

생활도로 정의 및 정비 필요성



김도경 | 서울시립대학교 교통공학과 교수

1. 생활도로의 정의

1.1 개요

본 연구에서 사용하고 있는 “생활도로”라는 용어는 영국의 “Living Street 또는 Home Zone”, 네덜란드의 “Woonerf”, 호주 및 뉴질랜드의 “Shared Zone”과 일맥상통하는 것이라 할 수 있는데, 국내 기존 연구에서는 주로 “도시가로”, “이면도로” 등으로 지칭되고 있으나 현행 우리나라의 법·제도에서는 생활도로를 명확하게 규정하고 있지 않다.

- 현행 우리나라의 법·제도에서는 생활도로 혹은 이면도로의 정의나 관련 내용이 담겨 있지 않은데, 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙 해설 및 지침(이하 도로구조령)에서는 생활도로에 대해 다음과 같이 언급하고 있음
- 또한, 생활도로를 보행통행이 편리하고 안전한 도

생활도로는 『도로법』 등의 관련 법률에 정의되어 있지 않지만 도시가로의 주간선도로 기능이나 구역을 구획하는 도로가 아닌 지구 내 위치한 대부분의 도로를 생활도로라 볼 수 있으며, 도시지역의 국지도로 대부분이 생활가로의 성격을 갖는다.

로의 개념을 갖는 도로로 아래와 같은 기능을 가진 도로라고 설명하고 있음.

- 기능적 측면: 접근성이 가장 높은 도로로서 통학·통근·놀이 등 일상생활과 직결되는 도로
- 운영적 측면: 비신호 도로로서 버스통행이 없는 도로(마을버스 제외)
- 규모적 측면: 폭 9m 미만 도로로서 지구의 구획 내 위치한 도로, 대중교통시설(버스정류장, 지하철역)로 도보 접근 가능 도로(반지름 500m)

따라서, 생활도로를 정의하기 위해서는 생활도로 및 도시가로 등과 관련된 기존 문헌을 고찰하여 생활도로가 가지는 특성을 중심으로 정의하는 것이 필요하다.

생활도로와 관련된 기존 연구 중 도시부 생활도로 안전도 제고방안에 대한 연구(2008)에서는 생활도로를 이용형태별로 규모 및 기능적 측면에서 정의하고 있음을 알 수 있다.

- 주택, 상점 등으로의 접근기능을 주요 기능으로 갖는 도로로 차량보다는 보행이 우선되는 도로이다.
- 지역주민의 이차적인 생활, 어린이의 놀이공간으로 활용되며 지구내에 위치한 도로이다.
- 비신호로 운영되며, 버스통행이 없는 도로로 폭

9m 미만의 도로로 대중교통시설(버스정류장, 지하철역)로부터 도보 접근이 가능한 도로이다.

표 1. 국내 생활도로 유형별 구분

도로 이용형태	도로의 규모	도로의 성격(기능)
보·차 분리 도로	도로폭 6m~9m	- 간선도로와 접하는 도로 - 지하철, 버스정류장 보행 동선 유도 - 학교 및 편의시설 연계도로 - 마을버스 진입 가능 도로
보·차 공존 도로	도로폭 3m~6m	- 보·차 분리도로로 교통 유도 - 대중교통을 위한 접근 도로
보행 전용 도로	도로폭 3m 미만	- 집 앞 도로, 생활·놀이 가능 도로 - 최하위 도로

출처: 삼성교통안전문화연구소, 도시부 생활도로 안전도 제고방안, 2008

서울시의 Green Parking 녹색주차마을 사업시행 매뉴얼(2009)에서는 생활도로를 주민이 일상생활을 영위하는데 필요한 도로로서, 보행자의 통행이나 도로변에 사는 주민의 생활을 위협하지 않는 범위 내에서 자동차의 통행을 인정하는 도로를 의미한다고 규정하고 있다.

- 생활도로의 주체는 보행자이고, 자동차는 도로 공간을 부수적으로 이용하는 개념으로 계획된 도로라고 정의하고 있다.

주거지역 속도관리방안 연구(2007)에서는 생활도로는 사용주체나 법적규정에 따라 이면도로, 국지도로, 지구도로 등으로 불리고 있으며, 최근에는 보·차도 공존도로라고도 불리우고 있는 도로로 소통기능보다는 지역주민의 각 생활단위의 접근기능이 중심이 되는 동시에 주민의 이차적 생활·놀이공간으로도 활용되는 도로폭 12m 이하 및 편도 1차로 이하인 도로라고 설명하고 있다.

경찰청 등(2010)은 생활도로구역에 대해 주택가 이면도로, 상가밀집지역과 같이 보행자의 통행이 많은 지역에 보행자 안전을 위한 교통안전시설물을 설치한 교통진정화 구역이라고 정의하였다. 그 외에도

금기정(1997), 김국기(1997) 등의 선행연구에서 생활도로의 특성을 기반으로 한 정의를 찾아볼 수 있다.

국외의 경우 생활도로를 기능적 특성 뿐만 아니라 규모적 측면까지 고려하여 정의를 내리고 있는데, AASHTO GREENBOOK에서는 생활도로란 집산도로의 끝단으로 대부분 주거지역에 직접적인 접근이 가능한 도로로 낮은 교통량과 속도가 특징이며, 일반적으로 차로수가 2차로를 초과하지 않고, 통과교통을 고려하지 않는 도로라고 정의하고 있다.

미국 보스턴의 교통국(2001)은 생활도로(Residential Street)란 직접적으로 주거지와 연결되는 도로로서, 교통량이 적고 차량속도가 낮은 특징이 있으며 대부분 2차로 이하의 도로로 통과교통이 주 목적이 아닌 도로라고 정의하고 있다.

영국의 Leicestershire 카운티 의회(2007)에 따르면 생활도로란 교통량이 적고(일 교통량이 2,000대 이하), 중차량(Heavy Goods Vehicle, HGV) 통행이 전체 교통량의 5% 이하(일 통행 100대 이하)인 도로로 제한속도가 30mph인 도로를 생활도로로 규정하고 있다.

독일의 경우, 생활도로는 보행자가 자동차보다 우선권을 갖는 도로로 '보행자우선도로'라고도 불리며, 이면도로와 왕복 2차로 미만의 도로를 의미한다(김경석, 2010).

- 'Tempo 30-Zone' 지정과 교통정온화기법을 이용한 주거지 및 학교인근의 2~4차로 도로를 주민들이 안전하고 쾌적하게 이용할 수 있는 생활도로로 조성하고 있음
- 또한, 이 생활도로는 자동차 속도 저감을 통해 어린이 및 주민들이 함께 생활할 수 있는 공간으로 재창조되고 있음.

일본에서는 생활도로와 유사한 개념인 커뮤니티 도로를 시행하고 있는데, 커뮤니티 도로란 보도의 설치가 곤란한 약 8m 이하의 도로에서 보행자와 자전거의 안전확보를 위해 과속방지턱과 도로폭원 축소, 도로선형 굴곡화 등에 의해 자동차 통행속도를 감소시키는 도로를 의미한다.

1.2 생활도로 정의

이상과 같이 국내 및 국외의 생활도로에 대한 정의를 고찰한 결과 생활도로의 기능을 대표적으로 표현하는 핵심어를 정리하면 그림 1과 같이 표현된다.

그림 1에서 제시하고 있는 것처럼 생활도로는 기능적 측면에서 크게 통과교통이 아닌 지구내 교통을 처리하는 도로이자 보행이 최우선 시 되고 접근성이 가장 높은 도로라고 정의할 수 있다.

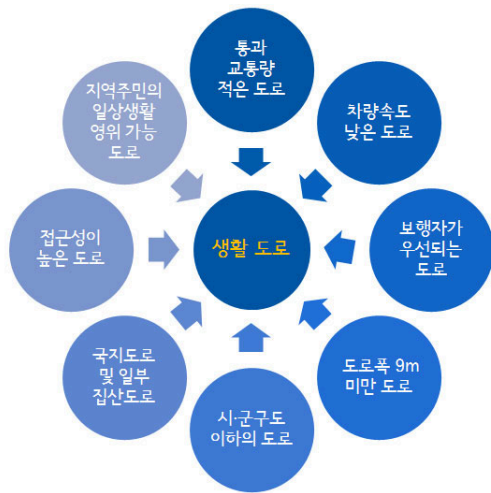


그림 1. 생활도로의 주요 기능

- 다만, 생활도로의 규모 측면에서는 생활도로의 폭과 차로 수를 다양하게 규정하고 있으나, 일반적으로 9m 이하의 도로 폭을 가지고 2차로 이하의 규모를 갖는 도로를 생활도로로 정의하고 있음

따라서, 본 연구에서는 생활도로의 정의를 주요 기능을 중심으로 다음과 같이 규정하였다.

- 생활도로라 함은 통과교통이 적고, 차량 주행 속도가 낮으며 보행 및 지역주민의 일상생활이 우선 시 되는 도로로 이동성보다는 접근성이 가장 높은 도로를 뜻함
- 생활도로로 분류할 수 있는 도로는 위의 정의에 포함된 기능을 가지는 도로를 말하며, 도로의 규모가 크다 하더라도 위의 기능을 담당하는 도로는

생활도로로 규정함. 이는 생활도로를 규모보다는 기능을 우선 시 하여 정의하는 것을 의미함

2. 생활도로 정비의 필요성

생활도로는 우리 모두가 일상생활에서 매일 접하는 도로임에도 불구하고 그동안 많은 관심을 받지 못한 실정이다. 1990년대 중반 지구교통개선사업(Traffic Improvement Project, TIP)이란 이름으로 이면도로 중심의 도로 및 보행환경을 개선하는 사업이 시행된 이래 현재까지 자동차 전용도로 및 간선도로 위주의 개선사업만 시행되었을 뿐 이면도로와 같은 생활도로에 대한 정비는 이루어지지 못했다.

그동안 소통위주의 교통정책으로 인해 간선도로의 정비가 중심이 되다 보니 생활도로의 도로 및 보행환경은 더욱 열악해졌다고 말할 수 있는데, 앞으로는 생활도로 개선을 위한 정비사업을 중점적으로 시행할 필요가 있다. 생활도로를 정비해야 하는 이유로는 다음과 같이 크게 4가지로 구분할 수 있다.

2.1 높은 보행자 사고 비중

2.1.1 교통사고 발생 현황

최근 5년간(2007~2011년) 전체 교통사고 발생건수는 2009년까지 증가하다가 다시 감소하는 경향을 보이고 있다(표 2 참고).

- 교통사고로 인한 전체 사망자수는 지속적으로 감소하여 연평균 약 4.0% 감소추세를 보이고 있으나, 차대차 사고 및 차량단독 사고와 비교할 때 차대 보행자 사고로 인한 사망자수의 감소는 연평균 2.7%로 제일 낮은 것으로 나타남

하지만, 보행자 사고의 발생건수는 5년간 지속적인 증가추세를 보이고 있는데, 보행자 사고가 많이 발생하는 도로는 간선도로 보다는 생활도로이기 때문에, 보행자 사고를 도로폭윈 별로 살펴볼 필요가 있다.

표 2. 교통사고 발생 현황

(단위: 건, 명)

구 분		2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	연평균 증감률
전체 교통사고	발생건수	211,662	215,822	231,990	226,878	221,711	1.2%
	사망자수	6,166	5,870	5,838	5,505	5,229	-4.0%
	부상자수	335,906	338,962	361,875	352,458	341,391	0.4%
보행자 사고	발생건수	44,857	47,281	49,665	49,353	49,701	2.6%
	사망자수	2,232	2,063	2,047	2,010	1,998	-2.7%
	부상자수	45,842	48,406	51,043	50,396	50,907	2.7%
차대차 사고	발생건수	157,942	158,975	171,706	167,035	161,681	0.6%
	사망자수	2,551	2,519	2,546	2,402	2,097	-4.8%
	부상자수	278,273	278,062	297,131	288,402	277,190	-0.1%
차량단독사고	발생건수	8,848	9,555	10,608	10,482	10,319	3.9%
	사망자수	1,379	1,283	1,240	1,090	1,128	-4.9%
	부상자수	11,743	12,483	13,683	13,648	13,289	3.1%

주1: 건널목 사고는 제외함

출처: 도로교통공단 교통사고분석시스템 <http://taas.koroad.or.kr/>

2.1.2 도로 폭원별 보행자 사고 (15,682건)로 가장 많았으며, 그 다음으로는 도로 폭원별 보행자 사고를 살펴보면 표 3과 같이 6m~9m 미만 도로 18.8%(9,322건), 3m 미만 도로 2011년 기준 3m~6m 미만 도로의 사고가 31.6% 로 13.8%(6,835건) 순으로 나타났다. 보행자 전체

표 3. 도로 폭원별 보행자 사고 현황

(단위: 건)

도로폭	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	연평균 증감률
계	44,857	47,281	49,665	49,353	49,701	2.6%
3m 미만 (구성비)	8,651	8,380	8,361	7,127	6,835	-5.7%
	(19.3%)	(17.7%)	(16.8%)	(14.4%)	(13.8%)	
3m~6m 미만 (구성비)	14,071	15,350	16,234	15,628	15,682	2.8%
	(31.4%)	(32.5%)	(32.7%)	(31.7%)	(31.6%)	
6m~9m 미만 (구성비)	7,893	8,713	9,094	9,386	9,322	4.3%
	(17.6%)	(18.4%)	(18.3%)	(19.0%)	(18.8%)	
9m~13m 미만 (구성비)	4,453	4,784	5,252	5,497	5,561	5.7%
	(9.9%)	(10.1%)	(10.6%)	(11.1%)	(11.2%)	
13m~20m 미만 (구성비)	4,347	4,646	5,145	5,750	5,758	7.3%
	(9.7%)	(9.8%)	(10.4%)	(11.7%)	(11.6%)	
20m 이상 (구성비)	3,203	3,407	3,596	3,822	3,977	5.6%
	(7.1%)	(7.2%)	(7.2%)	(7.7%)	(8.0%)	
기타/서비스구역 (구성비)	2,239	2,001	1,983	2,143	2,566	3.5%
	(5.0%)	(4.2%)	(4.0%)	(4.3%)	(5.2%)	

출처: 도로교통공단 교통사고분석시스템 <http://taas.koroad.or.kr/>

사고 중 전체사고의 약 50%가 6m 미만 도로에서 발생하는 것으로 나타났으며, 9m 미만 도로에서 발생한 총 사고는 대략 65%에 달하였다. 일반적으로 생활도로의 도로폭이 적다는 점을 고려하면, 보행자 사고의 절반 이상이 생활도로에서 발생한다고 말할 수 있다.

이상과 같이 국내의 교통사고 발생은 2009년 231,990건까지 증가하였다가 다시 감소세를 보이고 있다. 하지만, 보행자 사고의 경우 2009년과 비슷한 수준을 유지하고 있으며, 사망자수 감소세 역시 전체 사고 감소세에 미치지 못하는 것으로 나타났다. 또한, 보행자 사고의 경우 도로 폭원이 넓은 간선도로보다는 9m 이하의 좁은 집산도로 및 국지도로에서 65% 이상이 발생하는 것으로 나타났다. 이는 보행자 사고는 지속적으로 증가하는데, 도로유형별로 살펴보면 도로폭원이 넓은 간선도로보다는 도로폭원이 적은 도로에서 보행자 사고가 더 많이 발생하고 있는 것을 의미하므로 도로폭원이 적은 생활도로를 중심으로 보행자의 안전성을 증진시키기 위한 노력이 필요하다고 말할 수 있다.

2.2 부족한 예산투자

우리나라의 도로는 도로법 제2장(도로 및 노석) 제11조(도로의 종류와 등급)에 의해 고속국도, 일반국도, 특별·광역시도, 지방도, 군도, 구도의 7종류로 구분되고 있는데, 각 도로별 연장은 도로 등급별로

집계되고 있다. 최근 5년간 도로 연장 현황은 표 4와 같은데, 도로 등급별 전체 연장은 고속국도가 제일 작고 시도·군도가 제일 많은 부분을 차지하고 있다.

이처럼 전체 도로 연장 중 고속국도가 차지하는 비율이 매우 낮은 반면 시도·군도의 비중은 매우 높은데도 불구하고, 대부분의 도로예산은 고속국도와 일반국도에 편중되어 있다. 국토해양부 도로업무편람(2012)에 따르면, 최근 5년간 도로부문에 투입된 예산은 총 960,822억 원으로, 도로종류별 예산 투자액은 일반국도(27.8%), 고속국도(25.1%), 지방도(13.8%), 시도(11.9%)순으로 나타나 시·군·구도 및 농어촌도로에 투입되는 예산은 고속국도, 일반국도, 특별·광역시도, 지방도에 비해 상대적으로 적은 것을 알 수 있다(표 5 참고).

표 6에 제시된 도로등급별로 도로연장 당 투자예산을 살펴보면, 2011년 기준 전체 예산의 57.7%가 고속국도에 투자되고 있으며, 일반국도(21.7%), 지방도(6.8%), 특별·광역시도(5.6%), 시도(5.3%), 군·구도(2.9%)순으로 나타났다. 생활도로는 도로등급상 시도, 군·구도, 또는 특별·광역시도에 포함되는 것을 고려하면 생활도로는 도로연장이 매우 많음에도 불구하고 매우 적은 예산이 투자되고 있는 것을 알 수 있다.

서울시의 경우 2011년 기준으로 부문별 예산을 살펴보면, 도로·교통부문 17,629억 원, 소방·안전부문 3,570억 원으로 서울시 예산의 각각 11.4%, 2.3%를 차지하고 있다. 소방·안전부문의 예산(3,570억 원)중 안전관리 예산은 2,187억 원이며

표 4. 연도별 도로연장

(단위 : m)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	연평균 증감률
고속국도	3,367,797	3,447,060	3,775,678	3,859,497	3,912,810	3.8%
일반국도	13,831,795	13,905,129	13,819,681	13,812,365	13,797,460	-0.1%
특별·광역시도	18,109,067	18,516,763	18,749,053	18,878,403	19,072,506	1.3%
지방도	18,174,730	18,192,615	18,137,954	18,179,741	18,196,250	0.1%
시도	25,396,459	23,972,052	26,819,826	27,005,145	27,086,194	1.6%
군도	24,139,112	26,202,477	23,681,093	23,829,927	23,865,649	-0.3%

출처: 국토해양 통계누리 <http://stat.mltm.go.kr/>

표 5. 도로별 투자실적

(단위: 억 원)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	계(구성비)	
계	178,085	194,093	229,988	192,452	166,204	960,822	(100.0%)
고속국도	55,010	50,706	55,729	42,382	37,675	241,502	(25.1%)
일반국도	45,786	46,378	61,643	63,409	50,081	267,297	(27.8%)
특별시도	7,169	7,847	13,644	9,179	5,221	43,060	(4.5%)
광역시도	12,536	9,700	17,659	21,834	12,751	74,480	(7.8%)
지방도	25,674	30,954	33,554	21,764	20,591	132,537	(13.8%)
시도	17,767	28,067	26,709	18,243	23,748	114,534	(11.9%)
군·구도	9,751	14,190	14,507	10,750	11,530	60,728	(6.3%)
농어촌도로	4,392	6,251	6,543	4,892	4,607	26,685	(2.8%)

주1: 해당 투자실적은 16개 시도로부터 수취한 자료로 분석한 것으로 지자체별 작성방법에 차이가 있을 수 있으므로 규모추정에만 사용
출처: 국토해양부, 도로업무편람, 2012

표 6. 도로연장 대비 투자예산

(단위: 억 원/km)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	
						구성비
계	23.25	22.41	24.35	19.54	16.69	(100.0%)
고속국도	16.33	14.71	14.76	10.98	9.63	(57.7%)
일반국도	3.31	3.34	4.46	4.59	3.63	(21.7%)
특별·광역시도	1.09	0.95	1.67	1.64	0.94	(5.6%)
지방도	1.41	1.70	1.85	1.20	1.13	(6.8%)
시도	0.70	1.17	1.00	0.68	0.88	(5.3%)
군·구도	0.40	0.54	0.61	0.45	0.48	(2.9%)

주1: <표 4>와 <표 5>의 자료를 기반으로 도로구분별 투자예산을 제시한 자료로 도로구분에 따른 정확한 투자액이 아님

주2: 군·구도 연장 대비 투자예산은 구도연장 수취 불가로 인해 군도연장만으로 투자예산을 산출함

이는 주로 교량, 고가도로, 터널, 지하차도 등의 유지보수비용으로 책정되어 있다. 하지만, 서울시 도로의 77.8%를 차지하는 생활도로(이면도로)에 대한 별도의 예산편성을 이루어지지 않고 있다. 재정 자립도가 90.3%에 달하는 서울시의 경우에도 생활도로에 대한 별도의 관리나 예산투자는 전무한 실정이다. 대부분의 지방자치단체는 재정 자립수준이 낮아 보행환경 사업과 같은 생활도로 정비에 대한 자구적인 예산 확보가 용이하지 않다.

이처럼 일부 도로에 대한 예산 투자 편중은 실제

보행자들의 이용도가 높은 생활도로들에 대한 투자를 감소시킴으로써 보행자 안전성 증진을 저해시키는 요인으로 작용하고 있다. 따라서, 보행자 사고 감소를 위해서는 실제 보행자의 접근 비중 및 이용 비중이 높은 시·구·군도 및 생활도로(이면도로)에 대한 투자가 필요하다.

2.3 유사사업의 중복 시행

현재 이면도로 및 생활도로를 대상으로 보행자 안

표 7. 유사사업 현황

구분	어린이 보호구역	노인보호구역	보행우선구역	보행환경 개선
법적 근거	- 도로교통법 - 어린이보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙	- 도로교통법 - 어린이보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙	- 교통약자의 이동편의증진법	- 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례
대상 구역	초등학교 주 출입문 중심 반경 300m 도로 중 일정구간	노인복지시설 주 출입문 중심 반경 300m 도로 중 일정구간	간선도로 또는 보조간선도로에 의하여 둘러싸인 지역 중 1km ² 이하의 면적으로 제한	1km 이하의 선(도로축)단위 사업
추진 기관	행정안전부	행정안전부	국토해양부	행정안전부
유사점	교통정문화 기법 적용 / 보행환경개선			
차이점	교통사고로부터 어린이 보호	교통사고로부터 노인보호	보행자의 통행우선권	보차분리개념

전성을 증진시키기 위한 사업의 일환으로 어린이 및 노인보호구역, 보행우선구역, 무장애 공간 조성사업 등 다양한 유사사업이 진행되고 있다(표 7 참고). 이러한 사업들은 사업내용은 서로 유사하나 서로 다른 법을 근거로 시행되기 때문에 다른 정부부처에 의해서 별도의 독립된 사업으로 추진되고 있어 중복성이 매우 높다고 말할 수 있다.

유사사업의 중복시행은 사업관리의 효율성이 떨어지고 예산 투입의 효율성 또한 떨어지기 때문에, 효율적인 예산 집행 및 사업추진을 위해서는 이원화된 추진체계를 일원화시킬 필요가 있다. 이를 통해 예산의 중복투자를 방지하고 투자우선순위대로 사업을 추진함으로써 제대로 된 정비사업을 유도할 수 있는 장점이 있다.

2.4 소방방재도로 기능 미비

마지막으로 생활도로를 정비해야 하는 이유는 생활도로 상에 불법으로 주·정차되어 있는 차량으로 인해 긴급 시 소방방재도로로서의 기능을 전혀 발휘하지 못하기 때문이다. 건물에서 화재가 발생했을 시 화재를 신속하게 진압하지 못하면 플래시오버(Flashover) 현상에 의해 그 피해는 주변 지역으로 확산되어 막대한 재산피해 및 인명피해를 초래하게

되는데, 일반적으로 화재 발생 이후 5분 이내에 소방차가 화재현장에 도착하게 되면 화재를 초기에 진압할 수 있다. 하지만, 도착시간이 늦어질수록 플래시오버 현상에 의해 진화시간은 더 길어지며 화재 피해 정도는 급격하게 증가하게 된다.

2011년 전국 기준, 소방차 5분 내 화재현장 도착률은 72.1%로 2010년 68.5% 보다 다소 증가한 것으로 나타났으나, 아직까지도 화재현장에 도착하는 시간은 도로 혼잡 및 불법 주정차 차량으로 인한 진입 지연으로 인해 영향을 받고 있는 것으로 나타났다. 표 8에 제시된 것처럼 도로관련 연소확대 사유를 살펴보면, 교통혼잡(이동성 측면)으로 인한 지연이 불법주차(접근성 측면)로 인한 현장진입지연보다 더 많은 것을 알 수 있는데, 현장도착지연은 소방차

표 8. 도로관련 연소 확대 사유

(단위: 건)

구분	2011년	2012년	전년대비 증감률
전체 연소 확대 사유	19,282	20,596	6.8%
현장진입지연 (불법주차)	152	150	-1.3%
현장도착지연 (교통혼잡 및 사고)	248	190	-23.4%

출처 : 소방방재청 국가화재정보센터

에 설치한 블랙박스를 통한 과태료 부과 등을 통해 어느 정도 감소된 반면 불법주차로 인한 현장진입지연은 감소율이 매우 낮은 것을 알 수 있다.

따라서, 생활도로는 긴급상황 발생 시 적절하게 대응하기 위해 항상 소방방재도로의 기능을 유지할 수 있도록 유지·관리되어야 하는데, 이를 위해서는 불법 주·정차 차량을 방지하기 위한 정비사업이 반드시 필요하다.

참고 문헌

삼성교통안전문화연구소, 도시부 생활가로 안전도 제고방안, 2008
 서울특별시, Green Parking 녹색주차마을 사업시행매뉴얼, 2009

도로교통공단 교통과학연구원, 주거지역 속도관리방안연구, 2007
 경찰청·도로교통공단·서울시립대학교, 생활도로 속도관리(Zone 30)를 위한 시범운영 및 효과분석 연구, 2010
 녹색교통운동, 생활도로 보행환경 개선안 마련을 위한 전문가 워크샵 자료, 1997
 김경석, 독일의 생활도로 조성기법, 도로정책 BRIEF 제 34호, 한국교통연구원, 2010
 서울특별시, 2011년 예산개요(<http://finance.seoul.go.kr/archives/1879>), 2011
 서울특별시, 제2차 서울시 교통안전기본계획 발취 <http://www.finews.com/2011년 9월 15일 기사발취>
 Boston Transportation Department, Pedestrian Safety Guidelines for Residential Streets, 2001
 Leicestershire County Council(UK), Highways, Transportation and Development, 2007

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 심의 후 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 : ksre1999@hanmail.net