

시 정 연  
2000-PR-05

# 서울시 교통영향평가제도의 공정성 확립방안

A Study of Establishment Strategies for the Equity and Reliability  
of Traffic Impact Assessment Process in Seoul

2000

## 연구진

---

연구책임    손 봉 수   • 도시교통연구부 연구 위원

연구 원    정 남 지   • 도시교통연구부 위촉 연구원

---

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서  
서울특별시의 정책과는 다를 수도 있습니다.

# - 목 차 -

<b>I. 서론</b> .....	<b>1</b>
1. 과제의 수행배경 및 주안점 .....	1
2. 과제의 주요 검토내용 .....	2
3. 과제 추진경위 .....	2
<b>II. 교통영향평가의 취지 및 서울시 심의 현황</b> .....	<b>3</b>
1. 교통영향평가의 취지 .....	3
2. 서울시 최근 심의현황 .....	3
<b>III. 교통영향평가제도의 문제점 및 개선방향</b> .....	<b>7</b>
1. 현행 서울시 교통영향평가 및 심의과정 .....	7
2. 교통영향평가제도의 문제점 진단 .....	10
<b>IV. 공탁제 도입방안</b> .....	<b>14</b>
1. 법규상에서 제시하는 공탁의 의미 .....	14
2. 기존에 제시된 공탁제 및 유사 대안 .....	14
3. 평가비용공탁제 .....	19
4. 총괄 평가업무 공탁제 .....	21
5. 평가기관 추천제 .....	22
6. 공탁제 도입방안 .....	24
<b>V. 심의제도 강화방안</b> .....	<b>25</b>
1. 심의현황 및 문제점 .....	25
2. 교통영향평가 심의강화방안 .....	29

<b>VI. 사전검토제도 강화</b> .....	<b>30</b>
1. 현황 및 문제점 .....	30
2. 사전검토기능 강화방안 .....	30
<b>VII. 사후 재평가 기능의 강화</b> .....	<b>31</b>
1. 현황 및 문제점 .....	31
2. 사후 재평가 기능의 강화방안 .....	31
<b>VIII. 정책제언</b> .....	<b>33</b>
1. 공탁제 도입을 위한 시범사업 실시 .....	33
2. 심의기능, 사전검토기능 및 사후 재평가기능의 조속한 강화 .....	33
<b>부록 1 &lt;현행 교통영향평가의 문제점 분석&gt;</b> .....	<b>34</b>
<b>부록 2 &lt;자문회의 의견정리&gt;</b> .....	<b>38</b>
<b>부록 3 &lt;교통영향평가제도에 대한 설문조사 결과&gt;</b> .....	<b>43</b>
<b>참고문헌</b> .....	<b>54</b>

## - 표차례 -

<표 1> 연도별 교통영향평가 심의현황 .....	4
<표 2> 자치구별 교통영향평가 심의현황 .....	5
<표 3> 사업 및 시설물 설치 시행주체 현황 .....	6
<표 4> 선정방법에 따른 순작용 및 역작용 .....	16
<표 5> 심의결과 현황 .....	26

## - 그림차례 -

<그림 1> 연도별 교통영향평가 심의현황 .....	4
<그림 2> 사업 및 시설물설치 시행주체 현황 .....	6
<그림 3> 현행 교통영향 평가 및 심의과정 .....	7
<그림 4> 교통영향평가 관련 3주체간 관계를 고려한 개선방안 .....	13
<그림 5> 평가비용 공탁제의 개념 .....	19
<그림 6> 총괄 평가업무 공탁제 개념 .....	21
<그림 7> 평가기관 추천제 개념 .....	23
<그림 8> 전문분야별 심의위원 구성비 .....	27
<그림 9> 심의위원별 참석율 (2000년 기준) .....	28
<그림 10> 심의차수별 심의위원의 참석율 (2000년 기준) .....	28

# I. 서론

---

1. 과제 수행배경 및 주안점
2. 과제의 주요 검토내용
3. 과제 추진경위

# I. 서론

## 1. 과제의 수행배경 및 주안점

- 교통영향평가제도의 법적 근거인 「도시교통정비촉진법」은 1986년 12월 31일에 처음 제정되고 이듬해 1987년 7월 24일 「동법시행령」, 그리고 1987년 9월 30일에 「동법시행규칙」이 공시된 이후 네 차례에 걸쳐 개정되어 왔음.
- 이와 같은 네 차례의 개정과정은 기존 교통영향평가제도에서 발생 가능한 일부 불공정한 평가를 개선해 보고자 추진되었으나, 근본적인 원인인 사업시행자와 평가자간의 유착관계를 완전히 근절하기에는 한계가 있었음.
- 이로 인해, 그 동안 교통영향평가제도의 개선을 위해서 다양한 관점의 방안들이 제기되어 왔으며, 최근에 「청렴행정」을 확립하고자 하는 서울시의 노력과 동시에 교통영향평가제도에서 발생가능한 불공정성을 근절해보자는 의견이 제기되고 있음.
- 기존의 「도시교통정비촉진법」중 교통영향평가와 관련된 조항이 이와 유사한 유형의 환경영향평가, 재해영향평가 등과 통합되는 「환경·교통·재해등에관한영향평가법」이 제정중인 현 시점에서 타 분야보다 교통분야에서 우선적으로 영향평가제도의 공정성을 확보하기 위한 방안을 마련코자 하는 것은 교통분야가 시민의 일상생활과 가장 밀접하게 관련되기 때문인 것으로 판단됨.
- 이와 같은 배경에 기초하여 당초 본 과제는 교통영향평가제도의 공정성을 확보하기 위한 방안의 일환으로 현행 사업시행자와 평가자간 자유계약방식에 공탁제를 도입하는 방안을 마련하는데 주안점을 두고 본 과제를 착수함.
- 그러나, 과제 수행 중 사업시행자와 평가자간의 공정성 확립뿐만 아니라 교통영향평가와 관련된 모든 주체간의 관계를 검토하고 이에 따른 개선방안 마련의 필요성이 대두되어 이를 과제 범위에 포함하여 수행함.

## 2. 과제 주요 검토내용

- 현행 교통영향평가제도의 공정성과 관련된 문제점 진단
- 공탁제 도입방안 검토 : 공탁제 및 유사개선방안 검토
- 공탁제 도입방안 제시
- 공탁제 이외 교통영향평가제도의 공정성 확보방안 제시

## 3. 과제 추진경위

- 2000년 5월 1일 서울특별시장의 서울시정개발연구원에 과제수행 지시
- 2000년 5월 8일 서울시정개발연구원 내부 연구사업소위원회에서 정책과제 수행의결
  - 과제 수행기간 : 2000년 5월 15일 ~ 2000년 8월 14일 (3개월)
  - 과제 수행예산 : 800만원
- 2000년 7월 26일 서울시 도시교통정책상임위원회 보고
- 2000년 8월 14일 과제 종료



## II. 교통영향평가의 취지 및 서울시 심의 현황

---

1. 교통영향평가의 취지
2. 서울시 최근 심의현황

## II. 교통영향평가의 취지 및 서울시 심의 현황

### 1. 교통영향평가의 취지

- 교통영향평가의 시행목적은 교통유발시설물 설치로 인해 발생하는 교통문제점을 사전에 검토, 분석하여 문제해결에 필요한 조치를 강구함으로써 시설물 설치로 인해 파생되는 교통영향을 최대한 완화하는데 있음.
- 교통영향평가제도는 다음의 도시교통정비촉진법 제13조에 근거함.

#### 제13조 교통영향평가 및 심의

- ① 도시교통정비지역안에서 대통령령이 정하는 일정규모 이상의 사업을 하거나 시설을 설치하고자 하는 자 (국가 및 지방자치단체를 포함한다. 이하 “사업시행자”라 한다)는 미리 교통영향평가기관의 교통영향평가를 받고 교통영향평가서를 교부받아야 한다. 도시교통정비지역외의 지역에서 산업단지의 조성, 신도시의 건설 등 교통수요를 현저하게 유발시키는 사업 또는 시설 중 대통령령이 정하는 사업 또는 시설을 시행하거나 설치하는 경우에도 또한 같다.
- ② 제①항의 규정에 의한 교통영향평가서를 교부받은 사업시행자는 그 평가결과에 대하여 법 제23조 제②항의 규정에 의한 중앙교통영향심의위원회 또는 지방교통영향심의위원회의 심의를 받아야 한다.

### 2. 서울시 최근 심의현황

#### 1) 연도별 심의 현황

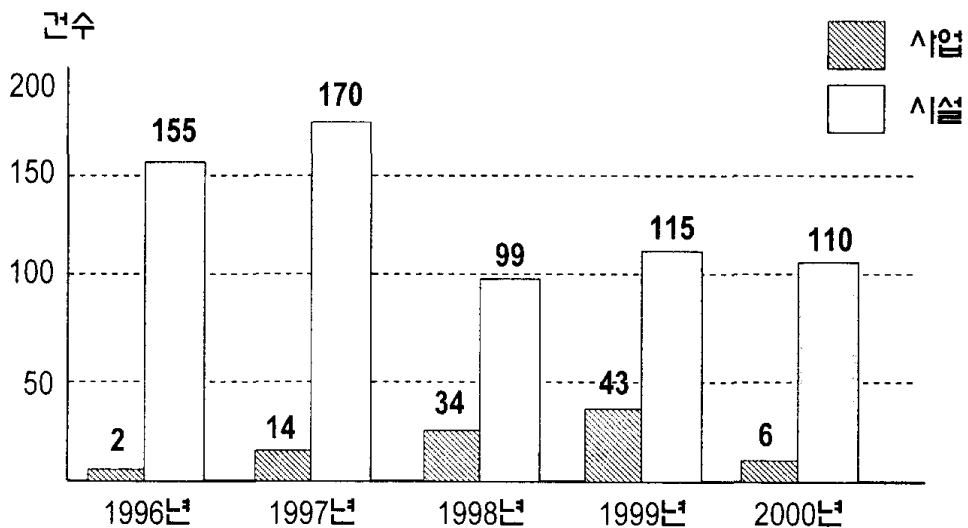
- 지난 5년간 서울시 교통영향평가건수는 96년 157건, 97년 184건, 98년 133건, 99년 158건, 2000년 7월 현재 116건으로 매년 평균 160건 정도인 것으로 파악 됨.

- 교통영향평가심의를 받은 심의내용을 살펴보면, 시설물 설치와 관련된 교통영향평가 건수가 전체의 약 87%, 사업시행과 관련된 교통영향평가 건수가 13% 정도임.
- 서울시 교통영향평가심의는 월 2회 개최되고 1회 평균 6.5건을 심의하는 것으로 나타나 평균적으로 매 2일에 1건의 교통영향평가가 발생하는 것으로 추정됨.
- 연도별로 평가에 참여한 업체수는 96년 24개, 97년 29개, 98년 33개, 99년 44개로 참여업체수가 지속적으로 증가하는 추세임.

<표 1> 연도별 교통영향평가 심의현황

	계	사업시행(%)	시설물 설치(%)
1996년	157	2( 1%)	155(99%)
1997년	184	14( 8%)	170(92%)
1998년	133	34(26%)	99(74%)
1999년	158	43(27%)	115(73%)
2000년	116	6( 5%)	110(95%)
총계(%)	748	99(13%)	649(87%)

주) 2000년의 경우 7월 4일까지의 접수현황임.



<그림 1> 연도별 교통영향평가 심의현황

## 2) 자치구/사업분야별 심의현황

- 자치구별 교통영향평가 현황을 파악하면, 1999년 접수된 158건 중 강남구가 14건으로 가장 많고, 강북구가 1건으로 가장 적게 나타남.

<표 2> 자치구별 교통영향평가 심의현황

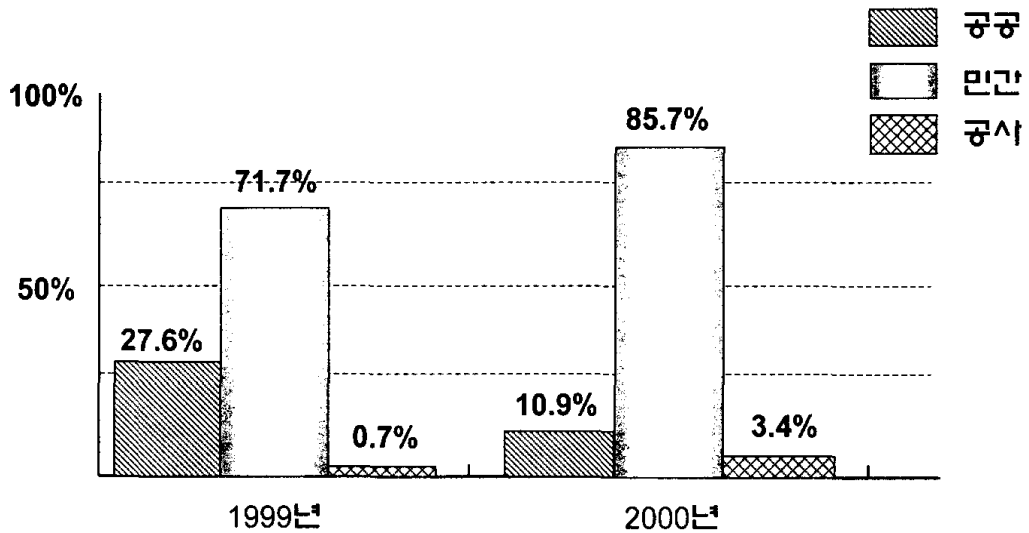
구분	1999년					2000년			
	공공	민간	취하	공사	소계	공공	민간	공사	소계
강 남	2	11	1	-	14	1	11	-	12
강 동	2	-	-	-	2	-	1	-	1
강 북	1	-	-	-	1	1	2	-	3
강 서	3	6	-	-	9	-	6	-	6
관 악	-	3	-	-	3	-	2	-	2
광 진	1	1	-	-	2	3	4	-	7
구 로	2	5	-	-	7	-	4	-	4
금 천	3	2	1	-	6	-	-	-	-
노 원	-	3	-	-	3	1	-	-	1
도 봉	2	1	-	-	3	-	1	-	1
동대문	2	4	-	-	6	-	6	-	6
동 작	-	4	-	-	4	2	3	-	5
마 포	3	6	-	-	9	-	9	-	9
서대문	2	3	-	1	6	-	2	-	2
서 초	1	7	-	-	8	-	9	-	9
성 동	-	5	-	-	5	-	3	-	3
성 북	1	12	-	-	13	-	6	-	6
송 파	1	1	-	1	3	-	5	1	6
양 천	3	6	-	2	11	-	4	-	4
영등포	2	8	-	-	10	1	8	-	9
용 산	3	4	-	-	7	1	2	-	3
은 평	1	2	-	-	3	2	-	-	2
중 로	3	3	-	-	6	-	7	-	7
중 구	1	9	-	-	10	-	7	-	7
중 량	3	3	1	-	7	1	-	-	1
합 계	42	109	3	4	158	13	102	1	116

- 사업시행주체를 공공과 민간으로 구분하여 파악해 보면, 민간은 99년 72%, 2000년 86%이고, 공공은 99년 28%, 2000년 11% 인 것으로 나타나 주로 민간사업이 주류를 이루고 있으며, 연도별로 증가하고 있는 추세임.

<표 3> 사업 및 시설물 설치 시행주체 현황

	공공	민간	공사	계
1999년	42건(27.6%)	109건(71.7%)	1건(0.7%)	152
2000년	13건(10.9%)	102건(85.7%)	4건(3.4%)	119
계	55	211	5	271

주) 2000년의 경우 7월 4일까지의 접수현황임.



<그림 2> 사업 및 시설물설치 시행주체 현황

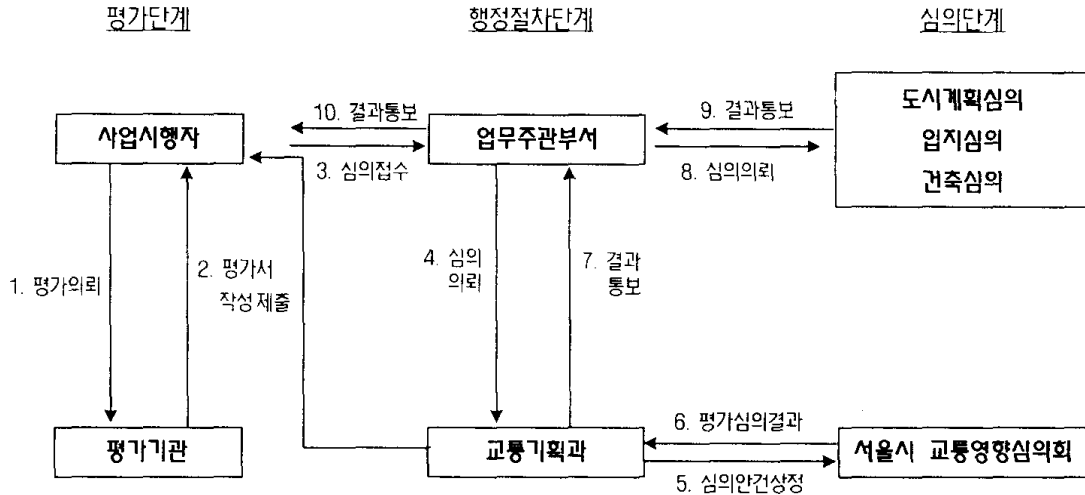
# III. 교통영향평가제도의 문제점 및 개선방향

---

1. 현행 서울시 교통영향평가 및 심의과정
2. 교통영향평가제도의 문제점 진단

### III. 교통영향평가제도의 문제점 및 개선방향

#### 1. 현행 서울시 교통영향 평가 및 심의과정



<그림 3> 현행 교통영향 평가 및 심의과정

#### ○ 평가단계

- 사업시행자가 사업계획을 수립한 후 평가업체를 선정하여 계약을 체결하고 평가를 의뢰함.
- 평가업체선정과 계약방식은 크게 사업시행자가 직접 평가업체를 선정하여 계약하는 직접 계약방식과 건축사 사무소를 통해 선정하는 간접계약방식 등의 두 가지로 구분됨.

#### ○ 행정절차단계

- 교통영향평가 심의대상에 포함되는 사업을 시행하거나 시설물을 설치하고자 하는 사업시행자는 「도시교통정비촉진법 제13조」에 의하여 평가기관으로부터 교통영향평가를 교부받은 후, 이를 건설교통부령이 정하는 바에 의하여 당해 지역을 관할하는 시장·군수 또는 구청장(서울시의 경우, 관할 구청장)에게 제출해야 함.

- 서울시에 심의를 신청하는 지방심의대상의 사업시행자는 교통영향평가서를 관할 자치구에 제출하거나 혹은 시에 직접 제출할 수 있음. 전자의 경우는 관할 자치구에 교통영향평가서 45부 모두 제출하고, 후자의 경우는 관할 자치구에 10부, 시에 35부로 나누어 제출해야 함.
- 사업시행자가 관할 자치구에 교통영향평가서 45부 모두 제출한 경우, 관할 자치구청장은 이를 검토한 후, 시장에게 교통영향평가서 35부를 3일 이내에 송부하고, 평가서에 대한 검토의견을 7일 이내에 시에 제출해야 함.
- 평가서를 제출받은 시·도지사는 평가서를 접수하여 시 내부의 유관부서, 심의위원회에 평가서를 보내어 사전검토의견을 수렴해야 함. 유관부서, 심의위원의 사전검토의견 이외에 자치구청장이 제출한 사전검토의견을 종합적으로 검토함.
- 종합적인 검토를 통하여, 시·도지사는 「도시교통정비촉진법 제14조 제1항」 내지 「동법 제14조 제3항」의 규정에 근거하여 제출된 교통영향평가서가 교통영향평가지침에 따라 적합하게 작성되지 아니한 경우에는 심의 이전에 이를 보완토록 지시할 수 있음. 경우에 따라서 시장은 대통령령이 정하는 부실사유에 해당하는 교통영향평가서에 대해 부실판정을 할 수 있음.
- 구청장 및 시장은 교통영향평가서 심의신청서를 제출받은 날부터 3일 이내에 교통영향평가서 2부를 관련 교통시설물 관리청에 송부하고, 관련 교통시설물 관리청은 교통영향평가서를 받은 날부터 7일 이내에 검토의견서를 시·도지사에게 제출해야 함.

#### ○ 심의단계

- 「도시교통정비촉진법 제23조」의 규정에 의하여 지방교통영향심의위원회는 위원장 1인을 포함해 15인의 위원으로 구성됨.
- 지방심의위원회의 업무범위 및 기능은 「도시교통정비촉진법시행령 제56조」에 아래와 같이 명시됨.
  - 지방심의위원회 심의대상인 교통영향평가결과의 심의
  - 교통영향평가제도 개선에 관한 사항



- 재평가대상의 결정
- 재평가결과의 심의
- 이의신청에 대한 사전 심의
- 법 제15조제2항의 규정에 의한 부실평가 판정에 관한 사항
- 법 제19조의3제1항의 규정에 의한 특정구역 등의 지정 및 교통평가서의 심의
- 도시별 표준 교통지표 및 평가지표의 심의
- 도시별 교통개선대책의 조정

## 2. 교통영향평가제도의 문제점 진단

- 현행 교통영향평가제도에서 일반적으로 발생할 수 있는 문제점을 진단하고, 본 과제의 주요 관심사인 교통영향평가제도의 공정성과 관련된 문제점을 심도있게 검토함.

### 1) 교통영향평가제도의 일반적인 문제점

- 현행 교통영향평가제도의 주요 문제점은 크게 다음과 같은 유형으로 구분될 수 있음.  
(세부적인 문제점은 <부록 1> 참조)
  - 사업시행자와 평가자간의 계약단계에서 파생되는 문제점
  - 교통영향평가서 심의단계에서 발생할 우려가 있는 문제점으로 심의기준, 심의내용, 심의위원회 구성, 심의방식, 심의기간 및 시기 등과 관련된 사항
  - 교통영향평가단계에서 발생할 우려가 있는 문제점으로 평가대상 및 범위, 평가기간, 평가시기, 평가기관의 평가능력, 평가비용, 평가내용 등과 관련한 사항
  - 교통영향평가를 담당하는 행정기관과 관련된 문제점

### 2) 교통영향평가 공정성 관련 문제점 파악

- 교통영향평가가 제대로 수행되기 위해서는 관련된 각 수행주체들이 제 기능을 할 수 있어야 함. 그러나 현재는 각 주체, 특히 평가기관의 독립적이고 객관적인 평가업무 수행이 어려운 상태임.
- 기존의 용역수주방식으로 인한 문제점
  - 현행 교통영향평가제도의 계약방식 및 평가비 지불방식은 사업시행자가 임의적으로 평가기관을 선정하여 계약하고 직접 평가비용을 평가기관에 지불함으로써 인하여 여러 가지 측면에서 사업시행자가 평가기관의 평가업무에 영향을 미치게 됨.
  - 이와 같은 사업시행자와 평가기관의 직접적인 계약방식 및 평가비 지불방식은 다음

과 같은 문제점을 초래할 우려가 있음.

- 사업시행자는 신속한 사업승인을 받기 위해 평가기관이 유리한 평가결과를 유도하도록 강요할 수 있다는 것임. 이에 평가기관은 사업시행자의 요구에 어쩔수 없이 사업시행 혹은 시설물 설치로 인한 교통영향 평가결과를 의도적으로 축소할 우려가 있음.
- 사업시행자의 강요가 없음에도 불구하고 평가기관은 사업시행자와의 우호적인 관계를 지속적으로 유지함으로써 향후 많은 평가업무를 시행할 수 있도록 자발적으로 평가결과를 축소시켜 사업시행자의 목적을 달성시키기 위해 노력할 가능성이 있음.
- 이외에도, 현행 계약방식은 한 사업시행자가 동일한 평가기관을 반복적으로 계약하여 평가를 의뢰할 수 있기 때문에 평가기관은 향후 많은 평가업무를 수행하기 위해 영향력이 큰 사업시행자와 지속적으로 좋은 관계를 유지하려는 경향이 강하게 나타남.
- 과다경쟁으로 인한 비현실적인 평가비 책정(덤핑) 및 평가내용의 부실화를 초래할 수 있음. 즉, 동일한 지역과 동일한 규모의 시설 혹은 사업임에도 불구하고 사업시행자 및 평가기관에 따라 평가비용이 상이하게 적용되고 있음.
- 위에서 언급한 여건하에서 교통영향평가 결과의 현실성, 투명성에 관계없이 심의통과 자체가 평가기관의 실적 혹은 업무능력으로 판단될 수 있으므로 평가기관은 심의통과 여부에 대한 부담감을 가지게 됨. 따라서, 평가기관은 공정한 평가결과를 제시하기 위한 노력보다는 심의통과를 위해 로비활동에 치중할 우려가 있음. 이는 부가적인 업무부담과 비용지출로 이어지게 됨.

### 3) 문제점에 기초한 개선방향 정립

- 교통영향평가가 공정하고 객관적으로 수행되지 않을 경우 많은 사회경제적 비용손실의 결과를 초래할 수 있음. 즉, 평가과정 혹은 향후 기술개발에 투자되어야 할 비용이 로비활동에 이용됨에 따라 전체적인 사회경제적인 측면에서 엄청난 비효율을 초

래하고, 공정치 못한 평가결과로 부적절하게 시행된 개발사업은 해당지역 시민생활의 질 저하 및 도시문제 악화 등의 원인을 초래하게 됨. 따라서, 교통영향평가의 공정치 못한 결과가 결국 해당지역의 시민의 몫으로 전가됨.

○ 교통영향평가의 계약 및 평가비용 지불방식에서 파생될 수 있는 문제가 사회경제적으로 어떤 결과를 초래하는지 전체적인 시각에서 이해할 필요가 있음.

○ 앞에서 검토한 현행 교통영향평가제도의 계약 및 평가비용지불방식에서 발생하는 문제점에 기초하여 개선되어야 할 내용은 다음과 같음.

- **평가기관의 독립성 보장** : 평가비용을 부담하는 사업시행자의 의도가 증시되어<sup>1)</sup> 평가기관의 정당한 행위에 대한 보호장치가 미흡함. 따라서, 공정한 평가를 위해 평가기관의 독립성이 보장될 수 있는 방안을 마련해야 함.

- **적정한 평가비용 책정** : 과다경쟁으로 인한 비현실적인 평가비용을 개선할 수 있는 방안을 마련해야 함.

- **공정한 심의를 저해하는 로비활동 근절**

○ 이와 같이 계약 및 평가비용 지불방식에서 발생할 수 있는 문제점을 개선하기 위한 방안의 일환으로 「공탁제」 도입이 제안될 수 있으나 이는 사업시행자와 평가기관간에 발생할 수 있는 문제를 개선하는데 한정되어 있음.

○ 그러나, 현행 교통영향평가와 관련된 문제점들을 개선하기 위해서는 사업시행자, 평가기관이외에도 교통영향평가서를 심의하는 심의기관(담당행정기관)을 포함한 3주체의 관계를 모두 파악하여 종합적인 측면에서 개선방안이 마련될 필요가 있음.

1) 참고로 법규상 정하고있는 교통영향평가기관의 준수사항은 다음과 같음.

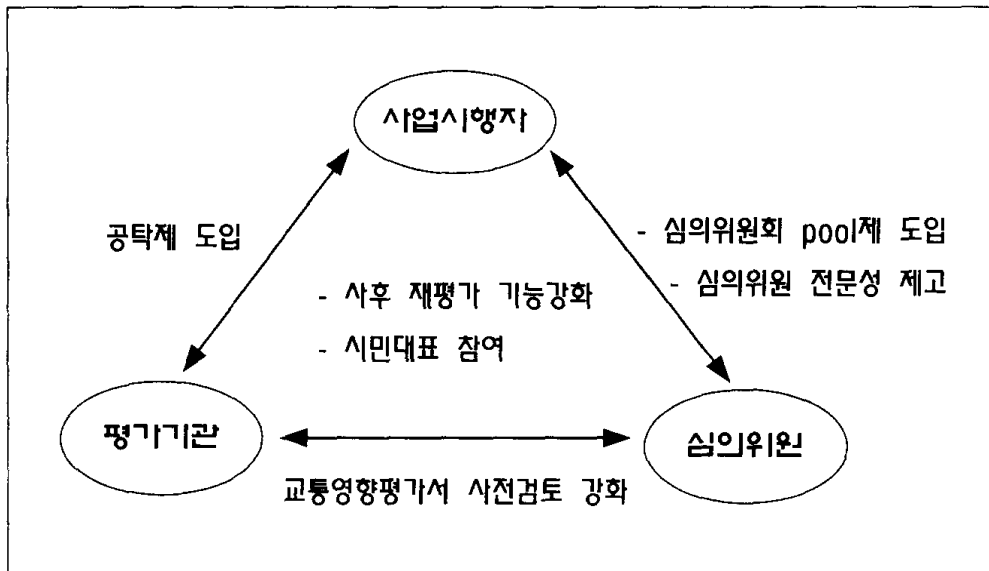
「도시교통정비촉진법 시행령」 제27조 교통영향평가기관의 준수사항등

① 법 제19조의제6호에서 "교통영향평가서의 공정성 및 실효성을 현저히 저해할 우려가 있는 내용을 조건으로 하는 교통영향평가 업무"라 함은 다음 각호의 것을 말한다.

1. 사업시행자의 요구사항이 교통영향평가지침에 반하는 것이라도 요구가 있을 때에는 이를 교통영향평가서에 수록한다는 것을 조건으로 하는 것
2. 교통영향평가지침에 적합한 교통개선대책이라고 하더라도 사업시행자가 원하지 아니하면 이를 교통영향평가서에 수록하지 아니한다는 것을 조건으로 하는 것
3. 교통영향평가서가 교통영향평가지침에 적합하게 작성되었다고 하더라도 사업시행자가 원하지 아니하는 이행의무가 부과되는 교통개선대책의 이행을 조건으로 하는 심의필증의 교부가 있는 경우에는 용역대금의 전부 또는 일부의 지급을 청구하지 못한다는 것을 조건으로 하는 것

○ 본 과제에서 검토한 사업시행자, 평가기관, 심의기관 3주체의 기능에 기초한 교통영  
향평가의 공정성을 확보하기 위한 방안은 다음과 같음.

- 공탁제 도입방안
- 교통영향평가보고서 사전검토 기능강화방안
- 심의위원회 pool제 도입 및 심의위원 전문성 제고
- 사후 재평가 기능강화방안
- 시민대표 참여방안



<그림 4> 교통영향평가 관련 3주체간 관계를 고려한 개선방안

## IV. 공탁제 도입방안

---

1. 법규상에서 제시하는 공탁의 의미
2. 기존에 제시된 공탁제 및 유사대안
3. 평가비용공탁제
4. 종괄 평가업무 공탁제
5. 평가기관 추천제
6. 공탁제 도입방안

## IV. 공탁제 도입방안

### 1. 법규상에서 제시하는 「공탁」의 의미

- 법규상에서는 「공탁」의 의미를 “금전·유가증권 또는 그 밖의 물품을 공탁소 또는 일정한 자에게 보관하는 것”으로 규정하고 있음. (근거 : 「공탁법 제3조 공탁물보관자의 지정」 중)<sup>2)</sup>
- 따라서, 「공탁」이라 함은 어떠한 목적에서든지 금전, 유가증권 또는 물품의 안전한 보관을 위해 은행 또는 창고 등에 당해 물품(금전)을 보관하는 것이므로, 계약 대행, 업무 위임, 위탁 사무와는 분명히 구분되어야 함.

### 2. 기존에 제시된 공탁제 및 유사 대안

#### 1) 「기금공탁제」와 「수입대체경비」

- 공탁제 도입방안과 관련하여 교통개발연구원에서는 「기금공탁제」와 「수입대체경비」를 제안하고 있음.<sup>3)</sup>
- 이와 같은 제도는 사업시행자와 평가기관 이외의 제3의 기관인 지자체 혹은 교통전문기관이 교통영향평가지 소요되는 평가비용과 관련하여 사업시행자 혹은 평가기관과 직접계약하는 방안임. 이는 현행 교통영향평가제도 중 사업시행자가 평가기관에 평가

---

2) 공탁을 할 경우는 공법·사법에 걸쳐 대단히 많으나 크게 나누면 4종류가 된다. (1) 채무소멸을 위하여 하는 공탁(변제공탁). 채무자가 채무를 면하는 수단으로서 가장 중요한 실체법상의 뜻을 가진다. 이 공탁에 의하여 채무를 면할 수 있는 경우(공탁원인)는 일반적으로 채권자의 수령거절·수령불능 및 채무자가 과실없이 채권자를 확실히 알 수 없는 때이다(민 487) 그밖에도 법률에 규정되는 경우가 있다(상 67·803). (2) 채권담보로 인하여 하는 공탁(담보공탁). 상대방에게 생기는 손해의 배상을 담보하기 위한 수단. 주로 민사소송법 및 세법에 그 예를 볼 수 있다(민소 199·700·715) (3) 단순히 보관이란 뜻으로 하는 것(보관공탁). 타인의 물건을 즉시 처분할 수 없는 경우에 일시 공탁에 의하여 보관하는 것(민 353·362·589. 민소 709·556등). (4) 그밖에 특수한 목적을 위하여 하는 것(특수공탁). 예컨대 공직 입후보자의 공탁 따위가 있다. (출처: 법률학 대사전, 한국사전 연구사, 1995)

3) 신연식, 심재익, 「1997년 교통영향평가 분석 및 교통영향평가 제도개선」, 교통개발연구원, 1997년

비용을 직접 지불하는 과정에서 발생가능한 문제점을 개선할 수 있는 방안임.

#### ○ 「기금공탁제」

- 사업시행자가 교통영향평가 시행전 지자체나 교통관련 전문기관에 평가비용을 공탁하고, 교통영향평가가 끝난 후 평가기관이 평가비용을 지자체나 교통관련 전문기관에서 수령하는 제도임. 이때 기금을 공탁하고 있는 지자체나 교통관련 전문기관은 평가 업무와 관련한 전체적인 관리를 담당하는 것으로 정의하고 있음.
- 교통개발연구원에서는 「기금공탁제」 도입을 통해 평가기간 단축 및 평가비용의 객관성 확보 등의 효과를 기대할 수 있으며, 이 제도를 도입하기 이전에 평가기관 선정기준 및 평가비용 산정기준 등이 미리 마련되어야 할 것으로 제시하고 있음.
- 교통개발연구원에서 제시한 「기금공탁제」의 기본적인 개념은 법 규정상에서 정의하고 있는 공탁업무를 제시하고 있으나, 도입효과로 제시하고 있는 「평가기간 단축」은 재검토해 볼 여지가 있으며, 또한, 「기금공탁제」 도입시 평가기관 선정기준이 필요하다는 의견도 법규정상에서 제시하고 있는 공탁의 업무범위와 부합하지 않는 제안인 것으로 판단됨.

#### ○ 「수입대체경비」

- 「수입대체경비」는 「기금공탁제」와는 달리 정부 혹은 지자체가 미리 평가비용을 평가기관에게 지불하고 교통영향평가가 완료된 후 사업시행자에게 교통영향평가 시 소요된 평가비용을 받는 방법임.
- 교통개발연구원에서는 이 방법 역시 정부나 지자체에서 평가업무를 관리하게 되어 평가의 공정성 및 평가비용의 객관성 확보는 가능하나 「기금공탁제」에서와 마찬가지로 평가기관 선정기준 및 평가비용 산정기준 등에 대한 연구가 수행되어야 할 것으로 지적하고 있음.

### 2) 「교통영향평가기관 수탁제(추천제)」

- 1999년에 서울시 내부적으로 사업시행자에게 교통영향평가를 시행할 평가기관을 추천해 주는 「교통영향평가기관 수탁제(추천제)」가 검토된 바 있음.



- 이는 사업시행자 또는 건축설계사가 직·간접적으로 평가기관을 선정하는 방식으로 인해 평가기관이 사업시행자의 의도에 따라 평가를 수행함에 따라 내실있는 평가가 어렵다는 것에 초점을 맞추어 검토된 대안임.
- 평가기관을 추천하는 방식은 서울시에서 추천하는 방식과 교통기술사협회를 통해서 추천하는 방식을 제안하고 있음.
- 교통기술사협회가 평가기관을 추천하는 경우, 자율적으로 평가기관을 추천하되 추천 기준 결정시 공정성 확보를 위해 지방교통영향심의위원회의 의견을 수렴하고, 평가 업체별 종사자수, 경력, 심의실적 등을 고려하여 고득점순으로 추천하는 방식을 제안하고 있음.

<표 4> 선정방법에 따른 순작용 및 역작용

구분	서울시가 선정하는 방안	교통기술사협회에서 선정하는 방안
방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 서울시에서 평가기관 선정               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 선정지침 수립</li> <li>- 선정방법에 대한 별도연구 추진 (계약, 순위별 지정 등)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 교통기술사협회에서 선정               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 선정지침 수립후 서울시에 요청</li> <li>- 선정방법에 대해 자체지침 마련 (계약, 순위별 지정 등)</li> </ul> </li> </ul>
순작용	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 평가기관 선정에 공정성 확보</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 교통기술사협회 차원의 검정으로 기술 신뢰성 확보</li> <li>◦ 지자체 개입 감소로 자율성 확보</li> </ul>
역작용	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 서울시가 개입함으로써 행정규제로 인식될 수 있음</li> <li>◦ 평가내용 검증에 대한 전문성 부족으로 기술적인 신뢰성 부족</li> <li>◦ 법제화 추진 등에 장기간 소요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 검증에 따른 비용부담문제 발생</li> <li>◦ 협회차원에서 검증하는 관계로 공정성이 다소 떨어짐</li> <li>◦ 선정방법에 대해 사업주의 준수여부 불투명</li> </ul>

주 : 서울시 내부자료

### 3) 「평가공탁제」<sup>4)</sup>

- 「평가공탁제」는 사업시행자가 교통영향평가를 중앙정부 또는 지자체에 의뢰하고, 정부 혹은 정부로부터 관련업무를 위임받은 공공기관이 평가업무에 관한 일체사항을 관리토록 하는 제도임.
- 「평가공탁제」를 제안하게 된 배경은 다음과 같음.
  - 평가결과가 사업시행자의 의도에 맞추는 개선방안이 많음.
  - 부실 평가기관에 대한 제재조치가 필요함.
  - 평가비용을 평가기관이 사업시행자에게 직접 받고 있으므로 평가기관이 공정한 평가를 시행하지 못하는 경우가 많으며, 간혹 사업시행자가 평가서 작성 이외의 업무 수행을 요구하는 등의 횡포가 발생함.
  - 현재 시행되고 있는 교통영향평가제의 큰 문제점이라 생각되는 평가기관과 사업시행자와의 관계, 평가기관과 심의위원과의 관계, 사업주와 심의위원과의 관계를 원만히 해결할 수 있는 방안이 강구되어야 함.
  - 평가비용을 정부에 공탁하고 공공이 집행하여야 공정한 평가를 할 수 있음.
  - 공공기관(여기서 공공기관이란 비영리 공공단체로써 평가주무부서로부터 평가의뢰를 위임받은 기관을 의미함)이 발주하는 평가비용이 너무 비현실적임.
- 「평가공탁제」는 평가기관이 직접 사업시행자로부터 평가비용을 받게 됨에 따라, 사업시행자의 무리한 요구, 과소한 비용 등의 횡포를 방지할 수 있으며, 과다경쟁에 따른 평가기관의 무리한 평가업무 수준, 이로 인한 부실 평가서의 양산 등을 막을 수 있을 것으로 기대됨.

---

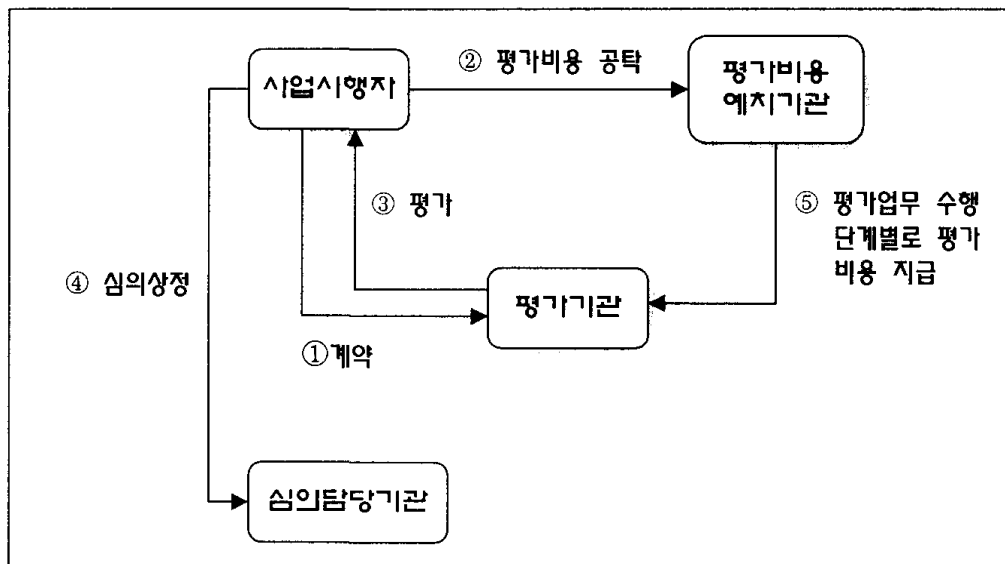
4) 이종호 박사, 교통개발연구원, 1993

※ 본 연구에서는 앞에서 검토한 「기금공탁제 (이하 평가비용공탁제라 칭함)」, 평가업체 선정, 계약 및 평가비용 공탁 등 전반적인 업무관리를 모두 포함한 「총괄 평가업무 공탁제」 및 공탁제와는 개념이 조금 다른 「교통영향평가기관 수탁제 (이하 평가기관 추천제라 칭함)」 등을 종합적으로 검토하여 지자체에 적합한 유형을 파악코자 함.

### 3. 평가비용공탁제

#### 1) 기본개념

- 사업시행자가 평가비용 예치기관에 평가비용을 공탁해 두고 교통영향평가과정 중 평가기관이 단계별로 평가비용예치기관으로부터 평가비용을 수령해 가는 방식임.
- 계약의 직·간접 여부는 사업시행자와 평가기관이 자율적으로 결정하며, 평가비용을 공탁하는 것 이외에 모든 교통영향평가 및 심의과정은 기존과 동일한 방식으로 추진 됨.
- 평가비용 예치기관은 중립적인 위치에서 금전의 안전성만 보장하게 됨.



<그림 5> 평가비용 공탁제의 개념

#### 2) 평가비용 공탁제 도입 방식

- 「평가비용 공탁제」 도입 방식은 평가비용을 결정하는 주체에 따라 「공공기관이 평가비용을 결정하는 방식」 과 「사업시행자와 평가기관간 자유로운 가격결정 방식」 으로 구분됨.

○ 공공기관이 평가비용을 결정하는 방식

- 공탁담당기관 또는 관련기관에서 제시하는 기준(표준품셈)에 따라 평가비용을 결정한 후 사업시행자에게 알려주면 사업시행자는 해당금액을 평가비용 예치기관에 공탁하는 방식임.
- 이 방식을 도입하기 위해서는 평가비용 결정 표준품셈에 대한 연구가 선 시행되어야 하고, 가격산정절차 등의 기술적인 문제이외에 경직된 가격결정으로 탄력적인 시장경제에 적응하기 어려운 점이 있음

○ 사업시행자와 평가기관간 자유로운 가격결정 방식(현행 방식)

- 시장경제원리에 기초하여 자율적으로 가격을 결정하는 장점을 가지고 있으나, 평가비용을 결정하는 과정에서 사업시행자와 평가기관간의 유착 가능성은 여전히 남아 있음.

3) 예상되는 순작용과 역작용

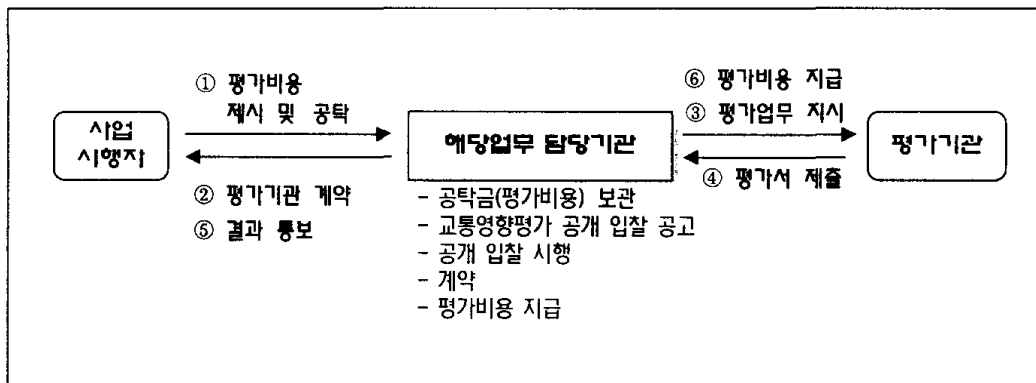
순 작용	역 작용
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 평가기관이 보다 독립적으로 평가를 수행할 수 있음. 즉, 사업시행자의 평가결과에 대한 요구로부터 어느 정도 자유로울 수 있어 평가가 다소 공정하게 수행될 수 있을 것으로 예상됨.</li> <li>- 새로운 교통영향평가제도 도입에 대한 특별한 전문지식을 필요로 하지 않으며, 행정조직에 대한 부가적인 부담이 적음.</li> <li>- 기존의 업무처리 과정에서 크게 벗어나지 않으므로 새로운 제도도입에 따른 혼란이 적음.</li> <li>- 평가비용의 공탁으로 평가기관의 경제적 안정 보장</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 당초 의도한 평가기관과 사업시행자간의 직·간접적 관계를 배제하는데 매우 제한적일 것으로 판단됨.</li> <li>- 평가기관이 사업시행자의 요구로부터 다소 독립적일 수 있는 반면, 심의위원의 의견에 의존하는 경향이 발생할 수 있으므로 평가기관의 전문성 개발이 약화될 우려가 있음.</li> <li>- 실효성 추구를 위한 제도도입보다 전시효과를 위한 제도도입이라는 비판 가능성 있음.</li> <li>- 다른분야에 적용되는 공탁제보다 효과가 미흡할 수 있으며, 교통영향평가의 공정성 확보를 위해 민간에게 부담을 전가한다는 비판이 따를 수 있음.</li> </ul>

#### 4. 종괄 평가업무 공탁제 (평가기관 선정, 계약 및 평가비용 관리)

(기존에 제시된 바 있는 「평가공탁제」와 유사한 개념)

##### 1) 기본개념

- 사업시행자가 평가비용을 제시하면 평가공탁제를 담당하는 기관은 제시된 금액을 바탕으로 공개입찰을 통해 평가기관을 선정하고 계약 및 평가비용 관리 등 평가업무와 관련된 전반적인 업무를 직접 대행하는 방식임.
- 이와 같은 방식은 평가공탁제를 담당한 공공기관이 개입하여 직접 개입하여 공개입찰을 통하여 평가업체 선정하고 계약함으로써 현행 교통영향평가 계약과정에서 발생 가능한 사업시행자와 평가기관간의 부조리를 방지할 수 있는 효과를 기대할 수 있음.
- 사업시행자가 평가공탁제 담당기관에 적정가격을 제시하고 이에 기초한 공개입찰을 통해 평가기관이 선정되므로 어느 정도 시장경제의 자율성에 따라 가격이 결정될 수 있으며, 담당기관이 평가비용을 관리하므로 평가기관의 평가비용 수령에 대한 안정성이 보장됨.



<그림 6> 종괄 평가업무 공탁제 개념

## 2) 예상되는 순작용과 역작용

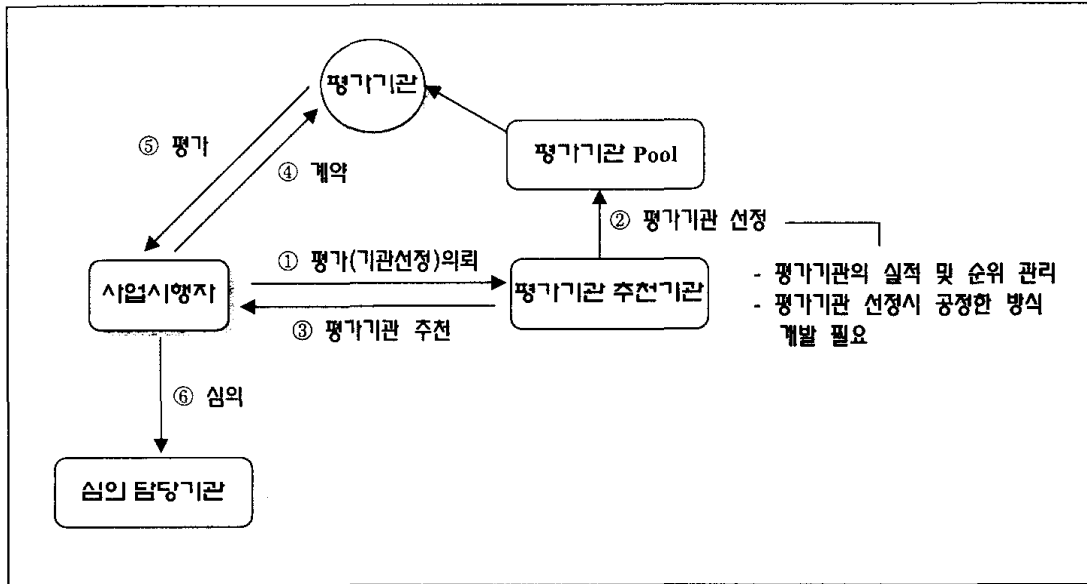
순 작용	역 작용
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 평가기관의 독립성 보장으로 공정한 평가결과를 기대할 수 있음. 즉, 사업시행자의 무리한 요구, 과소한 비용 등의 횡포와 과다경쟁에 따른 평가기관의 무리한 평가업무 수주, 이로 인한 평가서의 부실 등을 예방할 수 있을 것으로 판단됨.</li> <li>- 평가비용 결정시 시장경제의 탄력성을 반영할 수 있어 보다 합리적인 평가비용 결정이 가능함.</li> <li>- 사업시행자와 평가기관간에 발생할 수 있는 직·간접적 부적절한 관계를 사전에 방지할 수 있음.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 공공기관 측면               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 공공기관의 지나친 개입에 대한 비판 가능성이 있음.</li> <li>- 새로운 업무 부담이 매우 크며, 이와 같은 업무수행을 위해 많은 인력확보가 요구됨.</li> </ul> </li> <li>○ 사업시행자 측면               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 사업시행자의 의지가 반영될 수 있는 기회가 축소됨</li> <li>- 평가관련과정이 복잡해지고 절차가 장기화되어 사업의 효율성 저하를 초래할 우려가 있음.</li> </ul> </li> <li>○ 평가자의 측면               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 평가결과가 심의위원회 의견에 지나치게 의존하여 기술개발을 저해할 우려가 있음.</li> </ul> </li> </ul>

## 5. 평가기관 추천제 (기존 서울시 검토안)

### 1) 기본개념

- 평가기관 추천제는 공공기관이 사업시행자에게 평가기관을 추천해 주는 방식으로, 기존의 평가기관 선정과정, 즉 사업시행자가 직접 평가기관을 선정하거나, 사업에 관련된 건축설계사무소를 통해 선정하던 과정에서 발생가능한 유착관계를 개선하는데 그 목적이 있음.
- 즉, 사업시행자는 공공기관에 적합한 평가기관 추천만 의뢰하고 계약 및 평가업무와 관련된 기타업무는 사업시행자가 직접 수행하는 방식임.

- 평가기관 추천제는 공공기관이 계약에 간접적으로 개입함으로써 교통영향평가제도의 공정성을 높일 수 있다는 장점이 있으나, 평가기관 추천기준 및 추천방식에 대한 세밀한 검토가 우선적으로 요구됨.



<그림 7> 평가기관 추천제 개념

## 2) 예상되는 순작용 및 역작용

순 작용	역 작용
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 제도도입시 업무부담이 크지 않음.</li> <li>- 평가기관의 수준향상 기대 가능.</li> <li>- 국내에 유사한 사례가 있어 제도 도입시 참고가 가능함.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 공공기관이 개입하여 평가기관을 추천함으로써 인해 행정규제로 인식될 우려가 있음.</li> <li>- 평가기관의 실적 및 등급관리 등에 대한 공정하고 객관적인 근거 마련시 어려움이 예상됨.</li> <li>- 평가기관의 관리 및 선정만으로는 기존의 계약 및 평가비용 결정방식에서 발생하는 직·간접적으로 부적절한 관계 개선에 한계가 있음.</li> <li>- 사업시행자 입장에서는 평가를 의뢰할 평가기관수가 제한되므로 평가비용 절감효과가 떨어짐.</li> </ul>



## 6. 공탁제 도입방안

- 앞에서 현행 교통영향평가의 문제점을 개선하기 위한 공탁제 대안으로 선정된 「평가비용 공탁제」, 「총괄 평가업무 공탁제」, 「평가기관 추천제」의 순작용 및 역작용에 대해 검토하였음.
- 그 결과, 각 대안별로 순작용과 역작용이 상호 비례적인 관계를 가지고 있는 것으로 나타났음. 즉, 공탁제 시행시 현행 교통영향평가의 문제점 개선과 관련하여 큰 효과가 예상되는 반면, 그에 따른 공공기관의 업무부담이 가중되고, 평가와 관련하여 복잡한 절차 등의 역효과도 큰 것으로 예상됨.
- 따라서, 본 연구에서는 교통영향평가 공탁제 도입시 각 대안의 순작용, 역작용에 기초하여 적정 도입방안을 결정하기 위한 판단기준을 다음과 같이 선정하였음.
  - 공공기관에 의한 행정개입의 최소화
  - 시장경제에 기초한 민간의 활력 및 자율성을 최대한 보장
  - 새로운 제도 도입에 따른 행정적, 조직적 부담의 최소화
- 이와 같은 판단기준 및 현 서울시 제반여건을 고려할 때, 「평가비용 공탁제」를 우선적으로 시행한 후 공탁제 시행으로 인한 교통영향평가제도의 개선효과에 대한 평가를 통하여 순차적으로 적용범위를 확대함이 바람직함.
- 특히, 새로운 제도 도입에 따른 역작용을 최소화하는 차원에서 이와 같은 도입방안이 가장 적절할 것으로 판단됨.
- 현행 교통영향평가제도의 공정성을 확보하기 위해서는 새로운 제도인 공탁제를 도입함으로써 사업시행자와 평가기관간에 발생 가능한 문제점을 개선하는 것 이외에도 「심의제도 강화」, 「사전검토제도 강화」, 「사후 재평가 기능강화」 등도 매우 중요한 방안이 될 것으로 판단됨.

## V. 심의제도 강화방안

---

1. 심의현황 및 문제점
2. 교통영향평가 심의강화방안

## V. 심의제도 강화방안

### 1. 심의 현황 및 문제점

#### 1) 심의 내용

- 현행 「도시교통정비촉진법」에 규정되어 있는 심의위원회의 심의결정 범위 및 기준을 효과적으로 적용하지 못하고 있음. 즉, 교통영향평가서 심의시 「시설공급 위주의 사업지역 혹은 시설 주변의 교통개선대책에 대해 근본적으로 교통유발량을 감소시킬 수 있는 규정(도시교통정비촉진법 시행령 제18조 사업 또는 시설에 관한 계획의 조정·보완<sup>5)</sup>)」을 충분히 활용하지 못하고 있는 실정임.
  - 심의결과는 다음과 같이 구분하여 의결하며, 1999년과 2000년 7월 현재까지 서울시 지방심의위원회에서 심의한 심의건수 및 심의결과 현황은 <표 5>와 같음.
    - 가결 : 평가서의 내용을 그대로 수용하여 의결하는 경우
    - 조건부가결 : 평가서의 내용 중 특정한 의무를 부과하거나 그 내용의 일부를 변경해도 전반적으로 평가결과에 영향이 없거나 경미할 것으로 판단되어 평가서 내용 일부를 수정하는 조건으로 수용함을 의결하는 경우
    - 보고 : 조건부가결과 유사하지만 조건의 내용이 비교적 중요하여 조건의 이행여부를 위원회가 확인할 필요가 있는 경우
    - 재상정 : 평가 결과에 중요한 영향을 미치는 내용을 보완해야 할 경우에 위원회가 의견을 붙여 수용불가 의결을 하는 경우
- 
- 5) ① 관할관청이 법 제18조2항의 규정에 의하여 교통영향평가서 및 심의필증의 내용에 따라 사업 또는 시설에 관한 계획을 조정·보완할 수 있는 범위는 다음 각호와 같다.
1. 사업 또는 시설에 관한 계획의 변경
  2. 교통유발량 감축을 위한 사업 또는 시설규모의 조정
  3. 기타 사업 또는 시설에 관한 계획의 조정·보완을 위하여 필요한 조치
- ② 법 제 18조제2항의 규정에 의하여 준공검사를 할 때에 교통개선대책의 이행여부를 확인한 관할관청은 지체없이 그 결과를 시·도지사에게 통보하여야 한다.
- 6) 교통영향평가전문지침 제34조 (교통영향평가서의 심의 및 심의필증의 교부)

<표 5> 심의결과 현황

	통과심의차수	통과건수	구분			
			가결	조건부가결	보고	재상정
1999년	1차	84	18	84	37	11
	2차	48	17	34	13	2
	3차	18	7	11	-	-
	합계	150	-			
2000년	1차	58	11	50	8	1
	2차	10	3	7	1	-
	3차	1	-	1	-	-
	합계	70	-			

※ 주 : 1999년 취하 7건, 2000년 취하 5건 / 미결정(미심의 및 필증 미배부) 41건 / 반려 1건

## 2) 심의의 충실도

- 심의위원이 사전에 교통영향평가서 내용을 충분히 숙지하지 않은 상태에서 심의에 임함으로 인하여 충실한 심의를 할 수 없는 경우가 발생함. 실제로 심의회수별 심의 건수가 너무 많기 때문에 심의위원이 심의에 상정된 교통영향평가서의 내용을 모두 검토하고 참석하기 어려운 실정임.
- 위촉된 교통영향평가 심의위원이 바쁜 일정으로 인하여 참석치 못하는 경우가 많이 발생하고 있어 다양한 분야의 전문가 의견수렴 및 조정이 어려운 상태임.

## 3) 전문분야별 심의위원의 구성

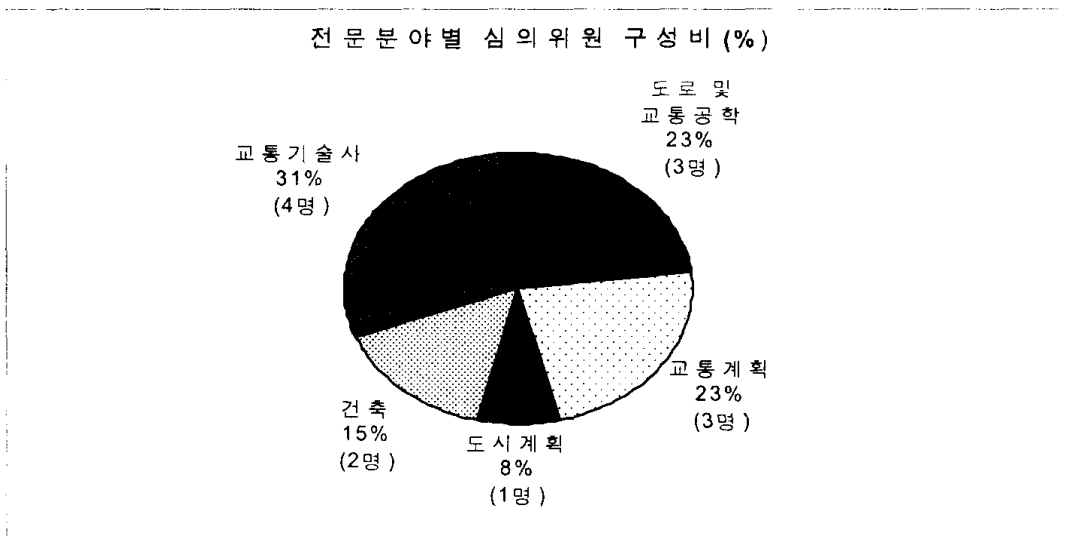
- 「도시교통정비촉진법」에 명시된 심의위원 정족수(7)를 채우지 못해서 회의가 지연 되는 경우가 있으며, 심의위원회 구성인원의 제한으로 교통영향평가와 관련된 다양한

### 7) 도시교통정비촉진법시행령 제55조 (지방심의위원회의 구성 및 운영)

- ① 지방심의위원회는 위원장 1인을 포함한 15인의 위원으로 구성한다.
- ③ 지방심의위원회는 제1항의 규정에 의한 재적위원 과반수의 출석으로 개최하며, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다.

분야의 전문가 참여가 제한되어 있음.

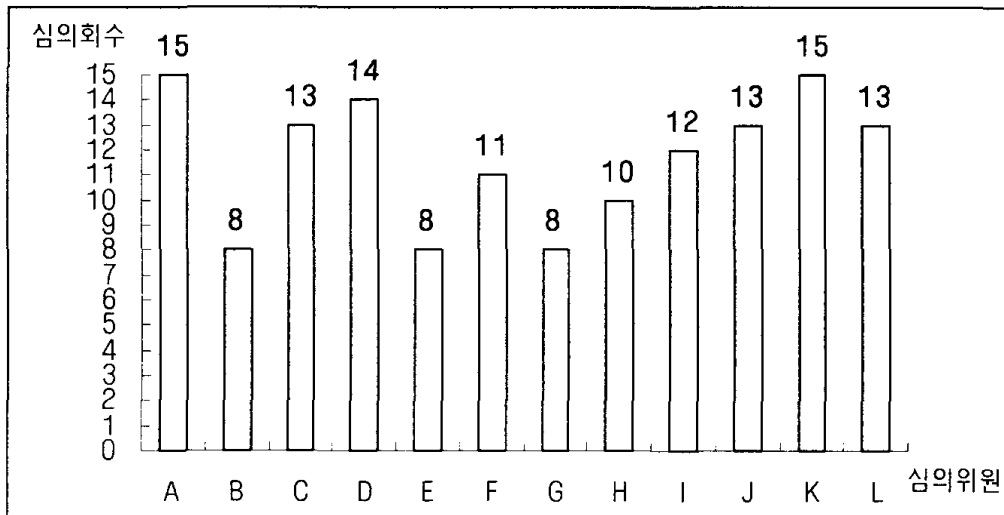
- 현재 서울시 지방심의위원회의 심의위원 14명 중 지속적으로 심의에 참여하고 있는 13명의 심의위원을 대상으로 분석했을 때, 교통계획, 교통공학 등 교통관련분야 전문가는 외부위원 13명 중 6명으로 절반에 가까운 비율을 보이고 있으나, 도시내 건축물과 주변지역과의 관계, 문화, 생활 등 총체적인 시각으로 접근하는 도시계획분야 전문가의 비율이 타 분야에 비해 다소 낮은 비율을 보이고 있음.



<그림 8> 전문분야별 심의위원 구성비

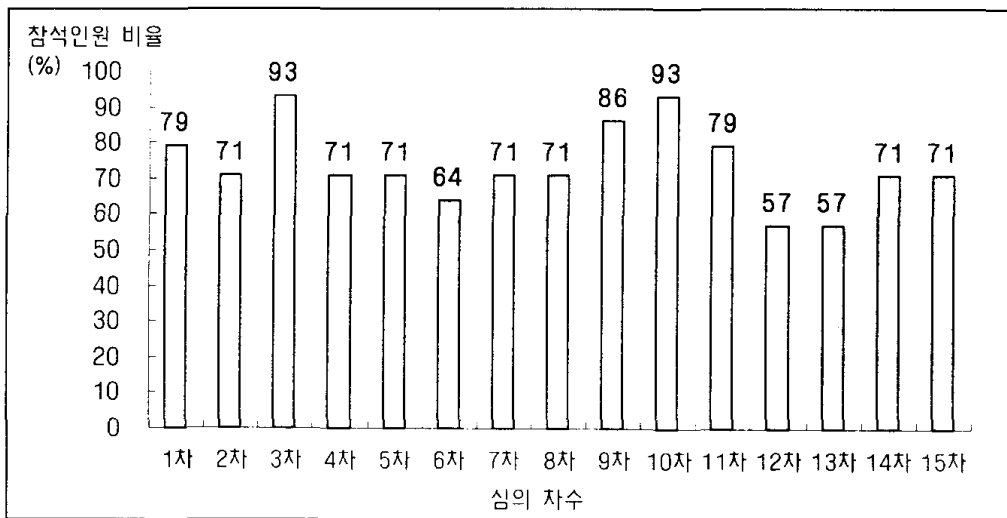
#### 4) 심의위원 참석율

- 다음 <그림 9>과 같이 금년에 실시된 총 15회의 지방교통영향심의 중 가장 높은 참석율을 보인 심의위원은 15회 모두 참석한 2명이고, 참석율이 가장 낮은 위원은 15회 심의 중 8회 참석한 3명임.



<그림 9> 심의위원별 참석율 (2000년 기준)

○ 2000년의 경우 <그림 10>과 같이 매 심의별 심의위원의 참석율은 57%~93%로, 평균 74%의 참석율을 나타냈으며, 참석율은 개인에 따라 편차가 있으나, 전반적으로 낮은 참석율을 보이고 있음.



<그림 10> 심의차수별 심의위원의 참석율 (2000년 기준)

### 5) 심의수당

○ 현재 서울시 교통영향평가 심의위원에게 지불되는 심의수당은 사전검토 수당 5만원, 심의회의 참석수당 5만원으로 책정되어 있음.

- 심의수당이 실제 심의시간(평균 6시간)에 비해 작기 때문에 심의위원의 적극적인 참여를 독려하는데 어려움이 있는 것으로 판단됨.

## 2. 교통영향평가 심의강화 방안

### 1) 심의위원 pool 제 도입

- 현재 제정 중에 있는 「환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법 시행령 및 시행규칙 (안)」 제16조에서는 20인의 지방교통영향심의위원회 위원을 위촉하고, 매 심의시 위원장이 지명한 6명의 심의위원이 심의를 수행하도록 되어 있음.
- 그러나, 심의위원 pool 제도의 장점을 살리기 위해서는 심의위원회 위원을 대폭 증원하고 심의위원회 정족수를 최소 10명 이상으로 조정함이 바람직함.
- 심의위원회가 다양한 분야에 있어 전문성을 향상시키기 위해서는 각 분야별 전문가를 고르게 분포시켜야 하며, 심의위원회 개최시 각 전문분야별로 전문가가 최소 1인 이상 반드시 참석토록 보장해야 함.

### 2) 심의위원 자격 기준의 강화

- 참석율이 일정기준 이하로 저조한 심의위원에 대해서는 심의위원의 자격을 취소시키는 방안 마련이 필요함. 이를 통하여 심의위원의 참석율을 높이고, 보다 적극적으로 평가에 임할 수 있도록 유도해야 함. (현재 외부위원의 임기는 2년으로 시행령에 규정되어 있음)

### 3) 심의수당의 현실화

- 심의위원의 심의수당을 현실적인 수준으로 상향 책정하도록 함.

## VI. 사전검토제도 강화

---

1. 현황 및 문제점
2. 사전검토기능 강화방안



## VI. 사전검토제도 강화

### 1. 현황 및 문제점

- 중앙교통영향평가의 경우, 교통개발연구원과 국토연구원이 참여하여 사전심의기관의 역할을 수행하고 있는데, 이 두 기관은 교통전문가 각 1인을 위촉하여 매년 15~20건 정도의 교통영향 평가가서를 사전검토하고 있음.
- 경기도 교통영향평가심의의 경우, 최근까지 경기개발연구원에서 사전검토 기능을 수행하였으나 현재는 경기도청 교통전문직 공무원이 수행하고 있음.
- 현재 서울시 교통영향평가 사전검토제는 유관부서(건축지도과, 도시계획과 등), 관련 자치구, 심의위원 등이 일부 참여하고 있는 실정임.
- 그러나, 서울시는 중앙교통영향평가 및 경기도 교통영향평가에 비해 심의대상 교통영향 평가서가 매우 많아, 심의위원의 심도있는 사전검토제가 활발하게 진행되지 않고 있는 실정임.

### 2. 사전검토기능 강화방안

- 공공기관에서 시행하는 사업과 공공성이 큰 일정규모 이상의 민간사업에 대해서는 서울시 전문인력을 활용하여 사전검토를 수행하는 방안마련이 필요함.
- 사안이 중대한 평가보고서에 대해서는 서울시정개발연구원의 관련부서의 협조를 받을 수 있는 방안도 검토할 필요가 있음.

## VII. 사후 재평가 기능의 강화

---

1. 현황 및 문제점

2. 사후 재평가 기능 강화방안

## VII. 사후 재평가 기능의 강화

### 1. 현황 및 문제점

- 「도시교통정비촉진법시행령」에 의하면 교통영향평가심의를 통과한 사업일지라도 사업시행 후 법규에서 규정한 범위 이상의 변화가 발생할 경우, 사후 재평가를 시행할 수 있도록 규정되어 있으나, 실제로는 시행되지 않고 있는 실정임.<sup>8)</sup>
- 이와 같은 재평가 제도 활용의 미비로 인해 서울시에서 논란이 되고 있는 사례에 대한 적극적인 대처가 미흡함.
- 사후 재평가 제도의 활용으로 단순히 평가결과의 공정성을 보완하는 기능과 더불어, 미래에 대한 예측을 바탕으로 개선대책을 마련해야 하는 교통영향평가의 본질적인 한계점을 동시에 보완할 수 있을 것으로 기대됨.

### 2. 사후 재평가 기능의 강화방안

- 현재 논란이 되고 있는 사업 및 시설부터 재평가 대상으로 지정하고 기타 사례에 대해서는 서울시 관련 부서로 하여금 재평가 대상을 철저히 파악하도록 해야 함.
- 재평가를 통해 제시된 교통개선대책의 시행주체와 비용담당주체를 관련 법규에 명확히 명시해야 함.
- 기존 필지단위의 교통영향평가의 한계를 극복하기 위해서 블록단위의 재평가가 가능하도록 관련법규를 개정해야 하며, 현재 서울시정개발연구원에서 연구 중인 「교통특별관리구역 지정제도」를 적극적으로 활용할 것을 제안함.
- 재평가를 통해 당해 사업/시설의 교통영향평가가 부실한 경우, 평가자 및 사업자에 대한 적절한 조치가 취해져야 할 것임. (도시교통정비촉진법시행령 제27조, 29조)

8) 「도시교통정비촉진법」 제19조 사후관리⑤항, 「도시교통정비촉진법시행령」 제21조 재평가의 사유 및 절차, 「도시교통정비촉진법시행규칙」 제11조 재평가사유에의 해당여부조사

- 재평가 결과에 대해서는 대외적인 공공성 확보를 위해 시민단체의 의견을 수렴할 수 있는 절차를 적극적으로 검토할 필요가 있음.

## VIII. 정책제언

---

## VIII. 정책제언

### 1. 공탁제 도입을 위한 시범사업 실시

- 앞에서 검토한 공탁제 관련 3개 대안 - 「평가비용 공탁제」, 「평가업체 선정, 계약 및 평가비용 관리」, 「평가기관 추천제」 - 중에서 현 제반여건을 고려할 때, 특히 새로운 제도도입에 따른 역작용을 최소화하는 차원에서, 「평가비용 공탁제」를 우선적으로 시행하고 순차적으로 제도의 범위를 확대하는 것이 바람직하다고 판단됨.
- 「평가비용 공탁제」의 도입효과는 당초 기대한 수준에 미치지 못할 것으로 예상되나, 공탁제의 실효성과 타당성을 검증하는 차원에서 시범사업 시행은 필요하다고 판단됨.
- 시범사업의 대상으로는 평가비용의 지불이 이미 보장되어 있는 공공사업은 실효성이 없으므로, 민간사업이 적합함. 그러나, 민간사업을 대상으로 시범실시 할 경우, 사업자의 참여를 유도할 수 있는 인센티브를 마련이 필요하고, 인센티브는 평가비용 보조 혹은 심의기간 단축 등을 고려할 수 있음.

### 2. 심의기능, 사전검토기능 및 사후 재평가기능의 조속한 강화

- 교통영향평가의 공정성을 확보하는데 있어 심의 및 사전검토, 사후 재평가 기능을 조속히 강화하는 것이 「평가비용공탁제」 도입보다 더 효과적일 것으로 판단되며, 현 제도적 및 사회적 여건을 감안할 때, 이러한 기능강화방안의 조속한 시행이 가능할 것으로 판단되므로 적극적인 도입을 제안함.
- 또한, 현재 「환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법 시행령 및 시행규칙(안)」이 제정 중이므로, 위에서 언급한 세 가지 기능강화방안 중에서 「심의기능」과 「사후 재평가 기능」에 대해서는 서울시에서 우선적으로 시행하고 시행효과를 근거로 관련법 개정을 건설교통부에 요청함이 유리함.

# 부 록

---

1. 현행 교통영향평가의 문제점 분석
2. 자문회의 의견정리
3. 교통영향평가제도에 대한 설문조사 결과

■ **현행 교통영향평가의 문제점 분석**

구분	항목	항목별 문제점	참고문헌
계약방식		· 평가비용을 평가업체가 사업주에게 직접 받고 있으므로 평가업체는 공정한 평가를 제대로 수행하고 못하는 경우가 많으며, 간혹 사업주가 의뢰한 평가서 작성 외에 업무수행을 요구당하는 일이 발생함.	KOTI ('95, '92)
		· 현재 계약방식의 경우 개선방안을 사업주의 의도에 맞추는 경향이 있음.	KOTI('92) 손봉수
		· 특정 사업자의 평가를 특정 평가자가 지속적으로 수행함으로써 평가결과에 대한 전반적인 공정성 확보가 어려움. 즉, 도시교통정비촉진법에 평가기관의 공정성 확보관련 규정이 있으나 사실상 실효성을 갖지 못함.	손봉수
		· 평가비용을 부담하는 사업주(건축설계사)의 의견이 중시되어 교통영향평가 업체의 정당한 행위에 대한 보호장치가 미흡함.	서울시
심의 관련	심의 기준	· 심의항목의 획일성으로 사업 내용 및 시설의 특성을 충분히 고려하지 못함.	KOTI ('97, '95)
		· 무원칙의 심의규정으로 심의시 심의위원의 주관적 판단에 따라 비슷한 사안이 다르게 심의되는 경우가 있으며, 사업시행자가 민간인 경우와 공공인 경우 심의결과에 차이가 있을 수 있음.	KOTI('97, '95, '93)
		· 사업 및 시설의 평가/재평가, 시설의 신축/증축/용도변경에 관한 평가가 모두 동일한 심의기준으로 동일하게 심의되고 있음.	KOTI('95)
		· 재심의 또는 재상정의 경우도 동일한 행정절차를 밟도록 되어 있음.	KOTI('95)
	심의 내용	· 심의가 문제점 지적과 개선방안 위주로 이루어지므로 평가서의 내용이나 평가방법, 원단위 적용에 대한 적합성 검토가 부실하여 평가서 질적 하락의 주요 원인이 되고 있음.	KOTI('95)
		· 평가기관과 심의위원, 사업주와 심의위원간에 사전심의조정으로 심의결과에 대한 신뢰도가 매우 낮음.	KOTI('92) 이종호('93)
		· 심의내용이 객관적이지 못한 경우가 많으며, 실제 적용에 부적합한 이론에만 치우쳐 현실성이 희박한 경우가 있음.	KOTI ('95/'92) 이종호('93)
		· 심의건수가 과다한 경우, 내실있는 심의가 어려움.	손봉수
	심의 위원 회 구성	· 현재 15인 이내의 심의위원수가 너무 많아 정족수를 채우지 못해 개회를 못하는 경우가 있음.	KOTI ('95/'92) 이종호('93)
		· 심의위원 중 당연직 공무원이 차지하는 비율이 50%를 넘는 위원회도 있어 심의위원의 전문성 부족이 거론되고 있음.	KOTI('93) 이종호('93)
		· 지역적 현황을 잘 알고 있는 지역전문가와 심의에 관련하여 다양한 전문분야의 전문인 확보가 충분치 않음.	KOTI('95, '93, '92) 이종호('93)



구분	항목	항목별 문제점	참고문헌
심 의 관 련	심의 방식	· 교통영향평가심의회와 건축심의, 수도권심의 등 심의회 내용이 상이하여 사업 시행자가 곤란한 경우가 발생함.	KOTI('95) 원제무('93)
		· 당연직 공무원 심사위원들은 그 지역의 기반시설 정비를 과도하게 사업주에게 전가시키려는 경향이 있으나, 이에 대해 사업주가 이의신청 또는 조정절차를 할 수 있는 방법이 없음.	KOTI ('95, '92) 이종호('93)
		· 법령에 의거한 사업 또는 시설계획의 조정, 보완에 있어 그 범위가 구체적으로 설정되어 있지 않고, 심의위원의 재량에 따른 것이기 때문에 사업주에게 있어서는 수용하기 어려운 결정이 있음.	KOTI('92) 이종호('93)
		· 재평가시 재평가 사유에 대한 심의 외에 초기평가와 전혀 다른 심의결과로서 사업시행자들을 당황하게 하는 사례가 있음.	KOTI('95)
	심의 시기 및 기간	· 심의가 정체되어 접수후 심의완료까지 많은 시간이 소요되고 있음.	KOTI ('97, '95)
		· 지방심의의 경우 심의건수가 너무 적어 심의상정후 본 심의까지 오래 기다려야 하는 경우가 발생하고 있음.	KOTI('95) 이종호('93)
	기타	· 과도한 영향을 미치는 개발을 억제할 수 있는 권한이 한정됨.	손봉수
· 개발자가 자진해서 심의를 취하지 않는 한 심의를 거부할 수 없음.			
평 가 관 련	대상 및 범위	· 현행 도시교통촉진법 시행령에서 규정하고 있는 법적 교통영향평가 대상규모(첨두시 발생 교통량이 100PCU이상) 이상인 사업이나 시설은 심의대상인 반면 그보다 약간만 적어도 평가대상에서 제외되므로 형평성에 문제가 있으며,	KOTI('97) 원제무('93)
		· 또한 교통영향평가를 회피하기 위해 시설의 연면적을 적용기준 이하로 낮추거나 용도별 비율을 조정하는 사례가 빈번하게 발생하고 있음.	KOTI ('95, '92)
		· 사업은 각 개별 법에 저촉을 받고 있으므로 교통영향평가 대상 여부판단에 혼란을 야기하는 경우가 많음.	KOTI('95)
		· 도시교통촉진법에서 제시하는 시설분류기준(용도)이 타관련법(건축법, 도시계획법)의 기준과 상이하여 적용시 애로사항이 많음.	
		· 현재 면적을 기준으로 대상을 선정하는 것은 용도별, 규모별, 입지별로 유발교통량과 주변지역에 미치는 영향이 매우 다르다는 점을 반영하지 못해 불합리함.	
		· 현재의 시설대상 적용기준으로는 교통유발량이 높은 용도의 교통영향평가 대상기준이하의 건물이 군집하여 발생하는 교통문제에 대한 예방조치를 고려못함.	KOTI ('95, '92)
		· 복합용도의 경우 정의가 분명하지 않아 혼란을 야기하고 있으며, 중앙평가와 지방평가의 구분이 불명확하여 혼돈이 야기되고 있음.	KOTI('95)
· 도심과 외곽의 지역적 범위구분이 애매함.	KOTI('95) 원제무('93)		

구분	항목	항목별 문제점	참고문헌
평가 관련	시기 및 기간	· 사업의 경우 평가시기가 명문화되어 있지 않아 논란이 많음	KOTI('95)
		· 사업의 규모에 따라 평가기간이 달라져야 하나 이에 상관없이 동일한 기간 내에 평가가 수행되고 있음.	KOTI ('97, '95)
		· 사업주가 평가기관에 평가를 의뢰하는 시기가 설계발주 후 많은 시간이 경과된 시기이며, 평가서 작성기간이 사업기간에 종속되어 진행되므로 내실있는 평가서 작성이 어려움.	KOTI('95) 손봉수 서울시
	평가 기관	· 평가의 질적 향상을 위해 부실평가에 대해 제재조치가 필요하나, 이에 대한 기준이 아직 없는 실정임.	KOTI ('95, '93) 이종호('93)
		· 인력 및 실적관리가 안되고 있음.	KOTI('95)
		· 전문지식의 습득과 정보교환의 기회가 전혀 없이 '87년도 연구보고서 및 기존 평가서를 토대로 평가업무에 임하고 있음.	KOTI('93)
	표준 품셈 기준	· 평가비용산정에 대한 명확한 기준이 없어 사업주와 평가업체 모두가 평가를 의뢰하거나 평가기관을 선정하는 과정에서 혼란을 겪고 있음.	KOTI('97, '95, '93)
		· 평가업체간 과도한 가격경쟁으로 평가서의 가격과 질이 하락되고 있음.	KOTI('95)
	평가 내용	○ 평가를 위한 기본자료 및 분석기법에 대한 문제점	KOTI('95)
		· 기초자료의 신뢰도가 떨어지며, 사업주에게 유리하게 기초자료 또는 인용자료를 선별하거나 조정하는 경우가 있음.	
		· 분석과 예측에 쓰이는 계수들이 검증없이 쓰이고 있으며, 계수에 대한 설명이 누락되어 있어 예측 및 분석기법에 의한 결과의 신뢰도가 높지 않음.	
		· 현실성이 없거나 불확실한 자료를 그대로 인용하여 쓰고 있음.	
· 평가서마다 대상사업과 시설의 특성이 다름에도 불구하고 평가 및 분석기법이 거의 같음.			
평가 내용	○ 평가서 내용항목	KOTI('95) 원재무('93)	
	· 관련계획의 검토항목은 불필요한 계획의 검토가 많고, 사업대상지와의 관련 여부에 대한 설명이 누락되어 있음.		
	· 사업이나 시설에 대한 이해를 높이기 위해 첨부되는 도면자료가 불성실하게 작성되어 있음.(축척미비, 입면, 단면, 평면 등)	KOTI('95)	
	· 개선안 시행내용은 사업대상자가 개선할 내용에 주안점을 두지 않는 형식적인 경우가 많음.		
· 보고서 내용 항목중 교통안전과 같이 현실적으로 구하기 어려운 자료와 분석내용을 요구하고 있음.	KOTI('97)		
○ 발생원단위			
	· 교통영향평가시 발생원단위는 사람통행량을 기준으로 하고 있어 발생교통량으로 환산시 수단별 분담율, 평균재차인원 등을 적용하는 과정에서 시설이나 지역특성을 충분히 고려하지 않고 평가업체의 주관에 의해 평가서가 작성되는 경우가 많아 유발교통량이 과소 혹은 과대하게 추정될 우려가 있음.		

구분	항목	항목별 문제점	참고문헌
행정기관 관련		· 교통전문인력부족으로 행정처리에 어려움이 있음. · 행정업무가 법정기한내에 신속하게 처리되지 못하여 심의기간이 길어지는 경우가 있음.	KOTI('95)
		· 행정처리에 일관성이 없다는 지적이 있음. · 담당공무원들은 심의위원들에게만 의존하지 말고 간단한 보완보고서의 보완사항을 점검하여 진행하며 중간자 역할을 해야하나 그렇지 못하여 처리기간이 과다하게 소요되고 심의위원의 업무부담이 커지고 있음.	KOTI('95, '92) 이종호('93)
기 타	교통영향 평가 시행에 관련 문제점	· 현행 교통영향평가는 사전평가로서 사업시행중의 사업변경, 규모조정 등을 반영하지 못하며, 특히, 교통영향평가 심의시 제시된 개선안의 이행부 및 유지관리가 미흡함.	KOTI('95, '93)
		· 교통영향평가 심의 접수부터 처리까지 많은 시간이 소요됨.	원제무('93)
		· 사후관리에 대해서는 법적으로 명문화되어 있으나 사업시행후 심의내용 반영 검토 및 주변지역의 교통량 분석이 시행되지 않고 있음.	KOTI('95)

<참 고 문 헌 >

- KOTI('97) : 1997년 교통영향평가 분석 및 교통영향평가 제도개선, 교통개발연구원, 1998년
- KOTI('95) : 교통영향평가제도의 운영현황 및 개선방안, 교통개발연구원, 1995년
- KOTI('93) : '93년도 교통영향평가서 검토 및 교통영향평가제도의 실효성 제고방안, 교통개발연구원, 1994년
- KOTI('92) : '92년도 교통영향평가서 검토, 교통개발연구원, 1993년
- 원제무 : 교통영향평가제도의 과제와 선택, 서울시립대학교 도시공학과, 1993년
- 이종호 : 교통영향평가제도의 개선방안, 교통개발연구원, 1993년

## ■ 자문회의 의견정리

### □ 1, 2차 자문회의 자문내용 - 공탁제 도입의 문제점 지적 및 대안

#### 1. 공탁제 도입에 관한 사항

- 공개입찰의 경우 자회사 난립 등의 공정한 경쟁을 방해하는 행위를 방지할 수 있는 방법을 강구해야 할 것이다.
- 현재에는 평가자가 변호사적 기능을, 심의자가 판사적 기능을 담당하고 있다. 공탁제 도입 후 평가자의 입지가 강화되게 되면, 사업자와의 관계가 변화하게 될 텐데, 평가자의 입장에서는 평가결과의 객관성을 보여 줄 수 있는 과학적인 근거 마련이 필요하며, 제도 도입시 시간적인 여유가 있어야 된다고 생각한다.
- 3자 개입에 의해 거래비용이 증가해 원활한 경제활동에 영향을 미칠 것이다.
- 공공기관의 문제점, 심의 운용상의 문제점 개선에도 노력을 기울여야 할 것이다.
- 공탁제 보다 좋은 대안은 없는지 검토해 보자.
- 다양한 단계와 범위의 교통영향평가가 있는데, 어느 선까지 공탁제를 도입할 것인지도 중요하다.
- 교통기술사 협회보다는 교통영향평가협회가 업무를 담당하는 것이 적합할 수도 있다.
- 공탁제가 법적으로 가능한지도 검토해 보아야 할 것이다.
- 사업자와 공공이 협상해 가는 과정이 악화될 우려가 있다.

#### 2. 사후관리에 관한 사항

- 교통영향평가는 미래를 예측하는 것으로 본질적으로 정확도에 대한 한계가 있다. 그러므로 사후 재평가 중요하다.

#### 3. 교통영향평가 대상 및 범위의 보완에 관한 사항

- 교통영향평가 자체적인 한계: 개별 건물에 대한 평가를 사업계획 수립 후에 한다. 사전에 개발에 따른 교통영향에 대한 평가가 이루어져야 할 것이다.

- 의무적 적용 대상을 공공사업이나 대규모 민간사업으로 한정하는 것은 바람직한 일이나, 그 동안 평가대상 범주를 교통유발량은 많으면서도 편법으로 평가대상에서 제외된 경우들 (중간정도의 사업규모)을 평가대상에 포함시킬 수 있는 방안을 검토해야 할 것이다.
- 보다 면적인 차원에서의 교통계획/관리가 필요하다. 즉, 개별건축물 단위의 교통영향평가가 아니라, 도시전체 차원에서의 평가가 필요한 것이다.

#### 4. 심의기능 강화에 관한 사항

- 사업자와 평가자 간의 부적절한 관계로 평가가 부실하게 되었다 해도 심의 위원회에서 통과시키지 않으면 될 것이다. 그 만큼 심의의 기능을 바르게 정립하는 것도 중요한 일이다.
- 사전심의의 강화 및 독립적인 사전 심의 기관의 필요 (시정연에서 사전검토 기능을 담당)
- 심의위원 pool 제도의 도입

#### 5. 시범사업을 통한 공탁제 도입의 타당성 검토

- 서울시 사업부터 공탁제를 적용해 볼 것을 제안한다.
- 사업주의 부정행위 처벌에 관한 규정도 필요하다.

#### 6. 기타 교통영향평가제도 보완의견

- 사회기반시설 투자에 있어서 공공이 보다 적극적인 투자를 해야할 필요가 있다. 교통영향평가 심의과정 중에 보면 공공이 해야 할 기반시설 투자부분까지 민간사업자에게 전가하는 듯한 인상을 받는다.
- 문제해결을 위한 새로운 제도의 도입은 또 다른 문제를 낳게 될 소지가 있다. 새로운 제도의 도입보다 평가위원회 기능독립, 지자체 위상정립, 평가기관 바로 세우기 등, 현행 제도하에서 각 주체가 제 기능을 다 할 수 있는 방안을 제안하고 싶다.

□ 3차 자문회의 자문내용 - 공탁제 대안의 검토 및 기타 제도적 보완

○ 자문위원 A

- 평가비용 공탁제는 효과를 볼 수 있을 것으로 생각되며, 결국 교통영향평가제도의 공정성 확보에 있어서 가장 중요한 점은 '심의'라는 점을 생각해 볼 때, 심의와 사전검토제도 등을 보완하는 것이 필요하다고 생각한다.
- 즉, (반드시 공탁제를 통해서만이 아니라도) 심의가 공정하게 수행될 경우 유착의 문제는 상당히 줄어들게 될 것이다.
- 심의(발언) 기록을 만들어서 시민에게 공개하는 것도 심의의 공정성을 높이는 하나의 방법이 될 것이다.

○ 자문위원 B

- 평가비용 공탁제가 교통영향평가의 공정성 확립에 큰 역할을 할 것으로 기대되지는 않는다.
- 공공기관이 금전적인 관리에 개입하는 것은 바람직하지 않다고 본다. 그 보다는 심의제도, 사후평가 및 처벌 등의 강화로 교통영향평가제도의 공정성을 확립하는 것이 바람직할 것이다.
- 교통영향평가의 공정성, 실효성을 기하기 위해서는 사업 실시 사후에 관련 심의위원 또는 평가자의 책임을 묻는 것이 바람직하다.
- 심의위원회에 교통공학인력을 더 확충해야 한다. 공학에 대해 전혀 모르면서 심의를 하는 경우도 있다.
- 심의에 적합한 전문가를 배치해야 한다.
- 평가비용 공탁제는 평가기관의 경제적 안정성을 보장해 주는 것 외에 어떤 기능이 있는 것인가?
- 교통영향평가에 공탁제를 도입하려고 한다면, 뚜렷한 업무분장과 운영지침을 만들어야 한다.
- 공탁제를 교통부문에만 도입하려는 의도는 무엇인가?

○ 자문위원 C

- 평가비용 공탁제를 우선적으로 도입한 후, 순차적으로 강화하는 방안이 있다.
- 또한 심의기능이 바르게 설 때, 그 효과가 더욱 커질 수 있을 것이다. 따라서 평가비

- 용 공탁제 도입과 동시에 심의기능을 강화하는 방안을 고려해야 한다.
- 평가수당의 현실화도 고려해야 할 문제 중의 하나이다.
- 사전심의를 강화하고 그 기능을 시정개발연구원이 담당하는 것이 바람직할 것이다.

### ○ 자문위원 D

- 현재 실시되고 있는 심의가 소홀하거나 교통영향평가자체가 문제라는 생각은 하지 않는다.
- 평가비용 공탁제를 통해 평가자를 보호하고, 대외적인 공신력을 회복할 수 있을 것이다.
- 평가비용 공탁제의 도입뿐만 아니라, 심의기능 강화 등 보완적인 제도를 동시에 도입해야 할 것이다.
- 또한 교통영향평가에는 사업계획을 축소할 수 있는 권한이 있음에도 현실적으로 활용이 되지 않고 있다. 관련 조항이 사실상 사문화 되어 있다. 이 제도의 활용을 통해 규모축소 등의 심의내용 강화에 노력을 기울일 필요가 있다.
- 교통영향평가가 교통환경개선에 기여한 바가 있다고 생각한다. 교통영향평가를 통한 '손익평가'를 해 보고, 그 결과를 여론화할 필요도 있다.

### ○ 자문위원 E

- 현실적으로 용량을 만족시키는 범위 내에서 건축설계를 한 경우에는 어떻게 건축물 층수를 축소할 수 있는가?
- 교통영향평가 심의에서는 하기 어려운 부분이 아닌가?

## ■ 교통영향평가제도에 대한 설문조사 결과

본 부록의 내용은 1995년에 실시된 [교통영향평가제도의 운영 현황 및 개선방안에 관한 설문조사]의 내용 중 ① 심의위원회에 대한 개선방안 ② 심의위원회의 문제점 ③ 관련행정 절차에 대한 문제점 ④ 평가서와 평가기관의 문제점 ⑤ 교통영향평가 관련 행정절차에 소요 되는 기간 ⑥ 교통영향평가의 사회적인 기여 정도 등에 관련한 항목을 정리한 것임

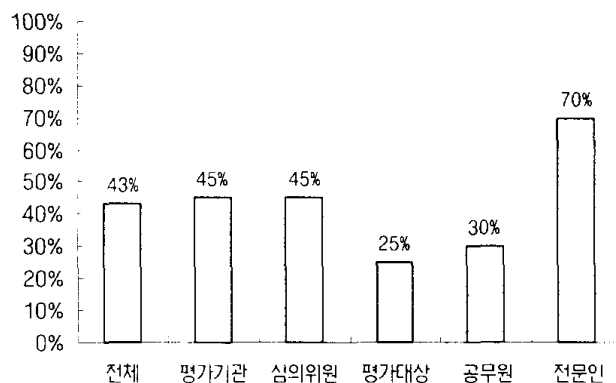
- 참고문헌 : 교통영향평가제도의 운영 현황 및 개선방안, 교통개발연구원, 1995년
- 설문작성 : 교통개발연구원
- 설문기간 : 1995년 4월 ~ 5월
- 설문대상

	배포수	회수율	대상
평가기관	30	83.3%	기술사(50%), 비기술사(50%)
평가대상	30	76.6%	건축주(50%), 건축설계사(50%)
심의위원	30	73.3%	각 직할시, 도의 심의위원중 교통전문인 2인 선정
관련공무원	30	73.3%	각 직할시, 도의 관련 공무원
전문인	30	66.7%	도시계획, 기타 교통관련 연구원
계	150	75.3%	

## □ 심의위원회에 대한 개선방안별 설문 결과

### 1. 심의위원 Pool제도를 운영한다.

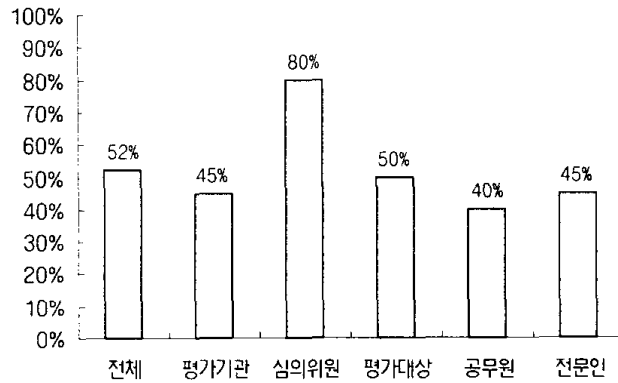
그룹	지지율(%)
전체	43%
평가기관	45%
심의위원	45%
평가대상	25%
공무원	30%
전문인	70%





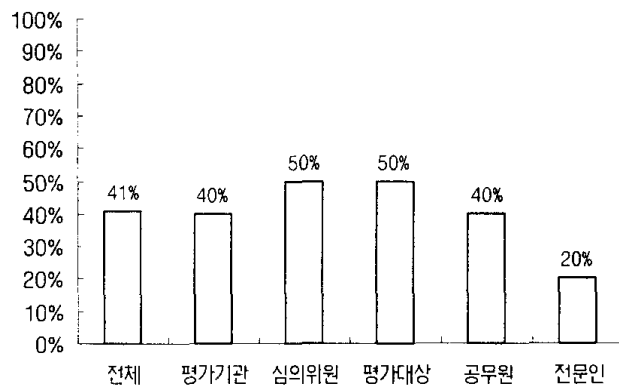
2. 위원회는 전문가별 일정비율로 구성한다.

그룹	지지율(%)
전체	52%
평가기관	45%
심의위원	80%
평가대상	50%
공무원	40%
전문인	45%



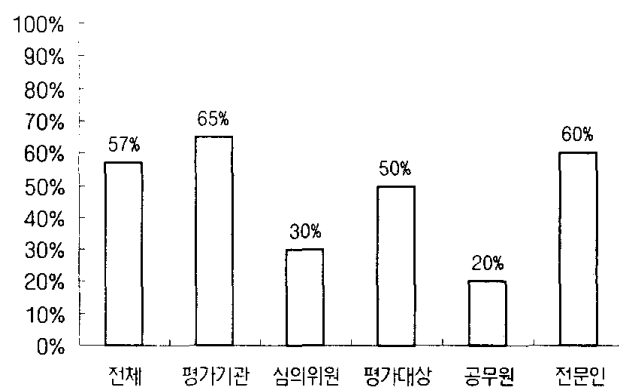
3. 공무원 구성비율은 줄이고 관계전문가 비율을 확대한다.

그룹	지지율(%)
전체	41%
평가기관	40%
심의위원	50%
평가대상	50%
공무원	40%
전문인	20%



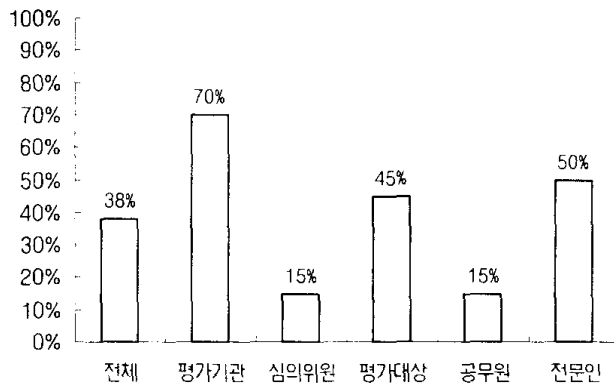
4. 중대사안은 많은 위원이, 경미한 사안은 소수위원이 심의토록 구성하여 탄력적으로 운영한다

그룹	지지율(%)
전체	57%
평가기관	65%
심의위원	30%
평가대상	50%
공무원	20%
전문인	60%



5. 심의위원회에 대해 심의에 관련없는 교통기술사 1인을 위족으로 참석시킨다.

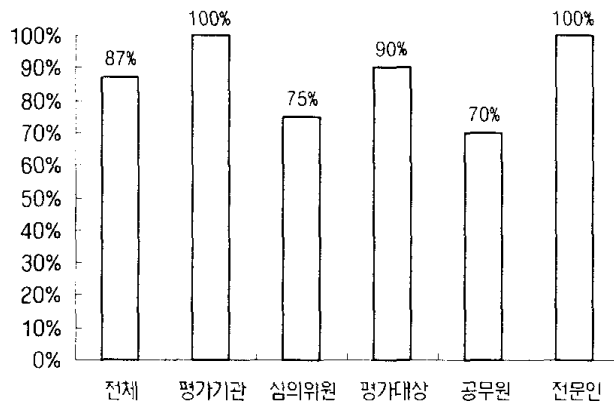
그룹	지지율(%)
전체	38%
평가기관	70%
심의위원	15%
평가대상	45%
공무원	15%
전문인	50%



□ 심의위원회의 문제점에 대한 설문 결과

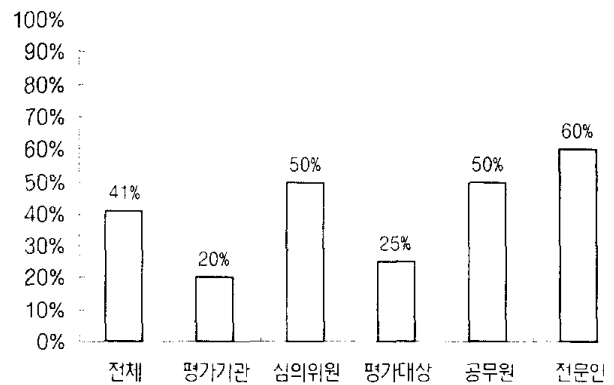
1. 일관성있는 심의기준이 없다.

그룹	지지율(%)
전체	87%
평가기관	100%
심의위원	75%
평가대상	90%
공무원	70%
전문인	100%



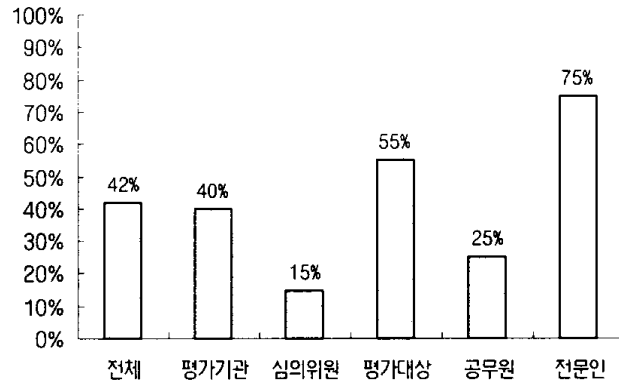
2. 심의항목이 개괄적이다.

그룹	지지율(%)
전체	41%
평가기관	20%
심의위원	50%
평가대상	25%
공무원	50%
전문인	60%



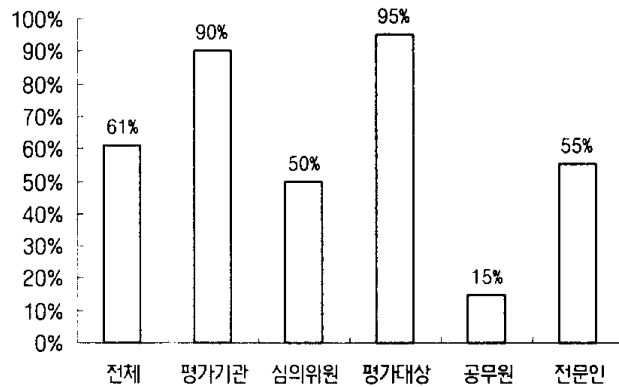
3. 심의가 공정하지 못하다.

그룹	지지율(%)
전체	42%
평가기관	40%
심의위원	15%
평가대상	55%
공무원	25%
전문인	75%



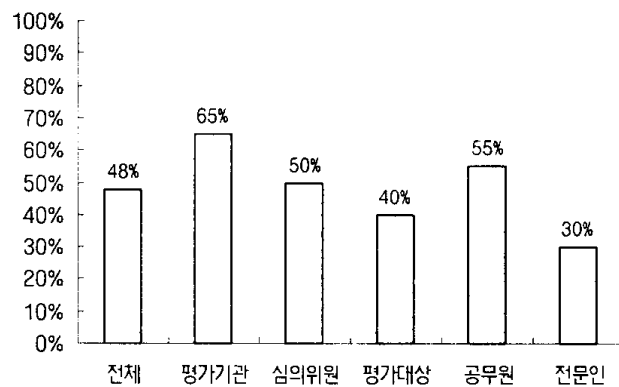
4. 무리한 교통개선대책을 강요한다.

그룹	지지율(%)
전체	61%
평가기관	90%
심의위원	50%
평가대상	95%
공무원	15%
전문인	55%



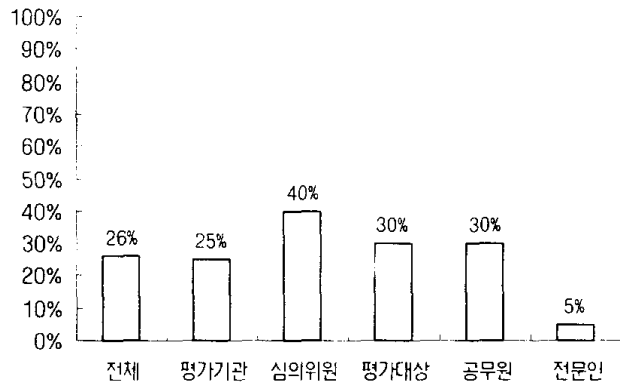
5. 심의위원회에 위촉직 중 비교통전문가가 너무 많다.

그룹	지지율(%)
전체	48%
평가기관	65%
심의위원	50%
평가대상	40%
공무원	55%
전문인	30%



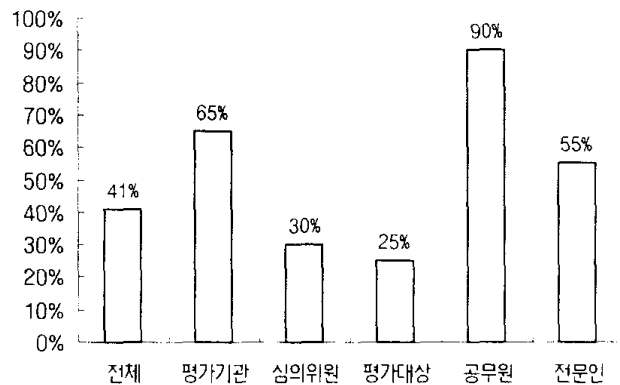
6. 공무원의 비율이 전문가에 비해 너무 많다.

그룹	지지율(%)
전체	26%
평가기관	25%
심의위원	40%
평가대상	30%
공무원	30%
전문인	5%



7. 심의위원회의 의결방식에 문제가 있다.

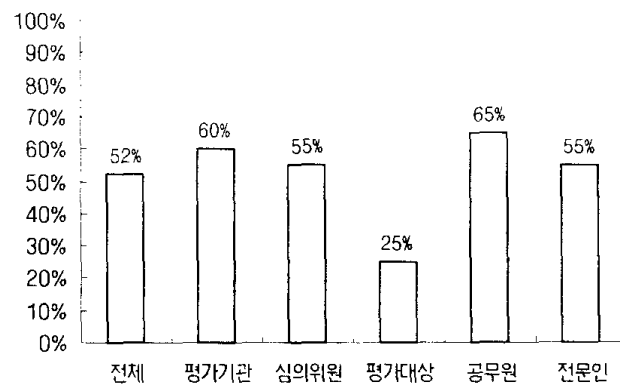
그룹	지지율(%)
전체	41%
평가기관	65%
심의위원	30%
평가대상	25%
공무원	90%
전문인	55%



□ **관련행정절차에 대한 문제점**

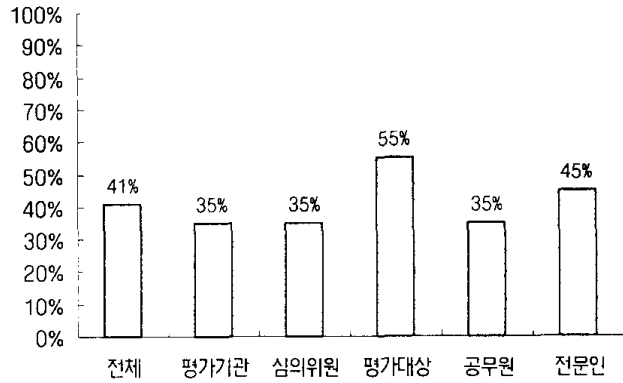
1. 거쳐야하는 관련기관이 너무 많다.

그룹	지지율(%)
전체	52%
평가기관	60%
심의위원	55%
평가대상	25%
공무원	65%
전문인	55%



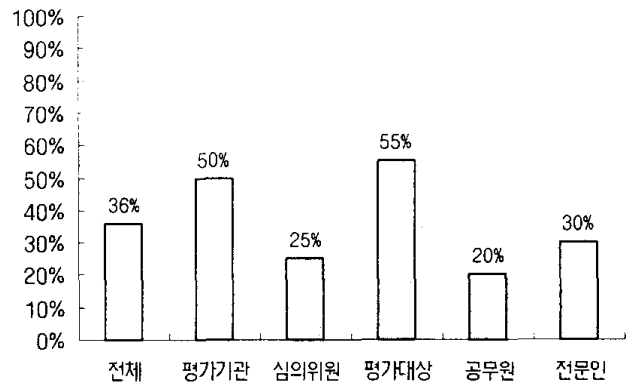
2. 심의기간이 너무 길다.

그룹	지지율(%)
전체	41%
평가기관	35%
심의위원	35%
평가대상	55%
공무원	35%
전문인	45%



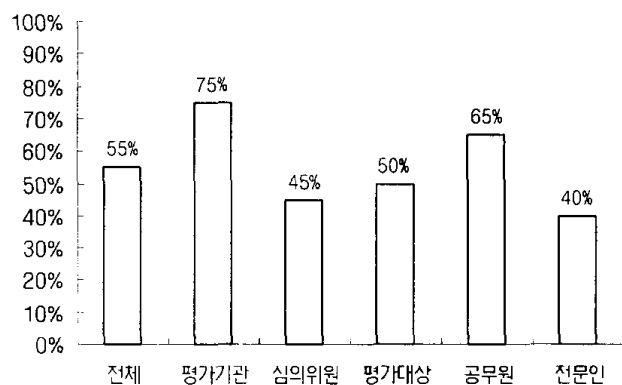
3. 심의절차가 까다롭다.

그룹	지지율(%)
전체	36%
평가기관	50%
심의위원	25%
평가대상	55%
공무원	20%
전문인	30%



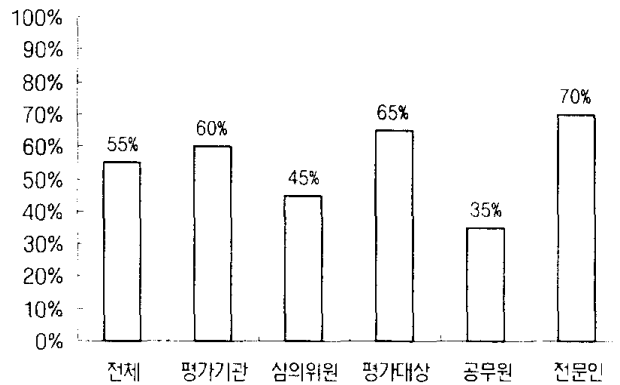
4. 관련공무원이 비교통전문인이다.

그룹	지지율(%)
전체	55%
평가기관	75%
심의위원	45%
평가대상	50%
공무원	65%
전문인	40%



5. 행정처리의 지연이 많이 조래되고 있다.

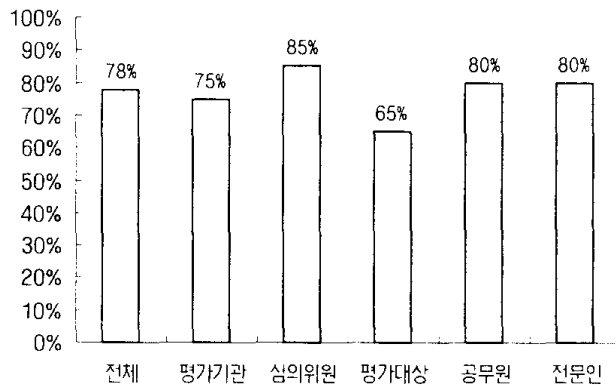
그룹	지지율(%)
전체	55%
평가기관	60%
심의위원	45%
평가대상	65%
공무원	35%
전문인	70%



□ 평가서와 평가기관의 문제점에 대한 설문결과

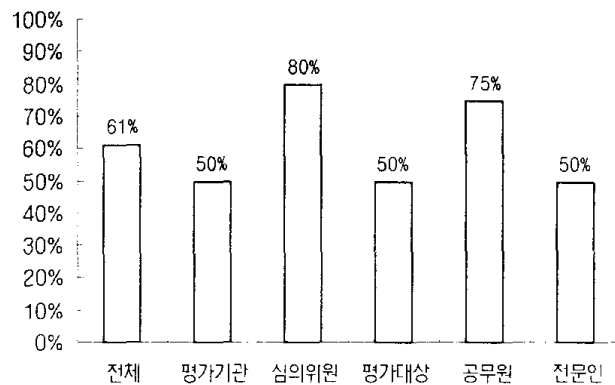
1. 조사가 제대로 이루어지지 않고 있다.

그룹	지지율(%)
전체	78%
평가기관	75%
심의위원	85%
평가대상	65%
공무원	80%
전문인	80%



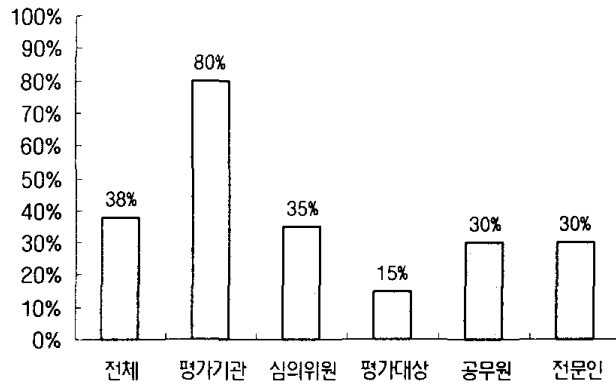
2. 주변지역에 대한 현황파악이 제대로 안되고 있다.

그룹	지지율(%)
전체	61%
평가기관	50%
심의위원	80%
평가대상	50%
공무원	75%
전문인	50%



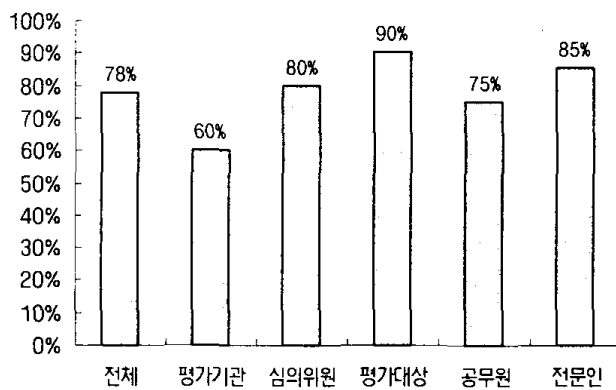
3. 평가의 대가가 너무 낮다.

그룹	지지율(%)
전체	38%
평가기관	80%
심의위원	35%
평가대상	15%
공무원	30%
전문인	30%



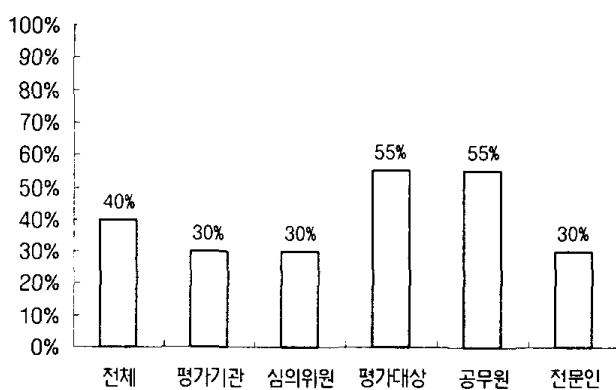
4. 문제점 분석과 개선방안이 형식적이다.

그룹	지지율(%)
전체	78%
평가기관	60%
심의위원	80%
평가대상	90%
공무원	75%
전문인	85%



5. 주변 교통개선에 많은 도움이 안된다.

그룹	지지율(%)
전체	40%
평가기관	55%
심의위원	30%
평가대상	55%
공무원	55%
전문인	30%



□ 중앙과 각 지방자치단체에서 실시하고 있는 교통영향평가 관련행정절차에 소요되는 기간은?

- ① 신속히 처리되고 있다. ② 타 행정절차에 비해 짧다. ③ 적당하다.(모르겠다)  
 ④ 조금길다. ⑤ 너무 기간이 길다.

○ 설문 결과

	①	②	③	④	⑤
전체	-	-	28%	36%	21%
평가기관	-	-	-	60%	-
심의위원	-	-	40%	-	-
평가대상	-	-	-	35%	45%
공무원	30%	-	30%	-	-
전문인	-	-	45%	40%	-

□ 교통영향평가 심의로 인하여 무리한 교통개선사업의 부담이나 수용불가능한 심의로 이의를 느낀 적이 있었습니까?

- ① 있다. ② 조금 있었다. ③ 많았다.

○ 설문 결과

	N/A	①	②	③
전체	24%	33%	23%	20%
평가기관		50%	-	30%
심의위원		35%	35%	-
평가대상		40%	-	45%
공무원	40%	-	30%	-
전문인	55%	-	-	-



□ 교통영향평가를 시행하는 평가기관의 평가는 주변 교통개선에 어느 정도 도움이 된다고 생각하십니까?

- ① 많은 도움이 된다.                      ② 조금 도움이 된다.                      ③ 그냥 그렇다.(모르겠다)  
 ④ 비용에 비해 도움이 적다.              ⑤ 전혀 도움이 안된다.

○ 설문 결과

	①	②	③	④	⑤
전체	31%	37%	-	-	-
평가기관	60%	-	-	-	-
심의회원	45%	40%	-	-	-
평가대상	-	25%	-	-	-
공무원	-	50%	-	-	-
전문인	-	40%	-	20%	-

□ 현행 교통영향평가는 개별 건축물에 따른 교통영향과 개선대책이므로 이에 대한 효과가 인문시되고 있으며 주변의 교통상황과의 연계성이 적으므로 블록단위 전체에 대한 영향평가를 실시하는 방안이 논의되고 있습니다. 이에 대한 의견은?

- ① 꼭 필요하다.                      ② 필요하나 현재로서는 시기상조이다.                      ③ 그냥 그렇다.  
 ④ 실효성이 없을 것 같다.              ⑤ 불필요하다.

○ 설문 결과

	①	②	③	④	⑤
전체	39%	33%	-	21%	-
평가기관	35%	30%	-	-	-
심의회원	-	-	-	35%	-
평가대상	55%	-	-	-	-
공무원	45%	-	-	-	-
전문인	-	50%	-	-	-

□ 평가비용에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

- ① 아주 비싸다.    ② 비싸다.    ③ 적당하다.    ④ 싸다.    ⑤ 아주 싸다.

○ 설문 결과

	①	②	③	④	⑤
전체	-	22%	27%	34%	-
평가기관	-	-	-	60%	-
심의위원	-	-	50%	-	-
평가대상	-	40%	40%	-	-
공무원	-	30%	-	-	-
전문인	-	-	-	20%	-

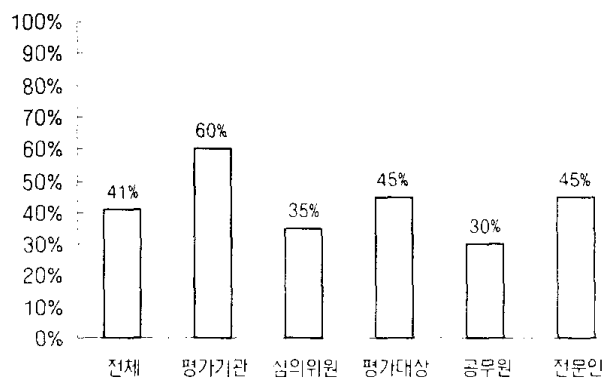
□ 현행 심의위원회 심의방식은?

- ① 아주 좋다.    ② 좋다.    ③ 적절하다.    ④ 문제가 조금있어 수정이 필요하다.  
⑤ 잘못되어 있으므로 심의방식을 바꾸어야 한다.

○ 설문 결과

	①	②	③	④	⑤
전체	-	-	34%	41%	-
평가기관	-	-	-	60%	30%
심의위원	-	-	50%	35%	-
평가대상	-	-	40%	45%	-
공무원	-	-	45%	30%	-
전문인	-	-	-	45%	30%

□ 현행 심의위원회 심의방식은 문제가 있으므로 수정이 필요하다.



## 참고 문헌

---

## 【참고 문헌】

- 건설교통부, 「환경·교통·재해등에관한영향평가법시행령및시행규칙」, 2000
- 송헌 R&D 부설 교통기술연구원, 「교통영향평가 업무처리편람」, 2000.6
- 대교엔지니어링, 「도시교통 및 교통영향평가 관련법규」, 2000.1
- 신연식, 심재익, 「1997년 교통영향평가서 분석 및 교통영향평가 제도개선」, 교통개발연구원, 1998
- 한국사전연구소, 「법률학 대사전」, 1995
- 건설교통부, 「교통영향평가제도의 개선방안 간담회자료」, 1995.8
- (사)한국교통기술사협회, 「도시교통정비촉진법개정(안)에 대한 (사)한국교통기술사협회 의견서」, 1995.8
- (사)한국교통기술사협회, 「교통영향평가에 관한 세부시행지침(안)에 관한 교통기술사협회 의견서」, 1995.6
- 이재길, 김태희, 「교통영향평가제도의 운영현황 및 개선방안」, 교통개발연구원, 1995
- 이재길, 김무환, 「1993년도 교통영향평가서 검토 및 교통영향평가제도의 실효성제고방안」, 교통개발연구원, 1994
- 이재길, 김태희, 「1992년도 교통영향평가서 검토」, 교통개발연구원, 1993
- 이종호, 「교통영향평가제도의 개선방안」, 교통개발연구원, 1993.6
- 원제무, 「교통영향평가제도의 과제와 선택」, 서울시립대학교, 1993

시정연 2000-PR-05

## 서울시 교통영향평가제도의 공정성 확립방안

---

발행인 권원용

발행일 2000년 8월 14일

발행처 서울시정개발연구원

100-250 서울시 중구 예장동 산 4-5

전화: (02)726-1070 팩스: (02)726-1291

---

본 출판물의 판권은 서울시정개발연구원에 속합니다.