

일본의 Road Station 사업을 통한 지역활성화 사례에 대한 기초적 연구

A Study on the Regional Activation through System of Road Station in Japan

양금석*

Yang, Kum-Suek

Abstract

The purpose of this study is to clarify the actual condition of the road station in Japan. The thorough investigation and observation works were made from the view points of the location and service facilities of the road station in Kanto area. This article discusses about the basic characteristics of the road stations and actual condition of service facilities of 126 road stations in Kanto area.

The results of this study are summarized as follows; The main patterns of the site by locational conditions are classified in five types. Those are mountain district type, traffic point type, urban district type, riverside type and seaside type. In planning of road stations, locational condition and regional difference of public facilities are crucial factors.

키워드 : 길의 역(道の駅), 지역 활성화, 일본

Keywords : Road Station, Regional Activation, Japan

1. 서론

1.1 연구목적

19세기말에 발명된 자동차는 20세기를 거치면서 비약적인 발달을 거듭하게 되었으며, 육상교통의 중심인 철도교통의 승객과 화물은 많은 부분을 자동차에게 빼앗기게 되었다. 결국 이들을 빠르고 안전하게 수송하기 위해서는 잘 만들어진 도로가 필요하게 되었다. 이러한 시대적 요청에 의해 우리나라도 1970년 이후 경부고속도로의 건설을 시작점으로 하여 많은 고속도로가 건설되어 서로 멀리 떨어진 사람들 간의 정보 교환과 물자수송의 통로로서의 역할을 더욱 충실히 하게 되었다. 또한 그동안 일반국도도 교통소통이 원활하도록 개선·정비함으로써 지방중소도시간의 이동을 더욱 편리하게 하였다.

그러나 일반국도의 경우에는 고속도로와는 달리 일정한 거리마다 특별한 형식을 갖추고 휴게시설이 설치·운영되는 것이 아니라 개인적 사업의 형태로 설치·운영되는 휴게시설을 운전자들이 이용하고 있는 실정이다. 국도변의 휴게시설은 일반적으로 주유소를 중심으로 하는 시설과 단순휴게시설을 중심으로 하는 시설로 구분되어 설치되거나 복합적으로 설치되는 경우가 있다. 그러나 일반휴게시설에 대해서는 중앙정부나 지방자치단체에서 특별한 지원제도나 활성화 제도가 없는 상태이다. 그러나 운전자에게 있어서 도로에서 안전하고 쾌적한 여행이 이루어

어질 수 있도록 하고, 수송의 신속성과 경제성을 확보하기 위해서는 운전자의 생리적 욕구와 피로를 해소시켜 주며, 자동차의 기계적 한계를 완화시켜주기 위해서는 휴게시설이 꼭 필요하다. 이러한 이유에서 고속도로의 경우는 운전자의 장시간 주행으로 인한 차량의 무리는 자동차의 고장과 수명을 단축시키고, 고장이 또 다른 사고로 연결되므로 일정한 거리마다 휴게시설과 주유시설 등을 설치하여 오일의 점검 및 보충과 휴식을 취할 수 있도록 하고 있다. 1)

더욱이 우리나라와 유사한 교통여건을 갖추고 있는 일본의 경우에는 일반국도나 지방도에는 Road Station(道の駅)을 설치하고 있는데, 고속도로 휴게시설과 같이 일정한 형식을 갖추고 지역 활성화 시설로서의 역할까지 담당하고 있다.

이에 본 연구에서는 일본의 Road Station을 대상으로 입지조건과 서비스시설의 설치내용을 분석하여 그 특징을 파악하고, 우리나라 일반국도에서의 차량 이용자들의 편의도모 및 지역활성화에 기여할 수 있는 계획적 방법을 모색하고자 한다.

1.2 연구내용 및 방법

일본의 국토교통성과 지방자치단체가 재정을 분담하여 설치·운영하고 있는 Road Station을 대상으로 입지조건

* 정희원, 진주산업대학교 건축학부 교수, 공학박사

1) 박해민, 고속도로 휴게소 시설의 건축계획에 관한 연구-부산~광주 간 고속도로를 중심으로-, 진주산업대학교 산업대학원 석사학위논문, 2004.02, pp.1~2

과 각 지역에 설치된 시설의 내용을 분석하여 그 특징을 파악하고, 각 시설에서 설치 운영되고 있는 서비스시설의 종류를 분석한다.

일본 전역에 걸쳐 설치·운영되고 있는 시설 가운데 중심지역이라고 할 수 있고 내륙 산간지역과 바다를 접하고 있어서 입지조건이 다양성을 확보하고 있는 관동(關東)지역을 대상으로 하여 이 지역 내에서 설치·운영되고 있는 126개의 Road Station을 조사·분석의 대상으로 하였다.

이들 시설에 대한 구체적인 내용은 문헌조사와 일본 정부에서 운영하고 있는 Road Station(이하, RS)에 대한 홈페이지에 등록된 데이터를 기초로 하여 분석하였다.

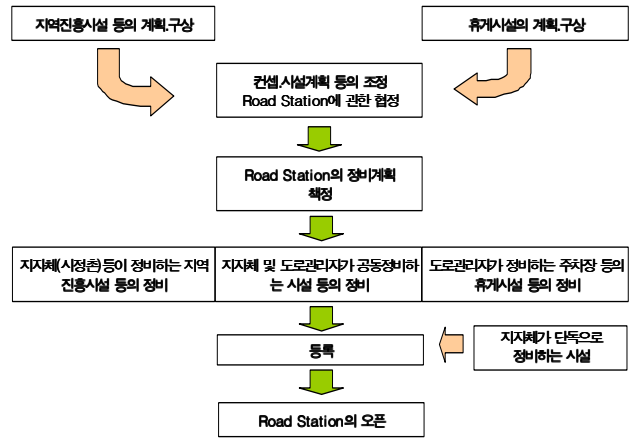


그림 1. RS가 조성되는 과정

2. RS의 제도와 현황

2.1 RS의 제도

일본에 있어서 RS의 정비에 관한 사업제도²⁾는 도로개발자금을 일부 활용하고 있다. 일본의 도로개발자금은 도로개발자금대출요강(1985년 9월24일부의 日本 建設省總発第330号 建設省 道路局 通達)등에 근거하여 운용되고 있으며, 도로에 관련하여 공공의 이익이 되는 일정한 사업 분야에 대해 국가(道路整備特別會計)의 도로개발자금대출금 및 원칙으로서 이것과 동액의 민간장기자금을 일체적으로 대출하는 것이다. RS의 정비는 주차장 등 정비사업의 주차장 또는 휴게소에 해당한다.

또한, 도로관리자가 정비하는 RS의 주차장 등에 대해서는 특정교통안전시설 등 정비사업에 해당하며, 도로관리자가 실시하는 자동차 주차장(간이 주차장)의 정비(직할사업·보조사업)로 주차장, 화장실, 도로정보터미널 등의 도로시설 부분을 대상으로 하고 있다. 주요한 간선도로 가운데 야간운전, 과로운전에 의한 교통사고가 다발 또는 다발할 우려가 있는 노선에 있어서, 다른 휴게를 위해 주차시설이 상당 구간에 걸쳐 정비되어 있지 않은 구간에 도로관리자가 간이주차장을 정비하는 경우를 선택의 기준으로 하고 있다.

RS의 계획·구상에서 오픈하기까지의 과정은 그림 1과 같다. 우리나라의 고속도로 휴게소나 국도의 휴게소와 유사한 성격을 나타내지만, 그 규모와 도입시설 및 기능, 운영에 있어서 많은 차이가 있다. 지방자치단체(시·정·촌)가 지역진흥시설을 계획·구상하고 도로관리자가 휴게시설에 대한 계획·구상을 하여 시설계획에 대한 협정을 체결함으로써 RS의 조성사업이 본격적으로 출발된다. 그 다음으로 지역진흥시설, 주차장 등의 휴게시설 정비 등에 대한 과정을 거쳐서 등록하여 개장하게 된다.

2.2 RS의 등록 및 현황

RS는 지역의 창의적인 연구에 의해 도로이용자에게 쾌적한 휴식과 다양하고 수준 높은 서비스를 제공하는 시설로서 1991년 RS를 山口県, 岐阜県 및 栃木県에서 실험적으로 도입하여서 교통안전사업의 대상사업에 RS의 주차장을 추가(交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法)하고, 1993년 1월 RS에 대한 제안이 이루어져, 1993년 2월 23일 RS의 정비에 관한 요강이 책정되었다.

RS의 등록제도는 일정수준 이상의 서비스를 제공할 수 있는 휴게시설을 RS로 등록하여 국가차원에서 안내·홍

표 1. RS의 년도별 설치현황³⁾

(2008.04.17기준)

년도	설치 시설수
1993	115
1994	175
1995	233
1996	313
1997	390
1998	470
1999	551
2000	610
2001	649
2002	701
2003	743
2004	785
2005	830
2006	845
2007	868
2008	874

2) http://www.mlit.go.jp/road/station/road-station_sys.html

3) http://www.mlit.go.jp/road/station/road-station_hist.html의 내용을 재정리.

보함으로써 이용자의 편리성을 높이고 시설이용촉진을 통하여 안전하고 쾌적한 도로교통환경을 형성하고 나아가 지역활성화의 목적으로 달성하기 위하여 도입되었다.

RS는 1993년 등록개시 후 일본 전국에서 착실히 정비가 진행되어 이미 사회에 정착되어 가고 있다. 지자체(시정촌)가 단독으로 정비하는 경우와 문화시설이나 지역진흥시설은 지자체가 정비하고 주차장이나 화장실, 안내판 등은 도로관리자가 정비하는 경우가 있으며, 2008년 4월 현재 874개 시설이 등록되어 있다.(표 1)

일본 전역을 지역별로 나누어 RS가 등록·설치된 현황을 살펴보면 표2와 같다. 북쪽의 北海道지역에서 수도권 지역이 포함되는 関東지역을 거쳐 남쪽인 九州·沖縄지역에 이르기까지 골고루 설치되고 있음을 알 수 있다.

3. RS의 기능과 제공서비스

3.1 RS에 요구되는 기능

RS에는 주차장, 화장실, 전화 등 기본적인 휴게시설과 해당 지역에서 자주적으로 연구하여 설치하는 시설로 구성된다. 일반적으로 그림2에서 나타내는 바와 같이 휴게기능, 정보발신기능, 지역연계기능이 가능하도록 공간과 시설을 구성하고, 입지조건에 따라 다양한 시설이 설치·운영된다.

RS는 휴게시설로서 이용하기 쉬워야 하고, RS 상호간의 기능분담의 관점에서 적절한 위치에 설치한다. 어린이, 노인, 장애인 등 다양한 사람들이 사용하기 쉽도록 배려하여야 하며, 지역의 우수한 경관을 저해하지 않도록 충분히 배려하여 시설계획이 이루어져야 한다. 또한 시설 이용자들의 편의를 도모하기 위하여 RS는 그림3에 나타내는 사례와 같은 안내판을 설치하고, 도로구역을 경계하여 그림4에 나타내듯이 도로개발자금의 용자와 도로안전사업 등에 의한 정비를 통하여 시설을 설치한다.

2.2 RS에서 제공하는 서비스

1)휴게기능

RS에는 운전자들이 무료로 24시간 이용 가능한 충분한 규모의 주차장을 갖추어야 한다. 또한 항상 청결을 유지하고 24시간 이용할 수 있도록 화장실을 설치하여 이용자들의 편의를 도모하여야 하고, 안내인에 의한 정보제공도 이루어져야 한다. 여성 및 고령운전자는 물론 장애인도 함께 이용할 수 있도록 장애인주차장과 장애인화장실을 확보하여야 한다. 특히 주차장과 화장실 및 그 사이를 연결하는 주요 보행도로는 무장애공간화(barrier free)를 도모함과 동시에 보행경로 외에 대해서도 무장애공간이 실현되도록 적극적으로 노력하여야 한다.

표 2. 지역별 RS의 등록현황⁴⁾

(2008.04.17기준)

번호	지역	시설수
1	北海道	104
2	東北	127
3	関東	126
4	北陸	64
5	中部	105
6	近畿	97
7	中国	77
8	四国	74
9	九州·沖縄	100
합計		874

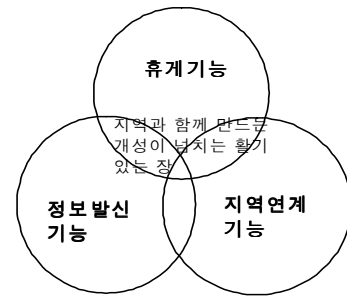


그림 2. RS의 기능



그림 3. RS의 안내판 사례

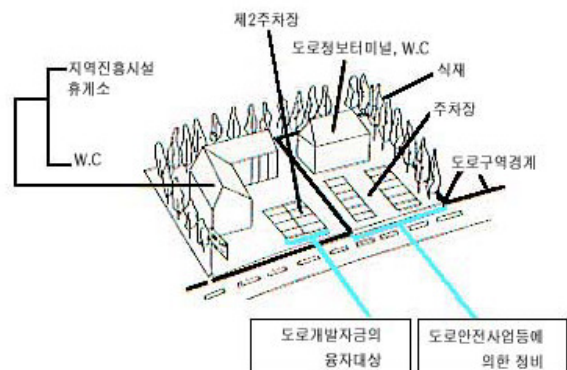


그림 4. 시설구성 개념도

2)정보발신기능

RS에서는 이용자나 지역주민에게 도로정보 및 인근 RS에 대한 정보를 비롯하여 지역의 역사·문화·관광정보 및 긴급의료정보를 제공하는 등 정보발신기능을 충실히

4) http://www.mlit.go.jp/road/station/road-station_hkd.html data를 참고하여 정리함.

할 수 있도록 시설을 갖추어야 한다. 이러한 시설은 안내판이나 정보대 등을 설치하여 장애인들의 이용도 편리하게 배려하여 설치하여야 한다.

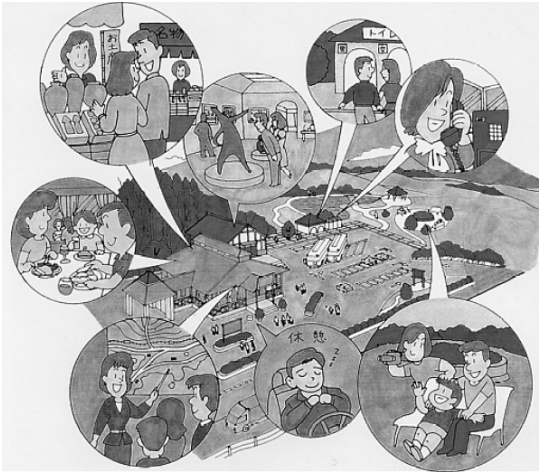


그림 5. RS의 각종 기능수행 개념도

3) 지역연계기능

지역과의 연계를 통하여 지역 활성화에 기여하도록 고려하는 시설로서 특산품이나 토산품을 판매하는 시설을 들 수 있다. 또한 지역주민들과 이용자들의 문화활동이나

표 3. 고속도로 휴게소의 구성요소⁵⁾

구분		구성 요소
휴게시설 구역		유입부 변속차선의 테이프 시점에서 유출부 변속 차선의 테이프 종점까지의 휴게시설의 모든 구역을 포함
주차장	주차면	한 대의 차량이 주차하도록 노면표시 최소 단위의 주차구획
	주차구획	
	차로	
녹지	이용녹지	풍경을 전망하거나 또는 휴식에 필요한 녹지, 사람이 들어갈 수 있는 녹지
	환경보존녹지	휴게시설의 밖을 둘러싸는 녹지
건축 시설	이용자 서비스 시설	화장실(신체장애자 전용 화장실 포함) 무료 휴게소
	영업용 시설	식당, 매점, 주유소, 차량 정비소
	부대시설	전기실, 정화조, 급수조
	광장, 통로	주차장 건축시설 사이에 설치 주차장과 공원지 사이에 설치
기 타	유출부 차로	
	연락도로	
	유지관리 및 교통관리 시설	쓰레기 처리를 위한 소각로 설빙 대책용 약액 저장소 저수조 도로 정보 안내 표지

5) 한국도로공사, 도로설계요령 제6권 도로안전 및 부대시설, 1992.12, p.297.

스포츠활동 등을 전개할 수 있도록 미술관, 박물관, 체험 공방, 농장, 공원 및 체육시설 등을 설치하기도 한다.

이러한 RS의 기능은 표3에 나타내는 우리나라 고속도로 휴게소의 구성요소의 기능과 크게 다르지는 않지만 휴게소기능에 지역연계 기능의 수행을 강화한 개념이 차이가 있다고 하겠다. RS의 기능수행을 개념적으로 나타내면 그림5와 같다.

4. 일본 관동지역 RS의 특성

4.1 RS의 입지조건

일본의 관동(關東)지역은 우리나라의 서울경기지역과 유사한 수도권 성격을 지니고 있다. 특히 동경도(東京都), 치바현(千葉縣), 가나가와현(神奈川縣), 야마나시현(山梨縣), 나가노현(長野縣), 군마현(群馬縣), 도치기현(栃木縣), 사이타마현(埼玉縣), 이바라기현(茨城縣)등 1도 8현으로 구성되고 있으며, 전국적으로도 교통의 요충지라고 할 수 있다. 또한 가나가와현(神奈川縣), 동경도(東京都), 치바현(千葉縣), 이바라기현(茨城縣)은 바다와 접해있고, 그 외의 현들은 내륙지역과 접해 있다. 관동지역의 RS분포를 그림6에 나타내는 바와 같이 간선국도와 일반국도, 지방도를 중심으로 해안가와 산간내륙에 이르기까지 골고루 설치되어 있음을 알 수 있다.

이들 RS에 대해 그 입지조건을 교통요충지, 시가지, 산지, 해변 및 강변 등 다섯 가지 유형의 지역으로 구분하여 설치시설의 분포를 정리한 결과는 표4와 같다. 전체시설의 입지별 분포를 살펴보면, 산간지역에 설치된 시설이 41.3%(52시설)로 비율이 가장 높은 것으로 나타났다. 그 다음으로 시가지에 설치된 시설이 27.0%(34시설)로 높은 비율을 나타냈다. 강변과 교통요충지에 설치된 시설이 각각 15.1%, 11.1%로 나타났으며, 해변에 설치된 시설도 5.5%인 것으로 나타났다.



그림 6. 일본 관동지역 RS의 분포도

표 4. 관동지역 RS의 입지유형별 시설수

입지유형	설치시설수	비고
교통요충지	14(11.1%)	1km이내에 기차역,고속도로IC가 위치한 경우
시가지	34(27.0%)	시·군부의 시가지내에 위치한 경우
산 지	52(41.3%)	산지에 설치된 경우
해 변	7(5.5%)	0.5km이내에 바다를 접하고 있는 경우
강 변	19(15.1%)	강이나 호수에 인접하여 설치된 경우
소 계	126(100%)	

주)호수변(4개시설)은 강변지역에 포함.

표 5. 입지유형별 RS의 사례

유형	사례시설	
교통요충지		도치기현 역명:Omoigawa
시가지		치바현 역명:Tago
산 지		이바라키현 역명:Satomi
해 변		치바현 역명:Paradais
강 변		도치기현 역명:Kitsuregawa

이와 같은 RS의 입지별 분포비율은 도로이용자들의 휴식

과 도로 및 주변지역의 정보제공은 물론이고, 지역 활성화의 거점적 역할을 할 수 있도록 자연경관이 수려한 곳을 선택하여 도로이용자와 지역주민들의 시설이용을 통한 활발한 교류가 이루어질 수 있도록 입지조건을 배려하고 있음을 알 수 있다. 입지조건 유형별 사례시설을 표 5에 나타내듯이 교통요충지나 시가지에 설치된 시설은 도시 일반 건축물과의 조화를 추구하고, 산간지역에 설치된 시설은 자연환경에 친화적인 형태와 재료로 건축되었음을 알 수 있다. 게다가 해변과 강변에 설치된 시설의 경우에는 자연경관을 활용하여 개방된 공용공간을 가급적 많이 확보하고 있음을 알 수 있다.

4.2 서비스시설의 설치내용

RS에 설치하고 있는 서비스시설은 휴게시설의 기본적인 기능을 중심으로 하여 화장실, 정보코너(단말), 특산물판매소, 레스토랑을 중심으로 하여 내부시설을 갖추고 있다. 또한 외부에는 주차장과 공원 등을 갖추어 이용자 상호간의 교류를 촉진할 수 있는 장소로서의 역할을 부여한다. 이들 서비스시설의 내용을 정리하면 표6과 같다. 장애자를 위한 화장실과 주차장은 모든 시설에 설치되어 있으며, 지역 활성화를 위한 특산물판매소도 97.6%의 시설에 설치되어 있다. 또한 레스토랑과 정보단말이 각각 86.5%, 64.7%의 시설에 설치되어 있으며, 공원도 47.6%의 시설에 설치되어 있는 것으로 나타났다.

표 6. 관동지역 RS의 기본적 서비스시설 설치시설 수

구분	설치	미설치
정보단말	81(64.3%)	45(35.7%)
특산물판매소	123(97.6%)	3(2.4%)
레스토랑	109(86.5%)	17(13.5%)
장애자화장실	126(100%)	0(0%)
장애자주차장	126(100%)	0(0%)
공원	60(47.6%)	66(52.4%)

표 7. 관동지역 RS의 주차장과 화장실 설치 현황

(단위: 대, 부스)

구분	주차장			화장실			
	대형	소형	장애자용	남자용	여자용	장애자용	모자용
최소	0	15	0	4	3	0	0
최대	74	800	12	35	33	5	2
평균	12.4	103.9	2.5	11.8	9.5	1.7	0.1

휴게시설의 가장 기본적인 서비스시설이라고 할 수 있는 주차장과 화장실의 설치내용을 표7에 나타낸 바와 같

이 평균적으로 소형주차장은 103.9면, 대형주차장은 12.4면, 장애인용주차장은 2.5면이 설치된 것으로 나타났으나, RS에 따라 소형주차장은 최소 15면, 최대 800면이 설치 설치되어 그 차이가 현저한 것으로 나타났다. 또한 화장실에 있어서는 평균적으로 남자화장실 11.8부스, 여자화장실 9.5부스로 나타났다. 장애인용화장실은 1.7부스에 불과하고 모자용화장실은 0.1부스밖에 설치되어 있지 않은 것으로 나타났다.

그밖의 서비스시설로서 설치된 내용의 사례를 표8과

서비스시설 내용별 설치시설의 수를 표9에 정리하였다. 특히 내부시설로서는 문화시설인 교류관(38시설), 체험공방(33시설), 특산물가공·판매장(26시설), 박물관(20시설), 미술관(15시설), 온천(3시설)은 물론 고령자센터(3시설), 숙박시설(7시설), 수족관(3시설) 등의 시설을 지역적 특성을 고려하여 설치·운영함으로써 현지 특산물을 지역생산자의 마음을 담아 저렴한 가격으로 판매·체험하게 하고, 현지의 문화·여행정보와 지역 환경을 즐길 수 있도록 함으로써 도로이용자와 지역주민들의 교류를 촉진하

표 8. 설치내용별 주요시설의 사례

구분	사례	현·역명	구분	사례	현·역명	구분	사례	현·역명
교류관		치바 Shonan	온천시설 (노천)		치바 Shonan	온천시설 (실내)		이바라기 Taigo
전시 시설		이바라기 Miwa	체험공방		이바라기 Miwa	문화유적		도치기 Kuroiso
미술관		도치기 Shiobara	체험공방		사이타마 Ogawa machi	연수실		이바라기 Katsura
플라워 숍		도치기 Haga	다목적실 (컨벤션홀)		나가노 Misa	체험관		나가노 Aoki
정보관 (단말)		치바 Shonan	특산물 판매장		나가노 Misa	농산물 직판장		치바 Shonann
수족관		군마 Mizukiko ukann	목장		군마 Ogo	숙박시설		나가노 Misa
운동 시설		나가노 Mimaki	잔디광장		이바라기 Katsura	전망대		나가노 Utsukushi gogenn
공원		이바라기 Katsura	공원		도치기 Modegi	고령자 센터		군마 Guni
농원		치바 Mutsuzawa	체험농원		사이타마 Hanazono	캠프장		군마 Ogo

표 9. 관동지역 RS의 서비스시설 설치 시설 수

구분		설치	미설치
내부	교류관	38	88
	박물관	20	106
	미술관	15	111
	체험공방	33	93
	온천	16	110
	다목적실	9	117
	연수실	7	119
	플라워숍	3	123
	극장·무대	10	116
	정보관	5	121
	특산물가공장	26	100
	숙박시설	7	119
	고령자센터	3	123
	수족관	3	123
	baby bed	75	51
외부	전망대	16	110
	운동장	8	118
	문화유적	3	123
	체험농원	15	111
	목장	3	123
	이벤트광장	31	95
	정원	2	124
	물레방아	2	124

고 지역 활성화에 기여하고 있다.

외부시설로는 이벤트광장(31시설), 전망대(16시설), 체험농원(15시설)을 비롯하여 운동장(8시설), 물레방아(2시설) 등을 설치하여 도로이용자들에게 편의를 제공하면서 지역주민과의 교류를 증진할 수 있도록 하고 있다. 이들 시설은 그 사례를 표9에 정리하여 나타내듯이 각 시설별로 입지조건과 주변환경을 고려하여 전문화·특성화된 시설수준을 확보함으로써 이용자들의 만족도를 높일 수 있는 상태로 운영하고 있음을 알 수 있다.

4.3 입지유형별 설치내용

RS의 입지조건에 따라 교통요충지, 시가지, 산지, 강변, 해변으로 구분하여 이들 유형별로 설치시설의 내용상 특징을 표10에 정리하였다. 내용상의 정리에 있어서 RS의 기본적인 시설내용(화장실, 주차장, 레스토랑, 정보시설, 특산물판매소, 공원)으로 구성된 기본형(과 그이외의 다양한 성격의 서비스시설을 갖춘 복합형으로 구분한다.

시설내용의 기본시설유형에서는 입지조건이 산지인경우가 24시설로 가장 많고, 시가지 15시설, 교통요충지

표10. 입지유형별 서비스시설 설치내용에 따른 시설 수 분포

시설내용	입지조건	교통요충지	시가지	산지	해변	강변	소계
기본		10	15	24	1	9	59
복합	체험공방	0	3	3	0	1	7
	공원	0	4	5	3	0	12
	문화시설	3	5	8	1	4	21
	농원	1	3	3	2	0	9
	복지시설	0	2	1	0	0	3
	온천시설	0	2	8	0	4	14
	운동시설	0	0	0	0	1	1
	소계	4	19	28	6	10	67
합계		14	34	52	7	19	126

10시설, 강변 9시설 등의 순으로 나타났다. 복합시설유형 가운데 가장 많은 분포를 나타내는 것은 문화복합으로 나타났다. 산지(8시설)와 시가지(5시설)에 많이 소재하고 있는 것으로 나타났으며, 모든 입지조건인 유형에서 나타나고 있다. 그다음으로 많은 시설이 분포하는 유형은 온천시설복합인 것으로 나타났다. 특히 산지에서의 온천복합시설유형이 8시설로 많은 것은 해당 지역의 환경조건을 살린 사례로 볼 수 있을 것이다. 공원, 체험공방, 농원 복합형은 시가지와 산지에서 많이 설치·운영되고 있음을 알 수 있다. 시가지에서는 지역주민들의 활동의 장으로서 역할을 도모하고, 산지에서는 지역특산물에 대한 체험을 통하여 지역산물의 홍보와 도시민들의 교류를 도모하기 위함임을 알 수 있다. 복지시설복합유형은 시가지와 산지에서 분포를 보이고 있는데 산지에서는 지역 고령자의 복지시설 접근성을 고려하여 RS에 복합적으로 설치·운영하고 있으며, 시가지에서도 도시부 고령자들의 복지시설 접근성 확보와 지역주민과의 교류를 조장하기 위하여 RS에서 복합화 하는 것을 알 수 있다.

5. 결론

이상의 조사·분석을 통하여 얻어진 내용을 정리하면 다음과 같다.

고속도로에서의 휴게소와 마찬가지로 국도나 지방도에서도 기본적으로 자동차를 이용한 이동자를 위한 휴게시설이 요구되며, 도로에 연결하여 서비스시설이 설치될 경우 접근성이 유리하게 되는 것을 고려하여 지역주민들에게 요구되는 각종 서비스시설을 복합화하여 지역활성화의 수단으로 활용하는 것이 바람직할 것이다.

RS시설을 입지조건에 따라 교통요충지, 시가지, 산지, 해변 및 강변 등으로 구분하여 그 특징을 고찰하였으며, 교통여건과 자연경관을 고려한 시설구성이 중요하다. 특히 교통요충지에 설치하는 경우는 주차장을 충분히 확보하여 환승객들의 편의제공은 물론 재난발생시 피난시설로서도 효율적으로 이용할 수 있도록 하여야 할 것이다.

RS시설과 같은 서비스시설의 구성은 휴게시설로서의 기본적 기능에 지역의 자연환경과 교통조건을 고려하여 문화, 복지, 체험, 농원, 공원 등의 시설을 복합적으로 구성하여 지역활성화의 거점으로서의 역할을 수행하도록 하고, 도로이용자와 지역주민과의 교류를 촉진하도록 하여야 할 것이다.

향후 지역 활성화를 고려한 우리나라 국도변 휴게시설에 대한 연구를 지속하여 보다 구체적인 대안을 모색하고자한다.

참고문헌

1. 박해민, 고속도로 휴게소 시설의 건축계획에 관한 연구-부산~광주 간 고속도로를 중심으로-, 진주산업대학교 산업대학원 석사학위논문, 2004.02, pp.1~2
2. 한국도로공사, 도로설계요령 제6권 도로안전 및 부대시설, 한국도로공사 1992.12, p.297
3. 임준홍, 지역교류활성화의 거점 「미찌노에끼」, 충남발전연구원, 열린충남 제37호, 2007.01, pp.224~231
4. http://www.mlit.go.jp/road/station/road-station_sys.html
5. http://www.mlit.go.jp/road/station/road-station_hist.html
6. <http://www.colil.or.kr/filebank/orginal/pe/otgwpe060418/otgwpe060418.pdf>
7. <http://www.mlit.go.jp/road/station/pdf/iken.pdf>

(接受: 2008.05.10)