

도로정책 Brief

40
국토연구원
개원 40주년
1978-2018

7

July 2018
No. 129

이슈&칼럼

해밀턴 프로젝트가 주는 교훈

해외정책동향

베이징 7환 고속도로의 완공 의의와 시사점
도시부 속도관리정책 해외사례 및 시사점
바르셀로나 슈퍼블록 시범계획 : PMU 2013-2018

기획시리즈 : 한국 도로의 생로병사 ②

도로의 구조 및 시설 기준 발전 과정

간추린소식

제27회 도로의 날 기념식 개최

용어해설

워라벨



이슈&칼럼

해밀턴 프로젝트가 주는 교훈

66 경로 의존적 의사결정 행태에서

과감히 벗어나는 용기가 현 시점에서 필요한 것은 아닐지 99



고용석

국토연구원 도로정책연구센터장

들어가며

국책연구기관에 종사하는 이들은 새로운 정책개발에 기여하기 위해 정책당국자들과 협업을 하곤 한다. 이 과정에서 항상 기존의 정책과는 다른 새로운 정책에 대한 아이디어를 강하게 요구받는다. 요즈음 인터넷 등의 발달로 과거와 비교가 무의미할 정도로 해외의 정책동향이 실시간으로 수집·정리되는 관계로 다양한 사례를 참조할 수 있다. 그러나 정책의 배경이 되는 그 국가의 사회문화적 고유성 등의 이유로 바로 적용하기에는 적절하지 못하거나 어느 측면에서는 우리나라의 정책과 차별화된 우수성을 발견하기 힘든 경우가 종종 발생한다.

이러한 새로운 정책개발 요구에 필자가 최근 선호하는 것은 과거 10여년 전 발표되거나 검토된 사례 중 아직 체화하지 못한 정책이나 도입되지 못한 사례 등을 살펴보는 것이다. 특히 경기에도 순환주기(cycle)가 있듯이 정책의 기본가치나 방향성에 관해서는 10여년 전의 사례가 새로운 통찰(insight)을 제공하곤 한다. 그 일례로 최근 본인에게 유효한 인상을 준 자료의 하나로 ‘해밀턴 프로젝트, 기회와 번영, 성장을 위한 경제전략¹⁾’을 소개하고자 한다.

해밀턴 프로젝트의 주요내용

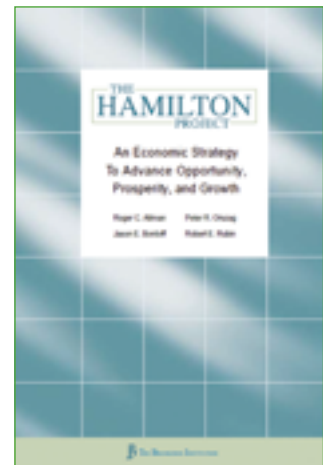
미국내 싱크탱크로 잘 알려진 브루킹스 연구소가 발표한 보고서로 클린턴 행정부의 재무장관을 역임한 로버

트 루빈, 전 재무차관 로저 알트만 등에 의해 작성되었다. 미국 초대 재무장관을 역임한 알렉산더 해밀턴의 이름을 딴 보고서로 미국 경제정책이 견지해야 할 기본원칙과 방향, 주요과제 등을 제시하고 있다. 이 보고서 발표 당시의 미국 경제의 현실 진단과 처방이 한국적 상황과 동조화(coupling)되었다는 평가가 많아 주목받았던 것으로 기억한다.

이 보고서에서는 미국 경제의 지속가능한 성장을 위해 폭넓은 계층의 국민을 포괄하는 경제성장, 사회안전망의 강화, 효율적인 정부의 역할 등 3가지를 강조하고 있다. 이른바 ‘견고하고 지속 가능한 폭넓은 경제성장’이라는 목표를 제시하고 이를 위해 교육과 노동, 혁신과 인프라, 저축 및 사회보험, 효과적인 정부 등 4가지 정책기조하의 다양한 정책 아이디어와 방향성을 제안²⁾하고 있다.

각론의 정책 아이디어가 모두 다 현 상황에 부합할 수는 없고 정파적 이해관계에 따른 해석 논란은 있을 수 있다. 하지만 필자는 인프라 등 SOC투자의 중요성을 언급하고 있다는 점, 이러한 시장실패가 발생할 영역에서의 효율적인 정부의 역할을 강조하였다는 점이 새삼 다가왔다. 큰 정부, 작은 정부의 이분법적 논란을 넘는 효율적인 정부, 즉 ‘할 일은 하는 정부’를 지향해야 한다는 점, 또한 SOC투자가 바로 정부의 중요한 할 일 중 하나라는 점이다.

SOC투자는 대규모의 예산이 수반되는 매우 중요한 사항으로 다



양한 평가체계를 통해 투자결정을 하게 된다. 다소 엉뚱하지만 과연 그러면 할 일은 해야 하는 정부의 SOC투자를 위한 우리 사회의 의사결정 시스템, 특히 투자평가체계는 현 시점에서 재검토할 필요는 없을까 하는 질문을 해보았다. 혹시 투자평가체계의 재검토를 통해 정부의 효율성을 제고하고 할 일은 제대로 하도록 개선할 사항은 없는지를 고민하는 것이 의미 있을 것이라는 점에서다.

효율적 정부와 의사결정 프로토콜의 적정성

공공SOC의 재정투자평가를 위한 대표적 의사결정 프로토콜로 우리는 '예비타당성(예타) 제도'를 운영하고 있다. 그동안 대규모 투자결정의 수문장(gate keeper) 역할을 톡톡히 수행한 제도로 재정효율화에 기여한 점은 자타가 공인하는 바다. 그러나 기본적 정부의 역할인 SOC투자의 공적·사회적 가치를 현 예타가 모두 엄밀하게 평가할 수 없음에도 우리는 너무 쉽게 예타를 소비하고 있는 건 아닌지 싶다. 솔직히 예타 제도를 통해 관여하는 다양한 이해관계자 중 제도 속에 녹아있는 수많은 기술적·정책적 쟁점을 종합적이고 균형있게 해석하는 이들이 얼마나 될지에 항상 의문이 있다. B/C가 얼마나, AHP가 0.5를 넘느냐 등 너무도 쉽게 해당 과정과 단계별 쟁점보다는 결과만을 과소비하고 있는 건 아닌지 반성해 볼 대목이다.

교통수요분석만 해도 그렇다. 국가에서 제공하고 있는 자료에 기반하여 한다고는 하지만 8만여개의 링크, 최소 6만개 이상의 셀로 구성된 행렬, 각 단계별 전제하고 있는 수많은 조건식의 파라미터, 원단위와 가정 등 기술적 이슈를 나열하라고 하면 밤을 셀 수 있을 정도다. 4단계 모형이라는 정적 집계모형의 한계, 그나마도 마지막 배정단계에 집중되는 경향, 특정 분석 프로그램과 이를 운용하는 전문가 시장의 협소함과 인력양성의 불안정한 구조 등 다양성과 지속가능성 및 분석기법의 고도화 등에 대한 노력은 제한적일 수밖에 없는 현실을 인식하고 있는 이들은 얼마나 될까? 악마는 디테일에 있다고 사실 연구자 입장에서 이런 세부적이고 미시적인 분야에 대한 정책적 관심과 지속적인 투자가 더 반갑다. 또한 수요분석의 최종 산출인 교통량에 집중하고 소수의 설문조사에 기반한 AHP 결과로 판정되는 구조와 0.5라는 한계값을 넘기 위해 각 대항목별 가중치의 유불리에 따른 임의적용에 세간의 관심이 집중되는 것이 본질적이고 근본적인 해결책이 되지 못하는 것은 아닐는지 하는 우려도 있다. 도로사업만 해도 그렇다. 최근 도로사업의 B/C가 좀처럼 1.0이라는 기준을 넘는 사업을 찾기가 힘든 것이 혹시 도로투자는 적절

하지 않은 한계산업이다라는 선입견을 형성하는 데, 소위 확장편향에 기여한 측면은 없을까? 이로 인해 형성된 1.0이라는 수치에 종속되어 예타의 대변화를 주저하게 만들고 있지는 않은지? 행동경제학에서 언급되는 닻내림효과(anchor effect)에 의거한 경로 의존적 의사결정 행태에서 과감히 벗어나는 용기가 현 시점에서 필요한 것은 아닐지 말이다.

변화의 방향성 논의 필요

당초 예타의 취지가 기회비용의 관점에서 한정된 투자재원 하에서 분야간 투자배분의 의사결정을 효율적으로 지원하는 체계로 도입되었던 점을 감안할 필요가 있다. 즉, 재정당국은 국가재정운용의 큰 틀에서 각 부문별 재정의 총량에 대한 방향성을 가지고 부문간 투자우선순위를 제어하면 되고 각 부문에서는 다양한 투자사업들이 가지고 있는 위험요소들에 대해 다양한 토의를 통해 투자의 여부를 체크하는, 이른바 리스크 워크숍(risk workshop) 형태의 거버넌스 체계 마련이나 의사결정 프로토콜이 더 미래지향적이지 않을까? 우리나라의 예타관련 최고 전문기관인 PIMAC의 전문가들이 이러한 위험요소의 체계화에 역량을 집중한다면 보다 더 많은 정책적 함의들을 도출해낼 수 있지 않을까? 또한 국비 매칭 시스템의 재구조화도 강조하고 싶다. 국비 의존적인, 무분별하고 아니면 말고 식의 예산요구 관행은 지양되어야 한다. 비용대비 투입효과와 크기를 단순 비교하는 효율성(efficiency) 중심의 방식도 한계가 있기 때문에 투자사업의 목적성을 명확히 하고 목표달성 정도가 투자대비 효과적인지를 판단하는 효과성(effectiveness) 중심의 방식으로 전환을 모색하고 이러한 효과성에 기반한 예산요구가 정착되어야 한다. 투자사업의 목적성을 명확하게 제시하지 못하는 요구자는 참여기회에 제한을 두는 등의 환류(feedback) 장치를 통해 상호신뢰성을 제고하는 것도 중요하다. 마지막으로 각종 정보와 기준, 과정과 절차의 공개성을 강조하고 싶다. 🍀

고용석 _ ysko@krihs.re.kr

1) 브루킹스 연구소 로저 알트만 외(2006.4)의 영문버전을 KDI에서 2006.7에 국문으로 번역하여 소개하였음. KDI는 당시 한국적 상황과의 유사성, 정책적 시사점 등을 별도로 정리하였고 본 글도 국문을 읽고 필자가 나름대로 해석한 내용에 기반하여 작성되었음을 밝힘

2) 필자가 최근 브루킹스 연구소 홈페이지를 조회한 바로는 해밀턴 프로젝트 관련 정책 및 자료가 갱신되어 업로드되고 있음을 알 수 있었으며, 하나의 주제로 10여년 이상을 지속적으로 다루고 있는 점이 매우 인상깊었음

베이징 7환 고속도로의 완공 의의와 시사점

백승걸 한국도로공사 도로교통연구원 수석연구원

서론

베이징 7환(環) 고속도로(G95)가 2018년 6월 말 완공되었다. 베이징 미윈(Miyun)구에서 허베이(Hebei)성 쥬저우시를 잇는 미쥬고속도로가 6월에 개통됨으로써 베이징 7환 고속도로가 완공된 것이다. 7환 고속도로는 베이징 구간 90km, 허베이성 구간 850km로 전체길이는 940km에 달한다. 7환 고속도로의 개통으로 징진지(베이징, 텐진, 허베이) 도로망의 일체화가 실현돼 징진지 지역의 주요 도시가 1시간 교통권으로 연결되고 주요 도시와 주변 위성도시는 30분 생활권에 진입하게 된다(중국 인민일보, 2018.3.9). 본 글에서는 베이징 7환 고속도로의 완공의 의의와 시사점을 정리하였다.

베이징 순환고속도로

중국의 고속도로망은 국가간선도로시스템(National Trunk Highway System, NTHS)으로 불리며, 베이징 중심의 7개의 방사형 노선, 11개의 남북고속도로 노선, 18개의 동서고속도로 노선으로 구성된 “71118망”으로 구축 중이다. 1988년 최초로 고속도로를 개통한 중국은 2017년 136,500km라는 미국을 넘어 세계에서 가장 긴 고속도로망을 가지고 있다.

▶ 중국의 고속도로망



자료 : www.wikipedia.org

베이징 순환도로는 쯔진청(자금성)을 기준으로 베이징의 구역을 1환부터 7환까지로 구분하고 있다. 1환은 쯔진청 성벽 안쪽, 2환부터 성벽 외곽 지역을 말한다. 쯔진청·텐안먼(천안문) 등 도시의 상징적인 건축물이 많은 곳을 2환(약 32.7km)이라고 하며 상업시설과 사무실이 많은 3환은 48.3km, 거주 지역이 다수 분포한 4환은 65.3km, 준교외 지역인 5환은 약 98.58km이다. 교외 지역으로 분류되는 6환은 187.6km, 베이징을 넘어 허베이성까지 연결되는 7환은 약 1,000km로 이루어져 있다.

▶ 베이징 순환고속도로망



자료 : www.wikipedia.org

징진지 개발계획

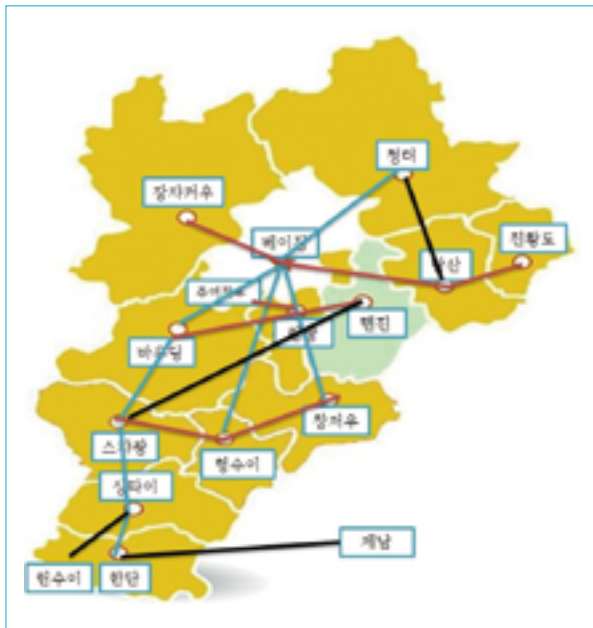
중국의 국가발전개혁위원회는 2014년 베이징-텐진-허베이 지역통합 발전전략인 ‘징진지협동발전규획’을 제정하였다. 징진지의 총 면적은 전 국토면적의 2.3%인 21.58㎢로 한반도 면적과 비슷하고 인구 8%인 1억 770만 명이 거주하며, GRDP로는 중국 전체의 11% 수준이다(인민일보, 2018.3.9).

징진지 프로젝트는 제12차 5개년 계획(12·5 규획)에 명시된 수도경제권 추진 사업의 하나이다. 규획의 목적은 크게 두 가지인데, 이미 성장 포화상태에 이른 베이징의 기능을 외곽으로

분산시키는 것과 세 지역 중 발전이 더딘 허베이성을 새로운 경제발전 동력으로 조성하는 것이다(김동하, 2014).

규획의 핵심은 세 지역의 일체화로, 교통망 구축을 통해서 달성하려 하고 있다. 징진지 8통4연(8通4聯)은 징진지의 주요 도시를 교통으로 연결하여 징진지 지역의 통합발전을 도모하는 계획이다. 8통은 징진지 8대 도시를 국가급 종합교통 운송 허브도시로 건설한다는 의미이며, 4연은 도시간을 종합교통인프라로 연결하는 것을 지칭한다(KOTRA, 2014).

▶ 징진지 지역



자료 : KOTRA, 2014

베이징 7환 건설의 시사점

일반적으로 순환도로는 도심을 우회하는 기능과 대도시의 인구 분산을 위해 생겨난 신도시들을 기능적으로 연결하는 공간 연결 및 도시공간 재배치 기능을 갖는다. 베이징 순환고속도로는 각종 계획과 규제의 경계선 역할을 하고 있다. 2환 이내 지역에는 베이징시 등록차량이나 외교관 차량, 군 차량을 제외한 모든 차량의 출입이 금지되어있다. 중국 정부는 올림픽 때 5환 이내에 진입하는 차량에 대해 번호판 홀짝제를 도입, 출입을 제한한 바 있다.

베이징시는 석탄보일러를 천연가스로 바꾸는 작업을 해왔는데, 2005년 3,000만t에 달했던 난방용 석탄 수요는 2017년 500만t으로까지 급격히 줄어들었다. 베이징시는 2018년에도 85억 위안을 투입해 6환 고속도로(도심에서 30km 거리) 이내의 난방연료를 모두 천연가스로 대체한다는 구상이다(주간조선, 2018.1.28).

베이징 전체 미세먼지의 31.1%를 차지하는 자동차 배

기가스에 대한 대응조치도 순환고속도로를 경계로 한다. 2017년 베이징시의 등록차량은 590만대로, 자동차 보유량이 200만대가 넘는 중국 24개 도시 가운데 가장 많다. 베이징시는 차량 구입단계에서부터 신규발급 번호판의 수를 연간 10만개로 엄격히 제한했다. 교통정체 인한 자동차 배기가스를 원천적으로 차단하기 위해 베이징시의 경우 ‘경’자 번호판을 제외한 차량이 베이징시 6환 순환도로 이내로 들어오려면 일주일간 유효한 별도의 통행증을 발급받도록 했다. 외지 차량의 경우 통행증을 발급받아도 출근시간인 7~9시, 퇴근시간은 17~20시 내에는 5환 도로(도심에서 15km 거리) 이내로 진입하지 못하게끔 했다. 또한 2017년부터는 ‘유로(EURO) 규제’와 흡사한 중국의 자체 자동차 배출가스 기준 ‘국(國)1’ ‘국(國)2’에 해당하는 노후차량은 5환 도로 이내로의 진입을 막고 있다(주간조선, 2018.1.28). 일명 ‘베이징 대외환고속도로’로 불리는 7환의 완공으로 교외에서 오는 차량들은 베이징 시내를 통과하지 않고 주변 11개 고속도로와 연결돼 외곽 지역의 교통정체 해소와 도심지역의 대기오염 개선에 도움이 될 전망이다.

징진지 지역이 통합되면 세계 최대의 메가시티가 탄생하게 되는 셈이다. 중국은 ‘국가신형도시화계획(2014~2020)’에 따라 2013년 53.7%인 도시화율을 2020년까지 60%로 높이고 이러한 도시화를 바탕으로 내수를 키워 수출에만 의존하는 경제체질에 변화를 주고, 도시 범위를 광역도시로 넓혀 베이징의 과밀인구와 오염유발 산업을 분산시키겠다는 전략을 가지고 있다(서울경제, 2014.4.13). 베이징 7환으로 인한 징진지 통합은 시진핑 정부가 추진하려는 국가급 지역발전 전략이 가시화되었음을 의미한다. 이는 북한과의 교류가 활발해진다면 우리나라에서 간선교통망으로 1일 생활권으로 연결되는 지역이 더욱 활성화된다는 것을 뜻한다. 또한 우리나라 수도권 순환고속도로망도 장래 각종 토지이용이나 교통규제의 경계선으로 적용될 수도 있을 것으로 전망된다. 🌱

백승걸 _ bsktrans@ex.co.kr

참고문헌

1. 김동하, 징진지협동발전규획 의미와 영향, 2014.8.12
대외경제정책연구원
2. 서울경제, ‘징진지’ 세계 최대 메가시티 개발, 2014.4.13
3. 주간조선, 서울보다 맑아진 베이징, 미세먼지 어떻게 잡았나, 2018.1.29
4. 중국 인민일보, 베이징 6월말 길이 940km의 7환로 개통, 2018.3.9
5. KOTRA 베이징 무역관, 2014년 징진지발전보고서, 2014
6. www.wikipedia.org

도시부 속도관리정책 해외사례 및 시사점

김기용 한국교통안전공단 책임연구원

서론

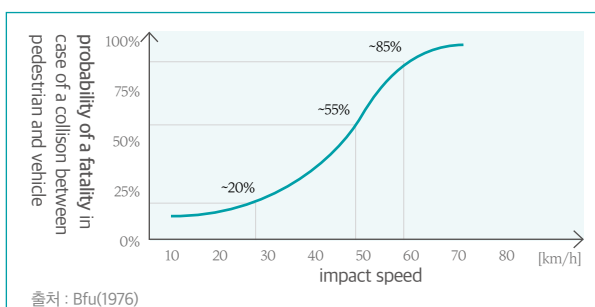
우리나라는 지난 반세기 동안 급속한 경제성장과 더불어 사회 전반적으로 급격한 변화를 겪어왔다. 교통안전 측면에서는 어떨까? 과거 80년대까지의 성장위주 정책 속에서 교통분야에서 나타난 문제점은 차량과 도로의 급격한 증가로 인해 교통사고 사망자가 한동안 지속적으로 증가한 점을 들 수 있다. 교통사고 사망자는 1991년 정점인 1만 3,429명을 기록한 후 다행히 점진적으로 감소하고 있는 상태이다.

그러나 오늘 이 시점에서 우리는 미디어 매체를 통해 심심치 않게 교통사고로 인한 사망자 발생 소식을 접하게 된다. 이는 아직까지도 매년 4,000명 이상이 도로상에서 생명을 잃고 있는 상황과 무관하지 않다. 도로상에서 사람이 생명을 잃게 만드는 가장 큰 요인은 무엇일까? 교통사고가 발생하는 여러 가지 요인들이 있으나 교통안전 전문가들이 공통적으로 제기하는 요인은 차량의 주행속도가 사고 발생 및 치사율을 높이는 가장 큰 요인이라고 제기한다.

교통안전과 속도

속도가 교통안전에 미치는 영향은 차량과 보행자의 충돌시 차량속도와 사고심각도의 관계를 통해 단적으로 살펴볼 수 있다. 기본적으로 보행자와 충돌하는 차량속도가 50km/h 이상이면 치사율이 55% 이상이고, 30km/h 이하이면 20% 이하로 낮아진다는 연구결과는 이미 널리 알려진 사실이다.

▶ 속도 ⇄ 사고심각도



국내의 차량과 보행자간의 충돌속도에 따른 충돌시험을 통해서도 비슷한 결과가 나타났다. 속도별 충돌시험에서 30km/h 속도로 충돌시 중상가능성이 15.4%인 반면, 50km/h 충돌시 72.7%까지 높아지는 것으로 시험결과가 발표된 바 있다.

▶ 차량속도와 사고심각도



자료 : 속도별 자동차 대 보행자 인체모형 충돌시험, 한국교통안전공단, 2018

차량과 차량간의 충돌시 운전자의 치사율에 관련된 연구¹⁾에 따르면, 차량간 정면충돌인 경우 차량속도가 30mph(48km/h)에 3%, 40mph(64km/h)에 17%로 증가하고, 측면충돌의 경우 차량속도가 30mph(48km/h)에 25%, 40mph(64km/h)에 85%까지 증가하는 것으로 발표하고 있다.

이렇듯 속도와 치사율의 관계에서 알 수 있듯이 도로상에서 교통사고로 인한 사망자 발생을 예방할 수 있는 보다 안전한 교통환경을 조성하기 위해서는 우선적으로 속도관리가 필요하다.

교통안전 선진국의 속도관리

유럽의 주요 국가들은 도시부를 중심으로 속도하향화 정책을 1970년대부터 진행해오고 있다. 스웨덴의 경우 최근 세계적으로 교통안전정책에 있어서 큰 영향을 주고 있는 “비전제로(Vision Zero)”를 태동시킨 국가이며, 도로에서 사고로 인한 사망자 발생을 중점적으로 예방하기 위한 속도기준을 설정하여 관리하고 있다. 주된 내용은 지방부 도로는 정면충돌 또는 도로변 장애물 충돌시 치사율을 낮추기 위한 70~80km/h 이하로 제한속도를 설정하고, 도시부에서 주로 발생하는 측면충돌시 운전자 사망을 예방하기 위해 제한속도를 50km/h 이하로 설정하며, 보행자 등의 보호가 필요한 공간에서는 제한속도를 30~40km/h 이하로 관리하는 것이다.

▶ 스웨덴의 속도관리

구분	속도적용기준
지방부	  
	정면충돌 유형의 사고가 발생가능한 도로는 제한속도를 70~80km/h 이하로 설정
도시부	  
	측면충돌사고가 발생가능한 도로는 제한속도를 50km/h 이하로 설정
	  
	보행자 등의 안전을 필요로 하는 도로는 30~40km/h 이하로 설정

자료 : 스웨덴 도로교통연구소(VTI) 자료, 2018

노르웨이는 도로의 기능별로 제한속도를 규정하고 있으며 도시부 도로는 기본적으로 제한속도를 50km/h 이하로 적용하고, 상대적 교통약자의 통행이 많은 구간은 30km/h 이하로 적용하고 있다. 체계적인 속도관리를 위해 도로별 제한 속도 적용기준에 따라 속도를 관리할 수 있도록 구역별로 과속방지시설(과속방지턱, 노면표시, 규제표지 등) 등 속도를 관리하기 위한 시설의 설치계획을 계획단계부터 종합적으로 도면화를 통해 관리하고 설치 후 모니터링도 지속적으로 시행하고 있다.

▶ 노르웨이의 속도관리

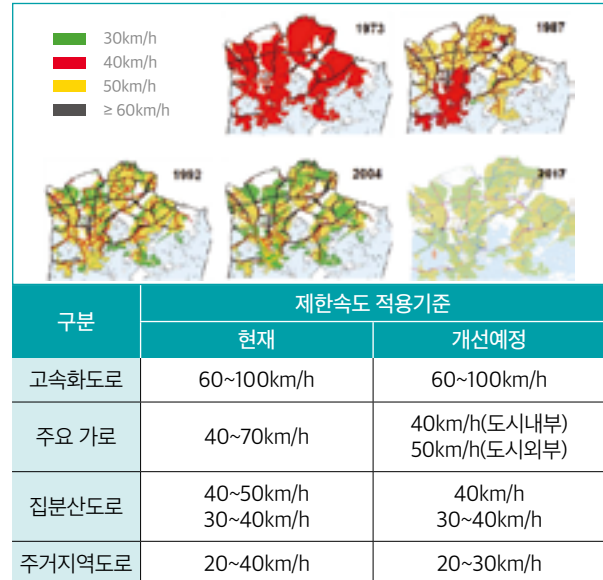
제한속도	적용기준	속도관리시설 관리도면
30km/h	주거지역의 국지도로/ 시내중심가 지역/ 보행자 및 자전거통행이 높은 공간	
40km/h	집산도로	
50km/h	도시지역의 간선급도로 등 주요지역	
60km/h	보행자와 차량이 물리적으로 분리된 도로	

자료 : 노르웨이(오슬로) 속도관리시설 설치계획도면

핀란드의 경우 1970년대부터 도시부 속도하향화가 추진되었으며 수도인 헬싱키는 지난 40년간 지속적으로 속도하향화를 통해 2017년을 기준으로 도시부 전체적으로 간선급 도로를 제외하고 대부분의 도시부 구역이 30~40km/h

이하로 관리되고 있다. 향후에도 도시부의 속도하향화 정책이 더욱 강력하게 진행될 예정이라고 한다.

▶ 도시부 제한속도 하향화(핀란드 헬싱키)



자료 : 핀란드 헬싱키시청 자료, 2018

속도관리정책의 시사점

우리나라도 안전한 교통환경 조성을 위해 최근 몇 년 사이에 도시부 속도하향화에 대한 관심이 높아지면서 범정부 차원에서 “안전속도 5030” 정책을 시행하고 있다. 도시부 제한속도를 낮추는 정책에 관심을 갖게 된 것은 매우 환영할 만한 일이다. 이러한 속도하향화 정책을 성공적으로 추진하기 위해서는 속도하향에 대한 지역주민의 공감대를 형성하는 것이 필요하다. 이를 위해 속도하향에 따른 효과와 문제점 등을 지역주민과 공유하고 적극적인 설명 등을 통해 공감대를 형성하도록 노력해야 할 것이다. 또한 도로의 기능 및 환경을 고려하여 속도적용 원칙을 설정하고 제한속도 이하로 속도를 형성하기 위한 속도관리 매뉴얼을 작성하여 준용하도록 유도하는 노력도 중요하다. 이를 위해 도시부 속도관리지침의 마련 및 보급이 필요하다. 마지막으로 예산 제약 등을 이유로 도로기하구조와 같은 시설적인 개선보다는 단순히 제한속도 표지를 교체하는 것만으로는 실질적인 차량의 주행속도를 제한속도 이하로 형성시키는 데 한계가 있을 수 있다. 따라서 차량이 제한속도 이상으로 속도를 낼 수 없도록 도로기하구조의 개선을 병행해야 하며, 이를 위한 정부 및 지자체의 보다 적극적인 노력이 필요하다. 🍀

김기용 _ kky@kotsa.or.kr

1) Relationship between Speed and Risk of Fatal Injury : Pedestrians and Car Occupants, Department for transport London, 2010

바르셀로나 슈퍼블록 시범계획 : PMU 2013-2018

진 광 선 스페인 카탈루냐공과대학 박사과정

배경

21세기 도시가 직면한 과제는 도시의 생태 발자국 감소의 필요성과 삶의 질적 개선, 경제발전 및 편리추구 사이에 존재하는 모순을 해결하는 것이다. 바르셀로나의 도시구조는 19세기에 적용된 ‘세르다 계획(Plan Cerda, 1860)’의 격자형 도로망과 ‘만싸나’로 통용되는 네 모서리가 깎인 정사각형 형태의 블록으로 특징지어 진다. 몬주익 언덕에서 베소스강 유역까지 펼쳐진 113.3x113.3m의 정사각형 블록과 20, 30, 60m 너비의 격자형 도로망으로 이루어진 세르다 계획은 시대를 앞선 공공공간과 녹지에 대한 합리적이고 유연한 배치가 돋보이는 계획이었으며, 지난 2세기 동안 도시, 특히 이동수단의 급격한 변화 속에서 그 합리성과 유연성이 빛을 발하며 바르셀로나 도시공간의 상징이 되었다.

그러나, 격자형 도로망의 형태는 크게 변하지 않았지만, 시대의 흐름에 따라 시민들이 도로망을 사용하는 형태와 일상적인 이동경로가 도시의 순환에 영향을 미치는 방법 등에는 변화가 찾아오게 되었다. 이는 여러 도시에서 공통적으로 나타나는 현상으로, 계획상 인구밀도의 증가속도를 상회하는 도시인구의 급격한 증가와 맞물려 그에 따른 녹지의 감소로 이어지게 되었다.

이에 대한 해결책으로 80년대부터 바르셀로나에서는 차량량의 감소와 보행자 공간의 회복을 위해 새로운 도로계획, 보행자 공간 중심의 구도심 재개발이 이루어졌다. 특히 2003년 ‘빌라 데 그라시아 이동성 계획(Pla de mobilitat de districte de Gracia-supermancana de la vila de gracia-)’은 바르셀로나에 슈퍼블록 프로그램을 가능하게 했던 첫 번째 시도였다. 이 계획에서 특정 도로는 대중교통 순환 및 교통량 집중을 위한 도로로 규정하였고, 그외의 도로들은 교통순환 경로를 조정하고 주요 시설물들을 접근로에 집중 배치하는 등의 조치를 통하여 교통체증으로부터 벗어날 수 있도록 하였다.

이러한 맥락에서 바르셀로나 시정부는 1995년부터 ‘알보르그 현장(1994)’, ‘지속가능한 도시를 만들기 위한 시민현장 2002-2012’, ‘지속 가능한 도시를 만들기 위한 시민 현장 2012-2022’의 구체적인 실행방안 중의 하나로, 보다 복합적

이고 컴팩트하며 효율적이고 다양한 도시를 만들기 위한 슈퍼블록 시범프로그램을 소개하였다.

세르다 계획이 가진 유연성 덕분에, 바르셀로나는 매우 밀집한 도시임에도 불구하고 교통량의 증가가 공공장소에 큰 영향을 미치지 않게 되었다. 그러나, 격자형 도로망이 개방형 시스템이라는 사실은, 더욱 효율적이고 편리한 도로망의 사용법이 있을 수도 있다는 사실을 의미한다. 몇몇 도로에 교통량을 집중시켜서 다른 도로들의 보행자 공간 및 대체 이동수단을 위한 공간을 확보하는 것이 나은지, 아니면 모든 거리에 동일한 교통량을 소화하도록 하는 것이 나은지에 대한 역사적인 논쟁이 시작되었다. 논쟁의 결과는 모든 길은 지속성, 연결성, 너비 또는 기능과 같은 물리적 조건들이 모두 다르다는 것이다. 심지어 격자형 도로망이 적용된 아이쌍뿔르(Eixample) 지역의 도로들조차도 연결성부터 성격까지 모두 다르다.

이러한 결론은 슈퍼블록 모델로 귀결되었으며, 이 모델은 도로를 계층화하고, 대중 교통망을 합리화하기 위한 ‘도시 이동성 계획(Pla de mobilitat urbana de Barcelona, PMU) 2013-2018’ 및 버스노선의 신설 등을 통하여 강화되었다. ‘PMU 2013-2018’은 기존의 블록보다 넓은 단위의 슈퍼블록에 기반한 공공공간의 이동성 모델을 전략으로 수립하였으며, 이러한 슈퍼블록은 도시교통의 효율성을 개선함과 동시에 공공공간의 질을 향상시키는 것을 목표로 하고 있다. 슈퍼블록 내 각 블록의 교차지점에는 열린 공간들이 위치하게 된다. 이는 도시의 친환경 도시기반시설로 계획될 수 있으며, 녹지의 연결성이 강화되고 녹지 증가를 통한 시민 삶의 질을 개선할 환경적, 사회적 기능들이 강화될 것이다. 이 프로그램은 공공공간의 물리적 변형의 범주를 넘어서 시민들의 공공공간에 대한 활용도를 개선하며, 지역변화에 대한 공공과 민간의 공동책임을 강화할 로드맵을 정의하기 위해서 시민들의 참여에 의존하며 신뢰하고 있다.

주요 내용

슈퍼블록 프로그램은 공공공간 재활성화, 도시 복합성 및

사회 응집력 제고, 지속가능한 이동성의 향상, 생물 다양성과 도시녹지 확대, 도시 신진대사(metabolism)의 자급자족, 거버넌스 프로세스의 통합을 목적으로 한다.

슈퍼블록을 포함한 주변 지역의 도로는 제한속도에 따라 3가지 종류로 구분된다. 제한속도가 30km/h인 30존 도로, 20km/h인 20존 도로, 그리고 10km/h인 10존 도로이다. 30존 도로는 통행 용도가 우선시 되는 도로이며, 보도와 도로의 두 단계로 구분된 기존의 도로구조를 유지할 수 있다. 20존 도로는 주거지역의 도로로 보행자 우선 지역이며, 차량의 최대 속도는 20km/h로 제한된다. 10존 도로는 통행 이외에, 공공공간으로서의 용도와 기능에 우선순위를 둔 도로이며, 일반적으로 높이의 구분 없이 단일 플랫폼의 형태로 바뀌게 된다. 계획의 실행은 단계별로 이루어질 예정이며, 따라서 일부 30존 도로의 경우 차후 도로공간의 통행 이외 공공공간으로서의 용도가 활성화될 경우 10존 도로로 변경될 수 있다.

▶ 슈퍼블록 도로의 타입별 이동 수단



출처 : PMU 2013-2018, Ajuntament de Barcelona

기대 효과

도시의 새로운 세포단위인 슈퍼블록은 바르셀로나에 새로운 이동성 모델과 도시계획 모델을 제시한다. 슈퍼블록은 새로운 이동성 모델과 도시 계획 모델의 두 가지 측면 모두에서, 사고율 감소에 관하여 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대된다.

새로운 이동성 모델의 측면에서, 슈퍼블록은 지속가능한 대체 이동수단을 통한 개인차량의 이용률을 감소시킬 수 있다. 개인차량의 주행거리와 사고율은 직접적인 관계가 있으며, 자전거 사고 또한 주로 개인차량의 상호작용으로 인한 것임을 감안할 때, 슈퍼블록 도입을 통한 사고율의 감소는 매우 분명하다. 또한 슈퍼블록과 병행하여 자전거 인프라를 개선함으로써 대표적인 지속가능한 이동수단인 자전거의 도로망을 개선할 것이다.

새로운 도시계획 모델의 측면에서, 슈퍼블록은 보다 안정적인 속도인 10, 20, 30km/h의 제한 속도로 규정된 교통영역이다. 10km/h의 속도는 교통 사고율의 감소로 이어지며,

충돌위험도 더 낮다. 따라서, 10존이 증가하면 사고가 더 많이 줄어들게 된다. 10km/h 제한속도의 단일 플랫폼 도로는 이동이 불편한 장애인의 이동에도 크게 문제가 되지 않으며, 공공공간의 다양한 기능들과 호환될 수 있다.

대부분의 교통사고는 교차로와 관련되어 발생한다. 기존 블록 9개(3x3)로 이루어진 슈퍼블록 1개에는 16개의 일반도로-일반도로 교차로가 존재하며, 이는 4개의 일반도로-일반도로 교차로, 8개의 일반도로-슈퍼블록 내부도로 교차로, 그리고 4개의 슈퍼블록 내부도로 교차로로 바뀌게 될 것이다. 그러므로, 슈퍼블록 1개당 충돌 위험이 높은 교차로의 수가 16개에서 4개로 감소하게 될 것이다.

슈퍼블록 내부는 10존 도로의 교차로를 통하여 사고위험이 감소한다. 슈퍼블록과 기존 도로망의 교차로들은 슈퍼블록으로 진입하기 위해 특정한 간판과 과속방지턱을 포함한 횡단보도를 설치하게 된다. 이에 따라 슈퍼블록으로 들어가는 차량은 속도를 강제적으로 줄이게 된다. 이 교차로들에는 한 슈퍼블록에서 다른 슈퍼블록으로 보행자가 안전하게 이동할 수 있도록 일반도로에 신호등이 설치된다.

시사점

슈퍼블록 프로젝트는 시민들 사이에서도 입장의 차이에 따른 찬반 논란이 끊임없이 이어지고 있으며, 여전히 진행 중인 아직은 미완의 프로젝트이다. 그러나 현대 도시에서 이동을 위한 공간으로만 인식되었던 ‘도로공간’을 시민들의 일상적인 삶의 주요 활동이 펼쳐지는 공공공간으로 변모시키고자 한다는 점에서 여전히 세계 여러 도시의 주목을 받는 중요한 프로젝트이다. 또한, 차량으로 인한 환경오염과 차량의 공공공간 침해 문제의 심각성을 인식하고, 이에 대한 합리적이고 생산적인 해결책을 제시하고 있다는 점에서, 서울을 포함하여 같은 문제를 겪고 있는 현대의 모든 도시들이 나아가야 할 방향성을 제시하고 있다. 🌱

진광선 _ priim@naver.com

참고문헌

1. Compromis BCN Clima (<http://ajuntament.barcelona.cat>)
2. PMU BCN 2013-2018 (<http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat>)
3. Pla del verd i de la biodiversitat de Barcelona (<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana>)
4. Mesura de govern omplim de vida els carrers lla implantaci de les superilles (https://www.slideshare.net/Barcelona_cat/mesura-de-govern-oomplim-de-vida-els-carrers-lla-implantaci-de-les-superilles)
5. Superilles barris a velocitat humana (https://www.slideshare.net/Barcelona_cat/superilles-barris-a-velocitat-humana)
6. Supermancana vila de gracia (<http://www.bcnecologia.net>)

도로의 구조 및 시설 기준 발전 과정

강 정 규 도화엔지니어링 부사장

설계기준의 변화

도로시설은 시간과 공간에 걸쳐 통일성과 일관성이 요구되는 중후장대한 시설이어서 겉모습에는 큰 변화가 없는 것 같지만 요소기술들은 끊임없이 변화해왔고 지금도 변하고 있다. 과거 굴곡진 간선도로들은 곧게 펴졌고, 불규칙하던 도시가로들도 정형화되었다. 도로설계기준(국토교통부, 2016)에 의하면 설계기준이란 “도로시설을 설계할 때에 적용해야 할 최소한의 일반적·기술적 기준”으로 정의되는데, 계획, 구조, 토공, 배수공, 구조물공, 포장공, 터널공, 도로안전시설, 부대시설 분야로 구성되어 있다. 도로를 만드는 분야별 기술들은 지난 60년 동안 때론 독립적으로, 그러나 대부분 상호 밀접한 관계를 가지면서 발전해왔다. 현재 운영되고 있는 도로망은 과거와 현재의 기준이 복합된 시계열적 역사박물관이라고 할 수 있다. 도로 설계기준은 그 시대의 경제여건과 기술수준을 반영하여 만들어진 것이니 기술의 변화 과정에 대해서도 충분히 이해할 필요가 있다. 광범위한 설계기준 가운데 도로의 물리적 형상을 결정하는 기하구조(횡단면과 선형) 및 시설 기준을 중심으로 시대적 변화를 정리해보자.

1960년대 이전 구조기준

1911년 4월 일제가 공포한 도로규칙은 도로의 종별, 관리 및 비용의 부담에 관한 11조의 규정으로 되어 있었다. 도로의 종별은 1등·2등·3등 및 등외도로의 4종으로 구분하여 폭원을 규정하였는데 조선시대 도로 구분(대로·중로·소로)과 비슷하였다. 이후 도로규칙은 수차례 개정되다가 1938년 「조선도로령」(제령 제15호)이 제정되었는데, 1920년 일본에서 제정된 「도로구조령」 및 「가로구조령」에 바탕을 두었다. 「조선도로령」에서는 도로의 종류, 등급 및 인정, 도로의 관리, 점용과 노변 지역의 이용제한에 대한 규정이 있었으며 도로에 관한 비용과 수입 등 도로에 대한 체계적인 규정이 포함되었다. 도로의 종류를 국도, 지방도, 시도, 읍·면도로 구분하였고, 도로 종류별로 폭원, 최대 경사, 곡선 반경, 교량 하중, 터널 폭원 등 시설기준도 규정하였다.

1965년 「도로구조령」: 우리가 만든 최초의 도로설계기준

1961년 12월 27일 제정된 「도로법」은 국가나 지방자치단체가 관리하는 공공도로에 대한 기본법으로 도로의 종류를 1급 국도, 2급 국도, 특별시도, 지방도, 시도, 군도로 구분하였으며 도로의 구조 등에 관한 기준(제31조)은 각령으로 정하도록 하였다. 1963년 2월 26일 개정된 「도로법」에서 도로의 구조에 관한 규정은 제39조로 옮겨졌다. 1965년 7월 19일 한국 최초로 제정된 「도로구조령」(대통령령 제2177호) 제1조(목적)에서는 “「도로법」 제39조의 규정에 의하여 도로구조의 기준을 정하기 위한 목적으로 한다”고 정하고 있다. 도로의 종류를 1급 국도, 2급 국도, 특별시도·지방도, 시도 및 군도로 구분하고 이를 교통량과 지방부·도시부에 따라 제1종 내지 제5종으로 세분하였다. 지형과 등급에 따라 설계속도는 최대 80km/시(제1종 평지부)부터 최소 30km/시(제5종)까지 구분하였다. 최대설계속도 80km/시에 적용하는 평면곡선반경은 300m, 시거는 110m 수준이었다. 당시 차도의 폭은 차로, 길어깨, 측대 등으로 세분하지 않고 속도, 교통량, 차종에 따라 전체적인 폭원 정도만 정하였다. 도로의 종류별로 본선 기하구조 기준 위주로 규정되었고 교차로, 포장, 방호시설 등 구체적인 내용은 아직 포함되지 못하였다.

경부고속도로 건설을 위한 설계기준 수립

1965년 「도로구조령」에는 아직 고속도로에 대한 개념이나 설계기준이 포함되지 않은 상태여서 곧 이어 시작될 고속도로 설계에 활용할 수는 없었다. 국가기간고속도로건설조사단에서 채택한 경부고속도로의 주요 기하구조 기준은 설계 속도 80~120km, 차로 폭 3.6m, 최소 평면곡선 반경 300~600m, 시거 110~120m, 최대 종단구배 3~7%이었다. 한편 교량 및 구조물의 설계 하중에는 DB18이 적용되었다. 횡단폭원은 토공부가 13.2m, 교량부가 11.7m, 터널부가 9.88m 내외였는데, 시설별로 차로 폭은 3.6m로 동일하였지만 교량과 터널의 길어깨 폭을 줄여서 구조물 공사비용을 줄이기 위해서였다.

1979년 「도로구조령」: 현대적 도로 구조기준 확립

1979년 11월 17일 14년 만에 전문 개정된 「도로구조령」 제1조에서는 “「도로법」 제39조, 「고속국도법」 제4조 및 「유료도로법」 제5조의 규정에 의해 도로를 신설 또는 개축하는 경우의 도로구조의 일반적·기술적 기준을 정함을 목적으로 한다.”고 규정하고 있다. 1965년 「도로구조령」과 비교하면 대상범위가 기술적 기준을 넘어서 일반적 기준까지 확대되었다는 것을 알 수 있다.

기하구조 기준에서 큰 변화가 있었다. 설계속도 100km/시와 120km/시 구간에 적용될 최소평면곡선반경은 각각 460m와 710m로 규정하였으나, 지형상 부득이한 경우에는 특별평면곡선반경 230m와 570m까지 축소할 수 있도록 하였다. 최소정지시거는 설계속도에 따라 각각 110m(80km/시), 160m(100km/시), 210m(120km/시)로 정하였다. 최대종단경사는 3~6%로 하였다. 전체 차도 폭만을 규정한 1965년 「도로구조령」과는 달리 1979년 「도로구조령」에서는 구성요소별로 최소값을 상세하게 정하고 있다. 고속도로의 경우 본선 차로 폭(3.5m), 우측 길어깨 폭(2.5m), 좌측 길어깨 폭(1.25m, 터널은 1.0m), 중앙분리대에 설치하는 측대 폭(0.75m), 중앙분리대 폭(3.0~4.5m) 등이다. 한편 교량 및 구조물의 설계하중을 DB18에서 DB24(표준트럭하중)와 DL24(차로하중)로 높여서 향후 신설도로, 호남·남해·영동 고속도로 확장, 그리고 정부고속도로와 같은 기존 구조물의 개량에도 적용하였다.

정리하면 더 무거운 차량이 보다 빠르게 다닐 수 있는 곧고 평탄한 도로를 만들 수 있도록 기준을 높인 것이 1979년 「도로구조령」의 특징이라고 하겠다.

1990년 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규정」

1990년 5월 4일 개정된 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규정」 제1조에서는 “도로법 제39조, 「고속국도법」 제4조 및 「유료도로법」 제5조의 규정에 의해 도로를 신설 또는 개축하는 경우의 도로구조의 일반적·기술적 기준을 정함을 목적으로 한다”고 하여 1979년 「도로구조령」을 계승하고 있다는 것을 알 수 있다.

설계속도, 최소평면곡선반경 등 기하구조 골격에는 실질적인 변화가 없었으나 횡단구성에서 약간의 변화가 있었다. 고속도로의 경우 본선 최소차로 폭(3.5m)은 전과 동일하였으나, 우측 길어깨 폭(3.0m)은 이전보다 0.5m 늘었으며, 좌측 길어깨 폭은 1.0m로 하였다. 설계속도 80km/시, 100km/시, 120km/시에 대한 최소정지시거는 각각 140m, 200m, 280m로서 1979년 「도로구조령」 기준보다

25~33% 길어졌다. 도시지역 도로에서 소음 관련 민원이 늘어나면서 도로연변에 방음시설을 설치하도록 하였다.

1999년 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」

1999년 8월 9일 건설교통부령 제206호로 만들어진 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」에서는 시대 환경 변화를 반영하여 일부 변화가 있었으나 대부분 미세한 조정에 그쳐 큰 골격은 변화하지 않았다. 앞지르기 시거, 연결로, 교량에 대한 내진성 고려 등의 개념이 추가되었다. 고속도로의 횡단구성에 적용된 세부 폭원들은 모두 1990년 기준과 동일하였다.

2009년 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」

2009년 개정된 「도로의 구조·시설에 관한 규칙」에서는 교통약자, 이동편의시설, 보행시설물, 접근관리 설계기법의 정의가 추가되었다. 소형차전용도로와 홀수차로도로 설치규정도 마련되었다. 고속도로의 선형과 횡단구성은 1990년, 1999년 기준과 동일하였다.

1979년 「도로구조령」 개정으로 도로 설계기준이 크게 높아지자 1980년대 중반 이후 출현한 도로에서 교량과 터널의 비중이 급속하게 높아지기 시작했다. 고속도로에서 10년 단위로 개통된 교량과 터널의 비중을 살펴보면 1960년대 0.19%(1960년대), 0.23%(1970년대), 6.43%(1980년대), 34.09%(1990년대), 28.39%(2000년대), 57.67%(2010년대)이다. 고속화, 안전중시, 환경지향으로 인한 지하화 선호, 기술발전으로 인한 구조물 공사비용 하락 등의 여건 변화가 설계기준에 반영된 결과이다.

서울세종고속도로는 설계속도 140km/시를 목표로 추진된다고 언론에 보도된 바 있다. 현재 유럽의 최고 제한속도 120~140km/시와 어깨를 겨루는 수준이다. 설계속도가 높아지면 평면곡선반경, 종단경사, 시거, 차로폭 등 선형과 횡단구성, 관련 시설 등의 설계기준 역시 높아져야 한다. 그러나 7월 20일 개최된 「도로의 구조·시설에 관한 규칙」 개정(안) 공청회 내용에는 설계속도 상향 조항이 포함되지 못하였다. 🍋

강정규 _ jgk5707@gmail.com

참고문헌

1. 국토교통부, 도로설계기준, 2016
2. 한국도로공사, 업무통계, 2016

간추린 소식



제27회 도로의 날 기념식 개최

국토교통부와 한국도로협회는 7월 6일(금) 오후 2시 건설회관에서 「제27회 도로의 날」 기념식을 개최했다. 도로의 날(7월 7일)은 국가 경제발전과 산업성장의 원동력이 되었던 경부고속도로 개통일(1970.7.7)을 기념하여 도로교통인들의 자긍심 고취와 도로산업 발전을 도모하기 위해 지난 1992년 제정된 이후 매년 정부 차원의 기념식으로 개최되어 왔다. 올해 기념행사는 사회기반시설 중 가장 기본이자 국민생활과 밀접한 관계에 있는 도로의 중요성에 대한 인식을 고취시키고 대내외 여건변화에 맞춰 도로산업이 한 단계 더 도약하자는 의미를 담아 “국민과 함께하는 도로! 세계로! 미래로!”라는 주제로 열렸으며, 김현미 국토교통부장관과 이강래 한국도로협회장, 이원욱 국회의원, 송언석 국회의원 등을 비롯하여 유관기관 단체장, 임직원, 수상자 등 도로교통 분야 관계자 약 500여 명이 참석한 가운데 성황리에 개최되었다. 이날, 기념식에서는 그동안 도로교통 분야 발전에 기여한 유공자 104명이 정부포상 및 국토교통부 장관표창, 한국도로공사 사장표창, 도로인 상 등을 수상했다. 🌱



자료 : 한국도로협회

용어해설



위라벨

주당 법정 근로시간을 이전 68시간에서 52시간으로 단축한다는 내용의 근로기준법개정안이 2018년 2월 국회를 통과했고 2018년 7월 1일부터 종업원 300인 이상의 사업장과 공공기관을 대상으로 시행됐다. 이러한 변화의 배경은 최근 소비와 여가 패턴에 영향을 주고 있는 ‘위라벨’이라는 트렌트와 밀접한 관계가 있다. 위라벨은 ‘일과 삶의 균형(Work-life balance)’이라는 뜻으로, 이 표현은 1970년대 후반 영국에서 개인의 업무와 사생활 간의 균형을 묘사하는 단어로 처음 등장했으며, 우리나라에서는 각 단어의 우리말 발음 앞글자를 따 ‘위라벨’로 사용한다.

위라벨은 연봉에 상관없이 높은 업무 강도에 시달리거나, 퇴근 후 SNS로 하는 업무 지시, 잦은 야근 등으로 개인적인 삶이 없어진 현대사회에서 직장이나 직업을 선택할 때 고려하는 중요한 요소 중 하나로 떠오르고 있다. 올해 국내 한 취업포털사이트가 성인남녀 2,927명을 대상으로 좋은 일자리를 판단하는 기준에 대해 조사한 결과에 따르면, 좋은 일자리란 ‘일과 삶의 균형이 맞춰지는 곳’이라고 답한 응답자가 가장 많았다고 한다. 또한, 지난해 11월 통계청이 발표한 ‘2017년 사회조사 결과’에서 일이 가정보다 우선이라고 응답한 비율은 2년전보다 줄어든다고 되어 있다. 좋은 일자리란 ‘일과 삶의 균형이 맞춰지는 곳’이라고 답한 응답자가 가장 많았다고 한다. 또한, 지난해 11월 통계청이 발표한 ‘2017년 사회조사 결과’에서 일이 가정보다 우선이라고 응답한 비율은 2년전보다 줄어든다고 되어 있다. 고용노동부에서는 2017년 7월 위라벨의 제고를 위해 ‘일·가정 양립과 업무 생산성 향상을 위한 근무혁신 10대 제안’을 발간했는데, 정시 퇴근, 퇴근 후 업무연락 자제, 업무 집중도 향상, 생산성 위주의 회의, 명확한 업무지시, 유연한 근무, 효율적 보고, 건전한 회식문화, 연가사용 활성화, 관리자부터 실천하기 등을 10가지 개선 방침으로 수록하고 있다. 🌱

도로정책연구센터 홈페이지(www.roadresearch.or.kr)

홈페이지를 방문하시면 도로정책Brief의 모든 기사를 볼 수 있습니다. 또한 센터관련 주요 공지사항과 다양한 도로관련 정책 자료도 서비스 받으실 수 있습니다. 홈페이지에서 구독신청을 하시면 메일링서비스를 통해 매월 도로정책Brief를 받아 볼 수 있습니다. ▶ 홈페이지 관련 문의 : 관리자(road@krihs.re.kr)

도로정책Brief 원고를 모집합니다.

도로 및 교통과 관련한 다양한 칼럼, 소식, 국내외 동향에 대한 여러분의 원고를 모집하며, 소정의 원고료를 지급합니다. 여러분의 많은 관심 부탁드립니다.

▶ 원고투고 및 주소변경 문의 : 044-960-0269

• 발행처 | 국토연구원 • 발행인 | 강현수

• 주소 | 세종특별자치시 국책연구원로 5 • 전화 | 044-960-0269 • 홈페이지 | www.krihs.re.kr www.roadresearch.or.kr