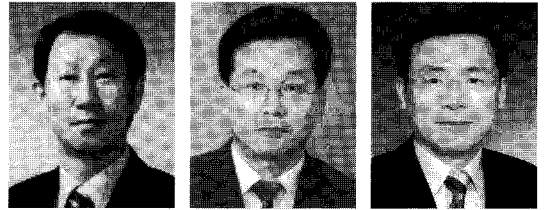


## 일반국도의 경관도로 조성 추진현황과 발전방안



김 성 탁 | 정회원 · 국토해양부 도로환경과장

강 창 구 | 정회원 · 국토해양부 도로환경과 사무관

노 관 섭 | 정회원 · 한국건설기술연구원 책임연구원

### 1. 서론

국민이 기본적으로 생활하고 국가 경제가 운용되기 위해 가장 필요한 시설이 도로[길]이다. 도로는 고속국도, 일반국도, 특별시도·광역시도, 지방도, 시도, 군도, 구도 등 총 연장 103,019km(2007년 말 현재)의 다양한 기능의 도로가 상호 연계되어 전국 도로망을 형성하고 있다. 지금까지는 도로의 건설 및 투자가 국가의 경제성장 위주의 정책에 따라 도로의 양적 확장에 치중하여, 질적인 도로환경 측면에서는 열악한 수준이다. 도로의 질적 측면을 알 수 있는 안전과 소통문제는 국가의 현안문제로 대두되고 있는 실정이며, 한 나라의 도로문화의 수준을 나타내는 경관에 대해서는 후진국이다. 즉, 도로가 삭막한 환경에서 단순한 이동통로 역할만 했던 기반시설이 아니라, 생활공간으로서 휴식공간, 조망공간, 문화공간으로의 변신이 요구되고 있으나 이에 부응하지 못하고 있다.

최근, 국민의 삶의 질을 향상시키고 국토기반시설의 품격을 확보하여 문화선진국으로 도약하기 위하여 SOC시설 및 건축문화진흥에 대한 관심이 높아지

고 있다. 한편 사회적으로는 주 5일제 근무제도와 웰빙(Well-being) 열풍으로 여가선용을 위한 도로이용이 점차 확대 추세에 있다. 또한 도로의 생활공간화와 지역활성화의 매개체로서의 역할이 절실히 요구되고 있다.

선진 외국의 경우 이미 오래 전부터 경관도로에 대한 관심을 가지고 도로의 미적 수준을 향상시킬 수 있는 다양한 건설을 추진해오고 있다. 그 중 미국의 'National Scenic Byways Program'은 FHWA(미연방도로청)의 프로그램으로 도로의 보전뿐만 아니라 그 지역 도로경관의 이미지를 부각시키면서 운전자에게 다양한 서비스를 제공하고 있다. 그리고 일본에서도 현재 '풍경가도' 사업을 단계적으로 추진해 나가고 있다.

이제 우리나라도 21세기에 이르러서는 삶의 질 향상과 더불어 쾌적한 자연환경에 대한 요구와 도로경관에 대한 인식이 확대됨에 따라 가치 있는 경관자원의 보전 필요성이 점차 확산되고 있으며, 도로를 그 특성에 맞는 경관도로(Scenic Road)로 조성하고 이를 홍보하여, 도로가 국민에게 친근한 SOC시설의 하나로 인식되고 사랑받을 수 있도록 도로환경을 조

성할 필요가 있다.

이를 위해서 국토해양부에서는 일반국도에 대해 경관도로 정비기본계획을 수립하였으며, 이를 단계적으로 시행해 나가고 있다. 이 글에서는 이와 같은 추진배경과 관련 내용들, 그리고 경관도로 정비기본계획의 내용을 소개하고, 향후 추진방향 및 발전 방안을 기술하였다.

## 2. 경관도로 관련 개념과 현황

### 2.1 도로경관의 개념

경관이란 어떤 대상(경관대상)을 인간(경관주체)이 봄으로써 성립하며, 어느 특정 단일대상을 보는 경우에는 일반적으로 경관이라고 하지 않는다. 즉, 경관은 복수의 대상 혹은 대상군 전체를 바라보는 것이 우선 전제되어야 한다. 경관에 관한 또 한 가지 중요한 것은 인간의 심적 현상이다. 경관이란 물리학이나 화학이 취급하는 대상의 순수한 물질적 현상이 아니다. 경관에는 본다고 하는 공간적·시간적인 체험으로부터 형성되는 대상에 대한 인간의 이미지, 좋고 싫음의 감정 등이 바라본다고 하는 행위에 겹쳐져 경관을 평가하게 되므로 경관이란 대상의 전체적인 조망이며, 그것을 계기로 형성되는 인간의 심

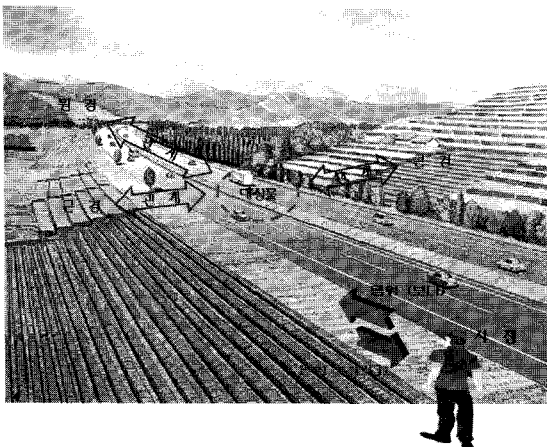


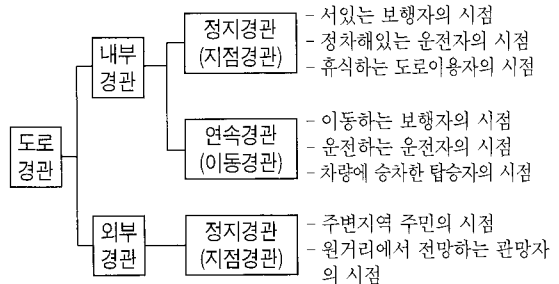
그림 1. 도로경관의 개념

적 현상이다.

따라서 경관의 개념은 일차적으로 '보여지는 풍경'이나 이차적으로 보여지는 풍경에 내재하는 자연생태계의 작용, 인간의 활동 등과 관련된 의미를 함축하고 있는 것으로 볼 수 있다. 여기서 '보여진다'는 의미는 반드시 시각만을 의미한다고 볼 수 없으며, 인체의 오감을 통해 지각되는 풍경으로 이해할 필요가 있다.

도로경관의 유형은 시점의 고정성 여부에 따라 정지경관(지점경관), 연속경관(이동경관)으로 나눈다. 정지경관은 관광지나 도시의 전망대에서 전망을 보는 것과 같이 고정적인 시점에서 얻을 수 있는 경관을 의미하며, 이와 같은 종류의 경관을 정지경관이라 한다. 연속경관은 자동차를 운전할 때와 같이 시점을 이동시켜 차례로 변해가는 장면을 잇달아 체험해 가는 경관으로써 시간적으로는 길지 않고 대상 또는 대상군 자체의 형상은 변화하지 않는 특성을 나타낸다. 일반적으로 경관의 변화는 시점의 변화에 따르며, 이와 같은 종류의 경관을 이동경관이라 한다. 특히, 시간에 따른 경관의 변화가 현저하거나 시점의 이동경로가 한정되는 경우를 연속경관이라 한다.

표 1. 도로경관의 구분



도로경관을 구성하는 요소로는 표 2와 같이 도로요소, 연도요소, 원경요소 등이 있으며, 이러한 요소들이 조화되어 좋은 경관을 이루게 된다.

표 2. 도로경관의 구성 요소

구성 요소		주요 요소
도로 요소	도로 전체	- 기하구조, 횡단면 구성, 도로구조 (토공, 구조물 등)
	부속 시설물	- 가드레일, 도로조명, 도로표지, 교통안전표지, 도로식재
	점용물	- 전주, 간판, 환기구, 컨트롤 박스
연도 요소	주변 시설	- 주유소, 휴게시설, 정류장 - 상가, 주택, 공장, 자동차 관련 시설 - 논, 밭, 하천, 조경시설
원경 요소	자연요소	- 산, 하천, 호수, 해안, 산림
	인공요소	- 장대교량, 터널, 철탑, 대형구조물, 고압선로



그림 2. 한국의 경관도로 유형

## 2.2 경관도로의 정의와 유형

경관의 대상은 눈에 비치는 모든 사물을 대상으로 하지만 일반적으로 대상이 되는 경관의 중심이 되는 사물은 그것을 둘러싸고 있는 환경으로 구분되며, 그 가운데 중심이 되는 사물을 경관의 '주대상' 이라 한다. 경관의 주대상에 따라 경관의 유형을 나눌 수 있다.

우리나라에서는 경관도로를 다음과 같이 정의하고 있다. 경관도로는 도로의 경관을 구성하는 다양한 도로요소, 연도요소, 원경요소 등이 조화되어 좋은 도로경관을 이루며, 특히 도로주변의 자연적 또는 인공적 요소를 보고 즐길 수 있는 쾌적한 환경을 갖춘 도로로 정의된다. 경관도로 조성사업의 목표는 운전자, 보행자, 지역주민 등을 위하여 달리고 싶은 도로, 걷고 싶은 도로, 머물고 싶은 도로환경을 가꾸는 것이다.

경관도로의 유형은 경관의 주대상이 도로이면서, 그 주변환경과의 관계에서 어떻게 보이는가(경관 자원 요소)에 따라서 경관도로를 10개 유형으로 구분하고 있다. 이 구분은 기본적으로 우리나라에서 기 정립된 국토경관의 분류내용을 토대로 경관 자원 요소에 따라 도로경관의 특징에 맞게 분류한 것이다.

## 2.3 국내의 경관도로 관련 사업 추진현황

### (1) 아름다운 도로선정(2002), 한국의 아름다운 길 100선(2006)

국토해양부(당시 건설교통부)는 사회·경제적 발전 상에 걸맞는 친환경적이면서 기능적인 도로건설방향을 제시할 수 있는 여건을 마련하여 특색 있는 도로를 만들도록 유도하고 도로에 대한 국민들의 관심과 도로를 사랑하는 마음을 갖도록 하고자 제1회 아름다운 도로 선정(2002년)을 시행한 바 있다. 2006년 7월에는 도로의 아름다움과 우수성을 널리 알리고자 '한국의 아름다운 길 100선'을 선정·발표하였다.

### (2) 국토해양부 지방청의 관련 사업들

원주지방국토관리청은 'Happy Road 2010' 이라는 비전으로, 2006년부터 도로편리제고 측면에서 경관이 우수한 쉬어갈 만한 장소에 머무름 공간을 확보코자, '경관수려 쉼터구간 확보' 과제를 설정하고 사업을 추진해 나가고 있다. 이 사업내용은 국도확·포장사업 및 국도관리업무에 쉼터 설치가 포함될 수 있도록 예산배정항목을 추가하는데, 편도 5km당 1개소를 설치하고 경관수려지역을 추가하며, 주차공간, 전망대 등 편의시설을 설치하는 것으로 하고 있다. 익산지방국토관리청에서는 도로이용자들이 운전하면서 보고 즐기며 쉬어갈 수 있는 친환경 녹색도로

(Green Road) 시범사업을 추진하고 있다.

### (3) VIP 루트 리모델링

경부고속도로 오산~양재구간(37.9km)은 최초고속도로 역사를 가진 상징성과 이용도가 가장 큰 반면에 기능과 경관측면에서 이용자 만족도가 낮다. 이를 개선하기 위하여 한국도로공사는 본 구간에 대해 시범적으로 도로의 일관성 확보 및 최신기능/미관을 수용한 리모델링 방안을 수립하여 국내 고속도로를 대표할 수 있는 VIP 구간을 재생활 목적으로 관련사업을 추진할 계획이다. 여기서 VIP 구간은 당해 구간의 기능, 중요성, 상징성 등이 VIP(Very Important Path)로서의 역할을 수행하고, 모든 이용고객을 VIP(Very Important Person)로 섬기는 마음으로 가장 많은 고객이 이용하는 구간으로 선정되며, 2009년에 사업을 추진할 계획으로 있다.

포되어 있는 특색있는 도로를 선정하여 일반인에게 널리 소개함으로써 도로의 의의와 중요성을 높이고자 日本の道100選 사업을 시작하였다. 이 사업은 1986년에 시작하면서 비포장도로, 포장도로, 주간선도로, 관광지내 도로, 기타 도로 등을 총 망라한 도로 중에서 매년 하나의 키워드를 정해 그 의미에 부합하는 도로를 선정하였다. 이후 미국의 시닉바이웨이와 내용적으로 비슷한 '시닉바이웨이 핫카이드'로부터 일본의 풍경가도사업이 시작되었는데, 본 사업을 일본 전국으로 확대한 것이 '일본 풍경가도'이다. 이는 국토문화의 부흥을 위해 문화자원의 보존과 보호, 활동만이 아닌, 아름다운 국토경관의 형성, 지역활성화와 관광진흥을 유기적으로 연결한 것으로 도로를 무대로 다양한 주체가 협동하는 것이다.

## 2.4 해외의 경관도로 관련 사업 추진 사례

### (1) 미국 Scenic Byways

FHWA(연방도로청)는 1992년도 이래로 미국 전역에서 경관이 뛰어난 도로를 선정하고 그 지역을 도로경관으로 이미지를 부각시키며 도로경관구역을 특화함으로써 도로의 질을 높이는 National Scenic Byways Program(NSBP)을 운영해 오고 있다. 여기에 지정되기 위해서는 고대문화(Archaeology), 문화(Cultural), 역사(Historic), 자연(Natural), 휴양(Recreational), 경관(Scenic) 등 6가지의 평가 기준에 의하며, 총 126개 구간이 지정되어 있다. 이 프로그램에는 지자체 협조가 필수적이고 누구나가 참여할 수 있으며, 다양한 미디어를 통해 경관도로를 홍보하고 있다.

### (2) 일본의 풍경가도(Scenic Byway Japan)

일본은 '道の日'(8월10일 - 大正 9년 8월 10일 일본 최초로 도로정비에 관한 장기계획인 제1차 도로개량계획이 실시된 날)제정을 기념하여 전국에 분

## 3. 일반국도의 경관도로 정비사업 추진

### 3.1 일반국도의 경관도로 조성 기본계획 수립

#### 3.1.1 기본계획 수립의 연구개요

앞에서 살펴본 바와 같은 일련의 흐름 속에서 국토해양부는 한국건설기술연구원을 통해 2006년 11월부터 2007년 12월까지 '경관도로(Scenic Road) 조성 기본계획 수립 연구'를 시행하였다. 연구 내용은 경관도로에 대한 개념과 시행을 위한 방법론 및 기술적 사항들을 정립하고 경관도로 기본계획 수립과 대표적인 시범사업을 추진하여, 이를 토대로 향후 경관도로 정비를 수행함으로써 도로환경개선을 도모하고자 하는 것이다. 경관도로 추천 대상구간으로는 도로경관이 좋은 노선으로 자연적, 역사문화적, 생활적인 가치를 가지고 있는 걷고 싶은 도로, 달리고 싶은 도로, 머물고 싶은 도로를 선정대상으로 한다. 정비사업 대상구간은 현재 경관도로에 해당되는 구간, 또는 도로경관조성을 통하여 경관도로로 자리매김을 할 수 있는 구간을 대상으로 한다. 기존도로에 대한 경관개선 개념을 나타내면 그림 3과 같다.

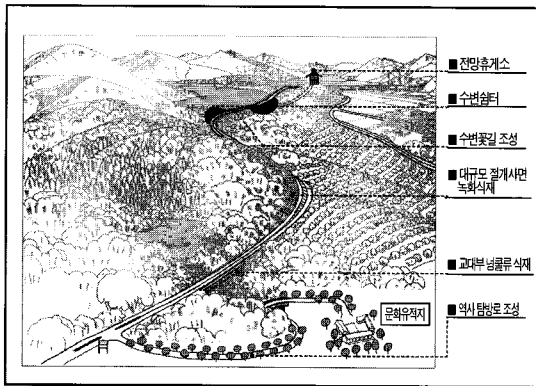


그림 3. 기존도로의 경관개선 개념도

### 3.1.2 '경관도로 정비사업 업무편람' 발간

'경관도로'라는 개념은 국내에서는 아직 확립되지 않은 분야이며 관련 연구가 많지 않은 실정이다. 기본계획 수립시에 경관도로 정비사업을 효율적으로 추진할 수 있도록 '경관도로 정비사업 업무편람'을 발간하였다. 이 편람은 크게 경관도로사업의 추진체계 및 수행절차, 사업대상지점 선정과 관련자료 수집 및 분석, 경관도로 정비(안) 작성으로 구성되었다. 경관도로 정비사업 단계별 경관검토는 현황조사 및 분석, 정비방향의 설정, 경관도로 정비(안) 작성을 토대로 일련의 기본적인 흐름에 의해 시행하며, 각 단계별 경관검토작업과 함께 경관정비계획의 적합성 향상을 위해 적절한 피드백 과정을 거치도록 하였다.

### 3.1.3 경관도로 정비기본계획 수립 주요내용

전국의 각 도로관리기관에 '경관도로(Scenic Road)' 신청양식을 배포하고 관련 워크숍을 시행하여 대상구간을 추천받았으며(표 3 참고), 이들 경관도로 대상구간에 대해 일정 선정기준에 따라 대상구간에 대한 평가와 우선순위를 부여하였다. 국도의 경우에는 신청구간 41개소에서 현장실사결과 3개소가 제외되어, 우선순위 선정구간 17개소를 포함한 총 38개소가 선정되었으며, 또한 이 중에 우선순위가 낮은 7개소가 제외되어 총 31개 구간에 대한 경관도

로 정비기본계획을 수립하였다(표 4 참고). 이들 구간에 대해서는 5개년 계획으로 시범사업구간부터 연차적으로 시행해 나갈 계획이다. 국토해양부 소관의 일반국도가 아닌 지방자치단체의 경관도로 구간에 대해서는 이의 총괄기관인 행정안전부에 관련 자료를 넘겨서 향후 관련사업을 추진하는데 참고할 수 있도록 하였다.

표 3. 경관도로 추천대상구간 현황

지역별	국도	국지도	지방도	시군도	광역시도	계
추천개소 수	41	22	95	105	16	279

표 4. 일반국도 경관도로 정비사업 5개년 계획 수립

연차별	개소수	노선 연장 (km)	사업비(백만원)				비고
			공사비	보상비	설계비	총계	
1차년도	6개소	65.0	7,315	1,170	1,892	10,377	시범구간 6개소
2차년도	7개소	63.8	9,349	721	2,269	12,339	시범구간 2개소
3차년도	4개소	19.3	8,590	3,850	856	13,296	
4차년도	6개소	56.6	7,695	990	1,457	10,142	
5차년도	8개소	78.7	7,410	950	1,506	9,866	
계	31개소	283.4	40,359	7,681	7,980	56,020	

## 3.2 경관도로 조성 시범사업 추진

### 3.2.1 경관도로 정비 시범사업 시행

경관도로 정비 시범사업구간 선정대상으로는 국도 중에서 우선순위가 높게 나타난 17개 구간을 대상으로 하였다. 시범사업 대상지점 선정은 먼저 본 연구에서의 경관도로 유형분류 내용(녹지경관, 수변경관, 역사문화경관, 생활경관)에 따라 고르게 분포되도록 선정하였다. 즉 10개 세부유형으로 분류되므로 각 유형별로 시범사업구간이 1개씩 분포되도록 하였다. 17개 구간 중에 전통취락경관과 마을경관에 해당하는 구간이 없어서 8개 경관유형에 대해서 대상구간 선정작업을 하게 되었다. 또한 시범사업구간은 가능한 각 도별 1개소씩(전체 8개소) 시범사업구간

이 선정되도록 고려하여, 현장실사 및 자문회의 과정을 통하여 일반국도 41개소 중에서 8개소 대상구간을 선정하였다(표 5).

표 5. 경관도로 정비사업 일반국도 대상지점 선정

구분	구도 노선 번호	지역 (도)	구간		노선 연장 (km)	비고
			시점	종점		
녹지경관	산악	35	경북 봉화. 명호	봉화. 명호	10.5	+하천,위락
	전원	77	충남 태안. 안면	태안. 안면	11.5	+위락
수변경관	하천	45	경기 남양주. 조안	남양주. 화도	15	+위락
	호수	37	충북 옥천. 군북	옥천. 안내	8	+위락
	해안	19	경남 남해. 설천	하동. 금남	5	+사적,위락
역사문화경관	사적지	37	진북 무주. 설천	무주. 설천	10	+산악,하천
	전통취락	-				
	문화	7	강원 삼척. 근덕	삼척. 원덕	13	+해안
생활경관	마을	-				
	위락	17	전남 곡성. 죽곡	곡성. 오곡	13	+하천

주 : 비고는 추가적인 경관 특성을 나타냄

우리나라의 경관도로 유형별 대표 경관도로 구간으로는 현 시범사업 대상구간보다 더욱 우수한 곳이 많으나 이들 구간은 이미 많은 정비사업이 시행되어서 별도의 추가적인 경관정비사업이 불필요하므로 본 연구 수행과정에서 추천되지 않은 도로구간이 많다. 또한 경관도로의 인식 확산을 위하여 도별 1개소씩 시범사업을 선정한 관계로 시범사업구간이 해당 유형을 대표하는 가장 우수한 구간이라고는 할 수 없는 한계가 있다. 따라서 우리나라 경관의 유형별 대표 구간 선정을 위해서는 향후 별도의 작업이 필요하다.

### 3.2.2 경관도로 정비 시범사업 평가

경관도로 정비사업 기본계획 수립 내용을 토대로 경관도로 정비 시범사업을 우선 시행하고 이후 지속적으로 확대 추진할 계획으로 있다. 이를 위해 국토해양부는 일반국도의 경관도로 정비사업의 효과평가 방법론을 개발하고 시범사업에 대한 실시설계 내용 검토와 효과평가를 수행하며, 향후 경관도로 정비의

개선방안을 마련하고자 한다. 우선 시범사업구간 중 2008년에 사업대상구간으로 선정된 전원지경관의 태안 국도 77호선과 해안경관의 남해 국도 19호선, 그리고 지자체에서 관련사업을 추진하면서 국도 구간을 같이 고려하고 있는 하천경관의 남양주 국도 45호선에 대해 시범사업의 효과평가를 위한 자료수집 및 구축(공사전, 공사중 및 공사후 조사)을 수행하고 2009년에도 다른 시범사업구간에 대해서 확대할 계획이다. 이들 구간의 주요사업내용은 표 6과 같다.

시범사업 효과분석 결과는 경관도로 정비사업의 효율적 추진을 위한 개선방안 도출과 경관도로 정비사업 업무편람을 보완하는데 활용하고, 대국민 홍보 자료로 작성하여 경관도로 이용 활성화를 도모할 수 있다.

표 6. 경관도로 정비 시범사업 3개 구간의 주요사업내용

경관 유형	지역 (국도 번호)	노선 연장 (km)	주요 사업 내용
녹지경관	충남 태안 (77호선)	11.5	- 취락지 및 교차로구간 경관개선: 불량간판 정비, 부분적 차폐 식재 - 안면읍 우회도로 정비: 성토구간 가로수 식재 - 자연휴양림 주차장 개선 - 지역 상징물 설치(꽃지해수욕장 입구 교차로) - 한진주 지중화 이설
수변경관	경기 남양주 (45호선)	15	- 중앙선 철도하부 쉼터 조성 - 특화거리구간 표지판 설치 - 폐도활용 쉼터 조성 - 종합촬영소 입구 영화소재 조형물 설치 및 식재 등 - 서정대교 교각부 녹화: 넝쿨식재 등 친환경 정비 - 금남리 구간 측도설치 및 분리대구간 차폐식재 - 기타 공통 정비사항: 도로부지내 불법광고판 철거
	경남 남해 (19호선)	5	- 취락지역 가로수 식재 - 노랑공원 정비: 휴게시설 및 전망대 정비 - 진입부(남측) 옹벽 및 앵커리지, 교대구간 녹화 - 남해대교 경관조명시설 설치 - 교차로(북측)구간 도유화 개선 - 교차로(북측)구간 절취 비탈면 식재 및 북측 휴게소 앞 화단 설치

#### 4. 경관도로의 발전방안

이제는 도로건설이 단순한 기능 중심에서만이 아니라 생태계를 보전하고, 지역사회와 연계된 환경친화적이고 쾌적한 도로환경을 갖추도록, 그리고 인간 중심의 도로건설이 되도록 요청되고 있다. 이를 도로 하기 위해서는 도로관리자 및 기술자들의 도로건설에 대한 의식전환과 공감대 확산이 이루어져 인간에게도 자연에게도 좋은 아름다운 도로, 운전자와 보행자를 자연스럽게 흡수시키는 경관적으로 아름답고 환경적으로 뛰어난 도로를 추구해야 할 것이다.

현재 국내에서 도로경관에 관심을 갖고 추진한 '한국의 아름다운 도로 100선' 선정작업이 경관도로 조성을 위한 예비작업(1세대)이라면, '경관도로 조성 기본계획 수립'은 본격적으로 경관도로를 만들어가는 작업(2세대)이라고 할 수 있다. 향후에는 현재 계획하고 있는 단순 도로의 경관향상작업을 넘어서, 미국 및 일본의 사례와 같이 문화관광과 직접 연계를 하고 지역을 활성화 시키는 종합적 시스템의 '한국의 경관도로(Scenic Road Korea)' (3세대)로 발전되어가야 하겠다.

경관도로사업의 효율적 운영과 개선을 위한 연구수행을 통하여 업무개선 및 기술발전을 도모할 필요가 있다. 이러한 측면에서는 지역활성화 연계를 위한 경관도로의 발전 모델 구축과 경관도로 관련 기술의 연구개발 및 효과평가 등을 생각할 수 있다. 또한 경

관도로 사업내용과 전국의 경관도로를 홍보하여 도로가 국민에게 친근한 SOC시설의 하나로 인식되고 사랑받을 수 있도록 하며, 이용자의 활용성을 증진시키기 위하여 전산관리시스템, 인터넷 홈페이지, 각종 홍보물 제작 등과 같은 경관도로 관리 및 홍보 시스템 구축 및 운영이 필요하다.

경관도로는 본 도로 자체를 포함하여 그 지역 및 인근 지역의 문화·관광자원과 함께 네트워크화가 필요하고, 이것을 어떻게 유효하게 달성하고 운영할 것인가가 중요한 사항이다. 이를 위하여 다양한 관련 주체의 협동을 통하여 '아름다운 자연, 역사, 문화와 함께 달리고, 걷고, 머무르는 공간 만들기'에 노력해 나가야 하겠다.

#### 참고문헌

1. 국토해양부, 경관도로 정비사업 업무편람, 2008. 4.
2. 한국건설기술연구원, 경관도로(Scenic Road) 조성 기본계획 수립 연구(1차) 최종보고서, 건설교통부, 2007.
3. 한국건설기술연구원, AesRoad 21-도로경관 개선기술 개발사업, 2004.
4. 건설교통부, 경관우수지역의 보전방안에 대한 연구, 2001.
5. <http://www.byways.org>
6. <http://www.hido.or.jp/fukeikaidou/index.html>

회원의 신상변동사항(이사, 전근, 승진 등)이 있으면  
학회 사무국으로 연락주시기 바랍니다.  
현재 반송되는 우편물이 너무 많습니다.

- 전 화 : (02)3272-1992
- 전 송 : (02)3272-1994
- E-mail : ksre1999@hanmail.net