

## 선진국의 교통정책 방향과 시사점

- 새로운 사회·경제적 환경변화 및 시대적 요구에 부응하기 위해서는 교통분야에서도 선진국의 정책동향에 대한 지속적인 모니터링이 필요
- 주요 선진국의 교통정책 동향을 검토한 결과 국가별로 현 상황에 부응하고 대처하기 위한 특색 있는 교통정책 및 제도 등을 시행하고 있는 것을 알 수 있음
  - 미국은 연방정부의 유류세를 주정부의 교통개선 프로그램과 연계하여 선택과 집중을 통해 투자의 효율화를 모색하고 있음
  - 일본은 성과지표 도입을 통해 책임성을 강화하고 이용자 중심의 정책수립을 지향하고 있으며 중앙정부와 지방정부 간 유기적인 협력체계를 구축하고자 노력하고 있음
  - 영국은 백서의 형태로 장기적 교통정책 방향을 제시하고 이에 따른 구체적인 추진전략을 마련함
  - 독일은 교통인프라 확충으로 동·서독 간 균형발전을 도모하며 유럽 연계국과의 지속적인 통합연계교통체계를 지향하고 있음
  - 유럽연합은 통합연계교통 및 친환경교통에의 노력을 경주하고 있음
- 우리의 교통정책 방향 수립에 주는 주요 시사점으로는 지속가능한 교통정책 수립, 통합연계교통체계 강조, 지속적인 연구개발에 대한 투자, 정부 간 유기적 협력체계 및 성과평가체계 마련에 대한 노력이 필요하다는 것임

## 1. 논의배경

- 급변하는 사회·경제적 환경과 새로운 시대적 요구 및 주요 이슈에 대응하기 위해서는 시의적절한 정책개발 및 과감한 정책방향 전환이 요구됨
- 이러한 흐름은 교통분야도 예외일 수 없으며 이러한 변화의 흐름 속에 주요 선진국의 교통정책 동향을 살펴보고 우리나라에는 어떠한 시사점을 주는지 분석해보는 것이 필요함

## 2. 주요 선진국의 정책동향

### ● 미국

- 2003년 만료된 TEA-21법안의 후속으로 제출된 SAFETEA(Safe, Accountable, Flexible, and Efficient Transportation Equity Act of 2003)는 육상교통 지원관련 예산안을 담고 있는 법으로 총 9장 19절 195조로 구성되어 있음
  - 이 계획은 교통인프라의 확충과 유지관리에 필요한 계획구조와 재정지원 등을 주요 내용으로 하며, 특히 최우선적인 정책의 주안점을 교통안전 문제에 두고 있음
- 최근 미국 연방정부는 SAFETEA 개정으로 개별 주정부의 다양한 교통개선 프로그램에 대한 지원 폭을 확대하여 지방정부의 자율권을 강화하는 조치를 취함
  - 연방정부는 개별 주에서 징수한 연방 유류세와 트럭관련 세금 등을 고속도로신탁기금(Highway Trust Fund)으로 모아서 각 주의 유류소비 관련 보고서 등을 근거로 다양한 기준(<표> 참조)에 의해 각 주로 재원을 재배분함
  - 개정된 SAFETEA-LU(Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act : A Legacy for Users)에서는 개별 주에서 지원받을 수 있는 프로그램이 매우 다양해졌고, 특히 Equity Bonus 프로그램을 통해 연방정부로 귀속된 세금을 돌려받을 수 있는 최소 보장비율이 증가하고 있음

[ 표 ] SAFETEA-LU에 따른 연방지원 교통개선 프로그램별 자원배분 비율

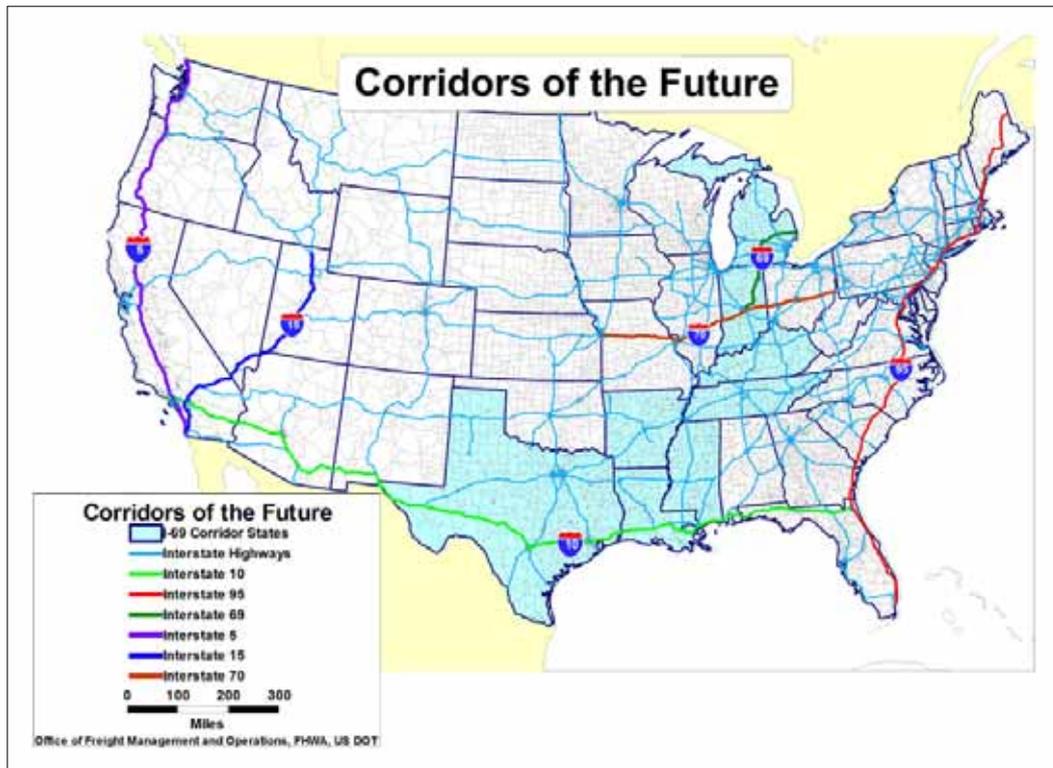
프로그램	기준
Interstate Maintenance(IM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주 간 고속도로(Interstate Highway System) 연장(33.3%)</li> <li>• 주 간 고속도로 주행거리(33.3%)</li> <li>• 고속도로신탁기금으로 귀속되는 상업용 차량관련 연간 세입(33.3%)</li> </ul>
National Highway System(NHS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주간선도로 연장(주 간 고속도로 제외)(25%)</li> <li>• 주간선도로 주행거리(35%)</li> <li>• 고속도로 관련 경유사용량(30%)</li> <li>• 주간선도로 연장 / 총인구(주별)(10%)</li> </ul>
Surface Transportation Program(STP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 연방지원도로 연장(25%)</li> <li>• 연방지원도로 주행거리(40%)</li> <li>• 고속도로 사용자에게 의해 발생한 세금 중 HTF로 귀속된 것(예측치)(35%)</li> </ul>
Bridge Replacement and Rehabilitation Program(BRR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 노후된 교량의 교체 및 수리비용</li> </ul>
Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program(CMAQ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대기오염이 국가기준을 초과하는 지역(Weighted non-attainment and maintenance 지역) 거주인구</li> </ul>
Recreational Trails Program(RT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지원자격에 충족되는 주를 대상으로 공평히 분배</li> </ul>
Metropolitan Planning(MP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도시지역 거주인구</li> </ul>
Equity Bonus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 위의 기준들에 의해서 분배되는 세금을 포함해서 각 주에서 HTF에 낸 세금을 기준으로 아래 비율 이상을 다시 돌려받는 것이 보장됨 (2005년: 90.5%, 2006~2007년: 91.5%, 2008~2009년: 22%)</li> </ul>
State and Community Highway Safety Grants	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전체 인구(75%)</li> <li>• 공공도로 연장(25%)</li> </ul>
Highway Safety Improvement Program	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 연방지원도로 연장(33.3%)</li> <li>• 연방지원도로 주행거리(33.3%)</li> <li>• 연방지원도로상의 총사망자수(33.3%)</li> </ul>

○ ‘선택과 집중’에 의한 투자의 효율성 극대화 모색

- 최근 미국 교통부(DOT)에 의해 발표된 ‘미래의 수송로(Corridors of the Future)’<sup>주)</sup> 프로그램을 통해 알 수 있듯이 투자효율의 극대화를 위해 중앙정부 정책집행의 초점이 ‘선택과 집중’에 맞춰지고 있는 것을 볼 수 있음
- ‘미래의 수송로’ 프로그램에서는 전 국토 차원에서 교통혼잡 완화 및 화물운송 효율성 제고를 위해 개선이 필요한 노선으로 38개의 주요 노선을 각 주(州)로부터 추천

주) 교통체증을 완화하기 위해 지난 2007년 9월 10일 미국 교통부에서 발표한 중점정책과제.

[그림 1] '미래의 수송로' 확충을 위한 주요 노선



받았고, 1년여의 평가를 거쳐 이 중 총 6개의 노선을 선정하였음

- 이를 통해 각 주로 하여금 중요 수송로의 혼잡완화를 위한 혁신적인 투자를 권장하고 물류의 원활한 유통흐름을 보장하여 삶의 질을 제고하고자 함

## ● 일본

### ○ 도로행정 개혁을 위한 도로성과지표의 도입

- 일본의 도로성과지표는 시행주체의 관점에서 이루어지던 기존 도로사업을 이용자의 관점으로 전환하고 그에 대한 평가를 바탕으로 향후 도로사업의 방향설정 및 구체적인 사업추진을 도모함
- 도로성과지표에는 도로의 지체손실시간, 자동차전용도로의 분담비율, 도시지역으로의 도로접근비율 등의 항목으로 구성되며, 이용자들이 도로를 이용하면서 직접적으로 관계되는 지표로 전환

- 중앙정부와 지자체 간 교통시설 공급·운영에 관한 협력체계 구축
  - 중앙정부가 지자체 교통사업의 목표달성도 보고서 및 업무계획서에 근거하여 보조금 규모를 책정하고 지급하는 체계를 구축

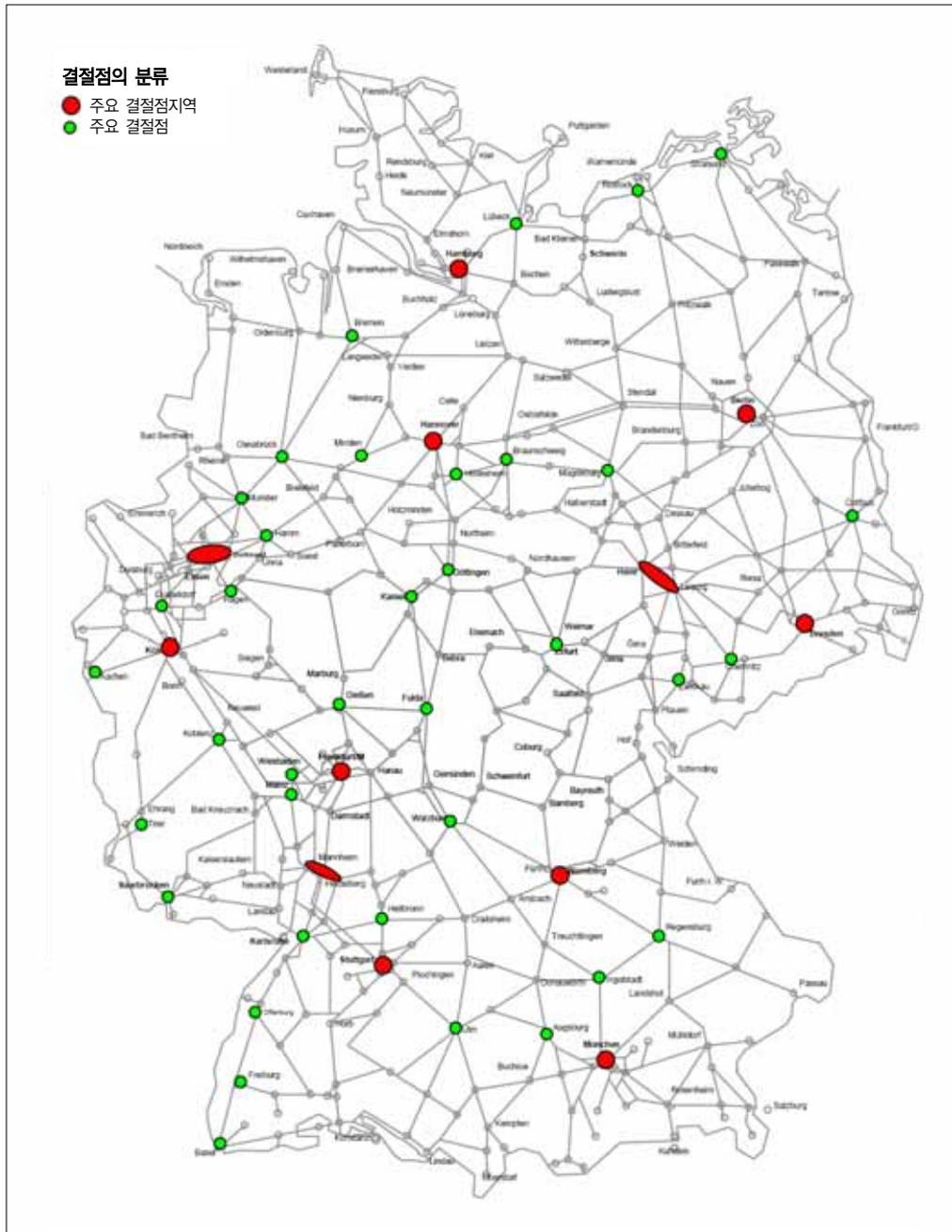
## ● 영국

- 영국에서는 「The Future of Transport: a network for 2030(UK DfT, 2004)」라는 백서(White Paper)를 통해 교통정책의 장기적 비전과 정책방향을 발표
- 영국은 시대적 변화에 기인한 환경문제, 지속가능성에 대한 요구 등이 과거 그 어느 때보다 높으나 지난 수십 년간 계속된 교통부문의 과소투자로 인해 적절한 대응을 하지 못하고 있다고 진단하고 있음
- 이에 교통부문 3대 추진전략을 제시하고 각 부문별로 전반적 추진방향을 제시하고 있음
  - 첫째, 장기적 지속투자(sustained investment over the long term): '05년부터 '08년까지 3개 회계연도 동안 연평균 4.5%의 투자비 증액계획 수립
  - 둘째, 교통관리 개선(improvements in transport management): 다양한 수요관리정책의 대폭적인 도입
  - 셋째, 선(先) 계획(planned ahead): 국가적 목표와 지역적 요구 사이의 이해관계에 대한 충분한 검토를 통해 계획단계부터 충분한 사전적 동의를 형성

## ● 독일

- 통일독일의 교통정책은 국가차원의 새로운 교통계획 수립을 통한 동·서독 간 균형발전에 기여함을 목표로 함
  - 유럽지역과의 효율적인 육로연계 고속도로 건설에 집중하여 국가교통계획을 수립하고 있음
  - 동서 간 도로인프라의 격차해소에도 초점을 맞추면서 고용창출을 위주로 한 경제력 강화를 위해 투자우선정책과 첨단교통체계의 구축을 함께 추진함
  - 교통수단 간 연계를 위한 통합연계교통체계를 지원하면서 애로구간의 집중적인 해소방안도 모색하는 종합적인 교통정책을 추진함

[그림 2] 독일의 주요 거점지역 및 결절점 간 인프라 확충계획

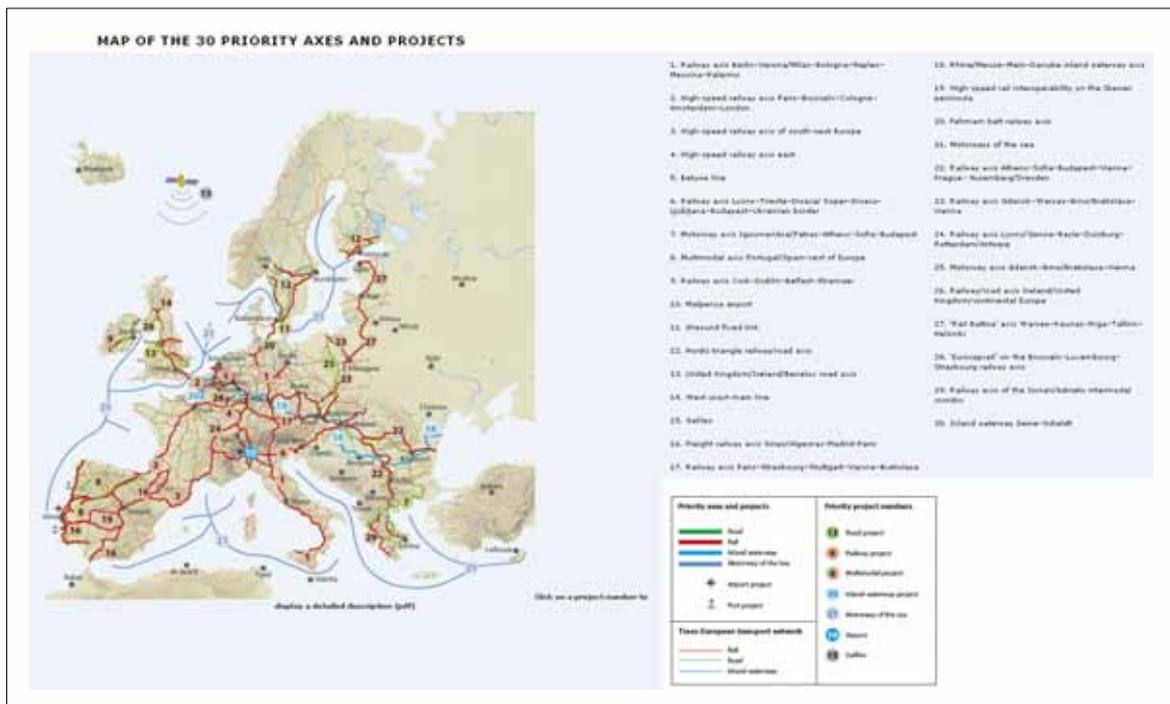


- 독일도로의 중심기능을 담당하는 연방장거리도로는 유럽의 중심지라는 독일의 입지적 특성으로 인해 유럽과 독일 내 종합교통망 구축 및 타 교통수단과의 연계 측면에 있어서 전 유럽에 걸쳐 매우 중요한 역할을 함
  - 주요 지역을 연결하는 결절점은 복합교통수단 간의 연계가 가능하도록 최적의 도로망이 되도록 계획함

## ● 유럽연합(EU)

- 유럽연합은 회원국 간 교통부문의 균형 있는 발전과 새로운 회원가입국과의 통합을 위해 범유럽교통네트워크(TEN-T)계획을 수립함
  - 이 계획에는 도로, 철도, 내륙수운, 항만, 공항 등의 전 분야 및 해양고속도로 (Motorways of the Sea)계획, 갈릴레오 위성항법시스템 등 총 30개의 주요 축과 프로젝트를 망라하고 있음
  - 이 계획을 위해 별도의 TEN-T예산, 유럽연합의 구조기금, 유대기금 및 유럽투자은행의 대출금 등 다양한 재원조달체계를 마련하고 있음
  - 주요 효과로는 연간 약 80억 유로(12조 원)의 경제적 효과와 특히 교통부문의 CO<sub>2</sub> 배출량이 약 4% 감소하는 효과가 있음
- 유럽연합이 통합교통 및 친환경교통을 위해 노력한 결과라고 할 수 있는 TEN-T계획의 주요 특징을 요약하면 다음과 같음
  - 장기간의 논의기간과 관계국 간의 지속적인 이해 조정을 통해 지금도 계속 계획을 수정·보완한다는 점

[그림 3] TEN-T의 주요 30개 프로젝트



- 다양한 재원조달체계의 마련으로 재정적 안정을 도모하고 있다는 점과 각국의 통합 교통서비스 격차해소 등 교통의 형평성 유지를 위해 노력하고 있다는 점
- 각 교통부문 간 연계수송 및 통합교통체계 구축을 통한 친환경교통체계를 중점으로 하고 있다는 점

### 3. 시사점

- 주요 선진국 사례가 우리의 교통정책에 주는 시사점을 요약하면 다음과 같음
  - 첫째, 환경문제 및 지역 간 격차 해소 등에 적극 대처하는 등 지속가능한 교통 달성을 위해 꾸준한 노력을 경주하고 있음
  - 둘째, 종합적이고 효율적인 교통물류체계 구축을 위한 통합연계교통(inter-modal)체계를 강조하고 있음
  - 셋째, 연구개발(R&D)에 대한 투자를 확대하여 신기술 개발 및 새로운 정책발굴에 주력하고 있음
  - 넷째, 중앙과 지자체 간의 유기적인 협력체계를 구축하여 상호 이익을 추구하며 이러한 과정에서의 논의는 합리적인 성과평가체계 속에서 이루어지고 있음
- 마지막으로 국가 차원의 종합적인 교통정책 수립 및 평가를 위한 과학적인 국가기간교통망계획모형(NTM: National Transportation Model)의 개발이 시급히 요청됨
  - 현행 경제성 중심의 교통인프라 평가에서 에너지 절감, 대기질 개선 등 다양한 평가 기준 및 평가방법의 개선 필요
  - 교통수단 간 연계성(multi-modalism) 확보를 위한 합리적인 평가기준 및 평가방법론의 개발도 필요

● 국토연구원 도로정책연구센터 정일호 단장 (031-380-0348, [ichung@krihs.re.kr](mailto:ichung@krihs.re.kr))

● 국토연구원 교통연구실 고용석 책임연구원 (031-380-0363, [ysko@krihs.re.kr](mailto:ysko@krihs.re.kr))