

교통계획체계 정립을 위한 법률정비방향 설정에 관한 연구

A Study on Revision Directions of Transportation Planning Laws

황상규 한국교통연구원 광역도시교통연구실 연구위원(제1저자)

성현곤 한국교통연구원 광역도시교통연구실 책임연구원(교신저자)

※ 주요단어: 교통계획법률, 교통계획체계, 정비방향, 정비방안

목 차

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적
2. 연구의 범위
3. 기존 문헌의 검토

II. 법률의 발달과 교통계획체계의 문제점

1. 제·개정 시기별 교통계획 관련 법률의 내용
2. 법정 교통계획 체계의 문제점

III. 교통계획 관련 법률정비사례의 시사점

1. 기본이념의 명문화
2. 계획관련 법률의 통·폐합
3. 주민참여기능의 대폭적 강화

IV. 교통계획체계 정립을 위한 법률정비 방향 및 방안

1. 법률정비의 기본방향
2. 법률정비의 주요방안

V. 결론

※ 본 연구는 한국교통연구원에서 2005년 수행한 정책과제인 “교통계획 관련 법률체계의 현안과 정비방향 수립” 연구내용을 수정·보완하여 정리한 것이며, 한국교통연구원의 정책기조와 다를 수 있음.

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

1961년 도로법 제정 이후 교통시설물 건설 및 운영·관리, 그리고 교통계획에 대한 많은 법률들이 제정 및 개정되었다. 그러나 개별 교통시설물 또는 특정 교통문제를 해결하기 위하여 제정된 개별법률에서 계획관련 조항들이 여타의 다른 계획 간 연계 또는 위계를 명확히 규정하고 있지 않아 계획의 혼란을 불러일으킬 뿐만 아니라 계획 간 연계를 통한 종합적 교통계획의 수립이 저해되고 있는 실정이다. 또한 현행 교통계획 관련 법률은 현시대의 당면한 교통문제 해소뿐만 아니라 변화된 가치가 투영되어 계획을 수립할 수 있도록 기능할 수 있어야 하지만 이를 수용하려는 노력이 다소 미흡하다고 볼 수 있다. 해외의 경우 교통계획 및 정책의 목표에 과거에는 고려하지 않았던 가치-예를 들어, 형평성, 환경성, 복지 등-를 반영할 수 있도록 계획 관련 법률들을 통·폐합하는 과정을 거쳤다.

따라서 본 연구는 주로 교통계획 관련 법률의 제정시기와 해당 법률조항의 검토, 그리고 국내외 유사사례의 분석을 통하여 교통계획체계상의 전반적인 문제점을 파악하고 개선방안 모색을 위한 관련 법률의 정비방향을 제시하고자 한다. 이를 위하여 먼저 교통계획과 관련된 주요 법률들의 제정시기별 계획 관련 법조항의 분석을 통하여 교통계획상의 전반적인 문제점을 제시하고자 한다. 다음으로는 국내외의 계획 관련 법령정비의 유사사례 고찰

을 통하여 적용가능한 시사점을 도출하고자 한다. 해외사례로서는 프랑스의 ‘국내교통기본법’, 일본의 ‘사회자본정비중점계획법’, 미국의 ‘연계종합교통효율화법’ 및 그 후속법들을 살펴보고, 국내의 경우 ‘국토기본법’ 등 국토계획 관련 법령정비 사례를 분석한다.

다음으로 교통계획 관련 법률의 문제점과 법 개정과 관련한 국내외 유사사례의 주요 특징들을 연계하여 교통계획 관련 법령정비의 기본방향 및 정비방향을 도출하였다. 마지막으로 본 연구의 결론 및 정책제언, 그리고 후속과제가 제시된다.

2. 연구의 범위

도로, 수송물류, 육상교통, 철도, 항공 등 교통과 직접적으로 관련된 법률은 약 40여 개에 이르고, 교통과 간접적으로 관련된 법률을 포함할 경우 그 수는 보다 많아지게 된다. 본 연구에서는 이들 수많은 교통관련 법률 중에서 주로 교통계획과 관련한 법률을 대상으로 교통계획체계와 관련된 부분을 중점적으로 다루고자 한다.

즉, 본 연구는 교통계획 관련 세세한 규정들의 문제점을 고찰하고 이에 대한 개선방안을 도출하는 것이 아니라 교통계획체계상의 전반적인 문제점을 파악하고 그에 대한 기본적인 정비방향을 제시하고자 한다. 이와 관련하여 본 연구에서 검토하게 될 교통계획 관련 주요 대상법률은 현재 공간단위계획의 법률과 개별교통시설물계획에 관한 법률로 대별할 수 있다. 공간단위 교통계획 관련 법률은 ‘교통체계효율화법’, ‘대도시권광역교통관리에관

1) 건설교통 관련 법률은 2005년 1월 현재 총 78개로, 이 중 도로(5), 수송물류(9), 육상교통(11), 철도(8), 항공(7) 등 총 40개 법률이 교통과 직접적으로 관련된 법률임. 자세한 내용은 황상규·성현곤(2005)의 연구를 참조하기 바람.

〈표 1〉 교통계획 관련 법규의 개선방안에 대한 기존 문헌 검토

연구자(연도)	관계법령	교통계획 관련 문제점
한국법제연구원(1995)	도로 관련법률	도로의 건설·관리주체 상이, 도로관련 종합적 계획의 부재, 통합도로법의 제안
김수철(1995)	도시교통정비촉진법	도시교통정비기본계획 실효성 미약과 토지이용과의 연관성 부재
김광식(1999)	토지이용 및 교통계획 관련법	공간계획에서 교통부문의 위상 미약, 계획상호 간의 연계성 부족, 계획집행의 실현수단 미비
최양규(2004)	철도건설법	국가철도망구축기본계획의 내용이 국가기간 교통망계획, 대도시권 광역교통계획, 도시교통정비기본계획, 도시철도기본계획 등의 내용과 중복 또는 유사성 존재
건설교통부·국토연구원(2003)	도시철도법, 철도건설법	철도역세권의 관련규정 미비로 일반 택지개발계획과 동일하게 개발됨
김훈(2004)	대도시권광역교통관리에관한특별법	광역철도사업의 계획과정에서의 주민참여부족 및 사전환경성 검토 부재
건설교통부(2004)	대도시권광역교통관리에관한특별법	광역교통개선대책의 수립 대상·범위·시기·절차 등에 대한 문제점으로 인한 난개발 및 교통문제의 지속
이상건 외 2인(2005)	대도시권광역교통관리에관한특별법	광역교통계획의 기간이 국가기간교통망계획, 도로정비기본계획과 달리 짧고, 기본계획이 부재, 광역도로 및 철도의 지정기준 불명확
국토연구원(2005)	대도시권광역교통관리에관한특별법	광역교통망계획을 위한 중·장기 계획 부재, 타 계획과의 위계 및 관련계획 조정기능 부재, 광역교통시설의 지정기준 모호 등

한특별법’, ‘도시교통정비촉진법’, ‘교통약자의이 동편의증진법’, ‘대중교통육성및이용촉진에관한법 른’ 등이 있고, 교통시설물 계획 관련법률은 ‘도로 법’, ‘농어촌도로정비법’, ‘도시철도법’, ‘철도건설 법’ 등이 있다.

3. 기존 문헌의 검토

교통계획 관련 법률의 문제점과 정비의 기본방향을 도출하기 이전에, 본 연구는 지금까지 교통관련 법률의 문제점에 대한 기존 문헌을 고찰하였다.

〈표 2〉 교통계획 관련 법률의 제정시기

시기	법률명(제정시기)
1960년대	도로법(1961), 도로정비촉진법(1967)
1970년대	고속국도법(1970), 지하철도건설촉진법(1979)
1980년대	국유철도건설촉진법(1984), 도시교통정비촉진법(1986), 지하철도의건설및운영에관한법률(1986)
1990년대	도시철도법(1990), 농어촌도로정비법(1991), 공공철도건설촉진법(1996), 대도시권광역교통관리에관한특별법(1997), 교통체계효율화법(1999)
2000년대	철도건설법(2004), 대중교통육성및이용촉진에관한법률(2005), 교통약자의이동편의증진법(2005)

주: 제시된 계획 관련법률들 중 일부는 시간이 흐르면서 다른 법률과 통합 또는 대체되는 과정을 거치기도 함.

<표 1>은 교통관련 관계법령과 교통계획과 관련된 문제점을 언급한 주요 선행연구들을 요약하고 있다. 이들 연구들은 주로 개별법률들에 대한 문제점을 제시하고 그에 대한 개선방안을 제시하고 있다. 그러나 이들 문헌들은 주로 특정한 교통부문에 대한 개별법을 주요 연구대상으로 하여 다른 계획들의 법률의 내용을 검토하고 있어서 전반적으로 교통계획체계상의 문제점을 도출하기에는 한계가 있다. 한편, 김광식(1999)의 연구는 전체적으로 본 연구와 유사하게 종합적으로 교통계획 관련 법률들을 고찰하고 있다. 그러나 그의 연구는 교통계획간의 연관성에 대한 관점보다는 교통계획과 토지이용계획과의 관계만을 주로 다루고 있다는 점에서 교통계획 관련 법률의 내용을 다루고 있는 본 연구와는 차이가 있다고 할 수 있다.

II. 법률의 발달과 교통계획체계의 문제점

1. 제·개정 시기별 교통계획 관련 법률의 내용

본 절에서는 교통계획 관련 법률의 제·개정을 시기별로 고찰함으로써 교통계획체계의 문제점을 살

펴보고자 한다. 1945년 해방 이후 1960년대에 경제성장을 촉진하는 정책을 수립하는 시기 이전까지 우리나라의 교통계획 관련 법률에는 대부분 일제시대에 만들어진 법령이 그대로 사용되었다. 그러나 1960년대에 접어들면서 각종 교통계획 관련 법률들이 제정되기 시작하였다. <표 2>는 교통계획 관련 법률의 제정시기를 보여주고 있다.

국가의 주요정책이 경제성장에 주안점을 둔 1960년대와 1970년대는 사회간접자본시설의 확충이 주요 관심사였다. 이로 인해 교통과 관련해서는 도로 및 철도의 투자를 촉진하는 법률이 제정되었다. 이 당시의 법정 교통계획들은 주로 도로 및 철도 등의 교통시설물계획에 한정되었으며, 이들 계획은 국가의 경제성장계획에 의하여 주로 추진되었다. 또한 교통계획의 집행력 확보가 마련되지 않은 시기라고 볼 수 있다. 예를 들어, 도로정비촉진법에 의한 도로정비장기계획이 계획수립의 의무와 절차만을 규정하였을 뿐 계획확정 결정의 절차 및 내용에 대한 규정을 담고 있지 않아, 집행력이 확보되지 못하였다(한국법제연구원, 1995).

이후 1980년대는 소득수준의 증대로 인한 자가용 승용차 이용이 급격히 증가하면서 유발된 도시

교통의 문제를 해결하기 위하여 계획관련 법률이 제정되는 시기라고 볼 수 있다. 1986년 도시교통정비촉진법과 지하철도의건설및운영에관한법률이 제정되어, 도시교통의 원활한 소통을 위하여 교통수요관리 및 지하철도건설의 계획을 수립할 수 있는 여건이 조성되었다. 1990년대는 대도시권 교통문제와 교통수단 간의 연계성을 확보하고자 시도하는 시기라고 볼 수 있다. 대도시권광역교통관리에 관한특별법이 도시의 광역화에 따른 교통문제를 해결하기 위하여 1997년에 제정되었고, 교통수단 간 연계체계를 확립하기 위하여 교통체계효율화법이 1999년에 제정되었다. 교통체계효율화법에 의한 국가기간교통망계획이 국가기간망시설²⁾에 국한되고 있기는 하지만 이 시기에 종합적인 교통체계의 수립을 의무화하였다는 측면에서 계획관련 법률이 진일보한 시기라고 볼 수 있다. 또한 도시철도의 건설 및 운영계획을 통한 대도시권의 교통흐름을 원활히 하기 위하여 지하철도의건설및운영에관한법률이 도시철도법으로 대체되어 제정되기도 하였다.

이후 2000년대에 접어들면서 교통계획의 기초는 획기적인 변화를 맞이하게 된다. 즉, 차량의 이동성보다는 사람의 접근성, 이동권의 보장을 통한 교통이용의 형평성, 친환경적인 교통시설의 투자 및 운영, 교통약자를 배려하는 복지위주의 교통정책이 각종 계획 관련 법률에서 명문화되기 시작하였다. 예를 들어, 대중교통육성및이용촉진에관한법률(2005)과 교통약자의이동편의증진법(2005)이 대표적인 법률이다. 전자의 법률은 대중교통이용증대, 농어촌 및 벽지 주민을 위한 대중교통의 편

의증진, 장애인 및 노약자에 대한 교통서비스의 강화 등을 위한 대중교통계획을 수립하도록 의무화하고 있다. 후자의 법률은 교통약자에 대하여 보다 구체적인 교통계획을 수립하도록 규정하고 있다. 즉, 중앙정부 및 지방정부에게 이동편의시설의 설치 및 관리, 대중교통수단의 편리한 이용보장, 보행우선구역의 지정 등을 내용으로 하는 편의시설증진계획을 수립하도록 의무화하고 있다.

한편, 1999년에 도로정비촉진법에 포함되어 있던 도로정비기본계획을 도로법에 통합하면서 도로정비기본계획에 ‘환경친화적인 도로건설 방안’의 수립을 의무화하고 있다. 또한 2002년에 개정된 도시교통정비촉진법에서 ‘환경친화적인 교통체계의 구축’을 위한 도시교통정비기본계획을 수립하도록 하고 있다. 2004년에 공공철도건설촉진법과 고속철도건설촉진법에 통·폐합되어 철도건설법이 제정되면서, 철도건설기본계획에서 ‘환경친화적인 철도의 건설방안’이 국가의 책무임을 명시(법 제3조)하고 있다. 요약하면, 2000년대에 접어들면서 제·개정되는 대부분의 법률들이 환경친화적이고 지속가능한 교통계획 및 정책의 패러다임의 반영을 의무화하고 있는 추세라 할 수 있다.

2. 법정 교통계획 체계의 문제점

오늘날 법정교통계획의 문제점은 크게 4가지 - 교통계획의 난립과 종합적 계획체계의 부재, 수립주체 및 계획기간의 불일치, 교통정책환경의 변화에 대한 대응부족, 갈등관리체계의 미비로 인한 각종 건설사업의 지연 -로 나누어 볼 수 있다. 첫째, 우

2) 법 제2조의 3항에 따르면, 국가기간교통시설은 지역 간 간선교통기능을 수행하는 교통시설로서 고속국도 및 일반국도, 도시철도를 제외한 철도, 공항, 무역항 등을 의미함.

〈표 3〉 교통계획 관련 법률과 내용

구분	계획	법	시간적 범위
국가 교통	국가기간교통망계획 지능형교통체계기본계획 대중교통기본계획 편의시설증진계획 국가철도망구축계획	교통체계효율화법 교통체계효율화법 대중교통육성및이용촉진에관한법률 교통약자의이동편의증진법 철도건설법	20년 규정 없음 5년 5년 10년
지역 및 광역교통	대도시권광역교통계획 광역차원의 지능형교통체계기본계획	대도시권광역교통관리에관한특별법 교통체계효율화법	20년 (입법예고) 1년
도시 및 기타지역 교통	도시교통정비기본계획 지방편의시설증진계획 지능형교통체계기본계획(지방) 지방대중교통계획 도시철도기본계획 농어촌도로기본계획	도시교통정비촉진법 교통약자의이동편의증진법 교통체계효율화법 대중교통육성및이용촉진에관한법률 도시철도법 농어촌도로정비법	20년 5년 1년 5년 필요 시 5년
교통축	도로정비기본계획	도로법	10년

주: 계획은 육상교통관련 법정기본계획만의 내용을 담고 있으며, 기본계획을 토대로 한 중기계획과 연차별 시행계획은 생략하였음

리나라의 법정교통계획은 각종 교통시설물 및 당면한 특정부문에 대한 교통계획을 각각 수립하게 되어 있어 수많은 교통계획이 양산되었을 뿐만 아니라 이들 계획 간 위계가 불명확하여 종합적인 교통계획을 수립하는 것이 어려운 구조로 되어 있다. 예를 들어 지방의 대중교통기본계획은 대부분 도시교통정비기본계획의 내용과 중복됨에도 불구하고, 대중교통육성및이용촉진에관한법률에 의하여 별도로 수립하도록 되어 있다. 즉, 도시교통정비기본계획에서는 대중교통체계의 개선과 철도 및 도시철도에 대한 광역교통체계 개선의 내용을 담고 있다(도시교통정비촉진법 제5조)³⁾. 또 다른 예로서 국가철도망구축계획의 내용이 국가기간교통망계획의 내용과 유사하면서 중복되고 있다(최양

규, 2004).

1960년대 이후 경제성장기에는 도로 및 철도 등의 교통시설별로 투자 및 정비계획이 개별법에 의하여 수립되었다. 예를 들어, 도로정비기본계획은 도로법에 의하여, 지역 간 철도기본계획인 국가철도망구축계획은 철도건설법에 의하여 수립되도록 되어 있다. 그러나 이들 교통시설물계획은 지역 간 교통축의 정비라는 측면에서 동일한 특성을 가지고 있지만, 이들의 계획 간 상호연계 또는 고려를 하지 않아 지역 간 교통시설의 확충 및 정비측면에서 중복투자의 가능성이 존재한다. 또한 도시교통정비촉진법에 의하여 도시교통정비계획을, 도시철도법에 의하여 도시철도기본계획을 수립하도록 되어 있다. 이들 법정계획 또한 도시라는 공통

3) 대중교통육성을 종합적으로 지원하기 위해서 개별 교통시설물 및 도시교통계획과 관련한 기존 관련 법률을 각각 개정하는 것보다 는 별도의 법률을 제정하는 것이 효과적임을 대중교통육성법 제정을 위한 공청회에서 이재립(2003)은 제시한 바 있음.

된 특성을 가지고 있어, 도시교통의 문제를 종합적으로 해결하기 위해서 도시철도기본계획과 도시교통정비계획은 상호 긴밀한 연관성을 가져야 한다. 그러나 이들 계획의 수립을 명문화하고 있는 어떤 법에서도 두 계획 간의 관계를 규정하고 있지 않고 있다. 따라서 지역 간 교통시설물계획이나 도시교통계획 측면에서의 다른 계획 간의 관계를 규정하고 있지 않아 종합적 교통계획의 수립이 어렵다.

둘째, 계획수립기간이 불일치하여 계획의 일관성 및 계획 간 연계체계의 혼란을 유발할 소지가 있다(<표 3> 참조). 도시 및 지방차원의 교통기본계획의 계획기간의 주기를 살펴보면, 도시교통정비기본계획은 20년, 편의시설증진기본계획은 5년, 지능형교통체계기본계획은 1년, 대중교통기본계획은 5년으로 규정되어 있다. 수립주체가 동일함에도 불구하고 계획의 수립주기가 상이하여, 계획의 일관성을 유지하기 어려운 점이 있다고 볼 수 있다. 또한 교통체계효율화법에서 지능형교통체계기본계획의 수립주기에 대한 규정을 두고 있지 않아 법정계획으로서의 기능을 침해할 소지가 있다⁴⁾.

셋째, 21세기를 대비한 새로운 교통정책환경 변화에 대응할 수 있는 교통계획의 수립에 대한 규정이 미흡한 편이다. 1990년대 후반부터 토지이용뿐만 아니라 환경을 고려한 지속가능하고 환경친화적인 교통체계 구축이 교통정책의 주요한 기조가 되어오고 있다. 1990년대 후반 이후 제·개정되는 대부분의 교통계획 관련 법률에서 21세기의 변화에 대응하는 교통정책의 기조들이 반영되고 있

으나, 선언적인 차원에서 머물고 있는 실정이다⁵⁾. 게다가 이들 선언적 규정 또한 교통계획의 한 항목으로 설정되어 있어, 변화된 교통정책의 기조를 수립되어야 하는 교통계획들에서 일관되게 추진되는 데 한계가 있다. 예를 들어 도로법에서 도로정비기본계획상에 환경친화적 도로건설방안을 포함(법 제23조의 2)하도록 하고 있으나, 법의 제정목적에 환경친화적 관련 도로의 건설 및 관리라는 목적이 반영되지 않음으로 인하여 명목상의 방안으로 전락할 우려가 있다.

마지막으로 행정기능이 분권화되고 시민의 참여가 활성화되고 있으나, 교통계획의 수립절차에서 이를 반영하는 규정이 미흡하여 각종 건설사업의 지연과 이로 인한 막대한 재정적 손실을 유발하고 있는 실정이다. 과거와는 달리 최근에는 주민의식수준의 향상으로 정책참여에 대한 욕구가 증대되었고, 환경에 대한 관심이 고조되어 각종 건설사업에 대한 갈등이 심화되고 있다. 예를 들어 서울외곽순환도로 사패산 구간과 경부고속철도 천성산 통과구간의 건설사업에서 주민 및 환경단체의 반대로 인하여 사업이 중단되고 있어 막대한 경제적인 손실을 유발하였다. 도로사업의 경우에도 주민참여는 고시, 공람 및 공청회 등의 일방향적인 측면에서 제도화되어 있으며, 구상이나 계획단계에서 주민의 의견수렴은 미미한 편이다(김응철 외 3인, 1995). 현재 건설교통부는 건설교통 사업추진시의 주민갈등관리와 관련하여 세부시행지침을 작성하고, 고속도로사업에서 주민 등 이해관계자의 적극적인 참여를 유도하는 등 주민참여제도의 도

4) 지능형교통체계기본계획의 주기가 규정에 없어, 실무에서는 계획수립의 주기를 20년 단위로 보고 계획을 수립하고 있음.
5) 도시교통정비촉진법은 도시교통정비계획에서 '환경친화적인 교통체계의 구축'과 대중교통육성법에서의 '친환경적인 대중교통수단의 개발 및 보급', 철도건설법에서 '환경친화적인 철도의 건설방안'에 대한 선언적인 규정이 있음.

〈표 4〉 계획관련 법률정비의 사례 요약

법률정비사례	국가 (정비시기)	주요 시사점
국내교통기본법 (Loi d'Orientation des Transports Interieurs)	프랑스 (1982)	<ul style="list-style-type: none"> • 교통계획의 기본이념 명문화 • 종합교통정책의 방향 설정 • 권한의 지방이양 및 주민참여 확대
사회자본정비중점계획법	일본 (2003)	<ul style="list-style-type: none"> • 계획 및 정책의 기본이념 명문화 • 교통시설물 관련 법률의 통·폐합 및 투자의 효율성 강화 • 계획입안단계부터 주민참여 제도적 보장
연방교통계획 관련법 (ISTEA, 1991; TEA-21, 1997; SAFETEA, 2003)	미국 (1991)	<ul style="list-style-type: none"> • 교통계획 및 정책기조 변화 적시적 반영 • 교통시설물 건설 및 운영·관리에 대한 통합재정운영 • 계획수립단계에서부터 주민참여 제도적 보장
도시계획 관련법	한국 (2002)	<ul style="list-style-type: none"> • 국토관리의 기본이념 명문화 • 유사·중복 법제의 통·폐합 및 특별법 폐지 • 선계획·후개발의 기본원칙 구현

입을 시도하고 있다(권영인·윤성순, 2005). 그러나 외국의 경우는 건설사업의 구상단계에서부터 주민의 지속적인 참여를 유도하는 갈등관리체계를 적극적으로 개발하여 적용해오고 있다는 점에서 여전히 주민참여제도는 상대적으로 미비한 편이라고 볼 수 있다.

III. 교통계획 관련 법률정비사례의 시사점

교통계획 관련 법률정비의 주요사례로 본 연구에서는 프랑스의 국내 교통기본법, 일본의 사회자본정비중점계획법, 미국의 연방교통계획 관련법, 그리고 국내에서는 국토 및 도시계획 관련법을 분석하였다. 국내의 국토 및 도시계획 관련 정비사례는 교통계획과 관련이 없으나, 국내의 제도적 여건이 동일하다는 점에서 교통계획 관련 법률의 정비방향을 설정하는 데 시사점을 도출할 수 있으므로

본 연구에서 이를 다루고 있다.

본 연구의 목적과 관련하여 국내외 계획관련 법률정비의 사례를 살펴보면, 계획의 기본이념 명문화, 계획관련 법률의 통·폐합 및 투자효율성 강화, 그리고 주민참여기능의 대폭적 강조 등으로 대별할 수 있다(〈표 4〉 참조).

1. 기본이념의 명문화

프랑스의 국내 교통기본법에서는 교통계획의 기본이념으로서 국민의 교통권과 환경친화적 수송수단의 이용이 제1조에서 명문화되어 있다. 이로 인해 계획수립기관은 국민의 교통권을 보장하면서 환경친화적인 교통계획 및 교통시설물계획을 의무사항으로 인식하고, 이를 달성하기 위한 노력을 경주하도록 하고 있다. 구체적으로 살펴보면, “교통권은 이용자가 적절한 접근수단, 교통비용, 그리고 사회

적 비용의 조건하에서 국민에게 허용된 교통수단을 선택하여 이동하거나 이러한 정보를 접할 수 있는 권리가 보장되어야 한다”라고 규정하고 있다. 또한, 동법 제2조에서 교통약자의 교통권을 명시함으로써, 복지교통의 기본원칙을 준수하도록 하고 있다. 이와 같은 교통권의 보장을 지리적으로 고립되어 있거나 농촌과 같은 저밀도의 지역에 거주하는 주민에게도 혜택이 돌아가도록 규정함으로써, 교통체계의 국토균형을 도모하고 있다. 이와 더불어 국내교통기본법은 환경친화적인 교통시설물의 설치와 유지·보수에 대한 내용을 포함하여 교통혼잡 및 환경오염을 최소화하는 교통시설물로의 투자와 운영정책의 기초를 유지하게끔 유도하고 있다. 또한 제4조에서는 대중교통의 개발과 이용의 장려를 종합교통정책의 최우선목표로 설정하면서 모든 교통수단을 망라한 교통개발기본계획의 수립가능성을 명시하고 있다.

한편, 2003년에 제정된 일본의 사회자본정비중점계획법에서도 계획의 기본이념을 명문화하고 있다. 이를 살펴보면, “사회자본정비계획에 의한 도로 등의 정비사업은 국가 경쟁력을 강화시키고, 경제사회의 지속적인 발전과 풍부한 국민 생활의 실현, 안전성의 확보, 환경 보존과 함께 자립적이고 개성이 풍부한 지역사회 형성을 도모할 수 있어야 한다”고 규정하고 있다. 이러한 이념들은 지난 1960년대와 1970년대의 고도성장기에서 일본경제의 생산성 향상에 대한 강조뿐만 아니라 지속가능성과 다원화된 지역사회 창출 등에 대한 요구를 충족시키고 있다는 점에서 이전과 같은 막대한 재원이 소요되는 투자정책과 뚜렷한 대비를 보여주는 것이라 할 수 있다.

1990년대 이후 미국 교통정책의 기본원칙은 법

률 제정당시의 시대적 상황을 고려하면서 변천되어 왔다. 비록 정도의 차이가 있다할지라도 지난 15년 동안 미국의 교통정책은 교통수단 간 효율화 제고, 대중교통 및 비동력 교통수단의 강조, 교통안전 등에 대하여 일관되게 강조해왔다. 1991년에 교통과 토지이용 그리고 대기질과의 연계를 시도한 최초의 연방교통법(ISTEA: Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991)가 통과되었다(Atash, 1996). 연계종합교통효율화법이라고 불리는 이 법은 공급위주 연방교통정책의 기본이념 변화를 가시화한 법으로 교통정책은 연계교통체계의 효율적 달성에 주안점을 두면서, 부분적으로 현존하는 교통체계의 개선, 교통혼잡의 완화, 대중교통 및 비동력교통수단 이용증대를 위한 시설투자를 강조하였다. 이어 입안된 TEA-21(Transportation Equity Act for the 21st Century of 1997)은 교통의 형평성을 제고하고 대중교통체계의 지원을 보다 강조하면서 지난 6년 동안 연간 70억 달러가 대중교통사업에 투자되도록 하였다. 이후 통과된 SAFETEA(Safe Accountable Flexible and Efficient Transportation Act of 2003)안은 ISTEA와 TEA-21의 기초를 유지하면서 교통안전에 보다 많은 중점을 두고 있다(U.S. Department of Transportation, 2003).

2002년 국내에서 제정된 국토기본법에서도 계획 및 정책이념을 도입하고 있다는 특징이 있다(최정기, 2000). 즉, “국토는 모든 국민의 삶의 터전이며 후세에 물려줄 민족의 자산이므로, 국토에 관한 계획 및 정책은 개발과 환경의 조화를 바탕으로, 국토를 균형있게 발전시키고 국가의 경쟁력을 높이며, 국민의 삶의 질을 개선함으로써 국토의 지속가능한 발전을 도모할 수 있도록 이를 수립·집행하여야 한다”라고 법 제2조에서 규정하고 있다. 이

러한 정책이념의 도입으로 계획의 수립뿐만 아니라 집행단계에서도 이를 반영할 수 있도록 규정하고 있다. 또한 각종 계획 및 개별사업 관련법률들 통·폐합한 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에서도 선계획·후개발이라는 기본원칙을 도입하였으며, 이를 성장관리적 기능의 기본원칙으로 설정하고 있다(한만희, 2000). 즉, ‘계획 없이는 도시개발이 없다’는 원칙이 포함됨으로써, 국토의 난개발을 미연에 방지하고 계획적 관리기능이 강조되었다. 예를 들어, 관리기능 강화의 수단으로써, 제1종 및 제2종 지구단위계획, 개발밀도관리구역, 기반시설 부담구역 등의 공간적 관리수단과 토지적성평가, 기반시설연동제, 개발허가제 등의 관리제도가 새로이 개편된 법률에 도입되었다⁶⁾.

2. 계획관련 법률의 통·폐합

계획관련 유사 법률의 통·폐합 사례는 국내의 국토 및 도시계획 분야와 일본의 사회간접자본 관련 계획 부문으로 대별할 수 있다. 먼저 국내사례를 살펴보면, 국토 및 도시계획 관련 유사·중복 법제의 통·폐합 및 특별법의 폐지가 있다. 2002년 통·폐합 이전의 국토·도시계획 및 관리와 관련된 법률은 계획법(국토건설종합계획법, 국토이용관리법, 도시계획법)과 개별사업법(토지구획정리사업법, 택지개발촉진법, 도시재개발법, 주택건설촉진법 등)으로 나눌 수 있다. 개편 이후에는 전자의 3개 계획법을 국토기본법과 국토의계획및이용에관한법률로 통·폐합하였다는 특징이 있다. 또한 개

별사업을 위한 법률에서 토지구획정리사업법의 일부내용을 도시개발법으로 이전한 후 폐지하였으며, 도시재개발법·도시저소득주민의주거환경개선을위한임시조치법·주택건설촉진법의 일부를 통·폐합하여 도시민주거환경정비법을 신설하였고, 주택건설촉진법을 폐지하고 주택법을 제정하였다. 이러한 계획 및 개별사업 관련법률의 통·폐합은 유사하거나 중복되어 있는 법제를 정비하여 일관성 있는 국토 및 도시계획의 수립과 운영·관리가 가능해졌다는 데 의의가 있을 것이다.

한편, 일본의 사회자본중점정비계획법은 사회간접자본 정비사업을 중점적·효율적·효과적으로 진행하기 위하여 관련된 개별 법률의 폐지 및 사회자본정비중점계획에서의 사회자본 간 연계효율화 방안을 담고 있는 것이 주요 특징이다. 기존의 9개 분야(도로, 교통안전시설, 공항, 항만, 도시공원, 하수도, 치수, 급경사지, 해안)별로 수립되던 각종 개별 사회간접자본에 대한 계획을 하나의 사회자본정비중점계획에 통합하여 수립하는 것이다. 따라서 이 법의 제정에 따라 기존에 사회간접자본의 부문별로 수립되던 계획의 관련 법률이었던 도시공원, 하수도, 항만 등의 긴급조치법이 폐지되었고, 도로정비 및 치산치수의 긴급조치법에 대한 내용도 재편되었다. 또한 사회자본정비중점계획에는 향후 5년 동안 중점목표와 이의 달성을 위한 사회자본정비사업 개요, 사업상호 간의 연계성 확보, 기존 사회자본의 유효한 활용, 공공공사 입찰 및 계약의 개선, 기술개발 등에 의한 비용감소 및 기타 사회자본정비사업을 효과적·효율적으로 실시

6) ‘제2종지구단위계획’은 농촌지역의 집단적 개발을 계획적으로 추진하기 위한 제도이고, ‘개발허가제’는 중·소규모의 단발적 개발 행위를 통제하는 장치로서 과거의 형질변경허가제도를 강화한 제도이며, ‘토지적성평가’는 개발로 인한 환경훼손을 최소화하는 예방적 성격의 제도임.

하기 위한 조치에 관한 사항 등을 포함하도록 하고 있다(김현, 2003). 이러한 내용은 지난 고도경제 성장기에 경제성장을 유지하면서 국토의 균형발전을 달성하기 위하여 수없이 전개되어온 사회간접 자본의 투자에 대한 비효율성을 개선하기 위한 방안이다.

3. 주민참여기능의 대폭적 강화

교통계획 관련 주민참여제도의 모범사례로서 프랑스, 일본, 미국의 사례를 들 수 있다. 프랑스의 국내 교통기본법이 시사하는 바는 교통계획 및 정책의 주체를 국민 전체와 지방정부로 강조하고 있다는 점이다. 즉, 이 법은 파리지역을 제외한 전국에 걸쳐서 교통행정에 관한 권한을 지방정부 또는 교통협의체인 지역교통관리청(Autorites Organisatrices)에 이양하도록 하고 있다(김수철, 1995). 또한 이 법은 역사적으로 중앙집권적인 교통계획 및 정책을 추진해온 기초에서 벗어나, 지역주민이 더욱 직접적인 형태로 교통계획 및 정책에 참여하도록 유도하고 있다. 예를 들어, 주민 참여를 위하여 주민투표와 리콜권, 사업의 정보공개 요구권을 보장하도록 명시하고 있다. 게다가 교통정책의 수립을 위하여 도지사의 권한을 강화시키고, 지방자치단체 간의 협력을 강화하도록 촉구하고 있다(道路投資評價研究會, 1997).

일본의 사회자본정비중점계획법은 주민참여의 법적·제도적 조항을 명시하고 있다는 점이다. 예를 들어 법 제4조 4항은 사회자본중점계획안을 작성하고자 할 때는 반드시 주무성령(主務省令)에 정한 대로 국민의 의견을 반영하기 위하여 필요한 조치를 강구함과 동시에 도도부현의 의견을 청취

하도록 되어 있다.

사회자본정비중점계획법은 사회자본정비사업의 계획단계보다 선행되는 구상단계에서 주민참여의 절차와 각종 운용지침을 도입하고 있다는 점에서 일본의 주민참여제도의 진일보라 할 수 있다.

마지막으로 1990년대 이후 미국의 연방교통 관련법은 교통계획이나 정비 등 주민의 생활과 직결되는 사업에 주민의 의견을 반영하고자 하는 내용을 담고 있다는 것이다. ISTEA와 TEA-21에서는 교통시설 건설사업에 있어서 주민참여를 한층 강화한 규정을 두어 왔다.

예를 들어, ISTEA에서는 대도시권의 교통계획 및 개선계획의 수립에 있어서 주민들에게 자발적으로 계획의 정보를 제공하도록 하고, 계획의 초기 단계에서부터 지속적으로 주민의 참여를 가능하도록 규정하고 있다. 따라서 미국의 각 주 및 지방정부에서는 이러한 연방정부의 강제규정을 실현하기 위하여 자체적으로 주민참여모형과 세부지침을 개발하여 시행하여 오고 있다(권영인·박정욱, 2004).

IV. 교통계획체계 정립을 위한 법률정비 방향 및 방안

1. 법률정비의 기본방향

교통계획체계상의 문제점과 국내외의 계획 관련 유사사례의 분석과 연계하여 교통계획체계의 정립을 위한 법률정비 기본방향을 설정하면 크게 4가지로 압축할 수 있다. 첫 번째는 교통정책의 기본 이념 도입을 통하여 교통계획체계상의 일관된 교통정책의 이념을 구현하도록 명시할 필요가 있다.

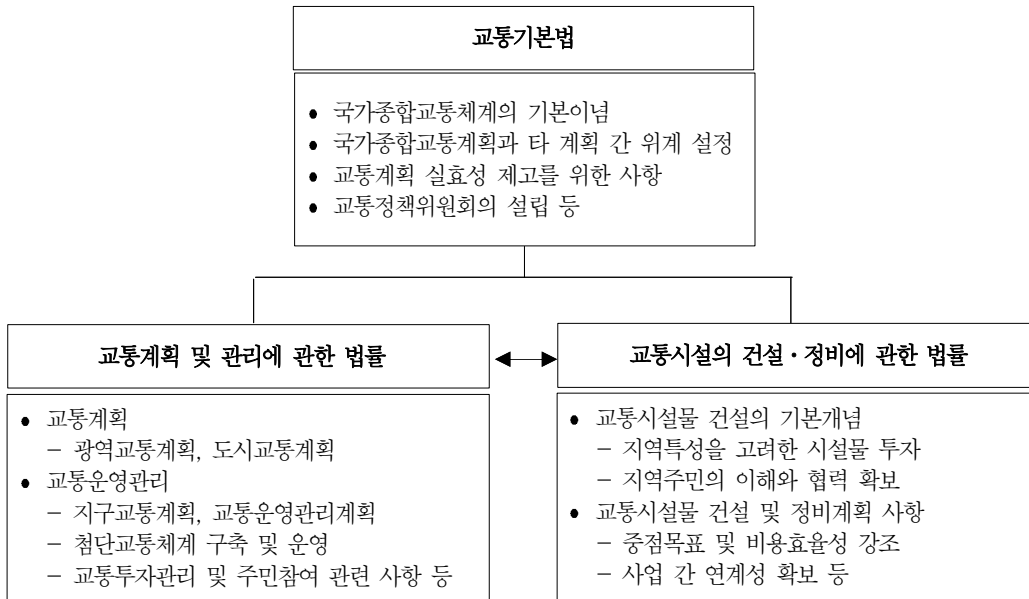
21세기는 인간 중심의 교통체계, 환경친화적인 교통체계가 더욱 중요시될 전망이다. 그러나 현행 교통관련 법률의 목적은 대개 개별 교통시설 위주로 언급되고 있어, 교통정책환경의 변화에 따른 새로운 계획이념을 충분히 반영하고 있지 못한 상황이다. 이러한 맥락에서 새로운 정책기조를 법률로 보장하는 법령정비가 필요하다. 이를 위해서는 전체적인 교통정책의 기조를 담아낼 수 있는 계획이념이나 철학이 개별 법률들에 일관성 있게 규정되거나, 통·폐합 등 법률의 정비를 통하여 수용하는 방안 등을 면밀히 검토하는 것이 필요하다. 본 연구에서 21세기에 대응한 교통계획의 이념이나 철학을 크게 두 가지로 제시하고 있으나, 이에 국한되어 있지는 않다.

종래의 법률상에서는 사람보다는 차량 위주, 접근성보다는 이동성, 효율적 시설관리보다는 건설 위주로 되어 있으나, 이는 경제성장과 개발이 우선시 되던 시대의 계획목표라고 볼 수 있다. 따라서 21세기의 교통정책 기조는 차량보다는 사람, 이동성보다는 접근성, 건설보다는 효율적 시설관리 위주로 전환되어야 할 것이라고 본다. 한편, 소득수준의 증대와 고령화 사회로의 진입으로 인한 장애인 및 노약자를 고려하는 교통계획을 수립할 필요성이 증대되고 있으나, 법률적 지원체계가 미흡하다. 장애인, 고령자, 임산부, 어린이, 영·유아 등 교통약자 또는 이동제한자가 2003년 현재 전체 인구의 25.8%(약 1,238만 명)에 달하고 있으며, 앞으로 고령사회로의 진입이 예상되므로 이에 대한 교통시설물 계획에 대한 종합적인 차원에서의 정비가 필요하다. 그러므로 향후 교통계획의 목표와 관련하여 교통약자의 이동권을 보장하는 복지교통체계의 구축도 중요하다고 볼 수 있다.

두 번째는 국내의 유사사례에서 보듯이, 관련 계획을 규정하는 법률을 통·폐합하는 방향으로 추진할 필요가 있다는 것이다. 관련 법률의 통·폐합을 통하여 계획 간 연계성 및 위계성의 확보를 통하여 일관된 교통계획을 수립하고 그에 적합한 교통시설물 건설 및 운영·관리가 가능할 것으로 기대된다. 예를 들면, 교통관련 최상위 법률인 가칭 ‘교통기본법’을 제정하여 계획의 기본이념, 개별 법률 간의 관계 설정 및 교통계획의 실효성 제고를 위한 방안들을 포함할 수 있다. 또한 이 법에서는 전국단위의 교통계획인 국가기간교통망계획, 국가철도망구축계획, 대중교통계획, 지능형교통체계계획 등을 통합하여 종합적으로 계획하는 ‘국가종합교통계획’을 수립할 수 있는 근거를 마련할 필요가 있다. 이를 토대로 수많은 공간적 단위의 교통계획을 통합하는 ‘교통계획및관리에관한법률’을 제정할 수 있을 것이다. 이 법에서는 동일한 공간적 단위의 개별 계획들을 묶어 종합적으로 연계할 수 있는 계획체계를 수립하도록 할 필요가 있다. 예를 들어, 광역권 단위의 교통계획 - 지능형교통체계계획과 광역교통계획 - 을 통합하는 방안을 모색할 수 있다. 또한 도시단위로는 도시교통정비계획, 대중교통계획, 편의시설증진계획, 도시철도계획 등을 도시단위의 하나의 계획으로 통합할 수 있을 것이다. 한편, 도로와 철도 등도 ‘교통시설물 건설 및 정비 중점계획’으로 통합하여 수립할 필요가 있다. 이를 통하여 계획수립 주기의 불일치와 계획 간 연계의 문제를 해소할 수 있을 것이다.

세 번째는 교통계획 관련 법률의 정비 시 각종 시설물 계획의 통·폐합을 통한 투자의 효율성을 확보할 필요가 있다. 각 교통시설별 사업계획이 별개로 수립되어 온 경향 때문에 부문별 계획 간 연

<그림> 교통계획 관련 법률의 정비방안



계성으로 인한 교통시설투자의 효율성이 저하, 계획에 있어 사업 간 위계의 미확보, 계획과 예산의 연계성 부족으로 인한 계획의 실효성 저하, 개별사업계획 위주로 인한 연계교통체계구축의 미비 등이 문제가 되어 왔다.

따라서 본 연구에서는 일본 ‘사회자본정비중점계획법’의 제정사례와 같이 보다 효율적이고 효과적인 시설물통합정비방안을 마련하여, 위에서 제시된 각종 문제점을 예방할 수 있는 교통시설물투자계획의 통합을 위한 법령정비 방향을 제시하고자 한다. 한편, 일본의 사회자본정비중점계획법은 교통시설물 이외의 광범위한 사회간접자본을 통합하고 있다. 이런 관점에서 본다면 향후 우리나라 사회간접자본시설계획의 통합범위가 보다 넓어질 필요가 있다.

그러나 본 연구에서는 교통계획 관련 법률의 고찰로 범위가 한정되어 있으므로, 교통시설물의

사업계획에 한정하여 건설사업의 효율성을 제고하기 위한 개별 교통시설물 계획을 통합하는 방안을 제시한다.

마지막으로 건설과 관련된 계획에서의 직접적인 이해당사자인 지방자치단체와 주민의 적극적 참여를 유도할 수 있는 계획체계의 구축도 법령정비 시 필요하다고 본다. 환경과 계획참여에 대한 주민들의 의식이 제고됨에 따라 이전과 같이 공람, 공청회, 고지 등과 같은 일방향적인 의사결정은 수도권 외곽순환도로의 천성산 사례에서 보듯이 건설사업이 지연되어 막대한 경제적·사회적·행정적 비용의 증대를 초래할 소지가 있다.

따라서 지방자치단체와 주민이 계획의 구상단계에서부터 참여를 유도하여 교통시설물 건설사업의 지연이나 중단에 따른 재정의 손실을 미연에 방지하는 제도적 방안을 구축할 필요가 있다.

〈표 5〉 교통계획 관련 법률의 통·폐합 정비방안

분류	이전	이후
국가 계획	국가기간교통계획(‘교통체계효율화법’) 지능형교통체계기본계획(국가)(‘교통체계효율화법’) 국가철도망구축계획(‘철도건설법’) 편의시설증진계획(‘교통약자의이동편의증진법’)	국가종합교통계획 (가칭 ‘교통기본법’)
공간 계획	광역 대도시권광역교통계획(‘대도시권광역교통관리에관한특별법’) 지능형교통체계기본계획	광역교통계획 (가칭 ‘교통계획및관리에관한법률’)
	지방 도시교통정비기본계획(‘도시교통정비촉진법’) 지방대중교통계획(‘대중교통육성및이용촉진에관한법률’) 지능형교통체계기본계획(‘교통체계효율화법’) 편의시설증진계획(‘교통약자의이동편의증진법’)	도시교통계획 (가칭 ‘교통계획및관리에관한법률’)
시설물 계획	도시철도기본계획(‘도시철도법’) 도로정비기본계획(‘도로법’) 농어촌도로기본계획(‘농어촌도로정비법’) 등	교통시설물중점정비계획 (가칭 ‘교통시설의건설·정비에관한 법률’)

2. 법률정비의 주요방안

교통계획체계 정립을 위하여 본 연구에서 제안한 네 가지 정비방향을 토대로 하여 구체적으로 교통계획 관련 법률의 정비방안을 본 절에서는 제시하고자 한다. 본 연구에서 제시하고 있는 정비방안은 국토 및 도시계획 관련 법률의 통·폐합 사례를 준용하면서 프랑스 및 일본의 사례를 분석한 것을 토대로 하고 있다. 구체적으로 본 연구에서는 <그림 1>과 같이 교통계획 및 정책의 기본방향 및 이념을 제시하고 이를 반영하여 국가종합교통계획을 수립하도록 하는 가칭 ‘교통기본법’, 공간적 단위의 교통계획을 담고 있는 가칭 ‘교통계획및관리에 관한법률’, 교통시설물 위주의 계획을 담고 있는 가칭 ‘교통시설의건설·정비에관한법률’로 현행 법률들을 통·폐합하는 정비방안을 제시하고자 한다.

가칭 ‘교통기본법’은 프랑스 및 국내 사례와 유사한 역할을 담당하게 되는 것으로, 교통계획의 기본이념, 교통계획 간 위계 설정 및 국가종합계획의

수립, 교통계획 실효성 제고를 위한 사항 등을 수록하고 있다. ‘교통기본법’상의 국가계획은 종전의 ‘국가기간교통망계획’, ‘지능형교통체계기본계획’, ‘국가철도망구축계획’, 그리고 ‘편의시설증진계획’이 통합되어 국가교통정책의 기본적인 종합계획을 수립하는 구조로 되어 있다(〈표 5〉 참조).

가칭 ‘교통계획및관리에관한법률’에서는 현행 법정교통계획 중 공간계획을 통합하고 있다. 공간계획은 수립된 국가종합교통계획을 준거로 하여 광역 및 지방단위의 종합교통계획을 수립하도록 되어 있다. 현행 각종 공간계획을 위계별로 재분류하여 통·폐합하는 경우 계획수립주기의 불일치, 유사한 계획내용의 중복 및 중첩, 종합적 계획수립의 부재 등 문제를 해소할 수 있는 장점이 있다. 통·폐합 이후의 공간계획은 광역차원에서는 대도시권 광역교통계획과 지능형교통체계기본계획을 통합하여 수립하도록 규정한다. 지방단위의 교통계획은 기존의 도시교통정비기본계획, 지방대중교통계획, 지능형교통체계기본계획, 그리고 편의시설

증진계획이 ‘도시교통계획’이라는 하나의 틀에서 종합적으로 수립될 수 있을 것으로 기대된다.

가칭 ‘교통시설물중점정비계획’은 ‘교통시설의 건설·정비에관한법률’에 근거하여 수립하는 것으로 본 연구는 제안하고 있으며, 각종 교통시설물 관련 계획들의 통합은 일본의 사회자본정비중점계획에서 의도하는 바와 같은 효과를 얻을 수 있을 것으로 기대할 수 있다. 기존의 개별 교통시설물 계획들은 지역 간 또는 지역 내 교통축의 정비라는 측면에서 연계되는 특성을 지니고 있지만, 이들의 계획 간 상호연계 또는 고려를 하지 않아 지역 간 교통시설의 확충 및 정비측면에서 중복투자 등의 비효율성을 내포하고 있었다. 본 연구에서 제시한 교통시설물 통합화는 각종 개별 교통시설물의 통합적 건설 및 정비를 하나의 틀 속에서 계획함으로써 이러한 문제점을 해소할 수 있도록 하고 있다.

마지막으로 본 연구에서는 시설물 계획 및 정비 관련 법률의 정비방안으로 제시된 가칭 ‘교통시설의 건설·정비에관한법률’에서는 주민참여를 계획입안단계에서부터 유도할 수 있는 계획체계를 구축할 수 있도록 하는 방안도 제안하고 있다. 이는 현행의 일방향적인 주민참여보다는 계획 수립 단계에서부터 양방향적인 의견수렴 과정을 지향함으로써 막대한 예산을 투입하는 교통시설물 건설 사업의 중단에 따른 재정적 손실을 미연에 방지할 수 있을 것으로 기대된다.

V. 결론

지난 1960년대 이후 특정목적용을 용이하게 달성하기 하기 위하여 수많은 교통계획 관련 법률이 제

정되어 왔다. 당시의 교통계획 목표와 추진방향은 주로 통행속도 증대를 통한 자동차의 이동성 향상에 주안점을 두었다. 그러나 1990년대에 접어들면서 교통계획의 기초는 차량보다는 사람, 이동성보다는 접근성, 자기승용차보다는 대중교통 및 보행자 위주로 전환되고 있는 실정이다. 이러한 시대적 변화에 부응하여 현행 교통계획 관련 법률의 기본 이념 및 계획관련 체계에 대한 법률정비가 필요하다. 또한 현행 법률상에서의 법정교통계획 체계의 문제점, 예를 들어 개별 교통계획 간 연계 및 위계 설정의 미비로 인한 효율적·종합적인 계획체계의 부재는 보다 복잡하고 다원화되어 있는 교통문제를 효과적으로 다룰 수 없게 한다.

따라서 본 연구는 교통정책환경 변화에 부응한 정책이념의 도입 및 각종 교통계획 간의 위계 정립 및 실효성 제고를 위하여 국내외 교통계획 관련 법률정비 사례를 분석하고 이에 대한 시사점을 도출하였다. 또한 이를 통하여 교통계획 관련 법률들의 정비방향을 제시하였다. 교통계획 관련 법률의 향후 정비는 크게 교통정책 이념의 도입, 교통계획 관련 법률의 통합정비를 통한 계획의 일관성 확보, 교통시설물 계획 관련 법률의 통합정비를 통한 사회간접자본 투자의 효율성 확보를 통한 교통계획체계 정립의 측면에서 진행되어야 한다고 판단된다. 구체적으로 정비방안으로서 본 연구는 교통계획 및 정책이념 제시 및 국가종합교통계획 수립을 담고 있는 가칭 ‘교통기본법’, 공간적 단위의 교통계획을 담고 있는 가칭 ‘교통계획 및 관리에 관한 법률’, 교통시설물 위주의 계획을 담고 있는 가칭 ‘교통시설의 건설·정비에 관한 법률’을 제시하고 있다.

본 연구는 현행 교통계획 관련 법률의 현황과

문제점을 교통계획체계상에서만 검토하였다. 그러나 외국의 사례에서 보는 바와 같이, 장래의 교통 계획 및 정책은 토지이용과 환경 등의 요소와 연계하여 검토하는 것이 바람직하다. 이후에 추진되는 후속 연구는 이러한 관점에서 교통계획 관련 법률의 정비에 대한 방향과 방안이 제시되어야 할 것이다. 또한 향후 각종 법률에 대한 실질적인 검토가 이루어지기 위해선 개별 법률을 전담하는 공무원, 해당 분야에 종사하는 교통전문가 및 도시계획 전문가 등을 망라한 범차원적인 법률 정비를 위한 기구설립이 필요하다.

참고문헌

건설교통부. 2004. 교통수요절감을 위한 광역교통개선대책 개선 연구. 국토연구원.

건설교통부국토연구원. 2003. 철도역세권 개발제도의 도입방안에 관한 연구.

국토연구원. 2005. 1. 20. “효율적인 광역교통정책을 위한 제도개선”. 공청회자료.

권영인·박정욱. 2004. SOC사업의 추진상의 사회적 갈등 해소방안: PI의 도입방안을 중심으로. 한국교통연구원.

권영인·윤성순. 2005. “주민참여(PI)형 교통계획 수립방안에 관한 연구”. 대한교통학회 하계학술대회. 서울시정개발연구원.

김광식. 1999. 토지이용계획과 교통계획의 연계방안 연구. 국토연구원.

김수철. 1995. 도시교통정비기본계획의 실효성 제고를 위한 제도적 개선방안. 한국교통연구원.

김응철·권영인·윤성순·강진구. 2005. “국민참여형 도로계획의 수립방향”. 대한교통학회 하계학술대회. 서울시정개발연구원.

김현. 2003. 일본의 사회자본정비중점화계획법. 월간교통 9월호.

김훈. 2004. 광역철도사업의 효율적 추진을 위한 제도개선방안. 한국교통연구원.

이상건·오성호·정선영. 2005. “효율적인 광역교통정책수립을 위한 제도개선 방안”. 국토연구 제45권 : pp59-73.

이재립. 2003. 대중교통활성화를 위한 법제도 정비방안 연구. 한국교통연구원.

최양규. 2004. “철도건설법안”. 건설교통위원회 검토보고자료.

최정기. 2000. “국토기본법 제정방향”. 월간 국토 통권 제230호 : pp50-54.

한국교통연구원. 2004. 2. 27. “대중교통육성을 위한 바람직한 입법방안”. 공청회 참고자료.

한국법제연구원. 1995. 도로의 설치관리 관련법제의 현황과 개선방안.

한만희. 2000. “국토이용계획체계의 개편과 과제: 국토이용및도시계획에관한법률과 정책과제”. 월간 국토 통권 제230호 : pp6-14.

황상규·성현근. 2005. 10. “교통계획 관련 법률체계의 현안과 정비방향 수립”. 한국교통연구원. 정책연구.

道路投資評價研究會. 1997. 道路投資の社會經濟評價. 東洋經濟新報社.

Atash, Farhad. 1996. “Reorienting Metropolitan Land Use and Transportation Policies in the USA”. *Land Use Policy* 13(1) : pp37-49.

U.S. Department of Transportation. 2003. SAFETEA: Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act of 2003.

- 논문 접수일 : 2006. 9. 8
- 심사 시작일 : 2006. 9. 11
- 심사 완료일 : 2007. 2. 27

ABSTRACT

A Study on Revision Directions of Transportation Planning Laws

Sang-Kyu Hwang Research Fellow, Dept. of Metro & Urban Transportation,
Korea Transport Institute(Primary Author)

Hyun-Gon Sung Research Associate, Dept. of Metro & Urban Transportation,
Korea Transport Institute(Corresponding Author)

※ Key words : Transportation Plan Laws, Transportation Planning System,
Revision Directions

This study's aim is not only to address some problems of transportation laws related to planning and management, but also to suggest some effective ways to improve the laws of the transportation planning system so that these problems can be resolved.

After identifying four problems of transportation planning systems regulated by these laws, this study suggests an integration of laws to improve transportation planning system. Many transportation plans mandated by individual laws need to be integrated into three new laws such as the Basic Transportation Law(BTL), the Transportation Planning and Management Law(TPML), and the Transportation Facility Construction and Management Law(TFCML). The BTL does not only describe basic ideologies that help establish many transportation plans, but also enact the relationship and coordination among them.

Many transportation plans at specific levels of facilities or spaces regulated by individual laws that are integrated into the other two laws at the space and facilities level. The TPML for the construction and management construction and management law while another planning law is partially revised considering the problems that this project identified.

КСІ