

새로운 도로구조를 향한 도전

荒牧英城 아라마키 에이키

(사)국제건설기술협회 이사장

I. 머리말

일본도로협회의 베스트셀러인 「도로구조령의 해설과 운용」 개정판이 2004년 2월에 출판되었다.

1983년 이래 실로 21년만의 전면개정이다. 이 20년간 버블경제 붕괴에 따른 장기 경제침체가 지속됨에도 불구하고 자동차 보유대수는 4천만대에서 8천만대로 약 2배 가까이 되었으며 이에 따라 고속자동차 국도도 약 3,500km에서 7,000km로 증가해 이제 일본의 자동차시대는 성숙기에 들어선 듯 보인다.

양적인 변화와 함께 크게 변한 것이 바로 질적인 변화이다. 특히 지난 10년간 카나비, VICS, ETC등에 의한 자동차교통시스템의 IT화를 들 수 있는데 이처럼 도로교통의 양적·질적인 변화는 도로에 대한 국민의 의식도 변화시켜 도로 구조에 대한 사고방식에도 영향을 주었다.

그중에서도 전국의 획일적인 도로건설에 대한 국민적인 비판이 있어 이에 대응하기 위해 도로

가 가진 다양한 역할과 기능을 충분히 배려한 도로계획과 설계상의 사고방식을 명확히 내세우는 것이 이번 개정의 중심이 되어 있다.

여기서는 연간 5천km 정도를 달리는 주행자로서 또 프랑스를 중심으로 한 인근 유럽 국가를 5만km 정도 주행한 경험자로서 일본의 도로구조에 관계된 앞으로의 과제와 바라는 바를 기술하고자 한다.

II. 도로구조와 교통운용의 조화

도로구조와 교통운용은 컴퓨터로 말하면 하드웨어와 소프트웨어의 관계와 비슷하다. 도로라고 하는 하드웨어에 신호나 표식을 통한 운용이라는 소프트웨어가 작용해서 처음으로 자동차나 자전거가 달리기도 하고 사람이 걷기도 할 수 있다.

나고야 대학의 나카무라 조교수는 독일에서 「제한속도가 낮춰진 커브를 주행할 때 그 속도로 주행하는 것이 가장 기분이 좋다.」라고 지적하고



있는데 나도 프랑스를 주행했을 때 같은 경험과 생각을 가지고 있었다. 이는 운전자에게는 속도 제한의 표시가 「위반자를 잡기 위한 선전포고」가 아니라 「안전운전을 위한 친절한 어드바이스」처럼 느껴졌기 때문이다. 유럽에서 느낄 수 있는 운전시의 쾌적성은 이처럼 도로구조와 교통운용의 조화도 하나의 중요한 원인이 아닐까 하는 생각이 들었다.

이렇듯 도로이용자가 납득할 수 있는 규칙은 준법정신을 함양시키고 교통안전에도 기여한다고 생각된다. 그러나 일본의 실상을 돌이켜보면 의아한 생각이 들 수밖에 없는 사례들이 많이 있다.

예를 들면 복잡한 구조를 가진 교차점에서는 사이클의 긴 신호표시를 위해 차가 전혀 움직이지 않는 시간대가 생겨 이것이 체증의 원인이 되는 곳이 몇몇 있는데 이러한 도로이용자들이 의문을 가지는 교통운용을 할 수밖에 없는 원인은 용지나 다른 여러 가지 제약이 있어서 도로의 구조가 이상처럼 되지 않기 때문이다. 건설 단계에서 교통운용을 충분히 검토한다면 보다 좋은 구조가 되었을텐데 하는 생각이 드는 곳도 많이 있다.

이러한 교통의 애로가 되기 쉬운 곳에 있어서는 도로관리자와 경찰당국의 협의뿐만이 아니라 전문가나 전문컨설턴트를 중심으로 교통처리 시뮬레이션을 좀 더 적극적으로 한다면 어떨까 하는 생각이 든다. 도로관리자로서도 용지보다도 교통운용의 기술적 검토에 비용을 들이는 편이 비용도 줄이고 좀 더 합리적이라고 여겨지는 경우가 종종 있다.

Ⅲ. 일본의 상식은 세계의 비상식?

1. 자전거의 보도통행

일본에서는 상식적인 것이지만 외국에서는 비상식적인 것 또는 그 반대의 경우가 세계에는 많이 있다.

도로관계에서의 예를 들어보면, 일본에서는 상식인 「자전거의 보도통행」은 세계적으로는 소수 존재한다. ‘자전거와 보행자가 전용 공간을 가지는 것이 이상적이다’라는 것은 반론의 여지가 없지만, 좁은 일본에서는 사치이다. 따라서 자전거와 보행자가 공존하는 것을 이상하게 여기는 사람은 없다. 자전거의 보도통행은 외국과 비교해 교통사고사망자 가운데 자전거가 점하고 있는 비율이 높았기 때문에 1973년에 도입한 일본의 독특한 규칙이다.

일본에 온 대부분의 외국인은 자전거가 보도를 달리고 있는 것을 보고 놀라지만 그중에는 일본방식도 좋다고 생각하고 있는 사람이 있어 한번은 「자전거가 보도를 통과하는 편이 안전성이 높다는 것을 증명할 데이터적인 근거는 없습니까?」하고 질문 받은 적이 있다. 그런 데이터나 논문이 있는지 잘 몰라서 즉시 답을 해주지는 못했지만 그는 혹시 안전성이 증명된다면 자신의 나라에서도 도입을 검토하고 싶은 듯했다.

그러나 자전거 이용자에게 물어보면 노면의 평탄성에 민감한 자전거로서 일본의 보도나 자전거 보행자도로는 결코 권고할 수 있는 상황이 아니다. 파여진 보도를 주행할 때마다 크게 바운드가 일어 타는 기분도 나쁘고 타이어가 펑크가

날 수도 있기 때문에 위험을 걱정하면서 도로를 주행하고 있는 경우도 많다.

한편 보행자의 입장에서는 이 규칙이 자전거를 난폭하게 만든 것은 아닐까 하는 생각이 드는 경우도 있다. 구조적으로도 일본의 도로나 자전거 보행도가 견본이 될 수 있도록 한 곳만이라도 모델적인 구조를 만들어 보면 어떨까 하는 생각이 든다.

2. 현대적인 라운드어바웃(Roundabout)

「도로구조령의 해설과 운용」에는 인터체인지 형식으로서 로터리형 인터체인지가 소개되어 있는데 일본의 일반도로 교차점에서는 로터리형은 거의 전무하다라고 해도 좋을 정도다.

그러나, 유럽이나 남북아메리카 대륙, 오세아니아 등에서는 로터리는 사용방법을 변형시킨 현대적인 라운드어바웃이 큰 유행이 되어 교통 수요가 비교적 적은 십자교차점을 라운드어바웃으로 변경하는 움직임이 왕성하고 지방부뿐만 아니라 신도시개발의 교차점에서 적극적으로 사용되고 있다.

라운드어바웃의 이점은 「시간을 낭비하지 않고 가능한 자동차를 멈추게 하지 않는다」는 것으로 환경면에서도 효과가 있다. 우측통행 국가에서의 로터리에서는 「우측우선」의 룰이 적용되어, 로터리 안에 있는 차는 우측에서 들어오는 차에게 양보할 필요가 있었지만 현대적인 라운드어바웃에서는 거꾸로 환경내를 주행하는 차에게 우선권이 있다.

12개의 큰 도로가 들어선 파리 개선문의 로터리는 관광명소이지만 동시에 운전자에게는 교통

의 난소로 처음 파리에서 운전하는 외국인으로서는 담력 테스트를 받는 듯한 장소이다.

그중에 어떤 사람은 좌측차에 양보하고 나서 등근 내측에 갇혀서 몇시간 동안 빙빙 돌고 있었다라는 웃지못할 이야기를 들은 적이 있다.

그러나, 이러한 오래된 타입의 로타리는 이제 예외적인 존재로, 환경내의 차가 우선권을 가진 라운드어바웃이 압도적이다.

라운드어바웃은 용지가 넓게 필요하기 때문에 일본에서는 관심을 받지 못했지만 소형의 것이 라면 보통 십자교차점과 별로 차이가 없다. 야간에 차가 지나고 있지 않는데도 빨간 신호를 기다려야하는 운전자의 입장에서 보면 아주 매력적인 교차점이다. 현 단계에서는 구조령에서 확실히 제시된 규정은 아니지만 예를 들면 북해도등에서 지역이나 교통의 특성을 조사해서 도로관리자, 경찰, 전문가를 중심으로 실험적으로 그 적용성을 검증해보는 것도 의의가 있는 것은 아닐까 한다.

홋카이도(北海道)의 토지이용이나 교통사정은 일본과는 다른 점들이 있어 그것이 매력이 되어 렌터카를 이용한 관광객들도 많이 찾아온다. 렌드마크로도 될 수 있는 라운드어바웃에 이쁜 이름을 붙여 내놓으면 북해도 명물이 되어 크게 관광객을 끌어들이 수 있는 새로운 힘이 될 것이다.

3. 3차선 도로

파리의 서남쪽 약 90km에 있는 샤르트르 대성당에 갈 때는 광대한 평야안에서 대성당의 원경을 볼 수가 있는 일반도로를 통하는 것이 고속도로보다도 훨씬 정취를 풍긴다. 그 일반도로의



일부인 국도 10호는 왕복비분리 3차선도로로 일본에는 없는 이 주행방식이 나는 즐겁다.

그 도로의 운용은 추월구간을 1~2km 정도의 간격으로 각 방향 교차로 설치하는 것으로 도로는 같은 폭이라도 왕복을 분리하는 중앙선이 이동하기 때문에 일본의 부가차선이나 양보차선의 발상과는 꽤 다르다.

30년간 프랑스에서「교통공학·교통안전」그룹연구에 참가했을 때에도 이 3차선도로가 화제가 되어「좁은 폭(9m 정도)은 안전상 바람직하지 않지만, 넓은 폭(약 15m)이라면 4차선도로와 동등한 안전성이 있다.»라고 배운 적이 있다. 그 후에도 넓은폭인 3차선 도로의 안전성 확인에 대해서는 유럽적인 규모로 이루어지고 있으며 현재는 프랑스뿐만이 아니라 독일 등 유럽의 인근 국가에서도 표준단면으로서 널리 채용하고 있다.

일본에서는 도시내 교통혼잡대책의 하나로서 3차선도로로 하는 것은 있지만 유럽에서와 같은 지방부를 위한 것은 없다. 이제 1.5차선 도로라고 하는 옛날에는 없었던 발상이 나오는 시대가 되었다. 비용삭감의 한 방책으로서도 또 장래적으로 4차선까지는 필요없다고 여겨지는 간선도로에 혹은 4차선도로의 잠정적인 응용으로서 일본판 3차선도로 도입의 가능성에 대해서 검토를 해보면 어떨까 한다. 반대로 일본의 1.5차선도로에 있어서는 국내에서 실증적으로 그 효과와 안전성이 확인된다면 개발도상국의 지역도로에서 적용시킬 수 있도록 제언해 가고 싶다.

IV. 도로의 사용방법은 시대와 함께 변화한다.

도로정비의 요구로서 고속도로 등 연장방향을 늘릴 필요성은 여전히 큰 요구이기는 하지만 앞으로는 기존도로의 범위안에서 새로운 시대의 요구에 부응하기 위해 재보수에 대한 수요도 많아질 것이다 특히, 도시내 넓은 폭의 도로에서는 버스차선의 설치나 보행자용 공간을 확대시키는 등 많은 도시에서 가로(街路) 리폼이 증가할 것이라 생각된다.

여기서 구미에서의 도로 리폼에 대한 사례를 들어보고자 한다.

첫 번째는 2004년에 완성되는 미국 보스톤시의 빅 디크(BIG Dig)인 The Central Artery 로 불리는 기존의 6차선 고가고속도로(2.5km)를 헐어서 그 바로 아래에 8차선 터널 고속도로를 건설해 지표는 오픈공간으로서 녹지화한다고 하는 프로젝트가 있다. 1950년대 증가한 자동차교통에 대처하기 위해 정비된 고가도로역시도 생활환경이나 도시경관을 중시하는 주민감정이 강하게 되어 미국역사상 최대라고도 불려지는 프로젝트가 실현이 된 것이다.

두 번째는 좀 지난 이야기지만 1990년대 완성된 파리의 상징인 샹제리제 거리의 리폼이다. 70m의 전체폭과 중앙부 25m의 차도폭은 변하지 않고 양 사이트에 있는 주차공간을 지하화해서 22m폭의 보도를 양측에 확보했다.

이 프로젝트의 완성에 따라 보도자는 넉넉히 산책을 즐길 수 있게 되었고 봄이 되면 넓은 보도에 이동식 테라스등도 설치할 수 있어 샹제리

제 거리의 이미지를 새롭게 변화시켰다.

일본의 대도시에서도 앞으로 지역이나 도시의 특색을 만들어 내기 위한 상징이 되는 거리 혹은 다리 리폼의 요구가 커져 갈 것이다. 이제 고가(高架)의 도시고속도로의 지하화라고 하는 이야기도 현실적으로 느껴지게 하는 정세가 되었다. 이러한 프로젝트의 특성은 행정, 주민, 전문가를 중심으로 의견을 일치시켜 나가는 것이 그 열쇠가 된다는 데 있으며 상상력 있는 구조력의 적용이 필요하다 하겠다.

V. 과잉시설이 도로를 보기 흉하게 만드는 것은 아닐까?

2003년 7월에 국토교통성은 「아름다운 국토 만들기 행정대강」을 정리하여 국토의 질적 향상을 위해 나아갈 방향을 제시했다.

대강에서 문제로 삼은 도로에 관한 사정으로 무질서한 간판, 표식, 전주 등의 난립, 도시나 시골의 경관을 파괴하는 백색의 방호벽의 존재 등이 지적되었다. 과거 자주 경시되어 온 경관이라는 시점에서 이들의 시설을 다시 고치려고 하는 방침은 관광객 유치를 국가의 큰 정책으로 삼고 있는 점에서 봐도 정말로 좋은 시기를 만났다고 할 수 있다.

이 대강에 맞춰 방호울타리의 색 기준은 「흰색」에서 「양호한 경관형성을 고려한 적절한 색채」로 변경되었는데, 과거 시설을 정리통합해서 도로나 가도(街道)를 깨끗하게 만드는 노력이 필요하며 그것이 교통안전이나 체증해소라고 하는 본래의 목적에도 딱 들어맞는다고 생각된다.

최근에는 1960년대부터 교통안전대책의 중심적인 시설이 되었던 횡단보도교도 이용이 적은 것은 철거하는 움직임이 생겼다. 같은 맥락에서 가도의 횡단역제 울타리도 장소에 따라서는 연속성이 없어져 제지효과가 의심스러운 것은 없는 편이 더 좋지 않을까 한다.

또한, 다차선 차도에서 대형의 문주에 설치된 주행차선의 방향을 표시하는 화살표 표식도 다른 안내표식의 기능과 합치면 표식의 수를 줄일 수 있다고 생각된다.

훗카이도의 전망 좋은 직선도로에 수없이 설치된 주차금지 표식은 모처럼의 관광을 망쳐버리는 요소가 된다. 만약 주차할 차가 많아서 곤란하다면 주차를 금지시키는 것뿐만이 아니라 주차공간을 정비하는 등 다른 대책을 마련해야 하는 것이 아닐까? 이러한 대책에는 도로 관리자와 경찰당국 혹은 그 지방 주민과의 유대활동이 필요하게 된다. 기능면 한쪽으로부터 기운 것이 아니라 아름다운 국토만들기의 관점에서 역할이 끝났다거나 개선이 필요한 시설은 정리통합해서 깨끗한 도로공간 만들기를 해 나갈 필요가 있다 하겠다.

VI. 맺음말

도로교통의 과제는 체증, 안전 그리고 환경이 세가지로 여기에 사람, 자동차, 도로라는 세가지 요소가 결합된다.

과제와 요소의 조합에서 가장 중요한 관계는 안전과는 사람, 체증과는 도로, 환경과는 자동차인데, 최근, 환경문제에 대해서 발생원인인 자동




차에 대한 개선노력이 활발하고 교통사고에 따른 사망자수도 착실히 감소하고 있다.

그러나, 도로가 큰 역할을 담당해야만 하는 교통체증에 있어서는 남겨진 문제가 여전히 많이 있다. 교통체증대책으로서 지금 세계적으로 자동차에서 철도로 이행해 가는 ‘모델시프트’가 정책으로서 제시되고 있는데 대부분의 경우, 그 효과는 한정적이고 버스 등에서 철도계로의 공공운송기관의 전환은 있어도 물류를 포함한 개별 자동차교통에서의 전환은 별로 기대할 수 없는 것이 현실이다. 계속 증가하고 있는 교통수요를 따라가기 위해서는 도로의 용량을 증가시킬 필요가 있는 것은 당연하지만 동시에 체증 상황을 널리 알려 사람들이 적극적으로 적용할 수 있는 소프트적인 면에서의 대응도 함께 중요하다는 것은 논할 여지가 없다.

올 2월에 일본도로협회에서 개최한 「도로행정 매니지먼트에 관한 구미조사단」과의 의견교환회에서 미국측으로부터 「이용자의 의견으로서 ‘교통체증은 있더라도 그 정보를 사전에 잘 알려주

면 그다지 문제는 아니다’ 라고 하는 의견이 강함에 놀랐다.»고 하는 코멘트가 있었는데 그것은 나 역시도 동경, 쓰쿠바 간 버스통근을 이용하면서 평소 느끼고 있는 것이기도 했다.

물론 도로에 거는 기대는 체증대책만이 아니다. 출근·통근·화물 등 일상생활의 장, 인적교류의 장, 사이클링이나 조깅 등 스포츠나 레크리에이션의 장 그리고 화재시의 라이프라인 등등 그 기능을 들려면 끝이 없다.

또 각각의 입장에서 도로구조에 바라는 주문도 다종다양하다. 앞으로의 도로구조를 생각하는데 있어 이들의 요구에 어떻게 대응해 가야하는 가는 하나의 기술기준으로 망라할 수 있을 만큼 단순한 것이 아니라 개개의 무대에서 큰 상상력과 독창성을 발휘해서 이용자와의 대화를 통해 도로와 인간과의 친숙한 관계를 구축하는 것이 중요하다하겠다. 

일본도로협회 발행 「도로」 2004년 5월호 기재

「도로구조령의 해설과 운용」의 개정

도로구조령은 도로법에 기초한 정령으로 도로를 신설 혹은 개축할 경우에 있어서 도로 구조의 일반적·기술적 기준을 정해 놓은 것이며, 도로구조의 합리적인 계획 및 설계에 도움이 되고자 도로구조령을 해설·보완함으로써 그 취지에 맞는 정확한 이해 및 적절한 운영을 도모하기 위해 (사)일본도로협회는 「도로구조령의 해설과 운용」

을 발행하고 있다.

2004년 2월, 21년 만에 「도로구조령의 해설과 운용」이 전면개정 되었는데 개정사항의 개요를 간략히 소개하고자 한다.

1. 개정의 취지

이번 개정의 취지는 다음의 2가지이다.

(1) 도로계획·설계의 사고방식 기술

1994년 도로심의회답신에서는 21세기를 향한 새로운 도로구조의 자세로서 「종합적인 효율중심의 도로건설」, 「개성있는 도로건설」, 「지역이 자유롭게 발상할 수 있는 도로건설」등의 제언이 있었다. 이것을 기초로 하여 도로의 다종다양한 역할과 기능, 지역의 특성에 맞는 교통기능 「공간기능 등을 고려한 도로계획」 설계의 사고방식에 대해서 기술했다.

또한, 2002년도에 사회자본정비심의회 도로분과회에서 제언받은 「지역에 맞는 로컬 물의 채택 추진」에 대해서도 기술하고 있다.

(2) 도로구조에 관한 각종기준 등 개정 반영

1963년 이후 도로구조령은 3회의 개정이 있었다.

○ 1993년

- 도로 등 최소폭의 확대
- 보행자를 위한 체류공간 확보
- 차량의 대형화에 대한 대응

○ 2001년

- 보행자, 자전거용 보행공간 확보
- 노면전차의 통행공간 확보
- 녹색공간 증대
- 포장 구조기준의 성능규정화

○ 2003년

- 소형도로(승용차 전용도로)의 도입
- 고규격 간선도로에서의 추월구간에 2차선 구조 도입

- 중앙대폭의 특례치 축소

이번 개정에서는 이들의 개정내용을 반영시키고 교통 배리어 프리 법, 전차공동구법, 방호울타리 설치기준 등 도로구조에 관련한 법률, 기술기준 등의 개정내용을 반영시켰다.

2. 도로계획·설계 사고방식

이는 새로 장을 추가하여 기술 하였는데 그 요점은 아래와 같다.

(1) 도로의 다양한 기능 중시

도로는 생활이나 경제활동에 불가결한 사회자본으로서 큰 역할을 담당하고 있으며 다양한 기능을 가지고 있다. 도로의 기능에는 교통기능 (자동차, 보행자·자전거 각각의 통행, 접근, 체류 등의 기능) 외에 공간기능 (시가지 형성, 방재공간, 환경공간, 수용공간 등의 기능) 도 있다. 과거에는 자동차의 통행기능을 중심으로 생각해 왔었지만 앞으로는 다양한 기능을 중시한 도로계획 및 설계를 해야만 할 것을 기술하고 있다.

앞으로 도로구조를 결정함에 있어서 다양한 도로의 기능 가운데 지역의 상황속에서 해당도로에서 중시해야만 하는 기능을 명확히 한 뒤에 필요에 맞게 지역의 재량에 기초해 기준을 탄력적으로 운용함으로써 지역에 적합한 도로구조를 만들어 갈 필요가 있다. 탄력적인 운용의 예로서는 도시의 상징이 되는 도로부에서는 중앙대나 보도, 식재의 폭 확대, 산지부에서는 1차선 개량과 2차선 개량 등을 조합한 도로정비(1.5차선적 도로정비) 등을 들 수 있다.



(2) 도로의 기능을 확보하는 도로구조

도로의 각 기능에 대해서 그것을 확보하기 위한 도로구조 본연의 자세에 대해서 기술을 했다. 구체적으로는 자동차 통행기능을 중시하는 도로에 있어 출입제한 채택, 보행자를 위해 공간을 확보하기 위한 벤치나 광장 설치, 공간 기능을 고려한 총 폭원의 설정 등을 들 수 있다.

(3) 지역의 상황에 맞는 도로구조

지역 상황에 맞는 도로구조에 대해 서술했다. 구체적으로는 교통량이 적은 고규격 간선도로에서의 2차선 구조 (잠정, 완성)의 채택, 지역 고규격 도로에서의 현도활용, 토지제약이 강한 도시부에서는 소형도로 채택 등의 예를 들 수 있다.

3. 도로구조에 관한 각종기준 등의 개정 반영

1963년 이후의 도로구조에 관한 각종 기준의 개정내용을 반영하기 위해 많은 사항이 추가, 변경 이루어졌는데 여기서는 그 중에서 대표적인 것에 대해 소개한다.

(1) 소형도로 (승용차전용도로)의 도입

소형도로는 소형자동차등만의 통행용으로 공급되는 도로로 승용차전용도로라고도 한다. 보통 도로보다도 규격이 작기 때문에 토지제약이 강한 도시부에서의 체증대책이나 교량·터널의 비용 축소에 효과를 발휘할 것이라 기대되고 있다.

이번 개정에서는 소형도로의 설계 차량, 건축한계, 출입제한, 차선폭, 갓길폭, 횡단구배 등의 기준을 추가함과 동시에 그 근거가 되는 사고패턴

이나 소형도로의 적용조건 등에 대해서 해설을 덧붙였다.

(2) 고규격 간선도로에서의 추월구간에 2차선 구조 도입

지금까지는 차선을 왕복방향별로 분리하는 것을 원칙으로 한 대상은 4차선이상의 도로라고 여겨져 왔다. 그렇지만 앞으로는 정비가 이루어진 고규격 간선도로에 있어서는 교통량이 작기 때문에 2차선구조가 되는 경우도 있음을 고려하여 이러한 도로에서의 교통안전과 서비스 속도 향상을 위해 2차선 고규격간선도로도 차선의 분리를 원칙으로 하였다.

이에 따라 분리편측 1차선 고규격 간선도로에서의 갓길폭 기준이나 부가추월차선의 규정을 추가했으며 그 근거가 되는 사고패턴이나 부가추월차선의 구조, 설치장소 등에 대해서 해설을 덧붙였다.

(3) 교통 배리어 프리법에 대한 대응

2000년도에 교통 배리어 프리법이 제정되고 「중점정비지구에서의 이동을 원활하게 하기 위해 필요한 도로의 구조에 관한 기준」(건설성령)이 정해진 것을 수용, 보도의 형상, 종단구배, 횡단구배, 포장 등에 관한 고려사항을 추가로 기술하였다.

지금까지 도로계획·설계는 전국 획일적인 것이 되기 쉬웠는데 이번 개정으로 각 도로관리자가 창의적으로 구안을 해서 지역의 상황에 맞춘 최적의 도로구조가 채택될 수 있으리라 기대되고 있다.