

국토정책 *Brief*

제 221 호
2009. 3. 23

‘지속가능한 교통’ 실현을 위한 국가 간 협력의 필요성

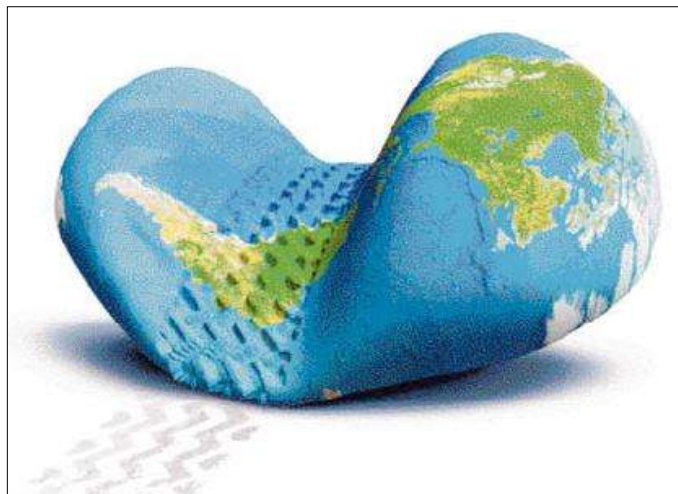
국토연구원 정진규 연구위원

- 국토해양부와 유엔지역개발센터(UNCRD)가 공동으로 주최한 ‘제4차 아시아 지역 지속가능교통 포럼(The 4th Regional EST Forum in Asia)’이 지난 2월 24일부터 26일까지 3일간 서울에서 개최되었음
- 이번 포럼에서는 아시아 22개국의 장·차관을 포함한 정부대표단 등 200여 명이 참가하여 자국의 지속가능교통 관련 전략을 소개하고, 국가 간 실천적 협력방안을 포함하는 ‘서울선언문’을 발표함
- 교통부문에서 배출하는 온실가스가 지구온난화의 주요 원인이지만, 개발도상국의 지속가능교통 관련 기술 및 제도의 미비로 인해 효과적인 감축이 어려움
- 특정 국가의 정책만으로는 전 지구적 온실가스 감축에 실효성을 거두기 어려운 상황에서, 각국이 교통정책과 경험을 공유할 수 있는 공조체계가 필요함
- 일본은 환경성과 국토교통성을 중심으로 지속가능교통과 관련하여 개발도상국을 지원하기 위한 구체적인 전략을 수립하고 실천방안을 추진하고 있음
- 공적개발원조(ODA)에 대한 국제사회의 요구 및 능력배양(Capacity Building)사업과 관련하여 우리나라에 대한 아시아 개발도상국의 지원요청이 증가하고 있는 현 시점에서 지속가능교통 역량을 점진하고, 이와 관련한 국제협력 전략의 수립이 필요함

1. EST포럼 개요

- 기후변화협약 이후 지구환경 파괴 원인에 관한 논의가 다양한 분야에서 진행되고 있으며, 교통부문에서도 이에 대한 반성 및 저탄소 녹색사회 실현을 위한 대책이 활발히 진행되고 있음(<그림 1> 참조)
- 국토해양부와 유엔지역개발센터(UNCRD)가 공동으로 주최한 ‘제4차 아시아지역 지속가능교통 포럼(The 4th Regional EST Forum in Asia)’이 지난 2월 24일부터 26일까지 3일간 서울에서 개최되었음¹⁾
- 아시아지역 지속가능교통 포럼(이하 EST포럼)은 아시아 국가들의 지속가능한 교통 관련 정책수단과 성공사례, 선진기술 등에 대한 경험과 지식을 나누는 장으로서 ‘아시아 지역의 환경 및 교통정책에 관한 마닐라 회의(2004)’에서 정례화를 결의함
 - 제1차는 일본 나고야(’05. 8), 제2차는 인도네시아 요카르타(’06. 12), 제3차는 싱가포르(’08. 3)에서 개최되었음
 - 10대 관심분야는 ① 자동차 배출가스 규제, ② 청정연료, ③ 대기질 모니터링, ④ 교통수요관리, ⑤ 도로안전 및 관리, ⑥ 도로소음관리, ⑦ 도시기반시설, ⑧ 토지이용계획, ⑨ 홍보, ⑩ 사회적 형평성 등임

【그림 1】 교통의 발달과 지구환경 파괴



출처: Wright, Lloyd, 2009, “Win-Win Solutions to Climate Change and Transport”, *Presentation Materials for the 4th EST Forum*, Seoul, February.

1) UNCRD: United Nations Centre for Regional Development, EST: Environmentally Sustainable Transport.

2. 지속가능교통 관련 아시아 각국의 전략

■ 이번 제4차 EST포럼에서 발표된 13개국의 지속가능교통 주요 전략과 일본, 한국의 전략을 요약하면 다음과 같음

- **태국** : 장기전략 개발, 대도시권 중장기 교통완화대책 수립, 에너지위기 비상대책 수립, 대도시권 대중교통체계 개선
- **몽고** : 대중교통체계 개선, 승용차이용 제한, 도로인프라 질 향상, 지역·도시교통의 연계, 교통환경 및 재해예방 강화, 관련조직 정비, 홍보 강화
- **라오스** : 균형 있는 도로망 형성, 대중교통체계 개선, 교통관리체계 개선
- **인도네시아** : 대중교통체계 개선, 보행 및 녹색교통체계 개선, 교통수요관리, 대체에너지 이용, 교통안전 강화
- **방글라데시** : 간선도로 건설, 교통수단 간 연계 강화, 생태환경 고려
- **네팔** : 관련 법·제도 개선, 교통관련 DB 구축, 교통관리 현대화, 재정 및 인력 강화
- **말레이시아** : 대기오염 개선, 대중교통 활성화, 교통사고 완화
- **파키스탄** : 관련 조직 정비, 자동차검사 강화, 운전자 교육, CNG버스 도입, 도로환경 개선, 교통안전 강화
- **베트남** : 교통계획 및 수요관리, 도로투자 확대, 환경보호 관련 규제 강화, 도로관리재정 효율화
- **싱가포르** : 부문 간 연계계획 강화, 대중교통 활성화, 도로이용 제한, 녹색교통 강화
- **미얀마** : 교통 및 운전자 교육, 도로안전 연구, 행정능력 강화
- **중국** : 통합된 행정체계 형성, 접근성 개선, 교통체계의 질적 개선, 5저원칙(저 에너지 소비, 저 환경오염, 저 자원소비, 저 사고율, 저 재정부담)
- **인도** : 국가 자동차연료정책 수립, 종합이동계획 수립, 녹색교통 활성화, 청정에너지 사용, 승용차 대체수단 개발, 교통망 개선
- **일본** : 장기적인 글로벌 비전 공유, 교통정책의 개선, 항공해양부문 온실가스 배출 감축을 위한 국제기구와의 협의, 국제협력 강화
- **한국** : 대중교통 및 녹색교통 활성화, 교통 및 토지이용의 연계 강화, 저탄소 차량기술 개발, 배기가스 배출기준 강화

[그림 2] 지속가능교통 관련 정책



출처: 전게서.

3. 지속가능교통 관련 국가 간 협력

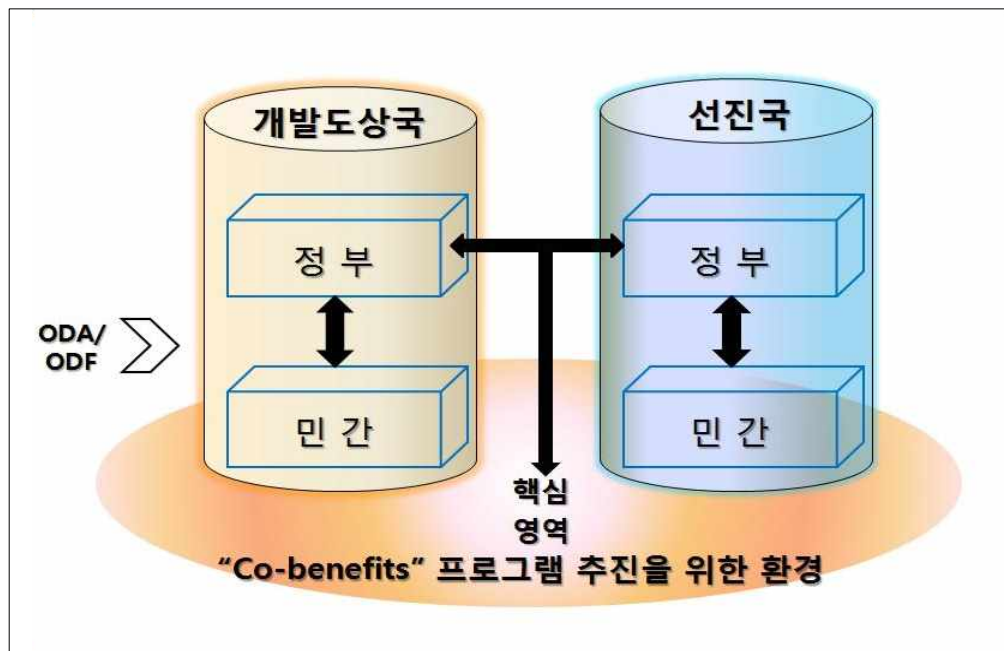
- 개발도상국의 경우 낙후된 교통시설 등의 원인 때문에 교통부문에서 배출하는 온실가스가 상당량을 차지하나, 관련 기술 및 제도가 미비하여 효과적인 감축이 어려움
- 또한 특정 국가의 정책만으로는 전 지구적 온실가스 감축에 실효성을 거두기 어렵기 때문에 교통정책과 경험을 공유할 수 있는 국가 간 공조체계가 필요함
- 이번 제4차 EST포럼의 주요 목적에도 국가 간 협력에 관한 내용을 포함하고 있음²⁾
 - 사례 공유 및 전략 제공을 통한 정책방안 및 기술 등을 각국에 확산

2) 제4차 EST포럼 홈페이지 <http://www.estseoul.org>.

● 지속가능교통 관련 일본의 국제지원 정책

- 일본 환경성의 ‘Co-Benefit’ 프로그램은 개발도상국이 자국의 환경오염 최소화 문제와 기후변화 대응이라는 글로벌 이슈에 동시에 대응할 수 있도록 지원하는 프로그램으로 2007년에 중국 및 인도네시아에 대한 지원이 이루어짐(〈그림 3〉 참조)
- 국토교통성도 개발도상국 지원 프로그램을 마련하여 우수사례 소개, 통계자료 구축 등의 능력배양(Capacity Building,)³⁾사업³⁾, 아세안과의 협력사업 등을 추진하고 있음
- 또한 아시아개발은행(ADB)과의 협력사업(Action Plan 2009~2011)을 통해 개발도상국의 저탄소 교통정책 지원을 위한 계획·제도·경제·정보·기술적 지원을 제공하고 있음
- 국제협력기구인 일본국제협력기구(JICA)도 개발도상국들을 상대로 재정·기술적 지원을 활발히 진행하고 있음

【그림 3】 일본 환경성의 ‘Co-Benefit’ 프로그램 환경



출처: Ishibashi, Kensaku, 2009, “MOE-J’S Actions for Putting Co-benefits Forward”,
Presentation materials for the 4th EST Forum, Seoul, February.

3) 어떤 기술이나 능력을 개발할 필요를 가진, 또는 수행능력의 일반적 격상을 위해 개발도상국과 같은 독립 개체를 돕는 것을 의미한다(http://en.wikipedia.org/wiki/Capacity_building).

4. 시사점

- 제4차 EST포럼 폐막과 함께 발표된 ‘서울선언문’에는 7개의 실천방안이 포함되어 있는데 그중 다음과 같은 세 개 항목이 국가 간 협력에 관한 사항임
 - 지속가능교통을 실현하기 위하여 아시아 국가 간은 물론 타 대륙 국가와의 상호 기술적 협력을 위한 파트너십을 발전시킴
 - 개발도상국 지원을 위하여 국제기구 및 원조 공여국 간의 협력사업을 강화함
 - 개발도상국의 자립적인 대처를 위하여 국제기구 및 원조공여국의 능력배양사업 및 재정적 지원에 중점을 둠
- 이번 포럼에 참가한 아시아 개발도상국들은 일본 다음으로 우리나라와 싱가포르를 자국의 지속가능한 교통을 실현하기 위한 중요한 파트너로 판단하고 있음
- 그러나 일본과 비교하여 볼 때 우리나라의 지속가능교통 관련 실증적인 노력이나 개발도상국에 대한 지원전략 수립에는 미흡한 점이 많다고 판단됨
- UN이 2000년에 선언한 ‘밀레니엄개발목표(MDGs)’⁴⁾ 이후 해외원조 규모를 증가시키기 위한 각국의 노력이 요구되고 있으며, 원조사업의 패러다임도 자선적 원조 측면에서 개발도상국의 자립적인 능력배양을 위한 사업으로 바뀌고 있음
- 향후 지속적으로 확대될 것으로 전망되는 공적개발원조(ODA) 시장 진출 등을 고려하여 지속가능교통 관련 우리의 역량을 점검하고, 교통·물류·SOC분야의 해외시장 진출 시기와 관련한 국제협력 전략 수립이 필요한 시점임

● 국토연구원 국토인프라 · GIS연구본부 정진규 연구위원 (jkchung@krihs.re.kr, 031-380-0390)

4) 2000년 9월 뉴욕에서 189개국 정상이 참석한 가운데 개최된 유엔 새천년 정상회의에서는 7개의 비전(objectives) 추구를 내용으로 하는 새천년선언(millennium declaration)이 채택되었다. 이 중 경제개발과 빈곤퇴출 비전을 달성하기 위해서 별도로 8개의 핵심 목표가 추가로 채택되었는데 이것이 밀레니엄개발목표(Millennium Development Goals: MDGs)다. 현재 각국 별로 MDGs 목표를 설정하고 이의 이행과정을 정기적으로 유엔에 보고하고 있다.