

February 2016

No. 100

도로정책 Brief

이슈&칼럼

도로정책의 뉴노멀(New Normal)이 필요하다

특별기고

안전의 한계 : 미래 도로정책의 방향

도로정책 Brief : 도로관련인들의 지남철(指南鐵)

What do we know for sure?

공유와 소통으로 도약하는 도로정책

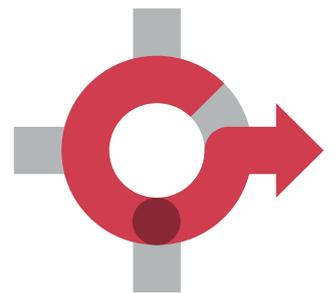
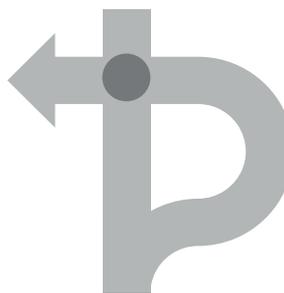
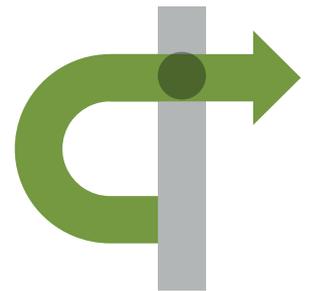
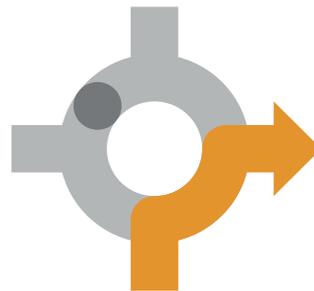
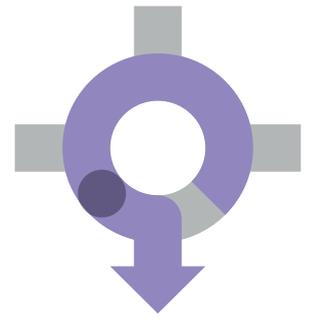
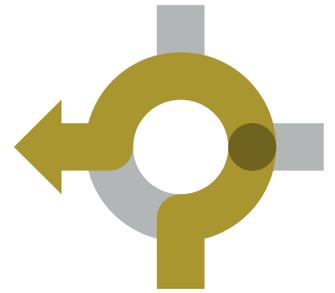
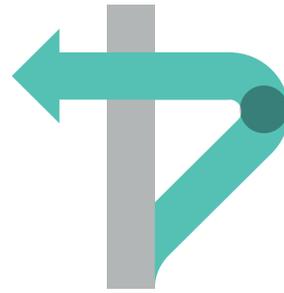
도로정책의 초심(初心) : 국민체감형 도로정책

도로정책 Brief 성과와 과제

도로관련 연구기관 축하메시지

도로정책 Brief를 빛낸 고마운 분들

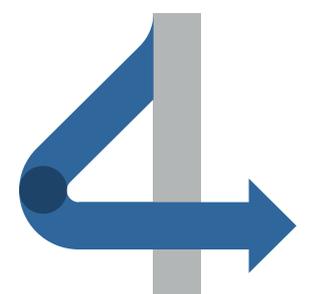
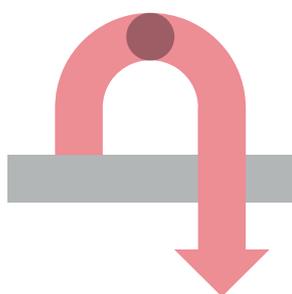
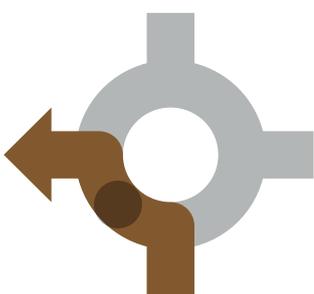
도로정책 Brief와 함께 알아본 용어들



KRIHS
국토연구원



도로정책연구센터
Road Policy Research Center





도로정책의 뉴노멀(New Normal)이 필요하다



“ 기존 도로정책에 대한 진지한 돌아보기와 새로운 발상의 다시 쓰기를 통해 뉴노멀 도로정책을 제시함으로써 국민 삶의 질 향상과 국가경제 발전의 견인차로서의 ‘도로의 부흥’을 기대해 본다.”

김 동 주 국토연구원 원장

지난 2007년 7월 ‘종합적이고 미래지향적인 도로정책 연구의 산실’을 목표로 국토연구원 도로정책연구센터가 설립된 지 어느덧 아홉 해가 되었다. 그간 도로정책연구센터는 국가도로정책 수립을 지원하는 등 미래지향적 도로정책 입안의 핵심조직으로서 그 역할을 해 왔으며, 이러한 활동의 근간에 <도로정책 Brief>가 자리매김하고 있다.

국내외의 다양한 도로정책 동향에 대한 분석 및 관련 전문가들의 날카로운 해안을 엿볼 수 있는 <도로정책 Brief>가 매달 독자를 만난 지 어느덧 100회가 되었다. 2007년 11월 창간호부터 지금에 이르기까지 500여편이 넘는 정책자료와 30여개국 이상의 다양한 도로정책 사례 소개가 되었다니 실로 도로정책에 특화된 정보지로서의 역할을 충실히 해 왔다. 또한 주목할 것은 본 브리프에 원고를 기고한 신학연관 등 다양한 분야의 국내외 전문가가 300여명에 달함에 따라 <도로정책 Brief>라는 매체가 도로관련 전문가들의 식견과 정보가 소통하는 하나의 거대한 플랫폼 역할을 한 것은 그 의미가 적지 않다.

이렇듯 8년여 기간 동안 지속적으로 브리프가 발간될 수 있었던 것은 국토교통부 도로국 관계자들의 관심과 지원에 힘입은 바 컸다. 또한 수준 높은 원고를 제공해 주신 국내외 관련 전문가, 성원을 아끼지 않으신 독자, 브리프 제작을 위해 실무적 노력을 기울여 준 도로정책 연구센터 관계자 등 모든 분들에게도 감사드린다.

도로정책의 뉴노멀

경부고속도로 건설을 시작으로 국가기간도로망의 양

적확충의 도로정책은 산업화 시대의 국가경제발전을 견인해 왔다. 그동안 특별회계라는 안정적 재원조달을 바탕으로 도로정책은 국토균형발전에 기여하는 간선도로망 정비는 물론 시대적 가치변화와 사회경제적 여건 변화에 따라 환경친화·안전·투자 효율화 등으로 변화해 왔다. 이제는 첨단기술 등과 융합한 지금까지 경험해보지 못한 전혀 새로운 기준의, 이른바 뉴노멀(New Normal)의 도로정책 출현이 필요한 시점이다.

도로정책 돌아보기

흔히 말하는 ‘과거 없는 현재, 현재 없는 미래 없다’라는 말처럼 지금까지와는 전혀 다른 뉴노멀 도로정책의 시작은 과거의 도로정책에 대한 반성과 고민, 즉 돌아보기를 통해 가능하지 않을까 싶다.

첫째, 우리의 도로는 과연 믿을만한가? 도로의 물적·질적 서비스의 수준이 항상 일정하게 제공되며 언제나 국민들로부터 신뢰받는 도로인가에 대한 냉철한 반성이다. 특히 교통의 지정체로 인한 도로이용의 변동성은 더욱 커지고 이로 인한 유무형의 손실비용은 국가의 경쟁력 저하로 이어지는 등 도로의 역할이 커짐에 따라 도로가 제공하는 서비스의 신뢰성 수준에 대한 냉철한 평가가 필요하다.

둘째, 우리의 도로는 과연 안전한가? OECD국가와의 도로교통 사망자수 비교 등 굳이 수치로 제시하지 않더라도 우리는 일상에서 도로공간 위에서의 안타까운 상황에 대한 뉴스를 종종 접하게 된다. 도로교통 사고는 인적, 차량, 도로환경 등 다양한 요인에 의해 복합적으

로 발생하는 사항이기 때문에 이 모든 책임을 도로 탓으로 돌릴 수는 없다. 하지만 인적, 차량 요인은 현재 논의되고 있는 자율주행 자동차의 개발로 그 위험성이 현저히 해소된다고 가정한다면, 이전과 다른 차원의 도로안전 정책준비가 필요하다.

셋째, 우리의 도로는 과연 공정한가? 도로투자 결정은 대규모이며 장기적이기 때문에 의사결정도 매우 신중해야 한다. 경제적 효율성과 사회적 형평성의 관점에서 가장 최적의 대안을 선택하는 것이 중요한 만큼 투자의 결정이 사회적 합의가 바탕이 된 공정성을 중심으로 이루어져야 한다.

넷째, 우리의 도로는 과연 감당할만한가? 환경적인 훼손을 최소화하며 지속가능한 도로가 건설되는지, 도로에 투입되는 재원은 현재세대와 미래세대가 합리적으로 부담가능한 수준인지 등 다양한 측면에서의 수용가능성에 대한 검토가 필요하다. 도로서비스의 향유에는 그만큼의 비용지불이 요구되는 만큼 우리 사회가 기대하는 도로서비스 수준과의 격차를 사회적 공감대를 바탕으로 적정하게 관리할 필요가 있기 때문이다.

도로정책 다시쓰기

뉴노멀의 도로정책은 과거 도로정책에 대한 돌아보기와 더불어 기존 관행 또는 고정관념에서 탈피하여 전혀 새로운 창의적 역발상의 아이디어가 결합되어야 비로소 완성될 수 있을 것이다. 새로운 아이디어를 실현하는데 있어 기존 제도하의 규제가 걸림돌이 된다면 이를 합리적으로 개선해 나가는 결단이 요구될 수도 있을 것이다.

가령 현재의 도로관리 주체별 도로등급 분류는 합리적인가? 도로의 기능과 역할에 따른 도로등급 재분류를 통해 도로투자의 효율성과 형평성을 제고할 수 있는 방법은 없을까? 이동성과 접근성의 전통적인 도로의 역할이외에 체류성이라는 새로운 가치에 부응할 수 있는 도로 공급은 가능할까? 유럽 몇몇 도시의 공유공간(Shared Space)의 예처럼 사람과 자동차가 공존하는 도로는 불가능할까? 안전도 제고를 위해 설치한 도로안전 시설물이 오히려 안전도를 저해할 만큼 과도하지는 않은가? 보다 단순하고 적절한 시설물 설치가 필요한 건 아닐까? 비용편익분석을 통한 효율성 중심의 도로투자평가체계는 시대에 부합하는 도로서비스의 공급을 위해 여전히 유효할까? 보다 새로운 관점의 투자평가체계 정비가 필요한 시점은 아닐까? 이상의 질문들

은 단순한 예시로, 보다 면밀한 연구·검토를 통해 정교하게 다듬어져서 새로운 도로정책으로 다시 써져야 할 것이다.

한편 이런 아이디어의 활발한 교류는 정책당국자나 전문가뿐만 아니라 일반 국민들과의 소통 속에서 이루어져야 한다. 국민은 도로정책의 수혜자일뿐만 아니라, 도로정책을 생산하고 관리하는 주체가 되는 시대가 되기를 바란다. 그런 의미에서 도로정책연구센터에서 운영하고 있는 도로정책아이디어 플랫폼인 '상상대로(www.roadidea.or.kr)'가 더욱 활성화되기를 기대한다.

또한 양적 성장의 시대에서 질적 성숙의 시대전환에 맞추어 새롭게 변화된 도로부문의 중장기계획체계에도 거는 기대가 크다. 기존 건설물량 중심의 10년 단위 도로정비기본계획이 국가 도로정책 방향의 비전과 가치를 담게 될 10년 계획인 국가도로망종합계획과 이를 보다 구체적으로 실천할 과제들을 담은 5년 단위의 도로건설관리계획으로 재편된 것은 새로운 도로정책 다시쓰기의 모체가 될 것이기 때문이다.

특히 '관리'가 국가차원의 법정계획 명칭에 포함되었다는 것은 도로서비스의 수준을 한단계 도약시키는 데 매우 중요한 정책적 함의를 갖는다. 보다 믿을만하고 안전한 도로, 공정한 투자결정과 세대간 부담가능하며 지속가능한 도로서비스를 제공하기 위해 새로운 계획체계가 그 시대적 사명을 담아내는 데 최선을 다해야 할 것이다.

도로의 위기, 도전의 기회

경제저성장과 저출산·고령화, 세계경제 불안 등을 동시 다발적으로 겪고 있는 요즘, 사회 각 분야에서 위기라는 말이 자주 회자된다. 도로분야도 예외일 수 없어 국가경제발전의 성장동력으로서 도로의 위상이 점차 낮아지고 있고 이를 반영하듯 도로투자 재원이 계속 감소하는 등 '도로의 위기'에 대한 우려가 많다. 하지만 '위기는 곧 기회'라는 말처럼 기존 도로정책에 대한 진지한 돌아보기와 새로운 발상의 다시쓰기를 통해 뉴노멀 도로정책을 제시함으로써 국민 삶의 질 향상과 국가경제 발전의 견인차로서의 '도로의 부흥'을 기대해 본다. 끝으로 이러한 시대적 소명에 부응할 수 있도록 도로정책연구센터의 지속적인 혁신과 도약을 기원한다. ■

김동주_djukim@krihs.re.kr



<도로정책 Brief> 100호 발간을 맞으며...

이번 <도로정책 Brief>는 100호 발간을 맞아, 학계와 업계를 대표하여 이용재 교수님(중앙대)과 이학모 부사장님(동성엔지니어링), 그리고 최다 기고로 <도로정책 Brief>를 빛내주신 이찬영 박사님(사우스플로리다대 도시교통연구센터)의 특별기고와 제1대, 2대 도로정책연구센터장으로 <도로정책 Brief> 발간을 책임지셨던 정일호·김호정 박사님의 회고 및 조언으로 구성하였다.

안전의 한계 : 미래 도로정책의 방향

이 용 재 중앙대학교 교수



먼저, 국토연구원의 <도로정책 Brief> 100호 출간을 축하합니다.

‘고속성장’이라는 표현으로 대변할 수 있는 지난 60여 년 간의 대한민국 경제발전, 그 중에

서도 각 지역의 균형 발전에 가장 중요한 역할을 한 것은 ‘교통 인프라’이다. 지속가능한 성장을 이루기 위해서는 교통 인프라의 기능과 선도적·효율적 투자가 매우 중요하며, 특히 도로는 그 중심에 있다.

<도로정책 Brief>는 주요 정책현안과 최신 연구결과를 가장 빠르고 정확하게 알리는 소식지로 지난 8년 4개월 동안 한 번도 거르지 않고 매달 우리에게 전달되었다. 전문가 칼럼, 해외정책과 기술 동향, 전문용어 해설에 이르기까지 도로정책을 직접 책임지고 있는 종사자는 물론 기업과 개인에게도 도로와 관련된 귀중한 정보와 기술을 알려주는 역할을 충실하게 수행하고 있다.

100호 발간에 이르기까지 꾸준히 노력해 오신 <도로정책 Brief>의 모든 관계자 여러분께 깊이 감사드립니다. 앞으로 도로정책과 관련된 다양한 서비스의 제공과 더불어, 도로시설의 노후화와 유지관리, 도로운영의 안전 문제 등에 대해 독자와 함께 소통할 수 있는 소식지가 되길 바란다. 더욱 많은 사람들에게 사랑받는 소식지로 성장하길 기원하며, 다시 한번 100호 출간을 진심으로 축하드립니다.

국민소득 3만 달러 시대, 인구 5천만의 30-50 시대에 세계의 평화와 번영을 함께 할 미래의 도로를 준비하기 위해서, 우리에게서 여러 과제가 남아있다. 현재의 인적 자원과 투자경쟁력으로, 향후 국가의 도로정책

을 차분하게 수립할 수 있을 것인지 심각하게 고민해야 할 시점이다.

저출산 고령화로 인한 생산노동인구의 감소와 의료, 교육 등 복지 분야에서의 지출증가는 SOC와 같은 다른 부문에서의 경제활동을 위축시킬 소지가 있다. 우리보다 20년이나 앞서 30-50 시대에 진입한 일본도 급속한 고령화 현상과 과도한 복지비용의 지출로 인해 결국 20년 넘게 이어지고 있는 경제침체로 고민하고 있다는 것을 주시할 필요가 있다.

1990년대까지는 정부의 강력한 지원에 따라 7×9 간선도로망을 중심으로 한 대규모 도로투자가 이루어졌으나, 2000년대 들어서면서 도로는 개인교통수단일 뿐이며 환경파괴의 원인이라는 비판적 인식이 팽배했다. 또한, 고속철도라는 강력한 경쟁수단에 대한 적절한 대응이 제때에 이루어지지 않음으로써, 급격한 투자 위축을 가져왔고 최근에는 축소된 도로 건설시장으로 인해 많은 도로 기술자들이 정든 직장을 떠나고 있는 것이 현실이다.

국가 교통인프라 공급수준을 국제적으로 비교하여 보면, OECD에 가입한 33개국 중 우리나라의 SOC 공급수준은 여전히 최하위 그룹에 속한다. 국토면적당 전체 도로연장은 세계 18위, 고속도로 연장은 7위, 철도 연장은 19위권이다. 인구 1인당 도로연장에서는 최하위(33위)이며, 고속도로 20위, 철도는 32위이다. 자동차 수 대비 도로연장도 최하위권(32위)이며, 고속도로의 경우 19위권에 해당되어 다른 국가에 비해 도로 및 철도의 스톡은 매우 부족한 실정으로 지속적 투자가 절실히 필요한 상황이다.

스마트 하이웨이, 모바일 중심 첨단 지능형 도로교통 체계 등 도로기술부문에 있어 괄목할 만한 발전은 있었지

만 예산 감축 등의 원인으로 도로의 기술발전에 비상이 걸렸다. 특히, 도로 설계속도의 향상에 대비한 과학 및 건설 기술의 진전은 50여 년 전인 1964년 쿠프케 독일 대통령의 초청으로 아우토반을 시속 160km로 달린 경험이 있는 故 박정희 대통령의 임기 시절에서 한 발자국도 더 나아가지 못했다.

설상가상으로 도로시설의 첨단 안전장치와 자동화·무인화 같은 첨단기술의 무분별한 도입으로 단순 요소(장애) 사고로부터 점차 다양한 요소가 결합된 시스템 사고의 형태로 변화하고 있지만, 도로안전관리체계는 이를 따라가지 못하고 있다. 지난 12월 3일 발생한 서해대교 화재사건이 대표적인 사례이다.

전 세계적으로 볼 때 평균 1초에 한 번씩 번개(벼락)가 치며, 한 번의 번개를 통해 평균 1억 볼트의 전압과 10만 암페어의 전류가 흐르고, 순식간에 약 27,000°C (54,000°F)의 온도를 상승시키는 놀라운 파괴력을 가지고 있다. 서해대교 화재는 낙뢰에 의해 주탑에 연결된 케이블 한 개가 끊어진 것이 최초 원인이며, 케이블에 불꽃이 떨어지면서 다른 두 개의 케이블로 옮겨 붙으며 불길이 확산된 것으로 알려져 있다. 이 때 케이블 세 개가 모두 끊어졌다면 최악의 경우 교량 붕괴로 이어질 수도 있었던 아찔한 사고였다.

어질 수도 있었던 아찔한 사고였다.

준공 당시 서해대교는 ‘첨단 공법의 정연장’이라 할 정도로 최신 장치와 부품을 사용하였고, 세 가지 형식이 결합된 복합교량으로서 첨단의 신공법, 신기술을 적용하여 완성되었다. 특히 고도의 기술을 요하는 핵심부분인 사장교는, 공사 당시 국내에서 시도된 바 없는 헤비 리프팅(heavy lifting)이라는 특수공법을 적용하는 등 안전성과 시공성이 확보된 신공법을 도입하여 국내 교량기술을 진일보시키는 역할을 했다고 강조된 바 있다. 그렇다면 더더욱 이번 화재와 같은 유형의 사고는 일어나지 말았어야 했다.

세월호 침몰사고와 서해대교 화재사고 등 잇따라 발생하고 있는 대형사고 후, 정부가 발표하는 대책을 보며 우리 국민들은 두려움과 불안에서 완전히 벗어나지는 못하고 있는 것 같다. 제대로 경험해보지 못한 새로운 첨단 안전장비와 기기들의 도입이 오히려 국민의 생명과 안전을 위협하고 있지는 않은지, 우리가 간과하고 있던 ‘약한 신호(weak signals)’들에 의한 안전의 한계를 살펴야 할 시점이다. 그리고 도로안전관리의 새로운 변화를 생각해 볼 시점이다. ▣

이용재_yjlee@cau.ac.kr

도로정책 Brief : 도로관련인들의 지남철(指南鐵)

이 학 모 (주)동성엔지니어링 부사장



〈도로정책 Brief〉 100호 출간을 진심으로 축하합니다. 아울러 이를 위해 성심을 다해주신 도로분야 각계 전문필진과 국토연구원 도로정책연구센터 관계자 여러분께도 감사와 격려의 말씀을 드립니다.

필자는 젊은 시절 10여 년간 인생의 제1막을 국토연구원으로 개명하기 전인 국토개발연구원에서 보낸 시절이 있었으며, 이 인연으로 연구원에 대해 지속적으로 관심을 가지고 교류하게 되었다. 도로 등 인프라 설계분야에 종사하면서, 국토연구원의 각종 연구보고서를 비롯한 여러 간행물은 그 자체가 상당히 소중한 것이며, 특히 국토연구원 간행물에 수록된 여러 가지 사

회경제관련 지표들은 - 그것이 현황자료이든, 장래 예측자료이든 - 대외적인 권위와 설득력을 스스로 나타내는 귀한 자료임을 재삼 강조하고 싶다. 그러던 중 8년 전 〈도로정책 Brief〉라는 소책자가 우편으로 배달되었고, 작지만 풍성한 내용으로 우리 도로의 현황을 진단하고, 향후 나아갈 방향을 이론적, 정책적으로 고찰한 칼럼들을 읽어보면서 회사 내 자료실에 비치하고 관심 있는 임직원들의 일독을 권해오고 있었다.

필자는 국토연구원 퇴직 후 도로 등 국가 인프라 분야의 설계를 담당하는 회사에서 임원으로 재직해 오면서, 우리나라 건설시장의 성장잠재력 한계성 등을 초기에 인지하고, 우리의 개발경험과 발전지식을 가지고 해외 개발도상국으로 진출해야 할 당위성을 누차 강조해 왔었다. 그러던 중 - 〈도로정책 Brief〉가 발간되던 그해

- 2007년경 해외사업 담당부서를 신설하고, 그 부서를 지금까지 관리, 운영해 오고 있다. 우리나라는 1970년대 말부터 시작된 해외 건설시장 진출로 건설시공분야는 해외진출 경험이 풍부했지만, 설계·감리 등 컨설팅분야는 그때까지 그리 활발하지는 못했다. 여러 가지 이유가 있겠지만, 1980~90년대 국내 건설시장의 활성화로 관련업계 종사자들이 해외진출의 필요성을 크게 느끼지 않은 것도 큰 이유 중의 하나라고 생각한다. 그러나, 국내 건설시장이 점차 축소될 위기에 놓이면서 각 사별로 생존의 활로를 찾던 중에 해외시장으로 관심을 돌린 것은 시기적으로 합당하고 또 필요했던 것으로 생각된다. 그러나 도로 등 인프라분야에 대한 컨설팅 업무의 해외시장 진출은 그야말로 전인미답, 그 누구도 앞서간 사람이 없는 개척의 길이었고, 언어와 문화차이, 장거리 비행, 가족관계 소홀 등 첩첩으로 놓여 있는 난제들과의 싸움이 계속되어 왔다. 특히 기존 개발도상국의 컨설팅 시장을 선점하고 있는 소위 서구 선진 컨설팅 전문회사들과의 경쟁은 엄청난 압박감을 주는 것이었음을 회고한다. 이러한 어려움 속에서 필자가 속한 컨설팅 회사는 비록 중소기업이지만 힘쓰고 노력한 결과 카자흐스탄 등 중앙아시아, 동티모르 등 동남아시아, 파키스탄과 같은 서남아시아 등에 진출하여 현지 관련자들과 신뢰를 구축하고 비교적 활발한 영업활동을 수행하고 있는 중이다.

실제로 해외에서 프로젝트를 수주하고 수행하는 과정에서 우리가 꼭 필요하다고 생각되는 것이 몇 가지 있으니, 곧 영어나 현지어, 현지문화에 대한 친밀도, 국제

감각에 적합한 기술능력, 현지국에 도움이 되는 비전 제시 등을 꼽을 수 있을 것이다. 이 중 관련 언어나 국제통용 기술 등은 각 담당 기술인들이 노력하고 학습하여 해결할 수 있는 문제이지만, 도로 등 관련 인프라에 대한 현지국의 비전과 같이 미래를 통찰할 수 있는 능력과 지혜가 필요한 부분은 개인이 어찌하기 보다는 관련분야의 지식과 경험이 풍부한 석학들의 도움을 받아야 할 사항임이 분명한 것으로 보인다.

이 장면에서 우리는 <도로정책 Brief>의 역할이 부각됨을 볼 수 있다. 필자의 경우도 엔지니어로서 실무에 종사한 지 어언 20년이 넘었고, 해외사업을 주관하면서 세계를 휘저으며 돌아다닌 지 10년, 그동안 공적으로 혹은 사적으로 만난 개발도상국의 도로관련 담당자들과 대화를 할 때, 그들의 주 관심사에 주의를 기울이면서 기술적 현안사항들은 물론이거니와, 장래의 비전이 얼마나 중요한가를 누차 강조해 오고 있었다. 이 때, 내가 그들에게 전해줄 비전과 아이디어의 대부분은 도로관련 정책과 기술에 대한 신개념들을 망라해 준 본지에서 얻은 것들이었다. 즉, 녹색성장이나 저탄소, 도로자산관리 개념 등 필자도 언뜻 넘겨들은 새로운 개념들이었던 바, 이를 좀 더 구체적으로 소개해 준 <도로정책 Brief>에 크게 감사한다.

앞으로도 실무에 종사하는 우리 도로인들에게 비전을 제시해 주고, 새로운 개념들을 소개해 주는 역할을 잘 감당하는 <도로정책 Brief>의 무궁한 발전을 기대하고 축원하면서 축하의 말씀을 드리는 바이다. ■

이학모_halee00@hotmail.com

What do we know for sure?

이 찬 영 사우스플로리다대학교 도시교통연구센터 선임연구원



축하합니다.

어떤 일을 백번을 한다는 것은 쉬운 일이 아니다. 그래서 우리는 아기가 태어나면 100일을 축하하고, 간절하게 원하는 것이 있을 때는 백일기도를 하기도 한다. <도로정책 Brief>가 100회 동안 발간되었다는 것은 8년이 넘는 시간동안 많은

사람들의 수고와 노력들 그리고 재원이 중단없이 이 작업에 투자되었음을 의미한다. 특별히 그동안 <도로정책 Brief>를 기획하고, 원고를 청탁하고, 원고를 재촉하고, 편집하느라고 수고하신 국토연구원 도로정책연구센터의 많은 분들에게 축하한다는 말과 더불어 감사의 마음을 전한다. 더불어 <도로정책 Brief>가 국내외 도로정책에 관련한 좋은 정보와 의견들을 나누는 장이 되기를 기원한다.

What do we know for sure?

1990년대 초반 교통계획 수업 중에 지도교수는 팩스 머신이나 전화기의 보급으로 인해서 자동차 통행이 감소할 것이라는 학설이 있었지만 그런 증거가 수도권에서는 나타나지 않았다는 말씀을 하신 기억이 있다. 통신의 발달이 통행수요에 영향을 줄 것이라는 주장이었지만, 대한민국의 통행수요는 꾸준히 증가하고 있다는 것이 요지였다.

25년이 지난 지금, 적어도 미국에서는 지난 10년 사이에 집에서 일터까지의 거리는 늘었지만, 일년 동안의 평균 가구당 통근 통행거리는 줄어드는 현상이 관찰되었다. 그리고 스마트폰이라는 새로운 물건이 우리 생활의 일부가 되었다. 이제 정말 통신이 통행을 대체하는 시대가 오는 것일까?

자율주행 자동차라는 새로운 화두가 우리 곁에 다가왔다. 많은 교통 전문가들이 다양한 이야기를 하지만, 아직 아무도 일정 비율 이상의 자율주행 자동차들이 돌아다니는 도시나 시대를 살아 본 적이 없다. 단지 유튜브 동영상으로 구글카를 본 적이 있을 뿐이다. 하지만 주요 자동차 회사들은 몇 년 안에 (빠르면 2017년) 상당히 완성도 있는 자율주행 자동차를 시판하겠다는 계획을 발표했다.

일반적으로 자율주행 자동차를 다루는 신문 기사를 보면, 종종 연간 교통사고 사망자수를 언급하면서 안전성의 향상을 가장 큰 기대 효과로 이야기한다. 현재 미국에서는 연평균 약 3만여 명의 교통사고 사망자가 발생한다. 자율주행 자동차가 보급되면 교통사고 사망자가 얼마나 줄어들까? 그보다 더 우선되는 질문은 아마도 “자율주행 자동차가 일반화되기 위해서는 어느 정도 수준의 안전도가 보장되어야 할까?”일 것이다. 예를 들어, 자율주행 자동차가 현재 운전자들의 평균 수준의 안전도를 보장해서, 더이상 연간 교통사고 사망자수가 늘지는 않을 수준 정도라고만 해도 괜찮을까? 왜냐하면 그 수준에서도 이미 사람들이 운전을 안한다는 사실 만으로도 사회적으로 여러 가지 다양한 이득을 생각해 볼 수 있다. 하지만 우리는 백만 번에 한번 계산이 틀리는 어떤 사람을 수학의 천재라고 하면서 무한한 신뢰를 보낼 수 있지만, 백만 번에 한번씩 계산이 틀리는 계산기는 불량품이라고 생각할 가능성이 많다. 그렇기 때문에 이러한 자율주행 자동차의 시대의 도래는 기술적인 문제와 함께 철학적이고 윤리적인 고민과 판단들을 요구할 듯하다.

사용자 중심의 도로 정책

로마의 도로가 고대 로마제국 성장에 큰 기여를 했다는 것은 잘 알려져 있는 이야기이다. 로마는 발달된 도로망을 통해서 사람과 물자를 효과적으로 이동시킬 수 있었다. 미국도 1956년에 시작된 주간고속도로 건설이 미국의 경제발전에 결정적인 기여를 했다는 것은 여러 차례 연구를 통해서 검증된 사실이다. 우리나라도 도로를 만들고 운영하는 것은 국가 경제발전과 매우 밀접한 관계가 있는 일이었고, 지금까지도 그러한 틀 안에서 많은 도로정책들이 개발·시행되고 있다. 즉 정부가 도로의 공급자이고, 완성된 제품이 일반 사용자들에게 SOC라는 이름으로 제공되는 구조에서는 ‘국가경제발전’ 혹은 ‘국토의 균형발전’과 같은 큰 목적들이 도로정책의 틀을 만들게 되어 있다. 하지만 최근 들어서 우리는 많은 산업 분야에서 ‘사용자 중심’이라는 개념을 접하게 된다. ‘System Optimal’과 ‘User Equilibrium’은 동시에 존재하기 어렵다는 교통 통행배정 이론의 오래된 속제처럼 다양한 도로 사용자들은 ‘국가경제발전’ 보다는 자신의 통행에 대해 더 많은 의미를 부여하고, 그것을 만족시킬 수 있는 도로의 공급, 운영 및 관리를 요구하고 있다. 이는 단순히 어떤 정치인이 선거 공약으로 내거는 도로의 건설이나 지역 이기주의라고 비난받을 수 있는 불필요한 교통시설 공급에 대한 일방적인 요구하고는 다른 이야기이다. 도로 사용자들은 도로가 SOC라는 기본적인 명제를 충족시키는 것을 넘어서, 개인이 추구하는 행복권을 만족시킬 수 있는 도로의 공급, 관리 및 운영을 기대하고 있다. 그리고 이러한 요구들은 국가 명제를 달성하는 것에 많은 것이 맞추어졌던 기존 도로정책으로부터의 변화를 요구하고 있다.

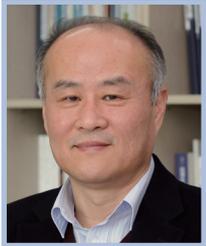
맺음말

자율주행 자동차 시대가 도래하면 도로 건설 및 정책을 포함한 교통의 주요 부문들이 자동차 산업의 일부가 되는 것처럼 이야기하는 경우가 종종 있다. 하지만 생각해 보면 교통 시스템을 구성했던 세 가지 요소인 도로, 운전자, 자동차 중에서 자율주행 자동차 시대의 도래는 운전자와 자동차가 통합되는 과정이 될 것이고, 도로는 여전히 교통 시스템의 주요한 역할을 할 수 밖에 없다. 그러므로 자율주행 자동차라는 기술적 변화와 사용자 중심이라는 가치적 변화를 동시에 고려한 새로운 도로정책들에 대한 고민이 필요한 시점이다. ■

이찬영_cylee@cutr.usf.edu

공유와 소통으로 도약하는 도로정책

정 일 호 국토연구원 글로벌개발협력센터 소장(제1대 도로정책연구센터장, 2007. 7 ~ 2011. 12)



〈도로정책 Brief〉는 국내외 도로정책과 도로기술 동향 소개함으로써 도로정책 발전에 기여한다는 목표로 발간되었다. 지난 2007년 11월부터 8년 넘게 매월 발간되어 이제 100호 발간의 경사를 맞게 되었다.

개인적으로 100호 발간은 남다른 감회로 다가온다. 창간호 발간 기획자로서 발간 취지에 맞춰 지면 구성과 내용을 고민하던 것이 엇그제 같기 때문이다.

되돌아보면 브리프 발간이 손쉬운 일은 아니었다. 발간 기획과정에서 도로부문에서 떠오르는 이슈와 쟁점 발굴은 물론 권위있는 원고 집필자 선정도 항상 순조롭지만은 않았다. 늦게 접수된 원고의 수정 보완을 요청하면서 제때 발간이 안 되면 어찌나하는 걱정도 많았다. 그러나 도로정책 발전의 염원을 갖고 투고해주신 많은 집필자들의 도움으로 매월 20일 차질 없이 발간되었다. 특히 국토교통부 도로국의 지원으로 안정적인 발간업무 수행이 가능했다. 모두 고맙고 감사할 뿐이다.

또 다른 도약을 준비해야

〈도로정책 Brief〉가 추구해 온 소통과 공유의 가치가 보다 중요해지고 있다. 경부고속도로를 시작으로 개발연대 질풍노도의 양적 성장시기가 저물면서 지금은 새로운 도로 가치 창출이 절박한 시기이다. 과거와 같은 이동성과 접근성 개선 중심의 도로건설과 운영만으로는 많은 도로투자 재원을 마련해 준 국민에게 감동을 선사하는 데 한계가 있다. 일상생활에서 도로를 이용하는 국민에게 감동을 주지 못하고 투자에 공감할 얻지 못하는 2% 부족한 도로정책은 실패로 이어진다. 공급자 중심의 도로정책에서 인식의 전환이 필요한 이유이기도 하다. 그래서 도로에 대한 다양한 목소리를 담아 공유와 소통으로 도로 발전에 기여하고자 하는 〈도로정책 Brief〉의 추구 가치가 소중하다.

건설산업과 지역경제 발전을 견인해 왔고 국토균형 발전을 촉진해 온 과거 도로의 역할은 여전히 유효한가? 도로가 국민 삶의 질 향상에 기여하고 일상생활에서의

편의를 국민이 체감할 수 있도록 하려면 도로정책과 사업 추진방식은 어떻게 변화해야 할까? 이 같은 질문에 대한 대답이 모두 같을 수는 없다. 백인백색의 대답이 나오는 이유는 도로를 둘러싼 환경과 여건에 대한 인식의 차이와 함께 시간이 지나면서 도로에 대한 사회적 요구도 지속적으로 변하기 때문이다. 도로 가치에 대한 인식의 차이를 소통을 통해 공유하고 함께 해결책을 준비하는 과정이 중요한 이유이기도 하다. 그래서 〈도로정책 Brief〉가 공유와 소통을 위한 또 다른 도약을 준비해야 한다.

브리프가 공유와 소통의 역할을 강화해야

최근 국토연구원 도로정책연구센터에서 도로발전과 관련한 다양한 국민 의견을 구하는 도로정책 아이디어 플랫폼인 ‘상상대로(www.roadidea.or.kr)’를 준비하였다는 소식을 듣고 반가웠다. 국민들이 생각하고 상상(想像)한 대로(大路) 도로정책과 도로사업을 제안하여 공유와 소통의 가치 하에 도로정책의 도약을 준비하기 때문이다. 내가 살고 있는 도시의 도로문제를 해결하기 위해 무엇이 시급한 사업이고 효율적인 사업추진 방안이 무엇인지를 알기 위해서는 정책 수혜자인 국민의 의견이 중요하다는 것을 인식한 결과이다. 도로문제를 해결하려는 정책결정자, 도로 기술자는 물론 연구자들에게 신선한 충격이 될 수도 있다. 제안 내용을 브리프에 소개하고 논의하는 기회가 많이 만들어지기를 기대한다.

그간의 브리프는 다양한 도로관련 의견 교환이나 제공 기사에 대한 독자들의 피드백을 받아 고품질의 브리프로 변화하려는 노력이 다소 소홀하지 않았나 생각된다. 도시 간선도로 건설을 위한 고규격 지하도로 건설에 대한 기술적·정책적 찬반의견 교환 정도가 기억나고, 독자들의 의견을 받아 지면과 기사를 작성한 사례는 드물었다. 현재 브리프는 중앙정부와 지자체 도로 및 교통업무 담당자, 도로부문 전문가는 물론 국회 국토교통위원회 위원을 포함한 천명 이상의 독자들에게 웹메일과 우편발송으로 배포되고 있다. 앞으로 교통 관련 학생과 연구자 등 독자층의 확대를 부탁드린다. 도로와 철도 등 여타 교통시설과 조화로운 발전도 중요하기 때

문이다. 또한 예산 제약이 있지만 장기적으로 발행지면을 늘려 도로 전문가가 아닌 일반 국민의 의견도 담아 주기를 부탁드립니다.

도로가 전환기에 접어들었다는 말은 이제는 식상한 언어가 되어 가고 있지만 전환기를 또 다른 반전의 기

회로 만들기 위해서는 공유와 소통이 무엇보다 중요하다. <도로정책 Brief>가 그런 중요한 역할의 중심에 서는 소임을 충실히 수행해 줄 것을 기대해 본다. 100호 발간을 다시 한번 축하드립니다. ▣

정일호_ichung@krihs.re.kr

도로정책의 초심(初心) : 국민체감형 도로정책

김 호 정 국토연구원 국토인프라연구본부장(제2대 도로정책연구센터장, 2012. 1 ~ 2014. 6)



<도로정책 Brief> 100호를 축하합니다.

2007년 7월 더운 여름날, 도로정책연구센터는 본원 현관의 현판식 행사를 시작으로 정부의 미래 도로정책 발굴, 관련 연구 기관간 네트워킹 기능 등의 업

무를 지속적으로 수행하여 왔다.

2007년부터 지금까지 <도로정책 Brief>에 다루어진 도로정책 관련 이슈들을 돌아보면, 도로의 기능과 역할을 중심으로 도로가 나아가야 할 방향을 제시하기 위해 부단히도 노력했다. 그러나 ‘도로’는 자동차와 함께 환경파괴의 주범이라는 지적, 과다설계, 과투자 논란 등으로 매년 ‘도로투자 효율화’를 외치며 2016년 현재까지도 숨가쁘게 달려왔다.

언제부터인가 도로건설이라는 용어를 사용하려고 하면, 일부 경제학자를 포함한 전문가, 관련 부처 공무원들은 “아직도 건설이냐”라는 표정으로 얼굴을 찡그리는 모습을 자주 접하게 되었다. 또한 지난 정부에서는 녹색교통에 대한 관심이 증대하여 도로시설은 녹색교통의 적이라는 인식으로 인해 새로운 사업을 이야기하기 곤란한 지경에 이르렀다. 필자가 바라본 2007년 이후 도로부문에서는 ‘호황’이었던 적은 없었다. 2008년 금융위기 이후 지속적인 SOC 예산 감소에 대한 우려가 현실로 다가왔고 아직도 ‘효율화’는 진행 중이다.

내 집앞을 나서면 처음 디디는 도로에서부터 개개인의 통근, 통학, 업무 등에 이용되는 도로, 주말의 가족 여행을 위해 목적지까지 단절없이 이어지는 도로에 이르기까지 도로는 국민의 일상생활에 가장 밀접하게 연계되어 있음에도 불구하고, 일부 대도시를 중심으로 발

생하고 있는 교통혼잡과 사고 등 도로가 갖는 상반된 이미지는 무엇을 의미하는 것일까?

우리의 일상생활과 밀접하게 관련 있는 시설로서, 도로는 어찌보면 너무나 당연한 시설로 인식되고 있는 것은 아닌가 싶다.

그러나 당연하게 인식되고 있는 도로시설 투자에 대해 과거를 돌아보고 반성하자는 수많은 목소리에서 우리는 해방이전 도로포장을 시작하던 그 시기를 기억해야 할 것이다. 경부고속도로 개통 이후 우리 생활의 변화를 기억하고, 자동차 보급률의 급격한 증가로 인해 혼잡해진 도로 위의 우리의 생활을 기억해야 할 것이다.

도로는 국민 생활의 발판이었고 국민 경제활동의 근간이 되는 공간이었으며, 이제는 국민 여가활동의 대부분을 체류하는 공간이 되었다. 이러한 도로의 기능과 역할을 고려할 때 지금까지의 도로정책이 국민의 요구에 충실했는가를 반성하게 된다.

올 2월로 브리프 100호와 함께 2017년 7월이면 도로정책연구센터가 10년이 된다. 가장 어려운 시기에 정부와 함께 도로정책을 고민한 우리 스스로에 대한 반성도 필요하다. 도로정책의 실현가능성을 제고하기 위해 얼마나 노력했는가, 국가의 도로정책을 홍보하기 위해 무엇을 했는가, 국민에게 다가가는 도로정책 아이디어 발굴을 위해 노력하였는가, 우리는 다시 초심(初心)으로 돌아가 스스로를 반성하고, 국민이 체감할 수 있는 다양한 도로정책 발굴을 위해 노력해야 할 것이다.

앞으로도 지금과 같이 도로정책의 다양한 이슈를 소개하고 국민에게 다가가는 도로정책 수립에 기여할 수 있도록 징검다리 역할을 수행하는 도로정책연구센터와 <도로정책 Brief>가 되기를 희망한다. ▣

김호정_hjkim@krihs.re.kr



도로정책 Brief 성과와 과제

고 용 석 국토연구원 도로정책연구센터장

국토연구원 도로정책연구센터는 도로정책과 관련한 국내외 도로정책 동향, 정책의 배경과 주요내용에 대한 해설, 도로관련 최근 소식 등을 소개하고자 2007년 11월에 <도로정책 Brief>를 창간하였고, 2016년 2월 제 100호를 발간하게 되었다. 8년여의 시간동안 중단없이 100호를 맞이하게 되기까지 독자들의 아낌없는 관심과 격려가 큰 힘이 되었다. 독자 여러분께 진심으로 감사드립니다.

<도로정책 Brief>는 도로정책 개발에 기여한 선배 석학들의 정책제언인 칼럼과 선진국의 도로·교통관련 정책개발을 다루는 해외정책동향, 도로건설·기술개발·운영·유지관리 등 다양한 분야에서 이슈화된 내용을 중심으로 다루는 이슈, 국내외 각지의 도로정책·연구 관련 소식을 다루는 지역소식 등 다양한 주제와 미래 정책개발을 지원할 수 있는 내용을 게재하도록 노력하였다.

이렇게 8년여의 시간을 지나오면서 <도로정책 Brief>는 이제 도로관련 분야의 전문가, 공무원, 관련업계 종사자 등 모두에게 도움이 되는 최신의 정보지로 평가받고 있다. 매월 약 천명의 구독자가 우편으로 <도로정책 Brief>와 만나고 있으며, 만여명의 온라인 구독자들에게는 이메일 서비스를 제공하고 도로정책연구센터 홈페이지(www.roadresearch.or.kr)를 통해 일반에게도 그 내용을 공개하고 있다.

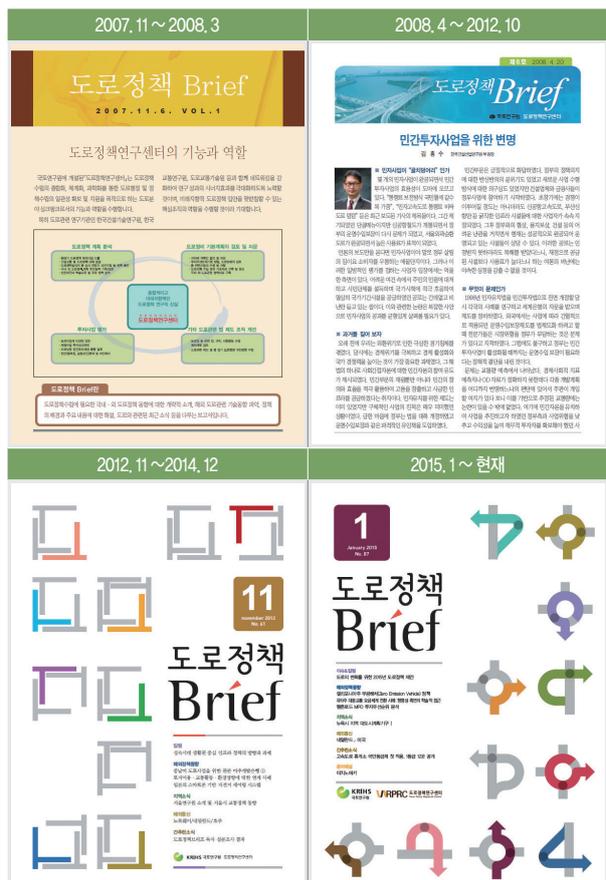
도로정책 Brief 100호, 8년의 흔적

<도로정책 Brief>는 창간호부터 ‘칼럼’과 ‘해외정책동향’이라는 큰 뼈대를 중심으로 일관성있는 기획방향을 고수하며 다양한 내용을 독자들에게 전하였다. 그 와중에 세 번의 디자인 변경과 한 번의 구성 변경이 있었다. 2012년 11월 창간 5주년을 맞아 독자를 대상으로 실시한 설문조사 결과를 바탕으로, 기존의 ‘칼럼·해외정책동향·이슈·간추린소식’의 구성을 ‘칼럼·해외정책동향·지역소식·해외통신·간추린소식·용어해설’의 구성으로 개편하였다. 이 개편을 통해 <도로정책 Brief>가 제공하는 정보의 다양성을 제고하고 독자들의 요구가 많았

던 해외소식에 대한 비중을 높여 지금에 이르고 있다.

필진의 변화도 있었다. 초기에는 도로분야 원로, 대학교수, 연구기관 선임급 연구원, 고위 공직자 등이 중심이었다면, 최근에는 관광 등 연관분야 전문가, 젊은 연구자 및 대학의 박사과정생 등 보다 다양한 필진을 적극적으로 발굴함으로써 주제의 폭을 넓히고 도로에 대한 새로운 시선을 더하기 위해 노력하였다.

▶ <도로정책 Brief> 디자인 변화



2007년 11월 창간호 발간 이후 2016년 1월호까지 <도로정책 Brief>에 실린 글은 총 539편(자체 기사 제외)에 달한다. 그 중 칼럼이 104편, 해외정책동향이 334편, 이슈가 62편, 지역소식이 39편이었다. 주제별로는 정책일반에 대한 글이 34%, 인프라 및 기술개발 18%,



관리 및 운영 17%, 재원 및 투자 11%, 환경 및 안전이 21%로 나타났다.

해외 각국의 정책 사례를 살펴보는 해외정책동향 섹션에는 33개 국가(지역)에 대해 총 555개의 사례가 소개되었다. 그 중에서 유럽(EU), 미국, 일본의 사례가 가장 많았다. EU와 영국, 프랑스, 독일 등 유럽의 사례가 41%로 가장 자주 소개되었고 미국이 30%를 차지했으며 그 다음은 일본이 16%였다. 2012년 개편 때 신설된 지역소식 섹션에는 지역 연구기관과 해외소재 연구기관의 핵심 연구와 지역의 중점 추진정책 등에 대한 내용도 다루고 있다.

〈도로정책 Brief〉 전체 원고 중 국내 전문가의 글은 483편으로 약 90%였으며, 나머지 10%는 도로정책연구센터의 전문가 네트워크를 통하여 해외 각지에서 기고한 56편이었다. 전체 원고를 기고자의 소속별로 보면, 연구기관 소속 기고자의 원고가 전체 55%로 절반을 차지했고, 교수 등 대학교 소속 기고자의 원고가 24%, 공기업 등 공공기관 소속 전문가 원고가 11%였다.

〈도로정책 Brief〉 원고 539편의 기고자는 모두 308명이었다. 한 개인이 최다 기고한 횟수는 12회였으며(2명), 10회 이상 기고자는 총 4명, 5회 이상 기고자는 총 20명이었다.

도로정책 Brief의 미래

앞으로 〈도로정책 Brief〉에 대한 우리의 고민은 크게 두 가지이다. 첫 번째는 현재 도로가 안고 있는 여러 문제들을 해결하기 위해 필요한 정책·연구·기술동향 정보들을 어떻게 하면 신속하고 이해하기 쉽게 제공할 것인가하는 것이다. 향후 도로부문에서 보다 중요하게 다뤄질 도로인프라의 유지관리와 안전·환경·생활이라는 사람을 위한 도로만들기에 초점을 맞춘 선도적인 기획과 주제발굴에 더욱 힘쓰고자 한다. 두 번째는 집필진의 다양화이다. 지금도 조금씩 신경쓰고 있는 부분이지만, 〈도로정책 Brief〉의 폭과 깊이를 더하기 위해 꼭 필요한 일이다. 또한, 〈도로정책 Brief〉가 단순히 정보지의 역할뿐만 아니라 신진 연구자나 융복합 연구를 원하는 타분야 전문가들이 자신들을 알리고 네트워킹을 쌓아갈 수 있는 기회의 장이 될 수 있기를 바란다. 또다시 8년 후, 〈도로정책 Brief〉 200호에는 어떤 내용들이 담기게 될지 사뭇 궁금해진다. ■

고용석_ysko@krihs.re.kr

도로관련 4대 연구기관(국도연, 교통연, 건기연, 도로교통연)은 2015년 7월 7일 교류협력 협정체결 등 지속적으로 협력 강화를 추진하고 있습니다.

유정복 한국교통연구원 도로교통본부장

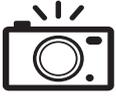
어느덧 100호를 맞이한 〈도로정책 Brief〉에 축하와 격려의 말을 전합니다. 국내외 도로관련 정책사례가 보기 쉽게 정리되어 있어서, 평소에 많은 도움이 되고 있습니다. 앞으로도 많은 도움을 부탁드립니다. 미래 변화에 대응할 수 있는 〈도로정책 Brief〉가 되기를 기원합니다.

정준화 한국건설기술연구원 도로연구소장

〈도로정책 Brief〉 100호 발간을 진심으로 축하드립니다. 2007년말 1호를 받아본 지가 엊그제 같은데, 벌써 100호를 받아보게 되었습니다. 사람에게 피트줄이 있어 피를 돌게 하고 산소를 공급하여 사람이 자라고 활동하게 하는 것 같이 지금까지 도로는 사람과 사람, 지역과 지역을 잇는 가교 역할을 하여 사회를 이루고 활력 있게 해 왔습니다. 앞으로는 어떻게 될까요? SF 영화에서처럼 날아다니는 이동 수단이 생기면 지금의 도로 구조 방식은 사라질 가능성이 아주 높습니다. 그래서 전통적인 도로의 구조 형식에 얽매이지 않고 공간과 시간을 넘나들며 도로의 기능을 하고 있을 것도 같습니다. 하지만, 인간의 생존 방식이 사람 사이의 관계와 교류를 전제로 한다면 도로의 형식은 변할지 몰라도 접속과 이동은 여전할 것입니다. 그런 관점에서 보면 〈도로정책 Brief〉는 전통적인 도로의 기능, 형식이 새롭게 시험받게 될 시기에 출발한 것으로도 보입니다. 바라기는 〈도로정책 Brief〉가 오늘의 도로가 겪는 문제뿐 아니라 내일은 어떻게 변하게 될지를 보여주는 전령이요, 창이 되기를 희망하면서 다시한번 지령 100호 발간을 진심으로 축하드립니다.

조성민 한국도로공사 연구기획실장

지난 2007년 11월 제1호를 발간한 〈도로정책 Brief〉가 벌써 100호를 내게 되었습니다. 고속도로를 비롯한 도로는 우리나라 경제발전의 견인차 역할을 해왔으며, 스마트하이웨이를 필두로 자율주행 등 미래 수송체계 도입, 통일한반도의 기간물류망 역할 등 새로운 변화와 혁신의 과정에 있습니다. 〈도로정책 Brief〉가 다뤄온 갖가지 이슈와 최신 정보들은 도로 분야의 전문가들과 종사자들이 당면한 현안들에 대한 해결책을 모색하고, 글로벌 동향과 흐름을 파악하는 데에 많은 도움을 주고 있습니다. '이슈&칼럼'을 통해 전문가와 당국자의 시사성 있는 의견들을 시의적절하게 접할 수 있었으며, '해외정책동향'과 '해외통신'이 전달해 준 지구촌의 다양한 사례들은 좋은 벤치마킹 소재가 되었습니다. 〈도로정책 Brief〉의 100호 발간을 진심으로 축하드리며, 앞으로도 알찬 콘텐츠로 도로인들에게 지식의 샘이 되어 주시기 바랍니다. 아울러, 도로정책연구센터와 국토연구원의 새로운 도약과 발전을 함께 기대합니다.



도로정책 Brief를 빛낸 고마운 분들

강갑생·강경석·강경우·강경표·강동진·강선욱·강승모·강영구·강영중·강원의·강은아·강정규·고승영·고용석·고인석·고준식·고준호·구세주·구자훈·권도엽·권병운·권순안·권순민·권영인·권영준·권우현·권재혁·권창기·금기정·김경민·김경석·김경인·김경일·김경철·김광식·김광호·김규욱·김기준·김기혁·김대환·김동규·김동호·김형규·김민영·김상록·김상엽·김설주·김성수·김성일·김성환·김숙희·김승범·김승엽·김승일·김시격·김영록·김영찬·김원배·김유승·김응철·김익기·김인석·김일평·김재형·김재호·김정호·김정화·김종학·김종형·김중훈·김주홍·김준기·김준은·김진국·김진희·김창모·김창용·김철한·김태수·김태완·김태호·김한식·김한용·김현미·김형렬·김형배·김형진·김형철·김혜란·김호정·김홍래·김홍수·남궁성·노관섭·노승만·노정현·노창균·도명식·류시균·류재영·류정호·문동주·문정호·문형택·민만기·민성희·박경부·박경아·박규영·박기풍·박병규·박보라·박성정·박용석·박용훈·박용원·박은미·박인성·박재진·박종일·박준환·박천수·박현욱·박형일·배운경·백남철·백승걸·백영인·백종대·백호종·서민호·서순탁·서영찬·서원호·서임기·서재철·설재훈·손병문·손원표·손유진·손의영·송기우·송동운·송민겸·송병록·송상규·송재인·송창준·송태진·신규성·신동훈·신부용·신혜경·신홍권·안성순·안정화·안태훈·양운정·양충연·엄병식·엄상근·연복모·오상진·오석중·오성호·오수보·오용태·오익근·오준석·오창석·옥동석·원재무·원춘건·유경수·유동현·유인균·유정복·육동형·윤덕근·윤상철·윤서연·윤영환·윤정호·윤하중·윤현렬·이건영·이경아·이광호·이기영·이동민·이무춘·이미영·이백진·이병진·이상건·이상준·이석진·이성관·이성일·이성해·이수범·이승배·이승재·이승현·이승호·이승환·이영미·이용우·이용재·이용진·이용택·이원형·이유화·이윤미·이윤석·이윤재·이익은·이일원·이재부·이재섭·이재영·이재현·이정환·이정현·이지선·이진우·이찬영·이준용·이현주·임강원·임상연·임성환·임영태·임이정·임준범·임철훈·임현섭·장기태·장명순·장정아·장진환·전경수·전우훈·정규호·정규수·정상미·정성봉·정소영·정은비·정일호·정진규·정진혁·정창수·정하욱·조남건·조무영·조병완·조봉운·조성민·조성진·조용성·조용주·조은경·조응래·조혜진·진장원·진정훈·차동득·차주영·천승훈·최고일·최기주·최민수·최병호·최복환·최새로나·최성택·최소림·최연혜·최영규·최윤택·최윤희·최윤환·최재성·최창호·최치국·추상호·팽우선·하만복·하현구·한근수·한동희·한상주·한상진·한승현·허해정·홍다희·홍상연·홍성표·홍순영·홍의석·홍정열·황기연·황상규·황순연·황윤국·황정현 □

지난 8년 동안 도로정책 Brief에 기고해 주신 308명의 전문가분들께 진심으로 감사드리며 앞으로도 지속적인 관심과 성원 부탁드립니다.



도로정책 Brief와 함께 알아본 용어들

62호 교통·에너지·환경세	63호 내셔널 미니멈(National Minimum)
64호 건설교통 R&D	65호 MDB(Multilateral Development Bank)
66호 ODA(Official Development Assistance)	67호 교통혼잡특별관리구역지정제도
68호 경관도로(Scenic Road/Route/Drive)	69호 세계도로대회(World Road Congress)
70호 Y세대(Generation Y)	71호 교통시설 투자평가지침
72호 도로지표	73호 차고지 증명제
74호 해외건설 시장개척 지원사업	75호 국가통합교통체계효율화법
76호 아시안 하이웨이	77호 통일비용
78호 경제발전경험 공유사업(KSP)	79호 도로이용불편 척척해결서비스
80호 OECD Better Life Index	81호 하인리히 법칙(Heinrich's Law)
82호 세계도로협회(PIARC)	83호 도로안전편람(Highway Safety Manual)
84호 Forgiving Road	85호 AASHTO
86호 법률상 화물자동차 정의	87호 미치노에키
88호 Autonomous Vehicle	89호 사회적 할인율
90호 공유경제	91호 팝업(pop-up)
92호 사물인터넷	93호 잊혀질 권리
94호 UN ESCAP	95호 정부3.0
96호 시설물의 안전관리에 관한 특별법	97호 포트홀과 싱크홀
98호 재정사업 성과관리제도	99호 AIBI(아시아인프라투자은행)

인터넷으로 제안하면, 도로정책이 “뚝딱!”

도로정책 아이디어 플랫폼 ‘상상대로(想像大路)’

www.roadidea.or.kr

도로정책연구센터 홈페이지(www.roadresearch.or.kr)

홈페이지를 방문하시면 도로정책 Brief의 모든 기사를 볼 수 있습니다. 또한 센터관련 주요 공지사항과 다양한 도로관련 정책 자료도 서비스 받으실 수 있습니다. 홈페이지에서 구독신청을 하시면 메일링서비스를 통해 매월 도로정책 Brief를 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 : 031-380-0269**

- 발행처 | 국토연구원 · 발행인 | 김동주
- 주소 | 경기도 안양시 동안구 시민대로 254 · 전화 | 031-380-0269 · 팩스 | 031-380-0484
- 홈페이지 | www.krihs.re.kr www.roadresearch.or.kr

* 도로정책 Brief에 수록된 내용은 필자 개인의 견해이며 국토연구원이나 도로정책연구센터의 공식적인 견해가 아님을 밝힙니다.