

# 우리나라 교통문제의 현실과 처방

도 철 응 교수 · 한양대학교 교통공학과

경제가 발전하고 사회가 복잡해지면 인간의 경제활동과 사회활동의 양과 범위는 더욱 확대된다. 따라서 이러한 사람과 화물의 이동욕구를 충족시키기 위해서는 교통의 발달이 뒤따르지 않을 수 없다. 교통의 발달은 다시 인간활동을 증폭시킬 뿐만 아니라 편리하고 풍요롭게 함으로써 더욱 많은 교통서비스를 필요로 하는 순환은 거듭하게 된다. 교통과 인간생활과의 이와 같은 밀접한 연관성 때문에 교통의 양과 질은 바로 한 국가 또는 사회의 경제 및 사회활동 뿐만 아니라 그 구성원의 삶의 질을 평가하는 척도가 된다.

소득수준의 향상으로 우리는 과거에 비해 어느 정도 풍요로운 삶을 누리며 문화생활과 여가를 즐길 수 있게 되었다. 이에 비해 일상생활에서 겪는 교통상황은 우리를 매우 짜증나고 지치게 만든다. 이러한 사정은 승용차, 지하철, 버스 모두 마찬가지이다. 60년대의 콩나물시루 버스는 자취를 감추었지만, 도로가 꼭 막히고 다른 차량들과 뒤엉켜 있어 버스 이용시간은 그때보다 더 길어지게 되었다.

어쩔 수 없이 자가용을 이용하는 사람은 꼭 막힌 도로에서 많은 시간을 낭비하고, 옆에서 끼어들고 위협하는 차량들 때문에 피로와 스트레스는

말할 수도 없다. 급해서 탄다해도 막힌 도로에서 빨리 갈 재간이 없고, 그나마 택시를 잡기도 어려울뿐더러 타고 가는 동안 합승과 과속, 난폭운전으로 불안하여 손에 땀을 쥐고 눈을 감고 무사하기를 기도하며 가야 한다.

주차사정은 어떤가? 많은 시간을 낭비하여 목적지에 도착하더라도 주차할 마땅한 장소를 찾기가 쉽지 않다. 이로 인해 불법주차는 상습화되어 서울의 경우 작년 한 해에 자동차 2백만 대 중에서 2백만건 이상이 불법주차로 적발되었다. 적발된 건수는 사실상 전체 불법주차 차량의 극히 일부분에 지나지 않는다는 사실을 감안한다면 우리는 주차공간이 매우 부족하거나 또는 주차정책과 소위 주차문화라는 것이 아예 존재하지 않는다는 것을 알 수 있다.

가까운 곳을 걸어가는 보행자는 어떤가? 먼지와 매연 그리고 자동차에서 뿜어져 나오는 유독가스를 마시며 위험을 무릅쓰고 길을 걸어야 한다.

교통수단의 이용자만 불편한 것이 아니라, 운수업체 종사자와 경영자도 꼭 같은 입장이다. 운전기사는 열악한 근무환경과 낮은 보수 때문에 항상 불만에 차 있으며 이로 인하여 높은 이직율을 보이고 있어 경험있는 기사를 찾아보기 힘들다. 운

수업체 경영자는 낮은 요금과 교통혼잡으로 인한 운행횟수의 감소로 수입이 감소되어 좋은 서비스를 할 수가 없고, 따라서 승객을 다른 곳으로 빼앗겨 버려 다시 채산성이 나빠지는 악순환에서 벗어나지 못하고 다음 요금인상만 기다리며 버티고 있거나 그러지도 못하면 도산하는 경우가 허다하다.

국가 경제활동의 중추인 화물수송에서도 교통혼잡은 마찬가지이다. 도로와 철도는 말할 것도 없고, 항만시설도 크게 부족하여 물류비용이 계속 증가하고 있다. 기업의 매출액 중에서 물류비용의 비율이 17퍼센트에 달해 제품가격의 인상이인이 되고, 가뜩이나 어려운 국제환경에서 국가경쟁력이 크게 떨어지고 있다. 이와 같은 교통혼잡으로 인해 낭비되는 비용은 연간 6조원에 이른다.

그밖에도 불량한 도로조건과 교통안전시설의 미비, 바르지 못한 운전습관으로 인하여 일어나는 교통사고는 하루에 30명 꼴로 죽고 9백명 이상이 중.경상을 입어 OECD 국가중에서 가장 높은 사고율을 나타내고 있다. 이런 추세라면 일평생 동안 자기 주변의 사람들 중 과반수가 자동차 사고로 죽거나 다치는 꼴이 된다.

어디 그뿐인가? 자동차가 내뿜는 막대한 양의 배출가스와 매연은 눈에 보이지 않고 느낄 수도 없지만 우리의 호흡기, 심장에 치명적인 손상을 주고 있다. 예를 들어 40미터 도로가 만나는 교차로의 반경 1백 미터 범위내에서 자동차가 하루에 뿜어내는 배출가스는 2천5백 킬로그램 정도가 된다. 이들은 모두 독가스로서 만약 바람이 불지 않고 저기압 상태에서 확산이 되지 않는다면 인체에 심각한 손상을 주게 된다. 이 영향은 서서히 나타나기 때문에 우리가 인지를 못할 뿐이지 사실상 앞으로 가장 심각한 교통문제로 대두될 공산이 크다. 교차로가 아닌 도로변도 사정은 마찬가지이고 자동차 안이라 해서 자동차 밖과 차이가 있는 것은 아니다.

지금까지 이러한 교통문제의 해결책으로 장.단

기적인 것 또는 지엽적, 근본적인 것들이 무수히 제시되었으나 뚜렷한 효과를 나타내지 못하고 있다.

교통문제의 근본적인 해결책은 대중교통 우선 정책에 두어야 한다. 대중교통을 우선하고 승용차 이용을 억제하며 보행자, 자전거이용자의 우선권을 일정 수준 높인다는 정책목표를 설정하고, 구체적인 실행계획을 수립해야 한다. 지역교통의 경우 통행의 길이, 이용객의 수, 화물수송에의 영향에 따라 적합한 영역을 가진 수단이 효율적으로 운영될 수 있게끔 정책계획을 수립해야 한다. 이때 각 수단간의 연계와 상호관련성을 고려한 종합수송계획(Intermodal transportation planning)이어야 한다.

승용차 이용을 억제하기 위해서는 주행세 제도를 도입하고, 수요관리정책을 시행해야 한다. 수요관리정책 중에서 외국에서 현재 많이 쓰는 방법으로, 승용차 이용을 줄이는 기업체에 대하여 교통유발부담금 감면등 세제 혜택을 주는 방법이 있다. 이들 회사는 혜택 받은 돈으로 승용차를 이용하지 않는 직원들에게 대중교통요금을 지급하는 등의 보상을 한다. 승용차 이용 억제정책은 반드시 대중교통 서비스 개선이 병행되어야 하며, 불법주차단속을 철저히 해야만 효과가 크다.

교통행정을 일원화하고 전문화하는 일은 우리나라 교통의 난맥상을 제거하는 지름길이다. 경찰의 교통운영관리 업무를 건설교통부 또는 지자체로 가져오든가 경찰의 교통직을 전문화하든가 해야 한다. 또 같은 생활권에 포함된 여러 지자체의 교통행정을 통합조정하는 강력한 권한의 광역교통기구를 설치해야 한다. 현재 건교부의 대도시 광역교통기구는 인력.예산면에서나 부여된 기능으로 볼 때 초라하기 짝이 없다.

교통은 특성상 공공성격이 강하고 사회간접자본 투자에 막대한 예산이 소요되는 관계로 투자재원을 대폭 확충해야 하며, 합리적인 개원조달 및 배분정책을 펴 나가야 한다. 교통수요를 억제하는

효과를 내면서 재원을 만드는 방법은 역시 휘발유 값에 부가되는 주행세이다. 외국에서는 유류원가에 교통혼잡세, 환경개선세등을 추가하여 우리보다 상대적으로 높은 세금을 부과하고 있다. 기름 한방울 나지 않는 나라에서 생수가격보다 낮은 가격의 휘발유를 사용하고 있는 것 자체가 유류가격에 왜곡요소가 있음을 의미한다고 볼 수 있다.

유류가에 교통목적세를 붙여 유가를 인상하면 교통수요가 줄어들고, 또 여기서 얻은 재원으로 교통시설에 투자하면 교통난을 완화할 수 있는 일석이조의 효과를 얻을 것이다. 국가적으로 볼 때 이렇게 해서 얻은 개인의 편익 및 물류비용의 감소효과는 다른 어떤 추가비용을 상쇄하고도 남을 것이다.

주차요금의 징수도 무시 못할 재원이다. 주차공간을 시간대별로 탄력적으로 운영하고 주차시간 제한과 함께 요금징수방법을 개발하면 교통수요 억제 효과도 얻고 불법주차도 근절하며 재원조달도 가능하다. 뉴욕시의 경우 교통행정 비용의 75 퍼센트를 주차요금으로 충당한다.

교통문제 해결에 왕도가 없다. 여기에는 인내심과 꾸준한 투자 및 전문성을 가진 개선 노력이 필요하다. 그러나 역시 문제는 교통행정체계의 구조적 모순, 공무원의 전문성 부족, 투자예산 부족이 교통문제 해결의 걸림돌이 되고 있다는 사실이다. 이 중에서 투자재원과 공무원의 전문성만 우선 확보된다면, 그들의 문제의식과 능력과 사명감을 바탕으로 행정체계의 모순은 쉽게 극복될 수 있으리라 본다. 우리나라와 유사한 교통행정체계를 갖는 일본이 좋은 예로서, 교통경찰의 조직, 연구기능 및 그 전문성은 가히 세계 제일로 꼽히고 있으며, 건설성 및 운수성의 공무원들 역시 대단한 전문성을 가지고 있다.

지금까지 언급한 문제점에 추가하여, 교통정책에 영향을 주는 상위 정책 입안자들이 교통문제의 심각성과 그것의 파급효과 및 이로 인한 사회·경제적 손실에 대해서 명확한 인식을 가져야 한다는 것이다.

〈이기형 편집위원 : hylee@email.hanyang.ac.kr〉