

3

March 2018
No. 125

도로정책 Brief

이슈&칼럼

도시재생은 도로재생의 기회이고, 도로재생은 도시재생의 시작

해외정책동향

미국의 자율주행차 도래와 입법·행정서비스 제공
샌프란시스코 교통 안전 정책: 비전제로(Vision Zero SF)
관광도로 해외사례 및 시사점

기획시리즈 : 행복한 도로를 만들기 위한 작은 생각 ②

SOC 사업, 일한 만큼 정당한 대가 지불되어야

간추린소식

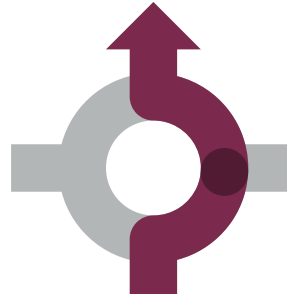
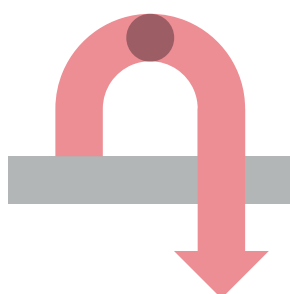
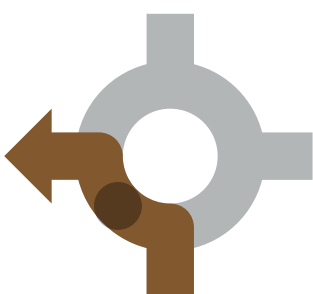
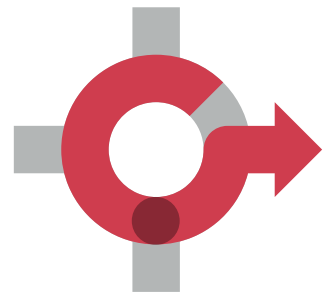
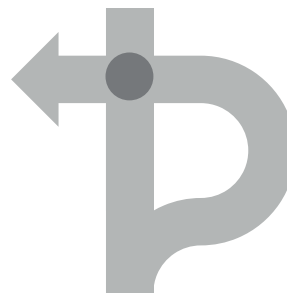
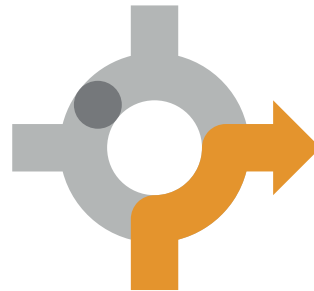
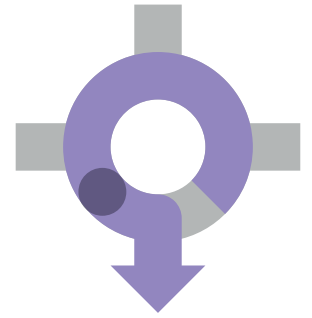
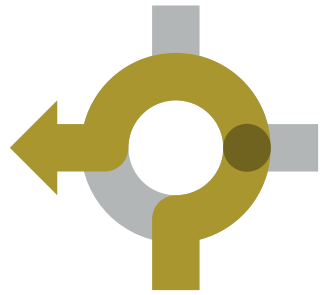
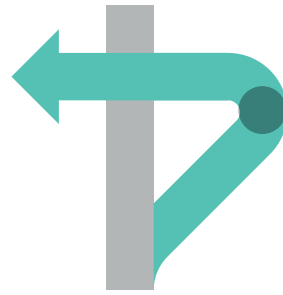
도로분야 4대 연구기관 합동세미나 개최
국토연구원-국토교통부 도로국 정책실무협의회 개최



KRIHS
국토연구원



VRPRC 도로정책연구센터
Road Policy Research Center





도시재생은 도로재생의 기회이고, 도로재생은 도시재생의 시작



“주변 토지이용에 따른 수요대응형 도로공간을 조성하여 다양한 이용자들이 공유하고, 정부, 주민 그리고 이용자들이 이들의 필요성을 공감하여 서로 배려하고 협력하는 것이 성공적인 도시 재생을 위한 전제조건이다.”

김 경 석 국립공주대학교 교수

도시재생은 향후 100년간 사용할 도로재생의 절호의 기회

1903년 우리나라에 처음 들어온 자동차로 인해 그동안 사람과 우마차들이 다니던 ‘길’은 차가 다니는 ‘도로’로 기능을 달리해야 했고, 그에 따라 1910년대 초에는 ‘신작로’라는 근대적 도로가 건설되었다. 이후 일제시대 용도지역제 등을 통해 조성된 계획도시는 1960년부터 경제개발계획과 함께 근대적인 도시로 발전하였으나, 대부분 구도시의 기본적인 골격과 도로구조는 여전히 일제시대의 모습을 가지고 있다. 특히 최근 도시재생의 대상이 되고 있는 지역의 이런 길과 도로를 우리는 조금씩 고쳐가면서 100여년을 사용해 왔다. 여기에서 문제가 발생한다. 구도시지역의 좁은 길은 사람이 다니던 길인데 여기까지 차가 들어오면서 주차문제, 소방차 등 긴급차량 통행문제, 보행자 안전문제 등 사회문제의 원인이 되고 도시발전의 저해요소가 되고 있다. 반면 신도시지역이나 상업지역의 넓은 도로들은 자동차중심의 도로가 되어 보행자들이 발붙일 곳이 없는 삭막한 공간이 되고 있다.

이제 우리는 이것들을 고치려고 한다. 어디에서 시작해야 할지, 어느 정도 예산이 소요될지, 얼마나 오래 걸릴지 모르지만 분명 자동차가 잘 다닐 수 있도록 막힌 곳은 뚫고, 사람들에게 다시 돌려주어야 할 ‘길’도 찾아주어야 하는 도로재생은 도시재생의 성패를 좌우할 것이며, 따라서 도시재생은 반드시 도로재생에서부터 시작해야 한다. 지금 우리가 다시 살려놓을 길과 도로는 후손들이 100년 이상 사용할 것이라는 생각으로 제대로 바꿔놓아야 하며, 이번 정부에서 추진하는 전국적인 도시재생사업은 이를 위한 절호의 기회이다.

도시재생에서 도로재생의 필요성에 대한 공감대 형성과 패러다임의 전환 필요

그간 정부나 많은 지자체는 기존 시가지에서 안전한 사람중심의 도로를 만들기 위해 ‘녹색주차마을사업’, ‘안전한골목길조성사업’, ‘이면도로일방통행사업’, ‘어린이보호구역사업’, ‘보행우선구역사업’ 등 다양한 사업을 추진해 왔으나, 여러가지 제약으로 인하여 많은 시민들이 공감하는 도로공간의 개선이 쉽지 않았다. 지금 시행하고 있는 도시재생뉴딜사업 역시 다양한 도로공간의 활용 가능성에도 불구하고 주차장이나 소방도로 확보 등의 가장 소극적인 사업에 머무르고 있으면서, 도로분야의 사업아이템이 부족하다고 한다. 도로재생 아이템 발굴이 어려운 가장 큰 기본적인 문제는 도로 신설, 확폭 등을 전제로 하는 H/W적인 접근에 있다. 기존 시가지에서는 도로 10cm 넓히는 것도 쉽지 않다. 우선 기존 도로를 어떻게 잘 사용할 것인지 발상의 전환과 관련자들의 공감대 형성이 필요하다.

이를 위해 유럽의 도시들은 이미 1970~1980초반부터 도시부도로를 “사람중심의 도로”로 재생하는 정책을 시작하였으며, 도시개발 뿐 아니라 도시재생 과정에 적극 활용하고 있다. 특히, 토지이용 형태에 따라 각기 다른 도로구성 및 역할을 제시함으로써 도로이용자의 다양한 요구를 수용하고자 노력하고 있으며, 이를 지침화하여 활용하고 있다.

대표적인 예로 독일은 도시부 생활도로의 단면을 “도로 바깥쪽에서부터 배분”, “3:4:3 배분” 등 기존의 차로 확보 후 남은 폭에 보행로 배분방식에서 벗어나 보행로 등 교통약자를 위한 폭원을 우선 배분하는 패러다임의 전환을 시도하였다. 특히 도시부도로 설계 지침은 도로 주변 토지

이용을 12가지로 세분화하고 그에 따른 다양한 이용수요를 고려하여 단면을 배분하고 있으며, 크게 4단계 의사결정과정을 거치면서 현장 상황에 적합한 단면구성을 할 수 있도록 제시한다. 우선 도로이용수요, 즉 보행자(평행, 횡단), 자전거, 정주, 배달, 조업주차 등을 고려하고, 두 번째는 대중교통(노선버스, 전철 등) 유무를 판단하고, 세 번째는 교통량을 파악하고, 네 번째는 현재 도로폭원을 고려하여 최종적인 도로단면 구성을 선정하도록 방법론을 제시하고 있다.

도시재생에서 도로는 다양한 이용자가 함께하는 공유공간으로 변화 필요

도로재생의 궁극적인 목표는 도시재생의 기반을 조성하는 것이다. 도시가 다시 활력을 되찾고 주민들이나 이용자들은 안전하고 쾌적하게 이용할 수 있는 공유공간을 조성하는 것이 제1의 목표이다.

이러한 목표 달성을 위한 첫 번째는 가구(블록)의 조정을 통한 도로기능의 재정립이 필요하다. 즉, 다시 ‘길’로 돌아갈 도로와 차가 다닐 ‘도로’를 구분하면 잘게 쪼개진 가구(블록)가 조금 커질 수 있고, 이를 통해 보행자전용공간과 소방차 등 비상차량동선을 확보할 수 있으며, 차들도 편하게 다닐 수 있는 도로가 만들어 진다. 기존 시가지의 가구(블록) 크기는 어차피 차량이 이동하기에는 너무 작아 이들에 대한 조정이 우선되어야 한다.

두 번째는 도로공간이 다양한 도로이용자들이 안전하고 쾌적하게 이용할 수 있는 공유공간으로 재생되어야 한다. 즉, 도로는 더 이상 차량만의 공간이 아니며, 보행자, 자전거, 주차, 대중교통 등 다양한 주체들의 참여와 요구들이 공존하는 공유공간으로 바뀌어야 한다. 특히 교통공간으로서 뿐 아니라, 정보·문화공간, 커뮤니티공간 등으로 다양한 콘텐츠들이 함께하는 공간이 되어야 한다. 이를 위해 앞서 독일의 사례에서 언급한 “바깥으로부터의 도로단면 구성” 원칙은 반드시 적용되어야 한다.

세 번째는 도로의 효율적 활용을 위한 시간별·계절별, 공간별·구간별 이용자중심의 다양한 운영방안 마련이 필요하다. 도시재생에서 도로 신설 또는 확폭은 예산이나 재산권 침해 등 현실적으로 어려움이 많아, 이를 해소할 수 있는 적극적인 도로 운영·관리를 통한 서비스 제공방법을 마련해야 한다. 시간대별 혹은 구간별로 버스전용차로, 노상주차장운영, 거주자우선주차, 시간대별 차량진출입 허용 등 일부 적용하고 있으나, 도시재생지역에도 보다 적극적으로 광범위하게 적용할 필요가 있으며, 일부는 보완을

통해 적용할 필요가 있다. 거주자우선주차제는 현재 면지정형식에서 블록지정형식으로 전환하면서 시간대별 방문객 주차 허용구역도 제공하고, 이면도로 주차는 포지티브 방식에서 네거티브방식으로 전환하여 절대 주차금지 지점과 구간을 지정할 필요가 있다. 또한, 상업지역 조업주차 허용도 구역별·시간대별로 지정하고, 주간에는 광장으로 야간에는 주차공간으로 활용하는 등 이미 선진국의 교통관리방안으로 자리잡은 자율을 동반한 유연한 도로활용방안 모색이 필요하다. 물론 이러한 자율에는 위반시 강력한 단속이 함께 이행되어야 한다. 그리고 이러한 운영을 위해서는 최근 화두가 되고 있는 빅데이터를 활용한 이용자들의 정확한 행태분석이 수반되어야 한다.

네 번째는 일관성과 유연성을 갖는 도로재생 가이드라인 마련이 필요하다. 기존 도시를 재생하는 과정에 적용할 도로가이드라인은 지금까지의 가이드라인과는 달라야 한다. 유형을 설정하고 결과나 사례중심(현 도시재생탐플릿)의 가이드라인은 도시재생 및 도로재생에는 적합하지 않다. 기존 도시재생 지역은 너무 다양한 특성들을 가지고 있어 유형을 구분하거나 하나의 기준을 적용하기도 어렵다. 따라서 결과중심보다는 현장을 반영한 과정중심의 가이드라인을 마련해야 한다. 앞서 언급한 독일의 사례에서 4단계 설계 및 의사결정과정에서 반드시 준수해야 할 사항과 최소기준을 제공하는 반면, 현장 특성을 반영한 도로공간 조성이 가능한 가이드라인을 제공하는 것을 벤치마킹할 필요가 있다. 이러한 가이드라인에서 가장 중요한 것은 “기존 도로공간을 어떻게 재배분하고 활용할 것인가?”를 실무책임자들이 잘 이해할 수 있도록 마련하는 것이다.

다섯 번째는 부서간 협력과 주민참여 등 효율적 추진체계 조성이 필요하다. 우선 중앙정부에서 지자체까지 도시재생 추진과정에서 부서간, 특히 도시와 도로관련 부서의 효율적 협력체계는 예산확보와 효율적 도로운영을 위해 우선되어야 한다. 현재 예정된 막대한 재원에도 불구하고, 도로재생을 위해서는 부족한 측면이 있어 이들 부서간 예산의 통합·조정, 사업시기 조정 등을 통해 예산의 효율적인 집행이 가능하도록 해야 한다. 그리고 건수 중심의 예산집행이 아니라 어렵고 더 많은 예산이 투입되더라도 시민들에게 꼭 필요한 도시재생과 도로재생사업을 추진해야 한다. 끝으로 도로재생에 필수적인 배려와 공유를 위해 사업구상단계에서부터 토지소유주와 주민들의 적극적인 참여가 있어야 하며, 여기에서는 이들의 희생보다는 상호 윈-윈할 수 있는 대안을 모색하고 마련해 나가야한다. ■

김경석_gskim23@kongju.ac.kr



미국의 자율주행차 도래와 입법·행정서비스 제공

방 철 호 전 미연방교통성 화물분석체계담당관

서론

2016년 3월, 알파고라는 이름의 인공지능(AI)은 그때까지 인간사고 고유의 분야라고 믿어져 왔던 인지력, 창의성, 판단력 등의 분야에서 인공지능이 혁신적인 발전을 이루었다는 것을 보여 주었다. 이후, 우리들은 AI기술의 혁신적이고 눈부신 발전을 인식하고, 일상생활에 받아들이게 되었다. 이러한 신기술의 파급과정은 자율주행차(Autonomous Vehicle, AV)와 컨넥티드 비히클(Connected Vehicle, CV)로 대변되는 신교통기술의 어제와 오늘, 그리고 내일을 상징적으로 보여 준다.

이제 우리의 일상생활을 획기적으로 바꿀 신교통체계의 도래가 몇십년 후가 아니라 몇년 후라는 예측이 점점 많은 전문가들 사이에서 받아들여지고 있다(James Arbib & Tony Seba, 2017; KPMG, 2018). 이에 가속도를 높여 우리 곁으로 다가오는 교통혁신의 큰 물결을 어떻게 포용하고 또한 교통행정서비스 제공이라는 관점에서 어떻게 대처할 지를 선진 외국, 특히 넓은 저변과 잠재력을 발판으로 최근 국가적 관심을 모아 나가는 미국의 경우를 통해 가늠해 본다.

미국연방 정책과 입법 지원

비교적 보수적 성향이 강하고 변화의 속도가 늦은 미국 연방정치 토양은 혁신적으로 발전하는 미국 내 신교통기술을 적극적으로 지원하지 못하였다. 그 결과로 미국의 정치·입법분야는 미래교통혁신을 맞이하기에는 상대적으로 개선의 여지를 보였다. 오른쪽 표는 자율주행차 시대를 대비하는 세계 주요국의 분야별 경쟁력을 평가한 것이다. 관찰대상 20개국 중에서 미국은 네덜란드, 그리고 싱가포르와 함께 선두그룹에 있다. 미국은 기술과 혁신분야에서 가장 앞선 반면, 정책과 입법분야에서는 중위권의 경쟁력을 보인다. 이는 연방체계 특유의 느슨하고 복잡한 입법체계, 그리고 다양한 목소리를 담는 미국 정치시스템에 연유한다고 볼 수 있다.

그러나 2010년대 중반에 들어서 자율주행차와 컨넥티드 비히클의 장점들이 많은 실험과 연구에서 부각되고 사회적 공감대가 확산되면서 미국의 입법·행정체계가 움직

▶ Autonomous Vehicles Readiness Index

Overall rank	Country	Total score	Policy and legislation		Technology & innovation		Infrastructure		Consumer acceptance	
			Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
1	The Netherlands	27.73	3	7.89	4	5.46	1	7.89	2	6.49
2	Singapore	26.08	1	8.49	8	4.26	2	6.72	1	6.63
3	United States	24.75	10	6.38	1	6.97	7	5.84	4	5.56
4	Sweden	24.73	8	6.83	2	6.44	6	6.04	6	5.41
5	United Kingdom	23.99	4	7.55	5	5.28	10	5.31	3	5.84
6	Germany	22.74	5	7.33	3	6.15	12	5.17	12	4.09
7	Canada	22.61	7	7.12	6	4.97	11	5.22	7	5.30
8	United Arab Emirates	20.89	6	7.26	14	2.71	5	6.12	8	4.79
9	New Zealand	20.75	2	7.92	12	3.26	16	4.14	5	5.43
10	South Korea	20.71	14	5.78	9	4.24	4	6.32	11	4.38
11	Japan	20.28	12	5.93	7	4.79	3	6.55	16	3.01
12	Austria	20.00	9	6.73	11	3.69	8	5.66	13	3.91
13	France	19.44	13	5.92	10	4.03	13	4.94	10	4.55
14	Australia	19.40	11	6.01	13	3.18	9	5.43	9	4.78
15	Spain	14.58	15	4.95	16	2.21	14	4.69	17	2.72
16	China	13.94	16	4.38	15	2.25	15	4.18	15	3.13
17	Brazil	7.17	20	0.93	18	0.86	19	1.89	14	3.49
18	Russia	7.09	17	2.58	20	0.52	20	1.64	18	2.35
19	Mexico	6.51	19	1.16	17	1.01	17	2.34	19	2.00
20	India	6.14	18	1.41	19	0.54	18	2.28	20	1.91

출처 : KPMG, 2018

이기 시작하였다. 2017년 기준으로 미국의 수도 워싱턴 D.C.의 로비스트들에게 가장 큰 개인고객이 2009년 세계 최초로 현대적 의미의 자가운행차(self-driving car) 프로젝트를 시작한 구글의 모회사인 알파벳이라는 것은 공공연한 비밀이며(OpenSecrets.org, 2018), 공개적 통계의 이면에서 벌어지고 있는 이 회사의 자율주행차 사업분야 대정부 로비의 규모나 그 성과는 정계 호사자들 사이에 재미있는 가설으로 회자된다. 또한 2016년에는 미국 유수의 IT기업과 차량제조사, 그리고 운송서비스기업 등이 모여 『보다 안전한 도로를 위한 자운행연합(The Self-Driving Coalition for Safer Streets)』이라는 로비단체를 결성하였으며, 실질적인 대 연방정부 신교통관련 연방제

원 확보, 제도 지원, 그리고 입법관련 로비를 강화하고 있다(selfdrivingcoalition.org, 2018).

민관협력체의 활동과 그 성과

증가하는 대중의 관심과 사회적인 공감대의 확대를 반영하여 자율주행차 관련 산업계와 학계, 연방정부, 그리고 미 상·하원의 교통위원회를 중심으로 미국 국익을 대변하는 여러 종류의 민관협력체(Public Private Partnership, PPP)들이 나타나게 되었다. 이 협력체들은 각각의 설립취지에 따라 개별적인 활동을 하지만 일반적으로는 다가올 신교통체계의 많은 장점을 부각시켜 더 안전하고 경제적이며 친환경적인 미래의 미국 교통환경을 홍보한다. 또한 자동차기반 산업과 문화를 선도한 20세기 미국의 역할을 21세기에 이어서, 세계의 교통시스템 재편을 선도하는 동시에 세계 교통산업의 헤게모니를 다시 한번 선점하려는 미국의 비전을 제시하고 있다. 이러한 다양한 시도는 2015년 말에 제정된 연방교통예산집행법(Fixing America's Surface Transportation Act, FAST Act)에서 의미있는 성과를 이룬다. 이 법은 2016년부터 2020년까지 3조50억 달러의 연방교통관련 예산을 집행하는 최상위 연방법으로서 시행항목에서 신교통기술의 발전을 지원하도록 새로이 명시하고 각 연방 행정부서의 지원방안을 제시하였다(FAST ACT, Sec. 6025). 예로서, 2017년 9월 12일에 국가교통안전청(National Highway and Transportation Safety Administration, NHTSA)은 자율주행시스템에 대한 새로운 연방지침(A vision for Safety 2.0)을 제시하였다(NHTSA, 2017). 이는 자율주행차와 관련한 많은 문제와 딜레마가 정리되는 토대를 다지는 계기가 되었다고 평가된다. 또한 이 지침이 나오기 닷새 전인 2017년 9월 7일에는, 매년 최대 10만대의 자율주행차 공로운행을 가능케하는 혁신적인 법안이 연방하원을 전원합의로 통과하여 연방상원의 표결을 앞두고 있다(US Congress, 2017).

주정부 및 지방정부의 입법·행정 지원

미국 내 50개 주정부는 미래 신교통기술의 혜택에 더하여 지역경제 발전을 가져올 목적으로 입법·행정서비스를 경쟁적으로 제공하고 있다. 2017년 한 해에만 20개 주와 워싱턴 D.C.가 관련법안을 제정하여 총 33개 주가 관련법을 도입한 상태이다(ncsl.org, 2018). 또한 나머지 중 6개 주에서 주지사의 행정명령이 발동되어 시행되고 있다. 그러나, 이러한 입법·행정 지원과정 중 몇몇 문제점도 드러나고 있다. 전통적으로 운전자와 운행안전을 규제하는 주

법체제와 자동차의 기준과 시설을 규제하는 연방법이 새로운 교통환경, 즉 운전자없는 자동차의 운행환경에 어떻게 조화롭게 대응할 지에 대한 체계를 확립하는 것 등이다. 그럼에도 연방정부와 주정부는 미래 기술을 받아들이는 데 많은 고민을 함께 하고 있다.

한편, 주정부의 하부조직인 약 3,100여 개의 카운티(counties, 군)와 19,400여 곳의 도시화지역(cities and towns) 지방정부는 관련한 새로운 법과 조례의 도입에 보다 조심스러우며 소극적인 입장이다. 세수의 대부분을 차지하는 도시계획/교통관련 수입원(건물/재산세, 공공주차요금, 연료세, 주행세, 교통벌칙금 등), 그리고 도로와 대중교통 등 교통시설물의 운영관련 지출부문이 미래 신교통혁신으로부터 어떻게, 얼마만큼 영향을 받을지는 알려진 바 없기 때문이다. 예로서, 교통사고, 주차시설/공간, 신호체계, 그리고 교통기반시설물 등의 대폭 축소, 자동차의 판매가격 저하와 등록대수 감소, 운행거리의 변화, 또한 2차영향을 받는 종사자(운전자, 소방원, 의사, 변호사, 보험원 등) 구성의 변화, 공공서비스 시설물 수요변화 등 사회기반시스템의 변화를 전혀 예측하지 못하고 있다.

결론

미국의 연방정부, 주정부, 그리고 지방정부가 미래교통 혁신에 임하는 입장은 각각 다르다. 연방 정치시스템의 장점인 다양성과 풀뿌리 민주주의는 미래 신기술에 대비한 입법·행정서비스 제공 측면에서는 부조화와 난맥상이라는 단점을 가진다. 현재는 미국 서해안의 롱비치 항구에서 컨테이너를 싣고 동부의 뉴욕까지 가는 트럭운전수가 여정 상 13개 주의 모든 규제와 운행수칙을 숙지하고 준비해야 하는 문제를 앞으로 변화하는 신교통환경에서 어떻게 개선할 지는 이 트럭운전수의 불안한 미래 직업전망과 마찬가지로 불분명하다. 그럼에도 불구하고 신기술에 대한 확신과 기대를 가지고 각각의 목표를 향해 가는 미국의 조화로운 모습을 보고 타산지석으로 삼았으면 하는 마음이다. ■

방철호_phxnov@yahoo.com

참고문헌

1. <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/xx/pdf/2018/01/avri.pdf>
2. <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles-safety>
3. https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/documents/13069a-ads2_0_090617_v9a_tag.pdf
4. <http://www.ncsl.org/research/transportation/autonomous-vehicles-self-driving-vehicles-enacted-legislation.aspx>
5. <https://www.congress.gov/114/bills/hr22/BILLS-114hr22enr.pdf>
6. <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/house-bill/3388>



샌프란시스코 교통 안전 정책: 비전제로(Vision Zero SF)

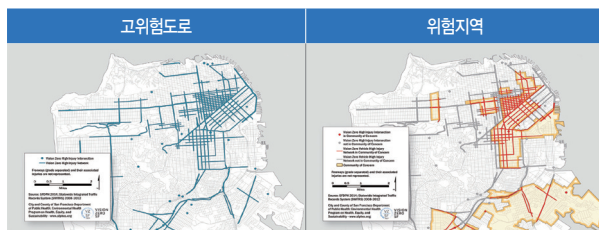
김도연 버지니아공대 박사과정

배경

미국 캘리포니아 주 샌프란시스코시(City and County of San Francisco)는 도시 내의 교통사고 사망자를 없애기 위한 비전제로(San Francisco Vision Zero) 정책을 2014년 2월부터 본격적으로 도입하였다. 비전제로(Vision Zero)는 과거 샌프란시스코시에서 지속적으로 추진하던 도로 안전 계획과 보행자 안전, 대중교통 계획 등 관련 정책들이 통합된 보다 안전하고 활기찬 도시를 만들기 위한 포괄적인 정책이다. 비전제로의 궁극적인 목표는 도로에서 발생하는 교통 사망 사고를 2024년까지 0건으로 감소시키는 것 이고, 이를 달성하기 위해 샌프란시스코시는 대중 교통 계획과 도로 디자인을 개선하는 노력 뿐만 아니라 시민들을 대상으로 안전하게 도로를 이용하는 방법에 대해서 교육 하고 있다.

샌프란시스코시는 도시 내 약 12%의 도로에서 70% 이상의 사망 및 중상사고가 발생하고 있기 때문에 효과적인 비전제로 목표 달성을 위해서 교통사고 자료를 기반으로 고위험도로와 교차로를 지정하고 이 지역에 우선적으로 개선사업을 계획·시행하고 있다. 고위험도로는 캘리포니아 주 교통사고 통합 시스템(SWITRS, Statewide Integrated Traffic Records System)의 교통사고 자료를 분석하여 샌프란시스코 공공보건국(SFDPH)과 시영교통국(SFMTA)이 함께 선정하였다(SFDPH&SFMTA, 2013). 다음 그림은 2008년부터 2012년까지의 교통사고 자료를 분석하여 작성한 고위험도로(High Injury Network, HIN)이다. 샌프란시스코 보행자 사고자료와 고위험도로망의 최신 정보는 샌프란시스코 지도서비스에서 확인할 수 있다.

▶ 샌프란시스코 고위험도로 및 위험지역



자료 : 2017/18 Vision Zero SF Two-Year Action Strategy, 2017

샌프란시스코시는 비전제로의 목표를 달성하기 위해 2년마다 전략계획을 세우고 있으며 크게 세 가지 분야(도로 안전(Safe Streets), 시민 안전(Safe People), 차량 안전(Safe Vehicles))를 대상으로 관련 계획을 수립하고 있다. 본 원고에서는 가장 최근 발행된 2017-2018 비전제로 2개년 전략계획(Action Strategy)의 주요 내용을 간략하게 소개하겠다.

비전제로 목표

비전제로의 가장 중요한 평가 기준은 사망, 중상 교통사고 사상자 수이다. 2013년 기준 샌프란시스코시의 교통사고 사상자는 34명이며, 그 중 고령 사망자는 38%, 위험지역에서의 사망자는 59%를 차지했다. 샌프란시스코시에서는 다음과 같은 부가적인 목표를 설정하여 사망자 및 중상자 감소를 위해 다방면으로 노력하고 있으며 그 결과 2017년 기준 교통사고 사망자가 20명으로 감소하였다.

▶ 비전제로의 평가 내용과 목표

평가내용	기준(년도)	목표(2018년)
고위험도로(High Injury Network) 중 교통안전 시설의 설치 여부	10.3 마일(2014년)	연간 13 마일 이상 교통안전 시설물 설치
위험지역 (Communities of Concern) 교통안전시설 설치 여부	9.2 마일(그 중 고위험도로 4.9 마일, 2014년)	위험지역 내 고위험도로 전체에 교통안전시설물 설치
전체 교통법규 위반 중 5대 과실 적발률(과속, 보행자 양보, 신호위반, 정지표지판 위반, 회전 시 양보 위반)	전체 위반 중 35% (2015년)	전체 위반 중 50%
비전제로 홍보	디지털 : 4백만 건 라디오 : 1,000만 건 보충소 : 64만 건 자원봉사자 : 연 3,200명 (2016년)	미디어 : 50% 증가 자원봉사자 : 연 5,000명
학생을 위한 안전한 통학로 홍보	16,700명(2016년)	25,000명
노약자를 위한 안전한 도로 홍보	5,050명(2016년)	7,000명
다양한 언어를 통한 비전제로 홍보	전체 24회 홍보 행사 중 14회 스페인어, 중국어 통역(2016년)	전체 홍보 중 75% 이상 통역 지원
지역주민의 비전제로 인지도	11%의 주민이 비전제로 인지 54%의 주민이 '사망자 0명' 목표에 대해 알고 있음(2016년)	전체 주민의 18%의 주민이 비전제로 인지
고위험도로, 위험지역의 지원을 위한 공공보건국(DPH) 프로젝트	2015~2016 : 9건 2016~2017 : 13건	15건

자료 : 2017/18 Vision Zero SF Two-Year Action Strategy, 2017

비전제로 전략계획

■ 도로 안전

비전제로는 도로 안전성을 높이고 사망 및 중상사고의 감소를 위한 도로의 계획, 설계 및 시공 전반을 모두 포함한다. 이를 위해 샌프란시스코시에서는 고위험도로 분석을 실시, 우선적 개선이 필요한 도로구간과 교차로를 파악하고 순차적으로 안전성 개선 사업을 시행하고 있다. 또한 고위험도로에는 포함되지 않지만 개선이 필요한 지역에 대해서도 안전성 개선 사업을 진행하고 있다. 주요 사업은 다음과 같다.

- 교통 안전 개선을 위한 단기 프로젝트 우선 실시
- 전자 교통법규 위반 단속 시스템, 전자 정지표지판 시스템 구축
- 도로 안전성 개선을 위한 혁신적인 도로 디자인 평가
- 지역, 주 및 연방 정부의 협력 및 토론을 통한 안전한 도로, 속도제한 기준 설정
- 환경, 사회 인구학적 요인을 이용한 교통사고 및 사고지점 예측 모형 분석
- 도시 내 자동차 속도 모니터링 시스템 구축

■ 시민 안전

샌프란시스코시는 운전자, 승객, 보행자, 자전거 등 모든 도로 이용자들의 안전한 통행을 위해서 다양한 안전 교육과 프로그램을 시행하고 있다. 주요 사업 및 교육 내용은 다음과 같다.

- 과속 단속 자동화 시스템 구축을 위한 법안 도입
- 안전한 통학길, 노약자와 장애인을 위한 안전한 통행로 만들기
- 음주운전, 운전 중 핸드폰 사용 금지 교육 및 캠페인
- 시 공무원 안전 운전 교육의 의무화
- 5대 과실(과속, 보행자 양보, 신호위반, 정지표지판 위반, 회차시 양보 위반) 집중 단속
- 초, 중학교 자전거 및 대중교통 안전 교육
- 교통사고 피해자와 가족을 돕기 위한 법률 서비스 제공
- 비전제로 사업 현황과 진행상황 전반에 관한 정보 공개

■ 차량 안전

샌프란시스코시는 강력한 정책과 파트너십을 통해서 자동차 업계가 운전자 뿐만 아니라 교통사고에 취약한 보행자와 자전거 이용자를 고려한 안전한 자동차를 만들 수 있도록 돕고 있다. 다음은 차량 안전을 위한 샌프란시스코시의 전략계획이다.

- 공무용 자동차 운전자를 위한 안전운전 캠페인 시행
- 교통서비스를 제공하는 회사(통근셔틀, 렌탈카, 카셰어링 등)의 관리자에게 안전설비가 장착된 차량(충돌예방, 운전자 감시 시스템 등) 사용 장려
- 새로운 차량안전 기술 정보의 수집, 공무용 자동차에 적용
- 대중교통 관련 사고자료 수집, 데이터베이스 구축, 분석 및 해결 방안 도출
- 자율주행자동차의 발전이 도로이용자의 안전성에 미치는 영향에 대한 논의

시사점

비전제로 정책에서 주목할 만한 점은 다음과 같다.

첫째, 비전제로에서는 정확한 통계자료와 분석결과를 기반으로 교통안전사업계획을 세우고 그 결과를 평가한다. 이를 위해 시에서는 캘리포니아주와 샌프란시스코시의 교통사고 데이터 베이스를 기반으로 사고 현황을 정확히 파악하고 이를 분석하여 실현 가능한 계획을 세우기 위해 노력하고 있다. 또한 시에서는 측정 가능한 평가 지표를 만들어서 사업의 진행 과정 및 결과를 객관적으로 평가하고 관리하고 있다.

둘째, 가시적인 효과를 위해 비전제로에서는 대규모 사업보다는 사업 기간이 짧고 빠른 결과를 얻을 수 있는 소규모 사업을 먼저 시행한다. 또한 대규모 사업의 경우에는 소규모의 시범 사업을 통해 사업 운영의 효과성을 검증한 후 확대 시행한다. 예를 들어 공사기간이 길고 예산이 많이 투입되는 새로운 자전거 도로 디자인의 경우, 먼저 짧은 구간에 시범적으로 설치하고 일정 기간동안 자료를 수집하여 교통사고 감소 효과를 확인한 후에 사업을 확대 적용한다.

셋째, 샌프란시스코시와 각 부처들은 비전제로 정책 목표를 달성하기 위해서 적극적으로 협업하고 있다. 샌프란시스코시와 함께 시영교통국, 공공보건국, 공공사업국, 도시계획국, 환경국, 경찰서, 소방서 등의 기관들이 장기적인 사업 예산 계획을 함께 수립하고 매달 정기적인 회의를 통해서 계획을 공유한다. ■

김도연_doyeonk@vt.edu

참고문헌

1. CCSF, 2015, 2015/16 Vision Zero SF Two-Year Action Strategy
2. CCSF, 2017, 2017/18 Vision Zero SF Two-Year Action Strategy
3. SFDPH, 2018, Vision Zero Fatality Tracking(2014-2017)
4. SFDPH & SFMTA, 2013, Identifying High Pedestrian Injury Corridors for Targeted Safety Improvements: A Methodology for San Francisco, California
5. SFDPH, 2017, Vision Zero High Injury Network: 2017



관광도로 해외사례 및 시사점

연 복 모 국토연구원 연구원

개요

인구감소와 고령화, 일자리 감소 등으로 지역경제의 활력이 저하되고 지방도시의 쇠퇴가 급속히 진행되고 있으며, 이러한 문제를 해결하기 위한 대안으로 관광을 통한 지역활성화가 추진되어 오고 있다. 이와 관련 최근 정부는 남해안 광역관광 활성화를 통한 발전거점 조성방안을 발표하고, 국립관광도로 지정에 대한 논의가 진행 중이다. 이에 피오르드식 해안절경을 국제적인 관광상품으로 개발한 노르웨이 사례 등 해외 관광도로 사례 및 기준 등을 살펴보고 시사점을 도출하고자 한다.

노르웨이

노르웨이는 피오르드식 해안절경을 국제적인 관광상품으로 개발한 대표적인 사례이다. 국립관광도로로는 총 18개로 이 중에 10개가 피오르드 지역에 있으며, 총 길이는 2,059km에 달한다. 2020년 완공을 목표로 현재 진행 중인 국립관광도로 프로젝트는 건축가, 조경가, 예술가들이 참여하여 관광도로를 따라 18곳의 지형과 조화를 이루는 전망대, 쉼터 등 건축프로젝트를 진행하였다. 건축프로젝트를 통해 경관을 더 향상시키고, 이를 통해 국립관광도로를 홍보하고 명소화시킨 것이 특징이다.

▶ 노르웨이 국립관광도로

국립관광도로 루트	
① Varanger	⑩ Rondane
② Havøysund	⑪ Sognefjellet
③ Senja	⑫ Valdresfylke
④ Andøya	⑬ Gauldalsfjellet
⑤ Lofoten	⑭ Aurlandsfjellet
⑥ Helgelandskysten	⑮ Hardanger
⑦ Atlanterhavsvegen	⑯ Hardangervidda
⑧ Geiranger - Trollstigen	⑰ Ryfylke
⑨ Gamle Strynefjellsvegen	⑱ Jæren

출처 : 노르웨이 국립관광도로 홈페이지(<https://www.nasjonalturistveger.no/en>)

루트 선정시에도 간선도로가 아닌 우회도로를 활용하여 교통의 영향을 줄이고, 경관미를 보여주는 루트로서 단순히 지역간·관광자원간 이동경로는 제외하여 선정하였다. 또한, 각기 다른 경관미 중에서 산, 피오르

드, 해안 등의 대조미를 보여주는 루트로서 관광객에게 노르웨이 경관의 우수함을 보여줌으로써 관광활성화를 추진하고 있다.

일본

일본의 경우는 광역관광주유루트와 풍경가도가 대표적인 관련 사례이다. 광역관광주유루트는 외국인 관광객의 지방유치를 목적으로 스토리를 가진 루트를 개발하여, 구체적인 모델, 코스 등을 중심으로 지역관광자원을 활용하는 것이 특징이다. 현재 각 지역의 공모신청을 받아 11개의 루트(2015년 7개 지정, 2016년 4개 추가지정)를 지정하고 있다. 광역관광주유루트는 복수의 광역관광루트로 구성될 수 있으며, 중앙정부의 지원을 받는다. 사업선정은 ① 컨셉과 주요대상 시장의 관광수요와 합치여부, ② 광역관광거점지구의 국제경쟁력 있는 관광자원 포함여부, ③ 주요광역관광루트의 광역 관광거점지구 효율적 경유여부, ④ 외국인 여행자의 관광축진에 기여하는 사업내용 구성여부, ⑤ 효과평가를 위한 수치목표 설정 및 사업내용 구성여부, ⑥ 실현가능성을 평가하여 선정하게 된다.

반면 풍경가도는 광역관광주유루트와 달리 경관형성운동의 성격이 강하다. 이를 위해 풍경가도는 ‘지역자원’과 ‘활동주체’, ‘활동 내용’, ‘활동공간’으로 구성되며, 모든 것을 총칭해서 “풍경가도”라 한다. 향토사랑과 일본열도의 아름다움을 발견·창출하는 동시에 다양한 주체에 의한 협동을 통해, 경관, 자연, 역사, 문화 등 지역자원을 활용한 국민적인 원풍경을 창출하는 운동으로 지역 활성화, 관광진흥 기여를 목적으로 하고 있다.

▶ 일본 풍경가도 개념

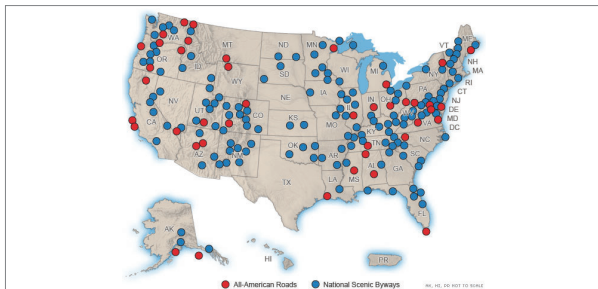


출처 : 일본 풍경가도 홈페이지(<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/fukeikaidou/>)

미국

미국은 1991년 연방도로관리청(FHWA)의 주도 하에 경관적으로 독특한 장소를 보존하고 관광산업 증진 및 경제발전 등을 목적으로 경관도로 프로그램을 추진하고 있다. 교통장관이 지정하며 현재 150개의 경관도로가 지정·운영 중이다(2017.8 기준). 일반적으로 America's Byways®라 통칭되며, 이는 다시 National Scenic Byways와 All-American Roads로 구분된다. 경관도로 프로그램은 고고학적 가치, 문화적 가치, 역사적 가치, 자연적 가치, 위락적 가치, 경관적 가치가 있는 곳이 지정되는데 이 중 1가지 항목에서 우수한 곳은 National Scenic Byways로 지정되며, 2개 이상 항목에서 우수한 곳은 All-American Roads로 지정되게 된다. 선정된 도로에 대해서는 도로관리계획 수립·실행, 경관도로 관련시설(보행자·자전거시설, 갯길, 조망시설, 안내시설 등), 도로 주변 경관, 역사, 위락, 문화, 자연, 고고학적 자원 보존, 경관도로 안내정보 개발·공급 등 지원이 이루어진다.

▶ 미국 경관도로프로그램(NSBP)



출처 : FHWA홈페이지(https://www.fhwa.dot.gov/hep/scenic_byways/)

호주

호주의 대표적인 관광도로로는 그랜드 퍼시픽 드라이브(Grand Pacific Drive)가 있으며, 이는 시드니 남부의 로얄국립공원에서 해안을 따라 조성된 해안도로(140km)이다. 그랜드 퍼시픽 드라이브는 해안의 지형

▶ 그랜드 퍼시픽 드라이브(Grand Pacific Drive)



출처 : 호주 그랜드 퍼시픽 드라이브(<http://www.grandpacificdrive.com.au/>)

적 특징을 최대한 보존·구축하였으며, 안전을 위해 제한속도 하향구간(20~50km/h)이 존재한다. 로열국립공원(Royal national park), 울롱공(Wollongong), 셸하버 비치(Shellharbour beaches) 등 경유하는 루트를 기본으로 다양한 컨셉의 루트를 개발하여 관광상품으로 활용하고 있다.

독일

로맨틱가도는 독일의 가장 유명하고 인기있는 관광루트이다. 마인강에서 알프스 산맥까지 이어지는 로맨틱가도는 독일 중부 뷔르츠부르크에서 남부 뤼센에 이르기까지 풍부한 유럽의 역사와 예술 그리고 문화자원을 포함하고 있다. 원래는 '로마로 가는 길'이라는 의미였지만, 지금은 로맨틱한 여행의 주된 루트가 되고 있다. 자동차를 이용하는 루트와 도보, 그리고 자전거를 이용하는 루트로 나누어져 있으며, 자동차를 이용할 경우 로맨틱가도를 의미하는 갈색 표지판을 따라 이용하면 된다.

▶ 독일 로맨틱가도(Romantic Road Germany)



출처 : 독일 로맨틱가도(<http://www.romanticroadgermany.com/>)

시사점

해외사례 검토결과, 대부분 관광도로의 목적이 관광 수요 창출을 통한 지역경제 활성화라는 측면이며, 이를 위한 사업을 적극적으로 발굴하고 시행함에 있어 홍보 및 브랜딩이 중요한 역할을 하는 것을 확인할 수 있었다. 기본적으로 관광활성화를 위한 관광도로는 가치 있는 경관을 보유하고 있어야 하지만, 더불어 이러한 도로경관을 어떻게 형성하고 관리할지가 더욱 중요하다고 할 수 있을 것이다. 우리나라 남해안은 리아스식 해안으로 자연경관이 뛰어나다. 여기에 건축 및 예술적 아름다움을 가미하여 해안도로를 국립관광도로로 지정하는 방안을 추진하고 관광상품으로 개발한다면 충분한 가능성이 있을 것으로 생각된다. ■

연복모_bokmo@krihs.re.kr



SOC 사업, 일한 만큼 정당한 대가 지불되어야

임 광 수 (주)서울화인 부사장

현황

대한민국은 토건국가라고 불려질 만큼 SOC 사업이 시행되었고, 일부 사업의 경우 사업시행 과정에서 폭리와 비리로 사회적 규탄의 대상이 되기도 했다. 이러한 일부 SOC 사업으로 인한 불신이 쌓여 최근에는 공공기관에서 발주하는 대부분의 SOC 사업은 수주를 할수록 손해를 보는 입찰제도가 만들어지게 된 계기가 되었다고 본다. 해외에서 한국의 SOC 건설 기술은 명실상부함에도 국내에서는 일부에서 야기된 문제로 인하여 폭리와 비리의 대명사로 각인되어 신뢰를 회복하기 위한 노력이 절실한 실정이다.

현재 우리나라의 건설업체는 종합건설업 12,023개, 전문건설업 47,734개로 전국에 건설업체만 59,757개가 있다. 이 중 재벌그룹에서 운영하는 종합건설업체를 제외한 대부분은 영세한 형편으로, 기업의 경영여건도 최근 10년간 지속적으로 악화되고 있다. 건설업 매출영업이익률 2015년 0.6%로 2005년에 비해 1/10로 대폭 감소하였으며, 이는 제조업(5.1%)의 1/9 수준이며 도로사업의 경우 상황은 더욱 심각하다.

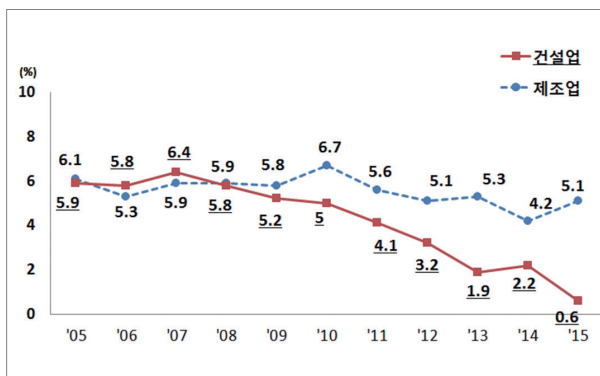
▶ 매출액 영업이익률 추이

(단위 : %)

구분	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15
건설업	5.9	5.8	6.4	5.8	5.2	5.0	4.1	3.2	1.9	2.2	0.6
제조업	6.1	5.3	5.9	5.9	5.8	6.7	5.6	5.1	5.3	4.2	5.1

※ 건설업 : 대한건설협회(건설업 경영분석), 제조업 : 한국은행(기업경영분석)

▶ 매출액 영업이익률



특히 공공공사를 수주하는 기업들의 경우 공사를 하면 할수록 적자를 보고 있다. 공공매출액 비중 100%인 업체들의 평균 영업이익률은 2005년 이후 10년간 매년 적자를 기록하면서 점차 심화되어 가고 있고, 적자인 업체수 비율은 2010년 이후 7년 연속 30% 이상이다.

▶ 공공매출액 비중 100% 업체들의 영업이익률 평균

(단위 : 개사, %)

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
전체업체수	3,935	4,040	4,041	4,004	3,916	3,773	3,611	3,429	3,346	3,276	3,119	3,121
공공비율 100% 업체수 (전체업체대비)	876 (22%)	841 (21%)	799 (16%)	749 (18%)	820 (21%)	718 (19%)	593 (16%)	535 (15%)	526 (15%)	537 (16%)	528 (16%)	505 (16%)
업체당 영업이익률 평균	-5.7	-11.6	-12.9	-10.5	-3.82	-13.7	-23.7	-19.8	-21.3	-18.4	-13.5	-24.6
영업이익률 (-) 업체수비중	21.9	31.2	31.3	28.1	23.3	30.3	33.7	34.7	30.0	31.5	31.6	30.0

자료 : 대한건설협회(건설공사 실적신고자료(재무제표 포함))

※ 대상업체 : 당해연도 건설매출액이 90% 이상 토목건축등록업체

※ 공공비율 : 국내공사 수주실적 중 공공공사 비중

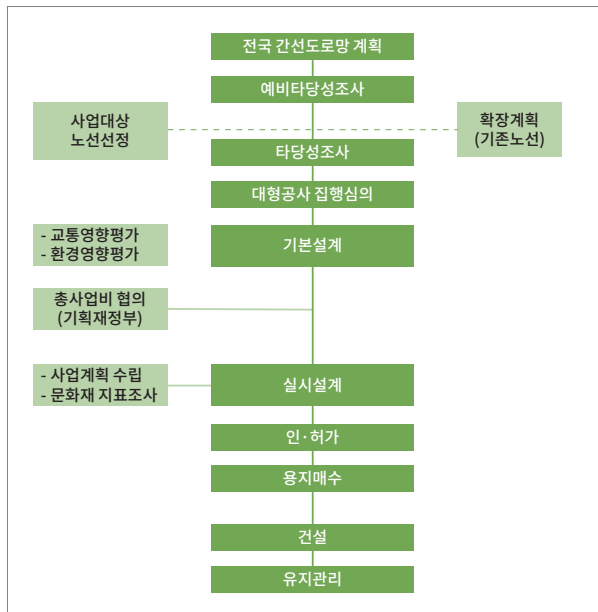
그러므로 기술을 축척하면서 나름대로 알차게 운영하던 종합건설업체와 전문성을 가지고 종합건설업보다 많은 실적을 가지고 있던 전문건설업체들이 경영부실로 도산되는 것을 보면 우리 건설업의 근간이 흔들리는 것 같아 마음이 많이 아프다.

사업시행 절차상 문제 및 개선방안

국내 건설업의 환경이 왜 이렇게 열악해졌을까? 공사시행을 위한 사업은 절차도의 흐름에 따라 시행하는데 각 절차상 문제점은 다음과 같다.

예비타당성조사의 경우, 요즈음은 교통량의 증가가 예전보다 적어 2차로 시설개량사업이 대부분인데 사업시행 전과 후의 교통속도를 거의 비슷하게 적용하여 편익이 발생하지 않는 것으로 분석되어 결국 B/C가 나오지 않아 사업시행이 좌절되는 사례가 있다. 비용계상에 있어서도 도로의 구조 및 시설기준에 관한 규칙은 도로를 만들기 위한 최소한의 기준임에도 현실에 맞지 않게 최소기준으로 설치하는 것으로 계상하기 때문에 실제

▶ 건설공사 계획수립 및 사업관리 절차: 고속국도, 일반국도를 중심으로



공사를 위한 비용의 80~90% 정도가 총사업비로 책정되고 있다.

▶ 예비타당성조사에서 적용하고 있는 사업시행 전/후 속도(편도 1차로 경우)

조건		사업 시행전 속도		사업 시행후 속도
국도/지방도	편도 1차로	1등급	66.6km/h	70km/h~60km/h
		2등급	63.9km/h	
		3등급	55.7km/h	

자료 : 한국교통연구원, 2016, 국가교통조사 및 DB구축사업

따라서, 이후 기본 및 실시설계를 하면서 총사업비 보다 많이 나오는 경우 총사업비 협의를 위해 비용을 줄이기 위한 억지방법을 마련하기 위한 수고를 해야 하고 간혹 총사업비의 20%가 초과되어 타당성재조사를 하는 절차를 거쳐야 하는 경우가 발생하여 몇 개월의 시간이 소요되어 사업이 지연되는 등 어려움이 발생하고 있으므로 적정공사비가 총사업비로 책정되도록 하는 것이 바람직하다.

또한 실시설계 중에 설계사에서는 현장여건을 꼼꼼히 챙겨 가시설이 필요한 부분을 누락하거나 현실에 맞지 않는 장비규격 적용 등으로 비용이 축소되는 사례도 시정되어야 하겠고, 설계서 작성 시 현장에서 실제 투입된 공사비를 기준으로 만들어진 표준시장단가 역시 실제 시공단가 대비 88.8%에 불과하다는 점은 문제이다. 표준시장단가를 적정공사비로 생각한다면 표준시장단가로 구성된 공중에 경쟁을 유도한 낙찰률이 적용될 경우 적자가 나는 것은 당연하므로 표준시장단가가 적용

된 공중의 단가는 100%로 투찰할 수 있도록 하여야 하겠다.

건설업체에서도 입찰방법만 탓할 것이 아니라 공사 시작에서부터 마무리까지 하는데 필요한 비용이 얼마인지 철저히 계산한 후 적정가격으로 입찰에 참여하여 낙찰시 양질의 SOC 시설물의 시공은 물론 공사 중 안전과 이용자 안전에도 문제가 없도록 하여야 한다.

발주기관도 예산에 맞추어 공사를 발주하기 위한 과도한 공사비 삭감, 편입되는 용지 및 지장물에 대한 보상도 하지 않은 상태에서 공사를 착공하여 시행과정에서 시공사는 적자가 날 수 밖에 없다. 또한 보상이 원만히 협의가 되지 않는 경우 일을 할 수 있는 공간이 생길 때까지 인력과 장비가 효율적으로 가동되지 못함으로써 발생하는 비용증가로 어려움을 겪는 사례가 없도록 하여야 하겠다.

마무리

정부에서도 질 좋은 건설 일자리 창출을 위해 표준시장단가 등 원가산정 방식을 손질한다고는 하나 금년 하반기에나 확보방안을 나올 예정이라고 한다. 작년에 이어 금년 한 해는 SOC 예산이 작년보다 3조 1,000억 (14.2%) 줄어들었고 건설일자리도 4만 3,000명 정도 감소하여 어려움이 가중될 것으로 생각된다. 당장 작년 말 한국도로공사의 낙찰률도 예정가격 대비 76.6%로 하락했는데 이는 금년 SOC 물량 감소가 확실시되면서 물량확보에 나선 업계의 경쟁이 치열해진 것이 이유일 것이다.

결국 현 정부는 양질의 일자리 창출을 최우선으로 삼고 있는데 단일 업종으로 건설업에 가장 많은 인원이 종사하고 있는 만큼 정부에서 추진하고 있는 일자리 개선훈 등도 실효성을 거두려면 공공기관에서 발주하는 사업부터 적정공사비를 책정하여 줄 수 있는 방안이 마련되어야 할 것이다.

실효성 있는 방안이 마련되지 않으면 발주기관에서도 건설현장 관리에 어려움이 발생하고 건설업계에는 고통과 아픔으로 경영부실은 물론 도산 위기를 맞게 되어 공공시설물의 품질저하와 안전사고의 증가는 물론 SOC 시설물 이용자의 불편과 생활안전에 위협이 초래되는 만큼 발주기관을 포함하여 건설업계와 건설업에 종사하는 모든 이들에게 이익이 돌아갈 수 있는 효율적 개선방안이 마련되길 두 손 모아서 기대해 본다. ■

임광수_lim579@daum.net



도로분야 4대 연구기관 합동세미나 개최

국토연구원과 한국교통연구원, 한국건설기술연구원, 한국도로공사 도로교통연구원 등 도로분야 4대 연구기관은 지난 3월 8일(목) 대한교통학회 춘계학술발표회에서 합동세미나를 개최하였다. 대한교통학회 2018년 춘계학술발표회는 3월 8일과 9일 양일간 강원도 원주 도로교통공단에서 열렸다. 올해로 78회째를 맞은 본 학술발표회는 자동차·철도·인프라 등 국가 교통산업의 근간이 되는 교통분야의 현안을 점검하고, 그간의 연구·개발 성과를 소개하는 행사다. 이 학술발표회의 일환으로 개최된 이번 합동세미나에서는 국토연구원 육동형 박사의 발제로 ‘도로인프라의 적정 규모와 투자전략’에 대한 주제발표가 있었다. 도로인프라 수준의 적정성 평가방법 고찰, 도로인프라와 지역발전과의 관계모형 구축 및 이에 기반한 도로인프라 투자전략 제시가 주요 내용이었다. 특히 인구의 급격한 감소가 예상되는 축소도시의 경우 도로인프라 공급이 공공서비스시설의 효율화에 미치는 영향을 언급하며 도로인프라 공급의 새로운 시장을 모색하였다. 이어서 유정복 본부장(교통연)이 좌장을 맡고, 고용석 도로정책연구센터장(국토연), 류승기 소장(건기연), 조성민 실장(도공), 조한선 센터장(교통연), 이범규 선임연구위원(대전세종연), 최규용 사무관(국토부) 등 관련 전문가들이 참석한 가운데 도로인프라 투자정책방향에 대한 자유토론이 진행되었다. ▣



국토연구원-국토교통부 도로국 정책실무협의회 개최

국토연구원과 국토교통부 도로국은 3월 15일(목) 국토연구원 세미나실에서 정책실무협의회를 개최하였다. 국토교통부 도로국과 국토연구원 국토인프라연구본부가 함께 미래 도로정책 발굴을 위해 아이디어를 제안하고 토론하는 시간을 가졌다. 먼저 고용석 국토연구원 도로정책연구센터장이 도로 공공성 및 기능강화, 도로 환경 및 안전성 개선, 도로 운영·관리 고도화 및 신가치 창출이라는 크게 세 가지 주제 하에 다양한 도로정책 아이디어를 제안하였다. 이어서 외부 토론자로 참석한 김정석 교수(공주대), 김도경 교수(서울시립대)가 제안 아이디어에 대한 의견을 제시했으며, 도로의 공공성 강화와 국가간선도로망의 미래상을 중심으로 국토부와 국토연 양 기관 참석자들의 자유토론이 진행되었다. 이번 협의회에는 국토교통부 백승근 도로국장과 이용욱 도로정책과장 등 도로국 관계자와 국토연구원 이상준 부원장, 이백진 본부장, 고용석 센터장을 비롯한 국토인프라연구본부 전원이 참석하였다. ▣



도로정책연구센터 홈페이지(www.roadresearch.or.kr)

홈페이지를 방문하시면 도로정책 Brief의 모든 기사를 볼 수 있습니다. 또한 센터관련 주요 공지사항과 다양한 도로관련 정책자료도 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.