

대한민국 법제경험, 아시아와 나눕니다

Asia shares legislative experience



ASEAN 교통체계
효율화를 위한 법제 정비 전략

제4회 Asian Legislative Experts Symposium

아시아 법제 전문가 회의

2016.11.1.(화)

밀레니엄 서울힐튼 그랜드볼룸(서울 중구)



구 분	시 간	내 용
개회식	14:00 ~ 14:30 30'	• 개회사 • 환영사 • 축사
기조연설	14:30 ~ 14:50 20'	• 기조연설
휴식	14:50 ~ 15:00 10'	커피 브레이크
제1세션	15:00 ~ 16:30 90'	• 제1세션 ASEAN 교통관련 법체계 현황 및 정비 방안 모색 * 발제 및 토론
휴식	16:30 ~ 16:50 20'	커피 브레이크
제2세션	16:50 ~ 18:20 90'	• 제2세션 ASEAN 대중교통 육성을 위한 법제 정비 전략 제시 (베트남 · 필리핀 버스산업 법제를 중심으로) * 발제 및 토론
만찬	18:30~	

Event	Time	Contents
Opening Ceremony	14:00 ~ 14:30 30'	• Opening Remarks • Welcoming Address • Congratulatory Address
Keynote Speech	14:30 ~ 14:50 20'	• Keynote Speech
Recess	14:50 ~ 15:00 10'	Coffee Break
Session 1	15:00 ~ 16:30 90'	• Session 1: ASEAN Transportation Law: Current Status and Potential Areas of Modification * Presentations and Debates
Recess	16:30 ~ 16:50 20'	Coffee Break
Session 2	16:50 ~ 18:20 90'	• Session 2: Legislative Modification Strategies for Promoting Development of ASEAN Public Transportation: Focus on Vietnamese and Philippine Bus Industry Legislation * Presentations and Debates
Dinner	18:30~	

목차 Contents

개회식

- 008 개회사 ... **제정부** 법제처장
010 환영사 ... **이익현** 한국법제연구원장
012 축 사 ... **Bounsavad BOUPHA** 라오스 법무부 차관
014 축 사 ... **Tran Tien Dung** 베트남 법무부 차관

기조 연설

- 018 도시교통과 교통법제 정비
- **이창운** 한국교통연구원장

제1 세션

ASEAN 교통관련 법체계 현황 및 정비 방안 모색

- 048 발제 1. 대한민국의 교통발전과 단계별 · 수단별 법제
- **김영태** 국토교통부 교통정책조정과장
066 발제 2. 미얀마 교통법
- **TIN MAUNG HTUN** 미얀마 교통부 부국장
086 발제 3. 서울의 교통 비전과 행동
- **김원호** 서울연구원 교통시스템 연구실장
116 토론 1. **김형수** 법제처 경제법제국장
120 토론 2. **Prof. Dr. Widodo Ekatjahjana, S.H.,M.Hum.**
인도네시아 법무인권부 법제실장
124 토론 3. **이동현** 한국국제협력단 경제사회개발부 기술총괄팀장

제2 세션

ASEAN 대중교통 육성을 위한 법제 정비 전략 제시 (베트남 · 필리핀 버스산업 법제를 중심으로)

- 132 발제 1. ASEAN 대중교통 육성을 위한 교통법제 정비 전략
- **모창환** 한국교통연구원 연구위원
152 발제 2. ASEAN 대중교통 개발 촉진을 위한 법제 정비 전략: 필리핀 사례
- **Julianito G. Bucayan** 필리핀 교통부 前차관
164 발제 3. 베트남의 지속 가능한 도시 교통을 위한 과제 및 해결방안
- **Tran Bao Ngoc** 베트남 교통부 국장
178 토론 1. **Ketsana Phommachane** 라오스 법무부 국장
182 토론 2. **박광동** 한국법제연구원 연구위원
186 토론 3. **김진태** 한국교통대학교 교통시스템 공학과 교수

■ 개회사

존경하는 내외 귀빈 여러분,
안녕하십니까? 반갑습니다!

바쁘신 가운데도 귀한 시간을 내어 이 자리를 빛내주신 학계, 연구기관, 법조계 관계자 여러분,
관계부처 공무원 여러분 감사드립니다.

또한 오늘 회의를 위하여 라오스·베트남·필리핀·인도네시아·미얀마 등지에서 먼 길을 해주신 법제 및
교통 분야 전문가 여러분, 법제 협력에 관심을 가지고 참석해주신 주한 외교관 여러분께도 환영의
말씀을 전합니다.

지금 아시아는 세계적인 경제침체와 저성장 국면에서도 세계경제의 성장을 이끌어가고 세계의
중심축으로 부상하고 있으며, 국가 간 상호 의존성도 갈수록 심화되고 있습니다.

아시아 국가가 이러한 기회를 놓치지 않고 한 단계 더 도약하기 위해서는 경제 분야를 포함한 사회
전반의 법제도를 촘촘히 짜 맞춰 국가발전을 뒷받침해야 합니다.

법제(法制)는 국가와 사회의 질서를 유지하고 다양한 현안들을 해결하기 위해 발전시켜 온 해법으로서,
대한민국의 급속한 경제성장과 사회발전은 법제라는 든든한 제도적 기반 위에 이루어질 수 있었습니다.

법제처는 자랑스러운 대한민국의 법제 경험과 노하우를 공유하고, 법제 교류와 협력을 증진시키고자
하는 노력을 지속해 왔습니다. 라오스·베트남·캄보디아 등 13개국 19개 법제기관과 MOU를
체결하고 워크숍·특강, 전문가 파견 등 다양한 협력사업을 추진하고 있습니다. 그리고 각국 주요
정책의 결정체인 법제에 대한 이해를 높이고, 다양한 경제·사회적 문제에 대한 법제적 해결책을
모색하는 논의의 장(場)으로서 ‘아시아 법제 전문가 회의’를 개최하고 있습니다.

아시아 법제 전문가 회의는 여러분의 각별한 관심과 참여 덕분에 아시아 공동의 경제·사회 발전을
위한 법제 전략을 논의하는 회의체로 자리를 잡아 가는 성과를 보이고 있습니다. 지난 3회에 걸친
회의를 통해 법제교류 활성화 방향, IT 법제의 발전방안, 도시개발 법제 정비 전략을 논의하여 다양한
실천적 대안을 도출하였습니다.

오늘 제4회 회의에서는 경제성장과 급격한 도시화에 따른 도로교통 혼잡, 대중교통의 부족 등 각종
교통문제 해결을 위한 법제적 전략을 논의하고자 합니다. 특히, 전세계 인구의 10%가 거주하고 있고
약 6~7%의 경제성장률을 달성하고 있는 ASEAN 국가의 대중교통 육성을 위한 법제화 전략 등을
중심으로 살펴보려고 합니다.

대한민국도 압축적인 고도성장을 경험한 국가로서 경제 성장과정에서 도시 인프라 부족과 심각한
교통문제를 겪었으며, 이러한 문제를 해결하기 위해, 1960~70년대 「도로법」, 「고속국도법」,
「철도법」, 「지하철도 건설촉진법」을 시작으로, 2000년대 「대중교통 육성 및 이용 촉진에 관한
법률」에 이르기까지, 다양한 정책 대안이 법제로 정비되어 왔습니다.

대한민국의 법제 경험과 노하우를 비롯하여, 오늘 이 자리에 함께하신 각국 법제 전문가들의 지혜가
모여 각국의 입법정책에 활용 가능한 생산적인 방안이 논의되기를 기대합니다.

“좋은 친구가 있으면 먼 길도 가깝다”라는 말이 있습니다. 노력과 지혜를 모을 수 있는 협력 파트너가
있다면 이루지 못할 일이 없다는 뜻입니다.

법제처는 아시아 법제 전문가 회의를 통한 각 국의 법제도 구축 경험 공유와 새로운 시대적 요구들을
법제에 반영하기 위한 협력 노력이 각 국가의 경제성장과 번영은 물론, 나아가 국가간 상생과
공존에도 기여할 것으로 믿습니다.

오늘 회의가 개최되기까지 물심양면으로 도움을 주시고 이 자리에 참석해 주신 국내외 귀빈과
관계자 여러분께 다시 한 번 깊은 감사의 말씀을 드립니다. 앞으로도 함께하신 모든 분들의 지속적인
관심과 참여를 부탁드립니다. 여러분들이 하시는 일에 큰 발전이 있고 내내 행복하시길 기원합니다.

감사합니다.

법제처장 제 정 부

환영사

존경하는 내외 귀빈 여러분!

저는 법제처와 함께 제4회 아시아 법제 전문가회의(ALES)를 공동주최하게 된 한국법제연구원의 원장 이익현입니다.

먼저 멀리 베트남과 미얀마, 인도네시아, 필리핀, 라오스에서 오셔서 소중한 발제와 토론을 맡아 주시는 각국 공무원들과 법전문가들, 그 밖에 오늘 전문가회의에 참석해 주신 모든 분들께 감사의 말씀을 드립니다.

법제처와 우리 연구원은 정부의 법제업무를 담당하는 주무부처와 유일한 국책법제연구기관으로서 그 동안 아시아지역의 법제교류를 위해 많은 관심과 노력을 기울여 왔습니다.

법제처에서는 특히 2011년과 2012년 2차에 걸쳐 아시아법제포럼을 개최하였고, 2013부터는 아시아 법제 전문가회의를 개최하여 지금까지 법제교류를 통한 국가간 법제 발전에 기여한 것으로 알고 있습니다.

우리 연구원은 책자발간과 컨퍼런스 개최 등 다양한 방법으로 법제교류를 추진해오고 있습니다. 그간 영어, 독일어, 중국어 등으로 한국법에 대한 개설서를 발간하여 외국에 유상 혹은 무상으로 배포하였으며, 아시아법령정보네트워크(ALIN: Asia Legal Information Network)를 설립하여 아시아국가간의 체계적인 법제정보의 교류의 장으로 활용해오고 있습니다. 그리고 중국, 몽골 등 대상국의 입법지원요청에 따른 입법지원을 활발히 진행해 나가고 있습니다.

현재 아시아 전역에서 그린시티 또는 스마트 시티 구축을 위한 다양한 정책이 시행되고 있는 것으로 압니다. 이와 같은 도시개발에 있어서 가장 중요하고 핵심이 되는 것은 효율적인 교통체계의 구축이라 할 수 있고, 교통체계의 효율화는 국가의 경제성장과도 직결되는 것이라고 할 수 있습니다. 이러한 중대한 역할을 하는 교통체계를 효율화하기 위한 정책들을 지원하고 구체화시키는 것이 교통체계 법제입니다.

한국의 한국형 교통 시스템은 이미 여러 국가에 효과적인 교통체계로 알려져 있고, 교통법제는 잘 정비되고 선진적인 것으로 평가받고 있습니다. 동남아 여러 국가에서도 교통체계 효율화를 위한 교통산업과 교통법제에 많은 관심을 가지고 있을 뿐만 아니라 지속적이고 빠른 속도로 발전하고 있는 것으로 알고 있습니다.

이번 전문가회의를 통해 한국과 동남아시아 국가간에 교통제도의 활용과 확산 및 교통체계 효율화를 위한 법제발전의 경험을 공유할 수 있기를 기대합니다. 서로의 경험을 전하고 의견을 교환하는 것은 상호 이해와 관련 법제의 발전에 좋은 계기가 될 것으로 생각합니다.

끝으로 작년에 이은 이번 전문가회의(ALES)를 통해 아시아지역의 법제전문가들간의 지속적인 협력체계의 기반이 완성되고, 이를 통해 아시아지역에서의 활발한 법제정보의 소통과 교류가 이루어져서 각국의 법제 발전에 많은 기여를 할 수 있게 되기를 기원합니다.

이번 회의를 준비해주신 법제처의 관계자 여러분에게 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

감사합니다.

한국법제연구원 원장 이 의 현

■ 축사

제정부 법제처장님,
그리고 각국 장관님, 차관님, 대표 단장님을 비롯한 내외 귀빈
신사 숙녀 여러분,

우선 한국의 수도이자 아름답고 현대적인 도시인 서울에서 제4회 아시아 법제 전문가 회의가 열릴 수 있도록 많은 준비를 하고 본 회의를 개최해주신 대한민국 정부에 저희 대표단을 대신하여 진심 어린 감사의 인사를 드립니다. 저희가 한국에 도착한 직후부터 여러분께서 보여주신 따뜻한 환대에도 깊은 감사를 드립니다. 여러분의 훌륭한 성과를 축하합니다.

또한 이와 같이 중요한 회의를 위해 지원을 아끼지 않은 한국법제연구원에도 진심 어린 감사의 인사를 전하고 싶습니다.

신사 숙녀 여러분,

아시아는 육상, 해상, 항공, 정보통신기술, 에너지, 무역, 투자, 기관, 민족 등 모든 영역에 걸쳐 나날이 상호 연결되고 있습니다. 이와 같은 상호 연결성을 물리적, 제도적 및 인적 차원에서 증대하는 것은 아세안 지역의 통합, 경제성장 및 지속 가능한 발전에만 큰 도움이 되는 것이 아니라 보다 넓은 아시아 지역에도 도움이 된다고 생각합니다.

라오스 정부에서는 연계성 향상을 매우 중요하게 생각합니다. 현재 라오스는 ‘육지에 고립된’ 국가에서 ‘육지와 연결된’ 국가로 변신하고 아세안 지역의 연계성에 기여하기 위해 상당한 노력을 기울이고 있습니다. 보다 발전된 항공, 고속도로, 철도 및 내륙 수운 연결망은 라오스가 ‘육지와 연결된’ 국가에 가까워지는데 도움이 된다고 생각합니다. 라오스에서는 또한 아세안 고속도로망의 중국 및 인도 연장구간 개선에 많은 관심과 노력을 기울이고 있으며 특히 국토 북부를 관통하는 구간에 대해 많은 관심과 노력을 쏟고 있습니다.

내외귀빈
신사 숙녀 여러분,

저는 오늘 이 자리를 빌어 아세안 연계성에 대한 기본계획 2025(MPAC 2025)에 대해 잠시 말하고자 합니다. MPAC 2025는 라오스 수도 비엔티안에서 개최된 제28차 아세안 정상회의에서 채택되었으며 끊임없이 광범위하게 연결된 아세안 지역에 대한 비전을 통해 아세안 지역의 경쟁력, 포용력 및 공동체 의식 향상을 도모하는 계획입니다. 이러한 비전을 달성하기 위해 MPAC 2025는 지속 가능한 인프라, 디지털 혁신, 막힘 없는 물류체계 구축, 규제 우수성 향상 및 국민 이동성 향상과 같은 다섯 가지 전략분야에 집중할 것입니다.

MPAC 2025의 채택은 그저 시작 단계에 불과하며 이를 시행하는 과정이 순조롭더라도 자원동원, 지역 및 국제사회 차원에서의 아세안 국가간 및 기타 이해관계자간 조정 및 아세안 교통체계 법 개혁 등에는 어쩔 수 없이 많은 노력이 요구됩니다.

따라서 저는 오늘 포럼이 모든 참가자들에게 아세안 교통체계 효율화를 위한 법제 정비 전략 방안 및 수단을 모색할 좋은 기회가 될 것이라 자신하고 ASEAN 지역 내 막힘 없는 연계성을 위한 MPAC 2025의 효과적이고 시기 적절한 이행에도 좋은 기회가 될 것이라 생각합니다.

마지막으로 라오스가 2016년 9월 6일부터 8일까지 수도 비엔티안에서 제28차 및 제29차 아세안 정상회의를 개최하는데 많은 지원과 응원을 해주신 아세안 회원국 및 대한민국 국민과 정부에 진심으로 감사하다는 인사를 드리고 싶습니다.

여러분 모두에게 행운을 기원하며 활발한 논의를 통해 우리 모두가 바라는 긍정적인 결과를 얻을 수 있으면 좋겠습니다.

고맙습니다.

라오스 법무부 차관 Bounsavad BOUPHA

■ 축사

신사 숙녀 여러분

무엇보다도, 이렇게 아름다운 도시 한국의 서울에서 열린 제4회 아시아 법제 전문가 회의(이하 ALES)에 참석할 수 있는 기회를 제공해주신 법제처에 감사를 표합니다.

제1회 아시아 법제 전문가 회의가 개최된 이후, ALES가 많은 아시아 국가의 법률 전문가와 국회의원 및 정부 관료가 해마다 함께 모여 개최하는 권위 있는 법률 포럼으로 자리 잡은 모습을 보니 매우 기쁩니다. 저는 ALES가 특히 전반적인 아시아 법률체계뿐만 아니라 개별 국가의 법률체계의 개발 및 개선에 기여하며 모든 국가가 모여 입법 과정에서의 경험을 공유하고 법률체계 개발과 관련 있는 일반적인 문제와 정책, 그리고 사회경제적 발전 과정에서 생기는 어려움을 처리하는 해법 등을 논의하는 중요한 장이라고 믿고 있습니다.

저는 이번 ALES의 ‘아세안(ASEAN) 교통체계 효율화를 위한 법제 정비 전략’이라는 주제를 적극적으로 환영하는 바입니다. 우리 모두가 잘 알듯이 급속한 경제 발전과 도시화로 인하여 심각한 교통 체증이 발생하고 있습니다. 이는 산업화와 현대화가 진행되고 있는 베트남만의 문제가 아니라 다른 아시아 국가도 아우르는 공동의 문제입니다. 그러므로, 이러한 경험을 공유하고 이 문제를 해결할 법률상의 해법을 논의하는 것은 교통 인프라 개발과 각 나라의 사회 경제적 발전에 기여하고 국가간 협력을 공고히 하는 등 매우 유용합니다.

신사 숙녀 여러분

국가의 안정적 발전에 도움이 되는 법률체계의 개정 및 개선은 항상 베트남에서 최우선 과제 가운데 하나였습니다. 10년 전인 2005년에, 베트남은 역사상 처음으로 법률체계(결의안 No. 48-NQ/TW) 개발 및 개선에 관한 전략을 국가의 경제사회적 발전 및 통합에 기여하는 제도개선을 위한 지침으로 채택했습니다. 그 같은 조치는 베트남의 법적, 정치적 상부구조를 더욱 합리적이면서도 사회경제적 인프라의 신속한 개발을 위한 요건에 더욱 부합하도록 하기 위한 것이었습니다. 위 전략에서 규정된 지침과 해법에 따라, 중앙 차원에서의 정부, 각 부처, 부문, 기관, 조직 및 베트남의 지역 당국은 그것을 이행하기 위해 엄청난 노력을 다했고 상당한 성과를 거두었습니다.

베트남이 법치 국가를 건설하는 상황에서 ‘국민의, 국민에 의한, 국민을 위한’이라는 새로운 입법적 사고방식이 법률체계의 개발 및 개선 과정에 차츰 반영되면서 사회경제적 삶에 미치는 법의 역할과 위상에 대한 전체 사회의 인식에 긍정적인 변화를 야기하고 있습니다. 2013년 헌법과 더불어, 베트남의 법률체계는 사회경제적 발전 전반에 걸쳐 법적 기반을 확립하며 모든 분야에서 개선이 이뤄졌습니다. 2013년 헌법 이후로 지난 3년 동안, 국회는 헌법을 세부화하기 위해 다음과

같은 여러 주요 법을 비롯해 대략 70개의 법을 채택했습니다. 민법(개정됨), 민사소송법(개정됨), 형법(개정됨), 형사소송법(개정됨), 행정절차법(개정됨), 법률 규범 문서의 공포에 관한 법, 국민투표에 관한 법, 정보접근에 관한 법, 사회보험에 관한 법 등입니다.

그러한 상황 속에서, 베트남의 교통에 관한 법률 문서 체계는 공공 서비스의 사회화 및 모든 사회 자원의 유동적인 투자 운용을 촉진하며 더 많은 개방 정책을 통해 개선되고 있고, 그로 인해 예년에 비해 몇 가지 커다란 변화와 더불어 교통 및 기반시설 간에 일관된 체계가 마련됐습니다. 2004년부터 지금까지, 베트남은 내륙수로수송법(2004년)과 철도법(2005년), 도로교통법(2008년), 그리고 여타 관련법을 채택했습니다. 더욱이 교통 정책 이행을 위해 정부 법령, 총리 법령, 교통부장관의 회람 같은 다른 하부 법률 문서가 공포됐습니다. 이들 문서는 국가의 사회경제적 발전 요건을 충족시키며 인프라와 운송 및 운송업을 비롯한 베트남 교통 체계의 효율적 개선을 위한 발전 전략을 제시하고 관리하는 중요한 법적 기틀을 확립했습니다. 이번 ALES의 2번째 세션에서는, 베트남 교통부를 대표해서 교통부 국장이 ‘베트남 도시 교통의 안정적인 발전을 위한 도전 및 해법’에 관해 발표할 예정입니다. 그 발표에서 그는 베트남의 도시 교통 체계에 관한 정보와 관련 정책, 그리고 일관되고, 직렬형 하이브리드 방식이고, 현대적이고, 안전하고, 편리하고, 친환경적인 교통 체계의 발전을 위한 법에 대한 정보를 나누게 됩니다.

신사숙녀 여러분,

베트남은 한국 법제처와 한국 법제연구원에서 이처럼 주도적으로 나서서 함께 힘을 모아 이런 중요한 행사를 마련해주신 것에 감사를 표합니다. 우리는 갈수록 변영하는 선진 아시아를 목표로 나아가며 법률 개정 과정에서 한국을 비롯해 지역 내 다른 국가와도 더욱 긍정적인 협력을 할 수 있기를 고대하고 있습니다. 저는 이곳 ALES에서 여러분이 나눈 모든 귀중한 이니셔티브와 아이디어가 아세안 전체와 특히 개별 국가의 교통 체계를 더욱 효과적으로 개선하며, 법률체계의 개발 및 개선에 중요한 기여를 할 것이라고 확신합니다.

마지막으로 꼭 당부 드리고 싶은 말은, 저는 이번 회의의 성공을 기원하며 모든 귀빈 여러분의 건강과 행복을 진심으로 기원하는 바입니다.

경청해 주셔서 감사합니다.

베트남 법무부 차관 Tran Tien Dung

기조연설

>> 도시교통과 교통법제 정비
- 이창운 한국교통연구원장

제4회

Asian Legislative Experts Symposium

아시아 법제 전문가 회의





기조연설

이 창 운
한국교통연구원장

Lee Chang Woon

President / The Korea Transport Institute

» 학력

- 1979 경북대학교 지리학과 졸업
- 1984 서울대학교 환경대학원 도시계획학 석사
- 1993 프랑스 ENPC대학교 교통학 DEA(석사)
- 1997 프랑스 ENPC대학교 교통학 박사

» Academic Background

- 1979 B.S. in Geography, Kyungpook National University
- 1984 M.S. in Urban and Regional Planning, Seoul National University
- 1993 M.S. in Transport, Ecole Nationale des Pontset Chaussées
- 1997 Ph.D. in Transport, Ecole Nationale des Pontset Chaussées

» 주요경력

- 現 한국교통연구원 원장
- 現 국토교통부 수도권정비위원회 위원
- 現 국토교통부 국가교통위원회 위원
- 現 국토교통부 철도산업위원회 위원
- 現 국토교통부 국토정책위원회 위원
- 現 대한교통학회 교문
- 前 세계은행(World Bank) 선임교통전문위원(Senior Transport Specialist)

» Work Experience

- President of the Korea Transport Institute
- Member of the Seoul Metropolitan Readjustment Committee, MOLEG
- Member of the National Transport Committee, MOLEG
- Member of the Railroad Industry Committee, MOLEG
- Member of the Territorial Policy Committee, MOLEG
- Consultant of the Korean Society of Transportation
- Former Senior Transport Specialist of The World Bank(TWITR)

도시교통과 교통법제 정비

이 창 운 한국교통연구원장

1. 서론

오늘날 아세안국은 경제성장 추진과정에서 급격한 도시화, 인구 증가, 차량증가 현상이 지속되고 도시 내 교통 인프라 및 대중교통의 미비로 인하여 교통 혼잡, 대기 오염 등이 나타나고 있다. 이러한 도시교통문제를 해결하지 못하면 이러한 문제점을 더욱 악화되어 아세안국의 경제성장과 사회발전에 악영향을 줄 것이다. 따라서 이에 대한 적극적인 정책대응이 요청된다. 이러한 도시교통 문제점을 해소하기 위해서는 시의적절한 도시교통정책이 추진되어야 하고, 이와 동시에 정책의 안정된 시행을 위하여 관련 교통법제 정비가 반드시 수반되어야 한다.

교통법제 정비는 해당 국가의 정치, 경제, 사회 환경은 물론 문화와 전통까지도 고려하여 교통 분야의 법제를 정비해야 하므로 매우 어려운 작업임에는 틀림없다. 그럼에도 불구하고 교통법제 정비 없이는 도시교통문제를 해결하기 위한 정부의 정책을 집행할 수 없기 때문에 그 중요성을 간과해서는 결코 안 될 것이다.

최근 아세안 주요 개발도상국이 교통 분야의 법제도적 기반을 마련하기 위하여 우리나라에게 교통체계 법제와 관련된 자문을 요청하는 등 교통법제 교류 및 협력을 강화하려는 양상은 교통시설 구축과 같은 양적 성장의 한계를 넘어서 교통법제 정비를 통한 질적 성장도 함께 도모하는 것으로 바람직한 일이다.

우리나라가 원조를 받던 지위에서 원조를 제공하는 국가로 전환한 데에는 경제성장과 더불어 법제 시스템의 선진화가 크게 작용하였다. 우리나라의 교통정책 변화 및 교통법제 발전 경험을 바탕으로 아세안 국가의 교통법제의 발전적 대안이 모색된다면 아세안 국가의 지속가능한 성장을 지원하는 데 일조할 수 있을 것이다. 그러므로 도시화와 교통과의 관계, 한국 도시교통법률 현황과 성과를 고찰하고, 결론적으로 아세안국가를 위한 도시교통법제 정비제안을 하고자 한다.



2. 도시화와 교통

세계 인구는 2011년 70억 명을 돌파한 이래로 꾸준히 증가하여 2050년에는 100억 명에 이를 것이고, 2008년에는 전세계 인구 중 도시 거주 인구비율이 50%를 넘어서 2050년에는 열 명 중 일곱 명 꼴로 도시에 거주할 것으로 예측된다. 이러한 급격한 인구 증가와 도시화 현상으로 인하여 도시교통 측면에서도 세계적으로 다양한 문제가 일어나고 있고, 아세안 국가도 이와 다르지 않다. 특히 아세안 국가는 경제성장으로 개인소득이 증가하여 국민 개개인이 자신의 이동성 욕구를 충족시키기 위해 자가용 또는 오토바이를 많이 구매함으로써 도시교통혼잡과 자동차 배출가스와 소음으로 인한 환경 문제에 직면하고 있다. 이에 대한 해결방안으로 국민들에게 양질의 교통서비스와 보다 나은 생활환경을 제공하기 위하여, 대중교통, 녹색교통에서 해결책을 찾아야 한다.

과거 우리나라는 1960과 1970년대 서울을 중심으로 도시화 진행속도가 가속화되기 시작하여 산업 인력이 대규모로 유입되었고, 인구 집중으로 인한 교통혼잡이 더욱 가중되었다. 그리하여 이 시기의 서울시 교통정책은 도심교통난 해소, 대중교통 승차대란 해소, 도로 및 교량의 확충에 집중되었다. 1974년에는 지하철 1호선이 개통되면서 교통량 분산정책을 펼쳤고, 1980년대에는 대중교통체계를 강화하기 위하여 버스교통체계를 개편하였다. 1990년대에는 여전히 도시화가 고도로 진행되고 서울시를 비롯한 수도권의 인구가 우리나라 전체 인구의 절반가량을 차지하면서 교통문제도 심각한 사회문제로 대두하였다. 이를 극복하기 위하여 대중교통서비스 향상과 교통수요관리정책을 중점적으로 추진하였다.

2000년대 이후에는 자동차 대수의 꾸준한 증가로 야기되는 교통 혼잡, 높은 교통사고율, 자동차 매연으로 인한 대기오염을 해결하고, 녹색성장, 지속가능성과 같은 이념을 교통체계에서도 적극적으로 받아들이며, 교통선진화 시스템 구축을 지속적으로 추진하기 위하여 버스교통체계 개편, 버스 중앙차로제 도입, 버스정보안내시스템 도입, 스마트카드시스템 도입, 지하철 스크린 도어 설치, 전기차 보급 활성화, BRT 도입, 교통수단 간의 연계성 확보, SMART ITS 구축, ICT를 활용한 교통서비스 증대, 교통 빅데이터를 활용한 교통시스템 구축 등과 같은 다양한 도시교통정책들이 시행되었다. 특히, 2004년에 서울시에서 시행된 버스준공영제 도입, 도시 BRT 시행, 통합환승요금제 도입 등을 기반으로 하는 버스개혁은 도시교통체계를 근본적으로 개편하는 효과를 산출하였다.

이렇듯 급격한 도시화, 인구증가, 자동차 대수 증가를 경험하고, 이에 따른 도시교통혼잡과 대기오염 등의 도시교통문제에 적극적으로 해결하고자 노력한 한국의 도시교통정책의 사례는 여러 아세안 국가에게도 많은 시사점을 제공할 것으로 생각된다. 급증하는 교통수요를 충족시키기 위하여 도로시설을 공급하는 것은 공간적·재정적 한계가 있으므로, 우선적으로 대중교통을 활성화하여 수송능력을 제고할 수 있는 교통정책의 실현이 무엇보다 중요하다. 이러한 대중교통과 녹색교통을 활성화하는 정책을 실현하기 위해서는 무엇보다 도시교통법제의 정비가 가장 중요한 것으로 판단된다.

3. 한국 도시교통법률과 성과와 교훈

가. 한국 교통법률 현황

교통법은 교통수단에 따라 도로, 철도, 항공, 해운, 물류로 분류할 수 있다. 그 외에 특정 교통수단에 한정되지 않고, 교통환경, 교통복지, 교통안전, 교통경제, 대중교통 등 여러 분야의 교통수단 및 업무를 수단 통합적으로 다루는 법률을 ‘종합’으로 분류할 수 있다.

〈표 1〉 종합분야의 주요 법률

교통수단	제정 목적	법률명	소관 부처
종합	총괄	국가통합교통체계효율화법	국토교통부
	환경	지속가능교통물류발전법	국토교통부
	안전	교통안전법	국토교통부
	도시교통	도시교통정비촉진법, 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법	국토교통부
	복지	교통약자의 이동편의 증진법	국토교통부
	대중교통	대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률	국토교통부
	재원조달	교통시설특별회계법 교통·에너지·환경세법 사회기반시설에 대한 민간투자법	기획재정부

종합분야의 법률은 어느 한 교통수단에 한정되지 않고 다수단 통합적인 교통법률이다. 이를 좀 더 세부적으로 살펴보면, 교통분야 전체를 총괄하는 법으로 국가통합교통체계효율화법이 있으며, 이 법률에는 도시교통투자사업에 대한 내용이 있고 지능형교통사업(ITS)에 대한 내용이 포함되어 있다. 교통환경 분야에서 지속가능교통물류발전법이 있는데, 이 법률은 도시에서 지속가능성을 증진시키기 위해 교통수요관리 정책의 추진을 포함하고 있다.

도로, 철도, 항공 등 모든 안전에 대해 규율하는 교통안전법은 도시교통의 안전에 대한 내용을 포함하고 있으며, 장애인, 고령자, 어린이, 임신부의 이동성 확보를 위한 복지교통분야의 교통약자 이동편의 증진법이 있다. 또한 대중교통 활성화를 위한 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률이 중요한 도시교통법으로 분류된다. 교통재원조달에 관한 법률도 중요한데, 교통시설특별회계법, 교통·에너지·환경세법, 사회기반시설에 대한 민간투자법이 있다.

도로분야의 법률은 도시의 지방도로로 인해 도시교통과 대부분 관련되어 있다. 도로의 건설과 운영을 위한 도로법, 유료도로법이 있고, 도로안전과 관리를 위한 도로교통법이 있다. 도로교통법은 도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보하는 것을 목적으로 제정되었으며, 보행자 통행방법, 차량의 통행방법, 운전자 등의 의무, 안전운전교육, 운전



면허 등에 관한 사항이 포함되어 있다. 자전거 관리를 위한 자전거 이용활성화에 관한 법률이 있고, 보행활성화를 위해 보행안전 및 편의증진에 관한 법률도 있다.

〈표 2〉 도로분야의 주요 법률

교통수단	제정 목적	법률명	소관 부처
도로	안전	도로교통법	경찰청
	조직	한국도로공사법	국토교통부
	자전거	자전거 이용 활성화에 관한 법률	행정자치부
	보행	보행안전 및 편의증진에 관한 법률	국민안전처
	사업	여객자동차운수사업법, 택시운송사업의 발전에 관한 법률, 간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법, 주차장법	국토교통부
	자동차	자동차관리법, 자동차손해배상보장법	국토교통부
		환경친화적 자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률	산업통상자원부
	건설·운영	도로법, 유료도로법	국토교통부

도로운송사업을 위한 여객자동차운수사업법, 택시운송사업의 발전에 관한 법률, 간선급행버스체계(BRT)의 건설 및 운영에 관한 특별법이 존재한다. 이 중 여객자동차운수사업법은 시내버스, 마을버스, 시외버스, 택시, 전세버스, 여객터미널 등에 대해 규정하고 있어 도시교통과 밀접한 연관이 있다. 이와 더불어 주차장의 설치·정비 및 관리에 필요한 사항을 규정함으로써 자동차교통을 원활하게 하여 공중의 편의를 도모하는 것을 목적으로 하는 주차장법이 있다.

자동차 관련한 법으로는 자동차손해배상보장법, 자동차관리법, 환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률이 있다. 자동차관리법은 자동차매매, 자동차등록, 자동차번호판 등 자동차에 대한 대부분의 사항을 포함하고 있으며, 환경친화적 자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률은 전기차, 수소차 등 친환경 차량의 개발과 보급을 지원하기 위한 법이다.

〈표 3〉 철도분야의 주요 법률

교통수단	제정 목적	법률명	소관 부처
철도	총괄	철도산업발전기본법	국토교통부
	안전	철도안전법	국토교통부
	조직	한국철도공사법, 한국철도시설공단법	국토교통부
	사업	철도사업법, 역세권의 개발 및 이용촉진법	국토교통부
	건설·운영	도시철도법, 궤도운송법, 철도건설법	국토교통부

철도법 중 도시철도법과 궤도운송법이 가장 도시교통과 관련이 높고, 다른 철도법률은 부분적인 연관성이 존재한다. 철도분야를 총괄하는 철도산업발전기본법이 있고, 철도안전을 담당하는 철도

안전법이 있다. 철도사업을 위한 철도사업법과 역세권의 개발 및 이용촉진법이 있고, 철도의 건설 및 운영을 위한 철도건설법이 있다. 역세권의 개발 및 이용촉진법은 역세권을 체계적이고 효율적으로 개발하기 위하여 필요한 사항을 정함으로써 역세권의 개발을 활성화하고 역세권과 인접한 도시환경을 개선하는 데 이바지하는 것을 목적으로 한다.

도시교통이나 대중교통에 있어 도시철도법이 가장 중요한 역할을 하며, 도시교통권역의 원활한 교통소통을 위하여 도시철도의 건설을 촉진하고 그 운영을 합리화하며 도시철도차량 등을 효율적으로 관리함으로써 도시교통의 발전과 도시교통 이용자의 안전 및 편의 증진을 목적으로 제정된 법이다. 철도조직으로 철도운영을 담당하는 코레일의 설립법인 한국철도공사법이 있고, 철도시설을 담당하는 철도시설공단의 설립법인 한국철도시설공단법이 있다.

〈표 4〉 항공분야의 주요 법률

교통수단	제정 목적	법률명	소관 부처
항공	총괄	항공법	국토교통부
	안전	항공안전 및 보안에 관한 법률, 항공보안법, 항공·철도 사고 조사에 관한 법률	국토교통부
	조직	한국공항공사법, 인천국제공항공사법	국토교통부
	사업	항공운송사업진흥법	국토교통부
	건설·운영	수도권신공항건설 촉진법	국토교통부

항공분야를 총괄하는 항공법이 있고, 항공안전을 위한 항공안전 및 보안에 관한 법률, 항공보안법, 항공·철도 사고 조사에 관한 법률 등이 있다. 항공기관 관련 한국공항공사법, 인천국제공항공사법이 있고, 사업은 항공운송사업진흥법이 있다. 건설·운영 관련해서는 수도권신공항건설 촉진법이 있다.

〈표 5〉 해운분야의 주요 법률

교통수단	제정 목적	법률명	소관 부처
해운	안전	해사안전법, 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률	해양수산부
	조직	항만공사법, 한국해운조합법	해양수산부
	사업	해운법, 항만운송사업법	해양수산부
	건설·운영	항만법, 신항만건설 촉진법	해양수산부

해운 안전 관련 해사안전법, 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률이 있고, 해운기관 관련 항만공사법, 한국해운조합법 등이 있다. 해운사업은 해운법, 항만운송사업법이 있고, 건설·운영 관련 항만법, 신항만건설 촉진법 등이 있다.



〈표 6〉물류분야의 주요 법률

교통수단	제정 목적	법률명	소관 부처
물류	총괄	물류정책기본법	국토교통부 및 해양수산부
	사업	화물자동차 운수사업법	국토교통부
	건설·운영	물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률	국토교통부

물류분야에는 총괄법으로 물류정책기본법이 있고, 물류사업 관련 화물자동차 운수사업법이 있다. 이 법은 화물자동차 운수사업을 효율적으로 관리하고 건전하게 육성하여 화물의 원활한 운송을 도모함으로써 공공복리의 증진에 기여함을 목적으로 한다. 또한 물류시설 관련 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률이 있다.

시사점

한국의 교통법률을 살펴보면, 종합, 도로, 철도, 항공, 해운, 물류 분야별로 개별법을 제정하여 관리하고 있다는 것을 알 수 있다. 각 분야별로 총괄하는 법률이 존재하며, 안전, 조직, 사업, 건설·운영에 대한 법률이 존재한다. 특히, 개별 교통분야 별로 안전과 사업추진을 위한 조직설립을 위한 법률이 존재하고 있다.

이들 교통법률을 담당하는 부처를 살펴보면, 종합, 철도, 항공, 물류분야는 국토교통부가 대부분 관할하고 있고 해운분야는 해양수산부가 관할하고 있다. 그러나 도로분야는 국토교통부, 경찰청, 행정자치부, 국민안전처, 산업통상자원부가 관할하고 있어 여러 행정부처로 분리되어 있다.

또한 도로, 철도, 항공 등 교통분야 전체를 총괄하는 국가통합교통체계효율화법이 있고, 도로, 철도, 항공 등 교통안전에 관한 통합법인 교통안전법이 존재하고 있는 것이 특징이다. 즉, 개별 도로, 철도, 항공, 해운, 물류 등 교통분야별로 총괄하는 법률이 있지만, 그러한 개별분야를 다시 총괄하여 위계를 잡아주는 교통분야 종합법률이 제정되어 있다.

나. 도시교통법률의 현황

한국의 대중교통과 녹색교통의 활성화를 가져오는데 있어 여러 정책요인이 작용하였지만, 그 중 가장 중요한 것은 도시교통관련 법령의 정비이다. 도시교통혼잡과 녹색교통의 촉진을 위한 대책이 실행되기 위해서는 그 대책내용이 법률로 제정되어 정책화되어야 한다.

직접적으로 도시교통에 중대한 영향을 미친 법률을 선정한다면, 도시교통정비촉진법, 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법, 도시철도법, 국가통합교통체계효율화법, 지속가능교통물류발전법, 대중교통

육성 및 이용편의촉진에 관한 법 등이 있다. 여러 도시교통관련 법률이 있지만, 그 중 가장 중요한 도시교통법제를 중심으로 제정이유, 내용, 효과를 차례로 살펴보면 다음과 같다.

도시교통정비촉진법(1986년)

이 법의 제정이유는 교통시설의 정비를 촉진하고 교통수단 및 교통체계를 효율적으로 운영·관리하여 도시교통의 원활한 소통과 교통편의를 증진하려는 것이다. 주요내용은 도시교통정비지역의 지정·고시, 도시교통정비기본계획 수립, 교통영향평가제도 실시, 교통유발부담금의 징수, 지방교통사업특별회계의 설치 등이다.

교통영향평가제도는 건축물 신축 등 사업의 시행에 따라 발생하는 교통량·교통흐름의 변화 및 교통안전에 미치는 영향을 조사·예측·평가하고, 그와 관련된 각종 교통관련 문제점을 최소화할 수 있는 방안을 사전에 마련하는 제도를 말한다. 또한 교통유발부담금은 교통혼잡을 완화하기 위하여 원인자 부담의 원칙에 따라 혼잡을 유발하는 시설물 소유주에 부과하는 경제적 부담을 말한다.

이 법의 제정효과는 도시교통시설의 정비를 촉진하였고 교통영향평가제도와 교통유발부담금제도의 도입을 통해 도시의 교통수요 억제효과가 있었다. 또한 지방교통사업특별회계 운용을 통해 지자체의 교통시설 투자재원의 조달효과가 발생하였다.

대도시광역교통관리에 관한 특별법(1994)

이 법의 제정이유는 대도시권의 교통문제를 광역적인 차원에서 효율적으로 해결하기 위해 대도시권광역교통계획의 수립에 필요한 사항을 정하고, 광역교통문제를 조정하기 위한 제도적 장치를 마련하는 것이다.

주요내용은 대도시권 광역교통계획 수립, 대규모 개발사업의 광역교통개선대책의 수립, 광역교통시설에 대한 재정지원, 광역교통시설부담금의 부과 등이다. 효과는 행정구역을 벗어나는 광역교통문제를 해소하는데 기여하였고, 광역교통시설부담금을 통해 개발이익환수를 하여 대중교통투자재원을 확보하였다.

국가통합교통체계효율화법(1999)

제정이유는 교통정책의 종합 조정 강화를 목적으로 교통시설에 대한 투자계획의 수립, 투자평가, 지능형교통체계 개발 및 촉진, 연계교통체계 강화, 복합환승센터 개발 등을 추진하는 것이다. 이 법은 교통체계의 효율성·통합성 및 연계성을 향상하기 위하여 육상교통, 해상교통, 항공교통 정책에 대한 종합적인 조정과 각종 교통시설 및 교통수단 등 국가교통체계의 효율적인 개발·운영 및 관리 등에 필요한 사항을 정함으로써 국민생활의 편의를 증진하고 국가경제 발전에 이바지함을 목적으로 한다.



국가통합교통체계효율화법은 교통정책의 종합조정 강화를 목적으로 교통시설에 대한 투자계획의 수립, 투자평가, 교통체계의 지능화를 추진하기 위한 1999년 제정된 법률 교통물류거점 등에 대한 연계교통 체계 강화, 복합환승센터 개발 및 운영, 효율적인 지능형 교통체계의 구축·운영·지원 등의 내용을 보완하여 2009년에 전부 개정된 법이다.

주요 내용은 국가기간교통망계획의 수립, 국가교통조사, 중기연계교통체계

구축계획 수립, 복합환승센터 개발 기본계획, 지능형교통체계 기본계획, 교통기술 연구개발사업 추진 등이다. 제정효과로는 교통투자의 수단별 조정 추진을 통한 효율성 증대, 교통체계 지능화사업의 시행으로 국민의 편의 증진, 국가교통조사를 통한 교통DB(database) 구축의 효과가 발생하였다.

대중교통육성 및 이용촉진법(2005)

이법의 제정이유는 도로의 확장 등 교통시설의 지속적 공급에도 불구하고 자가용승용차의 증가로 인한 교통난의 심화로 사회적·경제적 비용이 증가함에 따라, 대중교통수단 및 시설을 개선 및 확충하고 대중교통 우선의 교통체계 구축을 도모하려 하는 것이다.

주요 내용은 대중교통기본계획 수립, 대중교통수단의 우선통행을 위한 조치, 교통카드 전국호환, 대중교통전용지구, 대중교통시범도시의 지정, 대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스 평가 등이다. 제정 효과로는 대중교통 전용지구의 시행, 대중교통운영자에 대한 평가 등을 통한 대중교통우선정책의 효과 발생 등이다.

지속가능교통물류발전법(2009)

이법의 제정이유는 기후변화, 에너지 위기 및 환경보호 요구 등 교통물류 여건변화에 대응하는 지속 가능 교통물류정책의 기본방향을 설정하고, 현재 세대와 미래세대를 위한 교통물류의 지속가능한 발전을 위한 기반을 조성하는데 있다.

주요내용은 지속가능교통물류발전계획 수립, 지속가능성 관리지표 및 관리

기준의 설정, 지속가능 교통물류체계로의 전환 촉진, 비동력무탄소 교통수단 활성화 등이다. 제정효과는 지속가능교통을 지향하는 방향으로 교통정책을 추진하는 효과를 발휘하고 있으며, 수단전환 정책 추진으로 온실가스 감소를 감축하는 효과가 발생하고 있다.

다. 도시교통법률 제정의 성과

도시교통정비촉진법의 제정효과는 도시교통시설의 정비를 촉진하여 차량의 소통을 원활히 하였고 동시에 교통수요 억제하는 방안을 제도화하여 도시교통혼잡을 완화시키는 효과가 발생하고 있다. 특히, 교통영향평가제도의 도입을 통해 도시에 교통을 유발하는 시설 건축 시에 사전에 교통유발량을 최소화 하는 다양한 방안을 마련하여 시행하였고, 그러한 시설의 건축 후에도 교통유발금의 부과를 통해 교통 수요의 증대를 최대한 억제하는 효과가 있었다. 또한 지방교통사업특별회계 운용을 통해 지자체의 교통시설 투자재원의 조달효과가 발생하였다.

대도시권 광역교통관리에 관한 특별법을 제정하여 단일행정구역을 벗어나는 광역교통문제를 해소 하는데 기여하였다. 특히, 정부의 재정지원으로 광역도로, 광역철도, 광역환승센터, 광역 공영차고지, 광역BRT 등의 사업추진을 통해 시민의 교통편의 증진에 기여하였다. 또한 광역교통시설부담금을 통해 개발이익환수를 하여 대중교통투자재원을 확보하였다.

국가통합교통체계효율화법의 제정효과로 교통투자의 수단별 조정 추진을 통한 투자의 효율성 증대와 교통DB 구축을 통해 교통투자분석에 있어 합리성을 증대하는 효과가 있었다. 또한 이 법에 근거한 ITS의 개발과 발전을 통해 실시간 교통수단의 교통정보제공 등 시민의 교통이용편의를 증진하였으며, 교통분야의 지능형교통체계를 활용하여 전국 차원의 교통정보를 제공하는 체계를 마련하였다.

대중교통육성 및 이용촉진에 관한 법률을 제정하여 대중교통 활성화에 기여하였다. 대중교통 전용지구의 시행, 대중교통운영자에 대한 평가 등을 통한 대중교통우선정책의 효과도 발생하였다. 특히 이 법 제정으로 인해, 대중교통수단의 우선통행을 위한 조치가 시행되었다. 지자체장은 대중교통의 이용을 촉진하고 원활한 교통소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 노선버스 등 대중교통수단이 우선적으로 통행할 수 있도록 간선급행버스체계(BRT)의 구축, 고가 또는 지하도로 등 교차로의 입체화, 노선버스중심의 지능형교통체계의 구축 등을 통해 대중교통서비스 향상에 기여 하였다.

지속가능교통물류발전법의 제정효과는 교통정책을 수립하고 집행하는데 있어 친환경을 고려하도록 하고 있으며, 친환경 교통수단으로 전환 정책 추진으로 온실가스 감소를 감축하는 효과가 발생하고 있다. 이 법이 시행됨으로 인해 사람·화물 등의 이동성과 접근성 향상 등 교통물류의 발전에 기여했다.



4. 결론: 아세안 국가를 위한 도시교통법제 정비제안

한국의 교통법률 제정경험을 살펴본 결과, 아세안국가들이 경험하고 있는 급격한 도시화와 차량증가에 따른 교통혼잡과 대기오염 등의 문제를 해소하기 위해서는 도시교통관련 법제의 체계적인 정비가 필요하다. 가장 먼저 한국의 도시교통정비촉진법과 같은 원활한 차량소통을 위한 도시교통시설의 정비를 촉진하고 교통영향평가제도와 교통유발부담금제도와 같은 교통수요관리방안을 도입할 수 있게 하는 '도시교통법'의 제정을 제안한다.

아세안 국가도 도시화가 진전되어 단일 행정구역을 벗어난 광역교통의 문제가 발생할 수 있기 때문에, 사전적으로 한국의 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법과 같은 '광역교통법'을 제정하여 단일행정구역을 벗어나는 광역교통문제를 해소하는 방안을 제안한다. 이러한 법률을 제정하여 광역버스, 광역도로, 광역철도, 광역환승센터, 광역BRT 등의 교통사업을 촉진하여 시민의 교통편의를 증진하도록 한다.

아세안 국가에서도 도로, 철도, 항공, 해운 등의 교통투자를 조정할 수 있게 만드는 '국가통합교통법'의 제정을 제안한다. 한국의 국가통합교통체계효율화법과 같이, 교통투자의 수단별 조정을 통한 투자의 효율성 증대와 교통DB 구축을 통해 교통투자분석에 있어 합리성을 증대할 필요가 있다. 이와 더불어 아세안 국가들이 ITS의 개발과 발전을 이루기 위한 'ITS 지원법'을 제정하여 교통수단 이용자들에게 실시간 교통수단의 교통정보제공 등 시민의 교통이용편의를 증진하도록 하는 방안을 제안한다.

아세안의 급격한 도시화와 차량증대에 대처하기 위해 가장 효과적인 대책은 대중교통이다. 아세안 국가는 한국의 대중교통육성 및 이용촉진에 관한 법률과 같은 '대중교통법'을 제정하여 대중교통우선 정책의 시행을 법적으로 뒷받침 하는 것을 제안한다. 이 대중교통법의 제정을 통해, 대중교통의 이용을 촉진하고 원활한 교통소통을 확보하기 위하여 버스전용차로의 건설 및 운영, 간선급행버스체계(BRT)의 구축, 고가 또는 지하도로 등 교차로의 입체화, 노선버스중심의 지능형교통체계의 구축 등을 통해 대중교통서비스 향상에 기여하도록 한다.

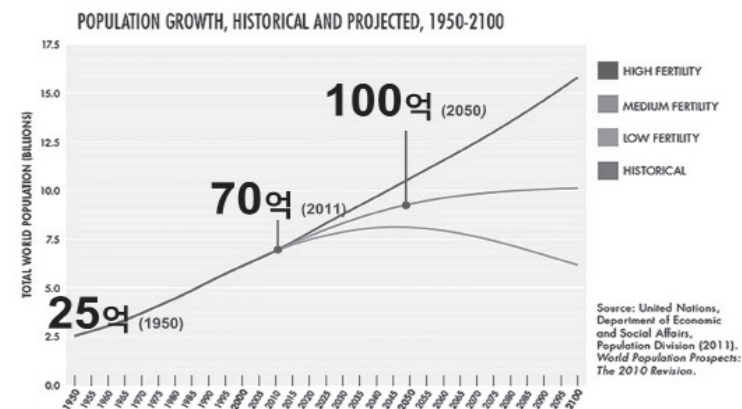
마지막으로 아세안 국가가 한국의 지속가능교통물류발전법과 같이 '지속가능교통법'의 제정을 제안한다. 이 법의 제정을 통해 아세안 국가의 교통정책을 수립하고 집행하는데 있어 친환경을 반드시 고려하도록 하고, 이동성과 접근성 향상을 위한 다양한 지속가능 정책이 시행될 수 있도록 한다.

이렇게 아세안 국가들이 도시교통법, 광역교통법, 국가통합교통법, 대중교통법, ITS 지원법, 지속가능교통법 등을 제정하여, 급격한 도시화, 인구증가, 자동차증가로 인한 교통혼잡과 대기오염 등의 도시교통문제를 해결하는데 기여할 수 있기를 기대한다.





세계인구 예측



THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

자동차화

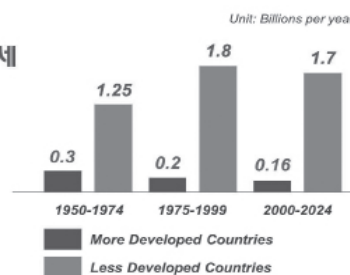


THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

도시화와 교통

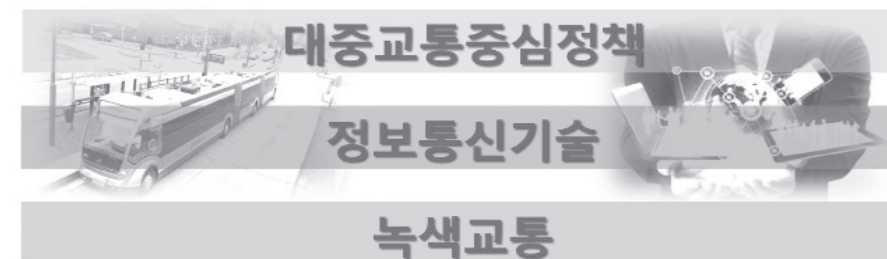
- 지구도시화
 - 2008년 50%, 2050년 70%
 - 개발도상국에서 더욱 급격한 증가추세
- 도시교통문제는?

Urban Population Growth 1950-2024
(Source: UN Population Division)



THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

해결방안



THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE



수도권

수도권 인구



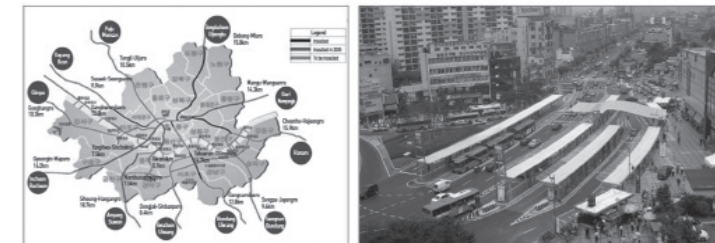
1970년대 : 900만

2015 : 2,500만

THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

대중교통중심정책

2004 서울 대중교통 개혁



[2004 서울 대중교통 개혁프로젝트]

- 버스노선개편(허브-스포크 버스 네트워크)
- 스마트 카드를 통한 통합된 요금 시스템
- 버스준공영제
- 중앙버스전용차로 및 대중교통환승센터

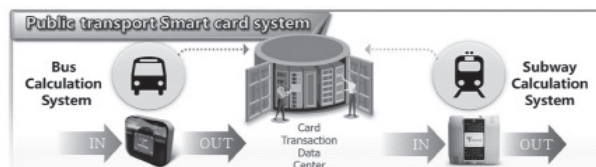
THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

서울의 대중교통

버스정보시스템



도시철도 노선



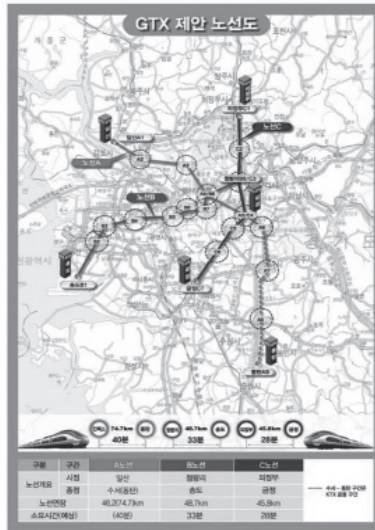
스마트 카드 및 앱



THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE



속도 혁신



THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

ICT 활용

도시ITS관제센터

- 도시 내 다양한 교통시스템의 통합
- 교통정보 제공, 조정, 재생산



[ITS 관제센터]



[교통정보시스템]

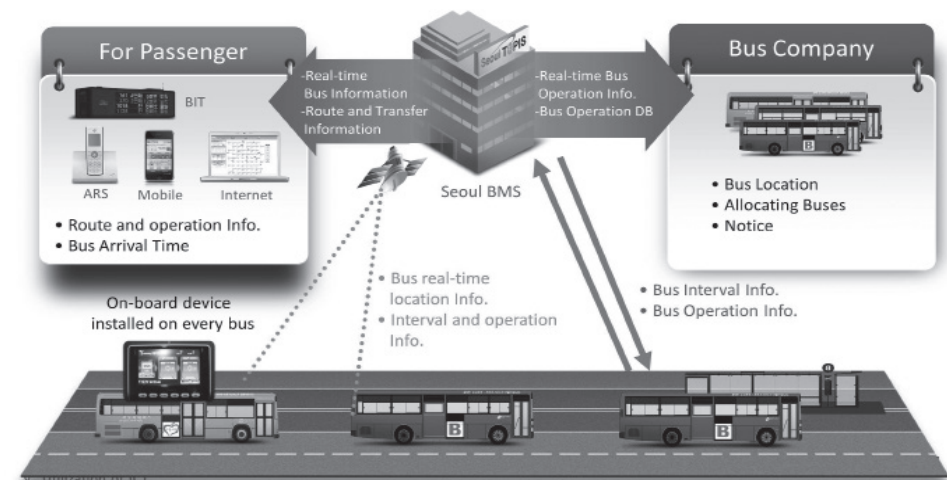
THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

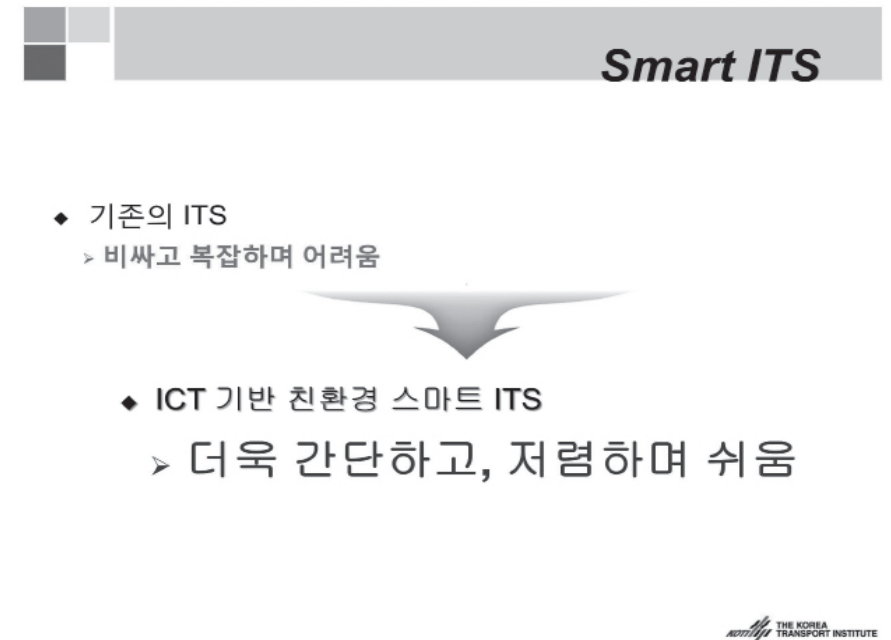
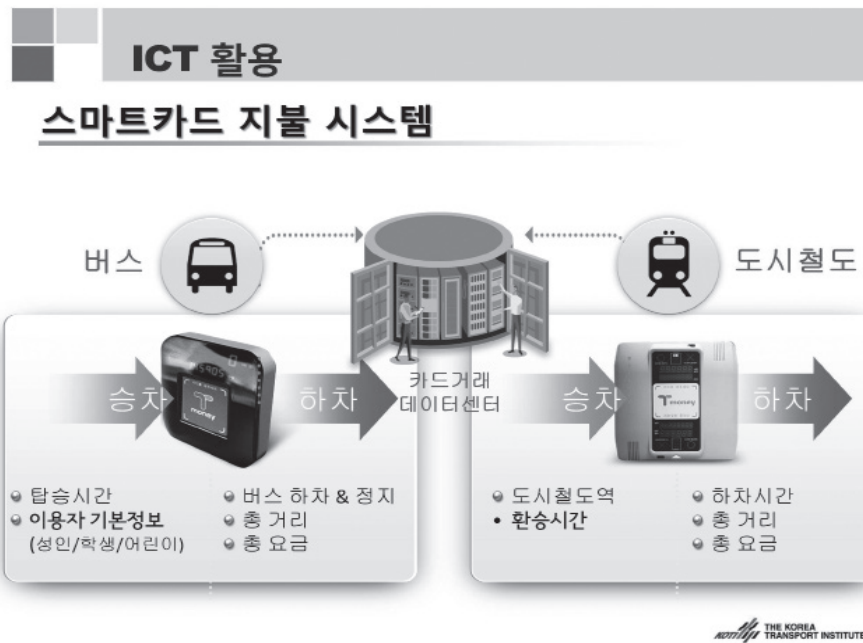
ICT 활용

THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

ICT 활용

버스정보관리시스템







녹색교통

THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

녹색교통

대중교통중심개발

보행

비동력 교통수단

자전거

THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

녹색교통

자전거

오토바이

자동차 ?

THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

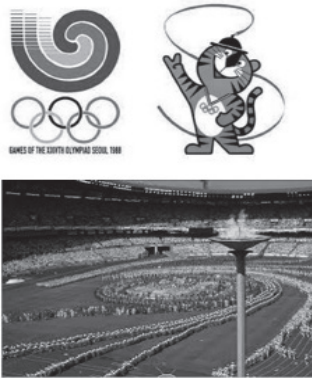
도시교통법제

THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE



1980년대

도시교통정비촉진법 제정(1986)



THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE



2000년대

대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제정(2005)

지속가능 교통물류 발전법 제정 (2009)



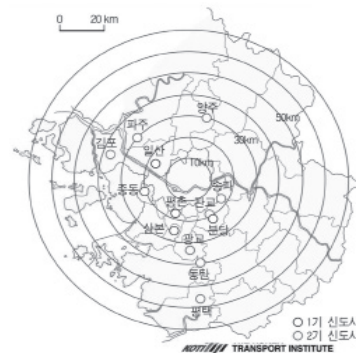
THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE



1990년대

대도시권 광역교통관리에 관한 특별법 제정(1997)

교통체계효율화법 제정(1999)

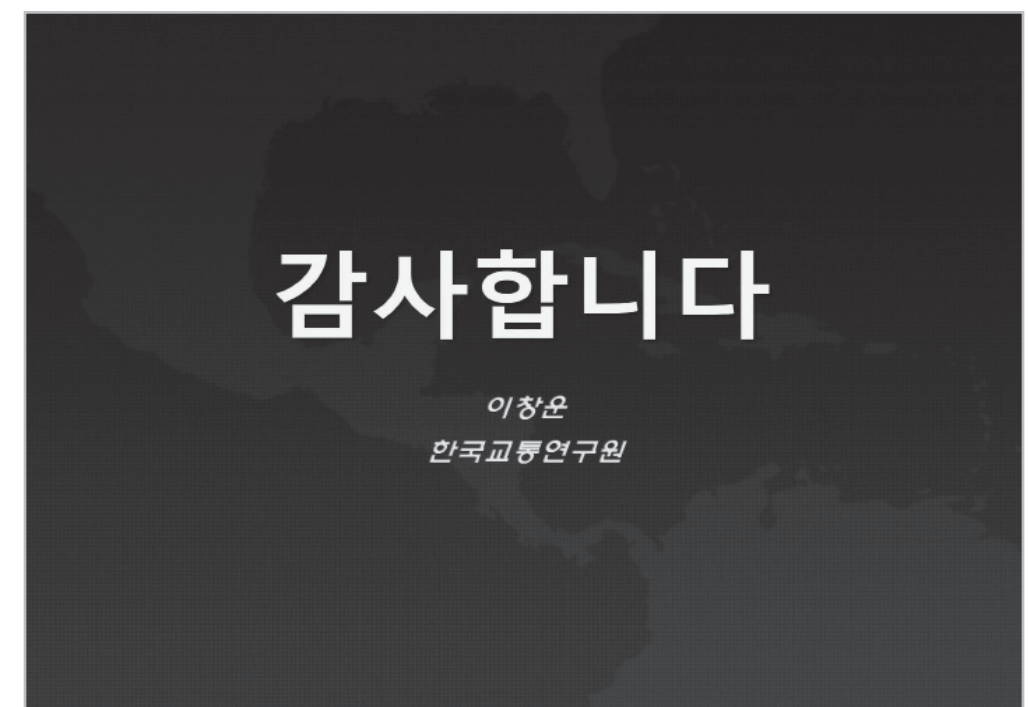
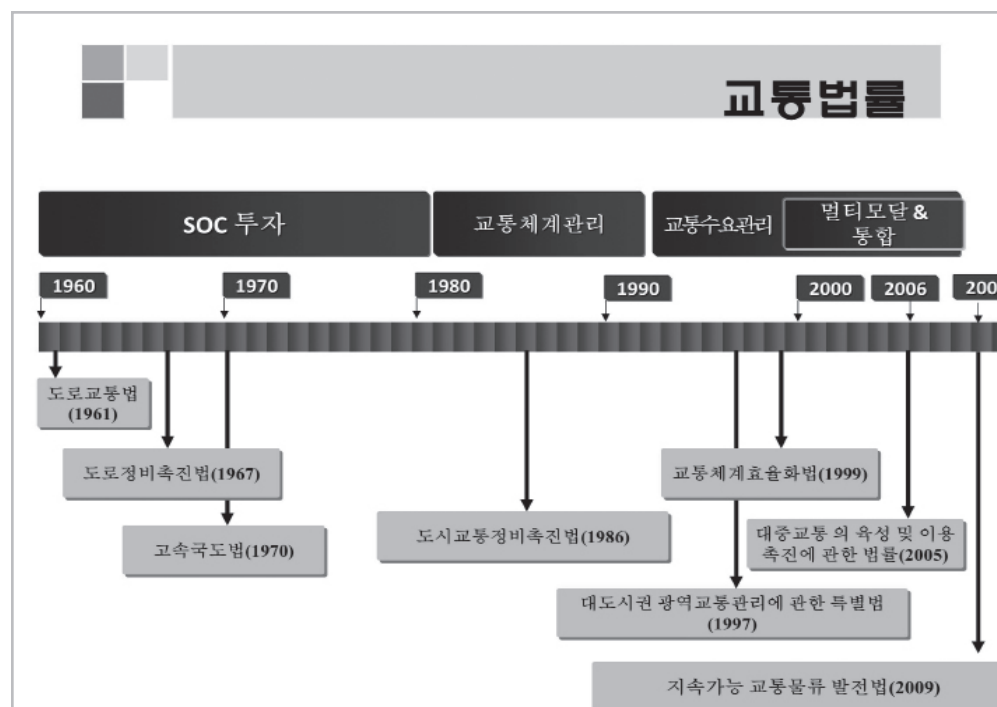
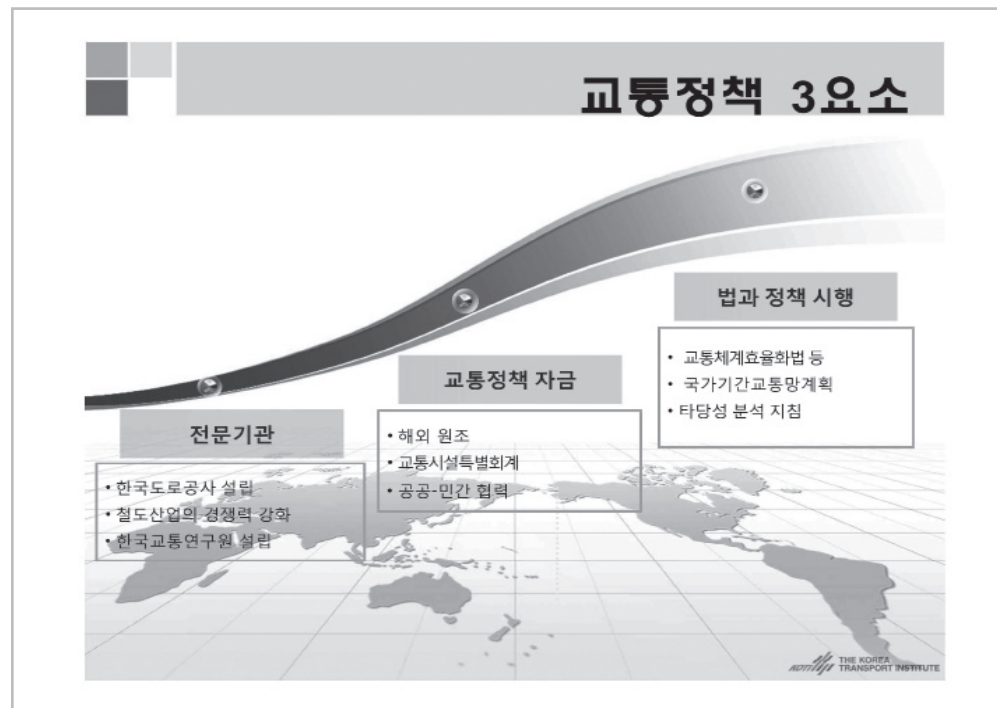


THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE



끝맺으며...

THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE





제1세션

>> ASEAN 교통관련 법체계 현황 및 정비 방안 모색

- 한국의 교통법 체계의 역사 및 종류 소개
- ASEAN 회원국의 교통법 현 체계 분석
- ASEAN 각 회원국의 경제·사회적 배경을 반영한 법제정비 방안모색

제4회

Asian Legislative Experts Symposium

아시아 법제 전문가 회의





제4회
Asian Legislative Experts Symposium

아시아 법제 전문가 회의

제1세션 >>

ASEAN 교통관련 법체계 현황 및 정비 방안 모색

- 한국의 교통법 체계의 역사 및 종류 소개
- ASEAN 회원국의 교통법 현 체계 분석
- ASEAN 각 회원국의 경제·사회적 배경을 반영한 법제정비 방안모색

제1세션 | 사회



박진영

한국교통연구원 글로벌교통아카데미 단장

Park Jin Young

Director / Global Transport Academy, The Korea Transport Institute

>> 학력

- 1987~1992 서울대학교 자원공학과 학사
- 1992~1996 서울대학교 환경대학원 환경계획학과 도시계획학 석사
- 1996~2005 런던대학교 임페리얼 칼리지 토목환경공학과 박사

>> Academic Background

- 1987~1992 Graduate in Mineral and Petroleum Engineering, Seoul National University
- 1992~1996 Master's degree in Urban Planning, The Graduate School of Environmental Studies, Seoul National University
- 1996~2005 PhD in Department of Civil and Environmental Engineering, Imperial College London

>> 주요경력

- 런던대학교 임페리얼 칼리지, VPMS (the development of a Vehicle Performance and Emissions Monitoring System) Project, 연구원
- 서울시정개발연구원 대중교통개편지원연구단 연구원
- 한국교통연구원 광역도시교통연구실 부연구위원
- 협성대학교 도시공학부 강사 (교통계획 및 교통공학)
- 한국교통연구원 녹색성장교통센터 연구위원
- Asian Development Bank, Regional and Sustainable Infrastructure Division, Urban Development Specialist (Transport)
- 한국교통연구원 글로벌동북아교통연구본부 글로벌교통협력연구실 실장

>> Work Experience

- Research Assistant for VPMS (the development of a Vehicle Performance and Emissions Monitoring System) project, Imperial College London
- Research Associate, Urban Transport Research Centre, Seoul Development Institute
- Assistant Research Fellow, Department of Regional and Urban Transport, Korea Transport Institute
- Research Fellow, Center for Sustainable Transport and Green Growth, Korea Transport Institute
- Urban Development Specialist (Transport), Regional and Sustainable Infrastructure Division, Regional and Sustainable Development Department, Asian Development Bank
- Director, International Transport Cooperation Division Korea Transport Institute



제1세션 | 발제 1

김 영 태

국토교통부 교통정책조정과장

Kim Young Tae

Director / Transport Policy Coordination Division,
Ministry of Land, Infrastructure and Transport

» 학력

- 파리 정치대학교 정책학 박사

» Academic Background

- Ph.D. in Political Sociology and Public Policy, Institut d'Etudes Politiques (IEP) de Paris

» 주요경력

- 2008~2010 해외건설정책과장
- 2010~2014 국토해양부 및 국토교통부 고문
- 2014~2015 행복주택개발과장
- 2015~현재 국토교통부 교통정책조정과장

» Work Experience

- 2008~2010 Director, Overseas Construction Division
- 2010~2014 Counselor for Construction, Transport and Maritime Affairs
- 2014~2015 Director, Housing Division for Young People
- 2015~Present Director, Transport Policy Coordination Division; Ministry of Land, Infrastructure, Transportation

대한민국의 교통발전과 단계별·수단별 법제

김영태

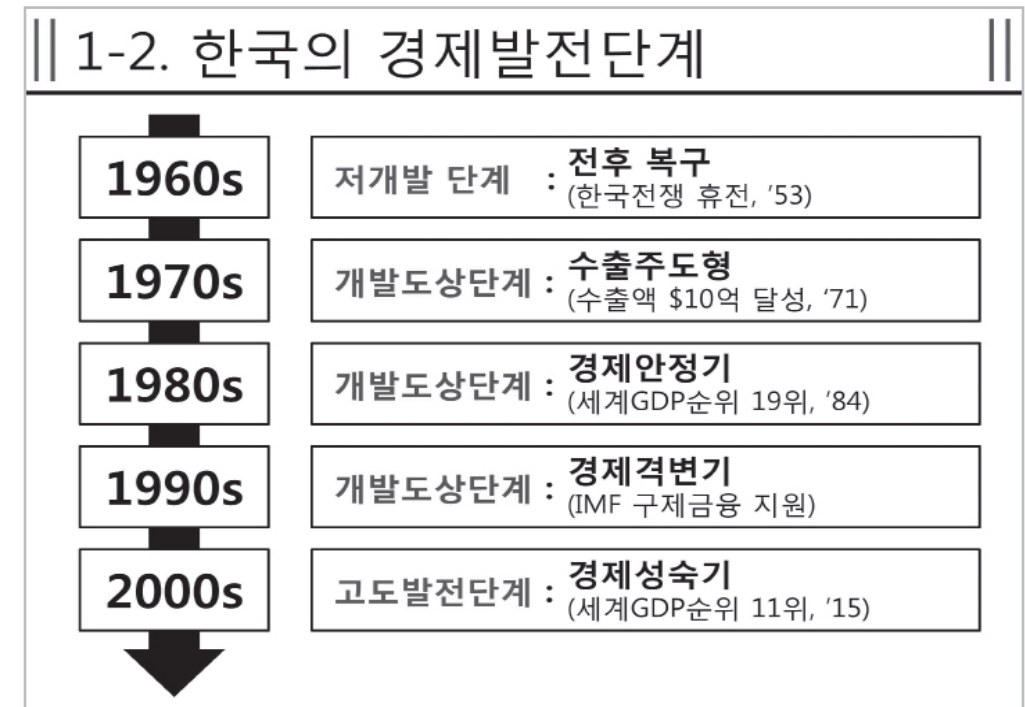
국토교통부 교통정책조정과장



CONTENTS

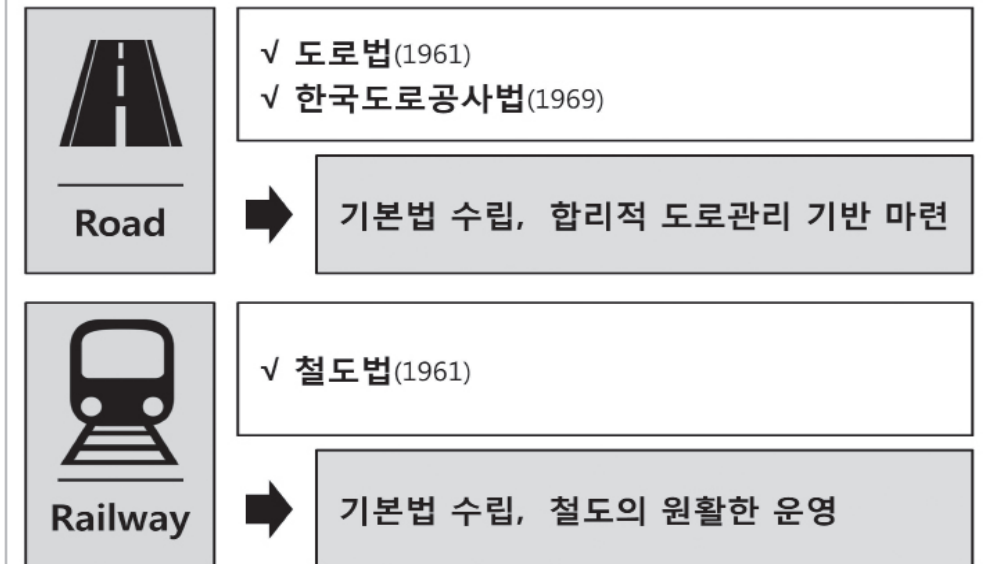
1. 경제발전과 교통
2. 단계별 교통법제
3. 결론 및 제언



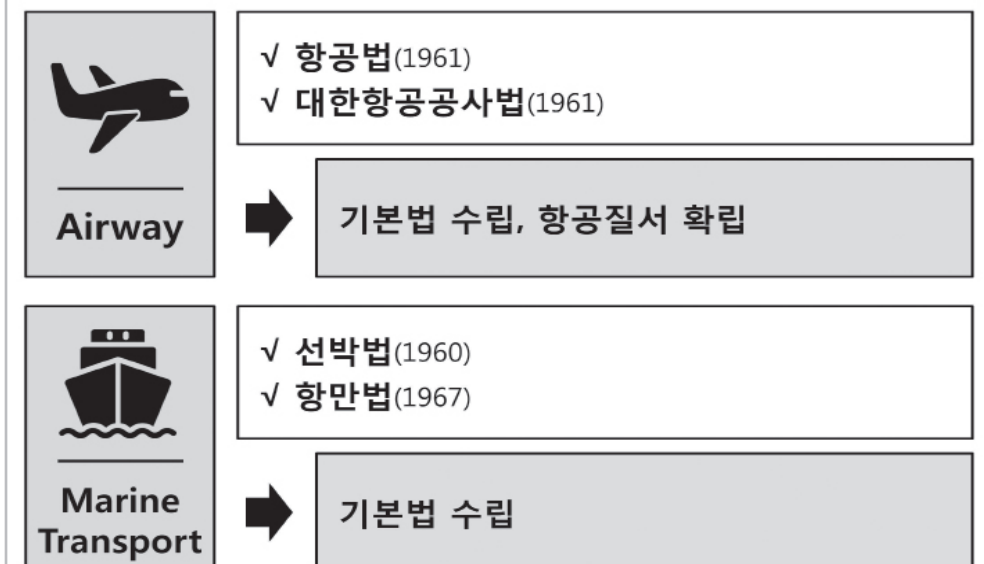




2-1. 저개발 단계(1960s)



2-1. 저개발 단계(1960s)





2-1. 저개발 단계(1960s)



Vehicles,
Logistics

- ✓ 자동차운수사업법(1961)
- ✓ 도로운송차량법(1962)



여객, 화물 운송 등 질서 정립
차량소유권, 손해배상 등 확립

[저개발 단계의 교통 법제 특징]

경제발전의 초기 단계로서 교통의 체계적 관리를
위하여 수단별로 기본법을 제정하고 공사 등을
설립하여 효율적 운영을 도모하는 단계

2-2. 개발도상 단계(1970s)



Transport
System

- ✓ 교통안전법(1979)
- ✓ 교통안전진흥공단법(1979)



안전에 관한 첫 법제



Airway

- ✓ 항공기운항안전법(1974)



국제협약에 따른 입법



2-2. 개발도상 단계(1970s)



Road

- ✓ 고속국도법(1970)



고속국도 건설 및 관리
ex) 경부고속도로



고속도로 총 연장 **4,251km**(2015)
(전 노선 왕복 4차선 이상)

국토면적대비 고속도로 밀도(km/km²)
OECD 국가 중 **6위**(2003)

한국교통연구원, 한국도로공사



2-2. 개발도상 단계(1970s)

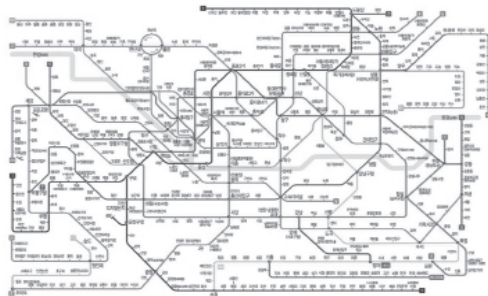


Railway

✓ 지하철도건설촉진법(1979)



혼잡 해소를 위한 지하철 건설 추진



서울지하철

- 1974년 개통
- 총 연장 332km(2013)
- 연 18억 명 수송(2013)

한국통계청

2-2. 개발도상 단계(1970s)



Logistics

✓ 자동차정류장법(1971)



여객, 화주의 권리, 물류 질서 등에
관한 규제 미비를 해소

[개발도상 단계(1970s)의 교통 법제 특징]

고속국도의 건설 및 정비, 도심 지하철 건설 등
국민 편의를 위한 대규모 교통개발 추진 및
안전문제에 대한 관심 상승



2-3. 개발도상 단계(1980s)



Road

- ✓ 도시교통정비촉진법(1986)
- ✓ 도로사업특별회계법(1988)



교통난 해소 및 도로 투자재원 뒷받침



Railway

- ✓ 지하철도의 건설 및 운영에 관한 법률(1986)
- ✓ 한국철도공사법(1989)



본격적인 지하철도 건설
철도사업의 자율적, 효율적 경영



2-3. 개발도상 단계(1980s)



Vehicles

✓ 자동차관리법(1986)



자동차수 증가에 대한 효율적 대처
* 자동차 등록대수: 1만 대('60)→20만 대('80)

[개발도상 단계(1980s)의 교통 법제 특징]

자동차 증대로 교통혼잡이 사회문제화되는
시기로서 도시교통 정비, 자동차 관리,
지하철 건설 등을 통해 대응



2-4. 개발도상 단계(1990s)



Transport System

✓ 교통시설특별회계법(1995)
✓ 교통체계효율화법(1999)



SOC 확충 위한 안정적 재원 확보,
회계 일원화 및 효율적 관리



Road

✓ 농어촌도로정비법(1991)



낙후, 소외지역에 대한 교통 서비스 제공

2-4. 개발도상 단계(1990s)

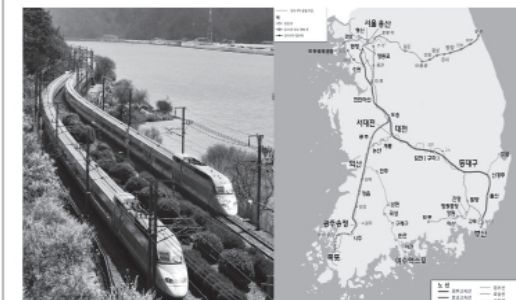


Railway

✓ 고속철도건설촉진법(1996)
✓ 도시철도법(1990)



고속철도 건설 시작, 지하철 운영 효율화



1992년 착공, 2004년 개통
서울 → 부산 : 5h → 2.5h
연간 6,000만 명 수송(2015)



2-4. 개발도상 단계(1990s)



Airway

- ✓ 수도권신공항건설촉진법(1991)
- ✓ 인천국제공항공사법(1999)



항공수요 증가에 대응하기 위한
신공항 건설 추진



2001년 개항
연간 **30만 편** 운항(2015)
연간 **5,000만 명** 이용(2015)
세계공항서비스평가 **11년 연속 1위**



2-4. 개발도상 단계(1990s)



Vehicles

- ✓ 자전거이용 활성화에 관한 법률(1995)



교통혼잡 및 환경문제 관한 관심

[개발도상 단계(1990s)의 교통 법제 특징]

경제발전에 따라 다양한 교통수요가 증가하였고,
고속철도건설, 수도권신공항건설 등을 통해
교통 선진화 추진 및 낙후지역 지원

2-5. 고도발전 단계(2000s)



Transport
System

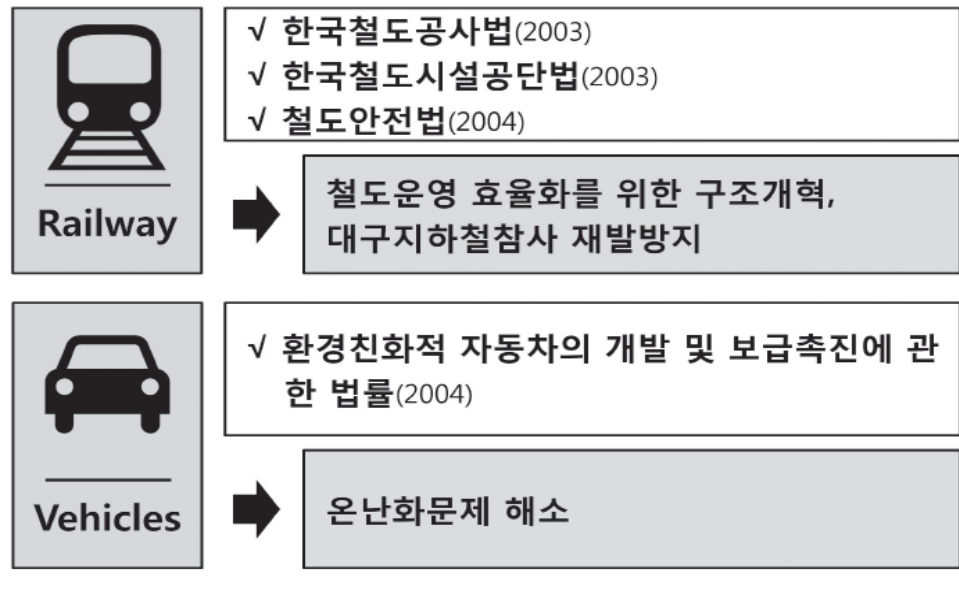
- ✓ 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률(2005)
- ✓ 지속가능교통물류발전법(2009)
- ✓ 교통약자이동편의증진법(2005)



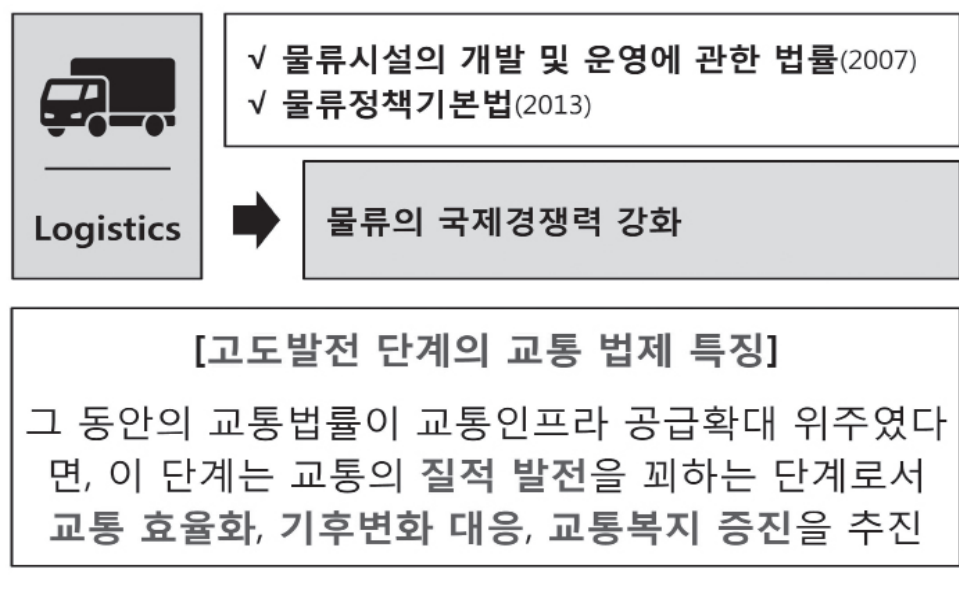
교통난의 사회경제적 비용 증가를 해소하기 위한
대중교통 육성,
교통약자의 사회참여 강화,
세계적 관심사로 떠오른 온난화문제 해소 동참



2-5. 고도발전 단계(2000s)



2-5. 고도발전 단계(2000s)



3 결론 및 제언



3-1. 결론

저개발 단계

교통의 기본적인 사안에 대해 규율하기 위해 **기본법**을 수립하고 **공사 등 설립**

개발도상단계

교통수요 증가에 따른 **대규모 교통인프라 건설** 및 **교통혼잡 해소**를 위한 입법

고도발전단계

교통과 환경의 조화, 소외계층을 위한 **교통정책** 등 **교통의 질적인 성장** 도모



|| 3-2. 제언 ||

- ✓ 경제발전 단계에 따라 필요한 교통 SOC, 발생하는 교통 문제 등이 상이하기 때문에, **시의적절한 교통 법률의 제정이 필요함**
- ✓ 한국은 정부주도로 대규모 교통 SOC를 구축하여 경제 발전을 이룩하는데 성공하였으나, 예상하지 못한 변수의 등장 등으로 교통 문제가 발생한 경우도 있음
- ✓ 짧은 기간 내 빈국에서 선진국으로 성장한 한국의 경제 단계별 교통법제와 관련 시행착오는 비슷한 과정을 앞두고 있는 많은 국가에게 좋은 사례가 될 것임

|| ◇. 참조 ||

모창환·이재홍, 경제발전 단계별 교통부문 행정체계와 정책변화 연구, KOTI, 2013
 한국도로공사, www.ex.co.kr
 한국철도공사, www.info.korea.com
 통계청, www.kosis.kr



Thank you



제1세션 | 발제 2

TIN MAUNG HTUN

미얀마 교통부 부국장

Deputy General Manager / Head of Finance and International Relation Dept;
Ministry of Transport and Communications of Myanmar

» 학력

- 양곤 대학교 수학 학사
- 옥스퍼드 대학교 경영학 고등전문학사
- 양곤 대학교 상법학 전문학사
- 양곤 경제연구소 경영학 석사

» Academic Background

- B.Sc(Q) Mathematics, University of Yangon
- Advanced Diploma in Business Administration (ADBA), University of Oxford
- Diploma in Business Law (DBL), Yangon University
- Masters Degree in Business Administration (MBA), Yangon Institute of Economics

» 주요경력

- 1990~1993 교통통신부 도로여객국 주임
- 1993~1994 교통통신부 도로여객국 부과장
- 1994~1998 교통통신부 도로화물국 과장
- 1998~2006 교통통신부 도로화물국 국장보
- 2006~2008 교통통신부 도로여객국 국장보
- 2008~현재 교통통신부 재정국제교류국 부국장

» Work Experience

- 1990~1993 Assistant Manager, Road Passenger Department
- 1993~1994 Deputy Manager, Road Passenger Department
- 1994~1998 Manager, Road Freight Department
- 1998~2006 Assistant General Manager, Head of Road Freight Department, Road Transport
- 2006~2008 Assistant General Manager, Head of Road Passenger Department, Road Transport
- 2008~present Deputy General Manager, Head of Finance and International Relation Dept; Road Transport



목차

- ✓ 미얀마 교통분야의 제도적 구조
- ✓ 미얀마 교통정책강령
- ✓ 결정사안 및 정책구상의 범위
- ✓ 미얀마 법 체계, 법안 양식 및 기존 교통 관련 법과의 상호 작용
- ✓ 미얀마 교통 기본법의 구조 및 내용
- ✓ 결론





✓ 미얀마 교통분야의 제도적 구조



2016.4.1. 이전

교통부 (11)

교통국
민간항공국
해양행정국
기상수문국
수자원 및 하천개선국
미얀마 항공
미얀마 항만청
내륙수상운송국
미얀마 조선소
미얀마 해양대학교
미얀마 해사전문대학교

철도운송부(5)

교통기획국
육상운송행정국
육상운송청(RT)
미얀마 철도청
중앙교통통신연구원

건설부(2)

공공사업
거주 및 주택개발국

5

2016.4.1. 이전

MOT
MRT
MOC
MPBNRD
MOD
MOHA
MOLFRD
YCDC, MCDC, NCDC

MOT-교통부
MRT-철도운송부
MOC-건설부
MPBNRD-국경지역 및 소수민족 발전부
MOD-국방부
MOHA-내무부
MOLFRD-가축, 수산 및 농촌개발부(DRD)
YCDC, MCDC, NCDC-양곡, 만달레이 및 네피도 도시개발위원회

부처 일원화

2016.4.1. 이후

MOTC
MOC
MOBA
MOD
MOHA
MOALI
YCDC, MCDC, NCDC

MOTC-교통통신부
MOBA-국경경비부
MOALI-농업, 가축 및 관개부(DRD)

Private Responsibility

출처: ADB 보고서 (교통부문 - 최초 평가, 정책노트)

4

2016.4.1. 이후

교통과 직접적으로 연관된 기관

교통통신부 (14)

민간항공국
해양행정국
기상수문국
수자원 및 하천개선국
미얀마 항공
미얀마 항만청
내륙수상운송국
미얀마 조선소
미얀마 해양대학교
미얀마 해사전문대학교
육상운송행정국
육상운송청(RT)
미얀마 철도청
중앙교통통신연구원

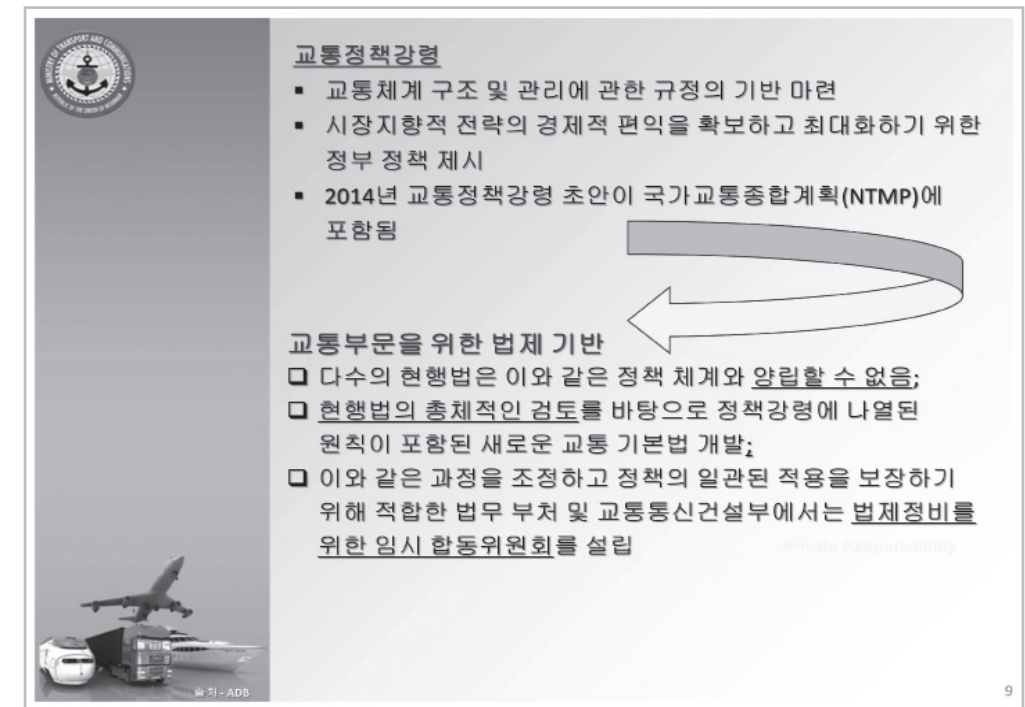
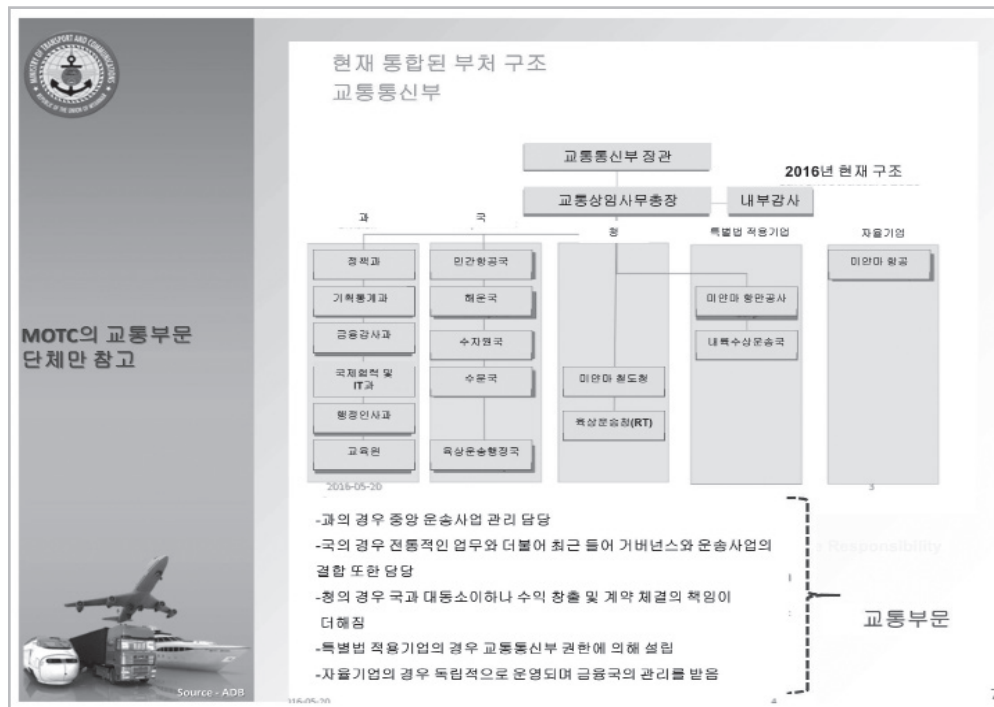
MOT
+
MRT

건설부(4)

고속도로국
교량국
건축국
도시주택개발국

Private Responsibility

6






시작할 시간

포괄적인 교통정책강령:

- 교통정책현안, 투자 및 규제에 대한 지침을 제공함
- 정부행위 간의 조정을 추구함
- 통합교통계획 수립의 시작
- 서비스 수준 향상을 가능하게 함
- 안전문제를 교통정책의 선두에 세움

새롭고, 현대적이며 포괄적인 교통법 제시

모든 교통 세부 분야를 아우르고 이에 대한 법률 하나의 문서로 통합할 수 있을 뿐만 아니라 현대적이고 미얀마의 현재 및 10년 후 미래의 교통 니즈(needs)를 충족할 수 있는 교통법

출처 - ADB

11



결정사안

두 가지 주요 사안 존재:

a) 교통법 초안에 포함된 정책 구상에 대한 합의(본 정책은 국가교통부문종합계획에 근거하여 수립·확장되었고 장관급 위원회에서 충분한 토의를 거쳐 2016년 5월 교통부문 워크숍에서 추가 검토됨)

b) 종합교통법 구조 승인, 법률의 내용 및 현행 세부분야별 교통법과의 관계(철도, 항구, 다수단 교통법 등)

출처 - ADB

13



✓ 결정사안 및 정책구상의 범위



출처 - ADB



정책구상

기본 교통법을 일부 구성하는데 역할을 하기 위해서는 합의 필요

- 교통부문 기관 및 거버넌스의 투명성 향상
- 유연한 기관 배열
- 교통기관을 위한 핵심 성과 지표(KPI) 개발 및 관리
- 국영기업(SOE) 정리해고의 경우, '정당한 보상금' 패키지
- 교통 관련 결정의 분권화

다음 분석에서는 교통법 초안에 포함된 정책구상이 현행 미얀마법에 반영되어 있는지, 정책 쟁점은 무엇인지 및 정책구상의 혜택 및 시행 시간표에 대해 살펴봄

출처 - ADB

14



교통법 초안에 포함된 정책구상	현행 미안마법에 포함됨?	정책논증	추천사항 및 시행계획
미얀마항공, IWT 및 미얀마철도청과 같은 기관을 신규 기업법 하에 설립	아니오	여의 같은 교통기관들이 상업활동을 하기 위해서는 유연하고 신속한 의사결정 권한과 정부에 의한 자금 지원 확보 및 대중교통의 제공 등이 필요함(정부의 지원이 필요한 이유는 정부가 유일한 주주이기 때문). 이는 현대적인 기업 운영 방식에 속함. 상업적 이익을 창출하는 데에 유리함. 기업 구조 및 운영을 갖추도록 두당장을 향상시킬 수 있음. 국영기업의 경우 OECD 거버넌스 원칙을 준수해야 함.	추천사항: 교통법의 일부로 포함 시행계획: 2 년에 걸쳐 시행. 이사의 재편성 및 임직원의 역량강화 필요.
국영기업에 대한 자본금 자본 확충 및 대출 제공	아니오	정부에서는 국영기업에 자금지원을 할 수 있어야 함. 현행법 상으로는 정부가 교통기관을 지원할 법적 근거가 없음. 교통기관에 성장하기 위해서는 자금지원 필요 부담된 자금지원을 위해서는 다음과 같은 점들에 대해 법적인 해결책이 마련되어야 함: • 자본금, 자본 및 대출 지원 조건에 대한 국영기업과 정부간 협의. • 공문서를 통한 자금지원 사유의 명시 및 공개	추천사항: 교통법의 일부로 포함 시행계획: 미얀마항공 및 IWT의 경우 당장 자금이 필요한 상황. 현재 MOPF를 통해 구조화 자금을 집행할 수 있음. 국유기업(MPT) 및 미얀마철도청의 경우 2 년에 걸쳐 집행 가능

Private Responsibility

출처 - ADB

15

교통법 초안에 포함된 정책구상	현행 미안마법에 포함됨?	정책논증	추천사항 및 시행계획
주요 경영 및 성과 측정 도구로서 핵심 성과 지표(KPI) 도입	아니오	벤치마킹 대상 국가들(태국, 한국, 호주 및 영국)에서는 핵심 성과 지표를 수립하여 국영기업이 핵심 사업에 집중하고 성과에 대한 책임을 지도록 함.	추천사항: 교통법 초안의 일부로 포함 시행계획: 18개월에 걸쳐 시행. MOPF의 조언을 상당수 반영하여 국영기업의 민영화와 사업의 일부로 포함.
교통법안에 있어 민간협력(PPP) 체계 마련. 계약은 기관 또는 장관에 의해 체결 가능.	예	PPP 체계를 도입한 도로 및 공항은 현재도 존재. 그러나 최근 PPP 관행과 맞게 기존 계약서들을 총체적으로 점검할 필요가 있음. PPP 체계를 구축하는데 있어 의회법은 필수가 아니나 우수한 지침 및 국제적인 수준의 계약구조는 필수.	추천사항: 교통법의 일부로 포함. 그러나 계약 당사자 자격에 대해서는 추가 논의 필요. 시행계획: 향후 12~18개월 이내로 PPP 계약에 관한 지침 개발. Private Responsibility

출처 - ADB

17

교통법 초안에 포함된 정책구상	현행 미안마법에 포함됨?	정책논증	추천사항 및 시행계획
교통부문 변화에 따른 교통기관 및 국영기업의 지속적인 중기 전환 추진	아니오	현행법에서는 모든 교통부문 국영기업의 제도적 배열을 법으로 정하고 있으며 제도적 성장을 위한 조항이 없음. 2016년 5월에 개최된 교통부문 워크숍에서는 교통부문의 잠정적인 중기 제도적 배열을 수립함으로써 IWT로 하여금 상업성을 갖춘 기업으로 성장할 수 있도록 하였고 이러한 방식에 대한 합의에 도달. 현행법에서 제도적 배열은 법으로 확고히 정해져 있으며 의회의 해산 개정되었을 경우에만 변경됨. 반면 교통법 초안에서는 정부로 하여금 필요한 경우 제도적 변경을 할 수 있도록 함.	추천사항: 교통법의 일부로 포함. 시행계획: 장기간에 걸쳐 시행. 교통부문의 변화에 따라 관련 교통기관 또한 변화. 시행기간 미확정.
교통부문 국영기업의 투명성을 위한 조항 및 공공정책 결정에 대한 열린 공공토론	아니오	미얀마 정부에서는 현행법에 문서 투명성 관련 조항을 두고 있지 않음. 교통법에 제안된 투명성 조항에는 기본적인 처리방안이 담겨 있음. 예를 들어 국영기업 및 국영기업의 활동을 위한 예산 지원과 관련된 문서의 경우 “공공문서”로서 공개. 투명성 조항을 통해 선 정부의 정책 시행.	추천사항: 교통법 초안의 일부로 포함. 시행계획: 지침 도입 이후 18개월 이내로 시행.
국영기업에 핵심 경영 및 성과 측정 도구로서 핵심 성과 지표(KPI) 도입	아니오	벤치마킹 대상 국가들(태국, 대한민국, 호주 및 영국)에서는 핵심 성과 지표를 수립하여 국영기업이 핵심 사업에 집중하고 성과에 대한 책임을 지도록 함.	추천사항: 교통법 초안의 일부로 포함. 시행계획: 18개월에 걸쳐 시행. MOPF의 조언을 상당수 반영하여 국영기업의 민영화와 사업의 일부로 포함.

출처 - ADB

16

교통법 초안에 포함된 정책구상	현행 미안마법에 포함됨?	정책논증	추천사항 및 시행계획
공공서비스의무(PSO) 제도 및 중앙 예산에서 서비스 제공 기관(주로 국영기업)으로 이어지는 지급체계 마련	아니오	공공서비스의무(PSO) 제도 및 중앙 예산에서 서비스 제공 기관(주로 국영기업)으로 이어지는 지급체계 마련 1. 정의된 사용자 집단의 경제 발전에 필수적인 서비스; 또는 2. 농촌지역의 교통 연결성에 필수적인 서비스. 중앙정부는 서비스 종류·수준·표준 및 계약기간을 명시한 서비스 계약에 의해 보조금 지급.	추천사항: 교통법의 일부로 포함. 시행계획: PSO 제도 수립에 최소 18개월 소요. PSO 제도를 우선 수립한 후 서비스 수준, 표준 및 보조금 지급 수준 결정.
분권화	아니오	중앙정부의 의사결정 권한을 지방정부에 일부 위임하는 분권화는 신 정부의 골자를 이루는 정책구상임. 그러나 현행법에서는 분권화에 대한 체계적인 접근 방식이 마련되어 있지 않음. 교통법을 통해 지방정부에게 각자의 역량에 따른 선택권을 제공함으로써 분권화 추구. 인프라 및 서비스에 대한 중앙정부와 지방정부 간의 교차 지원 방법 또한 개발.	추천사항: 교통법의 일부로 포함. 시행계획: 초기결정에 최소 12개월 소요. 결정 및 관리 권한 분권화 평가기준 마련을 위해 각 지방정부에 대한 평가 실시.

출처 - ADB

18



미얀마 철도청의 특별 추천사항			
교통법 초안에 포함된 정책구상	현행 미얀마법에 포함됨?	정책논증	추천사항 및 시행계획
철도 선로 관리 주제를 미얀마 철도청으로 지정	예	신규 철도법의 경우 관리 책임을 미얀마 철도청에 부여함. 철도의 소유 및 관리에 관한 책임은 우선 교통부 장관에게 있어야 하며 장기적으로는 미얀마 철도청에 위탁되어야 함. 이러한 방식은 다음과 같은 방침에 의거함: - 미얀마 철도청은 민간기업과 마찬가지로 KPI 및 경쟁중립성의 원칙에 의거하여 운영 - 정부가 미얀마 철도청과의 계약을 통해 주요 자산을 실질적으로 통제 - 경쟁중립성의 원칙을 바탕으로 철도 부문에 기타 시장참가자들의 진입 허용	추천사항: 교통법의 일부로 포함. 시행계획 미얀마 철도청에서 최대 10년간 철도 선로를 관리하되 KPI 제도 및 경쟁중립적인 모델이 도입된 체제하에서 관리. 2년에 걸쳐 계약내용 및 KPI 개발.
민간 철도 운영업체의 선로 사용 허가 - MA 철도차량 또는 자사 철도차량 사용	예	미얀마 철도 선로에서 운행되는 자사 철도 운송사업을 통제할 수 있도록 함. 공급자간 결정의 시발점.	추천사항: 교통법의 일부로 포함. 시행계획 향후 18개월에 걸쳐 시행계획 수립.
미얀마 철도청이 허가받은 철도사업자로서 민간 철도사업자와 동등한 위치에서 운영	아니오	본 정책구상에 따르면 미얀마 철도청은 민간 사업자와 같은 규제환경에서 서비스를 제공해야 함. 현행 철도법의 경우 MA에 규제상 이점 제공. 허가 절차의 단계별 시행을 통해 미얀마 철도청으로 하여금 규정준수의무에 따른 대비를 할 수 있도록 함.	추천사항: Responsibility 교통법의 일부로 포함. 시행계획 향후 18개월에 걸쳐 시행계획 수립.

19



✓ 미얀마 법 체계, 법안 양식 및 기존 교통 관련 법과의 상호 작용

미얀마 법 체계			
교통법 초안에 포함된 정책구상	현행 미얀마법에 포함됨?	정책논증	추천사항 및 시행계획
미얀마 철도청의 민간기업화 지원 및 기업 지배구조상 상업적인 이사회 구조 설립	아니오	본 정책구상에 따르면 미얀마 철도청에 기타 교통기관과 동일한 원칙을 적용하게 됨. 이와 같은 원칙에는 미얀마 철도청의 점진적인 민간기업화 및 상업성 확보에 집중하는 이사회를 필두로 한 견고한 상업운영원칙의 개발 등이 포함되어 있음. 현행 철도법에서는 공공부문 종사자로 하여금 이사회를 수행하도록 하고 있음. 이는 더 이상 바람직한 방침이 아님.	추천사항: 교통법의 일부로 포함. 시행계획 세부목표 및 성과측정을 위한 KPI 개발 계획에 따라 중기 시행계획 수립. 민간기업화에는 최소 5년이 소요될 것으로 예상.
철도 선로 운영의 합리화 및 본권화 지원 계획 수립(대체 서비스 제공방안 포함)	아니오	철도 선로에 대한 투자는 선로 연장에 집중되어 있었으며 선로 개선 및 유지보수에 대해서는 관심이 적었음. 미얀마 내에는 다수의 비경제적인 선로 존재. 선로 운영의 합리화 및 본권화는 미얀마 철도청의 비용 절감에 매우 중요함. 이를 통해 농촌지역에 보다 나은 교통수단을 제공하는 것이 가능함. 주요 철도 노선에 대해서는 보다 높은 수준의 서비스를 제공할 수 있음.	추천사항: 교통법의 일부로 포함. 시행계획 미얀마 철도청의 민간기업화 프로그램과 함께 중기 시행계획 수립.

20



미얀마 법 체계
미얀마 법에 대한 학술적 논평: 싱가포르 국립대학교 아시아법학연구소에서는 최근 분석에서 미얀마의 법 체계를 불문법 체계로 정의.
(미얀마 법 조사 보고, 1번 조사 보고서: 미얀마 법 및 사법체계 소개)

입법 원칙: 불문법 체계라는 가정하에 기존 미얀마 법안의 양식을 고수하되 규정 및 장관 공포문(선언 및 부령)을 통한 보다 강력한 하위법령 구조 마련. 법안 내에 법적 투명성 및 체계적인 법 위계질서에 관한 내용 포함.

법안 양식
미얀마 법안에는 확정적으로 고정된 양식이 존재하지 않으며 최근 4년간 여러 가지 양식이 사용된바 있음. 의회에서 최근 2년간 제정한 대다수 법령의 경우 불문법 체계에서 일반적으로 사용하는 양식을 차용하여 의무를 명시하고 특정한 또는 특정기관에 해당 의무를 부여하는 방식으로 작성됨. 한편 일부 법령의 경우 대륙법 체계에서 보다 많이 사용하는 양식을 차용하여 의무를 명시하되 의무준수에 대한 책임은 할당하지 않는 선언적 형태로 작성됨.

22



벤치마킹 분석

국가	대륙법	불문법	ASEAN 지역	쉬운 표현	법안 양식	규제 투명성 수준
태국	✓		✓	✓	직접적 의무	규제에 국한됨
인도		✓	X	✓	직접적 의무	규제에 국한됨
부탄		✓	X	✓	추상적 의무	최소 규제에 대해서는 존재함
인도네시아	✓		✓	단순한 표현을 사용하나 의미가 불분명함	추상적 의무	대통령 및 정부 규제에 국한됨
대한민국	✓		X	✓	직접적 의무	완전 투명
말레이시아		✓	✓	✓	직접적 의무	완전 투명
싱가포르		✓	✓	✓	직접적 의무	완전 투명
호주		✓	X	✓	직접적 의무	완전 투명
캐나다		✓	X	✓	직접적 의무	완전 투명
영국		✓	X	✓	직접적 의무	완전 투명

솔지 - ADB

23

MOTC

- 미얀마 선박등록법(인도법 10, 1841, 제7집)
- 선하증권법(인도법 9, 1856, 제7집)
- 운송인법(인도법 3, 1865, 제7집)
- 항로장애물법(인도법 16, 1881, 제7집)
- 애로(隘路)교통법(인도법 8, 1907, 제7집)
- 항구법(인도법 15, 1908, 제7집)
- 미얀마 상선법(인도법 21, 1923, 제7집)
- 미얀마 해상화물운송법(인도법 26, 1925, 제7집)
- 미얀마 항공화물운송법(인도법 20, 1934, 제7집)
- 미얀마 항공기법(인도법 2, 1937, 제7집)
- 미얀마 등대법(인도법 2, 1937, 제7집)
- 해운협정법(19/1952, 제7집)
- 수자원 및 하천 보전에 관한 법률(국가평화발전위원회-8/2007)
- 복합운송법(연방-3/2014)
- 모바일 기기 및 항공 기기에 대한 국제적 관심에 관한 법률(연방-37/2014)
- 내륙수상운송국법(연방-50/2014)
- 미얀마항공법(연방-52/2014)
- 미얀마 연안 및 내륙 수상운송 사업 허가에 관한 법률(연방-10/2015)
- 미얀마 항만청법(연방-21/2015)
- 내륙선박법(연방-29/2015)
- 자동차법(연방-55/2015)
- 육상운송법(연방-3/2016)
- 철도운송법(연방-4/2016)

Private Responsibility

솔지 - ADB

25

미얀마의 경우 같은 지역 국가들의 경험을 주로 참고하였으며 특히 ASEAN 지역 내 교통 연계를 위해 ASEAN 회원국들의 경험을 많이 참고함. 벤치마킹 대상국으로 선정된 태국 및 인도의 경우 법 체계에 있어 미얀마와의 문화적 유대감 또한 존재.

상기 표에서 나타나듯 다양한 입법 및 법령 개발 방식이 있음. 이 중에서 분명한 지표는 다음과 같음:

- 일반적으로 쉬운 표현을 사용해야 함 - 대부분의 국가들의 법안의 경우 일상적인 표현을 사용하여 전문적인 법률 표현을 사용하지 않음(모두에게 접근가능하고 투명한 법)
- ASEAN 지역 내 국가들을 벤치마킹 해야 함 - 대부분의 ASEAN 지역 내 국가들은 우수한 수준의 근대적인 법률 갖추고 있음. 또한 대부분의 경우 법안에서 '직접적 의무'를 명시함.
- 대부분의 국가들이 높은 수준의 투명성을 갖추고 있음

기존 교통 관련 법과의 상호 작용

Private Responsibility

교통부에는 이미 다수의 현행법이 있음. 실행일로부터 상당 기간이 지난 법부터 최근에 제정된 법까지 일부 포함한 목록은 다음과 같음:

솔지 - ADB

24

MOC

- 도로 및 다리의 이용에 관한 법률(13/1985)
- 국도법(국가평화발전위원회-8/2000)
- 고속도로법(연방-24/2015)

교통법의 목적은 미얀마 교통에 관한 기본법이 되는 것으로 이러한 역할을 하기 위해선 교통법에서 해당 법이 기본법이고 기타 다른 법은 하위법이라고 명시해야 함.

Private Responsibility

솔지 - ADB

26



✓ 미얀마 교통 기본법의 구조 및 내용



교통법의 주요 특징

- a. 교통행정을 관장할 정부부처 설립
- b. 운송사업 종사 기업 창출
- c. 교통규제기관 설립
- d. 계약 체결의 권리 특정
- e. 교통법이 기본법이 되도록 모든 최근 및 이전 법령을 폐지 또는 변경

교통법 입안 시 다음과 같은 세 가지 선택권이 존재함. 이에 대한 결정을 내리는데 있어서는 법령의 구조 및 최근에 통과된 부문별 법에 대해 어떠한 약속이 있었는지를 고려해야 함.

선택권 1: 교통법을 기본법으로 하고 기존 법은 모두 폐지.

선택권 2: 교통법을 기본법으로 하고 기존 부문별 법령의 내용을 포함하되 제도적 측면과 관련된 내용은 폐지. 기존 부문별 법령 및 해당 법령의 기술 관련 내용은 유지.

선택권 3: 부문별 법령을 그대로 유지하고 기본법에 해당하게 함.
교통정책만을 다루는 교통정책법을 수립하고 부문별 법령을 개정.

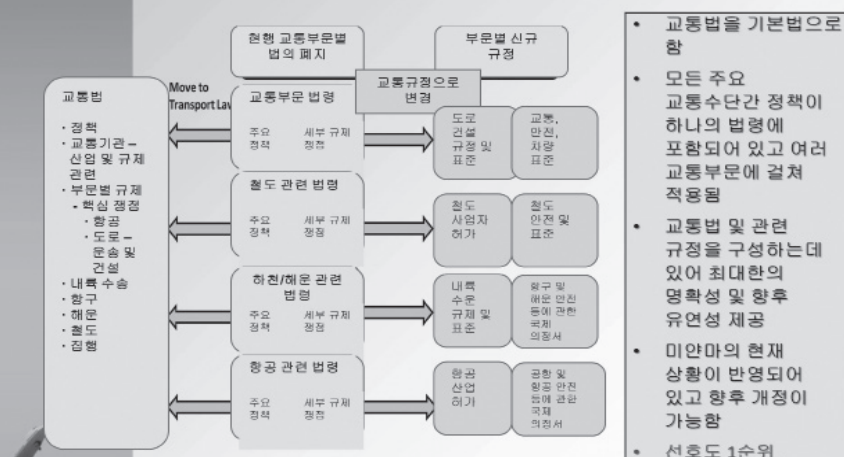
교통법의 구조

법안 작성 시 불문법 체계 하에서의 의회법과 같은 양식을 사용하고 일상적인 언어를 사용함으로써 누구나 쉽게 접근할 수 있고 투명한, 현대적인 법령의 입법 추구. 이와 같은 접근 방식은 벤치마킹 대상 국가로 선정된 모든 국가들에서 채택한 방식임.

교통법에서는 기존 교통 및 도로 관련 법을 모두 감안해야 함. 이 뿐만 아니라 법 이행 시 정부의 정책 우선순위 및 정부가 정책을 법에 반영하는데 있어 보유한 역량 또한 고려하여 단계별로 이행해야 함.



선택권 1: 교통법을 기본법으로 하고 기존 법은 모두 폐지






선택권 2: 교통법을 기본법으로 하고 기존 부문별 법령의 내용을 포함하되 제도적 측면과 관련된 내용은 폐지, 기존 부문별 법령의 기술 관련 내용은 법으로 유지.

↓

- 교통법을 기본법으로 함
- 교통법에 교통기관 및 해당 기관들의 권한이 명시됨
- 부문별 법령 내 일관성 및 부문별 법령간 일관성을 위해 해당 법령들을 상당 부분 개정해야 함
- 해석 및 이행이 보다 복잡함
- 선호도 2순위

- 교통기본법 마련이라는 MOTC 정책에 부합하지 않음
- 교통수단간 조정이 이루어질 수 있도록 영향력을 발휘할 수 없음
- 신규, 기존 및 구식 부문별 법령이 뒤섞여 남겨짐
- 부문별 법령을 상당 부분 개정해야 함
- 선호도 3순위

↑

선택권 3: 부문별 법령을 그대로 유지하고 기본법에 해당하게 함. 교통법을 제정하되 그 내용을 교통정책에 대한 설명으로 국한하고 부문별 법령을 개정.

31



✓ 결론



32



내용

1. 도입부 및 적용범위
2. 교통정책선언
3. 교통부
4. 교통 관리의 지방 분권화
5. 운송사업자
6. 항공운송
7. 육상운송 및 안전
8. 철도운송
9. 도로망 관리
10. 해사, 해운, 항구 및 내륙 수운 관리
11. 규정의 제정

Private Responsibility

32



ADB의 제안에 따라 교통법은 다음과 같은 사항들을 다룸:

- a. 교통정책의 모든 주요 쟁점(2016.5.23~24. 교통정책 워크숍에서 합의된 내용);
- b. 연방정부와 지방정부간 관계 및 운송사업·교통 인프라 제공 및 관리의 지방 분권화 가능성;
- c. 교통 관리 부처의 설립, 교통규제기관 및 운송사업자(현재 상업운송사업자로서 설립된 국영기업)를 비롯한 각 교통부문별 관리를 위한 제도;
- d. 교통부문에 적용되는 모든 허가, 등록 및 표준에 관한 사항;
- e. 필요한 경우 법령의 폐지를 비롯한 기존 교통부문 법령과의 관계(항구, 항공, 육상 및 수로 운송).

Private Responsibility

34



MOTC에서는 ADB의 제안을 검토하고 신규 교통법의 입안을 준비하고 있음. MOTC에서는 또한 다음과 같은 조치를 통해 교통기본법을 제정하고자 함:

- a. 신규 교통정책강령의 채택을 위한 조치;
- b. MOTC 부서 내 법률 전문가로 이루어진 TFT 구성;
- c. TFT 보고서 및 비고사항을 연방 법무장관실(UAGO)에 제출하여 제안 참고;
- d. 최종적으로 ADB와 함께 후속조치 실행.

Private Responsibility



35



제4회

Asian Legislative Experts Symposium

아시아 법제 전문가 회의



감사합니다

U Tin Maung Htun
부국장
육상운송청(RT)
교통통신부
이메일 : rtaccounts@mrt.gov.mm,
tinmaunghtun@gmail.com





제1세션 | 발제 3

김 원 호

서울연구원 교통시스템 연구실장

Kim Won Ho

Head / Dept. of Urban Transport Research, Seoul Institute

» 학력

- 1988~1995 충북대학교 공학사 (도시공학전공)
- 1995~1997 서울대학교 도시계획석사 (환경계획학과 교통전공)
- 1998~2004 미국 Texas A&M University 토목공학박사 (교통공학전공)

» Academic Background

- 1988~1995 Bachelor of Science in Urban Engineering, Chungbuk National University
- 1995~1997 Master of Urban Planning, Seoul National University
- 1998~2004 Doctor of Philosophy in Civil Engineering, Texas A&M University

» 주요경력

- 1996~1998 서울시정개발연구원 위촉연구원
- 1996~2004 Texas Transportation Institute 석사연구원
- 2004~2005 Mid-America Transportation Center, 박사후연구원
- 2014 버지니아대학교 교환교수
- 2005~현재 서울연구원 연구위원(연구실장)

» Work Experience

- 1996~1998 Visiting Researcher, Seoul Development Institute
- 1996~2004 Graduate Research Assistant, Texas Transportation Institute
- 2004~2005 Postdoctoral Research Fellow, Mid-America Transportation Center
- 2014 Visiting Scholar, University of Virginia
- 2005~Present Research Fellow, Seoul Institute Infrastructure, Transportation

서울의 교통
비전과 행동

2016. 10

서울연구원 교통시스템 연구실
김원호 박사

목차

개관	2
비전과 목표	18
실행	22



개관

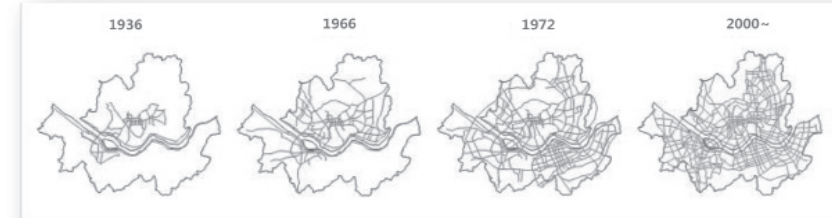
서론

지역 및 도로망의 확대

행정구역의 변화



도로망의 변화



4

서론

서울

	1970	2015	변화
인구	5,433,000	10,349,000	+90%
차량	60,000	3,036,000	+49,600%
GNI/인	\$254	\$39,500	+15,400%
주택	583,000	3,637,600	524%



3

교통정책의 역사

1960년 이전: 교통 인프라 복구

경향과 문제

- 한국 전쟁으로 교통 인프라가 파괴되고 나서 많은 복구 프로젝트가 수행됨.
- 트램 이용자가 너무 많아져서 버스를 증차하고, 버스가 서울의 주 교통 수단이 됨.
- 서울에 택시가 도입되기 시작.

도로망

1936



5



교통정책의 역사

1960-1970: 대중교통의 확대

경향과 문제	주요 정책과 프로젝트												
- 교통이 SOC(사회간접자본) 프로젝트의 대부분을 차지 - 도시화로 인해 인구가 폭발적으로 증가 - 고속도로 건설과 도로망 확장 - 버스 네트워크 확장 - 승/하차시의 위험과 교통흐름 지장으로 인해 1968년 전차 폐기	<table border="1"> <thead> <tr> <th>연도</th><th>정책/프로젝트</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1960</td><td>서울 교통정책 수립</td></tr> <tr> <td>1965</td><td>고속버스 승인 (10개 노선, 301대 차량)</td></tr> <tr> <td>1968</td><td>전차 폐기</td></tr> <tr> <td>1968</td><td>경인 고속도로 건설 (서울-인천)</td></tr> <tr> <td>1970</td><td>경부 고속도로 건설 (서울-부산)</td></tr> </tbody> </table>	연도	정책/프로젝트	1960	서울 교통정책 수립	1965	고속버스 승인 (10개 노선, 301대 차량)	1968	전차 폐기	1968	경인 고속도로 건설 (서울-인천)	1970	경부 고속도로 건설 (서울-부산)
연도	정책/프로젝트												
1960	서울 교통정책 수립												
1965	고속버스 승인 (10개 노선, 301대 차량)												
1968	전차 폐기												
1968	경인 고속도로 건설 (서울-인천)												
1970	경부 고속도로 건설 (서울-부산)												
도로망 1966  													

6

교통정책의 역사

1980-1990: 교통 인프라 건설

경향과 문제	주요 정책과 프로젝트										
- 서울 근교 신도시 건설로 교통혼잡 심화 - 등록차량 대수가 빠르게 증가 - 지하철 2,3,4호선 개통되고 1985년에는 지하철 수송분담률이 16.5%로 상승 - TSM과 교통영향평가 등의 정책 개시	<table border="1"> <thead> <tr> <th>연도</th><th>정책/프로젝트</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1984-1985</td><td>지하철 2,3,4 호선 개통</td></tr> <tr> <td>1986</td><td>올림픽로 개통</td></tr> <tr> <td>1987</td><td>교통영향평가정책 수립</td></tr> <tr> <td>1989</td><td>TSM 수립</td></tr> </tbody> </table>	연도	정책/프로젝트	1984-1985	지하철 2,3,4 호선 개통	1986	올림픽로 개통	1987	교통영향평가정책 수립	1989	TSM 수립
연도	정책/프로젝트										
1984-1985	지하철 2,3,4 호선 개통										
1986	올림픽로 개통										
1987	교통영향평가정책 수립										
1989	TSM 수립										
지하철 노선 1-4호선  											

8

교통정책의 역사

1970~1980: 차량 증가와 교통망 확대

경향과 문제	주요 정책과 프로젝트												
- 고속도로 건설로 인해 경제효과 발생 - 인구가 계속 증가하여 교통 혼잡도 심화 - 지하철 1호선 개통으로 지하철 시대가 개막되었으나 버스의 수송분담률이 73%로 여전히 더 높음 - 서울시는 새로운 시설 건설과 효율적인 교통 운영 노력을 보여줌	<table border="1"> <thead> <tr> <th>연도</th><th>정책/프로젝트</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1971</td><td>교통 통제센터 운영</td></tr> <tr> <td>1973</td><td>교차로 및 교통신호의 현대화 계획 수립</td></tr> <tr> <td>1974</td><td>지하철 1호선 개통</td></tr> <tr> <td>1977</td><td>서울시 기본계획 수립</td></tr> <tr> <td>1979</td><td>간선도로에 가변차선 신설</td></tr> </tbody> </table>	연도	정책/프로젝트	1971	교통 통제센터 운영	1973	교차로 및 교통신호의 현대화 계획 수립	1974	지하철 1호선 개통	1977	서울시 기본계획 수립	1979	간선도로에 가변차선 신설
연도	정책/프로젝트												
1971	교통 통제센터 운영												
1973	교차로 및 교통신호의 현대화 계획 수립												
1974	지하철 1호선 개통												
1977	서울시 기본계획 수립												
1979	간선도로에 가변차선 신설												
도로망 1972  													

7

교통정책의 역사

1990~2000: 교통수요관리에 대한 우려

경향과 문제	주요 정책과 프로젝트												
- 교통혼잡 완화를 위해 도시 고속화 도로 건설 - 지하철 5,7,8호선으로 확장 (수송분담률 30.8%) - 혼잡 완화를 위해 혼잡통행료와 교통수요 관리를 고려한 정책 - 고속도로 교통관리 시스템 (FTMS) 가동으로 지능형 교통 시스템 시작	<table border="1"> <thead> <tr> <th>연도</th><th>정책/프로젝트</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1990</td><td>혼잡통행료 징수 개시</td></tr> <tr> <td>1995</td><td>산업 수송 수요관리 시작</td></tr> <tr> <td>1996</td><td>지하철 5,7,8호선 개통</td></tr> <tr> <td>1996</td><td>남산 1,3호 터널에서 혼잡통행료 시행</td></tr> <tr> <td>1997</td><td>고속도로 교통관리 시스템(FTMS) 시작</td></tr> </tbody> </table>	연도	정책/프로젝트	1990	혼잡통행료 징수 개시	1995	산업 수송 수요관리 시작	1996	지하철 5,7,8호선 개통	1996	남산 1,3호 터널에서 혼잡통행료 시행	1997	고속도로 교통관리 시스템(FTMS) 시작
연도	정책/프로젝트												
1990	혼잡통행료 징수 개시												
1995	산업 수송 수요관리 시작												
1996	지하철 5,7,8호선 개통												
1996	남산 1,3호 터널에서 혼잡통행료 시행												
1997	고속도로 교통관리 시스템(FTMS) 시작												
지하철 노선 5-8호선 개통  													

9



교통정책의 역사

2000~2010 : 차량 중심에서 지속가능한 도시로 패러다임 전환

경향과 문제

- 서울의 교통 수요 증가를 관리하기 위해 자율 차량유무제 및 차량공유 같은 프로젝트 시작
- 버스체계 개편 및 환승 연결성 개선을 통해 대중교통 강화
- 보행자 중심 정책 도입
- TOPIS(서울교통정보센터) 설립으로 ITS(지능형 교통시스템) 강화

주요 정책과 프로젝트

연도	정책/프로젝트
2003	서울 차량유무제 개시
2003	철계천 고가도로 철거
2004	버스 체계 개편
2007	TOPIS(서울교통정보센터) 개소
2010	남산 권키버스 운행

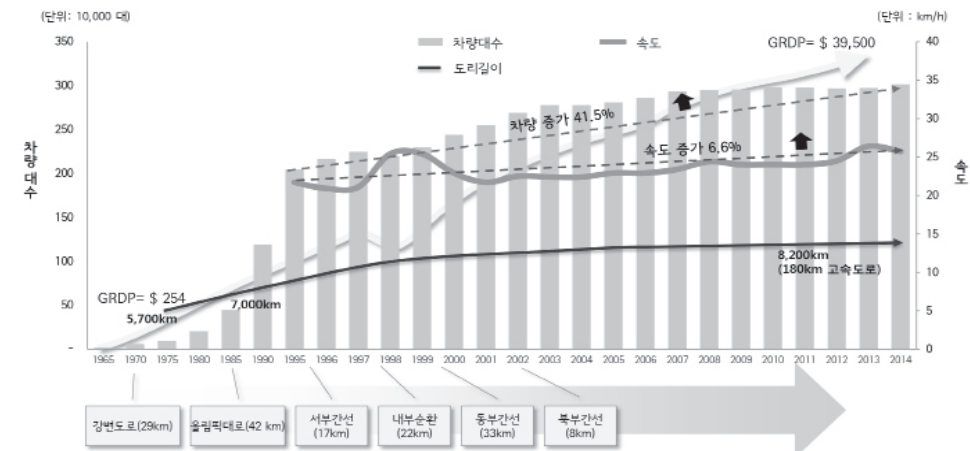
도로망

- 2000~



10

도로상황



- ✓ 서울의 도시고속화 도로들은 폭발적으로 증가하는 서울의 차량 대수에 대응하기 위해 확장되었음.
- ✓ 그러나, 이러한 변화에도 불구하고, 차량운행 속도의 증가율은 차량 대수의 증가율에 한참 못 미침.

12

교통정책의 역사

2010~현재: 보행자 친화

경향과 문제

- 서울과 분당을 잇는 신분당선 개통 이후 고속운송이 추세화 됨
- 좀 더 걸기 좋은 공간을 제공하기 위해 보행자와 환경을 중심에 두는 많은 정책들이 수립됨
- 불필요한 차량 대수를 줄이기 위해 차량공유 프로그램 운영 개시

주요 정책과 프로젝트

연도	정책/프로젝트
2010	전기차 도입
2011	신분당선 개통
2013	"보행자 친화 도시" 프로젝트
2013	차량공유 운영 개시
2014	대중교통 전용 도로 운영

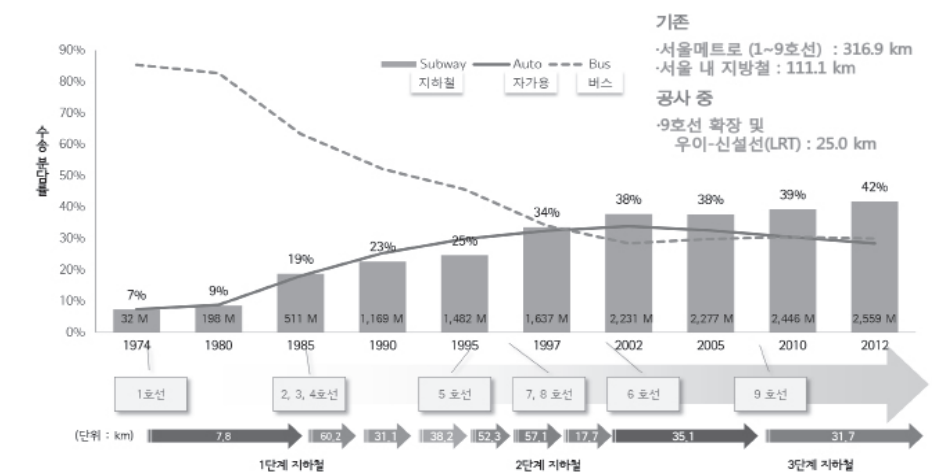
지하철 노선

- 1~9호선
- 광역 노선



11

철로상황

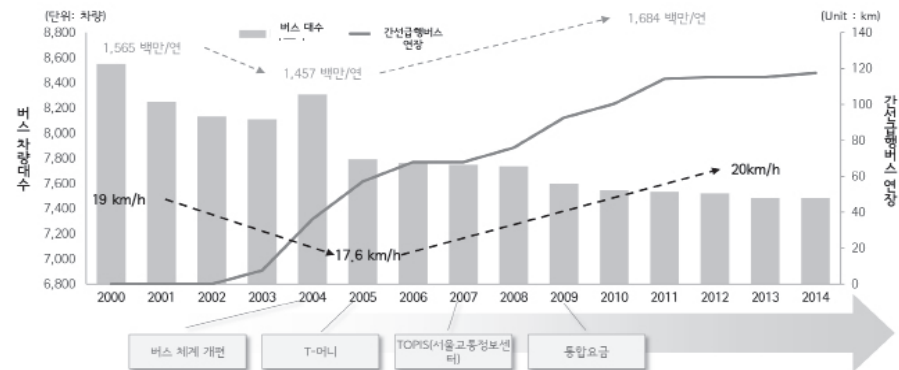


- ✓ 137km의 선로공사 이후 지하철 이용이 늘어났지만 교통량 증가에 대처하기에는 충분치 않았음.
- ✓ 162km의 추가 선로 설치 이후 자가용 이용률이 경미하게 감소했음.

13



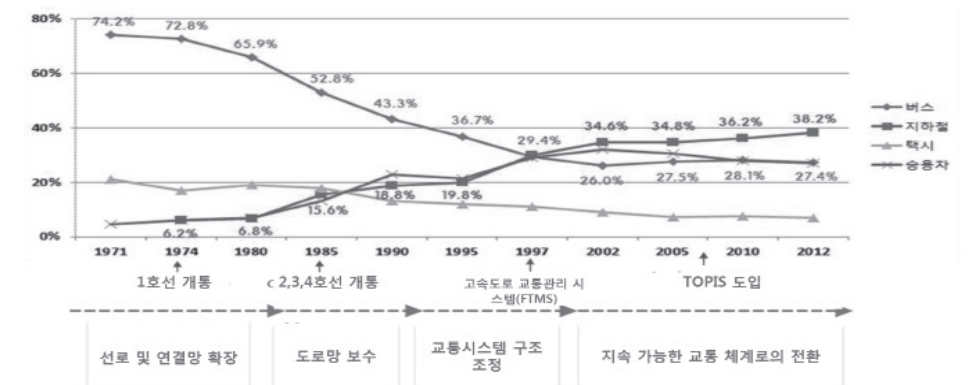
버스상황



- ✓ 도로 혼잡 경감을 위해 추진된 버스체계 개편의 결과 승객량 대비 버스노선 수 비율 상승
- ✓ 또한 이동성 향상을 위해 BRT(간선급행버스)가 도입되어 평균 버스 속도가 꾸준히 상승

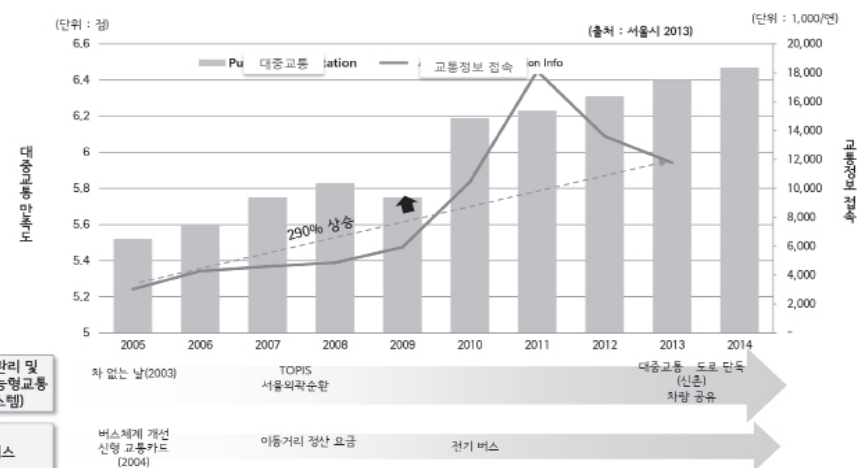
14

수송분담률 변화



16

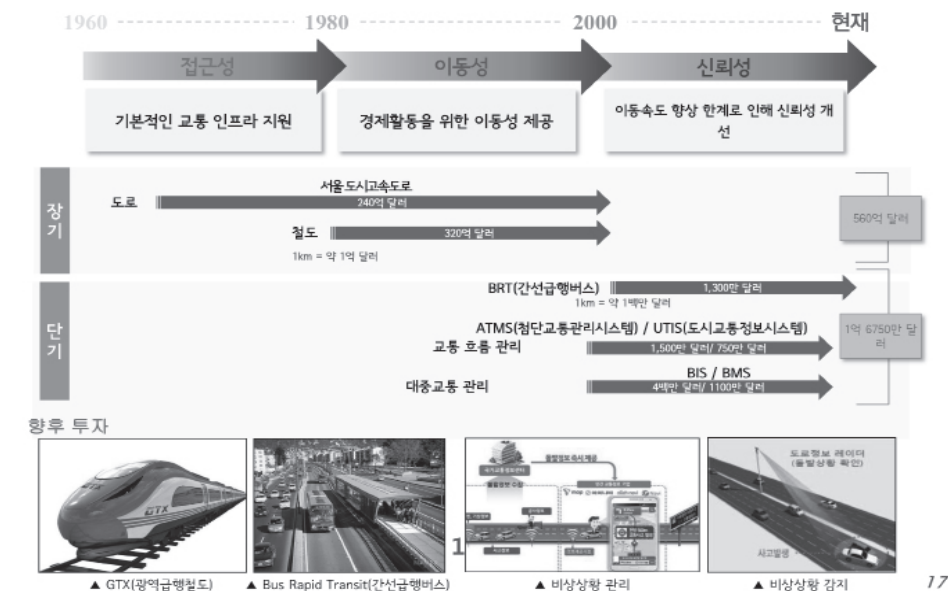
대중교통 평가



- ✓ 교통 인프라 포화로 인해 수유관리 관련 정책들이 도입됨
- ✓ 시민 만족도 및 교통정보 접속은 꾸준히 증가

15

교통부문투자



17



비전과 목표

비전과 목표



20

비전과 목표

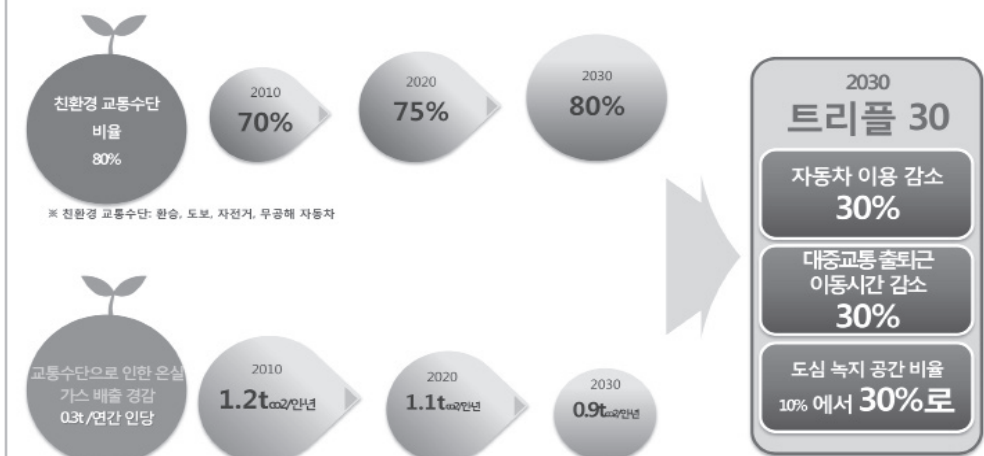
미래 전망



19

비전과 목표

목표



21



실행

실행

01 보행자 중심의 건물 환경

'차 없는 날'의 시간적/공간적 확장으로
공유도로 개념 도입



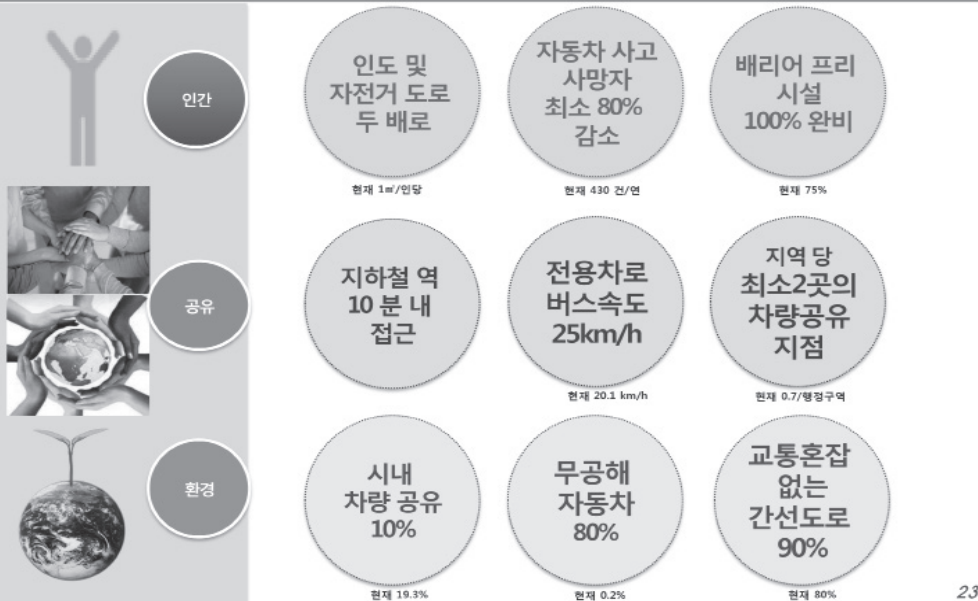
2013 서울 차 없는 날



공유도로로의 전환

24

실행



23

실행

01 보행자 중심의 건물 환경

주요 정책

마음껏 걸어 다닐 수 있는 공간이 곳곳에 생깁니다

- 보행우선공간 확충
 - 세종로 등 보행전용공간 확대
 - 보행친화구역 및 대중교통전용지구 조성
 - 도심 보행길 '프롬나드' 조성
- 도심 지하보행 네트워크 구축
 - 기존 도심 지하철역사, 지하상가 등 연계 보행축 구축
- 차 없는 마을 만들기



자동차 때문에 기다리거나 멀리 돌아가지 않아도 됩니다

- 보행자 우선 도로시설물 확대
 - 보행자 배려형 횡단보도 설치 : 대각선, 광폭 횡단보도 등
 - 육교시설 전면 철거 (도심 → 시 전역)
- 보행자 우선 신호체계 도입
 - 보행자 신호 연동화, 보행자 횡단보도 녹색시간 연장
 - 보행자 자동 신호기 설치 등
- 보행자 전용 길 안내 서비스 제공
 - 보행경로 안내시스템 구축
 - 보행자용 전자지도 구축



25



실행

01 보행자 중심의 건물 환경

주요 법률

- 국가법령
 - 보행안전 및 편의증진에 관한 법률, 시행령, 시행규칙
- 서울시 조례
 - 서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본 조례
- 자치구 조례
 - 서울특별시 중구 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례



26

실행

01 보행자 중심의 건물 환경



28

실행

01 보행자 중심의 건물 환경

진행중인 프로젝트 (중심업무지구)



27

실행

01 보행자 중심의 건물 환경



29



실행

01 보행자 중심의 건물 환경

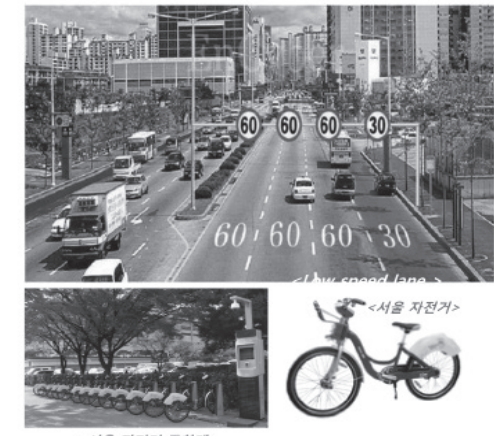


30

실행

02 자전거의 폭넓은 사용 장려

자전거 친화 도시 및 도로의 도입
자전거 공유 시스템 확대



<서울 자전거 주차대>

32

실행

01 보행자 중심의 건물 환경



31

실행

02 자전거의 폭넓은 사용 장려

주요 정책

서울 곳곳에 자전거길을 구축합니다.

- 자전거 친화타운 조성
 - 생활권 자전거도로, 주차시설, 수리센터 확충 등
- 자전거 간선망 구축
 - 생활권간 연계 네트워크 확충
 - 자전거 간선망 구축 (한강/지천, 자전거 우선차로제 등)
 - 자전거전용·우선차로제, 도로다이어트 등 자전거 통행로 확보

안심하고 자전거를 이용합니다.

- 자전거 도난방지 시스템 운영
 - 자전거 등록제, 도난방지형 주차시설, 처벌기준 강화
- 대중교통 환승 지원 강화
 - 지하철 역 주변 주차장 설치, 환승할인, 자전거 탑승 확대 등
- 자전거 이용 활성화
 - 자전거버스 노선 확대 등

언제 어디서나 자전거를 빌려 탈 수 있습니다

- 생활권 중심 공공자전거 운영
 - 시 공공 자전거 확충
 - 시·자치구·한강자전거 대여서비스 연계 운영



33



실행

02 자전거의 폭넓은 사용 장려

주요 법률

- 국가법령
 - 자전거 이용 활성화에 관한 법률, 시행령, 시행규칙
 - 자전거 이용시설의 구조·시설 기준에 관한 규칙
- 서울시 조례
 - 서울특별시 자전거이용 활성화에 관한 조례
- 자치구 조례
 - 서울특별시 중구 자전거 이용 활성화에 관한 조례



34

실행

03 사고 없는 도시 만들기

주요 정책

생활권에서 차량과의 마찰이 줄어듭니다

- 생활권 교통환경 통합 정비
 - 생활권 전역 속도 30km/h이하 제한, 통과교통 억제
 - 지역특성에 맞는 도로기능 개선, 주차공간 정비 등
 - 어린이, 노인 보호구역 등 통합관리 등
- 생활권 차고지 증명제 도입

안심하고 대중교통을 이용할 수 있습니다

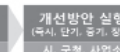
- 공공교통의 안전성 개선
 - 도시철도 차량내 영상(cctv) 기반 실시간 감시 시스템 도입
 - 운수종사자 관리 강화, 속도제한 장치
 - 차령 및 시설물 내구연한 단축
- 공공교통 보안성(범죄예방) 강화
 - 주문형 심야전용 여성안심귀가 택시 도입 등

간선도로 교통안전기준이 강화됩니다

- 도심 간선도로 차량 속도제한 강화 (60→50km)
- 모든 교통 사망사고시 즉각대응 체계 구축
 - 시, 자치구, 경찰 등 합동 신속 현장출동팀 상시가동
 - 사망사고 현장조사, 사고예방시설 및 기능개선 보완 등

첨단 교통안전관리체계로 서울 교통이 안전해집니다.

- 동적단속·관리시스템 '서울EYE' 운영
 - 공공차량 활용 교통법규위반 단속 등 (버스·택시·공공기관 차량)
- 서울 안전 통합 상황실 24시간 운영
 - 교통, 소방, 재난 등 다양한 상황에 대한 정보공유 및 대응체계



36

실행

03 사고 없는 도시 만들기

생활도로 및 간선 도로의 제한 속도 하향조정
안전 설비 설치



<생활도로의 30km 존>



<간선도로 제한 속도를 60km/h에서 50km/h로 하향 조정>

35

실행

03 사고 없는 도시 만들기

주요 법률

- 국가법령
 - 도로교통법, 시행령, 시행규칙
 - 교통안전법, 시행령, 시행규칙
- 서울시 조례
 - 도로교통법 고시(서울지방경찰청)
 - 서울특별시 교통안전대책위원회설치 조례
- 자치구 조례
 - 서울특별시 용산구 교통안전에 관한 조례
 - 서울특별시 용산구 교통안전정책심의위원회 구성 및 운영에 관한 조례



37



실행

04 교통 취약계층의 장애물 제거

도시의 모든 버스를 저상 버스로 교체
장애인 교통 서비스 확대

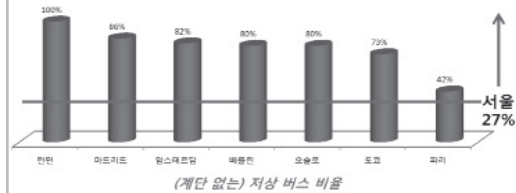


장애인 콜택시

역 이용을 쉽게 하도록 도와주는 엘리베이터와 에스컬레이터



38



실행

04 교통 취약계층의 장애물 제거

주요 법률



- 국가법령
 - 교통약자의 이동편의 증진법, 시행령, 시행규칙
 - 보행안전 및 편의증진에 관한 법률, 시행령, 시행규칙
- 서울시 조례
 - 서울특별시 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례, 시행규칙
 - 서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본 조례
- 자치구 조례
 - 서울특별시 중구 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례

40

실행

04 교통 취약계층의 장애물 제거

주요 정책

교통약자도 쉽게 이용하는 대중교통이 됩니다

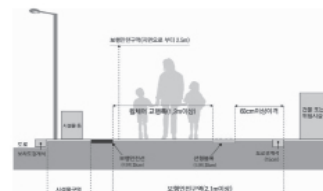
- 시내버스 100% 저상버스화
- 모든 도시철도역사내 교통약자 지원체계 구축
 - 교통약자 전용동선 확보 등

교통약자 이동을 방해하는 장애물이 점차 없어집니다

- 장애물 없는 보행환경 조성
 - 유효보도폭 확대, 고원식 횡단보도 설치 등
- 교통약자 기반의 교통설계 (Universal Design)
 - 교통수단, 시설 설계시 사전 교통약자를 고려하도록 제도화

교통약자 맞춤형 교통서비스가 확대됩니다

- 장애인콜택시 서비스 확대
 - 장애인콜택시(휠체어 탑승 가능 차량) 증차
 - 일반택시 활용 장애인콜택시 서비스 제공 (비휠체어 장애인)
- 복지(응급)택시 도입
 - 독거노인, 노약자 등 응급상황시 인근 택시에 자동콜 연결
- 교통약자 통합이동지원 센터 설치
 - 교통수단, 이동경로, 시설에 관한 통합정보 및 연계서비스 제공



39

실행

05 대중교통 이용을 더 빠르고 더 편하게 만들기

경전철 및 광역철도 시스템 도입



지하철 역세권



경전철 시스템



시내의 시가 전자 (계획안)

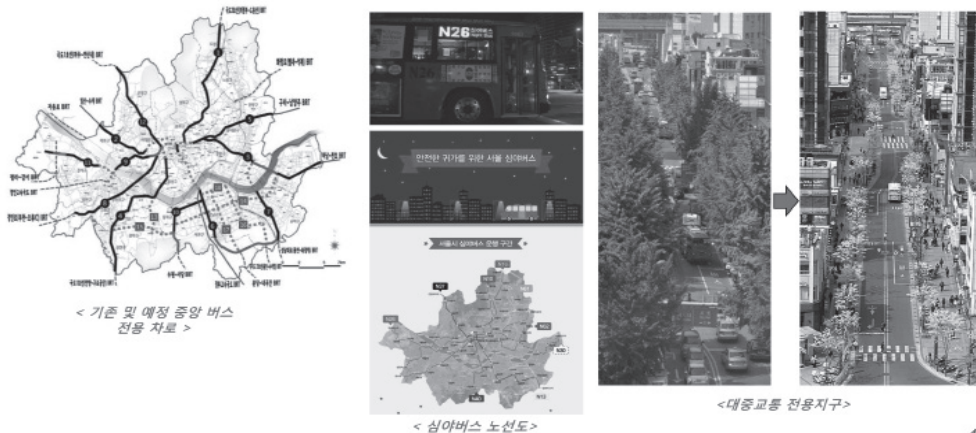
41



실행

05 대중교통 이용을 더 빠르고 더 편하게 만들기

중앙 버스전용 차로 확대
대중교통 전용지구 및 심야버스 도입



42

실행

05 대중교통 이용을 더 빠르고 더 편하게 만들기

주요 정책

대중교통의 운행속도가 향상됩니다

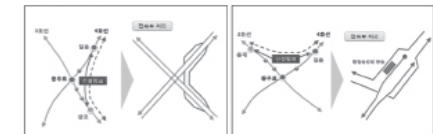
- 도시철도 급행서비스 확대 및 도심 간선망 구축
 - 광역철도 연장 및 신설을 통한 급행서비스 확대
 - 한양도성(구도심), 강남, 여의도 연결 급행 간선 철도망 구축
- 중앙버스 전용차로 구축
 - 12개 주요 간선축 및 동서, 시계 연결 네트워크 구축
 - 중앙버스 전용차로 버스우선신호 운영
- 수요대응형 간선급행버스 도입
 - 간선 급행 버스, 공차회송 버스 등

환승시간과 거리가 단축됩니다

- 도시철도 직결(Reshuffling) 운행
 - 도시철도 노선을 개편하여 환승불편 해소 및 통행거리 감축
- 환승 지원체계 구축
 - No-Tag, Non-Stop, All-pass 체계 구축
 - 통합환승정보 제공
- 기능별 체계적인 환승시설 확충
 - 광역거점 : 시 외곽지역 광역환승센터(승용차 ↔ 대중교통)
 - 내부거점 : 대중교통 환승센터(도시철도 ↔ 버스)



[리서플링 개념]



44

실행

05 대중교통 이용을 더 빠르고 더 편하게 만들기

주요 정책

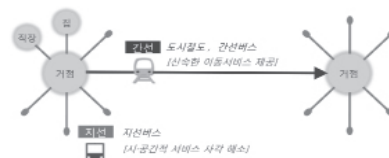
도시철도가 지속적으로 확충되고 개량됩니다

- 광역철도, 경전철 확충
 - 서울-수도권 연계 광역급행철도 기능 보강
 - 철도서비스 소외지역 대상 경전철 노선 확충
- 지하철 혼잡도 개선
 - 차내 혼잡도 예보시스템 구축
- 노후 도시철도 정비/교체
 - 노후 차량/시설 교체 본격화, 내진기능 보강 등
- 수도권 도시·광역철도 통합 관리



버스 체계개편으로 대중교통 사각지대가 해소됩니다

- 철도 지원형 버스 지·간선체계 개편
 - 철도-버스-마을버스간 교통위계체계 확립
 - 지선기능 버스노선체계 개편 (도시철도, 간선버스 연계)
 - 대중교통 연계형 순환버스 (도심, 철도서비스 소외지역 등)
 - 광역버스 노선 통합 조정
- 대중교통 서비스의 시간적 사각지대 해소
 - 심야이동 수요 대응 교통수단 확대 (심야버스, 주문형 안심귀가 서비스택시 등)



43

실행

05 대중교통 이용을 더 빠르고 더 편하게 만들기

주요 법률

- 국가법령
 - 국가통합교통체계효율화법, 시행령, 시행규칙
 - 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법, 시행령
 - 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률, 시행령, 시행규칙
 - 도시철도법, 시행령, 시행규칙
 - 간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법, 시행령, 시행규칙

서울시 조례

- 서울특별시 광역교통시설부담금 부과·징수 및 광역교통시설특별회계 설치·운영 조례
- 서울특별시 대중교통 기본조례
- 서울특별시 도시철도건설사업비특별회계설치 조례
- 서울특별시 도시철도공채 조례, 시행규칙
- 서울특별시 도시철도건설기준에 관한 규칙
- 서울특별시 버스정책 시민위원회 조례
- 서울특별시 시내버스 재정지원 및 안전운행기준에 관한 조례

45



실행

06 공유 교통수단 이용 장려

중앙 버스전용 차로 확대
대중교통 전용지구 및 심야버스 도입



46

실행

06 공유 교통수단 이용 장려

주요 법률



- 국가법령
 - 도로법, 시행령, 시행규칙
 - 도로와 다른시설의 연결에 관한 규칙
 - 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙
 - 여객자동차 운수사업법, 시행령, 시행규칙
- 서울시 조례
 - 서울특별시 도로 등 주요시설물 관리에 관한 조례
 - 서울특별시 여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허 등에 관한 조례

48

실행

06 공유 교통수단 이용 장려

주요 정책

자동차가 차지하던 공간을 사람에게 돌려줍니다

- 완전도로 (Complete Street) 운영
 - 자동차, 대중교통, 보행, 자전거 등 모든 교통수단 이용자의 안전성과 편리성을 우선적으로 고려
- 공유 도로 (Shared Road) 조성
 - 보도와 차도의 경계를 없앤 보행우선도로
- 도로 다이어트 확대
 - 기존 차도 축소로 통한 보도, 자전거도로 등 확대
- 주차장 세어링 도입
 - 민간 및 공공주차장 소유권의 시간적 분리
 - 주차예약제 도입

교통자원을 효율적으로 사용합니다

- 카셰어링 '나눔카' 서비스 보편화
 - 서비스 지점 확대 (주민자치센터, 공영주차장 등)
 - 개인승용차 활용 카셰어링(P2P) 추진
- 버스 세어링 도입
 - 여유차량을 활용한 셔틀버스 운행 (통근형, 복지형 등)
- 자전거 세어링(공공자전거) 확대
- 도시형 물류공동화 사업 추진
 - 건물·지구 단위 집·배송화를 공동운송·처리 시스템



47

실행

07 불필요한 운행 감소

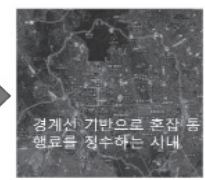
도로 다이어트 시행
혼잡통행료 징수 확대



혼잡 지도



포인트 기반의 혼잡통행료를 징수하는 남산1호 터널



경계선 기반의 혼잡통행료를 징수하는 시내

49



실행

07 불필요한 운행 감소

주요 정책

합리적 승용차 이용이 정착됩니다

- 승용차 이용의 사용자 부담 원칙 강화
 - 주행거리 기반 혼잡요금제 도입
 - 기업체 교통수요관리 내실화
- 구역(블록)별 주차수요 관리 도입

직주근접으로 통근부담이 줄어듭니다

- 대중교통 용량, 확장성 고려 도시 정비 및 관리
 - 도시계획, 재정비 단계부터 직주융합형 도시설계
 - 도시개발시 先교통인프라 설치 제도 마련
 - 교통 결절점 중심 도시개발(TOD) 활성화
- 유연근무제 확대
 - 탄력근무(시차출근, 시간제근무), 재택근무제 강화 등
 - 민간시설 공유를 통한 스마트워크센터 확대

자동차가 줄어든 쾌적한 도심이 됩니다

- 무(無) 배출가스 지역(Zero Emission Zone) 운영
 - 대기오염물질 배출차량 통행 제한 등
- 대규모 교통유발시설 관리 강화
 - 교통혼잡특별관리구역/시설 지정 및 관리
- 도심 주차수요관리제도 강화
 - 주차장 Zero 대형시설물 도입
 - 주차상한제(부설주차장 설치 제한 제도) 확대



50

실행

08 친환경 교통수단 도입

무공해 차량으로 버스 차량 교체
솔라 웨이(Solar Way) 건설



<전기버스>



<태양 에너지 버스 정류장>



<전기차>



<전기차 공유>

52

실행

07 불필요한 운행 감소

주요 법률

국가법령

- 도시교통정비 촉진법, 시행령, 시행규칙
- 지속가능 교통물류 발전법, 시행령, 시행규칙(녹색교통진흥특별대책지역)
- 수도권 대기환경개선에 관한 특별법, 시행령, 시행규칙
- 대기환경보전법, 시행령, 시행규칙
- 주차장법, 시행령, 시행규칙

서울시 조례

- 서울특별시 교통유발부담금 경감 등에 관한 조례
- 서울특별시 혼잡통행료 징수 조례
- 서울특별시 공해차량제한지역 지정 및 운행제한에 관한 조례
- 서울특별시 기후변화 대응에 관한 조례
- 서울특별시 주차장 설치 및 관리조례(주차장설치 제한지역)

자치구 조례

- 서울특별시 중구 주차장 설치 및 관리 조례

51

실행

08 친환경 교통수단 도입

주요 정책

차량이 배출하는 오염물질이 줄어듭니다

- 친환경 수단 도입 추진
 - 교통 차량의 무배출화 (전기, 수소 등) 보편화
 - 일반차량(승용 및 화물차량)의 친환경 수단화
 - 도심형 친환경 교통수단 도입 (트램, 세그웨이 등)
- 친환경 운행지원 · 관리 인프라 구축
 - 친환경차량 충전인프라 확충 등
 - 교통량 · 대기질 연계 모니터링 시스템 도입



도로에서 에너지를 생산하고, 오염을 정화합니다

- 도로공간에서의 신재생 에너지 생산 확대
 - 에너지 생산도로(Solar Way) 건설 (태양전지 등)
 - 가로등, 버스정류장, 도시철도 차량기지 등
- 친환경적 도로공간 조성
 - 대기오염물질 · 빗물 흡수형 포장, 자가치유형 아스팔트 포장 등
 - 환경친화적 도로설계 도입



53

실행

08 친환경 교통수단 도입

주요 법률

- 국가법령
 - 친환경적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률, 시행령, 시행규칙
- 서울시 조례
 - 서울특별시 환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 조례



54

함께 만드는 서울, 함께 누리는 서울

감사합니다



제4회

Asian Legislative Experts Symposium

아시아 법제 전문가 회의



제1세션 | 토론 1

김 형 수

법제처 경제법제국장

Kim Hyung Soo

Director General / Legislation Bureau of Economic Affairs,
Ministry of Government Legislation

» 학력

- 1981~1986 영남대학교 행정학과 학사
- 2001~2003 시라큐스 대학원 행정학과 석사

» Academic Background

- 1981~1986 Bachelor's Degree in Public Administrations, Youngnam University
- 2001~2003 Master's Degree in Public Administrations, Syracuse University

» 주요경력

- 법제처 법제관실 행정사무관
- 법제처 총무과장
- 법제처 사회문화법제관
- 법제처 기획재정담당관
- 국회사무처 파견
- 법제처 경제법제국장

» Work Experience

- Administrative Official of the Legislative Office, Ministry of Government Legislation
- Chief of the General Affairs Section, Ministry of Government Legislation
- Legislator of Social and Cultural Affairs, Ministry of Government Legislation
- Officer of Planning and Finance Division, Ministry of Government Legislation
- Dispatched to the National Assembly Secretariat
- Director General of the Legislation Bureau of Economic Affairs, Ministry of Government Legislation

한국 교통관련 법제의 변천과 그 시사점

김 형 수 법제처 경제법제국장

먼저 미얀마와 한국의 교통관련 법체계의 현황과 정비 방안에 관련한 내용에 대하여 폭넓은 이해를 할 수 있게 해주신 세 분의 발제자들에게 감사의 말씀을 드립니다.

우선 앞선 발제문을 통하여 대한민국의 경제발전 과정과 이에 기여한 단계별 교통 법제의 변천 과정을 구체적으로 확인할 수 있었습니다. 짧은 기간 내에 저개발 단계에서 고도발전단계까지 성장한 한국의 경험은 ASEAN 회원국들에게 많은 도움을 줄 수 있는 사례가 될 것이라고 생각합니다.

발제해 주신 내용을 바탕으로 교통관련 법제의 정비 방안에 관하여 제 생각과 고민을 간단하게 말씀드리고, 발표자분들께 몇 가지 질문을 드리는 것으로 제 토론을 진행하도록 하겠습니다.

첫째, 교통관련 법제가 가지는 중요성을 인식하여야 합니다. 김영태 국토교통부 교통정책조정과장님의 발제에서도 살펴볼 수 있듯이 경제성장과 이를 뒷받침하는 교통투자는 필수 불가결하게 연관되는 요소임을 확인할 수 있습니다. 교통관련 법제는 교통투자에 필요한 재원의 조달 방법을 정하며 또한 교통투자를 효율적으로 배분하고 조정하는 역할을 담당하고 있습니다. 우리나라의 경우 1990년대 교통시설특별회계법의 제정을 통하여 도로투자위주에서 도로, 철도, 공항, 항만 인프라에 균형적으로 재원을 배분하는 방향으로 교통투자재원 조달체계를 개편한 바 있으며, 우리나라의 급속한 경제성장에 있어 지속적인 사회간접자본의 확충을 지원한 이러한 교통투자재원 조달체계가 큰 역할을 하였다는 평가를 받고 있습니다. 이러한 점에서 교통관련 법제의 정비가 교통 발전, 나아가 경제성장 및 국민행복에 지대한 영향을 끼칠 수 있다는 점을 염두에 두어야 하겠습니다.

둘째, 거시적인 관점에서 선도적인 법제 정비가 이루어질 필요가 있습니다. 1968년에 착공하여 1970년에 완공된 경부고속도로의 건설 사례를 통해 알 수 있듯이 교통과 관련된 중요한 정책은 한국의 경제 발전을 이끄는 원동력이 되었다고 평가되고 있습니다. 이러한 대규모 인프라 정책을 주도한 교통행정은 한국의 경제성장을 한발 앞서 나가면서 선도적으로 수행되었다는 점에서 의의가 있습니다. 물론 교통인프라 구축 등 교통관련 정책은 막대한 초기 비용의 부담이 있고 집행 후에는 비가역적인 경우가 많다는 점을 고려하면 신중한 장기계획과 상세한 세부계획의 뒷받침은 필수적인 요소라고 할 것입니다.

마지막으로, 경제성장의 단계 및 사회적, 경제적 배경의 변화에 따라 이에 발맞춘 시의적절한 교통 법제의 필요성이 있다는 주장에 동의하면서도 미리 다음 단계의 문제점과 부작용을 예측하여 이를 대비하는 법제의 중요성을 강조하고 싶습니다. 현재 한국이 겪고 있는 미세먼지 등 환경오염, 심각한 교통혼잡으로 인한 물류 장애, 교통사고 등 교통안전 문제는 개발도상단계에서 이루어진 대규모 교통 인프라 건설과 승용차 위주의 교통정책이 초래한 예측가능한 부작용입니다. 이러한 시행착오를 교훈 삼아 예측가능한 부작용에 대하여 미리 대비하는 자세가 필요할 것입니다.

구체적인 내용으로서는 저개발단계에서부터 도로 등 SOC에 대한 투자를 늘리되, 도시 내에서는 노선 버스, 간선급행버스체계(BRT) 등 대중교통의 활성화를 위한 투자를 사전적으로 해야 할 것이고, 대중 교통 중에서도 기존 도로를 활용할 수 있고 자본이 많이 소요되지 않는 버스 중심의 대중교통수단의 확충이 동시에 추진되어야 할 것입니다. 또한 지구온난화 등 기후변화에 대응할 수 있도록 친환경 자동차의 개발 및 보급에도 관심을 기울여야 할 것이고, 교통안전의 증대를 위한 교통안전 기준 등에 대한 입법적 노력도 함께 이루어져야 할 것입니다.

마지막으로 발제자분들께 한 가지씩 질문을 드리는 것으로 제 토론의 마무리를 지을까 합니다.

우선 김영태 과장님께 드리는 질문입니다. 과장님께서 제언을 통하여 한국은 정부주도로 대규모 교통 SOC를 구축하여 경제발전을 이룩하는데 성공하였으나 예상하지 못한 변수의 등장 등으로 교통 문제가 발생한 경우도 있었다고 말씀하셨는데, 여기에서의 예상하지 못한 변수로는 어떤 것들을 들 수 있을까요? 그 당시 우리가 예상하지 못하였던 문제가 앞으로 다른 ASEAN 국가에서도 발생 가능하다면 이를 미리 대비할 수 있지 않을까 하는 생각에서 드리는 질문입니다.

다음으로 미얀마 TIN MAUNG HTUN 부국장님께 드리는 질문입니다. 앞선 발제를 참고하였을 때 현재 미얀마의 사회적, 경제적 배경은 한국의 어느 단계와 비슷하다고 생각하시는지 또한 이 시점에 가장 필요한 법제는 무엇이라고 생각하시는지 궁금합니다.

마지막으로 서울연구원 김원호 실장님께 드리는 질문입니다. 실장님의 발제문을 통하여 현재 서울의 다양한 교통 관련 문제와 이를 해결하기 위한 정책을 알 수 있었습니다. 산업 거점 지역에서의 인구 밀집, 교통수요의 증대로 인한 교통 혼잡 문제는 서울 뿐 아니라 다른 개발도상단계의 국가에서도 발생할 것으로 예측되는 문제인데, 개발도상단계의 국가가 이러한 문제를 예방하기 위하여 추진해야 할 가장 중요한 정책이 있다면 어떤 것을 들 수 있을지 궁금합니다.

이상 제 토론을 마치도록 하겠습니다.

경청해 주셔서 감사합니다.



제4회

Asian Legislative Experts Symposium

아시아 법제 전문가 회의



제1세션 | 토론 2

Prof. Dr. Widodo Ekatjahjana, S.H., M.Hum.

인도네시아 법무인권부 법제실장

Director General of Legislation / Ministry of Justice and Human Rights
Republic of Indonesia

» 학력

- 1994 켈버 대학교 법학부 법학 학사
- 2002 파자자란 대학교 법학부 법학 석사
- 2007 파자자란 대학교 법학부 법학 박사
- 2012 독일 파사우 대학교 법학부 봄 학기 과정 이수
- 2013 태국 탐마삿 대학교 법학부 CPG 겨울 학기 과정 이수

» Academic Background

- 1994 Bachelor of Law (S.H) at Faculty of Law, University of Jember
- 2002 Master of Law (M.Hum.) at Postgraduate Program, Faculty of Law, Padjadjaran University
- 2007 Doctoral Degree at Postgraduate Program, Faculty of Law, Padjadjaran University
- 2012 Spring School Program at Faculty of Law, University of Passau, Germany
- 2013 CPG Winter School at Faculty of Law, Thammasat University, Thailand

» 주요경력

- 2006~2008 인도네시아 하원 전문 직원
- 2010~2012 켈버 대학교 법학부 헌법학과장
- 2011~2016 켈버 대학교 법학부 학과장
- 2014 인도네시아 국민협의회 연구 센터 전문 직원
- 2015~현재 법무인권부 법제실장
- 2015~현재 인도네시아 국민협의회 의원
- 2015~현재 JASINDO 보험 위원

» Work Experience

- 2006~2008 Expert Staff of the House of Representative, Republic of Indonesia
- 2010~2012 Head of Constitutional Law Department at Faculty of Law, Jember University
- 2011~2016 Dean of Faculty of Law, Jember University
- 2014 Expert Staff at Study Center of the People's Consultative Assembly
- 2015~present Director General of Legislation
- 2015~present Member of Institute of People's Consultative Assembly of Indonesia
- 2015~present Commissioner of Jasindo

개발 균형에 도달하기 위한 국가 연결망 개발
한국 및 미얀마 교통법제에 관한 논평

인도네시아 법무인권부 WIDODO 법제실장

한국측 발표에서 결론 내려진 바와 같이 인프라 개발 및 양질의 교통시설은 국가 경제성장을 뒷받침하는 역할을 한다. 미얀마 및 인도네시아를 포함한 아시아 개발도상국의 경우 이러한 점을 충족하는 것을 목표로 하고 있다.

비록 국가마다 각기 다른 교통수단별 법·행정 제도를 갖추고 있지만 경제개발을 가속화하는데 교통·통신망과 같은 형태의 국가적 연결성 지원 인프라가 중요하다는 점은 모두에게 동일하다. 효율적·효과적으로 연결된 복합운송시설은 지역간 연결성의 발전을 촉진하여 경제성장을 가속화하고 지속시킨다. 이와 마찬가지로 지역간 연결성의 발전을 촉진하는 운송시설의 경우 교통 및 운송 비용을 절감하여 제품 경쟁력을 제고하고 경제 운동을 가속화한다.

특정 교통수단에 대한 의존도를 낮추기 위해서는 복합운송시스템을 개발해야 한다. 교통수요를 다양한 교통수단에 걸쳐 분산시키기 위해서는 보다 진보된 철도 및 수상/해상 교통의 발전을 촉진하여 육상 교통에 대한 수요가 점진적으로 철도 및 수상/해상 교통에 대한 수요로 옮겨갈 수 있도록 해야 한다.

법/규제는 국가적 목표를 달성하기 위해 사용할 수 있는 수단 가운데 하나다. 로스코 파운드는 오늘날 세계화가 국가 법 정책에도 영향을 미치므로 사회공학 수단으로서의 법은 어느 한 국가의 발전 속도 뿐만 아니라 국제사회의 발전 속도를 따라갈 수 있어야 한다고 주장하였다.

한국 교통법제의 발전은 경제발전 정도에 따라 조절되었으며 다음과 같은 단계를 거쳤다.

전후 복구 단계(1960년대)에서는 교통체계의 기초를 다지고 교통의 효율적 운영을 도모하였다.

개발도상 단계(1970년대)에서는 교통안전에 관한 규제를 도입하였다. 1980년대에는 지하철과 같은 대규모 교통사업과 관련된 규제를 도입하였고 이미 사회문제가 된 교통난을 해소하기 위한 규제 또한 도입하였다. 1990년대에는 경제성장에 따라 증가한 다양한 교통수요를 충족하기 위해 고속철도 및 공항 건설로 대표되는 규제를 도입하였다.

2000년대 한국 교통법은 양적 발전 보다 질적 발전을 꾀한다는 점이 특징이며 보다 효율적이고 친환경적인 교통을 촉진하고자 한다. 이러한 점은 서울시 정책에서도 드러난다.



대도시 교통발전은 시민들의 대중교통 이용을 촉진하는 방향으로 진행되어야 하며 이를 위한 정책으로는 ERP(전자 요금 징수 시스템) 도입, 주차요금 인상, 대중교통 사업자를 대상으로 한 공공서비스(PSO) 보조금 제공 및 대중교통 서비스·시설 개선 등이 있다. 오늘날에는 버스, 지하철 및 경전철과 같은 보다 발전된 교통 인프라의 개발 또한 포함된다.

한국 교통법제 발전에 관한 발표에서 우리가 배울 수 있는 가장 중요한 점은 지속적인 개발의 중요성이다. 교통법은 개발 단계에서부터 대선 또는 총선에 따른 정권 변화와 상관없이 최초 국가 개발 의제에 따라 일정에 맞게 진행되어야 한다. 인도네시아에서는 이와 같은 장기개발계획으로 RPJP 및 RPJM이 있다.

미얀마의 경우 또한 마찬가지다. 미얀마는 2014년에 국가 교통 종합계획을 수립하였으며 이에 따른 주요 이슈 가운데 하나는 기존의 교통기관·시설 개발이 교통법에 마련된 법적 근거에 부합하는지 여부이다. 그 중에서도 교통통신부(MOTC) 설립이 부합하는지는 특히 중요하게 다루어지고 있다.

미얀마 정부가 모든 교통수단을 규율하는 교통법을 제정하는데 있어 로드맵/타임라인을 갖추고 진행한다는 점은 확실하다. 미얀마 정부는 교통정책강령에서 정부 정책의 목적을 다음과 같이 명시적으로 제시하였다:

- 교통체계의 구성 및 운영을 규정하기 위한 토대 제공
- 시장지향 전략에 따른 경제적 편익을 확보하고 극대화하기 위한 정부정책 수립

상기에서 본 바와 같이 교통은 경제성장을 지원하는 역할을 한다는 점이 명백하다.

미얀마 정부는 교통수단(항공, 수상, 육상 및 철도)별 법률을 한데 모아 교통의 모든 하위부문을 포괄하고, 모든 교통 관련 법이 하나의 법률문서에 담겨 있는 형태이며, 현대적이고, 향후 10년간 미얀마의 교통 니즈(needs)를 충족하는 교통법을 제정하고자 한다.

미얀마와 인도네시아가 다른 점이 있다면 다음과 같은 법률에 대해서다: 교통 및 육상교통에 관한 2009년 법률 제22호, 철도에 관한 2007년 법률 제23호, 항해에 관한 2008년 법률 제 17호 및 항공에 관한 2009년 법률 제1호.

교통법을 집대성할 경우 여러 부문이 통합된 교통에 대해 명료한 로드맵을 제시할 수 있다는 장점이 있으나 이러한 법을 제정하기까지 오랜 시간이 걸린다는 단점이 있다. 또한 이러한 법은 모든 교통수단을 규율하는 만큼 방대한 내용을 필요로 하며 기술 및 국민 발전에 따라 여러 차례 수정/개정되어야 한다.

미얀마 발표를 통해 미얀마와 인도네시아 모두 여객 및 화물의 이동이 보다 용이하게 이루어질 수 있도록 하여 경제성장을 뒷받침할 수 있는 도로·철도·항만·공항 인프라를 개발하는 과제에 직면해

있다는 사실을 알 수 있다.

교통개발은 국가의 지리적 조건을 고려해야 한다. 인도네시아 조코위 대통령이 추진한 사업에는 인도네시아의 여러 섬을 연결하는 신규 항만을 건설하여 해양고속도로(Sea Toll Road)를 구축하는 것이 있는데 이는 17,000개의 섬이 존재하는 인도네시아에서 유독 중요한 사업이다.

향후 주의를 기울여야 할 또 다른 부분은 기후변화이다. 오늘날 기후변화는 전세계 모든 국가에서 일어나고 있다. 이와 관련된 교통정책으로는 화석연료 및 개인차량의 사용과 관련된 정책들이 있는데 교통부문에서는 다음과 같은 선제적 대응을 해야 한다:

- 가. 친환경 교통시설 마련;
- 나. 기후변화/극한기후를 견딜 수 있는 교통 인프라 개발;
- 다. 신·재생 에너지 자원 마련;
- 라. 인적자원 역량 개발; 및
- 마. 기후변화/극한기후에 보다 잘 대응할 수 있는 수송장비 개발.



제1세션 | 토론 3

이 동 현

한국국제협력단 경제사회개발부 기술총괄팀장

Lee Dong Hyun

Director / Technology and Innovation Supporting Team,
Korea International Cooperation Agency

» 학력

- 연세대학교 정치외교학 학사
- 북한대학원대학교 북한경제 석사

» Academic Background

- Bachelor's Degree in Department of Politics, Yonsei University
- Master's Degree in Department of North Korean Economics, University of North Korean Studies

» 주요경력

- 2010~2013 베트남 사무소 부대표
- 2014~2016 기획예산팀장
- 2016~현재 농어촌개발팀장
- 2016~현재 기술총괄팀장

» Work Experience

- 2010~2013 Vice Representative of the KOICA Office in Vietnam
- 2014~2016 Director of Budget Planning Team, KOICA
- 2016~present Director of Rural and Agricultural Development Team, KOICA
- 2016~present Director of Technology and Innovation Supporting Team, KOICA

제4회 아시아 법제 전문가 회의 토론자료

이 동 현 한국국제협력단 경제사회개발부 기술총괄팀장

먼저 교통 관련 아시아 법제 전문가 회의를 개최해 주시고 토론할 수 있는 기회를 주신 법제처 관계자 분들께 감사드립니다. 또한 우리나라의 발전단계별·수단별 교통법제, 미얀마의 교통법, 그리고 서울의 교통비전 등 다양한 이슈에 대해 폭넓은 이해를 할 수 있도록 좋은 발표를 해주신 세 분의 발표자님들께도 감사의 말씀을 드립니다.

저는 이번 세션의 주제인 아세안 교통법제와 관련하여 공적개발원조(ODA)의 관점에서 말씀드리도록 하겠습니다.

(아세안 협력국에서 교통인프라의 중요성) UN 이슈리포트에 따르면, 교통을 포함한 인프라는 농촌 지역 주민들의 시장접근성 향상 및 거래비용을 절감하고 고용과 기술이전의 기회를 제공할 뿐 아니라 여자 아이들의 취학률을 향상시키며 보건시설로의 접근성을 개선하고 국가·지역간 연결을 통해 교역 및 수출을 가능하게 함으로써 새천년개발목표(Millennium Development Goals, MDGs, 2000-2015)를 달성하는데 많은 기여를 했다는 연구들이 있습니다.¹⁾ 이처럼 교통은 삶의 질 향상을 위한 기회와 혜택의 불평등을 해소하고 낙후된 지역을 개발의 플랫폼으로 진입시키기 위한 중요한 요소 중 하나입니다.

(국제동향) 국제사회는 MDGs가 '15년 종료됨에 따라 지난 12월 UN에서 합의된 지속가능개발목표(Sustainable Development Goals, SDGs, 2016-2030) 달성을 위하여 교통분야에 기본적으로는 양질의 일자리 창출과 경제성장을 위한 기여뿐만 아니라, 교통약자에 대한 고려, 교통안전성 개선, 자동차 에너지 효율 향상, 교통접근성 제고, 이산화탄소 배출 저감을 통한 기후변화 대응 등 지속가능한 교통의 구현을 기대하고 있습니다. * Goal 3.6 교통안전 개선, 7.3 교통에너지 효율 향상, 9.1 교통접근성 제고, 11.2 지속가능교통 구축, 12.c 화석연료 보조금제도 개선 등

1) UN General Assembly Open Working Group on SDGs 2014, "Compendium of TST Issues Briefs" New York: UN.



참고로 다음 세션의 주제인 「대중교통」이 활성화될 경우, 이산화탄소 배출 및 자동차 에너지 소비량 감소와 교통혼잡비용 저감 등에 기여할 수 있을 것으로 생각합니다.

- IPCC에 의하면 교통분야는 전체 온실가스 배출량의 15% 차지, 오일(oil) 생산량의 약 50%를 소비

맥킨지는 2030년까지 전 세계 인프라 개발에 총 57조 달러(연간 3.2조 달러) 상당의 투자가 필요하며, 분야별로는 교통(41.5%, 1.33조)의 비중이 가장 클 것으로 전망한 바 있습니다.²⁾ 아시아 교통인프라 개발 수요를 살펴보면 아시아개발은행(ADB)은 2010-2020년간 약 2.5조 달러(연간 2,300억 달러)의 투자가 필요한 것으로 추산하였습니다.³⁾ 이러한 교통인프라 개발수요를 공적원조만으로 감당하기에는 턱없이 부족하므로 국제사회는 개발재원 마련을 위해 다양하고 혁신적인 이니셔티브를 시도하고 있는 실정입니다.

(아세안 협력국의 일반적 교통법제 현황) 이와 같은 교통인프라의 확충을 위해서는 앞서 발표자님들께서 잘 정리해주신 바와 같이 교통발전 단계별·수단별 다양한 교통법제⁴⁾의 수반이 요구됩니다.

- (저개발단계) 교통의 기본적 사안 규율을 위한 기본법 필요
- (개발도상단계) 교통수요 증가에 따른 대규모 교통인프라 건설 및 교통혼잡 해소를 위한 입법 필요
- (고도발전단계) 교통의 질적 성장 도모(환경, 안전, 형평성 등 고려)

하지만, 대부분의 아세안 협력국은 개발재원의 부족으로 다양한 교통인프라에 대한 투자가 어려우며, 결과적으로 우리나라가 과거 고도성장을 이루며 경험한 것과 같이 체계적으로 교통법제를 만들고 있지 못하는 실정입니다. 결국 원조사업의 성격이나 추세에 따라 선진외국의 니즈 및 지원으로 임시적인 법제가 만들어지는 경우도 많이 있으며, 이와 같은 경우 국가별 교통환경에 적합한 교통법제로의 정비가 요구되고 있는 실정입니다.

(아세안 교통법제 정비 기여를 위한 견해) 우리나라는 그 간 교통발전을 위한 비전을 제시하고 구체적인 행동들을 실행하는 과정에서 시행착오를 겪으며 교통법제를 발전시킨 경험을 가지고 있습니다. 이러한 경험들이 국제적 온실가스 배출규제로 인한 아세안 역내 교통물류 활동의 위축과 교통환경비용 증가 등 막대한 사회경제적 손실비용 발생 및 국가·도시경쟁력 약화를 예방하기 위한 교통법제를 정비하는데 많은 기여를 할 수 있을 것으로 보며, 몇 가지 견해를 공유하고자 합니다.

• 먼저 우리나라의 중앙부처 및 기관에서 추진하고 있는 교통 관련 개도국 초청연수 추진 시 교통법제를 포함하여 우리나라 교통법제 발전경험을 공유하고 그 우수성에 대한 인식을 확산시킬 수 있다면 우리나라가 아세안 협력국의 교통법제를 정비하는데 기여할 수 있는 동인으로 작용할 수 있을 것으로 생각합니다.

• 또한 아세안 회원국 대상으로 법제 측면에서 지속적 관심을 가지고 지원하되, 국제사회가 지속가능 개발목표(SDGs) 달성을 위해 관심을 가지고 있는交通安全, 자동차에너지 효율 향상을 통한 기후 변화 대응, 지속가능교통 및 화석연료 보조금제도 등에 대한 기여가 있었으면 하는 바램입니다. 특히,交通安全과 같이交通安全성 향상을 통해 아세안 협력국 국민의 생명과 재산을 보호하기 위한 법제 마련 및 정비의 필요성은 어렵지 않게 공감할 수 있을 것으로 생각합니다.

• 마지막으로 아세안 협력국 정부는 교통인프라 확충을 위한 재정 여력이 충분치 못하므로 부족한 재원의 충당을 위해 민간투자 유인을 위해 많은 노력을 기울이고 있습니다. 하지만 협력국별 민간 투자사업(PPP)법이 실효성을 갖기에는 다소 부족한 경우도 있습니다. 따라서 우리가 PPP법 정비를 위해 지원할 수 있다면 우리에게 더 많은 긍정적 효과를 가져 올 수 있을 것으로 보입니다.

아울러 지난 12월 아세안경제공동체(AEC) 출범에 따라 아세안 역내 시장을 연결하는 교통 관련 법제의 정립도 필요할 것으로 생각합니다.

지금까지 제 짧은 소견을 말씀드렸습니다. 금번 전문가 회의를 계기로 아세안 협력국의 교통법제에 대한 지속적 관심과 지원을 부탁드립니다.

이상으로 제 토론을 마치도록 하겠습니다.

경청해 주셔서 감사합니다.

2) McKinsey, "Infrastructure Productivity: How to Save \$1 Trillion a Year", 2013.

3) ADB, ADBI, "Infrastructure for a Seamless Asia", 2009.

4) 김영태, '대한민국의 교통발전과 단계별·수단별 법제', 2016에서 재인용



제2세션

>> ASEAN 대중교통 육성을 위한 법제 정비 전략 제시
(베트남·필리핀 버스산업 법제를 중심으로)

- 대중교통 육성을 위한 한국의 법제정비 경험 소개
- 베트남과 필리핀의 대중교통 관련 법령체계 분석
- 대중교통 육성을 위한 버스산업 법제정비 방안 도출 및 공유

제4회

Asian Legislative Experts Symposium

아시아 법제 전문가 회의





제4회
Asian Legislative Experts Symposium

아시아 법제 전문가 회의

제2세션 >>

ASEAN 대중교통 육성을 위한 법제 정비 전략 제시
(베트남·필리핀 버스산업 법제를 중심으로)

- 대중교통 육성을 위한 한국의 법제정비 경험 소개
- 베트남과 필리핀의 대중교통 관련 법령체계 분석
- 대중교통 육성을 위한 버스산업 법제정비 방안 도출 및 공유



제2세션 | 사회

성 현 곤
충북대학교 교수

Seong Hyeon Gon
Professor / Chungbuk University

>> 학력

- 1996 한양대학교 도시공학과 학사
- 1998 한양대학교 도시공학과 석사
- 2005 미국 UCLA 도시계획학 박사

>> Academic Background

- 1996 Bachelor of Science in City Planning, Hanyang University
- 1998 Master of Science in City Planning, Hanyang University
- 2005 Ph.D. in Urban Planning, University of California, Los Angeles

>> 주요경력

- 충북대학교 공과대학 도시공학과 조교수
- 한국교통연구원 미래도시연구센터장
- 대한국토도시계획학회 이사(2016~현재)
- 대한국토도시계획학회 「국토계획」 편집위원(2008~2010)
- 대한교통학회 「대한교통학회지」 편집위원(2008~2009)

>> Work Experience

- Assistant Professor at Department of Urban Engineering, Chungbuk National University
- Head of the Future City Research Center, Korea Transport Institute
- Director of Board at the Korea Planning Association(2016~)
- Editor, Journal of Korea Planning Association(2008~2010)
- Editor for the Journal of Korean Society of Transportation(2008~2009)



제2세션 | 발제 1

모 창 환

한국교통연구원 연구위원

Mo Chang Hwan

Research Fellow / The Korea Transport Institute

» 학력

- 1981~1988 서강대학교 경영학과 졸업, 경영학사(B.A.).
- 1993~1995 Florida State University (Tallahassee, FL), 행정학 석사(MPA)
- 1997~2001 Rutgers, the State University of New Jersey (Newark, NJ), 행정학 박사(Ph.D.)

» Academic Background

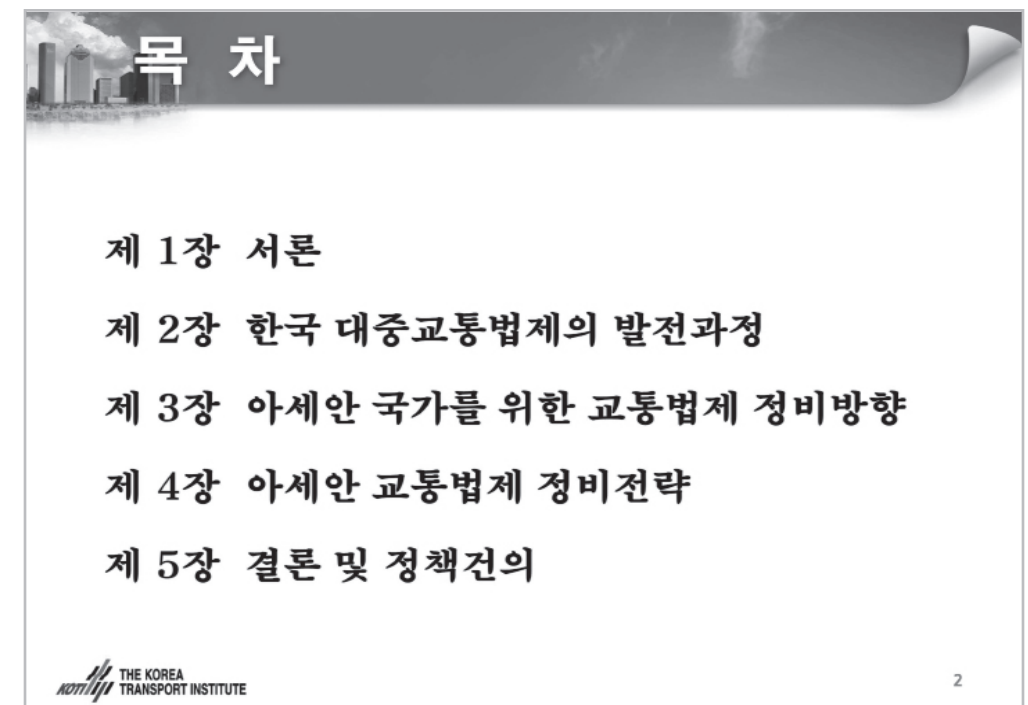
- 1981~1988 B.A. Business Administration, Sogang University
- 1993~1995 MPA, Public Administration, Florida State University
- 1997~2001 Ph.D. Public Administration, Rutgers University

» 주요경력

- 1998~현재 한국교통연구원 연구위원
- 2003~2009 서강대학교 공공정책대학원, 대우교수(도시행정, 정책학, 재무행정)
- 2004~2005 국무총리실, 규제개혁기획단 전문위원(파견근무)
- 2008~2011 국토해양부, 국토해양규제개혁심의위원회 심의위원
- 2009~2011 한국교통연구원, 사회통합교통연구센터 센터장
- 2011~2012 스웨덴 Lund University, 객원연구원
- 2012~현재 국토해양부, 갈등관리심의위원회 심의위원
- 2013~2013 한국교통연구원 대중교통교통행정연구실 실장
- 2013~2014 한국교통연구원 교통행정·법제연구실 실장

» Work Experience

- 1988~Present Researcher, The Korea Transport Institute
- 2003~2009 Part-time Lecturer, Graduate School of Public Policy, Sogang University
- 2004~2005 Special Advisor, Regulatory Reform Group, Prime Minister's Office
- 2008~2011 Committee Member, Regulatory Reform and Review Committee, MLIT
- 2009~2011 Director, Transport Research Center for Social Cohesion, KOTI
- 2011~2012 Guest Researcher, LTH's Division of Transport & Roads, Lund University
- 2012~Present Committee Member, Conflict Resolution and Review Committee, Ministry of Land, Infrastructure & Transportation (MLIT)
- 2013~2013 Director, Division of Public Transportation & Administration, KOTI
- 2013~2014 Director, Division of Transport Administration & Legal Affairs, The Korea Transport Institute (KOTI)





제1장 서론

■ 연구 목적

한국의 교통법제 발전경험 분석:
대중교통 초점

아세안 국가의 교통
법제 정비전략 수립

ASEAN 대중
교통체계 육
성 및 활성화

■ 연구 배경

- ✓ 현재 아세안 국가들은 도시화가 급속히 증가함에 따라 도로교통혼잡, 대기 오염 증대, 대중교통의 결여 등 다양한 문제 발생
- ✓ 한국의 사회경제 발전에 기여한 교통부문 법제도 정비에 대한 경험과 지식 전수를 요청하고 있는 실정
- ✓ 토지수용 등의 문제로 도로 인프라 확대가 곤란한 아세안 국가에서는 대중 교통 육성, 지능형 교통체계(ITS)의 도입을 통해 대중교통체계의 효율화 와 육성을 위한 법제도의 정비 모색

제2장 한국 대중교통법제의 발전과정



1. 한국 대중교통 관련법 시대별 변화

■ 1960년대

주요 법률 내용

- 도로법, 철도법, 항공법, 항만법 제정
 - 개발도상국의 초기에 수단별로 법을 제정하여 인프라 투자 확대
- 자동차운수사업법
 - 여객자동차와 화물자동차운수사업을 규율하는 법률 제정
 - 자동차운송사업의 질서확립과 발전을 모색하여 공공복리 증진
 - 추후 여객자동차운수사업법과 화물자동차운수사업법으로 분법
 - 여객자동차운수사업법은 시내 및 시외버스, 렌터카, 여객터미널 대상
 - 운송사업의 면허, 면허기준, 운임 및 요금 등에 대해 규정
 - 자가용 유상운송의 금지 규정

1. 한국 대중교통 관련법 시대별 변화

■ 1970년대

주요 법률 내용

- 고속국도법
 - 고속도로의 개통으로 고속국도 정비, 교통망 정비 목적
- 지하철도건설촉진법
 - 도시 및 도시근교의 원활한 교통체계 확립
- 자동차정류장법
 - 자동차정류장 사업의 적절한 운영과 관리
- 주차장법
 - 주차장의 설치·정비 및 관리

1. 한국 대중교통 관련법 시대별 변화

■ 1960년대 (계속)

주요 법률 내용

- 도로정비사업특별회계법 (1968~1977)
 - 고속도로 건설을 위해 제정하였으나 10년 후 폐지
 - 재원은 일반회계 전입금, 차관, 차입금 등
- 도로운송차량법
 - 도로운송차량의 소유권 공증, 안전성의 확보, 자동차검사와 정비
- 도로교통법
 - 도로 교통사고위험의 방지를 위한 법률 제정
- 한국도로공사법
 - 고속도로운행을 위한 공공조직의 신설

1. 한국 대중교통 관련법 시대별 변화

■ 1980년대

주요 법률 내용

- 도시교통정비촉진법
 - 차량의 원활한 소통에 초점을 맞추되 교통수요관리 제도 도입
 - 교통정책연구기관인 한국교통연구원 설립 근거 마련
- 도로사업특별회계법(1989)
 - 안정적인 도로투자재원 확보를 위한 유류특소세를 재원으로 하는 특별회계 설치
 - 일반회계 지원으로는 도로투자재원의 확보에 한계가 있다고 판단하여 특별회계 신설
 - 재원은 휘발유, 경유 및 승용차 관련 특별소비세
- 교통안전법, 해운업법 등 제정



1. 한국 대중교통 관련법 시대별 변화

■ 1990년대

주요 법률 내용

- 도시철도사업특별회계법 (1990)
 - 휘발유 특소세 · 수입자동차관세에 근거 특별회계 신설
 - 도로만이 아닌 대중교통투자 자원조달의 법적 근거 마련
 - 도시교통의 혼잡이 증가하고 있는 대도시 지하철투자확대의 기반
- 교통시설특별회계법 (1995)
 - 도시철도사업특별회계법과 도로사업특별회계법을 통합하여 교통시설 특별회계법을 제정
 - 다른 나라의 도로 투자위주 자원조달체제에서 도로, 대중교통, 철도, 공항, 항만 인프라에 균형적으로 자원배분을 하는 방향으로 전환
 - KTX, 인천국제공항, 부산항 및 광양항 등 인프라 투자확대를 통해 한국의 경제성장에 크게 기여함

THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

11

1. 한국 대중교통 관련법 시대별 변화

■ 2000년대 이후

주요 법률 내용

- 대중교통 육성 및 이용촉진에 관한 법
 - 도로 확장 등에도 불구하고 승용차의 증가로 인한 교통난의 심화로 대중교통수단 및 시설을 확충하고 대중교통 우선 교통체계의 구축
- 간선급행버스체계(BRT)의 건설 및 운영에 관한 특별법
 - BRT의 확충을 지원
- 교통약자 이동편의 증진법
 - 신체장애인, 고령자, 임신부, 어린이 등을 위한 교통체계 구축
- 지속가능 교통물류 발전법
 - 저탄소 녹색성장을 위한 친환경 교통정책을 지원
- 보행안전 및 편의증진에 관한 법률

THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

13

1. 한국 대중교통 관련법 시대별 변화

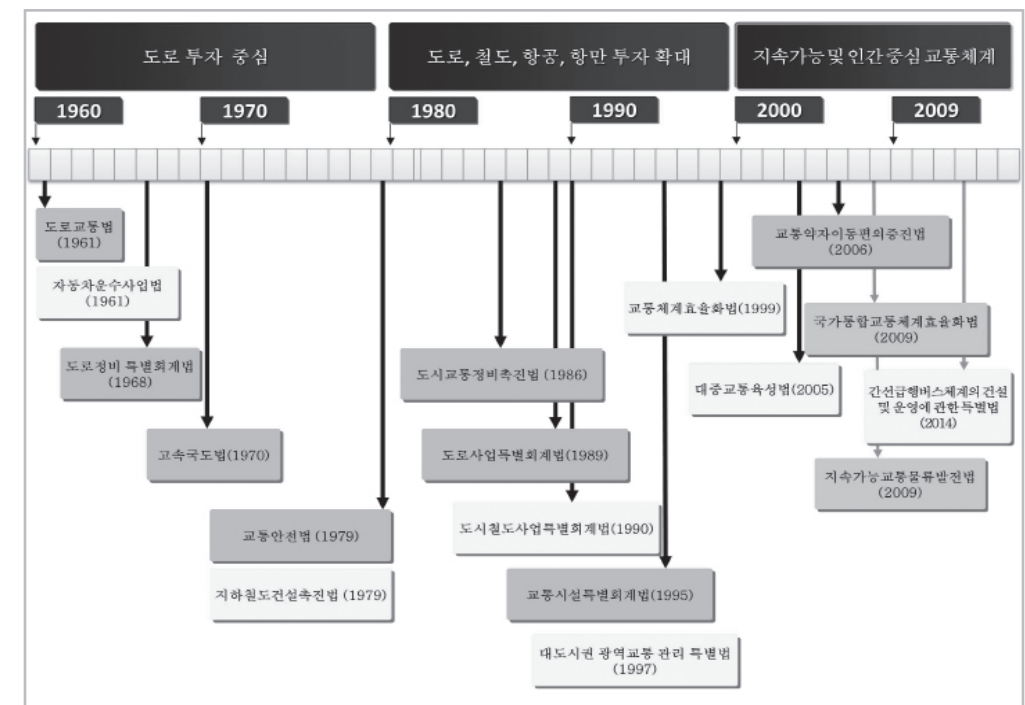
■ 1990년대 (계속)

주요 법률 내용

- 교통세법
 - 도로 및 도시철도 등 교통시설의 확충에 소요되는 자원 확보
- 도시철도법
 - 대도시 교통혼잡문제의 근본적 개선 목적
- 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법 제정
 - 신도시 개발 등에 따른 대도시 광역권 교통문제 해결 모색
- 교통체계효율화법
 - 교통투자 및 정책의 종합적인 조정을 목표로 제정
 - ITS 발전의 기반이 된 법률
- 수도권신공항건설촉진법, 신항만건설촉진법 등 제정
 - 지속적인 대규모 인프라 확충을 지원

THE KOREA
TRANSPORT INSTITUTE

12





2. 정책적 시사점

■ 시사점

- ✓ 안정적인 교통투자재원조달체계를 구축하기 위해 법률 제정 필요
 - 대중교통의 발전도 재원조달체계 구축이 관건
 - 아세안 국가는 대중교통투자계획이 다양하게 있으나 재원이 없어 실행되지 못하고 있음
- ✓ 산만하게 제정된 교통법률을 통합하는 법률 제정 필요
 - 교통법률간 일관성과 연계성 확보
 - 교통환경변화에 대응한 법률 제정

제3장 아세안 국가를 위한 교통법제 정비 방향

2. 정책적 시사점

■ 시사점 (계속)

- ✓ 아세안 국가들도 대중교통 관련 법안을 제정하여 대중교통정책을 체계적 지원 필요
- ✓ 국가의 발전단계별 대중교통 지원을 위한 법률 제정 필요
- ✓ 여객자동차운수사업에 대한 법률 제정 후, 여객터미널, 광역교통, 연계교통, ITS, BRT 법률 제정 필요

1. 아세안 국가 교통 현황

■ 아세안 국가의 교통분야 5가지 주요문제

1. 도시화 및 자동차 증대
 2. 교통 혼잡
 3. 대기 오염
 4. 교통 사고
 5. 낮은 대중교통 서비스 수준
- ✓ 경제성장과 빠른 도시화로 인해 자동차 및 오토바이가 급격히 증가하여 교통혼잡과 대기오염의 발생



2. 아세안 국가를 위한 교통법체계 정비방향

■ 효과적 교통법체계 구축을 위한 정비방향

✓ 육·해·공 통합교통법의 제정 필요

- 중앙과 지방의 교통정책 조정
- 교통투자의 효율적 조정
- 교통계획수립 및 집행의 지원
- 지속가능교통의 반영
- 인간중심의 교통체계 구축

3. 아세안 국가를 위한 대중교통법제 정비방향

■ 여객자동차운수사업법

- 버스운송사업을 전반적으로 규율함
- 민영버스업체의 노선에 대한 독점적 권리 인정
- 버스서비스 공급을 체계적 지원 및 관리

■ 대중교통 육성 및 이용촉진법

- 대중교통 활성화를 위한 법적 기반 마련
- 대중교통전용지구, 지자체 대중교통 시책평가 등 시행

2. 아세안 국가를 위한 교통법체계 정비방향

■ 효과적 교통법체계 구축을 위한 정비방향 (계속)

✓ 종합적 교통투자 자원조달체계 구축을 위한 법률 제정

- 유류특소세 및 자동차세 기반 특별회계 신설
- 도로투자만이 아닌 대중교통, 철도, 항공, 항만 투자 활용
- 교통투자의 개발이익환수방안의 활용

3. 아세안 국가를 위한 대중교통법제 정비방향

■ BRT 건설 및 운영에 관한 특별법

- BRT 활성화를 뒷받침하는 법
- BRT의 건설, 운영, 평가 등 전반적 사항 규율
- BRT의 재정지원 등 규정

■ 교통체계 효율화법

- ITS 사업 추진을 종합적으로 뒷받침: 도착정보, 스마트카드 등
- ITS 기본계획, 표준화, 전담기관, 평가 등



3. 아세안 국가를 위한 대중교통법제 정비방향

■ 도시철도법

- 도시철도의 건설 및 운영 활성화를 뒷받침하는 법
- 도시철도의 건설, 운영, 평가 등 전반적 사항 규율
- 도시철도의 재정지원 등 규정

■ 도시철도사업특별회계법

- 유류(휘발유, 경유) 특소세 및 자동차 부품 관세를 재원으로 신설
- 지하철 등 도시철도 재원조달: 중앙정부가 약50%의 건설비를 지자체에게 지원

3. 아세안 국가를 위한 대중교통법제 정비방향

■ 효과적 대중교통법제 정비를 위한 정비방향 (계속)

✓ 대중교통 활성화를 지원하는 법률 제정 필요

- 지자체 대중교통 투자재원 조달체계 구축 법률 제정 필요
- 대중교통정책의 선도적 집행기구를 신설하는 법률 필요
- 보행환경 개선을 위한 법률 제정 필요
- 대중교통계획 수립 및 시행을 위한 법률 제정 필요

3. 아세안 국가를 위한 대중교통법제 정비방향

■ 효과적 대중교통법제 정비를 위한 정비방향

✓ 대중교통의 육성 및 지원을 위한 법률 필요

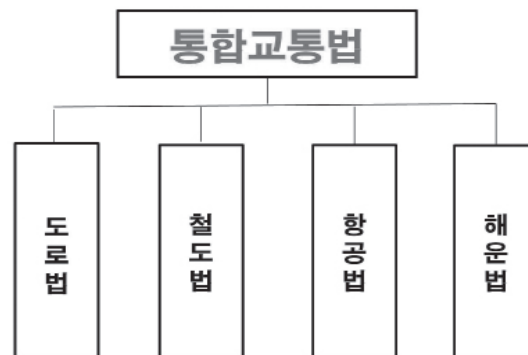
- 여객운송사업의 수익성확보를 지원하는 법률
- 간선급행버스체계(BRT)건설 및 운영에 관한 법률
- 도시철도 건설 및 운영 법률
- 대중교통 환승 및 연계를 의무화 하는 법률
- 광역교통을 지원하는 법률
- 지능형교통체계(ITS) 구축을 위한 법률
- 민영버스업자 등 민간을 활용하는 법률체계 구축

제4장 아세안 교통법제 정비전략



1. 아세안 교통법체계 정비전략

■ 통합교통법 제정방안



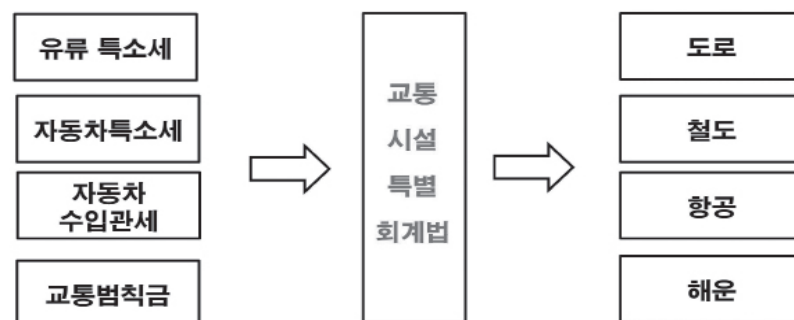
2. 아세안 대중교통법제 정비전략

■ 대중교통법제 정비방안



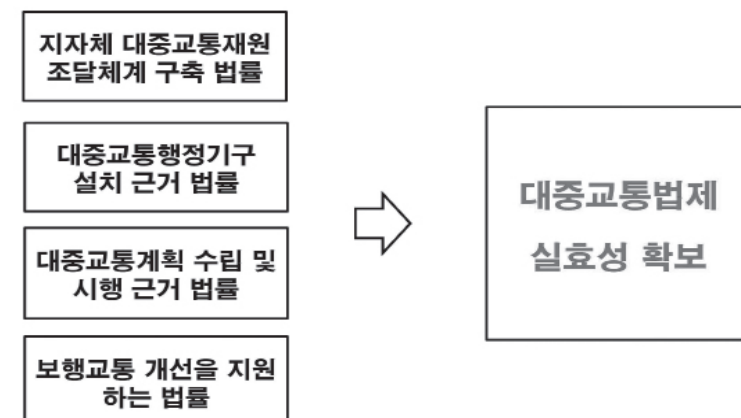
1. 아세안 교통법체계 정비전략

■ 교통시설특별회계법 제정방안



2. 아세안 대중교통법제 정비전략

■ 대중교통 지원 법률 제정





3. 후속사업과 홍보

■ 후속사업 추진

- ✓ ODA와 연계 수행
 - ASEAN 국가별로 교통법체계 정비방안 ODA 과제 추진
 - 개별국가별 맞춤형 교통법을 제정 및 개정안 제시
- ✓ KSP와 연계 수행
 - 구체적 시행방안을 KSP과제로 만들어 추진
 - 아세안 국가별 방문하여 워크숍 진행하거나 국내로 초청하여 공무원 및 국회보좌관 등 교육 시행

제5장 결론과 정책건의

3. 후속사업과 홍보

■ 홍보 및 확산 전략

- ✓ 교통법제의 정비 필요성 홍보
 - 교통시설 건설이 높은 교통서비스를 제공하는 것이 아니라 교통법제를 통한 교통시스템 구축이 선제조건임을 홍보 강화
- ✓ 아세안 전체 국가에 확산방안 시행
 - 교통법제 정비전략모델을 다른 아세안 국가로 확산
 - 아세안 국가 교통부 등 방문하여 교통법제 워크숍 개최 및 교육 시행

■ 결론

- ✓ 교통법체계 개선방안 시행
 - 통합교통법 제정
 - 교통시설특별회계법 제정
- ✓ 대중교통 활성화를 위한 법제 정비
 - 대중교통지원 법률 제정
 - 버스, 터미널, BRT, 도시철도, 환승시설, ITS, 보행 법률 제정
 - 지방교통투자재원 조달방안 및 교통행정조직 설립 관련 법률 제정



■ 정책건의

- ✓ **교통체계 및 대중교통 활성화 법제 정비**
 - 통합교통법 및 교통시설특별회계법 제정
 - 대중교통법체계 재정비 및 세부 분야별 법률 정비
- ✓ **연계추진방안 및 홍보전략 시행**
 - ODA와 KSP를 통한 아세안 국가별 맞춤형 교통법제 정비사업 추진
 - 교통법제 정비를 통한 교통체계 구축의 중요성 홍보 및 아세안 국가별 정비전략 확산

 THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE

35

 THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE

감사합니다.

coumo@koti.re.kr



36



제4회

Asian Legislative Experts Symposium

아시아 법제 전문가 회의



제2세션 | 발제 2

Julianito G. Bucayan

필리핀 교통부 前차관

Former Undersecretary / Department of Transportation and Communications

» 학력

- 1985 미 해군사관학교
- 1995 아테네오 대학원 컴퓨터 공학 석사

» Academic Background

- 1985 United States Naval Academy
- 1995 Masters Degree in Computer Science, Ateneo de Manila University Graduate School

» 주요경력

- 필리핀 해군 대령 (21년간 복무)
- 2013~2016 필리핀 항만청 대리 의장
- 2013~2016 세부 항만청 대리 의장
- 2013~2016 해양 산업청 대리 의장
- 2015~2016 민간 항공 관리국 대리 의장
- 교통 통신부 前 차관

» Work Experience

- Philippine Navy Captain (served for 21 years)
- 2013~2016 Alternate Chairman of the Board, Philippine Ports Authority
- 2013~2016 Alternate Chairman of the Board, Cebu Ports Authority
- 2013~2016 Alternate Chairman of the Board, Maritime Industry Authority
- 2015~2016 Alternate Chairman of the Board, Civil Aviation Authority
- Former Undersecretary for Project Implementation and Special Concern at the Department of Transportation and Communications



목차

- I. 개요
- II. 과제
 - a. 교통체증
 - b. 대기오염
 - c. 생산성 손실
 - d. 추진과제 (통행권)
- III. 과제 대응



개요

- 필리핀은 **7000개** 이상의 섬으로 이루어진 제도
- 교통은 지속 가능한 경제성장을 보장하는데 중요한 역할을 함
- 최근 몇 년 사이 급속한 도시화가 이루어짐
- **2030년**까지 전체 인구의 약 **80%**가 도시에 거주할 것으로 예상
- 도시인구의 기동성저하 위험 존재



제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

3

과제

- 노후차량의 증가
- 정비 불량
- 잦은 부품 고장



제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

5

과제

- 교통체증
 - 대기오염
 - 에너지 및 자원의 낭비
 - 낮은 생산성
 - 교통체증으로 인한 일일 손실액 약 **24억** 필리핀 페소
- 안전
- 과제 추진 관련
 - 통행권



제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

4

과제

- **350만대** 이상의 휘발유 삼륜차(**tricycle**)로 인한 교통체증 및 대기오염 심화
- 시골 지역에서의 취업기회 부족 인식으로 인한 대규모 도시 이주



제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

6



과제

통행권 확보

- 인프라 사업 지연의 공통 원인
- 장기간에 걸친 지루한 과정일 수도 있음



제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

7

과제 대응 (교통체증)

- 루존 중심부에 위치한 유료도로망
 - 북 루존 고속도로(NLEX) 84 km
 - 남 루존 고속도로(SLEX) 51 km
 - 남부 타갈로그 간선도로(STAR 유료도로) 42 km
 - 수빅-클라크-탈락(SCTEX) 고속도로 93.77 km
 - 탈락-판가시난-라 유니온 고속도로(TPLEx) 88.85 km
- PPP 및 양자 개발원조를 통해 추진
- 유료도로를 통한 이동시간 절감



제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

9

과제 대응

제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

과제 대응 (교통체증)

- 철도체계 재건/확충
- 2호선, 7호선, 1호선, PNR 남·북 철도 사업(PNSRP) – 남부선
- PNSRP – 남부선: 1,707억 필리핀 페소



제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

10



과제 대응 (교통체증)

통합교통체계

- 다양한 대중교통수단 통합
- 현재 도시교통과 관련된 여러 문제점 완화
- 도시교통비용 절감
- 경제 생산성 및 경쟁력 향상



제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

11

과제 대응 (교통체증)

BRT인 이유는?

- 저렴한 설치비용
- 신속한 설치 가능
- 경전철과 비슷한 수준의 운행방향당 시간당 승객 수(PPHPD)



제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

13

과제 대응 (교통체증)

세부 BRT

- 세계은행에서 자금 지원
- 34 km
- 2018년까지 완공 목표



제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

12

과제 대응 (대기오염)

- RA 8749/필리핀 대기환경법(1999년): 휘발유 삼륜차의 단계적 폐지 및 전기 세발자전거(trikes)로 휘발유 삼륜차 대체
- 대통령령 제290호: 대중교통 차량의 천연 가스 사용을 촉진하기 위하여 글로리아 마카파갈-아로요 대통령이 2004.2.24. 서명
- 15년 이상 된 노후 버스의 단계적 폐차



제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

14



과제 대응 (안전)

- **R.A 10586**/음주 및 마약복용 후 운전 방지법(2013년): 술, 위험약물 또는 기타 중독성 물질의 영향을 받은 상태에서 운전하는 행위에 대한 보다 엄중한 처벌 및 제재 마련



- **R.A 10913**/산만운전방지법(2016년): 운전 중 휴대폰 또는 기타 전자기기를 사용하는 등 산만운전을 하는 운전자를 차량이 움직이는 상태인지 또는 빨간 불에 정지된 상태인지와 상관 없이 처벌



제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

15

과제 대응 (기타 관련 법령)

법령	설명
RA 7160 s1991	4 단계 하위정부 단위 별 권한 및 책임에 대한 지방정부 법령
RA 7924 s1994	메트로 마닐라 개발청 수정 현장으로 해당 기관에서 수도권 17개 지자체(LGU)가 공통적으로 필요로 하는 서비스(쓰레기 및 교통 등)를 담당하도록 하고 해당 기관과 DPWH 및 DOTC와 같은 기타 국가기관 간의 관계에 대해 기술

제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

17

과제 대응 (통행권)

- **R.A 8974 (2000년)**: 국가 인프라 사업 및 기타 목적을 위한 통행권, 부지 및 위치 확보 촉진법

➢ 통행권 확보 절차 규정

- **RA 10752 (2016년)**: 중앙 정부 인프라 사업을 위한 통행권, 부지 및 위치 확보 촉진법

➢ 공시지가가 아닌 현 시세에 재산 매매 가능

➢ 통행권 확보가 보다 신속하게 이루어지나 비용이 증가

제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울

16

법제는 교통 문제 대응에 도움이 되어서 중요할 뿐만 아니라 지속성을 보장하는데 매우 필요한 제도적 기억을 제공한다.

제4회 아시아 법제 전문가 회의, 2016. 11. 1., 서울





제2세션 | 발제 3

Tran Bao Ngoc

베트남 교통부 국장

General Director of Transport / Ministry of Transport, Vietnam

» 학력

- 해양훈련 · 지도론 석사
- 해양제어론 박사

» Academic Background

- Master of Training and Coaching Maritime
- Ph.D. in Marine Control

» 주요경력

- 1993~1996 베트남해양대학교 해양제어론 강사
- 1996~1997 베트남해양대학교 국제협력부서
- 1997~2009 베트남 교통부 인사 담당 부서
- 2009~2014 베트남 교통부 인사 담당 부서 부국장

» Work Experience

- 1993~1996 Lecturer of Marine Control Faculty, Vietnam Maritime University
- 1996~1997 Working at International Cooperation Department, Vietnam Maritime University
- 1997~2009 Principal Official of the Personnel Department, Ministry of Transport of Vietnam
- 2009~2014 Deputy General Director of Personnel Department, Ministry of Transport of Vietnam



BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
 교통부



베트남의 지속 가능한 도시 교통을 위한 과제 및 해결방안

Tran Bao Ngoc, PhD.
 베트남 교통부
 교통국장

목차

I

• 베트남 도시교통 개요

II

• 도시교통체계의 문제점 및 과제

III

• 현행 도시교통 정책

IV

• 향후 해결방안, 정책 및 개발





164 대한민국 법제경험, 아시아와 나눕니다

법제처 / 한국법제연구원 165



베트남 도시교통 개요

2015년 부로 베트남의 도시망은 765개 도시로 확대되었음:

- 특급도시 2개(하노이, 호치민 시)
- 중앙정부 소속의 1급 도시 3개(하이퐁, 다낭, 껀터)
- 성 소속의 1급 도시 9개
- 2, 3, 4 및 5급 도시 751개

도시는 매년 국가 전체 GDP 70-75%에 기여하고 있으며 도시체계의 경우 국가 단위, 지역 단위, 성 단위 및 지구 단위에 따라 그 기능을 명확히 구분하여 수립하고 있음.

최근 몇 년간 베트남은 도시교통체계의 급속한 발전을 목도함. 현대적인 도시교통 인프라에 대한 투자 및 운영이 활발하게 이루어졌으며 도시인구의 니즈(needs)에 따른 다양한 대중교통 수단 및 최신 시설을 갖추므로써 도시교통 서비스의 질이 향상됨.



베트남의 도시교통 개요

현재 베트남 도시 내 도시교통을 위한 토지 면적은 해당 지역 내 도심의 규모 및 국제수준과 비교하여 부족한 편임(다른 국가들의 경우 동적 및 정적 교통이 각각 20% - 30%에 달하는데 반해 베트남의 경우 6% - 15%에 불과). 인도, 터미널 및 주차공간과 같은 기타 교통 인프라 또한 매우 부족함.

도시화가 빠르게 진행되면서 유동인구가 증가하였고, 이에 따라 여러 교통수단, 특히 개인차량이 급격히 늘어났음. 그 결과 교통 인프라의 성장속도가 교통수단의 증가를 따라잡지 못하는 상황이 발생함.

베트남에는 2015년 12월 시점으로 약 4,600만대의 자동차(승용차 250만대 및 오토바이 4350대 포함)가 등록되어 있으며, 도시의 경우 교통수단의 90%를 차지하고 있음. 자동차의 밀도가 가장 높은 도시로는 740만대의 자동차(승용차 562,185대 및 오토바이 약 690만대 포함)가 있는 호치민 시 및 580만대의 자동차(승용차 376,417대 및 오토바이 약 540만대 포함)가 있는 하노이가 있음.



베트남의 도시교통 개요

도시교통 인프라 체계의 경우 최근 몇 년간 전국 단위 및 5대 대도시(하노이, 호치민 시, 하이퐁, 다낭, 껀터) 단위로 집중적인 투자 및 개발이 이루어졌음. 교통 인프라에 대한 투자는 신규 시설을 건축하거나 기존 시설을 개선하는 방향으로 이루어짐. 특히 하노이 및 호치민 시에 대해서는 경량구조 육교, 고가도로, 외곽순환도로 등의 건설과 같은 투자가 이루어짐.

그러나 도시교통망의 대부분이 국가 고속도로를 따른 단일방향 방사구조 및 헤링본구조 형태로 이루어져 있으며 특히 베트남 전국을 남북으로 관통하며 2,300km에 달하는 제1번 고속도로상 도시에 편중되어 있음. 이와 같은 교통망 구조에는 많은 제약이 있기에 현재 다수의 도시로 하여금 도심 외곽순환도로 및 방사형 도로를 추가하여 도시교통망을 재구성하도록 하고 있음.

이와 같은 구조적 제약과 더불어 도시 내 불균일하고 낮은 도로밀도¹, 도시교통망의 작은 규모² 및 대중교통 활성화를 위한 교차로가 개인차량에 의해 쓰이는 등의 문제가 있음. 또한 대부분의 도시부 간선도로가 3-4차선으로 이루어져 있으며 지역간 도로의 경우 겨우 3차선으로 이루어져 있다는 문제가 있음.

(1) 하노이 총 면적에서 육상교통/도심건설 면적이 차지하는 비중은 약 8.65%이며 하노이 인근 도시의 경우 그 비중은 총 면적의 약 8.28%임

(2) 하노이 및 호치민 시(HCMC)의 경우, 전체 도로 길이에서 3차선 이상의 도시부 도로가 차지하는 비중은 약 10-11%에 불과함.

베트남의 도시교통 개요

베트남 도시 내 대중교통체계에 대한 투자 및 개발이 이루어지며 특히 버스에 투자 및 개발이 집중됨(하노이 및 HCMC에 BRT 및 도시철도 공사 진행 중).

현재 베트남의 63개 성 가운데 58개 성에서 버스를 운행하고 있으며 하노이 및 호치민 시의 버스노선이 가장 발전되어 있음.

그러나 현재 도시 대중교통이 도시인구의 교통수요를 충족하지 못하고 있어 하노이의 경우 수요 대비 14.2%, 호치민 시의 경우 수요 대비 7%, 기타 도시의 경우 수요 대비 1% 미만만이 충족되고 있음.





베트남 도시교통 개요

2015년부로 베트남에는 654개의 버스 노선이 총 25,693km에 걸쳐 있으며, 이중 도시에 521개 노선이 총 19,241km에 걸쳐 있음. 도시 인접 지역의 경우 133개 노선이 총 6,020km에 걸쳐 있음.

버스 탑승객 수는 연평균 10억 6천만 명이며 하노이 및 호치민 시 탑승객이 총 8억 340만 명을 기록하여 전체 탑승객의 76%를 차지하고 있음.

2015년부로 버스는 총 9,030대가 있으며 대부분 소형 및 중형 버스임(전체의 78.14% 차지).



현행 도시교통 정책

베트남 정부, 성 인민위원회 및 도시에서는 국가 교통 체계의 총체적인 발전 및 도시교통체계의 발전을 위하여 발전 계획 및 기획의 수립과 더불어 주요 발전 방안 및 정책을 발표하는 등 많은 노력을 기울였음. 도시교통발전에 관한 규정에서는 주로 대도시 내 대중교통의 시장점유율, 대중교통 발전을 위한 우선순위 정책, 사업 포트폴리오, 투자사업 등에 관한 내용을 다루고 있음.

일부 계획, 기획 및 정책의 경우 이를 실현하기 위하여 최근 몇 년 사이 다음과 같은 메커니즘을 도입하였음:

- 도로교통법(법률 제23호/2008/QH 12 dated 13/11/2008).
- 총리결정문 제280호/QD-TTg dated 08/03/2012(버스 활용을 통한 대중교통 개발 계획 2012-2020의 승인).
- 총리결정문 제355호/QD-TTg dated 25/02/2013(베트남 교통개발전략 2020-2030 조정사항에 대한 승인).
- 총리결정문 제 356호/QD-TTg dated 25/02/2013(베트남 도로교통개발 종합사업계획 2020-2030 조정사항에 대한 승인).
- 총리결정문 제318호/QD-TTg dated 04/03/2014(교통개발전략 2020-2030의 승인).

도시교통체계의 문제점 및 과제

- 도로 인프라(도로, 정적 교통체계 등)개발 속도가 느려 자동차 증가 속도를 따라잡지 못하고 있으며 국민들의 교통수요를 충족하지 못하고 있음. 이러한 경향은 대도시(하노이, 호치민 시, 하이퐁, 다낭, 껀터) 도심에서 특히 두드러짐.
- 개인차량(특히 오토바이 및 승용차)의 증가율이 여전히 높으며 이와 같은 증가율을 억제하기 위한 금융정책(소비세 및 등록금 인상 등)이 별 성과를 거두지 못하고 있음. 하노이 및 호치민 시의 경우 오토바이가 전체 차량 가운데 95%를 차지하고 있음.
- 대중교통체계가 증가한 교통수요 및 개인차량을 책임지거나 대신할 만큼 발전하지 못하였음. 특히 하노이 및 호치민 시의 경우, 대규모 대중교통(BRT, 도시철도) 사업의 건설 및 운영과 관련된 일정을 맞추지 못하는 상황이 발생하곤 함. 도시 내 운행되는 버스의 경우 생산성 증가가 더디거나 생산성이 감소하는 경우도 발생함(2015년 하노이 시내버스의 생산성은 2014년에 비해 0.35% 감소).
- 도시교통기획 및 운영이 미흡함(목표치는 높으나 성공률은 낮음).
- 도시교통 인프라 체계가 여전히 투자 및 건설 단계에 머물고 있으며(다수의 주요 사업은 여전히 건설 및 기획 단계에 있음) 특히 하노이 및 호치민 시의 경우, 건설사업의 증가로 인하여 교통정체가 심해짐.
- 개인차량 통제를 위한 베트남 정부, 성 인민위원회 및 도시의 정책 부재.

현행 도시교통 정책

- 정부문서 제148호/TTg-KTN dated 27/01/2014(대도시 교통수단 발전을 위한 해결방안의 실행).
- 총리결정문 제13호/2015/QD-TTg dated 05/05/2015(버스 활용을 통한 대중교통 발전 촉진 메커니즘 및 정책).
- 총리결정문 제568호/QD-TTg dated 04/08/2013(호치민 시 교통개발종합계획 2020 조정사항의 승인)
- 총리결정문 제519호/QD-TTg dated 31/03/2016(하노이 교통개발종합계획 2030-2050의 승인)
- 기타 관련 문서

더 나아가 베트남 정부, 교통부, 성 인민위원회 및 도시에서는 지속 가능한 도심교통체계를 위한 도시교통사업을 다수 실행하고 있으며 이와 같은 사업을 계속할 예정임. 주요 사업은 현재 대규모 도심지역에 집중되어 있으며 그 중에서도 하노이 및 HCMC에 집중되어 있음(주요 사업의 상세사항은 부록에 기재함).



향후 해결방안, 정책 및 개발

❖ 도시교통개발의 목표:

- 베트남 도시교통개발은 다음과 같은 주요 목표를 염두에 두고 진행됨:
- 도시교통개발과 국가 및 지역 단위 사회경제개발전략의 연계
- 도시교통 및 대중교통을 위한 적절한 인프라 체계의 개발
- 도시교통을 위한 면적 확보(도심지역 면적의 16-26%)
- 하노이 및 호치민 시와 같은 대도시의 경우 버스체계의 활성화 및 고가철도와 지하철 등의 대중교통시설 건설을 위한 신속한 투자
- 하노이, 호치민 시 및 중앙정부 소속 1급 도시와 같은 대도시에서의 개인차량 증가를 관리하고 제한하기 위한 적절한 정책의 마련

향후 해결방안, 정책 및 개발

도시교통 관리 및
계획에 관한 방안 및
정책

도시교통계획 개선 담당 기관에 대한 검토 및 보완
도시교통계획에 관한 법률의 경우 여러 국가단위 계획
또한 포함될 수 있도록 수립하는 것이 원칙

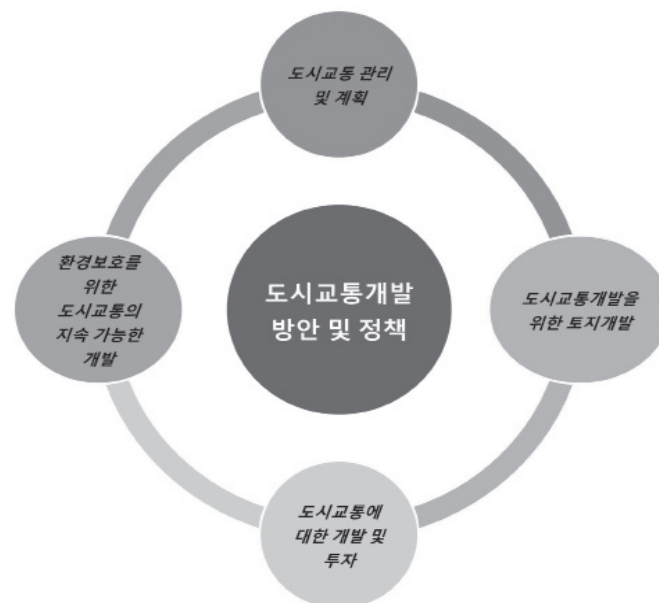
환경경제효율성을 보장하고, 대중교통개발이 용이하며,
도심의 매력·경쟁력·친환경성을 향상시키고 주민들의
이동시간을 단축시키는 도심공간계획 마련

도시교통계획을 위한 규율, 기준 및 지침 개발 및 완성

도시계획 및 관리 방안에 GIS를 적용하기 위한 절차 및
기준 마련

주요 도시에 도시교통 관리 및 통제 센터 설립 추진

향후 해결방안, 정책 및 개발



향후 해결방안, 정책 및 개발

도시교통개발을 위한
토지개발 방안 및
정책

도심지역 교통 개발을 위한 토지관리
정책 수립

구도심 지역 교통 개발을 위한 용지율
규율

도시에서 진행되는 공공 및 민간 기능
통합 사업을 위한 투자정책 마련



향후 해결방안, 정책 및 개발

도시교통 개발 및
투자를 위한 방안 및
정책

도시교통 및 대중교통 인프라에 투자 집중

하노이 및 호치민 시의 대중교통체계 우선 개발(특히 BRT, 도시철도와 같은 대규모 여객 운송을 위한 교통수단)

신호, 제어국, 카메라 시스템, 지능형 교통체계(ITS)와 같은 기술 및 최신 기기 도입을 통한 도시교통의 과학적인 구성 및 관리

대중교통체계 개발을 위한 보조금 정책 발표(기존 정책상 지원을 받고 있는 도심지역의 경우 여객운송 대중교통 요금의 현실화를 위하여 기존 요금을 검토 및 조정해야 함)

일반 도시 인프라 및 교통 인프라 개발을 위한 투자자금 조성 방안 연구

대규모 도심지역을 대상으로 한 정부 수익 확대 및 확보 정책 연구의 가속화

다양한 자금 출처를 확보하고 비국가 부문의 참여를 독려할 수 있는 도시 인프라 개발 정책 수립

향후 해결방안, 정책 및 개발

❖ 도시교통 개발 방향:

- 빠르고 지속 가능한 도시교통체계 개발에 우선 투자하여 교통수요를 충족하고 사회경제적 발전을 위한 길 마련
- 기존 도시교통 인프라 정비 및 개선에 집중하여 순환도로체계 및 간선도로를 신설 및 완성함으로써 도시교통과 전국교통 간 교통수단을 연결하는 연동 작업 시행
- 도시교통관리 구조에 과학기술 적용
- 여객 운송 시 대중교통 사용을 활성화하고 개인차량을 통제하는 방향으로 도시교통체계 개발
- 도심 터미널 및 주차장 건설 촉진 및 우선적 처리

향후 해결방안, 정책 및 개발

환경보호를 위한
도시교통의 지속
가능한 개발 방안 및
정책

도시교통 차량의 소음, 배기가스 및 진동에 관한 규율 공포

여객운송을 위한 대중교통 개발 독려, 연료 절약 및 환경오염 감소를 위한 개인차량 통제

엔진출력이 일정하고 청정연료를 사용하는 신규 대중교통수단에 대한 투자가 우선시될 수 있는 정책 마련

무동력 차량의 개발을 독려하기 위한 정책 마련

향후 해결방안, 정책 및 개발

베트남 도심 전역 및 대도시(하노이, 호치민, 하이퐁, 다낭, 껀터)의 교통문제를 해결하기 위해서는 신속하고 상호연동된 정책의 입안, 대중교통이 차지하는 비중의 점진적 증가, 개인차량 증가에 대한 통제, 교통 인프라의 재건, 개선 및 건설, 도시교통 구조, 관리 및 운영의 효율성 개선 및 시민 인식 제고를 위한 교통참여교육 등이 필요함. 그러나 베트남 도시교통문제의 경우 이를 동시다발적으로 해결하는 것이 몹시 힘든 상황으로 단계별 로드맵을 개발하여 빠른 시일 내에 시행할 수 있는 정책부터 우선 추진해야 함.





부록 1: 하노이 2016-2020년도 도시철도 및 BRT 사업 목록

	내용	추진상황	비고, 평가
I 도시철도			
1 1노선(응옥호이 - 옌비엔 - 누원)			
- 응옥호이 - 옌비엔선	미착수	2020년	
- 자람 - 두옹싸선	미착수	2030년	
2 2노선(노아바이 - 트엉딘 - 부오이)			
- 남탕롱 - 찐흥다오선	미착수	2020년	
- 찐흥다오 - 트엉딘선	미착수	2020년	
- 트엉딘 - 2.5번 도로 - 부오이선	미착수	2030년	
- 노아바이 - 남탕롱선	미착수	2030년	
3 2A노선			
- 2A노선(까린 - 하동)	진행 중	2017년	
- 2A노선 연장구간(수안마이까지)	미착수	2030년 이후	

부록 1: 하노이 2016-2020년도 도시철도 및 BRT 사업 목록

	내용	추진상황	비고, 평가
II 모노레일			
1 M1 노선(리엔하 - 띠럽 - 안간)		미착수	2030년
2 M2 노선(마이디치 - 마이딘 - 반모 - 폭라-지압밧 - 탄리에뜨 - 푸루옹)		미착수	2030년
3 M3 노선(남흥 - 메린 - 다이틴)		미착수	2030년
III BRT			
1 김마 - 르반루옹 - 옌응이아선		진행 중	2016년
2 마이디치발 3번 도로 - 두옹싸를 따르는 선(도시철도 8호선 2기간)		미착수	2020년
3 2.5번 도로 및 QL5를 따르는 선(도시철도 4호선)		미착수	2020년
4 응옥호이 - 푸꾸엔선(QL1을 따름)		미착수	2030년
5 손동 - 바비선		미착수	2030년 이후
6 푸동 - 바트랑 - 흥옌선(3번 도로 및 하노이 - 흥옌도로를 따름)		미착수	2030년
7 자람 - 메린선		미착수	2030년
8 메린 - 손동 - 옌응이아 - 응옥호이 - QL5 - 락다오선		미착수	2030년
9 바라 - 응호아선		미착수	2030년
10 응호아 - 푸꾸엔선		미착수	2030년
11 손타이 - 호아락 - 수안마이선		미착수	2030년

부록 1: 하노이 2016-2020년도 도시철도 및 BRT 사업 목록

	내용	추진상황	비고, 평가
4 3 노선(찌이 - 논 - 옌소)			
- 논 - 하노이역선	진행 중	2018년	
- 찌이 - 논선	미착수	2030년	
- 하노이역 - 옌 소선	미착수	2030년	
- 3노선 연장구간(썬띠이까지)	미착수	2030년 이후	
5 4노선(메린 - 사이동 - 리엔하)		미착수	2030년 이후
6 5 노선(반까오 - 호아락)			
- Van Cao - 4번 도로선	미착수	2020년	
- 4번 도로 - 호아락선	미착수	2030년	
7 6 노선(노아바이 공항 - 응옥호이)		미착수	2030년
8 7 노선(메린 - 하동)		미착수	2030년
9 8 노선(손동 - 마이디치- 두옹싸)			
- 손 동 - 마이디치선	미착수	2030년	
- 마이디치 - 3번 도로 - 두옹싸선	미착수	2030년 이후	

부록 2: 호치민 시 2016-2020년도 도시철도 및 BRT 사업 목록

	내용	추진상황	비고, 평가
I 도시철도 - UMRT (8개 노선)			
- 1번 노선: 벤탄 - 수오이티엔	2012년에 착공하였으며 2019년 완공, 2020년 운행 개시 예정임	진행 중, 2020년 운행 개시 예정	
- 2호선: 도시 북서부(꾸찌) - 투티엔	2010년에 착공하였으며 2019년에 전체 노선 완공, 2020년 운행 개시 예정임	진행 중, 2020년 운행 개시 예정	
- 3a 선: 벤탄 - 띠킨역	미착수	ODA를 활용하여 2020년 이전까지 공사에 투자, 2020년 이후 운행 예정	
- 3b선: 6번 교차로 콩호아 - 히엡빈푸옥	미착수		
- 4호선: 탄수안 - 히엡푸옥 시가지	미착수	2020년 이후 공사에 투자	
- 4b선: 자딘공원역(4호선) - 가랑차까	미착수		
- 5호선: 캉귀옥 - 사이공 다리	바이히엔 교차로 부분-사이공 다리 구간의 1단계 공사에 대한 타당성 조사 착수, 바이히엔 교차로 부분-신귀옥 버스 정류장 구간의 2단계 공사에 대한 예비 타당성 조사 착수	2017년부터 공사에 투자, 2020년 이후 운행 예정	
- 6번 노선: 바퀘오 - 푸람 로터리	Chưa thực hiện	2020년 이전까지 공사에 투자	



부록 2: 호치민 시 2016-2020년도 도시철도 및 BRT 사업 목록

	내용	추진상황	비고, 평가
II	기타 도시철도 - 전차 선로, 모노레일 (3개 노선)		
-	1전차 선로: 바순-기존 서부 버스 정류장	미착수	2020년 이후 공사에 투자
-	모노레일 2번 노선: QL50- 빈 쾅 이 신시가지	미착수	ODA를 활용하여 2020년 이전까지 공사에 투자, 2020년 이후 운행 예정
-	모노레일 3번 노선: 4번 교차로 (판반트리응옌여완) 탄찬히엿 차량기지	미착수	2020년 이후 공사에 투자

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
 교통부

감사합니다!

부록 2: 호치민 시 2016-2020년도 도시철도 및 BRT 사업 목록

	내용	추진상황	비고, 평가
III	BRT (6개 노선)		
-	BRT 1번 노선: 마이치토-보반끼엿	BRT 1번 노선에 대한 온라인 투자를 준비 중이며 해당 사업은 현재 세부 설계 단계 및 낙찰자 선정 단계에 있음	2017년부터 공사에 투자, 2020년에 운행 개시 예정
-	BRT 2번 노선: 신서부 버스 정류장 - 푸미 다리	미착수	2020년 이전까지 공사에 투자, 2020년 이후 채굴
-	BRT 3번 노선: 안수웅 4번 교차로-신서부 버스 정류장	미착수	
-	BRT 4번 노선: 카반깐 - 빅토리 공원	미착수	
-	BRT 5번 노선: 포 코원(Four Communes) 교차로-응옌반린	미착수	2020년 이후 공사에 투자
-	BRT 6번 노선: 광중 도로	미착수	



제2세션 | 토론 1

Ketsana Phommachane

라오스 법무부 국장

Director General / Department of Legal Affairs
Ministry of Justice

» 학력

- 라이프치히 대학교 공법학 석사
- 콜로라도 대학교 경제연구원 기초 경제, 금융 및 경영학 9개월 과정 수료
- 버클리 대학교 회사법학 석사
- 캘리포니아 대학교 국제 무역법학 석사

» Academic Background

- Masters Degree in Internal Public Law, University of Leipzig
- 9 month course on Basic Economic, Finance and Business Management in Economics Institute, Colorado University
- Masters Degree in Business Corporation, UC Berkley
- Masters Degree in International Trade Law, University of California

» 주요경력

- UNDP/세계은행 법제도 사업 법률 보조원
- 외국 법률 전문가 및 라오스 입안 위원회 보조
- 라오스 메콩강 위원회 법률 자문사
- 규칙개발을 위한 초안 작업반 회원
- 라오스 상법 및 기업법 개발 방안 입안자
- 2020에 시행될 법률종합계획 (LSMP) 진행자 및 편집장

» Work Experience

- Legal assistant to the UNDP/World Bank Legal Framework Project
- Assistance to Foreign Legal Experts and the Lao Law Drafting Committee
- Legal Consultant to Lao National Mekong
- Member of Drafting Group for Development of Rules
- Author for Development of Commercial and Lao Business Law
- Coordinator and main editor of Legal Sector Master Plan (LSMP) toward the year 2020

라오스 교통체계 관련 법제도

제4회 ALES "ASEAN 교통체계 효율화를 위한 법제 정비 전략"

Ketsana Phommachane 라오스 법무부 국장

1. 개요

라오스는 육지에 둘러싸인 나라로 지역의 육교(land-bridge) 역할을 함으로써 2020년까지 저개발국에서 벗어나는 것을 목표로 하고 있다. 라오스 교통체계는 육상운송에 크게 의존하고 있으며 전체 39,546km로 이루어진 도로망은 국도 7,235km, 주(州) 도로 7,923km 및 기타 도로 24,388km로 구성되어 있다¹⁾. 도로망은 꾸준히 확충되고 개선되어 왔으나 전국적으로 자동차의 수가 빠르게 증가함으로써 수도 비엔티안을 비롯한 대도시의 교통밀도가 매우 높아졌다.

2011-2015 라오스 교통부문에 대해 아시아 개발 은행(ADB)에서 실시한 최근 평가에 의하면 육상운송이 전체 여객 수의 90%를 책임지고 있다. 비엔티안, 루앙프라방 및 참파사크 주와 같은 대도시 지역의 경우 항공교통이 점점 중요한 교통수단으로 자리 잡고 있으나 벽지의 경우 항공교통에 대한 접근이 아직 제한적이다. 수송운송의 경우 북부 및 남부 지방의 운하를 따라 운행되고 있다. 육상운송 또한 아직 초기 단계로 향후 5년 이내 비엔티안과 중국 국경을 연결하는 철로 417km가 완공될 예정이다.

도시교통체계 구축이 천천히 이루어지고 있는데 반해 자동차 수는 국가경제발전 속도에 따라 증가하고 있다. 아직 도시에 고속수송체제를 도입하지 않았기에 국영기업에서 운행 중인 버스만이 비엔티안에서 교통서비스를 제공하고 있는데 이마저도 차량 수가 부족한 실정이다. 비엔티안 도심교통망에 대한 2008년 연구결과에 의하면 차량통행량은 2007년 418,775에서 2025년 958,144로 2.3배 증가할 전망이다²⁾. 낮은 도로 품질 및 도로 안전 대책 부족으로 인해 라오스는 동남아시아에서 도로교통사고로 인한 사망률이 가장 높은 국가이다.

1) 라오스 MPWT 기획조정국 국장 매스 순말라(Math Sounmala)

2) 라오스 정부, MPWT, 일본국제협력기구(JICA) 2008. 라오스 비엔티안 도시교통 종합계획에 관한 연구(연구 초안으로 아직 정부에 의해 채택되지 않았음).



라오스 공공사업교통부(MPWT)는 국가 주요 도로 및 교통 개발의 주무부처이다. 현재 라오스에서는 도로 및 교통체계를 국가, 주 및 지구 단위로 분류하는 것을 포함한 분권화 정책을 추진하고 있다. 주 단위에서는 공공사업교통과(DPWT)에서 도시, 주 도로, 육상운송개발, 차량통제 및 주·지구 단위에서 도로교통법을 집행하는 교통경찰 등을 직접 책임진다.

2. 도시교통개발 관련 정책 및 법제도

라오스는 메콩 강 유역(GMS) 및 ASEAN 지역의 심장부에 위치한 나라다. 라오스 정부는 이러한 점을 고려하여 라오스를 육지에 고립된(land-locked) 국가가 아닌 육교 역할을 하는(land-linked) 국가로 변화시킴으로써 사회경제적 발전 및 통합을 촉진하는 정책을 수립하였다. ASEAN 지역 내 교통연계는 이러한 지역 간 및 국가 간 통합의 첫걸음이다. 이를 이루기 위해서는 도로 인프라에 대한 막대한 투자가 이루어져야 하는데 이는 정부에 상당한 부담이 된다. 따라서 최근 정부에서는 이에 대한 해결책으로 민관협력(PPP)을 고려하고 있다.

90년대 중반까지 교통 관련 법제도의 개발은 MPWT의 전신인 통신·교통·우정·건설부(MCTPC)를 통해 행정기관에서만 이루어졌다. 내륙운송에 관한 법률의 경우 의회에서 1997년 의결되었으며 2012년에 민간사업자의 교통부문 투자 촉진, 운송차량에 대한 기술통제 강화 및 국가교통위원회 설립 등의 내용이 포함되어 개정되었다. 국가교통위원회는 MPWT, MOC, MOF, MAF, MOFA, MPS, 기타 관련 부처 및 국영·민간 운송기업 대표 등으로 구성되어 있으며 주요 업무로는 정책 수립, 교통 전략 고안, 입법 제안 및 정책·전략·법률의 시행에 대한 지침 마련 등이 있다.

1999년에는 도시계획법 및 국도법을 제정하였으며 2000년에는 도로교통법을 제정하고 2013년에는 동법을 개정하였다. 2005년에는 민간항공법을 제정하였고 2013년에는 육상, 수상, 항공 및 기타 운송 수단을 결합한 복합운송체계를 제공하기 위하여 복합운송법을 제정하였다.

지역 및 양자 협력의 경우 라오스는 모든 이웃 국가들과 양자교통협약을 체결하였으며 GMS 월경교통 협정(CBTA), 항공협정 및 메콩·란창 강 상부의 상업운항에 관한 4국간 협정(메콩 강 하부 4개국의 메콩협정 시행 포함) 또한 체결하였다.

교통행정에 관한 하위법으로는 다음과 같은 부령을 포함, 법령이 규제하지 않는 교통영역에 관한 행정부령 및 현행 교통법의 시행을 위한 행정부령이 있다:

- 부령 제188호/PM, 2007.7.3.: 도로교통, 내륙운송 및 국도보호에 관한 법률 위반 시 벌칙 및 기타 조치;
- 부령 제9호/PM, 2001.1.15.: 도로 유지보수 기금

MPWT는 현행법의 채택 전후로 장관결정규정을 상당수 제정한다. 일부 규정은 아직 효력이 있으며 여러 신규 규정, 지령 및 지침 또한 발효되고 있다. 실효법 및 실효규정은 <http://laofficialgazette.gov.la> 및 <http://www.mpwt.gov.la>에서 찾을 수 있다.

3. 법제 안전 및 교통 과제

현행 법제 안전(2016-2020)에는 차량통제법 및 철도법 등 두 가지 신규 교통 관련 법령의 제정이 포함되어 있다. 국도법, 도시계획법 및 민간항공법의 경우 향후 5개년 계획에 따라 개정될 예정이다. MPWT에서는 최근 MPWT 업무와 관련된 법제 개발을 담당할 법무국을 설립하였다.

라오스는 육상운송에 있어 다음과 같은 주요 과제에 직면하고 있다: 사용가능한 재원을 훨씬 추월하는 개발수요, 재원이 부족한 국도 및 지방도로, 국제 수준에 못 미치는 교통서비스, 잦은 자연재해(홍수, 산사태, 토사 유출), 부족한 대중교통체계로 인한 대도시 교통체증, 교통부문에 악영향을 미치는 예측 불가능하고 부실한 법제, 교통부문의 충분히 효과적이고 건설하지 못한 기획·제도적 역량 및 운송·교통·도로에 대한 보다 강화된 제재·조치의 필요성.



제2세션 | 토론 2

박 광 동

한국법제연구원 연구위원

Park Kwang Dong

Senior Research Fellow / The Korea Legislation Research Institute

» 학력

- 1996 건국대학교 법학 박사

» Academic Background

- 1996 Ph.D. in Law, Konkuk University

» 주요경력

- 2007~현재 한국법제연구원 연구위원
- 2010~2014 강남대학교 법학과 겸임교수
- 2012 보건복지부 장사(葬事)관련 TF위원
- 2012 KOICA 베트남 법관아카데미 설립지원사업 실시협의를 위한 조사위원
- 2013~2014 법제처 법제교류 자문위원

» Work Experience

- 2007~Present Senior Research Fellow of the Korea Legislation Research Institute
- 2010~2014 Adjunct Professor of Kangnam University
- 2012 Funeral Services Task Force member of Ministry of Health and Welfare
- 2012 Research committee member of Inspection Negotiations for KOICA Vietnam Judicial Academy Foundation project
- 2013~2014 Legislative Exchange advisory committee member of Ministry of Government Legislation

대중교통시스템 관련 법제교류의
플랫폼으로서의 법제연구원

박광동(한국법제연구원 연구위원)

아시아 각국의 경제성장은 인구의 도시 집중으로 이어졌으며 집중된 인구의 경제활동을 지원하기 위해 이들 국가는 효과적인 대중교통시스템을 정립하고자 노력해 왔다. 필리핀의 현황에 대해서는 Julianito G. Bucayan님의 발표를 통해 상세히 파악할 수 있었다. 즉 필리핀은 인구의 도시집중에 따른 교통체증으로 생산성 감소와 대기오염 문제가 발생하고 있어 대중교통 기반시설 확충을 위해 노력하고 있지만 지연되고 있으며, 토지 수용과 관련한 분쟁이 있었고 이를 시장가격으로 해결하기 위하여 상당한 비용이 소요된다고 하였다. 아울러 발표자는 관련 문제의 해결을 위한 각종 법적 조치들에 대하여도 설명해 주었다. Dr. Tran Bao Ngoc은 베트남의 경우에도 경제발전에 따라 도시집중이 가중되면서 대중교통시스템의 발전이 요구되고 있다고 하였다. 특히 베트남의 대중교통은 버스에 대한 의존도가 크기 때문에 도로망의 확충과 개선을 추진하고 있으며, 외국인투자의 확대와 순환도로의 건설, ICT 기술을 접목 등을 추진하면서 이와 관련한 법제를 정비하고 있다고 하였다.

그렇지만 부족한 자본으로 인하여 대중교통을 위한 인프라 구축에 일정한 한계를 보였으며, ICT 기술을 탑재한 효율적인 대중교통시스템의 도입도 첨단 기술의 부족으로 용이하게 추진되지 못하고 있는 것으로 보인다. 이러한 상황 하에서 베트남, 필리핀, 인도네시아, 말레이시아 등 아시아 국가들은 오토바이, 자동차 등 개인 교통수단을 이용하고 있는데 이는 대기 오염 문제를 가속화시키고 있다. 아울러 아시아 국가들은 대중교통 인프라 구축과 관련한 토지 수용 등에 있어 완비되지 못한 법제로 인하여 이해관계인들과 충돌을 빚고 있다.

이와 같이 경제성장에 따른 대중교통 인프라의 구축과 관련 법제의 문제들은 한국이 경제성장을 이룩하면서 직면했던 상황과 매우 유사한다. 이와 같은 한국의 상황과 관련 법제의 발전에 대하여는 모창환 연구위원이 잘 정리하여 주었다. 한국은 1960년대 경제개발계획을 시작으로 경제발전을 이룩하기 시작하였는데 이로 인하여 인구의 도시집중과 대중교통 수요가 폭발적으로 증가하였다. 이와 같이 증가하는 대중교통 수요를 충족시키기 위하여 한국은 고속도로를 건설하고 철도를 현대화 하였으며 공항과 항만시설을 정비하여야 하였다. 이를 위하여 1960년대 한국은 도로법, 철도법, 항공법, 항만법을 제정하였다. 1970년대에는 고속국도법, 지하철도건설촉진법, 주차장법 등을 제정/정비하여 보다 발전된 대중교통시스템을 마련하고자 하였다. 1980년대에는 도시교통정비촉진법, 교통안전법 등을 도입하여 대중교통시스템을 향상시키고자 하였다.

이와 같이 정비된 대중교통 기반시설을 바탕으로 1990년대에는 도시철도법, 교통체계효율화법, 수도권신공항건설촉진법, 신항만건설촉진법 등을 시행하여 대중교통 체계를 확장하고 그 효율성을 강화하고자 하였다. 다시 말해 대도시 교통혼잡문제를 해결하고 대중교통에 대한 ICT 기술 도입을 강화하고 지속적인 기반시설 확충을 도모한 것이다.

이후 2000년대에 들어서 대중교통에 대한 기반시설 확대보다는 안전성과 편리성을 강화하는 것으로 정책을 전환하게 되었다. 이를 위하여 대중교통 육성 및 이용촉진에 관한 법률, 교통약자 이동편의 증진법 등을 시행하게 되었다.

이와 같은 대중교통의 확대와 효율성 증진 및 이용자 편의 제공과 관련된 정책과 법제에서 나아가 대중교통과 관련된 대기오염 문제를 해결하기 위하여 천연가스 버스를 도입하고 에서 나아가 배기가스 저감장치를 부착하게 하는 등의 정책을 집행하고 관련 법제적 근거를 마련하였다.

또한 대중교통 기반시설의 확충과 관련한 토지 수용과 분쟁해결을 위하여 관련 법제를 마련하였고, 이에 기초하여 관련 분쟁을 합리적으로 해결하였다. 아울러 한국은 발전된 ICT 기반으로 지능형 대중교통시스템을 운영하고 있다. 이에 따라 버스의 위치와 도착예정시간 등이 스마트 폰을 통하여 개인들에게 서비스되고 있다. 또한 버스나 지하철의 노선도 및 출발시간 등도 스마트 폰을 통하여 확인할 수 있으며, 스마트 폰을 통하여 교통비도 지급할 수 있다.

한국은 이제 경제성장 과정에서 이룩한 대중교통시스템과 이를 뒷받침하기 위한 각종 법제를 아시아 각국과 교류하고 지원할 준비가 되어 있다. 앞에서 언급한 바와 같이, 경제성장과 인구의 도시 집중에 따라 대중교통시스템의 확충과 발전 및 효율성을 증진시키고자 하는 아시아 각국, 특히 베트남과 필리핀에게 있어서는 한국의 위 법제가 매우 중요한 자료가 될 것으로 보인다.

은행법, 증권법, 외국인투자법 등의 법제교류 사업을 통해 아시아 각국의 이러한 사정을 아주 잘 인해하고 있는 한국법제연구원은 아시아 각국 특히 베트남과 필리핀의 대중교통시스템의 발전 및 효율성 증진과 관련된 각종 법제에 대한 지원을 가장 성실히 수행할 수 있는 기관이다. 더구나 한국법제연구원은 한국의 각급 기관들이 수행하고 있는 법제교류 사업의 플랫폼과 같은 역할을 수행하고 있는바, 대중교통시스템과 관련된 법제 교류지원에 있어서도 중심적인 역할을 할 것으로 기대된다. 대중교통시스템의 확충과 발전 및 효율성 증진과 관련된 각종 법률이나 규정을 정립함에 있어 관련된 한국의 법률이나 규정에 대한 지원이 필요한 경우 베트남과 필리핀 등 아시아 각국은 우선 한국법제연구원과 상의함으로써 가장 좋은 결과를 만들 수 있을 것이다.



제4회

Asian Legislative Experts Symposium

아시아 법제 전문가 회의



제2세션 | 토론 3

김진태

한국교통대학교 교통시스템 공학과 교수

Kim Jin Tae

Professor / Transportation Systems Engineering,
Korea National University of Transportation

» 학력

- 1988~1992 한양대학교 교통공학과 학사
- 1996~1997 University of Florida, 토목공학과 (교통공학 석사)
- 1997~2001 University of Florida, 토목공학과 (교통공학 박사)

» Academic Background

- 1988~1992 Bachelors Degree in Transportation Engineering, Hanyang University
- 1996~1997 Masters Degree in Transportation Engineering, Department of Civil Engineering, University of Florida
- 1997~2001 Doctors Degree in Transportation Engineering, Department of Civil Engineering, University of Florida

» 주요경력

- 1996~1997 Graduate Assistant, Florida State Technology Transfer (T-square) Center
- 1997~2001 Research Assistant for Transportation Research Center (TRC), University of Florida
- 2001~2004 한양대학교 첨단도로연구센터 (한국과학재단 ERC) 연구교수
- 2004~2005 한국교통연구원 첨단교통연구센터 책임연구원
- 2005~2007 서울지방경찰청 교통개선기획실 실장
- 2007~2012 연세대학교 도시공학과 도시교통과학연구소 부소장, 연구교수
- 2009~2011 대통령자문 국가경쟁력강화위원회 교통운영체제선진화 실무위원
- 2012~현재 한국교통대학교 교통대학원 교통시스템공학과 부교수

» Work Experience

- 1996~1997 Graduate Assistant, Florida State Technology Transfer (T-square) Center
- 1997~2001 Research Assistant for Transportation Research Center (TRC), University of Florida
- 2001~2004 Research Professor of Advanced Highway Research Center, Hanyang University
- 2004~2005 Senior Researcher at Advanced Transport Research Center, Korea Transport Institute
- 2005~2007 Head of Traffic Improvement Plan Department, Seoul Metropolitan Police Agency
- 2007~2012 Deputy Manager and Research Professor of Urban Transportation Technology Institute, Department of Urban Engineering, Yonsei University
- 2009~2011 Executive Member of the President at the Presidential Council on National Competitiveness for Advancing Traffic Operation Systems
- 2012~현재 Associate Professor at Transportation Systems Engineering, Korea National University of Transportation

토론문

김진태(한국교통대학교 교통시스템 공학과 교수)

발표하신 세 분 발표자의 발표 잘 들었습니다. 한국교통연구원에서는 대한민국교통부문에서의 기술 발전과 법제발전이 조화롭게 이루어져 왔고 이를 토대로 아시아권에서의 법제정리를 통한 발전 방향까지 제언하여 주셨습니다. 필리핀교통부국장(局長)께서는 필리핀에서의 급격한 도시화 현상과 이로 인해 발생하는 공해, 안전 등과 같은 다양한 사회적 문제들을 극복하기 위한 방안으로 교통기법들을 검토하신 후 이에 대한 연속성을 지원하기 위한 법제 발전 방향을 제언하여주셨습니다. 베트남교통부국장(局長)께서는 도시화로 인한 문제를 극복할 수 있는 교통시스템을 검토하며 법제 발전 방향을 제언하여주셨습니다.

오늘 이 자리는 대중교통육성을 위한 법제 정비 전략을 토의하는 자리입니다. 버스 산업을 중심으로 대중교통육성을 취하는 자리로 이해하고 있습니다. 오늘 우리가 직면하고 있는 도시화로 인한 사회 문제는 좁은 공간에 많은 사람들이 들어오기 때문에 발생하는 문제이기 때문에 결국은 많은 사람을 효율적으로 수송하는 대중교통에 대한 문제가 많은 관심을 받을 수 밖에 없습니다. 이러한 대중교통 시스템을 어떻게 효율적으로 설치하고, 운영하고, 관리 할 것인지에 대한 고민은 민간 부문에서 수행할 수 없습니다. 대중교통이 가지는 (1) 운영측면에서의 효율성과 (2) 공공복지 측면에서의 형평성 문제를 모두 극복해야 하기 때문입니다.

지금 우리나라 대중교통 발전을 위한 노력은 지불수단 카드 화를 통한 대중교통 편의성을 강조하는 단계로 넘어가고 있습니다. 현재의 우리나라뿐만 아니라 해외 다른 국가들 모두 대중교통 체계의 선도는 (1) 공공부문 측면 행정집행 체계와 (2) 민간부문에서의 수익구조 체계가 서로 맞을 때 진행될 수 있습니다. 이 때 민간 부문에서 무리한 수익을 욕심내지 못하게 견제할 필요가 있습니다. 또한 다소 손해가 발생하더라도 공공부문에서 이를 지원할 필요가 있습니다. 이렇게 공공과 민간의 조화를 도우는 역할을 수행하는 것이 법제입니다.

교통시스템의 변화는 아이디어로도 할 수 있지만 법제도 측면의 지원 없이는 지속성(continuity)이 확보될 수 없습니다. 사회발전을 위해 법제도 측면 발전을 선도하여 온 대한민국 법제체에 감사를 드립니다. 그러나 이러한 발전 속에서도 잠시 시간을 내어 이러한 법제도 측면 변화를 주도한 상황에 대해 잠시 생각해 볼 필요가 있습니다.

우리나라 대한민국이 마련하고 있는 교통안전 관련 법규를 몇 년 전 살펴볼 기회가 있었습니다. 교통안전법, 교통체계효율화법, 대중교통법, 도로교통법 등 많은 법규들이 국가의 교통 발전을 지원하는 법문을 검토한 결과 우리나라 법 제도는 사업을 시작하기 위한 근거 확보에 대부분의 내용이 할애되고 있습니다. 실질적인 세부적인 내용으로 들어가서 민간부문과 공공부문의 역할을 수행하는 과정에서 발생하는 많은 문제들을 처리하기에는 아직까지 다소 부족한 측면이 있습니다. 하나의 예로 우리나라 대한민국은 OECD 가입 국가 중 교통사고 사망자 수가 많은 국가로 분류되고 있습니다만 대중교통 시스템을 마련 및 이용하는 설계, 시공, 유지보수, 감리 과정에서 발생하는 많은 문제들에 대한 관심이 적습니다.

이처럼 공공기관은 새로운 신규 사업을 수행하는 측면에 상대적으로 관심이 많고 이미 확보한 시스템을 잘 운용하는 부분에 대한 관심은 상대적으로 적습니다. 법 제도를 마련하는 과정에서 먼저 사업수행에 갈증을 느끼는 민간사업자들이 많이 앞장을 서기 때문에 그럴 것이라고 생각합니다. 이제는 민간업자들이 고민하는 사업 중심의 법제도 마련에서부터 탈피할 필요가 있습니다. 사업 수행을 위한 공격적인 노력보다 국민들의 안전을 위해 보다 보수적으로 접근하는 법제도 마련에 관심이 더욱 집중되어야 할 것으로 판단합니다. 실제로 국가 도시 및 교통 발전 과정에서 국민의 공공복지 및 안정화를 위한 과정에 법제도 부문의 개선 노력으로 사업화 만에 무게를 두어 발전 중심을 잃어서는 안된다고 강조하고자 합니다.



제4회

Asian Legislative Experts Symposium

아시아 법제 전문가 회의

제4회 아시아 법제 전문가 회의

발 행 처 법제처

발 행 일 2016년 11월

디자인·인쇄 초이스디자인 (044-868-2634~5)

관 련 문 의 법제처 기획조정관실 법제교류협력팀 044-200-6824, 6829