

8

August 2017
No. 118

도로정책 Brief

이슈&칼럼

국제교통포럼(ITF)을 통한 도로교통분야 교류협력 강화

해외정책동향

UN ESCAP의 도로부문 동향과 주요 현안

도로분야 국제기구 현황

APEC 교통실무그룹의 역할

기획시리즈 : 도로의 가치 탐구 ①

도로의 경제적 가치

간추린소식

문재인정부 100대 국정과제 중 도로·교통정책 관련 과제

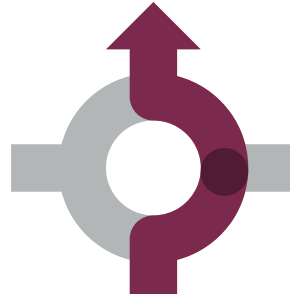
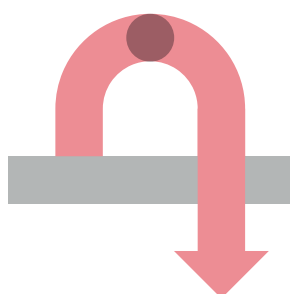
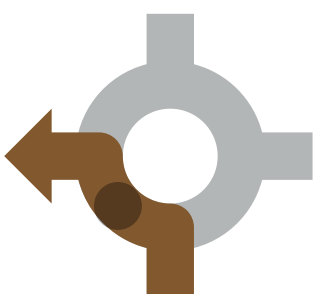
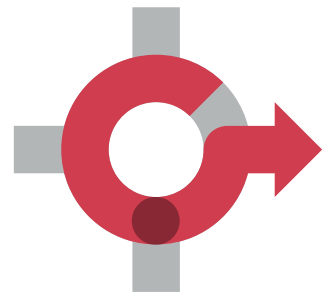
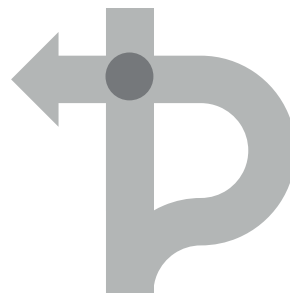
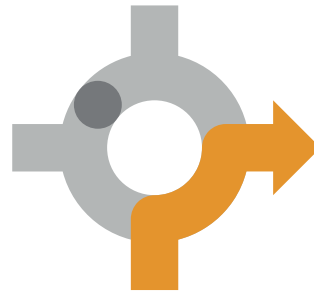
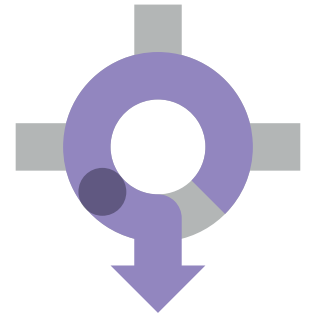
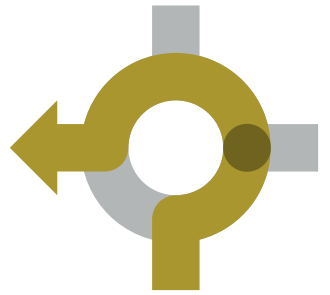
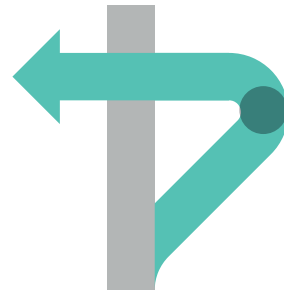
알립니다

'상상대로(想像大路)' 주제제안 공모

KRIHS
국토연구원

VARPRC 도로정책연구센터
Road Policy Research Center

10th Anniversary
2007-2017





국제교통포럼(ITF)을 통한 도로교통분야 교류협력 강화



“향후 회원국의 think tank들도 ITF라는 플랫폼 속에서 지식 네트워크라는 형식으로 상호 연결될 것으로 전망됨에 따라, 국가 정책에 대한 지원과 국제 활동에 기여라는 두 마리 토끼를 잡기 위해 더욱 노력해야 할 것이다.”

김 영 태 국토교통부 교통정책조정과장

ITF의 연혁과 역할

최근 한국인 사무총장(Secretary-General)의 배출로 관심의 대상이 되고 있는 국제교통포럼(International Transport Forum, ITF)은 이제 열 살을 막 넘긴 젊은 조직이다. 하지만 원래 그 뿌리는 1953년에 출범한 유럽 교통장관회의(European Conference of Ministers of Transport, ECMT)에 있다. 제2차 세계대전 이후 유럽의 재건 과정에서 교통부문에 관한 공동의 관심사를 논의하기 위해 설립된 ECMT는 2006년 더블린 선언(Dublin Declaration)을 통해 문호를 개방하여 그야말로 “International”하게 변모하게 된다. 탄생을 주도한 것도 유럽 국가들이고, 아직까지는 역사도 짧다 보니 그동안 ITF는 유럽중심적인 국제기구였다고 할 수 있다. 현재 59개 회원국 중 44개가 유럽국가들이고, 지금까지 활동했던 세 명의 사무총장도 모두 유럽출신 인사들이었다. 그러나 최근에 가입한 나라들은 비유럽국가들이며¹⁾, 앞으로도 이러한 추세는 계속되어 시간이 흐를수록 ITF는 진정한 “국제”기구로서의 면모를 갖추게 될 것이다.

ITF는 정관(General Rules)에 따르면 기본적으로 ‘플랫폼(platform)’이라 규정되어있다. 정부 간 기구로서 회원국들이 정보를 공유하고, 사전 협상도 할 수 있다고 되어있다. 다시 말해 ITF는 특정 개발 프로젝트 등을 관장하는 직접적인 사업주체라기보다는 지식과 경험의 공유 및 정부 간 협의를 지원하는 ‘논의의 장’이라 할 수 있다. 매년 5월 독일에서 교통장관회의를 개최하여 교통 분야의 거대 담론을 이끌어 내며, 장관선언문(Ministerial Declaration)도 발표한다. 또한 교통 분야에 관한 기

본 연구도 수행한다. 특정 국가의 교통현실에 대한 진단 뿐 아니라 교통안전²⁾, 기후변화 등 최근 이슈가 되고 있는 주요사안에 대한 기초 연구도 수행한다. 국제기구 중 교통을 다루는 기구로서 국제해사기구(International Maritime Organization, IMO), 국제민간항공기구(International Civil Aviation Organization, ICAO) 등이 있지만 이들은 모두 교통이라는 카테고리 속에서도 특정 분야에 관한 조직인 반면, ITF는 유일하게 도로, 철도, 항공, 해운 등을 종합적으로 다루고 있다는 특징을 지닌다.

ITF는 OECD와 행정적으로는 연결되어 있지만, OECD의 산하기관은 아니다. OECD 사무총장의 지휘를 받지 않는 독립된 의사결정체인 OECD Part II 프로그램의 하나로, ITF 사무국은 회원국의 교통장관 협의체(Council of Ministers of Transport, CMT)를 위해 일을 한다. 그리고 1년 임기로 호선되는 의장국의 교통장관이 리더 역할을 하게 된다. 우리나라의 경우 2018~2019 기간의 의장국으로 선출되어 있는 상황이며, 2017~2018 기간 동안은 의장국인 라트비아 옆에서 부의장국 역할을 담당하고 있다.

교통분야에서의 주요 키워드 및 최근의 이슈

ITF와 관련된 공식 문건들을 보면 교통 부문에서 강조되는 주요 분석틀은 경제적(economic), 사회적(social), 환경적(environmental) 측면이라 할 수 있다. 교통은 새로운 일자리 창출 등 경제발전에 기여해야 하며, 교통약자의 이동권을 증진하는 포용적(inclusive) 시스템이 되어야 하며, 지속가능해야 한다는 것이다. 여기에 최근

강조되고 있는 안전(safety)과 보안(security) 문제, Big Data, 자율주행자동차, 드론 등 신기술 발달의 문제 등이 주목을 받고 있다. 주로 이 다섯 가지 키워드 속에서 세부적인 논의가 다양하게 진행되고 있는 것이다.

앞에서 언급한 독일에서의 연례 교통장관회의와 관련해서는 매년 새로운 주제를 선정해서 논의를 진행하고 있는데, 금년의 경우에는 governance of transport였으며, 내년의 주제는 safety and security로 정해져 있는 상황이다. 우리나라가 의장국으로 주도적 역할을 담당할 2019년 교통장관회의의 주제는 연결성(connectivity)이다. 아직 구체적인 논의방향이 정해진 것은 아니고 2019년 행사준비 TF³⁾를 중심으로 논의가 막 시작된 단계이다. 교통장관회의의 기간 중에는 이러한 대주제 속에서 도출된 세부적인 질문에 대한 장관급 토론회(ministerial roundtable)가 3회 개최된다.

ITF와 Road Transport Group(RTG)

ITF는 종합교통을 다루는 조직이긴 하나, 정관상 다른 국제기구와 업무가 겹치지 않도록 하는 것을 강조하고 있기 때문에 해운이나 항공부문보다는 상대적으로 육운 분야에 집중해 왔다. 특히 유럽지역 내에서의 화물운송에 대한 원칙을 만들고 제도를 운영하는 것이 ITF가 가지고 있는 유일한 규제 업무이다. 이는 ITF 내에 존재하는 Road Transport Group이라는 이름의 협의체와 관련되며, ITF 등장 이전인 ECMT 시절부터 이어져 내려온 업무영역이기 때문에 지역적 대상이 유럽에 국한되어 있다.⁴⁾

기본적인 아이디어는 다음과 같다. 원래 도로를 통한 국제 화물운송은 기점과 종점의 역할을 하는 양 당사국 간의 협이에 의해 규율되는 것이 원칙인데, 유럽이라는 지리적 영역 속에서 다년간 협력체계(quota제도) 구축을 통해 국제 화물운송시장을 활성화, 자유화 하고, 친환경 화물차량을 도입하는 경우 인센티브를 제공함으로써 유럽화물운송차량을 점차 환경적 측면에서 업그레이드 해 나아갈 것을 목표로 하고 있다. 그래서 현재에는 예외적으로 경제적 어려움을 겪고 있는 그리스를 제외하고는 Euro III 차량이 거의 사라졌으며, 많은 나라에서 Euro VI까지 등장하게 된 것이다.

이 쿼타제도는 특히 서유럽까지 화물을 운송하는 동유럽 국가들이 많은 관심을 보이고 있는 영역인데, 특히 금년에 카자흐스탄이 새로 ITF에 가입하면서 향후 중앙아시아 등 기존 ECMT 체제에 포함되지 않았던 국가들의

화물차들이 서유럽으로 사업영역을 넓혀 나가려는 시도에 대해 기존 국가들이 어떻게 대응할 것인지가 이슈가 될 것으로 전망된다. 특히 이는 장기적으로 볼 때 유라시아 이니셔티브, 일대일로(一帶一路) 등 유럽과 아시아를 하나로 연결해 나가려는 움직임과 함께 ITF 회원국 간에 뜨거운 감자가 될 가능성이 높다고 할 수 있다.

향후 전망과 과제

유럽중심의 ITF가 한국인 사무총장의 출현과 함께 이제 새로운 전기를 맞고 있는 현실 속에서 교통부문의 국제교류를 더욱 활성화시키기 위해 노력해 온 우리 정부와 학계 그리고 국책 연구소들은 이러한 환경 변화를 기회로 생각하고 이를 적극적으로 활용하기 위한 전략을 수립할 필요가 있다. 특히 2018~2019 기간 중 우리나라가 ITF 의장국으로 선정되어 있고, 국내에서도 새로운 정부가 이제 막 출범한 상태인 만큼, 우선 국제사회에서 교통분야의 논의를 우리가 주도해 나갈 수 있는 분위기를 함께 만들어나가야 하며, 이를 위해 필요한 자원 등도 적극적으로 확보해 나가야 한다.

특히, ITF는 원래 국가간 기구이긴 하나, 최근 교통분야의 민간기업들이 Corporate Partnership Board(CPB)라는 프로그램의 일환으로 ITF 활동에 적극 참여하고 있는 상황 속에서 향후 회원국의 think tank들도 ITF라는 플랫폼 속에서 지식 네트워크라는 형식으로 상호 연결될 것으로 전망됨에 따라, 국가 정책에 대한 지원과 국제 활동에 기여라는 두 마리 토끼를 잡기 위해 더욱 노력해야 할 것이다. 다시 말해, 현재 ITF 내에는 회원국 정부가 존재하며 여기에 민간기업들이 참여하고 있는데 반해, 아직 국책연구기관들의 명시적 참여채널은 존재하지 않는다. 하지만, 앞으로 좋은 정책사례(Best Practices) 공유 및 상호 협력 연구 활성화 등을 위해 회원국들의 주요 국책연구소들의 역할은 더욱 커질 것으로 예상된다. 이러한 흐름과 최근의 상황을 최대한 활용하려는 지혜와 적극성이 필요하다. ■

김영태_kimyt@korea.kr

- 1) 금년에도 카자흐스탄과 아랍에미리트(UAE), 두 나라가 신규로 가입했음
- 2) 영어에서는 대체로 사고 등에 대비되는 개념인 안전(safety)과 테러집단 등 불법 세력으로부터의 보호를 의미하는 보안(security), 이 두 가지를 포괄하는 개념으로 인식되고 있지만, 언어에 따라서는 이를 한 단어로 표기하는 경우가 있어 국제회의가 진행되는 경우 개념상의 혼란이 야기되기도 함
- 3) 보통 행사준비 TF는 행사가 진행되는 해의 제1부외장국 대표가 주재함
- 4) 몇몇 회원국들은 ITF의 여러 활동 가운데 이 분야만이 그들의 관심사라고 주장하기도 함



UN ESCAP의 도로부문 동향과 주요 현안

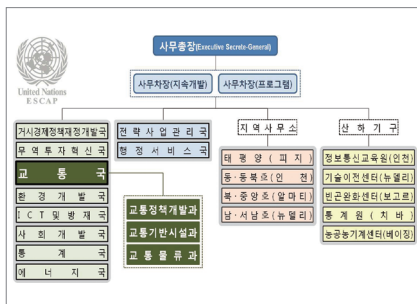
조 성 민 한국도로공사 연구기획실장

유엔 아시아·태평양경제사회위원회(UN ESCAP)

아시아와 태평양 지역을 포괄하는 유일한 정부 간 기구인 유엔 아시아·태평양경제사회위원회(United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, UNESCAP)는 유엔의 경제사회이사회(ECOSOC) 직속 5개 지역기구 중 하나로써, 62개 회원국이 참여하여 역내 경제, 사회 협력과 개발을 위한 중심적 역할을 수행하고 있다. 1947년 중국 상해에서 아시아극동경제위원회(ECAFE)로 창립하였고, 1949년 태국 방콕으로 본부를 이전, 1974년 현재 명칭인 ESCAP으로 변경하면서 사회 분야를 포함하고, 관할을 태평양 지역까지 확대하였다. 세계 인구의 절반이 넘는 지역의 경제, 사회 문제를 다루고 있어 유엔 산하 지역기구 중 규모가 가장 크다.

ESCAP의 활동 범위는 지속가능한 개발, 거시경제정책·빈곤감소·재정개발, 무역과 투자, 교통, 사회발전, 환경, 정보통신기술, 방재, 통계, 에너지, 지역개발 등에 걸쳐 있으며, 조직은 교통국(Transport Division) 등 8개 사업부서를 포함한 10개국, 동북아시아사무소 등 4개 지역사무소, 정보통신기술교육원(APCICT) 등 5개 전문센터로 구성되어 있다. 현재 약 600명의 직원을 파키스탄 중앙은행장 출신인 Shamshad Akhtar 사무총장이 이끌고 있다. ESCAP의 사무총장은 유엔의 사무차장(Under Secretary General of UN) 직위를 겸하며, 국가의 장관급 각료에 준한다. 2010년 5월 인천 송도에 개소한 동북아시아지역사무소는 유엔 총회 결의로 설립한 한국 내 최초의 유엔 사무국 기구로서, 한국, 중국, 일본, 러시아, 몽골, 북한 등 6개국을 관할한다.

▶ UN ESCAP 조직 구성도



▶ ESCAP 로고, 본부

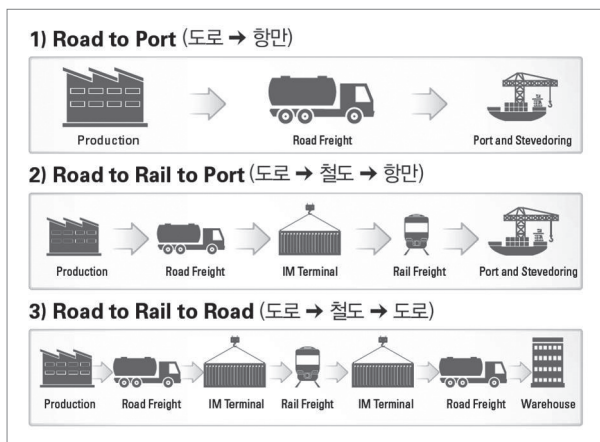


1987년부터 '한-ESCAP 협력기금(Korea-ESCAP Cooperation Fund, KECF)'을 운영하고 있는 우리나라는 ESCAP의 최대 기여국으로서, 연간 기탁 규모는 5백만 달러에 이른다. 외교부가 주관하는 이 기금은 무역, 교통, 환경, 양성평등, ICT 등에 주로 사용하는데, 교통 부문은 교통장관회의, 아시안하이웨이(Asian Highway, AH)와 아시안횡단철도망(Trans-Asian Railway, TAR) 관련 사업 및 범정부 회의 등을 포함하여 집행한다. 외교부 외에도 교육부, 통일부, 보건복지부, 국토교통부, 방송통신위원회, KOICA, 해양수산개발원, 한국도로공사 등 13개 정부부처와 공공기관이 ESCAP과 다양한 협력사업을 진행하고 있으며, ESCAP과 연례회의를 통해 KECF와 기타 기금으로 시행하는 각종 협력사업의 현황과 성과를 점검하고, 개선 방안 등을 논의하고 있다. 특히, 한국도로공사는 2013년까지 아시안하이웨이 노선 예비타당성검토와 투자포럼 개최를 지원한 데 이어, 2015년부터는 아시안하이웨이 도로안전시설기준 제정과 ITS 서비스 모색 등을 위한 3개년 협력프로그램을 진행하고 있다.

UN ESCAP 교통국

ESCAP 교통국은 교통정책개발과, 교통기반시설과, 교통물류과 등 3개 단위 부서로 구성되며, 아시안하이웨이, 아시안횡단철도, 내륙항과 통합연계수송, 교통시설과 역내연결교통망, 교통물류, 자원조달 및 민간투자, 지속가능하고 포괄적인 교통, 도서 간 해상운송 등을 다룬다. 1950년대말부터 제기된 역내 교통망의 필요성은 1992년 제48회 ESCAP 총회에서 '아시아육상교통기반시설개발계획(ALTID)'으로 구체화되었는데, 이는 아시안하이웨이와 TAR의 개념을 확립하는 기틀이 되었다. 이들 인프라는 개별국의 수송망을 연결하고, 정부간협정 체결로 법적근거를 확보하는 방식으로 구축하였다. 또한 유엔 유럽경제위원회(ECE)와 공동으로 38개국이 참여하여 도로, 철도, 내륙수로를 다루는 '유럽-아시아 수송링크(Euro-Asia Transport Links, EATL)'를 2002년부터 3단계로 추진하였는데, 북한 변수가 있는 한반도는 포함되지 않았다.

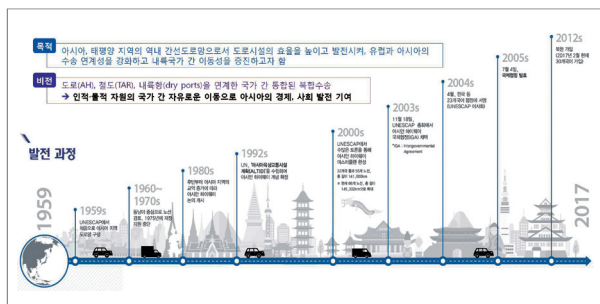
▶ 역내 복합수송의 세 유형(ESCAP, 2007)



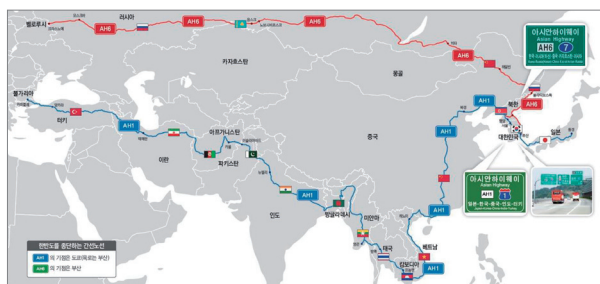
▶ 주요 수송체계의 구성과 UN협정 연혁

수송체계	구성	정부간협정
아시안하이웨이 (AH)	32개국 경유 L=145,302km	2003.11. 채택 2005.7.4. 발효(당사국 30개)
아시아횡단철도 (TAR)	28개국 경유 L=117,500km	2006.11. 채택 2009.6.11. 발효(당사국 19개)
내륙항 (Dry Ports)	27개국 분포 240개 내륙항	2013.5. 채택 2016.4.23. 발효(당사국 13개)

▶ 아시안하이웨이의 목적과 비전, 발전 단계(조성민 외, 2017)



▶ 한반도를 종단하는 아시안하이웨이 AH1, AH6 노선도(조성민 외, 2017)



아시안하이웨이

아시아 32개국을 지나 유럽과 연결되는 국제도로망으로서, 8개 간선(AH1~AH8)과 58개 지선 등 총 66개의 노선으로 이루어져 있다. 가장 긴 AH1(20,557km)과 가장 북단에 위치한 AH6(10,533km)는 경부고속도로, 개성평양고속도로, 국도7호선, 동해고속도로, 평양원산고속도로 등

을 통해 한반도를 종단하고 있다. 지난해 12월 모스크바에서 열린 교통장관회의 기간 중 중국, 몽골, 러시아 정부는 자국 내 AH3 등을 이용한 국제도로운송협정을 체결하였는데, 이는 지난 3년간 ESCAP의 기술지원과, 지난해 8월 텐진항-베이징-울란바토르-울란우드 간 2,150km의 트럭카라반 시범운행의 산물이다. 일대일로(一帶一路) 이니셔티브를 추진 중인 중국은 이를 토대로 AH망을 이용하여 중앙아시아, 서아시아로 연결되는 실크로드 경제희망을 구상하고 있다. 그간 유럽, 러시아, 중앙아시아에서는 국가 간 도로운송시 1959년 체결된 '국제도로운송수장 담보 국제운송협정(TIR Convention)'의 관세보증제도(경유지의 세관검사와 수출입세 면제)를 많이 활용해왔는데, 이제는 도로를 포함한 복합수송으로 적용을 확대하고 있으며, 중국도 지난해에 협정에 가입(우리나라도 당사국)하였다.

한편, 전세계 교통사고사망자의 62%가 아시아 지역민인 현실에서, ESCAP은 사고 저감을 위하여 한국도로공사와 협력연구를 통해, AH협정을 개정하여 도로안전시설기준을 추가 제정하는 절차를 전문가들 및 협정당사국들과 함께 진행하고 있다.

▶ 한국도로공사와 UN ESCAP 협력프로그램 활동



최근에는 국가 간 도로 수송 증가, 자율협력주행 등 도로 패러다임의 변화 등에 따라 통행방법과 제반 질서, 도로구조, 통관절차, 안전 등과 관련한 당사국, 다자간 규칙을 관리하고 집행하는 유엔 산하 국제도로기구(IRO, 가칭)의 필요성이 제기되고 있다. 지난해 ESCAP 교통장관회의에서는 국제민간항공기구, 국제해사기구를 모델로 한 IRO 설립 추진에 대한 내용을 보고서에 채택한 바 있다 (UNESCAP, 2016). ■

조성민_chosmin@ex.co.kr

참고문헌

1. 조성민 외, 2016, 아시안하이웨이 활성화를 위한 도공-UNESCAP 협력 연구, 중간보고서, 한국도로공사
2. 조성민 외, 2017, 아시안하이웨이와 한반도, 연구원-2017-04-326.33 호, 한국도로공사
3. UNESCAP, 홈페이지 설명자료 <http://www.unescap.org>
4. UNESCAP, 2016, Report of the Senior Officials, Ministerial Conference on Transport
5. UNESCAP, 2015, Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific, United Nations
6. UNECE, 2012, Euro-Asian Transport Linkages, United Nations : Phase II



도로분야 국제기구 현황

여 인 수 한국도로협회 국제도로센터 실장

세계도로협회(PIARC)

세계도로협회(Permanent International Association of Road Congress, PIARC)는 도로교통분야의 발전을 도모하고 국제협력 증진을 위하여 1908년 제1회 파리 세계도로대회(World Road Congress) 개최를 계기로 1909년에 설립된 도로교통분야에서 가장 오랜 역사와 규모를 가진 국제기구로 우리나라는 1996년도에 회원국으로 가입하여 활동 중이다.

■ PIARC의 조직

세계도로협회의 상위 조직은 회원국의 도로국장으로 구성되어 있는 최고 의사결정 기구인 이사회와 운영위원회 및 3개의 전문위원회로 구성되어 있다. 전문위원회 중 전략기획위원회(Strategic Planning Commission)는 세계도로협회의 핵심이 되고 있는 기술분과위원회의 활동을 위한 전략주제를 수립하는 역할을 담당한다. 또한, 회원국 중 40개 국가에서 국가위원회(National Committees)를 운영하고 있으며 우리나라도 2007년 37번째로 국가위원회를 설립하여 활동하고 있다. 세계도로협회는 프랑스 파리에 본부를 두고 있으며 사무총장, 부총장, 회원국에서 파견된 5명의 기술자문 및 기타 직원으로 구성되어 있다. 우리나라에서도 1명의 기술자문을 파견하여 역할을 하고 있다.

■ 기술분과위원회

기술분과위원회는 세계도로협회의 가장 중요한 성과물인 도로교통분야 주제에 대한 연구보고서 작성 및 정책 제안을 담당하고 있다. 4년 주기로 세계도로협회 전략주제에 따른 분과 주제를 가지고 매년 2차례 오프라인 정기회의와 수시 화상회의를 통해 주제에 맞는 각국의 우수한 정책사례를 공유하고 공동 연구를 수행한다. 4년간 전문적이고 강도 높은 회의를 통해 얻은 결과는 4년째 되는 해에 개최되는 세계도로대회에서 발표되며 이러한 내용들은 저개발국가의 정책수립을 위한 참고자료로 활용된다. 2016~2019 회기는 5개의 전략주제에 따라 다음의 표와 같이 21개(T/F 포함)의 분과위원회로 구성되어 있다. 우리나라

에서는 2008~2011 회기부터 기술분과위원회 활동을 시작하였으며 현재 21개 분과 59명의 위원이 활동하고 있다.

▶ 2016~2019 기술분과위원회 구성

전략주제	분과	분과명
ST A Management and Finance	A.1	Performance of Transport Administrations
	A.2	Road Transport System Economics and Social Development
	A.3	Risk Management
	TFA.1	Innovate Financing
	TFA.2	Coordination between National and Sub-National authorities
ST B Mobility	B.1	Road Network Operations/Intelligent Transportation Systems
	B.2	Winter Service
	B.3	Sustainable Multi-modality in Urban Areas
	B.4	Freight
	TFB.1	Road Design & Infrastructure for Innovative Transport Solutions
ST C Safety	C.1	National Road Safety Policies and Programs
	C.2	Design and Operations of Safer Road Infrastructures
	TFC.1	Infrastructure Security
ST D Infrastructure	D.1	Asset Management
	D.2	Pavements
	D.3	Bridges
	D.4	Rural Roads and Earthworks
	D.5	Road Tunnel Operations
ST E Climate Change and Environment	E.1	Adaptation Strategies/Resiliency
	E.2	Environment Considerations in Road Projects and Operations
	E.3	Disaster Management

■ 세계도로대회 및 동계도로대회

세계도로협회의 가장 중요한 행사는 도로대회이다. 이중 세계도로대회는 1908년 제1회 파리 대회를 시작으로 2015년 서울대회까지 통상 4년 주기로 총 25차례 개최되었으며 2019년 10월 제26회 아부다비 대회를 앞두고 있다. 세계도로대회는 도로관계자의 화합의 장이자 4년간 각국 기술분과위원들이 도로교통분야 전반에 걸친 주제에 대해 공동연구한 결과물과 정책제안을 발표하고 각국의 최신 기술 및 사례 등의 공유를 통해 저개발 국가에는 기술을 전수한다는 점에서 큰 의미가 있다.

동계도로대회는 겨울철 도로관리에 초점이 맞춰진 행사로 세계도로대회 1년 전에 개최된다. 2014년 안도라 대회까지 총 14차례 개최되었으며 2018년 2월 폴란드 그단스크(Gdańsk)에서 15회 대회가 개최될 예정이다. 동계도로

대회에는 각국의 제설능력을 겨루는 제설경연대회도 함께 개최된다.

세계도로협회는 전 세계 122개국 정부회원과 144개 회원국을 보유한 도로교통분야 세계 최대의 국제기구라 할 수 있다. 제25회 서울 세계도로대회를 성공적으로 개최한 우리나라는 세계도로협회 내에서 높은 위상을 가지고 있으며 이를 적극적으로 활용하여 우리나라의 도로정책, 기술 및 경험을 능동적 참여를 통하여 회원국에 알리고, 세계도로협회 회원들과 폭넓은 교류를 통하여 인적 네트워크를 구축해 나가야 할 것이다. 또한, 도로분야 선진국의 우수한 사례를 국내에 전파하여 우리나라 도로기술이 더욱 발전할 수 있는 계기를 마련해야 할 것이다.

국제도로연맹(IRF)

국제도로연맹(International Road Federation, IRF)은 제2차 세계대전 이후 도로건설을 통한 경제적·사회적 발전에 부응하기 위하여 도로기술 및 정보교류를 목적으로 1948년 미국 워싱턴 DC에 설립된 비영리 국제기구이다. 또한 국제기구 운영의 효율성을 확보하기 위하여 영국 런던 및 프랑스 파리에 사무소가 설립되어 운영되다가 유럽의 도로개발 요구가 증대됨에 따라 런던과 파리 사무소를 통합하여 1964년 스위스 제네바에 IRF 제네바 프로그램 센터가 설립되어 현재 두 곳의 본부를 운영 중이다.

IRF는 전 세계 118개의 회원국을 보유하고 있으며, 우리나라는 국토교통부가 2013년에 가입하였고 한국도로공사가 1985년에 가입하여 최근 우리기업의 해외진출 지원을 위하여 적극 활동하고 있다.

■ IRF 총회 및 지역회의

1952년 워싱턴 DC에서 제1회 IRF 총회(World Meeting)를 개최한 이후 2013년 제17회 총회를 회장국인 사우디아라비아에서 개최하였다. 총회에서는 장관회의, 전시회, 기술 및 비즈니스세션을 열어 도로관련 각국의 정책을 토론하고 도로분야 해외사업 진출을 위한 기회를 제공하고 있다. 우리나라는 1989년 “도로의 역할과 과제”라는 주제로 제11차 IRF 총회를 개최한 바 있다.

2006년 제1회 라틴아메리카 지역회의(Regional Congress)를 시작으로 IRF에서는 라틴아메리카, 중동, 캐리비안, 아프리카, 아시아, 유럽 및 중앙아시아 지역에서 지역별 회의를 개최하고 있다. 지역별 회의를 통해 해당지역 국가의 도로분야 최신 기술을 공유하고 있으며, 비즈니스 기회를 제공하기 위한 전시회를 동시 개최하고 있다.

■ IRF Fellowship Program

1949년부터 시작된 도로분야 정책입안자 및 엔지니어 육성을 위한 펠로우쉽 프로그램은 지난 67년간 IRF를 이끌어오는 동력으로 작용하였다. 펠로우쉽을 통해 학위를 받고 자국의 도로발전을 위하여 일해 온 120여 개국 1,400여 명의 전문가들은 지속적인 펠로우 간 네트워크를 통하여 IRF 발전을 위하여 노력해오고 있다.

IRF는 펠로우쉽 프로그램을 통해 전 세계 도로분야 학생들에게 IRF와 협력하고 있는 미국 내 대학교에서 도로교통분야 학위취득을 위한 1년간 장학금을 지원하고 있다. IRF 펠로우로 선정된 학생들은 매년 1월 워싱턴 DC에서 Road Scholar Program에 참여함으로써 학위과정을 시작하게 된다. 우리나라에서도 1956년부터 34명의 IRF 펠로우가 배출되었으며 이들은 국내의 도로분야 전문가로 활동하고 있다.

■ 교육프로그램

평생교육의 중요성을 강조하고 있는 IRF는 전세계의 도로전문가 및 회원들에게 교육 및 전문성 향상의 기회를 제공하고 있다. 도로 전 분야에 대한 워크샵, 세미나 등 오프라인 교육프로그램과 매월 e-learning Webinar를 통한 온라인 교육을 수시로 실시하고 있으며 특히, 도로안전분야에 대한 특화된 교육프로그램을 운영하고 있다. 또한 IRF 백서 시리즈를 발간하여 정부, 민간, 학계 등 다양한 이해관계자의 관점에서 도로산업 전반에 대한 주제를 다루고 있다.

■ IRF 위원회

도로교통분야의 특정 이슈들에 대한 정보 및 기술 공유를 통해 해당 이슈 관련 자료, 각국의 모범사례 또는 교육 프로그램을 제공하는 IRF 위원회는 기술위원회와 지역위원회로 나뉜다. 기술위원회에서는 자산관리, ITS, 도로안전, 포장분야를 다루고 있으며, 지역위원회는 아프리카, 라틴아메리카, 중동 및 북아프리카, 카리브해, 중앙아시아로 구성되어 있다.

IRF는 각국의 도로정책과 도로발전을 위한 다양한 분야에서 중요한 역할을 담당하고 있다. 정부기관 또는 금융기관에는 도로개발전략 및 정책마련을 위한 광범위한 전문지식을 제공하고 있으며 기업에게는 비즈니스를 위한 네트워크 및 국제기구(UN, EU 등), 다자개발은행, 각국의 도로관련 기관, 기업 등과의 협력을 통한 정보를 제공하고 있다. 국내에서도 IRF를 도로분야의 해외진출 창구로 적극 활용하고 있으며 지속적인 협력활동을 해나갈 필요가 있다. ■

여인수_ins79@kroad.or.kr



APEC 교통실무그룹의 역할

조 성 균 국토교통부 국제협력통상담당관

APEC이란

Asia Pacific Economic Cooperation(이하 APEC)은 아시아 태평양지역(이하 아태지역) 국가들의 점진적인 공동체를 실현하는 아태지역 최대의 정책공조기구이다. 좀 더 구체적으로는, 개방되고 자유로운 국제무역 실현을 목적으로 설정된 인도네시아 보고르 선언을 실현하기 위해 창설되었다. 보고르 선언은 ① 첨단 경쟁촉진 정책(Enhanced Competition Policy), ② 정부조달에 있어서 제한 또는 규제완화(Lowered Restrictions on Government Procurement), ③ 기업비용 감소(Reduced Business Cost), ④ 지속되는 교역협약(Continued Expansion of Trade Agreement), ⑤ 관세 감소(Tariff Reduction), ⑥ 비관세 정책(Non-tariff Measure), ⑦ 시장접근성 강화(Improving Market Access), ⑧ 외국인 소유권에 대한 규제완화(Relaxing Conditions for Foreign Ownership), ⑨ 세관작업을 통한 무역촉진(Facilitating Customs Procedures)으로 구성되어 있다.

APEC 회의는 1989년 호주 캔버라에서 우리나라를 비롯하여 12개국이 참여하여 개최되었으며, 현재는 21개국이 참여하고 있다. 1997년에는 기존에 논의되던 과제들의 내실화를 기하기 위해 신규가입 논의를 동결하였다. 즉, 21개국 이외 국가들은 회원국이 될 수 없다는 뜻이다. 1993년부터는 당시 미국 클린턴 대통령의 제의로 매년 정상회의(대통령급)를 개최하고 있다. 2005년에는 부산에서 APEC 정상회의를 개최한 바 있으며, 2025년에 우리나라에서 또한번의 정상회담이 예정되어 있다.

정상회담 산하에는 분야별 장관회의와 외교통상 합동각료회의(APEC Ministerial Meeting, AMM)가 있다. 외교통상 합동각료회의는 자유무역과 개방경제를 표방하는 APEC의 성격상 우리나라 산업통상부 장관과 외교부의 고위급 각료가 참여한다. 외교통상각료회의 산하에는 고위급회의(Senior Official Meeting, SOM)가 있으며, 이는 공무원에서 실장 또는 국장급회의라고 볼 수 있다. 필자는 과장급인데, FTA 등으로 유명한 김종훈 前통상교섭본부장 및 前국회의원이 고위급회의의 의장을 역임한 바있다. 고

위급회의는 정상회의 협의결과에 대한 실행방안을 협의한다. 고위급회의는 4개의 위원회를 운영하는데 그 중 경제협력분야에 분야별 실무그룹이 있으며, 각 부처별로 하나씩 있는 분야별 실무그룹에 교통실무그룹도 포함되어 있다.

APEC 교통실무그룹이란

APEC 조직에서 외교통상 각료회의(통상장관회의)에 동등하게 나열되어 있는 APEC 장관회의가 있는데, 이 각 장관회의와 고위각료회의를 실무적으로 뒷받침하는 그룹이 실무그룹이라고 볼 수 있다. 즉, 국토교통분야에서는 교통장관회의와 함께 APEC 결정사항을 수행하는 그룹이다. 교통실무그룹은 각 국가 교통부의 대표회의(Head of Delegation, HOD)와 네 개의 전문가그룹으로 이루어져 있다. 네 개의 그룹은 육상교통 전문가그룹(Land Expert Group, LEG), 항공교통 전문가그룹(Aviation Expert Group, AEG), 해상교통 전문가그룹(Marine Expert Group, MEG), 다중모드 ITS 전문가그룹(Intermodal and ITS Expert Group, IIEG)이다.

2017년 4월에 개최된 44회 APEC 교통실무그룹에서 우리나라와 관련되어 논의된 의제를 간략히 보면, APEC 교통실무그룹의 성격을 파악할 수 있다. 그 중 육상교통 그룹은 자동차 안전기준 조화(Harmonization) 서브그룹과 도로·철도 안전 서브그룹으로 나뉘는데, 안전기준 조화 서브그룹은 각국의 자동차 안전기준이 얼마나 국제기준에 맞추어져 있는지 정보를 교환하고 발전방안을 논의하고, 도로·철도 안전 서브그룹은 말 그대로 안전사고를 최소화하기 위한 방안과 현 정책을 논의한다. 안전기준 조화 서브그룹에서는 우리나라가 야심차게 추진 중인 신차 실내 공기질에 대한 안전기준과 유엔 국제기준 제정 기구에서 논의 중인 파노라마 선루프에 대한 안전기준 제정 현황을 소개하고, 이에 대한 지원을 요청하였다. 도로·철도 안전 서브그룹에서는 우리나라가 특히 취약점을 보이고 있는 보행자 안전에 대한 현황을 설명하고, 도심내 제한속도 감소 등 중점적으로 추진하고 있는 정책을 소개하였다. 복합운송 및 ITS 그룹에서는 ‘협력적 통신 ITS(C-ITS)’,

자율협력주행 등 우리나라의 최신 기술 정책과 R&D 현황을 소개하고, 각국의 유사 현황 정보를 교환하였다. 최신 기술을 다루니만큼 아태지역 주요 개발도상국에 우리 산업이 진출할 수 있는 외교적 기회도 같이 모색하였음은 물론이다.

교통과 사회경제적 상관관계

APEC이 통상 주도를 위해서 만들어진 협의체이기는 하지만 각 부처의 전문성이 결여되어서는 제대로 된 논의를 이끌어낼 수 없다. 강대국의 입장에서야 기술이나 시장에서 우위를 바탕으로 약소국에게 통상 개방권을 얻었을 때 얻을 수 있는 이익이 많겠지만 약소국은 경제적으로 더욱 곤란한 위치에 있게 되는 경우가 있다. 그 뿐만이 아니고, 각국은 각 부처마다 안전과 공정한 경쟁을 담보하기 위해 규제를 하고 있는데 이 규제가 통상 자유를 요구하는 어떤 특정 국가들의 규정과 맞지 않는다고 비판세 장벽이라고 규정하는 것은 대단한 혼란을 초래할 수 있다. 따라서 어떤 통상협상도 담당 부처의 전문적 검토를 거쳐야 하는 것이 필연이며, 그래서 교통분야에 있어서는 외교부나 산업통상부가 아닌 국토교통부가 실무를 책임지고 있다고 볼 수 있다.

교통을 통한 경제발전은 굉장히 복잡 다단한 양상을 띠며, 관련된 통상의 경우도 마찬가지로 교통분야 모든 부분의 개방이 반드시 상호호혜적인 통상결과를 가져오지는 않는다는 추측을 할 수 있다. 그러므로 실무그룹에서의 적절한 논의가 APEC 국가들의 균형적인 발전을 위해 중요하다고 볼 수 있고, 이에 실무그룹의 의의가 있는 것이다. 이런 교통실무그룹에서 우리 국토교통부의 국제협력통상 담당관(필자)이 차기의장으로 선출된 것은 우리나라 입장에서 상당한 의미가 있다고 볼 수 있다.

APEC 교통실무 그룹의 역할

APEC에서는 대통령부터 시작해서 중앙부처의 실무 과장(서기관급), 사무관들이 모두 참여하여 통상과 경제현안을 각 전문분야의 입장에서 장·단점을 파악하고, 발전 방안을 찾는다. 기술의 발전이 급속하다 못해 조만간 어느 누구도 예측하지 못할 수 있는 혁명 수준으로 변할지 모르는 현 시대에 있어서는 선언적인 통상 개방 논리의 답습 또는 단순 수치 증가율로는 통상이나 경제 현안 논의에서 각 국가의 발전 정도를 논할 수 없다. 주행거리가 실제 개인당 체감경기와의 상관관계가 증명되지 않는데, 주행거리가 늘었다고 교통정책을 잘한 것이라고 할 수 없는 것과 마찬가지로,

다른 변수들의 영향을 고려하지 않은 채, 도로와 GDP가 거의 싱크로율 100%에 이르도록 발전했다 하더라도 도로를 앞으로 더 지어야 한다고 쉽게 말할 수 없는 것도 유사한 논리이다. 더욱이, 지금 육상·해상 교통인프라는 모두 내연기관에 기초하여 만들어진 것인데, 조만간 내연기관이 없어질지도 모른다는 전망을 하는 것은 나만의 착각이 아닐 수도 있다. 과학자 Nicola Tesla는 이미 1901년에 태양으로부터 오는 방사에너지를 통해, 현재의 태양광 발전과 같이 기후에 변화를 받지 않고 전류를 발생시키는 발명 특허를 받은 바 있다¹⁾. 4차 산업혁명 시대에는 내연기관이 아닌 이러한 무한대의 에너지가 상용화되는 방법이 개발될 수 있고, 그에 따라 교통 인프라는 일대 변혁을 겪게 되지 않을까라고 조심스럽게 추측을 해 볼 수도 있는 것이다.

좀 더 직접적으로 얘기해보면, 교통실무그룹은 통상이나 경제에 대한 기존의 생각이나 논리에서 벗어나 현 상황을 좀 더 직접적으로 분석하여, 향후 교통 및 관련 인프라에 다가올 수 있는 미래상에 대해 냉철하게 대비하는 초국가적인 협의를 해내야 하는 책임이 있으며, 그 치열함에 따라 아태지역 교통, 인프라, 에너지, 경제분야에 밝은 미래를 가져올 수도 그렇지 않을 수도 있다. 이것이 비전이라면 비전이다. 가까이서만 보더라도, 육상교통분야 모든 통상협상에 있어서, 중요한 것이 교통안전이다. 거의 모든 보고서가 한국의 교통안전 사망자율은 OECD 평균의 몇 배에 달하며 아주 심각한 수준이라고 한다. 그러나, 필자가 직접 분석해본 결과 보행자 사망률은 다른 국가들에 비해 높은 것으로 나타났지만, 승차자 사망률의 경우 비교대상 31개국에서 노르웨이, 스위스, 스웨덴, 네덜란드, 영국, 일본 6개국만 한국보다 통계적으로 유의미하게 승차자 사망자율이 적었다. 즉 한국의 승차자 안전은 상위권에 속한다.

한국의 교통상황은 다른 나라의 교통상황과 다른 패턴을 띠기 때문에 이에 적합한 규정이나 서비스, 상품만이 개방이나 통상협상의 대상이 되어야지, 이를 악화시킬 수 있는 협상은 지양해야 한다는 의미이다. 이는 여러 예 중의 하나에 불과하다. 다시 말해 APEC 교통실무그룹은 이러한 개별 국가의 고민과 연구를 지속하여 공유하고 해법을 같이 찾아나갈 때 그 비전을 달성할 수 있을 것이며, 이런 흥미있고 열정을 요구하는 협의체의 의장을 맡게 되어 매우 감사하게 생각한다. ■

조성균_bigsharp2@korea.kr

1) <https://teslauniverse.com/nikola-tesla/patents/us-patent-685958-method-utilizing-radiant-energy>



도로의 경제적 가치

조 남 건 충북연구원 충북공공투자분석센터장

도로의 가치 탐구를 시작하며

가치의 사전적 의미는 '사물이 지니고 있는 쓸모', 또는 '대상이 인간과의 관계에 의하여 지니게 되는 중요성'이다(네이버사전). 도로는 물리적 특성상 그 시설 자체도 여러 가지 쓸모가 있지만 대개 도로를 이용할 때 부수적인 영향이 많이 발생하고 이를 통해 그 도로의 중요도를 인식한다. 이 글은 도로의 이용을 통해 인간에게 도움이 되는 쓸모나 중요성을 찾아보기 위한 것이다. 먼저 경제적 가치를, 이후 여력이 있는 한 사회적 가치, 문화(관광)적 가치, 기술적 가치, 네트워크 가치 등을 다루고 마지막으로 도로의 미래 가치에 대해 생각해 보고자 한다.

도로 개선의 효과

경부고속도로가 개통되었던 1970년, 전국이 하루생활권이 되었다고 떠들썩했다. 이전에는 경험하지 못했던 시속 100km의 고속수송이 가능해져 서울~부산이 네 시간 반 정도에 도달 가능하여 속도혁명을 실감하였다. 속도가 조금만 향상되어도 우리는 많은 변화를 경험하며 도로의 존재가치를 인정하게 된다.

아래의 표를 보면, 속도가 시속 60km에서 70km로 10km 향상되는데 따라 그 거리와 면적이 변하는 것을 알 수 있다. 즉, 한 시간에 10km 더 갈 수 있게 되어 이동거리는 반경 5km(16.7%)가 늘어도, 그 면적은 36%가 늘어나게 되어 그만큼 활동권역이 확대되는 효과가 있다. 이처럼 활동면적이 늘어나는 것은 그 전에 비해 더 많은 사람을 만날 수 있고, 더 시장을 확대시키는 일이 되어 매출액과 소득을 올리는 데도 기여하게 되는 것이다. 따라서 도로의 시설개선으로 차량의 속도가 올라가는 것만으로도 이동과 활동이 더 활발히 되어 경제적 이득이나 삶의 질 향상 같은 부수적인 효과를 보게 되는 것이다.

▶ 속도 향상에 따른 거리와 면적의 변화

구분	단위	60kph	70kph	차	비율(%)
반경	km	30	35	5	16.7
접근면적	km ²	2,827.4	3,848	1,020.6	36.1

도로건설과 일자리

도로의 경제적 가치는 우선 일자리에서 찾아볼 수 있다. 도로건설은 노동집약적이며 전후방 연관산업이 다양한 복합업무로 계획 및 설계, 건설하는 과정에 일자리가 필요하다. 우리나라에서 도로 건설에 1조원을 투자할 때 12,280개의 직접적인 일자리와 약 33,860개의 간접적인 일자리를 유발하는 것으로 조사되었다(정진욱, 2003). 그리고 고속도로 개통 후에는 유지관리 업무, 휴게소 매장 및 요금 징수 등에서 일자리가 생기는 것은 분명하다. 고속도로 개통 후 IC 주변에 공장이나 물류창고가 들어서는 일이 많으며, 일반 국도의 경우에도 주유소, 음식점, 패션 아울렛 등 다양한 토지이용활동이 도로변에서 집중되고 있는 것을 흔하게 볼 수 있다. 이런 일자리와 경제적 효과 때문에 경제가 어려울 때 고속도로 같은 대형프로젝트를 실시해야 한다고 이야기하곤 한다. 미국, 일본 등에서 경기부양책으로 대규모 인프라 사업을 추진한 것도 같은 맥락이다.

그런데, 요즘 건설사업이 예전만큼 일자리를 많이 만들어내지 못하고 있다. 건설 장비의 기계화와 업무의 정보화가 일자리 수를 줄이는 데 기여하였기 때문이다. 한국은행에서 발표하는 산업연관표 중 건설부문 고용유발계수를 보면, 교통시설건설 분야의 계수가 1985년 57.87에서 1990년 31.65로 대폭 감소하였고, 2000년 7.45, 2010년 7.9, 2014년 9.1로 하향 안정화 단계에 들어섰음을 알 수 있다. 이 통계는 건설부문 경기부양책의 고용효과가 이전만 못하다는 것을 시사한다.

도로의 경제적 가치

도로의 경제적 가치는 도로사업 평가시 산출되어 반영되고 있다. 현재 예비타당성조사에서는 도로의 경제적 가치를 직접 산출하는 것이 아니라 도로 이용에 따른 비용의 감소분을 산출하여 적용하고 있다. 즉, 도로사업 시행 노선의 유무에 따른 비용의 차이를 화폐가치로 나타낸 편익으로 산정하여 적용하고 있는 것이다. 사람이 이동하는 모든 활동은 에너지를 소비하는 것이며, 비용을 쓰는 일이다. 도로이용자가 도로를 이용하면서 소비하는 교통시간과 연료

비 등 차량운행비와 배출하는 환경오염물질과 도로 상에서 야기될 수 있는 교통사고 등은 모두 비용이다. 만일 새로운 도로를 이용함으로써 애초에 다른 도로를 이용하면서 지출해야 했던 비용이 감소한다면 그만큼 경제적 가치를 갖고 있다고 판단하는 것이 현재의 평가기법이다.

도로의 경제적 가치가 의심스럽다면 거꾸로 생각해 보는 것도 그 가치를 알 수 있는 좋은 방법이다. 지금 전국의 고속도로가 없다고 가정하고, 고속도로 유무에 따른 교통비용의 차이를 편익으로 산출하는 것이다. 2010년 고속도로가 없는 상황을 설정하여 당시 산출한 전국 고속도로의 경제적 가치는 약 120조원으로 추정되었다(김중학, 2013). 우리가 일상생활에서 경험하는 교통혼잡은 교통활동의 부산물로서 개인과 사회에 부과되는 사회적 비용이다. 이 혼잡비용은 지속적으로 증가하여 왔는데, 2015년 약 33조원(GDP의 2.16%)으로 추정된다. 새로운 도로를 건설하여 혼잡비용이 감소된다면 그 감소된 비용이 그 도로의 사회경제적 편익이고, 경제적 가치를 나타내는 것이라고 볼 수 있다.

도로의 지역경제적 가치

한편, 도로가 새로 개통되어 얻어지는 편익에는 도로이용자가 얻는 직접적인 편익 외에도 그 도로와 연계된 지역에서 받는 간접적인 편익이 있다. 대개 도로가 개통되면 이동성이 개선되어 접근성이 향상된다. 예전에 비해 통행시간이 절감되어 목적지에 도착하는 시간이 짧아지므로 이동의 편익성이 증가하게 된다. 이러한 접근성 개선은 단지 통행시간의 단축이라는 효과만 가져오는 것이 아니다. 통행량이 증가하게 되고, 그러한 교류증가는 지가를 끌어올리며, 관광객을 모아 지역경제를 활성화시키는데 기여한다.

최근 동홍천~양양 고속도로가 개통되자 이전에 홍천~인제(국도 46호)~속초를 이용하였던 차량들이 노선을 바꾸었다. 새 고속도로가 통행시간을 크게 절감시켜 주었기 때문이다. 이에 따라 양양 및 속초 일대의 부동산 가격이 급등했는데 그것은 접근성 개선이 가져온 부수적인 효과로 볼 수 있다. 이러한 지가 상승은 지역의 토지주들이 실질적으로 얻을 수 있는 경제적 가치이지만, 도로사업 평가시 반영되지 않고 있다. 한편, 새 고속도로 개통으로 기존 국도 46호 노선의 교통량이 절반이나 감소하였고, 그 주변에 있던 음식점과 토산품 가게의 매출액이 감소하는 타격을 입었다. 아마도 지가도 하락 추세일 것으로 예상되는데, 이처럼 해당 지역의 경제적 가치가 하락하는 부분도 도로사업 평가시 고려되지 않고 있는데, 이는 향후의 연구과제이다.

유지관리의 경제적 가치

도로의 자산가치도 도로의 경제적 가치이다. 2014년 조사된 재정상태표에 의하면 우리나라 사회기반시설 중 도로의 자산가치는 약 171조원이었다(김혜란, 2015). 이는 도로의 스톡 가치로 투입 비용으로 가치를 부여한 것이다. 국가의 자산으로서 도로의 자산가치가 유지되고 도로의 기능을 가지려면 유지관리가 필요하다. 대개 도로 개통 후 강우나 결빙 같은 자연의 영향과 차량의 빈번한 이동에 의해 도로의 물리적 성질에 변성이 생겨 노면이 파손되고, 그 파손 부위는 방치하면 점점 커지게 된다. 포트홀(노면의 구멍)은 차량의 급정거 또는 급회전을 유발하여 교통사고 위험을 높이며, 결과적으로 도로이용자에게 추가적인 비용을 지출하게 한다.

필자가 수년전 미얀마에서 경험한 일이다. 당시 양곤에서 외곽으로 연결된 도로는 양방향 2차로로 거의 직선으로 잘 뻗어있었다. 그 도로를 이용하는 차량도 별로 없었고 시야가 좋아서 빠르게 갈 줄 알았다. 그런데 우리를 태운 차량은 시속 60km를 넘지 못하였다. 속도를 좀 올리면 차체가 심하게 떨려 속도를 낼 수 없었다. 겉으로 보기에는 멀쩡해 보이는 도로였지만 잦은 강우와 침수로 인해 노면이 손상되었기 때문에 차량이 속도를 낼 수 없었던 것이다.

PIARC(세계도로협회)는 도로의 손상을 예방하는데 필요한 1유로가 투입되지 않는 경우 도로이용자는 추가로 3유로를 지불해야 하고, 도로관리자는 그 도로를 다시 건설하는데 4유로를 투입해야(Jose Papi 외, 2007, 재인용) 한다고 도로 유지관리의 경제적 가치를 강조하고 있다. 도로 신설만큼 기존 도로의 유지관리도 중요한 것이다.

맺는 글

도로의 경제적 가치는 도로의 존재 이유의 하나이다. 도로사업은 우리나라 경제에서 영향력이 적지 않다. 일자리도 만들고 교통체증도 줄여 사회경제적인 편익도 높이고 전국 도로망을 최적화 시켜 국민의 삶의 질을 향상시키기 때문이다. ■ 조남건_ngcho@cri.re.kr

참고문헌

1. 김중학, 2013, 지속가능 관점의 고속도로망 구축효과 분석, 도로연구기관 연구성과 발표회 자료(2013. 6. 5)
2. 김혜란, 2015, 도로자산의 지속가능성 확보를 위한 효율적 관리방안, 국토정책브리프 532호(2015. 9. 21)
3. 정진욱, 2003, 도로건설의 고용창출 효과에 관한 연구, 응용경제 제5권 제1호, 141-173, 한국응용경제학회
4. Jose Papi 외, 2007, THE SOCIO-ECONOMIC BENEFITS OF ROADS in EUROPE, ERF, IRF

**문재인정부 100대 국정과제 중 도로·교통정책 관련 과제**

국정기획자문위원회는 지난 7월 문재인정부 국정운영 5개년 계획과 100대 국정과제를 발표했다. 그 중 도로·교통 정책과 관련하여서는 교통비 절감을 통한 생활비 절감과 국가기간교통망 공공성 강화 및 국토교통산업 경쟁력 강화 두 가지가 선정되었다. 이는 국민 모두가 좀 더 풍요롭고 편안하게 살 수 있도록 하는 것을 목표로 하며, 특히 중산층과 서민의 경제적 부담을 조금이라도 더 덜어 주기 위한 민생경제 전략의 일환으로 선정된 것이다.

첫 번째 교통비 절감 과제는 광역알뜰교통카드 도입 등 제도개선을 통한 편안한 대중교통 서비스 제공, 광역교통청 신설, 광역버스 추가 확대 등이 주요 내용이다. 이를 통해 수도권 지역 출퇴근 시간 30분 단축 및 안전하고 편리한 광역버스 서비스 제공이 기대된다.

두 번째로 국가기간교통망 공공성 강화 및 국토교통산업 경쟁력 강화 과제는 교통의 공공성 단계적 강화, 노후 인프라 개선, 양질의 일자리 창출 및 화물종사자 근로여건 개선을 목표로 하고 있다. 도로통행료 인하 등을 통해 공공성을 강화하고, 간선망 구축 등 교통 네트워크 효율화를 모색한다. 대중교통 낙후지역 해소를 위해 2018년부터 공공형 택시도 시·군에 보급될 예정이다. 또한, 2018년 화물자동차법 개정, 2020년 표준운임산정위원회 구성·운영 등을 통해 2021년부터 표준운임제를 본격 시행함으로써 화물운송 종사자 보호를 강화할 계획이다. 한편, 건설산업의 간접비 지급방식을 개선하고 임금지급 보증제를 도입하는 등 불공정 해소 및 유명분야 육성, 해외진출 지원을 통해 양질의 일자리 창출도 포함된다. ▣

‘상상대로(想像大路)’ 주제제안 공모

- 공모기간 : 2017년 8월 31일까지
- 공모대상 : 대한민국 국민 누구나
- 공모주제 : 도로분야 일자리 창출 방안
- 응모방법 : 온라인 접수 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 : 044-960-0269**

- | | |
|--|----------------------|
| · 발 행 처 국토연구원 | · 발 행 인 김동주 |
| · 주 소 세종특별자치시 국책연구원로 5 | · 전 화 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.