국토정책 Brief

국토연구원에서 수행한 주요 연구과제의 핵심 내용과 정책제안 등을 압축해 국민께 알려드리고자 하는 발간물입니다.

2026. 9. 21.
No. 1081

발행처 국토연구원
발행인 임재만
www.krihs.re.kr

이 브리프는 나무를 베지 않고 만든 생분해성 펄프 용지를 사용하였습니다.

조미향 부연구위원
김중은 선임연구위원
김승훈 부연구위원
김동준 부연구위원

교통인프라 지하화, 도시공간 혁신의 기회

주요 내용

❶ 교통인프라 지하화는 단순한 시설개선 사업을 넘어 도시공간의 단절을 극복하고 지상·지하·상부공간의 입체적 통합을 통해 도시 전체의 구조적 혁신을 이끌 수 있는 전략적 수단임

❷ 국내 교통인프라 지하화 및 상부공간 활용은 아직 초기 단계로, 법·제도적 미비, 권한 분절, 설계 락-인 등의 한계가 존재

- 효과적인 도시공간 혁신을 위해서는 전략-제도-사업 연계 강화, 통합 거버넌스 구축 및 적응적 설계 도입 필요

❸ 도시공간 혁신을 위한 핵심 과제로 연결성 강화를 위한 통합 법체계 마련, 주변지역과 조화된 다양성 강화, 실행형 거버넌스 구축을 통한 중심성 실현, KPI 기반 평가·환류 시스템 도입 제시

❹ 도시공간 혁신은 단절 극복을 넘어서 도시 전체의 수직·수평적 연결망 구축, 포용적인 복합공간 조성, 중심기능의 조화로운 분산 및 확산을 통한 지속적·체계적 도시조직 재편의 구조적 전환 지향

정책방안

교통인프라 지하화가 도시공간 혁신의 실질적 기회로 작용하기 위해서는 연결성·다양성·중심성의 세 요소를 통합적으로 강화하는 전략-제도-사업의 연계 체계 구축이 필요

❶ **(연결성)** 다층적 도시공간을 하나의 연속체로 다루는 통합 법체계 구축으로 입체적 네트워크 혁신 전환

❷ **(다양성)** 사회적 포용과 기능적 복합을 동시에 달성하고, 창의적 민간 참여를 유도하는 입체공간도시계획가이드라인(가칭) 기반의 협력형 계획체계 구축

❸ **(중심성)** 기획-심의-시행-운영 전 주기를 포괄하는 실행형 거버넌스를 제도화하여 다양한 주체가 참여하는 다층 의사결정 구조를 상설화

❹ **(지속성)** 전략-제도-사업의 연계를 제도화하고 성과 환류를 내재화하여 제도 운용의 실효성 확보, 구조적 락-인 예방을 위한 적응적 설계를 원칙화하여 고도화되는 성장형 공간운영 실현

01. 교통인프라 지하화, 왜 도시공간 혁신의 기회인가

도시를 단절시켜 온 교통인프라의 구조적 문제

철도와 간선도로는 도시 간 이동을 지원해 온 핵심적 기반시설인 동시에 도시공간을 물리적으로 단절시키는 요인으로 작용

- 도심을 관통하는 교통인프라가 노후화되면서 주변지역에는 소음과 진동, 정주환경 저하 등의 문제가 발생했으며, 지역 간 접근성과 생활환경의 격차가 심화되는 구조적인 한계를 노정하고 있음
- 이러한 문제는 지역 자체의 환경개선 차원을 넘어 도시 전체의 공간구조와 직결되는 문제로, 단순한 시설개선만으로는 근본적인 해결이 곤란함

최근에는 도시의 단절문제와 정주환경의 개선을 목적으로 철도 및 도로 지하화에 대한 사회적 요구가 확대되고 있으며, 중앙정부와 지자체 차원에서 다양한 사업이 추진되고 있으나 제한적인 정책 프레임에 갇히는 한계 존재

- 현재 중앙정부 중심의 철도지하화 및 지자체 중심의 도로지하화 정책은 지하화를 통해 교통혼잡을 완화하고 정주환경을 개선하기 위한 교통시설 중심의 정책으로서 방향을 가지고 있음
- 그렇기 때문에 교통인프라 지하화로 인해 발생하는 상부공간은 도시공간 재편의 핵심요소로 계획되는 것이 아니라, 일률적인 기능을 갖는 공간(공원, 공공시설 등)으로 처리되는 경우가 많음

교통인프라 지하화로 발생한 상부공간이 갖는 도시공간적 잠재력

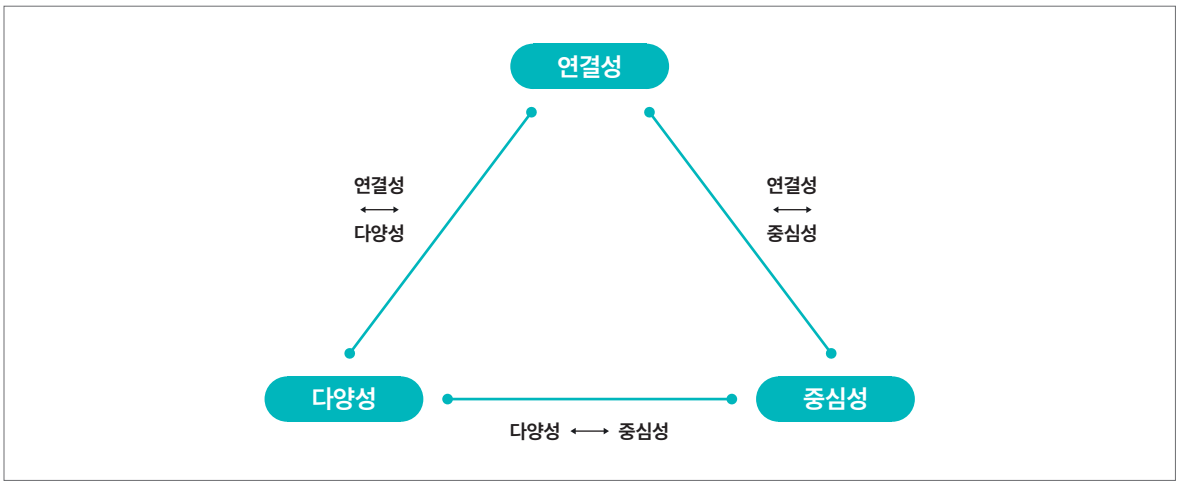
(도시공간 혁신과 혁신요소) 도시공간 혁신은 단순한 도시개발이 아닌 혁신의 사회적 확산과 제도화 과정을 도시공간에 물리적으로 구현하는 행위

- 혁신이란 경제·사회·기술·정책 전반의 변화를 견인하는 핵심 개념으로, 단순한 발명이나 기술 발전을 넘어 사회적·제도적 가치 창출의 과정임
- 도시공간 혁신 요소는 연결성, 다양성, 중심성으로 축약될 수 있으며, 이 요소들은 도시공간 혁신을 평가할 수 있는 평가지표로 활용됨

(도시공간 혁신 평가지표) 연결성, 다양성, 중심성은 균형과 상호작용을 통해 도시공간의 지속적 혁신과 구조적 재편이 가능

- **(연결성)** 물리적 공간 거리로 공간적 통합과 사회적 포용을 실현하는 핵심 지표
- **(다양성)** 도시의 창의성, 혁신성, 회복력을 함께 진단할 수 있는 지표로, 정량적 분석뿐 아니라 정성적 평가를 통해 도시가 얼마나 다층적이고 다채로운 혁신의 토양을 갖추고 있는지를 판단
- **(중심성)** 도시공간구조나 네트워크 내에서 특정 요소가 중심적인 역할을 수행하는 정도를 나타내는 개념

그림 1 도시공간 혁신의 핵심지표 간 상호작용



02. 교통인프라 지하화 추진현황과 도시공간 활용의 한계

철도 및 도로지하화 사업의 추진현황

국내의 철도지하화 사업은 완료된 사례가 매우 제한적이며, 철도지하화 이후 상부공간을 적극적으로 활용하고 있는 경우는 서울시의 경의선숲길과 신정차량기지 상부 개발사업에 불과함

- 경의선숲길은 철도지하화를 통한 보행축의 복원과 상업·문화 기능이 결합되며 지역의 활성화를 이끈 대표적 성공사례이나, 운영단계에서 권한과 책임이 불명확하다는 과제가 남아 있음
- 신정차량기지 상부 개발사업은 공공임대주택, 학교, 공원 등 공공적 활용 성과가 있으나, 외부(주변) 생활권과의 연계가 미흡하고 기능 복합성 제한의 한계가 있음

도로지하화 사업은 대도시권을 중심으로 중앙정부 및 지방정부 주도를 통해 다양한 사업들이 병행되고 있으며, 현재 도로지하화 사례 중 완료된 사업은 경기도의 경부고속도로 동탄 직선화 사업(경부동탄터널), 서울시의 신월~여의 지하도로뿐임

- 중앙정부가 추진하는 사업 가운데 상부공간의 활용이 적극적으로 검토된 사례는 경부동탄터널과 현재 협상자 지정이 추진되고 있는 경인고속도로 지하화 사업이 해당됨
- 경인고속도로 지하화 사업과 경부동탄터널은 물리적 단절 해소 및 생활권 연결의 성과가 기대되나, 초기 설계 당시부터 '공원 전제'와 「도로법」상 '입체도로제도' 부재로 인한 상부공간 기능 확장의 한계가 과제임

교통시설을 중심으로 한 사업구조의 한계 및 도시계획과의 연계 부족

대부분의 지하화 사업은 교통시설 이전 자체를 목표로 추진

- 상부공간 활용은 사업의 부수적 요소로 취급되며, 공원·녹지·단순 연결도로 등 제한적인 용도로 활용되는 경우가 많음
- 이러한 사업구조에서는 상부공간이 도시의 기능구조나 공간 위계를 변화시키는 역할을 하기 어려운 상황임

지하화 사업은 교통부문을 중심으로 추진되어 도시관리계획, 지구단위계획 등 기존 도시계획 체계와 연계가 미비

- 상부공간은 주변지역과 유기적으로 연결되지 못한 채 독립적으로 조성되는 한계를 노정함

그림 2 철도지하화 사례(신정차량기지, 좌)와 도로지하화 사례(경부동탄터널, 우)

'섬'과 같은 인공대지의 단지	개발이 진행 중인 경부동탄터널 상부공간과 주변 일대
	

자료: (좌) 매일경제 2012; (우) 연구진 촬영(촬영일: 2025.8.25.).

03. 교통인프라 지하화 이후 상부공간의 활용 실태

철도 및 도로지하화에 따른 도시공간 혁신 실태를 정량적으로 진단하기 위해 국내 주요 사례로 '경의선숲길'과 '경부동탄터널'을 선정하여 실증분석을 실시

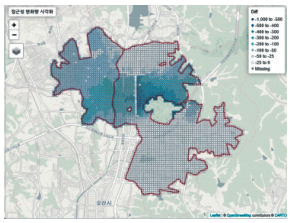
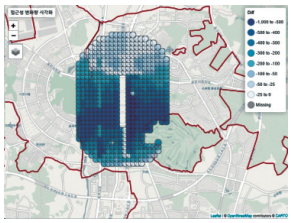
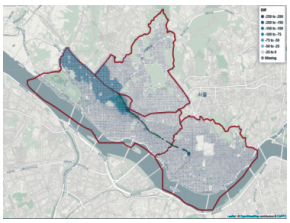
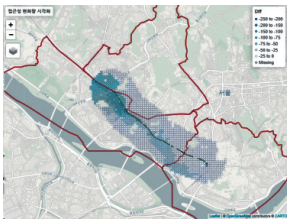
앞서 검토한 도시공간 혁신 요소인 연결성, 다양성, 중심성을 대상으로 교통인프라 지하화 이전과 이후의 변화를 검토함으로써 실제 도시공간 혁신 발현 정도를 분석

(연결성) 단절된 도시공간의 연결 회복, 그러나 국지적 연결성 회복 효과

철도 및 도로 지하화 사업은 상부에 신규 도로망을 구축하거나 유휴부지 내 보행축을 확충함으로써 단절된 도시공간을 직접적으로 연결하고 도시공간의 거시적·미시적 연계성 향상에 기여할 수 있는 잠재력을 가짐

- 실제 분석 결과, 두 사례 모두 일정 수준의 연결성 개선 효과를 나타냈으나, 그 영향은 국지적 범위에 한정되었음
  - '도시 전체의 네트워크 개선'보다는 '단절 구간의 해소'와 '유휴부지의 활용'이라는 제한된 목적에 기반하여 추진되었기 때문임
  - 즉, 지하화 사업이 도시계획의 상위 비전과 연계되지 못하고 교통인프라 개선 및 정비사업으로서의 기능적 목적에 머물렀기 때문에 연결성 측면에서의 도시공간 혁신 효과는 제한적으로 나타남
- 향후 유사 사업에서는 단순한 선형 인프라 연결을 넘어 도시계획적 관점에서 해당 지역이 필요로 하는 구체적 연결성 목표(예를 들면 주변지역 연계, 광역교통망 개선, 지역 커뮤니티 활성화, 공공시설 간 연계 강화 등)를 명확히 설정해야 함
- 이를 통해 지하화 사업이 도시공간의 통합적 재편으로 이어질 수 있도록 정책적·계획적 연동체계의 구축이 요구됨

그림 3 도시공간혁신 요소(연결성)의 분석 결과: 지하화 사업 이후 평균 이동거리 변화 분포

경부동탄터널		경의선숲길	
동탄1·2 신도시 전체	대상지로부터 1km 범위	경의선숲길이 지나는 3개 자치구	경의선숲길로부터 1km 범위
			

주: 색이 짙을수록 이동거리 단축을 의미함.
자료: 연구진 작성(배경지도: CARTO (CC BY 3.0), 데이터: OpenStreetMap (ODbL)).

(다양성) 공간 활용 측면의 기능적 다양성 확보, 그러나 파급 범위의 한계

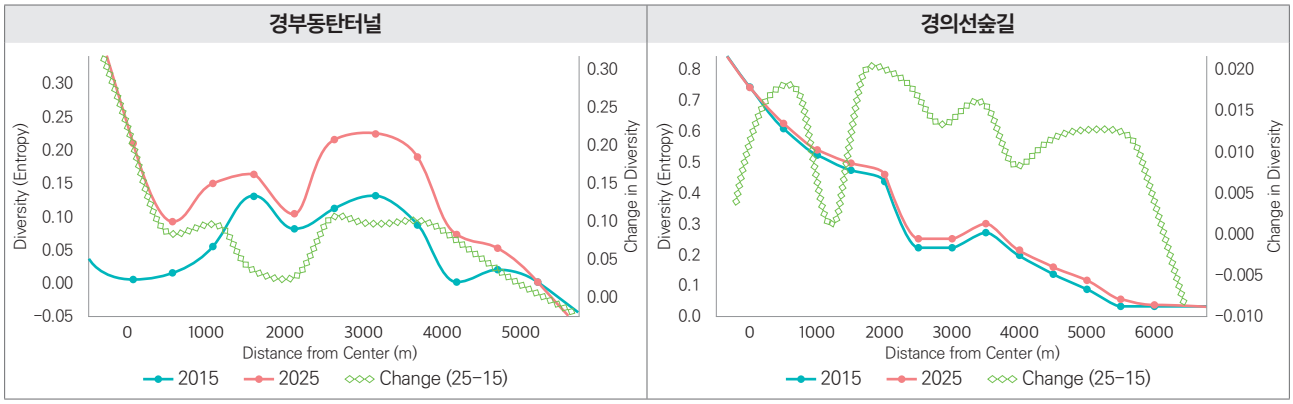
지하화로 인해 발생하는 상부공간은 본질적으로 단일기능(공원, 녹지 등)에 집중되어 있는 경향이 있으나, 주변지역의 산업·상업적 특성과 연계할 경우, 새로운 기능적 다양성을 창출할 수 있는 잠재력을 지님

- 경부동탄터널의 경우, 지하화 이후 0~500m 권역에서 사업체 다양성이 집중적으로 증가하며, 신규 상권 형성효과가 일부 확인되었고, 향후 상부공간 개발이 완료되면 인근 SRT·GTX 역세권 및 대규모 주거단지와 연계되어 지역 차원의 혁신공간으로 발전할 가능성이 높음
- 경의선숲길은 이미 상업 및 문화 기능이 집적된 도심부(홍대·공덕·연남동 등)를 통과하고 있었기에, 조성 이후에도 새로운 다양성의 창출보다는 기존 상권과의 연계 및 생활권 단위 확산이 중심적으로 나타남

지하화 사업이 단독으로 다양성을 창출하기보다는 기존 지역의 상업·문화적 자산과 결합함으로써 기능적 다양화를 촉진할 수 있음을 보여줌

- 특히 경의선숲길을 통해 확인한 바와 같이, 소규모 공간 개입을 통한 도심형 상권과의 연계·확장은 지역 다양성 강화를 촉진하는 효과적 전략으로 작용할 수 있음

그림 4 도시공간혁신 요소(다양성)의 분석 결과

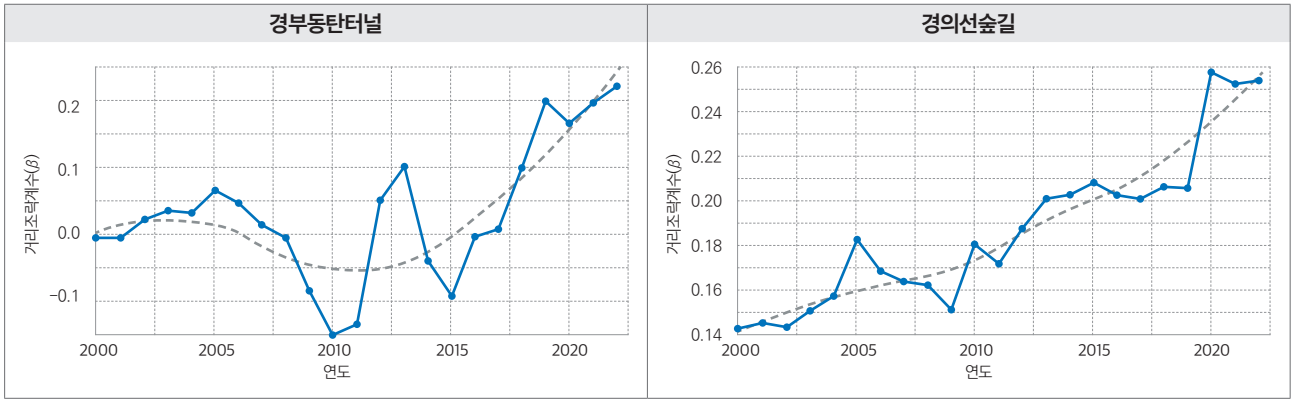


(중심성) 지역에서 중심적인 공간으로 발전할 가능성

철도 및 도로 지하화는 단순한 교통인프라의 개선 및 정비에 그치지 않고 상부의 유휴공간을 새로운 도시 중심축으로 재편할 수 있는 잠재력을 내포함

- 두 사례 모두 교통인프라 지하화로 인해 발생한 상부공간이 도시의 교통 결절부에 위치하고 있어 발전 잠재력이 높았으며, 실제로 사업체 밀도 분석과 거리조락계수(β) 검토 결과, 두 지역 모두 지하화 이후 중심성이 강화되는 양상이 확인됨
- 경의선숲길은 도시 내 기존 중심지(홍대·신촌·이태원 등)와의 공간적 연계를 강화하며, 경의선숲길 중심의 상업·업무기능 형성과 공간적·집적 안정화를 통해 다핵적 도시구조 형성에 기여함

그림 5 도시공간혁신 요소(중심성)의 분석 결과: 2000~2022년 연도별 거리조락계수(β) 변화



향후에는 교통인프라 지하화 이후의 상부공간을 단순한 녹지나 보행공간으로 한정하기보다, 도시공간의 위계 및 중심지 체계를 재편할 수 있는 전략적 공간자원으로 인식할 필요

- 이러한 인식에는 공공용지로 활용할 수밖에 없는 현행 제도상의 한계가 내포되어 있어 공원 등의 오픈스페이스 시설이 우선하여 고려되었던 것으로 파악됨
- 제도적 한계 극복을 통해 교통인프라 지하화 구간의 선형축과 교차 결절점을 중심으로 기존 도시공간과 연계방안을 수립해야 함
- 대상지를 포함한 주변지역까지 시야를 확대하여 해당 부지 일대의 복합 입지 또는 입지 가능 용도의 유연화 및 민간자본 유치·확대 정책을 추진함으로써 사업체의 유입을 촉진하고 지역 중심성 강화를 유도할 수 있는 도시공간 중심지이자 공간자원으로 활용해야 함

04. 도시공간 혁신의 기회를 살리지 못한 구조적 요인

교통측면의 효율성을 강조하는 정책목표 설정

현재 지하화 사업의 성과평가는 통행속도, 교통량, 혼잡 완화 등 교통지표에 집중되어 있어 도시공간의 연결성, 공간 활용의 다양성, 중심성 변화 등은 정책평가에 충분히 반영되지 못하고 있음

- 일정 부분 도시의 단절을 완화하고 생활환경을 개선하는 효과가 있으나, 지하화에 따라 창출된 상부공간이 도시공간 구조 변화로 이어지기에는 한계가 존재

도시공간 혁신을 위한 물리적 기반은 확보했으나 정책목표와 제도적 설계가 뒷받침하지 못하는 상황임

- 지하화로 인해 발생한 상부공간은 공원이나 녹지 등 공공시설 중심으로 활용되는 경우가 많으며, 도시기능 구조를 변화시킬 수 있는 복합적인 공간으로 발전하지 못하는 경우가 대부분임
- 사례분석에서도 나타났듯이, 이러한 상황에서 교통인프라 지하화 사업이 일정 부분 도시공간의 연결성 개선에는 기여할 수 있으나, 다양한 도시활동과 사람들을 유도하거나 새로운 중심성 있는 공간을 창출해 내는 데에는 제한적인 효과만 있을 가능성이 높음

향후, 교통인프라 지하화 정책을 교통시설 정비 중심의 사업에서 도시공간구조 재편을 고려한 정책으로 전환되어야 함

계획 및 사업 단계의 구조적 문제

많은 사업에서 지하화 시설의 설계와 건설이 먼저 진행되고, 상부공간 활용은 이후 단계에서 제한적으로 검토되는 등 사업추진 과정에서 상부공간 활용이 체계적으로 고려되지 않음

- 초기 설계 단계에서 공간 활용 가능성이 이미 제한되는 이른바 '설계 락-인(lock-in)' 현상을 초래하게 되고, 본 연구에서도 국내사례에서 상부공간 활용이 제한되는 주요 요인으로 지적한 바 있음

또한 지하화 사업은 교통시설 사업과 도시개발 사업의 성격을 동시에 가지지만, 실제 추진과정에서는 교통부문 중심의 사업구조로 추진되는 경우가 많음

- 이로 인해 도시관리계획, 토지이용계획, 지역개발전략 등 도시공간 측면의 계획과 연계가 충분히 이루어지지 못해 상부공간이 주변 도시구조와 유기적으로 결합되지 못하는 문제가 발생함

결과적으로 지하화 사업은 물리적인 공간 확보의 측면에서는 성과를 확인할 수 있으나, 이렇게 확보된 공간이 도시의 기능 구조나 활동 구조를 변화시키는 수준의 도시공간 혁신으로 이어지지 못하는 경우가 많음

분절된 제도와 재정 구조

현재 지하공간 개발과 교통시설 관련 제도는 「도로법」, 「도시철도법」, 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」 등 개별 법률 중심으로 분산되어 운영되고 있어 지하화 사업을 통합적으로 추진하는 데 한계가 있음

- 지하-지상-상부공간을 하나의 연속된 공간체계로 계획·관리하기 어려운 구조이며, 공간 간 기능 연계와 통합적 개발을 저해하는 요인으로 작용함
- 특히 도로 부문에서는 「도로법」과 「국유재산법」 등의 기존 법·제도가 입체적 공간 활용과 복합개발을 제약하는 구조적 한계로 작용하고 있음

또한 사업 추진 과정에서는 중앙정부, 지방정부, 공기업 등 다양한 행정주체가 관여하면서 권한과 책임이 분산되는 문제가 발생함

- 상부공간의 개발·관리·운영 주체가 명확하지 않고, 계획-사업-운영 단계 간 연계도 충분히 이루어지지 못하고 있음
- 이로 인해 인허가 절차가 복잡해지고 사업추진 과정의 불확실성이 증가하며, 민간 참여와 복합개발 활성화에도 제약이 발생함

연구에서도 국내 교통인프라 지하화 사업은 도시공간 혁신을 위한 물리적 기반은 확보했으나, 법·제도 미비와 거버넌스 분절, 복합개발 인센티브 부족 등으로 인해 도시 전체의 구조적 혁신으로 이어지지 못하고 있다고 분석함

- 특히 전략-제도-사업 간 연계 부족으로 인해 지하화 사업이 개별 인프라 사업 수준에 머무르는 경향이 나타남
- 결과적으로 도시 차원의 전략적 공간 혁신보다는 단편적인 공간 개선 수준에 그치는 한계가 발생하고 있음

향후에는 지하-지상-상부공간을 통합적으로 계획·관리할 수 있는 제도체계를 구축하고, 계획·사업·운영 전 과정을 연계하는 실행형 거버넌스 체계를 마련할 필요가 있음

05. 도시공간 혁신을 위한 교통인프라 지하화 정책방안

교통인프라 지하화 사업은 도시공간 혁신을 위한 물리적 기반을 마련했음에도 불구하고, ❶ 교통 중심의 정책 목표 설정, ❷ 상부공간 활용을 후 순위로 두는 계획·사업 구조, ❸ 분절된 제도와 거버넌스라는 세 가지 구조적 한계로 인해 그 잠재력을 충분히 실현하지 못하고 있음

❶ 정책목표의 전환: 교통시설 정비에서 도시공간 혁신으로

교통인프라 지하화 정책의 목표를 교통혼잡 완화·환경개선에서 도시공간 구조 재편과 공간 가치 창출로 확장해야 함

- 지하화로 확보되는 상부공간은 단순한 사업의 부산물이 아니라, 단절된 도시를 재봉합하고 새로운 도시 활동을 유발하는 전략적 플랫폼으로써 자리매김해야 할 것

이를 뒷받침하기 위해서는 성과평가 체계의 전환이 병행되어야 함

- 현행 통행속도·교통량·혼잡도 중심의 평가지표에 연결성(공간 간 이동성과 접근성), 다양성(복합기능과 활동의 공존), 중심성(핵심 활동거점 형성)을 포함하는 도시공간 혁신 KPI를 도입하고, 사업시행 전·중·후의 변화를 지속적으로 관리·환류하는 체계 구축이 필요함

❷ 계획·사업구조의 개선: 상부공간 전략의 선제적 통합

교통인프라 지하화 사업의 효과를 극대화하기 위해서는 사업 기획 단계부터 지하-지상-상부공간을 하나의 연속된 공간체계로 인식하는 입체적 도시계획 체계를 구축할 필요가 있음

- 현재는 지하화 시설의 설계·시공이 완료된 이후 상부공간 활용이 검토되는 구조로, 공간활용 가능성이 초기 단계에서 이미 제한되는 '설계 락-인' 문제를 구조적으로 유발함
- 이를 해소하기 위해서는 사업 기획 단계부터 입체적 도시계획 관점 적용이 필요함

다층적 도시공간을 통합적으로 계획·관리할 수 있는 구체적 방안은 다음과 같음

- 상부공간 활용계획을 지하화 사업의 초기 설계와 동시에 수립하도록 사업절차를 재편해야 함
- 지하화 사업을 도시관리계획·지구단위계획 등 기존 도시계획체계와 의무적으로 연동하도록 제도화하여, 상부공간이 주변 도시구조와 유기적으로 결합될 수 있도록 해야 함
- 상부공간을 공원·녹지 중심의 단일 기능으로 한정하는 관행에서 벗어나, 교통 결절점과 연계한 상업·업무·주거 기능의 복합개발을 전략적으로 유도해야 함

❸ 제도·거버넌스의 통합: 분절 구조의 극복

현행 제도는 「도로법」, 「도시철도법」, 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」 등이 분산적으로 운영되면서 지하-지상-상부공간을 하나의 공간체계로 계획·관리하기 어려운 구조임

중앙정부·지방정부·공기업·민간사업자 간 권한과 책임이 불명확하여 복합개발 활성화와 민간 참여를 저해하고 있으므로, 이러한 제약을 극복하기 위해 제도 정비와 거버넌스 구축의 두 방향에서 접근이 필요함

제도 정비: 입체적 공간 활용을 위한 법·행정 기반 마련

- 공간혁신특례구역 등 유연한 도시계획 수단을 활용하여 복합기능 개발을 허용하고, 용적률·건폐율 특례 및 공공기여 완화 등 행정·재정적 인센티브를 통해 민간자본 유치를 확대해야 함
- 인허가 절차는 지하·지상·상부공간을 통합적으로 처리하는 원스톱 행정체계로 전환하여 사업 추진과정의 불확실성을 줄여야 함

거버넌스 구축: 계획-사업-운영을 잇는 실행체계 마련

- 계획 수립부터 사업 추진, 운영·관리까지 전 과정을 조정하는 실행형 통합 거버넌스 체계 구축이 필요
- 중앙정부는 정책 조정과 제도 정비를 담당하고, 지자체는 지역 특성에 기반한 공간 기획과 운영을 맡는 역할 분담 체계를 명확히 해야 함
- 시범사업을 통해 지역 맞춤형 상부공간 활용 모델을 발굴·확산하고, 그 성과를 제도 개선에 환류하는 체계를 마련해야 할 것

참고문헌

매일경제. 2012. 박근혜표 '철도 위 임대주택' 모델 양천아파트 가보니, 9월 27일자.
CARTO. 2025. *CARTO API v4.* https://carto.com/developers/
OpenStreetMap. https://www.openstreetmap.org/

• **조미향** 국토연구원 도시연구본부 부연구위원(mhcho@krihs.re.kr, 044-960-0320)
• **김중은** 국토연구원 도시연구본부 선임연구위원(jekim@krihs.re.kr, 044-960-0235)
• **김승훈** 국토연구원 미래국토공간·인프라연구본부 부연구위원(sh.kim@krihs.re.kr, 044-960-0334)
• **김동준** 국토연구원 도시연구본부 부연구위원(dkim@krihs.re.kr, 044-960-0198)

※ 이 브리프는 "조미향, 김중은, 김승훈, 김동준. 2025. 철도 및 도로 지하화를 통한 미래 도시공간 혁신방안 연구. 세종: 국토연구원" 보고서를 요약·정리한 것임.
※ 이 브리프는 연구자 개인의 의견으로서, 정부나 국토연구원의 공식적인 견해와 다를 수 있음.

KRIHS 국토연구원
세종특별자치시 국책연구원로 5
전화 044-960-0114 팩스 044-211-4760 홈페이지 www.krihs.re.kr

ISSN 3091-745X