

● 설문조사

도로정책관련 여론선도층 설문조사 보고서

I. 조사개요

1. 조사목적

본 조사는 도로정책관련 여론선도층의 의견을 수집·분석하여, 향후 도로정책 관련 대안 마련에 활용할 수 있는 기초자료로 제공하는데 그 목적이 있다.

교수-서울대, 연세대, 고려대 등 14개 대학 관련학과 교수
 연구원-관련 연구소 박사급 연구위원 또는 경력 5년 이상 연구원
 기업체-관련 업체 엔지니어, 중간관리자급(건설회사 및 엔지니어링회사)

2. 표본설계

- 조사대상: 기자-언론사(중앙일간지, 경제지, 방송사) 경제부·사회부 기자

- 표본크기: 208명(유효표본)

기자(50명), 교수(50명), 연구소(54명), 기업체(54명)

- 표본추출방법:집단별 할당추출(Quota Sampling)

3. 실사설계(Fieldwork)

| | | | | |
|--|--|---|---|--|
| 조사 방법 | 조사원 방문, 응답자 자기기입식 | | | |
| 조사 도구 | 구조화된 질문지(Structured Questionnaire) | | | |
| 면접원 선정 | 면접원 교육 | 면접원 통제 | 검증 | 실사 기간 |
| <ul style="list-style-type: none"> • 한국갤럽에 등록된 전문면접원 중 적격자 선발 | <ul style="list-style-type: none"> • 조사방법과 내용 등에 대한 Orientation 및 연습면접 실시 →비표본오차의 최소화 | <ul style="list-style-type: none"> • 매일 질문지를 배부/회수/검토하는 1일 통제 시스템 →면접원에 의한 오차의 최소화 | <ul style="list-style-type: none"> • 완성된 질문지 중 20% 이상을 무작위 추출, 본 연구소 검증원이 재검증 실시 →응답의 신뢰성 확보 | <ul style="list-style-type: none"> • 2000년 6월 13일~26일 |

II. 주요 조사결과 분석(요약)

1. 도로투자우선순위

- ▶교통시설특별회계상의 SOC시설 중 상대적

으로 더 집중 투자되어야 할 시설로는 단연 도로가 가장 많이 꼽혔고, 도로 중에서도 고속도로를 우선적으로 중점 투자해야 한다

는 견해가 우세하였다. 그러나 일반국도나 도시내 도로를 우선적으로 투자해야 한다는 견해도 적지 않았는데, 특히 기자층에서는 도시내 도로를 고속도로 보다 우선적으로 투자해야 한다는 견해가 많았으며, 기업체에서는 고속도로와 함께 일반국도를 우선시하는 견해가 높은 편이었다.

- ▶ 다른 SOC시설보다 도로에 더 집중투자해야 하는 이유로는 승용차 대수 대비 도로시설 절대부족이 도로개설로 인한 지역개발효과나 경제성 요인보다 많이 꼽혔다. 기업체에서 상대적으로 지역개발효과·지적률이 높은 편이었다.

2. 고속도로 건설재원 확충방안

- ▶ 부족한 고속도로 건설 재원을 확충하기 위한 효과적인 방안으로는 장기저리의 공공기금 투입 또는 외자유치 방안이 가장 많이 지적되었고, 통행료 인상, 국고지원금 확대, 새로운 세원의 개발 등 여러 방안이 고르게 지적되어 특별한 하나의 방안이 없음을 시사해 주고 있다.

이러한 고속도로 건설 재원 확충방안에 대한 견해는 집단별로 다소 차이를 보여 공공기금 투입 및 외자유치는 특히 연구소에서 지적률이 높고, 기자는 국고지원금 확대방안을 더 많이 지적하였으며, 교수는 통행료 인상 방안이 효과적이라는 생각이 많은 편이었다. 기업체에서는 새로운 세원의 개발을 지적한 비율이 다른 집단에 비해 상대적으로 높은 편이었다.

- ▶ 현재, 건설비의 50% 수준인 국고지원금을

확대할 경우 적정규모에 대해서는 대부분이 60% 또는 70% 정도로 약간 확대하는 정도가 좋다는 견해를 보였고, 국고지원금 확대를 위한 세원충당 방안으로는 교통세율 인상과 일반회계 전입금 규모 확대를 많이 꼽았다. 교수와 연구소에서는 교통세율 인상을, 기자와 기업체에서는 일반회계 전입금 규모 확대를 더 많이 꼽고 있다.

3. 도로건설 민자유치에 관한 견해

- ▶ 현재 3개 노선의 고속도로를 민자유치로 건설하고 있고, 민자유치를 위해서는 통행료 수준이 높게 책정될 수 밖에 없음을 주지하고, 민자유치로 고속도로를 건설하는 것에 대한 견해를 물은 결과, 찬성견해가 72.1%로 매우 높았다. 그러나 기자층에서는 반대견해가 40%로 비교적 높은 편이었다.

한편, 민자유치 고속도로 통행료 초과분에 대해서는 정부가 보조해 주는 것이 좋다는 견해가 61.1%로 우세하였으나, 연구소에서는 보조해 주는 것이 좋다는 견해와 그럴 필요없다는 견해가 반반으로 엇갈렸다.

- ▶ 고속도로 이외의 일반국도, 지방도로, 도시내도로 등을 유료도로로 건설하는 방안에 대해서는 반대의견이 62.0%로 더 우세하여, 고속도로 이외의 도로를 유료화하여 통행료를 받는 것에 대해서는 아직 반대의견이 많은 것으로 나타났다. 그러나 연구소의 경우에는 찬성율이 50.0%로 높은 편이었다.

4. 도로건설과 환경보전-환경친화적 도로건설

- ▶ 기자, 교수, 관련연구소 및 기업체 등 언론

선도층에서는 도로건설시 경제성과 환경보전 중 환경보전을 우선시해야 한다는 견해(64.4%)가 우세한 것으로 조사되었으며, 현재 도로건설시 환경친화적인 요소가 고려되고 있는지에 대해서는 40.9%가 긍정적으로 평가하였으나, 기업체에서만 긍정적 평가가 높고, 기자, 교수, 특히 연구소에서는 부정적 평가가 높은 것으로 나타났다.

- ▶ 환경친화적인 도로건설을 위해서는 터널 및 교량설치 확대와 녹지대 및 환경시설대 설치 확대, 절토면 녹화, 야생동물 이동통로 설치 등 여러 부분에 고르게 신경써야 할 것으로 지적되었다.

5. 도로안전시설

- ▶ 도로안전시설에 대해서는 대체로 만족하지 못하고 있는 것으로 조사되었는데, 특히 기자, 연구소에서 만족도가 낮았다. 우선적으로 개선되어야 할 안전시설로는 굴곡도로 개량, 중앙분리대 설치, 도로표지판 개선 등이 많이 지적되었고, 입체횡단시설 설치, 신호등 및 노면표지 개선, 시선유도표지 설치, 노면확대 등은 상대적으로 우선순위에서 다소 떨어지는 편이다. 연구소와 기업체에서는 특히 굴곡도로 개량을 우선 개선시설로 많이 꼽았고, 교수는 도로표지판 개선을, 기자는 중앙분리대 설치를 많이 꼽아, 집단별로는 다소 차이를 보였다.
- ▶ 현재 이원화되어있는 도로시설주체와 운영주체의 일원화에 대해서는 85.6%가 일원화하는 것이 좋다는 견해를 나타내었다.

6. 도로혼잡완화방안

- ▶ 바람직한 도로혼잡 완화방안으로는 대중교통시설 확대(55.3%)가 도로건설 확대(26.9%)나 자가용 차량의 이용억제(13.9%)보다 월등히 많이 지적되었고, 특히 연구소에서 그 지적률이 높은 편이었다.(68.5%)
- ▶ 대도시지역 도로혼잡 완화방안으로 자가용 차량의 5부제를 실시하는 것에 대해서는 찬반견해가 반반으로 엇갈려 나타났는데, 연구소는 반대의견이 높았으며, 기업체에서는 찬성의견이 높았다.

7. 고속도로 및 일반도로 제한속도

- ▶ 현재 100~110Km/h인 고속도로 승용차 제한속도에 대해 상향조정해야 한다는 견해가 우세하였으며, 일반국도 주행최고속도(60~70Km/h)에 대해서도 상향조정해야 한다는 견해가 우세하였다. 그러나 교수층에서는 현재대로가 좋다는 견해가 다소 우세하여 차이를 보였다.

8. 고속도로 현안관련 견해

- ▶ 최근 시행한 화물차 적재함 박스화의 효과, 고속도로 버스전용차로제 실시 등에 대해 알아본 결과, 화물차 적재함 박스화의 효과에 대해서는 매우 긍정적으로 평가하고 있었으며(93.3%), 버스전용차로제에 대해서도 계속 실시하는 것이 좋다는 견해가 85.6%로 매우 높았다. 또한 고속도로의 경제발전에 대한 기여도에 대해서도 95.7%가 많이 기여했다고 인정하였다.