



도로정책 Brief

도로정책연구센터 개소 10주년

이슈&칼럼

사회간접자본의 사회적 자본

특집

사진으로 보는 도로정책연구센터 10년

기획시리즈 : 길의 정체성을 찾아 떠나는 도로답사기행 ④

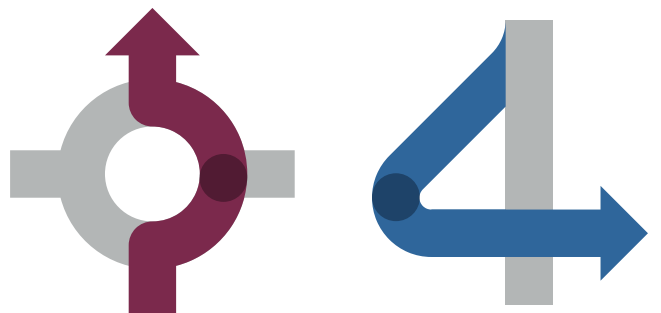
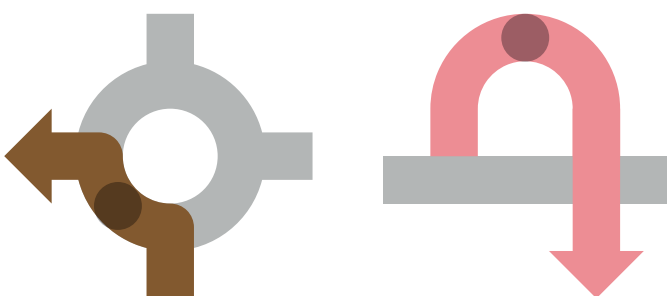
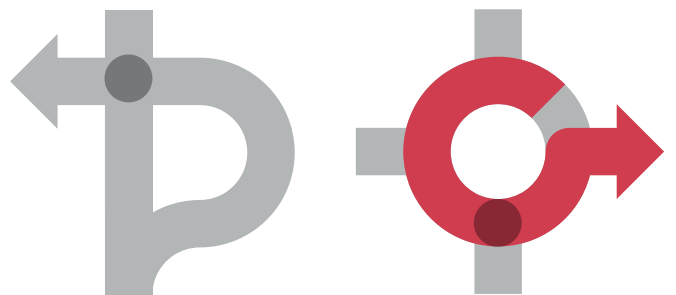
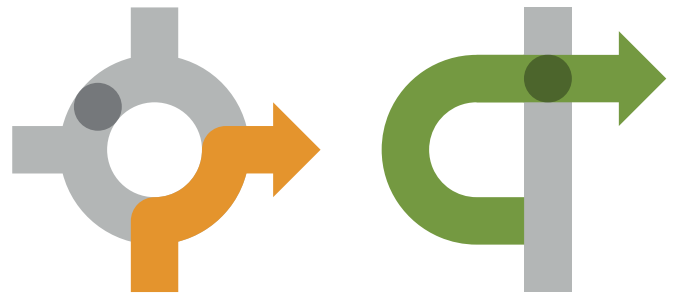
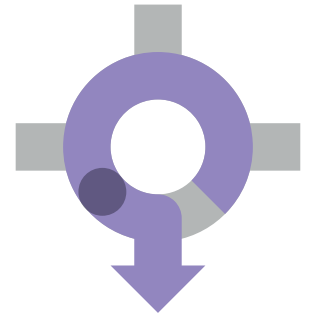
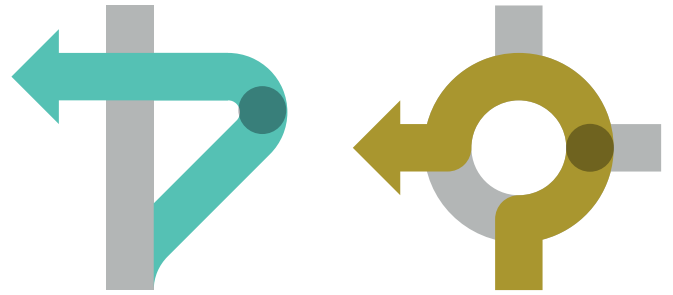
길의 정체성을 찾아 떠나는 국도48호선

간추린소식

상주-영천, 구리-포천, 서울-양양 고속도로 개통

알립니다

'상상대로(想像大路)' 주제제안 공모





사회간접자본의 사회적 자본



“ 사회간접자본의 적절한 공급과 관리를 위해 이러한 다양한 주체간에 사회적 자본의 요체인 ‘신뢰’의 구축과 이를 토대로 한 각종 제도적 기반은 매우 중요하게 다뤄져야 한다.”

고 용 석 국토연구원 도로정책연구센터장

새 정부의 국정철학과 시대적 과제에 대한 다양한 사회적 논의가 진행 중이며, 조만간 국정비전과 국정과제 등으로 구체화될 것으로 기대된다. 새로운 대한민국을 만들기 위한 사회 각 분야의 시대적 소명과 가치에 대한 다양한 논의가 전개되겠지만 가장 중요하고 기본적인 지향은 우리 사회의 ‘통합’이 아닐까 한다. 이러한 통합을 위한 가장 중요한 전제조건 중 하나로 우리 공동체 구성원간의 ‘신뢰’가 단연코 으뜸으로 꼽히지 않을까 싶다. 기존의 물질·인적 자본의 전통적 생산요소 이외에 국가간 성장률 격차를 설명하는 개념으로 ‘사회적 자본(Social Capital)’이라는 것이 있다. 이 사회적 자본을 이루는 핵심요소로는 구성원간 신뢰와 규범, 사회의 제도적 시스템과 네트워크 등이 언급되곤 하는데 이중 가장 중요한 요소가 바로 ‘신뢰’이다.

제3의 자본, 사회적 자본

사회적 자본에 대해 조금 더 살펴보자. 사회적 자본은 과학기술과 함께 물질·인적 자본의 효율성을 제고하는 역할을 한다고 알려져 있다. 이러한 사회적 자본은 국가간 이동성과 대체성이 낮고 단기간 형성이 어려우나 한번 형성되면 그 사회적 영향은 장기간 지속되는 특징을 갖는다. 사회의 생산성에 영향을 미치는 주요 자본 중 하나인 물질적자본은 전통적인 산업분야를 중심으로 그 한계생산성의 체감으로 인한 활력저하의 문제가 날로 심각해지고 있으며, 인적자본 역시 저출산·고령화 등의 인구구조 변화로 기인한 생산가능인구 저하경향 심화 등 저성장 기조에 본격 진입하는 양상이다. 현재 우리나라가 겪고 있는 이러한 시대적 상황에 비추어 볼 때 사회적 자본은 우리나라의 잠

재성장률을 제고하기 위한 ‘제3의 자본’으로서 그 중요성과 가치가 더욱 중요하게 다뤄져야 할 것으로 판단된다.

사회적 자본의 요체는 ‘신뢰’

한편, 도로를 포함한 사회간접자본(Social Overhead Capital, SOC)은 사회적으로 필요 불가결한 요소이나, 그 특성상 시장경제 메커니즘 하에서 민간부문에서 자발적으로 공급하는 데 한계가 있고 독점적 공급체계일 확률이 높다. 따라서 정부가 직접 공급하거나 경우에 따라 민간위탁 또는 민간과의 사적계약에 의해 공급하기도 한다. 그리고 정부는 사회간접자본의 적절한 공급을 위해서 통제와 관리를 담당한다.¹⁾ 여기서 정부부문 공급도 중앙정부에 의한 공급과 지방정부에 의한 공급 등으로 구분되곤 한다. 이렇듯 사회간접자본은 정부와 시장의 다양한 주체가 그 공급과 관리를 담당하게 된다. 국가 전체의 경제활동에 중요한 기반을 제공하는 사회간접자본의 적절한 공급과 관리를 위해 이러한 다양한 주체간에 사회적 자본의 요체인 ‘신뢰’의 구축과 이를 토대로 한 각종 제도적 기반은 매우 중요하게 다뤄져야 한다. 최근 정부에서도 고속도로를 위시한 도로의 공공성 강화라는 측면에서 다양한 주체에 의해 공급·관리되어 온 사회간접자본의 투자정책과 제도에 대한 전반적인 문제제기 및 점검에 정책적 관심을 기울이고 있다. 투자결정의 과정과 절차는 공정하며 폭넓은 사회적 합의를 바탕으로 이루어지고 있는지, 경제적 효율과 사회적 형평이라는 가치의 적절한 균형점을 지향하고 있는지, 중앙과 지방의 역할분담에 있어 현행 매칭시스템의 한계와 맹점은 없는지, 민간에 의해 공급된 시설에 대한 공적 규제는 적

절한지 등이 주요 화두일 것 같다. 이러한 문제제기에 대한 현명한 해결방안 제시와 사회적 합의를 바탕으로 한 제도개선 등으로 우리나라 사회간접자본의 사회적 자본의 수준이 한층 제고되기를 희망해본다.

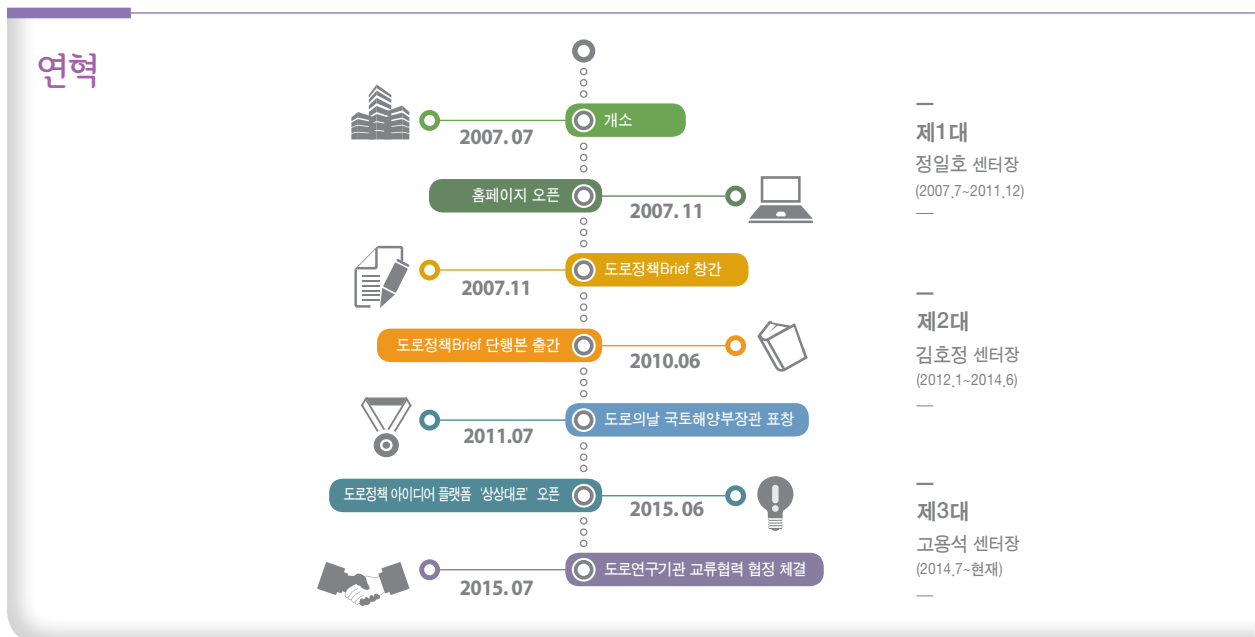
끝으로 올해로 설립 10주년을 맞는 도로정책연구센터도

‘종합적이고 미래지향적인 도로정책연구의 산실’로서 신뢰 받는 조직이 되도록 더욱 정진할 것을 다짐한다. ▣

고용석_ysko@krihs.re.kr

1) 홍성웅, 사회간접자본의 경제학, 2006

국토연구원 도로정책연구센터(2007 - 2017)



도로정책연구센터 주요 업무

도로정책 계획·분석

- 중장기 도로정책 패러다임 도출
- 국내외 도로정책·계획 추진실적 기록 및 보존
- 선진외국과 학술교류 및 주요 정책분석

도로·건설관리계획의 검토 및 자문

- 지자체 계획안 협의 및 자문
- 도로계획 수립 관련 기초자료 구축 및 갱신
- 국내외 도로관련 정책지표 구축

투자사업 평가

- 도로사업 타당성 검토
- 도로부문 민간투자사업 종합 검토
- 투자 중복성, 갈등요인 등 현안 분석 및 대안 제시

기타 도로관련 법제도 개선

- 도로관련 법, 시행령, 시행규칙 등 규정개선 검토
- 도로관련 제도 및 중장기 도로행정 개선방향 수립



사진으로 보는 도로정책연구센터 10년

2007-2009 ≡

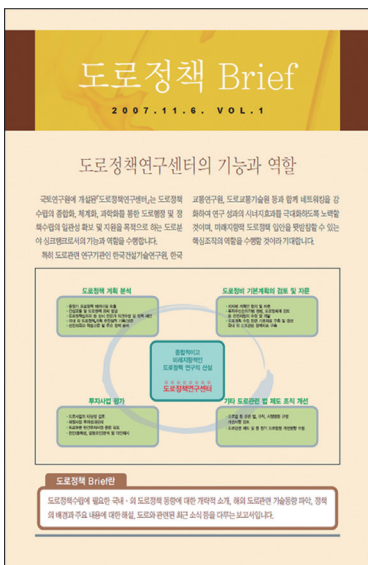
센터기반구축

도로정책연구센터의 탄생

도로관련 연구기관 네트워크 강화로 연구성과의 시너지 효과를 극대화하고, 대내외적 여건변화 전망을 통해 미래지향적 도로정책 수립과 다양한 정책개발을 지원하기 위한 목적으로 2007년 7월 국토연구원에 설립되었다.



센터 개소식(2007.7.13) ▶



▲ 도로정책Brief 창간호(2007.11.6)

도로정책Brief 창간 & 센터홈페이지 오픈

도로정책Brief는 국내외 도로정책 동향 소개, 해외 도로관련 기술동향 파악, 주요 정책 배경과 내용에 대한 해설, 도로 관련 최근 소식 등을 다루는 월간 소식지이다.



▲ 홈페이지 www.roadresearch.or.kr 오픈(2007.11.1)

도로연구 성과발표 연찬회 개최

4개 도로연구기관(국토연구원, 한국교통연구원, 한국건설기술연구원, 한국도로공사 도로교통연구원)은 주요 연구 성과를 발표하고 도로정책 발전방향을 논의하기 위해 2009년 제1회 도로연구 성과발표 연찬회를 개최하였다. 2015년부터는 대한교통학회와 연계하여 추계학술대회의 특별세션으로 확대하여 개최하고 있다.

제1회 도로연구 성과발표 연찬회
(2009.3.10) ▶

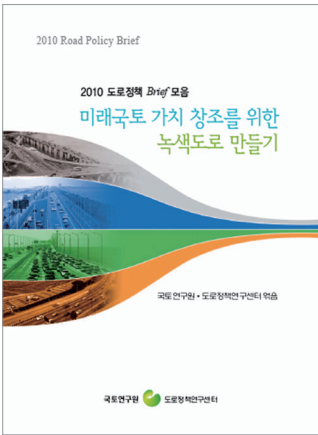


2008 서울시 교통문화상 분상 수상
(2008.10.31) ▶

주요 연구

- 전국 도로망체계 발전방안 연구(I) (2007)
- 전국 도로망체계 발전방안 연구(II) (2008)
- 승용차 이용자가치를 고려한 교통정책 수립방안 연구(2008)
- 국토간선도로망 연계공간 활성화 방안 연구(2009)





▲ 도로정책Brief 모음집(2010.7)



▲ 도로정책Brief 개편(2012.11)

도로정책Brief 개편 & 모음집 발간

독자 설문조사를 통해 도출한 개선안을 중심으로 도로정책Brief 지면을 전면개편하여 지금까지 이어지고 있다.

2010년에는 당시까지 발행된 모든 호를 묶어 모음집 책자를 발간하였다.

▼ 도로의날 국토해양부 장관 표창(2011.7.7)



도로정책연구센터 홈페이지 서비스 리뉴얼

도로정책Brief의 원활한 열람을 위해 홈페이지의 서비스 및 디자인을 리뉴얼했다. PDF 파일 다운로드로 제한되었던 기존 서비스에서 모든 기사를 개별 포스팅하여 독자들이 쉽게 접근할 수 있도록 개선하였다.



▲ 홈페이지 리뉴얼(2014.3)

도로연구 성과발표 연찬회 개최



▲ 제2 - 6회 연찬회 (2010 - 2014, 왼쪽부터)

국제교류·협력활동

제18차 한중도로협력회의
(2013.10 / 세종, 제주) ▶



▲ PIARC TC1.4 회의(2013.11 / 카메룬 야운데)

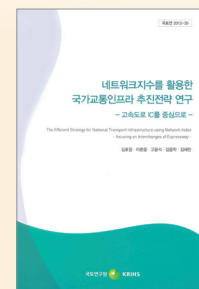
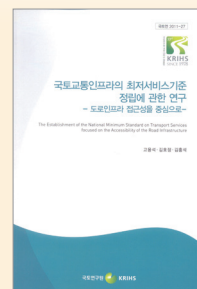


제14차 한미도로협력회의(2013.7 / 미국 워싱턴D.C.) ▲



주요 연구

- 교통관련 법정계획의 실효성 증대방안에 관한 연구(2010)
- 국토교통인프라의 최저서비스기준 정립에 관한 연구 : 도로인프라 접근성을 중심으로(2011)
- 인구구조 변화에 대응한 교통정책 수립(2011)
- 네트워크지수를 활용한 국가교통인프라 추진전략 연구 : 고속도로 IC를 중심으로(2012)
- 지속가능한 교통인프라 투자정책 방향연구 : 정책시나리오별 교통비용 추정을 중심으로(2013)
- 스마트셀 기반 활동인구의 공간정책 활용방안 연구(2014)
- 교통사고에 안전한 국토 구현(2014)



2015-2017 ≡ 정책자료 지원 강화 등 도로정책연구 허브화

4대 도로연구기관 교류협력 협정 체결

4대 도로연구기관(국토연구원, 한국교통연구원, 한국건설기술연구원, 한국도로공사)의 상호 협력을 통하여 도로·교통 분야 정책 및 기술 협력과 정보 교류 도모를 목적으로 2015년 도로의 날에 업무 협정을 체결하였다.

도로연구기관 교류협력 협정 체결
(2015.7.7 / 건설회관) ▶



교통학회 특별세션 연구기관 공동세미나 개최

매해 개최했던 4대 기관 성과발표 연찬회를 대한교통학회 추계학술대회와 연계하여 공동세미나로 발전시켰다. 2015년 '경제를 살리는 길(路)', 2016년 '미래를 여는 길(路)'을 주제로 개최되었으며 관계자들의 큰 호응을 얻었다.



▲ 경제를 살리는 길(2015.10.15 / 정부세종컨벤션센터)



▲ 미래를 여는 길(2016.9.22 / 부산 BEXCO)

2015 서울 세계도로대회 참가(2015.11.2-6)

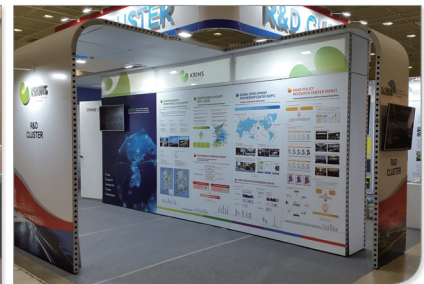
서울 세계도로대회 기간동안 국토연구원 및 도로정책연구센터 홍보부스를 운영하였고, '한국의 길' 공동세미나 개최 및 여러 분과위원회, 관계기관 면담 등 다양한 활동에 참여하였다.



▲ ST3 주제발표 및 토론



▲ TC1.4 분과위원회



▲ 국토연구원 부스

다양한 정책자료 발간

도로정책Brief 해외정책기사목록
(2017.7) ▼



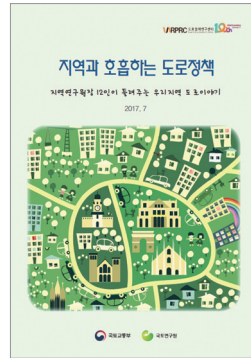
▲ 미래를 여는 도로정책 (2016.1)



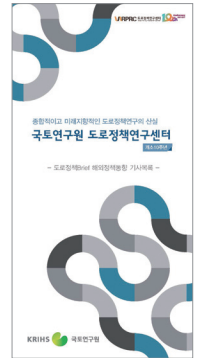
▲ 미래를 만드는 도로정책 (2017.1)



▲ 도로정책Brief 제100호 (2016.2)



▲ 지역과 호흡하는 도로정책 (2017.7)



도로정책 아이디어플랫폼 ‘상상대로’ 오픈

정부와 일반국민이 상시적으로 연결되어 쌍방향 교류를 통해 발전적인 대안을 도출할 수 있는 도로정책 국민포럼 성격의 아이디어플랫폼 ‘상상대로(想像大路)’를 구축하였고, 공모전 등 이벤트를 통해 정책아이디어를 지속적으로 발굴하고 있다.



▲ 2015 상상대로 공모전 시상식(2015.9.4)



주요 연구

- 저성장기의 도로교통투자 전략 연구(2015)
- 커뮤니케이션 기법을 활용한 도로안전성 향상방안 연구(2015)
- 지역간 교통수요 예측의 신뢰성 제고를 위한 빅데이터 활용방안 연구(2015)
- 스마트 셀을 활용한 국가재난 대응방안 연구(2015)
- 통행시간의 가치변화를 반영한 도로투자 경제성 평가의 실효성 제고방안(2015)
- 융합 빅데이터를 활용한 지역간 교통수요 추정 연구(2016)
- 호남 KTX 개통에 따른 국토공간 이용변화 연구(2016)



길의 정체성을 찾아 떠나는 국도48호선

손원표 삼호교통기술원 도로문화연구소장

‘길’의 지리적·사회적 의미

장소성으로서 도로를 떠올리기에 앞서 ‘길’의 지리적·사회적 의미는 ‘나’를 다른 사람의 세계로 이끄는 장소이며, 잠시 머물 수 있지만 어디론가 가야만 하는 것이 ‘길’이다. 길은 모습이 어떠하든지 간에 소통이 주요목적이며 장소와 장소를 지점과 지점을 집과 집을 개인과 개인을 이어주는 역할을 하며 길 위에서 소통이 이루어지고 고독한 점에 머물던 나를 세상과 관계를 맺게 해주는 통로가 된다. 길과 길은 서로 연계성과 계층성을 가지고 하나의 네트워크를 이루어야 하며 우리를 어디든지 이어주기 위해서 끊어짐이 없어야 제대로 된 기능을 한다.

서울의 서쪽 끝 강서구 개화동에서 지금은 경인운하로 변해버린 굴포천을 건너 고촌면, 김포읍, 양촌면, 통진읍을 지나서 강화도의 전등사, 마니산으로 낭만 가득한 김포들녘을 달렸던 70~80년대 추억의 길은 최근 국도48호선 주변으로 신도시가 들어서면서 그만 갈 길을 잃고 땅 속으로, 바깥으로 갈팡질팡하고 있다. 이제는 시가지 도로로 개념을 바꾸어야 할 정도로 정체성 혼란을 겪고 있는 것이다. 지역간을 연결하고 통과하는 지역의 정체성과 대표성을 띄고 있던 국도가 주변 토지이용의 급격한 변화로 정체성이 변화되고 삭막해진 도로환경으로 몸살을 앓고 있는 민모습을 찾아보고, 도로환경을 리모델링하여 도로재생의 관점에서 다가가고자 답사의 발걸음을 옮기고 있다.

국도48호선 시점과 최북단의 섬 교동도

하점면 신봉리삼거리에서 민간인출입통제구역으로 출입증을 교부받아 시점부인 양사면 인화리에 도착하였으나 국도 시점부 표석은 찾지 못하고 1998년에 설치된 “양사~하점간 도로개수 및 포장공사” 준공표석을 최근 폐쇄된 해병대 해안초소 아래에서 찾을 수 있었다. 이 지역은 민통선 구역이자 막다른 지점으로 90년대 말에 국도규격으로 개수되었으며, 연장 3.44km인 교동대교가 2014년 7월에 개통되어 군도11호선으로 연결된다.

국가의 간선도로망인 일반국도의 시점부에 시점표석

▶ 시점부 준공표석



▶ 교동향교



이 설치되어 있지 않은 것은 도로의 기능적 측면만 중요시하고 역사·문화적 관점은 도외시하는 도로사업 관계자들의 저변에 깔린 인식이 적나라하게 드러난 것으로 앞으로 인식의 전환이 요구되는 부분이다.

교동도는 생각했었던 것보다 평야가 넓고 두 개의 큰 저수지가 있는 자급자족이 가능한 섬이었다. 고려 충렬왕 때 유학자 안향이 원나라에서 가져온 공자의 초상화를 모셨다는 유서 깊은 교동향교는 제법 큰 규모에 명륜당과 대성전은 물론 제수용품을 보관하던 제기고까지 있어 흥미로웠다.

교동대교 종점부의 봉소사거리의 군도11호선과 이어지며 차량과 보행자의 교통량이 현저히 적은 지역이지만 도로안전, 교통안전을 빌미로 과도한 규모의 교통섬, 안전지대에 시선유도봉이 어지럽게 설치되어 있다. 정온화된 도로환경을 훼손하여 오히려 도로안전과 도로환경, 도로경관 관점에서 부정적인 효과를 끼치고 있

어, '과유불급'의 지혜를 다시 한 번 생각하게 하는 안타까운 마음이 들었다.

강화지석묘를 지나 강화읍내로 가는 길

인화리에서 강화읍 외곽까지는 왕복2차로 구간으로 운영되고 있으나 이미 4차로 구간인 강화읍에서 인화리까지는 왕복4차로 국도건설공사가 진행 중에 있어 한적한 시골길을 적당히 굽이굽이 돌아서 달리는 재미는 불과 2년 뒤면 질주만이 존재하는 달리는 4차도로의 삭막함에 파묻힐 것을 떠올리면 벌써부터 애잔함이 가슴으로 밀려든다.

국도변에 자리잡은 세계문화유산인 강화지석묘는 북방식 고인돌 가운데 대형에 속한다. 예전에는 주변의 포도밭과 어울려 서있는 모습이 자연스러웠으나 세계문화유산에 등재한다고 수만 평의 땅을 고르고 강화역 사박물관까지 건립하여 지석묘에 가까이 접근하는 것조차 힘들 정도이다. 과연 이렇게 하는 것이 문화유산을 지키고 보전하는 올바른 방법인지 되묻고 싶다.

▶ 경계석에 의한 보차도 구분



▶ 세계문화유산 강화지석묘



강화읍내에는 우리들이 미처 인식하지 못할 정도의 많은 역사·문화유산 자원이 있지만 강화풍물시장이나 인삼센터에 들렀다 마니산, 전등사, 보문사 등으로 발길을 옮기며 통과하는 지역으로 인식되어 그냥 지나치기 일쑤다. 강화도는 고려시대 고종 때 몽골군의 침입에 대항하기 위해 왕도를 강화로 옮겨 39년간 왕궁이 있었다. 전통적인 한옥양식에 기독교식 건축양식을 혼합하여 1900년에 건립한 성공회강화성당, 광성보, 초지진 등 근대사의 격랑 속에 호국의 선봉에 나섰던 수많은 역사유적이 곳곳에 남아 급변하였던 19세기말 신미양요, 병인양요 등을 거치며 외적의 공격을 막아내던 관군의 붉은 피가 물들었던 역사의 아픔을 말해주고 있었다.

새롭게 변신하는 길 - 도로재생

1990년대 중반 이후, 김포지역이 수도권 서부지역으

▶ 성공회 강화성당



▶ 신미양요의 격전지, 광성보



로 개발되면서 현기증이 날 정도로 주변이 바뀌고 있다. 2차로에서 4차로, 어느새 6차로, 다시금 우회도로가 생기고 강변도로가 개설되더니 그물망처럼 어지럽게 도로가 놓였다. 넓디넓은 김포평야에 북서풍을 막아 버릴 정도로 방풍벽처럼 빼곡히 아파트가 들어서더니 어느새 국도48호선은 땅 위에서 사라져 버렸다.

잃어버린 국도48호선의 정체성을 찾으려 나섰던 이번 답사는 역사·문화유산의 흔적을 살펴본 감흥은 잠시 뿐, 마치 끝나지 않은 전쟁터에서 돌아온 병사의 기억처럼 혼미함이 가득하다. 경제성·기능성·효율성의 논리에 갇혀 노선이 통과하는 지역의 대표성과 정체성을 상실하고도 미처 의식하지 못한 채 안전을 빙자한 온갖 시설물로 치장되어 병들어 가는 자신의 모습을 치유할 생각은 커녕, 방치되어 있는 삭막하고 살벌한 도로환경에 내팽겨친 국도를 어떻게 하면 추억을 되살리고 사람들이 가까이 다가갈 수 있는 조화롭고 편안한 모습으로 되찾아가야 할 것인가.

이번 답사를 마무리하며 절절하게 다가오는 것은 도로와 환경과 인간이 조화롭게 공존하는 문제는 기술적·기능적 관점에 충실하려는 형이하학적인 사고에 집착하는 엔지니어의 영역에 속하는 것이 아님을 깨달았다. 이제야 진하게 다가오는 깨달음은 국도 주변에서 삶을 영위하는 사람들의 적극적인 참여, 다양한 분야의 소양과 융합적이고 창의적인 사고를 가진 교양있는 엔지니어와 관련 전문가들의 지식과 사상, 철학의 결과물로서 바람직하고 집약된 도로환경이 '도로재생' 차원에서 제시되고 반영되어야 일차원적 생존차원에서 탈피하여 품격을 헤아릴 수 있는 다차원의 생활차원으로 도약할 수 있다. 그러한 커뮤니티와 이상적인 노력이 결집되었을 때 그 속에서 살아가는 삶의 모습, 편안하고 자연스런 길의 모습이 곧 문화이자 유산이 되어 현재를 넘어 미래까지 이어질 것이라는 인식을 하였다. ▣

손원표_wpshon54@naver.com

* 기획시리즈 '길의 정체성을 찾아 떠나는 도로답사기행'이 연재되는 5개월 동안 해외통신은 쉽니다.



상주-영천, 구리-포천, 서울-양양 고속도로 개통

국토교통부는 6월 28일 상주-영천 고속도로, 30일 구리-포천 고속도로와 서울-양양 고속도로(동홍천-양양 구간)를 잇따라 개통했다.

상주-영천 고속도로 개통으로 상주에서 영천까지 이동거리가 25km 짧아지고, 이동시간은 30분 단축되는 등 연간 3,681억 원의 물류비가 절감될 것으로 기대된다. 또한, 5개 분기점을 통해 주변 고속도로와 유기적으로 연결되어 서울에서 울산, 포항, 부산 방면으로 가는 가장 빠른 경로를 구성한다. 아울러, 교통여건이 상대적으로 열악했던 군위, 의성 등의 접근성이 좋아져 지역개발이 촉진될 것으로 기대된다.

구리-포천 고속도로 개통으로 구리에서 포천까지의 이동시간이 68분에서 35분으로 단축되는 등 연간 2,300억원의 물류비 절감효과가 기대된다. 이제 포천시, 양주시 및 동두천시 전역에서 30분내 고속도로 접근이 가능하게 되었고, 특히 옥정지구 등 택지개발지구와 국립수목원 등 관광자원에 대한 접근성 개선으로 지역발전을 촉진하고 지역 내 위치한 중소기업들의 물류난 해소에도 기여할 것으로 전망된다.

서울에서 동홍천(78.5km)까지는 2004년에 착공하여 2009년에 개통한 데 이어 시작한지 13년 만에 서울-양양 고속도로 전 구간이 완전 개통됐다. 이에 따라 서울서 양양까지 이동거리가 25.2km, 주행시간이 40분 단축되어 연간 2,035억 원의 경제적 효과가 기대된다. 서울-양양 고속도로 완전 개통은 관광산업 활성화와 성공적인 올림픽 개최에 큰 역할을 할 것이다. 또한, 영동고속도로와 주변 국도의 교통소통이 한층 원활해져 동해안을 오가는 길이 한결 수월해 질 것으로 기대된다. ▣



‘상상대로(想像大路)’ 주제제안 공모

- 공모기간 : 2017. 7. 17 ~ 2017. 8. 20
- 공모대상 : 대한민국 국민 누구나
- 공모주제 : 도로분야 일자리 창출 방안
- 응모방법 : 온라인 접수 www.roadidea.or.kr

2017년도 주제제안 공모

상상대로
도로정책 1번가 상상대로
도로에 일자리를 더하다

도로가 만드는 일자리에 대한
당신의 자유로운 상상을 들려주세요!

주제 | 도로 분야 일자리 창출방안 접수 | 2017.7.17 - 8.20 (역 원달간)
시상 | 우수제안 10편 내외 선정 (소형의 상용 지구) 발표 | 9월중 예정
※ 구체적인 공모진 관련 내용은 홈페이지를 참조하세요

상상대로란? <http://roadidea.or.kr>
"국민 누구나 상상(想像: imagine)하는 대로(大路: Road) 정책을 할 수 있다"
상상대로는 누구나, 형식없이 자유롭게 도로정책 아이디어를 제안할 수 있는 열린 공간입니다. 여러분의 손으로 직접 제안해주세요.

국토교통부 KRIHS 국토연구원 도로정책연구센터 1025

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 : 044-960-0269**

- 발행처 | 국토연구원
- 발행인 | 김동주
- 주소 | 세종특별자치시 국책연구원로 5
- 전화 | 044-960-0269
- 홈페이지 | www.krihs.re.kr www.roadresearch.or.kr

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