

대한교통학회를 이끌고 가실 17대 회장단께 드리는 말씀

An Open Letter to the New Leadership of the KST



김기혁

그동안 저희 16대 회장단은 이제까지 선배 회장단에서 추진하셨던 업무들을 이어받아 나름대로 학회 발전을 위해 열심히 노력하였으나, 역량부족으로 인하여 많은 업무들을 마무리하지 못하고 남겨 놓게 되어 송구스럽습니다.

현 회장단에서는 공약을 통해 학회운영에 대한 철학과 추진계획을 말씀을 하고 계시며, 이에 의거하여 학회를 미래 지향적으로 이끌고 가실 것으로 믿습니다. 단지 16대에서 이제까지 추진해왔던 업무들이 17대에도 공동의 관심사가 되어 지속적인 사업으로 인정될 경우, 도움을 드리기 위해 그동안 추진하였던 내용들에 대하여 기록에 남겨 전해드리고자 합니다.

학회 구성은 대학, 업계, 연구원, 공단, 공무원 등으로 다양하게 구성되어 있습니다. 가장 중심에서 있는 것은 대학으로 지속적으로 양적, 질적으로 우수한 인재를 배출해야만 전체적으로 교통분야가

유지될 수 있다고 봅니다. 그러나 대학의 존재는 학생들의 취업을 여하에 따라 존재가 달려 있습니다. 현재 많은 대학의 교통공학과와 도시공학과가 대학구조조정의 대상이 되고 있습니다. 대학구조조정의 중요한 지표중의 하나가 졸업생 취업률입니다. 따라서 취업율을 높이지 않고서는 학과가 존재할 수 없게 되었습니다.

그러나 작금의 교통산업분야는 일부 엔지니어링 회사들이 어려운 처지에 있어 교통관련학과의 졸업생들을 수용할만한 여지가 충분하지 않은 것이 현실입니다. 또한 이러한 불안한 산업계의 상황을 인지한 일부 졸업생들이 엔지니어링 회사의 취업을 기피하는 현상까지 나타나고 있습니다.

따라서 우리 학회의 가장 큰 업무 중의 하나는 교통산업을 다시 부활시켜 우리 후배들에게 질적으로 우수하고, 양적으로 풍부한 일거리를 제공하는 것이라고 생각합니다. 그러나 일부에서는 교통

의 업무를 규제 대상으로 인식하고 있어, 이러한 인식에 대해 설득하고 이해시킬 필요가 있습니다. 교통사업은 국민의 안전과 교통소통에 대한 편리성 제공이며, 국민을 위해 제공해야할 기본적인 복지임에도 불구하고 공허한 우리들만의 주장으로 끝나고 있습니다.

우리들이 추구하는 정책들이 너무나 당연하고 필요한 개혁으로 생각이 되나, 외부에서 보는 관점은 무관심 내지는 전혀 다른 차원의 생각을 가지고 있어, 이를 이해시키고 설득시키는 작업이 매우 어렵습니다. 그러나 이러한 노력이 국민을 위한 교통인의 임무이고 사명이라는 확신을 가지고 있다면, 학회가 추진하고자 하는 일들이 어렵고 불가능한 일이라도 포기하지 않고 끝까지 노력할 필요가 있다고 봅니다.

다음은 그동안 업무를 진행해온 내용과 업무를 진행하면서 그동안 느낀 Know-How에 대하여 기록한 내용입니다.

1. 국회입법 과정

교통산업을 활성화시키기 위해서는 개별 지자체의 조례를 개정하는 방안도 있으나 전국적으로 일괄 추진되기 위해서는 입법이 절대적으로 필요합니다. 다음은 의원입법의 국회 입법 절차에 대하여 서술한 내용입니다.

첫째, 우선적으로 입법하고자 하는 안건의 필요성이 보고서 형태로 작성되어야함. 보고서는 학회 주관으로 작성되어야하며 추상적인 내용보다는 구체적으로 입증될 수 있는 통계자료에 입각하여 작성되어야함. 따라서 법안별로 사전에 T/F팀을 구성하여 자체 토론회와 세미나 등이 선행되어야함. 이때 공감대를 형성하고 반대쪽의 여론을 설득시키기 위한 과정으로 사안별로 많은 분야의 전문가를 포함시킬 필요가 있음.

둘째, 국회에 입법발의를 요청하는 과정으로

국토교통위 소속 국회의원들과의 공감대 형성이 중요함. 이 과정에서 국토부나 국민안전처등의 중앙정부와의 공감대가 반드시 수행되어야함. 후속절차로 국회에서 공개 발표회를 가질 필요가 있음.

셋째, 법안을 국토위에 상정하여 의원입법으로 상정하는것을 결정하는 단계로서 이때 국회입법처 입법담당관의 검토보고서와 각 부처별 의견서가 첨부되는데 이 단계에서 부정적인 의견이 첨부될 경우 상정이 탈락될 수 있음. 따라서 해당 정부부처와의 공감대가 반드시 필요하고 국회 입법담당관을 이해시킬 수 있는 구체적인 증빙자료가 별도로 제출될 필요가 있음

넷째, 국토위 전체회의에서 법안심사소위의 심사대상 법안이 선정된 후 법안심사소위에서는 구체적으로 법안에 대한 심사를 소수의 전문분야 의원들이 심사를 실시하는 단계로서 가장 중요한 심사과정임. 이 단계에서는 국토위위원장이나 양당 간사들을 반드시 이해시켜야함.

다섯째, 법안심사소위 통과후 국토위 전체 회의를 다시 거쳐 국회 법사위원회에 상정되어 구체적인 법조문에 대한 심사 단계.

여섯째, 본회의에 상정되어 법안이 최종 결정되는 단계.

일곱째, 국회의 법안 입법이후 정부부처별 시행령과 시행규칙 제정 단계로 매우 중요한 절차가 남아 있음

2. 현재 국회상정법안 내용

현재 국회에 상정된 법안들은 학회의 지속된 노력의 결실로 2012년(15대 회장단 임기중)에 국토부로부터 연구용역을 받아 수행한 결과물입니다. 현재 국회에 상정된 두 개의 법안은 네 번째 단계에 있으며 준비중인 네 개의 법안은 두 번째 단계에 있습니다. 입법에 대하여 교통안전공단이나 도로교통공단, 국회교통안전포럼, 국회입법조

사관등이 도움이 필요하며 국토위와 안행위 위원들에 대한 설명과 공감대 형성이 필요합니다. 현재 추진되고 있는 법안 2개를 상정시키기 위해 3-4년 동안 수차례의 세미나와 수십차례의 간담회를 가져 의원입법으로 상정하였으며 이 법안들의 성공적 입법이 매우 중요하며 법안의 간추린 내용은 다음과 같습니다.

1) 교통영향분석·개선대책 관련 도축법 개정안

교통영향분석·개선대책의 명칭을 간결하게 변경하고, 사업준공후 주변 교통여건에 따라 필요시 교통영향평가결과로 준공된 시설물을 합법적으로 변경할 수 있는 절차를 마련하는 한편, 교통혼잡특별관리구역 제도의 효율화, 자전거 정책의 체계적 추진체계 마련 등을 위하여 현행 제도의 일부 미비점을 개선·보완하려는 것입니다.

가. 업무성격을 정확히 표현할 수 있고, 보다 쉽고 편리하게 사용할 수 있도록 “교통영향분석·개선대책”을 “교통영향평가”로 명칭 변경(안 제2조부터 제60조까지)

나. 건축물은 모두 건축위원회에서 심의하고 있으나 승인관청이 전문적인 검토가 필요하다고 판단하는 경우에는 통합심의회에서 분리하여 교통부분에 대하여 제17조제1항에 의한 교통영향평가심의위원회의 심의를 받을 수 있도록 함(안 제17조제2항).

다. 교통영향평가서 심의결과에 대해 사업자가 심의결과에 불복하는 경우에는 승인관청 등에 이의를 신청할 수 있는 법적 근거를 마련함(안 제17조의2신설).

라. 승인관청이 교통영향평가결과의 이행 여부 확인을 위해 사업자에게 교통대책 이행과 관련된 자료 제출을 요구할 수 있고 사업자는 이에 반드시 따르도록 함(안 제23조제2항·제6항, 제60조제1항제1호).

마. 교통영향평가결과에 따라 준공된 주요 교통

유발시설물에 대하여 사업 완료 후에 교통여건 변화에 따라 교통영향평가결과에 따라 준공된 시설물의 변경이 필요한 경우 합법적 변경절차를 마련하여 시설물의 무단변경으로 인한 폐해를 방지하고자 함(안 제24조의2, 제58조제1항제2호).

바. 지방자치단체별로 수립·시행 중인 “도시교통정비 기본계획”에 보행과 자전거를 대중교통과 효율적 연계체계 구축에 관한 사항을 포함하도록 하여 관련 정책의 체계적이고 지속적인 추진이 가능하도록 하고, 기존의 불명확했던 자전거 관련 사업의 내용과 범위를 명확히 하여 선택과 집중을 통한 효율적인 수요관리 정책으로 추진이 가능하도록 함(안 제5조 제2항 제2호바목, 제33조 제1항제7호).

사. 지역별 교통여건을 반영하지 못하여 지정사태가 없었던 교통혼잡특별관리구역·시설물의 지정기준을 지방자치단체 조례로 달리 정할 수 있도록 하고, 특별관리구역·시설물의 부설주차장 이용제한기한을 삭제하는 등 제도의 실효성을 제고함(안 제42조, 제46조, 제48조).

2) 대규모 지방행사 개최시 특별교통대책수립 의무화 도축법 개정안

지역축제, 각종 스포츠행사 등 지방의 대규모 행사 개최시 행사개최자가 특별교통대책을 사전에 수립하기 위한 법 개정을 위한 안입니다(안 제48조의2 신설)

제48조의2(특별교통대책의 수립·시행) ① 대통령령으로 정하는 규모 이상의 행사를 개최하려는 자(이하 “행사개최자”라 한다)는 특별교통대책을 수립하여 관할 시장이나 군수에게 제출하여야 한다. 다만, 다른 법률에서 정하는 바에 따라 특별교통대책을 수립하는 경우에는 그러하지 아니하다. ② 특별교통대책에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 교통 여건의 현황과 전망

2. 교통 수요의 분산대책 및 조정대책
3. 교통수단의 운행 통제, 대체교통수단의 운행, 교통수단의 증차(增車)·증회(增回) 및 노선 조정
4. 전용차로의 지정·운영, 대체교통로의 확보 등 교통시설 운영개선대책
5. 교통안전대책
6. 그 밖에 특별교통대책을 효율적으로 시행하기 위하여 필요한 사항

③ 시장이나 군수는 특별교통대책을 검토한 결과 제5항에 따른 세부기준에 맞지 아니하게 수립되거나 개선이 필요한 사항이 있는 경우에는 행사 개최자에 보완하게 할 수 있다.

④ 시장이나 군수는 특별교통대책을 확정하는 경우 세부 추진계획을 수립하여야 하며, 제1항에 따른 행사를 허가하는 때에는 행사개최자가 이행하여야 할 사항을 해당 허가의 조건으로 하는 등 특별교통대책의 충실한 이행에 필요한 조치를 하여야 한다.

⑤ 특별교통대책의 수립방법, 세부기준, 사후관리 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

3. 현재 입법추진 준비중인 법안

현재 국회에 계류중인 2개의 입법안과 더불어 다양한 분야에 많은 신규 입법 노력을 추진해왔습니다. 그중에서 가장 시급한 네 가지 안전을 정리해 보았습니다.

1) 공사중 교통처리대책의 법제화

도로법 시행령 제 28조 제1항의 별표1의2의 규정상 1개차로 이상 차로의 통행을 막는 경우 교통소통대책 수립을 도로관리자인 지방자치단체장의 조례로 권장하고 있지만 사장화된 규정입니다..

전국적으로 시행되고 있는 장기간 대형공사로 인하여 과도한 도로점용, 안전시설 미설치, 야간

시인성 미확보 등으로 도로 통행자들의 교통체증 및 교통사고, 통행비용증가의 문제가 발생하고 있으며 특히 재난 발생시 대형사고로 발생될 수 있어 이에 대한 준비가 필요합니다.

그동안 학회의 노력으로 서울, 대구, 부산, 광주 대전, 울산광역시에 조례를 만들어 도로점용에 따른 공사중 교통처리대책 수립 시행중에 있으나 본 법 자체가 도로법에 명시되어 있어 일부 광역시에서는 도로과에서 운영 및 심의를 진행하다 보니 교통분야에 대한 이해가 부족하여 개선이 필요한 실정입니다.

도로 공사는 전국적으로 발생되고 있기 때문에 전국적으로 일괄 실시할 수 있는 법제정이 필요하며 일부 광역시의 심의방법 개선에 대해서도 명시할 필요가 있습니다. 그동안 세미나와 보고서 작성 절차를 거쳤으며 효과분석의 보완이 필요한 상태입니다.

2) 특별교통안전진단의 법 개정

“특별교통안전진단”은 교통사고가 많은 교통시설에 대하여 전문기관의 진단을 통해 개선을 도모하는 제도입니다. 현재 교통안전법 제36조 제1항에는 필요에 따라 교통행정기관이 특별안전진단을 명할 수 있다고 선택적 사항으로 규정하고 있습니다.

전국적으로 특별안전진단 대상도로가 많이 발생하고 있는데도 불구하고 개선이 되고있지 않은 실정으로 특별안전진단 명령을 선택적 사항으로 할 것이 아니라 의무적 사항으로 변경해야 할 필요가 있습니다.

특별안전 진단대상은 사망자 3명이상, 중상 10명이상으로 이 기준은 운수사업법 제19조 동법 시행령 제11조의 중대 교통사고의 기준에 비하여 지나치게 완화된 기준으로 대상기준의 재설정 필요하며 특별교통안전진단기관으로 지정된 기관이 도로교통공단과 교통안전공단으로 국한되어 있어 교통안전진단을 실시할 수 있는 자격이 있는 기관

으로 확대 할 필요가 있습니다.

본 건에 대해서는 교통안전공단, 도로교통공단과 협의하여 추진할 필요가 있을 것 같습니다.

3) 생활권보행환경 개선 및 안전대책수립

도로교통법 제10조, 도로교통법 제8조, 교통안전법 제8조 등에 보행자 중심인 아닌 차량중심 보행의무를 규정하여 보행자를 경시하는 경향이 발생되고 있습니다. 개별법에 따라 분야별 단일기능 개선에만 치중하며 지역적 특성이 가미되지 않은 획일적인 계획과 보행시설의 지속적 유지관리가 미흡한 실정입니다.

생활권 도로의 대부분이 보행로 미설치나 보행로 협소 또는 상가 등의 주정차시설로 보행통행 및 안전통로 미확보로 교통복지 환경이 열악한 상황입니다.

따라서 법/제도의 개선 및 정비를 통해 법제화된 보행생활개선 지구단위 또는 구역단위의 실질적인 개선사업 시행이 필요합니다.(예: 1차구역-보행생활지구, 2차구역-보행생활 환경개선지구, 3차구역-보행생활 안전 및 편의증진구역 구분 계획 수립 및 집행)

교통영향분석·개선대책이나 교통성 검토를 하더라도 별도의 보행생활지구 개선대책 수립을 의무적으로 시행할 필요가 있으며, 계획단계에서 도로의 기능을 부여하고 이에 맞는 시설물배치 및 설치가 이루어질 수 있도록 보행생활권 개선대책 수립이 필요합니다.

그동안 학회에서 역점을 두고 많은 토론회와 세미나를 개최해 왔으나 기존 보행이동편의증진법, 교통약자이동편의증진법과의 상충으로 인하여 법 적용이 어려운 상태입니다.

국민안전처의 출범으로 보행사고의 심각성과 이면도로 주차문제들을 제기하여 이러한 문제들을 동시에 해결할 수 있는 생활권보행환경개선 및 안전대책의 수립의 필요성을 강조할 필요가 있습니다. 현재 세미나와 보고서 작성절차를 거쳤으며

법안의 개정 내용에 대한 추가 논의가 필요한 상태입니다.

4) 택지개발지구 재협의회 공동주택 교통심의도입

동일규모의 사업이 “도시개발법”에 따라 개발사업부지내에 건축하면 교통영향분석개선대책 수립 대상이 되나 “택지개발촉진법”에 따라 개발사업부지내에 건축하는 경우 수립대상에서 제외되는 불합리성이 발생하고 있습니다.

그동안 학회에서는 전국적으로 발생되고 있는 택지개발지구의 문제점에 대해 사례조사를 실시하여 입증자료를 제출하고 LH담당자와 여러차례 협의하였으나 의견이 받아들여지지 않았습니다.

그동안 LH공사에서는 많은 택지개발사업을 실시하여 추후 개발될 신규 택지개발사업은 그다지 많지 않을 것으로 판단되어 신중한 접근이 필요할 것 같습니다.

4. 교통행정의 전문화

교통행정의 효율을 높이기 위해 교통행정의 전문화를 위해 지속적으로 노력할 필요가 있습니다. 그동안 중앙정부차원에서 안전행정부, 감사원, 국민권익위원회, 국토교통부등에 문제를 제기하고 이해를 구하였으며, 각 중앙부처에서 지자체에 협조 공문을 발송(대한교통학회, 국토교통부, 감사원)하였으나 개선되지 않고 있습니다. 지방공무원 임용은 자치단체장의 권한이며, 지자체의 일반행정직 공무원 노조의 입장 때문에 교통분야의 공무원 임용이 미진한 상태로 이에 대한 학회의 노력이 필요합니다.

1) 임기제 교통전문직의 직제 개선

중앙부처의 제도 개선으로 전원 일괄 해결하는 방안과 지자체별로 임명권자에 의한 개별 별정직 전환방식이 있습니다.

중앙부처의 경우 그동안 수차례 만남을 통해 교통전문직을 무기계약직인 전문경력관으로의 전환에 대한 이해와 공감대 형성이 되었으나 담당자의 교체에 따라 재시도 해야할 필요가 발생하였습니다.

계약직인 임기제 교통전문직의 신분을 보장해주어 안정된 업무를 수행할 수 있도록 행안부의 지방공무원 인사담당자의 이해와 공감대 형성이 필요하나 전문경력관 전환에 대한 권한을 지자체장이 가지고 있어 지자체별로 개별적 노력을 통한 전환을 시도할 필요가 있습니다.

임기제 교통전문직의 평균 근무기간이 10년이상이며 각 지자체별로 절대 필수 요원임을 각 지자체별 자치단체장과 행정직 공무원노조에 대한 이해 작업이 필요합니다.

2) 교통시설직과 도시교통설계직의 채용

지방공무원의 채용으로 우선 기존의 공무원 직제에서 교통시설직과 도시교통설계직을 “교통직”으로 범위를 확대시키거나 “교통안전직”을 신설하는 방안으로 행안부의 공무원 직제에 관한 법을 개정하여 교통분야의 업무범위를 현실화 시킬 필요가 있습니다.

이제까지 행안부, 감사원, 국민권익위원회, 국토부를 통하여 교통시설직과 도시교통설계직의 채용을 요청해왔으나 자치단체장의 고유 권한으로 각 지자체장을 이해시키는 노력이 필요합니다.

각 지자체별 일반 행정직공무원 노조에 대한 설득 작업이 필요하나 현실적으로 어려움이 있습니다.

참고로 경기도의 경우 계약직인 교통전문직의 임기가 만료된 경우 교통시설직과 도시교통설계직을 채용하여 대체시키는 사례가 있습니다.

5. 경찰청 관련 업무

교통경찰 특체제도를 지속적으로 유지하기 위해 경찰청과의 합리적이고 건설적인 상호 이해가 필

요하며 양질의 교통경찰을 지속적으로 공급하지 못할 경우 인원 축소내지는 특체 폐지가 발생할 수 있어, 학계 교수들의 노력이 필요합니다. 교통경찰의 간부후보생 모집요청은 현 상태로서는 어려움이 있고 장기적으로 추진해야할 과제입니다. 지방경찰청의 교통안전시설심의위원회(과거 규제심의위원회)의 전문화된 운영을 위해 심의위원회의 전문가 참여가 필수적입니다. 또한 전문화된 심의 운영을 위해 난이도가 높은 안전의 경우 교통 전문가들에 의한 조사 분석보고서를 첨부하도록 지방청별 심의 운영을 개선할 필요가 있습니다.

이상의 내용들에 대하여서 경찰청에 건의하였으며 지방청별로 유도를 하여 조금씩 개선되고 있으나 지속적으로 노력하여 개선할 필요가 있습니다.

6. 기타 업무

1) 자동차 제조회사의 노력 촉구

외국의 자동차 제조회사와 같이 우리나라의 경우도 자동차로 인한 교통사고, 교통체증, 대기오염 등에 대하여 자동차 제조회사들이 사회적 책임을 인식하고 개선을 위한 노력에 동참할 것을 촉구할 필요가 있습니다. 따라서 “교통문제에 대한 자동차 제조회사의 사회적 역할” 등과 같은 다양한 세미나와 간담회 개최 등이 필요할 것 같습니다.

2) 보험회사 업무 지원

교통안전을 추구하기 위해 보험회사와 연관된 교통사고 경찰신고 활성화, 교통사고 과실비율 적용 개선, 보험료 지역별 차등화실시, 사고분석전문가를 통한 변호제도 도입등의 노력이 필요합니다.

그밖에도 도시계획 관련사항으로 도시계획 수립시 교통계획의 업무 재검토, 지구단위계획시 교통계획 수립의 문제, 차량, 보행수요에 맞는 도시계획도로 단면 기준 변경등이 있으며 이에 대한 개선

을 위해 도시계획학회와 수차례 협의를 하였으나 개선점을 찾지 못한 상태로 지속적인 노력이 필요합니다.

이상의 내용은 그동안의 추진 업무에 대하여 기억을 더듬어 작성한 것입니다. 그동안 이렇다 할 결실을 내지 못하고 과제만 많이 나열한 것 같아 송구스럽습니다. 물론 17대 회장단에서 열정을 가지고 추구하고자 하는 새로운 업무가 있을 것으로 판단됩니다. 본 자료는 그동안 진행해왔던 업무 내용에 대해 백서 형태로 작성한 것으로 학회 업무 진행에 조금이나마 도움이 되었으면 하는 바람으로 작성한 것입니다. 부디 17대 회장단의 건투를 기원하며 학회 발전을 위하여 많은 노력을 부탁드립니다.

대한교통학회 명예회장 김기혁