도심위에 벌어지는 한낮의 전쟁

날을 거듭할수록, 도시문제가 점점 심각해지고 있다. 도로가 주차장이 될 정도로 증가한 차량수, 전세값이 없어 일가족을 자살로 몰고간 주택난, 연일 희뿌연 도심의 공기는 이제 우리의 생명까지 위협하고 있다.

이러한 문제는 재벌 위주의 경제정책으로 인해 파생된 사회구조적 문제부터 해결하지 않는이상 문제 해결의 실마리는 찾기 힘들게 됐다. 이에 본고는 교통, 주택, 공해의 문제를 다룸으로써 해결의 실마리를 조금이나마 찾고자 한다. 〈편집자註〉

도시문제 해결을 위하여 (上) 교 통

도시외곽으로 밀려난 시민의 직주거리 확대가 교통난 부채질

승용차 증가의 억제와 버스 전용 차선제 확대해야

I. 들어가며

매일같이 반복되는 교통전쟁에 하루를 내맡겨야 하는 대도시 민중들의 고통은 이제 인내의 한계권을 지나, 폭발 일보직전에 다다르고 있다.

주차장이 되버린 도로 사정 때문에 버스를 타고 약속시간에 맞춰 목적지에 도달한다는 것은 거짓말이 되어버렸고, '약속시간 어김없이 지켜준다'는 지하철로 발길을 돌리지만, 엄청나게 몰려드는 승객때문에 탈 수도 없고, 내릴 수도 없게 되어버린 지옥과 같은 지하철에 시달리다 보면, 하루가 더없이 짜증스럽고 피곤해진다. 그 뿐이 아니다. 정원의 3배가 훨씬 초과한 승객이 몰리는 출퇴근 시간이면, 짜증의 차원을 넘어서, 목숨의 위협까지 감수해야 하는 것이 바로 대도시 민중들이 겪는 교통전쟁의 실상인 것이다.

이와 함께 교통전쟁 때문에 발생하는 피해와 손실 또한 막대하다. '34명사망, 892명 중경상'이 것은 어는 전쟁터 종군기자가 보내온 기사 제목이 아니다. 바로 세계 최고의 교통사고율을 기록하고 있는 우리나라에서 1989년 한해 동안 발생한 교통사고로 죽거나 다친 사람의 통계를 1일 평균한 수치다.

교통문제는 비단 귀중한 인명손실에만 한정된 문제가 아니다. 지옥같은 교통난으로 발생하는 비용 손실 또한 막대하다. 서울시의 발표에 따르면, 작년 서울에서만 차량 정체로 인한 유류손실 등 사회적 비용 낭비액이 무려 2조 1천5백90억원에 이른 것으로 나타나고 있다.

서울시의 90년 예산이 4조2백68억원이라는 점에 비춰볼 때, 교통문제로 인한 비용 낭비가 얼마나 엄청난지 쉽게 확인된다.

게다가 1990년 들어 서울의 차량이 1백만대를 돌파했고, 92년이면 1백61만대를 돌파하여, 차량의 평균 속도가 시속 12㎞ 미만으로 떨어져, 교통지옥 현상은 상상을 초월할 정도를 심화될 것이고, 이에 따른 민중의 고통과 피해는 훨씬 더 가중될 전망이다.

이러한 도시교통문제는 더이상 미룰수 없는, 심각하고 시급한 과제로 대두되고 있다.

II. 몸말

주택, 공해 문제와 더불어 대도시 민중들이 당해야 하는 3대 고통의 하나인 교통문제의 해결을 위해서는 재벌위주의 경제정책으로 인해 파생된 한국 사회의 구조적 모순의 해결이 전제되어야 한다.

교통문제가 이 지경이 되도록 악화된 원인과 이유가 바로 자본축적이라는 명분아래 민중을 수탈하면서 파생시킨 한국 사회의 구조적 모순속에 자리잡고 있기 때문이다.

그 일례로 교통문제의 근본 원인 가운데 하나인 직주거리 (직장과 거주지간의 거리) 확대 문제를 들어볼 수 있다.

즉, 1960년대이후 급격하게 추진된 재벌위주의 경제성장정책은 값싼 노동력의 조달과 규모의 경제를 실현하기 위해 농촌을 황폐화시키며 대도시로의 인구 유입을 가속화시켰다.

이에 따라 계속 유입되는 인구를 수용할 도시 기반시설, 즉 주택이나 도로 등의 확충이 시급히 요구되었음에도 불구하고, 역대 정권은 이를 외면한 채, 재벌들의 이해에 따라 편의적으로 도시 개발을 해온 결과 도심의 땅값을 천문학적으로 올려놓아 가진자에게는 엄청난 개발이익을 안겨다 준 대신, 무주택자를 비롯한 민중들을 도심외곽으로 추방시켰다.

이에 따라 생활의 근거지에서 점점 더 멀리 쫓겨난 민중들의 직주 거리는 더욱 더 늘어나게 되어 교통량은 늘어나고, 민중의 교통비용 역시 증가되어 왔던 것이다. 만약 처음부터 직주간의 거리를 좁혀 교통량을 줄이는 도시개발 정책을 펼쳤다면, 오늘과 같은 교통문제는 발생하지 않았을 것이다. 공장이나 상업지역의 주변에다 주거시설이나 교육시설 등의 부대시설을 갖춰놓아 교통량을 줄인 동유럽의 여러 도시들이나 모스크바 등의 교통정책에서 그 좋은 예를 발견할 수 있는 것이다.

이와 함께 재벌위주의 경제정책이 교통문제를 악화시킨 다른 예는 비대중교통중심체제의 조장 혹은 온존정책에서도 찾아볼 수 있다.

현재 100만대를 돌파한 서울시의 차량가운데 자가용 승용차가 차지하는 비율이 69%로, 이들 승용차가 교통체증의 주범이 되고 있다.

그러나 승용차가 차지하는 수송분담율은 불과 11.2%로 극히 미비한다. 또한 승용차 1대당 평균 승차인원은 불과 1.27명으로, 50명이상을 수송하는 버스 1대가 차지하는 도로 공간을 3명 정도밖에 수송하지 않는 승용차가 차지한다고 보면, 자가용이 교통체증에 미치는 영향이 얼마나 큰지 쉽게 확인할 수 있다.

그러므로 도로교통의 체증을 완화하기 위해서는 자가용을 비롯한 비대중적 교통의 통행량을 줄이고, 버스의 통행량을 늘이는 대중교통중심 체제로 교통정책을 전환시켜야 한다. 이를 위해서는 승용차생산 회사와 소유주에게 교통체증유발분담세를 증과세하여 승용차의 증가를 적절하게 조절하는 방안과, 현재 극히 일부 구간에서 실시되고 있는 버스전용차선제를 대폭 확대하여 버스가 운행할 공간을 마련해주는 방안을 고려해볼 수 있다.

다만 문제가 되는 것은, 이와 같이 했을 경우 이윤의 감소를 감수하지 않으려는 승용차 생산 재벌들의 극심한 반대가 예상되는데, 버스노선의 직선화 작업조차 황금노선을 거머쥔 운수업자의 '로비' 때문에 실행하지 못하고 있는 정부측의 구태의연한 태도를 볼 때, 대재벌의 요구를 뿌리치고 그런 정책을 실행할 것이란 기대는 가지기 어렵다.

실제로 현재의 버스전용차선제의 경우, 승용차가 마구잡이로 침범해도 단속할 법규가 마련되어 있지 못하기 때문에 전용차선제가 전혀 실효를 거두지 못하고 있다. 게다가 기술 낙후 등의 이유때문에 자동차 수출이 부진해지자, 기존의 수출물량대부분을 내수로 돌려, 89년의 경우 자동차의 수출은 38.5%가 감소한 데 비해 내수는 47.4%가 증가하여 4.3%의 생산 증가를 이룬 자동차 재벌들이 위와 같은 정책의 실시를 적극 반대하고 나설 것이 명약관화하다.

III. 나오며

중증을 앓고 있는 도시교통문제의 해결은 더이상 미룰 수 없다. 그럼에도 불구하고 현 정부는 본질적인 해결책은 외면한 채, 지엽말단적인 해결책에만 매달리고 있다. 그러한 지엽말단적인 해결책조차 민중에 대한 부담을 가중시키면서 해결하려고 하고 있다.

현 정부은 교통문제를 해결하기 위해서는 최근 지하철 요금을 25%인상해야 한다는 논리를 펴면서 교통요금을 올리려 하고 있다.

그러나 정권측의 교통요금 인상은 공공요금이 소비자 물가에 미치는 영향이 215/1000으로 엄청나게 크기 때문에 물가상승을 자극하여 민중들에게 새로운 고통을 안겨줄 뿐더러, 교통난의 책임을 민중에게 전가하려는 것일뿐, 교통문제의 해결과는 전혀 무관한 것이라 할 수 있다.

정부가 정말 교통문제를 해결하려면 도시개발이익환수, 도심고층건물 교통체증유발분담세, 승용차 교통체증유발분담세, 유류세 등 교통시설로 인해 가장 이익을 많이 보는 부분에 대한 과세를 통해 교통시설 투자비를 마련해야 할 것이다.

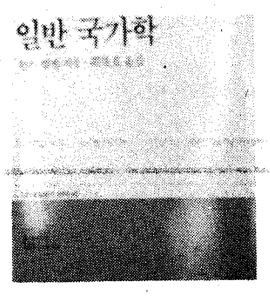
한편, 앞서 지적한 재벌위주의 경제정책으로 파생된 사회의 구조적 모순 해결에 눈을 돌려야 할 것이다.

신 경 준

〈동문·지하철노조간사〉

서 평

"일반 국가학"



한스, 켈젠 지음
민 준기 옮김

통일적 법질서를 의인화 한것이 국가

국가 개념이 중시되는 상황에서 번역의의 커

한스 켈젠 (Hans Kelsen, 1881~1973)은 순수법학의 창시자이다.

순수법학은 방법론에 있어 인식의 방법이 인식의 대상을 결정한다는 신칸트학파에 속한다. 따라서 그것은 인식의 방법을 중요시하여 자연법 및 사회학적 사실을 고찰의 대상에서 제외한다. 그리하여 순수법학은 두가지 면에서 방법론적으로 '순수'하다. 하나는 자연법론을 배척함으로써 정치적, 도덕적 태도를 법이론에서 축출하려는 것에서 이해하고 다른 하나는 자연과학적 요소의 침투를 거부함으로써 사회학적 사실연구와의 혼동을 피하려는 점에서 그러하다. 여기서 소개하려는 그의 '일반국가학'도 그같은 맥락에서 쓰여진 것이다.

국가학이란 말은 생소하지만 그것은 일종의 정치학이다. 그것은 19세기 이후 독일에서 발전한 정치학의 일종으로 일반국가학이라고도 불리웠다.

독일에서는 정치가 국가를 중심으로 하는 지배현상으로 나타났기 때문에 영미계의 정치학에 해당하는 것이 국가학으로 되었던 것이다.

켈젠의 일반국가학은 옐리네크의 이른바 '국가의 양측면설' (Zwei-Seiten-Theoriedes Staates)을 반박함으로써 시작된다. '국가의 양측면설'이란 국가를 하나의 법질서로 봄과 동시에 하나의 사회적 존재로 보는 입장이다. 인간이 생물학적 측면과 법적 측면을 지니고 있듯이 국가 역시 사회적 실재와 법적 특성을 동시에 지닌다는 것이 그것이다.

켈젠은 이것을 방법론적 혼합주의라고 비난한다. 켈젠에 따르면 국가의 사회학적 개념과 법적 개념은 결국 하나로 귀착되며 국가는 통일적 법질서를 의인화한데 지나지 않는다고 한다. 켈젠의 이론에 대해서는 많은 반론이 있다. 그러나 그의 이론이 옳든 옳지 않든 새로운 법사상의 창출을 위해서는 일단 그의 입장을 짚고 넘어 가지 않으면 안될 정도로 법사상사에 있어서 그의 지위는 확고하다. 이것은 그의 저서, 그중에서도 여기서 소개하는 일반국가학이 고전급에 속함을 의미하는 것이다. 고전의 번역은 번역자의 개인적 업적일 뿐 아니라 그가 몸담고 있는 학계에 대한 지대한 공헌이 된다. 그러나 그 번역 출판은 필요한 것이긴 하되 상업성과 연결되는 것이 아니기에 쉬운 일이 아니다. 그리하여 선진국에서도 이 경우에는 국가 또는 학술지원단체의 특별한 도움 아래 일이 진행되는 것이 통례이다.

우리는 이에 대한 선례를 미국의 경우는 카네기 평화재단에서 보고 일본의 경우는 문부성 학술연구조성기금에서 보거니와 본 역서의 경우는 어떤 곳으로부터의 지원도 없이 그 많은 분량을 오로지 역자의 사명감에 의해 번역이 이루어졌다는데 특별한 의의가 있다고 하겠다.

우리는 여기서 참다운 학자의 자세가 어떤 것이어야 하는가를 다시 한번 생각하지 않을 수 없다. 법학 및 정치학에서는 한동안 국가론에 관한 관심이 뜸해졌던게 사실이다. 그 주된 원인은 2차대전의 전승국이었던 영미에서 발전한 이른바 다원적 국가론과 국가 보다는 개인을 중시하는 풍조에 있었다고 생각되는데 근래에 이르러서는 다시 국가의 존립에 관심이 집중되기 시작하고 있다. 그런 점에서도 본 역서의 출간은 큰 뜻을 갖는 것이라고 해야 할 것이다.

김 찬 규

〈법대교수·법학〉

명예기자석은 경희가족 모두의 참여란입니다. 학내·외의 크고 작은 문제들에 대한 독자들의 얘기를 대학주보사는 성실히 듣겠습니다. 독자여러분의 투고를 기다립니다.

◇원고량 : 200자 원고지 2~4 매

◇보낼곳 : 서울 〈본사편집실〉, 수원 〈공과대학 614호〉

현란한 우리사회 자기자리 되돌아볼때

90. 4. 28일자 조선일보 톱기사

"오늘 오후 2시까지 정상화 안될땐 KBS에 공권력 투입"

"현대중 오늘 새벽 경찰 진입"

아침 일찍 배달되는 조간신문을 정독하는 것으로 하루일과를 시작하는 나로서는 신문에 쏟아지는 요즈음의 기사를 읽을 때마다 우울한 마음을 가눌길 없다. 고래로 많은 철인들은 '나'라는 존재로부터 모든 것을 풀어 가려고 부단히 애쓴 것 같다. 더욱이 오늘날과 같은 사상과 이념의 갈등, 혼돈과 와중의 시대에는 나 자신부터 거울앞에 세울 일이다. 가정에서의 나의 자리, 직장에서의 나의 자리, 그리고 사회속에서의 나의 자리를 돌이켜 볼 때 각자 양심이라는 스승이 가르쳐 주는 교훈은 '네 직분에 충실하라"는 명령일 것이다.

옛 성현도 치국의 도를 君君, 臣臣, 父父, 子子에 두지 않았던가?

그렇다면 우리 대학의 이상, 세계 제1의 대학건설의 지름길도 總總, 敎敎, 學學, 員員에 있지 않을까?

이 시대 우리들의 모습은 어떤 모습이어야 하는가!

그것은 우리가 호흡하고 우리의 손길이 닿는 곳에 있는 우리들의 모습

"Each should act in conformity with his nature and his business" 라는 한귀절 즉, 각자의 본성과 직분에 따라 행동하는 모습, 이것뿐이다.

송 강 현

〈사무처 관리과 ·관재주임〉

문제있는 스쿨버스 운행 배차시간 정확히 지켜야

스쿨버스의 운행에 관하여 한마디 적고자 한다. 인권복지위원회가 발표한 스쿨버스 운행시간표가 잘 지켜지지 않아 학생들이 적지않은 곤란을 겪고 있다. 심지어는 시간에 맞춰 집에서 출발했음에도 수업이 다 끝난후 도착하기도 한다.

스쿨버스의 운행시간이 잘지켜져 학생들이 피해를 입는일이 없기를 바란다.

이 상 락

〈기계 공·1〉

형평성 잃은 경영대 분리 주체는 양캠 경영학과

경영대 분리문제에 대해서 4월 30일자 대학주보에 실린 정경대 이성호 교수님의 투고에 대해 감히 한 말씀 드리고자 한다. 경영대 분리를 논의하기 이전에 경영대의 주체가 누구일 것인가에 대해 문제를 제기하고 싶다.

마땅히 우리 양캠퍼스의 경영학과이어야 도리일 것이다. 엄연히 정경대의 경영학과는 우리 사회과학대의 경영학과와 주축이되어서 경영대 분리를 얻어내어야 순리임에도 불구하고 도리어 타학과와 연계해서 우리를 소외시키고 있다. 경영대 분리를 논의하기 이전에 그런 졸렬한 도토리 키재기식인 상대적 우월감에서 벗어나 주기를 감히 충고한다.

서로가 동등한 입장에서 경영대 분리문제를 논의해야 할 것이다. 경영대 분리문제는 동등한 입장에서 논의되어야 할것이며 아울러 이는 소아적 이해관계가 아니라는 것을 밝힌다. 우리는 우리의 숨겨진 정당한 권리를 찾고자 하는 것 뿐이다.

이 상 원

〈사회대 경영·2〉

사랑을 실천하는 사회는
우주처럼 넓습니다.

사회가 점점 각박해져 간다고 합니다.
이웃간의 정이 메말라 간다고 합니다.
"예전에는 이렇지 않았는데…"
"사회가 그러니까…" "이웃이 그러니까…"
모두들 잊혀져가고 있는 우리네 인심을 안타까워만 합니다.

하지만 한번쯤 자신을 먼저 돌이켜 보십시오.
정작 당신의 가슴이 점점 메말라가고 있는 것은 아닐까요?
무관심의 벽이 두터워져버린 것은 아닌가요?
우선 닫혀있던 마음을 열고 가까운 이웃에게 작은 사랑을
건네 보십시오. 크게 웃는 이웃이 있습니다.

사랑은 아주 가까운 곳에서 작은 관심에서부터 시작됩니다.
자칫 답답하고 각박하게 느껴지기 쉬운 우리 사회—
사랑으로 감싸진다면 저 우주처럼 넓게 느껴지지 않을까요?

한전은 이런 봉사와 사랑의 정신으로 외딴 섬, 산간벽지
구석구석까지 보다 쾌적한 환경과 풍요로운 생활을
만들어 가고 있습니다. 마치 우리 몸에 피가 흐르듯 사랑이
있고 한전이 만들어 가는 풍요로운 생활이 있는 사회!
바로 우리들이 꿈꾸는 풍요로운 미래가 아닐까요?

한국전력공사