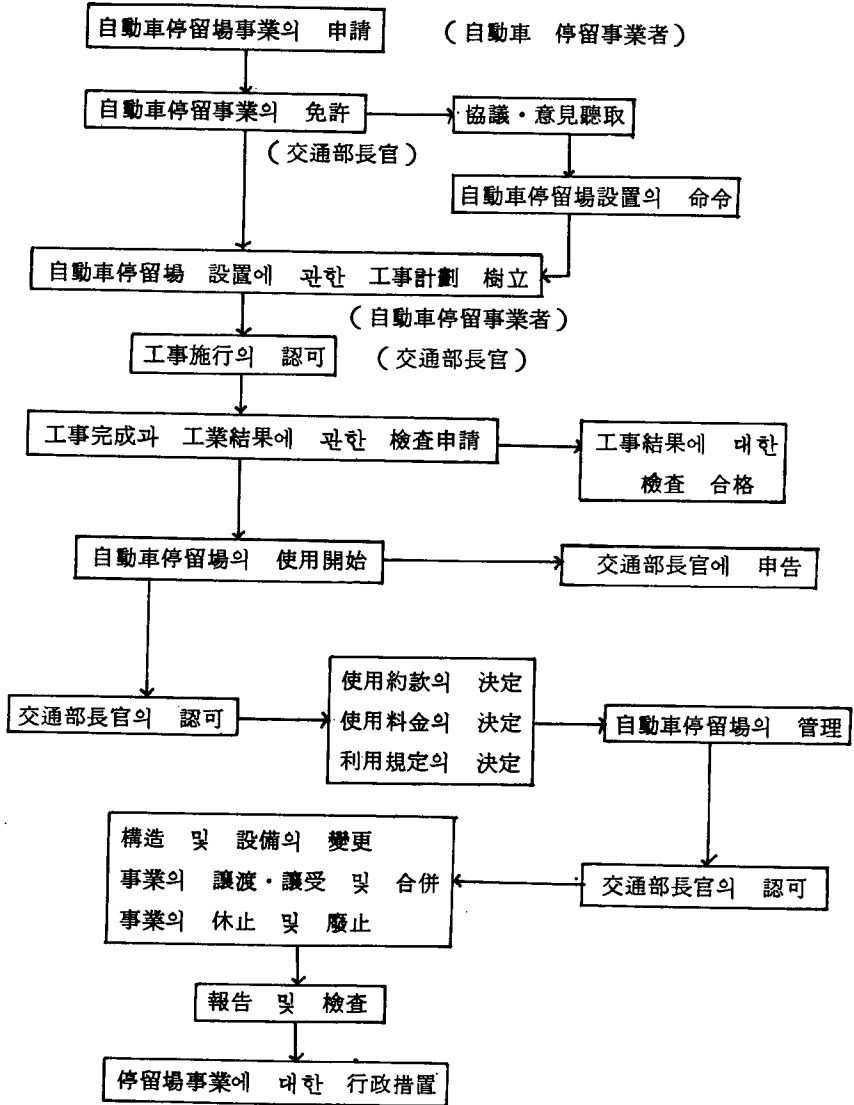
계획에 차질이 없는 가장 理想的인 상태<sup>3)</sup>에  
서 ①도시계획에 의하여 도시기능이 空間的으  
로 分割되고, ②도로건설에 의하여 이들 기능  
이 構造的으로, 그리고 가장 경제적으로 연결  
되며, ③정확한 교통수요예측에 의거하여 운  
반체의 공급규모를 결정하고, ④교통제어시스  
템을 설계, 운영한다면 (交通關聯行政機關 사



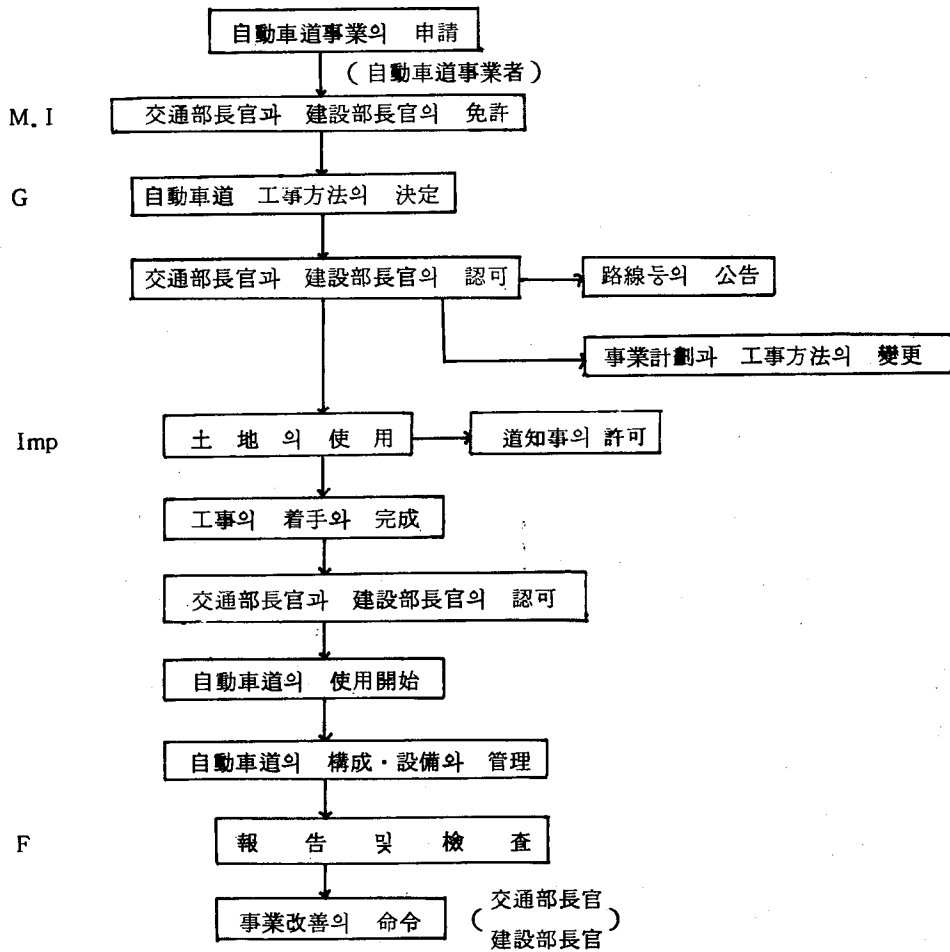
<그림 4> 駐車場

註3) 모든 關聯情報을 정확히, 그리고 저렴한 비용으로 수집, 해석할 수 있는 상태가 “理想的”인 상태의 하나가 될 수 있을 것이다.

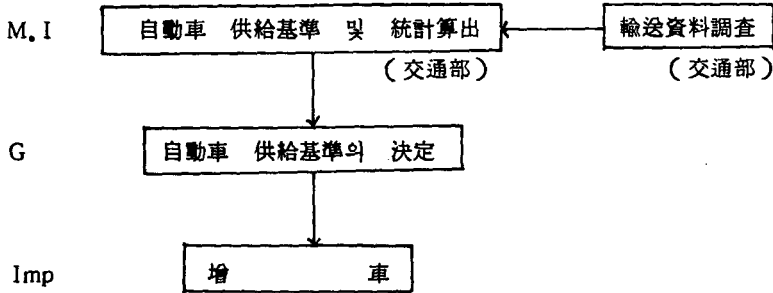




< 그림 5 > 自動車停留場

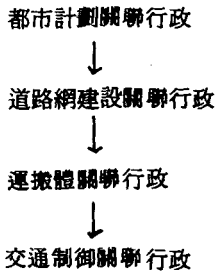


〈그림 6〉 自動車道事業



<그림 7> 自動車의 增車

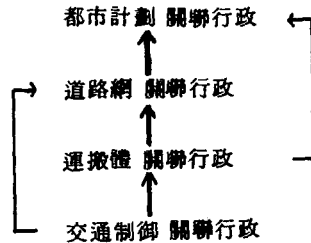
이의) 가장 경제적인 정보의 흐름은 다음과 같은 類型을 갖게 될 것이다.



그러나, 交通의 수요에 측이 不完全한 경우에는, 즉 위에서 살펴본 “理想的”인 상태로부터의 괴리가 發生하는 경우에는 擔當機關에 의한 調整이 필요하다.

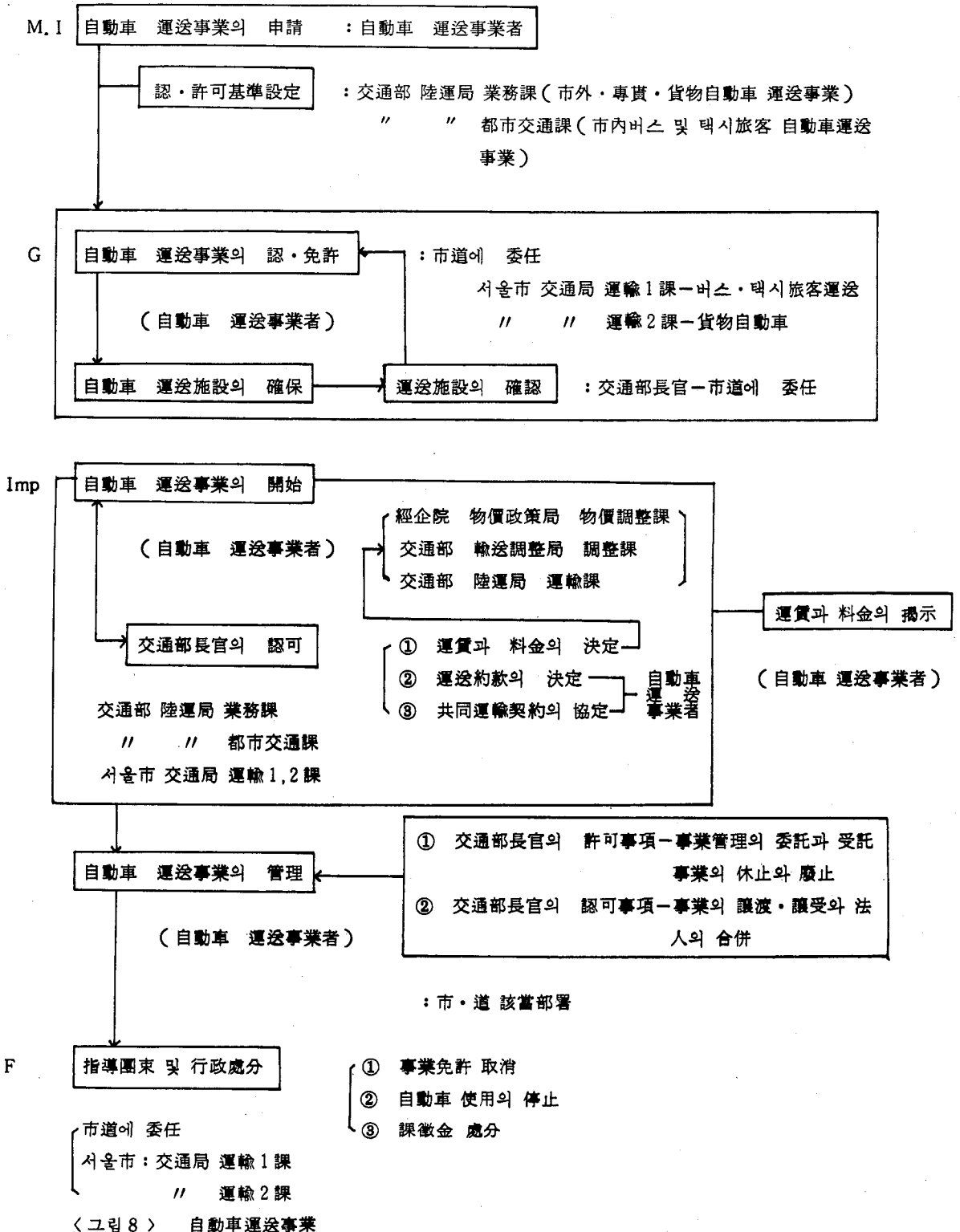
調整의 時間幅	調整關聯行政機關
最短期	· 交通制御關聯行政
短期	· 運搬體關聯行政
中期	· 道路網關聯行政
長期	· 都市計劃關聯行政

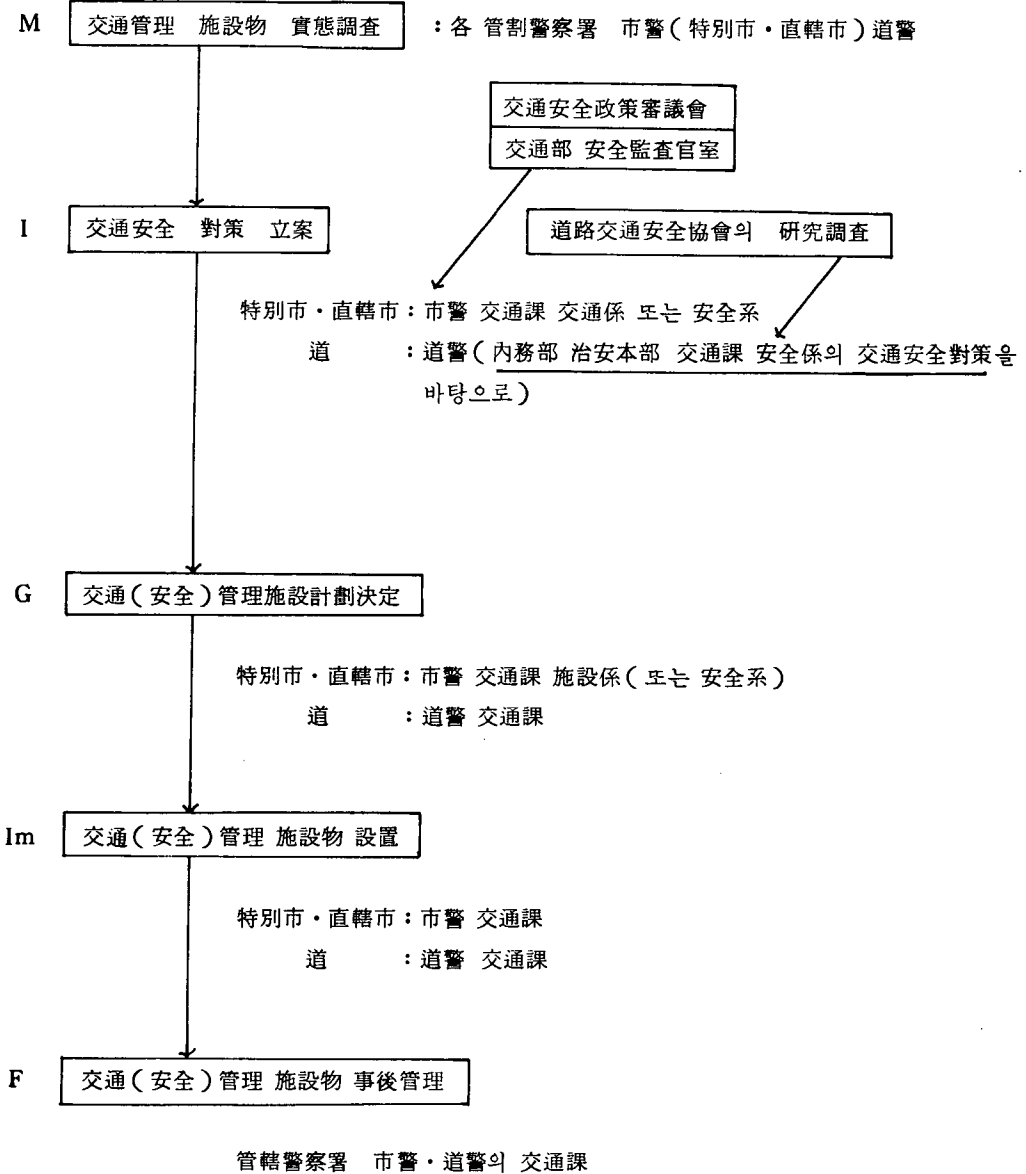
이 경우 예상되는 Communications의 方向은 다음의 모순을 띄게 될 것이다.



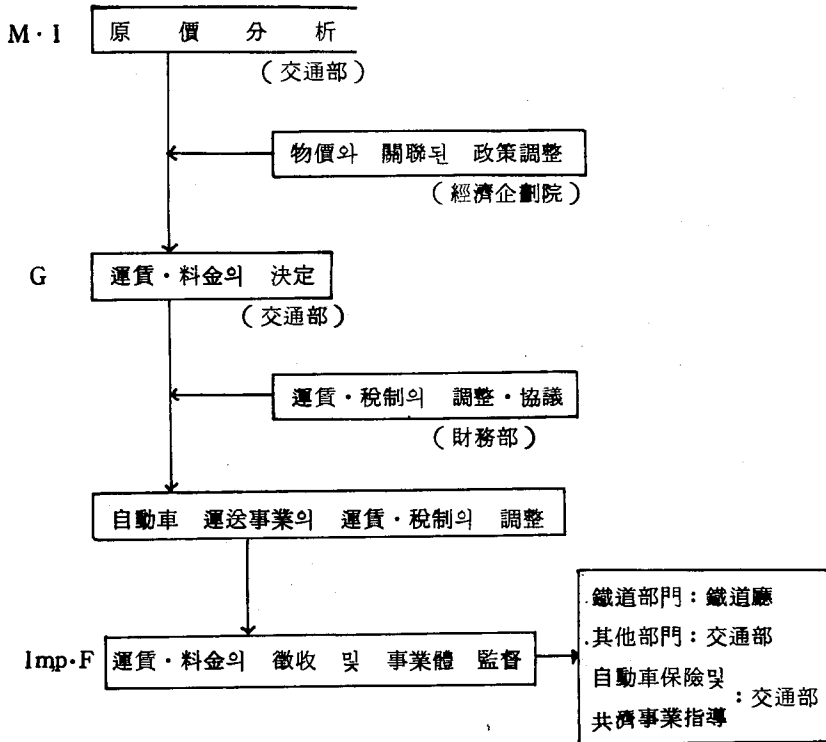
이렇게 보면, Communications의 方向이 上向일수록 行政에서의 調整 mechanism이 제대로 作動한다고 볼 수 있고, Communications의 方向이 下向의이거나 關聯行政機關사이의 Communication이 단절된 경우에는 交通關聯行政機關사이의 調整기능상에 문제점이 存在하고 있다고 볼 수 있다.

다음 節에서는, 現實에서의 Communication 分析을 통하여 交通行政에 存在하는 Communication 類型을 導出한다.





<그림 9> 交通安全 施設物 設置 및 管理



〈그림 10〉 運賃·料金

### V. 文書受發簿를 통한 Communication 分析

#### 1. 分析方法

1) 現實의 Communication 類型을 導出하기 위한 研究媒體로는 各機關이 公文書의 접수와 발송시에 반드시 記載토록 되어있는 公文書接受台帳과 公文書發送台帳을 利用하였다.

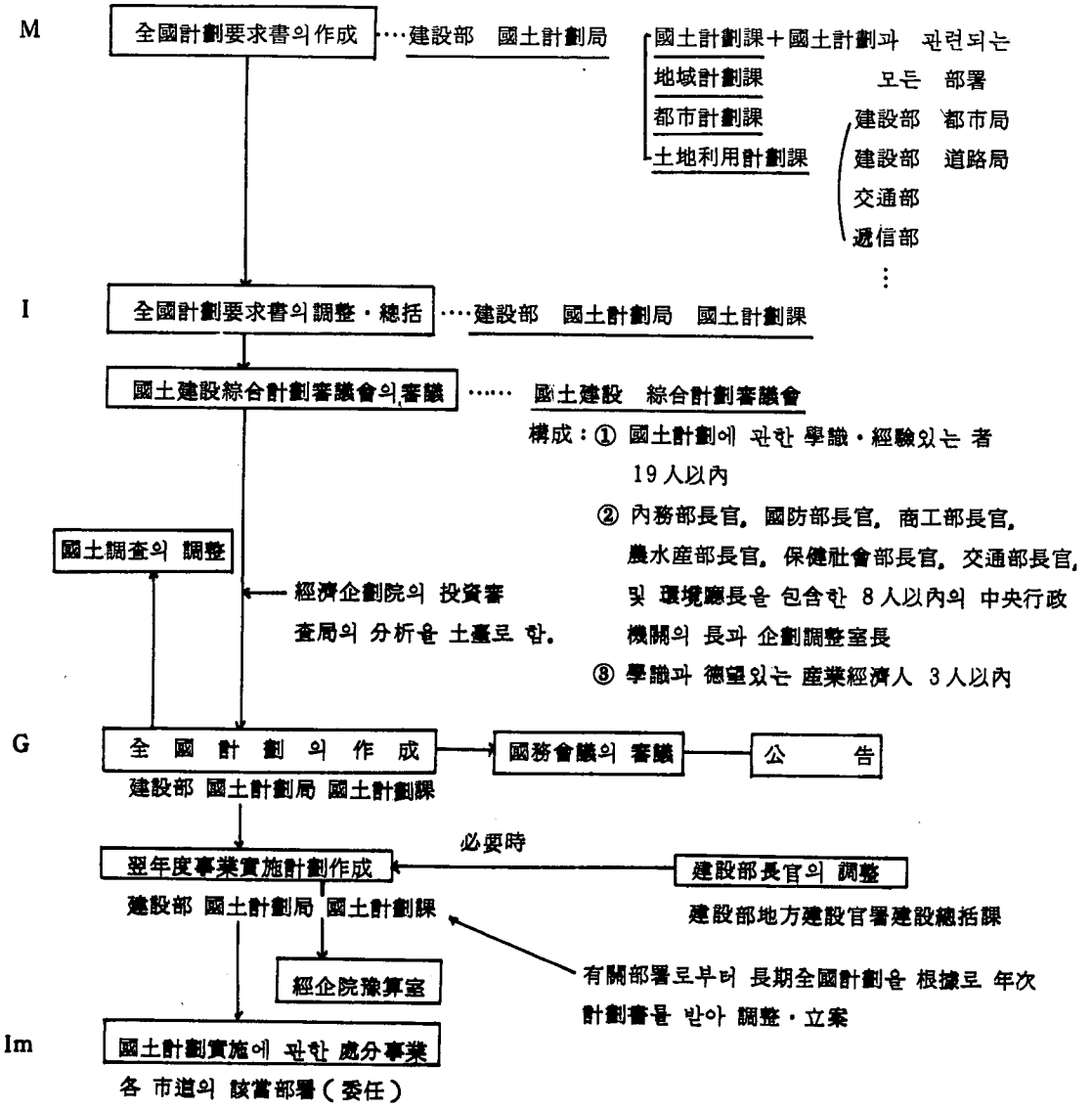
따라서, 전화를 통한 접촉이 本分析에서는 빠지게 된다. 그러나, 우리나라의 行政에서 기관사이의 重要한 接觸은 公文書를 통하여 이뤄진다고 보면, 本研究方法이 현실의 접촉유형을 發見해 내는데 큰 차질을 가져올 것으로는 보이지 않는다.

2) 本分析의 대상기관으로는, 中央政府水準에서는 交通部를 선택했고, 地方政府水準에서는 서울特別市를 선택하였다.

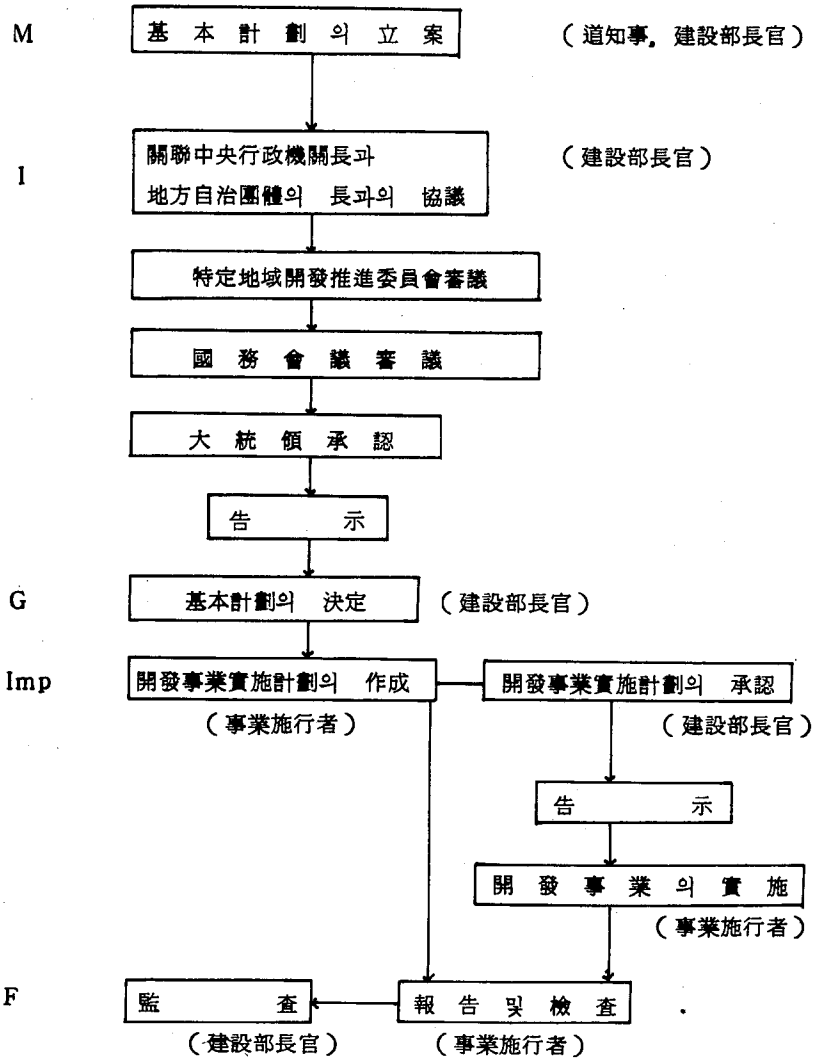
交通部의 여러局 가운데에서도 交通關聯行政機關으로 認識된 陸運局 車輛課, 指導課, 業務課, 都市交通課와, 輸送調整局 調整課, 輸送管理課 그리고 安全擔當官, 企劃管理室, 交通不便申告센터를 分析對象으로 하였다.

서울특별시의 경우에는는 기능 및 조직분석을 통하여 교통관련기관으로 인식된 운수2과, 교통기획과와 건설관리국 도로과를 대상으로 선정하여 分析하였다.

3) 分析期間은 기관사이에 存在할 수 있는

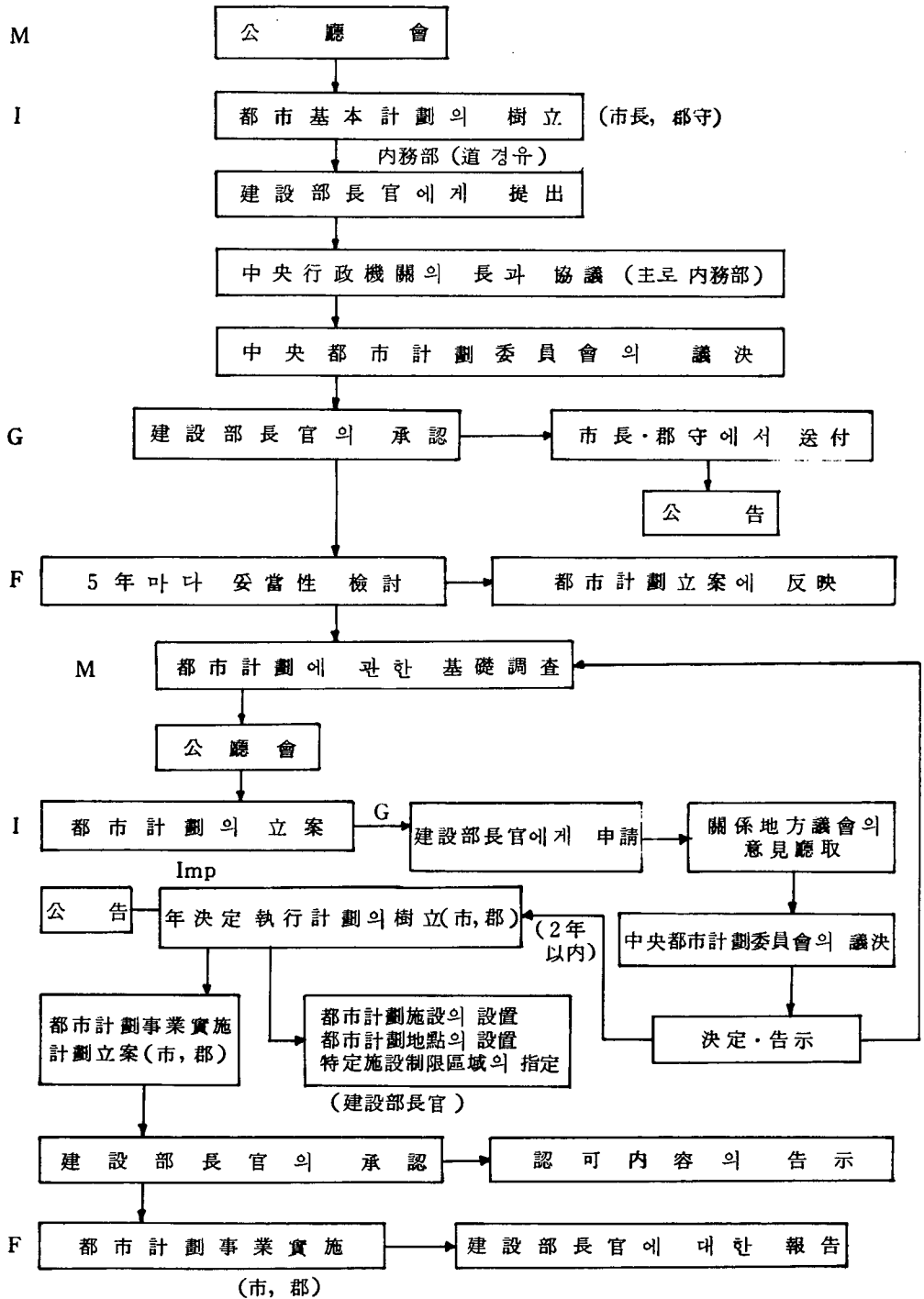


<그림 11> 國土計劃



< 그림 12 > 特定地域開發





〈그림 13〉 都市計劃

계절적인 변동요인을 최소로 줄이기 위하여 原則적으로 1年으로 하였다(但, 서울特別市 運輸2課의 경우만 자료처리의 편의를 위하여 4個月로 단축하였다)

具體적인 연구대상 기간은 1982年1月1日 부터 1982年12月31日까지였다.

4) 연구에 이용된 문서접수대장과 문서발송대장의 樣式은 <그림 14> 및 <그림 15>와 같다.

<그림 14>에서 ②의 접수일자, ③발신, ⑥제목, ⑦처리담당관을 컴퓨터 Tape 에 入力시켰다.

<그림 15>에서는 ②의 發送日字, ③의 受信, ⑤의 제목을 課別로 入力시켰다.

5) 入力된 文書接受件數는 28,915 件이었고, 文書發送件數는 20,452 件이었다. 이들 데이터는 SPSS Package 를 이용하여 分析하

였다.

2. 分析結果의 要約

1) 먼저 交通部를 중심으로한 중앙정부 수준에서의 Communication 모습을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 文書接受台帳을 통한 도착정보의 分析 <그림 16>은 중앙정부의 各部處로부터 交通部에 도착한 정보의 件數를 나타낸다.

交通部에 대한 情報投射가 가장 강한 機關은 內務部(96件)와 經濟기획원(56件)이였으며, 交通網의 建設을 責任지고 있는 建設部로부터의 投入은 14件에 불과하였다.

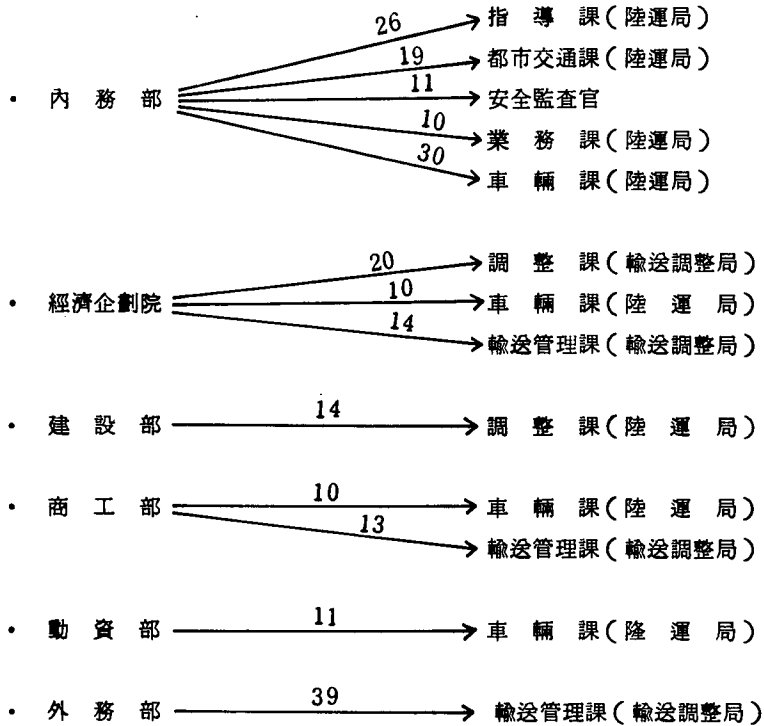
(2) 文書發送台帳을 통한 發送情報의 分析 <그림 17> 및 <그림 18>은 交通部의 陸運局과 輸送調整局에서 中央의 各部處로 보낸 정보의 量을 나타낸다.

① 連番	② 接受日字	③ 發信	④ 施行日字	⑤ 分類記號 文書番號	⑥ 題目	添附物		⑨ 處理擔當	配付	
						⑦ 名稱	⑧ 數量		⑩ 引繼人	⑪ 受領人

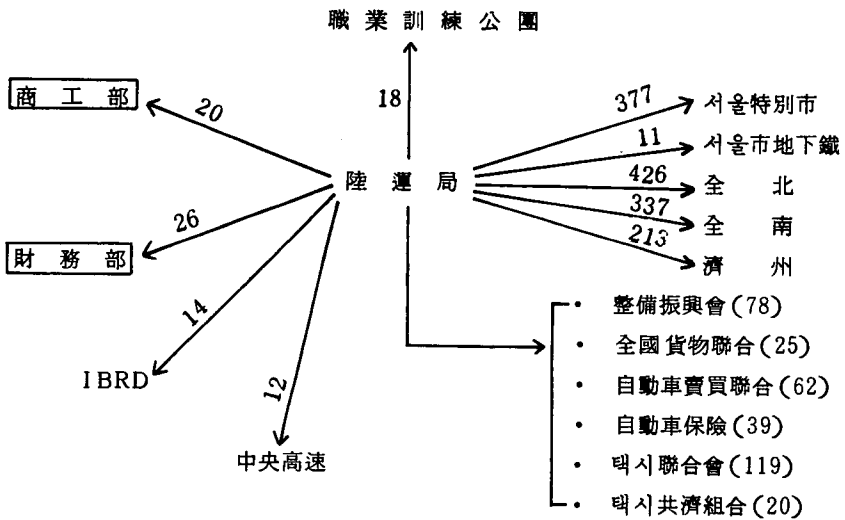
<그림 14> 文書接受臺帳

① 連番	② 發送日字	③ 受信	④ 分類記號 文書番號	⑤ 題目	添附物		發送方法		原本	
					⑥ 名稱	⑦ 數量	⑧ 郵便	⑨ 人便	⑩ 主務官	⑪ 受領人

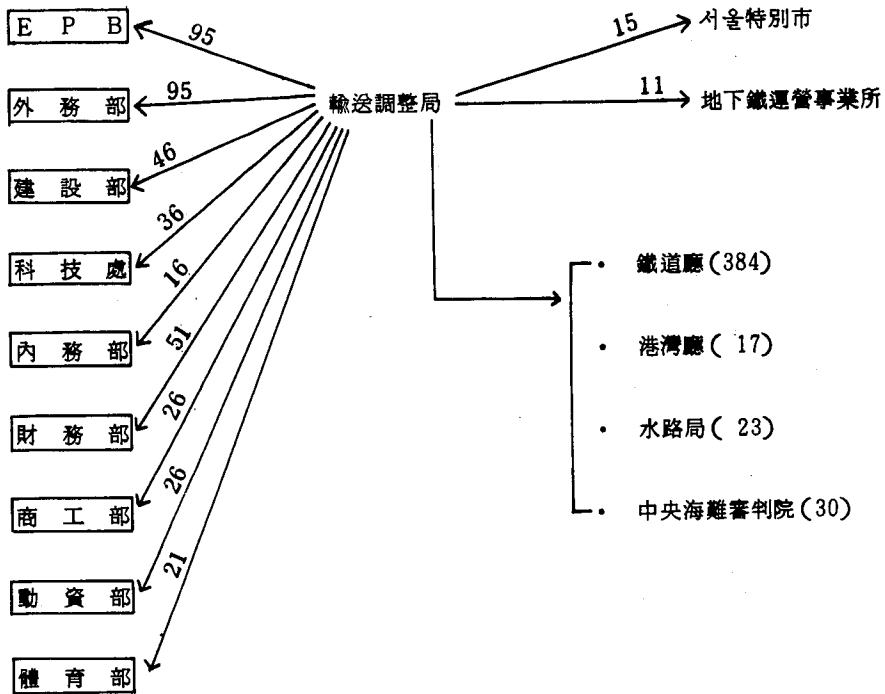
<그림 15> 文書發送臺帳



〈그림 16〉 各部處로부터 交通部에 도착한 情報의 量



〈그림 17〉 陸運局과 各機關間的 關係



<그림 18> 輸送調整局과 各機關間的 關係

육운국은 商工部, 財務部の 2個部에 情報投射를 했으나 수송조정국은 經濟기획원을 비롯한 9個部處에 情報投射를 하고 있다.

건설부에 대한 접촉이 經濟기획원이나 외무부의 1/2 정도인 것도 특이하다.

(3) 위의 分析結果를 종합하면 <그림 19>와 같은 Communication 類型을 발견할 수 있다.

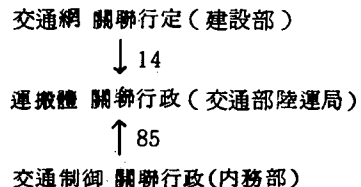
Communication 分析에서는 두 기관사이의 通信의 흐름이 雙方的이며 通信의 量이 비슷하면 安定的인 관계에 있다고 말한다. 反面에 通信의 흐름이 一方的이거나 흐름이 雙方的 이라도 通信의 量이 均衡의이지 못하면 두 기관은 不安定한 관계에 있다고 말할 수 있다.

<그림 19>에서 陸運局은 어느 기관과도 安定的인 관계를 맺고 있지 않다. 건설부, 상공부, 동자

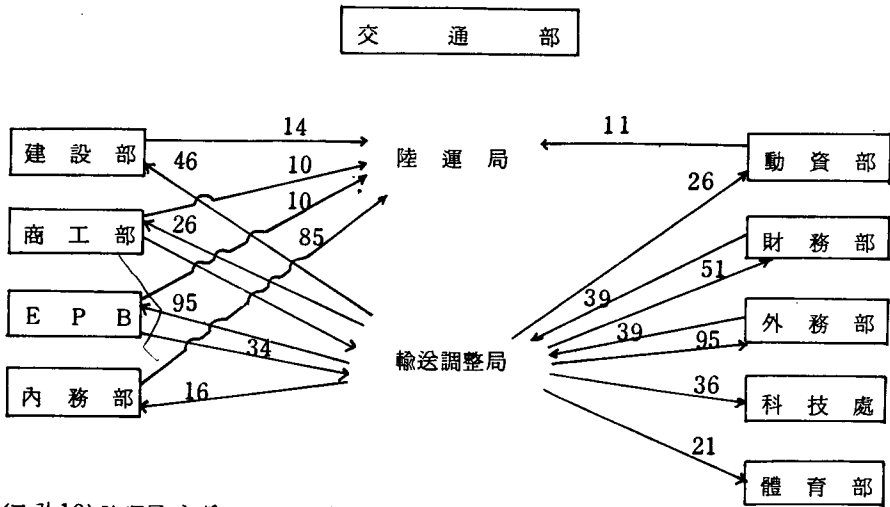
부, 내무부로부터 一方的으로 情報投入만 받을 뿐, 그 機關에 대한 情報投射가 없다.

反面, 수송조정국의 경우는 經濟行政關聯 機關과는 어느 정도 安定的인 관계를 유지하고 있으나, 內務部, 動資部와는 不安定한 관계를 유지하고 있다.

以上을 交通行政關聯機關을 중심으로 다시 정리하면 다음 그림과 같다.



(윗 그림에서 建設부와 內務部 사이의 Com-



〈그림 19〉陸運局과 輸送調整局에 대한 情報의 흐름관계

munication이 나타나 있지 않는 것은, 交通部의 문서수발부를 分析대상으로 했기때문이다)

通信의 흐름이 交通部 육운국에 一方的으로 集中되어 있음이 特異하다. 이 類型은 앞에서 살펴본 “理想的”인 상황아래서 예상되는, Communication 類型, 즉 下向의 通信類型과 조정이 必要한 상황아래서 예상되는 Communication 類型, 즉 上向의 通信類型의 중간 형태에 해당된다고 볼 수 있다.

2) 다음으로, 都市交通行政을 직접 擔當하고 있는 서울特別市에 있어서의 Communication 모습을 살펴 본다.

(1) 文書接受台帳을 통한 도착정보 分析

〈그림 20〉은 서울特別市 交通局의 4개과(교통기획과, 운수 1과, 운수 2과, 지하철도과)와 建設管理局의 1개과(道路課)의 文書接受台帳을 分析한 文書의 흐름이다.

(2) 문서발송대장을 통한 發送情報의 分析

〈그림 21〉은 해당기관의 문서발송대장을 分析하여 導出한 Communication의 흐름이다.

(3) 以上の 分析을 통하여 다음 事實을 發見할 수 있다.

첫째, 交通局의 諸課와 道路課사이에서 거의 접촉이 없었다.

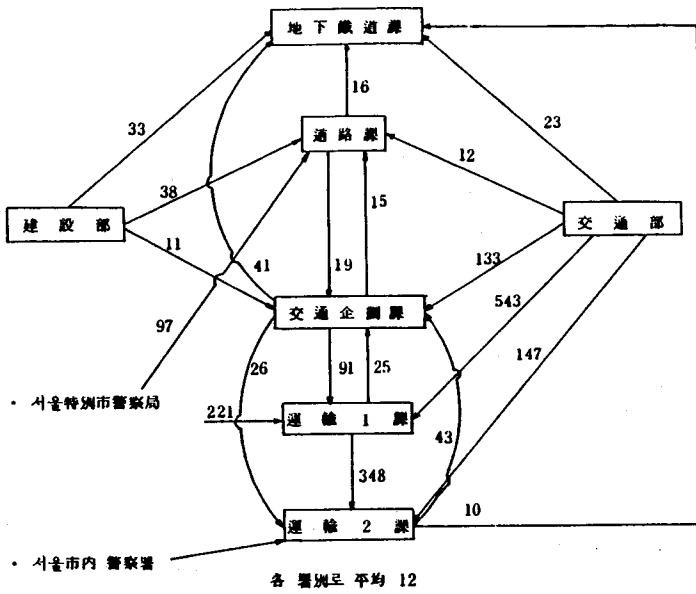
둘째, 中央行政機關에 대한 投入機能이 대단히 미약하였다.

셋째, 交通行政의 上位시스템인 「도시계획」 기능을 擔當하는 도시계획국에 대한 交通局으로 부터의 投入은 없었으나, 道路課로 부터의 投入은 存在하였다.

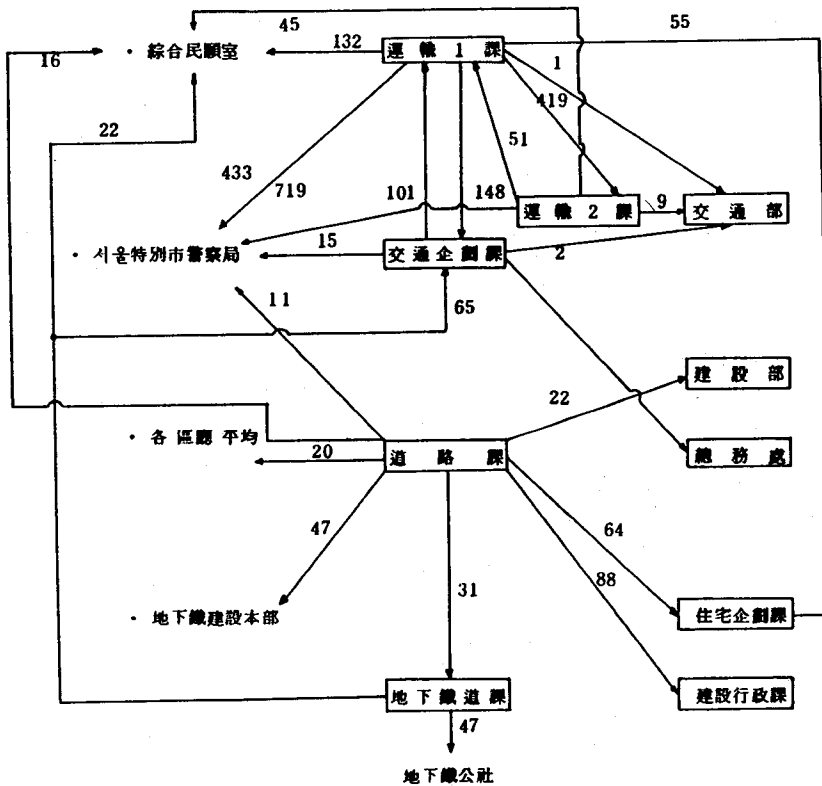
넷째, 疏通과 安全을 擔當하는 경찰에 대해서는 모든 課가 활발한 投入을 하고 있었다.

### VI. 交通行政上的 問題點 및 改善方向

1. 以上の Communication 分析을 통하여 다음과 같은 行政上的 問題점을 導出할 수 있다.



〈그림 20〉 文書接受台帳을 分析한 文書의 흐름



〈그림 21〉 文書發送台帳을 分析한 文書의 흐름

첫째, 中央政府水準에서 보면, 交通行政기관사이의 접촉이 미약하였다.

즉, 道路網建設 및 도로의 維持, 管理를 擔當하는 建設部나 이위를 달리는 運搬體를 관리하는 交通部, 그리고 安全과 疏通을 擔當하는 治安本部사이의 安定的인 文書受發의 흐름이 없었다.

둘째, 交通部の 文書내용을 검토해 보면, 計劃業務보다는 民願業務가 훨씬 많았다.

세째, 서울特別市の 경우, 交通部, 建設部 등 중앙행정기관으로 부터의 文書受信은 상당히 많았으나, 이들 기관에 대한 文書發送은 거의 없었다.

네째, 交通行政의 側面에서 道路課의 역할이 두드러져 보였으나 道路課가 建設管理局에 소속되어 있기 때문에 “交通”의 側面보다는, “建設”의 측면에서 行政을 하는 것으로 보였으며, 이때문에 交通의 疏通이라는 側面에서는 많은 문제를 提起하고 있었다.<sup>4)</sup>

2. 以上の 交通行政上的의 문제에 대하여 다음의 政策이 하나의 代案이 될 수 있을 것이다.

첫째, 交通部の 기능을 現行의 “運輸部”의 성격에서 부터 “交通部”로 전환시키는 政策을 검토해야 할 것이다.

이것은 現在의 交通部の 기능에 建設部の 道路企劃機能의 일부와 內務部の 交通疏通企劃業務의 일부가 追加되어야 可能할 것으로 보인다.

둘째, 交通部の 業務內容을 現在의 民願業務 處理爲主에서 企劃爲主로 전환시키는 政策이 필요하다.

이것은 민원업무는 地方自治團體에 과감히 위임하고, 기획업무를 主된 기능으로 하는 組織개편을 통하여 달성가능할 것이다.

組織개편과 함께 交通企劃關聯豫算을 대폭

증액시키는 노력이 있어야 한다.

참고로 1980년부터 1983년까지의 전체예산에서 차지하는 交通行政의 比重을 보면 다음 <표2>와 같다.

<표2> 交通行政費의 比率

年 度	地下鐵 支援을 除外한 交通行政費의 比率(%)
1980	4.1
1981	4.0
1982	2.9
1983	4.5

세째, 기획업무를 活性化하기 위해서는 交通關聯 研究費의 增額과 이들 업무를 뒤에서 (그리고 長期的인 관점에서) 지원할 專門研究所의 기능의 하나로 專門的인 交通行政家의 양성을 포함시키는 것도 좋은 代案이 될 것이다.

네째, 交通行政을 長期的이고 지속적으로 지원하기 위해서는 稅制上的 특별배려가 必要할 것으로 보인다.

現行의 國稅와 地方稅가운데서 交通과 관련된 稅金은 通行稅, 油類稅(以上 國稅)와 차량세, 면허세(以上 地方稅)등이 있다.

이들 세금의 一定比率을 교통관련시설이나 研究에 이용할 수 있는 法的근거를 마련하면, 交通行政의 개선에 크게 기여할 것으로 보인다.

이와 함께, 交通罰科金の 全部, 또는 一部를 交通關聯施設에 투자할 수 있도록 하는 案도 하나의 政策代案으로 검토해 볼 수 있을 것이다.

註4) 도로를 이용하는 여러 工事が 疏通의 側面을 무시하고 수시로 이루어지는 것도 이들 문제가운데 하나로 들 수 있다.

## Ⅶ. 結 論

Schank의 Conceptual Dependency Diagram에 의하면, 交通은 사람이나 物件의 空間的 移動現象이다.

人口增加, 經濟成長은 交通發生의 外生的 原因이 된다. 交通서비스의 需要者는 交通서비스를 消費하는데 돈과 함께 時間을 使用해야 한다는 特徵을 갖는다. 또 使用되는 돈과 時間의 量은 交通서비스의 最大處理能力(Capacity)에 의하여 크게 左右된다. 交通의 需要者가 交通에 대하여 支拂하는 費用 즉 交通費는 個人水準에서는 個人支出의 增加를 의미하나, 國家水準에서는 社會總供給曲線의 上向移轉을 의미한다. 이것이 交通이 經濟成長의 結果이면서 同時에 原因이 될 수 있는 이유가 된다.

## 後記

本論文은 대한교통학회 의 제 5회 학술발표회에서 발표한 內容을 정리한 것임.

本論文의 內容은 KAIST 電算開發센터의 “서울特別市 交通改善方案에 관한 研究”中 第4章 “交通行政 및 管理”(安文錫, 李宗范)가 골격을 이루고 있음.

## 參 考 文 獻

1. KAIST 電算開發센터, 서울特別市 交通改善에 관한 研究, 1983.9
2. Roger C. Schank and Kenneth Mark Colby, ed., *Computer Models of Thought and Language*, W.H. Freeman, 1973.
3. Charles L. Schultze, *The Public Use of Private Interest*, The Brookings Institution, 1977.
4. Selma J. Mushkin, ed., *Public Prices for Public Products*, The Urban Institute, 1972.

지금까지의 交通에 관한 研究는 需要側面에서는 交通需要者의 行態와 需要者가 負擔하는 費用에 관한 分析에, 그리고 供給側面에서는 最適化技法(Optimization Techniques)에 의한 供給規模決定이나 交通制御시스템등 工學的 側面에 치중되어 왔다.

交通서비스의 供給을 누가, 왜, 어떻게 하느냐에 관한 연구는 비교적 소홀히 되어왔다고 볼 수 있다.

本研究는, 우리나라의 交通서비스 供給에 公共分野가 어느 정도 介入되어 있고 이들 사이의 關係가 어떻게 되어있느냐에 관한 分析의 試論이다.

이 研究를 토대로 하여, 이들 分野에 公共部門이 어느 정도 介入을 해야 하고, 또 어떻게 해야 하느냐에 관한 研究가 계속되어야 할 것으로 본다.