

# 도로정책 Brief<sup>+</sup>

10

October 2023 | No. 161

## 이슈&칼럼

- 국토의 균형발전과 인프라

## 해외정책동향

- 인도의 국토 균형발전 정책
- 프랑스의 지방분권형 국토결속정책과 지역의 모빌리티 문제 해결

## 기획시리즈 : 서울시 도로정비 변천사 ⑤

- 다양한 도로 이용자를 위한 도로공간 재정비 시기 (2000년대 초반-2010년대 초반)

## 간추린소식

- 개인형 이동장치(PM)를 고려한 도로설계지침 마련

## 용어해설

- 강소도시권



이슈&칼럼

## 국토의 균형발전과 인프라

“ 전국을 한 都市圈으로 보고 서울, 세종 및 지역 중심도시들의 연결을 강화하여 이들의 역할을 크게 향상시키면서 지역별 强小都市를 육성하는 統合的 국토발전전략을 추진해 나가야 한다 ”



**한 만 희**  
서울시립대학교 명예교수

### 국토균형발전과 인프라의 역할

국토균형발전은 지난 50여 년간 우리나라 국토정책의 변함없는 화두였다. 역대 정부는 국토의 균형발전을 강조하면서 이를 달성하기 위한 다양한 세부 정책목표와 정책수단을 제시하였는데 그 주요한 부분이 거점지역 또는 낙후지역의 인프라 확충이었다. 그러나 인프라 건설은 1970년대에 본격적으로 국토균형발전정책이 제시되기 이전부터 강조되었다. 1960년대 초 경제성장을 최우선 목표로 하여 모든 정책역량을 집중하면서부터 인프라 즉 사회간접자본의 확충은 중요한 정책수단으로 자리를 잡았던 것이다. 이렇게 상당 기간 경제성장 및 국토균형발전정책이 계속되면서 대부분의 지방에서 인프라가 상당히 축적되었고 해당 지역의 발전과 지역 간 불균형을 완화하는 데 큰 역할을 하였다.

문제는 이렇게 오래된 국토균형발전정책에도 불구하고 수도권과 비수도권, 중심도시와 낙후지역의 격차는 계속되고 있다는 점이다. 따라서 균형발전의 요구는 지금도 줄어들지 않고 있고 도로, 철도 등 지방의 인프라 확충 요구도 지역 정치권을 중심으로 계속되고 있다. 정부도 이러한 요구를 받아들여 국토종합계획이나 국가기간교통망계획에 반영하고 매년 상당한 예산을 지방 인프라 건설에 배정하고 있으며 때로는 예비타당성조사(예타) 면제를 통해 이를 더 확대하기도 한다.

그러나 재원이 한정된 상황에서 기존의 균형발전정책의 틀을 유지하면서 인프라 건설을 계속해 나가는 것이 국가발전의 관점에서 최적의 방안인지 궁금해진다. 이제는 실질적

인 국토균형발전을 위하여 과거와 다른 접근방법을 택해야 할 필요는 없는지, 그리고 이에 따라 인프라 확충은 어디에 다 중점을 두어야 하는지 검토할 시점이라고 본다. 이를 위해서는 국토균형발전정책의 여건이 어떻게 달라졌는지에 대한 검토가 우선되어야 한다.

### 국토균형발전정책의 여건 변화

우리 국토균형발전정책의 여건은 지난 50여 년간 크게 바뀌어 왔다. 이 정책이 출발한 1970년대에는 급속한 경제성장과 함께 수도권 및 지방 대도시로 인구가 산업이 급격히 이동함에 따라 국토균형발전의 핵심과제로서 수도권 집중억제와 인구나 산업의 지방이전이 강력히 추진되었고 이를 뒷받침하기 위한 인프라 건설이 이루어졌다. 그런데 1980년대 이후 국토균형발전의 목표가 지역의 성장과 국민의 생활수준 향상 등으로 확장되면서 인프라 건설도 경제성장 최우선 정책에서 벗어나 사회발전, 국민복지 등 다양한 목표를 수용하는 방향으로 전환되었다.

2000년대 이후에는 수도권 억제, 인구나 산업의 지방이전보다는 지역 혁신클러스터와 전략산업의 육성 등 지방 자체의 성장역량의 향상을 통한 발전이 강조되었고, 공공기관의 지방이전이 강력히 추진되었다. 2010년대에는 초광역경제권, 지역행복생활권 등 대·소규모의 권역별 발전전략을 도입하였다. 그러나 정권마다 새롭게 제시한 이들 국토발전전략에도 불구하고 수도권 억제, 기업의 지방이전이라는 국토균형발전의 틀이 근본적으로 바뀌지는 않았다.

중요한 것은 그동안 역대 정부가 추진한 균형발전정책으로 인해 국토공간의 모습과 현안이 많이 바뀌게 되었다는 점이다. 특히 참여정부에서 추진한 세종시와 10개 혁신도시로 인해 국토공간에 기존 도시들과 새로운 도시들이 함께 얹혀 있는 상황에서 신규 도시들이 시너지효과를 가져오지 못하고 오히려 상호 걸림돌로 작용하고 있는 것이다. 이에 따라 어떻게 이들 도시들을 체계적으로 정리하고 특성에 맞는 역

할을 부여하여 활성화할 것인지가 가장 시급한 국토발전과제가 되고 있다. 여기에서 국가의 경쟁력은 도시의 경쟁력에서 나오며 따라서 주요 도시의 기능을 어떻게 강화하느냐에 중점을 두어야 한다는 주장에도 힘이 실리고 있다.

또 한 가지 중요한 변화는 국가경쟁력 강화를 위해 우리 기업들이 거대한 시장, 고급 인력, 관련 업체 등 기업활동의 생태계가 잘 갖춰진 수도권에 입지하여야 하므로 수도권 규제를 상황에 따라 완화하여야 한다는 주장이 커지고 있다는 점이다. 반면 지방 중소도시는 인구와 산업의 유출로 점차 소멸의 위기를 맞고 있는데 이들 도시를 어떻게 국토발전의 틀 속으로 흡수할 것인지가 큰 과제가 되고 있다.

이는 앞으로의 국토균형발전정책은 기존 수도권 억제와 산업의 지방이전, 각 지방의 역량강화 등 일반적인 접근방식만이 아니라 각 지역의 주요 도시를 살려내고 역할을 강화하여 지역발전에 도시들이 큰 축을 담당토록 해야 할 필요가 있으며, 이를 통해 지역을 넘어 국가 전체의 경쟁력을 강화하는 지역발전 정책을 추진해야 할 때가 되었음을 의미한다. 또한 인프라 확충도 변화된 국토발전 여건을 반영하여 지역 도시들의 활성화를 지원하는 데에 보다 큰 비중을 두어야 함을 시사한다.

### 새로운 국토균형발전 및 인프라 확충 방안

기존의 수도권 억제와 지방이전을 통한 균형발전은 한계가 있으며, 지역 자체의 역량 강화도 아직 효과가 미흡하고 앞으로도 많은 시간이 필요할 것으로 보이며, 지역간 격차도 크다. 그렇다면 기존 발전전략에 더해 지역의 주요 도시에 중점을 두고 다른 도시와의 유기적 연결을 통해 문제를 해결하고 발전을 도모하는 통합적 발전전략(Consolidated approach)을 시도할 시점이라고 본다. 서울을 예로 들어보면 시민들은 어디에 살든지 도시 전체를 대상으로 경제활동, 사회적 교류, 문화생활을 영위하여 개인의 필요를 충족시키면서 발전을 추구해 나간다. 마찬가지로 전국을 한 도시로 보고 그 틀 안에서 각 지역 주요 도시들이 다른 지역 도시들과의 밀접한 연결을 통해 기본수요를 충족시키면서 도시 특성을 살리는 발전전략을 구축할 필요가 있다. 기본수요도 충족시키지 못하면서 발전을 도모하는 것은 한계가 있기 때문이다.

그동안 교통과 통신수단이 발전하여 국민들이 일정한 시간 내에 활동할 수 있는 공간의 범위가 크게 확장되었고 따라서 국토 전체를 한 도시처럼 인식하고 활용하는 것이 가능해지게 되었다. 우리나라 전체 인구가 미국 캘리포니아주, 도쿄 대도시권보다 조금 큰 정도인데 지역별로 분산된 발

전정책을 추진하는 것은 국가경쟁력 차원에서 바람직하지 않다고 본다. 이제는 어느 도시에 살든지 전국을 대상으로 경제활동 등을 영위하는 실질적인 1일 생활권을 구축하는 것이 중요하다. 그래야 한 지역이나 도시가 대응하기 어려운 문제들을 다른 지역과의 연결된 힘으로 해결하면서 자체 역량의 축적과 국가경쟁력 향상도 기대할 수 있기 때문이다.

이렇게 하기 위해서는 몇 가지 중요한 과제가 있다. 우선 수도권에 집중된 국가의 발전잠재력과 에너지를 상당 부분 중부권으로 옮겨야만 수도권, 중부권, 남부지역이 서로 교류하면서 전국이 고루 발전해 나갈 수 있다. 영·호남 지역들이 수도권과의 교류를 통해 발전을 도모하는 것은 시간과 공간 면에서 한계가 있기 때문이다. 중부권으로 에너지를 옮기기 위해서는 세종시가 명실공히 제2의 수도로서 역할을 담당하여야 하는데 지금과 같은 접근성으로는 달성하기 어렵다. 전국 어디에서도 정부세종청사에 최단 시간에 도달할 수 있는 고속교통망을 구축할 필요가 있다.

또한 각 지역의 중심 도시들에서 서울, 세종 등 주요 도시에 단시간에 도착할 수 있도록 도시의 접근성을 획기적으로 높여야 하며 예타면제 등의 조치도 이에 필요한 인프라 확충에 최우선을 두어야 한다. 이는 지역 중심도시 주민들이 실질적인 1일 생활권에 편입될 수 있고 전국의 한 도시권이 가능하도록 하기 위해서이다. 마지막으로 각 도시의 특성을 살린 독자적인 발전에너지 축적이 필요하다. 그래야 인구와 산업이 유출되지 않고 도시간 협력의 대상이 될 수 있기 때문이다. 이를 위해 지방의 중·소도시에 대해 기회발전특구 지정 등으로 규제를 대폭 완화하고 특화된 기업 유치, 대학과의 연계, 권역 내 인프라 확충 등으로 지역발전을 견인하는 강소도시로 육성해 나가야 한다.

이러한 연계발전 전략을 추진해 나가면 인프라 건설이 전국의 지역 중심도시를 유기적으로 연결하여 이들 도시를 살리는 한편 중심도시와 중소도시가 연계된 지역별 특화 성장을 지원하여 국가 전체의 경쟁력 향상을 기할 수 있을 것으로 본다.

결론적으로 국토발전 효과를 극대화하고 국가경쟁력도 강화하기 위하여 전국을 한 都市圈으로 보고 서울, 세종 및 지역 중심도시들의 연결을 강화하여 이들의 역할을 크게 향상시키면서 지역별 强小都市를 육성하는 統合的 국토발전전략을 추진해 나가야 한다. 인프라 확충도 이러한 발전전략을 뒷받침할 수 있게 조정하여 한정된 재원으로 최대의 효과기 나도록 하여야 할 것이다. 🍀

# 인도의 국토 균형발전 정책

정수교 국토연구원 연구원

## 인도의 국토 발전 현황

인도는 남아시아 지역의 인도 반도에 위치한 국가로, 북쪽으로는 히말라야 등 산맥까지 이르고 남쪽으로는 인도양에 접한다. 인도는 파키스탄, 방글라데시, 네팔, 부탄과 하나의 국가(영국령 인도 제국)를 구성하였으나 독립 과정에서 각 국가가 분리되어 접경을 이루고 있다. 그 외에 중국, 인도차이나 반도(미얀마), 중앙아시아(아프가니스탄)와 접경을 이룬다.

인도의 행정구역은 28개의 주와 8개의 연방구역으로 구분된다. 36개 행정구역은 그 위치에 따라 중부, 동부, 동북부, 서부, 북부, 남부 지역으로 구분된다. 인도준비은행(Reserve Bank of India) 자료에 따르면 수도권 지역인 뉴델리(New Delhi)와 델리(Delhi), 우타르 프라데시(Uttar Pradesh)와 고아(Goa) 등 주요 대도시를 중심으로 1인당 NSDP(Net State Domestic Product, 주내순생산)가 높은 것으로 나타난다.

수도권을 제외한 펀자브(Punjab) 등 북부, 비하르(Bihar) 등 동부 지역은 인구가 많고 인구밀도가 높으나 1인당 NSDP가 낮고 빈곤율이 높아 경제적으로 낙후되고 취약한 경향

을 보인다. 아쌈(Assam) 등 북동부지역은 인구나 인구밀도 모두 높지 않으나 1인당 NSDP가 낮고 빈곤율이 높아 인구 규모가 작고 경제적 여건 또한 취약한 지역이다. गु자라트(Gujarat) 등 서부 지역은 인구가 많고 경제 수준이 높은 지역이며, 카르나타카(Karnataka) 등 남부 지역은 인구 밀도는 낮지만 빈곤율이 낮고 1인당 NSDP가 높아 경제적 여건이 양호한 것으로 나타난다.

## 인도 국토 발전의 한계

인도의 국토는 지역에 따라 인구 및 경제 측면에서 불균형한 성장을 이루었다. 인도가 1980년대 시장 자유화 정책을 도입한 이후 지역 간 격차가 확대되었다는 지적이 있다. 인도 국토 발전의 주요 한계점으로는 경제와 산업 인프라가 서부와 남부 지역에 집중되고 북부 지역은 낙후되어 국토가 불균형하게 발전되었다는 점, 산업 중 제조업의 기반이 취약하여 1차 산업과 3차 산업에 비해 2차 산업의 발전이 부진하다는 점을 들 수 있다.

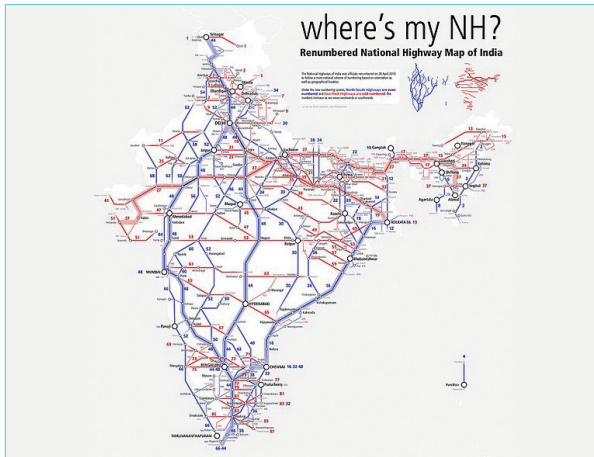
특히, 도로교통 인프라 측면에서 지역별 고속도로(National Highway) 총연장을 살펴보면 지역 간 격차가 나타난다. 남부지역은 총 면적 대비 고원 및 산간지역의 면적 비중이 높음에도 불구하고 면적 대비 고속도로 구축 연장(43.1km/천km<sup>2</sup>)이 전국 평균(40.2km/천km<sup>2</sup>)을 상회한다. 전국 고속도로 연장 대비 지역별 연장의 비중으로 보아도 남부 지역 전체 해당 수치(20.1%)는 각 지역 비중의 평균(20.7%)에 가까운 것을 볼 수 있다. 이는 인도 남부지역이 다른 지역에 비해 고속도로망이 비교적 조밀하게 구성되어 있음을 의미한다. 인도 중부, 북부, 동부지역은 갠지스 강 유역의 평야 지역으로 산업 중 농업의 비중이 높은 반면 남부지역은 비교적 좁은 면적에 고아(Goa), 망갈루루(Mangaluru), 고치(Gochi), 첸나이(Chennai) 등 주요 무역항이 조밀하게 분포한 점, 상업 및 IT산업이 발달하였다는 점에서 고속도로망이 조밀하게 분포한 경제적 맥락과 그 영향을 가늠해볼 수 있다. 서부지역 또한 뭄바이(Mumbai)를 중심으로 남부지역과 유사하게 고부가가치 산업이 입지하고 도로교통 인프라가 상당한 수준으로 공급되었다.

## ▶ 인도 행정구역도



자료: www.mapsofindia.com/maps/india/zonal-map.html(2023.9.25 조회)

▶ 인도 국가 고속도로망

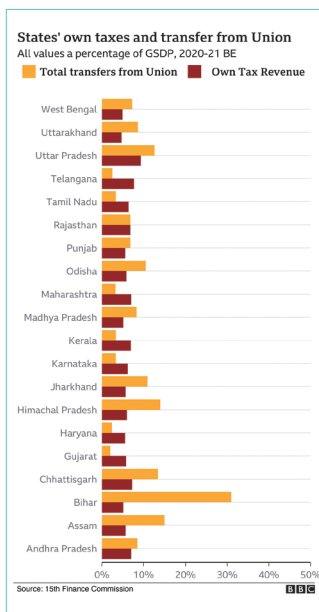


자료: [https://en.wikipedia.org/wiki/National\\_highways\\_of\\_India](https://en.wikipedia.org/wiki/National_highways_of_India)

인도의 국토 균형 발전 필요성

인도는 지역별 인구와 경제뿐만 아니라 민족, 언어, 종교, 문화 등 대부분의 측면에서 지역이 구분되는 사회이다. 특히 남부 지역과 그 외 지역 간 차이가 극명한데, 정책 결정 주도권과 입법부 의석 구성 등 정치적 측면에서 발언권이 약한 남부 지역 5개 주(Karnataka, Telangana, Andhra Pradesh, Kerala, Tamil Nadu)를 중심으로 독립하여 남인도합중국(United States of South India)을 구성하자는 목소리가 나올 정도이다. 남부 지역은 경제 규모에 비해 정치적 발언권이 작은 만큼 세출보다 세입이 많고, 그 차이만큼 중앙정부로 이전되며 이전된 재정은 세입이 작은 북부, 동부 지역에 대한 재정 투자로 이어지기 때문이다. 북부와 동부 지역은 지

▶ 인도 주별 전입 및 세입 규모



자료: 15<sup>th</sup> Finance Commission, India (2021), BBC (2022)에서 재인용, 도표는 BBC의 Shadab Nazmi에 의해 작성됨

북부와 동부, 동북부 지역에 제조업 중심의 산업을 육성하기 위해 인프라 투자를 확대하여 격차를 축소하고 장기적으로는 국가 통합을 유지하고자 한다.

인도의 국토 균형 발전 정책: 5대 산업회랑

현재 집권중인 인도국민당(Bharatiya Janata Party; BJP)의 나렌드라 모디 정부는 2019년 주요 도시를 연결하고 균형있는 국토 발전을 추진하기 위해 대대적인 산업 및 인프라 개발 계획으로 5대 산업회랑 계획을 제시하였다. 5대 산업회랑은 15개 주에 걸쳐 100곳의 스마트시티를 건설하는 계획이 골자이다. 스마트시티 계획과 함께 에너지 등 산업 기반과 도로, 철도 등 도시 인프라 구축 추진 계획이 제시되었다.

모디 정부는 5대 산업회랑 건설로 1차, 3차 산업에 비해 위축되어 있던 2차 산업의 비중을 2025년까지 GDP의 25%까지 높일 수 있을 것으로 기대하였다. 또한 상대적으로 낙후한 북부 지역에 대해 델리-뭘바이 회랑, 암리차르-콜카타 회랑 투자 계획이 차질 없이 추진되면 남부와 북부 간 격차를 해소하여 국토의 균형 발전이 가능할 것으로 기대된다.

5대 산업회랑 계획은 그간 꾸준히 보완되어 2023년 현재 11대 경제산업 회랑 계획으로 확대 개편되었다. 기존의 5대 경제회랑인 델리-뭘바이 산업회랑(DMIC), 암리차르-콜카타 산업회랑(AKIC), 첸나이-벵갈루루 산업회랑(CBIC), 비자그-첸나이 산업회랑(VVIC), 벵갈루루-뭘바이 산업회랑(BMIC)이 각각 인도의 서부 및 중부, 중부 및 북부, 동부, 남부, 남부 및 서부를 경유하며 순환하는 계획을 중심으로 6개의 경제회랑이 추가되었다.

▶ 인도 산업 회랑 추진 현황



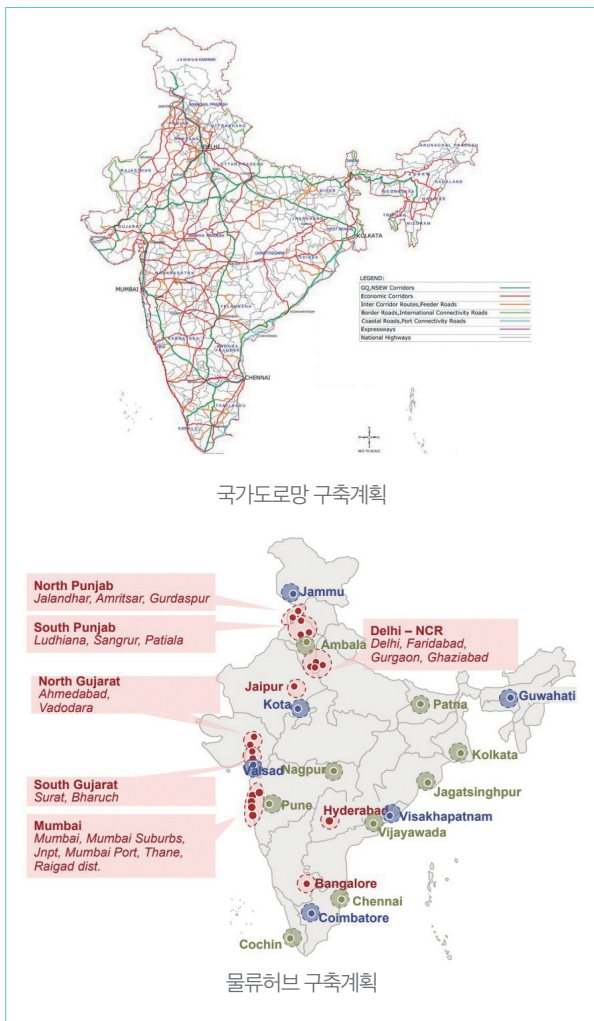
자료: <https://www.niccd.in/index.php/about/overview.html> (2023.9.25 조회)

**인도의 국토 균형 발전 정책: Bharatmala Pariyojna**

인도의 주요 간선도로 총연장은 637만km이다. 고속도로(National Highway)는 주요 간선기능을 하는 도로로 총연장 기준 전체 도로망의 2%를 차지하지만 전체 교통량의 40% 이상을 처리한다. 고속도로 건설 실적을 보면 2014~2015년 4,410km의 고속도로가 완공되었고, 2020~2021년 13,327km가 신규 완공되어 고속도로가 지속적으로 확충되고 있다. 그 결과 고속도로 총연장은 2014년 4월 91,287km에서 현재 140,152km로 50% 이상 증가하였다. 일간 건설 연장은 2014~2015년 일일 12km 신설에서 2020~2021년 일일 37km으로 고속도로가 신설되는 속도가 3배 이상 증가하였다.

인도 정부는 2022~2023년 예산에서 고속도로망을 약 25,000km 추가 신설하는 계획을 제시하고, 2025년까지 고속도로 총연장을 20만km까지 구축하는 것을 목표로 두

▶ Bharatmala Pariyojna 부문별 계획



자료: Anirudh Singh Chauhan (2023). [https://www.magicbricks.com/blog/bharatmala-project-map-details-news/128887.html#Latest\\_News\\_on\\_Bharatmala\\_Project](https://www.magicbricks.com/blog/bharatmala-project-map-details-news/128887.html#Latest_News_on_Bharatmala_Project) (2023. 9. 25. 조회)

고 있다. 특히, 인도 도로교통고속도로부(ministry of road transport and highways)는 주요 5대 산업회랑을 중심으로 4차로 간선도로 기준 총연장 26,000km의 도로 신설계획을 Bharatmala Pariyojna(영어로인 인도 프로젝트)에서 제시하여 경제 및 산업 부문의 국가 균형발전 프로젝트인 산업회랑 사업과 간선도로망 확충 계획을 연계하였다. Bharatmala Pariyojna는 이뿐만 아니라 국가의 주요 간선교통축을 연계하는 도로망, 국제 도로망, 주요 항만 등 물류 거점을 연결하는 도로망 정비 계획을 제시한다. 또한 Bharatmala Pariyojna의 고속도로와 연계되는 물류허브 조성 계획을 함께 제시하고, 고속도로망과 물류허브 연계를 위한 주요 거점 185곳, 우회도로 45개, 순환도로 30개 개발 계획을 포함한다.

**시사점**

인도는 남아시아 주요국 중 하나로, 국토가 지역별로 구분되는 특색이 뚜렷하고 인구 구성이 다양하며 지역적, 사회경제적 격차 또한 크게 벌어지고 있다. 그 결과 발생하는 국토의 불균형 발전 문제를 해결하기 위해 인도 정부는 산업회랑과 Bharatmala Pariyojna 등 전국적이고 대규모의 재원이 투입되는 산업 및 도로 인프라 투자 계획을 제시하였다. 우리나라 또한 통일 이후 남북 지역 간 경제적 발전 수준의 격차가 크고 사회 통합을 위협하는 요인이 있을 수 있음을 고려하면, 통일된 한반도의 인프라 구축계획을 수립할 때 국가 사회의 통합을 목적으로 하는 인도의 인프라 투자 계획의 향후 성과와 한계를 주목할 만하다. 인도의 인프라 투자 계획이 이행되어 지역 간 격차가 해소되고 국가 사회가 통합되는 성과가 있다면, 계획의 주요 내용 중 상당한 규모의 재원을 단기에 집중하여 도로 인프라 투자에 활용하는 방안, 산업 인프라와 도로 인프라를 연계, 통합하여 구축하는 방안 등 주요 성공 요인을 통일된 한반도의 인프라 투자 계획에 적용하여 우리나라 사회의 통합에 기여할 수 있을 것이다. 🌱

정수교 \_quisiy@krihs.re.k

**참고문헌**

1. BBC, 2022.9.21, Why south India outperforms the north, [www.bbc.com/news/world-asia-india-62951951](http://www.bbc.com/news/world-asia-india-62951951) (2023.9.25. 조회)
2. Reserve Bank of India, 2023, Handbook of Statistics on Indian States
3. NICDC(National Industrial Corridor Development Corporation), [www.nicdc.in/index.php/about/overview.html](http://www.nicdc.in/index.php/about/overview.html) (2023.9.25. 조회)
4. Ministry of road transport and highways, 2023, National Highway Details

# 프랑스의 지방분권형 국토결속정책과 지역의 모빌리티 문제 해결

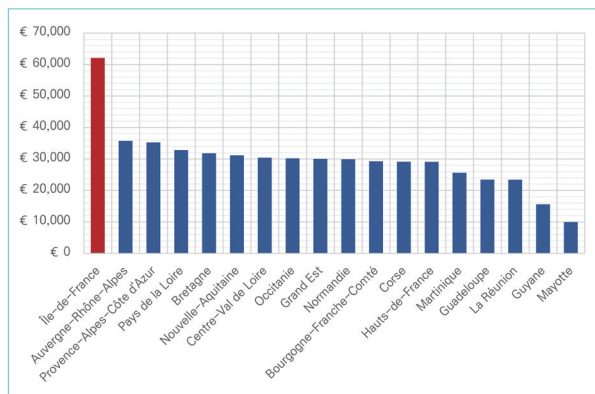
공재형 국토연구원 연구원

## 일드프랑스(Île-de-France)로의 집중

일드프랑스(Île-de-France) 지역은 ‘프랑스의 섬’이라는 뜻을 가진 지명이 나타내듯 센(la Seine)강, 우아즈(Oise)강, 마른(Marne)강을 경계로 둘러싸여 있는 지역으로 파리 대도시권을 포함하고 있는 프랑스의 수도권 지역이다. 왕정 시대부터 강력한 중앙집권체제의 왕실이 직접 통치해왔던 지역으로 행정과 경제의 중심지 역할을 수행해왔다.

2022년 기준으로 일드프랑스 지역은 프랑스 본토 면적의 2.2%에 불과한 토지에 전체 인구의 18.7%가 모여 거주하고 있어 프랑스 전체 인구밀도(122명/km<sup>2</sup>)의 약 18배에 달하는 2,170명/km<sup>2</sup>의 매우 높은 인구밀도를 가질 뿐만 아니라 1인당 지역 내 총생산(GRDP)은 다른 지역의 2배 이상으로 다른 지역과 경제력 측면에서 큰 차이를 보이는 유럽연합에서 가장 큰 경제광역권(Eurostat, 2021)이다.

## ▶ 프랑스 지역별 1인당 GRDP(2022년 기준)



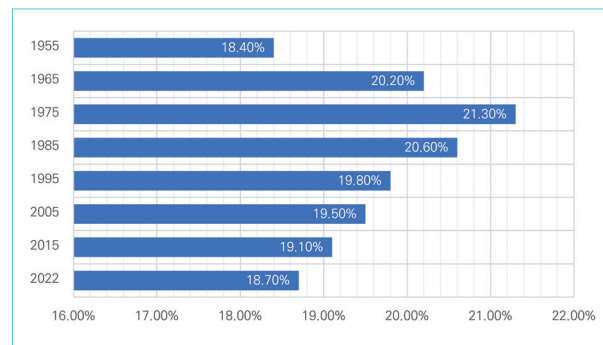
자료: 프랑스국립통계경제연구소(www.insee.fr)의 자료 바탕으로 저자 작성

## 프랑스 지역균형발전 정책의 변천

집적의 이익에 의해 일드프랑스로의 집중은 경제발전 등의 측면에서 이로웠지만, 산업혁명과 제2차 세계대전 이후 파리로의 산업과 인구 집중이 심화하면서 지역 균형발전의 필요성이 대두되었고 수도권의 집중을 완화하려는 시도는 오늘날까지 이어지고 있다. 초기의 지역 균형발전 전략은 수도권의 집중을 억제하기 위한 목적으로 1955년에 도입된 아그레망(Agrément) 제도와 1960년에 도입된 과밀부담금 제도 등의 정책으로 나타났다. 아그레망 제도는 파리에서 기업이나 공

장의 신설 및 확장 시 사전에 정부의 허가가 필수적으로 요구되었으며 과밀부담금 제도의 경우 파리지 내부 혹은 주변의 과밀지역에 입지하는 기업에게 부담금을 1회 부과하여 2차, 3차 산업의 집중을 억제하였다. 1963년 범부처 지역개발 및 발전정책 기구인 국토 및 지역개발기획단(DATAR, Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale)이 설치된 이후 행정 및 공공기관의 지방이전 정책이 추진되어 수도권의 과도한 성장과 집중을 방지하고자 하는 등 수도권으로의 집중을 막고 지역으로 분산을 유도하는 시도가 지속적으로 이루어져 왔다.

## ▶ 일드프랑스의 프랑스 전체 인구대비 비율 변화



자료: 프랑스국립통계경제연구소(www.insee.fr)의 자료 바탕으로 저자 작성

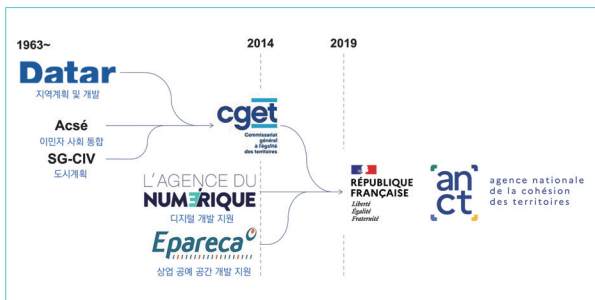
한편 지역의 발전을 촉진하여 균형을 이루려는 시도도 이루어졌는데 1964년부터 시행된 균형도시정책과 1973년 도입된 중소도시 육성정책이 그것이다. 균형도시정책은 장기적인 계획을 가지고 파리로의 인구 유입을 완화할 수 있는 대칭적인 대도시를 건설하려는 목적으로 8개의 대도시를 지정하고 육성하였으며 중소도시 육성정책은 인구 20만명 이하의 도시들을 대상으로 2차산업의 비중을 늘려 고용구조를 개선하고 사회기반시설과 기업유치 등에 역점을 두고 추진되었다. 이러한 정책들은 일정부분 효과적으로 작용하여 일드프랑스로의 인구 집중을 완화시켰으며 1982년부터 실시된 지방분권 이후 개별 지역의 경제를 활성화하는 동시에 수도권의 경쟁력을 높이기 위한 정책들로 크게 전환되었다. 1980년 도입된 테크노폴은 산업과 학문, 연구 사이의 협력을 촉진하고 1997년 지역생산체제를 도입하여 중소기업 간의 연계를 강화하는

한편 2004년과 2009년에 도입된 경쟁거점과 기업클러스터 도입으로 국가 연구개발 확충과 경쟁력을 강화하고 지역생산 체제를 현대화하여 지역의 산업적 역량을 높였으며 도시재생 측면에서 도시의 지속가능한 발전을 위한 여러 법률을 도입하고 공공기관의 지방이전을 시기에 따라 탄력적으로 적용하여 지역과 파리대도시권의 발전을 꾀했다.

**국토결속국가청(ANCT)의 설립**

국토 및 지역개발기획단(DATAR)은 2014년 국가의 도시정책을 주도하는 도시 부처 간 위원회 사무국(SG-CIV) 및 이민자 혹은 이민자 배경을 가진 인구의 통합을 목표로 하는 국가 사회 응집력 및 평등 기회 기관(Acsé)과의 합병을 통해 주택, 도시 및 지역 계획부의 공공 정책을 종합적으로 시행하는 국무총리 직속 국토평등위원회(CGET, Commissariat général à l'égalité des territoires)로 확대 개편되었다. 이 기관은 창설은 프랑스의 국토발전 정책에 대한 일관성을 높이고 지역 개발 및 균형발전을 다양한 측면에서 종합적인 접근을 촉진하기 위한 시도의 일환으로 지역의 개발, 에너지 전환, 디지털 기술 도입 등을 보조하여 지역의 성장을 촉진하였다. CGET는 2019년 다시 한번 상업 및 공예 공간 개발 및 구조조정을 수행하는 공공기관인 EPARECA 및 디지털 개발 및 프로젝트를 지원하는 공공기관인 Agence du numérique의 두 기관을 추가적으로 합병하여 국토결속국가청(ANCT, Agence nationale de la cohésion des territoires)으로 출범한다. 이 기관이 관장하는 범위와 기능은 더욱 증대되어 지역사회가 프로젝트를 성공적으로 수행할 수 있도록 돕는 보조자의 역할을 더욱 긴밀히 수행하고 있으며 구체적으로 프로젝트 수행을 위한 기술 및 금융 엔지니어링, 파트너십, 보조금 등에 대한 지방 당국의 접근성을 높이고 지역의 특성을 고려하여 컨설팅을 제공하는 것을 임무로 하고 있다. 지방이 주도적으로 지역의 개발을 추진하고 이를 중앙정부가 도와 균형을 유지하려는 것이다.

**▶ 국토결속국가청(ANCT)의 설립**



자료: 국토결속국가청(agence-cohesion-territoires.gouv.fr)의 자료 바탕으로 저자 작성

**국토결속국가청의 지원을 통한 지역 모빌리티 문제 해결**

국토결속국가청(ANCT)은 크게 도시 내 개발 격차를 줄이고 주민의 생활조건을 개선하는 것을 목표로 하는 도시정책, 디지털 사회로의 전환을 보조하는 디지털, 지역의 균등한 발전을 목표로 하는 지역 및 농촌 개발 프로그램을 운영하고 있으며 이중 지역 및 농촌 개발 지역 프로그램에 해당하는 지역의 모빌리티를 개선하고자 진행한 프로젝트 사례들에 대하여 중점적으로 분석하였다. ANCT가 홈페이지를 통해 제시하고 있는 Occitanie 레지옹의 ‘교통 및 이동성’ 분야 관련 프로젝트 사례들을 알아보고 이를 통해 시사할 수 있는 내용을 알아보고자 한다.

**▶ 지역 모빌리티 문제 해결 사례 대상지 위치**



자료: 국토결속국가청(agence-cohesion-territoires.gouv.fr), 공공데이터플랫폼(www.data.gouv.fr)의 자료 바탕으로 저자 작성

**Bourgs-sur-Colagne 코윈의 지속가능한 교통시스템 도입**

Aubrac 자연공원(Parc naturel régional de l'Aubrac) 가장 자리에 위치한 Bourgs-sur-Colagne 코윈은 9,638명의 주민이 거주하고 있는 농촌 공동체이며 해당 지역에서 환경적, 사회적, 경제적 관점에서 지속가능한 모빌리티 서비스를 제공하기 위하여 ‘카셰어링(Car sharing)’, 전기자전거 그리고 히치하이킹의 아이디어를 제시하고 실행하여 나이에 상관없이 주민이 운전하지 않고도 지역 내의 원활한 이동이 가능하고 방문객이나 관광객의 지역 방문을 용이하게 하였다. 지역 중심지에 전기 자전거 스테이션을 설치하여 지역주민이나 관광객이 인터넷이나 애플리케이션을 통해 사용할 수 있으며 ‘오토파타 G(AutopartaG) 플랫폼을 활용해 카셰어링 차량 등록과 예약을 할 수 있도록 하였다. 마지막으로 Covoit'Go 시스템은 지역적 관행의 특성을 살려 히치하이킹을 플랫폼화한 것으로 여행 가능한 6개의 목적지와 8개 정류장을 설치하여 주요 지방자치단체, 레저 시설 및 다른 지역에서 해당 지역으로 접근할 수 있는 주간선도로인 A75 고속도로로의 접근성을 확보하였다.



### ▶ Bourgs-sur-Colagne의 도심 전기 자전거 스테이션



자료: 국토결속국가청(agence-cohesion-territoires.gouv.fr)

#### Grand Pic Saint Loup 코뮌의 지속가능한 통근시스템 도입

약 49,000명의 주민이 거주하는 Grand Pic Saint Loup 코뮌은 Hérault 데파르트망의 도청소재지인 몽펠리에 대도시와 긴밀한 상호작용을 가지는 지역으로 지역주민의 90% 이상이 통근을 위하여 자가용을 이용하며 2/3 이상이 지자체 경계 밖의 직장에서 일하고 있는 실정이나 해당지역과 몽펠리에를 연결하는 고속도로의 출퇴근 시 교통체증 수준이 심각하며 대중교통 시스템의 서비스 수준이 매우 낮아 이용에 한계가 있는 등 두지역 사이의 통행이 원활하지 않았다. 또한 지역사회는 이 문제를 해결하는 과정에서 몽펠리에 대도시로의 종속을 원하지 않았다. 따라서 지역 유산과 정체성을 보존하는 동시에 지역공동체를 통합하고 대도시로의 개방을 추구하는 한편 기업유치를 통한 직주근접 달성을 위한 횡단적 접근방식이 요구되었다. 이에 따라 자전거 경로를 구축하고 몽펠리에와 지역사회를 연결하는 수요대응형 서비스 도입, 카풀 및 자동차 공유 장려 등의 해결방안이 제시되어 대중교통 및 전기 자전거 이용, 카풀, 카셰어링이 복합적으로 이루어질 수 있는 허브를 구축하고 있다.

#### Montréjeau, Gourdan-Polignan 코뮌간 연결보행로 건설

두 코뮌 사이에는 여러 가지 해결해야 할 문제가 있었는데 먼저 두 코뮌의 연결성을 확보하여 서비스에 대한 접근성을 높이고 비즈니스를 용이하게 하여 지역에 활력을 불어넣는 동시에 두 마을 사이를 이동하기 위해 위험한 철도교 이용을 통한 가론강 도하를 방지하여 안전성 확보를 할 수 있는 해결책이 필요하였으며 또한 지하에 전선가설을 통하여 안정적인 지역 간 전기공급을 위한 방법이 강구되어야 했다. 이를 위해 지자체와 주정부, 중앙정부 부처의 건설비용 충당으로 폭 2.2m, 길이 60m의 이 인도교를 건설함으로써 지역주민의 삶의 질을 높이는 동시에 재생 에너지의 원활한 이용을 도와 지속가능한 발전이 가능하도록 하였다.

### 시사점

제시된 사례에서 살펴볼 수 있듯 ANCT의 보조로 이루어지는 지역의 교통 및 이동성 부문에 대한 개선은 다음과 같은 특징이 있다.

먼저, 지역공동체가 중심이 되는 문제해결 과정이다. 중앙정부 산하의 위원회가 구성되어 일괄적인 지표와 접근방식으로 지역의 낙후도를 정의하고 위원회 주도의 하향식 균형발전 전략이 수립되는 우리나라의 방식과 달리 ANCT는 지자체와 함께 지역의 문제를 지역공동체가 지역의 교통문제에 대해 도출하게 하고 이를 해결하는 과정에서도 지역의 관행이나 해결방안의 수용가능성을 고려하여 지역 맞춤 전략을 제시하는 한편 예산 마련 방안을 같이 고민하고 지원하는 역할을 수행하고 있다. 이와 같은 문제해결 방식을 통해 주민들이 실질적으로 체감할 수 있는 삶의 질 개선이 이루어질 수 있으며 지역이 중앙정부의 큰 도움 없이도 지속가능한 시스템이 구축될 수 있다.

다음으로, 각 지역 문제에 대하여 중앙정부의 각 담당부처가 개별적인 분야에 관여하여 일관성이 부족하거나 효과가 제한적인 정책이 도출될 수 있는 우리나라의 경우와 달리, ANCT 기관의 특성상 통합적인 해결방안을 제시할 수 있으며 특정 방식으로 고착화되지 않아 효율적인 문제 해결이 가능하다. 사례에서 교통문제 해결을 위하여 추가적인 교통 인프라 건설뿐만 아니라 플랫폼의 도입 등과 함께 이루어지거나 보행교 등 여러 가지 문제를 동시에 해결하기 위한 다목적의 기반 시설이 도입되는 경우가 그것이다.

이처럼 지역의 발전을 유도하기 위해 위에서 아래로 일방적이기보다는 낙후된 지역의 관점에서, 이용자 관점에서 지역의 교통문제를 해결하기 위해 접근하고 예산확보, 아이디어 제공 및 구체화 등을 긴밀하게 보조하는 방법으로 실질적으로 지역공동체가 체감할 수 있는 개선을 통한 지역균형발전을 달성할 수 있을 것이다. 과거부터 프랑스의 사례를 본보기 삼아 비슷한 전략을 적용해왔던 우리나라가 프랑스가 얻어낸 결과물과 크게 다른 결과를 얻고 있는 지금, 단순히 방법론의 적용 방법뿐만 아니라 그 목적을 재고하여 실질적인 해결방안을 강구할 필요가 있다. 🍀

공재형\_jhkgong5@krihs.re.kr

### 참고문헌

1. 국토결속국가청, agence-cohesion-territoires.gouv.fr (2023.10.10 방문)
2. 프랑스국립통계경제연구소, www.insee.fr (2023.10.10 방문)
3. 배준구, 2012, 프랑스의 도시정책과 특징. 프랑스문화연구, 25: 125~155
4. 배준구, 2017, 프랑스의 분권형 균형발전 정책, 월간국토, 434: 26-32

# 다양한 도로 이용자를 위한 도로공간 재정비 시기 (2000년대 초반-2010년대 초반)

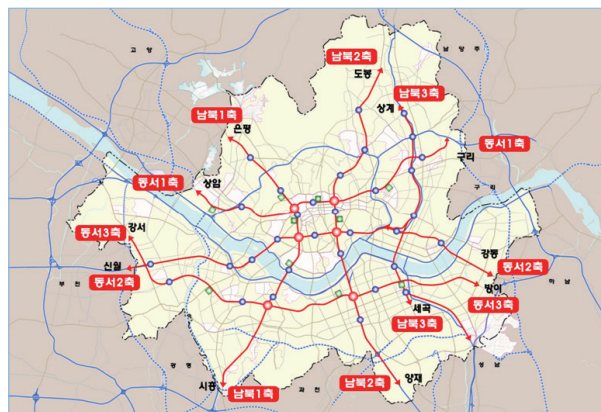
이 광 훈 서울연구원 명예연구위원

## 지속가능한 친환경 교통인프라 구축 시기

고령화, 양극화 등으로 서울시 예산에서 차지하는 복지예산 비중은 늘어났고 상대적으로 도로건설을 포함한 사회간접자본(SOC) 투자는 줄어들었다. 국가도 마찬가지였다. 언제부터인가 서울시 신규 도로사업은 자취를 감추었다. 그나마 진행 중이던 강남순환도로를 포함한 몇몇 도로도 예산을 확보하는데 어려움을 겪었다. 도로 당국자는 날로 증가하는 교통체증을 완화하고 지상도로를 차량 위주에서 사람들도 함께 공유하는 공간으로 재편하기 위한 돌파구를 찾아야 했고 그 결과 제안된 것이 서울시 지하도로망 계획인 「U-Smartway」이다.

오세훈 시장은 도시에서 디자인을 중시하면서 「서울거리 르네상스 10개년 계획」을 추진 중이었다. 보도를 대상으로 사업을 전개하였으나 서울시 도로에서 보도폭이 넓은 도로는 그다지 많지 않았다. 이에 착목한 도로 당국자들은 지하도로망 건설로 기존 도로의 교통량 상당부분을 지하도로로 전환 시킴으로써 지상부 도로공간을 인간 친화적인 새로운 도로공간으로 창출할 수 있다고 주장하였다. 마침내 U-Smartway는 서울시 도로정책으로 채택되었다. 「U-Smartway 기본계획」에서 총 149km의 3x3 격자형과 도심순환 지하도로망이 제안되었다. U-Smartway 건설계획 역시 과거 우물정(井)자 지하도로 계획과 같이 많은 논란을 불러일으켰으나 오세훈 시장의 중도사임으로 추진 동력을 잃어버렸고, 박원순 시장 취임 후 동서2축 중 신월에서 여의도구간 제물포지하도로 및 국회대로 지하화사업과 서부간선도로 지하화사업, 그리고 남북3축 중 중랑천 동부간선 지하화사업이 검토되는 등 과거에 건설된 자동차전용도로로 인해 발생하는 지역단절과 지역발전을 저해하는 문제가 있어 도시재생 차원에서 제한적으로 추진되었다. 한때 무산되는 것처럼 보였던 지하도시고속도로 건설은 경부고속도로 양재-한남구간 지하화로 다시 점화되었고 좀처럼 수도권에서 신규 고속도로 노선을 확보하기 힘든 국토교통부도 경부고속도로 지하화에 착수하고 있다. 서울시정에 복귀한 오세훈 시장 역시 공약으로 내세웠던 용산을 중심으로 하는 지하도시고속도로 네트워크 사업을 다시 추진하고 있어 U-Smartway 버전2는 진행형이다.

## ▶ U-Smartway 서울시 지하도로망 계획안



## ▶ U-Smartway 기본계획 중 지하도로 이미지



## 걷는도시 서울 구현 시기

민선 5기에 이어 민선 6기 박원순 시장으로 이어지면서 서울의 도로건설 업무에 큰 변화가 발생했다. 우선 그동안의 도로건설 중심의 도로행정은 도로를 관리하고 운영하는 개념으로 점점 바뀌어 가고 있었다. 건설국을 도시안전본부로 통합하면서 시설안전 업무와 보도정비 업무가 중심 업무로 부각되었다.

도로도 신규건설은 복지부분 재정투자가 대폭 증가하여 재정상의 한계로 제한적으로 추진되었고, 오히려 사람 중심의 보행친화적 도로정책과 대중교통 중시 정책에 따라 도심부 교차로 입체시설인 고가차도를 본격적으로 철거하기 시작했다. 서울시는 이명박 시장 시절 버스개혁을 위해 원남교차로 등을 철거한 적이 있었는데 이후 「도시 환경변화에 따른 도로

시설물 개선방안」 연구를 통해 고가도로, 고가차도의 철거 계획을 갖고 있었다. 이후 고가도로, 고가차도 철거는 서울시의 중앙버스전용차로 확대 정책으로 확산되기 시작하였고 박원순 시장의 탈 자동차 정책과 걷는 도시 정책으로 더욱 탄력을 받았다. 서울의 대표적인 고가도로인 서울역고가도로는 안전 진단검사 결과 D등급으로 판명되어 철거하거나 전면 보수를 해야 했다. 서울시는 2015년 서울역고가의 도로 기능을 폐쇄하고 보행자전용도로로 정비하기로 하였다.

▶ 서울역 7017 프로젝트

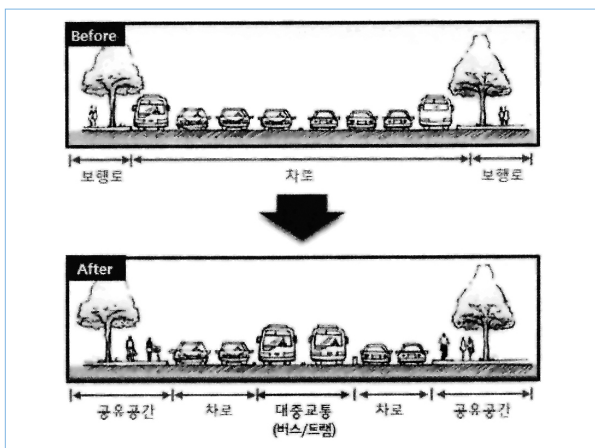


▶ 중앙버스전용차로(송파대로)



도로의 모습을 구성하는 도로공간 구성에도 큰 변화가 일어났다. 중앙버스전용차로 도입 구간이 늘어나면서 주요 간선도로의 모습이 바뀌었다. 2014년에 수립된 「제2차 서울시 도로정비기본계획(2011-2020)」에서는 ‘사람을 위한 도로, 이용하는 도로, 가치있는 도로’의 비전을 선언함으로써 도로의 기능성만을 추구하던 과거 도로정책에서 일신하였다. 특히 지금까지의 ‘만드는 도로’에서 ‘이용하는 도로’로 도로정비 패러다임을 바꿈으로써 인간·환경 친화적인 녹색교통 구현을 위한 도로를 추구하였다. 도로건설 운영 측면에서도 전통적인 자동차 이용 중심의 도로 모습에서 대중교통을 수용하는 중앙버스전용차로와 BRT(Bus Rapid Transit) 공간을 우선하고 도심부 도로에서는 도로공간을 친환경 도로공간으로 재구성(도로 diet)하였다. 서울시는 도심지역 도로를 대상으로 도로에서 차로 부분을 축소하고 보도를 넓히는 사업을 한양도성 안 도로공간 재편사업으로 적극 추진하였다.

▶ 친환경 도로공간 조성 기본방향



민선 6기 박원순 시장의 보행정책은 민선 5기 때보다 더욱 진화되었고 더욱 강력하게 추진되었다. ‘보행친화도시 시즌2’를 기획하고 도심을 보행친화도시로 탈바꿈시키는 방안으로 기존의 도로나 광장을 적극 개조하였다.

보도의 활용도가 중시되면서 서울시는 낮은 감이 있지만 「보행친화도시 만들기를 위한 가로설계·관리 매뉴얼」을 개발하여 서울시 도로정비 과정에서 적극 반영하고 있다. 도로정책의 변화는 서울시에 국한된 것이 아니었다. 2014년 개정된 「도로법」에서도 지금까지의 도로 건설 중심의 도로정비 기본계획 개념에서 도로의 관리와 운영을 중시하는 도로 건설·관리계획으로 법정계획의 이름을 변경하였다. 도시재생 시대에 접어들면서 도로도 지금까지의 자동차 이용 중심의 도로에서 변신을 모색하게 되었다. 도시설계·건축과의 융합과 자율주행 기술로 인한 자율차량과 개인 이동교통수단의 빠른 증가 등으로 가까운 미래의 도로 모습이 다양하게 바뀔 것으로 보인다. 🌱

이광훈 \_going08translee@gmail.com

참고문헌

1. 서울특별시, 2004, 유-스마트웨이 지하도로구상, U-SMARTWAY 기본계획
2. 서울특별시, 2010, 친환경 도로 공간 조성 기본방향, 제2차 서울특별시 도로정비기본계획
3. 서울연구원, 2014, 보행친화 도시만들기 가로설계·관리 매뉴얼의 기본방향

간추린 소식

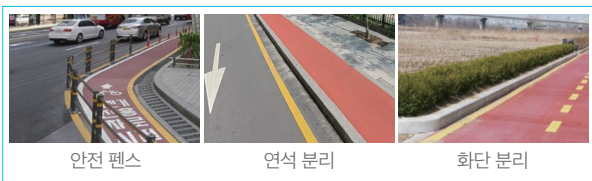


개인형 이동장치(PM)를 고려한 도로설계지침 마련

최근 전동 킥보드 등 개인형 이동장치(PM, 이하 PM)가 차도, 자전거도로와 보행도로를 넘나들며 통행하면서 관련 교통사고 건수도 증가하고 있으나, PM을 고려한 도로설계 지침은 미비한 실정이었다. 이에 따라 국토교통부는 PM을 고려한 도로설계 지침을 포함한 「사람중심도로 설계지침」(국토부 훈령) 개정(안)을 마련하였고 행정예고를 거쳐 10.19(목)부터 시행하였다. PM을 고려한 도로설계 지침을 도로 건설 및 보수 현장에 적극 반영하여 PM 이용자 및 보행자의 안전과 편의가 향상될 것으로 기대된다.

「사람중심도로 설계지침」의 주요 내용은 다음과 같다. 첫째, 바퀴가 작고 회전반경이 크며 제동거리 소요 등 PM 장치의 특성을 고려하여 횡단보도 경계 간 턱을 낮추고 도로 곡선반경을 보다 크게 하고 최대 경사도 기준도 명시하는 등 도로 구조 시설기준을 규정하였다. 둘째, 보행자들과 PM 이용자 간의 상충을 최소화하기 위하여 신규도로 건설 시 교통 특성에 따라 PM 통행로를 연석이나 분리대 등을 통해 물리적으로 분리토록 하고 PM을 고려한 도로 폭을 확대토록 하였다. 셋째, 조명시설, 시선유도시설, 자동차 진입 억제시설 설치 등 PM을 고려한 안전시설을 적용토록 하였으며, 지하철역 주변 등에는 보관 및 충전시설 등 부대시설 설치도 고려하도록 하였다. 🍀

▶ 차로와 PM통행로의 물리적 분리



자료: 국토교통부 보도자료(2023.10.19)

용어해설



강소도시권

강소(强小)도시권이란 인구수는 적지만 주민 생활서비스의 중심지 역할을 하는 권역으로 지역경제와 고용의 중심지 기능을 하며, 다양한 주거지 경관을 갖는 국토·지역의 기초공간단위로 정의할 수 있다. 지속가능한 유럽도시현장(라이프치히 현장, 2007.5.24)에 따르면, 중·소도시권은 국토공간적 연결성 측면에서 중요한 위치를 차지하며 지속가능한 국가발전에 중요한 역할을 한다. 독일의 국토공간계획에서는 중심-지역-원칙(Das zentrale-Orte-Prinzip) 하에 전 국민에게 물류, 일자리, 서비스시설을 균등하게 제공하기 위해 다양한 위계의 중심지를 설정하고 각 중심지는 해당 지자체뿐만 아니라 주변 지역의 주민들에게도 중심지가 된다. 강소도시권은 대도시로의 인구유출을 막는 댐기능, 지역기반의 일자리 창출 기능, 국토의 자연환경·역사문화 및 공동체 관리 기능을 한다.

김선희 외(2018)는 국토균형발전을 위해 강소도시권 육성이 필요함을 지적하며, 그 유형으로 혁신도시와 주변 중소도시를 연계하여 효과를 확산시키는 스마트 혁신도시 연계형, 농촌·산촌·어촌 지역거점에 베이비부머의 귀촌 정주거점을 조성하는 귀농(산, 어)귀촌 지원형, 쇠퇴한 산업 지역 및 방치된 섬, 동계올림픽 사후시설 등을 관광과 휴양을 위해 재생하여 지역의 부가가치를 높이고 정주생활환경을 개선하는 관광·휴양형 등을 제안하였다. 현 정부의 국정과제로 신규 국가산단 조성, 역사·문화 등 지역의 고유자산을 활용한 지역특화 재생 등을 통해 차별화된 강소도시 육성이 추진되고 있다. 🍀

참고문헌

- 1. 김선희 외, 2018, 고루 잘사는 국가 실현을 위한 강소도시권 육성 방향, 국토연구원 국토정책브리프 제648호

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 | 심교언
- 주소 | 세종특별자치시 국책연구원로 5    • 전화 | 044-960-0269    • 홈페이지 | www.krihs.re.kr

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

