

# 교통영향평가 제도의 소개(1)

## - 도로를 중심으로 -



임 현 연 | 정회원 · 편집간사 · 한진개발공사 교통연구원 원장(경기대 겸임교수)

### 1. 서 론

날로 심각해지는 교통문제에 보다 적극적으로 대처하기 위하여 1982년 교통부가 IBRD 차관사업으로 수행한 서울시 교통개선방안연구를 통해 처음으로 교통영향평가의 필요성이 제안되었다. 그 후, 1985년부터 서울을 비롯한 수도권지역에서 교통영향분석이 부분적으로 시행되어 오다가 교통영향평가 제도는 1986년 도시교통정비촉진법에 법적근거를 마련하였다. 본 제도는 일정 규모 이상의 사업시행이나 시설의 설치로 인하여 예상되는 유발교통량을 예측 분석하고 교통대책을 강구하여 해당 사업지 및 시설물 내의 교통흐름은 물론 주변지역의 교통여건을 향상시켜 도시교통의 원활한 소통과 시민의 쾌적한 통행권을 확보하도록 하는 것을 주목적으로 하는 제도이다.

이런 교통영향평가를 받아야 하는 대상은 도로를 포함해 28개의 사업과 주거시설 등 37개의 시설로 본고에서는 도로와 관련된 내용을 중심으로 현 교통영향평가 제도를 1부와 2부로 나누어 소개하고자 한다.

첫번째 1부에서는 교통영향평가의 도입배경 및 법적근거, 평가시기 및 심의절차, 평가대상사업의 규모, 평가의 주요내용을 중심으로 기술하고 두 번째 2부에서는 교통영향평가의 실적 및 효과, 사례연구 등을 제시하고자 한다.

### 2. 교통영향평가제도의 개념

#### 2-1 법적근거

교통영향평가제도는 1987년 동법 시행령이 제정, 공포되면서 본격적으로 시행되기 시작하였다. 그동안 도시교통정비촉진법에 의거하여 시행되어 오던 교통영향평가는 환경·재해 등의 유사한 영향평가제도들의 실효성을 확보하고 사업자의 부담을 줄이기 위하여 1999년 12월 31일 제정된 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법에 새로이 그 법적 근거를 갖게 되는 등 6차례의 개정을 거쳐왔다.

#### 2-2 성격과 효력

교통영향평가의 성격은 사업시행자의 사업계획에 대하여 교통영향평가 기관이 실시하는 교통측면에서의 타당성 확보를 위한 행위이고 또한 사업시행자의 개별 사업계획에 대하여 관할관청 주관하에 교통전문심의기관이 실시하는 교통측면에서 공익성 및 공공성 확보를 위한 조치이다. 절차적으로는 의무적 성격을 가지나 내용적으로는 교통관계 전문가의 의견을 수렴한 결과를 행정처분에 반영하는 것이므로 협의내용을 반영하지 못할 정당한 사유가 없는 한 협의내용에 따라 대상사업 계획 또는 시설계획을 보완·조정하도록 하는 행정처분의 성격을 갖고 있다.

또한 교통영향평가의 효력은 심의가 완료되면 협의내용통보서가 발부되는데 이는 교통영향심의위원회에서 심의·의결된 내용에 대하여 관할관청에서 사업시행자에게 교부하는 증서로 사업시행자는 교통영향평가 대상이 되는 사업 및 시설물의 인·허가 또는 사업승인을 신청하는 경우 교통영향평가의 협의내용통보서를 첨부하여야 한다. 당해 관할관청에서는 협의내용통보서에 제시된 내용의 이행여부를 확인하여 인·허가 또는 사업승인을 처리하여야 하며 또한 관할관청은 준공시까지 사업시행자가 협의내용통보서에 제시된 내용대로 시행하고 있는지에 대해 사후관리를 하여야 한다.

### 2-3 필요성 및 외국의 사례

#### 1) 필요성

교통영향평가의 사회·경제적 측면에서의 필요성을 보면 대규모 건축물 및 택지개발로 인해 유발되는 혼잡비용을 최소화하고 보행자 및 차량의 안전, 녹색교통환경 조성 등 원인자 부담원칙에 따라 교통시설을 제공(민간자본의 공익적 투자)하는 것이다. 기술적측면에서는 교통 및 보행체계 등의 불편사항에 대한 합리적이고 공학적인 검토를 하고 시설물 진·출입시 주변가로에 미치는 영향을 최소화할 수 있는 방안을 검토하며 교통약자 보호를 위한 교통안전대책을 강구하는 등 본 평가에 대한 필요성은 아무리 강조해도 지나치지 않을 것이다.

#### 2) 외국사례

외국의 교통영향평가 사례를 보면 미국의 환경영향평가(EIS: Environmental Impact Statement)가 대표적으로 보고서 내용의 80% 이상이 교통영향 분석을 주된 내용으로 하고 있다. 이 분석은 특정시설의 설치로 발생되는 교통량으로 인해 대기오염, 소음 등이 생활환경에 미치는 영향을 분석하는 것으로 기준치 초과시에는 사업주에게 절대적인 규제를 할 수 있는 권한을 보유하고 있다. 캐나다 역시 미국과

유사한 기관을 설치 운영하여 교통전반에 대한 분석 보고서를 기준으로 인·허가에 활용하고 있으며 영국과 홍콩은 일정규모 이상의 시설 유치시에 TIA(Transportation Impact Assessment)를 작성하게 하여 장기적으로(보통 3~5년) 사업 시행전·후의 교통영향 문제점 진단 및 대책(주변가로와 연계문제, 주차문제, 동선체계 등)등 모니터링 제도를 운영하고 있다.

### 2-4 평가시기 및 심의절차

#### 1) 평가시기

교통영향평가의 시기는 도로사업이 평가대상일 때에 도로법 제25조의 규정에 의한 도로구역의 결정전(비관리청이 시행하는 경우에는 동법 제34조의 규정에 의한 공사시행의 허가전)에 받아야 한다

#### 2) 교통영향평가의 절차 (중앙/지방)

교통영향평가제도는 평가의 대상이 되는 도로사업의 시행시 평가대행자가 교통에 미치는 영향을 분석하여 개선대책을 제시하는 평가서를 작성한 후, 이를 교통영향심의위원회에 상정하고, 여기에서 심의, 의결을 거친 결과를 당해 사업의 승인기관장에게 통보하여 사업승인, 공사의 관리 및 감독에 이르는 절차로 구성된다. 또한 주민의견수렴(한개사업이 환경영

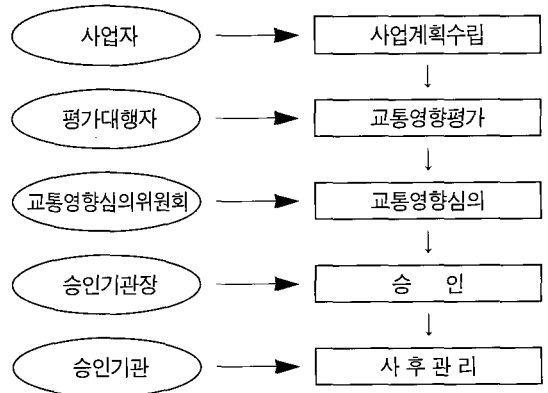


그림 1. 교통영향평가의 절차

향평가 등과 같이 평가를 받는 경우) 및 평가서작성, 협의 및 승인, 사후관리의 세 가지 단계로 구분될 수 있으며 평가의 대상이 되는 도로사업의 규모에 따라 지방 또는 중앙교통영향심의위원회의 심의를 득해야 한다.

## 2-5 법적구속력

교통영향평가제도의 법적 구속력은 평가서의 작성과 협의내용의 이행에 관련한 것으로 사업자와 평가대행자가 준수해야 할 제반사항을 위반할 경우 벌칙이나 행정처분이 가해지는바 중요한 사항을 요약하면 다음과 같다.

- 협의내용에 대한 이의신청이 있는 경우 승인기관의 장은 협의기관장의 통보를 받기 전에 당해 사업계획에 대한 승인 또는 확정을 해서는 안된다. 또한 심의절차를 생략하고 인·허가를 내릴 경우, 이것은 위법행위처분으로서 이해관계인은 행정소송으로 대응할 수 있으며, 관계 공무원은 징계 또는 탄핵소추의 사유가 될 수 있다.
- 승인기관의 장은 협의내용을 이행하지 아니한 사업자에게는 조치명령을 내리고, 이것을 다시 이행하지 아니할 경우에는 당해 사업에 대한 공사중지를 명령할 수 있다. 공사중지명령을 위반한 사업자는 벌칙이 가해진다.
- 사업착공의 통보, 공사현장에 비치해야 할 관리대상과 관리책임자의 지정 등의 의무를 위반한 사업자와 허위로 또는 부실하게 평가서를 작성한 평가대행자에게는 과태료가 부과된다. 또한 평가서를 허위로 작성한 평가대행자에게는 업무정지 또는 등록취소의 행정처분이 내려진다.

## 2-6 교통영향심의 및 협의내용 통보

중앙·지방교통영향심의위원회 구성·운영은 심의위원회 풀제를 도입하여 중앙은 29~50명, 지방은 21~40명의 위원으로 구성하고, 회의시마다 중앙은

14명, 지방은 11명의 위원을 사전 지정하여 지정인원의 과반수 이상 출석으로 회의를 운영한다.

또한 심의 결과는 가결: 평가서의 내용을 그대로 수용하여 의결하는 경우, 조건부가결: 평가서의 내용외에 특정한 의무를 부과하거나 그 내용의 일부를 변경하여도 전체의 평가내용에 영향이 없거나 경미하다고 판단되어 평가서의 내용 일부를 수정하는 조건을 붙여 의결을 하는 경우, 재상정: 평가서의 내용에 중요한 영향을 미치는 사항을 보완하여야 할 경우에 위원회의 의견을 붙여 수용불가 의결을 하는 경우, 보고: 조건부가결이 가능하나 조건의 내용이 비교적 중요하여 조건의 이행여부에 대하여 위원회가 이를 확인할 필요가 있는 경우 등이 있으며 협의기관은 협의결과를 도로사업자에게 통보해 주어야 한다.

## 2-7 교통영향평가 대상

도로사업을 포함한 평가대상 사업은 다음과 같이 총 28개 사업이며 도로사업의 경우 대상이 되는 도로종류는 고속국도, 일반국도, 특별시도, 광역시도, 지방도, 시도, 군도, 구도이고 도로연장 기준으로 보면 5km이상이며 시설물로 보면 인터체인지, 분기점, 교차부분 및 다른 간선도로와의 접속부 등이 대상이다.

중앙교통영향심의 대상인 도로사업은 30km 이상 신설노선 중 인터체인지, 분기점, 교차부분 및 다른 간선도로와의 접속부이고 도로연장이 5~29km인 경우는 해당 지방심의 대상이다. 이런 평가대상 판단시 유의해야할 사항으로는 도로건설사업의 경우 그 도로(차도와 보도를 포함한다)의 건설구간내 인터체인지 분기점 및 교차부분의 도로면적 합계가 기존 교차로의 인터체인지분기점 및 교차부분의 도로면적 합계의 30퍼센트를 초과하여 증가하는 경우(여러 번 확장이 이루어지는 경우에는 이를 합산한다)에는 준공된 면적에 확장부분을 합산한 면적을 대상으로 범위를 적용한다. 다만, 도로폭이 12m 미만의 도로만으로 접속하여 교차로가 생기는 경우에는 인터체인지분기점

표 1. 교통영향평가대상 사업

구 분	대상사업 (지방 교통영향심의위원회의 심의대상규모)	중앙교통영향심의위원회의 심의대상규모
1. 도시의 개발	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도시개발사업 (10만㎡ 이상)</li> <li>• 재개발사업 (10만㎡ 이상)</li> <li>• 도시계획시설사업                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도로 (5km)</li> <li>- 유통업무설비 (연면적 1만5천㎡ 이상 또는 부지면적 5만5천㎡ 이상)</li> <li>- 공원 (30만㎡ 이상)</li> <li>- 유원지 (15만㎡ 이상)</li> </ul> </li> <li>• 아파트지구개발사업 (10만㎡ 이상)</li> <li>• 대지조성사업 (10만㎡ 이상)</li> <li>• 택지개발사업 (10만㎡ 이상 300만㎡ 미만)</li> <li>• 유통단지개발사업 (5만㎡ 이상 300만㎡ 미만)</li> <li>• 화물터미널의 설치 (2만5천㎡ 이상)</li> <li>• 지구단위계획에 관한 도시계획의 결정(5만㎡ 이상)</li> </ul>	300만㎡ 이상 300만㎡ 이상
2. 산업입지 및 산업단지의 조성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 산업단지개발사업 (20만㎡ 이상 500만㎡ 미만)</li> </ul>	500만㎡ 이상
3. 에너지개발	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전원개발사업 (15만㎡ 이상 500만㎡ 미만)</li> </ul>	500만㎡ 이상
4. 항만의 건설	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항만의 건설 (연간하역능력 150만톤 이상 600만톤 미만)</li> </ul>	연간하역능력 600만톤 이상
5. 도로의 건설	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 고속국도, 일반국도 (5km 이상 신설노선 중 인터체인지, 분기점, 교차부분 및 다른 간선도로와의 접속부)</li> <li>• 특별시도, 광역시도, 지방도, 시도, 군도, 구도(5km 이상 신설 노선 중 인터체인지, 분기점, 교차부분 및 다른 간선도로와의 접속부)</li> </ul>	30km 이상 신설노선 중 인터체인지, 분기점, 교차부분 및 다른 간선 도로와의 접속부)
6. 철도의 건설	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 철도의 건설 (정거장 1개소 이상을 포함하는 총길이 5km 이상 20km 미만)</li> <li>• 도시철도의 건설 (정거장 1개소 이상을 포함하는 총길이 3km 이상 20km 미만)</li> </ul>	정거장 1개소 이상을 포함하는 총길이 20km 이상 정거장 1개소 이상을 포함하는 총길이 20km 이상
7. 공항의 건설	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 비행장 및 공항의 설치 (연간 여객처리능력 30만명 이상 500만명 미만)</li> </ul>	연간 여객처리능력 500만명 이상
8. 관광단지의 개발	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 관광지 및 관광단지의 조성사업 (시설계획면적 5만㎡ 이상 20만㎡ 미만 또는 부지면적 5만㎡ 이상 300만㎡ 미만)</li> <li>• 온천의 개발사업 (10만㎡ 이상 300만㎡ 미만)</li> </ul>	시설계획면적 20만㎡ 이상 또는 부지면적 300만㎡ 이상 300만㎡ 이상
9. 특정지역의 개발	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역개발사업 (10만㎡ 이상 300만㎡ 미만)</li> <li>• 복합단지의 조성사업 (10만㎡ 이상 300만㎡ 미만)</li> </ul>	300만㎡ 이상 300만㎡ 이상
10. 체육시설의 설치	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 체육시설의 설치공사 (15만㎡ 이상 300만㎡ 미만)</li> <li>• 경륜 또는 경정시설의 설치사업 (15만㎡ 이상 300만㎡ 미만)</li> <li>• 경마장 (15만㎡ 이상 300만㎡ 미만)</li> </ul>	300만㎡ 이상 300만㎡ 이상 300만㎡ 이상
11. 민간투자사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 민간투자사업 (해당 사업 또는 시설규모 이상)</li> </ul>	300만㎡ 이상

및 교차부분의 도로면적에 합산하지 아니한다.

### 3. 교통영향평가의 분류

일반적으로 교통영향평가는 정식평가, 약식평가, 재평가로 구분해 볼 수 있다. 정식평가는 대상사업의 규모가 지방심의 또는 중앙심의 대상이어서 받는 사업이고 약식평가는 비교적 적게 교통영향을 끼치는 사업이나 시설물(도로사업은 해당사항이 없음)의 경우 정식평가보다 간편하게 평가서를 작성하여 심의를 받는 경우와 한번 심의를 받은 사항에 일부변경이 있어서 재협의 대상인 경우에 받는 평가를 말하며 재평가는 당초 심의시에는 예측하지 못한 대통령령이 정하는 사유가 발생한 경우에 실시하는 평가이다.

#### 3-1 재협의 대상

재협의 대상은 한번 심의를 득하였으나 사업지 외부교통개선대책의 이행이 불가능한 경우와 다음과 같이 심의내용에 포함된 교통개선대책의 실효성이 현저히 감소한 경우이다.

1. 주요 차량 및 보행동선체계의 변화가 있는 경우,
2. 주요 동선체계상에 새로운 교차지점이 발생된 경우,
3. 진·출입구의 위치가 주변 교차로에 가까워진 경우,
4. 진·출입구에서 주차장 진·출입램프 또는 주차장 출·입구까지의 거리가 짧아진 경우,
5. 주차 동선체계가 변화되거나 새로운 교차지점이 발생한 경우,
6. 진·출입구의 위치변경으로 다른 사업지 진·출입구와 100m이내로 근접한 경우,
7. 보행자도로 및 자전거도로망 체계에 변화나 단절이 발생한 경우,
8. 진·출입구가 새로이 신설되거나 일부 진·출입구가 폐지된 경우,
9. 사업의 교통개선대책이 다음 각목의 1에 해당하는 경우

1) 중로이상의 가로 및 교차로가 신설 또는 폐지되거나, 도로위계가 변경된 경우, 2) 노외주차장의 위치 및 규모가 축소되거나, 버스베이, 도시철도정차장,

터미널 등 교통관련시설의 위치가 주요 가로망체계 상 위계가 상이한 도로에 접속되도록 배치된 경우, 3) 공동주택의 진·출입허용구간을 다른 방위의 도로로 변경한 경우, 4) 공동주택의 동일 진·출입허용구간에 진·출입구를 2개이상 개설하여 이들 진·출입구간 간격이 100m를 초과하지 아니한 경우

또한 한번 심의 받은 교통개선대책이 다음과 같이 이행허용오차의 범위를 초과하는 경우이다.

#### 3-2 교통개선대책을 변경할 수 있는 경우

한편 경미한 변경은 재협의를 받지 아니하고 교통개선대책을 변경할 수가 있는데 이에 대한 이행허용오차의 범위는 표 2와 같고 이행허용오차의 범위를 초과하여 교통개선대책을 변경하고자 하는 경우에도 당해 위원회의 위원장이 심의위원 또는 교통전문가의 자문을 받아 교통소통 및 교통안전에 지장이 없다고 인정하는 경우(시설물의 배치형태가 평가시와 동일한 경우에 한한다)에는 이행허용오차의 범위안에 있는 것으로 볼 수 있다. 이 경우 위원장은 사업자로부터 교통개선대책의 일부를 보완하게 할 수 있다.

### 4. 교통영향평가의 범위 및 주요내용

#### 4-1 평가의 시간적 및 공간적 범위

평가의 시간적 범위는 도로사업의 경우 완공 후 1, 5, 10년으로 하고 공간적 범위는 당해 사업을 중심으로 직접적으로 교통영향을 받는 지역까지 각 방향의 교차로 및 가로가 균일하게 분포되도록 설정하며, 이들 중 사업에 대해서는 몇 가지로 달리 세분하여 규정하고 있다. 현행 교통영향평가제도에서는 사업의 경우 최소 20개 교차로를 공간적 범위로 하여 교통소통 및 진·출입 동선체계, 안전, 보행자 및 대중교통 등에 대한 종합적인 영향을 조사, 예측하여 사업 시행으로 인한 영향을 최소화할 수 있는 방안을 강구하고 있다.

표 2. 교통개선대책의 이행허용오차의 범위

항 목		허 용 범 위	기 타
가 로	도로신설	- 연장 또는 5%이하 축소 - 확폭 또는 차로당 30cm 이하 축소	- 교차지점신설시 및 차로수의 축소시는 제외 - 단, 차로폭 2.75m 이상 유지
	도로확폭	- 연장 또는 길이의 5%이하 축소 - 확폭 또는 폭원의 5%이하 축소	
	교차로의 운영	- 차로폭 5%이하 축소 - 가각의 회전반경 5%이하 축소 - 좌회전포켓 연장 또는 5%이하 축소	- 단, 차로폭 2.75m이상 유지 - 좌회전 또는 우회전 전용차로의 폐지불가 - U-Turn, P-Turn체계변화 불가 (단, 사업지와 직접적인 관련이 있는 경우에 한함) - 신호등 설치의무 변경불가
진 · 출 입 동 선	진출입구	- 위 치 : 10m이하 변경 - 폭 원 : 5%이하 축소 또는 25 %이하 확폭 - 가각부 : 5%이하 축소	- 단, 교차로 가각부측으로 변경불가
	진출입로(진출입구-주차장간 연결로)	- 위 치 : 10m이하 변경 - 폭 원 : 5%이하 축소 - 가각부 : 5% 이하 축소	
	진출입동선체계		- 통행체계 변경불가(일방↔양방, 방향전환 등)
	완화차로 (Set Back포함)	- 길 이 : 5%이하 축소 - 폭 원 : 5%이하 축소	- 위치변경 불가
보 행 및 자 전 거 도 로	보도 설치	- 연 장 : 5%이하 축소 - 폭 원 : 5%이하 축소	- 위치변경 불가
	보도 확폭	- 연장 또는 길이의 5%이하 축소 - 확폭 또는 폭원의 5%이하 축소	- 위치변경 불가
	보행동선 체계	- 연장 및 축소	- 단, 단절불가
	횡단보도 신설	- 폭 원 : 10%이하 축소 - 위 치 : 10m이하 변경	- 사업지내 또는 사업지와 직접 접하고 있는 시설에 한함 - 신호등설치조건 변경불가
	자전거 도로 설치	- 연장 또는 길이의 5%이하 축소 - 확폭 또는 폭원의 5%이하 축소 - 위 치 : 10m이하 변경	- 사업지내 또는 사업지와 직접 접하고 있는 시설에 한함
	자전거보관소 설치	- 계획면수의 5%이하 축소	- 위치변경 가능
안 전 시 설	과속방지턱 시설		
	미끄럼방지 시설		
	각종안내판 시설		- 심의시 조건부여된 시설의 설치 의무 변경불가
	각종경고등 설치	- 연장 또는 길이의 5%이하 축소	- 각종 교통안내 및 교통안전시설의 설치는 지방자치단체 또는 관할경찰서 등과의 협의결과에 따라 변경 가능
	노면파킹, 표지병		
	기타 가드레일 등 안전시설		

#### 4-2 평가의 주요내용

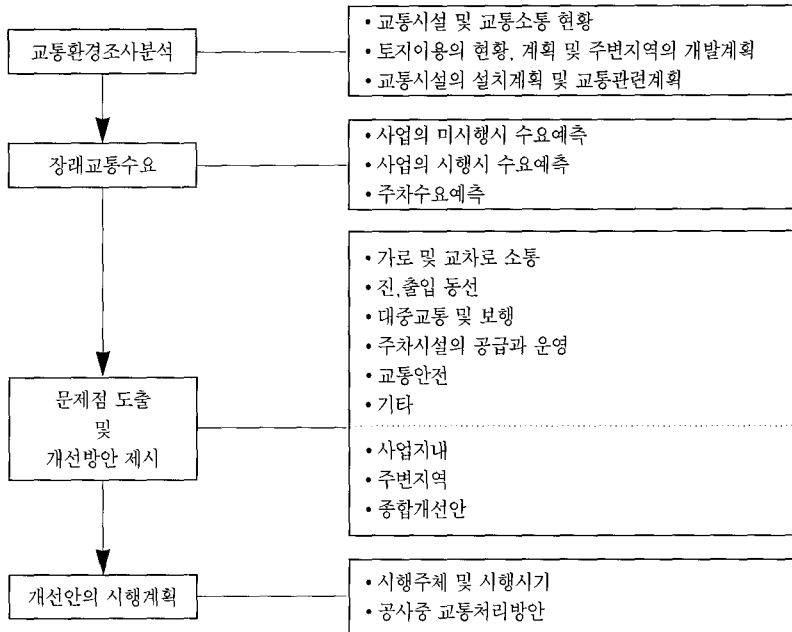


그림 2. 일반적인 교통영향평가의 내용

### 5. 맺는말

본고는 도로사업시 일정규모이상인 경우에 반드시 받아야 하는 교통영향평가제도에 관해 살펴본 기사이다. 현 교통영향평가제도는 1999.12.31에 제정된 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법에 법적근거를 두고 있고 절차적으로 의무적 성격을 띠고 있으며 만약 위반시 행정처분이 부과되는 제도이다, 또한 도로의 경우 평가대상은 도로연장이 5km이상인 사업이고 평가시기는 도로구역의 결정전에 완료하여야 하며 한번 심의를 받은 후 일부변경이 있는 경우 그 내용에 따라 재협의를 받아야 하는 경우가 있다.

본 교통영향평가는 미국 등의 선진외국에서도 유사한 내용으로 실시되고 있는 제도로 도로사업으로 인해 야기될 수 있는 교통혼잡, 지·정체, 교통사고 등의 문제점을 공사전에 미리 예측하여 이에 대한 교통소통과 안전대책을 수립하기 위한 것이다. 따라서

본 제도는 우리나라 교통발전에 크게 기여할 것으로 보이며 이런 제도를 공공성 확보라는 측면에서 그 필요성을 더 강조해야 할 것으로 사료된다.

### 6. 참고문헌

- 1) 건설교통부, 교통영향평가 지침 및 교통영향평가 대행비용의 산정기준, 2001
- 2) 교통개발연구원, 교통과의 조화측면에서 본 우리나라 도시개발의 문제점과 개선방안 - 수도권 사례를 중심으로, 권영욱, 강상욱, 연구총서 97-13, 1997
- 3) 교통영향평가협회, 교통영향평가의 효과분석(서울시), 2002
- 4) 교통영향평가협회, 교통영향평가제도의 시행효과, 2004.9

- 5) 김정환, 교통영향평가사례집(교통영향평가의 효과와 개선안 유형에 관한 연구), 홍익대학교 환경대학원, 1992
- 6) 박완용, 서울시 교통영향평가와 교통개선, 건화엔지니어링, 2004.9
- 7) 서울시정개발연구원, 서울시 환경 및 교통영향평가 제도의 통합 운영방안 연구, 2000
- 8) 송현R&D, 교통영향평가 업무처리편람, 2004.4
- 9) 심두보, 교통영향평가서 분석 및 문제점 검토에 관한 연구, 인하대학교 경영대학원, 1994
- 10) 이광원, 환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법 해설 - 교통영향평가분야를 중심으로, 2002

### 학회지 원고접수 안내

학회지 편집위원회에서는 다음과 같은 내용으로 여러분을 초대하고자 합니다. 언제든지 참여하시어 알찬 학회지를 만듭시다. 여러분의 원고를 기다리겠습니다. (연락처 : 학회사무국 또는 편집위원)

컬 럼	내용 및 형식	비 고
권두언/축사/제언/격려사	시사성 있는 내용으로 A4 2쪽이내 분량으로 작성	편집위원회 주관
특집	회원들에게 도로포장내용과 최신동향소개 : 특집편집위원회 주관하여 연재	게재원고료 지급 심의 후 게재
기술기사	도로 및 도로포장과 관련된 기술보고서로서 A4 10쪽 이내 분량으로 작성 : 사례연구, 공사지, 성공 및 실패사례, 지역별 도로특성, 국내 산학연 합동 연구, 국내외 관련연구소 소개 등	심의 후 게재
기술위원회 세미나 주요내용	기술위원회 세미나 내용을 자세히 요약하여 그 내용을 회원들에게 알리는 컬럼	기술위원회 제공
해외기술동향	도로 및 도로포장관련 해외의 최신 연구내용 및 결과로 A4 4쪽 이내	
국내외 학술회의	도로 및 도로포장과 관련된 학술 및 기술강좌, 세미나 등의 내용 소개	E-mail 이용 가능
문화산책(교양)	교양과 관련된 내용으로 A4 4쪽 이내 : 수필, 취미생활(등산, 낚시 등), 독후감 및 의견제시 등 자유내용	게재원고료 지급 심의후 게재
국내외 신간도서 소개	최근 발간된 도로 및 도로포장 도서 내용소개 및 총평과 국내 회귀 입수 서적 소개	E-mail 이용 가능
학교 및 업체연구소 소개	도로 및 도로포장관련 학교 연구실 및 업체 연구소의 A4 2쪽 내외의 소개	게재분량 엄수
학회소식	정기총회 및 학술발표회 소식, 이사회 회의록, 기술위원회 활동소식 등	학회 사무국 제공
Q/A	도로 및 도로포장 관련 문제에 대한 질문과 답변	E-mail 이용 가능
회원동정	주소변경, 직장변경, 경조사, 회원가입, 박사 및 석사학위 취득자 등	E-mail 이용 가능

※ 집필자는 필히 본인 및 공동집필자 사진을 첨부하십시오.

E-mail : kospe@hanmail.net