

교통전문직공무원이 본 교통전문가의 할 일



김대호

1. 문제의 제기

최근 우리나라에서 직업선택의 인기1위는 공무원인 것으로 본인은 알고 있다. 그러나 공무원으로 우수하고 유능한 인력이 들어오고 나면 왠지 변화에 둔감하고 업무에 경직성이 있는 것으로 일부 국민들은 바라보고 평가하고 있는 게 사실이다. 우리나라 대학에서는 1960년대 말 전산. 도시계획 분야의 학과가 만들어져 지금까지 왔지만 전산분야는 공무원에 직종으로 자리매김을 하고 있지만 우리 교통 및 도시계획 분야는 필요성은 느끼지만 아직까지 9급, 7급, 5급 어느 직급에도 공채가 되지 않고 있다.

그 이유가 무엇인지 잘 떠오르지 않는다. 1980년대 중반 IBRD차관으로 다시말해 외국의 돈과 기술력으로 TSM(Transportation Systems Management) 사업을 서울시에 시작하면서 교통전문가가 서울시전문직공무원으로 공개채용되어 근무를 하게 되어 20여년이 지난 현재는 교통전문가가 관리관과 서기관 자리에서 근무를 하고 있다. 그러나 교통분야 공무원제도가 활성화 안되고 늦어지고 있는 일선 관공서에서 본인이 근무를 하면서 우리 교통전문가가 급하게 할 일 중

첫 번째, 교통분야 공무원에 교통전문가의 대폭 확충

두 번째, 교통관련 법제도의 정비 및 입법화

세 번째, 교통감리제도의 조기도입
네 번째, 공공분쟁 및 갈등해소에 교통전문가의 적극참여에 대해서 실태
및 문제점, 그리고 교통전문가의 활일을 제안해 본다.

II. 교통전문가의 활일

1. 교통분야 공무원에 교통전문가의 대폭 확충

1) 실태 및 문제점

- 건설교통부, 광역 및 기초지방자치단체에 교통전문가로 근무하는 공무원은 2004년말 약 200여명(별첨참고)에 이르고 있으나 관리관(1급)으로 서울시 1명과 서기관(4급)으로 전결권을 가진 사람은 5명(건교부1, 서울2, 경기1, 울산1)이 고작이고 일부 팀장 및 대부분 담당자로서 근무를 하고 있음
- 서울시 본청의 경우 총 3,304명중 5급 5명, 6급 8명, 7급 13명, 8급 9명이 행정 또는 교통으로 근무하도록 되어 있으나 교통직은 단 1명도(공개채용 또는 직종변경을 하고 있지 않음)없으며 대부분 계약직 공무원으로 활용하고 있음
그 이유는 타 직종에서 교통직으로 직종을 변경할 경우 4급이상을 올라갈 수가 없고 올라가더라도 미래에 대한 비전이나 경직성 때문에 행정직을 많이 선호하고 있는 게 현실임
- 또한, 일반직 공무원이면서 교통전문가(학사, 석사, 박사, 기사 및 기술사 소유자)라 하더라도 고질적인 교통민원 등으로 교통관련 부서에 근무를 하지 않아 인력 및 채용낭비를 초래하고 있으며 인사 등의 인센티브를 제공하더라도 교통분야는 기피부서로 전락되고 있음

2) 교통전문가의 활일

- 대학에서는 공무원을 많이 양성하여 교통전문가가 교통직이 아니더라도 교통부서에 근무할 수 있도록 하여야 하며 이와 병행하여 공무원 공채시 교통직 공무원을 채용하도록 노력하여야 함

- 또한, 전결권을 가질 수 있는 최소단위인 과장급으로 개방형 또는 계약직 공무원이라도 확대될 수 있도록 중앙부처 및 지방자치단체에 이해와 설득을 구해야 함
- 과장급 이상 공무원은 당분간 대학교수, 박사학위 소지자 등이 일정기간 봉사하는 마음으로 근무를 함으로써 교통전문가의 신뢰와 업무능력을 보여주어야 현재보다 교통분야 공무원이 활성화가 될 것임
- 국가적 사업의 공동수행 또는 전문성이 요구되는 업무는 민간분야에 양성된 고급전문인력을 국가기관에 파견을 받아 활용토록 국가공무원법 제32조의 4(파견근무), 공무원 임용령 제41조의 2(민간전문가의 파견근무), 민간전문가의 공직파견 운영지침에 규정하고 있으며 이 경우는 공무원 신분은 부여하지 않지만 직무상 행위는 공무원에 의한 행위로 보고 있으며 이를 근거로 경기도에서는 공무원 정원을 단기간내 확보하기 어려워 경기개발연구원의 석·박사급 6명을 채용하여 건설교통국내 대중교통운영개선과와 광역교통기획단에 근무하고 있어 타 기관에서도 확대 시행의 검토가 필요함

2. 교통관련 법제도의 정비 및 입법화

1) 실태 및 문제점

- 교통분야에는 도시교통정비촉진법, 교통체계효율화법, 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법, 교통안전법, 주차장법, 도로교통법, 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법, 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법 등이 있는데 이 가운데는 교통여건변화에 탄력적으로 대응하지 못하여 효율성 낮은 법이 있음
- 예를 들어 교통체계효율화법 제13조 제3항에 국고지원이 가능하도록 규정되어 있으나 국고보조기준이 마련되지 않아 부분적인 지원에 그치고 국비보조가 연말에 시달되어 계획적인 사업추진이 곤란한 실정이며 또한, 시스템구축과 정보제공이 건설교통부, 경찰청, 서울시, 경기도 등이 연계체계가 부족하여 이용자에게 많은 불편을 초래하고 있는 실정임

2) 교통전문가의 할일

- 교통전문가는 현행 법제도 및 체계를 면밀히 검토하여 재정비하여야 함
예를 들어 도시계획 분야는 국토기본법을 기본으로 국토의 계획 및 이용에 관한 법(도시기본계획, 도시관리계획, 지구단위계획 등)으로 정비할 한 바 있음
- 또한, 지속가능한 교통분야 등 미래에 대응할 수 있는 법제도를 만드는 데도 온갖 노력을 하여야 함

3. 교통감리제도의 조기도입

1) 실태 및 문제점

- 도로·철도·공항 등 대규모 SOC사업의 타당성은 교통전문가의 손으로 만들지만 설계, 시공, 준공 등 과정에서는 교통전문가가 참여할 수 있는 법제도적인 장치가 없이 의식있는 몇몇 공무원에 의해서 자문형식으로 일부 참여하고 있는 게 현실임
 - 감리규정: 건설기술관리법, 전력기술관리법, 정보통신공사업법 등
- 이로 인하여 성과품이 당초 의도한 대로 안될 뿐 아니라 품질도 저하되어 일부사업에서는 교통전문가 신뢰가 떨어지고 있음

2) 교통전문가의 할일

- 감리대상사업
 - 대규모 SOC사업: 도로, 철도, 공항, 항만, 정보통신사업 등
 - 교통전문사업: ITS, TSM, 교통안전시설, 도로부속시설사업, 교통영향 평가사업 등
- 법령 정비
 - 교통체계효율화법, 건설기술관리법, 정보통신공사업법 등에 교통감리사업 및 규모의 명문화
- 대학, 학회, 기술사협회 차원의 교육, 훈련 및 매뉴얼 개발 필요

4. 공공분쟁 및 갈등해소에 교통전문가의 적극참여

1) 실태 및 문제점

- 도로, 철도, 공항 등 건설에 따른 국민의 참여욕구와 갈등사례가 증가 추세로 막대한 국가경제적 손실초래
 - 서울외곽순환고속도로 사패산 터널: 20개월 중단(5,000억원 손실)
 - 경부고속철도 금정산, 천성산 터널: 1년중단(2조원 손실)
 - 경의선 고양시 일산구간 및 경부고속철도 대도시 지하화 구간 건설지연
 - 서울강남순환도로 건설 반대 및 노선변경요구로 건설지연
 - 용인-서울간 고속도로의 서울접속구간 인근지역주민의 교통혼잡을 우려한 노선변경요구로 건설지연
- 대규모 교통시설의 타당성 조사결과에 대한 객관성 시비
 - 사업비 과다 증액: 경부고속철도 3.1배, 수원-천안간 복선전철 3.9배
 - 부정확한 교통수요예측: 청주국제공항 15%, 인천공항고속도로 50%
- 용역수행과정의 공개 및 이해관계인 참여유도 장치 미흡

2) 교통전문가의 할일

- 계획단계부터 시민참여(PI: Public Involvement)와 교통전문가 적극 참여
- 대학 및 학회차원의 교육프로그램 및 매뉴얼 개발
- 용역 발주시 학계 등 일정수 이상의 외부 전문가가 참여할 수 있는 공동용역방식 및 용역결과 공개제도 도입
- 교통체계효율화법 및 건교부고시에 의한 공공교통시설개발사업에 관한 투자평가지침의 체계적인 갱신으로 타당성에 대한 신뢰성 및 투명성 확보

III. 마무리

교통문제는 이 세상에 우리가 살아 있는 한 해결될 수 없지만 정책목표를 세워놓고 이에 맞춰 관리를 할 수 있을 것이다. 그러므로 학계, 연구계, 관

계 그리고 전문기술업계는 교통분야 활성화를 위해서 자그마한 사안이라도 신뢰를 기반으로 쉬운 것부터 점진적으로 현행법제도의 체계적인 정비와 입법화하는데 매진해야 할 것이다.

그러기 위해서는 대한교통학회, 교통기술사협회, 교통영향평가협회는 정부가 문제 인식을 같이 하고 공동으로 대응할 수 있도록 설득하고 이해를 구해야 할 것이다. 그러면 우리 교통분야의 미래는 매우 밝을 것이다.

◎ **별첨: 교통전문직 현황 및 직위사례**

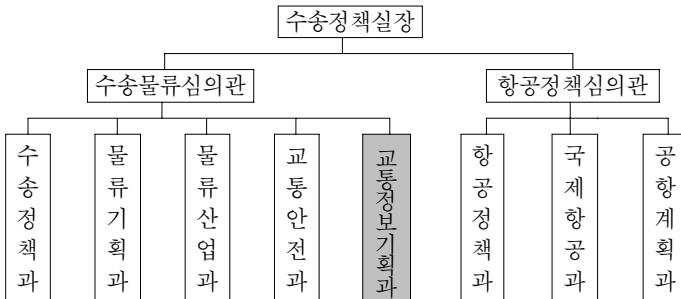
○ **교통전문직 현황**

(2004년 12월)

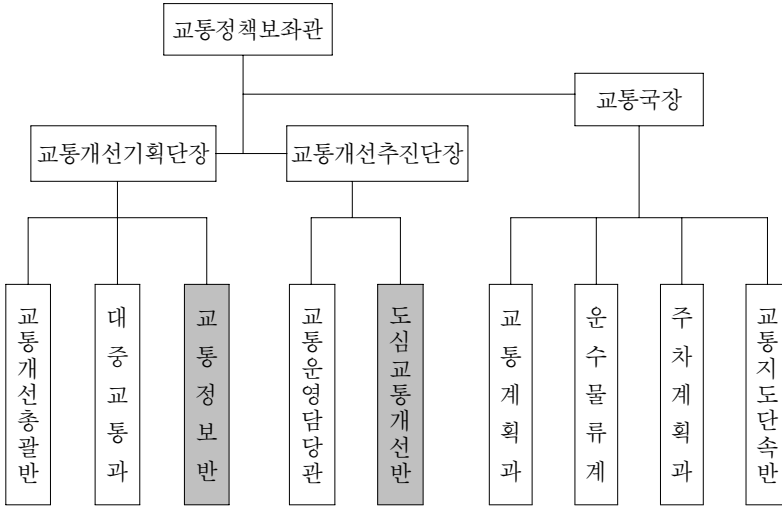
구 분	중앙부처, 특별·광역시청, 도청	시청·구청	합계	관련규정
계	85	110	195	
건 교 부	1		1	
서 울 시	46	78	124	
경 기 도	3	20	23	
광주광역시	5		5	
대전광역시	3		3	
대구광역시	7	7	14	
인천광역시	10		10	
울산광역시	7		7	
강 원 도		1	1	
경상북도	1		1	
전라남도		1	1	
전라북도	1	3	4	
충청북도	1		1	

○ **근무처별 직위(유형별 사례)**

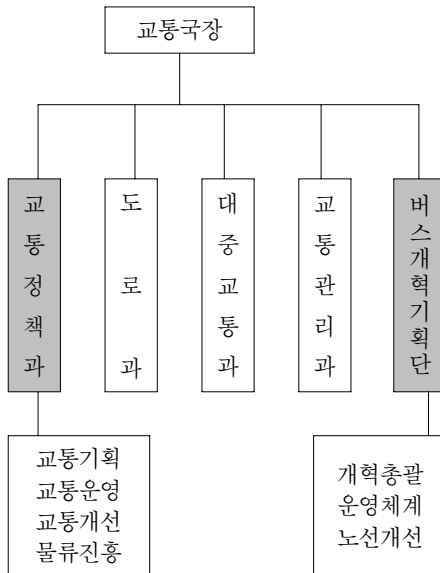
1. 건설교통부: 교통정보기획과장(개방형교통전문가)



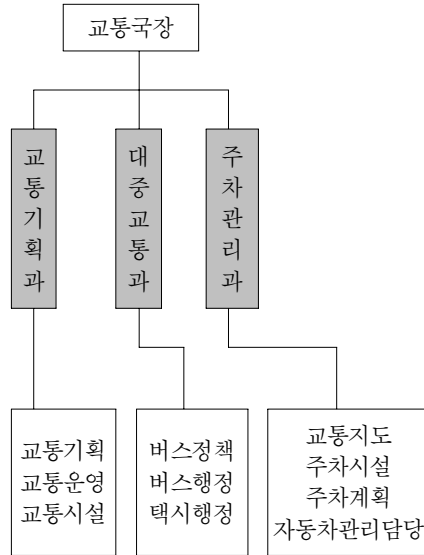
2. 서울특별시: 교통정책보좌관(1급), 도심교통개선반장(계약직),
교통정보반장(계약직)



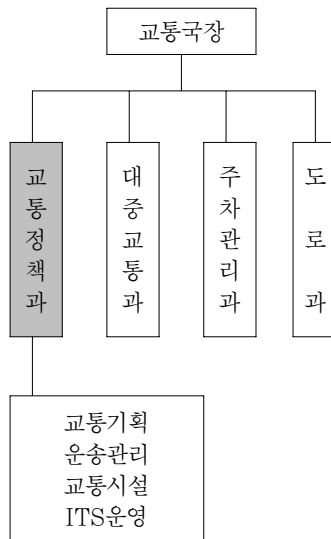
3. 대구광역시: 각 부서별 업무담당



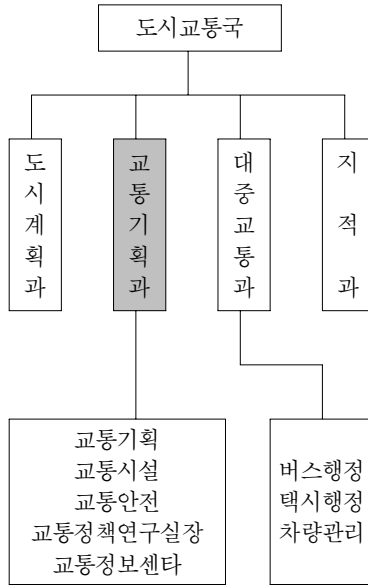
4. 인천광역시: 각 부서별 업무담당(계약직)



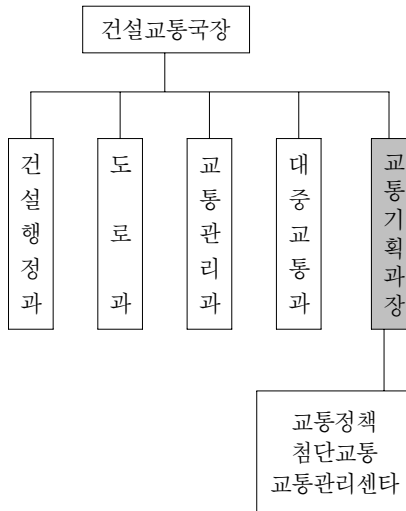
5. 대전광역시: 각 부서별 업무담당



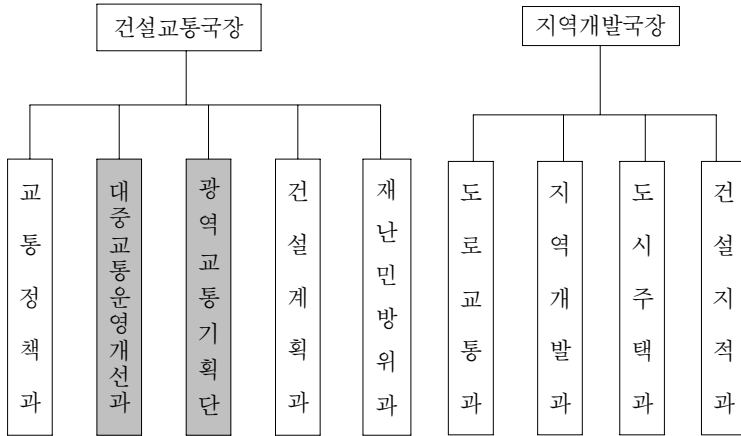
6. 광주광역시: 각 부서별 업무담당, 교통정책연구실장(계약직)



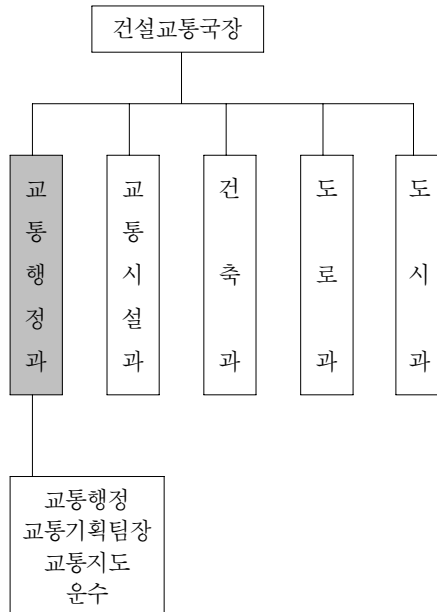
7. 울산광역시: 교통기획과장(계약직)



8. 경기도: 광역교통기획단장(계약직), 대중교통운영개선과 운영체계팀장과 광역교통기획단 교통정책팀장(경기개발연구원)



9. 경기도 부천시: 교통행정과내 교통기획팀장(계약직)



10. 경기도 안양시: 교통기획단내 신교통팀장(계약직)

