

회의록

일시	2016.11.16.(수) 14:00~16:00	장소	서울디자인재단 5층 회의실
참석자	강병길 소장, 송인호 센터장, 김슬기 선임, 이소연 책임, 최성원 선임, 이람 주임, 장민정 연구원 이상규 위원 (현대자동차), 신태호 소장, 문병섭 박사(건설기술연구원), 강경표 연구원, 신성일 박사, 이영인 교수, 강태석 연구원		

회의명 서울 스마트대중교통 디자인 혁신 마스터플랜 수립연구 결과보고회

회의 내용	<ul style="list-style-type: none"> □ 회의 주요안건 <ul style="list-style-type: none"> ○ 교통공학 그리고 교통분야 디자인 가치의 발굴 논의 ○ 디자인과 기능, 그리고 교통공학의 각 역할 ○ ‘스마트 모빌리티’의 향후 연구를 위한 발판으로 기대 ○ ‘서울 스마트 대중교통 디자인 혁신 마스터플랜 수립연구’ 연구제목 검토 □ 회의내용 <ul style="list-style-type: none"> ○ 교통공학 그리고 교통분야 디자인 가치의 발굴 논의 <ul style="list-style-type: none"> - 2030 시기에 필요한 디자인 가치를 고민해야 풍부한 내용 구성이 가능 - 연구에 구성된 10가지 디자인 원칙으로 시설물 및 기능, 디자인 개념을 도입하되 공적 기능을 할 수 있도록 그 역할을 잡아야 함 - 최근 교통공학에서는 정보전달 기능을 다루었다면, 최근 디자인으로 그 영역이 넘어가는 과도기로 대한민국의 대중교통 서비스 제공의 질이 높아질 것. 이는 곳 브랜드 가치, 편리한 가치로 변동 ○ 디자인과 기능 그리고 교통공학의 각 역할 <ul style="list-style-type: none"> - 디자인에서 주장하는 기능, 교통공학에서 주장하는 기능이 중복되어 보이더라도 대중교통의 ‘가치’를 돋보일 수 있는 서비스로 전환가능 - 교통 분야에서 보여질 본 연구의 차별성을 ‘디자인의 기능 및 가치’로 특별화 시켜야 할 필요 ○ ‘스마트 모빌리티’의 향후 연구를 위한 발판으로 기대 <ul style="list-style-type: none"> - 서비스 디자인의 ‘Double Diamond’ 프로세스에 의한 연구 점검을 보았을 때 아직 Discover, Define 까지의 단계로 머물고 있어 Deliver의 정확한 추측이 어려움 - 탄탄한 기초연구, 기본연구를 통하여 향후 ‘스마트 모빌리티’의 다음단계로 진척시키기 위한 틀로 연구의 최종 목적을 기대 ○ ‘서울 스마트 대중교통 디자인 혁신 마스터플랜 수립 연구’ 연구제목 검토 <ul style="list-style-type: none"> - 연구의 진행에 따라 ‘서울 스마트 대중교통 디자인 혁신 마스터플랜 수립 연구’에서 ‘서울 스마트 대중교통 디자인 혁신 마스터플랜을 위한 연구’로 변경 검토
향후 계획	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「서울 TBS 스마트 모빌리티」 사업 평가를 통한 추가연구 검토와 반영 요청 ○ 결과보고서 제작

[회의록 원문]

강병길 소장:

오늘 참석해주신 의원님들 의견부터 한분씩 들어보고 회의를 진행해보았으면 좋겠다. 최종보고에 대한 의견을 달라.

강경표 연구원:

일단 내용 전반적인 것에 대해 저번 자문 회의 때도 말씀드렸지만 이 과제 주제 자체가 자세하다. 지금 방향을 보시면 서울 스마트 대중교통 계획에 대한 비전을 먼저 말씀해주시고 추가로 체계를 나누어 새 비전으로 새로운 분야별 시설물에 대한 비전 원칙을 10가지로 구분하여 시나리오로 구성한 것으로 알고 있다.

그것을 바탕으로 한 디자인 혁신 계획 연구에 대한 것이기 때문에 스마트 모빌리티 비전에 대해 대중교통을 대상으로 하지만 어떻게 보면 기존에 있는 디자인이나 그 부분에 좀 더 2030시기에 가져가야 할 전체적인 디자인 측면에서의 혁신을 통해 이루어야할 비전은 무엇인가? 이 부분을 고민해서 추가하시면 좀 더 풍부한 마스터플랜이 구성되지 않을까 생각한다.

강병길 소장:

저희가 과거에는 서울시 관련해서 디자인 기능 단계에서 할 수 있는 연구나 정책 지원을 진행했다. 최근에 서울디자인재단이 스마트 모빌리티 사업을 제안하고 수행하는 데에 서울시에서 난처해하는 것 가운데 하나가 '디자인의 역할이 어디까지 인가?'이다. 도시의 대중교통 관련 논의는 전문가들의 논의가 필요한 주제인데 서울디자인재단에서 대중교통에 대해 논의하는 것은 굉장히 많은 이견들이 있었다. 이러한 어려운 과정들을 통해서 지난번에 스마트 서울 모빌리티 전시, 컨퍼런스가 있었다. 강경표 박사님께서 앞서 의견 주신 것도 이 앞부분에서 디자인에 대한 혁신의 기준을 대중교통과 연관해서 정책을 마련했으면 좋겠다는 생각을 한다. 또한 디자인의 범위를 어디서 어떻게 해야 할지 고민이 된다. 굉장히 어려운 부분이다 보니 이영인 교수님은 스마트 모빌리티 전시, 컨퍼런스 초창기부터 연구 관련해서 디자인의 역할을 확대하고 포괄적인 개념을 이해하고 논의해둔 것으로 이해된다. 디자인이 왜 이 교통공학 분야를 다루고 있는지 의문을 가지는 것은 사실이다.

강 박사님은 스마트 대중교통의 미래를 디자인이라는 통로로 접근하여 가이드와 같은 구체적인 디자인 혁신 기준을 논의를 해달라는 것으로 이해해야 하나? 어떤 말씀을 해주시는 건지 정확히 짚고 가야한다. 서울시 대중교통 비전이 만든 2030 비전에 맞추어 보면 디자인으로 하지 않을 것도 없고 하기에도 애매한 것들이어서 서울시와의 회의에서 그런 이슈들이 굉장히 많이 상충되었다. 이제는 디자인의 영역과 역할을 보면 과거에 디자인 정책과에서 진행해왔던 사업, 디자인의 직관적인 사업에 아주 포괄적인 도시 전체의 시민의 삶 전체를 논의하는 데 디자인의 도움이 필요한 그런 곳도 이제는 이해를 얻게 되어서 많은 부분에 관련하고 있다. 만약에 여기에서 디자인 맵을 수립하는데 기준으로 어떤 것들을 세울 수 있을까?

이영인 교수:

이 연구를 처음 시작할 때 고민이 '디자인을 어떻게 표현해야할까'에 대한 고민을 했다. 디자인이 디테일로 들어가면 경우마다 다 다르기 때문에 그런 부분들에 관해서는 포괄적으로는 이용자가 쉽게 주목이 가능하게끔, 또 하나는 그 디자인에 의해서 일종의 브랜드 가치들을 느낄 수 있는 형태로 되어야겠다는 생각을 했다. 언어적으로는 비전 만들 듯 '편하다는 가치를 느낄 수 있고, 브랜드 가치를 느낄 수 있는 등'은 실현이 가능한데 그 다음의 것이 어떻게 표현되어야할지 고민이었다. 그 부분을 우리 입장에서는 10개의 디자인원칙 부분이 전체적으로 포괄적인 이야기를 담고 있고, 실질적인 편의성을 담을 수 있는 10가지의 대안을 제시를 했다. 그 부분을 조합해서 강박사님 말씀하신 원칙을 설정하면 개념적으로 이때까지 시설물 대중교통 시스템과 관련이 되어있는 디자인 부분들이 상당히 중요하다는 생각을 하고 있다. 실질적으로도 디자인을 하고 있다. 그것이 하나의 큰 방향으로서 나아가야한다는 것을 아직까진 확립하지 못하고 있는 것 같다. 10개의 디자인원칙을 기본 계획을 통해서 시설물의 기능과 디자인 그 두 개가 동시에 같이 해야 하는지 아니면 도입, 개념 정도로 정의하면 어떨까 하는 생각이 든다.

강병길 소장:

그렇다. 디자인의 의미와 역할이 어떻게 공적 영역에서 기능을 해야 하나, 어디서 어디까지 디자인의 역할인 가는 끊임없이 논의가 되고 있는 문제다. 디자인이 구체적인 결과물을 만드는 과정에 전문성으로 만드는 일이 아니라 사실은 이러한 ‘계획’이라고 하는 것 자체에 처음부터 수립 하는 데에 기능을 해야 한다는 전제에서 서울디자인재단은 제안도 하고 정책도 마련하는 것이다. 그 부분에 포괄적인 의미로 이영인 교수님께서 전제를 한다면, 디자인 혁신의 기준을 구체적인 어느 방향으로 할 것 인지 마련해야하며 마스터플랜은 어려운 연구임에 틀림없다. 아까 말씀하신 비전의 가이드인 그 연구의 기준들로 삼아 각 영역이 구체적으로 실현되는데 그 10가지를 전제로 해서 진행해야하고, 그것이 디자이너가 검토하고 꼭 디자이너가 아니더라도 디자인이라는 과정으로 경유해야하는 가치들을 이영인 교수님 연구에서 진행한 것으로 이해하면 되겠다.

이영인 교수:

논의하고 있는 내용의 기본적인 디자인원칙은 슬라이드 32페이지를 보면 된다. 이 부분을 고민했지만 이전에 중간 회의 때 문병섭 박사님이 좋은 아이디어를 주셨다. 디자인 형태는 동일한 기능을 가지더라도 제품들이 다 다르다. 그렇기 때문에 디테일은 형태에 대한 적용이 가능하지 않다. 미래성은 기능을 정확히 설정하고, 기능을 수행 할 수 있는 10개의 디자인의 기본 원칙에 따라서 개별적인 구현방법, 제품 크기, 모양, 색깔, 그런 형태로 디자이너의 창의력이 들어갈 수 있도록 제안하는 것이 좋겠다는 결론이었다.

신성일 박사:

이 과제의 한계가 무엇이나면 디자인이라는 혁신과 계획이라는 용어가 과연 우리가 2030에서 보는 대중교통의 계획과 이것과 매치가 되는가이다. 디자인이라는 용어자체가 편리나 발전 이런 사항으로 볼 수 있는 것일까? 대중교통에 디자인이라는 개념을 받아들이기가 조금은 어렵다. 이 과제의 목표는 2030년인데 그 시기에 맞추어서 이영인 교수님께서 진행하셨을 것이다. 세부적인 내용에 대해서 말씀드릴 내용은 없다. 중간보고 단계 때는 이런 말씀을 드렸다. 지금은 대중교통은 모든 사람들에게 제공되는 ‘one to many’ 라는 콘셉트이다. 현재는 모든 사람들이 일방적인 정보체계를 통해 받아들였는데 앞으로는 퍼스널로 ‘many to many’ 콘셉트를 가지고 갈 것이다. 30년이 아니라 50년 100년 개념으로 간다면 ‘디자인 혁신’이 라는 용어를 쓸 수 있다고 본다. 그 앞부분에 강 박사님 말씀하신 것처럼 개념적인 부분에 있어서 디자인의 큰 그림이 있고 우리는 여기까지만 보겠다는 이야기를 하는 것이다. 지금 제시하는 스마트 모빌리티 방향이 민간으로 갈지 공공으로 갈지 모르겠지만 내가 보기에 민간으로 갈 것 같다. 그렇게 되면 ‘many to many’ 라는 개념이 가능하다. 교통약자가 정보를 찾아 따라가지 않고 개인 휴대폰 하나로 찾아 갈 수도 있다. 앞부분에 그런 한계만 수정해주시고 이 정도에서 마무리 짓는 것도 괜찮다는 생각이 든다.

강병길 소장:

신성일 박사님 말씀처럼 관련된 전문가들이 볼 때 전제를 명확하게 하지 않으면 다른 시각으로 이 연구에 쓰인 용어나 내용이나 대해서 오해할 수 있겠다. 디자인 혁신에 근거와 범위는 여기서 논의하고 있는 디자인의 영역 그리고 시점을 정하는 것 우리가 생각하는 대중교통의 정의와 스마트 대중교통이 무엇인지 주체적이고 주관적인 입장에서 디자인을 전제로 한 기준들을 먼저 세워서 명확하게 해두고 논의를 진행해야 오해의 소지를 없앨 수 있겠다. 재단에서 연구된 것들에 끊임없이 가졌던 이견들이 무엇이나면 서로 가지고 있는 용어가 다르다는 것이었다. 역할에 대한 인식이 다르다. 이제는 많이 이해를 해주지만 영역에 대해서 서울디자인재단과 대중교통에 대해서 이야기 하고 싶어 하지 않는 분들이 있다. 그 분들에게도 이 자료가 유용하고 가치 있게 디자인의 입장을 명확히 규정하고 진행할 필요가 있다는 생각을 깨달음을 갖게 된다.

문병섭 위원:

교통을 공부했던 사람으로서 저는 20여 년간 정보전달만 하는 일만 해왔다. 어느 순간 정보전달에는 한계가 왔다는 생각을 했다. 정보가 있으면 일이 편리해지지만, 그 다음의 것은 디자인이다. 디자인이 정말 필요하다는 생각을 한다. 그런 부분에서 우리나라가 좀 더 앞서간다고 생각한다. 제가 생각하는 현 디자인 단계는 시설 정보의 전달에서 보기 좋은 디자인으로 넘어가는 단계라고 생각한다. 예를 든다면, 3호선에서 내리면 7호

선으로 환승시에 환승 정보 표시 시설이 있다. 그 시설이 가이드라인이다. 그 길 상단 측에 이동 정보를 주었다. 모니터를 설치해서 몇 분 뒤에 7호선이 탈 수 있다는 정보를 줬다. 지금은 이러한 시설이 많이 보편화 되어있다. 그 많은 가이드라인에 시선을 뺏기지 않고 갈 수 있을까 하는 고민이 있다. 3호선이면 주황색 선을 따라가는 것에서 많은 사람들이 혼란을 겪지 않고 갈 수 있는 것을 보았다. 이제는 시설, 정보의 시대는 끝나고 디자인의 시대가 왔다. 그렇지 않고는 시민들의 삶의 편의와 가치를 높일 수 없다는 생각이 있다. 교통의 한계를 벗어나서 디자인과 같이 어울려서 생활의 가치를 만드는 것으로 넘어가지 않으면 우리의 삶 자체가 발전이 없을 것이라고 저는 생각한다. 저도 서울시 공무원들과 국토부 공무원들을 자주 뵈는데 그분들이 생각하는 대중교통은 수송능력, 효율성에 더 중점이 있는 듯하다. 여기서는 가치에 대한 것이 중점이다. 근데 수송능력이라는 것은 결코 우리가 디자인을 잘했다고 해서 넘어오지는 않는다. 무슨 말이나면 개인 교통성을 버리고 대중교통으로 넘어오지 않는다는 것이다. 수송능력자체를 보면 효과가 없다고 볼 수 있겠지만 넘어오는 사람들이 헛갈리지 않고 넘어와서도 편리성을 느낄 수 있는 것이 디자인이고 우리가 필요한 가치이다. 그 부분을 디자인이 분명히 해야 한다. 그 길은 험난하지만 가야 할 길이다. 제가 생각하는 디자인은 크게 네 가지다. 통일성, 차별성, 정보성, 규칙성이라고 생각한다. 통일성이란 상징성이라 볼 수 있는데, 서울시 대중교통은 상징성이 없다. 아이콘이 없는 것이다. 버스를 타든 택시를 타든 통일된 기준을 보고 갈 수 있다는 것이 차별성이라고 볼 수 있는데 분명히 필요한 것이다. 각각의 버스와 정보 매체가 차별성이 있어야한다. 정보 전달력도 분명히 있어야한다고 생각한다. 정보 전달하는 매체는 크게 두 가지다. 개인정보 매체와 공공의 매체다. 여기서 할 수 있는 것은 공공의 매체다. 휴대폰이 앞으로 효율적이게 되고 더 나아질 것이라는 제언은 얼마든지 가능한 상상이다. 근데 거기까지 우리가 건드릴 수 있는 부분이 아니다. 그분들이 설치 하고나서 똑같은 공공 장소에서 확인하고, 보지 못한 정보를 여기서 찾아갈 수 있다면 굉장한 도움이 된다고 볼 수 있다. 그리고 마지막은 규칙성이다. 어느 곳에 가도 항상 그 장소에 있어서 그 정보를 습득 할 수 있는 이 네 가지가 가능하다면 틀림없이 대중교통 이용성에 있어서 삶 자체가 달라질 것이라 확신한다. 그래서 10가지의 디자인 원칙을 잡아주신 것은 잘 해주신 것이다. 원칙을 잡고 가는 것이 맞다. 단지 이 원칙이 조금은 디자인하시는 분과 이야기는 필요해 보인다. 디자인 원칙이지만 정보 매체의 원칙처럼 보일 수 있다는 생각이 든다. 디자인하는 분과 의견을 수용하면서 가져가는 것이 필요하다.

이영인 교수:

디자인과 관련해서 이야기 하자면 디자인이 사실은 많은 이야기를 하고 있다. 영국 사례를 들겠다. 온 사람들이 시내 구경을 하기 위해, 시야 확보를 위해서 윗 좌석 승객들이 구경할 수 있는 이층 버스를 만들었다. 이 버스를 구별하려다보니 빨간색으로 칠하게 된 것이다. 많은 사람들이 이용해보니 편리하다는 의견을 사고 빨간색 자체의 가치가 부여된 것이다. 디자인이 생명력을 가지려면 효율적인 기능은 기본적으로 들어야 한다. 시민들이 이용했을 때 멋있다. 정말 좋다 타봤다고 자랑하고 싶은 그 가치를 어떻게 구현시킬 것인가. 그 가치라는 것이 어떤 것인지 고민해 보아야 하고 그것이 이용 편리성에서 나와야한다는 점을 염두에 두어야한다. 이용 편리성 가치를 논의하기 전에 그 기능을 제공하는 정보표출의 내용이 중요하다. 아무리 외형이 보기 좋고 멋있어도 실제로 편하지 않으면 가치를 가질 수 없다.

강병길 소장:

이영인 교수님이 말씀하신 이용편리성과 디자인을 구분해서 말씀하신 것이다. 아무리 디자인이 좋아도 기능적으로 이용편리성이 좋지 않으면 소용이 없다. 좋은 디자인은 기본적으로 이용편리성이 포함되어야한다. 디자인은 잘 만든 것이 아니라 기능이나 합리적으로 사용할 수 있는 모든 것을 충족하는 좋은 생각으로 출발하는 것이 디자인이다.

이영인 교수:

거기에 문제가 되는 것은 이용편리성을 기능이라고 이야기하는 것이다.

강병길 소장:

그것이 차이다. 디자인을 일반적으로 인식하고 있는...

이영인 교수:

시설물의 정보전달에서 디자인으로 넘어간 것인데 그 과정을 그대로 따라간다면 그 정보가 어떤 정보를 줄 것인가에 대한 부분은 교통 파트에서 진행해왔다. 그 기능을 디자인 쪽에서 디자인을 해야 한다는 것이 개념적으로 이해는 되는데, 사람들이 이용하기 편리하게끔 교통사업이 다 디자인이다. 교통 쪽에서 생각하는 디자인의 개념과 교통에서 하고 있던 디자인에서 넘어가야한다는 것은 영역의 문제가 될 수 있다. 그 부분을 어떻게 자연스럽게 설명할 것인가?

모든 정보는 제공될 때 우선 편리하고 보기 좋아야한다. 그 부분을 잘 합치면 시너지효과를 훨씬 더 잘 발휘할 수 있다. 이런 방향으로 설정하는 것이 서로간의 영역에 대한 오해를 줄 일수 있는 방법이라 생각한다.

신성일 박사:

지금 우리가 빨간 택시, 버스를 예를 들어서 보면 디자인은 발전이라는 개념이다. 주제가 ‘디자인 혁신’이 되니깐 분명히 사회적인 방향을 리드하겠다는 것인데 성격이 선언적인데다가 계획까지 맞춰야 하는 큰 점프를 이루어야하는 용어가 아닌가 생각한다.

강병길 소장:

제가 8월말에 대만의 common wealth 라는 도시 관련 포럼에 참석하였다. 스마트 도시 시티란 주제에서 제가 key note speech를 하러 가서 대만의 5개 도시에 시장들과 디자인재단과 지자체가 발표를 했다. 제가 스마트 도시 전문가도 아니고 그저 우리가 스마트 모빌리티 국제컨퍼런스를 서울디자인재단이 준비하고 있다는 이유에서 디자인으로 도시 미래를 설계하는 것이라고 기대를 한 것 같다. 컨퍼런스와 전시 내용을 가지고 스마트 서울 스마트 모빌리티 발표를 했다. 각 대표들은 도시가 어떤 스마트 도시가 될지 준비하고 홍보했다. 참석해보니 디자인 관련된 분 참석자는 드물었다. 대부분 공무원, 기업, 경제, 언론 관련 종사자들이었다. 디자인, 건축 관련 종사자는 드물었다. 올해 대만이 디자인수도이기도 하고 대만의 스마트 모빌리티 쇼에 대한 발표가 끝나고 우리 영상을 상영하니까 질문이 쇄도했다. 대만은 엄청난 가능성을 가진 디자인 도시라고 조언했다. 디자인이란 구체적으로 미래를 가시화하는 플랫폼을 만들어 주는 일이다. 그 일이 미래를 해결할 수는 없지만 그 사람들이 미래를 그릴 수 있는 가장 중심의 역할이다. 왜 우리보다 교통에 대해서 더 잘 알고 있는 싱가포르나 기술적으로 발달한 도시를 부르기보다 자극을 주기위해서 서울디자인재단을 초대한 것으로 추측한다. 교통비전 2030을 보면 우리가 가야할 미래는 2020 정도면 끝나야하는 그림들이다. 그런 플랫폼을 만드는 작업을 하는데 디자인이 문제를 해결하겠다는 것이 아니라 많은 분야의 전문가들이 미래에 대해서 논의하자는 그림을 그리자는 것이다. ‘디자인이 그것을 왜 해?’ 라는 말을 하면 초점이 잘못된 것이다. 우리는 미래의 그림을 그리는 사람이다. 이영인 교수님의 연구는 정말 중요한 것이다. 우리가 가지고 있는 그림을 구체적인 교통전문가 관련 분들과 함께해서 시각화 하는 통로를 만드는 역할이다. 그런 의미에서 디자인의 의미를 이해한다면 그냥 용어를 사용해주시는 것만으로도 큰 진전이라는 생각이 든다. 대중교통의 미래를 디자인이 참여해서 같이 논의하는 디자인 연구만으로 너무 감사하다. 구체적으로 디자인이 어디서 어떤 역할을 해야 한다는 것이 분명하지 않더라도 충분히 그런 가치가 있다.

문병섭 박사:

사실은 불과 몇 달 전만 해도 그런 말씀들을 잘 이해 못했다. 한 달 전 자문 회의에서 서울 스마트 모빌리티 전시에 상영될 개념만 있는 상태의 영상을 보여주셨다. 그 영상을 보고 의문을 가지고 실제로 스마트 시티 쇼를 보았다. 충격이었다. 이 자리에서 저걸 왜 하는지 모르겠고 미래적인 상상을 그려놓은 영상을 보았다. 구현에 대한 의문보다 실현에 대한 상상을 왜 할까 라는 과학자적인 입장에서 생각했는데, 완성분을 보고는 ‘아나도 참여 하고 싶다.’, ‘가고 싶다’ 생각을 했다. 스마트시티 쇼 이후에 디자인의 역할을 공감할 수 있었던 기억이 난다. 아주 세부적인 기능도 있지만 우리나라의 비전과 미래상을 제시할 수 있는 디자인이다.

신태호 소장:

좋은 말씀 많이 해주셨다. 오늘 나누었던 부분들이 다 맞는 말씀이다. 디자인의 역사와 인식과정을 한눈에 볼 수 있는 시간이었다. 잠깐 책을 덮고 현실적인 이야기를 해보도록 하겠다. 디자인을 인식할 때 다 장식이나

기능으로 생각하고 그러다 기능이 채워졌을 때 감성적인 방향으로 넘어가는데 그런 흐름을 오늘 짧은 시간에 다들 파악하시고 이야기해준 것 같다. 접근법도 있고 방법론도 있는데 우선 결과인 마스터플랜이라는 부분이 어떤 목적을 갖고 했는지 궁금하다. 아마도 마스터플랜을 가지고 도시, 건설, 교통산업에서 방향성을 보고 여러 가지 의미로 쓰인다고 생각을 한다. 다양한 분야에서 논의가 되어야 할 부분이다. 더 정리가 더 되어야 한다고 생각한다. 디자인 방법론 중에서 Double Diamond 방법론이 있다. 이 보고서에 나온 부분은 첫 번째 다이아몬드만 완성이 되었다. discover, define, develop, deliver의 프로세스가 있는데 define은 잘되어있다. 하나하나 정보들이 엮이지 않은 점 때문에 실제로 이 마스터플랜을 사용하려고 했을 때 굉장히 어려움을 겪을 수 있다는 생각이 든다. 양이 굉장히 많다. 어떻게 보면 잘 정리 하셨기 때문에 그룹핑해서 각기 사람들에게 deliver할 방법 모색이 필요하다고 생각한다. 퍼즐 맞추기에 빗대어 표현 할 수 있다. 이 연구는 범위가 너무 넓기 때문에 난이도가 있는 퍼즐이다. 퍼즐 맞추는 때 생각해보면 비슷한 것들이 엮이면서 묶이는데 그것이 기준이 되면 그것이 T,B,S 각각의 스팟이 될 수 있다. 그 정보를 한 스팟에서 같이 논의가 될 수 있도록 논의해야하는데 너무 쪼개놓아서 다른 파트의 것을 함께 보기 어렵다. 사람들은 상상할 수 있게끔 연관되는 것을 제공해 줄 수 있다면 마스터플랜을 받은 사람들 입장에서 ideation을 할 수 있겠다는 생각이 든다. 마스터플랜 형태에 대해서는 여기서 우선 텍스트 중심으로 가고 비전에 대한 키워드들로 정리를 했을 때 방향을 끌어가야 하는데 그런 측면을 봤을 때 안전과 편리를 여기 내용들이 많이 충족되어있지만 만족하는 것에 대한 비전이 있다면 그 부분이 어떤 축에서 나왔는지 알 수 있으면 좋을 듯하다.

그리고 TBS나 여러 가지 재단에 관해서 참여해서 연구과제 자문을 하고 있는데 스마트 교통이라는 부분과 다 엮인다. 우려되는 부분은 각 과제 책임 교수님들이 성실하게 잘 해주시지만 각 과제별로 겹치는 부분은 전달이 잘 되지 않는 것 같다. 올해 연구한 연구는 다음 연구에 쌓여서 계속적으로 딛고 올라가야 하는데 지난번 과제 자문회의랑 내용이 겹치는 것도 있고 계속적으로 쌓아지는 느낌이 들지 않는다. 그런 부분에 대한 어떤 특별한 장치가 필요하지 않을까 생각 든다.

강병길 소장:

좋은 말씀 해주셨다. TBS연구센터에서 진행하고 있는 과제들이 몇 가지 있다. 스마트모빌리티 전시와 국제 컨퍼런스를 진행하는 후에 진행하는 것도 있고 유사 관련 연구들이 있다. 각 연구에서 논의하고 있는 내용들이 유사하지만 다른 것이 조금씩은 있다. 견해가 다르지 않도록 또는 도움이 될 수 있도록 아직 연구 결과들이 완성되지 않은 것들이 있기 때문에 다 공유해서 각 연구에 도움이 될 수 있게끔 서울디자인재단 축에서 지원이 되어야 한다. 이영인 교수님 연구도 마찬가지로 다른 분들 연구와 도움이 되도록 제공해드리자. 그리고 신태호 선생님 말씀 주신 내용 가운데에 덧붙이자면 그런 것이 기본이어서 전체를 한눈에 알아볼 수 있는 종합 다이어그램이라든지 일종의 visualization(시각화)를 많이 하는데 이영인 교수님의 연구에 전체 구조나 연구나 내용을 한눈에 알아볼 수 있는 내용을 만들 수 있을까 궁금하다.

이영인 교수:

그런 부분은 어렵지 않다. 우리가 이야기하는 이 안에 들어간 내용들이 예를 들어서 국토 교통부의 ITS 내용들의 디테일들은 다 다르겠지만 큰 그림은 다 포함하고 있다. 그 중에서 대중교통 기본 계획도 어떤 그림을 그리고 ITS만의 그림을 그려놓았다. 그런 요소들이 많아서 이 연구도 큰 그림을 그리는 것은 어렵지 않다.

이상규 위원:

이번 과제의 결과물으로써 마스터플랜 아웃풋은 충실하게 마련된 것 같다는 생각이 든다. 이 과제가 추후에 재단에서 진행할 과제에 이루어져야한다는 것이 공감이 된다.

디자이너는 미래를 찾는 사람들이다. 특히 자동차 같은 경우에는 지금 디자인해도 5년 후에 구현된다. 지금도 없는 기술을 써야하고 지금 좋아하지 않을 것 같은 형상을 5년 뒤에는 좋아할 것 같다는 판단을 해서 디자인해야하기 때문에 창의적인 사람이어야 한다. 이미 기술은 많이 있다. 서울시가 공공 교통 정보를 공개한지 오래됐는데 현재 어플리케이션에서 쓸 수 있는 일은 몇 분 뒤에 당장 버스를 몇 시에 탈 수 있는지 정도이다. 그 이상의 가치를 줄 수 있는 것은 디자이너들이 많이 할 수 있는 영역이다. 작년 런던에서 경험을 예로 들면 어떤 어플리케이션은 a에서 b까지 이동하는데 구체적인 칼로리를 소모할 수 있는 길을 알려준다. 여름에는 그늘진 곳으로만 걸을 수 있는 길을 알려주기도 한다. 이런 것들은 공학자, 인문학자보다 디자이너들이 더 잘할

수 있는 영역이다. 이번 연구도 그 다이아몬드가 채워졌을 때 굉장한 좋은 자료가 되겠다는 생각이 든다. 제조업에서도 그런 영역들을 디자이너들이 많은 일을 하고 있다. LG에서 메카폰을 생산했다. 핸드폰을 보면 메카의 방향을 정확하게 알려주니깐 이슬람 종교인들한테는 좋은 경험이다. 이슬람사람들은 코란을 매번 경험해야하는데 책보고 하긴 어려우니 tv에서 읽어주는 제품을 LG전자에서 개발했다. 이런 것들이 특별한 것이 아닌 듯해 보이지만 그 사람들의 삶을 바꿔줄 수 있는 영역이라고 생각한다. 현대자동차에서도 인도에서 차를 개발할 때 신 상들을 차에 다 장식하는 관습을 파악했다. 그 신상이 날씨가 다르고 월마다 요일마다 다르다. 다 다른 신상들을 올리기 편한 평편한 자리를 마련해주었더니 그 사람들의 삶을 바꿔주었다. 이런 역할을 디자이너들이 하고 있다. 벤츠 사례를 말씀드리면 미래형 자동차디자인 할 때 벤츠사는 프리미엄 럭셔리를 추구하는데 고객들만의 경험을 이야기를 하는 것이 아니라 벤츠사 차를 지나가는 사람들이 역할을 해주어야겠다는 생각을 가지고 밤에 보행자가 있으면 보행자가 잘 지나갈 수 있도록 레이저로 횡단보도를 그려주는 것의 제시된 아이디어는 디자이너들이 할 수 있는 영역이다.

이 연구는 추가적으로 누적된 자료들을 가지고 디자이너들이 후에 굉장히 좋은 가치들을 만들어 낼 수 있지 않을까 하는 생각이다. 실현 가능하게끔 도와주는 중요한 과정으로 생각해주면 되겠다.

강병길 소장:

그렇다. 주변에 디자인을 많이 활용하기를 권장해 달라. 이 연구가 앞으로 미래 대한민국의 교통 관련한 좋은 지침이 되는 기초연구가 되었으면 좋겠다.

송인호 센터장:

매번 같은 이야기를 드리지만 우리 재단에 오시는 자문위원님들은 대단하신 분들이라 중요한 부분을 말씀해주셔서 양질의 보고서를 만들도록 도와주신다. 디자인에 대한 말씀도 많이 해주셔서 고맙다. 디자인에 기능을 따른다는 말이 시대가 변하면서 형태는 감성이나 가치를 따른다고 하지만 시대에 따라 변하는 말들이 결국은 다시 돌아가면 기능이다. 그 형태를 디자이너들이 구현을 해 낼 때 그 가치가 변하고 새로운 기술이 발달하면 어떤 식으로 구현해야 하는 것인가가 디자인의 고민거리다. 그것을 위해서 디자인의 근거가 되는 하드포인트들이 준비가 되어야 실제 디자인 행위가 이루어지는 것이다. 신태호 소장님 말씀처럼 Double Diamond 첫 번째 다이아몬드는 완성이 되어 보인다. 실질적으로 그 디자인 가이드라인 자체에 대한 Develop은 재단 측에서 더 연구해야하는 부분이 있다. 현재 각각 진행했던 연구들을 아카이빙 작업을 거치고 있다. 오늘 보고서와 함께 작업이 된다면 어디에 보여주어도 의사소통이 될 만한 디자인 가이드를 만들 수 있지 않을까 생각한다.

이영인 교수:

궁금한 것이 있다. 예를 들어 애플의 아이폰도 있고 삼성 갤럭시도 있고 엘지도 있고 한데 디자인, 가격이 다르다. 사람들 취향도 다 다르다. 하지만 안에 있는 기능은 거의 차이가 없다. 그런 선호도가 어디서부터 나오는 것인지 잘 모르겠다.

신태호 소장:

말씀하신 것은 여러 가지 개념이 들어있다. 나중에는 브랜드로 넘어간 상태 같다. 브랜드에 대한 신뢰가 쌓이고 한 가지 예를 들면 같은 기능이라 말씀하셨는데 삼성에서 갤럭시 초기때 아이폰과의 차이는 플릭키 라는 기술이 있었는데 그 기술은 화면을 넘기는 기술이다. 아이폰을 넘겼을 때 사람들이 생각하는 정도 그 물리적 가치 넘겼을 때 텐션이나 감각이 달랐다. 삼성같은 경우는 넘길 때 넘어가는 매번 넘길 때마다 속으로 불편함을 느낀다. 그런 차이를 감성이라 하고 user experience라 하는데 덧붙여 예를 들면 할리데리슨 같은 경우도 오토바이의 소음의 진동이 말이랑 달리는 느낌이 비슷하다고 한다. 사운드적인 감성을 녹여서 디자인 영역이 이모션까지 확장해서 넣어서 기능이 똑같은데 왜 다르냐했을 때 예민한 사람들은 다 느끼는 부분이다.

이영인 교수:

나는 개인적으로 그런 부분에 대한 개념이 딱 안 들어온다. 예를 든 것과 같이 화면을 넘겼을 때 사람이 느끼는 부분은 기능인지 디자인인지 모호하다. 그런 디자인의 포괄적인 분야에 다 들어가는 것이 기능이라 하면 이해가 된다. 하지만 기능이라고 일반적으로 이루어온 것을 지금 디자인이라 이야기 한다면 기능을 개발 해왔

던 사람들의 입장을 보면 영역을 넘어온 것처럼 보인다.

신태호 소장:

디자인의 단계가 있어서 꾸미는 단계에서 기능으로, 기능을 넘어 감성적으로 넘어간다. 워크맨과 아이팟은 기능은 다 있지만 그 이상의 감성이 있어서 유행한 것이다.

강병길 소장:

이영인 교수님의 말씀은 그것 또한 기능이라고 이야기하시는 부분이다.

송인호 센터장:

어떻게 보면 기능과 디자인은 사실 따로 뗄 수 없는 관계다. 어떤 제품에 따라 기능을 주도로 해서 디자인이 결합된 것도 있고, 디자인이 주도로 아이디어를 내고 그것에 맞는 행위를 위한 기능이 부과 된 것도 있다. 사전적으로는 사실은 설계도 디자인이라 할 수 있다.

이영인 교수:

이 과제에서 제일 고민되는 것 중에 하나가 이 과제가 현실적으로 서울디자인재단에서 대중교통 쪽에서 구현을 하고 싶은데 항상 충돌하는 부분이 서울시와의 입장이다. 서울시 입장에서 디자인이라고 이야기할 수 있는 부분을 찾아내야한다. 그런데 우리가 지금 이야기한 통상적으로 기능들은 교통에서 가지고 있는 관련한 생각을 가지고 있다. 거기에서 디자인에서 플러스알파를 찾아내야한다. 이 연구를 마련해서 끝내는 것이 중요한 것이 아니라 그 뒤이을 연구를 찾아야한다.

강병길 소장:

지금 말씀하신 견해는 대한민국뿐만 아니라 전 세계적인 이슈다. 정도의 차이가 조금 있다고 할 수 있다. 디자인을 어떤 나라에선 포괄적으로 역할을 기대하고 이해하고 있다. 우리가 실천해서 보여주면 된다. 그런 것들이 조금씩 알려지고 체험되고 그래서 디자인이 중요하다고 느끼게 하는 것이다.

이영인 교수:

ITS연구를 하는 학자들끼리 하는 이야기를 다른 분야의 사람들에게 이야기하면 이견들이 많다. 그래서 우리가 이야기하는 디자인의 개념들이 디자인 종사자들 교통 쪽에서도 디자인에 관심 있는 사람들이 맞다 해서 할 수 있는 부분이 아니다. 이것은 철저하게 기능이다. 기능을 쉽게 할 수 있는 것은 얼마든지 할 수 있다는 분들에게 디자인의 개념이 들어가면 그것의 가치를 엄청 높일 수 있는 것이다. 이 연구를 계속 진행해오면서도 그 부분이 구체적으로 무엇인지 모르겠다.

신태호 소장:

개인적으로 리서치부터 체계적으로 하는 이영인 교수님의 연구가 좋다. 디자인이 문제해결 과정이라는 정의가 있다. 아까 소장님 말씀 하신 부분이 재단의 방향인 듯하다. 서울대학교 의과대학과 다른 곳에서 연구자문을 하고 있다. 그곳에서는 치매 예방법에 대해서 연구하고 있다. 프로젝트를 위해서 의학 전공 15개과 이상 종사자들과 컴퓨터공학과 분야도 많이 융합해서 하는데 자기의 분야에는 너무나 특성화되어있지만 서로의 분야를 알 필요가 있다. 디자인의 역할은 그런 다른 부분을 융합시키고 같은 그림을 그려주는 것에 있다.

이영인 교수:

ITS에서도 미래모습을 그린다. 그 내용이 보고서에 들어가 있다. 그 내용을 예산이 있으면 동영상을 제작해서 발표를 한다. 그러니 사실은 정도의 차이는 있지만 대단한 미래의 모습은 아니다.

신태호 소장:

아까 말씀 드렸던 부분에서 조금 더 보완될 부분이 그런 문제를 같이 봤을 때 다른 분야의 사람들이 논의하기 힘들다는 것이다. 내용의 전달이 되지 않다보니 서로 논의했을 때 아이디어 내기가 힘들다. 그러는 방식에 대한 이야기다.

이영인 교수:

다른 분야와 이야기를 하려면 디테일한 부분과 개념적인 부분을 들어갈 수밖에 없다. 그 큰 그림에 관해서는 아무나 다 이야기 할 수 없는 부분이다. 큰 그림에 대한 실천을 이야기하고자하면 아무도 이야기할 수 없다. 우리 분야에서 자율주행 자동차 ITS 연관 분야라 하긴 하는데 그런 부분들은 그림을 그려서 얼마든지 설명할 수 있다. 심지어는 자동차 디자인 분야 종사자들도 그런 이야기를 한다. 적어도 교통 분야에서 그런 그림을 그리면서 그것을 디자인이라 하지 않는다. 자동차 시장에서는 디자인이 필요하다고 이야기는 하고 있을지 모르겠지만 교통 분야에서는 그것을 디자인이라고 하지 않는다. 교통 전문가들에게 디자인이라는 것을 알려줘야 하는데 그게 구체적으로 무엇인지 잘 모르겠다. 글로써 보고서에는 들어가야 한다.

문병섭 박사:

저도 비슷한 생각이다. 보고서가 어떻게 쓰일까? 생각해보면 일단 마스터플랜은 예산을 위해 만드셨을 것이다. 제가 보는 입장은 다 좋은데 디자인이 교통과 어떤 관계인지를 풀어주지 못하면 설명자체가 안 된다. 디자인이 기능적이고 효율, 성과 중심이기 때문에 단순히 디자인이 어떤 역할을 주는데 라고 생각중인 사람들에게 이것이 크게 와 닿지는 않을 것이다. 디자인의 레벨이 문제다 .

신태호 소장:

제가 볼 때는 디자인적인 설명이 가능한데 아무래도 오랜 시간 동안 한 분야에서 종사하셔서 그런 것 같다. 예를 들면 디자인 전공자인 제가 경제에 대해서 공부했다고 해도 인정을 안 해주고 디자인적인 비즈니스 관련이겠지 라고 판단을 받는 부분이 있다. 같은 분야 동료들이 디자인이 아니잖아 라고 이야기 할 수 있다는 생각이 든다.

이영인 교수:

그림은 얼마든지 그릴 수 있다. 문제는 이것을 가지고 설득을 할 수 있어야한다. ‘디자인이 들어가면 이렇게 좋아 지네’ 라고 해야 하는데 찾아내기 쉬운 것이 아니다. 도로를 보면 빨간색으로 포장하는 것이 있는데 디자인 적용의 대표적이라고 생각한다. 또 전문가들에게 가면 디자인이 아니라 기능이라 주장한다. 그런 사람들에게 내가 디자인이라고 아무리 이야기를 해도 설득이 안 될 것이다. 이 보고서를 만들면 이것을 통해서 서울시 교통본부와 협의할 수 있는 방향을 만들어야한다. 그렇게 하려면 무언가가 들어가야 하는데 잘 모르겠다.

송인호 센터장:

아까 말씀 하신 것처럼 더블다이아몬드 중에 첫 다이아몬드가 잘 만들어졌다고 보시면 된다. 아까 중간보고 때 말씀 드렸다고 교수님이 꼼꼼하게 채워주신 보고서를 보면 곧 내년을 위해 해야 할 시나리오를 작성하는데 많은 도움이 되고 이미 제 머릿속에선 구현이 되고 있다. 제시해주신 마스터플랜 보고서를 보고 우리는 충분히 상상하고 꾸미고 있다. 교수님께서 디자인까지 부담을 가지실 필요는 없다. 제가 보기에 교수님께서 이미 재단과 협업을 하시면서 어떤 분야의 디자인에 대한 개념을 많이 가지고 있다 라고 말할 수 있다.

강병길 소장:

그림 제목을 이렇게 이해해보자. 서울시 스마트 대중교통 디자인 혁신을 위한 계획 수립 연구라고 바꾸자. 디자인 혁신 계획을 만드신 것이 아니라 디자인 혁신을 누군가가 이루기 위한 기본 계획을 만드신 것으로 하자.

송인호 센터장:

그렇지 않아도 초반에 서울디자인재단에서 과업범위에 대해서 주제를 드릴 때 고민을 많이 했다. 저도 소장님과 같은 생각이다. 디자인 혁신을 위해 계획 수립 연구라 명명하면 정리가 될 듯하다.

강병길 소장:

이영인 교수님 연구의 목적과 내용을 규정짓는 프롤로그라든지 디자인혁신을 위한 계획으로 이해해주시면 될 것 같다. 이 연구는 ‘디자인’이라는 혁신을 이루기 위한 그림을 그리려면 이런 계획이 전제되어야한다고 제시

하는 연구다.

이영인 교수:

이 과제로 디자인계에 어떤 의미를 줄 수 있을지 궁금하다. 이때까지 ITS 개념에 디자인이라는 이름으로 받아들여왔다. 디자인이라는 이름으로 우리가 가지고 있는 교통 관련 마인드를 바꿔서 이런 방향의 학술적으로 연구를 해야겠다는 것이 우리 융합할 수 있는 과제이다. 이 연구가 끝나는 이 시점에서 디자인이 과연 무엇일까라는 생각이 든다. 통상적 몇 십 년 경력에 의하면 연구가 끝나면 명확한데 이 디자인에 관련해서는 애매모호한 그림이 그려지는 것 같다. 후에 더 연구되어야 할 필요가 있다.

이상규 위원:

덧붙이자면 마케팅도 비슷하다. 예전의 정의는 물건을 잘 만들어놓으면 그것을 잘 파는 것이 마케팅이었지만, 지금 마케팅 하는 사람들은 제품 만드는 것 까지 마케팅이라 생각하고 있다. 우리나라 같은 경우는 디자인학과가 미술대학 안에 있어서 더 이런 생각들이 큰 것 같다. 해외는 mit 미디어공대에 절반이 디자인학과 학생이다. 디자인이 공과대학 안에 있다. 이런 점에서 해외에서는 디자인을 받아들이는 관점이 다르다.

강병길 소장:

그러하다. 개념이 한국에서는 다를 수밖에 없다. 오늘 회의는 여기서 마무리 짓도록 하자.