

■ 論 文 ■

미국의 PI제도 및 국내도입 방안

Overview of PI Systems in the United States and its Application to Korea

김 태 완

(중앙대학교 도시공학과 조교수)

윤 성 순

(인천대학교 동북아물류대학원 교수)

권 영 인

(한국교통연구원 연구위원)

목 차

- I. 서론
- II. 미국의 PI제도
 - 1. PI의 목적 및 기법
 - 2. PI의 세부내용
- III. 한국의 PI제도 도입방안
- 1. 현행 PI제도
- 2. PI제도 평가 및 개선방안
- IV. 결론
- 참고문헌

Key Words : 주민참여제도, Public Involvement, PI, 사회적갈등, 도로건설사업

요 약

최근 들어 경부고속철도 천성산 구간, 외곽순환도로 사패산터널 등 주요 국가건설사업이 주민 또는 환경단체의 반대로 지연되거나 표류하는 사례가 많이 발생하고 있다. 한국사회의 민주주의 발달, 주민의 참여의식 강화, 환경에 대한 관심 증대 등을 고려할 때 이러한 분쟁이 발생하는 것은 자연스러운 일일 수도 있으나 분쟁의 장기화에 따른 사회적 비용의 증대, 집단간의 갈등심화를 고려할 때 분쟁요인을 사전에 해결하고 국가건설사업을 원활하게 추진하려는 노력이 필요하다. 본 연구에서는 우리보다 한발 앞서 이러한 갈등을 경험하고 이를 해소하기 위하여 주민참여 제도를 활발히 운영하고 있는 미국의 PI제도의 기법들을 살펴보고 이와 비교하여 현재 우리나라의 주민참여제도의 미비점 및 개선방안을 제시하고자 한다.

Recently, several national construction projects such as Chunsung Mt. section of Kyungbu High Speed Rail or Sapae Tunnel of Seoul Outer Ring Road have been delayed or suspended due to the objections of residents or environmental organizations. Considering the development of democracy, increased public participation and interests on environmental issues in Korea, the generation of these social conflicts may be natural phenomenon. However, it is necessary to find measures to effectively implement major construction project and save costs related to social conflicts. In this paper, PI techniques in the United States are investigated and in comparison, the weakness and improvement plans for Korea's current public participation system have been suggested.

I. 서론

사회적 갈등이란 구성원간의 의견 불일치 또는 이해 관계가 상충되는 상태에서 민주사회에서 다양한 이념 및 가치판단이 인정되고 개인의 이익이 우선시 될 수 있음을 고려하면 지극히 당연한 현상이라고 볼 수 있다. 이러한 사회 갈등은 기존 사회체계의 경직화를 막고 혁신과 진화를 위한 동력이 되는 순기능이 있는 반면 갈등이 적절하게 해소되거나 조정이 되지 못할 경우 정치, 사회, 경제적으로 불안 요인이 되어 사회의 발전을 심각하게 저해할 수 있다.

한국은 오래 전부터 권위주의적인 정치, 사회문화가 형성되어 왔으며 1960년대 이후에는 특히 경제성장 우선, 후배분의 정책으로 사회적 갈등은 억압되어 왔으며 갈등은 비효율적이고 좋지 않은 것이라는 인식이 널리 퍼져왔다. 그러나 80년대 들어 정치적 민주화와 함께 경제가 성장하고 국민들의 의식수준이 높아짐에 따라 노사관계, 보건·복지, 농업, 사회간접자본 및 환경 등 다양한 분야에서 이해 당사자간의 다양한 갈등이 표출되기 시작하였다. 더 큰 문제점은 이러한 갈등이 조정, 협의나 법의 판단에 따라 합리적으로 해소가 되는 것이 아니라 갈등 주체가 압력이나 집단행동 등을 통하여 정치적으로 타결시키려는 경향이 있다는 것이다. 지난 긴 세월동안 우리 사회는 갈등을 합리적으로 해소시킬 수 있는 법적, 사회적 제도를 제대로 갖추지 못했을 뿐 아니라 일반 국민들조차 서로 다른 의견을 가진 집단간의 이해와 조정 능력을 갖지 못하였음을 상기하면 이러한 경향은 자연스러운 것이라 할 수 있다. 그러나 한국사회가 진정한 선진사회로 나아가기 위해서는 앞서 언급한 바와 같이 갈등의 순기능은 강화시키되 역기능은 최대한 억제할 수 있도록 제도적 문화적 개선을 이루어 사회가 역동성을 가지면서도 안정된 발전을 이루어 나가도록 할 필요가 있다.

우리보다 20~30년 앞서 건설사업과 관련한 갈등을 경험하여 왔던 선진국에서는 사업의 계획부터 운영까지 전 단계에 걸쳐 관련 주민 및 단체의 의견을 능동적으로 반영하는 PI(Public Involvement) 제도를 시행해 오고 있다. 외국에서는 PI에 대한 법적 규정 및 지침, 제도적 운영방안, 효과분석 및 개선방안 등에 대하여 많은 연구결과가 있으나 우리나라의 경우 아직 PI도입의 초기단계로서 선행연구는 그다지 많지 않다. PI에 관한 기법들을 아주 상세히 기술하고 있는 Public

Involvement Techniques for Transportation Decision-making(US DOT 1996)에서는 PI의 기법을 정보제공, 회의참가, 의견반영, 참가유도의 네 가지 목적으로 분류하여 그 내용을 상세히 설명하고 있다. Lynott와 Keever(2000)은 사업의 단계별로 PI의 목적이나 대상, 논제의 깊이가 달라짐을 서술하였다. 국내의 경우 김용웅(1997)은 우리나라의 국토개발과 관련한 분쟁사례를 연구하여 이러한 갈등이 내용적 측면에서는 이익갈등과 권한갈등으로 원인적 측면에서는 기술, 정치, 및 행정적 요인으로 나눌수 있다고 하였다. 권영인(2003)은 영국, 독일 및 국내의 도로설계과정을 비교하여 이용자의 참여를 개선하는 방안으로 참여의 빈도와 시기를 조정하는 것이 우선적으로 검토되어야 된다고 하였다. 황치영(2004)은 서울시의 Green Parking 매뉴얼에서 주민의 협력을 이끌어내기 위해 워크샵, 현지체험조사, 주민설명회, 사업계획 설명회 및 다양한 홍보활동을 실시할 것을 제시하고 있다. 이외에도 시정개발연구원(1996)의 주민참여형 주거지 정비수법개발에 관한 연구, 이수장(1996)의 기피시설입지의 갈등해소에 관한 연구 등이 있으나 이들 연구는 주로 도시계획과 관련한 주민참여를 다루고 있다.

본 연구에서는 도로건설사업을 중심으로 우리보다 한 발 앞서 이러한 사회적 갈등을 경험하였고 그 해결방안의 하나로서 주민참여제도(PI: Public Involvement)가 성공적으로 정착된 미국의 제도 및 기법을 살펴보고 우리나라에 있어 갈등해소를 위한 제도개선 방안에 대하여 논하고자 한다.

II. 미국의 PI 제도

1. PI의 목적 및 기법

미국에서는 1990년대 들어 PI를 건설사업에 있어서의 필수적인 과정으로 인식하여 사업시행자가 사업에 필요한 인적·물적 자원의 상당부분을 PI에 할당하고 있다. 이는 특히 도로사업의 경우 이동성의 향상이라는 편익이 있는 반면 도로 주변지역에 환경 및 교통피해, 지역사회의 단절 등 여러 가지 악영향도 발생할 수 있으므로 상충되는 두 결과에 대한 적절한 균형을 이루어야 그 사업의 정당성이 확보될 수 있으며 원활하고 효율적인 사업수행이 가능하기 때문이다. 미국에서 PI는 크게 사업 내용을 이해관계자에게 어떻게 알릴 것인지,

〈표 1〉 도로사업의 단계별 PI 특성

구분	지역계획	교통분석	환경영향평가	설계	건설	운영·유지
목적	지역계획에 의견 반영	도로 및 교통계획 의견반영	특정사업에 의견 반영	특정지점설계에 대한의견, 주민에 필요한 정보제공	건설에 따른 정보 제공, 주민과의 긍정적 관계유지	유지 보수, 정제, 환경 등에 관한 정보 제공
활동초점	지역	지역/도로노선	사업시행지	특정지점	특정지점	특정지점
시점	초기부터 지속	초기부터 지속	초기부터 지속	설계초기 20~30%시, 그후로는 필요시	직접관련자와 정기적인 접촉, 일반시민과 대화 지속	필요시 정기적으로
대상	지역의 모든 관계자, 소수의 그룹	지역의 모든 관계자, 도로이용자, 소수의 그룹	지역의 모든 관계자, 도로이용자, 소수의 그룹	직접 영향권내 이해관 계자	일반 통행자, 사업지 인근지역민, 방송매체	일반 통행자, 지역이해단체
논제의 깊이	가치중심 성장/비성장 대중교통/도로	수단중심 대중교통/도로	대안중심 대안 선택을 위한 교통 및 환경 분석	설계중심 선형 및 교차로 결정	시공에 따른 영향 중심 교통관리계획	서비스 중심 도로교통체계 및 운영에 대한 일반적 정보제공

출처 : J. Lynott, D. B. Keever, Public Involvement in Transportation Design Projects, TRB paper No. 00-0648, 2000.

이해 관계자의 의견을 어떤 방법으로 청취할 것인지, 그리고 제시된 의견을 어떻게 반영할 것인지에 주안점을 두고 있으며 또한 능동적인 이해관계자 외에 침묵하는 다수(Silent majority)를 어떻게 토론의 장으로 이끌어 내며 그들의 의견을 반영할 것인지도 주요한 관심 사항이다. 그러나 무엇보다 이를 위해서는 정부기관 등 사업 시행자가 여러 이해관계자의 요구와 관심을 이해하고 수용하려는 태도가 필요하다고 할 수 있다. 도로 사업에 있어 PI의 주요 목적은 다음과 같다.

- 도로이용자의 이동성에 대한 욕구에 부합하기 위한 주민의 의견 반영
- 도로시설 개선에 관한 계획과정, 필요성, 그리고 재원의 투자에 관한 주민의 이해와 인지도 제고
- 이해 관계자들의 공감대 형성과 사업의 우선 순위 에 대한 지원
- 재원조달에 있어서의 영향력 행사를 유도
- 법적인 요구사항 충족

미국에 있어서의 도로사업은 크게 지역계획, 교통분석, 환경영향평가, 설계, 시공, 운영 및 유지관리의 6개 과정으로 나눌 수 있는데 각 단계별로 지속적으로 PI가 행하여지고 있으나 그 범위나 주요 논제 등은 달라진다. 예를 들면 지역계획에서 운영 및 유지관리의 단계로 진행되면서

PI의 지리적 범위는 지역적 범주에서 특정 지점으로 줄어들며 논제들의 깊이도 세밀하고 기술적으로 변화되므로 PI 참가자들에게 요구되는 지식의 유형도 달라지게 된다.

다양한 PI 기법들이 연방 및 각 주의 도로국 및 MPO에 의해 매뉴얼로 개발되고 있는데 연방의 「Public Involvement Techniques for Transportation Decision-making」에는 PI기법을 1)주민에게 정보를 제공하는 기법 2)회의에의 참가를 통한 기법 3)참가자로부터의 피드백 4)참가를 유도하기 위한 기법 등의 네 가지로 대별하고 있다. 이 들 중 대표적인 것으로는 도로사업 시행자가 주최하는 공식행사로 특정안전이나 제안 직전에 행하여 지는 공청회, 계획에 관련한 대표자 그룹에 의해서 공통의 문제점을 의논하는 시민자문위원회(CAC: Citizens Advisory Committee), 특정 토픽에 대하여 관심있는 사람을 중심으로 의논하고 방향을 파악하는 포커스 그룹 미팅, 그리고 시민과 계획안 작성자의 정보교환의 장으로서 계획안에 대한 설명과 함께 시민의 의견도 청취하는 대중모임(Public Meeting)이 있다.

2. PI의 세부내용

미국의 연방에 의해 개발된 PI의 세부기법 등은 〈표 2〉와 같으며 이들 중 우리나라에서 아직 시행되지 않거나 비교적 생소한 기법을 몇가지 예를 들어 설명하고자 한다.

〈표 2〉 PI의 기법

목적		PI 기법
정보제공	중심이 되는 그룹의 조직화	시민자문위원회
		행정 및 결정단계에의 시민참가
		Collaborative Task Forces
	교통약자의 참가 촉진	장애자, 소수인종 및 저소득자의 참가
		실질적인 정보제공과 커뮤니케이션 방법 확립
	정보자료(전자미디어, 뉴스 레터, 홈페이지 개설, 기자회견, 포스터 등)	
중심인물 인터뷰		
브리핑		
비디오, 전화, 미디어		
회의참가	직접적인 회의참가	Public Meeting
		Public Hearing
		오픈 하우스
		Conference
		워크샵
	회의주제 선택	Brainstorming
		검토집회(Charrettes)
		비저닝(visioning)
		소그룹 기법
		온라인 서비스
피드백	의견교환의 수단제공	핫 라인
		모임장소(Drop-in Centers)
	문제해결 프로그램	중심 그룹
		시민의식조사
참가유도	이벤트 개최	교통 박람회, 게임, 콘테스트
		회의 출석방식의 개량
	회의 운용방식의 개량	Role playing
		시찰
		비공식적인 집회, 이벤트
	커뮤니케이션방법 모색	텔레비전(쌍방향 통신)
		비디오디스플레이, KIOSK
컴퓨터 프레젠테이션, 시뮬레이션		
원거리 화상회의		

출처 : USDOT, Public Involvement Techniques for Transportation Decision-making, 1996.

• 시민자문위원회(Civic Advisory Committee)

시민자문위원회는 사업의 목표와 과정을 주민들에게 설명하고 주민들의 의견을 청취하기 위한 장으로서 정기적으로 모임을 갖고 공통관심사항에 대하여 토론을 벌이는 이해관계자들을 대표하는 기구이다.

• 정책 및 결정참여 시민(Citizens on decision and policy body)

환경, 업무, 지역의 이해관계, 특정지역 등을 대표할 수 있는 사람들을 정책입안이나 주요결정사항에 참여시

키기 위하여 위원회를 설립할 수 있다. 이 위원회(Civic Committee)는 직접 결정을 내릴 수 있도록 권한을 부여하거나 아니면 정책을 입안하는데 도움만을 주도록 운영할 수 있으며 공무원에 의한 지명, 자원봉사자, 주민들의 자체선출 등 다양한 방법을 통하여 위원을 구성한다.

• 협동적 태스크포스(Collaborative Task Force)

협동적 태스크포스는 제한된 시간 내에 어려운 이슈에 대하여 결론을 내리거나 해결책을 제시하기 위한 조직이다. 시민자문위원회나 정책 및 결정참여 시민과 다른 점은 전자는 순수하게 자문의 역할을 하며 문제에 대한 토론 등을 통하여 다양한 의견을 제시하고 후자는 다른 공무원 또는 다른 위원회와 함께 주요 결정을 내리거나 권고(recommendation)를 하는 기능이 위주인 반면 협동적 태스크포스는 특정한 문제에 대하여 하나의 합의나 해결책을 필히 도출해내는 점이 다르다.

• 소외집단의 참가촉진

장애자나 저소득자, 소수인종 등 여러 가지 제약여건으로 인해 PI 프로그램 참여도가 일반인에 비하여 저조한 계층을 최대한 PI 프로그램에 참여할 수 있도록 하기 위하여 지역단체나 종교단체를 이용하거나 그들에게 편리한 시설, 시간, 언어를 제공하고 필요하다면 그들이 주로 모이는 곳에서 회의를 개최한다.

• 메일링 리스트, 정보자료(전자미디어, 뉴스 레터, 홈페이지 개설, 기자회견, 포스터 등)

메일링 리스트에 관련 주민들의 인적사항 및 PI 참여사항을 기록하여 우편물을 발송하고 광고, 배지, 브로슈어, 팸플렛, 전단지, 쇼핑봉투, 신문, 인터넷 홈페이지, 포스터, 뉴스레터 등 다양한 형태로 불특정 다수에게 정보를 제공한다.

• 대변인과 자원봉사자

대변인은 주민, 시민단체, 또는 사업이나 정책활동과 관련된 단체들을 만나 정책이나 사업에 대한 정보를 제공하고 주민들의 참여와 의견제시를 이끌어 내는 사람이며 자원봉사자는 공무원이 PI 프로그램을 개발하고 실행하는 것을 자발적으로 도와주는 지역주민을 말한다.

• 오픈하우스(Open house)

오픈하우스는 사람들이 사업에 대한 정보를 얻을 수

있도록 마련한 비공식적인 장소로서 주민설명회와는 달리 토론이나 발표 등이 없으며 참석자를 위한 좌석배치도 없는 대신 방문자는 전시된 자료나 대기하고 있는 주최요원으로부터 정보를 얻기도 하고 의견을 교환하기도 한다.

• **Brainstorming**

브레인스토밍은 참석자들이 자유롭게 아이디어를 제시하는 모임으로 제시된 의견을 평가나 커멘트를 거치지 않고 나열을 한 뒤 합의나 결론에 이르기 위해 나열된 의견들을 분류하고 평가하여 우선순위를 결정하는 순서로 진행된다. 브레인스토밍은 보통 6~10인 정도로 구성되는데 문제해결을 위한 참신한 아이디어를 이끌어 내는데 유용하며 토론과정에서 문제점이 무엇인지가 보다 명확해지기도 한다.

• **Charrettes**

차렛테는 어떤 문제에 대한 해결책을 주어진 시간 내에 제시하기 위하여 이루어지는 강도 높은 토론을 말한다. 주최자가 보통 토론의 목적과 시간제약을 회의진행 전에 명확하게 알려주어야 하며 회의를 주재하는 사람은 지역주민, 공무원 대표나 전문가들로 구성된 참석자로부터 가능한 모든 의견을 도출해 내어야 한다.

• **Visioning**

비전닝은 20~30년의 장기계획이나 이슈들을 다루기 위하여 개최되는 일련의 회의를 말한다. 참석대상은 일반 주민으로 회의나 설문조사 등을 통하여 제시된 의견을 종합적으로 검토하여 정책을 입안하는데 활용된다.

• **방문센터(Drop-in center)**

방문센터는 해당지역 내에 위치하여 주민들이 수시로 들러 정보를 교환하는 장소를 제공한다. 방문센터는 굳이 고정된 위치에 설치할 필요는 없고 이동차량을 이용할 수도 있으나 주민들이 항상 이용하기 편리한 장소와 시간에 서비스를 제공하여야 한다. 또한 일시적으로 운영되기 보다는 사업시작 초기부터 지속적으로 운영을 하는 것이 바람직하며 사업이 진행되는 과정의 모든 자료를 축적하여 주민들이 언제 무슨 일이 일어났는지 알 수 있도록 한다.

• **중심그룹(Focus group)**

교통사업에서 사업시행자나 공무원이 지역주민의 관

심, 요구, 기대사항 등을 알기 위해 사용하고 있다. 참여주민을 선택하는 방법은 무작위로 뽑는 방법과 일정 기준에 부합되는 사람을 뽑는 방법이 있는데 전자는 지역주민 전체의 의견을 알고자 할 때, 후자는 특정문제에 관하여 주민의 생각을 알고자 할 때 이용된다.

III. 한국의 PI제도 도입방안

1. 현행 PI제도

우리나라의 경우 500억 원 이상의 대규모 건설사업의 시행 시에 건설기술관리법 시행령 제38조 규정에 의하여 타당성 조사 단계부터 관계 기관과 전문가 등의 검토, 기본계획시에 관계기관협의, 기본설계시에 시민공람, 실시설계시에 주민설명회가 개최되도록 규정하고 있다.

사업에 대한 정보는 타당성 조사 단계에서 개략적인 노선계획 등이 설정된 후에 기본설계 단계에 들어서서 비로소 <표 3> 및 <그림 1>과 같이 주민설명회의 형식으로 일반에게 공개된다. 사업자는 타당성 계획 단계의 기본틀을 변경하기 쉽지 않은 시기에 이해 관계자들의 요구사항들이 제시되어 이로 인한 이해 대립으로 갈등이 확산되어가는 경우가 빈번히 발생하고 있다. 이는 기존의 사업추진 체계가 주민 또는 공공의 의견을 충분히 반영할 수 없는 구조적인 문제를 가지고 있기 때문이다. 우리나라에서의 공공사업에 대한 시민 참가는 매우 제한적으로 이루어지고 있다. 사업의 구상, 타당성 조사, 기본설계의 근간이 되는 상위 계획 수립시 시민의 의견수렴과정이 미약하며, 실제적으로 보장된 주민참가의 내용 대부분은 고시, 공람 등의 일방적인 형태를 취하고 있다. 영향평가의 시행 단계에서 이루어지는

<표 3> 실시설계, 영향평가시 주민참여

구분	실시설계의 주민설명회	환경영향평가의 주민설명회
근거법	도로법	환경영향평가법 제9조
설명방법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 시정에 의해 동사무소에 게시 후 노선 설명회 실시 ○ 참석자 서명 및 의견수렴 ○ 노선위치 요약자료 배포 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중앙지와 지방일간지에 공고한 후 설명회 개최 ○ 필요시 공청회 개최 ○ 공시, 공람
설명내용	<ul style="list-style-type: none"> ○ 과업개요(배경, 목적) ○ 도로의 선형, 교통수요 ○ 노선의 종단면, 평면도 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 환경 현황의 조사 ○ 사업계획에 대한 대책 ○ 환경영향분석 및 저감방안
도로 사업의 추진상태	○ 실시설계(안)에 의한 구체적인 비교대안 노선이 결정된 상태	○ 실시설계(안)에 대한 환경영향 평가 이후

• 상호존중

PI 참가자들과의 의사소통은 상호존중에 입각하여야 한다. 그러나 일부 사업의 경우 주민들의 낮은 의식수준과 전문성을 구실로 사업시행자나 공무원이 주민의 의견을 무시하는 사례가 자주 발생하며 이는 결국 상호불신감으로 이어져 해결하기 어려운 갈등의 불씨를 제공하고 있다. 이의 해결을 위해서는 전문지식을 가진 주민의 참여 또는 전문가를 주민대표로 위임하고 공무원의 의식도 개선할 필요가 있다.

• 사업의 초기부터 시행

PI 활동은 가능한 한 사업초기에 먼저 시작되어야 하며 사업의 전 과정을 통하여 지속적으로 이루어져야 한다. 이를 위해서는 주민과의 접촉을 사업이 진행된 후에 시작함으로써 시간과 예산을 절감할 수 있다는 유혹을 버리고 사업시행자가 보다 적극적으로 주민의 의견을 반영하겠다는 의지를 가져야 한다. 또한 기본설계단계부터 주민의 참여가 가능한 현제도에 대한 보완도 필요하다.

• 투명하고 체계적인 수행

PI에서의 의사결정과정은 체계적이고 투명하게 확립되어야 한다. 최근에 인터넷의 발달과 언론의 자유가 확립되어 투명성 부분에서는 우리나라도 어느 정도 수준에 있다고 볼 수 있으나 주민참여제도 시행의 체계성 면에 있어서는 아직도 미흡하다고 할 수 있다. 이의 개선을 위해서는 우리 실정에 맞는 PI 매뉴얼의 개발, PI 전담 공무원의 육성 등의 노력이 필요하다.

• 공무원은 중재자로서의 역할

사업을 시행하는 공무원은 PI과정에서의 주도적인 역할을 하되 미리 결정된 사항을 추진하는 것이 아니라 PI 과정에서 제시된 여러 의견을 합리적으로 조정하고 중재하는 “정직한 중재자”로서의 역할에 충실하여야 한다. 또한 사업시행자는 사업의 목표, 방향, 그리고 시행과정을 명확하게 밝히고 이끌어 나가야 한다. 사업시행자의 주도적 역할을 위해서는 PI시행에 소요되는 충분한 인적·물적 자원의 확보가 우선되어야 한다.

이상의 6가지 PI 기본요건으로 우리나라의 PI현황을 분석해본 결과 가장 취약한 부분으로 쌍방향 의사소통 및 모든 이해당사자의 참여를 유도하는 부분이라고 할 수 있다. 이 두가지 요건은 PI의 가장 기본적인 요건이나 또한 법제도의 큰 틀을 바꾸지 않고서도 얼마든

지 시행가능한 사항이라 판단된다. 다만 이를 위해서는 기존 사업시행문화의 개선, 공무원의 의식개선 등이 이루어져야 하며 이에 대한 구체적인 개선안은 앞으로도 계속 연구가 되어져야 할 부분이다. 또한 우리나라 제도의 결함으로는 사업의 초기부터 주민의견을 수렴하지 못한다는 점이다. 이러한 문제점은 결과적으로 예산 및 시간상의 문제로 쌍방향 의사소통에의 제약, 주민의견의 미반영, 투명성의 결여 등 여러 가지 PI위해요소의 원인을 제공하기도 한다. 사업의 초기부터 주민의 의견을 반영하기 위해서는 전술한 바와 같이 사업의 초기부터 주민의견을 반영하는 것이 결과적으로는 사업비의 경감과 원활한 추진에 도움이 된다는 의식의 개선과 관련된 법제도의 개정이 필요하다. 나머지 세 가지 요건 즉 상호존중, 투명하고 체계적인 수행, 중재자로서의 공무원 등에 대하여는 어느 정도 수준에서 이루어지고 있거나 약간의 노력으로 개선이 이루어질 수 있는 사항이라 판단된다.

IV. 결론

본 연구는 미국의 PI제도를 살펴보고 이와 우리나라의 현황을 비교, 개선방안을 제시하였다. 우리나라에서 PI에 대한 관심이 이루어진 것은 사폐산 터널, 경부고속철도 천성산 구간 등 비교적 최근에 발생한 국가적인 갈등사태에 기인한다고 볼 수 있다. 국가의 SOC 사업의 원활한 추진과 예산낭비를 막기 위해 PI제도의 시행은 꼭 필요한 것으로 인식은 확산되고 있으나 아직 전반적인 국민의 의식수준, 대화와 타협의 문화 부재, 지역이기주의 등은 PI제도의 성공적인 정착에 장애요인으로 작용한다. 또한 선진국과 우리나라는 경제수준, 정치문화적인 여건이 다른 만큼 선진국 제도의 무분별한 도입은 상당한 부작용을 초래할 수 있으며 우리나라의 실정에 맞고, 제도의 큰 틀의 변화없이 적용할 수 있는 PI의 기법부터 점진적으로 도입을 하여야 할 것이다.

참고문헌

1. J. Lynott, D. B. Keever(2000), "Public Involvement in Transportation Design Projects". TRB paper No.00-0648.
2. US DOT(1996), "Public Involvement Techniques for Transportation Decision-making".

3. 고철환 외(2004), "갈등관리시스템 구축방안 연구보고서", 지속가능발전위원회.
4. 권영인 외(2003), "이용자 중심의 도로계획 및 운영체계 구축방안", 교통개발연구원.
5. 권영인, 박정욱(2004), "SOC 사업추진상의 사회적갈등 해소방안", 교통개발연구원.
6. 김용웅 외(1996), "국토개발관련 분쟁의 발생실태와 조정방안에 관한 연구", 국토연구원 97~15.
7. 서울시정개발연구원(1996), "주민참여형 주거지 정비수법개발".
8. 이수장(1996), "기피시설입지의 갈등해소에 관한구", 서울대 환경대학원 박사논문.
9. 황치영 외(2004), "Green-Parking 2006 사업시행매뉴얼".

♣ 주 작 성 자 : 김태완

♣ 논문투고일 : 2005. 6. 18

논문심사일 : 2005. 7. 20 (1차)

2005. 8. 17 (2차)

심사판정일 : 2005. 8. 17

♣ 반론접수기한 : 2005. 12. 31