

도로의 인문학



신 부 용 | 한국과학기술원 교수

1. 배경

‘도로의 인문학’ 아마 처음 인쇄되는 글자가 아닌가 하여 우선 배경 설명이 필요할 것 같다. 지난 5월 한국건설기술연구원 노관섭박사는 도로 관련 원로 전문가들을 초청하여 ‘도로의 길을 찾아서’라는 제하에 도로문화 세미나 시리즈를 시작하였다.

이때 노박사는 도로문화란 ‘사람과 화물의 이동을 도모하는 도로와 관련하여 인간이 가지는 신념 및 행동양식과 그 결과’라고 정의하고 ‘도로관리자가 만들어내는 도로시설물의 문화적 가치를 포함하는 물질문화와, 운전자나 보행자 등 도로이용자의 마음가짐·절차·태도 및 행동양식에 관계되는 정신문화로 구분될 수 있으며 결국 도로와 관련된 교통문화, 건설문화 그리고 문학, 미술, 음악 등의 문화예술을 아우르는 광범위한 문화 객체라 정의할 수 있을 것’이라 하였다. 그는 이러한 정의 하에 창조경제, 복지, 그리고 문화가 융합되고 접목된 도로가 무엇인지를 정립하고 도로 분야의 나아가갈 방향을 모색하기 위하여 앞으로 연속적인 전문가 토론회를 열 것을 천명하였다. 그 후로 매달 열린 토론회에에서 여러 전문가들이 도로문화에 대한 개념을 정리하였으며 이를

바탕으로 ‘도로의 인문학’이라는 명제에 대한 글을 쓰게 된 것이다.

첫 번째 토론회에서 평화데이터시스템의 박태권 박사는 도로의 역사를 조명하고 미래지향적 도로문화 구축을 위한 연구 로드맵을 제시하였다.

박태권 박사는 우리에게 고속도로의 개념조차 제대로 소개되지 않았던 1960년대 말 건설부 도로과의 토목기사로서 박정희 대통령에 의해 설계가 완성되기 전에 서둘러 착공부터 했던 경부고속도로 설계와 건설을 진두에서 지휘했던 우리나라 도로 발전사의 산 증인이다.

그는 이 발표에서 이제라도 기초연구의 자세로 돌아가 체계화된 연구를 통해 선진적 도로문화를 재구축할 것을 촉구하고 사회·정치면의 연구과제(특히 대형도로사업이 선거공약에 의해 결정되는 폐단을 근절하는 방안)와 창조경제·도로기술면에서 국민이 공감할 수 있는 도로건설의 직간접 경제적 효과를 종합적으로 평가하는 방안 개발 등 5대 연구과제를 제시하였으며 인문학면에서도 전 국민의 행복과 복지의 균형발전을 위한 도로/교통 문화 정책연구 과업을 제시하였다.

두 번째 토론자로 나선 이창림 전 도로기술사 회

장은 우리나라 이공계를 대표하는 철학자라고 할 수 있는 분이다. 그는 인류의 문명 발전은 과소비와 에너지 과용을 강요했고 이는 기후변화와 자연과피에 의한 환경문제를 일으킬 뿐 아니라 유해폐기물과 핵 폐기물의 투기로 지구를 위기에 몰아넣고 있다고 주장하며 도로와 자동차의 급속한 보급이 이와 무관하지 않음을 지적했다. 인류는 지속가능 기술을 개발하고 기후변동에 대비하여 국제적 협력을 모색한다고 하지만, 환경의 악화속도를 다소 늦추는 정도의 효과에 미칠 뿐 문제의 심각도는 점점 커지고 있음을 경고했다. 결국 환경문제의 최후보루는 우리의 정신적 대응과 생활방식의 전환에 있으므로 도로의 경우에 있어서도 효율과 경제성을 녹색정치 이데올로기로 승화시켜야 하며 더 긴 교량, 더 빠른 고속도로보다는 도로의 보편적, 사회적 가치를 어떻게 균형 분배하여야 하는가를 연구하여야 할 때라고 주장하였다.

세 번째 발표는 평생을 도로기술자로서 정부의 도로정책과 행정을 이끌어 온 남인희 박사가 말아서 문화로서의 도로와 발전방향이라는 제하에 우리나라 뿐 아니라 세계의 도로발달사와 향후 과제를 제시하고 도로를 만드는 문화와 이용자 문화를 구분하여, 미래 사회에 대한 도로인으로서의 책무를 정리해 주었다.

마지막 발표에서 동부엔지니어링 기술연구소장 손원표 박사는 '도로문화 속에서 경관의 자리잡기'라는 제목 하에 아름다운 나라에서 훌륭한 인재가 배출되고 미래의 꿈을 펼치게 되며 이를 위해 북유럽 사람들은 혹독한 자연여건 속에서도 '인간과 자연의 공존'을 주창하며 자연공간을 마음 속 공간으로 담아내고 있음을 볼 수 있는데 비해 우리 도로는 주어진 속도를 내기 위해 경제적이고 안전한 기능위주의 도로를 설계하는 데서 멀리 나가지 못하고 있다고 지적하였다.

그는 이상적인 도로는 도로의 이동성과 공간기능이 적절히 확보되면서 주변 자연환경과 조화를 이루고, 이용자의 편의가 보장되며 역사·문화가 연계되

어 노선별·지역별 테마가 구현된 도로라고 주장하며 도로기술자는 사회의 기반을 만드는 주역이라는 자부심으로 도로를 통하여 다양한 전제와 조건을 조화시켜 새로운 '문화가치'를 창조하여야 할 것이라고 결론지었다.

2. 인문학 들여다보기

배경설명이 되었으니 이제 본론으로 돌아와 글의 제목부터 살펴본다.

주어진 제목이 '도로의 인문학'이므로 우선 인문학이 무엇인지부터 알아보아야 할 것이다. 그런데 인문학이란 말은 많이 들어 보았지만 정작 그것이 뭐냐고 하면 부끄럽지만 대답을 못하겠다. 아마 공학도들 중에는 필자와 비슷한 사람이 상당 수 있지 않을까 싶어 그런 분들과 함께 인문학이 무엇인지 좀 더듬어 보도록 하기로 했다.

백과사전을 보면 인문학은 '인간의 사상 및 문화를 대상으로 하는 학문 영역'이라고 하는데 잘 와 닿지 않는다. 그래서 더 찾아보니 '자연을 다루는 자연과학에 대립되는 영역'이라는 보충설명이 있는데 이것이 좀 도움이 된다. 그렇다 자연과학이라는 말은 별도의 설명이 없이도 이해할 수 있으므로 최소한 인문학이라는 것의 범위가 보인다. 그래서 '자연과학은 객관적으로 존재하는 자연현상을 다루는 데 반하여 인문학은 인간의 가치탐구와 표현활동을 대상으로 한다.'는 설명으로 어느 정도 이해가 가지 않았나 싶다. 또한 미국 국회법에 의해서 규정된 바에 따르면 언어(language)·언어학(linguistics)·문학·역사·법률·철학·고고학·예술사·비평·예술의 이론과 실천, 그리고 인간을 내용으로 하는 학문이 이에 포함된다고 한다.

그러나 이렇게 학문의 갈래나 종류를 다 들어가며 이런 것이 인문학이라고 하기는 우리들 같은 자연과학도들에게는 마뜩치가 않다. 학문의 종류가 한두 가지가 아닐 것이기 때문에 무엇이 인문학이

고 무엇이 아니다 라고 판단하다가는 한이 없을 것 같다. 예를 들면 역사와 예술이 인문학에 포함되느냐 안 되느냐에 대해서는 학자들 간에 이론이 있다는 것이다.

한편 경제학이 인문학이라고 주장하지는 않는다. 그렇다면 인문학에 대한 좀 더 쉬운 정의를 내릴 수 있을 것 같다. 즉 숫자가 개재되는 다시 말해 수치 분석이 필요한 학문은 인문학이 아니다 라고 하자는 것이다. 이 잣대만 가지면 적어도 인문학인지 아닌지 쉽게 알아 낼 수 있을 것이라 본다.

‘수치분석이 없는 것이 인문학’이라는 정의를 스스로 내려놓고 필자는 내가 공학도라는 것에 대해 잠깐 우울감에 빠졌다. 수치분석 없이 어떻게 사물을 판단한다 말인가? 인문학은 아마 매우 애매모호한 학문이겠구나 하고 생각한 것이다. 그러나 정말 인문학을 아는 독자들은 필자를 비웃을 것이다. 몰라도 한참 모른다고. 인문학은 숫자를 쓰지 않고 분석과 판단을 하는 과정에서 정교하고 반박할 수 없 치밀한 논리로 대할 수 있다. 반면, 자연과학도들은 숫자에만 의존하기 때문에 계산식을 세워 답이 나오면 그것으로 만족하고 더 이상 반론이 없다. 그래서 결국 자연과학도들이 단순해지는 모양이다. 인문학자들에게는 숫자와 같은 확실하고 단순한 답 하나 만으로는 안되는 모양이다. 학문을 연구하기 위해서는 혹은 사물의 진위를 가려내기 위해서는 남을 설득할 수 있는 논리를 개발해 내야 하는 데 그것이 수치분석처럼 단순한 것이 아니기 때문에 그들의 논리는 자연과학도들이 이해하지 못할 정도로 정교하고 치밀해지고 또 때로는 유연해지는 것 같다.

자연과학에서 수치분석을 하려면 먼저 범위나 대상을 정하여야 한다. 그러니 아무리 완벽한 계산을 해도 결국 그 안에서만 맞는 얘기이다. 이렇게 불안정한 조건으로는 남을 설득할 수 없을 것이다. 인문학에서는 이러한 허점을 피하기 위해 종합적인 분석이 이루어진다. 결국 인문학이 자연과학보다 치밀하고 정교하고 유연하기까지 하며 포괄적 분석을 기조

로 하는 학문이 아닌가 한다. 그렇다고 모든 인문학적 분석이 다 자연과학적 분석보다 더 합리적이고 정교하다는 것은 아니다. 그 반대가 아닐 뿐이다.

예를 들어 교통정책을 세운다고 하자. 자연 과학도들은 정책대안을 만들고 각 대안을 집행할 경우 사회적 비용과 편익을 계산하여 그중에서 가장 편익이 크거나 혹은 비용에 비해 편익이 상대적으로 가장 큰 대안을 선택하기 위해 복잡하고 정밀한 공식을 세워 이를 계산하여 결과에 도달할 것이다. 그리고 그 결과를 최선의 대안이라고 제시할 것이다. 그리고 누가 다른 대안을 택하려 한다면 그를 옳지 않게 생각할 것이다.

그러나 정책의 선택은 계산이 옳다고 이루어지는 것은 아니다. 자연과학도가 최선의 대안이라고 내놓으면 그 대안은 자연과학도의 손에서 떠나갔을 뿐 정책이행을 위해서는 새로운 논리와 판단이 시작된다. 산업계의 사람들은 그 정책이 자기 사업에 어떤 영향을 미칠 것인지를 계산하여 반대하거나 지원할 것이고 무역업에 종사하는 사람은 그것이 외화를 벌 수 있는지 없는지를 판단하려 할 것이다. 그리고 이러한 주장들은 결국 정치가들이 취합하고 그들의 판단을 가미하여 최종 결론을 내릴 것이다. 잘 아는 사실이지만 정치가들은 이 정책이 나에게 표를 가져다 줄 것인지 아닌지가 가장 중요하다. 그리고 이들 정치가가 소속된 정당에서는 자기 정당이 국민의 지지를 얻는데 도움이 될 것인지 아닌지를 따져야 한다. 결국 표를 가진 국민이 정한다는 얘기다. 이들이 최종적으로 결정한 정책은 자연과학도들이 판단한 최선의 대안과 판이하게 다를 수 있다. 정확한 계산에 의해 도출한 결과를 무시하고 자신들에게 유리한 결정을 내렸다고 이들을 반사회적이고 반국가적으로 볼지 모르지만 이들이 택한 방법은 민주적인 절차를 밟은 것이라고 할 수 있으며 그렇다고 민주주의는 옳지 않은 결론을 내릴 수 있어 그 자체를 부정하려는 자연과학도는 없을 것이다. 이것이 자연과학과 인문학의 차이를 어느 정도 설명해 줄 것 같다.

3. 도로의 인문학

3.1 대상자

위에서 논한 것을 바탕으로 인문학 관점에서의 도로(이를 도로의 인문학이라 하자)를 정의하자면 ‘수치계산과 무관한 도로의 면모’라 할 수 있을 것이다. 도로의 계획이나 설계는 모두가 수치계산에 근거를 두어야 하므로 이 때 사용한 모든 가정(假定)과 요소는 물론 이를 이용하여 만들어진 설계치를 제외한 도로의 모습이라고 할 수 있을 것이다. 이는 또한 도로 기술자가 아닌 사람의 눈으로 보는 도로이다.

그렇다면 도로 기술자는 누구일까? 도로 기술자에도 여러 계층이 있다. 기본조사와 타당성 조사를 하는 계획가, 기초설계, 예비설계, 실시설계를 하는 설계자, 도로 건설에 참여한 사람, 보수나 유지관리에 참여하는 사람, 그리고 운영에 참여하는 교통공학자들이 그들일 것이다. 이들을 도로인이라 부르자. 이들, 즉 도로인에게 보이는 도로는 인문학적 도로가 아닐 것이다. 공학적 도로인 것이다. 예를 들자면 도로의 곡률이 너무 급하게 변해 사고 위험이 있겠구나, 제한속도를 줄여야겠구나, 도로의 교차각이 예각이라 역시 사고 위험이 따르겠구나 하는 등이다. 그러나 이 글은 인문학적 관점에서 보는 도로가 대상이기 때문에 도로 기술자의 눈에 보인 도로는 더 이상의 설명을 피하고자 한다. 대신에 비도로인은 누구인지 그들을 찾아 내 그들이 도로를 어떻게 보는지 알아봐야 될 것이다.

비도로인은 크게 도로 사용자와 비사용자로 나눌 수 있을 것이다. 또한 사용 비사용을 떠나 도로로부터 덕을 보는 사람들과 피해를 보는 사람들이 있을 것이다. 그리고 도로와 아무런 관련이 없어 관심도 없는 사람들이 있을 것이다. 이들 무관한 사람들도 논의에서 제외하자.

도로의 덕을 보는 사용자 중에는 운전자, 탑승자, 보행자, 자전거 타는 사람, 운수업자, 관광업자, 관광객 등 흔히 말하는 도로 사용자가 있고, 통행 이의

의 목적으로 도로 공간을 이용하는 주정차하는 사람, 노점상인, 노상에서 휴식이나 오락을 하는 사람이 있으며 차량과 자전거 등의 생산 판매 수리와 관련된 일에 관여하는 사람, 도로시설의 유지관리자, 도로상의 교통을 관리하는 자, 그리고 보험업과 금융업자들, 도로건설로 땅값과 집값이 오르는 등 간접적 이익을 보는 사람들도 도로를 사용하지는 않지만 수혜자라 할 수 있다. 이들은 도로가 많으면 많을수록 좋아할 것이다. 도로를 예술의 대상으로 삼는 경우도 많다. 또한 도시계획에서 도로망계획이 얼마나 중요한가?

도로는 이렇게 도로인이 알건 모르건 여러 방면으로 활용되며 여러 시각에서 보여진다. 도로를 사용하지만 도로의 피해를 보는 사람도 있을 것이다. 예를 들어 교통사고를 당한 사람 중에는 도로의 존재 자체를 원망하는 사람이 있을 것이다. 도로의 비사용자 중에 도로의 피해를 보거나 도로가 없었으면 하는 사람들이 상당수 있을 것이다. 도로 건설로 토지를 불리한 조건으로 수용당하는 사람, 도로가 자기 땅, 특히 농토를 차단하여 피해를 보는 사람, 도로 건설로 물길이 달라져 피해를 보는 사람 등이 그 예이다. 또한 도로 주변 사람들은 공해와 소음으로 시달릴 것이다.

이 외에도 도로와 관련하여 많은 사람이 있을 것이며 이들이 모두 도로에 관심을 가질 것이다. 이렇게 볼 때 그 숫자도 많고 관심의 종류도 다양하여 놀랄 수밖에 없다. 도로인들이 도로를 설계하고 건설할 때 이런 사람들의 입장을 다 생각해보지는 않았을 것이다. 이 기회에 도로인들이 도로의 중요성을 다시 한 번 깨닫고 도로인으로서의 긍지를 새롭게 할 수 있지 않을까 한다.

3.2 이 글의 목적

도로의 인문학이라고 명제를 붙여 장황하게 인문학이 무엇이고 도로를 인문학적 관점에서 볼 때 보이는 대상자들도 찾아보았다. 그보다 이전에 ‘도로

문화'라는, 역시 도로인에게 생소한 명제를 붙여 몇 달 동안이나 원로 전문가들이 머리를 짜 내었던 것이다. 과연 이렇게 하는 목적이 무엇일까? 왜 도로 문화니 도로의 인문학이니 하고 새로운 술어를 만들어 거론하고 인문학적 관점을 인공적으로 만들어 내려고 하는 것일까? 단순히 도로문화라는 술어의 정의를 정하고 인문학이라는 새로운 학문체계를 잡기 위해 하는 일은 아닐 것이다. 한국건설기술연구원이 애초부터 목적을 정하고 하는 일이었는지는 모르겠지만, 그러나 이렇게 거창한 공을 드린 이상 목적 없는 과업이었다고 끝을 낼 수는 없을 것이다. 목적을 후천적으로라도 찾아야겠다는 것이다.

첫째 목적을 필자는 도로인들의 시야를 넓히려는데 두었다. 이렇게 쓰지 않던 관찰능력을 발휘하여 도로의 세계를 더 넓게 더 깊게 봄으로서 도로인의 시야가 넓어지고 사명감이 커져 차후 보다 더 많은 국민에게 혜택을 베풀고 피해를 줄여 도로가 더 많은 사람들로 부터 사랑을 받도록 하자는 것이다.

이는 도로의 사회적 가치를 극대화하는 공식을 만들어 냄으로서 가능해 질 것이다. 돌이켜 보면 상당수의 도로 건설사업이 투자비의 규모에 비해 지나치게 정치적으로 결정되거나 허술한 타당성 조사로 결정하는 사례가 많았다. 그렇지 않은 경우라 해도 도로건설의 논리는 지나치게 단순했다고 볼 수 있다. 흔히 도로상 A지점의 혼잡이 극심하여 우회도로를 만든다든지, AB 구간의 혼잡을 덜기 위해서 대체 도로를 만든다는 논리를 앞세운다. 그 혼잡이 왜 일어나는지, 그 혼잡을 푸는 방법이 도로 증설 밖에 없는지는 분석하지 않는다. 다만 도로를 증설한다는 결론부터 맺어 놓고, 그 다음부터 경로와 도로 규모를 결정하는 것을 타당성 분석이라고 한 것이었다. 사회적 가치를 극대화한 도로, 더 많은 사람에게 더 많은 혜택을 줄 수 있고 피해를 최소화한 도로를 만들 때 도로인은 사회로부터 존경과 사랑을 받게 될 것이다. 지난 번 도로문화 세미나에서 필자는 '도로문화는 도로인이 사랑받고 긍지를 갖게 하는 에너지'라 말한 적이 있다. 이러한 문화를 키워가는 것이 이 글의, 그

리고 도로 인문학의 첫째 목표가 아닌가 한다.

또 한 가지 목표는 도로인의 권익을 높이자는 보다 이기적인 것으로 잡고자 한다. 최근 우리가 건설시대를 지나 복지시대로 진입함에 따라 건설물량은 자연스럽게 줄어들고 있다. 많은 도로인들이 일자리를 잃고 있는 것이다. 그렇다면 이 새로운 세대에서 어떻게 해야 할 것인가? 이제 도로인들은 복지시대에 맞는 도로 일을 만들어 내야 한다. 도로건설의 목표를 복지시대에 맞게 조정하고, 복지를 높이는 도로체계가 어떤 것인지 연구해 보아야 한다. 그러려면 지난 시대에 도로인들이 추구한 도로는 어떤 것이었는지를 반성해 보아야 한다. 이는 이미 앞에서 일부 언급된 바와 같이 지난 시대 도로의 주업무는 타당성이 있는 도로를 찾는 것이었다고 할 수 있다. 즉 건설을 위해 우선순위를 찾는 것이 주된 업무였던 것이다. 지난 시대에 도로 건설의 최대 수혜자는 건설업자와 설계업자였다고 하면 지나칠까?

이제 도로건설 자체가 주가 아닌 방법, 건설 물량은 최소화하면서 도로체계의 사회적 가치를 높이는 방법을 찾아내야 하는 것이다. 그동안 이러한 면을 등한시 다루어 왔기 때문에 눈을 조금만 돌려도 찾아 낼 수 있다. 즉, 10km의 도로를 건설하던 돈으로 100km의 도로기능을 높여 10배의 사회적 가치를 창출할 수 있다고 보는 것이다. 10km 건설로는 10명의 도로인이 혜택을 보았다면 100km의 기능개선 사업에서는 100명의 도로인이 혜택을 볼 수 있을 것이다. 1대의 건설중장비 대신 도로인 100명의 머리가 사용될 것이며 한 달에 해치우던 일이 1년이 걸릴 것이다. 이래서 도로인들은 설계편람을 집어던지고 창조적 분석을 하는 머리 쓰는 기술자로 변모되어야 할 것이다.

도로의 사회적 가치는 자동차가 빨리 달리는데서 오는 것이 아니다. 좀 느리더라도 더 많은 사람이 더 안전하게 가고자 하는 곳에 가도록 하는 것이다. 이는 도로공학의 문제가 아니라 교통공학의 문제라 할 것이다. 그렇다. 도로공학이란 학문은 설계편람을 만들어 내는 것이 거의 전부이다. 게다가 도로 설계

편람은 도로 구간, 즉 선형부분을 위한 것이 대부분이다. 선형구간에서는 도로의 기능 중 가장 단순한 기능인 '주행' 만이 이루어질 뿐이다. 이제 도로인들은 주행이 아닌 도로의 다른 기능을 연구해야 한다. 도로 상에서는 주행 이외에 회전, 정지, 대기 등의 기능이 일어나며 사용자에게 가장 큰 문제는 정체이다. 도로인들이 이러한 일이 도로 일이 아니라고 외면할 것인가? 이러한 일을 해결함으로써 사회적으로 사랑받는 도로가 될 것임을 알아야 한다.

과거 도로인은 인문학적 시야가 부족했다고 볼 수 있다. 되도록 넓고 곧바른 도로를 만들어 설계와 시공이 쉽도록 하고 공사비는 크게 하여 도로인의 노고는 줄이고 건설업의 수익을 높이는 방향으로 흘러온 면이 없지 않았다고 보는 것이다. 설계에 공을 들이려면 시간이 많이 걸려 설계사업의 수익성이 떨어진다는 압력과 타협해야 했으며 또한 도로 사용자의 편익을 높이기 위해 다소 정교한 설계를 하려면 설계시간이 부족하고 시공이 어렵다는 압력을 받았을 뿐만 아니라 건설비를 줄여 국가 예산을 아끼는 설계를 하려하면 공사비가 줄어 이에 따라 설계비가 줄어 든다하여 기피해 왔던 것도 사실이다. 이러한 태도로는 도로인이 사회의 존경을 받기 어려웠고 도로인 스스로 떳떳하지 못했던 것이다. 이제는 시야를 넓혀 모든 도로 사용자와 비사용자에게 혜택이

극대화되는 도로를 설계 건설하도록 근본적인 전환점이 필요한 때이다.

이러한 방향으로 나가려면 다양한 노력이 필요하다. 특히 도로행정 지도자들의 희생적인 노력이 있어야 한다. 도로행정의 대상을 도로망체계 전체로 확대하고 행정의 목표를 건설로부터 과감히 탈피하여 문제점 탐색과 해결에 두어야 할 것이다. 이러한 행정은 도로업무가 아니라고 생각하지 말아야 한다. 분명히 도로 위에서 일어나는 일이며 사실상 아무도 하지 않고 있기 때문에 누군가가 개발해야 하는 업무이다. 그리고 이 문제를 풀 수 있는 사람을 길러내야 하며 그 첫 대상자는 현재의 도로인이라는 것을 알아야 할 것이다. 차체에 필자가 가장 목청 높여 주장하고 싶은 것은 현재 건설비의 비율로 쳐주는 도로인의 두뇌활동에 대한 보수체계부터 고쳐야 한다는 것이다.

이러한 일을 하기 위해 도로인들은 더 많은 실력을 기르고 발휘해야 할 것이며 반드시 얻어야 하는 데도 얻기 어려운 것은 싸워서라도 얻어내야 한다. 그렇게 해야 결과적으로 더 많은 존경과 더 높은 경제적 지위가 따르리라 본다.

결국 도로의 인문학은 인문학적 도로를 만들어 내는 기술이고 이 기술을 확립시키는 것은 우리들 도로인들을 살리는 길이 될 것이다.

회비 납입 안내

회원 여러분께서 납부하시는 회비는 학회 운영의 소중한 재원으로 쓰이고 있습니다. 회원 제위께서는 체납된 회비를 납부하시어 원활한 학회운영에 협조하여 주시기 바랍니다.

- 회비납부는 한국씨티은행 : 102-53510-243
(예금주(사)/한국도로학회)
- 지로번호 : 6970529

〈학회사무국〉