

사설안내표지와 도로안내시설의 연계·표준화 필요성에 관한 고찰

A Study on the need for the Standarization and Connection of
Private Information Signs with Road Information Signs

주 저 자 : 은덕수 (Eun, Duk Soo)

한양사이버대학교 디자인학부

takeni@hycu.ac.kr

공 동 저 자 : 김학민 (Kim, Hak Min)

한양사이버대학교 디자인학부

Abstract

Private Information Signs are part of the Road Information System that guides public facilities, tourism and recreation facilities. The Ministry of Land, Infrastructure and Transport has established guidelines for the installation and management of private information signs, but the guidelines do not have specific design regulations and give autonomous authority to the road management office, so the method of installing and displaying Private Information Signs varies by region. In addition, the hierarchy of Public Information has collapsed due to illegal Private Information Signs, increasing complexity and damaging the landscape. Therefore, this study suggested the development of a standard design as an integrated road guide facility and policy supplementation to establish a public information hierarchy across the country as an improvement direction. As a result of the study, first, it was possible to improve the roadside landscape, and second, a comprehensive road guidance system. It was summarized that improvement is necessary, thirdly, policies that prioritize public information must be supported, and finally, regulations reflecting changes in road use environment are necessary.

Keyword

Private Information Sign(사설안내표지), Road Sign(도로표지), Road Name Sign(도로명판), Public Design(공공디자인)

요약

사설안내표지는 공공시설, 공용시설, 관광휴양시설 등을 안내하는 도로변 안내시설이다. 국토교통부는 사설안내표지 설치 및 관리지침을 제정하여, 지자체와 도로관리청에서 관리하도록 규정하고 있으나, 이 지침에서는 구체적 설계 규정이 존재하지 않고, 도로관리청의 자율권한을 부여하여 사설안내표지 설치방법과 표시방식은 지역마다 차이가 발생한다. 또한 최소한의 규정조차 지키지 않고 설치된 사설안내표지들로 인하여 공공정보의 위계가 무너져, 도로변의 정보인지 환경은 복잡성이 증가되었고, 경관이 훼손되고 있다. 따라서 본 연구는 국토전체의 공공정보위계 확립을 위한 통합형 도로안내시설로의 표준디자인 개발과 정책 보완을 개선 방향으로 제시하였으며, 연구 결과 첫째로, 도로변 경관 개선이 가능함을, 둘째로 종합적 길 안내 체계로 개선이 필요함을, 셋째로 공공정보 우선의 정책이 뒷받침 되어야 함을, 마지막으로 도로이용환경 변화를 반영하는 규정이 필요한 것으로 요약되었다.

목차

1. 서론

- 1-1. 연구 배경 및 목적
- 1-2. 연구 방법 및 범위

2. 사설안내표지와 공공정보디자인

- 2-1. 도로안내시설과 사설안내표지
- 2-2. 사설안내표지 관련 규정

3. 사설안내표지 정보디자인 현황

- 3-1. 경관저해 요인
- 3-2. 지자체별 디자인 다양성
- 3-3. 공공정보의 위계 부족
(도로표지/도로명판과의 연계부족 - 개별설치위치)

4. 사설안내표지 개선 방향

- 4-1. 도로안내시설 통합/연계형 표준디자인수립
보행자용 사인으로 도로명판과 표준규격화

- 4-2. 정책과 규정의 보완
- 4-3. 공공디자인 역할 강화

5. 전문가심층인터뷰

- 5-1. 전문가 특성
- 5-2. 설문 및 인터뷰

1. 서론

1-1. 연구의 배경 및 목적

사설안내표지(Private Information Sign)는 도로구역 내에 주요 공공시설, 공용시설, 관광·휴양시설 등을 안내하고 설치하는 표지를 말한다.¹⁾ 국토교통부에서는 도로구역에 설치되는 사설안내표지의 난립을 방지하고 도로이용자의 편의와 안전을 도모하기 위하여 2012년부터 사설안내표지 설치 및 관리지침을 제정하여, 지자체와 도로관리청에서 관리되도록 규정하고 있으나, 구체적 정보디자인 요소들에 대한 규정이 존재하지 않고, 최소한의 규정조차 지키지 않고 설치된 사설안내표지들로 인하여, 도로변의 정보인지 환경은 복잡성이 증가되었고 경관이 훼손되고 있다. 2008년 서울시를 시작으로 지자체에서 개별적으로 개발·설치한 표준 사설안내표지들은 표기방식과 색상 등이 각각 상이한 상태를 유지하고 있으며, 2014 행정안전부의 도로명주소법 전면 시행이후 2016년부터 교차로 주변에는 도로표지와 도로명판들이 각각 도로법과 도로명주소법의 개별규칙에 의해 별도로 중복 설치되어 도로변 공공정보들조차 혼란을 유발함에 따라, 국토전체의 공공정보위계 확립을 위한 도로안내시설들의 통합적 개선 계획이 필요한 상황이다.

이에 본 연구는 지자체별 사설안내표지 설치현황과 관련법령과 규칙에 따른 도로변 공공정보디자인의 상관성을 분석하여, 도로변 공공정보디자인 효율성을 증진시키고 국토전체의 일관된 정보경관형성을 유도하고자 한다. 아울러 도로변 안내시설을 통합적 계획과 조정의 관점으로 접근하여 사설안내표지와 도로명판, 그리고 도로표지간의 연계적 관점에서 정보디자인 위계를 구현하는 개선방향을 제시하고, 관련규정 개선의 주요 관점을 도출하고자 한다.

5-3. 심층인터뷰 결과

6. 결론

참고문헌

1-2. 연구의 방법 및 범위

본 연구는 국토 전체의 도로변 경관개선과 공공정보 디자인의 효율성을 제고를 목적으로 사설안내표지 설계와 관련규정의 개선방향을 제시하여 국가 차원의 공공정보디자인 효율화에 기여하고자 한다. 일반적으로 도로안내체계에 관한 연구들은 정량적 관점에서 사용자와 정보요소 간의 시인성이나 친숙성 척도를 측정하여 연구의 가설을 검증한다. 이러한 정량적 연구들은 국가의 표준체계의 범위 안에서 가독성과 같은 세부요소를 판단하고 개선하는 연구에 한정되므로, 국가의 공공안내시설 현황을 바탕으로 이에 대한 통합적 개선필요성과 방향성을 결론으로 제시하려는 본 연구에 적합하지 않다.

본 연구는 공공디자인 측면에서 사설안내표지 현황 특성, 통합적 관점의 도로안내시설들의 정보구성과 정보위계, 그리고 경관에 영향을 미치는 관련 규정요인의 상관성을 정성적 관점에서 연구하고자 한다. 먼저, 선행연구를 통해 지자체별 사설안내표지현황에 대한 객관적 분석 관점을 추출하고, 이를 바탕으로 사설안내표지의 핵심문제들을 국토전체의 이용을 위한 공공정보의 위계, 경관 등과 관련하여 요약하며, 여기서 추출된 키워드를 토대로 사설안내표지의 개선방향과 관련규정의 항목별 개선 관점을 도출하고자 한다. 이러한 정성적 연구 내용과 방법에 대한 객관성 확보와 타당성 보안을 위해 전문가심층 인터뷰를 진행한다.

본 연구의 범위는 공공안내시설 정보디자인으로 지자체별 사설안내표지와 방향도로표지, 그리고 도로명판을 주요 대상으로 설정하였으며, 서울, 인천, 울산, 대전 등의 광역시와 경기도 등의 대도시권역 공공안내시설을 현황 조사 대상으로 선정하였다. 관련된 규정으로는 국토교통부 사설안내표지 설치 및 관리 지침과 도로명주소안내시설규칙, 도로표지규칙을 함께 검토하며, 상위 법령으로 도로법과 도로명주소법, 공공디자인진흥법을 대상으로 하였다.

1) 국토교통부, 사설안내표지 설치 및 관리지침, 2020.

2. 사설안내표지와 공공디자인

2-1. 도로안내시설과 사설안내표지

사설안내표지는 공공정보디자인이자 공공정보디자인이다. 공공정보디자인은 공공장소에 설치된 모든 정보 안내시설물을 의미하며, 도로표지와 도로명판 등 공공 안내사인(Public Information Design)과 옥외광고물과 공공기관, 관광지, 학교 등 사설안내표지로 구성된 사적안내사인(Private Information Design)으로 구분된다. 한국의 사설안내표지는 도로표지, 도로명판과 함께 도로변 지주에 설치되어 사적안내사인인면서 도로변안내시설로 공공정보디자인의 기능과 역할을 하고 있다.

[표 1] 사설안내표지 설치대상 (국토교통부, 2020)

	시설의 종류
산업 교통 분야	국가일반도시첨단산업단지
	공동집배송센터 및 대규모점포
	물류터미널
	농수산물유통센터
	터미널(여객자동차터미널)
	공항
	지정항만 및 지방항만
	주차장(노외주차장)
	휴게소(대형승합차 10대 이상 주차)
	중소기업 협동화사업 단지
관광 휴양 분야	전통시장 및 상점가
	관광지
	온천원보호지구
	유원지
	공원(규모 1만㎡ 이상)
	문화재(사도지정문화재/사적지/명승지)
	관광시설(전문종합휴양업/유원시설업)
	체험마을(농촌체험마을 등)
	공연장(관광특구에 등록)
	공공기관(국가기관, 지방자치단체 등)
공공 공용 분야	공공 문화체육시설(국가, 지자체 도서관/종합운동장)
	박물관 및 미술관(제1종/제2종 등록)
	종합사회복지관
	지역자활센터(사회복지시설)
	학교 및 유치원
	어린이집
	외국공관(대사관/영사관), 국제기구
	모지(공설 묘지/화장시설/봉안시설)
	국립묘지
	병원(응급의료시설 갖춘 종합일반병원)
공공 공용 분야	노인요양시설
	종교단체(500㎡이상 법인 사찰/성당/교회/순교기념지)
	체육시설(관련 법령 등록 시설)
	청소년수련원/야영장, 유스호스텔
	관광호텔 및 휴양콘도미니엄
	공동주택(300세대 이상 규모)

사설안내표지의 개선은 2008년 서울시 공공디자인 지침마련과 동시에 사설안내표지가 옥외광고물, 공공시

각매체와 함께 도시디자인 차원의 계획과 정비 대상영역으로 규정되고 표준화 사업을 통해 대대적인 개선을 시작하면서 효과를 보았으며, 점차 그 활동이 전국 지자체로 확산되고 있다. 사설안내의 설치 대상은 [표1]과 같이 산업교통분야, 관광휴양분야, 공공공용분야로 한정되어 있으며, 광고성 설치는 허용하지 않는다.

사설안내표지가 포함된 도로변안내시설은 도로표지와 함께 인식되는 도로 기반의 국토이용의 정보디자인 체계로 볼 수 있는데, 길안내 체계에 관한 선행연구들의 연구결과는 표지디자인과 정보요소의 가독성(Readability)과 판독성(legibility), 길 안내체계의 예측가능성(Predictability)과 이해가능성(understandability)을 핵심 요인으로 판단하고 있다²⁾ 한 편으로 사설안내표지는 공공시설물이자 공공정보로서 공공디자인 분야의 공공시각매체 영역이다. 2008년 서울시의 공공디자인가이드라인의 공공디자인 영역구분 관점이 보편화 되었는데, 2016년 제정된 공공디자인진흥법에서는 공공디자인이 국가와 지역의 문화적 공공성, 심미성, 정체성과 품격을 제고하고 국민의 문화향유권을 증대시키는 계획과 행위라고 정한다. 따라서 사설안내표지는 공공디자인 법과 표준가이드라인 측면으로 볼 때, 공공정보디자인으로서 정보의 가독성이 확보되어야 하며, 일관된 표기를 통해 국가와 지역의 정체성을 유도하고, 시설물과의 통합을 바탕으로 경관과 조화를 이루는 대상이어야 한다. 사설안내표지는 이러한 길 안내체계와 공공디자인 측면으로의 요건을 만족시켜야 하므로 사설안내표지를 판단하는 기준과 관점으로는 [그림 1]과 같이 가독성, 일관성, 정체성, 통합성으로 요약 된다.³⁾



[그림 1] 사설안내표지의 분석 관점

- 은덕수, 도로표지 정보디자인의 직관성 향상을 위한 정보디자인 분석, 한국디자인문화학회지, 2018, Vol.24, NO.2, pp493-507
- 은덕수, 공공디자인 측면의 전광표지(VMS/ITS)디자인 개선 방향, 디자인리서치, 2018

2-2. 사설안내표지 관련 규정

한국의 사설안내표지 규정은 2012년 국토교통부(국토해양부)가 제정한 사설안내표지 설치 및 관리지침으로 시작되었다. 사설안내표지 설치 및 관리 지침은 도로구역에 설치되는 공공시설표지, 관광·휴양시설 표지 등 사설안내표지의 규격, 설치, 관리 등을 규정하여, 광고성 표지들의 난립을 방지하고 도로이용자의 편의와 안전을 도모하기 위해 제정하였으며, 2020년 6월에는 국립모자가 설치 대상 항목에 포함되는 등 개정과 보완이 이루어져 왔다.

[표 2] 사설안내표지 설치 및 관리 지침 (국토교통부, 2020)

	설치장소 및 표시방법
일반	도로표지 기능저해 금지
	보행자 통행 지장 방지 않도록 설치
	도로관리청 허가 후 설치(광고 목적 금지)
	도로점용료 징수
규격	허가기간 만료 시 신규지침에 따라 설치
	단독설치규격 1,200X550mm
	연립설치규격 1,200X350mm(지주통합설치)
	연립표지 전체 크기는 당해 도로관리청 정함
색채	크기는 20% 범위 내 조정 가능(표지 특성 허용)
	크기는 50% 범위 내 조정 가능(도시지역 외 4차로)
	비탕색 도로표지 혼동 금지(녹색, 청색, 비탕 금지)
	관광지 비탕색 지정(갈색, 도로표지와 동일)
문안	관공서/공공시설 비탕색 지정(흰색에 파란 글씨)
	지자체 정체성 부여 시, 적색 제외 모든 색 허용
	지주색상 지정(일반지주 검은회색, 스탠재질)
	조명, 반사지 금지 (단 관공서/공공기관 허용)
설치	시설(지역)명, 상징마크, 방향/거리 등 표기
	도안색상은 당해 도로관리청 허가사항(미관/풍치)
	표준 상징마크 사용 원칙(KS S ISO 7001)
	2.5m 높이로 설치(표지하단부)
설치	2개 이상 설치 시, 최소규격으로 연립설치
	복주식 및 편지식 설치(도시지역 편지식)
	진입로 교차점 1개소 설치 원칙
	도시지역 외 4차로 이상 진입로 예고표지 1개소 추가 설치가능
설치	관광명소 반경 10km 내 1개소씩 추가설치 가능(5Km 진입방향별 최대 5개 이내 설치 가능)
	지자체 추가 제한 규정 허용 가능(난립 방지 위해 수 정요구, 철거 가능)

한국의 사설안내표지 정보디자인은 단일표지의 구성 요소인 한글명칭, 영문명칭, 이정거리, 방향화살표 등을 서체, 크기, 위치, 색상, 여백 등을 고려하여 개별적 가독성과 판독성이 전반적으로 개선되었으나, 설치과정이나 경관특성으로 볼 때 종합적 판독이 어렵고 복잡성이 증가되어 개선이 필요하며, 길 찾기의 체계의 측면

에서 도로표지와 도로명판 간의 내용의 연계성을 고려하여 체계적인 도로안내체계로 활용하는 것이 필요한 상황이다.

3. 사설안내표지 정보디자인 현황

3-1. 경관저해 요인

3-1-1. 개별성

[그림1]의 사설안내표지 분석의 주요 관점으로 볼 때 사설안내표지는 개별적인 정보디자인 구성과 설치위치로 인하여 옥외광고물과 같이 도시경관을 복잡하게 만드는 경관저해요인으로 작용되고 있다.

도로표지와 달리 사설안내표지는 관련규정에 의거하여 표지 정보디자인의 내용구성과 크기 등 표현형식을 개별적으로 다르게 할 수 있으며, 설치 위치도 독립적으로 설치될 수 있다. 특히 사설안내표지의 설치 위치와 크기는 지역별로 큰 차이를 보이고 있는데, 사설안내표지 설치 및 관리지침은 최소한의 제한규정만을 제시하므로 당해 도로관리청의 관리의지와 여건에 따라 지역편차가 크게 발생할 수 있다. 사설안내표지는 [표 2]와 같이 주로 도로표지, 도로명판에 부착되거나 개별 시설로 설치/관리/운영되고 있는데, 서울, 대전, 울산 등 광역 대도시에서는 사설안내표지 표준화사업, 시범사업 등으로 경관개선을 위한 노력을 시도하고 있으나, 기타 지역에서는 여전히 개별성이 강조된 사설안내표지들이 설치되고 있고, 관리주체는 관리의 필요성은 인지하고 있으나 관리조직과 인력의 한계 등으로 여전히 국토 전체가 종합적으로 관리되기 어려운 상황이다.

[표 2] 경관을 저해하는 사설안내표지

사설안내표지의 개별성으로 경관 저해



(좌)경기도 광주시의 구형 방향도로표지와 (우)서울 광진구 방항도로명도로표지로, 교차로 주변과 도로표지 상단에 설치된 사설안내표지는 표지 규격과 글씨 크기, 서체, 장평, 영문표기, 설치위치와 정렬원칙이 없이 부착되어, 정보량이 증가하여 산만하며, 경관을 저해한다.

3-1-2. 정보위계 혼선

사설안내표지는 도로변 공공정보안내시설로 목적지 방향 안내에 도움이 될 수 있다. 그러나 사설안내표지 설치 및 관리지침을 따르더라도 도로표지와 도로명판의 표기정보 보다 크고 다양하게 강조된 형식으로 설치 가능하며, 규정 제정 이전에 설치되었거나 규정을 따르지 않은 색상으로 도안으로 설치된 경우가 대다수여서 [표 3]와 같이 도로변 안내시설의 정보위계를 무너뜨리고 있다.

[표 3] 사설안내표지의 정보위계 혼선 사례

사설안내표지의 개별성으로 정보위계 혼선



경기도 안성시의 구형 방향도로표지 주변현황(좌)과 울산광역시 도로명판(우) 주변 사설안내표지 설치사례로, 사설안내표지의 크기, 표지색상, 글씨크기, 설치위치 등으로 도로표지와 도로명판의 정보보다 강조되어 있다.

사설안내표지 관련규정은 색상활용 측면에서 일관성이 없는 원칙을 부여하여 도로면 안내정보들의 위계에 혼선이 발생한다. 사설안내표지 설치와 관리지침에 의하면 공공기관의 경우 색상 상징마크를 활용할 수 있고 반사지의 활용도 가능한데, 도로표지에 표기된 지하철 심볼마크와 같이 표지 내 색상활용 허용은 교차로 주변 전체 공공정보디자인의 정보위계 측면에서 혼란이 발생할 수 있다. 특히 사설안내표지 관련 규정에 있어서 표준 디자인 안의 구성 관점이나 정보디자인의 원칙 등 설계 관련 규정은 존재하지 않는데, 적어도 구성되는 정보요소들의 위계는 표지규칙이나 지침에서 우선순위를 정리해주어야 공공표지의 일관성과 지각효율이 높아질 수 있다.

3-1-3. 시인성 저하

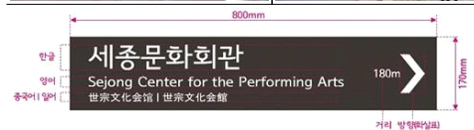
2008년 서울시에서부터 표준화를 시작한 사설안내표지들의 규격과 설치방식은 색상정보를 통일하고 크기 축소를 통해 도시 미관과 경관을 획기적으로 개선하였으나, [표 4]와 같이 표지 크기를 가로 800mm, 세로 170mm로 표준화하고 그 안에 한영중일 4개 언어로

표기하도록 하고 높이 2.5~3m로 설치하도록 하여, 근거리 보행자에게 판독이 가능하며, 차량에서의 판독은 불가능하다.

도로명주소도입으로 인하여 2016년부터 전국에 설치된 도로명판은 도로의 규모에 따라 교차로에 탄력적으로 크기가 적용되고 있는데, 도로유형 ‘로’ 기준으로 차량용 가로 1200mm, 세로 350mm, 보행자용(보도 4M이상 기준) 가로900mm, 세로 260mm로 설치되었다. 도로명판은 서울시 사설안내표지 표준디자인 규격보다 비교적 크게 설치되어 도로명판의 시인성은 향상되었으며 사설안내표지의 시인성과 주목성이 낮아졌다. 특히 도로명판은 교차로에서 각 방향마다 차량용과 보행자용으로 중복 설치되어 도로안내정보량과 경관의 복잡성이 증가하였다.

[표 4] 서울시 사설안내표지 표준디자인 개선사례

차량에서의 시인성이 부족한 서울시 표준디자인 규격



2008년 시작한 서울시의 사설안내 표준디자인은 경관개선을 이루었으나, 교차로 차량에서의 판독이 불가능한 크기이며, 2016년 전국에 설치한 도로명판과의 역할과 기능, 크기, 설치방식 등에서 상호연계가 필요함

사설안내표지와 도로표지, 도로명판 등의 도로안내 시설들은 각각 정보요소들의 시인성 확보에 대한 독립적인 규칙과 행정으로 이루어져, 각각의 표지정보요소들의 디자인 과정에 개별성을 강조하게 되어, 표지배경, 서체, 노선번호 등이 독립적인 디자인을 갖게 되었고, 개별 요소별로 강조된 형상과 색상은 [표 3]과 같이 정보의 위계를 낮추거나 표지 전체의 빠른 지각을 방해하는 요인으로 작용할 여지가 있다.

3-2. 지자체별 디자인 다양성

3-2-1. 정체성 추구로 색상, 규격 다양화

시설안내표지 설치 및 관리지침은 설치와 관리에 대한 일반적 규정만 제시하여, 표지구성을 위한 정보디자인의 원칙들은 제시되지 않고 있다. 시설안내표지 설치 및 관리지침에서는 지자체별로 표지 관리의 효율성과 정체성 부여를 위한 크기와 색상, 형태 등을 부분적으로 자율성을 인정하고 있는데, 이로 인하여 [그림 2]와 같이 지역별 규격과 색상 등에서 차이가 발생하고 있다.



[그림 2] 수원, 인천, 울산 시설안내표지 표준디자인

[표 2]의 시설안내표지 설치 및 관리지침의 규격, 문안, 색채항목에서 알 수 있듯이 지자체가 정체성을 추구하는 경우 색상을 달리 할 수 있으며, 표지의 크기변경도 표준원칙보다 20%~50%조정이 가능하여 지역별 다양성을 유발한다. 특히 글씨크기, 서체, 방향화살표 등에 대한 원칙이 부재하고 설치와 정렬 위치에 대한 원칙도 구체성이 부족하여, 시설안내표지가 도로표지 상단에 설치되거나, 도로명판 하단에 현수식으로 다양한 규격으로 무질서하게 설치되는 경향을 유발하였다.

3-2-2. 사용자경험 불일치

현재의 시설안내표지 설치 및 관리 지침에 따르면 결국, 지자체별 당해 도로관리청의 역할과 의지에 따라 시설안내표지는 다양한 디자인유형으로 설치 가능하고

관리상태도 달라질 수 있다. 이는 선형으로 이어진 도로를 토대로 한국의 국토 전체를 이용하면서 다양한 공공 표지유형을 경험하게 되므로, 공공표지에 대한 사용자 경험의 불일치를 유발하게 된다. 도로변 공공정보 디자인은 명확한 정보위계와 원칙으로 안내체계 구성하고 일관된 방식으로 안내정보를 제공해야 한다.

3-3. 도로표지, 도로명판과의 연계 부족

3-3-1. 정보량 증가

개별적으로 디자인되고 설치되고 관리되고 있는 시설안내표지와 도로표지의 설치위치는 교차로 50m 범위에 지주형으로 설치되며, 도로명판은 교차로 10m 이내 범위에 가로등과 신호등, 전신주 등에 설치되며, 시설안내표지는 가로등 또는 독립지주로 설치되고 있다. 개별적 접근으로 이루어진 안내시설들은 교차로에서 각각 분라설치되어 공공정보의 정보량을 증가시켜 교차로 도로정보 혼란을 유발하며, 판독시간도 늘리는 요인으로 작용한다. 공공정보량 증가 중에서도 도로표지 표기요소들의 색채정보량의 증가가 빠른 판독의 방해요인으로 판단되었는데,⁴⁾ 시설안내표지의 상징마크 색채활용 역시 정보량 증가요인이 되므로 공공정보 디자인의 통합적 계획 측면에서 개별 색채활용은 지양되어야 할 것이다.

[표 5] 도로표지 상단 부착형 시설안내표지

표기와 설치원칙이 필요한 도로표지 부착형 시설안내표지



경기도 광주시의 도로표지 상단 시설안내표지(좌,우하)와 울산광역시 도로표지 상단 시설안내표지(우상)는 개별 표지간의 규격과 정보표기, 설치방식의 원칙이 없어서 도로표지와 부조화를 이루고 있다.

4) 은택수, 전계서, pp493~507

3-3-2. 설치 환경과의 부조화

사설안내표지는 규정에 의해 단독형과 연립형으로 설치가 가능한데, 설치 현황을 구분하면 독립설치형과 도로표지 연계형으로 추가로 구분할 수 있고, 독립설치형은 교차로 보행자용과 도로표지용으로 세분화 할 수 있으며, 도로표지 연계형은 도로표지 상단 부착형과 도로명판 하단 설치형으로 세분화 할 수 있다.

사설안내표지 설치 및 관리지침의 일반적 규정은 사설안내표지 설치 환경에 대한 특성과 변화를 고려하지 못하여 [표 5], [표 6]과 같이 도로표지와 도로명판 형식으로 연계되거나 부착될 경우, 도로변 경관을 복잡하게 만들거나 규칙을 스스로 지키지 못하는 경우가 발생한다.

[표 6] 도로명판 하단 부착형 사설안내표지



울산광역시와 대구광역시(상중)의 도로명판 하단 부착형 사설안내표지(우상), 사설안내표지 규격과 표기방식, 설치와 정렬 등이 각각 차이를 보인다. 특히, 현수식 사설안내표지 설치방식은 구조 노출로 인하여 경관 저해 요인으로 작용한다. 모든 공공디자인 지침은 구조 노출을 지양하고 있다.

[표 5]와 같이 도로표지상단형의 경우 도로표지와의 정렬방식, 규격, 글씨크기 등에 대한 원칙이 부재하여 다양한 설치형식과 무질서를 발생시키고 있으며, [표 6]과 같이 현수식 도로명판 유형으로 설치되는 경우에도 도로명판과의 정렬과 정보위계 구현 등 표준화 대안이 시급한 상황이다. 특히 현수식으로 설치되고 있는 전국의 도로명판은 도로명주소안내시설규칙(제 10조 1항 5호)에 의해 하나의 지주에 2개 이상의 도로명판을 설치할 경우, 같은 높이로 설치할 것을 권장하나, 현수

식의 설치 방식은 동일 높이설치가 불가능하여 경관을 더욱 복잡하게 만들며 도시와 국가 이미지를 하락시키는 요인으로 작용한다. 대부분의 지자체 공공디자인 가이드라인에서는 시설물의 결합부 구조 노출을 지양하고 있다는 점에서 현수식 도로명판의 구조는 사설안내표지와 함께 통합적 개선이 필요하다.

3-3-3. 표준화 부족으로 인한 국가이미지에 영향

도로 기반의 효율적 국토안내 체계성 부족 / 국토 이용에 불합리 /

사설안내표지와 도로표지 규칙은 모두 설계관련 규정이 부재하며 설치위치 등의 구체성 부족하다. 두 표지에서 표기와 설치방향으로 다루는 관광지 안내는 [그림 4]와 같이 도로표지에도 표기 가능하며, 독립적으로 사설안내표지로도 설치 가능하다. 이것은 당해 도로관리청에 의해 다양한 표기와 설치방식이 가능한 것으로 일관성과 표준화를 어렵게 하는 요인이다.

사설안내표지와 도로표지 그리고 도로명판은 도로명주소체계의 시행 초기과정으로 변화를 맞고 있다. 새로운 체계와 정보디자인은 공공안내시설로 이 과도기적 단계에서 기존 표지들과 함께 기능을 수행해야 하므로, 이전의 표지들과의 효율적 공존 방안이 필요하다. 개별적으로 개발된 사설안내표지와 공공표지들은 서로의 역할과 공존관계를 규정하지 못했으며, 그 결과 지역별 편차를 이룬 부조화 상태를 이루고 있다. 국토 전체를 이용하면서 도로안내체계에 일관성이 없다는 것을 경험하게 되어 한국의 도로안내체계가 부족하다는 것으로 귀결되어, 이것은 국가이미지에 좋지 않은 영향을 미칠 수밖에 없다.

도로법 제 10조에서 알 수 있듯이 우리는 도로의 종류와 등급을 고속국도, 일반국도, 특별시도·광역시도, 지방도, 시/군/구도 등 행정중심 관점으로 도로를 구분하고 안내시설도 행정중심으로 운영하고 있다. 사설안내표지의 현황은 더 이상 도로변 안내시설이 행정중심으로 대응하기 어려운 상황에 이르렀고 이용자와 이용환경중심으로 변화해야 함을 요구하고 있다.

4. 사설안내표지 개선 방향

4-1. 공공정보위계 확립

도로변 공공안내시설에 해당하는 사설안내표지와 공공시각매체(도로표지와 도로명판)의 기능은 모든 도로

의 이용자가 다양한 이동수단으로 도로변의 안내시설을 이용하여 한국의 모든 목적지까지 쉽게 도달할 수 있도록 해야 한다. 따라서 공공안내시설은 공공성을 지닌 공공디자인이자 정보디자인으로 옥외광고물보다 우선되어야 하며, 길 찾기 효율화를 위해 도로변 공공안내시설의 정보위계를 확립해야 하며, 이를 지원하는 정보지각 효율이 뒷받침되어야 한다.

한국의 도로변 정보인지환경은 정보위계가 무너진 상태이며 옥외광고물의 정보량 과다로 인하여 공공정보의 판독이 어려운 상황이다. 교차로 주변에는 도로명주소법 시행으로 도로표지도 대형 도로명표지로 설치되고 있고 도로명판들이 교차로 모든 방향에 추가되었으며, 민식이법 등으로 안전표지와 색상구분 등이 도로변에 추가되어 공공정보안내시설들 역시 과잉설치 상태이다. 좋은 길 안내체계는 최소한의 설치로 목적지 직관이 가능하도록 유도하는 것이다. 도로변 공공안내시설간의 위계 확립과 효율화는 표지간의 통합과 연계계획 시행으로 중복되었거나 불필요한 공공정보량을 줄이는 방향으로 이루어져야 한다.

공공정보의 판독에 영향을 미치는 옥외광고물의 정보량 축소가 동시에 이루어져야 공공정보의 효율을 제고할 수 있는데, 아직까지 공공정보와 옥외광고물을 통합적으로 고려한 규정이나 구체적 지침은 존재하지 않았다. 특히 도로변 주요안내시설이 교차로에 집중되어 있는 만큼 교차로 주변 옥외광고물 통합 공공정보관리 규정이 필요한 상황이다.

사설안내표지와 도로표지, 도로명판은 다양한 도로이용수단과 이용자의 경험을 고려하여 효율적인 길 찾기 안내체계 구축을 위해 통합적 관점에서 설계되어야 하며, 공공정보의 위계와 도로구조와 정보인지환경 중합적으로 고려하는 단일 안내체계로 구축되어야 한다.

4-2. 도로표지, 도로명판과의 규격화

사설안내표지 설치 및 관리지침은 사설안내표지의 단일설치, 연립설치만을 규정하여 도로변 공공안내시설와의 연계를 고려하지 못하고 있다. 최초로 사설안내표지 표준디자인을 시행한 서울시의 규격으로는 근접 보행자를 위한 표지기능만 충족되므로, 사설안내표지 설치 현황은 당해 도로관리청의 역량에 따라 도로이용차량의 안내시설로 사용가능하도록 도로표지 상단에 설치되기도 하고 도로명판의 설치형식으로 부착되고 있다.

서울시의 경우 사설안내표지 표준화 이후에 도로명주소법전면시행으로, 도로명판이 차량용과 보행자용으

로 설치되면서 보행자용 도로명판과 사설안내표준디자인은 동일기능을 서로 독립적으로 수행하고 있다. 특히 서울시 사설안내표지표준디자인의 규격은 높이가 170mm로 고정되어 있으나 도로명판의 규격은 도로규모에 따라 유연한 크기로 설치가 가능하고 교차로에서 시인성이 높아, 2015년 이후의 지자체 사설안내표준디자인의 규격은 보다 큰 규격을 지향하고 있고, 사설안내표지 설치대상 공공기관에서도 차량안내가 가능한 형식을 요구하고 있다. 그러나 지자체별 다양성을 허용하는 국토교통부의 사설안내표지 설치 및 관리지침은 도로변 안내시설의 이용 시 사용자의 경험을 단절시킬 수 있고, 공공정보 표준화 실패와 무질서 방치로 이어져, 국가이미지에 부정적 요인으로 작용될 수 있다.

따라서 사설안내표지 표준디자인은 보행자와 차량을 비롯한 모든 도로이용수단을 동시에 고려하는 유니버설 디자인 설계와 설치방식으로 국토전체를 표준화하는 것이 필요하며, 도로표지와 도로명판의 규격에 따라 각각 조화롭게 설치될 수 있도록 규격화하고 설계와 설치규정을 구체화하는 것이 필요하다.



[그림 3] 프랑스의 사설안내표지 통합형 도로표지

프랑스의 경우, [그림 3]과 같이 도로번호판, 도로표지, 사설안내표지를 모듈화 하여 안내하고 있는데, 노선번호와 도로표지는 강조색을 활용하고 사설안내표지는 흰색배경의 무채색을 활용하고 크기를 각각 달리하

여, 도로변안내시설의 정보위계를 구현하고 있다. 또한 색상에도 위계를 구현한 표준 픽토그램을 주요 관공서와 관광객을 위한 주차장 등에 활용하여 정보인식의 직관성을 높이고 있다. 한국의 도로명판은 설치여건과 전국적 설치비용을 감안하여 현수식 구조를 취하고 있는데, 현수식 상부구조가 드러남과 동시에 단일 지주에 양방향 독립 설치 시, 높이가 부조화되어 도로변 경관을 망치고 있다. 또한 동일한 방향정보를 차량용, 보행자용으로 중복 안내하는 것은 유니버설디자인 측면에 부합하지 않으며, 공공정보 과잉상태를 유발한다. 일본의 경우 [그림 4]와 같이 도로명판과 노선안내표지는 지주결합 구조가 노출되지 않도록 양방향 안내방식을 취하고 있는데, 한국의 도로변 경관 개선과 국격을 제고하기 위해 이러한 방식으로의 전환을 모색해야 한다.



[그림 4] 일본의 양방향 도로명판과 노선안내표지

4-3. 관련 규정 개선

사설안내표지 설치 및 관리지침은 의미 그대로 구체적인 정보설계에 관한 지침이 포함되기 어려운 규정이다. 사설안내표지가 도로이용을 위한 길 안내 체계로 일부 활용되고 있고 사설안내표지 현황은 도로표지와 도로명판의 연계가 필수적이므로, 사설안내표지는 국토 전체 이용을 위한 통합형 공공정보안내시설의 일부로 다루어져야 하며, 도로표지와 도로명판의 통합과 연계를 고려한 구체적인 설계, 설치, 관리, 행정효율화를 위한 세부규정마련과 지침확보가 필요하다.

전 국토의 이용을 원활하게 지원하는 것은 도로와 도로안내시설이다. 도로에서의 길찾기 효율화를 위해서는 개별적으로 독립된 사설안내표지, 도로명판, 도로표지 간의 연계성 방안수립과 이를 지원하는 규칙이 필요하다. 결국 도로변 안내시설은 통합형 공공정보디자인과 이를 지원하는 규정으로 개선되어야 하는데, 영국의 도로표지매뉴얼(Traffic Signs Manual)과 모두를 위한 공공디자인가이드라인(Street for All)과 같이 다양한 도로이용수단과 모든 이용자가 쉽게 전 국토를 이동할 수 있도록 설계의 관점을 부여하고 규정과 지

침을 일반인 눈높이에 맞게 지원해야 한다. 이를 위해서는 근본적으로 행정중심의 도로이용과 시설물 관리 중심의 관점을 사용자 중심의 관점으로 전환되는 것이 출발점이다. 도로법, 도로명주소법, 옥외광고물법 등의 관련법 개정이 도로이용중심으로 전환되어야 하며, 이를 전제로 도로표지와 도로명판, 사설안내표지는 모든 도로이용수단을 효율적으로 고려하는 연계형 표준디자인으로 제공해야 한다.

정보지각 효율화를 위해서는 정보위계 구현의 원칙을 세부지침으로 개발·공유해야 하며, 세부 표기정보 요소들이 정보위계에 따라 구체적으로 규정하는 것이 필요하다. 시설 효율화를 위한 도로명판과 도로표지의 설치위치로 인한 중복과 가림 등을 해결하기 위해 통합시설물 개발하고, 공통의 설치기준과 규정을 공유하도록 하는 것 역시 필요하다.

[표 4] 도로안내시설 통합형 정보디자인을 위한 규정 개선 방향

개선 관점	개선항목 및 주요내용
행정중심에서 도로이용중심으로	도로법 제2조 "도로" 정의에 모든 도로이용수단을 포함한 개념으로 확대 도로법 제10조 도로의 종류와 등급을 도로명주소법의 '대로', '로', '길'의 구분개념과 통합 등 관련법 개정 도로표지시설규칙, 도로명주소안내시설규칙, 사설안내표지 설치 및 관리지침의 유사항목 규정의 통합 또는 연계 등 분리된 규정의 연계 또는 통합
통합형 길 안내체계로	도로표지규칙 제6조 1항의 별표 상세규칙에 사설안내표지 연계형 표준디자인으로 개선 및 도로명판과의 연계확보 규정. 도로명주소안내시설규칙 제4조~6조, 별표 4에서 양방향도로명판과 도로명방향표지, 사설안내표지의 연계 설치 규정
정보위계 구현으로 공공정보지각 효율화	공공정보 우선의 도로안내시설정책 수립 및 옥외광고물관리규정과 정보위계 조항 연계 정보위계에 대한 디자인세부지침을 도로표지 규칙과 사설안내표지, 도로명의 운영지침으로 개발 권장 상징마크, 노선번호 등의 색상정보 축소 등 구체적 설계지침 수립 및 공공안내표지의 정보위계 구현
시설통합 및 설치 효율화	사설안내표지와 도로표지, 도로명판 통합형 시설물 개발 연계 설치 시의 정렬방식 원칙을 규정 교차로 시설물 중복간섭 방지를 위하여 사설안내표지 설치 및 관리지침을 도로표지규칙 제10조, 도로표지의 설치기준형식 및 장소와 도로명주소안내시설규칙 제9조, 도로명판의 설치기준과 연계

옥외광고와 같은 사적 정보들 보다 공공정보가 우선 되도록 유도하는 정책이 바탕이되어야 하는데, 도로안내시설이 집중된 교차로에서 옥외광고물의 규제를 차별화하는 등의 통합적 관리 규정이 함께 이루어져야 가능하다. 이와 관련된 규정의 개선방향을 정리하면 [표 4]와 같다.

4-4. 공공정보디자인 통합관리 필요

사설안내표지, 도로표지, 도로명판, 신호등, 가로등, 전시주 등 도로법 상의 도로부속물들은 행정 및 관리 주체가 달라 통합적 설계나 관리가 어려운 상황이다. 사설안내표지가 국가차원의 통합형 공공정보디자인에 포함되는 것이 필요하지만 현실적 여건이 쉽지 않다. 행정안전부 관할 도로명주소법 기반의 도로명주소안내 시설규칙과 국토교통부 관할 도로법 하의 도로표지규칙과 사설안내표지 설치 및 관리지침을 상호보완적인 개선방향 수립하기 위해서는 각각의 전문가들의 의견을 모아 개별적으로 진행해야 하는 만큼 쉽지 않으며 소요시간도 상당히 필요하다. 또한 옥외광고물과의 관계 조절 및 경관특성에 따른 계획의 관점들을 반영하는 과정도 필요하지만, 국가행정기관의 영역과 활동이 세분화되고 특성이 분리되어 공통의 도로변 안내시설 조차 합의를 이루기가 어렵다.

4차산업혁명의 시대에 한국은 디지털기술과 스마트폰 강국의 이미지를 추구하고 있다. 한국의 대외 이미지가 높아진 만큼 방문 외국인의 수가 많고, 또 국내여행지에 대한 관심이 높아지면서 도로안내시설에 대한 관심이 매우 높아지고 있다. 국가 이미지 차원에서 한국의 방방곡곡을 쉽고 편리하게 이동할 수 있도록 도로변 안내시설과 대중교통 안내체계 등을 표준화하고 혁신하는 것은 이제 필수이다. 도로변 안내시설 역시 새로운 혁신이 필요하며, 보다 통합적으로 계획하고 설치, 관리해야함 한다. 따라서 이와 관련된 국토교통부 행정조직에 특정 권한을 부여하여 효율화하거나, 별도의 조직을 구성하는 것이 방법이 될 수 있다.

특히, 공공디자인분야는 활동영역이 공공을 대상으로 하여, 시설물과 시각매체, 건축물과 공공공간을 통합적 관점으로 접근하는 디자인분야이다. 문체부 산하 2016년 제정된 공공디자인인법(법)은 공공디자인으로 문화적 공공성과 심미성 향상, 그리고 국가 및 지역 정체성과 품격 제고, 그리고 국민의 문화향유권 증대를 목적(제1조)으로 삼는다. 공공디자인은 법률적으로 국가, 지방자치단체 이하 공공기관이 조성·제작·설치·운영 또는 관리하는 공공시설물 등에 대하여 기획·조사·분석·자

문·설계 및 제작·설치·관리(제2조)하고 있고, 도로변 안내시설은 시각영역으로의 정보와 공간영역으로의 시설과 건축 등을 포괄적으로 다루어야 하는 영역이므로, 공공디자인 영역이 공공정보와 관련된 통합적 활동 주체로 적합하다고 볼 수 있다. 공공디자인 영역은 그동안 공공시설물, 공공시각매체, 공공건축, 옥외광고물 등 도시와 지역의 정체성과 통합적 경관측면에서 역할을 해왔으므로, 국토교통부와 행정안전부의 협조를 통해 공공디자인분야의 활동을 지원하여 공공정보디자인과 안내시설 효율화를 유도하는 것이 필요하다.

5. 전문가심층인터뷰

5-1. 전문가 특성

본 연구는 사설안내표지의 개선 필요성과 개선 방향을 정성적으로 제시하고 있으므로, 연구내용의 객관성과 타당성을 검증하고 보완하기 위해, 관련 전문가 11인을 대상으로 심층인터뷰(FGI)를 실시하였다. 인터뷰 대상은 사설안내표지가 정보디자인과 공공디자인에 관계되므로 해당분야의 학계전문가 9인과 2인의 기업 대표가 포함된 실무전문가로 구성하였으며, 심층인터뷰의 참가자의 특성은 [표 6]과 같다.

[표 6] 전문가 특성

구분	직업	전공	연령 대	근무 년수
학계 1	교수	정보디자인	50	19
학계 2	교수	정보디자인	50	17
학계 3	교수	정보디자인	40	14
학계 4	교수	시각디자인	50	15
학계 5	교수	시각디자인	40	10
학계 6	교수	시각디자인	40	9
학계 7	교수	공간디자인	50	19
학계 7	교수	공공디자인	50	20
학계 7	교수	산업디자인	40	14
실무 1	기업대표	공간디자인	40	25
실무 2	기업대표	공공디자인	40	15

5-2. 설문 및 인터뷰

심층 인터뷰는 5인 그룹인터뷰 1회, 2인 인터뷰 2회, 그리고 1대1 인터뷰를 각각 진행하였으며, 1회당 약 60분 정도 소요되었다. 설문과 질문을 동시에 실시하였으며, 사설안내표지 현황이미지와 개선 방향을 설문과 질문으로 구성하여 총 10가지 질문과 설문으로

나누어 진행하였다. 인터뷰와 설문은 델파이기법을 참고하여 연구주제와 내용의 독창성, 분석기준의 타당성, 연구방법의 적절성과 관련된 내용으로 구성하였으며, 연구의 주제, 목적, 문제현황, 개선방향에 대한 평가의 견과 선호도를 각각 리커트 5점 척도로 조사하였다. 그 중에서 연구의 핵심 내용으로 구성된 질문내용은 [표 기]과 같다.

[표 기] 인터뷰 질문내용

구분	주요 질문 내용	질문유형
질문 1	시설안내표지 분석 기준(가독성, 일관성, 통합성) 설정은 타당한가?	연구방법 적절성
질문 2	도로안내시설의 연계/통합은 필요한가?	개선 필요성
질문 3	개선방향 1. 공공정보위계 구현이 필요한가?	개선방향 타당성
질문 4	개선방향 2. 도로표지/도로명판과 연계, 규격화 방향은 적절한가?	
질문 5	개선방향 3. 관련규정 개선이 필요한가?	
질문 6	개선방향 4. 공공정보디자인 통합관리가 필요한가?	

5-3. 심층인터뷰 결과

전문가들을 대상으로 현황 분석과 연구 방법의 적절성 측면에서는 전문가들은 대체로 적절하다(3.91)는 의견을 보였으나, 인터뷰 여건상 짧은 시간에 연구자의 관점을 이해하기 어렵고, 실재의 시설안내표지를 다양한 사용자의 관점으로 분석할 수 없어서 구체적인 답변과 의견을 제시하기 어렵다는 3인의 의견이 있었다.

연구의 필요성 측면에서 전문가들은 도로안내시설로 시설안내표지의 연계와 통합을 위한 접근이 공공디자인 측면에서 매우 필요한 것으로 판단(4.27)하였다. 네 가지 개선방향으로 제시한 공공정보의 위계구현, 도로표지/도로명판과의 연계 및 규격화, 관련 규정의 개선, 공공정보의 통합관리 등의 측면에서는 대체로 적절하다는 의견이었으나, 각각의 항목에서 약간의 차이를 보인다.

전문가들은 개선 방향 중에서 공공정보의 통합관리가 가장 우선(4.09)되어야 할 항목으로 판단하였고, 정보의 위계구현(3.91), 그리고 이것을 지원하는 관련 규정의 개선(3.91)을 동일하게 중요한 항목으로 판단하였다. 마지막으로 도로표지/도로명판과의 연계, 표준화로의 개선 방향에 대해서는 대체로 필요성은 인정(3.36)하지만 개선 방식에 대해서는 한국의 도로표지

개선이 비용이나 기간측면에서 빠르게 이루어지기 어렵고 표준화 방식이 디자인방안으로 제시된 것이 아니므로 숙단 할 수 없다는 의견들이 제시되었다. 또한 정보위계와 정보량 축소의 관점을 구체적인 방안으로 보여주는 후속 연구가 필요하다는 의견이 있었다.

전문가들은 세부 분야 특성과 활동에 따라 약간의 차이를 보이고 있는데, 정보디자인과 시각디자인 전문가들은 타 분야에 비해 국가차원의 공공안내시설 정보위계 구현을 매우 중요한 요소로 판단하고 있었으며, 표지규격, 표지색상, 서체, 상징도안(픽토그램) 등의 표준화를 통해 시설안내표지와 도로표지, 그리고 도로명판의 동시 활용 필요성을 강조하였다.

공공디자인 학계와 실무전문가들은 공공디자인 측면에서 가로 환경과 도로안내시설물들이 개별 행정으로 통합관리 되기 어렵다는 점을 강조하면서 경관과 시설물 차원의 공공정보 통합관리를 더 중요한 항목으로 판단하였다.

시설안내표지는 공공안내시설로의 연계 및 표준화와 함께 설계설치지침의 보완 및 개선 필요하다고 하였는데, 옥외광고물과 공공시각매체를 포함한 국가 차원의 공공정보디자인 가이드라인을 만드는 것이 우선되어야 한다는 의견도 제시되었다. 특히 지역의 정체성을 살리기 위해 지역별 표준화를 이루는 것보다 국가의 정체성과 국격의 이미지 차원에서 일관된 정보안내체계와 정보위계를 구현하는 것이 중요하다는 것에 전문가들의 의견이 모아졌다.

6. 결론

본 연구는 국토 전체의 도로변 경관개선과 공공정보 디자인의 효율성을 제고를 목적으로 시설안내표지를 토대로 도로변 안내시설간의 연계를 고려하는 통합적 관점의 개선방향을 제시하는 데에 있다. 공공정보디자인으로서 시설안내표지의 기능과 역할을 선행연구결과를 토대로 정의하고, 시설안내표지 정보디자인의 현황을 관련규정과 함께 분석하고 개선방향을 제시하는 연구과정을 통해 다음과 같은 결론을 도출하였다.

첫째, 통합형 공공정보 안내체계로 개선이 필요하다. 공공정보의 위계구현을 위해 시설안내표지와 공공시각매체의 연계통합형 안내시설 모색이 필요하며, 시설안내표지는 도로표지와 도로명판의 안내체계와 연계를 통해 공공안내시설간의 중복을 방지할 수 있다. 시설안내

표지의 개선방향은 국가 차원의 공공정보의 종합적 효율화 방향으로 진행되어야 하며, 한국의 종합적 길안내 체계이자 도로안내시설로 개선되어야 한다. 특히 사설 안내표지는 지역정체성의 고려 이전에 국가의 표준으로서 일관성 있는 규격과 표기방식의 표준화를 우선해야 한다.

둘째, 안내시설 통합으로 도로변 경관개선 가능성이 인정되었다. 개선 방향으로 제시한 통합형 공공정보디자인은 사설안내표지와 도로표지, 도로명판의 연계는 공공안내시설간의 연계를 도모하고 효율화 하는 방식이다, 이를 통해 공공안내 정보량을 줄일 수 있으므로 도로변 경관개선 향상에 도움이 될 수 있다. 도로변 경관개선 향상을 위해서는 도로안내시설간의 연계 설치규정이 확보되어야 하며, 특히 표지간의 규격 표준화와 함께 정렬방식까지 구체적인 규정과 지침이 확보되어야 한다.

셋째, 공공정보 우선의 정책이 뒷받침 되어야 한다. 사설안내표지 현황분석 과정에서 도로변안내시설로 도로명판과 사설안내표지 등의 공공정보 정보량 증가가 발견되었다. 개선방향으로 제시한 통합형 공공안내시설과 규정 제안은 정보량 축소를 기대할 수 있는데, 공공정보 우선의 정책이 뒷받침 되어야 개선 효과를 증진시킬 수 있다. 특히 도로변 안내시설이 집중된 교차로 주변 옥외광고물의 정보량 축소 방안과 규정이 필요하다.

넷째, 도로이용환경 변화를 반영하는 규정이 필요하다. 현재의 관련법과 규정은 다분히 행정중심으로 이루어졌다. 도로명주소의 도입으로 도로표지를 비롯한 도로변 정보이용환경이 변화하고 있으나 결국 도로이용 편의보다 행정효율이 개선되고 있다. 도로표지 규칙에 준용되는 도로법은 개발과 성장주도시대의 행정 효율을 위한 법률로 제정되어 지금까지 큰 틀이 유지되고 있다. 도로법 상의 도로의 정의에는 우마차가 용어로 남아있으며 최근 이슈가 되고 있는 1인 전동이동수단(Personal Mobility)은 도로법 상의 고려 대상이 아니다. 도로이용환경 변화를 반영하여 다양한 도로이용수단을 포함하고 특수도로(보행로/자전거도로/PM)의 범위를 넓히는 등 사용자중심의 패러다임에 맞게 관련규정도 변화해야 한다.

이러한 연구결과는 정성적 관점의 현황분석과 개선방향에 대한 전문가합의를 토대로, 사설안내표지와 도로안내시설의 연계표준화에 관한 개선방향을 거시적 관

점에서 제시하였으므로, 그 과정에 주관적 관점들이 포함되었다. 특히 사설안내표지의 문제점으로 제시되었던 정보위계, 판독성과 지각효율 등에 관한 의견과 결론 등은 정보디자인 요소들에 대한 세밀한 분석과 함께 객관적 검증이 필요하지만 개선 방향을 제시하는 연구의 특성상 이루어질 수 없었다. 향후, 본 연구의 결과를 토대로 보다 구체적이고 세밀한 방안에 대한 후속 연구와 개발, 그리고 이에 대한 객관적 검증이 필요하다. 후속 연구는 사설안내표지와 도로표지, 도로명판의 연계와 통합에 관한 구체적 정보구성체계를 포함한 설계 방안이 필요하며, 사설안내표지의 연계방향은 도로표지연계용, 도로명판 연계용 등 규격과 표기방식의 표준화와 함께, 설치위치와 대상에 따라 설치방법을 규정하고 지침으로 안내하여야 효율성이 증진될 것으로 판단된다.

참고문헌

1. 국토교통부, [사설안내표지 설치 및 관리 규칙], 2020.
2. 국토교통부, [도로표지규칙], 2018.
3. 서울특별시, [도시디자인가이드라인 V.03], 2017.
4. 서울특별시, [공공시설물디자인가이드라인], 2008.
5. 행정안전부, [도로명주소안내시설규칙], 2017.
6. Apelt, R. and Crawford, J. and Hogan, David J. Wayfinding Design Guidelines. CRC for Construction Innovation, Brisbane, 2007.
7. Hasan Fleyeh, Traffic and Road Sign Recognition, OAI. 2008.
8. Ministry of Infrastructure and the Environment, [Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands], 2013.
9. TSO, [Traffic Sign Manual], 2013.