

교통전문 공무원 체계구축의 필요성과 발전방향



김익기

1. 교통전문 공무원 체계의 필요성

사회에서 교통의 근본적 역할은 인간의 활동을 원활하게 돕기 위해 공간적 거리를 효과적으로 극복하며 쉽게 사람과 화물이 이동할 수 있는 체계를 갖추는 것이다. 즉 생산활동, 사회활동 및 위락활동 등의 인간의 다양한 활동에 있어 가능한 공간적 거리에 의한 제약에서 자유롭게 하여 시장의 규모를 확대하게 하고, 그 결과 생산의 분업화와 대량화를 가져왔으며, 인간의 넓은 공간에서의 체험과 정보를 보다 쉽게 접할 수 있게 만든 것이 교통이다.

과학의 발전과 함께 교통수단과 시설도 발전하여 고속화, 대량화 또는 개별 특성화되는 역사를 거치며 오늘에 이르렀다. 따라서 고속화, 대량화 및 고급화하며 변화하면서 교통 분야는 점차 더 전문성을 요구하게 되었다. 즉 육상교통으로는 승용차, 버스, 철도, 경전철, 자전거, 파이프라인, moving sidewalk, 보행, 에스컬레이터, 엘리베이터 등의 교통수단이 발전하여 왔으며, 또한 항공교통, 해상교통도 속도가 향상되고, 탑승인용 및 탑재화물 용량도 대형화하는 교통수단이 계속 발전하여 왔다. 이와 같은 교통수단들이 원활하게 작동될 수 있도록 도로, 철도, 공항, 항만, 터미널, 차량기지, 주차장, 관제소 등의 사회간접자본 시설에 대한 과학적인 계획, 설계 및 건

설의 전문화가 필요하게 되었다. 그리고 이미 건설된 시설과 구축된 교통수단들을 신속하게, 안전하게, 편리하게, 안락하게 그리고 경제성 있게 운영의 효율성을 극대화할 수 있게 소프트웨어적인 기술적 개발과 활용에 대해서도 역시 전문화가 필요하게 되었다. 또한 이와 같은 시설과 교통수단을 지속해서 좋은 상태로 유지하기 위한 과학적인 유지관리 체계구축이 필요하였으며, 개별 통행자, 차량, 시설관리자, 차량운영자, 정부 등 관련 구성원 간의 상충을 극소화하고 조화로운 통합관리를 위한 전문적인 제도적 법규와 통제 및 관리체계가 필요하게 되었다.

우리나라에서는 교통시설물의 설계와 건설만이 전문적 기술이 필요한 것으로 인식하고, 기타 계획, 운영, 관리, 유지, 법규 및 통제에 대해서는 행정적 상식의 범위에서 해결할 수 있다고 여겨온 것이 아닌가하는 생각이 들 때가 있게 한다. 즉 오랜 기간 동안 전문가에 의해 연구되어 결정된 계획들 - 예로 들면 도로, 철도의 노선, 인터체인지 위치, 역사 위치 등을 - 영향력 있는 정치인이 단시간의 판단으로 변경하도록 주장하는 것을 보면 계획에 있어 전문성이라는 것을 인정받지 못한다는 느낌을 받는다. 특히 교통시설의 구석구석 그리고 지역적 특수한 환경을 고려하며 그때그때 전문적 판단을 필요로 하는 교통운영, 관리, 유지, 법규 및 통제를 중앙정부, 광역지방자치단체 및 기초지방자치단체 정부 내에 장기적으로 지속해서 꼼꼼히 따져볼 수 있도록 하는 전문화된 공무원제도가 아직 정착되어있지 못한 것을 보면, 아직도 정부 의사결정자 및 사회 전반적 인식이 교통 분야에 대한 전문성 필요를 인정하고 있지 않은 인상을 받게 된다. 이와 같은 교통전문 공무원제도의 미비와 교통 분야의 전문성에 대한 인식 부족은 우리나라에서 교통 분야의 역사가 짧다는 점과 이와 같은 짧은 역사로 인한 경험부족과 제도적 미비 속에서 많은 시행착오를 겪어 온데에 기인하지 않나 생각한다. 다시 말해서 과거 경제고속성장 시절은 차량보유대수 증가 그리고 자동차 시대에 맞게 과거 도시 형태에서 현대적 도시 형태로의 급격한 변모가 필요하였으며, 지역 균형발전과 지역적 역할 분담을 위해 지역 간 교통시설 구축의 필요성이 시급하였던 시절이다. 반면에 이 시절에는 교통전문 인력이 절대 부족한 상황이었으므로 계획, 설계, 건설, 운영, 관리의 전 분야에서 전문가들이 연구하며 경험하면서 동시에 현장에 적용하여야 하였으므로 부

분적으로는 시행착오가 있을 수밖에 없었던 시절이었다고 생각한다. 이와 같은 부분적 시행착오가 교통 전문 공무원 제도의 정착을 느리게 하는 요인 중의 하나였다고 생각된다.

현재의 여러 가지 상황이 과거와는 많이 달라져있다. 즉 선두 학자들에 의해 선진 외국의 교통전문지식이 우리나라에 보급되기 시작한지도 이미 30년 정도가 되었으며, 교통공학과의 학위를 받고 배출된 학생이 나오기 시작한지도 15년이 되어가고 있으며, 그 동안 교통 실무에서 know-how를 많이 축적한 전문 인력이 풍부하여졌다. 다시 말해서 교통 분야의 전문 인력 폭이 넓어졌으며 그 전문성도 점점 깊어가고 있다. 이와 같은 전문 인력들이 사회의 필요에 의해 적재적소에서 전문지식을 발휘할 수 있는 기회를 제공하는 사회적 체계가 갖추어질 시기가 이미 도달하였다고 생각한다. 사회가 다원화하며, 활동의 영역이 확대되고, 승용차 보유율이 점점 높아지며, 대도시에서는 다양한 새로운 교통수단들이 선을 보이기 시작하는 현대 사회에서는 점점 교통 관련 업무의 수요가 증대되며 그 업무의 전문성도 더욱 요구되게 될 것이다. 특히 교통은 매우 공공적 특성이 강하기 때문에 정부 차원에서 계획, 설계, 건설, 운영, 관리, 유지 및 통제를 하여야 하는 일들이 대부분이다. 그러므로 공공적 시각에서 정책을 수립하고, 집행할 수 있는 효율적인 공무원 제도의 정착은 필수적이라고 해야 할 것이다.

2. 우리나라 교통 분야 공무원 체계의 한계성

중앙정부의 경우 교통관련 업무로는 다음과 같은 내용을 포함하게 될 것이다. 첫째로 전국 규모의 교통체계 및 토지이용 패턴에 영향을 주리라고 예상되는 도로, 철도, 공항, 항만, 파이프라인 및 터미널등과 같은 교통시설물의 계획, 설계, 건설, 운영, 관리, 유지, 개선에 관한 업무일 것이다. 둘째로는 제약된 예산 안에서 정책 간의 균형적 예산안배와 집행 우선순위 설정 및 평가에 관한 업무가 있을 것이다. 셋째로는 각 지방자치단체의 교통관련 정책 및 업무에 관한 방향 설정, 절차 기준 및 표준화를 제시하여 중앙정부와 지방정부간 그리고 지방정부 상호간의 정책 통일성, 조화 및 협조체계가 원활하도록 하며, 필요시에는 법적, 제도적 장치를 구축하는 업무가 있을

것이다. 넷째로는 각 지방자치단체 간의 이해 대립에 의한 교통정책 수립의 어려움이 존재할 경우 분쟁 조정 기능의 업무가 있을 것이다. 다섯째로는 교통정책 수립 상의 기술축적, 성공 및 실패 교통정책 사례연구, 교통정책 수립에 필요한 기초자료 구축 등을 통해 지방정부에 정보제공, 기술보급 및 교육에 관한 업무가 있을 것이다.

서울특별시, 광역시 및 도와 같은 광역지방자치 정부의 경우의 교통관련 업무도 중앙정부와 유사한 업무를 수행할 것이나 다만 다루는 교통시설물의 기능적 위계가 좀 낮은 시설을 대상으로 할 것이며, 정책의 기본적인 방향제시 보다는 구체적 집행 정책의 업무가 더 많을 것이다. 즉 중앙정부가 추구하는 기본 교통정책의 방향을 수용하면서 광역자치정부 해당 지역 내의 특성에 맞게 정책을 상세화하고 구체화하며 집행하는 업무를 담당하게 될 것이다. 기초지방자치단체의 경우는 구석구석 교통환경 및 생활환경의 특성을 고려한 상세하고 구체적인 교통정책 집행 업무와 시민 의견수렴 업무가 더욱 많아질 것이다. 이상에서 서술한 각 정부 레벨에서 다루어야 할 교통관련 업무의 효율적인 수행은 각 정부 레벨에서 교통 전문성을 갖춘 담당 공무원 체계에 따라 그 효율성의 정도에 차이가 있게 될 것이다.

우리나라의 교통 분야 공무원 체계의 현실은 전문성을 누적시키며 또한 풍부한 경험을 통한 정책 실패의 가능성을 최소화하는 체계를 갖추지 못하였다고 생각한다. 우리나라 공무원의 순환보직 체계는 다양한 분야에 대한 경험은 가능하나 특정 분야의 전문성을 축적하기에는 적합하지 못하다고 생각된다. 특히 교통 분야와 같이 전문성을 요구하는 업무에 대해서는 공무원들의 전문성을 축적할 수 있도록 교통관련 부처에서 장기적 근무가 가능한 체계가 더 필요하다고 생각한다. 현재 전문적 지식이 필요한 정부 내의 직책에는 계약직 공무원으로 대신하고 있으나 그 규모도 매우 부족하며 신분에 대한 보장성이 없어 안정적이며 장기적인 일 추진 능력이 저하될 수밖에 없는 체계라 할 수 있다. 또한 교통 현장과 항상 밀착되어 업무를 추진하게 되는 광역 및 기초지방자치단체 경우 이제 겨우 대도시권 및 수도권 도시 정도에만 계약직 전문직 공무원을 채용하고 있다. 하지만 그 수도 적으며 또한 전문성을 요구하는 업무 개발과 활용에 대한 연구도 부족하다고 보이고, 다만 단순 교통민원에 대처하는 업무에 시달리는 경우가 있어 전문직 공무원이 전문성 업

무에 적절하게 활용되고 있지 못한 경우가 있다고 여겨진다.

정부 조직 내에 계획, 설계, 운영, 유지보수, 개선 등에 관해 직접적으로 수행할 수 있는 많은 인력조직을 구성할 필요는 없다고 보인다. 즉 여러 지방정부가 개별적인 조직을 상시적으로 갖기 보다는 용역업체 및 국책연구소의 전문 인력을 활용하는 것이 조직의 활용성 측면에서 더 경제성이 높을 것이다. 하지만 많은 인력구조는 가질 필요는 없어도 중요한 여러 개의 교통정책을 서로 통일성 있고 일관되며 조화를 이룰 수 있게 방향을 설정하고, 조정하고, 관리할 수 있는 교통전문 인력은 정부 내에 꼭 갖추고 있어야 할 것이다. 그래야만이 정부 내부에서 폭 넓은 정보와 종합적 정책 시각을 갖고 있는 교통전문 공무원이 어떤 사업이 필요하고, 어떤 정책에 대한 연구가 필요한지에 대한 문제 제기의 시작점을 제시할 수가 있으며, 정책 추진과정에서도 용역업체 또는 국책연구원과의 용역 연구 및 설계에 있어 전문적이고 구체적인 대화가 가능하여 업무 추진의 효율성을 높일 수가 있게 된다. 또한 복잡하지 않고 빠르게 전문지식을 이용하여 처리가 가능한 업무는 용역업체나 연구소에 의존함이 없이 교통전문 공무원에 의해 직접 업무가 수행될 수 있어 시간적으로나 예산적으로도 정부에 도움이 될 것이다. 하지만 현재 우리나라에서는 중앙정부, 광역 및 기초지방자치단체 정부에 이와 같은 전문적 업무를 담당할 공무원의 수는 매우 부족한 상태라고 파악된다. 순환직 교통담당 공무원을 제외하고 계약직 교통전문직 공무원의 수를 2004년 12월 기준으로 보면 총 195명으로 중앙정부와 광역자치단체 정부에는 85명(건교부 1명, 서울시 46명, 인천시 10명, 대구시 7명, 울산시 7명, 광주시 5명, 경기도 3명, 대전시 3명, 경상북도 1명, 전라북도 1명, 충청북도 1명)이며, 기초지방자치단체 정부에는 110명(서울시 내 구청 78명, 경기도 내 시 20명, 대구시 내 구청 7명, 전라북도 내 시 3명, 강원도 내 시 1명, 전라남도 내 시 1명)이 전부이다. (김대호, 2005) 이와 비교하여 미국의 메릴랜드 주의 주 교통부 내의 주 도로국(State Highway Administration, SHA)의 3,300여명 공무원 중에 1,100명 정도가 교통전문 인력(Transportation Planner 와 Engineer)으로 구성되어 있다고 한다. (최기만, 2005) 또한 메릴랜드 주 내에는 우리나라 광역교통조직에 해당하는 MPO와 각 도시 정부에 별도의 교통전문 공무원 조직을 갖고 있

다. 이와 같은 단순 비교로만 보아도 우리나라 전국의 모든 레벨의 정부에 근무하고 있는 교통전문직 공무원이 195명에 불과한데 비해 미국의 한 주인 메릴랜드 주의 그것도 한 부처인 도로국의 교통전문 인력이 약 1,100명 규모가 되니 얼마나 우리나라의 교통전문 공무원제도가 열악한가를 알 수가 있다. 물론 우리나라의 순환직 교통담당 공무원을 포함할 경우는 그 수가 많이 증가할 것이나 순환직 공무원의 경우 지속해서 교통 업무를 담당하지 않는다면 교통전문 인력으로 보기 힘들다는 취지에서의 단순비교된 것이다.

인력 구성 외에 우리나라 조직적 차원에서의 한계성으로 3C (Comprehensive, Continuing, Cooperative)로 대표되고 있는 종합적이며 지속적이며 협조적인 교통계획을 수립하기 위한 구조적 한계성을 안고 있다고 고려된다. 중앙정부에서는 도로, 철도, 항만, 공항 및 터미널 간의 균형적이고 유기적 연계성을 갖춘 체계구축과 함께 국토종합계획 등 다른 개발 계획과의 조화로운 연계성을 갖는 계획수립 및 예산기획을 수립하고, 부처 간의 갈등을 조정하기에는 부족한 체계를 갖고 있지 않은가 생각된다. 이와 같은 계획, 예산기획 및 조정 기능은 지방정부에서도 매우 필요하나 종합적으로 이와 같은 기능을 수행할 수 있는 부처 조직을 지방정부가 갖고 있지 못한 것으로 파악된다. 즉 도로, 철도, 대중교통, 해운, 항공, 국토계획, 도시계획, 상하수도, 하천 등의 업무를 다양한 부처에서 개별적으로 계획하고 집행이 이루어질 경우 항상 해당 부처에서의 사업을 우선시 할 것이며, 예산도 더욱 확보하고자 하는 부처 간의 경쟁이 있게 된다. 따라서 각 부처가 공공적 입장에서 객관적으로 3C에 입각한 종합적이고 조화로운 계획과 사업 우선순위에 의한 효율적 예산 기획을 수립하는데 방해적 요인이 될 수 있다고 생각된다. 각 부문별 계획업무를 담당하는 전문 공무원들이 함께 모인 하나의 조직에서 협의와 토론을 함께하며 종합적 시각에서 국가 및 지방정부의 장기, 중기, 단기적 계획을 수립하고 계속 점검, 수정하는 체계를 갖추는 것이 좋지 않을까 생각된다.

3. 교통전문 공무원체계의 발전 방향

현재 공무원 체계 하에서 교통 업무는 행정직, 토목직 및 교통직 공무원

이 수행하도록 되어있으나 교통직 공무원을 현재까지 단 1명도 공개 채용한 적이 없으며 또한 직종 변경한 경우도 없다. 이것은 교통직으로 4급 이상을 올라갈 수가 없으며 또한 민원이 많은 교통 부처에 근무를 회피하는 경향이 있기 때문으로 알려져 있다(김대호, 2005). 즉 현재 공무원 체계로는 교통 분야를 전문화하고자 희망하는 공무원이 안정적이며 지속적으로 근무하기 힘들게 제도적으로 차단되어 있으며, 특히 지방정부에서는 교통민원의 업무로 인해 비판의 대상이 되는 경우가 많고, 또한 쉽게 업적이 들어나지 않게 되어 개인 업적 평가에도 도움이 되지 않아 회피하는 부처로 되고 있다. 이와 같은 공무원 체계의 한계를 보완하기 위해 도입된 계약직 교통전문직 공무원 제도마저도 장기적인 개인 진로계획을 세우기에는 신분에 대한 보장이 매우 약하기 때문에 장기적 구상을 달성하기 위해 혼신의 노력을 하는 동기 부여가 부족하다. 따라서 점차 교통 분야 업무의 전문성이 요구하게 되는 정부 기관내의 업무 내용과 점차 전문성도 깊어 가는 교통 전문 인력의 폭 넓은 층을 활용한 향후 교통전문 공무원 체계의 발전 방향에 대해 4가지 논점을 제시하고 공개적 논의 필요성을 서술하고자 한다.

첫 번째 논점으로 현재 교통 업무를 담당하는 우수한 공무원이 더욱 전문화될 수 있도록 돕고, 그들이 지속적으로 축적한 전문적 경험과 지식을 오랫동안 교통정책에 활용할 수 있는 체계를 만들어 갈 필요가 있다고 생각된다. 즉 교통부처의 직책에 있어 행정직, 토목직 또는 교통직과 같이 공무원 개인의 해당 직제로 국한하지 말고 미국과 같이 그 해당 업무의 경력 및 자격요건에 의해 업무를 담당할 수 있도록 하여 전문성을 계속 누적하여 갈 수 있는 체계를 구축하는 방향에 대해 심각하게 논의할 필요가 있다고 생각된다. 또한 국장, 과장 등과 같이 전문성과 함께 관리자적 역할을 하는 수직적 보직체계와 함께 전문성 업무만 담당하면서도 보직 수당은 없을 지라도 호봉은 근무 연수에 따라 계속 올라 갈 수 있는 체계를 갖추어 전문적 업무에 집중하기를 원하는 공무원에게도 장기적 신분 보장을 할 수 있는 체계에 대해서도 함께 논의되어야 하지 않을까 생각한다. 이것은 현재 계약직 교통직 공무원도 포함하는 범위에서 함께 논의되는 것이 바람직할 것이다.

두 번째 논점으로는 교통민원과 근거 없는 교통정책에 대한 비판에 대해 교통 담당 공무원이 보호를 받고, 공익적 차원에서 성공한 정책에 대해서는

격려를 받을 수 있는 제도적 장치에 대해서도 논의할 필요가 있다. 교통 분야의 특성 상 국민들은 항상 더 높은 서비스를 기대하게 되므로 일단 교통 환경이 좋아졌어도 더 좋은 서비스를 요구하는 불평의 소리가 항상 있게 마련이다. 그리고 교통 업무에 있어 모든 계층을 다 만족시키는 정책 수립은 거의 불가능하므로 항상 불만 집단이 있게 마련이다. 그러므로 교통정책에 의해 혜택을 받는 계층은 조용한데 반해 상대적으로 피해를 받는 계층은 그 반대의 목소리가 크고 적극적일 수밖에 없어 정책의 반대가 항상 표면에 떠오르기 쉬운 것이다. 한 예로 고속철도의 경우 역사가 있는 지역의 주민들과 시설들은 많은 혜택을 보게 되나 고속철도 노선 만 지나가는 지역 주변의 시설과 주민은 지역 분할, 경관 저해, 소음 및 전기자기파에 의한 피해 등으로 혜택보다는 피해가 더 발생하는 경우가 있게 된다. 하지만 장거리 통행을 대량이며 고속으로 연결시켜주는 교통체계는 국토의 균형발전 및 접근성의 균형적 향상, 전국의 만나질 생활권에 의한 생산 활동 및 위락활동 활성화 등 공공적 차원에서 더 큰 혜택을 줄 수가 있을 것이다. 따라서 국가적 차원에서 혹은 광역권 차원에서 그리고 도시 차원에서 공공적인 혜택을 극대화하기 위해 일부 상대적 피해자에 대해서는 설득과 보상으로 협상을 하여야만 하는 입장이 있게 된다. 이와 같이 불가피하게 발생하는 민원과 정책반대에 대해 교통전문 공무원이 너무 휘둘리지 않고 공인으로써 전문성과 중심 있는 철학에 따라 정책을 곳곳이 추진할 수 있는 환경 구축에 대해서도 논의할 필요가 있다.

세 번째 논점은 현재 중앙정부, 광역 및 기초지방자치단체 내의 교통부처에서 수행하고 있는 업무에는 현재 포함되어있지 않지만 공적인 정부기관이 꼭 담당하여야 할 업무는 더 없는가에 대해서도 논의할 필요가 있다고 생각된다. 즉 교통 분야의 역사가 짧은 우리나라에서 과거에 전문 인력 부족으로 공무원의 업무에 포함되지 못하였던 업무 내용이 있을 수 있으므로 이점을 꼼꼼히 따져보고 논의될 필요도 있다. 한 예로 최근 감사원, 규제개혁단 및 규제개혁장관회의에서 쟁점이 되어 문제시되고 있는 교통영향평가 제도의 폐지에 대해 신중히 재검토되어야 한다고 고려된다. 즉 미국의 경우 교통전문 공무원은 자신이 관할하는 지역에 대해 교통패턴 및 현상에 대해 지역의 구석구석을 잘 알고 있으며, 전문적 분석기술도 갖고 있으므로 새로운

시설의 건설 및 개발, 토지이용의 변화 등에 의한 주변 도로에의 교통영향에 대한 분석을 담당한다. 그 분석 결과에 따라 추가적 도로 건설 또는 도로 확장이 필요한지 아니면 교차로 개선 및 진입도로 개선으로 충분한지 혹은 강력한 접근관리 기법을 적용할 것인지 등을 판단하고 개발의 규모 등에 대해 인허가를 결정하고 있다. 그리고 그 분석의 규모가 클 경우는 용역업체(consulting firm)에 의뢰하여 분석한 후 인허가 여부를 판단하고 있다. 즉 개발 사업에 의한 교통체증 현상은 공공적 차원의 외부비경제(negative externality)로 정부의 개입을 정당화하는 것으로 민간 사업자의 경제활동에 대한 규제로 보지는 않는다는 것이다. 즉 교통전문성을 갖는 공무원에 의해 그 지역적 특성에 따라 상황에 가장 알맞게 교통영향평가가 이루어지도록 하고 인허가 판단을 할 수 있는 재량권을 갖도록 하는 것이 가장 효율성을 높게 하는 체계일 것이다. 하지만 공무원의 비리에 대한 의구심이 높은 우리나라 풍토 속에서는 모든 기초지방자치단체에 획일적인 원칙을 적용하도록 요구하며, 그 행정적 절차와 분석 내용에 대해서도 법적으로 경직되게 규정하고 있다 보니 상황에 따라 가장 효율적이 해결책을 못 찾는 한계성을 갖게 된다. 그 결과 교통영향평가가 하나의 형식적인 절차로 인식되어지게 되고, 민간 개발업자는 정부의 불필요한 규제로 이해된 것이라 생각된다. 따라서 공무원의 신뢰성 회복과 함께 많은 재량권을 부여하고 그에 따른 책임도 함께 질수 있는 풍토가 조성되어 교통전문 공무원이 본연의 업무를 수행할 수 있도록 하는 제도적 발전에 대해서도 함께 고민하고 논의할 필요가 있다고 보인다.

네 번째 논점으로 계획 업무와 집행 업무의 조직적 분리에 대해 논의할 필요가 있다고 보인다. 미국의 지방정부 행정조직에서 볼 수 있는 것과 같이 교통 및 도시계획을 포함한 사회적, 경제적, 물리적 계획을 담당하는 계획부처(planning department)를 시장 직속(행정적 집행능력의 장점) 또는 의회 직속(정치적 중립성의 장점)으로 놓고 각 분야의 전문 공무원으로 구성하여 모든 연관된 분야를 함께 고려하며 종합적이고 조화를 이룰 수 있는 계획을 수립하고, 그 집행으로 인한 효과를 지속하여 점검하며 또한 필요시에는 수정하는 업무를 담당하도록 하고 있다. 이와 같이 상위의 계획부처에서 각 부처 간의 사업추진 우선순위 조정 및 상충되는 갈등 조정 역할

을 할 수 있도록 하는 체계에 대해서도 심각하게 논의 검토될 필요가 있다고 생각한다. 계획부처가 아닌 다른 부처는 각 분야별로 설계, 건설, 운영, 관리, 유지, 개선 등의 집행업무에만 집중하면 될 것이다. 각 부처에서는 이미 계획된 내용에 따라 집행만 하면 계획단계에서 다른 사업과의 집행 우선 순위와 연계성 및 종합성이 고려된 상태이므로 다른 부처와의 협의 없이 독립적으로 자신의 업무에 대해서만 효율 극대화를 추진하더라도 전체 시스템의 조화로운 효율성이 자연스럽게 달성되게 하는 체계가 될 수가 있다고 보인다.

이상에서 제안한 4가지 논점은 당장 공무원제도에 도입하기보다는 많은 전문가와 관련자들의 논의와 토의를 거치면서 발전적 방향으로 수정될 필요가 있는 사항이라고 생각한다. 만일 많은 전문가와 관련자들의 공통된 의견이 수렴될 수 있다면 최종적으로 의사결정자의 결심에 따라 제도적 변화가 추진될 수도 있을 것이라 생각한다.

4. 맺는말

교통 분야는 인류의 역사와 함께 계속 인간 삶의 질과 생산 활동에 지대한 영향을 주며 변천해 왔다. 특히 과학의 발달로 교통수단의 고속화, 대량화, 고급화하면서 신속성, 안전성, 경제성, 편리성, 안락성의 더욱 좋은 서비스를 제공할 수 있는 체계를 구축하고자 하는 노력이 지속되고 있다. 이와 같은 변화는 체계의 복잡성과 다양성 그리고 정밀성을 요구하게 되어 더욱 전문성을 요구하는 분야가 되어가고 있다. 특히 교통은 공공적 특성을 갖고 있어 많은 국가에서 교통 관련된 업무의 많은 부분을 정부가 담당하고 있다. 그러므로 교통전문 공무원제도는 국가적 전체 차원에서나, 광역권적 차원에서 그리고 기초지방자치단체 차원에서 효율적인 교통체계를 구축하고 운영하기 위해서는 매우 중요하다. 하지만 우리나라의 경우 교통 분야의 역사가 짧고 공무원 제도상의 경직성으로 교통전문 공무원 제도가 제대로 정착된 상태라고 보기는 어려운 상태이다. 그래서 이 글에서는 교통전문 공무원들이 장기적으로 안정적으로 근무할 수 있는 신분보장과 전문지식과 경험을 지속해서 누적할 수 있는 환경 그리고 교통의 종합성과 효율적 조화가

가능한 공무원 구조체계에 대해 논의하며 발전적 방향을 함께 모색할 것을 제안하였다.

참고문헌

1. 김대호, 교통전문직 공무원이 본 교통전문가의 할 일, 교통 기술과 정책, 제2권 제2호, pp. 31~41, 2005년 6월호.
2. 최기만, 미국의 교통행정체계의 역할과 기능, 교통 기술과 정책, 제2권 제2호, pp. 42~52, 2005년 6월호.