

국민행복, 창조경제 시대의 도로정책 방향



이 성 해 | 국토교통부 도로정책과장
양 화 승 | 국토교통부 도로정책과

1. 새로운 도로정책 방향의 필요성

건설산업은 그동안 국민의 삶의 질 향상 및 경제발전 기반조성에 있어 매우 중요한 역할을 수행하여 왔다. 특히 도로분야는 경부고속도로(70.7.7)의 개통 이후 지속적인 간선도로망 확충을 통하여 국가 경제의 동맥으로서의 역할을 수행해왔다. 즉, 눈부신 우리나라 경제성장의 원동력이 도로인프라 확충이라는 점은 누구도 부정할 수 없는 사실이다.

1940년대 전체 도로 연장은 24,000km에 불과하였으나 현재는 106,000km로 양적으로는 4배 이상 증가하였으며, 특히 포장도로는 1,200km에서 현재 85,000km로 70배 이상 증가하여 높은 수준의 도로인프라를 갖추게 되었다. 또한 초장대교량, ITS, 한국형 포장설계법 개발 등의 도로분야 전문기술은 세계적인 수준으로 해외시장에서 충분히 경쟁력이 있는 분야로 성장하였다.

그러나 우리의 경제규모가 커짐에 따라 건설산업이 국민경제에 기여하는 비중이 감소하고, 환경·복지와 대립되는 시각으로 비춰져 SOC 투자에 대한

전반적인 이미지가 다소 부정적으로 인식되고 있는 실정이다. 특히 도로인프라의 경우에는 타 건설산업보다 더욱 상황이 부정적이다. 친환경·저탄소 교통수단으로 각광받는 철도, 보금자리 주택 등 국민복지형 주택, 세계 최고의 서비스로 우수성을 인정받는 항공 등 다른 건설인프라에 비해 도로는 환경·복지와 무관한 시설이라는 인식 및 과다투자 논란 등 여러 비판과 오해에 직면해 있다.

이러한 부정적 인식을 불식시키고 국민의 요구에 적극적으로 대응하는 도로사업의 추진을 위해서는 도로정책의 패러다임 변화가 어느 때보다 절실하다고 할 수 있다. 또한 새정부의 국가정책에 부응하는 국민행복을 위한 도로투자가 이루어져야 하겠다.

2. 그간 도로정책의 성과

시대별로 도로정책은 국민의 요구에 적기 부응하는 정책을 통해 국민 생활향상에 큰 역할을 수행하였다. 1960년대 후반부터 1970년대에 본격적으로 개

1970년대	1980년대	1990년대	2000년대	2010년대
국도포장 본격화 및 고속도로건설	국도 및 주요 지방도 포장완료	고속도로망 2배 확충 및 국도 확장 본격추진	간선도로망의 연계 확 충 및 환경·안전강화	녹색성장 지원 및 도로 투자 효율화 제고
지방균형개발에 중점	국민생활환경 개선에 중점	국도간선도로망 확충과 교통에로 해소에 주력	이용자중심·교통 효율 극대화 및 지방분권· 국도 균형개발 촉진	혼잡완화를 통한 CO ₂ 저감 및 용량증대 중심 의 사업 유형 다양화

발된 고속국도망은 고도경제성장을 위한 기반시설로서 크게 기여하였으며 80년대 초반에는 국가경제의 안정적 운용에 따라 도로 투자규모는 위축되었으나 국도와 지방도의 포장률이 상당부분 제고되었다.

1989년부터 도로사업특별회계를 설치하여 도로부문 투자 확충의 전기를 마련함으로써 고속도로망 확충 및 국도 확장을 본격 추진하였으며 2000년대에는 도로정비기본계획 등 도로부문 종합계획을 수립하여 중복투자 방지 및 환경 안전의 극대화를 추구하였다.

2010년대에는 『제2차 도로정비기본계획』(11.6)의 '전국 간선도로망(7×9)계획'에 따라 '12년 말까지 고속도로 4,043km를 개통하였고, ITS(지능형교통체계)구축 등을 통한 국민 편의제고를 위한 효율적 도로운영관리에 힘써 왔다. 또한 친환경, 녹색 교통을 구현하고, 안전한 도로를 만들기 위한 각종 정책을 펼쳐왔다.

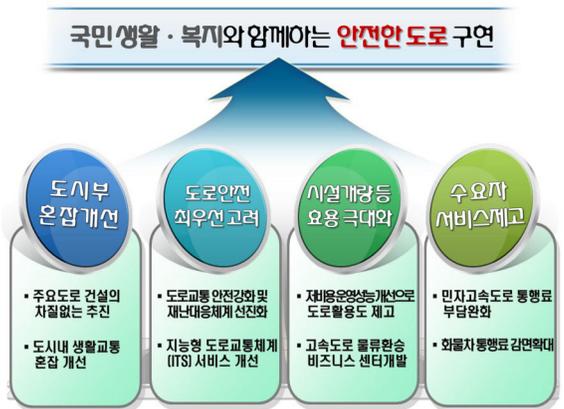
하지만 최근의 흐름은 사회양극화 해소 및 복지정책의 강화 등을 위해 SOC 예산의 축소가 이어질 것이며, 특히 도로투자의 경우 그 감소세가 심화될 것으로 전망된다. 또한, 도로에 대한 국민들의 요구가 변화하고 있어 도로의 기능적인 측면에 더해 문화와 환경적인 측면이 강조되고 있으며 고질적인 교통혼잡해소, 교통사고경감 등 운영효율화 분야에 대한 관심도 증가하고 있다.

따라서 금년도 도로정책은 이러한 큰 사회적인 흐름에 맞춰, 국민이 불편을 느끼고 있는 사항을 개선하는 것을 최우선 목표로 두고 방향을 설정하였다. 즉, 그간 확충된 도로인프라 하에서 국민의 안전·복

지를 향상시킬 수 있는 '국민생활·복지와 함께하는 안전한 도로구현'을 새로운 정책목표로 삼아 추진할 것이다.

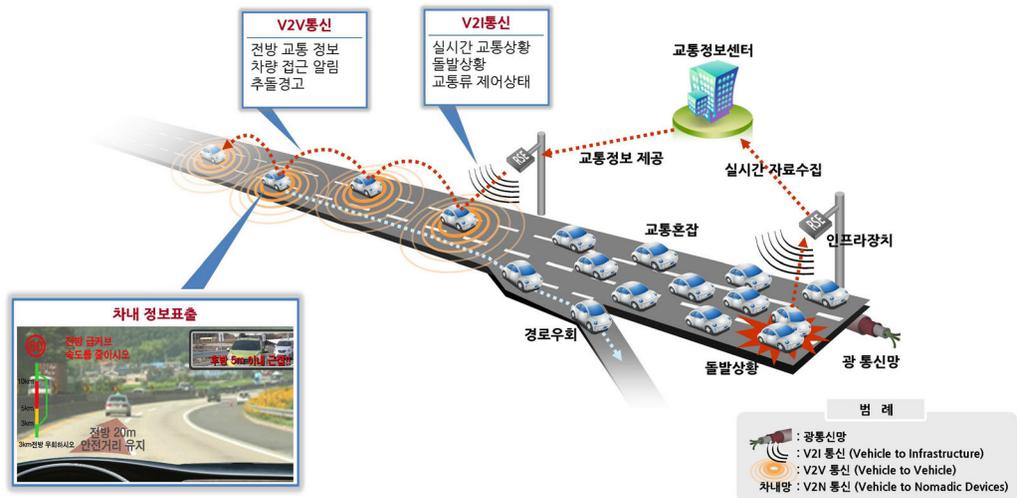
3. 새정부 초기의 도로정책 방향

2013년 도로정책은 국민생활·복지와 함께 하는 안전한 도로 구현을 목표로 도시부 교통정체 해소/안전성 향상/기존 시설의 운용 효율화/대국민 서비스 개선에 중점을 두고 추진해 나갈 예정이다.



3.1 도시부 혼잡 개선

그동안의 도로정책이 국가간선망 등의 '시설확충' 위주였다면, 이제는 교통정체가 심한 도시부 혼잡개



C-ITS 서비스(예)

선을 위한 '운영개선' 위주로 사업을 전환하여 저비용으로 교통혼잡을 개선해 나갈 계획이다.

부족한 재원으로 도로투자 효율성을 극대화하기 위해 혼잡권역 도로망 및 순환망 확충에 집중투자할 예정이며, 현재 진행 중인 주요 도로의 경우에도 교통안전 및 소통연계성, 교통지체해소에 더욱 중점을 두고 추진해 나갈 것이다.

특히, 도시내 혼잡이 발생하는 구역별 정체원인 분석을 통한 운영기법 개선, 수요관리, 대중교통시설 개선 등 맞춤형 대책을 수립하여 저비용·고효율 성과를 이뤄낼 것이다. 이를 위해 '도시 생활교통 혼잡도로 개선사업'을 추진하여 '20년까지 혼잡도로의 통행속도 30% 향상을 목표로 노력 중에 있다.

3.2 도로안전 최우선 고려

우리나라의 교통사고로 인한 사회적 손실은 약 13조 원으로 국가예산의 6.4%에 달하는 큰 손실이다. 사망자수는 OECD 평균 1.1명의 2.4배 수준인 2.64명으로 31개국 중 29위를 차지하는 수준이다.

* C-ITS란, 차량-차량, 차량-시설 간의 양방향 통신을 통해 차량 간격 등의 정보를 실시간으로 제공하여 안전성을 확보하는 교통체계

따라서 운전자 부주의로 인한 교통사고를 예방하기 위해 고속도로, 국도에 졸음쉼터를 확대(25개소)해 나갈 것이며, 사고가 많이 발생하는 곳이나 도로 구조가 취약한 곳(118개소)은 집중적으로 개선할 것이다. 뿐만 아니라, 차세대 ITS(C-ITS)* 시스템도 도입하여 첨단 도로안전체계도 구축해 나갈 예정이다

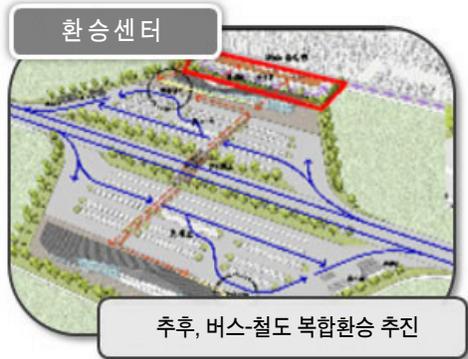
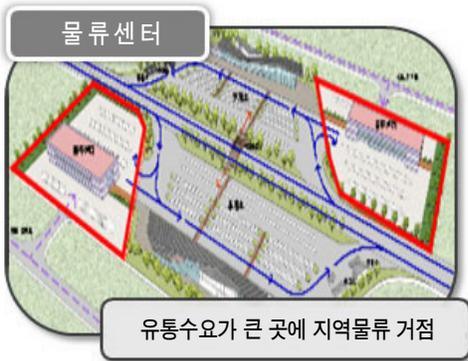
3.3 시설개량 등 효용 극대화

도로간 연계부족, 정차 및 상습지체로 인한 불편을 기존 인프라 활용 극대화를 통하여 저비용으로 개선할 계획이다. 이를 위해 도로간 연계강화, 고속도로 운영개선, 도로의 품격향상 등을 목표로 다양한 방안을 검토 중에 있다.

저비용 운영, 성능개선을 통한 도로활용도 제고방안

도로간 연계강화	고속도로 운영개선	도로의 품격향상
간선도로 상호간 연계강화를 위한 • 성능개선 - 교차로, 진입로 • 교통관리 - 신호개선, VMS표출	• 무정차 고속도로 - 슬립형 하이패스 - 무정차요금시스템 • 무정차 고속도로 - 램프미터링 - 갓길차로제 - 가변속도 제어	• 편안하고 쾌적한 도로환경 제공 - 경관도로 정비 - 휴게소 개선 - 하이패스IC 확대

기존의 도로가 지역간 이동이라는 교통 본래의 기능에만 그 목적이 있었다면, 향후의 도로는 사람이 모이고 즐길 수 있는 공간으로 탈바꿈해 나갈 것이다. 이를 위해 고속도로에 물류·환승 비즈니스 센터를 설치하여 지역문화, 복지, 물류의 거점으로 육성해 나갈 계획이다.



휴게소의 새모습 - 물류·환승·비즈니스 센터

3.4 수요자 서비스 제고

마지막으로, 도로분야 대국민 서비스를 향상시켜 나갈 것이다. 민자고속도로 통행료 부담 완화를 위해 노력할 것이며, 도로 교통정보도 누구나 쉽게 무료로 이용할 수 있도록 개방해 나갈 계획이다. 또한, 경관 도로정비 및 하이패스 IC 확대 등을 통해 국민이 더욱 편리하고 쾌적하게 도로를 이용할 수 있도록 지원해 나갈 것이다.

이외에도 도로에서 해외진출 활성화 및 미래의 도로를 위한 지속적인 연구개발에 힘쓸 것이다.

도로분야 국제협력·교류강화 및 해외시장정보의 수집·제공 등을 통하여 국내 도로기술의 국제적 위상을 제고하고 국내 기업들의 해외진출을 적극 지원할 것이다.

또한 선진국에서는 ITS 및 자율주행 등 ICT 기술을 이용한 첨단도로기술이 미래 성장동력으로 그 중요성이 증가하고 있는 추세이다. 이런 추세에 맞춰, 우리나라에서도 최근 시범사업으로 큰 이슈가 되었던 스마트하이웨이 사업 및 그간 축적된 첨단도로 기술을 바탕으로 영화에서만 보던 자율주행도로의 실현을 위해 장기간 지속적인 연구개발을 수행할 것이다.

4. 복지·창조경제를 선도하는 행복한 도로

앞으로 중점적으로 추진할 도로정책은 최근 주요 이슈인 복지·창조경제와 별개가 아니다.

복지정책이 국민의 삶의 질을 높이고, 누구나 행복하게 살 수 있도록 하는 정책이라는 점에서, 도로정책이 곧 복지정책이다. 모든 국민이 하루 최소 1시간 이상을 도로에서 보낸다는 점을 감안하면, 도로에서 보내는 시간을 안전하고, 편안하고, 행복하게 만드는 것은 그 무엇보다 중요한 복지정책이라고 할 수 있기 때문이다.

또한 앞으로 우리나라의 첨단자동차가 자율주행

