

일본 도로행정의 2005년도 중점 시책 포인트

宮田 年耕 (Miyata Toshitaka) 국토교통성 도로국 기획 과장

I. 머리말

사회경제활동을 활성화시키고 안전하고 쾌적한 생활을 실현, 지역을 재생시키기 위해 성과지향적인 도로행정 매니지먼트를 통하여 보다 효율적으로 투명성을 높이면서 강약이 있는 시책을 전개한다.

새로운 시대에 맞는 네트워크 구축과 도로공간을 재생(도로 르네상스)시키기 위해, 구체적으로는 우선도 명시방식에 의한 중점투자나 책임재량형 보조금 개혁 등 기존제도를 재평가하여 하드와 소프트 양면의 시책을 구사하면서 폭넓은 과제에 대응한 정책을 중점적이고 보다 효율적으로 추진한다.

아울러, 다양하고 탄력적인 요금시책이나 스마트 IC 본격도입을 위한 시책과 ETC 보급촉진 등 기존 스톡을 철저히 유효 활용한다.

시책 실시에 있어서는 도로사용자에게 계획에서 관리까지 참가를 유도하여 응분의 책임을 부

과시키도록 한다. 또한 다른 행정분야와의 유대관계를 유지하면서 기존의 틀에 구애받지 않는 적극적인 시책을 추진한다.

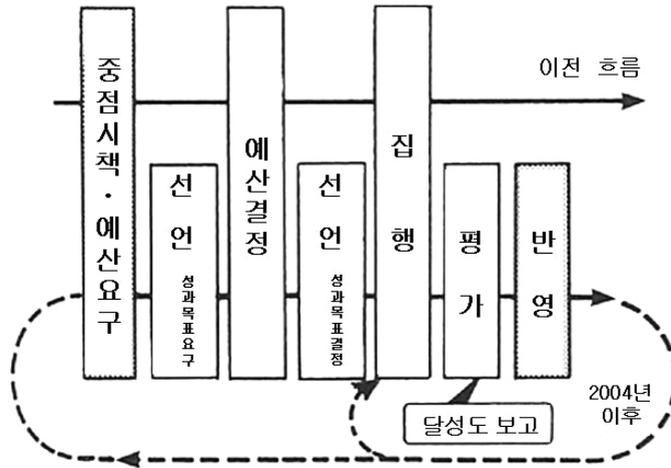
II. 도로행정 개혁

1. 성과지향적인 도로행정 매니지먼트 실천

보다 효과적·효율적이고 투명성 높은 도로행정으로의 전환을 모색하기 위해 다른 공공사업분야보다 앞장서서 성과지향적인 도로행정 매니지먼트를 실시한다.

행정 운영이념으로서 매니지먼트를 내세워 2004년 6월에는 최초 달성보고서를 공표, 1년 전에 선언했던 목표인 「달성도」를 확인했다.

달성보고서를 통해 얻은 지금까지의 시책 평가와 의견을 2005년도 중점시책이나 예산에 처음 반영하여 도로행정 매니지먼트를 확실하게 실천한다. 또한 더 나아가 앞으로도 「성과지향」



[그림 1] 성과지향적인 도로행정 매니지먼트의 흐름

도로행정을 추진하기 위한 기초적인 계획을 작성하거나 일상업무에 편성시키도록 추진한다.(그림 1)

2. 활용성을 높인 하이웨이 정책으로의 전환

인터체인지 간격길이, 획일적인 요금 등의 이유로 유효하게 활용되지 못하고 있는 기존 자동차 전용도로 등의 네트워크 활용성을 높이기 위해 다양하고 탄력적인 요금시책이나 스마트 IC 정비의 시책을 추진해 간다.

(1) 다양하고 탄력적인 요금시책에 관한 시책

ETC를 활용한 다양하고 탄력적인 요금시책을 전개하고 고속도로를 유효하게 활용함으로써 지역의 교통체증이나 연도환경 개선을 도모한다.

(2) 스마트 IC 본격도입

일본의 평균 인터체인지 간격은 구미의 약 2배이며, 고속자동차국도가 통과하는 시,정,촌(市,町,村) 가운데 약 40%는 인터체인지가 설치되어있지 않은 상황이다.(표 1)

<표 1> 평균 IC간격과 설치 상황

◎ 평균 IC간격 비교

일본	약 10km
구미 (무료)	약 4~5km

◎ 고속자동차국도가 통과하는 시,정,촌에 있는 IC 설치상황 (2005년 1.1 현재)

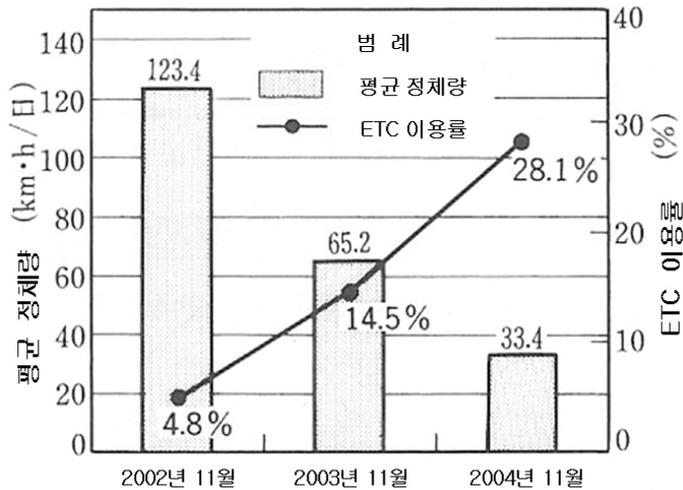
고속자동차국도가 통과하는 수	869
그 중 IC가 없는 곳의 수	325

〈표 2〉 ETC 현황

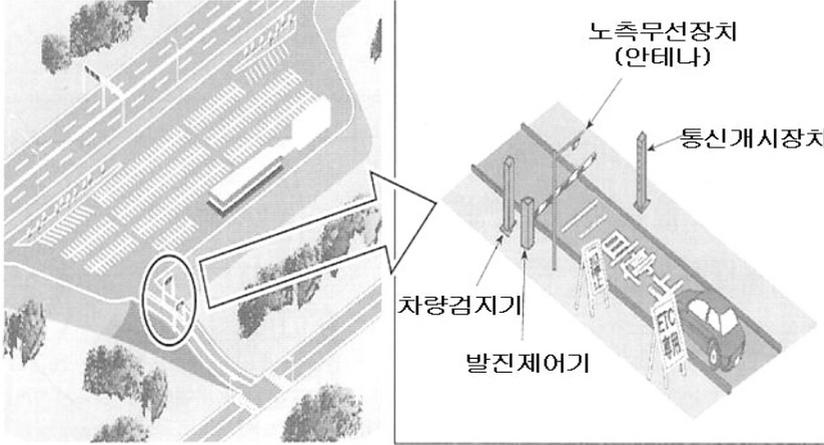
ETC 이용대수 : 약 229만대 (전 통행대수 약 701만대)
 ETC 이용율 : 약 32.7% (2005년 3.4~3.10평균)
 차재기 보급대수 : 약 587만대 (2005년 3.10 현재)

고속자동차국도를 유효활용하고 교통의 원활화를 통한 지역 활성화를 모색하기 위해 건설·관리비용을 삭감할 수 있는 스마트 IC(ETC전용 IC)를 활용, 추가 IC정비를 촉진한다.

2004년도에 실시한 「SA·PA에 접속하는 스마트 IC의 사회실험」 성과를 근거로 하여 2005년도에는 스마트 IC의 본격적인 도입을 도모한다.(표 2, 그림 2, 3)



[그림 2] ETC 도입 효과



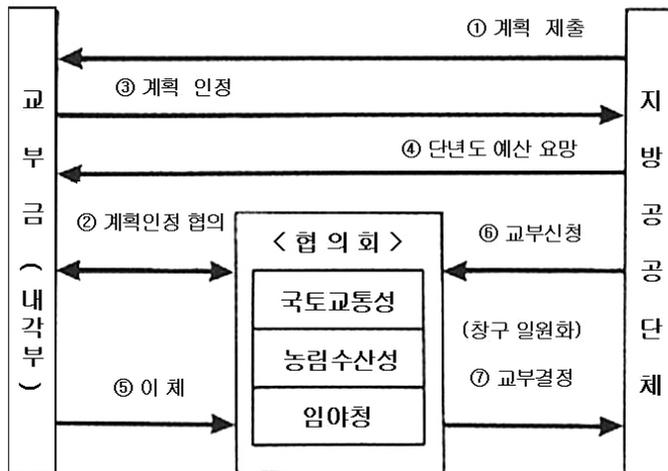
【사회실험용 ETC 노측기기】

[그림 3] SA·PA에 접속하는 스마트 IC의 이미지도

3. 책임재량형 보조금으로의 개혁

지방도 등의 보조사업을 지방 스스로의 판단과 책임으로 실시할 수 있도록 국가가 기존과 같

은 사전심사를 하지 않고 지자체의 재량성을 높이는 한편, 추구하는 효과를 얻었는지는 사후에 심사함으로써 성과책임을 묻는 「책임재량형」으로



[그림 4] 교부금 절차 흐름도



전환한다.

보조금개혁에 있어서는 시,정,촌장의 구체적인 의견을 수렴하고 지자체 실무담당자가 제안할 수 있도록 한다. 또한, 자주성을 살린 지역재생을 강력히 지원하기 위해 지역관광지원, 장애물 제거, 진재대책 등 지역재생에 이바지하는 사업에 대한 중점적인 지원이나 시,정,촌과 국가사이에서의 요망이및 내시(內示)절차를 직접 실시하는 계획을 도입함으로써, 의욕적인 지방공공단체와의 협력하에 자주성과 창의적 고안을 활용하면서 지역재생을 실현한다.

그리고 임업 등의 진흥이나 도시 물류거점과의 교류를 촉진하기 위해 지방공공단체가 책정하는 지방도·농도·임도를 패키지화한 정비계획을 관계부처가 유대하여 조성하고 연도간 사업량 변경이나 사업간 융통이 가능한 도로정비교부금을 창설한다. (그림 4)

4. 사용자와의 접촉강화

(1) 「도로 상담실」 체제강화

긴급통보를 24시간 접수하는 「긴급다이얼」 도입과 국민으로부터 받은 의견을 도로시책에 반영하는 계획 작성 등 「도로 상담실」 체제를 강화한다. 또한, 반영상황이나 도움이 되는 도로정보를 홈페이지에 공표하는 등 충실한 정보제공을 모색한다.

(2) 「문의번호제」 도입에 따른 도로공사 정보 제공 개선

도로공사의 목적, 내용, 기간 등 정보를 사전

(적어도 1개월 전)에 알기 쉽게 제공하고, 공사설명간판이나 홈페이지 등을 공사목적 중시로 개선한다. 또 「문의번호제」를 기본으로 컴퓨터나 휴대전화로 「도로상담실」 등에 접근함으로써 상세한 공사정보입수나 문의를 쉽게 한다.

5. 도로관계 4공단 민영화

2005년 10월을 목표로 도로와 관계가 있는 4공단을 폐지하고 민영화한다. 따라서, 2004년 6월에 성립된 민영화관계 4법에 따라 회사 및 기구의 설립절차, 공단의 자산평가, 권리의무승계 등 소요 준비를 추진한다.

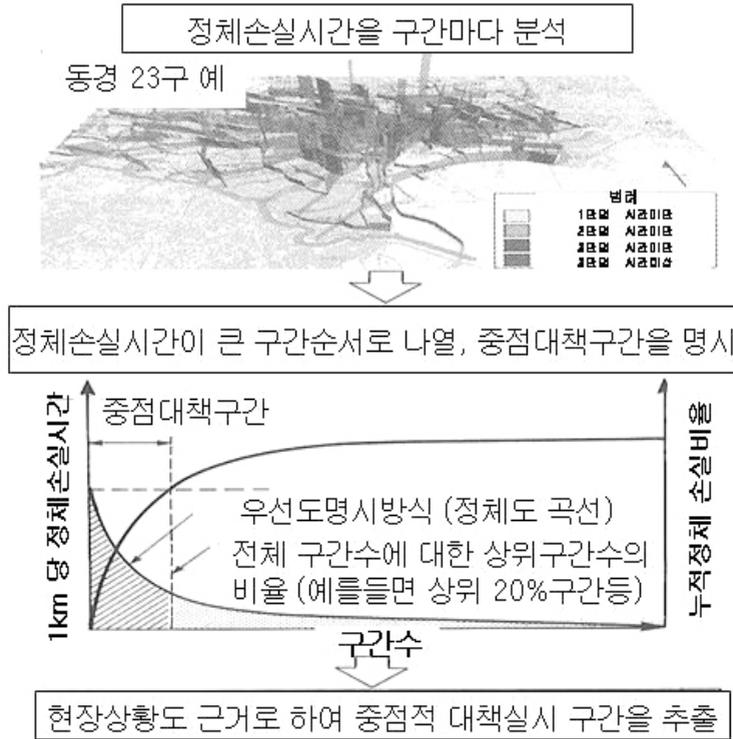
III. 원활한 이동지원

1. 종합적인 교통체증대책 추진

원활한 이동을 위해 도로네트워크 구축에 추가로 모빌리티 향상이나 정보화 추진 등 하드와 소프트웨어를 조합한 대책을 종합적으로 실시한다.

교통체증대책에 있어서는 실측 데이터를 기본으로 우선적으로 대책을 세워야만 하는 곳을 명시하는 방식을 도입하고 교통체증손실시간이 높은 구간을 파악함으로써 가장 효과적인 체증대책을 관계기관과 유대하여 종합적으로 실시한다.(그림 5)

노상공사에 있어서는 「문의번호」 도입을 이용하여 충실하고 철저히 공사정보를 제공하며, 「불인기투표」 실시 등 도로이용자에 의한 외부평가를 근거로 감축을 추진한다.



[그림 5] 우선적으로 대책해야만 하는 곳의 명시

또 노상주차금지를 추진, 안전하고 원활한 도로교통을 확보하기 위해 도시권에서 위반주차가 극심한 버스노선에 있어서 경찰단속 강화 등이 포함된 주차대책을 추진하고 기존주차장의 이용효율을 향상시킬 수 있는 방안을 모색한다.

이밖에 원활한 도로교통을 위한 즉효성이 높은 시책을 추진하기 위해 고속버스로케이션 시스템 도입 촉진, 차단시간 단축을 위한 건널목 시스템의 고도화, 주차장 시스템의 고도화라는

스톡을 유효하게 활용하기 위한 정보시스템의 구축을 지원한다.

2. ITS 추진

ITS는 현재 2단계에 들어서서 첨단·유행으로부터 사회적 과제를 해결하는 도구가 되고 있다. 이동 및 교통의 질을 향상시키고 스마트한 모빌리티사회를 실현하기 위해 ITS를 국가전략으로서 추진한다.

구체적으로는 2007년부터 하나의 ITS차재기로 모든 게이트의 원활한 통과가 가능한 등 서비스를 개시하기 위해 2005년 2월부터 민영공동 연구를 실시하여 규격과 사양을 책정한다.

IV. 안전하고 안심할 수 있는 생활 확보

1. 안전하고 쾌적한 사람 우선의 도로 재생

보행자우선, 고령자·장애자를 위한 이동공간상 장애물 제거, 아름다운 생활공간 형성, 자전거 이용환경 정비 등 주민의 생활속 요구에 부응하기 위한 시책을 추진하기 위해 선도적으로 시책지구를 모집하여 특별지원을 실시함으로써 전국의 모델이 되는 「슈퍼모델지구」를 3년 이내에 구축한다.

통과교통을 철저히 배제하여 자동차보다도 보행자 등의 안전과 쾌적한 이용을 우선으로 하며, 연도와 협동한 도로 녹지화 및 무전주화를 통한 질 높은 생활환경을 창설하는 「생활 도로 지역」

을 형성하기 위한 전문가를 파견하는 등 소프트웨어를 포함한 적극적 지원을 실시한다.

2. 변화시대에 대한 대응

일상관리(순찰, 청소 등)에 있어 지역 및 노선 특성을 고려한 관리수준으로 표준적인 단가를 설정하여 필요한 예산을 평가하고 배분을 실시하여 유지보수비 가운데 일상적 비용을 2007년도까지 약 30%감축(2002년도 비)한다.

또한 도로구조물의 안전성을 확보하기 위한 유지보수를 중점적으로 하며, 교량의 수명연장화를 위한 예방적 보수관리를 강화함으로써 장기적인 유지보수비용을 감축한다.

V. 지역재생·도시재생 지원

의욕있는 시,정,촌에 의한 자주성과 창의고안을 활용한 지역재생을 실현하기 위해 교부금사업을 중점지원하거나 정부의 횡단적인 사업제도



[그림 6] 알기 쉬운 도로안내표식

창설 등 보조금을 개혁함으로써 지역재생을 뒷받침하는 도로건설을 추진한다.

또한, 지역특성을 살린 지역주도의 개성 넘치는 도시를 건설하기 위해 시,정,촌이 작성한 계획에 포함된 폭 넓은 사업(도로, 주택, 도시건설 활동지원 등)을 일괄적으로 지원하는 도시건설 교부금을 확충하여 전국의 도시 재생을 효율적으로 추진한다.

매력있는 관광지건설을 지원하기 위해 아름다운 경관형성으로 여행만족도를 향상시키는 관점에서 지역과의 협동에 의한 도로와 그 주변 경관을 보전·형성하는 시책을 추진한다. 또한 보행공간의 장애물 처리나 무전주화 추진으로 매력있는 지역건설, 도로번호를 이용한 알기 쉬운 도로안내표식을 정한다.(그림 6)

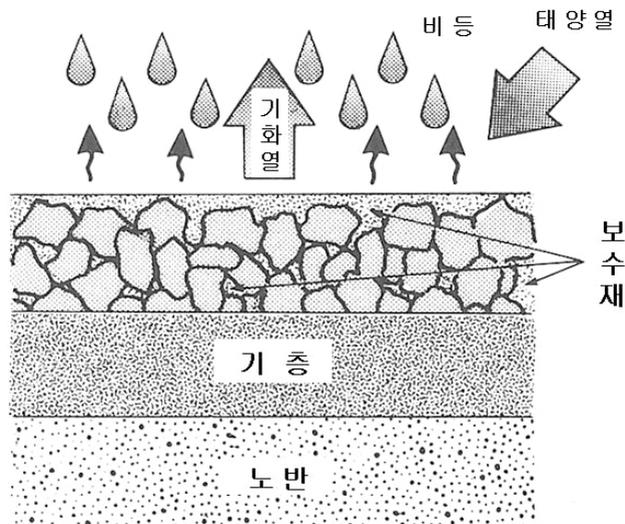
VI. 지구환경과 아름다운 경관의 보전과 창조

1. 환경의 보전·창조

소음이나 대기질의 상황이 환경기준을 대폭적으로 상회하고 있는 지역(환경 최악 지역)에 대해 상세한 환경조사에 기초하여 관계부국이 협력하여 최대한의 대책을 집중적으로 실시함으로써 도로환경을 개선하고 5년을 목표로 환경기준을 달성하도록 한다.

연도의 대기오염과 지구온난화에 대응하기 위해

- ① 환경도로 등의 간선도로 네트워크 정비나 교차점 입체화 등의 병목현상대책을 통한



- 포장내에 물을 축적하여 태양열 등에 의한 증발할 시의 기화열로 노면 온도를 낮춘다 -

[그림 7] 보수성 포장의 예



교통용량 확대

- ② 대중교통수단 이용촉진을 통한 자동차교통 수요 억제 및 조절
- ③ 대형 디젤차 등의 저공해화를 추진하여 자동차의 PM, NOX, CO2의 배출량을 삭감한다. 또한, 도로소음의 감소나 보도의 쾌적성 향상 등 연도 환경을 개선하는 도로정비를 실시한다.

또한, 열섬 현상이 두드러진 도시부에 있어서 여름철 쾌적한 보행공간을 확보하기 위해 보수성 포장 등 노면온도를 감소시키는 효과가 있는 포장 부설을 새로운 보조대상으로 하여 그 효과나 내구성 검증을 통해 기술개발 및 보급을 지원한다.[그림 7]

2. 아름다운 경관의 보전과 창출

아름다운 자연경관이나 구도로 등의 역사적 경관을 가진 지역에 있어서 지역주민, NPO, 기업 등과의 협동에 의해 도로와 그 주변의 경관을 보전·형성해 가는 대책을 실시한다.

2004년 12월에 시행된 경관법에 기초한 경관 중요도로로서의 정비를 추진하고 연도소유자 등과의 협력 하에 경관장애요인을 제거하며, 통일된 지역 경관디자인을 유도하는 시책을 실시하여 양호한 도로경관을 형성한다. 지역 디자인 컨셉에 기초한 간판 점용료 감액 등의 대책을 실시한다.

VI. 신규제도 등

2005년도 이후 신규제도로서 실시되는 사항은 아래와 같다.

1. 성과목표를 중시한 도로정비 특별회계 예산비 조항 수정
2. 보조금제도 개혁
3. 지방의 자주성을 더욱 높이기 위한 지방도로정비감시 교부금 운용개선
4. 도로정비 교부금 창설
5. 긴급수송도로의 교량내진보강 3개년 프로그램 창설
6. 스마트 IC에 관계된 사회실험 확충
7. 연속입체교차사업 시행자 확대
8. 노면온도를 저하시키는 포장의 보급촉진
9. 민간사업자에 의한 주차시설정비 지원
10. 도로개발자금의 대부대상사업 확충
11. 도시고속도로에 있어 환경부하 경감구조 노선 대상확대
12. 토지구획정리사업 확충
13. 정보 시스템을 활용한 도로교통의 원활화 경비 (일반회계)
14. ETC보급촉진에 관계된 경비 (일반회계)
15. 자율적 이동지원 프로젝트 추진경비 (일반회계)