

도로정책 Brief⁺

9

September 2022

No. 148

이슈&칼럼

지역균형개발과 도로의 역할

해외정책동향

영국형 균형발전 정책: 레벨링업(Levelling UP)
취약 계층과 지역을 고려한 인프라 투자 정책 사례

기획시리즈 : 도로부문 법정계획 ⑤

자동차·도로교통분야 ITS 기본계획 2030

간추린소식

2023년 국토교통부 예산안 편성

용어해설

지방소멸



국토교통부



KRIHS
국토연구원

이슈&칼럼

지역균형개발과 도로의 역할

“ 단계적으로 좀 더 구체적인 지역격차 축소의 목표가 제시되어야 한다. ”



김 찬 호

대한국토·도시계획학회 회장
중앙대학교 교수

도시와 길

고대 그리스에서 도시의 규모는 주변의 농경지로부터 공급 받을 수 있는 식량의 양에 의해 정해졌다고 한다. 도시 주변에서 공급가능한 식량으로 감당할 수 있는 인구를 넘어서게 되면 그리스인들이 선택할 수 있는 것은 도시의 인구를 제한하거나 또는 일부를 다른 지역으로 이주시키는 것이었다. 따라서 고대 그리스에서는 그렇게 멀리까지 길을 만들 필요가 없었다. 그저 한 도시의 인구를 먹여살릴 만큼 주변 농지에서 식량을 운반할 정도만 되면 충분했다.

로마는 다른 해법을 내놓았다. “모든 길은 로마로 통한다.” 영어공부를 시작하면 한번쯤은 들었을 구절일 것이다. 식량의 운송에 자연지형의 제약을 극복하지 못하고 식민지 개척을 통해 인구를 분산시키고자 했던 그리스인들에 비해 로마인들은 길을 만듦으로써 적극적으로 그런 제약을 극복했던 것이다. 기원전 4세기부터 제국 전체를 연결하는 많은 도로를 건설해 사람과 물자를 로마로 끌어들이었다. 그리하여 로마는 그리스 시대의 도시규모를 훨씬 뛰어넘어 인구 백만이 넘는 도시를 만들 수 있었다. 동양에서도 진나라의 시황제가 치도(馳道)와 직도(直道)라는 도로를 만들어 장안으로 물자를 신속하게 운송하여 큰 도시를 만들고 중앙집권의 기반을 다졌다.

도시의 규모가 크고 중앙권력이 강하면 주변으로부터 물자를 끌어들이어 도시는 더욱 부강해질 수 있다. 그렇지만 토지에 묶여있는 농민들까지 끌어들이지는 못했다.

자본주의의 등장과 도로

자본주의는 이전 사회의 모든 것을 바꿨다. 기계를 이용하여 공장에서 대규모로 상품을 생산하고, 공장은 원료와 상품의 생산에 유리한 도시로 집중하였다. 원활한 원료의 공급과 상품 공급을 위해 건설된 도로를 통해 도시로 인구가 집중하게 되었다.

경쟁력이 강한 도시는 주변에서 인구와 자원을 끌어들이고, 몸집을 불린 대도시는 일자리, 도시서비스 등의 조건을 갖추면서 흡입력이 점점 더 커졌다.

인구와 산업의 집중으로 발생하는 도시문제는 기반시설에 대한 투자를 통해 해결해야 했다. 상품 생산을 통한 이윤의 증가속도가 둔화되자 상품의 회전속도를 올릴 필요가 생겼다. 이에 따라 신속하게 시장으로 상품을 운송하기 위해 도로는 더 많이 건설되고, 멀리 떨어진 도시와의 접근성이 높아져 대도시로의 이동은 더욱 가속화되었다. 인구와 산업은 대도시로 더욱더 집중되고 중소도시는 점차 쇠퇴의 길로 접어든다.

자본주의 사회에서 공간은 처음부터 균질하지 않았다. 생산과 판매에 유리한 고지를 점유하고 있던 도시는 계속해서 그 자리를 지키게 되는 반면, 그렇지 않은 도시들은 특별한 계기가 없는 한 발전의 가능성은 거의 없게 된다. 이 차이를 그대로 둔 채 도시의 연결성이 높아지면 그 결과는 뻔하다. 충분한 경쟁력을 갖추지 않은 도시가 경쟁력있는 도시에 인구와 자원을 빼앗기고 쇠퇴할 수밖에 없다.

경제개발과 지역불균형

우리나라의 국토공간도 예외는 아니다. 본격적으로 경제개발을 추진한 1960년대부터 공간은 이미 불균형을 전제로 하고 있었다. 1972년부터 시작된 제1차 국토종합개발계획은 부족한 사회간접자본시설을 전제로, 그나마 인구와 기반시설이 갖추어진 지역을 중심으로 산업시설을 육성하고자 하였다. 전국에 고속도로를 뻗뻗이 건설해서 지역간의 거리를 좁힌 것은 운송비용을 줄였을 뿐만 아니라 노동력의 이동도 용이하게 하였다. 그 결과 수도권과 동남해안은 부가가치가 높은 제조업이 집중되고, 1960년 200만 명이었던 서울의 인구는 1979년에 그 4배인 800백만 명을 돌파하였다.

당장의 경제발전을 위해 노동과 자본을 집중시키고자 했던 정부의 정책은 목표를 달성하였지만, 그 후유증은 지금까지도 남아 있다.

‘지역균형발전’, 국토의 균형발전을 이루었다면 존재하지 않았을 단어이다. 불균형발전에 대한 우려는 경제개발계획을 시작할 당시부터 제기되었다. 1964년 대도시인구방지책, 1969년 대도시 인구 및 시설의 조정대책, 1970년 수도권 인구과밀 억제에 관한 기본지침, 1972년에는 수도권, 특히 서울로의 인구 집중에 대한 대안을 마련하고자 수도권 인구분산 및 재배치계획을 수립하기도 하였다. 게다가 서울이 시퍼렸던 유신헌법에는 처음으로 국토의 균형개발과 이용에 대한 계획을 수립하도록 명문화하기도 했다. 대도시의 확대와 수도권으로의 인구 및 산업의 집중을 억제하고자 개발제한구역을 지정(1971)하고, 수도권정비계획법(1982)을 제정하였지만, 그 기세를 막을 수는 없었다. 서울과 수도권으로의 집중은 가속도가 붙어 1988년 서울은 천만 도시가 되어버렸다. 산업은 자신들에게 유리한 장소를 찾는 것이 본성인데, 그런 본성은 무한의 권력을 가진 것처럼 보였던 권위주의정권조차도 통제할 수 없었던 것이다.

수도권과 서울

수도권에서는 인구와 산업의 집중으로 인해 발생한 문제를 해결하기 위해 엄청난 투자를 해야만 했다. 집이 부족하면 개발제한구역을 해제하여 새집을 공급하고, 길이 막히면 도로와 철도를 건설하여 통행시간을 줄여주었다. 당장 불편하더라도 조금만 참고 기다리면 정부가 알아서 잘 해결해 주니 수도권을 벗어나 이유가 없었고, 생활도 불편하고 일자리도 없는 지방을 벗어나 수도권으로 향하는 것은 현명한 선택이었다. 기업 역시 마찬가지였다. 잘 정비된 기반시설이 있고 질 좋은 노동력이 풍부한 수도권을 벗어나서 사업을 한다는 것은 어리석은 것처럼 보였다. 거대해진 수도권은 블랙홀처럼 마

구 인구를 빨아들이고, 새로운 도로의 건설은 수도권의 몸집을 점점 더 불려주는 역할을 하였다.

하지만 수도권의 불균형 역시 전 국토의 그것과 별 차이가 없다. 수도권의 모든 기능은 서울을 중심으로 이루어져 있고, 서울을 제외한 나머지 도시는 서울을 보조역할을 할 뿐이다. 서울의 주택문제는 수도권의 신도시 건설로 해결하고, 서울로의 출근을 편하게 하기 위해 사방팔방으로 GTX를 건설한다.

그럼에도 수도권의 교통문제는 여전하다. 문제를 해결하고자 제시한 방법이 다음 단계의 문제를 불러온다. 교통이 편리해지면 좋은 위치로 주택과 산업은 집중하게 되고 이는 또 교통문제의 해결을 요구하게 된다. 모든 문제는 서울에서 시작해서 서울에서 끝난다. 이제 수도권은 서울공화국이 되어버렸다.

도로와 균형발전

모든 지역과 거기에 살고 있는 사람들이 다같이 행복해야 한다는 명제는 누구도 부정할 수 없지만, 당장 큰 진전을 이루기는 어렵다. 공간은 원래 불균등하다. 이 때문에 지역간 격차 역시 불가피하다. 효율성을 무시했던 공간주의 소련조차 지역균형을 이루지 못했다.

정말 문제는 아직까지도 무엇이 얼마나 부족해서 이러한 지역간 격차가 생기는지 정확하게 알지 못한다는 것이다. 수도권에 비해 비수도권의 생활이나 소득수준이 좀 낮은 것 정도란 것은 알고 있다. 그러나 세부적으로 어느 분야에 얼마만큼의 차이가 있고 또 그것을 어느 정도 수준까지 향상시키는 것을 목표로 삼아야 할 것인가에 대한 합의도 없다. 단계적으로 좀 더 구체적인 지역격차 축소의 목표가 제시되어야 한다.

도로 역시 마찬가지이다. 수도권에 비해 뒤지는 많은 요인들 가운데 도로는 얼마 만큼이나 부족한지, 또 도로의 개선을 통해 지역은 얼마나 발전할지에 대한 큰그림 없이 눈앞의 문제해결에 급급해서는 도로가 지역발전에 기여할지 또는 그 반대로 지역의 쇠퇴를 촉진하게 될지 판단하기 어렵다.

다만, 해비급과 플라이급 선수를 같은 링위에서 대결하게 되면 그 결과가 뻔하듯이 지역간의 격차를 무시하고 동등하게 기회를 주는 것은 또다른 불평등이다. 조금 뒤쳐진 지역에는 기회를 조금 더 줄 수 있는 사회의 아량이 있다면 그간의 격차를 조금이라도 줄일 수 있을 것이고 도로는 그중 가장 중요한 역할을 할 것이다. 🍀

김찬호 _ chkim@cau.ac.kr

영국형 균형발전 정책: 레벨링업(Levelling Up)

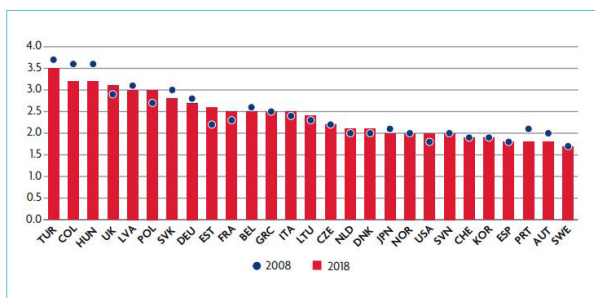
김상록 국토연구원 부연구위원

이해수 국토연구원 연구원

추진 배경

영국의 지역 간 경제적 불균형은 20세기 초반부터 진행되었으며, OECD 국가 간의 비교에서도 4위를 차지할 정도로 지역 불균형이 매우 큰 국가에 속한다. 1인당 소득수준 및 경제적 성과 등의 지표를 바탕으로 가장 경제수준이 높은 상위 20% 지역과 하위 20% 지역(세부 지역 단위)간의 격차 수준을 분석한 결과에 따르면, 영국은 터키, 콜롬비아, 헝가리 다음으로 지역 간의 경제적 격차가 큰 것으로 나타났다.

▶ 경제수준 상위 20% 및 하위 20% 지역 간 격차 수준 (OECD 28개국, 2018년 기준)



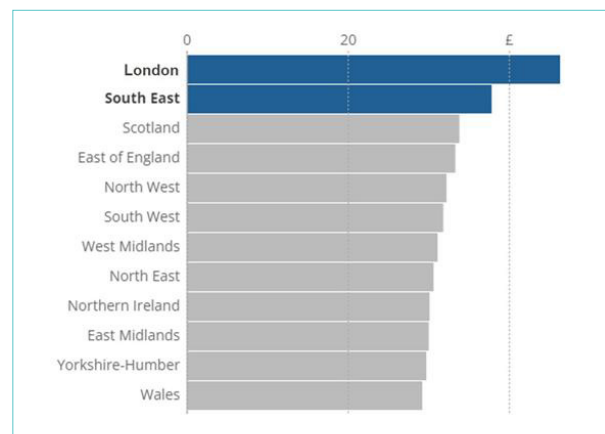
자료: HM Government, 2022, Levelling Up the United Kingdom White Paper, p.20

영국의 시간당 노동생산성과 1인당 가처분소득 등을 살펴보면 실제 런던 지역의 노동자와 ‘레드월(Red Wall, 주로 잉글랜드와 웨일즈의 선거구를 지칭하는 용어)’을 비롯한 영국 내 소외(Left-behind) 지역 간의 격차는 상당히 크다. 런던의 캠든(Camden)과 금융산업의 중심지인 시티 오브 런던(City of London)의 시간당 노동생산성은 약 56.3 파운드지만, 농·축산업 지역인 소머셋(Somerset)의 경우 27.7 파운드로 런던과 약 2배 정도의 차이가 있다. 1인당 가처분소득의 경우, 런던은 약 2만 9천 파운드(한화 약 4,701만원)지만 잉글랜드 북동(North East) 지역의 경우 약 1만 7천 파운드로 런던의 약 60% 정도 수준 밖에 되지 않는다.

보리스 존슨(Boris Johnson) 후보는 낙후지역 개선 및 지역 격차 완화를 위한 레벨링업(Levelling Up) 공약을 바탕으로 2019년 총선에서 승리하였다. 레벨링업 정책은 금융업 중심의 남동부 지역과 전통제조업 중심의 중북부 지역의 경제적 격차를 해소하고 낙후된 중북부 지역을 개선하

는 데에 목적을 두었다. 또한 영국 정부는 최근 영국의 주택·지역사회·지방정부를 담당하는 부처인 ‘The Ministry of Housing, Communities and Local Government’의 명칭을 ‘The Department for Levelling Up, Housing and Communities(이하 DLUHC)’로 변경하여 레벨링업 정책을 통한 지역 격차 완화에 강력한 의지를 표명하였음을 알 수 있다.

▶ 영국의 2018년 시간당 노동생산성



자료: 전봉경(2021)

레벨링업은 낙후지역 개선을 통한 지역 간 격차 완화를 목적으로 한 ‘지역 상향평준화’ 정책이다. 낙후지역의 생산성, 공공서비스, 삶의 질 등을 영국 평균으로 끌어올림으로써 모든 지역이 더 풍족한 삶을 살 수 있도록 하기 위한 것이다. 국가 차원에서 중북부지역의 생산성이 향상된다면 런던을 비롯한 남동부 지역(수도권)의 교통, 주택, 복지에 더 많은 공공자본을 투입할 수 있기에 지역 상향평준화는 결국 국가 전체의 동반성장을 의미한다고 볼 수 있다.

레벨링업의 세부정책

레벨링업은 크게 4가지 주제와 이를 위한 12개의 미션으로 구성되어 있다. 특히 첫 번째 주제를 통해 영국은 2030년까지 교통 서비스 및 요금 시스템 개선 등을 추진하여 지방의 공공 교통 연결성을 런던시 수준으로 향상하고자 한다. 이를 위해 960억 파운드 규모의 통합 철도 계획 시행, 노스 및

미들랜즈 지역의 철도 네트워크 개선, 교통량이 많은 도로 및 고속도로에 240억 파운드 투자, 광역 뒷편의 지속가능한 운송시스템 구축 기금 57억 파운드 투자, 버스·자전거·도보 네트워크 부문에 50억 파운드 투자 등을 계획하였다.

▶ 레벨링업 펀드 주제 분류

구분	주제
1	boost productivity, pay, jobs and living standards by growing the private sector, especially in those places where they are lagging
2	spread opportunities and improve public services, especially in those places where they are weakest
3	restore a sense of community, local pride and belonging, especially in those places where they have been lost
4	empower local leaders and communities, especially in those places lacking local agency

자료: HM Government. 2022. Levelling Up the United Kingdom White Paper. p.xiv

또한 영국은 레벨링업 펀드 외에도 다양한 지역성장 정책 및 기타 기금·프로젝트의 조합을 통해 지역 성장 정책을 추진할 예정이다. 지역성장을 위한 기금들은 영국 재무부, 교통부, DLUHC에서 공동 관리하게 되며, 9개의 광역지역(region)과 스코틀랜드, 웨일스 등 총 12개 지역에 대하여 각 상황을 고려하여 적절히 설정 및 분배하고자 한다.

레벨링업 펀드 추진 현황

2021년에 진행된 레벨링업 펀드의 1차 투자는 크게 시내·중심가 재생, 지역 교통 업그레이드, 문화재·유산 투자의 3개 부문에 집중되었다. 그중 도로교통 부문에서는 대중교통과 교통약자, 도로개선 및 유지보수 등을 중심으로 투자가 이루어졌으며, 이후 투자 대상 선정 시 경제 회복 및 성장, 교통 개선에 대한 필요성 등의 우선순위를 고려하여 85개 지

▶ 레벨링업 펀드 교통 프로젝트 주제

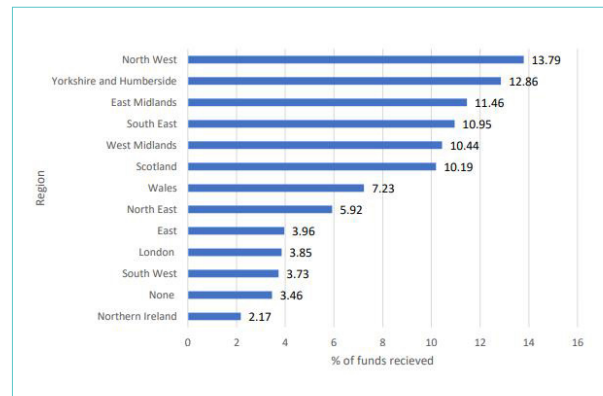
구분	교통 프로젝트 주제
1	Investments in new or existing cycling provision
2	Improved priority for local bus services (e.g. bus priority lanes or signal priority at junctions)
3	Enhanced public transport facilities, such as bus stops and stations
4	Accessibility improvements to local transport networks for disabled people
5	Enhancements and upgrades to local road networks (e.g. by passes and junction improvements)
6	Structural maintenance works to local roads, including bridges
7	Multi-modal proposals which combine two or more interventions to enhance transport across modes

자료: HM Treasury, Ministry of Housing(2021), p.9

역에 105개 프로젝트를 선정하였다. 또한 레벨링업 1차 투자 시 정부 지원 펀드 중 하나인 영국 커뮤니티 재생 펀드(UK Community Renewal Fund, UKCRF)에서 124개 지역의 477개 프로젝트에 자금을 지원하였다.

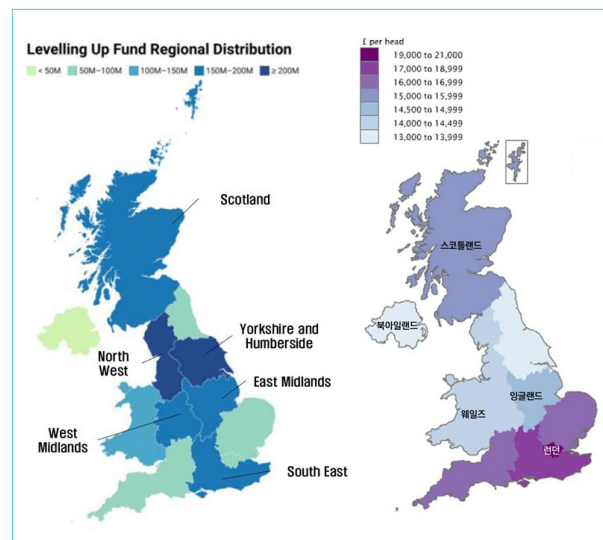
레벨링업 펀드의 1차 지역별 배분 내역을 살펴보면 노스웨스트(North West), 요크셔앰허머사이드(Yorkshire and Humberside), 이스트미들랜즈(East Midlands)가 투자액 상위 3개 영역을 차지하였다.

▶ 영국 지역별 LUF 펀드액 배분 비율



자료: CEILUP(2021), p.1

▶ 영국 지역별 LUF 배분(좌) 및 1인당 가처분소득(우) 비교



자료: (좌) CEILUP(2022), p.13 (우) 전봉경(2021), p.11

위의 3개 도시는 2018년 영국의 지역별 1인당 가처분소득 수준이 하위 1~2수준에 해당하는 곳이다. 이를 미루어보아 레벨링업 펀드의 본 목적에 맞게 경제 수준이 열악한 지역을 우선으로 고려하여 배분하였음을 알 수 있다.

부문별 자금 배분 결과를 살펴보면 배분된 전체 자금 중 50%가 교통 및 도심 재생과 관련되었으며 산업 투자와 관련된 투자 비율이 13%로 상위 3개 영역을 차지하였다.

▶ 유형별 LUF 배분 내역

투자 부문	투자액	비율	낙찰된 프로젝트 개수
Transport	£439,743,359.33	26%	25
Town Centre Regeneration	£413,134,985.00	24%	26
Industry investment	£213,931,738.00	13%	16
Community space	£145,592,955.00	9%	9
Seafront Regeneration	£119,172,880.00	7%	7
Cultural Capital	£103,073,408.00	6%	6
New Homes	£101,084,155.00	6%	4
Leisure Facilities	£73,585,996.00	4%	6
Education/Training	£47,106,078.00	3%	4
Net Zero Initiatives	£19,856,253.00	1%	1
Health Centres	£17,041,850.00	1%	1

자료: CELUP(2022)

스코틀랜드 렌프루셔 AMIDS South 프로젝트 사례

AMIDS South 프로젝트는 렌프루셔(Renfrewshire)의 행정 중심지인 페이즈리(Paisley) 도심과 제조혁신지구 AMIDS 간의 연결성을 개선하는 것을 목적으로, 이를 위해 레벨링업 펀드에서 3,870만 파운드를 확보하였다. 이는 1차 프로젝트 중 세 번째로 높은 예산 수준으로, 렌프루셔 의회는 레벨링업 펀드를 통해 전체 프로젝트 예산의 90%를 충당하고 나머지는 의회에서 부담하게 된다. 의회는 프로젝트를 통해 지역 경제에 1억 3천만 파운드 가량의 부가가치 창출과 함께 탄소 배출량 감소의 효과가 발생할 것으로 기대하고 있다.

프로젝트의 세부 내용을 살펴보면, 연결성 확보를 위해 도심내 기차역과 버스 터미널에서 글래스고 공항, 제조혁신지구 AMIDS, 인치난(Inchinnan, 렌프루셔 내 소도시)까지 연결되는 도로와 교량, 자전거 도로 및 보도 건설 등을 추진할 예정이다.

▶ AMIDS South 프로젝트 도로교통 관련 세부 내용

구분	주요내용
1	Abercon Street~Harbour Road~Inchinnan Road까지 1.7km의 게이트웨이 구축
2	Harbour Road에서 White Cart 강을 건너는 교량 구축
3	Renfrew Road와 교량 건너까지의 동서축 도로
4	전체 도로에 자전거 및 보행자 전용 도로 구축
5	Love Street의 교통량 감소 및 속도 감속을 위한 도로 개선
6	White Cart 강변의 환경 개선

자료: Renfrewshire Council. Paisley to AMIDS transport links

▶ 프로젝트 내역별 도로 부문 개선(안)



자료: Renfrewshire Council. Paisley to AMIDS transport links

이외에도 잉글랜드 브롬스그로브(Bromsgrove)의 도심 재생 프로젝트를 통해 상업 및 문화 중심지로 조성하고자 하는 프로젝트(1,450만 파운드), 북아일랜드 Drug Discovery Food and Pharmaceutical Innovation Centre 투자 프로젝트(3백만 파운드) 등 지역별 생산성 향상 방안을 고려하였다.

지역 상향 평준화 정책인 레벨링업을 통해 낙후지역의 개선과 함께 영국 전역의 균형발전이 기대되며, 정책의 지속성을 위해 앞으로도 정부부처 간의 협력과 지자체로의 자치분권 활성화가 추진되어야 할 것이다. 🌱

김상록 _ srkim@krihs.re.kr, 이해수 _ haesoolee@krihs.re.kr

참고문헌

1. 장수진. 2022. 영국, 레벨링업 정부 백서 발표. 분권레터 Vol.91 2022년 3월호. 대한민국시도지사협의회 영국사무소
2. 전봉경. 2021. 영국의 지역 격차, 브렉시트(Brexit), 지역발전정책 동향 및 시사점. 워킹페이퍼 WP 21-26
3. 전봉경. 2022. 영국형 균형발전 정책: 지역 상향평준화를 위한 레벨링업(Lavelling Up) 정책의 주요 내용과 시사점. 국토이슈리포트 제64호
4. CEILUP 2022. Funding Levelling Up - The story so far (jan 2022)
5. CEILUP 2021. Round 1 Levelling Up Fund Analysis.
6. HM Tresury, Ministry of Housing, Communities & Local Government, Deaprtment for Transport. 2021. Levelling Up Fund: Prospectus.
7. Renfrewshire Council. Paisley to AMIDS transport links (<https://www.renfrewshire.gov.uk/transport-links-amids-south-paisley>)
8. Gov.uk. Levelling Up Fund: first round successful bidder (<https://www.gov.uk/government/publications/levelling-up-fund-first-round-successful-bidders>)

취약 계층과 지역을 고려한 인프라 투자 정책 사례

김승훈 국토연구원 부연구위원

들어가며

바이든 정부는 미국 역사에서는 최초로 연방정부가 투자하고 지원하는 사업의 총 효율(혹은 혜택)의 40%가 취약 계층 및 지역을 지원하여야 한다는 목표를 설정하였다. 이는 최근 제정된 연방교통법안(Infrastructure Investment and Jobs Act, IIJA)에 적용이 되어 큰 정책의 변화를 가져온다고 할 수 있다. 본고에서는 미국이 시도하고 있는 새로운 시도에 대하여 논의하고 현 정부의 국토균형발전정책 수립에 도움이 되고자 한다.

Justice40 Initiative의 도입

2021년 1월 조 바이든 대통령은 Justice40 Initiatives의 법적 근거가 되는 행정명령(Executive Order) 14008에 서명하였다. 행정명령 14008은 기후 위기에 대응하고 사회·경제적 불평등을 완화하기 위해 제정되었으며 주요 내용은 다음과 같다.

Executive Order 14008 'Tackling the Climate Crisis at Home and Abroad'

- 기후재난대응을 미국 국정 의제로 놓고 정부 주도 관련 정책을 추진한다.
- 지속가능한 경제를 위한 인프라 건설을 추진하고 노동시장을 활성화한다.
- 자연보호, 농업, 재조림(reforestation)을 진흥하고 노동시장을 활성화한다.
- 친환경에너지 산업을 육성하고 노동시장을 활성화한다.
- 환경정의(Environmental Justice)를 추구하며 기회의 평등을 추구한다.

자료: <https://www.regulations.gov/document/EPA-HQ-OPPT-2021-0202-0012>

행정명령 14008에 해당하는 분야는 기후변화 관련 기반시설, 청정에너지 및 에너지 효율 관련 기반시설, 친환경 대중교통(clean transit), 저렴하고(Affordable) 지속 가능한(Sustainable) 주거, 교육(training), 노동력(workforce development) 관련 기반시설, 환경 오염 경감(remediation and reduction)을 위한 기반시설, 깨끗한 상·하수 기반시설 등이다. 연방정부는 해당 정책 기조를 연방정부에서 지원 혹은 투자하는 사업의 내용에 직접적으로 개입하거나 제한하면서 추진한다. 곧, 사업의 내용적 측면이나 사업의 영향 및 효과가 취약 계층에 긍정적이어야 하며, 측정하는 방법에 따라 다르겠지만 사업의 총 효율(효과)의 40%가 취약계층이 수혜

자가 되어야 한다고 규정하고 있는 것이 Justice40 Initiatives의 핵심이다.

Justice40 Initiatives는 이후 제정된 연방교통법안(Infrastructure Investment and Jobs Act, IIJA)과 함께 더욱 강력한 힘을 발휘한다. 미국은 약 5년간 총 12조 달러를 다양한 인프라에 투자하는 내용의 IIJA 법안을 제정하였으며, 다양한 사업들이 막대한 예산을 할당받아 할당/입찰 방식으로 주 정부 및 지방 정부 등에 배정되고 있다. 연방정부가 사업을 입찰 방식으로 주 정부 및 지방 정부 등에 배정할 때, Justice40 Initiatives의 원칙이 중요한 요소가 된다. 곧 주 정부 및 지방 정부에서 사업을 계획하여 제안할 시, 취약 계층이 해당 사업의 주 수혜자가 되어야 하는 것이다. 이를 위해, 사업 주관기관은 사업과 관련된 이해관계집단과 소통하고 해당 사업이 의미 있는 편익을 제공한다는 것을 설득하여야 한다. 또한, 취약계층에게 돌아가는 효율 및 혜택에 대한 데이터가 제공되어야 한다.

물론 모든 사업이 해당 원칙을 따라야 하는 것은 아니다. 연방정부는 2022년 8월18일 IIJA 법안의 인프라 사업 중, 교통 분야에서 Justice40 Initiatives의 범위에 포함되어 원칙을 따라야 하는 프로젝트를 발표하였다. 본고에는 지상 및 도로 교통과 관련된 사업만 수록하였다.(표 참고)

▶ Justice40 Initiatives가 적용되는 IIJA의 교통인프라 프로젝트

사업 기관	프로그램(프로젝트) 명
FHWA	Carbon Reduction Program (CRP)
	Charging & Fueling Infrastructure Grants
	Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program (CMAQ)
	Congestion Relief Program
	Disadvantaged Business Enterprise Supportive Services (DBE/SS) Program
	National Electric Vehicle Infrastructure (NEVI) Competitive Program
	National Electric Vehicle Infrastructure (NEVI) Formula Program
	Nationally Significant Federal Lands and Tribal Projects (NSFLTP)
	On the Job Training Supportive Services

사업 기관	프로그램(프로젝트) 명
FHWA	Promoting Resilient Operations for Transformative, Efficient, and Cost-Saving Transportation (PROTECT) Formula Program
	Protect Grants
	Reduction of Truck Emissions at Port Facilities
	Transportation Alternatives (TA) (Surface Transportation Block Grant set-aside)
	Tribal High Priority Projects Program
	Tribal Transportation Program Bridge Program (Bridge Investment Program Set Aside)
	Tribal Transportation Program Bridge Program (Bridge, Replacement, Rehabilitation, Preservation, Protection and Construction Set Aside)
FTA	Tribal Transportation Program
	Low or No Emission Vehicle Program
	Capital Investment Grants Program (CIG)
	Innovative Coordinated Access and Mobility Pilot Program
OST	Public Transportation on Indian Reservations Program; Tribal Transit Competitive Program
	Pilot Program for Transit-Oriented Development Planning
	National Infrastructure Project Assistance Program - Mega Grant Program
	Nationally Significant Multimodal Freight & Highway Projects- INFRA Grants Program
	Rebuilding America's Infrastructure with Sustainability and Equity- RAISE Discretionary Grants
	Reconnecting Communities Pilot Program
	Safe Streets and Roads for All (SS4A) Grant Program
	Strengthening Mobility and Revolutionizing Transportation (SMART) Grants Program
	Thriving Communities Program

* FHWA: Federal Highway Administration / FTA: Federal Transportation Administration / OST: Office of the Secretary of Transportation
 자료: <https://www.transportation.gov/equity-Justice40> 기반으로 저자 재작성

Justice40 Initiatives 정책 지원 도구

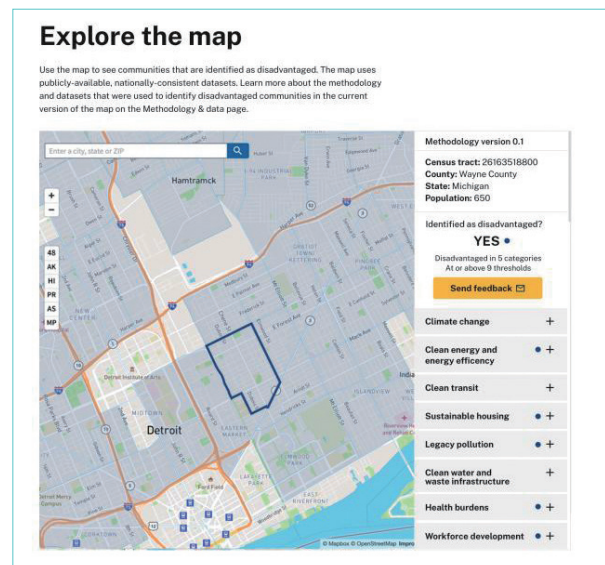
Justice40 정책이 의미있게 수행되기 위해서는 적합한 환경 정의(Environmental Justice)의 기준이 수립되고 이에 따라 소외 계층 및 지역을 식별하는 것이 중요하다. 환경보호국(EPA)은 환경을 다음과 같이 정의하고 있다.

“The fair treatment and meaningful involvement of all people regardless of race, color, national origin, or income with respect to the development, implementation and enforcement of environmental laws, regulations and policies.”

공 환경정의란 모든 사람이 인종, 국적, 소득 수준, 지역에 상관없이 동등한 대우와 권리를 누려야 한다는 것을 의미한다. 그리고 취약계층(및 지역)은 환경정의의 정의에 따라 동등한 대우와 권리를 누리지 못하는 계층 및 지역을 의미한다.

기후와 경제 정의 분석도구(Climate and Economic Justice Screening Tool, CEJST)는 분야별 취약계층(혹은 지역, 해당 도구에서는 the disadvantaged라고 칭함)을 정의하고 지도에 시각화하여 정부 및 관련 기관이 취약계층을 찾아내고 이를 위한 사업을 추진하는 것을 지원하기 위하여 개발되었다. 백악관 환경 위원회(The White House Council on Environmental Quality, CEQ)는 2022년 2월 18일 CEJST 베타버전을 발매했다. CEJST는 앞으로 연방정부기관 및 주 정부, 공공분야의 피드백을 수렴하여 지속적으로 수정 및 업데이트 될 예정이다.

Climate and Economic Justice Screening Tool의 데이터 제공화면



자료: <https://screeningtool.geoplatform.gov/en/>

교통 분야의 취약계층 정의

한편 CEJST가 아직 베타버전이기 때문에 연방 교통부는 교통관련 분야사업을 위하여 바이든 정부의 환경정의에 대한 기준을 적용할 임시도구를 개발하여 제공하고 있다. 연방 교통부는 교통취약계층을 22개의 평가지표를 통해 6개의 그룹으로 정의하였다.

연방 교통부의 교통취약계층 정의를 위한 평가지표

평가 지표	설명
>30 min commute	통근 통행(자가용) 시간이 30분 이상인 인구 비율
No vehicle	자가용을 소유하지 않은 인구비율
Walkability	경제적 요소와 물리적 환경을 고려한 종합 지표로 걸을만한 지역인지를 평가하는 보행성
Transportation Burden	소득 대비 교통비용 비중 (지역의 평균 가구 기준)
Population 65 and older	고령 인구
Uninsured	건강보험에 가입하지 않은 인구 비율

평가 지표	설명
Disability	보호센터에 소속되어 있지 않은 장애인구 비율
Home Built Before 1960	1960년도 이전에 건축된 건물 비율
Diesel	경유에서 발생하는 오염물질 수준(EJ 지표)*
Cancer	공기 중 암유발물질 수준(EJ 지표)
Traffic Proximity	교통량(EJ 지표)
PM25	공기 중 PM2.5 수준(EJ 지표)
Ozone	공기 중 오존 수준
Less HS Education	25세 이상 인구 중 고등학교를 교육을 받지 못한 인구
Renters	집주인이 거주하고 있지 않은 주택 수
Unemployment	실업 인구 비율
GINI Index	FEMA에서 제공하는 불평등 지수
Low Income	소득수준이 중앙값 이하인 인구 비율
Poverty	연방정부 기준의 빈곤층 인구 비율값
Housing Costs	소득 대비 주거비용 비중 (지역의 평균 가구 기준)
Climate Hazard	자연 재해로 인한 기대사망률
Linguistic Isolation	영어를 사용하지 못하는 가구 비율

* Environmental Justice Index in EJScreen, 환경보호국
 자료: <https://www.transportation.gov/equity-Justice40>

▶ 연방 교통부의 교통취약계층 정의

취약계층 구분	취약계층 정의
Transportation access disadvantage	목적지까지의 통행시간, 통행거리, 통행비용 등이 높은 지역
Health disadvantage	건강 및 장애 수준, 환경오염 노출 정도 등이 심각한 지역
Environmental disadvantage	공해 등 환경오염에 노출된 지역
Economic disadvantage	높은 비율의 빈곤층, 낮은 수준의 고용시장, 낮은 주택 소유율, 낮은 교육수준, 높은 불평등 등 경제적 수준이 낮은 지역
Resilience disadvantage	기후변화 및 재난에 취약한 지역
Equity disadvantage	영어를 쓰지 못하는 인구가 많은 지역

자료: <https://www.transportation.gov/equity-Justice40>

22개의 지표를 통해 6개 그룹의 취약계층을 정의하거나 찾아내는 방법은 다양할 수 있다. 예를 들어 “Reconnecting Communities Pilot program”은 는 경제적으로 취약한 지역(센서스 트랙)을 다음과 같은 방법으로 식별하였다.

1. 각 센서스 트랙을 대상으로 22개 평가지표의 퍼센타일을 계산한다.
2. 6개의 카테고리 기준으로 각 평가지표 퍼센타일의 평균값을 계산한다.
3. 어떠한 카테고리라도 평균 퍼센타일 값이 50th를 넘어간다면(resilience 경우에만 75퍼센타일) 해당 센서스 트랙은 해당 카테고리의 취약지역이 된다.
4. 4개 이상의 카테고리에서 취약지역에 해당되는 센서스 트랙이 최종적으로 교통취약지역이 된다.

Reconnecting Communities Pilot program의 사업 내용에는 도시재생 및 지역의 연결성 회복을 위한 도로 등 교통 네트워크의 제거, 혼잡 완화, 교통 안전 관점에서 화물 통행의 영향 분석 등이 포함되어 있는데, 해당 프로젝트로 인한 혜택 중 40% 이상이 식별된 교통취약지역에 주어질 예정이다. 곧 해당 프로젝트 대상 지역 중 40% 이상이 교통취약지역이 될 가능성이 높게 되어 균형발전에 이바지할 수 있게 된다.

소결 및 정책적 제언

우리나라는 국가균형발전 5개년 계획 등을 통해 지역 간 불균형을 해소하기 위해 노력해왔다. 그럼에도 불구하고 중앙정부 주도로 양극화, 지방소멸 등의 문제를 해결하기에는 한계가 있었다. 이에 지역 주도의 분권형 균형발전을 통해 지역의 고유한 특성을 살리고 혁신성장기반을 강화하여 일자리를 제고하려는 정책이 추진되고 있다. 한 예로 국가균형발전과 지역경제 활성화를 위한 공공투자 사업의 경우 예비타당성 조사를 면제하거나 착수비용 지원을 통해 사업의 조기 추진을 지원하고 있다. 그리고 생활밀착형 SOC 사업을 지역 주도하에 추진하고 중앙정부가 보완·지원하도록 하고 있다. 한편, 국가균형발전위원회는 23년 국가균형발전특별회계 예산안을 22년 대비 16.6%(12.6조)로 대폭 증액하였다.

미국은 경기부양을 위해 추진하는 IIJA와 같은 뉴딜 사업의 내용과 대상에 대하여 취약계층 및 지역에 혜택을 부여해야 하는 규범을 적용하는 방식으로 경제 발전과 불평등 완화 두 개의 목표를 달성하는 정책을 취하고 있다. 반면에 한국형 뉴딜 사업을 살펴보면 기본적으로 균형발전을 위한 투자 재원을 분리함으로써 구조적으로 다르다. 아직은 Justice40 Initiatives 정책 추진의 초기단계이기 때문에 정책의 효과가 긍정적일지는 미지수이다. 하지만, 지속적인 관심과 조사를 통해 추이를 지켜볼 필요가 있다. 🍀

김승훈 _ sh.kim@krihs.re.kr

참고문헌

1. <https://www.whitehouse.gov/environmentaljustice/justice40/>
2. <https://www.transportation.gov/equity-Justice40>
3. <https://www.americanprogress.org/article/mapping-environmental-justice-biden-harris-administration/>
4. <https://www.transportation.gov/grants/reconnecting-communities>
5. “Tackling the Climate Crisis at Home and Abroad.” Executive Order 14008 of January 27, 2021, Federal Register/Vol. 86, No. 19/ Monday, February 1, 2021/Presidential Documents
6. 윤성주, 2021, “바이든 행정부의 조세·재정 정책 및 논의 현황”. 한국조세재정연구원 재정포럼 2021년 10월호

자동차·도로교통분야 ITS 기본계획 2030

김민영 국토연구원 전문연구원

ITS 계획의 개요

「지능형교통체계기본계획」은 「국가통합교통체계효율화법」 제73조에 따른 10년 단위의 법정계획으로, 육상·해상·항공 교통 분야의 지능형교통체계(ITS)를 개발·보급하기 위한 국가 차원의 기본계획이다. 동법 제73조제4항에서 교통 분야별 지능형교통체계 계획을 수립해야 한다고 규정하고 있으며, 분야는 자동차·도로교통, 철도교통, 해상교통(항만 포함), 항공교통(공항 포함)으로 나누어진다.

2011년에 수립·고시된 「지능형교통체계 기본계획 2020」의 계획기간이 만료됨에 따라 2030년을 목표로 한 계획이 수립되었으며, 본고에서는 “자동차·도로교통분야 지능형교통체계(ITS) 기본계획 2030”의 주요 내용을 소개한다.

제기되었다. 성장단계(2005~2012)에는 시범사업과 첨단교통 모델도시 사업의 성과를 바탕으로 본격적으로 ITS 사업이 활발하게 진행되었다. 성숙단계(2013~2020)는 인구 20만 이상 도시들 대부분 교통정보센터가 운영되고 서비스가 확대된 시기였다.

2020년 현재 고속도로(민자도로 포함) 4,848km 전구간에 ITS가 구축 완료되었으며, 일반국도의 경우도 6,600km(47%), 지자체관할도로 10,770km(13.5%)에 ITS가 구축되었다. 이를 통해 제공되는 서비스로는 교통관리 서비스, 자동교통단속 시스템, 전자지불 서비스, 교통정보유통 및 부가교통정보 제공 서비스, 지능형 차량·도로 서비스, 화물운송 서비스 등이 있다.

ITS 추진 현황

우리나라 ITS는 도입 초기인 1990년대 초반부터 현재까지 3단계로 구분할 수 있다. 도입단계(1993~2004)에서는 교통 혼잡을 완화하고 교통사고로 인한 피해를 줄이기 위해 교통 운영관리 기술과 정보통신 기술을 접목한 ITS 도입 필요성이

계획의 비전 및 목표

자동차·도로교통분야 ITS 기본계획 2030은 여건변화와 ITS 기술발전 수준을 고려하여 계획의 방향성을 설정하고, 이에 따라 비전과 목표, 추진과제를 도출하였다. 계획의 특성상 실행력 제고 및 효과 극대화를 위해 기술발전 수준에 적절한

▶ 기술발전 수준의 구분과 주요 요소

구분	ITS 도입 이전	1세대 ITS	2세대 ITS	3세대 ITS(C-ITS)	4세대 ITS(자율협력주행)	
서비스	교통안전	안전, 주위표지	도로안내정보 (위험지점: 1km 이상)	도로위험 정보 (위험지점: 500m 이상)	위험상황경고 (100m~500m)	위험상황 차량자동제어 (100m 이내)
	교통소통	지도정보 (상습정체구간 등)	거시적 교통상황정보 (1km 이상: 평균속도, 혼잡도 등)	거시적 교통상황정보 (수백m 이상: 평균속도, 혼잡도 등)	미시적 교통상황정보 (수십m 이내: 속도, 혼잡도 등)	도로차선 단위정보 (수m 이내, 차선별: 속도, 혼잡도)
	교통관리	-	사후대응형 실시간 교통관리	사후대응형 실시간 교통관리	사전대응형 실시간 교통관리	도시전체 통합 실시간 교통관리
	신호운영	정적 신호운영	실시간 교통량 기반 동적 신호운영	실시간 교통량 기반 동적 신호운영	실시간 신호-차량연계 동적 신호운영	실시간 신호-차량연계 동적 신호운영 (신호교차로 지속감소)
정보수집·제공 기술	정보연계 단위	-	인프라-인프라(I2I) (RSE-센터)	인프라-개인(I2P) (센터-개인)	인프라-차량(I2V) 인프라-개인(I2P) 차량-차량(V2V) (RSE,센터-차량, 개인)	차량-차량(V2V) 차량-개인(V2P) 인프라-차량-개인(V2X) (RSE,센터-차량-개인)
	정보수집 방식	조사원 교통조사	도로구간 주행차량 실시간 모니터링 (일방향 정보수집)	인프라-개인 실시간 모니터링 (양방향 정보수집)	인프라-차량, 개인 실시간 정보교환 (양방향 정보수집)	인프라-차량-개인 실시간 정보교환 (양방향 정보수집)
	정보제공 방식	교통표지, 도로안내 표지 등	도로주변 정보제공판 실시간 정보표출(VMS) (일방향 정보제공)	인프라-개인단말기 실시간 정보표출 (양방향 정보제공)	인프라-차량(개인)단말기 실시간 정보교환 (양방향 정보제공)	인프라-차량-개인 실시간 정보교환 +차량자동제어 (양방향 정보제공)
	무선통신	-	2G(CDMA) 등	3G, 4G (1Gbps) 등	WAVE, 5G(10Gbps 이상) 등	6G(100Gbps 이상) 등
	정보단위	-	수백m~km 단위	수백m~수십km 단위	수십m~수m 단위	수m 이하 단위
	정보처리	-	교통정보센터	교통정보센터	노변장치(Edge Computing)	차량제어장치
자율주행 기술수준	Level 0	Level 1, 2	Level 2	Level 3	Level 4	
				자율협력주행차량(Connected Autonomous Vehicle, CAV)		

계획을 수립하는 것이 특히 중요하다. 이를 위해 본 계획에서는 빠르게 발전하는 기술변화에 대응하고 체계적이고 연속성 있는 ITS 계획 수립을 위해 ITS 기술발전 수준을 총 5단계(ITS 도입이전 단계, 1세대 ITS, 2세대 ITS, 3세대 ITS, 4세대 ITS)로 구분하였다.

이러한 기술발전 수준을 고려할 때, 이번 계획에서는 현재 일부 주요 도로에만 제공되고 있는 2세대 ITS 서비스를 전국적으로 확대 필요가 있다. 또한, 다음 세대 도로교통 서비스 제공을 위해서는 3세대 ITS(C-ITS)와 4세대 ITS(자율협력주행)의 상용화 기반을 마련해야 한다.

자동차·도로교통분야 ITS 기본계획 2030은 ‘친환경 첨단 모빌리티 서비스를 지원하는 디지털 도로체계 구현’이라는 비전을 수립하고, ① 실시간 예방·대응 가능한 도로교통환경(안전성), ② 지능형 교통관리체계 구현(효율성), ③ 디지털 인프라 혁신(혁신성), ④ 포용적 모빌리티 서비스 제공(편리성)이라는 네 가지 계획 목표를 설정하였다.

▶ 자동차·도로교통분야 ITS 기본계획 2030 비전 및 목표



주요 과제 내용

자동차·도로교통분야 ITS 기본계획 2030은 목표 달성의 핵심 전략으로 자율차, MaaS 등의 구현을 위한 디지털 도로망 확충을 통한 ‘도로서비스 혁신’과 ‘국제 기술경쟁력 강화’를 설정하였다. 또한, 목표별 2개의 과제와 국제 기술경쟁력 강화를 위한 5개 과제 등 총 13개 추진과제를 도출하였다. 본 계획은 13개 과제의 개요와 추진 내용, 단계별 추진 방안 및 추진 주제를 담고 있다.

도로서비스 혁신 측면에서는, 안전성 제고를 위해 음영없이 즉각 대응가능한 상황관리 체계를 마련하고 도로 위험상황 집중 관리·대응 체계를 마련한다. 효율성 제고를 위해서는

AI기반 도로교통정보센터를 고도화하고 디지털 도로인프라 구축을 통해 교통운행을 최적화한다. 혁신성 향상을 위해서는 디지털트윈 기반 교통관리 체계를 구현하고, 자가진단 및 위험상황을 예방하는 능동형 도로인프라 혁신을 꾀한다. 편리성 향상을 위해 이용자 맞춤형 스마트 모빌리티 서비스를 제공하고 차별없는 교통복지를 제공한다.

국제 기술경쟁력 강화 측면에서는, ITS 산업 활성화 및 시장 확대를 위한 법·제도를 마련하고, ITS 기술변화 대응을 위한 국내외 표준화 활동을 강화하며, 해외시장 진출을 위한 국제협력활동도 강화한다. 또한, 기술 경쟁력 확보 및 산업 진흥을 위한 ITS 전문인력 양성하고 디지털 도로교통 기술개발 추진을 위한 지원환경을 마련한다.

▶ 자동차·도로교통분야 ITS 기본계획 2030의 추진 과제



기대효과

2021~2030년 기간동안 계획의 내실있는 실행을 통해 안전하고 편안한 교통환경을 구현하게 되면, 교통사고 40% 감소, 사회비용 연간 1.5조원 절감, 온실가스 연간 620억원 저감의 효과가 기대된다. 또한, 전국의 4차로 이상 도로에 스마트 CCTV 구축(~2025), 전국 안전취약구간에 안전관리시스템 구축(~2027), 모든 도로 정밀지도 구축(~2030), 전국 주요도로 C-ITS 통신인프라 구축(~2025), 디지털트윈 기반 지능형센터 운영플랫폼 구축(~30) 등이 완료되면, 사각지대 없이 촘촘한 관리를 통해 안전한 도로를 구현할 수 있을 것이다. 마지막으로, 개방·융합·혁신을 통한 新가치 창출 촉진으로 국민 삶의 질 향상도 기대된다. 스마트 인프라의 전국적인 구축을 추진하면 일자리 창출 효과도 기대되며, 디지털트윈 기반 분석·예측을 통해 시간과 비용을 최소화하는 교통운영체제도 구현할 수 있을 것이다. 🌱

김민영 _ mkim@krihs.re.kr

간추린 소식



2023년 국토교통부 예산안 편성

국토교통부는 주거 안정 지원, 민생 안정과 활력 회복, 과감한 미래 혁신 지원을 위해 2023년 예산안을 55.9조원으로 편성하였다. 2023년 총지출 55.9조원은 전년 대비 4.2조원(7.0%) 감축된 것이다. SOC 분야는 지출구조를 효율화하되 필수 교통망 확충, 선제적 안전관리 강화, 교통약자 보호 등 민생사업과 모빌리티 등 미래 혁신 사업에 투자를 확대하였다. 도로분야 총 예산 규모는 7조 7,828억원으로 2022년 대비 6.6% 감축하였다. 도로건설예산은 5조원으로 전년 대비 0.6조원 축소되었으나, 도로관리예산은 2.7조원으로 소폭(325억원) 증가하였다. 신규 편성된 도로사업은 고속국도 건설 4건, 국도건설 2건, 광역·혼잡도로 2건, 국지도 건설 4건 등이다. 🌱

▶ 국토교통부 소관 2023년 예산 정부안

부문	2023년 예산(안) (단위: 억원)		
	정부안(B)	2022년 대비 (B-A)	%
합계	558,885	△41,796	△7.0
예산	225,194	△18,471	△7.6
SOC	197,956	△22,046	△10.0
• 도로	77,828	△5,494	△6.6
• 철도	77,472	△8,212	△9.6
• 항공·공항	3,398	△839	△19.8
• 물류등기타	18,527	△1,884	△9.2
(R & D)	5,570	△170	△3.0
• 지역및도시	17,456	△4,195	△19.4
• 산업단지	3,275	△1,424	△30.3
주거복지	27,238	3,575	15.1
• 주택	1,515	△328	△17.8
• 주거급여	25,723	3,904	17.9
기금	333,691	△23,326	△6.5
• 주택도시(주거복지)	333,085	△23,334	△6.5
• 자동차(SOC)	606	9	1.6

자료: 국토교통부 보도자료(2022.8.30.)

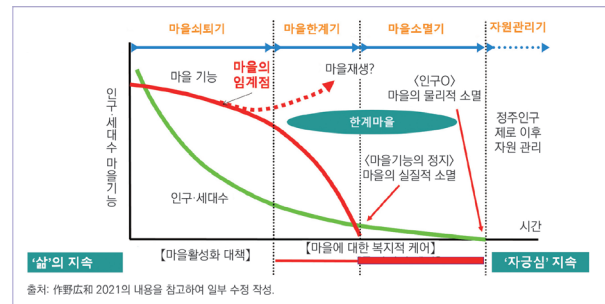
용어해설



지방소멸

‘지방소멸’이란 저출산·고령화와 수도권 인구 집중으로 지방이 무거주화와 과소지역화되는 현상을 말한다. 사쿠노 히로카즈(作野広和 2021)는 마을의 소멸 진행과정을 다음과 같이 제시하였다(차미숙 외, 2022).

▶ 마을의 소멸 진행 과정



자료: 차미숙 외(2022)

‘지방소멸위험지수’는 ‘20~39세 여성인구수 대비 65세 이상 인구수’로 정의된다. 현실적인 요소를 배제하고 매우 단순화된 조건을 가정할 때 소멸위험지수 값이 0.5 미만으로 하락하는 경우, 그 공동체(국가, 광역, 기초지역)는 인구학적 쇠퇴위험 단계에 진입하게 되었음을 알 수 있다. 지수값이 0.2 미만이라면 소멸위험이 매우 높다는 의미이다. 통계청의 주민등록연앙인구 자료를 이용하여 분석한 결과, 2022년 3월 기준 소멸위험지역은 113개로 전국 228개 시군구의 절반(49.6%)에 이르는 것으로 파악되었다(이상호, 2022). 🌱

참고문헌

1. 차미숙, 최예슬, 조은주. 2022. 지방소멸 위기 대응 추진사례와 시사점. 국토이슈리포트 제52호. 국토연구원
2. 이상호. 2022. 일자리 양극화와 지방소멸 위기, 대안적 일자리 전략이 필요하다. 지역산업과 고용 2022년 봄호. 한국고용정보원

국토연구원 홈페이지(www.krihs.re.kr)

홈페이지를 방문하시면 도로정책Brief의 모든 기사를 볼 수 있습니다.

홈페이지에서 회원가입을 하시면 메일링서비스를 통해 도로정책Brief를 받아 볼 수 있습니다.

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 국책연구로 5 • 전화 | 044-960-0269 • 홈페이지 | www.krihs.re.kr

※ 도로정책Brief에 수록된 내용은 필자 개인의 견해이며 국토교통부나 국토연구원의 공식적인 견해가 아님을 밝힙니다.