

□論 文□

交通影響評價制度 改善方案 研究

李 漢 俊

權 寧 仁

趙 準 行

(交通開發研究院 前任研究員)

(交通開發研究院 研究員)

(交通開發研究院 研究員)

目 次

- I. 序 論
- II. 既存 交通影響評價制度의 檢討
 - 1. 交通影響評價制度 運營現況
 - 2. 交通影響評價制度 施行結果分析
- III. 既存 交通影響評價制度의 問題點과 改善 方案
 - 1. 評價對象都市 및 地域區分
 - 2. 評價對象 事業 規模
 - 3. 評價書 內容
 - 4. 評價書作成 및 審議
 - 5. 事後管理 方案
 - 6. 周邊 交通施設改善基金 徵收方案
- IV. 結 論

ABSTRACT

The objectives of this study are first, to evaluate the actual performance of the Transportation Impact Assessment System of Korea, second, to find the institutional problems of the system, and third, to seek for the best improvement of the system.

Total 70 assessment reports performed in 1988 and judgements of the municipal councils of the reports were inspected. And the legal system of all levels were reviewed.

According to the results, there are some needs to expand the number of cities subject to the assessment system. And the several regulations about the qualification of the agents assessing transportation impacts, the composition and operation of the municipal councils, and the timing of assessing the impacts are turned out improper. A proper alternative of amendment of the regulations are recommended. And the establishment of central council for judging assessments of hudge facilities, adoption of joint assessment of facilities bellow the standard, post occupancy assessment, and transportation improvement fee system were also recommended.

I. 序 論

現行 交通影響評價制度는 都市交通難의 深刻性을 認識하고 政府(交通部)가 1982年 IBRD 借款事業으로 遂行한 “서울市 交通改善方案에 關한 研究”에서 都市交通改善事業의 일환으로 提案된 後 1985年 9月 서울特別市長의 行政命令에 의해 法的要件이 完備되지 않은채 施行되고 있었다.

그후 都市交通整備促進法(1986. 12. 31 法律 第 3911號)이 制定되고 이듬해 施行令 및 施行規則(1987. 7. 24 大統領令 第 12216號, 1987. 7. 27 交通部令 第 860號)이 公布되어 비로소 법적 요건을 갖추어 現在까지 實施되어 왔다.

그러나 交通影響評價制度에 對한 關聯專門 家들은 물론이고 일선 行政家, 事業施行者, 設計者 등 모두가 評價書 作成 및 處理에 對한 이해부족과 制度적 缺乏으로 인해 本來의 취지에 벗어난 評價作業을 施行하고 있어서 많은 社會經濟的 問題들을 야기 시키고 있다.

특히 評價者 選定 및 評價書의 處理節次, 評價結果의 事後管理 方案과 交通施設改善基金의 徵收 및 活用方案, 評價時期와 範圍 등 評價書의 內容, 그리고 評價對象都市와 規模의 適正性, 審議機能의 亂脈, 審議機構 및 審議方法 등은 現實과 乖離가 많아서 이를 방지할 경우 制度導入自體의 根本趣旨에 벗어난 形式的 評價로 인해 同 制度가 死文化되거나 百害無益한 制度로 轉落할 우려가 있다.

따라서 同 制度가 원래의 導入目的인 都市交通의 事前惡化防止, 事業主의 負擔經減, 交通行政의 專門化, 技術用役業의 育成 등을 충실히 達成할 수 있도록 하기 위해서는 制度의 劃期的인 改善對策이 要望된다.

이에 本 研究의 目的은 現行 交通影響評價制度의 施行實態를 調査, 分析하고 問題點의 原因을 把握하여 이의 改善方案을 樹立하는데 있으며, 아울러 關聯法的 改定 및 補完 그리고 地方都市에 對한 評價業務支援方案을 講求하는데 두었다.

本 研究의 全般的인 遂行過程은 2段階 課程을 거쳐 遂行하였다.

第1段階에서는 交通影響評價制度施行의 根據法인 都市交通整備促進法과 同法施行令, 施行規則 그리고 各市의 交通影響評價 關聯條例 등에 對해 問題點과 米비점을 分析하고 아울러 各市에서 實施된 評價書의 內容과 處理狀況 등을 分析하였다.

第2段階에서는 第1段階에서 分析된 內容을 토대로 評價對象都市 및 地域, 對象事業規模의 適正性 여부, 評價書 內容과 評價者 資格의 適正性, 審議委員會의 機能 및 審議方法, 評價業務의 處理節次 등에 對한 問題點을 精密分析하고 이의 改善方案을 作成하였다.

II. 既存 交通影響評價制度의 檢討

1. 交通影響評價制度 運營現況

現行 交通影響評價制度는 一定地域內에서 大量的 交通需要를 誘發할 우려가 있는 事業을 施行하거나 施設을 設置할 경우 미리 그 交通影響을 評價하고 그에 따른 對策을 提示하기 위하여 1985年 9月 서울特別市長의 行政命令에 의해 서울市에서 처음으로 法的인 要件이 갖춰지지 않은채 施行되었다. 그후 都市交通整備促進法이 1986年 12月, 同法 施行令 및 施行規則은 87年 7月, 交通影響評價에 關한 規則은 各各 制定되어 現在까지 施行되고 있는 바 이들 關係法令의 主要內容을 살펴 보면 <表 2-1>과 같다.

1) 評價對象都市

交通影響評價 對象都市는 法 第3條 第1項과 第2項에 의한 交通部告示 第88-11號(88年 4月 21日)에 의해 <表 2-2>와 같이 首都圈은 서울特別市와 12個 周邊市邑, 釜山圈은 釜山直轄市와 6個 周邊市邑面, 大邱圈은 大邱直轄市와 15個 周邊邑面, 光州圈은 光州直轄市와 11個 周邊邑面, 大田圈은 大田直轄市와 9個 周邊邑面으로 정해져 있다.

〈表 2-1〉 交通影響評價 關係法令

法 令	制定日字	內 容
都市交通整備促進法	86.12.31	○交通影響評價의 實施 ○適用對象地域
都市交通整備促進法施行令	87.7.24	○適用對象事業 및 施設 ○評價者 資格 ○交通影響評價 專門委員會 ○評價者資格 經過조치
交通影響評價에 關한 規則	87.9.30	○評價의 範圍 ○交通影響評價書의 作成 및 提出 ○交通施設管理廳 및 內務部 長官 등의 의견제출 ○評價書의 內容項目

2) 評價對象事業 規模

일정 規模 以上の 特定事業 및 施設에 對해 서 適用되며, 對象事業은 住宅地造成事業 등 18個 事業, 對象施設의 境遇는 共同住宅 등 12個 施設과 기타시설로 구분하여 정하고 있다.

複合用途施設의 境遇는 用途別 比重을 考慮한 別途의 算出方式에 依해 評價對象을 判別토록 하고 있으며, 既存施設의 增築, 用途變更의 境遇에는 增築, 用途變更後의 規模에 對해 新築時와 同一하게 適用한다. 但, 新築時 交通影響評價를 받은 建築物의 境遇는 最低對象 規模의 20% 內에서 增築, 用途變更하는 것은 評價對象에서 除外하고 있다.

〈表 2-2〉

交通影響評價 對象都市

(單位: km²)

區 分	中心都市	交 通 圈 域	中心都市 面 積	交通圈域 面 積
首 都 圈	서울特別市	인천직할시, 부천시, 광명시, 안양시, 수원시, 성남시, 안산시, 구리시, 의정부시, 과천시, 의왕읍, 군포읍	605.42	900.85
釜 山 圈	釜山直轄市	김해시, 김해군중, 대동면, 가락면, 양산군중 일광면, 기장읍·철마면	525.47	321.20
大 邱 圈	大邱直轄市	칠곡군중 동명면·지천면, 경산군중 하양읍·경산읍·압량면·자인면·진량면·와촌면·남천면, 달성군중 화원면·옥포면·가창면·논공면·하빈면·다사면	455.36	758.69
光 州 圈	光州直轄市	장성군중 남면·진원면, 담양군중 수북면·대전면·봉산면·대덕면·창평면·고서면·남면·화순군중 화순읍, 나주군중 남평면	215.12	417.09
大 田 圈	大田直轄市	대덕군중 신탄진읍·구죽면·탄동면·진잠면·기성면·산내면·동면, 연기군중 금남면, 공주군중 반포면	208.42	486.81

註 : 의왕읍, 군포읍, 경산읍은 市로 승격되었음.

資料: 1. 交通部

2. 行政區域便覽, 內務部, 1989.

3) 評價書 內容

評價書의 內容은 事業의 概要, 事業地 周邊의 交通現況, 將來交通 需要分析, 交通上의 問題點과 改善方案, 結論 및 建議 등으로 構成된다. 評價의 空間的 範圍는 直接 및 間接의 影響을 받는 交通施設이고, 時間的 範圍는 事業施行 또는 施設 設置後 1年以內와 5年 以後로 되어있다.

4) 評價書作成 및 審議

評價者의 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 定하였으나 經過措置로서 91年末까지는 技術用役業體(但, 地域 및 都市計劃, 道路 및 空港, 또는 鐵道技術士 保有), 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, 交通部將官이 指定하는 國公立 大學의 交通關聯研究機關 등으로 現在 總 62個 業體가 可能하다.

評價者의 選定은 事業施行者 또는 施設設置者가 하고 있고 管轄官廳에 依賴하여 指定할 수도 있다.

評價書의 提出은 對象事業 또는 施設에 對한 許可, 登錄, 認可 또는 承認申請時에 評價書를 管轄官廳에 提出하여야 한다.

評價書의 審議는 交通影響評價 專門委員會에서 擔當하며 構成은 11人 以內로 關係公務員과 公務員 以外의 專門家 5人 以上으로 構成되며, 專門委員會 審議結果는 管轄官廳이 該當事業의 實施나 施設의 設置가 交通體系에 顯著한 影響을 미친다고 認定한 境遇 該當事業 또는 施設을 調整하게 할 수 있다.

2. 交通影響評價制度 施行結果分析

交通影響評價制度가 法制化하여 施行된 것은 앞에서 言及한 바와 같이 都市交通整備促進法이 制定되고 施行令이 確定된 1987年 7月 24日 以後이다. 그리고 追加的인 事項으로 交通影響評價에 關한 規則이 1987年 9月 30日 制定되고 88년부터 各 市에서 關聯條例를 制定하고 交通影響評價專門委員會를 構成하면서 부터이다. 그러나 서울市에서는 大韓交通學會/韓國科學技術院에서 作成한 “交通影響評價書 作成에 關한 研究”를 根據로 서울市長 行政命令으로 同制度를 實施하여 <表 2-3>과 같이 85年, 86年 및 87년에 總 76與件의 評價를 實施하였다. 한편 關聯法 制定 以後에는 87年 서울에서 10件, 88年 서울 및 其他都市에서 總 70件의 評價가 이루어졌다.

<表 2-3> 交通影響評價 施行件數

	年 度	서 울	釜 山	大 邱	仁 川	光 州	大 田	合 計
法制定以前	85年	5	.	.	.	.	.	5
	86	51	.	.	.	.	.	51
	87	20	.	.	.	.	.	20
法制定以後	87	10	.	.	.	.	.	10
	88	45	8	9	7	1	.	70
合 計		131	8	9	7	1	.	155

資料 : 交通部 및 서울市 資料

한편 對象事業 및 對象施設別 評價件數 및 評價에 의한 交通改善效果는 다음과 같다.

1) 評價件數

1987年 施行令 制定以後에 評價된 80件에

對해서 對象事業 및 施設別 評價件數를 보면 다음과 같다.

(1) 對象事業別 評價件數

對象事業에 對한 評價 總 件數는 18件으로 再開發事業이 8件, 宅地開發이 6件, 工團造成이 2件, 都市計劃法에 의한 道路建設이 1件이고 飛行場의 擴張이 1件이다(表 2-4 참조).

<表 2-4> 對象事業別 評價件數

對象事業	評價件數	備考
1. 都市計劃法에 의한 再開發事業	8	사당 4地區 住宅再開發 등
2. 宅地開發促進法에 의한 宅地開發事業	6	中溪地區 宅地開發 등
3. 工業配置法에 의한 工業團地造成事業	2	大邱 성서공단 2차 등
4. 都市計劃法에 의한 道路의 新設	1	都市高速道路(上溪-장안橋)
5. 航空法에 의한 飛行場의 擴張	1	金海國際空港 擴張
總 計	18件	

(2) 對象施設別 評價件數

對象施設에 對한 評價總件數는 62件이었으며, 業務施設이 25件으로 가장 많았고 그 다음이 宿泊施設 8件, 販賣施設 7件 등이며 其他 建築物로는 터미널이 4件, 研究所, 放送局, 文化센터가 各 1件이었다(表 2-5 참조).

이때, 建築物의 新築事業인 境遇는 49件으로 全體의 約 80%에 該當되며, 增築은 9件, 用途變更이 3件, 設計變更이 1件이었다.

2) 交通改善效果

交通影響評價制度는 施行初期의 制度 및 運營技術士의 未備點과 評價 및 審議結果의 信賴性에 對한 論難에도 不拘하고 그동안 많은 交通改善 效果를 가져왔다. 法的體系가 完備된 後 첫 해인 1988年 한해동안 總 70件의 事業 및 施設을 評價, 審議하였으며 審議 件當 4件 以上の 交通施設 등의 改善이 이뤄졌다.

<表 2-5> 對象施設別 評價件數

施設	評價件數	備考
1. 共同住宅	5	大邱 수성산세계 이와 트 등
2. 宗教施設	1	江南教會 教育館 등
3. 醫療施設	5	江南聖母病院 등
4. 業務施設	25	常綠會館 등
5. 觀覽集會施設	1	大邱 明星禮式場
6. 展示施設	1	韓國綜合貿易센터
7. 販賣施設	7	서울驛 線上驛舍 등
8. 宿泊施設	8	라베라호텔 등
9. 工場	2	仁川보루네오 가구공장 등
10. 其他	7	타미널 4 研究所 放送局 文化센터 各 1件
總 計	62	

改善案의 主된 內容은 駐車場確保, 進出入動線 改善, 周邊街路 및 交叉路 疏通改善, 大衆交通利用 便宜施設設置, 步行者 便益施設設置 등으로 이들 主要 項目에 對한 1988年 한해 동안의 都市別 改善實績을 整理한 結果는 <表 2-6>과 같다.

駐車場の 境遇 모든 都市가 法定駐車臺數를 超過하여 駐車場을 確保토록 하고 있다. 評價件數 全體의 平均超過確保 比率는 53.4%로서 이들 都市들이 法定 基準에 依한 駐車容量으로는 需要를 따라갈 수 없다고 判斷하고 있음을 보여주고 있다. 現在 駐車場法의 設置 基準은 施設의 用途, 位置 등이 細分化 되어 있지 않은 關係로 實際 需要와 맞지 않은 境遇가 많으며, 交通影響評價制度는 이를 實際 需要에 보다 近接토록 하는 役割을 하고 있다.

進出入 動線과 街路 및 交叉路 疏通改善은 70件의 評價件數에 對해 모두 154個 事項이 施行되었다. 이 가운데 一方通行制 實施, 出入口 閉鎖 등 施設變更 없는 運營改善이 35件이었으며, 進出入口의 位置改善, 構造改善, 路幅擴張, 街角整理 등 施設改善이 119件이었다.

大衆交通利用 便益施設과 歩行者 便益施設은 모두 73個 事項이 施行되었다. 이들은 모두 大衆交通 利用擴大와 步行環境改善을 통하여 車輛通行量을 줄이고 歩行者의 安全을 確保하기 爲한 內容들이다. 이들 가운데 31件에 이르는 停車場 位置改善이나 動線改線은

特別한 投資없이 施行이 可能한 改善임에 비해 버스베이, 택시베이, 橫斷步道, 地下通路設置 등은 事業主의 費用負擔이 前提되어 있어 交通影響評價制度가 事業施行으로 因해 公共에 及급되는 惡影響을 事業主의 費用負擔으로 改善토록 하는 役割을 하고 있음을 보여준다.

<表 2-6> 都市別 交通改善實績

改善事業		서울	釜山	大邱	仁川	光州	大田	計
駐 車 場	法定面數	29,783	1,582	6,816	4,351	-	-	42,532
	確保面數	41,815	4,428	7,457	5,596	-	-	59,296
	件當平均超過 確保比率(%)	51.9	114.9	12.9	46.3	-	-	53.4
進 出 入 線	運營改善	10	4	5	0	0	-	19
	位置改善	32	2	7	5	1	-	47
	新設, 擴張	16	3	3	3	1	-	26
街 交 路 叉 路 및 路	運營改善	6	4	3	2	1	-	16
	信號燈設置檢討	1	3	3	4	1	-	12
	構造改善	19	3	5	6	1	-	34
大 衆 交 通	버스베이設置	7	1	1	3	0	-	12
	택시베이設置	8	3	2	0	0	-	13
	停車場位置改善	1	2	2	2	0	-	7
步 行 者	動線改善	16	2	3	3	0	-	24
	橫斷步道設置	3	1	4	4	1	-	13
	地下通路設置	4	0	0	0	0	-	4
總	評價件數	45	8	9	7	1	-	70

資料: 各市 交通影響評價書 審議結果

III. 既存 交通影響評價制度의 問題點과 改善 方案

1. 評價對象都市 및 地域區分

1) 評價對象都市

(1) 問題點

現在 우리나라 全體 都市 73個 가운데 交通影響評價對象都市는 서울을 비롯한 6個 大都市와 富川, 金海 등 13個 中小都市이며, 나머지 54個 中小都市는 對象에서 除外되어 있다. 그러나 交通影響評價制度가 事業施行 後 나타날 交通上의 惡影響을 事前에 豫測하여 改善하는 豫防的 性格의 制度임을 勸案하면 都市

開發의 初期段階이거나 成長段階에 있는 中小都市가 除外된 것은 不合理하다.

이들 中小都市는 都市의 바람직한 成長을 위하여 豫想되는 交通問題에 대한 철저한 對備가 要求되나 交通影響評價對象에서 除外됨으로써 既存 大都市와 같이 交通問題가 深化되어 이를 改善하기가 現實적으로 不可能한 狀態에 到達될 것이 分明하다. 따라서 交通影響評價와 같은 事前對策性格의 制度를 早期에 導入, 施行함으로써 더 이상의 交通惡化를 防止할 수 있을 것이다.

(2) 改善方案

交通影響評價對象都市를 現在보다 擴大하는 것은 妥當하나 모든 都市를 對象으로 하는 것은 바람직 하지 못하다. 왜냐하면, 우선 規模가 작은 都市는 評價를 擔當할 專門人力과 審議委員의 確保가 어려우며, 擔當公務員의 專門性 習得도 어려워 制度를 圓滑히 運營하기 어렵다. 뿐만 아니라 都市의 經濟規模가 작은 關係로 交通影響評價對象이 될만한 事業이

나 施設이 施行되는 頻度도 많지 않으므로 制度의 實質의인 效課도 期待하기 어렵다.

따라서 現在 都市交通整備促進法 第3條第1項第1號의 常住人口 100萬以上 都市를 30萬 以上 都市로 下向整備하고 第2號의 30萬 以上 都市를 10萬 以上 都市로 調定하는 것이 바람직하다. 이와같이 改正할 境遇 評價對象都市는 <表 3-1>과 같다.

<表 3-1> 評價對象都市

人口規模	100萬以上	30 - 100萬	10萬 - 30萬	10萬未滿	갯 수
既存對象都市	서울, 釜山, 大邱, 仁川	光州, 大田, 富川, 安養, 水原, 城南	光明, 安山, 議政府	九里, 果川, 金海	16
改善案에 依한 追加對象都市		蔚山, 全州, 群山, 淸州, 浦項	木浦, 晉州, 濟州, 昌原, 裡里, 群山, 天安, 麗水, 春川, 龜尾, 原州, 江陵, 順天, 慶州, 鎭海, 忠州, 太白, 安東, 堤川		24

한편 人口 10萬 以上 30萬 未滿의 都市가운데는 交通與件이 比較的 良好하여 交通影響評價制度의 必要性이 없거나 專門人力 不足이나 기타 都市의 特性上 制度의 實施가 어려운 都市도 있을 것이므로 이 規模의 都市에 대해서는 交通影響評價制度의 實施與否를 市長이 決定토록 하는 것이 바람직할 것으로 判斷된다.

2) 地域區分

(1) 問題點

現在의 規模基準의 問題點은 다음과 같다.

첫째, 都市의 規模에 關係없이 모든 都市에 같은 基準이 適用되고 있어 地方都市의 境遇 評價對象이 極히 制限되어 있어서 制度의 實效性이 거의 없다. 中小都市는 大都市에 비해 相對的으로 작은 規模의 施設이 많이 開發되므로 大都市에 適合한 現在의 基準에서는 評價對象이 극도로 制限되고 있다. 實際로 法令體制가 完備된 以後 첫번째 해인 1988年度의 各 都市別 交通影響評價審議件數를 分析

해보면 (<表 2-3> 參照), 서울시가 45건이며, 釜山市, 大邱市, 仁川市는 各各 8件, 9件, 7件으로 서울시의 1/5 程度에 不過하며, 光州市는 1件, 大田市의 境遇는 한 件도 없었다. 이러한 程度의 評價件數로는 交通影響의 事前評價를 통한 都市交通問題의 豫防이라는 制度 本來의 目的을 살리기 어렵다.

둘째, 都市內의 地域區分이 都心과 外廓으로만 區分되어 있어 地域實情에 맞지 않는 境遇가 많다. 또한 같은 種類의 施設도 都市의 規模 및 地域에 따라 誘發交通量에 많은 差異가 있다. 交通開發 研究院의 調查結果(交通影響評價制度 施行方案에 關한 研究, 1987, p. 196)에 의하면 같은 用途施設의 單位面積當 誘發交通量이 都心地域은 外廓地域에 비해 1.293倍, 部都心地域은 1.171倍인 것으로 나타났다(<表 3-2> 參照).

이와같은 都市內部的 地域的 差異를 都心, 外廓 두 그룹으로만 區分하여 反映하는데는

무리가 있다.

〈表 3-2〉 都市別, 地域別 誘發交通量
原單位(호실)

(單位: 人·通行/1,000㎡·日)

都 市	地 域		
	都 心	副·都心	外 廓
서 울	131.0	118.7	101.3
清 州	57.3	51.9	44.3

(2) 改善方案

本 研究에서는 앞서 살펴본 問題點 分析에 根據하여 都市를 人口100萬 未滿, 人口 100萬 以上 500萬 未滿, 人口 500萬 以上の 세 等級으로 區分하고, 各 都市等級別 施設의 用途別 單位面積當 피크시간 通行發生量 資料를 根據로 都市 等級別 評價對象規模基準을 設定하였다. 그러나 人口 100萬 以上 500萬 未滿과 100萬 未滿 都市間에는 單位面積當 誘發交通量에 큰 差異가 없는 關係로 設定된 規模基準도 큰 差異가 없었으므로 法規의 簡素化와 適用上의 便宜를 위해 이들을 統合하여 500萬 未滿의 都市와 500萬 以上 都市로 區分하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

人口規模를 基準으로 都市의 等級을 區分하고 都市等級別 評價對象規模基準을 定하였으나 같은 等級內的 都市間에도 都市의 特性에 따라 施設의 用途別 通行發生量에는 差異가 있을 수 있다. 이러한 都市別 特性을 正確히 反映하기 위해서는 都市를 보다 많은 等級으로 區分하고 이에 맞는 規模基準을 設定해야 하나 이는 規模를 지나치게 複雜하게 하므로 非效率의이다. 따라서 評價對象規模基準은 施行令의 基準을 標準으로 하되 各 自治團體에서 自體都市의 地域의 特性을 勘案하여 基準의 一定範圍(施行令 基準의 50% 程度)內에서 自律的으로 調整할 수 있도록 하는 것이 바람직하다.

都市內 地域은 都心地域, 副都心地域, 外廓地域 등 셋으로 區分하고 各各 規模基準을 다

르게 定하는 것이 바람직하다.

2. 評價對象 事業 規模

1) 評價 및 審議 等級

(1) 問題點

現在 評價 및 審議 節次는 事業이나 施設의 規模와 關係없이 모두 동일하다. 그러나 事業이나 施設의 規模는 評價對象 規模 基準을 넘지 않는 작은 規模부터 거대한 規模까지 매우 다양하며, 그에 따라 交通上의 影響을 미치는 空間的 範圍 및 影響力의 크기도 매우 다양하다. 이러한 다양한 影響 程度에 대해 모두 동일한 評價, 審議 節次를 適用하여 對應하는데는 問題가 있다.

먼저 交通影響評價 對象規模에 조금 못미치는 事業이나 施設은 誘發交通量이 對象事業이나 施設과 큰 차이가 없으나 影響評價를 받지 않게 되어 周邊地域에 대한 交通上의 惡影響에 適切히 對應할 수 없게 된다. 또한 거대한 規模의 事業은 보통의 評價對象에 비해 影響의 範圍가 훨씬 넓어 隣接 自治團體에까지 影響을 미칠 수 있으나 똑같은 節次와 比重으로 評價, 審議되고 있어 큰 影響力에 비해 다소 소홀히 다뤄지게 된다.

(2) 改善方案

작은 規模부터 거대한 規模까지 모두 동일한 評價 및 審議節次를 適用하는데는 앞서 살펴본 바와 같은 문제가 있다. 따라서 現在의 評價對象規模보다 작은 規模와 評價對象 中 一定 規模 以上에 대해서는 一般的 評價 및 審議 節次와 다른 특별한 節次를 適用하는 것이 바람직하다. 一般的 評價對象 規模보다는 작고 一定規模 以上인 事業 및 施設은 훨씬 간소한 節次를 適用하고 거대한 規模의 事業 및 施設은 보다 강화된 節次를 適用하는 것이 바람직하다.

따라서 現在 한가지로 되어 있는 評價 및 審議 節次를 細分하여, 現在의 節次를 改善한 一般評價 外에 小規模事業 및 施設에 대한 簡易評價와 거대한 規模의 事業 및 施設에 대한

中央評價를 導入하는 것이 바람직하다.

2) 増築 및 用途變更

(1) 問題點

對象 事業 및 施設의 種類와 規模를 規定하고 있는 施行令 第9條第1項 別表에는 施設의 増築이나 用途變更에 관한 規定만 있을 뿐 事業計劃의 擴大 調整이나 變更에 대한 規定은 없다. 또한 施設의 用途變更 및 増築에 관한 規定도 評價對象規模 以上の 既存 建築物은 但 1㎡만 増築하거나 既存 用途보다 誘發交通量이 작은 용도로 變更하여도 評價對象이 되도록 되어 있다.

(2) 改善方案

事業에 대해서도 計劃의 擴大 調整에 관한 規定을 두어 計劃의 變更에 따른 影響評價를 評價하도록 하는 것이 바람직하다. 評價對象規模 以上の 事業으로서 既許可된 事業計劃을 變更하고자 할 경우 變更後 事業計劃의 規模가 變更前 事業規模에 비해 一定規模(評價對象 基準의 20% 정도)以上 큰 경우는 交通影響評價를 받도록 하는 것이 바람직하다.

既存 建築物의 増築 및 用途變更時 交通影響評價 對象與否의 決定은 논란의 소지가 없도록 모두 複合用途 建物の 面積算定式에 따르도록 하는 것이 바람직하다. 複合用途 建物の 面積 算定式은 算定結果가 10,000㎡ 以上이면 評價對象이 되도록 되어 있다. 既存 建築物의 増築 또는 用途變更時 變更後 算式에 의한 面積이 10,000㎡ 以上이고 變更前 算式에 의한 面積보다 一定規模(2,000㎡ 정도)以上 클 경우 評價對象이 되도록 하는 것이 바람직하다.

増築 및 用途變更에 따른 評價對象 決定時 變更前 시점에 관한 明確한 規定이 없을 경우 小規模로 分割하여 누차에 걸쳐 이뤄지는 増築에 대한 對策이 없게 되므로 이에 대한 明確한 規定이 必要하다. 따라서 變更前이란 交通影響評價를 받은 事實이 있는 事業이나 施設의 경우 마지막 評價를 받은 時點을 뜻하

며, 그렇지 않은 事業이나 施設은 최초의 許可時點이나 改正法令 發效始點中 最近 時點을 뜻하는 것으로 規定하는 것이 바람직하다.

3) 小規模 施設에 대한 對策

(1) 問題點

現行制度는 評價 對象 規模가 個別事業 및 個別施設 單位로만 정해져 있어 開發주체가 事業이나 施設을 분할개발하여 影響評價를 회피하여도 이를 規制할 수 없으며, 小規模 施設이 단기간동안 密集하여 開發되는 地域에 대해서도 아무런 措置를 취할 수 없도록 되어 있다.

(2) 改善方案

새로 計劃되는 建築物에 대해서는 個別 施設의 規模가 評價對象基準 以下인 경우에도 다음의 경우 다른시설과 함께 공동으로 影響評價를 받도록 명할 수 있는 權限을 自治團體長에게 賦與하는 것이 바람직하다.

- 동시에 評價될 各 施設의 規模가 單一施設 評價對象 基準의 50% 以上이고
- 모든 施設의 합한 規模가 단일 시설 評價對象 基準 以上이며
- 모든 施設이 主出入口로 동일한 幹線道路 또는 補助幹線道路를 利用하거나 대지가 隣接해 있는 경우

동시에 評價될 各 施設의 規模를 單一施設 對象基準의 50% 以上으로 정한 것은 지나치게 작은 規模의 建物を 여러개 모아 評價하게 될 경우 一定規模 以上の 施設에 대해 評價를 받도록 한 制度의 基本취지에 위배되며, 潛在的 評價 對象件數의 急増과 評價 및 審議 處理 容量의 限界로 형평성의 問題와 不實評價 및 不實審議 등의 問題가 發生할 것이 예견되기 때문이다.

모든 施設이 主出入口로 同一한 幹線道路 또는 補助幹線道路를 利用하거나 대지가 隣接해 있는 경우로 限定한 것은 대지가 멀리 떨어져

어져 있고 서로 다른 道路를 利用하여 交通量이 分散될 경우에는 合算된 規模를 根據로 交通影響評價를 받도록 할 이유가 없기 때문이다.

既 使用中인 施設과 計劃中인 施設을 함께 共同評價 對象으로하는 경우는 事後評價 實施 與否 決定 및 부담금 支拂 등에 있어서 많은 問題가 發生하게 되므로 事業主가 동일인인 경우를 除外하고는 加급적 評價·命令을 抑制하고 計劃中인 施設은 計劃中인 施設과 함께, 既使用中인 施設은 既使用中인 施設과 함께 공동評價를 實施하도록 하는것이 바람직하다.

4) 其他

(1) 問題點

‘交通影響評價가 包含된 環境影響評價를 實施한 事業’은 評價對象에서 除外하고 있으나 環境影響評價에서의 交通影響評價는 社會 經濟環境의 一部로서 分析이 행해지기 때문에 嚴格한 意味의 交通影響評價라고 볼 수 없으며 특히 非專門家에 의해 形式的으로 評價되고 審議되고 있어 實效性이 의문시 된다.

規模는 작으나 交通誘發이 一時에 集中되는 禮式場과 다른 種類의 販賣 施設에 비해 通行誘發量이 많은 百貨店, 소핑센터, 觀光호텔 등에 관한 規定이 없어, 이들 施設은 誘發 交通量에 비해 대상에서 除外되는 比率이 높다.

建築物의 用途別 面積 算定時 附帶施設(駐車施設, 복도, 機械室 등)의 包含 與否가 불분명하다.

(2) 改善方案

環境影響評價에서 實施되는 交通影響評價도 반드시 都市交通整備促進法上의 交通影響評價 審議를 받은 경우에만 交通影響評價를 받은 것으로 인정하는 것이 바람직하다. 따라서 都市交通整備促進法施行令 [別表 1]의 1 및 2의 “環境影響評價 對象事業으로서 交通影響評價가 包含된 環境影響評價를 實施한 事業”은 모두 “環境影響評價 對象 事業으로서 交通影響評價가 包含된 環境影響評價를 實施하고 法 및 令

에 規定된 交通影響評價 審議를 받은 事業”으로 改正하는 것이 바람직하다.

禮式場, 百貨店, 소핑센터, 觀光호텔 등은 規模가 작을 경우에도 通行誘發量이 많으며 通行이 一時에 集中되어 周邊地域에 커다란 疏通障礙를 초래하는 경우가 많으므로 規模에 關係없이 모두 評價對象이 되도록 하는 것이 바람직하다.

駐車場을 비롯한 附帶施設은 建築物의 實用 機能에 대한 서비스 機能을 擔當한다. 따라서 附帶施設의 規模는 建物利用者에 대한 서비스水準을 나타낸다고 볼 수 있으며, 施設의 서비스水準은 誘發 交通量에 큰 影響을 미치므로 施設의 延面積 算定時 附帶施設을 除外하는 것은 不合理하다.

複合用途施設의 경우 延面積 算定時 附帶施設의 面積은 各 用途의 面積比率대로 分割하여 各 用途別 面積에 合算하는 것이 바람직하다.

3. 評價書 內容

1) 現行 制度의 問題點

現行 評價書 內容 關聯規定의 問題點은 評價의 範圍에 關한 規定이 모호하고, 大規模 事業의 評價時期는 設置後 1年, 5年 만으로는 不足하며, 改善方案의 施行時期, 施行段階, 施行主體, 改善效果 등에 關한 規定이 없는 點이다.

評價의 空間的 範圍의 境遇 直·間接 影響을 받는다고 인정되는 道路, 交叉路에 對한 解釋이 充分하여 評價書에 따라 分析 交叉路數에 큰 差異가 있다. 1988年 한 해 동안 審議된 評價書의 分析 交叉路數 分布를 살펴보면, 平均은 8個 程度이나 最小 2個부터 最大 29個 까지의 넓은 分布를 나타내고 있다. 이 들을 規模에 따라 本 研究에서 提示하고 있는 評價種類別로 區分하여 살펴보면 <表 3-3>과 같다.

改善案의 境遇는 거의 모든 評價書에서 改善方案만을 提示하고 있을뿐 그 具體的 施行時期나, 施行主體, 改善效果 등에 關한 言及이

없어 事業地域 外部에 對한 改善案의 境遇, 實際 施行을 爲한 計劃案으로 보기 어렵다. 또한 評價書에서 提示된 改善案은 審議結果에 따라 變化가 있게되나, 評價書에 이를 收錄치 않는 關係로 關係資料의 蓄積과 이를 통한 交通影響評價技法 및 制度의 發達에 障礙가 되고 있다.

〈表 3-3〉 1988年 審議評價書의 分布交叉路數 分布

分析交叉路數 (個)	評價書數		計
	中央評價對象	一般評價對象	
1 - 2	1	0	1
3 - 4	4	3	7
5 - 6	7	9	16
7 - 8	5	15	20
9 - 10	2	12	14
11 - 12	3	7	10
13 - 14	0	1	2
29	0	1	1
計	22	48	70
平均	6.5	8.5	7.8
標準偏差	2.7	3.8	3.7

2) 改善方案

評價의 空間的 範圍는 모호한 表現 대신 具體的으로 範圍를 指摘하되 評價對象의 規模에 따라 範圍가 달라지도록 하는 것이 바람직하다. 本 研究에서는 이미 提示한 評價種類別로 適正空間 範圍를 交叉路數로 定하였다. 또한 時間的 範圍도 評價種類에 따라 다르게 定하였다(〈表 3-4〉 參照).

改善案의 境遇 具體的 改善案뿐만 아니라 施行主體, 段階別 施行時期, 豫想費用, 改善效果 등을 具體的으로 다루도록 하여 實際 施行을 爲한 計劃案 및 效果分析이 提示되도록 하여야 한다. 따라서 現在 規則別表의 '5. 交通上의 問題點과 改善方案'中 改善方案은 따로 分離하여 '改善方案 및 施行計劃'으로 獨立시키고 '改善效果'를 새로 삽입하는 것이 바람직하다. 또한 '審議結果'를 삽입하여 評

價書에 評價와 審議에 關聯된 모든 情報가 收錄되도록 하는 것이 바람직하다. 審議結果에는 各 審議委員들의 審議意見書와 最終 確定된 改善案 및 施行計劃이 包含된다.

〈表 3-4〉 評價種類別 適正 評價範圍

評價種類	空間的範圍	時間的範圍
中央評價	隣接西方 5個 交叉路 以上	完工後 1年, 5年, 10年
一般評價	隣接西方 3個 交叉路 以上	完工後 1年, 5年
簡易評價	隣接西方 1個 交叉路 以上	完工後 1年

4. 評價書作成 및 審議

1) 評價者의 資格

(1) 現行制度의 問題點

現行 評價者의 資格에 대한 問題點은 施行令 附則 第3條의 評價者에 대한 經過措置로 1991年末까지 地域 및 都市計劃, 道路 및 空港 또는 鐵道技術士를 保有하고 技術用役養成法에 의해 登錄된 技術用役業體는 어느 業體나 評價者의 資格을 갖고 있다. 따라서 交通分野에 대한 研究實績이 전혀 없는 業體도 評價에 參與함으로 인해 評價報告書의 質을 低下시키는 問題點이 發生하고 있어서 現在 評價의 主 業體인 技術用役業體의 資格을 좀더 明確히 해줄 必要가 있다.

또한 評價者中 交通에 관한 研究를 主 業務로 하는 大學附設研究機關을 國·公立大學校로 限定하고 있어서 私立大學附設 交通關聯研究機關과의 衡平性이 없는 不合理한 點이 있고 實際로는 非公式的으로 私立大學의 教授가 評價書 作成에 參與하는 경우도 있다.

(2) 改善方案

交通影響評價分野는 그 業務의 性格上 技術用役業務에 該當하므로 國內技術用役業體의 健全한 育성과 國內技術水準의 向上을 圖謀한다는 技術用役養成法의 根本趣旨을 살려 評價書作成者는 가능한 技術用役業體로 制限하는 것이 바람직하다. 그러나 充分한 專門家 確保時까지는 經過期間을 두어 大學附設研究機

關에서도 評價를 할 수 있도록 許容하되 國·公立大學뿐만 아니라 私立大學에서도 評價를 할 수 있도록 하는 것이 바람직하다.

그러나 모든 大學 附設研究機關을 評價機關으로 指定할 경우 評價機關의 亂立으로 인한 評價書의 質 低下를 豫防하기 위해 一定基準의 人力과 施設을 確保한 研究機關을 指定하는 것이 바람직하다.

評價者의 選定資格基準은 交通技術士 및 交通技術士가 充分히 確保될때까지의 經過措置에 대한 資格基準과 經過措置以後에 대한 資格基準으로 나누어서 定할 수 있으며 環境影響評價制度에서와 같이 一定資格基準을 갖춘 業體中에서 2年(또는 1年)마다 評價者 申請을 交通部에서 接受받아 그의 選定基準으로 關聯分野 人力確保와 施設確保 등을 綜合적으로 考慮하여 交通部長官이 評價書를 指定하는 것이 바람직하다.

2) 評價者의 選定 및 評價費用

(1) 現行制度의 問題點

現在 評價者의 選定은 施行令 第9條 第3項에 의해 該當事業을 施行하거나 施設을 設置하고자 하는자가 評價者를 直接 選定하고, 評價書作成을 監督하며 評價費用 또한 直接 支給되고 있다. 따라서 評價書의 內容이 事業主의 意圖대로 順應하여 作成될 憂慮가 있으며, 評價內容의 公正성과 客觀성에 많은 問題點이 提起되고 있는 實情이다.

또한 評價書 作成에 따른 用役代價의 基準이 樹立되어 있지 않아 同一한 規模의 事業에 對해서 評價代價가 상이하게 適用되어 事業施行者와 評價者間의 異見이 發生하고 있고 業體間의 過多競爭으로 인한 덤핑 등으로 成果品 不實 등의 憂慮가 있어 評價費用에 대한 用役代價 基準을 樹立할 必要가 있다.

(2) 改善方案

現在の 評價者 選定制度로 發生하는 問題點과 그에 따른 副作用을 解消하기 위해서는 評價者를 事業主가 直接 選定, 監督하고 있는

것을 變更하여 事業主 以外的 客觀적이고 公正할 수 있는 機關이 評價者를 選定, 監督하도록 하는 것이 適切하다.

評價費用의 基準未備에 따르는 問題點을 解決하기 위해서는 評價費用을 合理的으로 標準化하는 것이 必要하다. 現在 國內에서 施行되고 있는 各種 用役業務는 學術用役과 技術用役으로 나누어 지는데 交通影響評價는 그 性格上 技術用役に 屬한다고 볼 수 있다. 그러나 實際로는 技術用役育成法에 包含되어 있지 않고 있어서 技術用役費用에 適用시킬 수 없는 制度的인 脆弱點이 있음으로 해서 技術用役育成法에 包含시키거나 都市交通整備促進法에서 標準評價費用을 提示하여 그 基準을 定해야 할 것이다.

管轄官廳의 評價業體 選定方法은 該當 評價에 대한 事業計劃書를 提出한 業體로서 過去 交通關聯 研究實績, 技術陣 保有狀態 등의 要素를 綜合적으로 考慮하여 定하되 特定業體의 過중한 業務防止를 위하여 每年 또는 同時에 一定數 以上の 評價를 遂行할 수 없도록 制限해야 하며 이를 위해서는 隨意契約에 의한 順番制 또는 公開競爭入札制를 各市의 與件에 따라 採擇해야 하며 이러한 諸般事項을 各市의 與件에 맞도록 契約事務處理規則 등으로 具體化해야 할 것이다.

3) 評價書의 提出時期

(1) 問題點

評價書의 提出時期는 法 第11條第2項에 의해 評價對象事業 또는 施設에 대한 許可, 登錄, 認可 또는 承認을 申請할때 評價書를 官割官廳에 提出하도록 하고 있는데 對象事業의 境遇는 基本計劃이 樹立되는 時期에 該當事業의 交通影響評價를 實施하는 境遇와 實施計劃이 樹立되는 時期에 評價를 實施하는 境遇로 나눌 수 있으나 對象施設의 境遇는 基本計劃에 對한 許可, 登錄, 認可 또는 承認 등의 節次가 없으므로 現在는 大部分 該當施設에 對한 建築許可申請과 同時에 交通影響評價가 이

루어 지고 있는 實情이다. 이에 따라 法制定以後에 提出된 事例를 보면, <表 3-5>과 같이 對象事業의 境遇 18件으로 그중 44%인 8件이 都市計劃에 의한 再開發事業의 境遇로서 再開發事業에 따른 建築許可申請時에 評價書가 提出되고 있는 實情이고 그 나머지는 基本

計劃의 樹立段階에 評價書가 提出되어 審議되고 있는 實情이다. 한편 共同住宅 등 對象施設의 境遇는 앞에서도 言及된 바와 같이 62件 모두가 該當施設의 實施計劃段階인 建築許可申請時에 評價書가 提出되어 審議되고 있는 實情이다.

<表 3-5> 對象事業 및 施設別 評價書 審議要請時期

對象事業 또는 施設		基本計劃段階			實施計劃段階			計
		構想	樹立	確定	構想	許可	施行	
事業	再開發事業					8		8
	宅地開發事業		6					6
	工業團地造成事業		2					2
	道路의 新設		1					1
	飛行場의 擴張		1					1
施設	共同住宅 등 對象施設					62		62
	計		10			70		80

資料: 交通開發研究院

(2) 改善方案

以上과 같은 問題點을 解決하고 改善하기 爲해서는 評價書提出 및 審議時期가 該當事業 또는 施設의 基本計劃樹立段階에서 施行되어야 할 것이다. 그러나 基本計劃에 對한 許可, 登錄, 認可 또는 承認 등의 法的 措置가 없는 一部의 評價對象事業과 評價對象施設의 境遇는 該當事業 또는 施設에 對한 許可 등의 申請以前에 미리 交通影響評價書 作成 및 審議를 完了토록 하고 그에 따른 審議畢證을 許可 등의 申請時 添附하도록 하는 것이 適切하다고 보여진다.

4) 審議會의 構成 및 運營

(1) 現行制度의 問題點

交通影響評價書의 審議는 앞에서 言及한 바와같이 各市 共히 交通影響評價委員會에서 擔當하고 있다. 이때 審議委員會인 專門委員會의 構成에 있어서 서울特別市의 境遇는 專門委員確保側面에서는 별다른 問題가 없으나 釜山

등 其他 都市의 境遇는 아직까지 關聯專門家가 不足하여 委員會의 構成이 어려운 實情이다. 따라서 非專門家가 專門委員으로 委囑된 境遇도 있는 實情이어서 評價書의 審議가 適正하게 이루어지지 못하는 境遇가 많다. 또한 審議委員會의 委員이 該當 評價書의 作成에도 公式·非公式의으로 參與한 事例가 많아 審議의 客觀性이 缺如되는 경우가 많다. 한편 評價書의 審議時에 該當事業主 및 設計責任者가 參席치 않음으로 해서 審議가 非效率의이고, 一方의인 審議結果를 提示하게 되는 境遇가 많다.

(2) 改善方案

審議會의 構成은 現在의 評價對象事業을 中央, 一般, 簡易評價로 나눔으로써 中央 및 一般評價에 對한 審議委員會를 <表 3-6>과 같이 構成해야 할 것이다. 그리고 簡易評價에 對한 審議는 該當市의 交通擔當部署長(局長級)이 該當時의 實情에 맞게끔 審議를 執行토록 한다.

<表 3-6> 交通影響評價專門審議委員會 構成代案

委 員 會	構 成	機 能	設 置 對 象 機 關
中央交通影響評價 專門審議委員會	· 委員會：交通部 次官 · 委 員：關係局長級과 專 門 家 7人 以上을 包 含한 15人	· 中央評價對象事業審議 · 地方評價委員會 審議 諮 問 · 評價制度에 對한 全般 的인 指導	交 通 部
地方交通影響評價 專門審議委員會	· 委員長：市長또는 副 市長 · 委 員：關係局長 및 專 門 家 7人 以上을 包 含한 15人	· 一般 및 中央評價對象 事業審議 · 簡易評價事業書面審議	· 서울, 釜山, 大邱, 仁川, 光州, 大田 등 主要都市와 · 評價對象으로 指定된 모든 地方自治團體

한편, 審議委員會의 公正하고 客觀的인 審議를 爲하여 專門委員會 委員의 評價書 作成 參與 禁止條項을 職務規程에 插入해야 하며, 評價書 作成業務 參與時의 境遇에는 委員으로서의 資格을 制限해야 한다.

評價書의 審議時에는 該當事業主 및 設計責任者가 參席토록 하여 意見診述機會를 賦與함으로써 좀더 效率的인 審議會가 進行되도록 하여야 할 것이다.

5. 事後管理 方案

1) 現行制度의 問題點

交通影響評價制度의 施行目的은 交通 惡影響의 最少化에 있겠는바 이런 觀點에서 볼때 現行制度는 專門委員會의 審議 後 結果를 事業許可 등 主管部署에 通報함으로써 評價關聯業務가 終了되게 되어 있어서 正작 交通影響評價로 당해 事業 등에 對한 適切한 交通對策이 講究되었으며 당해 事業 등에 依한 交通問題가 減少되었는지의 制度施行의 窮極의 目標 達成을 保障하는 制度의 裝置는 缺如되어 있는 問題點이 있다. 보다 具體的으로 現 制度의 問題點을 指摘하면, 첫째 評價者와 審議委員會에서 議決된 改善事業 履行與否 確認 困難한 점과, 둘째 評價書 內容의 信賴度 測定 方法이 없는점, 셋째 完工後 나타나는 豫側치

못한 問題에 對한 對處方案이 없는 점이다.

2) 改善方案

簡易評價 對象을 除外한 모든 對象事業 및 施設은 完工 1年後 事後評價를 實施토록 하는 것이 바람직하다. 事後評價는 管轄官廳이 直接 遂行하고 評價費用도 直接 負擔토록 하되, 事後評價에 必要한 專門人力이 不足한 管轄官廳은 公正性을 確保할 수 있는 專門研究機關에 事後評價를 依賴할 수 있도록 하는 것이 바람직하다.

管轄官廳은 事後評價 結果를 交通影響評價 審議委員會에 上程, 審議結果에 따라 施設主에게 改善事業의 施行을 命할 수 있도록 하며, 事後評價書의 內容은 事前 評價書의 內容에 準하되 改善案 履行與否와 事前 評價書의 豫側의 正確性에 對한 評價가 包含되도록 하는 것이 바람직하다.

6. 周邊 交通施設改善基金 徵收方案

1) 徵收 必要性

道路施設을 비롯한 公共서비스 施設에 對한 投資는 原則的으로 公共投資로 施行되어야 한다. 그러나 自動車의 急激한 增加와 個人交通手段의 利用擴大에 따라 公共投資만으로는 交通施設의 需要를 充足하기 어렵게 되었으며 不足한 投資財源을 開發에 따른 社會的 費用

分擔으로 充當키 위한 方案으로 대두되고 있는 것이 바로 周邊交通施設 改善基金 徵收制度이다.

새로운 施設의 開發은 隣接 道路에 새로운 交通量의 增加를 가져옴으로써 疏通狀態 惡化와 같은 交通上의 諸般問題를 惹起한다. 새로운 施設로 因한 交通問題는 그 施設의 利用者가 아닌 一般通行者에게도 피해를 주게 되며, 이는 施設이 誘發하는 一種의 社會的 費用이다. 交通量이 容量에 近接해 있거나 容量을 이미 超過한 道路에서는 若干의 交通量 增加가 큰 疏通障礙를 誘發하게 된다. 따라서 이러한 道路에 隣接해 있는 地域은 그렇지 않은 地域에 비해 施設 立地에 따른 限界混雜 誘發效果가 크며, 이의 改善에도 더 많은 費用이 들게 된다. 이를 모두 公共投資를 통해 改善하는 것은 現實的으로 不可能한 뿐만 아니라 資源의 適正利用이나 公共投資의 地域別 衡平 原則에도 違背된다. 따라서 施設의 開發에 따른 超過混雜誘發效果에 對해서는 開發者가 그 改善費用을 負擔토록 하는 것이 妥當하다.

또한 같은 地域內에서도 事業地域이 幹線道路에 面해 있는 境遇와 集散道路에 面한 境遇는 같은 交通量이라도 全體 交通體系에 미치는 惡影響 程度가 다르다. 그러나 이들 施設이 既存의 稅制에 의해 交通改善投資에 寄與하는 程度는 거의 差異가 없다. 이러한 施設의 位置에 따른 負擔額의 衡平을 維持하기 爲해서도 交通施設 改善基金制度의 導入은 必要하다.

한편 交通施設 改善基金制度의 導入은 交通條件이 좋지 못한 地域에 對해 開發意思를 抑制하며, 交通條件이 良好한 地域에 對한 開發意思를 相對的으로 促進케 되어 都市空間 開發이 交通體系와 調和를 이루도록 誘導하는 役割을 할 것으로 期待된다.

2) 負擔金の 決定 方法

本 研究의 先行研究인 “交通影響評價制度 施行方案 研究”에 依하면 負擔金 決定方法은

使用者費用(USER COST)에 根據하는 方案, 交通改善 事業費에 根據하는 方案, 誘發交通量에 따른 單純算出方案 등이 있다.

使用者 費用에 根據하는 方案은 새로운 施設의 開發에 따른 混雜으로 因해 現在의 通行人이 追加로 支拂하게 되는 時間費用 및 其他 費用의 合計를 一定期間동안 累積하여 부과하는 方案이다. 이 方法은 通行人의 時間價值 및 自動車 運行費用 등에 관한 廣範圍한 良質의 資料를 必要로 하며 算出式도 複雜하여 實用性이 거의 없는 方法이다. 또한 이 方法은 制度施行의 主要 目標인 改善事業의 施行과 無關한 論理的 根據에서 負擔金이 決定되므로, 地域에 따라서는 實際 改善事業에 所要되는 費用에 크게 못미치는 金額이 부과될 수도 있다.

交通改善 事業費에 根據하는 方案은 誘發交通量의 影響을 받는 街路의 서비스 水準을 現狀態로 維持시키는데 必要한 改善事業費를 事業者에게 負擔케 하는 方案이다. 이 方法역시 通行人의 平均通行距離 등 基礎的인 資料가 必要하나 使用者 費用에 根據하는 方法에 비해 資料의 蒐集이 훨씬 容易하며, 實際 改善에 所要되는 費用을 徵收하게 되므로 實用性이 훨씬 強한 方法이다.

交通誘發量에 따른 單純算出方式은 誘發交通量에 一定한 料率을 適用하여 算定하는 方法으로 負擔金の 算出式이 簡便한 長點은 있으나, 地域의 特性 등 特殊한 與件이 反映되기 어려우며 改善事業에 所要되는 實際費用과도 關聯이 적어 實際 適用하는 데는 無理가 있다.

以上 살펴본 세가지의 負擔金 決定方法 가운데는 改善事業費에 根據한 方法이 가장 實用性이 있는 方法이라고 할 수 있다. 이 方法에 依한 負擔金額은 다음식에 의해 負擔金이 決定된다.

$$P = \frac{U(TRG) TL}{CLM/2} \times CC(1 - ILR) PC$$

여기서,

- P : 負擔金額
 U : 施設原單位
 TRG : 原單位別 通行發生量
 TL : 平均通行距離(km)
 CLM : 1車線 交通容量
 CC : 1車線 1km 建設費
 ILR : 既存通過交通量에 對한 補正值
 PC : 開發者 負擔比率

이 방법은 앞서 言及한 바대로 가장 實用性이 있는 方法임에도 不拘하고 몇가지 論理的 및 運營上의 問題點을 안고 있다.

먼저 改善事業費를 單純히 새로운 道路의 改善費用에 根據하여 徵收하고 있으나 實際 改善事業의 內容은 이밖에도 信號燈의 設置, 橫斷步道, 陸橋, 地下道の 設置, 街角整理, 버스 및 택시 乘降場(베이) 設置 등 여러가지가 있을 수 있다. 따라서 이러한 施設의 改善이 必要할 境遇에는 實際 改善事業費가 不足하게 된다. 또한 境遇에 따라서는 새로운 車線의 建設이 完全히 不可能한 境遇도 있으며, 이러한 境遇에 새로운 所要車線에 根據하여 負擔金을 決定하는 것은 論理的 모순이다.

뿐만 아니라 이러한 수식에 의해서 負擔金을 決定할 境遇 事業地域의 幹線道路와의 位置關係나 交叉路에서의 實際 影響程度 등을 反映하여 正確한 影響程度를 把握하고 그에 맞는 改善對案의 實際 實施費用을 부과하기 어렵다.

따라서 本 研究에서는 必要한 改善事業費를 一括的인 수식에 의해 算定하기 보다는 交通 影響評價 및 審議過程을 통해 必要한 改善案의 具體的인 內容을 決定하고 開發者는 이의 實施費用을 負擔토록 하는 方案을 提示하고자 한다. 이 境遇는 負擔金의 決定에 關한 制度的 規定은 金額의 算定式의 形態가 아닌 開發前後 交通體系의 서비스水準 形態가 된다. 交通影響評價 및 審議過程에서는 規定된 서비스水準을 維持하기 爲한 各種 改善方案을 評價하고 最適對案을 決定하게 된다. 開發者의

負擔金은 決定된 最適對案의 實施費用이 된다.

管割官廳의 評價 및 審議擔當 部署는 審議 結果에 따라 改善案의 確定時, 이의 實施可能性을 該當施設 設置 및 管理部署와 協議토록 하는 것이 바람직하다.

開發者가 改善案을 直接 遂行하기를 원치 않거나, 直接 施行이 不可能한 境遇 負擔金의 算定은 管割官廳의 該當施設의 設置 擔當部署의 規定 및 實查結果에 따르면 된다.

納付된 負擔金은 審議結果 確定된 改善案의 施行 外의 用途로 專用되어서는 안되며, 管割官廳이 改善案을 施行기로 決定된 境遇, 工事의 遲延, 인플레이 등에 의한 追加 費用의 負擔責任은 管割官廳이 지며, 改善案 施行後 殘額이 있는 境遇만 여타 交通施設 投資로의 轉換이 可能토록 하는 것이 바람직하다.

IV. 結 論

本 研究의 主要內容은 앞에서 提示된 바와 같이 既存制度의 施行實態를 分析하여 制度的 矛盾點과 施行上의 諸般 問題點을 把握하고 이의 改善을 위해 國內外 類似制度의 施行實態를 勘案하여 現實的인 改善策을 마련하는데 目標을 두었다.

影響評價制度는 여러가지 요소가 상충되는 關係로 어떤 制度가 우리에게 適合하다고 斷定 짓기는 매우 어려웠으나 同制度가 圓滑히 執行되기 위해서는 최소한 關聯法令만은 整備되어야 할 것으로 判斷되었다. 그러나 關係法令의 改正만으로는 施行上 많은 問題가 發生할 것이므로 法에 反映되지 못했거나 法 執行上의 混亂의 所持가 있는 事項을 미연에 防止하여 同評價制度가 公正성과 客觀性을 維持하며 持續的으로 發展하기 위해서는 다음과 같은 研究가 持續되어야 할 것으로 判斷된다.

- 交通影響評價制度의 法令 解設集
- 交通關聯 公務員 教育訓練 教材
- 評價의 公正성과 客觀性 確保를 위한 評價指針書

- I.T.E의 Trip Generation과 같은 國內의 模型開發
- 評價關聯 諸般 模型開發 等.

參 考 文 獻

1. 交通開發研究院, 交通影響評價制度 施行 方案에 關한 研究, 1987.
2. 國立環境研究院, 環境影響評價制度의 定着 및 開發에 關한 研究, 1988.
3. 建設部, 人口影響評價書作成 및 業務處理 指針, 1984.
4. I.T.E., Site Impact Traffic Evaluation, 1986.
5. I.T.E., Traffic Access and Impact Studies for Site Development, 1988.
6. DuPage Country Division of Transportation, DuPage Country Impact Fee Study, 1988.
7. Draper, Robert W., "A Closer Look at Impact Fees," TRR 1107, TRB 1987, pp. 68-73.