

생활안전형 보행환경정책 개선방안

A Study on the Policy of Walking Environment
Improvements for Pedestrian Safety

2013. 12

연구자

박진경(수석연구원)

이 보고서의 내용은 본 연구자의 견해로서
한국지방행정연구원의 공식 견해와는 다를 수도 있습니다.

서 문

21세기에 들어서면서 전 세계적인 고령화·저성장 추세로 메가트렌드가 변화하고 있으며, 트렌드 변화와 함께 사람들의 가치관도 함께 변화되고 있다. 사람들은 환경이나 문화에 대한 가치를 높이 평가하고 있으며, 개인의 행복과 만족, 안전, 건강, 웰빙 등에 대한 욕구가 상승하고, 삶의 질을 중시하는 경향을 보이고 있다. 따라서 도시 및 지역정책도 기존의 양적인 시설확충과 같은 하드웨어적인 팽창정책보다는 지역주민이 체감할 수 있는 지역정책, 또는 국민이 행복할 수 있는 공간 정책으로 바뀌고 있다.

여태까지 우리나라는 국민의 일상적인 생활이 이루어지는 장소에 대한 안전문제에 관심이 많지 않았다. 산업 기능 중심으로 도시 생활권과 경제권을 연결하는 것이 무엇보다 중요했기 때문에 교통정책은 자동차 중심으로 추진되어 왔으며, 보행자는 생활 속 공간을 자동차에 양보하는 것을 당연하게 받아들였다. 그 결과 우리나라의 보행자 사망자수는 인구 10만명 당 4.0명으로 일본의 1.6명, 유럽국가 평균 1.0명에 비해 매우 높은 수준에 머물러 있다. 지역주민이 체감할 수 있는 안전하고 행복한 공간을 조성하기 위해서는 무엇보다도 사람 중심의 보행친화적 환경이 필수다.

본 연구는 이러한 일상 속 보행공간의 심각한 안전문제에 대응하여 보행자 사고의 지역별 실증분석을 통하여 체계적이고 통합적인 보행환경정책에 대한 정책방안 및 제도개선방안을 제시하고 있다.

아무쪼록 이 연구가 국민행복시대에 부응하는 살고 싶고 안전한 사람 중심의 보행환경조성에 기여할 수 있기를 기대하면서 과제를 수행하기 위해서 노력한 연구진의 노고에 감사를 표한다.

2013년 12월

한국지방행정연구원 원장 이 승 중

요 약

본 연구는 가장 기초적인 생활 인프라이자 일상적인 생활이 이루어지는 장소인 보행환경의 심각한 안전문제에 대응하여 보행자 사고의 지역별 실증분석에 기반한 중앙정부와 지방정부의 법·제도와 정책 및 시책을 통합적으로 분석함으로써 통합적 차원에서의 보행환경정책에 대한 정책방안을 수립하는 것을 연구의 목적으로 하고 있다. 국민의 행복추구가 본격화되고 있는 현 시점에서 인간이 중심이 되는 행복한 생활문화를 가진 도시공간이야말로 결국 작지만 일상 속 불편사항을 해소하고, 주민행복을 실현할 수 있게 해줄 것이기 때문이다.

먼저 제2장에서는 보행과 보행환경 관련 논의를 살펴, 보행권(步行權)이란 ‘보행자가 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리’로, 보행환경이란 ‘가로 물리적인 환경뿐만 아니라 보행을 유발하는 목적시설의 유무와 질, 가로의 네트워크 환경 및 사회적 환경까지 모두 포함하는 통합적이고 총체적인 통행환경’으로 개념을 규정하였다. 국내외 보행권 논의와 변천 및 연구동향을 분석한 결과 지방자치단체의 보행조례가 모법(母法)보다 먼저 제정되어 보행환경개선사업이 추진되고 있지만 가로의 물리적인 설계지침 마련 및 설치전략에 초점이 맞추어져 있었으며, 대부분의 연구가 다양한 지역특성을 간과한 채 대도시를 중심으로 편중되어 있었다.

제3장에서는 지역별 보행자 교통사고에 대한 실태 및 특성분석을 통해서 지역 유형별 보행환경 수준을 실증적으로 분석하였다. 지역유형별 보행자 사고특성을 분석한 이유는 종합적이고 체계적인 보행환경정책을 추진하기 위해서는 공간의 지역적 특성을 함께 고려한 맞춤형 생활안전형 보행환경정책이 필요하다고 판단했기 때문이다. 지역유형별 사고특성은 지역특성변수와의 피어슨 상관관계수 분석과 비모수통계학의 Kruskal-Wallis 검정법을 사용하였다. 지역유형별 보행자 교통사고 실태 및 특성분석 결과 인구 당 사상자수는 대도시형이 가장 많았고, 중소도

시형, 농촌형 순으로 나타났지만 인구 당 사망자수는 반대로 나타나 농촌형의 보행자 치사율이 가장 높았다. 지역유형과 상관없이 횡단 중 사상자수 비율이 가장 높았으며, 9m 미만의 생활형 도로에서 사고가 50% 이상 발생했다. 지역유형별로 대도시형은 횡단 중 사상자 수 비율이, 중소도시형은 어린이 교통사고가, 농촌형은 길가장자리구역 사고 및 고령자 교통사고 비율이 높았다.

중앙정부와 지방자치단체의 전반적인 지원체계를 살펴보기 위해서 제4장에서는 보행관련 제도 및 시책 전반을 분석하였다. 보행과 관련된 법률은 안전행정부 를 비롯한 국토교통부, 경찰청 등 중앙부처의 기능에 따라서 다양하게 제정되어 있었으며, 도로교통법을 비롯하여 교통안전법 등 보행과 관련된 기존의 법률들이 기본적으로 아직까지는 자동차를 특히 중시하고 있는 경향을 보이고 있었다. 또한 보행환경을 자동차가 다니는 길과 같이 취급하여 보행자가 걸을 수 있는 길을 면 적적인 ‘공간’개념으로 보지 않고, 도로의 위계를 구분하듯 분류하여 물리적으로 보 도환경을 개선하려는 시도도 여전히 추진되고 있었다.

이상의 분석을 토대로 제5장에서는 생활안전형 보행환경정책의 필요성을 먼저 정리하고, 생활안전형 보행환경정책의 추진방향 및 추진전략을 제시하였다. 보행 환경정책의 추진방향은 첫째, 종합적 보행환경정책 추진, 둘째, 차별적 보행환경 정책 추진, 셋째, 참여적 보행환경정책 추진, 넷째, 협력적 보행환경정책 추진을, 추진전략으로는 4E+1 전략을 제안하였다. 4E+1 전략은 보행환경에 대한 공학적인 시설개선 전략(Engineering)과 관련 법·제도 강화전략(Enforcement), 보행자를 비롯 한 운전자 및 기타 이용자에게 대한 행동변화를 유도하기 위한 교육 전략 (Education) 및 보행이용을 장려하고 홍보하는 전략(Encouragement), 그리고 무엇보다도 커뮤니티를 기반으로 한 자발적인 참여 전략으로 구성된다. 다음으로 중앙정부 와 지방자치단체로 구분하여 각 주체의 제도개선방안을 제시하였다. 중앙정부는 보행법을 비롯한 관련법률 및 관련조직을 정비하고, 지역유형별 맞춤형 전략을 추진하며, 보행환경 개선지구 시범사업을 개선하여 확산하는 전략을, 지방자치단체는 보행조례 및 조직을 정비하고, 주민참여형 보행친화도 조사를 시행하며, 교통안전형 지역 공동체 활성화 시책을 추진하는 개선방안을 제안하였다.



제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 범위 및 방법	4
1. 연구범위	4
2. 연구방법	5
제2장 보행과 보행환경 논의 검토	7
제1절 보행과 보행환경의 개념	7
1. 보행의 개념과 역할	7
2. 보행권과 보행환경의 정의와 개념	8
3. 보행의 중요성	11
제2절 보행과 보행환경 관련 논의	12
1. 국내외 보행권 논의와 변천	12
2. 국내외 보행관련 연구동향	18
3. 보행관련 논의 종합 및 시사점	26
제3장 지역별 보행자 사고 실태 및 특성분석	30
제1절 전체 보행자 사고 실태분석	30
1. 사고유형별 보행자 사고	32
2. 도로종류별 보행자 사고	36
3. 도로폭별 보행자 사고	37
4. 도로형태별 보행자 사고	38

5. 연령층별 보행자 사고	40
제2절 지역별 보행자 사고 실태분석	42
1. 시도별 보행자 사고	42
2. 지역유형별 보행자 사고	43
제3절 지역별 보행자 사고 특성분석	56
1. 지역특성과 보행자 사고의 상관관계 분석	56
2. 지역유형별 보행자 사고 특성분석	64
제4장 한국의 보행환경 관련 정책분석	74
제1절 중앙정부의 관련 제도 및 시책 분석	74
1. 중앙정부의 관련 제도 분석	74
2. 중앙정부의 관련 시책 분석	80
제2절 지방자치단체의 관련 제도 및 시책 분석	94
1. 지방자치단체의 관련 제도 분석	94
2. 지방자치단체의 관련 시책 분석	101
제3절 정책적 시사점	105
제5장 생활안전을 위한 보행환경정책 개선방안	108
제1절 생활안전형 보행환경정책 추진방안	108
1. 생활안전형 보행환경정책의 필요성	108
2. 생활안전형 보행환경정책의 추진방향	111
3. 생활안전형 보행환경정책의 추진전략	114
제2절 생활안전형 보행환경정책 개선방안	117
1. 중앙정부의 제도개선방안	117
2. 지방자치단체의 제도개선방안	126

제6장 요약 및 정책제언	135
제1절 요약	135
제2절 정책제언	138
【참고문헌】	140
【Abstract】	148
【부록 1】 지역유형	150
【부록 2】 인구 10만명당 보행자 교통사고 상·하위 30% 지역	151
【부록 3】 자동차 1만대당 보행자 교통사고 상·하위 30% 지역	152
【부록 4】 도로 100km당 보행자 교통사고 상·하위 30% 지역	153
【부록 5】 지방자치단체의 보행조례 제정현황	154



표 목 차

〈표 2-1〉 보행공간의 기능과 역할	8
〈표 2-2〉 보행권과 보행환경의 정의와 개념	10
〈표 2-3〉 유럽의 보행자 권리현장	13
〈표 2-4〉 국내 보행권 논의와 변천	18
〈표 2-5〉 보행에 영향을 미치는 요소(국외 보행관련 연구동향)	21
〈표 2-6〉 국내 보행관련 연구동향	22
〈표 2-7〉 박소현 외 연구의 물리적 보행환경의 평가지표	24
〈표 2-8〉 보행환경 계획요소(국내 보행관련 연구동향)	25
〈표 2-9〉 물리적 보행환경 계획요소에 대한 세부내용	27
〈표 3-1〉 보행자 교통사고의 사망자수와 사상자수 현황	30
〈표 3-2〉 전체 교통사고의 사망자수와 사상자수 현황	31
〈표 3-3〉 보행자 교통사고의 사고유형별 사망자수와 사상자수 현황	32
〈표 3-4〉 차대사람 사고의 유형별 보행자 사망자수와 사상자수 현황	33
〈표 3-5〉 차대차 사고의 유형별 보행자 사망자수와 사상자수 현황	35
〈표 3-6〉 도로종류별 보행자 사망자수와 사상자수 현황	36
〈표 3-7〉 도로폭별 보행자 사망자수와 사상자수 현황	38
〈표 3-8〉 도로형태별 보행자 사망자수와 사상자수 현황	39
〈표 3-9〉 연령층별 보행자 사망자수와 사상자수 현황	41
〈표 3-10〉 시도별 보행자 교통사고 현황(2009~2011년)	42
〈표 3-11〉 지역별 보행자 사망자수와 사상자수 현황(2009-2011년)	44
〈표 3-12〉 지역별 보행자 사고(2009~2011년) 상·하위 30% 지역	45
〈표 3-13〉 지역별·사고유형별 보행자 사상자수 현황(2011년)	47
〈표 3-14〉 길가장자리구역통행중 보행자 사상자수 비율 상위 30% 지역	47

〈표 3-15〉 지역별·도로종류별 보행자 사상자수 현황(2011년) 48

〈표 3-16〉 일반국도 보행자 사상자수 비율 상위 30% 지역 49

〈표 3-17〉 지역별·도로폭별 보행자 사상자수 현황(2011년) 50

〈표 3-18〉 지역별·도로폭별 보행자 사망자수 현황(2011년) 50

〈표 3-19〉 9m 미만 생활형도로 보행자 사상자수 비율 상위 30% 지역 51

〈표 3-20〉 지역별·도로형태별 보행자 사상자수 현황(2011년) 52

〈표 3-21〉 횡단보도상 보행자 사상자수 비율 상위 30% 지역 52

〈표 3-22〉 지역별·연령층별 보행자 사상자수 현황(2011년) 53

〈표 3-23〉 지역별·연령층별 보행자 사망자수 현황(2011년) 54

〈표 3-24〉 14세 이하 보행자 사상자수 비율 상위 30% 지역 55

〈표 3-25〉 65세 이상 보행자 사상자수 비율 상위 30% 지역 55

〈표 3-26〉 지역별 인구나 자동차등록대수 및 토지이용특성 현황 56

〈표 3-27〉 지역별 보도와 주차장 현황 57

〈표 3-28〉 지역별 도로 현황 58

〈표 3-29〉 지역별 토지이용 현황 58

〈표 3-30〉 인구, 통행량 및 자동차 관련변수와의 상관관계 59

〈표 3-31〉 보도, 주차장 변수와의 상관관계 60

〈표 3-32〉 도로규모와의 상관관계 62

〈표 3-33〉 토지이용형태와의 상관관계 62

〈표 3-34〉 지역별 특성변수와 보행자사고와의 상관관계 63

〈표 3-35〉 보행자 사고 사상자수의 기술통계량 64

〈표 3-36〉 지역유형 간 사고유형별 Kruskal-Wallis 검증결과 65

〈표 3-37〉 지역유형 간 사고유형별(차대사람) 보행자사고 특성 분석결과 66

〈표 3-38〉 지역유형 간 도로종류별 Kruskal-Wallis 검증결과 68

〈표 3-39〉 지역유형 간 도로종류별 보행자사고 특성 분석결과 68

〈표 3-40〉 지역유형 간 도로폭별 Kruskal-Wallis 검증결과 69

〈표 3-41〉 지역유형 간 도로폭별 보행자사고 특성 분석결과 70

〈표 3-42〉 지역유형 간 도로형태별 Kruskal-Wallis 검증결과 71

〈표 3-43〉 지역유형 간 도로형태별 보행자사고 특성 분석결과	71
〈표 3-44〉 지역유형 간 연령층별 Kruskal-Wallis 검증결과	72
〈표 3-45〉 지역유형간 연령층별 보행자사고 특성 분석결과	73
〈표 4-1〉 보행환경 및 보행자 안전 관련 법률 현황	78
〈표 4-2〉 부처별 교통안전 관련 업무내용	80
〈표 4-3〉 부처별 보행환경 개선 관련 시책	81
〈표 4-4〉 안전행정부 보행환경 개선지구의 기본목표와 개념	83
〈표 4-5〉 안전행정부 보행환경 개선지구의 유형 분류	84
〈표 4-6〉 안전행정부 보행환경 개선지구 시범사업의 선정기준	85
〈표 4-7〉 안전행정부 보행환경 개선지구 시범사업의 현지점검 평가지표	85
〈표 4-8〉 안전행정부 보행환경 개선지구 시범사업 선정지역	86
〈표 4-9〉 국토교통부 보행우선구역 시범사업의 주요내용	89
〈표 4-10〉 국토교통부 보행우선구역 시범사업의 개선전략(서울 마포구 사례)	90
〈표 4-11〉 국토교통부 보행우선구역 시범사업 선정지역	91
〈표 4-12〉 중앙정부의 보행환경 개선 관련 시범사업 비교	93
〈표 4-13〉 광역자치단체의 보행 관련 조례 제정 현황	94
〈표 4-14〉 광역자치단체의 보행관련 조례 내용	96
〈표 4-15〉 광역자치단체의 보행관련 담당 조직 및 업무 현황	99
〈표 4-16〉 지방자치단체의 연도별 보행관련 조례 제정현황	100
〈표 4-17〉 지방자치단체의 보행관련 시책	101
〈표 4-18〉 서울시의 보행환경 기본계획	102
〈표 4-19〉 지구교통개선사업의 주요내용	104
〈표 4-20〉 서울시의 Green Parking 사업 (담장허물기 사업) 추진현황	105
〈표 5-1〉 법률 개정사항	119
〈표 5-2〉 법률 상 보행관련 시설물 설치 권한	120
〈표 5-3〉 지역유형별 보행자 사고특성 분석결과 종합	123
〈표 5-4〉 지역유형별 증점 보행환경 개선전략	124
〈표 5-5〉 지역유형별 인구 10만명당 보행자 사고 발생 상위 10개 지역	125

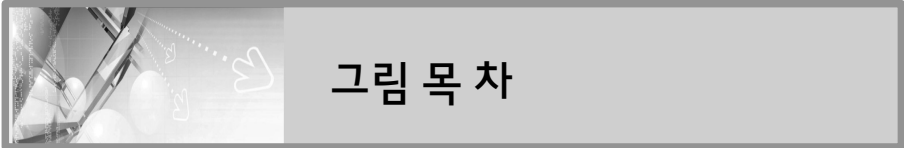
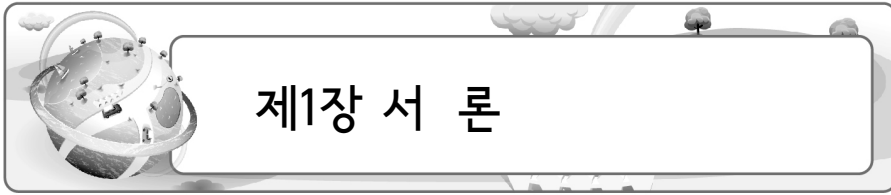


그림 목 차

〈그림 1-1〉 연구흐름도	6
〈그림 2-1〉 교통패러다임의 변화와 보행친화도시 논의 변천사	15
〈그림 3-1〉 보행자 교통사고 사망자수와 사상자수의 연도별 추이	31
〈그림 3-2〉 차대사람 사고유형별 보행자 교통사고 구성비(2011년)	34
〈그림 3-3〉 차대차 사고유형별 보행자 교통사고 구성비(2011년)	35
〈그림 3-4〉 도로종류별 보행자 교통사고 구성비(2011년)	37
〈그림 3-5〉 도로폭별 보행자 교통사고 구성비(2011년)	38
〈그림 3-6〉 도로형태별 보행자 교통사고 구성비(2011년)	40
〈그림 3-7〉 연령층별 보행자 교통사고 구성비(2011년)	41
〈그림 3-8〉 지역별 보행자 교통사고 사망자수와 사상자수 분포(2009~2011년)	44
〈그림 3-9〉 보행자 교통사고 사망자수 분포(2009~2011년)	46
〈그림 3-10〉 인당 보도연장과 보행자 사고와의 관계	61
〈그림 3-11〉 인당 주차장 면적과 보행자 사고와의 관계	61
〈그림 4-1〉 보행안전 및 편의증진에 관한 법률(안전행정부)의 주요내용	75
〈그림 4-2〉 2013년 보행환경 개선지구 시범사업 대상지 선정절차	84
〈그림 4-3〉 보행환경 개선지구 시범사업 선정지역 대상지 (대전 대덕구 대청담 사례)	87
〈그림 4-4〉 국토교통부 대중교통전용지구 시범조성사업 경관(대구 중앙로 사례) ..	92
〈그림 5-1〉 생활안전형 보행환경정책 추진전략	115
〈그림 5-2〉 보행친화도(Walkability Checklist)(안)-대도시형	130
〈그림 5-3〉 보행친화도(Walkability Checklist)(안)-중소도시형	131
〈그림 5-4〉 보행친화도(Walkability Checklist)(안)-농촌형	132



제1절 연구의 배경 및 목적



인구정점 도달 및 인구구조의 변화, 저성장·저소비·고위험·고실업의 뉴노멀 시대 도래, 사회 양극화로 인한 지역격차 심화 등 최근 전체적으로 메가트렌드가 변화하여 새로운 지역발전모형이 요구되고 있으며, 미래에는 현재까지 이어져오던 대규모 지역개발과 양적인 시설확충 등 하드웨어적인 양적팽창정책보다는 지식기반 및 창조산업, 생활공간의 질 제고 등을 가능하게 하는 소프트파워적인 지역개발정책이 중시될 것으로 보인다. 메가트렌드 변화와 함께 가치관도 함께 변화되어 환경과 문화에 대한 가치가 증가하고 삶의 질 증대와 행복, 만족도, 웰빙에 대한 국민욕구가 상승하고 있으며, 안전이나 건강과 같은 키워드가 상당히 강조되고 있다.

이에 따라서 주거, 교육, 의료, 여가, 쇼핑 등을 통한 국민의 행복추구가 본격화되고, 사람이 중심이 되는 여가 및 생활문화공간 조성이 무엇보다 중요한 시점이 도래했다. 기존의 산업기능 중심의 큰 단위 지역정책이 아니라 경제권과 도시 생활권을 연계하는 주민체감형 지역정책이 더 중요해진 것이다. 트렌드 대응형 국민 행복공간을 조성하고, 생활권 지향적인 지역정책을 펼쳐나가기 위해서는 수요맞춤형 또는 주민체감형 생활서비스 제공과 안전, 건강, 웰빙과 같은 욕구가 충족될 수 있는 행복한 인프라 공급이 무엇보다 선행되어야 한다.

그러나 여태까지 정작 일상적인 생활이 이루어지는 장소이자 가장 기본적이고 기초적인 생활 인프라라 할 수 있는 보행환경에 대한 안전문제는 모두가 상대적으로 관심이 크지 않았다. 지금까지 우리나라는 자동차 중심의 문화가 하도 일상화

된 나머지 사람들은 열악한 보행환경의 피해자인 동시에 원인제공자가 되어 왔다. 중앙정부와 지방정부에서 시행하고 있는 교통정책이나 시책 역시도 당연하다는 듯 자동차나 도로 중심으로 수립되어 시행되어 왔으며, 보행자는 자동차에 공간을 양보해야 했다.

우리나라의 보행권 확보 및 보행환경에 대한 관심이 시작된 시기는 1990년대 초반이라 할 수 있으며, 1990년대 후반부터 근거가 되는 모법(母法)이 제정되기도 이전에 서울시를 비롯한 여러 자치단체들의 보행조례가 먼저 제정되기 시작하여, 보행조례를 근거로 보행환경개선정책이 시행되어 왔다. 자치단체 보행조례의 근거법이 되는 보행안전 및 편의증진에 관한 법률(약칭 보행법)은 2012년 2월 22일이 되어서야 제정·공포되어 8월 23일부터 시행되고 있다.

2011년을 기준으로 우리나라는 총 22.2만 건의 교통사고가 발생하여 5,229명이 사망하고, 34.1만 명이 부상을 당하였다. 이 중에서 보행 중 교통사고 사망자는 2,044명으로 전체 교통사고의 무려 39.1%를 차지하고 있으며, 자전거 승차 중 사망자도 12.3%를 차지하고 있다. 특히, 보행 중 어린이 사망률은 55.4%이며, 65세 이상 고령자 사망률도 51.2%를 차지하고 있어 후진국형 교통사고 패턴을 벗어나지 못하고 있다).

그동안 정부는 1970년대 이후 산업화를 견인하기 위한 물리적 기반시설의 급속한 양적 팽창으로 교통사고가 급증하여 1979년 교통안전법을 제정하고 범정부차원에서 각종 인프라를 개선하고 단속과 홍보를 강화해 왔다. 2008년부터는 「교통사고 사상자 절반 줄이기」를 국정과제로 선정하여 교통운영체계 선진화 작업을 추진하는 등 다방면에 걸쳐 교통안전정책을 시행하여 왔으나 아직까지 우리나라의 교통안전 수준은 OECD 최하위권에 속해 있는 것이다¹⁾. 후진국형 사고유형은 교통약자층에 대한 배려와 양보, 기초적인 교통법규 준수정신이 충분히 정착되지

-
- 1) 보행중 어린이 사망률은 어린이 보행자 사망자수를 전체 교통사고로 발생한 어린이 사망자수로, 보행중 고령자 사망률은 65세 이상 고령자 보행자 사망자수를 전체 교통사고로 발생한 고령자 사망자수로 나누어 구한 수치이다.
 - 2) 교통사고를 감소시키기 위하여 경찰청의 주도 하에 중앙정부가 나서서 교통안전대책을 수립하여 시행한 결과 자동차 1만대당 교통사고 사망자수는 1991년 31.6명에서 2011년 2.8명으로 크게 감소했다. 그럼에도 불구하고 OECD 평균, 1.1명보다 약 2배 이상 높다.

않았음을 의미하며, 교통사고 감소와 어린이의 보행 중 사고 감소 등을 위해서 시행하고 있는 중앙부처 위주의 안전시설물의 설치와 인프라 확대, 그리고 교통관련기관의 단속이나 홍보 등의 노력만으로는 이제 한계점에 도달했음을 시사하는 것이다.

이에 본 연구는 인간의 가장 기본적이고 기초적인 이동수단이라 할 수 있는 보행교통과 관련하여 보행자 사고의 지역별 실증분석에 기반한 중앙정부와 지방자치단체의 법제도와 정책 및 시책을 종합적으로 분석함으로써 통합적인 차원에서의 보행환경정책에 대한 추진방안 및 개선방안을 도출하고자 한다. 연구의 출발점은 국내의 보행권 및 보행환경과 관련된 최초 논의로 거슬러 올라가서 그 동안 꾸준히 추진되어져 온 보행관련 정책과 제도의 문제점을 분석하는데서 시작된다.

지방자치단체로 구분한 지역별 보행자 사고에 대한 특성을 실증적으로 분석하는 이유는 보행환경정책은 기본적으로 보행자가 교통사고, 범죄, 재해 등 각종 위험으로부터 안전하게 보행할 수 있는 환경을 조성할 수 있도록 추진되어야 하나 보행조례의 제정 및 이에 의거한 보행환경개선사업의 추진에도 불구하고 여전히 보행 중 교통사고가 많이 발생하여 생활안전을 보장받는 정책이 우선되어야 한다고 판단했기 때문이다. 또한 중앙정부 차원에서 안전하고 걷고 싶은 보행공간을 조성하는 체계적이고 종합적인 보행환경정책을 추진하기 위해서는 공간의 지역적 사고특성을 함께 고려한 지역맞춤형 보행환경정책이 필요하다고 판단했다. 정책을 수립하는 차원에서는 지역별 보행자 교통사고 실태 및 특성분석을 통해서 지역특성별 보행환경 수준을 가늠해 볼 수 있다는 의의도 있다.

살고 싶고 안전하고 행복한 도시를 만들기 위해서는 무엇보다도 사람 중심의 보행친화적 환경조성이 필수다. 이때 보행교통의 특성상 ‘보행은 문화’이기 때문에 중앙정부나 지방자치단체의 관 주도 정책이나 시책 추진만으로는 한계가 있다고 판단이 되어 중앙정부와 지방자치단체 및 지역주민이 함께 어울려 안전한 보행환경을 만들 수 있는 개선방향을 함께 도모하고자 한다. 인간이 중심이 되는 행복한 생활문화를 가진 도시공간이 결국 작지만 국민의 일상 속 영향이 큰 불편사항을 해소하고, 주민행복을 실현할 수 있게 해줄 것이기 때문이다.

제2절 연구의 범위 및 방법



1. 연구범위

‘보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 권리(步行勸)’를 보장받기 위한 보행 환경은 단순히 시설물에 한정되는 것이 아니다. 우리의 일상생활 속에서 어디나 보행할 수 있는 공간은 단순히 걷는 공간이 아니라 사람과 사람, 사람과 장소, 과거와 현재, 그리고 미래를 연결시켜 줌으로써 사회적 교류를 활성화시킬 수 있는 개방공간의 기능을 가지고 있다. 따라서 본 연구에서 보행권을 보장받기 위한 ‘보행환경’이란 기본적으로 보행자가 통행하면서 접하게 되는 물리적·생태적·역사적·문화적 요소와 보행자의 안전하고 쾌적한 통행에 영향을 미치는 모든 요소를 말한다.

또한 본 연구에서 분석하는 보행관련 시책은 보행안전 및 편의증진에 관한 법률(약칭 보행법), 교통약자의 이동편의증진법, 도로교통법, 교통안전법 등 보행과 관련된 법률과 지방자치단체의 조례 등에 의해 추진되는 중앙정부의 시책과 지방자치단체의 사업을 모두 포함한다. 따라서 2012년 제정된 보행법을 주관하고 있는 안전행정부뿐만 아니라 국토교통부와 경찰청 등 보행환경정책을 추진하는 주무부처의 시책을 전반적으로 살펴본다. 지방자치단체 차원에서는 시·군을 단위로 보행환경을 개선하기 위해서 제정한 보행조례와 교통안전사업 등도 함께 분석한다. 행정시스템이 여태까지 보행과 관련된 법제도 하에서 다양한 정책과 시책을 추진해오고 있음에도 불구하고 여전히 보행자 교통사고는 개선되지 않고 있으며, 여전히 보행자를 배려하는 공간을 가질 수 없는 이유를 분석하여 개선방안을 도출하기 위함이다.

지방자치단체별 보행자 교통사고 및 지역유형별 사고특성 자료를 다양한 시각에서 분석하여 현재까지의 보행정책을 다변화시킬 수 있는 방법을 제시하고, 지역 맞춤형 보행환경정책의 개선방향과 이에 따른 추진방안을 도출하는데 연구의 초점을 둔다. 보행자 교통사고 분석에 활용되는 자료의 시간적 범위는 자료를 구득

할 수 있는 가장 최신년도인 2011년을 대상으로 하며, 공간적 범위는 시·군·구이다. 보행자 교통사고는 대도시, 중소도시, 농촌형 등 지역유형을 고려하여 지역여건과 도로유형별, 토지이용특성별 등 다방면에 걸쳐 분석한다.

또한 생활안전형 국민행복공간을 조성하는 보행환경정책을 추진하기 위하여 안전행정부와 지방자치단체의 주체별 역할을 정립하고, 보행권 확보를 위한 유형별 제도개선방안을 도출한다. 더 나아가 중앙정부와 지방정부와 더불어 지역주민이 함께 안전한 보행환경을 조성하기 위하여 필요한 역할도 제시하도록 한다.

2. 연구방법

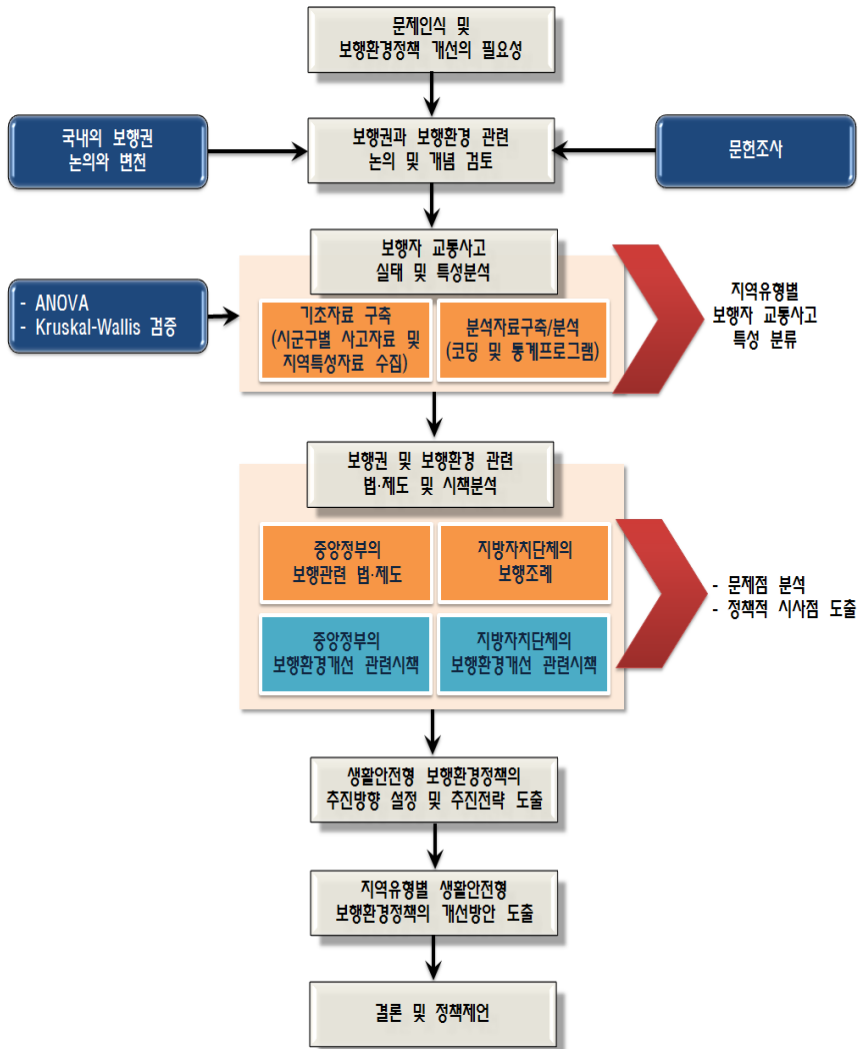
먼저 문헌조사 및 선행연구 검토를 통해 보행권과 보행환경에 관한 논의 및 변천사를 검토하였다. 보행, 보행권 및 보행환경에 대한 개념과 중요성을 보행권의 논의와 변천을 검토하여 규정을 내리고, 보행환경 관련 선행연구와 정책연구보고서 등 문헌조사를 통해 연구결과를 종합하며 이에 관한 정책적 시사점을 도출한다.

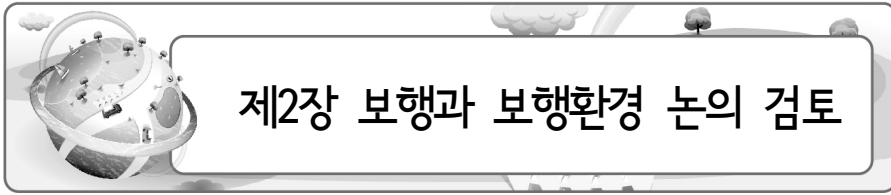
우리나라의 보행환경과 관련된 정책분석을 위해서는 보행과 관련된 법·제도와 지방자치단체의 조례 등을 조사하여 결과를 정리하였는데, 기본적으로 보행관련 제도분석은 국가법령정보 및 자치법규정보시스템 등 인터넷 자료검색을 통해 분석하였다. 지방자치단체의 교통안전사업 및 보행관련 정책 및 시책은 관련 공공기관의 홈페이지나 문헌조사를 통해 분석하되, 필요한 경우 담당 공무원을 방문하여 조사하는 심층면접조사를 이용하였다. 보행활성화 계획 및 정책방안과 관련하여서는 문헌 및 인터넷 내용조사 등 2차 자료를 적극 활용하였다.

지방자치단체의 보행안전과 관련된 현황 및 통계분석은 16개 시·도별, 230개 시·군·구별 교통사고 현황 및 사망자수와 관련한 자료를 수집하여 수행되었으며, 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)을 활용하되, 필요한 경우 raw data를 이용하였다. 2013년 현재 창원시를 비롯한 마산시와 진해시가 통합되어 제주도를 제외하면 기초지방자치단체는 228개에 해당한다. 그러나 제주도의 서귀포시와 제주시의 경우 지방자치단체는 아니지만 특수한 경우이고, 시·군

· 구 자료가 구축되어 있어 별도의 시료 분석하였다.

〈그림 1-1〉 연구흐름도





제1절 보행과 보행환경의 개념



1. 보행의 개념과 역할

인간은 산책하거나 드라이브를 하는 등 통행 그 자체가 목적이 되는 경우 (strolling trips)도 있지만 주로 출근, 귀가, 등교, 하교, 업무, 쇼핑, 친교 등 자신의 사회적·경제적·문화적 활동(activity)을 수행하기 위해서 통행(trip)한다. ‘보행’은 인간이 통행하기 위한 가장 기초적인 행위라 할 수 있으며, 보행 그 자체가 ‘활동’이고, ‘운동’이며, 기본적인 ‘통행수단³⁾’이 된다. 통행수단 중의 하나로써 보행은 승용차나 버스, 지하철 등 모든 교통수단을 연결해주는 기초교통수단으로 교통 측면에서 중요한 수단이 되기도 한다⁴⁾. 타 교통수단과 비교해볼 때 보행이라는 이동행위는 이동주체가 인간개체 자신이고, 속도가 느리다는 두 가지 특징을 가지며, 그로써 여러 가지 의미와 행위를 파생시킨다.

보행하는 공간은 단순히 걷기 위한 공간이 아니라 ‘걷는다’라는 보행행위와 ‘~하면서 걷는다’, ‘걸으면서 ~한다’ 등과 같은 복합적 행동을 유발하는 공간이다. 또한 ‘멈추어 선다’, ‘잠시 멈춘다’, ‘앉는다’, ‘엎드려 눕는다’ 등과 같이 반드시

3) 여객통행수단은 크게 도보(보행)와 승용차, 자전거, 오토바이 등의 개인교통수단, 그리고 지하철 및 전철, 버스, 항공기, 선박 등의 대중교통수단으로 구분할 수 있다.

4) 유럽의 주요도시에서 출근통행에 이용되는 교통수단의 분담율은 도보와 자전거 수단이 약 40%, 승용차가 약 40%, 기타 대중교통수단이 약 20%로 대중교통수단을 이용하기 전후에 보행이 이루어지는 점을 고려하면 출근통행에 이용되는 보행의 분담율은 약 60%에 이를 정도로 필수적인 교통수단에 속한다(삼성교통안전문화연구소, 2008).

보행이라는 동작을 수반하지 않는 행위도 포함하며 이는 보행 목적과 형태에 따라 다양해질 수 있다. 즉, 인간의 본질에 뿌리박은 옥외공간에서의 생활행동으로 이해하고 그 때문에 필요한 공간으로 개념을 정리해야 한다(금야박·이양재, 1992)⁵⁾.

〈표 2-1〉 보행공간의 기능과 역할

역할	공간기능	공간형태
이동의 장	통행로를 선택하고 탈것을 이용하는 행위를 쾌적하게 하기 위하여 필요한 기능 공간	길모퉁이, 로터리, 버스정류장 등
휴식의 장	벤치와 나무그늘 등에서 쉬고 길거리에서 사람을 만나 얘기하는 등의 행위를 수용하기 위한 공간	휴게소, 후미진 장소, 녹음, 잔디광장 등
놀이의 장	모래장난, 미끄럼대, 그네타기, 술래잡기 등의 놀이행위를 가능토록 하는 기능 공간	어린이 놀이터, 소광장 등
집회의 장	집회, 행사, 정보교류 등 사람들의 상호교류를 깊이 있게 하기 위한 공간	집회광장, 다목적광장 등
생활의 장	물건사기, 서비스 시설 이용 등 일상생활과 밀착된 기능 공간	주구 중심

자료 : 김철주(2002) 인용.

2. 보행권과 보행환경의 정의와 개념

우리 삶의 본질인 일상생활 속 보행에 관한 기본적인 권리를 의미하는 ‘보행권(步行權)’이란 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제3조에서 ‘보행자가 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리’로 정의된다. 우리나라 최초로 제정된 서울시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 기본조례 제2조에서는 ‘보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리’라고 명시하고 있다⁶⁾. 즉 보행의 자유를 보장받고, 보행에 대한 침해를 배제할 수 있도록 교통약자를 비롯한 모든 보행자가 보호받을 수 있는 권리를 의미한다.

5) 보행공간에서 일어나는 다양한 활동을 예를 들면 일반인과 노인들에게 건강유지 및 증진 역할을 수행하고, 기분전환 및 레크리에이션의 장소가 되며, 어린이에게 놀이 공간, 보행시 사람과의 만남 등 우연성을 수반한 사람들과의 커뮤니케이션 도모, 지역사회와의 접촉 유도 등을 들 수 있다.

6) 제4장 보행환경 관련 정책분석에서 광역 및 기초자치단체에서 제정한 보행조례를 자세히 살펴볼겠지만, 보행권 및 보행환경에 대한 정의는 서울시의 보행조례와 내용적으로 일치하고 있다.

거리는 단순히 통행하는 공간이 아니라 사람과 사람, 사람과 장소, 과거와 현재, 그리고 미래를 연결시켜 줌으로써 사회적 교류를 활성화시킬 수 있는 개방된 공간의 기능을 가지고 있다. 앞서 언급했다시피 보행공간은 이동의 장소이자 휴식의 장소, 놀이의 장소, 집회의 장소 및 생활의 장소가 되는 것이다. 자연히 생활 속에서 ‘걷는다’는 행위는 그 지역의 이미지를 구축하는데 매우 중요한 역할을 하게 된다. 보행이 활발한 도시는 보행을 유발하는 또는 보행의 목적이 되는 시설과 장소가 풍부하고, 그 시설과 장소가 유기적으로 연계되어 있어 접근하기 용이하며, 목적지까지의 경로가 걷기에 안전하고 편리하며 쾌적한 도시다. 따라서 보행자를 우선시하는 공간 전략은 매우 중요하다. 근린 안에서 보행친화적 도시가 바로 보행자를 배려하고, 보행자가 자유로울 수 있는 사람 중심의 도시다.

그렇다면 본 연구에서 보행권을 보장받기 위한 쾌적한 ‘보행환경’은 무엇을 의미하는가? 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제2조에서는 ‘보행자가 통행하면서 접하게 되는 물리적·생태적·역사적·문화적 요소와 보행자의 안전하고 쾌적한 통행에 영향을 미치는 모든 요소’, 서울시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 기본조례 제2조에서는 ‘보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적·감각적·정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경’이라고 정의하고 있다. 또한 유럽의회가 정한 ‘유럽 보행자 권리헌장’에서는 ‘보행자는 보행자만이 사용할 수 있는 넓은 보행공간을 가질 권리가 있고, 도시전체와 조화를 이루며 서로 안전하게 연결되어 있는 길을 가질 권리가 있다’는 내용을 포함하고 있다.

따라서 ‘걸을 수 있는 권리’인 보행권을 보장받을 수 있는 보행환경이란 단순히 보도의 유무나 보도 폭과 같은 가로 시설물의 물리적인 환경을 말하는 것이 아니다. 본 연구에서 보행환경은 가로의 물리적인 환경뿐만 아니라 보행을 유발하는 목적시설의 유무와 질, 가로의 네트워크 환경, 그리고 개인적·사회적 환경⁷⁾까지

7) 사회적 환경은 교통안전성을 포함하여 범죄나 재해로부터의 안전성, 보행활동을 지속할 수 있는 사회적 관계 등 모든 보행친화적인 사회환경을 말한다.

모두 포함하는 통합적이고 총체적인 환경을 말한다⁸⁾. 사람 중심의 도시공간이 되기 위해서는 보행하는 모든 공간에 대한 근본적인 변화가 필요하다. 도시 내 보행 환경을 조성하는 일은 다양한 분야의 참여가 필요하며, 결국 도시전반의 종합적 계획과 조정이 필요한 일이다.

〈표 2-2〉 보행권과 보행환경의 정의와 개념

구분		정의와 개념	
보행권 (步行勸) 정의	보행안전 및 편의증진에 관한 법률(안전행정부)	보행자가 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리	
	보행조례	서울, 광주, 대전, 울산, 경기, 경북	보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리
		부산, 대구	보행자가 편안하고 안전하게 걸을 수 있도록 다른 교통수단에 우선하는 통행권리
	보행자권리헌장 (유럽)	건강한 환경에서 삶을 영위하고 인간의 육체적, 정신적인 행복을 충분히 보호받을 수 있는 환경으로 갖추어진 공공영역이 주는 쾌적성을 누릴 권리	
보행 환경 정의	보행안전 및 편의증진에 관한 법률(안전행정부)	보행자가 동행하면서 접하게 되는 물리적·생태적·역사적·문화적 요소와 보행자의 안전하고 쾌적한 통행에 영향을 미치는 모든 요소	
	보행조례 (서울, 부산, 대구, 광주, 대전, 울산, 경기, 경북)	보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적·감각적·정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경	
	보행자권리헌장 (유럽)	보행자만이 사용할 수 있는 넓은 보행공간을 가질 권리가 있고, 도시전체와 조화를 이루며 서로 안전하게 연결되어 있는 길	
본 연구에서 보행환경의 개념		가로의 물리적인 환경뿐만 아니라 보행을 유발하는 목적 시설의 유무와 질, 가로의 네트워크 환경 및 사회적 환경 까지 모두 포함하는 통합적이고 총체적인 통행환경	

8) 현재 유럽이나 미국을 비롯한 해외 선진국에서는 ‘걷기 좋은 커뮤니티(walkable communities)’에 관한 논의가 활발하게 진행 중인데, 걷기 좋은 커뮤니티란 모든 연령, 모든 계층의 사람들이 ‘걷기(보행)’를 통해 안전하고, 즐겁고, 편리하게 목적지에 접근할 수 있는 커뮤니티를 의미한다. 걷기 좋은 커뮤니티에서 사람들은 4배 많은 보행과 자전거 통행을 하며, 3배 많은 대중교통 통행이 발생하여 승용차 통행과 통행거리가 감소한다(Bicycle Federation of America, 1998; Transport for London, 2004; DOT, 2008; McNally, 2010; Southern New Hampshire Planning Commission, 2012).

3. 보행의 중요성

모든 인간은 보행자다. 보행은 인간이 통행하기 위한 가장 기초적인 행위인 동시에 모든 교통수단을 연결해주는 기본적인 교통수단이기 때문에 도시공간에서 매우 중요한 수단이다. 또한 보행은 다양한 측면에 긍정적인 편익을 발생시킨다. 인간의 ‘걷기’ 행태는 개인, 가구, 커뮤니티, 더 나아가 국가적 측면에서 상당히 많은 장점이 존재한다.

먼저 개인적 측면에서 보행은 인간을 건강하고 활동적이게 해준다. 활동적인 걷기로 인해 사람들은 기분이 전환되고 정신건강이 향상됨으로써 여러 가지 질병 예방에 도움이 된다. 어린이들의 활동성이 향상되고 고령자들에게는 이동성과 독립성도 갖게 해준다.

한편 커뮤니티 측면에서 살펴보면 보행은 지역사회에 대한 소속감과 긍지 및 소유의식을 강화시켜주고 이웃 주민과의 상호작용을 증가시켜 원만한 사회적 연계관계를 구축할 수 있게 해준다. 또한 보행이 활성화되면 더 많은 ‘eyes on the street’⁹⁾가 생성되는 효과를 낳는다⁹⁾. 즉 유동인구가 증가하기 때문에 범죄 예방에 도움이 될 수 있다. 더불어 차량의 통행량이 감소하고 통행거리가 짧아져 교통사고의 위험이 감소하게 되므로 보행환경의 안전성이 함께 향상될 수 있게 해준다. 보행이 활성화되면 지역 내 사람들에게 경제적인 편익을 가져다 줄 수도 있다. 보행을 통한 생활 활동 통행이 많아짐에 따라서 지역 내 상권이 활성화되고 승용차 통행이 감소하여 도로를 비롯한 기반시설에 대한 재정투자를 아낄 수 있으며, 쾌적한 환경으로 인한 거주지 지가 상승 등의 효과도 창출된다.

마지막으로 보행은 인간의 힘에만 의존하기 때문에 환경에 미치는 영향이 거의 없다고 볼 수 있다. 또한 보행 통행량이 증가하고 자동차 통행량이 감소하면 교통 혼잡이 감소함에 따라서 대기질과 소음 등 환경적 측면이 개선된다. 사회적으로는 어린이·장애인·청소년 등 교통약자들이 특별히 자동차를 소유하지 않아도 독자적으로 보행은 할 수 있기 때문에 도시 전체의 형평성 확보에도 기여할 수 있게 된다.

9) 보행자는 범죄자의 범죄 의욕을 저하시켜 파수꾼의 역할을 하기 때문에 범죄를 막고 도시를 안전하게 만든다.

제2절 보행과 보행환경 관련 논의



1. 국내외 보행권 논의와 변천

가. 국외 보행권 논의와 변천

급격한 산업화와 도시화가 진행되었던 20세기 중후반까지 전 세계적인 도시계획의 패러다임은 ‘개발’과 ‘건설’ 위주의 기능적인 이상도시를 추구하는 모더니즘(modernism)이었다. 모더니즘 하에서 이상도시들은 계속해서 교외로 뻗어나가기 시작하였고, 이때 도시와 도시를 연결해주는 가장 손쉬운 교통수단은 자동차였다. 자동차 위주의 교통체계 하에서 과거 노면전차와 함께 도시의 중요한 교통수단이었던 자전거는 점차 도시에서 사라져갔으며, 보행자 공간도 자전거와 함께 점차 그 중요성을 잃어갔다.

그러나 20세기 중반 이후 도시계획의 패러다임은 다양성과 독창성을 강조하는 포스트모더니즘(post modernism)으로 변화하기 시작하였으며, 지속가능한 발전(sustainable development)을 추구하게 된다. 도시의 외연적 확산(sprawl)에 따른 부작용을 경험하면서 개발보다는 도시재생이나 관리 중심으로 도시가 변화하기 시작한 것이다. 유럽과 미국 등 여러 선진국에서 ‘보행권(步行權)’에 관한 논의는 1950년대 후반 도심부를 재생시키기 위하여 보행자전용공간을 활성화하는 과정에서 함께 시작되었다.

1960년대에 접어들면서 영국에서는 1963년에 뷰캐넌 보고서(Buchanan Report)¹⁰⁾를 발간하면서 자동차 교통으로부터 주거환경을 보호하기 위하여 통과교통을 배제하는 등 자동차 교통의 차단과 분리정책을 제언하였고, 네덜란드에서는 1970년대 초반부터 자동차의 속도를 30km/h 이하로 제한하는 등 보행권 보장을 위한 구체적인 생활도로 개선사업, 즉 본앨프(Woonerf) 사업을 추진하기 시작하였다.

10) Traffic in Town : A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas.

본앨프 사업은 교통정온화 기법(traffic calming), 보차공존도로, 저속제한속도의 3가지 특징적 사업으로 요약할 수 있는데, 기본적으로 자동차의 양과 속도를 억제시키는 사업이라 할 수 있다. 네덜란드에서 시작된 본앨프 사업은 독일의 교통정온화구역(Traffic Calming Area)과 템포 30(Tempo 30), 영국의 홈존(Home Zone)과 스위스의 미팅존(Meeting Zone), 일본의 커뮤니티존(Cummmunity Zone) 등으로 확장·발전하였다.

이후 1988년, 유럽의회는 보행자 권리헌장을 제정·공표하면서 보행권 보장을 명시하기에 이른다. 보행자 권리헌장은 어린이, 노인, 장애인 등 교통약자를 포함하는 보행자가 도로공간 및 생활공간에서 신체적·정신적 복지를 자유롭게 누릴 수 있도록 매연과 소음 등이 없는 건전하고 건강한 환경과 공간에서 살 권리를 명시하고 있다. 보행자는 건강한 환경에서 삶을 영위하고 인간의 육체적·정신적인 행복을 충분히 보호받을 수 있는 환경으로 갖추어진 공공영역이 주는 쾌적성을 누릴 권리가 있다. 이는 도로가 인간생활에 밀접한 관계가 있음에도 불구하고 도로의 주된 기능, 즉 교통기능에 의해 그 관계가 훼손되고 있었기 때문에 보행자의 권리를 되찾고자한 것이다.

〈표 2-3〉 유럽의 보행자 권리헌장

보행자 권리헌장의 주요내용	
1.	보행자는 건강한 환경에서 삶을 영위하고 인간의 육체적, 정신적인 행복을 충분히 보호받을 수 있는 환경으로 갖추어진 공공영역이 주는 쾌적성을 누릴 권리가 있다.
2.	보행자는 자동차의 이용이 적당한 도시나 주거 중심지에서 거주할 권리가 있으며, 보행이나 자전거 이용거리 내에서 쾌적성을 누릴 권리가 있다.
3.	어린이, 노인, 장애인들도 쉽게 사회와 접촉을 할 수 있으며, 그들의 연약함을 약화시키지 않는 도시를 기대할 권리가 있다.
4.	장애인들은 공공지역, 교통체제, 대중교통의 조정을 포함하여 개인의 이동성을 극대화해줄 수단을 선택할 권리가 있다.
5.	보행자에게는 보행자 전용으로 사용되며, 최대한 넓고 보행구역뿐만이 아니라 전체도시와 조화를 이루며, 서로 안전하게 연결되어 있는 도로를 가질 권리가 있다.
6.	보행자는 다음과 같은 특별한 권리를 기대할 수 있다. <ul style="list-style-type: none"> ① 차량의 배기가스, 소음발생기준 허용 기준 준수 ② 대기오염, 소음을 발생시키지 않는 모든 공공교통체계의 도입 ③ 도시지역에서의 식수(植樹)를 포함한 도심공원의 창조 ④ 보행자와 자전거통행자를 효율적으로 보호하기 위한 속도제한과 도로, 교차로 설계의 기준준수

보행자 권리현장의 주요내용	
<ul style="list-style-type: none"> ⑤ 위험한 자동차 운행을 조장하는 부적당한 광고의 금지 ⑥ 장애인을 고려한 효율적인 교통신호 설치 ⑦ 신호체계를 좀 더 효율적으로 만들고 차량을 좀 더 유용하게 만들기 위한 차량의 외형이나 장비의 조정 ⑧ 사고를 낸 사람이 사고에 대한 재정적인 책임을 질 수 있게 하는 재정부담체계의 도입 ⑨ 운전자의 교육프로그램의 실시와 도로의 이용자를 보호하는 도로상의 적절한 시설 설치 	
7. 보행자는 전혀 방해받지 않고 이동할 권리가 있으며, 이러한 것은 교통수단의 통합적 이용을 통해 이룰 수 있다.	
<ul style="list-style-type: none"> ① 생태학적으로 안전하고 폭넓게 잘 정비된 공공교통서비스는 정상인부터 장애인까지 모든 시민의 수요를 충족시킴 ② 도시 전 지역에 자전거 시설을 설치 ③ 주차지역은 보행자의 이동이나 보행자가 특색있는 건축물을 보며 즐기는 것을 해하지 않도록 위치해야 함 	
8. 각 회원국은 보행자 권리와 생태학적으로 건전한 교통형태에 대한 종합적인 정보를 가장 적절한 형태로 제공하여, 어린이들도 활용할 수 있도록 하여야 한다.	

자료 : 안전행정부(2011).

지속가능한 발전(sustainable development)이라는 커다란 패러다임 속에서 교통 패러다임도 함께 변화¹¹⁾하여 대표적으로 승용차와 같은 적색교통수단에 대한 대안적 교통수단이 부각되고, 보행, 자전거, 대중교통과 같은 녹색교통수단에 대한 중요성이 점차 강조되기 시작하였다¹²⁾. 이 속에서 ‘보행’은 대중교통 중심개발(transit oriented development), 복합용도개발(mixed use development) 등 최근 도시계획과 설계 개념들을 연결하며, 그 바탕을 이루는 통행수단으로 다루어지기도 한다.

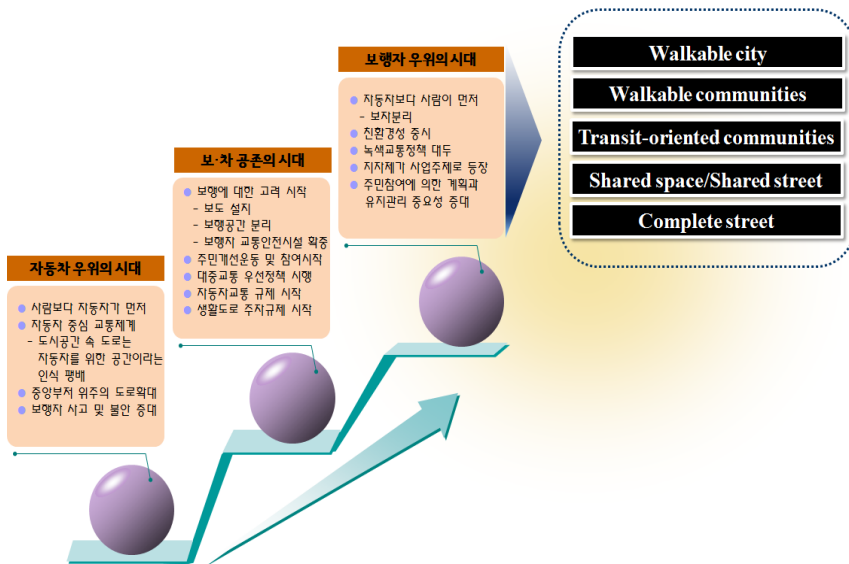
2000년대에 접어들면서는 보행친화도시(walkable city)와 걷기 좋은 커뮤니티(walkable communities)를 조성하려는 시도가 확산되면서 공유공간(shared space), 공유도로(shared street), 완전도로(complete street), 대중교통 기반 커뮤니티(transit oriented communities) 등의 개념이 생겨나고, 자동차에 빼앗겼던 도로를 사람들에

11) 사람보다는 자동차가 먼저라는 자동차 우위의 시대에서 자동차보다는 사람이 먼저라는 보행자 우위의 시대로 변화하고 있다.

12) 최창규 외(2013)에 따르면, 걷고 싶은 도시를 지향하는 것이 기존 도시에서 소외되었던 인간의 존엄성을 되찾는 주요한 고리가 되며, 보행을 증진시킴으로써 도시의 다양성(diversity)과 활력까지도 향상시킬 수 있다고 하였다.

게 돌려주려는 시도가 활발하게 이루어지고 있다(Bicycle Federation of America, 1998; Transport for London, 2004; England Department for Transport, 2007과 2011; U. S. Department of Transportation, 2008과 2011; New Zealand Transport Agency, 2009; New York City Department of Transportation, 2010; McNally, 2010; Southern New Hampshire Planning Commission, 2012). 또한 현재 유럽이나 미국을 비롯한 선진국에서는 보행친화도시를 추진하기 위하여 각 도시나 커뮤니티에 대한 보행 지수(walkability index 또는 walk score)체계를 마련하여 이를 평가하는 시도도 함께 이루어지고 있는 추세다.

〈그림 2-1〉 교통패러다임의 변화와 보행친화도시 논의 변천사



나. 국내 보행권 논의와 변천

우리나라에서 ‘보행권’이라는 말이 사회적으로 대두되기 시작한 시점은 1990년대 초반으로 거슬러 올라간다. 1992년 발생한 국도 상 어린이 교통사고를 계기로 1993년에 녹색교통운동(NGO)과 같은 시민단체들이 모여 ‘보행권 신장을 위한 도심지 시민견기대회’를 개최하면서 ‘보행권’이라는 말이 공식적으로 제기되었고,

보행권 운동이 촉발되었다.

이후 어린이 통학로의 교통안전문제를 비롯한 횡단보도에서의 안전성과 편리성 문제, 주택가 생활도로에서의 교통안전문제, 보도의 침범과 단절문제 등 다양한 보행권 침해문제가 시민단체를 중심으로 사회적으로 꾸준히 제기되면서 언론에서도 이 문제를 비중 있게 다루기 시작하였고, 점차 자동차 중심의 문화를 비판하기 시작하였다.

건고 싶은 도시 만들기 시민연대(이하 도시연대)를 비롯한 시민단체의 보행권 운동으로 먼저 서울시는 1994년부터 산하 정책연구기관인 서울연구원을 통해 보행환경 개선에 관한 정책연구를 진행하기 시작하였다. 1994년에는 ‘자지구 교통개선사업’에 관한 연구를 시작으로 1995년에는 ‘지구도로 설계·운영지침에 관한 연구’와 ‘보행자 안전을 위한 도로시설물 개선방안’ 연구를 진행하였으며, 1996년에는 ‘대중교통지원을 위한 보행환경 개선방안’과 ‘자지구 교통개선사업 제도화 방안연구’를 1997년에는 ‘도로 유희공간을 활용한 녹지 및 보행 공간 확충방안’ 연구 등을 시민운동단체와 함께 지속적으로 진행하였다.

보행환경 개선을 위한 서울시의 노력은 1995년 6월, 민선 1기가 출범하면서 보다 가시화되었다. 민선자치단체가 출범한 이후 서울시는 보행자 중심의 교통체계의로의 개선을 주요 교통정책 방향으로 천명하고, 1996년 8월에는 보행환경 관련 업무를 담당할 주무부서로 교통관리실에 ‘녹색교통계’를 신설하였다. 특히, 서울시는 명동, 인사동, 관철동을 주말에 차 없는 거리로 운영하고, 덕수궁길을 보행자 중심의 녹화거리로 조성하였다. 또한 서울연구원의 연구결과에 따라서 지구교통개선사업을 추진하기 시작하였으며, 어린이 통학로 개선 및 보행자 안내표지판 설치 등 어린이 보호구역을 설치하였다. 서울시의 이러한 지속적인 노력으로 1995년에는 내무부(현 안전행정부)에 의해 어린이 보호구역 법안이 통과되었다.

1996년 시민단체를 필두로 서울시의회, 관계 공무원, 서울연구원 전문가 등이 다같이 참여하여 추진해온 보행조례 제정운동의 결과로 1997년 서울시의회는 ‘서울특별시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 기본조례(약칭 서울시 보행조례)’를 제정하기에 이른다¹³⁾. 서울시 보행조례는 시민의 보행권을 국내에서 처음으로 대내외에 선언하였다는 상징적인 의미가 있을 뿐만 아니라, 서울시민들의 보행환

경을 개선하기 위한 서울시의 책무를 분명히 규정하였다는 점에서 그 의미가 매우 크다고 볼 수 있다.

전문 9조로 구성된 서울시 보행조례는 보행환경 개선에 관한 시장의 기본책무 및 시민의 권리와 의무 등 기본사항을 규정하고, 매 5년마다 보행환경 기본계획을 수립하여 종합적이고 계획적인 보행환경 시책을 추진토록 하였다. 이러한 보행조례에 따라 1998년, 서울시는 최초의 보행환경 기본계획을 수립하였다. 보행환경 기본계획 하에 서울시는 보행환경을 개선하기 위한 기초사업, 대중교통 이용과 직결된 보행환경 개선사업, 쾌적한 보행공간을 확대하기 위한 사업, 장애인의 보행여건 개선사업 등을 시행해오고 있다.

서울시를 비롯한 우리나라는 횡단보도, 육교, 지하도 등과 같은 횡단시설의 중복설치를 금지하는 도로교통법에 의거 지하철의 개통 이후 원래 있던 횡단보도를 없애기 시작하였으며, 선진 도시들과 달리 서울은 점차 횡단보도가 사라져갔다. 이에 서울시는 1999년부터는 ‘걷고 싶은 거리 만들기’사업을 추진하면서 교통관리실 차원에서 횡단보도 복원사업을 적극 추진하였다. 그 결과 1999년에는 세종로 네거리 새문안길과 교보문고 앞 남북방향의 횡단보도가 설치되었고, 2000년에는 예술의 전당 앞에 횡단보도가 신설되었으며, 2001년에는 안국동 로터리 육교가 철거되고 그 자리에 횡단보도가 설치되었다. 또한 2005년에는 광화문 횡단보도가 동서방향으로 복원되기에 이른다.

이후 부산시, 대전시, 광주시, 경기도 등 여러 자치단체에서도 서울시를 벤치마킹하여 보행권 확보 및 보행여건 개선을 위한 보행관련 조례를 제정·추진하였다. 그러나 기본원칙이나 예산지원을 위한 모법 성격의 근거가 없어 형식적으로 운용된다는 비판이 본격적으로 제기되기 시작하였다. 즉, 여러 자치단체 보행조례의 실효성을 확보하기 위해서는 이에 대한 근거 법률, 즉 모법(母法)의 역할을 할 수 있는 기본법이 필요했다.

13) 서울시 보행조례 제정 이후 1999년에는 제주시가, 2000년에는 부산시와 전주시, 2004년에는 청주시 등이 유사한 조례를 제정하였으며, 2013년 현재 66개의 지방자치단체가 보행과 관련된 조례를 제정하였다.

이에 2007년에 ‘보행권 확보 및 보행편의 증진을 위한 법률’ 제정안이 발의되었고, 2012년 2월 22일야 ‘보행안전 및 편의증진에 관한 법률(약칭 보행법)’이 제정·공포되어 8월 23일부터 시행되고 있다. 보행법은 보행자가 안전하고 편리하게 통행·생활할 수 있는 권리, 즉 보행권과 보행환경을 국가가 보장하고, 조성하도록 규정하고 있다. 제4장 중앙정부와 지방정부의 보행관련 제도 및 시책분석에서 보다 자세히 살펴보겠지만 보행법에 의거 모든 지방자치단체는 보행안전 및 편의증진 실태조사를 수행하여 매 5년마다 기본계획 및 연차별 실행계획을 수립하여야 하며, 보행통행량이 많거나 보행이 불편한 곳을 보행환경개선지구로 지정·정비·개선·관리하도록 하고 있다. 보행법은 보행자의 권리를 신장하고 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 생활환경을 체계적이고 효율적으로 조성할 수 있는 법적 근거를 마련했다는 점에서 그 의미를 찾을 수 있다.

〈표 2-4〉 국내 보행권 논의와 변천

구분	주요내용
1993~1994년	- 시민단체 주도로 보행권 운동 시작
1994~1997년	- 지구교통개선사업 도입 - 어린이보호구역 법제화
1996~1998년	- 걷고 싶은 서울 만들기 운동 추진 - 최초 서울시 보행조례 제정
1998~2005년	- 횡단보도 설치운동 전개로 광화문 횡단보도 설치
2007~2012년	- 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제정안 발의(2007년) - 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제정·공포(2012년)

2. 국내외 보행관련 연구동향

가. 국외 보행관련 연구동향

도시설계 및 도시계획의 보편적인 목표가 생활하기에 편리하고 안전하며 생동감 넘치는 도시환경을 조성하여 궁극적으로는 지역주민의 삶의 질을 향상시키는

장소를 창출(Carmona, 2003)하는데 있다고 했을 때, 일반적으로 좋은 도시환경이란 시대와 장소를 불문하고 보행친화적인 환경이라고 할 수 있다. 도시패러다임의 변화에 따라서 살기 좋은 보행친화도시(livable and walkable city) 또는 안전하고 보행친화적인 커뮤니티(safe and walkable communities) 조성의 중요성도 점차 커지고 있다.

그러나 여태까지는 주로 자동차나 대중교통수단 연구에 초점이 맞추어져 있다 보니 보행행태나 도시의 보행환경 계획요소와 보행서비스수준 또는 그 관련성 등과 관련된 연구는 국외에서도 2000년대에 들어서 본격적으로 진행되고 있다고 볼 수 있다. 국외 보행관련 연구의 이면에는 도시형태나 토지이용특성과 같은 도시의 물리적 환경특성과 보행량·보행빈도·보행시간 등과 같은 보행활동의 상관관계나 영향력을 실증적인 계량분석을 통해 분석한 다음 자동차 중심의 적색교통체계가 가져온 환경오염과 에너지 위기에 대응하는 차량통행 감소 및 보행통행 활성화를 이끌어내려는 시도가 깔려 있다.

국외의 보행관련 연구는 특히, 도시의 형태나 환경특성을 계량적으로 측정하여 보행활동과의 상관관계를 분석하고, 이러한 상관관계로부터 그 원인과 결과를 분석해내려는 연구가 활발히 진행 중이다. 또한 보행활동은 해당도시의 물리적 환경뿐만 아니라 사회적 환경에도 영향을 받으며, 개인의 태도나 선호도와 같은 다양한 개인적 요인에도 영향을 받기 때문에 개인의 선호도 분석도 함께 수행되고 있다. 최근에는 도시의 물리적 특성과 보행과의 관련성뿐만 아니라 보행을 함으로써 얻을 수 있는 건강증진효과 및 환경적 편익을 통합적으로 분석하는 모형도 추정되고 있는 추세다(Frank et al., 2006; Boarnet et al., 2008; Lovasi et al., 2011)¹⁴).

먼저 대표적인 도시의 물리적 환경요소라 할 수 있는 토지이용특성과 교통과의 관련성은 1990년대 후반부터 Cervero에 의해 분석(Cervero, 1996; Cervero and Kockelman, 1997; Ewing and Cervero, 2002와 2010)되기 시작하였다. Cervero의 연구에 따르면, 개발밀도(density), 토지이용의 다양성(diversity), 그리고 가로 설계

14) 특히, Boarnet et al.(2008)은 보행을 활성화하는 도시설계요소가 건강에 미치는 편익을 비용편익분석을 활용하여 분석하였다.

(design)¹⁵⁾와 같은 도시특성은 교통수요 및 수단선택에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타나 있다.

보행활동 역시 주거밀도, 토지용도의 혼합정도, 가로 네트워크 특성, 목적지까지의 접근성, 가로의 생동성 등 도시형태(urban form)나 토지이용특성(land use)과 같은 도시의 제반환경과 유의미하게 관련되어 있다(Hess et al., 1999; Handy, 1996; Handy et al., 2002; Moudon and Lee, 2003; Frank et al., 2004와 2006; Song and Knaap, 2004; Lee and Moudon, 2006; Ewing and Cervero, 2010). 특히, Lee and Moudon(2006)는 보행과 관련되는 도시형태나 토지이용특성과 같은 도시환경변수로 3Ds +R, 즉 목적지(Destination), 거리(Distance)¹⁶⁾, 밀도(Density), 그리고 경로(Route)를 제시하면서 3Ds +R 변수를 제어함으로써 보행친화적 커뮤니티를 형성하는 정책을 마련할 수 있다고 하였다. Handy(1996)도 도시형태와 보행자의 경로선택과의 상관관계 분석을 통해서 개인의 내적 동기에 의해 보행통행이 발생하나, 도시형태가 보행을 활성화하는 데 중요한 역할을 한다는 점을 증명하였다.

다만 개인의 선호선택효과(self-selection)을 고려하는 경우에는 도시환경변수의 영향력이 낮아질 수 있어 보행에 대한 개인의 태도나 선호도 연구도 함께 진행되고 있다(Handy et al., 2006; Forsyth, et al., 2007)¹⁷⁾.

한편 보행활동의 종류를 구분하여 종류별 보행활동에 영향을 미치는 도시특성을 분석한 연구도 진행되고 있다(Handy et al., 2002; Handy, 2006). 주거지 내 운동이나 레크리에이션, 산책 등 보행통행 그 자체가 목적이 되는 목적보행(strolling trips)을 제외하고, 보행자가 특정 활동(activity)을 하기 위해서 행해지는 수단보행(walk to store)은 근린생활권 내에 보행을 유발시키는 목적지가 되는 유발시설이 많이 존재하거나 목적지까지의 통행거리가 짧을수록 보행을 활성화시킬 수 있다는 연구결과가 제시되고 있다.

15) Cervero and Kockelman(1997)는 토지이용의 주된 속성을 Three D's로 표현하였다.

16) 거리변수는 토지용도의 혼합정도(land use mix)와 가로의 연결성 등을 측정하는 복합변수에 해당한다.

17) 아무리 보행친화적인 도시환경을 조성한다고 하더라도 걷기를 선호하지 않는 사람들이 있기 때문에 개인의 선호도에 따라서 토지이용특성변수와 같은 도시환경변수들의 영향력이 떨어질 수 있다는 의미다.

〈표 2-5〉 보행에 영향을 미치는 요소(국외 보행관련 연구동향)

구분		내용
보행의 종류		목적보행/수단보행
보행의 분석단위		보행량, 보행시간, 보행빈도
도시 환경 특성 (3Ds)	개발밀도 (Density)	토지용도별 개발밀도, 총 개발밀도, 주거밀도, 인구밀도 등
	토지용도혼합정도 (Diversity)	주거/비주거 용도 혼합도, 주거/상업/업무 용도 혼합도
	가로(보도)설계 (Design)	보도·가로망 설계나 가로 연속성 등과 같은 디자인 요소, 교통 접근성(accessibility)
개인(가구) 특성		성별, 나이, 소득, 건강상태, 태도, 선호도 등
사회환경 특성		보행친화적 사회환경, 범죄안전성, 교통안전성 등

연구방법론적으로는 보행량이나 보행시간에 영향을 미치는 도시환경특성을 도출해내기 위해서 대부분 특정 지역의 보행자들을 대상으로 설문조사를 시행하거나 객관적으로 측정가능한 변수를 지리정보시스템(GIS)과 같은 방법을 통해서 산출하여 회귀분석¹⁸⁾과 같은 계량경제학적인 방법을 통해서 분석하고 있다. Lin and Moudon(2010)은 설문조사를 통해서 측정하는 주관적인 도시환경변수보다는 객관적인 도시환경변수가 보행량을 측정하는데 더 효과적이라는 연구결과를 제시하고 있기도 하다.

보행과 도시특성 간 관련성을 분석하는 연구는 주로 회귀분석을 이용하고 있기 때문에 보행량과 관련된 것으로 추출된 도시특성변수들 간에 상관관계(correlation)가 높을 경우 설명변수의 다중공선성(multicollinearity) 문제가 발생하여 잘못된 추정결과를 도출할 수 있다. 이런 경우 선행연구에서는 첫째, 유형별로 대표변수를 채택(Lee and Moudon, 2006)하거나, 둘째, 요인분석 등을 통해서 변수를 축약된 구조(reduced structure)로 변환하여 사용(Cervero and Kockelman, 1997)하거나 보행친화지수(walkability index)를 활용하여 문제를 해결하기도 한다(Frank et al., 2005; Alfonzo et al., 2008; Ewing and Cervero, 2010).

18) 다중회귀분석을 비롯하여 음이항 회귀분석, 로지스틱 회귀분석, 다수준 회귀분석 등 다양한 방법이 활용되고 있다.

나. 국내 보행관련 연구동향

보행과 관련된 국내 연구는 크게 보행환경 특성 연구와 보행량·보행시간·보행빈도와 물리적 보행환경과의 상관관계에 관한 연구, 그리고 보행환경의 평가지표를 개발하거나 평가하는 연구로 나눌 수 있다.

보행환경 특성 연구는 주로 설문조사를 통해서 보도 유무, 보도 폭, 보도 위의 가로 시설물이나 적치물 등 미시적인 보행환경에 대해서 이용자가 인지하는 특성을 분석하거나 물리적인 가로환경에 대한 보행자 만족도 조사 연구로 진행되고 있다. 물리적 보행환경의 특성을 분석함으로써 보행자 공간과 관련한 공학적인 보행환경의 구성요소와 계획방법, 그리고 적정 보행환경 설계를 위한 지침을 제시하고자 하는 것이다. 보행환경, 특히 물리적인 보행환경에 대한 이용자 만족도 조사 연구는 대부분 이용자들이 내리는 주관적인 평가를 기반으로 하고 있다. 두 번째로 회귀분석이나 공간배치를 분석하는 공간구문론(space syntax) 등의 방법론을 이용하는 물리적 보행환경 분석 연구는 물리적 보행환경 특성과 보행량·보행시간·보행빈도 간 상관관계를 분석하는 연구들이다. 마지막으로 보행환경 평가 연구는 보행과 관련된 중앙정부나 지방정부의 개별사업 평가 연구 및 보행환경의 평가지표 개발 연구로 정리해 볼 수 있다.

〈표 2-6〉 국내 보행관련 연구동향

구분		연구
물리적 보행환경 특성 연구	인지특성분석	서한림·박소현(2007)
	이용자 만족도 분석	임윤환·최막중(2006), 조준범(2007), 지우석(2008), 지우석·구연숙(2008), 박소현 외(2009), 장석용 외(2010), 성현곤 외(2011), 강남훈 외(2013), 김태호 외(2013)
물리적 보행환경과 보행과의 상관관계 연구	회귀분석 등 통계분석	이경환·안건혁(2007a와 2007b), 이수민·황기연(2009), 이형숙 외(2011), 김지현·정창무(2012)
	space syntax 분석	김영욱·신행욱(2007), 정찬희·최무혁(2010)
사업평가 및 지표 연구	평가지표 개발	석종수(2010), 박소현 외(2006, 2008), 국토교통부(2011c)
	개별사업 평가	김승준(2007), 경찰청(2008), 국토교통부(2011a), 한유진·강준모(2011), 김장욱 외(2012)
본 연구		물리적인 보행환경에 대한 계획방법연구가 아니라 보행자 사고의 지역유형별 실증분석에 기반하여 중앙정부와 지방자치단체의 보행정책 및 시책을 분석함으로써 통합적인 차원에서의 보행환경정책에 대한 추진방안 및 개선방안 모색

첫째, 보행환경 특성에 관한 연구를 먼저 살펴보면, 보행에 영향을 미칠 수 있는 도시의 물리적 환경인 보도의 유무, 보도의 유효 폭, 경사도와 같은 보행가로의 특성 및 조명시설과 같은 가로 시설물, 가로수 식재 등 미시적인 도시의 물리적 환경요소가 이용자의 인지나 만족도에 미치는 영향을 분석하고 있다. 인지특성이나 만족도를 분석하기 위해서는 기본적으로 이용자 설문조사를 주로 시행하였으며, 설문조사를 분석하는 방법론으로는 빈도분석(서한림·박소현, 2007)을 비롯하여 요인분석 및 회귀분석, 구조방정식 등을 비롯한 통계분석(임운환·최막중, 2006; 조준범, 2008; 지우석 2008; 지우석·구연숙, 2008; 박소현 외, 2009; 장석용 외, 2010; 성현곤 외, 2011) 또는 만족도-중요도(Importance-Performance Analysis, IPA) 분석(강남훈 외, 2013; 김태호 외, 2013) 등을 이용하고 있다. 이용자의 인지나 만족도에 영향을 미치는 요인을 분석하는 연구목적은 주로 물리적인 보행환경 계획요소에 대한 설계전략을 제시하기 위함이다. 보행 만족도에 영향을 주는 요인은 지역적 특성에 따라서도 상이(성현곤 외, 2011)¹⁹⁾하게 나타났으며, 보행환경 계획요소는 정책결정자와 이용자가 중요도를 각기 다르게 평가(김태호 외, 2013)²⁰⁾하고 있는 것으로 나타났다.

둘째, 보행환경의 특성을 분석한 연구는 주로 회귀분석을 사용하고 있는데, 이때 종속변수는 통행량이나 통행시간, 통행밀도 등의 보행특성변수를, 설명변수는 보행환경의 안전성, 편리성, 쾌적성, 연속성 등과 관련된 여러 가지 물리적인 속성을 변수로 활용하고 있다. 물리적인 보행환경의 특성을 회귀분석하여 걸고 싶은 거리 조성사업의 설계지침을 제시한 연구는 김지현·정창무(2012)를 들 수 있으며, 이경환·안건혁(2007a와 2007b)²¹⁾은 위계선형모형(Hierarchical Linear Model)으로 물리적 보행환경과 보행량·보행시간과의 상관관계를 분석하였다. 이들 연

19) 안전성, 쾌적성, 연속성, 편리성(시인성), 생동성과 같은 보행환경 계획요소에 대한 만족도 평가를 위해 구조방정식 모형을 이용하여 분석한 결과, 계획가로로 구성되는 강남과 자연발생적 가로로 구성되는 종로는 지역적 특성에 따라서 보행자의 만족도가 상이하게 나타났다.

20) 정책결정자는 보행환경 계획요소 중 안전성과 연속성을 가장 중요하게 생각하는 반면 이용자는 편리성과 쾌적성을 가장 중요하게 생각하고 있는 것으로 나타났다.

21) 서울시 전체 40개 행정동을 대상으로 근린환경요인이 개인의 보행시간에 미치는 영향을 분석한 결과 근린의 토지이용 혼합도가 높고, 가로의 연결성이 잘되어 있으며, 여가 및 목적통행을 유발하는 근린공원의 접근성이 높을수록 보행시간이 증가하는 것으로 나타났다.

구와는 조금 다른 이형숙 외(2011)의 연구는 노인들의 보행활동에 영향을 미치는 물리적 환경을 분석²²⁾하였으며, 이수민·황기연(2009)의 연구는 보행안전에 영향을 미치는 보행환경 요인을 분석하였다. 다른 한편으로는 공간배치를 분석하는 공간구문론(space syntax)을 이용하여 보행네트워크가 갖는 물리적인 특성을 파악하고, 도시 가로망의 네트워크 형태와 보행량과의 상관관계를 분석한 연구들도 진행되었다(김영욱·신행우 2007; 정찬희·최무혁, 2010). 김영욱·신행우(2007)²³⁾는 남대문시장이 입지해있는 서울도심을 대상으로, 그리고 정찬희·최무혁(2010)은 대구도심을 대상으로 보행량과 보행네트워크의 상관관계를 분석하였다.

셋째, 보행환경의 평가지표 및 개별사업 평가와 관련된 연구로 먼저 박소현 외(2006, 2008, 2009)와 석종수(2010) 및 국토교통부(2011c)의 연구와 같이 보행환경의 평가지표를 세부평가항목으로 나누어 모형을 개발하고 평가하는 연구를 들 수 있다. 여기서 물리적인 보행환경 요소는 대표적으로 박소현 외(2006, 2008, 2009)와 같이 가로환경과 네트워크 환경, 지역환경으로 구분되거나 국토교통부(2011c)와 같이 안전성, 쾌적성, 편리성 등으로 구분된다.

〈표 2-7〉 박소현 외 연구의 물리적 보행환경의 평가지표

분류		보행요소
가로환경	가로특성	보도의 유무, 유효폭, 경사도, 횡단보도 가격
	가로시설물 및 주차	가로시설물(조명시설), 식재, 불법주차차량 및 주차면수
네트워크 환경	보행로 연결성	보행로의 네트워크
	네트워크 밀도	교차로 거리, 교차로 밀도
	접근성	목적지까지 거리
지역환경	밀도	개발면적, 주거밀도, 용도 복합성
	도시형태	블록크기, 필지크기
	토지이용	근린시설수, 근린공원 유무, 상보성 등

자료 : 박소현 외(2006, 2008, 2009), 서한림·박소현(2007).

- 22) 물리적 보행환경 요인이 노인들의 걷기활동에 중요한 요인으로 작용하고 있으며, 공원에 대한 접근성, 교통사고로부터의 안전성, 가로조명 등도 보행활동에 중요한 요인이라 하였다.
- 23) 주거지역의 보행량은 보행패턴이 주로 학습과 경험에 의존하기 때문에 공간네트워크와의 상관관계가 매우 낮은 반면 업무 및 상업지역은 매우 높은 것으로 나타났다. 따라서 토지이용특성별로 업무 및 상업지역에서 중요한 보행환경 계획요소는 보행공간의 네트워크인 반면 주거지역에서는 편의성, 쾌적성, 안전성이라 하였다.

물리적인 보행환경 계획요소는 이용자 만족도 분석시 결국 만족도 평가지표로도 이용되므로 이를 함께 정리하여 표로 나타내면 <표 2-8>과 같다. 여기서 대부분의 연구가 물리적인 보행환경의 계획요소로 포함시키고 있는 항목은 안전성과 쾌적성 및 편리성 항목이다²⁴⁾. 세 가지 항목을 제외하면, 공간과 시간의 연속성이나 접근성, 이동성, 도시경관의 심미성, 생동성 등 여러 가지로 항목을 구분하고 있다.

<표 2-8> 보행환경 계획요소(국내 보행관련 연구동향)

계획 요소	고은정 외 (2006)	임윤환 · 최막중 (2006)	이경환 · 안건혁 (2007)	조준범 (2007)	지우석 (2008)	석종수 (2010)	장석용 외 (2010)	국토부 (2011c)	성현곤 외 (2011)	한유진 · 강준모 (2011)	강남훈 외 (2013)	김태호 외 (2013)
안전성	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
편리성	●	●	●	●	●		●		●	●		●
쾌적성	●		●	●	●			●	●	●	●	●
연속성	●		●			●			●	●	●	●
생동성									●			●
심미성							●				●	
다양성		●	●									
방향성		●									●	
이동성							●	●				
접근성							●					
환경성						●						

보행 및 보행권과 관련한 개별사업 평가는 주로 중앙정부에서 추진 중인 보행우선구역 시범사업이나 어린이보호구역 개선사업, 그리고 지방정부에서 추진 중인 보행환경개선사업 및 주차관련사업을 평가하고 개선방안을 마련하는 연구로 김승준(2007), 경찰청(2008), 국토교통부(2011a) 등이 포함된다. 평가기준은 앞서 언급한 보행환경과 관련한 계획요소로 이루어지며, 평가에 의한 물리적 보행환경

24) 안전성은 보행자가 보행공간에서 발생할 수 있는 교통사고나 범죄피해, 자연재해 등 각종 위험요소로부터 생명과 신체의 안전을 보호받으며 걸을 수 있는 정도를 나타내며, 쾌적성은 보행자가 보행공간에서 보행통행상의 방해 받지 않고 쾌적함을 느끼며 걸을 수 있는 정도를 나타낸다. 편리성은 보행자가 이동을 할 때 신체에 걸리는 부하를 최소화하는 정도를 나타내는 항목으로 노면의 평탄성, 경사도, 편의시설 등이 포함된다.

개선방안을 제시하고 있다. 이 밖에 김장욱 외(2012)의 연구는 조건부가치측정법(CVM)을 이용하여 성북구의 보행환경개선사업에 대한 편익을 정량적으로 측정하고 있기도 하다²⁵⁾.

3. 보행관련 논의 종합 및 시사점

1950년대 후반 도심부를 재생시키기 위해 시작된 국외의 보행권 논의는 1960년대부터 자동차에 빼앗겼던 도로를 사람들에게 돌려주려는 자동차 차단정책을 추진하게 하였으며, 1988년 보행자 권리헌장을 거쳐 2000년대 이후에는 지속가능한 발전의 패러다임 속에서 차량통행을 감소시키고 보행을 활성화하려는 보행친화도시(walkable city) 또는 걷기 좋은 커뮤니티(walkable communities) 논의로 활발히 진행 중이다. 이에 따라서 2000년대 이후 본격적으로 진행되고 있는 보행 관련 국외 연구들도 보행량이나 보행빈도, 보행시간에 영향을 미치는 보행환경특성을 크게 물리적인 도시환경특성(3Ds)과 태도, 선호도와 같은 개인(가구) 특성, 교통사고, 범죄 및 재해발생정도 등 사회환경 특성을 모두 고려하여 보행증진요인을 분석하려는 시도가 이루어지고 있다. 이때 물리적인 도시환경특성은 주거밀도나 인구밀도와 같은 개발밀도(Density), 토지용도의 혼합 정도(Diversity), 가로의 설계요소(Design)를 모두 포함한다.

우리나라의 경우에는 1992년 발생한 국도변 어린이 교통사고를 계기로 보행권 운동이 촉발되면서 서울시를 비롯한 지방자치단체에 보행조례가 제정되고, 1990년대 이후 보행과 관련된 여러 연구가 진행되고는 있지만 다음과 같은 한계를 가지고 있는 것으로 분석된다.

첫째, 보행하는 공간은 단순히 걷기 위한 공간이 아니라 인간의 복합적인 행동을 유발하는 생활공간이기 때문에 보행환경은 가로의 물리적인 환경뿐만 아니라 보행을 유발하는 목적시설의 유무와 질, 가로의 네트워크 환경 및 개인적·사회적

25) 성북구 주민들은 보행환경 개선시 매월 627원의 보행환경 개선 부담금을 지불할 용의가 있는 것으로 분석되었다.

환경까지 모두 포괄하는 개념이다. 개념적으로는 대부분의 국내 연구가 보행을 통합적인 개념으로 받아들이고 있으나 연구 내용적으로는 설문조사나 통계분석 등을 이용한 물리적인 보행환경의 특성이나 상관관계 분석에 치우쳐 있다. 즉 보도를 비롯한 보행 관련 시설물의 공학적인 기준이나 특성을 미시적으로 연구하거나 평가지표를 개발하여 보행환경 설계와 관련된 지침을 제시하는데 집중하고 있다.

공학적 기준이나 설계지침은 주로 보도나 횡단보도 설치, 고원식 교차로 설치, 편의시설이나 판매시설 설치, 볼라드 설치, 교통 정온화 확대, 녹지조성 등 주로 물리적 시설물을 설치하기 위해서 적용된다. 그러다보니 수립된 설계지침에 따라서, 보행조례를 근거로 수립한 지방자치단체의 보행 기본계획 및 여러 시책의 내용도 물리적인 보행 기반시설을 확충하는데 초점을 맞추고 있다. 그러나 정작 대부분의 보행공간에서 발생하는 문제점은 시설물이 부족하여 발생하는 것이 아니라 오히려 넘쳐나는 공공시설물과 각종 적치물 때문에 발생하기도 한다. 더구나 물리적 보행환경과 보행의 분석단위가 되는 보행량, 보행시간, 보행빈도와와의 상관관계는 여러 연구에서 분석하고 있지만 원인분석도 미흡하다.

〈표 2-9〉 물리적 보행환경 계획요소에 대한 세부내용

계획요소	세부내용
안전성	보차도 분리, 주차, 조명시설, 차량진출입, 감속시설 등
편리성	충분한 보행공간 확보, 보도폭, 보도경사, 안내체계, 편의시설, 판매시설 설치 등
쾌적성	보도 여유, 속도 원활, 보도폭 일정, 소음, 공원녹지 등
연속성	보도 네트워크, 보도 연속성, 주차방해, 이면도로 연결, 보행자 통로, 횡단보도 개수, 신호주기 등
생동성	지역이미지, 경관, 건축디자인, 문화공간 등

둘째, 지금까지 진행되고 있는 국내 보행관련 연구들은 다양한 지역특성을 간과한 채 대도시를 중심으로 편중되어 있다²⁶⁾. 보행은 그 지역에 살고 있는 사람들의

26) 조준범(2007)의 연구는 중도도시에 해당하는 전남 목포시의 보행환경 실태분석을 수행하였는데, 중도도시는 대도시에 비해 상대적으로 보행환경에 관심이 전혀 없거나 소극적으로 대응하고 있어 보행환경 수준이 열악하다고 언급하고 있다. 또한 목포시의 경우 2001년에 보행조례를 제정하고 2005년에 보행환경기본

일상적인 생활패턴을 반영하는 기초적인 보행수단이며, 일상적인 생활패턴은 지역의 특성에 따라서 차이가 날 수 밖에 없다. 즉 대도시, 중소도시, 농촌에 따라서, 또는 역사도시와 신도시에 따라서, 도시의 형태나 규모 혹은 공간구조가 달라지므로 보행공간의 성격이나 특징도 상이해진다. 대도시는 다핵공간구조를 지니고 있어 공간 간의 위계가 복잡하고 이동거리가 길지만 대중교통수단이 발달해 있다. 반면에 중소도시의 경우에는 단핵 또는 두 개의 핵으로 도심이 형성되어 있고 직주근접으로 이동거리가 짧고 도시규모를 보행자가 인지 할 수 있는 특징이 있다 (조준범, 2007). 따라서 보행환경정책은 지역특성을 고려하여 계획되어야 한다.

셋째, 몇몇 연구에서는 개발밀도나 용도 혼합도와 같은 토지이용특성을 고려하기 위하여 분석대상지를 주거지, 상업지역, 업무지역, 통학로 등으로 구분하여 보행환경 특성을 분석하고 있다. 그러나 대부분의 연구가 특정지역에 한정되어 분석되고 있어 구체적으로 정책을 시행하는데 활용하기에는 무리가 따른다. 또한 보행환경은 지역특성이나 토지이용특성을 포함한 물리적인 환경요인뿐만 아니라 개인적인 요인, 더 나아가 사회적인 환경요인에 의해서 복합적으로 영향을 받기 때문에 통합적이고 종합적인 접근방법이 필요하다.

이에 본 연구는 물리적인 보행환경에 대한 미시적이고 공학적인 설계 및 계획방법에 대한 연구를 진행하는 것이 아니라 보행자 사고의 지역별 실증분석에 기반하여 중앙정부와 지방자치단체의 보행과 관련된 법제도 및 정책, 그리고 시책을 종합적으로 분석함으로써 통합적인 차원에서의 보행환경정책에 대한 추진방안 및 개선방안을 모색하고자 한다.

시·군·구로 구분한 지역별 보행자 사고에 대한 사고특성을 실증적으로 분석하는 이유는 보행환경정책은 기본적으로 보행자가 교통사고, 범죄, 재해 등 각종 위험으로부터 안전하게 보행할 수 있는 환경을 조성할 수 있도록 추진되어야 하나 보행조례의 제정 및 이에 의거한 보행환경개선사업의 추진에도 불구하고 여전히

계획을 수립한 바 있으나 기본계획의 수립을 조례제정 후 1년 이내에 수립하도록 하는 의무조항을 준수하지 않았을 뿐만 아니라 제대로 된 실태조사 내용을 담고 있지 못하고 계획의 내용 또한 누락된 사항이 많아 기본계획으로서의 의미를 상실하고 있다고 밝히고 있다.

2011년 우리나라의 보행 중 교통사고 사망자수는 전체 교통사고 사망자수의 39.1%를 차지하고 있어 생활안전을 보장받는 정책이 우선되어야 한다고 판단했기 때문이다. 또한 중앙정부의 측면에서 안전하고 걷고 싶은 보행공간을 조성하기 위한 종합적인 보행환경정책을 추진하기 위해서는 공간의 지역적 사고특성을 함께 고려한 지역맞춤형·생활안전형 보행환경정책이 필요하다고 판단했다. 정책을 수립하는 차원에서는 지역별 보행자 교통사고 실태 및 특성분석을 통해서 지역특성별 보행환경 수준을 가늠해 볼 수 있다는 의의도 있다.

제3장 지역별 보행자 사고 실태 및 특성분석

제1절 전체 보행자 사고 실태분석

2011년 기준 우리나라의 전체 보행자²⁷⁾ 교통사고는 총 50,710건이 발생하여 2,044명이 사망하고, 51,289명이 부상당했다. 이는 보행 중 1일 평균 5.6명이 사망하고, 140.5명이 부상당하고 있다는 의미다. 보행자 사고 사망자수는 2005년 이후 2011년까지 연평균 3.6% 감소하고 있지만 사상자수는 오히려 증가했다.

〈표 3-1〉 보행자 교통사고의 사망자수와 사상자수 현황

(단위: 명)

구분	전체		1일평균		인구10만명당		자동차1만대당		도로연장 100km당		
	사망자	사상자	사망자	사상자	사망자	사상자	사망자	사상자	사망자	사상자	
2005	2,548	50,377	7.0	138.0	5.3	104.7	1.3	26.6	2.8	55.5	
2008	2,137	50,825	5.9	139.2	4.4	104.6	1.0	24.9	2.3	54.8	
2011	2,044	53,333	5.6	146.1	4.0	103.1	0.9	24.3	2.2	56.3	
연도별 변동률(%)	'05 -'08	-5.7%	0.3%	-5.7%	0.3%	-6.0%	0.0%	-7.9%	-2.1%	-6.4%	-0.4%
	'08 -'11	-1.5%	1.6%	-1.5%	1.6%	-3.5%	-0.5%	-3.8%	-0.8%	-2.1%	0.9%
	'05 -'11	-3.6%	1.0%	-3.6%	1.0%	-4.8%	-0.2%	-5.9%	-1.4%	-4.3%	0.3%

주 : 1) 자동차등록대수는 이륜차, 건설기계, 농기계를 모두 포함함.

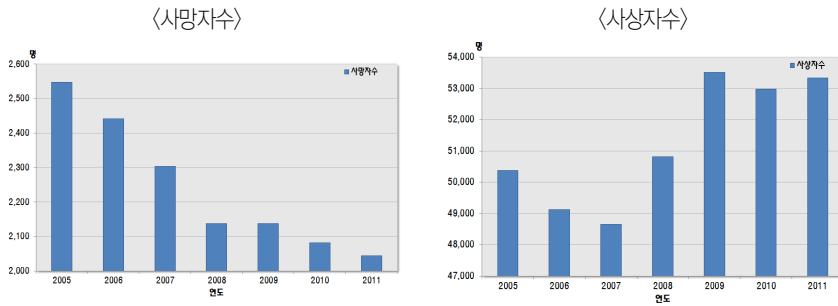
2) 도로연장은 (포장+미포장)-미개통 노선 연장의 합을 적용함.

3) 도로교통공단에서 제공하는 보행자 교통사고 자료는 2005년부터 구득 가능함.

자료 : 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>).

27) 보행자 교통사고 현황을 집계할 때 보행자는 도로를 보행하는 사람과 노상 작업 중인 사람, 노상 유체중인 사람, 도로에 서 있거나 누워있는 사람, 장애자용 휠체어를 타고 있거나 밀고 가는 사람, 세발자전거나 모형자동차에 타고 있는 아이 또는 이를 밀고 가는 사람, 이륜차, 원동기장치자전거, 자전거를 끌고 가는 사람 등을 모두 포함한다.

〈그림 3-1〉 보행자 교통사고 사망자수와 사상자수의 연도별 추이



2005년 이후 전체 교통사고는 <표 3-2>에서 보는 바와 같이 사망자수와 사상자수 모두 감소하고 있는데도 불구하고 보행하다가 다치는 경우는 오히려 증가한 셈이다. 더욱 놀라운 사실은 1일 평균 발생하는 전체 교통사고 중에서 보행하다가 사망하는 인구가 차지하는 비율이 2011년을 기준으로 무려 39.1%에 해당한다는 점이다. 2008년 이명박 정부 때부터 교통사고 절반 줄이기 사업을 국정과제로 선정하여 범정부적으로 추진해오고 있어 전체 교통사고 사망자수는 2008년 이후 연평균 3.8% 감소했지만 부상자수는 오히려 증가하였으며, 보행자 부상자수는 더 큰 폭으로 증가했다.

〈표 3-2〉 전체 교통사고의 사망자수와 사상자수 현황

(단위 : 명)

구분	전체		1일평균		인구10만명당		자동차1만대당		도로연장 100km당		
	사망자	사상자	사망자	사상자	사망자	사상자	사망자	사상자	사망자	사상자	
2005	6,376	348,609	17.5	955.1	13.2	724.1	3.4	183.9	7.0	383.9	
2008	5,870	344,832	16.0	942.1	12.0	704.5	2.9	169.2	6.3	371.8	
2011	5,229	346,620	14.3	949.6	10.5	696.3	2.4	158.2	5.5	366.2	
변동률(이전연도대비)	'05-'08	-2.7%	-0.4%	-2.9%	-0.5%	-3.1%	-0.9%	-5.2%	-2.7%	-3.4%	-1.1%
	'08-'11	-3.8%	0.2%	-3.7%	0.3%	-4.4%	-0.4%	-6.1%	-2.2%	-4.4%	-0.5%
	'05-'11	-3.3%	-0.1%	-3.3%	-0.1%	-3.7%	-0.7%	-5.6%	-2.5%	-3.9%	-0.8%

자료 : 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>).

1. 사고유형별 보행자 사고

교통사고는 사고유형별로 ‘차대사람’ 사고와 ‘차대차’ 사고, 그리고 ‘건널목’ 사고로 구분된다. 이 중에서 보행자 교통사고는 먼저 ‘차대사람’ 사고에 해당되는데, ‘차대사람’ 사고는 보행자가 사고원인 제공자(제1당사자)이거나 제2당사자(피해자)가 되는 사고에 해당한다²⁸⁾. ‘차대차’ 사고 또는 ‘차량단독’ 사고라고 할지라도 보행자가 제3의 피해자가 될 수 있기 때문에 ‘차대사람’ 사고에 더해 ‘보행중’ 사고 유형으로 구분하고 있다²⁹⁾.

‘보행중’ 사고를 의미하는 보행자 교통사고는 차대사람 유형의 교통사고 사망자수가 2011년에 97.0%로 대부분을 차지하고 있으며, 2005년 이후 연평균 3.4%씩 감소하고 있는 것으로 분석되었다. 특히 ‘차대차’ 사고에서 발생하는 보행자 사망자수는 연평균 8.0%씩 큰 폭으로 감소하고 있다. 그러나 보행하다가 사망하거나 다치는 경우는 2005년 대비 2011년에 약 1.0%가 증가하고 있는 반면 차대차 사고로 제3의 피해자가 되는 경우는 다소 감소하고 있다.

〈표 3-3〉 보행자 교통사고의 사고유형별 사망자수와 사상자수 현황

(단위 : 명)

구분	사망자수			사상자수			
	차대사람	차대차	건널목	차대사람	차대차	건널목	
2005	2,446	102	0	48,927	1,450	0	
2008	2,055	82	0	49,483	1,342	0	
2011	1,982	62	0	52,009	1,324	0	
구성비('11년)	97.0%	3.0%	0.0%	97.5%	2.5%	0.0%	
연평균 증감율	'05-'08	-5.6%	-7.0%	-	0.4%	-2.5%	-
	'08-'11	-1.2%	-8.9%	-	1.7%	-0.4%	-
	'05-'11	-3.4%	-8.0%	-	1.0%	-1.5%	-

자료 : 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)

28) ‘차대사람’ 사고는 ‘횡단중’ 사고, ‘차도통행중’ 사고, ‘길가장자리구역 통행중’ 사고, ‘보도통행중’ 사고 및 기타로 구분된다.

29) 따라서 ‘차대사람’ 사고보다는 ‘보행중’ 사고가 보행자 사고를 좀 더 정확하고 포괄적으로 나타내는 통계수치라고 할 수 있다.

가. 차대사람 유형의 보행자 사고

‘차대사람’ 사고유형의 보행자 교통사고 현황을 좀 더 상세하게 분석한 결과, ‘차대사람’ 사고유형 중에서 보행자 교통사고는 ‘횡단 중’에 51.8%가 사망하였으며, 40.6%가 사상하여 가장 많은 비율을 차지하고 있다. 다음으로는 사망자수를 기준으로 기타가 28.5%로 많았고, 차도를 통행하다가 사망한 사고가 10.5%, 길가장자리구역을 통행하다가 사망한 사고가 6.1%, 보도를 통행하다가 사망한 사고는 3.1%로 나타났다.

〈표 3-4〉 차대사람 사고의 유형별 보행자 사망자수와 사상자수 현황

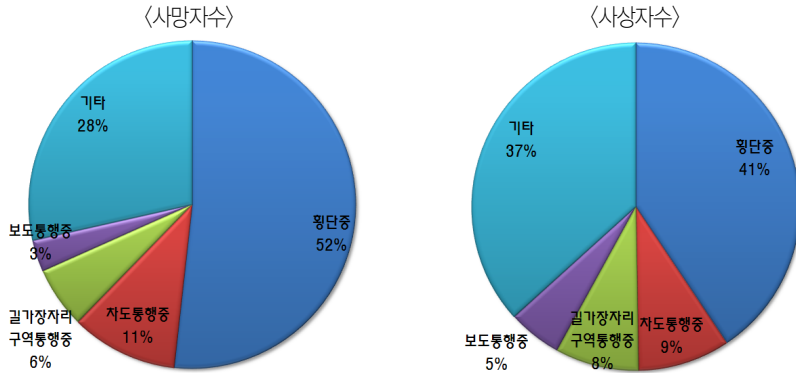
(단위 : 명)

구분		합계	횡단중	차도 통행중	길가장자리 구역통행중	보도 통행중	기타	
사 망 자 수	2005	2,446	1,318	295	129	80	624	
	2008	2,055	1,176	318	183	74	304	
	2011	1,982	1,026	209	120	62	565	
	구성비('011년)	100.0%	51.8%	10.5%	6.1%	3.1%	28.5%	
	연평균 증감율	'05-'08	-5.6%	-3.7%	2.5%	12.4%	-2.6%	-21.3%
		'08-'11	-1.2%	-4.4%	-13.1%	-13.1%	-5.7%	22.9%
'05-'11		-3.4%	-4.1%	-5.6%	-1.2%	-4.2%	-1.6%	
사 상 자 수	2005	48,927	21,660	5,382	2,914	2,550	16,421	
	2008	49,483	23,680	7,243	5,887	3,780	8,893	
	2011	52,009	21,130	4,746	4,287	2,754	19,092	
	구성비('11년)	100.0%	40.6%	9.1%	8.2%	5.3%	36.7%	
	연평균 증감율	'05-'08	0.4%	3.0%	10.4%	26.4%	14.0%	-18.5%
		'08-'11	1.7%	-3.7%	-13.1%	-10.0%	-10.0%	29.0%
'05-'11		1.0%	-0.4%	-2.1%	6.6%	1.3%	2.5%	

자료 : 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)

차대사람 사고의 보행자 사망자수는 모든 유형별로 감소하고 있는 반면 사상자수의 경우에는 매년 1.0%씩 증가하고 있는 것으로 나타났다. 이는 길가장자리구역을 통행하다가 다치거나 심지어는 보도를 통행하다가 다치는 보행자 수가 각각 연평균 6.6%와 1.3%씩 증가하였기 때문이다. 그러나 길가장자리구역이나 보도 통행 중 보행자 사상자수는 다행히 2008년 이후부터는 큰 폭으로 감소하고 있는 추세다.

〈그림 3-2〉 차대사람 사고유형별 보행자 교통사고 구성비(2011년)



나. 차대차 유형의 보행자 교통사고

‘차대차’ 사고 또는 ‘차량단독’ 사고로 보행자가 제3의 피해자가 되는 경우를 사고유형별로 살펴보면 다음과 같다. ‘차대차’ 사고유형은 ‘정면충돌’과 ‘측면직각충돌’, 및 ‘추돌’, 그리고 ‘기타’ 사고로 구분된다. 이 경우 보행자 사망자는 기타 유형이 50.0%로 가장 많은 비율을 차지하고 있으며, 그 다음으로는 차량이 정면이나 측면으로 충돌했을 때보다는 추돌로 보행자가 사망하는 비율이 25.8%로 높게 나타나고 있다.

반면 차량사고로 보행자가 사망하거나 다치는 경우에는 차량이 측면에서 직각으로 충돌했을 때 제3의 보행자가 다치는 비율이 35.0%로 발생하여 가장 많은 것으로 나타났으며, 이는 2005년 이후 연평균 5.4%씩 증가한 수치에 해당한다. 측면직각충돌로 보행자가 다치는 경우 다음으로는 차량이 추돌했을 때 제3의 보행자가 사망하거나 다치는 비율이 31.4% 순으로 분석되었다.

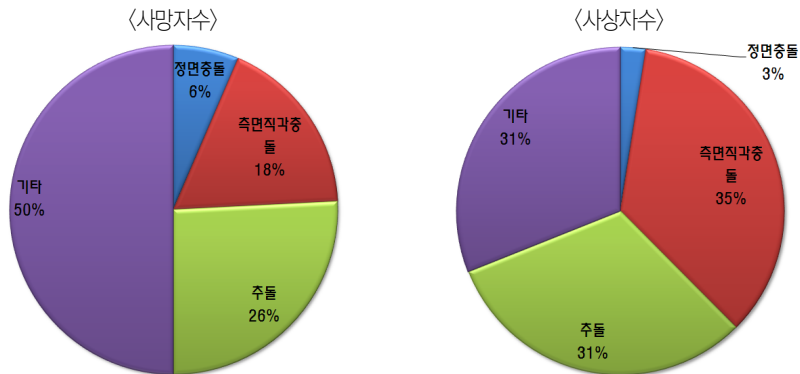
〈표 3-5〉 차대차 사고의 유형별 보행자 사망자수와 사상자수 현황

(단위 : 명)

구분		합계	정면충돌	측면직각충돌	추돌	기타	
사 망 자 수	2005	102	4	12	15	71	
	2008	82	0	23	26	33	
	2011	62	4	11	16	31	
	구성비('11년)	100.0%	6.5%	17.7%	25.8%	50.0%	
	연평균 증감율	'05-'08	-7.0%	-	24.2%	20.1%	-22.5%
		'08-'11	-8.9%	-	-21.8%	-14.9%	-2.1%
'05-'11		-8.0%	0.0%	-1.4%	1.1%	-12.9%	
사 상 자 수	2005	1,450	61	339	397	653	
	2008	1,342	49	535	547	211	
	2011	1,324	33	464	416	411	
	구성비('11년)	100.0%	2.5%	35.0%	31.4%	31.0%	
	연평균 증감율	'05-'08	-2.5%	-7.0%	16.4%	11.3%	-31.4%
		'08-'11	-0.4%	-12.3%	-4.6%	-8.7%	24.9%
'05-'11		-1.5%	-9.7%	5.4%	0.8%	-7.4%	

자료 : 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)

〈그림 3-3〉 차대차 사고유형별 보행자 교통사고 구성비(2011년)



2. 도로종류별 보행자 사고

2011년을 기준으로 보행자 사망자수는 도로종류별로는 특별광역시도와 시도에서 각각 31.3%와 24.2%가 발생하여 전체 사고의 약 55.5%를 차지하고 있으며, 일반국도에서도 21.8%가 발생하여 비율이 높았다. 특별광역시도의 보행자 사망교통사고수가 가장 많다는 것은 보행자 사망사고가 주로 도시부 도로에서 발생하고 있다는 것을 의미한다. 또한 대부분의 도로유형에서 보행자 교통사고 사망자수는 연도별로 꾸준히 감소하고 있지만 고속국도에서 사망하는 보행자가 연평균 3.6%씩 다소 높게 증가하고 있는 경향을 보이고 있다.

〈표 3-6〉 도로종류별 보행자 사망자수와 사상자수 현황

(단위 : 명)

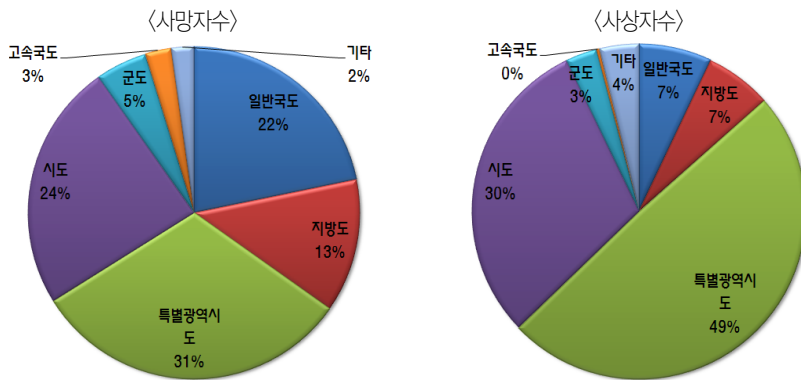
구분		합계	일반국도	지방도	특별광역시도	시도	군도	고속국도	기타	
사망자수	2005	2,548	767	296	663	537	161	42	82	
	2008	2,137	552	276	700	446	106	46	11	
	2011	2,044	445	266	640	494	102	52	45	
	구성비('11년)	100.0%	21.8%	13.0%	31.3%	24.2%	5.0%	2.5%	2.2%	
	연평균증감율	'05-'08	-5.7%	-10.4%	-2.3%	1.8%	-6.0%	-13.0%	3.1%	-48.8%
		'08-'11	-1.5%	-6.9%	-1.2%	-2.9%	3.5%	-1.3%	4.2%	59.9%
		'05-'11	-3.6%	-8.7%	-1.8%	-0.6%	-1.4%	-7.3%	3.6%	-9.5%
사상자수	2005	50,377	5,669	2,980	18,940	15,588	2,543	166	4,491	
	2008	50,825	4,988	3,540	24,479	14,727	2,026	150	915	
	2011	53,333	3,753	3,429	26,314	16,023	1,628	149	2,037	
	구성비('11년)	100.0%	7.0%	6.4%	49.3%	30.0%	3.1%	0.3%	3.8%	
	연평균증감율	'05-'08	0.3%	-4.2%	5.9%	8.9%	-1.9%	-7.3%	-3.3%	-41.2%
		'08-'11	1.6%	-9.0%	-1.1%	2.4%	2.9%	-7.0%	-0.2%	30.6%
		'05-'11	1.0%	-6.6%	2.4%	5.6%	0.5%	-7.2%	-1.8%	-12.3%

자료 : 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)

도로종류별 보행자 사상자수 역시 특별광역시도에서 발생하는 비율이 49.3%로 상당히 높게 나타나고 있다. 그 다음으로 시도에서 발생하는 비율이 30.0%, 일반국

도 7.0% 순으로 나타나 사망자수와 사상자수가 발생하는 경향은 비슷하게 나타났다. 그러나 사망자수와 달리 사상자수는 특별광역시도의 경우 연평균 5.6%씩 꾸준히 증가하고 있는 것으로 나타나고 있으며, 지방도에서도 2.4%씩 증가하고 있는 특징을 보이고 있다.

〈그림 3-4〉 도로종류별 보행자 교통사고 구성비(2011년)



3. 도로폭별 보행자 사고

먼저 보행자 교통사고 분석에서 도로폭은 3m 미만, 6m 미만, 9m 미만, 13m 미만, 20m 미만, 20m 이상, 기타/서비스구역으로 구분된다. 도로폭 별로는 2011년도에 3m 이상 6m 미만의 도로에서 25.4%인 519명의 보행자가 사망하였으며, 그 다음으로는 6m 이상 9m 미만의 도로에서 18.2%, 즉 371명이 사망하였다. 또한 3m 미만의 이면도로에서 발생하는 사망자수는 221명(10.8%)으로, 전체적으로 9m 미만의 소로에서 54.4%가 사망하여 주로 생활권 도로에서 발생하는 보행자 사망률이 높은 것으로 분석되었으나 그 경향은 점차 연도별로 감소하고 있는 추세이다.

보행자 사상자수 역시 3m 이상 6m 미만 도로에서 31.3%가 발생하여 가장 비율이 높았다. 특히, 사상자수를 기준으로 살펴보면 9m 미만의 생활형 도로에서 발생하는 보행자 사고 비율이 63.6%로 양방향 2차로 미만의 생활형 도로의 안전은 심각하게 침해당하고 있는 것으로 나타나고 있다.

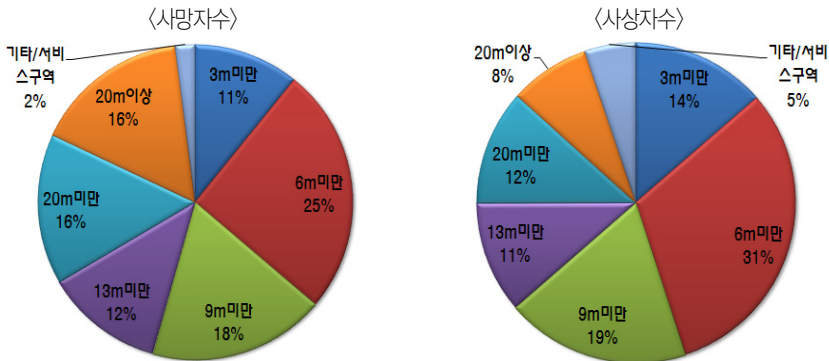
〈표 3-7〉 도로폭별 보행자 사망자수와 사상자수 현황

(단위 : 명)

구분		합계	3m 미만	6m 미만	9m 미만	13m 미만	20m 미만	20m 이상	기타/서 비스구역	
사 망 자 수	2005	2,548	641	706	388	227	229	222	135	
	2008	2,137	316	611	420	217	288	247	38	
	2011	2,044	221	519	371	249	316	327	41	
	구성비('11년)	100.0%	10.8%	25.4%	18.2%	12.2%	15.5%	16.0%	2.0%	
	연평균 증감율	'05-'08	-5.7%	-21.0%	-4.7%	2.7%	-1.5%	7.9%	3.6%	-34.5%
		'08-'11	-1.5%	-11.2%	-5.3%	-4.1%	4.7%	3.1%	9.8%	2.6%
'05-'11		-3.6%	-16.3%	-5.0%	-0.7%	1.6%	5.5%	6.7%	-18.0%	
사 상 자 수	2005	50,377	14,465	14,248	6,830	3,969	3,337	2,788	4,740	
	2008	50,825	8,990	16,462	9,296	5,168	5,037	3,701	2,171	
	2011	53,333	7,273	16,709	9,959	6,034	6,237	4,353	2,768	
	구성비('11년)	100.0%	13.6%	31.3%	18.7%	11.3%	11.7%	8.2%	5.2%	
	연평균 증감율	'05-'08	0.3%	-14.7%	4.9%	10.8%	9.2%	14.7%	9.9%	-22.9%
		'08-'11	1.6%	-6.8%	0.5%	2.3%	5.3%	7.4%	5.6%	8.4%
'05-'11		1.0%	-10.8%	2.7%	6.5%	7.2%	11.0%	7.7%	-8.6%	

자료 : 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr)

〈그림 3-5〉 도로폭별 보행자 교통사고 구성비(2011년)



4. 도로형태별 보행자 사고

도로의 형태는 단일로, 교차로로 구분할 수 있으며, 단일로는 세부적으로 횡단 보도상, 횡단보도 부근, 터널, 교량 등으로 구분된다. 도로형태별로 보행자 사망자

수, 사상자수가 발생하고 있는 실태를 살펴보면 다음과 같다. 단일로에서 사고가 발생하여 사망하는 보행자수는 2011년에 1,473명으로 전체 보행자 사망자의 72.1%를 차지하고 있다. 부상자를 합친 사상자수 역시 단일로에서 70.0%에서 발생하고 있는 것으로 나타났다.

〈표 3-8〉 도로형태별 보행자 사망자수와 사상자수 현황

(단위 : 명)

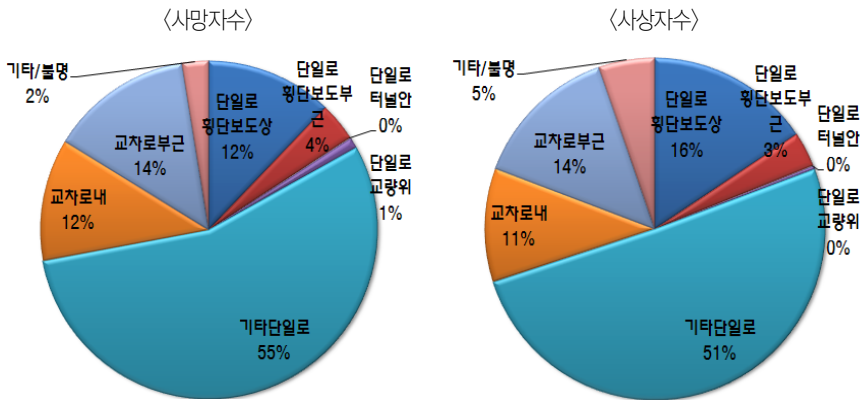
구분	합계	단일로					교차로		기타/ 불명		
		횡단 보도상	횡단보 도부근	터널안	교량위	기타 단일로	교차로내	교차로 부근			
사 망 자 수	2005	2,548	279	120	2	37	1,432	182	261	235	
	2008	2,137	246	65	2	23	1,277	203	267	54	
	2011	2,044	248	75	2	21	1,127	239	280	52	
	구성비('11년)	100.0%	12.1%	3.7%	0.1%	1.0%	55.1%	11.7%	13.7%	2.5%	
			72.1%					25.4%		2.5%	
	연평 균 증감 율	'05-'08	-5.7%	-4.1%	-18.5%	0.0%	-14.7%	-3.7%	3.7%	0.8%	-38.7%
		'08-'11	-1.5%	0.3%	4.9%	0.0%	-3.0%	-4.1%	5.6%	1.6%	-1.3%
	'05-'11	-3.6%	-1.9%	-7.5%	0.0%	-9.0%	-3.9%	4.6%	1.2%	-22.2%	
사 상 자 수	2005	50,377	7,987	2,270	14	354	24,266	3,316	5,513	6,657	
	2008	50,825	7,649	1,947	26	312	26,860	4,758	7,072	2,201	
	2011	53,333	8,362	1,754	22	162	27,020	5,745	7,437	2,831	
	구성비('11년)	100.0%	15.7%	3.3%	0.0%	0.3%	50.7%	10.8%	13.9%	5.3%	
			70.0%					24.7%		5.3%	
	연평 균 증감 율	'05-'08	0.3%	-1.4%	-5.0%	22.9%	-4.1%	3.4%	12.8%	8.7%	-30.9%
		'08-'11	1.6%	3.0%	-3.4%	-5.4%	-19.6%	0.2%	6.5%	1.7%	8.8%
	'05-'11	1.0%	0.8%	-4.2%	7.8%	-12.2%	1.8%	9.6%	5.1%	-13.3%	

자료 : 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)

단일로에서 사망하거나 부상당하는 보행자수는 모두 70% 이상을 차지하고 있지만 그 추세는 각각 연평균 3.9%와 1.1% 수준으로 감소하고 있다. 반면 교차로에서 다치는 보행자는 단일로의 1/3 수준이지만 사망의 경우 연평균 2.7%씩, 사상의 경우 연평균 6.9%씩 꾸준히 증가하고 있는 특성을 보이고 있다.

특히, 횡단보도 근처에서 보행자가 사망하는 비율은 2011년에 15.8%로 나타나고 있으며, 사상자 비율은 19.0%로 비교적 높은 수치를 보이고 있으며, 교차로 부근보다도 교차로 내에서 사고로 죽거나 다치는 경우가 각각 5.4배와 2.6배 수준으로 훨씬 많았다.

〈그림 3-6〉 도로형태별 보행자 교통사고 구성비(2011년)



5. 연령층별 보행자 사고

보행자 교통사고를 연령층 별로 분석한 결과, 고령화 추세가 가속화됨에 따라서 65세 이상 고령층의 보행 중 사망자수는 2011년에 883명으로 전체 사고의 무려 43.2%를 차지하고 있다. 55~64세의 경우에는 17.8%, 45~54세의 경우에도 17.4%를 차지해 고령층의 보행 중 교통사고 피해가 심각함을 알 수 있다. 14세 이하 어린이가 보행하다가 사망하는 경우도 2.7%를 차지하여 2011년에 56명으로 나타났다.

보행 중 사망자수 추세는 전반적으로 모든 연령층에 있어 감소하고는 있지만 65세 이상 고령자가 전체 사망자의 대부분을 차지하고 있을 뿐만 아니라 앞으로 고령화 추세는 더욱 더 심화될 것으로 전망되고 있어 고령층에 대한 맞춤형 교통안전대책과 보행환경정책을 수립해야 하는 시기가 도래하고 있다고도 볼 수 있다.

〈표 3-9〉 연령층별 보행자 사망자수와 사상자수 현황

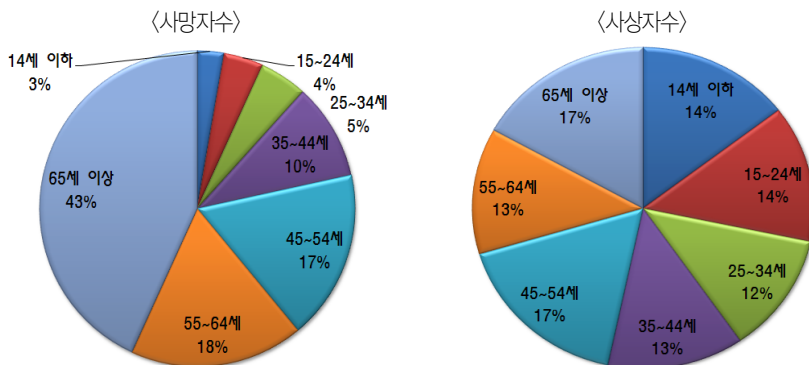
(단위 : 명)

구분		합계	14세 이하	15~24세	25~34세	35~44세	45~54세	55~64세	65세 이상	
사망자수	2005	2,548	194	86	164	289	403	416	996	
	2008	2,137	90	67	123	228	357	365	907	
	2011	2,044	56	83	100	202	356	364	883	
	구성비('11년)	100.0%	2.7%	4.1%	4.9%	9.9%	17.4%	17.8%	43.2%	
	연평균 증감율	'05-'08	-5.7%	-22.6%	-8.0%	-9.1%	-7.6%	-4.0%	-4.3%	-3.1%
		'08-'11	-1.5%	-14.6%	7.4%	-6.7%	-4.0%	-0.1%	-0.1%	-0.9%
		'05-'11	-3.6%	-18.7%	-0.6%	-7.9%	-5.8%	-2.0%	-2.2%	-2.0%
사상자수	2005	50,377	10,891	6,036	6,070	7,284	7,193	5,583	7,320	
	2008	50,825	8,888	6,537	6,295	7,025	8,411	5,581	8,088	
	2011	53,333	7,771	7,334	6,437	6,894	9,101	6,782	9,014	
	구성비('11년)	100.0%	14.6%	13.8%	12.1%	12.9%	17.1%	12.7%	16.9%	
	연평균 증감율	'05-'08	0.3%	-6.6%	2.7%	1.2%	-1.2%	5.4%	0.0%	3.4%
		'08-'11	1.6%	-4.4%	3.9%	0.7%	-0.6%	2.7%	6.7%	3.7%
		'05-'11	1.0%	-5.5%	3.3%	1.0%	-0.9%	4.0%	3.3%	3.5%

자료 : 도로교통공단 교통사고분석시스템(http://taas.koroad.or.kr)

사망자수와는 달리 사상자수의 경우에는 연령층별로 유사한 비율을 보이는 특징이 있다. 45~54세의 보행자 사상자수가 9,101명(17.1%)으로 가장 많았고, 65세 이상이 9,014명(16.9%)으로 그 다음을 차지하고 있다. 특히, 보행 중 사망하거나 다치는 14세 이하 어린이의 비율도 14.6%로 나타나 상당히 많은 것으로 나타났으나 감소하고는 있는 추세다.

〈그림 3-7〉 연령층별 보행자 교통사고 구성비(2011년)



제2절 지역별 보행자 사고 실태분석



1. 시도별 보행자 사고

먼저 전국 16개 시도별로 보행자 교통사고³⁰⁾ 실태를 살펴보면, 2009년~2011년 간 사망자수는 경기도가 1,206명으로 가장 많았고, 제주도가 123명으로 가장 적은 반면, 사상자수는 서울이 34,776명으로 가장 많았다. 그러나 전체 교통사고에 대한 보행자 교통사고 비율로 따져보자면 부산이 29.9%로 가장 많았고, 충북이 16.8%로 전체 교통사고 대비 보행자 사고가 적게 발생하고 있다.

〈표 3-10〉 시도별 보행자 교통사고 현황(2009~2011년)

(단위 : 명)

구분	보행자 교통사고		인구10만당		자동차1만대당		도로100km연장당	
	사망자수	사상자수	사망자수	사상자수	사망자수	사상자수	사망자수	사상자수
합계/평균	6,263	159,832	12.34	315.04	3.40	86.69	6.77	172.67
서울	718	34,776	7.01	339.29	2.41	116.79	12.67	613.87
부산	355	12,688	10.00	357.31	3.06	109.46	13.85	495.01
대구	252	9,789	10.05	390.42	2.56	99.35	11.18	434.43
인천	260	8,556	9.28	305.43	2.64	86.99	13.82	454.81
광주	149	5,685	10.18	388.46	2.78	106.10	9.08	346.36
대전	182	4,562	12.01	301.00	3.11	78.06	11.80	295.73
울산	131	3,570	11.54	314.40	2.87	78.28	9.21	251.01
경기	1,206	29,661	10.10	248.47	2.80	68.92	7.84	192.81
강원	255	5,509	16.60	358.55	4.11	88.79	3.60	77.75
충북	290	4,698	18.56	300.59	4.53	73.37	4.86	78.68
충남	458	5,522	21.80	262.79	5.27	63.57	7.13	86.01
전북	396	6,882	21.13	367.23	5.38	93.42	5.60	97.36
전남	412	6,264	21.52	327.21	5.56	84.55	4.15	63.17
경북	540	8,999	20.01	333.40	4.73	78.75	5.22	86.93
경남	536	9,925	16.20	299.96	3.71	68.70	4.77	88.39
제주	123	2,746	21.35	476.61	4.78	106.78	5.66	126.35

30) 2009년~2011년에 해당하는 최근 3년간 보행자 교통사고의 사망자수와 사상자수를 시도별로 구분하여 합산한 다음 2011년의 인구, 자동차등록대수, 도로연장으로 나누어 구하였다.

또한 전국적으로 최근 3년 간 평균적으로 인구 10만명 당 12.3명이 보행 중 사망하고 있으며, 시도별로는 충남의 보행 중 사망자수가 인구 10만명 당 21.8명으로 가장 많은 것으로 나타났다. 최근 3년 간 보행 중 사상자수의 전국 평균은 인구 10만명 당 315.0명으로 나타났다. 제주도의 경우 전체 사상자수는 가장 적었지만 인구 10만명당 사상자수는 476.6명으로 전국에서 가장 많았다.

자동차 1만대 당 그리고 도로 100km당 보행자 사망자수는 최근 3년 간 평균이 각각 3.4명과 6.8명이며, 전자는 전남이 5.6명으로 가장 많고, 후자는 부산이 13.9명으로 가장 많은 것으로 분석되고 있다. 사상자수의 경우에는 자동차 1만대당 뿐만 아니라 도로 100km당 사상자수 모두 서울이 각각 116.8명과 613.9명으로 전국 평균보다 상당히 많이 발생하고 있다.

2. 지역유형별 보행자 사고

보행자 교통사고의 지역별 특성을 보다 상세히 분석하기 위하여 먼저 전국 230개 자치단체를 대도시형(구), 중소도시형(시), 농촌형(군)으로 구분하고, 중소도시형과 농촌형은 세부적으로 인구에 따라 2개 유형으로 세분류한 다음 결과를 제시하였다. 중소도시형은 50만 이상의 도시와 50만 미만의 도시로, 농촌형은 5만 이상의 지역과 5만 미만의 지역으로 각각 구분하였다³¹⁾.

2009년부터 2011년까지 최근 3년 간 보행자 사고는 주로 인구가 많아 교통량도 빈번한 대도시에서 가장 많이 발생하였다. 대도시에서는 74,477건의 보행자 교통사고가 발생하여 1,928명이 사망하고, 76,158명이 부상당하여 총 78,086명이 사상하였다. 대도시 다음으로는 50만 미만의 중소도시에서 발생하는 보행자 사상자수가 39,396명으로 많았으며, 특히, 보행자 사고 사망자수는 1,940명으로 대도시보다 더 많이 발생하고 있는 것으로 나타났다.

3년 간 보행자 교통사고 사상자수를 기준으로 경기 수원시와 경남 창원시, 전북

31) 지역유형에 해당하는 세부 지역은 [부록 1]에 수록하였다.

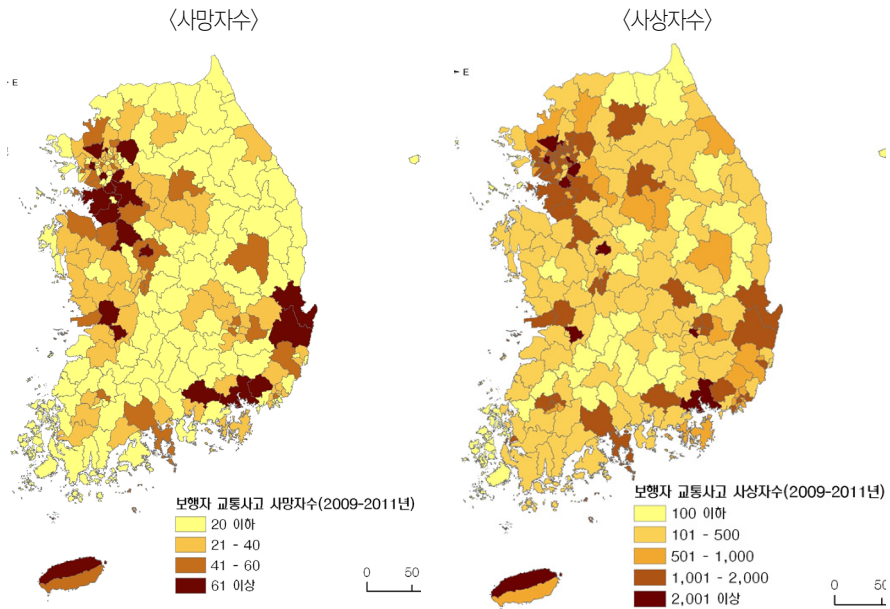
전주시 등에서 가장 많은 보행자 사고가 발생한 반면 경북 울릉군과 영양군, 군위군, 인천 옹진군, 전북 장수군 등에서 가장 적은 보행자 사고가 발생한 것으로 나타났다.

〈표 3-11〉 지역별 보행자 사망자수와 사상자수 현황(2009-2011년)

(단위 : 명)

구분	전체		인구10만명당		자동차1만대당		도로100km연장당		
	사망자수	사상자수	사망자수	사상자수	사망자수	사상자수	사망자수	사상자수	
합계/평균	6,263	159,832	12.34	315.04	3.40	86.69	6.77	172.67	
대도시형	1,928	78,086	8.51	344.84	2.59	104.99	12.57	508.97	
중소도시형	50만이상	1,183	30,189	10.54	269.08	2.80	71.41	8.34	212.81
	50만미만	1,940	39,396	16.12	327.38	4.10	83.34	5.45	110.64
농촌형	5만이상	793	8,460	24.19	258.03	5.70	60.85	5.18	55.29
	5만미만	419	3,701	26.89	237.52	6.40	56.53	3.45	30.51

〈그림 3-8〉 지역별 보행자 교통사고 사망자수와 사상자수 분포(2009~2011년)



〈표 3-12〉 지역별 보행자 사고(2009~2011년) 상·하위 30% 지역

구분	사망자수 기준	사상자수 기준
상위 10%	경남 창원시, 충남 천안시, 전북 전주시, 경기 고양시, 경기 성남시, 제주 제주시, 경북 포항시, 경기 수원시, 충북 청주시, 경남 김해시, 경기 화성시, 경기 부천시, 경기 용인시, 경남 진주시, 경기 평택시, 전북 익산시, 경북 경주시, 경기 안양시, 경기 남양주시, 부산 진구, 경북 경산시, 경기 안성시	경기 수원시, 경남 창원시, 전북 전주시, 경기 부천시, 서울 강남구, 경기 성남시, 대구 달서구, 충북 청주시, 제주 제주시, 경기 고양시, 서울 송파구, 광주 북구, 인천 부평구, 부산 진구, 서울 강서구, 서울 영등포구, 서울 관악구, 경북 포항시, 충남 천안시, 서울 중랑구, 인천 남구, 경기 안산시, 대구 북구
상위 20%	인천 남구, 강원 원주시, 인천 부평구, 경기 안산시, 충북 청원군, 대전 중구, 전남 여수시, 전남 순천시, 서울 영등포구, 광주 북구, 전북 군산시, 서울 강남구, 대구 달서구, 대구 북구, 경북 안동시, 서울 동대문구, 대전 동구, 울산 울주군, 경기 의정부시, 경기 파주시, 제주 서귀포시, 충남 아산시	서울 은평구, 인천 남동구, 서울 상복구, 서울 동대문구, 대구 수성구, 경기 용인시, 서울 노원구, 경기 의정부시, 경남 김해시, 경기 평택시, 서울 서초구, 경북 구미시, 대전 서구, 서울 강동구, 경기 안양시, 강원 원주시, 서울 강북구, 서울 구로구, 광주 서구, 경기 시흥시, 서울 마포구, 전북 익산시, 울산 남구
상위 30%	경기 시흥시, 충남 당진군, 경기 김포시, 대전 서구, 전남 나주시, 경남 양산시, 전북 정읍시, 전남 목포시, 경북 구미시, 울산 남구, 경기 광주시, 충남 서산시, 서울 종로구, 서울 은평구, 대구 수성구, 광주 서구, 전북 김제시, 서울 서대문구, 서울 송파구, 대구 달성군, 인천 남동구, 강원 강릉시, 경북 영천시	경기 남양주시, 서울 종로구, 서울 중구, 경기 화성시, 강원 춘천시, 경북 경주시, 서울 광진구, 대구 동구, 전남 순천시, 서울 양천구, 대구 서구, 부산 사하구, 전남 목포시, 인천 서구, 경남 진주시, 부산 동래구, 서울 서대문구, 전남 여수시, 부산 해운대구, 서울 동작구, 광주 광산구, 대전 중구, 서울 금천구
하위 10%	경북 울릉군, 경북 영양군, 경기 과천시, 충남 계룡시, 인천 옹진군, 전북 순창군, 경기 연천군, 경북 군위군, 강원 양구군, 강원 고성군, 강원 태백시, 강원 삼척시, 강원 영월군, 강원 화천군, 전북 장수군, 전남 구례군, 전남 고흥군, 경남 의령군, 충북 괴산군, 전북 진안군, 전북 무주군, 전남 진도군, 전남 신안군, 경북 청송군	경북 울릉군, 경북 영양군, 경북 군위군, 인천 옹진군, 전북 장수군, 충남 계룡시, 강원 인제군, 전북 진안군, 강원 화천군, 전북 임실군, 강원 양구군, 전남 신안군, 충북 단양군, 전북 순창군, 강원 고성군, 전북 무주군, 충북 괴산군, 경북 청송군, 경남 의령군, 전남 곡성군, 충북 증평군, 충북 보은군, 전남 구례군
하위 20%	울산 동구, 강원 속초시, 강원 정선군, 강원 철원군, 충북 보은군, 충북 증평군, 경남 남해군, 경남 합천군, 부산 영도구, 강원 인제군, 충북 단양군, 전남 곡성군, 전남 함평군, 전남 완도군, 경남 함양군, 충북 영동군, 전남 화순군, 경북 예천군, 경북 봉화군, 경북 울진군, 경남 거창군	전남 진도군, 경북 봉화군, 충남 청양군, 경남 합천군, 전남 장성군, 경남 함양군, 강원 정선군, 경남 산청군, 전남 함평군, 경북 예천군, 경기 연천군, 경북 고령군, 강원 황성군, 전남 완도군, 경북 청도군, 전남 담양군, 강원 양양군, 경기 과천시, 전남 강진군, 강원 평창군, 충북 영동군, 강원 영월군, 경남 하동군
하위 30%	부산 중구, 부산 강서구, 경기 동두천시, 강원 동해시, 충남 청양군, 전남 담양군, 경남 하동군, 부산 서구, 경기 의왕시, 경북 문경시, 부산 동구, 부산 수영구, 전남 강진군, 전남 무안군, 경북 의성군, 경북 청도군, 대구 남구, 인천 동구, 강원 평창군, 강원 양양군, 전북 임실군, 전북 부안군, 경남 창녕군, 경남 산청군	경북 의성군, 경남 남해군, 전남 보성군, 강원 철원군, 전북 고창군, 전남 장흥군, 경북 영덕군, 경남 거창군, 경남 창녕군, 충북 옥천군, 경북 울진군, 경북 성주군, 전남 고흥군, 전남 무안군, 인천 강화군, 경남 고성군, 충남 서천군, 강원 태백시, 충남 연기군, 전남 영광군, 강원 삼척시, 충남 금산군, 충남 태안군

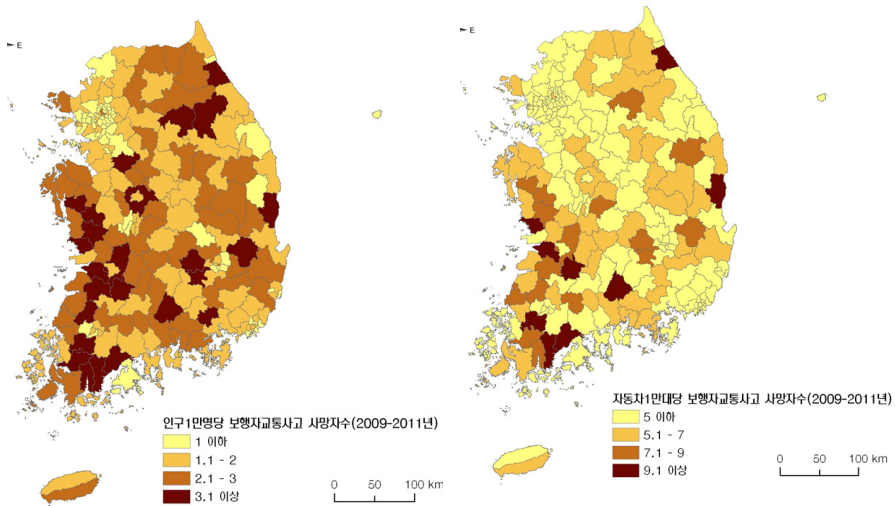
인구대비 보행자 교통사고 사망자수와 사상자수를 살펴보면 사상자수는 대도시가 많았지만 치사율은 농촌지역이 대도시의 약 3배인 특징을 보이고 있다. 인구 10만명당 농촌의 사망자수는 5만 미만의 지역은 26.89명, 5만 이상의 지역은 24.19명에 해당하고 있다. 2011년을 기준으로 지역별 인구 1만명당 보행자 사망자수는 경남 양산시가 2.3명으로 가장 많았으며, 그 다음으로는 경남 창녕군과 경북 칠곡군이 1.8명, 전남 보성군이 1.7명, 강원 횡성군과 경북 영천시가 1.6명 순으로 많은 것으로 나타났다. 한편 중소도시는 인구가 다소 적은 50만명의 도시에서 인구 10만명당 16.12명이 사망하고 311.26명이 다치고 있어 인구가 많은 중소도시보다 더 보행자 안전에 취약한 것으로 분석되고 있다.

2009~2011년까지 최근 3년간 지역별 보행자 교통사고 사망자수와 사상자수는 인구당 교통사고, 자동차대수당 교통사고, 그리고 도로연장당 교통사고로 구분하여 분석한 상·하위 30%에 해당하는 상세 세부지역은 [부록 2]~[부록 4]에 제시하였다.

〈그림 3-9〉 보행자 교통사고 사망자수 분포(2009~2011년)

(인구 1만명당 보행사망자수)

(자동차 1만대당 보행사망자수)



먼저, 사고유형별 보행자 교통사고 사상자수 현황을 지역별로 살펴보면 전체 차대사람 보행자 사상자수의 40.6%가 횡단 중 발생하는 것으로 나타났으며, 보도를 통행하다가 사상하는 비율은 5.3%로 가장 적은 비중을 차지하고 있다. 5만 미만 농촌형의 경우 길가장자리구역 통행 중 사상자가 타 유형에 비해 특히 많은 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났는데, 이는 전국 평균 8.2%의 약 두 배 정도인 16.1%를 차지하고 있다.

〈표 3-13〉 지역별·사고유형별 보행자 사상자수 현황(2011년)

(단위 : 명)

구분		차대사람 합계	횡단중	차도통행중	길가장자리 구역통행중	보도통행중	기타
합계		52,009	21,130 40.6%	4,746 9.1%	4,287 8.2%	2,754 5.3%	19,092 36.7%
대도시형		25,487	10,085 39.6%	2,394 9.4%	2,048 8.0%	1,496 5.9%	9,464 37.1%
중소 도시형	50만 이상	9,949	4,238 42.6%	920 9.2%	767 7.7%	505 5.1%	3,519 35.4%
	50만 미만	12,718	5,454 42.9%	996 7.8%	1,006 7.9%	602 4.7%	4,660 36.6%
농촌형	5만 이상	2,735	970 35.5%	297 10.9%	286 10.5%	107 3.9%	1,075 39.3%
	5만 미만	1,120	383 34.2%	139 12.4%	180 16.1%	44 3.9%	374 33.4%

〈표 3-14〉 길가장자리구역통행중 보행자 사상자수 비율 상위 30% 지역

구분		농촌형	
		5만 이상	5만 미만
비율	평균값	10.9%	14.5%
	최대값	42.5%	45.7%
	최소값	0.0%	0.0%
지역	상위 10%	경북 의성군, 전남 화순군, 경남 하동군, 경남 고성군	강원 평창군, 강원 고성군, 강원 양양군, 경북 군위군, 경북 예천군
	상위 20%	충남 금산군, 충북 진천군, 경남 함안군, 경기 여주군	강원 철원군, 경남 의령군, 경남 산청군, 경북 봉화군, 전남 담양군
	상위 30%	충남 홍성군, 전남 영광군, 충북 청원군, 경남 합천군	경북 청도군, 경북 영덕군, 전남 진도군, 전남 신안군, 충북 보은군

<표 3-14>에서 농촌형을 대상으로 길가장자리구역 통행 중 사상자수 비율이 높은 자치단체는 5만 이상 농촌형의 경우 경북 의성군(42.5%)이, 5만 미만 농촌형의 경우 강원 평창군(45.7%)으로 나타났다.

도로종류별 보행자 사상자수를 대도시형, 중소도시형, 농촌형으로 구분하게 되면, 도로위계에 따라서 해당 지역에 포함되는 도로의 유형이 집중되는 경향을 보인다. 따라서 지역별·도로종류별 보행자 교통사고를 살펴보면, 대도시에서는 도로위계가 특별광역시도에 속하는 도로에, 중소도시에서는 시도에, 농촌은 군도에 주로 사고가 많이 발생하고 있으며, 이는 사망자수 자료를 살펴보더라도 일치한다. 다만, 5만 미만의 농촌형의 경우 군도에서 42.0%의 사고가 발생하고 있지만, 일반국도에서도 28.9%의 사고가 발생하고 있어 5만 미만의 농촌형의 경우 일반국도에 보행자 안전대책을 별도로 수립하여야 할 것으로 판단된다.

<표 3-15> 지역별·도로종류별 보행자 사상자수 현황(2011년)

(단위 : 명)

구분	합계	일반 국도	지방도	특별 광역시도	시도	군도	고속 국도	기타	
합계	53,333	3,753 7.0%	3,429 6.4%	26,314 49.3%	16,023 30.0%	1,628 3.1%	149 0.3%	2,037 3.8%	
대도시형	26,086	- 0.0%	- 0.0%	25,790 98.9%	- 0.0%	- 0.0%	12 0.0%	284 1.1%	
중소 도시형	50만 이상	10,225	1,305	862	-	7,565	46	25	422
	50만 미만	13,057	1,618	1,891	-	8,425	95	79	949
농촌형	5만 이상	2,816	498	469	511	24	1,004	20	290
	5만 미만	1,149	332	207	13	9	483	13	92
		17.7%	16.7%	18.1%	0.9%	35.7%	0.7%	10.3%	
		28.9%	18.0%	1.1%	0.8%	42.0%	1.1%	8.0%	

일반국도의 보행자 사상자수 비율이 높은 농촌형을 대상으로 상위 30% 자치단체를 살펴보았다. 5만 이상 농촌형의 경우, 전남 고흥군이 전체 보행자 사상자수의 62.7%가 일반국도에서 발생하여 가장 높은 비율을 차지하였다. 5만 미만 농촌형의

경우에는 경기 연천군(69.4%)의 비율이 가장 높았고, 전북 진안군, 강원 화천군, 전북 임실군, 충북 괴산군 등도 비율이 높은 것으로 나타났다.

〈표 3-16〉 일반국도 보행자 사상자수 비율 상위 30% 지역

구분		농촌형	
		5만 이상	5만 미만
비율	평균값	20.3%	28.4%
	최대값	62.7%	69.4%
	최소값	0.0%	0.0%
지역	상위 10%	전남 고흥군, 경남 남해군, 경남 하동군, 경남 고성군	경기 연천군, 전북 진안군, 강원 화천군, 전북 임실군, 충북 괴산군
	상위 20%	전남 무안군, 경남 합천군, 전북 부안군, 경기 양평군	전남 담양군, 강원 정선군, 경북 성주군, 강원 영월군, 전남 장성군
	상위 30%	경기 가평군, 전북 완주군, 충북 옥천군, 충남 연기군	강원 평창군, 전남 곡성군, 전북 무주군, 강원 양양군, 충북 보은군

지역별·도로폭별 보행자 사고는 주로 9m 이하의 생활형 도로에서 발생하고 있다. 생활형 도로에서 보행자가 사망하거나 다치는 사고는 농촌지역에서 특히 그 비율(5만 이상 지역은 78.1%, 5만 미만의 지역은 84.9%)이 더 높은 특징을 보이고 있으며, 사망사고도 비슷한 경향을 보이고 있다. 구체적으로는 모든 지역에서 3~6m 도로에서 사고가 집중되어 있지만 농촌지역의 경우 6~9m 도로에서도 비슷한 수준으로 사고가 발생하고 있는 특징을 보인다.

또한 대체적으로 생활형도로에서 보행자 사고가 발생할 확률은 대도시보다는 중소도시에서, 중소도시보다는 농촌에서 더 높은 것으로 분석되었다³²⁾. 대도시의 경우에는 20m 이상 광로에서 보행자가 사망하는 비율이 26.4%로 가장 높은 특징도 보이고 있다.

32) 9m 이하 생활형 도로에서 보행자가 사상하는 비율은 대도시가 59.1%로 가장 낮고, 중소도시는 50만 이상의 경우 64.5%, 50만 미만의 경우 67.0%, 그리고 농촌형은 78.1%와 84.9%로 나타났다.

〈표 3-17〉 지역별·도로폭별 보행자 사상자수 현황(2011년)

(단위 : 명)

구분	합계	3m미만	6m미만	9m미만	13m미만	20m미만	20m이상	기타/서비스구역	
합계	53,333	7,273 13.6%	16,709 31.3%	9,959 18.7%	6,034 11.3%	6,237 11.7%	4,353 8.2%	2,768 5.2%	
대도시형	26,086	2,808 10.8%	7,910 30.3%	4,704 18.0%	3,114 11.9%	3,330 12.8%	2,916 11.2%	1,304 5.0%	
중소 도시형	50만 이상	10,225	1,659 16.2%	3,183 31.1%	1,751 17.1%	1,117 10.9%	1,193 11.7%	809 7.9%	513 5.0%
	50만 미만	13,057	2,064 15.8%	4,286 32.8%	2,401 18.4%	1,543 11.8%	1,454 11.1%	565 4.3%	744 5.7%
농촌형	5만 이상	2,816	580 20.6%	907 32.2%	712 25.3%	191 6.8%	211 7.5%	53 1.9%	162 5.8%
	5만 미만	1,149	162 14.1%	423 36.8%	391 34.0%	69 6.0%	49 4.3%	10 0.9%	45 3.9%

〈표 3-18〉 지역별·도로폭별 보행자 사망자수 현황(2011년)

(단위 : 명)

구분	합계	3m미만	6m미만	9m미만	13m미만	20m미만	20m이상	기타/서비스구역	
합계	2,044	221 10.8%	519 25.4%	371 18.1%	249 12.2%	316 15.5%	327 16.0%	41 2.0%	
대도시형	622	36 5.8%	125 20.1%	83 13.3%	89 14.3%	111 17.8%	164 26.4%	14 2.3%	
중소 도시형	50만 이상	391	36 9.2%	100 25.6%	51 13.0%	42 10.7%	68 17.4%	84 21.5%	10 2.6%
	50만 미만	630	79 12.5%	168 26.7%	113 17.9%	87 13.8%	105 16.7%	68 10.8%	10 1.6%
농촌형	5만 이상	263	52 19.8%	74 28.1%	73 27.8%	23 8.7%	25 9.5%	11 4.2%	5 1.9%
	5만 미만	138	18 13.0%	52 37.7%	51 37.0%	8 5.8%	7 5.1%	- 0.0%	2 1.4%

지역유형별로는 먼저 대도시형의 경우 전체 보행사상자의 60.6%가 9m미만의 생활형 도로에서 발생하는 것으로 나타났으며, 부산 영도구가 94.7%로 가장 높은 비율을 차지하였다. 중소도시형의 경우에는 50만 이상 도시는 평균적으로 65.1%가, 50만 미만 도시는 66.9%가 생활형 도로에서 발생하는 것으로 나타났다. 생활형

도로에서 발생하는 사상자수 비율이 대도시나 중소도시형에 비해 높은 농촌형 유형은 5만 이상의 경우 평균 78.9%로 경남 고성군이 가장 높은 비율을 차지하였으며, 전남 고흥군과 전남 완도군 및 충북 옥천군도 높았다. 5만 미만의 경우에는 평균이 무려 83.9%로 대부분의 보행사상자가 생활형 도로에서 발생하고 있으며, 전북 진안군과 전북 임실군, 전남 장성군, 경북 영양군, 경북 청도군 순으로 나타났다.

〈표 3-19〉 9m 미만 생활형도로 보행자 사상자수 비율 상위 30% 지역

구분	대도시	중소도시형		농촌형		
		50만이상	50만미만	5만 이상	5만 미만	
비율	평균값	60.6%	65.1%	66.9%	78.9%	83.9%
	최대값	94.7%	88.3%	92.3%	100.0%	100.0%
	최소값	32.3%	53.2%	34.2%	45.3%	52.6%
지역	상위 10%	부산 영도구, 부산 금정구, 부산 수영구, 서울 강서구, 부산 남구, 울산 동구, 부산 서구	경기 남양주시, 경기 화성시	경북 상주시, 경남 양산시, 경기 이천시, 경기 동두천시, 경남 밀양시, 경기 포천시	경남 고성군, 전남 고흥군, 전남 완도군, 충북 옥천군	전북 진안군, 전북 임실군, 전남 장성군, 경북 영양군, 경북 청도군
	상위 20%	부산 해운대구, 부산 연제구, 울산 중구, 대전 대덕구, 부산 중구, 부산 진구, 대구 남구	전북 전주시, 경기 부천시	경북 김천시, 경남 사천시, 충북 제천시, 경기 파주시, 전북 남원시, 경기 의정부시	경남 하동군, 충남 홍성군, 전남 화순군, 충남 태안군	전남 장흥군, 경북 울릉군, 전남 보성군, 전남 강진군, 경남 산청군
	상위 30%	서울 중구, 부산 동구, 대전 서구, 서울 양천구, 광주 광산구, 울산 남구, 서울 도봉구	경남 창원시, 충남 천안시	경기 안성시, 경남 진주시, 경남 통영시, 경북 문경시, 충남 서산시, 경기 오산시	경북 칠곡군, 경남 합천군, 충남 예산군, 부산 기장군	경북 봉화군, 경남 의령군, 전북 무주군, 전남 구례군, 전남 담양군

도로형태별로는 사망자수나 사상자수 모두 교차로에 비해 단일로에서 사고가 발생할 확률이 약 3배 더 높은 것으로 나타났다. 단일로에서 보행자 사고가 발생하는 비율은 대도시 지역이 73.0%로 가장 높았고, 5만 미만의 농촌지역에서도 72.5%가 단일로에서 사고가 발생했다. 단일로 중에서는 기타가 가장 사고가 많이 발생했지만 횡단보도 상에서 보행자가 다치는 경우도 15.7%에 달했다. 지역적으로는 농촌지역보다는 중소도시에서, 중소도시보다는 대도시에서 횡단보도 상 사고가 많이 발생하는 것으로 분석되었다.

〈표 3-20〉 지역별·도로형태별 보행자 사상자수 현황(2011년)

(단위 : 명)

구분	합계	단일로					교차로		기타/ 불명	
		횡단 보도상	횡단보 도부근	터널안	교량위	기타 단일로	교차로내	교차로 부근		
합계	53,333	8,362 15.7%	1,754 3.3%	22 0.0%	162 0.3%	27,020 50.7%	5,745 10.8%	7,437 13.9%	2,831 5.3%	
대도시형	26,086	4,513 17.3%	1,051 4.0%	6 0.0%	69 0.3%	13,403 51.4%	2,434 9.3%	3,285 12.6%	1,325 5.1%	
중소 도시형	50만 이상	10,225	1,627 15.9%	310 3.0%	6 0.1%	25 0.2%	4,883 47.8%	1,253 12.3%	1,601 15.7%	520 5.1%
	50만 미만	13,057	1,928 14.8%	321 2.5%	7 0.1%	36 0.3%	6,410 49.1%	1,592 12.2%	2,018 15.5%	745 5.7%
농촌형	5만 이상	2,816	234 8.3%	52 1.8%	1 0.0%	17 0.6%	1,588 56.4%	343 12.2%	409 14.5%	172 6.1%
	5만 미만	1,149	60 5.2%	20 1.7%	2 0.2%	15 1.3%	736 64.1%	123 10.7%	124 10.8%	69 6.0%

횡단보도 상 보행자 사상자수가 비율은 먼저 대도시형의 경우 서울 구로구가 29.2%로 가장 높은 비율을 차지하였으며, 그 다음으로는 서울 성북구, 대구 달서구, 서울 마포구 순으로 나타났다. 50만 이상 중소도시는 충북 청주시가, 50만 미만 중소도시는 경북 김천시의 비율이 높았다.

〈표 3-21〉 횡단보도상 보행자 사상자수 비율 상위 30% 지역

구분	대도시형	중소도시형		
		50만 이상	50만 미만	
비율	평균값	17.0%	16.0%	14.0%
	최대값	29.2%	22.4%	25.2%
	최소값	8.6%	11.9%	0.0%
지역	상위 10%	서울 구로구, 서울 성북구, 대구 달서구, 서울 마포구, 대전 유성구, 대구 동구, 인천 연수구	충북 청주시, 경기 안산시	경북 김천시, 경기 구리시, 경기 오산시, 제주 제주시, 강원 춘천시, 경기 의정부시
	상위 20%	서울 서대문구, 대구 북구, 부산 해운대구, 부산 서구, 부산 사하구, 서울 도봉구, 대구 서구	경남 김해시, 경기 고양시	제주 서귀포시, 경기 동두천시, 경기 의왕시, 경북 안동시, 경기 하남시, 경남 통영시
	상위 30%	서울 동작구, 울산 북구, 서울 강북구, 대전 동구, 부산 영도구, 인천 서구, 부산 동구	충남 천안시, 경기 안양시	경기 양주시, 충남 아산시, 충남 서산시, 강원 동해시, 경남 거제시, 충남 보령시

연령층별로는 65세 이상 고령자 보행 중 사고는 대도시와 50만 미만의 중소도시에서 사망자수와 사상자수 모두 가장 많은 특징을 보이고 있으며, 어린이 보행자 사상자수 역시 대도시와 중소도시에서 많은 것으로 나타났다.

지역적인 편차를 살펴보면, 보행자 사상자수는 농촌지역을 제외하고, 모든 연령대에 걸쳐 보행 중 사고가 발생하고 있지만 농촌지역은 65세 이상 고령자 사고가 5만 이상의 농촌지역은 27.6%, 5만 미만의 농촌지역은 33.9%가 발생하여 사고빈도가 높았다. 더욱이 연령별 보행자 사망자수를 살펴보면 고령의 보행자가 사고가 나는 경우에는 치사율이 상당히 높게 나타나고 있는데, 5만 미만의 지역에서 보행 중 고령자가 사망하는 비율이 가장 높은 것으로 분석되었다.

〈표 3-22〉 지역별·연령층별 보행자 사상자수 현황(2011년)

(단위 : 명)

구분		합계	14세이하	15~24세	25~34세	35~44세	45~54세	55~64세	65세이상
합계		53,333	7,771	7,334	6,437	6,894	9,101	6,782	9,014
			14.6%	13.8%	12.1%	12.9%	17.1%	12.7%	16.9%
대도시형		26,086	3,372	3,730	3,614	3,445	4,581	3,427	3,917
			12.9%	14.3%	13.9%	13.2%	17.6%	13.1%	15.0%
중소도시형	50만 이상	10,225	1,592	1,576	1,285	1,342	1,751	1,196	1,483
			15.6%	15.4%	12.6%	13.1%	17.1%	11.7%	14.5%
50만 미만	13,057	2,210	1,688	1,284	1,674	2,159	1,595	2,447	
		16.9%	12.9%	9.8%	12.8%	16.5%	12.2%	18.7%	
농촌형	5만 이상	2,816	432	253	203	317	445	388	778
			15.3%	9.0%	7.2%	11.3%	15.8%	13.8%	27.6%
5만 미만	1,149	165	87	51	116	165	176	389	
		14.4%	7.6%	4.4%	10.1%	14.4%	15.3%	33.9%	

반면 대도시에서 어린이 보행자가 다치는 비율은 중소도시나 농촌에 비해 적게 나타나고 있으며, 연령층별로 어린이 보행자 사고는 중소도시가 가장 높았다. 농촌의 경우 어린이 인구가 적어 사고가 상대적으로 덜 발생하는 것으로 판단된다. 어린이 보행자 사망자수는 50만 이상의 중소도시에서 19명으로 가장 많았고, 50만 미만의 중소도시 지역에서도 17명이 발생한 것으로 나타났다.

〈표 3-23〉 지역별·연령층별 보행자 사망자수 현황(2011년)

(단위 : 명)

구분		합계	14세이하	15~24세	25~34세	35~44세	45~54세	55~64세	65세이상
합계		2,044	56	83	100	202	356	364	883
			2.7%	4.1%	4.9%	9.9%	17.4%	17.8%	43.2%
대도시형		622	9	25	42	59	120	114	253
			1.4%	4.0%	6.8%	9.5%	19.3%	18.3%	40.7%
중소 도시형	50만 이상	391	19	18	23	38	63	82	148
			4.9%	4.6%	5.9%	9.7%	16.1%	21.0%	37.9%
	50만 미만	630	17	24	21	69	113	112	274
			2.7%	3.8%	3.3%	11.0%	17.9%	17.8%	43.5%
농촌형	5만 이상	263	6	13	12	28	40	34	130
			2.3%	4.9%	4.6%	10.6%	15.2%	12.9%	49.4%
	5만 미만	138	5	3	2	8	20	22	78
			3.6%	2.2%	1.4%	5.8%	14.5%	15.9%	56.5%

중소도시를 대상으로 어린이 보행자 사상자수 비율이 높은 자치단체를 살펴보면 50만 이상의 경우 경남 김해시가 21.3%로 가장 높은 비율을 차지하였으며, 경기 화성시, 경기 남양주시 순으로 나타났다. 50만 미만 중소도시의 경우에는 충남 계룡시가 42.9%로 높은 비중을 차지하는 것으로 나타났으며, 강원 태백시, 경기 과천시, 경남 밀양시 순으로 어린이 보행사상자수 비율이 높은 것으로 나타났다.

반면 65세 이상 고령 보행자 교통사고는 농촌형에서 발생하는 비율이 높은 것으로 나타났다. 5만 이상 농촌형의 경우에는 경남 창녕군이 49.0%로 비율이 가장 높은 반면 5만 미만 농촌형의 경우에는 전북 장수군이 72.7%로 가장 높은 것으로 나타났다.

〈표 3-24〉 14세 이하 보행자 사상자수 비율 상위 30% 지역

구분		대도시형	중소도시형	
			50만 이상	50만 미만
비율	평균값	13.2%	15.9%	17.5%
	최대값	22.2%	21.3%	42.9%
	최소값	3.9%	11.0%	7.2%
지역	상위 10%	광주 광산구, 대전 대덕구, 광주 남구, 부산 남구, 인천 서구, 인천 연수구, 광주 북구	경남 김해시, 경기 화성시	충남 계룡시, 강원 태백시, 경기 과천시, 경남 밀양시, 강원 삼척시, 경남 거제시
	상위 20%	울산 북구, 울산 동구, 인천 계양구, 대전 서구, 서울 양천구, 서울 은평구, 광주 서구	경기 남양주시, 경기 안산시	경남 통영시, 전남 목포시, 경남 양산시, 경북 구미시, 경기 하남시, 전남 광양시
	상위 30%	대구 북구, 서울 노원구, 대구 달서구, 부산 북구, 대구 수성구, 대전 유성구, 부산 사하구	전북 전주시, 경북 포항시	전남 순천시, 전남 나주시, 강원 동해시, 제주 제주시, 경북 안동시, 경기 광주시

〈표 3-25〉 65세 이상 보행자 사상자수 비율 상위 30% 지역

구분		농촌형	
		5만 이상	5만 미만
비율	평균값	29.4%	33.2%
	최대값	49.0%	72.7%
	최소값	12.9%	9.1%
지역	상위 10%	경남 창녕군, 전북 고창군, 경남 합천군, 충남 서천군	전북 장수군, 경남 의령군, 전남 신안군, 경남 산청군, 전남 보성군
	상위 20%	충남 예산군, 충남 부여군, 경남 하동군, 전남 무안군	전북 임실군, 전남 구례군, 경북 영양군, 강원 횡성군, 경북 성주군
	상위 30%	경북 울진군, 충남 태안군, 경남 고성군, 경남 남해군, 인천 강화군	경남 함양군, 전북 순창군, 전남 강진군, 전남 진도군, 강원 양구군, 전남 고성군

제3절 지역별 보행자 사고 특성분석



1. 지역특성과 보행자 사고의 상관관계 분석

가. 지역특성변수

각 자치단체의 지역적 특성과 보행자 사고와의 관계를 살펴보기 위하여 상관분석을 수행하였다. 분석에 앞서 각 자치단체의 지역적 특성으로는 인구를 비롯하여 어린이 비율과 고령인구 비율, 그리고 지역별 통행량과 자동차등록대수, 보도 및 주차장 현황, 도로시설규모 및 토지이용 특성 등을 검토하였다.

먼저 2011년을 기준으로 지역별 인구는 대도시형이 약 22.6백만명으로 그 다음으로 인구가 많은 50만 미만의 중소도시형에 비해 약 1.9배 정도 많은 것으로 나타나고 있으며, 자동차 등록대수 역시 1.6배 정도 많다. 전체 인구에서 차지하는 어린이 비율은 50만 이상의 중소도시형이 17.0%로 대도시형에 비해 더 많은 반면 고령인구 비율은 5만 미만의 농촌형이 25.0%로 가장 비중이 높다.

〈표 3-26〉 지역별 인구와 자동차등록대수 및 토지이용특성 현황

(단위: 천명, 천대, 천통행)

구분	인구	어린이 인구	고령 인구	어린이 비율	고령인구 비율	자동차 등록대수	총목적 통행량	여가 통행량	
합계	50,734	7,810	5,701	15.0%	11.0%	18,437	78,868	4,715	
대도시형	22,644	3,269	2,253	14.0%	10.0%	7,438	38,373	2,314	
중소도시형	50만이상	11,219	1,939	943	17.0%	8.0%	4,228	16,313	970
	50만미만	12,034	1,976	1,467	16.0%	12.0%	4,727	17,687	1,076
농촌형	5만이상	3,279	453	643	14.0%	20.0%	1,390	4,568	246
	5만미만	1,558	173	395	11.0%	25.0%	655	1,927	109

주 : 어린이 비율 = 14세 이하 어린이 인구 / 전체인구

고령인구 비율 = 65세 이상 고령자 인구 / 전체인구

자료 : 통계청(www.kostat.go.kr), 국가교통DB센터(www.ktdb.go.kr).

전국 지역 간 목적 통행량³³⁾은 2010년에 총 78,868천 통행으로 이 중에서 대도시형이 38,373천 통행으로 가장 많았고, 목적통행 중 여가통행량이 차지하는 비율은 6.0%로 471만 통행이 발생하는 것으로 나타났다.

지역별로 보도 및 주차장 현황을 검토하기 위해서 보도연장 자료를 추정하였다. 각 자치단체별로 정확한 보도연장 자료를 구할 수 없기 때문에 본 연구에서는 전체 도로연장에서 자동차전용도로연장을 제외시켜 구하였다. 인당 보도연장은 전국평균 1.76m로 나타났으며, 대도시형은 인당 0.67m, 5만 미만의 농촌형은 7.06m로 농촌지역일수록 인당 보도연장이 증가하고 있다. 인당 주차장 면적 또한 동일한 패턴을 보이는 것으로 나타났다.

〈표 3-27〉 지역별 보도와 주차장 현황

(단위 : m, m²)

구분	보도연장	인당 보도연장	주차장면적	인당 주차장면적	
합계	89,108,927	1.76	19,312,992	0.38	
대도시형	15,136,174	0.67	3,951,449	0.17	
중소 도시형	50만이상	13,654,988	1.22	3,255,120	0.29
	50만미만	34,456,852	2.86	7,291,929	0.61
농촌형	5만이상	14,865,382	4.53	3,120,129	0.95
	5만미만	10,995,531	7.06	1,694,365	1.09

자료 : 통계청(www.kostat.go.kr)

지역별 도로규모별 도로연장은 대체적으로 규모별 비율이 소로, 중로, 대로, 광로 순으로 나타났다. 이 중에서 소로 비율은 대도시형에서 전체도로의 67.4%를 차지해 가장 높은 것으로 나타난 반면 광로와 대로는 50만 이상의 중소도시가 각각 4.70%와 19.5%로 가장 높았고, 중로는 5만 이상의 농촌형이 36.5%로 비율이 가장 높았다.

지역별 토지이용 현황은 전반적으로 녹지가 평균 72.4%를 차지해 가장 높은 비율을 보였으며, 대도시형의 경우에서 주거 및 상업지역의 면적이 각각 23.4%, 3.1%로 상대적으로 높은 비중을 차지한다. 녹지를 제외한 주거지역과 상업지역을 대상으로 토지이용 현황을 살펴보면, 전체 도시지역 면적에서 상업지역 면적이

33) 국가교통DB센터에서 제공하는 통행량 자료(O/D)는 통행목적이 출근, 등교, 업무, 쇼핑, 귀가, 여가친교오락, 기타로 구분된다.

차지하는 비율은 대도시형이 3.1%로 가장 높은 반면 상업지역 대 주거지역 비율은 5만 미만의 농촌형 비율이 11.9%로 가장 높았다. 5만 미만의 농촌형 다음으로는 대도시형이 11.7%, 50만 이상의 중소도시형이 11.2% 순으로 나타났다.

〈표 3-28〉 지역별 도로 현황

(단위 : km, %)

구분	계		광로	대로	중로	소로
	연장(km)		연장(km)	연장(km)	연장(km)	연장(km)
합계	92,567		2,254	13,703	27,122	49,488
			2.4%	14.8%	29.3%	53.5%
대도시형	15,342		270	994	3,743	10,334
			1.8%	6.5%	24.4%	67.4%
중소 도시형	50만 이상	14,186	665	2,764	3,962	6,795
			4.7%	19.5%	27.9%	47.9%
50만 미만	50만 미만	35,606	819	6,217	10,708	17,862
			2.3%	17.5%	30.1%	50.2%
농촌형	5만 이상	15,302	279	1,936	5,592	7,495
			1.8%	12.7%	36.5%	49.0%
5만 미만	5만 미만	12,131	221	1,791	3,116	7,003
			1.8%	14.8%	25.7%	57.7%

자료 : 통계청(www.kostat.go.kr)

〈표 3-29〉 지역별 토지이용 현황

(단위 : 백만㎡, %)

구분	도시지역 면적	상업/주거 비율 ¹⁾	주거	상업	공업	녹지	미지정
합계	17,559	11.1%	2,536	317	1,074	12,704	927
			14.4%	1.8%	6.1%	72.4%	5.3%
대도시형	3,546	11.7%	828	110	236	2,125	247
			23.4%	3.1%	6.7%	59.9%	7.0%
중소 도시형	50만 이상	3,282	506	64	158	2,433	120
			15.4%	2.0%	4.8%	74.1%	3.7%
50만 미만	50만 미만	6,722	814	96	444	5,014	354
			12.1%	1.4%	6.6%	74.6%	5.3%
농촌형	5만 이상	3,056	269	31	201	2,372	182
			8.8%	1.0%	6.6%	77.6%	5.9%
5만 미만	5만 미만	954	119	16	35	760	24
			12.5%	1.6%	3.7%	79.7%	2.5%

주 : 1) 상업/주거비율 = 상업지역 면적 / (상업지역 면적 + 주거지역 면적)

자료 : 통계청(www.kostat.go.kr)

나. 지역특성과 보행자 사고의 상관관계 분석결과

앞서 검토한 지역특성변수를 바탕으로, 각 지역특성과 보행자 사고와의 피어슨 상관계수를 분석하였다. 먼저 보행자 사고 자료로는 2009~2011년까지 최근 3년 간 지역별(230개 시·군·구) 보행자 교통사고 사망자수 및 사상자수 자료를 이용하였다.

먼저 인구, 총 목적 통행량 및 자동차등록대수와 보행자 사고와의 상관관계를 분석한 결과 3년 보행자 사상자수와 인구 간 피어슨 상관계수는 0.932로 99% 수준에서 유의하게 상당히 높은 양의 상관관계가 존재한다. 3년 보행자 사망자수와 상관관계도 0.785로 유의하여 인구가 많은 지역일수록 보행자 사상자수 및 사망자수가 많은 것으로 나타났다. 어린이 비율과 보행자 사고와의 상관관계를 검토한 결과는 어린이 비율이 높은 지역일수록 보행자 사상자와 사망자의 수가 증가하는 것으로 나타났으나 상관계수 값은 0.417, 0.522로 그리 높지 않은 것으로 나타났다.

〈표 3-30〉 인구, 통행량 및 자동차 관련변수와의 상관관계

구분		3년 보행자 사상자수	3년 보행자 사망자수
인구	Pearson 상관계수	.932 ^{***}	.785 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
어린이인구	Pearson 상관계수	.890 ^{***}	.804 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
고령인구	Pearson 상관계수	.910 ^{***}	.806 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
어린이비율	Pearson 상관계수	.417 ^{***}	.522 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
고령인구비율	Pearson 상관계수	-.683 ^{***}	-.535 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
자동차등록대수	Pearson 상관계수	.904 ^{***}	.847 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
총목적통행량	Pearson 상관계수	.927 ^{***}	.756 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
여가통행량	Pearson 상관계수	.899 ^{***}	.703 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000

주 : *는 90% 수준에서, **는 95% 수준에서, 그리고 ***는 99% 수준에서 유의함을 의미함.

반면 고령인구 비율과 보행자 사고는 음의 유의한 상관관계를 나타냈다. 이는 전체 인구에서 차지하는 고령인구의 비율이 높을수록 사망자를 비롯한 사상자 수가 감소한다는 것을 의미하는데, 고령인구 비율이 높은 지역일수록 농촌형 유형에 해당하므로 절대적인 사망자 및 사상자 수가 적기 때문인 것으로 판단된다. 자동차 등록대수와 보행자 사고간의 상관계수는 사상자가 0.904, 사망자가 0.847로 상당히 높은 양의 상관관계를 가지는 것으로 나타났다.

KTDB에서 제공하는 전국 지역간 목적통행과 보행자 사망자 및 사상자수 간 상관관계를 비교한 결과, 2010년 기준 총목적통행량과 사상자수의 상관계수는 0.927로 높은 양의 상관관계가 있음을 나타냈다. 이는 차량을 비롯한 전체 통행량이 많은 지역일수록 보행자 사상자가 많아진다는 것을 의미한다. 목적통행 중 관광이나 여가목적의 통행량 역시 보행자 사상자수와 0.899의 높은 양의 상관관계를 보였다.

시설규모와 보행자 사고와의 상관관계를 검토하기 위해 보도연장 및 주차장면적과 관련된 변수와의 상관분석을 수행하였다. 먼저 보도연장과 주차장면적이 많은 지역일수록 보행자 사망자 및 사상자수는 증가하는 것으로 나타났는데, 이는 인구가 많고, 도로연장이 증가할수록 보도연장과 주차장 면적이 증가하기 때문인 것으로 판단된다.

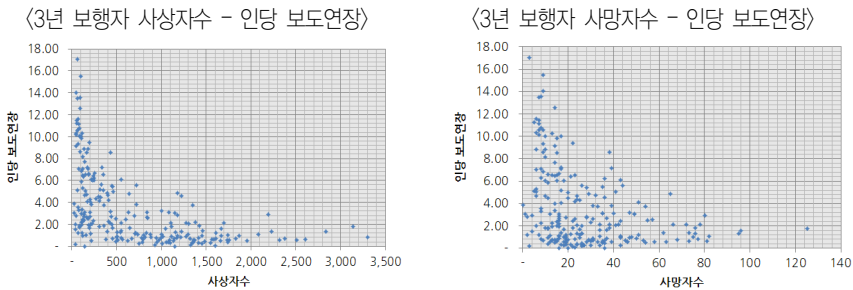
〈표 3-31〉 보도, 주차장 변수와의 상관관계

구분		3년 보행자 사상자수	3년 보행자사망자수
보도연장	Pearson 상관계수	.362 ^{***}	.647 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
주차장면적	Pearson 상관계수	.417 ^{***}	.645 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
인당 보도연장	Pearson 상관계수	-.363 ^{***}	-.535 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
인당 주차장면적	Pearson 상관계수	-.272 ^{***}	-.495 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000

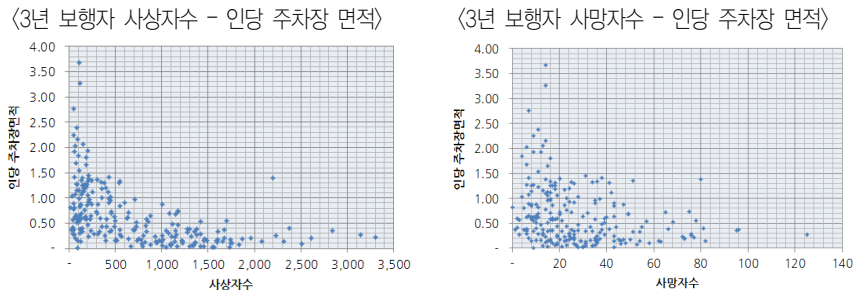
주 : *는 90% 수준에서, **는 95% 수준에서, 그리고 ***는 99% 수준에서 유의함을 의미함.

한편 인당 보도연장과 보행자 사고는 음의 유의한 상관관계를 가지는 것으로 나타났으며, 인당 주차장 면적도 유사한 패턴을 나타내었다. 이는 인당 보도연장이나 인당 주차장 면적이 많은 지역일수록 보행자 사망자수 및 사상자수는 감소하는 경향이 있음을 의미한다.

〈그림 3-10〉 인당 보도연장과 보행자 사고와의 관계



〈그림 3-11〉 인당 주차장 면적과 보행자 사고와의 관계



도로규모별 연장과와의 상관관계를 검토한 결과 총 도로연장과 보행자 사고와의 피어슨 상관관계수는 사망자가 0.635이고 사상자가 0.347로 비교적 양의 상관관계를 나타내는 것으로 나타났다. 반면 인당 총 도로연장과 보행자 사고와의 상관관계를 분석해보면 인당 총 도로연장이 많은 지역일수록 보행자 사망자수와 사상자수는 감소하는 경향이 있는 것으로 나타났다.

〈표 3-32〉 도로규모와의 상관관계

전체시군구대상		3년 보행자 사상자수	3년 보행자 사망자수
총 도로연장	Pearson 상관계수	.347 ^{***}	.635 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
인당 총 도로연장	Pearson 상관계수	-.359 ^{***}	-.524 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000

주 : *는 90% 수준에서, **는 95% 수준에서, 그리고 ***는 99% 수준에서 유의함을 의미함.

토지이용관련 변수와 보행자 사고 간의 관계는 도시지역의 면적이 클수록 사망자 및 사상자수가 증가하는 것으로 나타났다. 특히 주거지역 면적과 상업지역 면적과의 상관관계가 큰 것으로 분석되었다. 3년 보행자 사상자수와 주거지역 면적과의 상관계수는 0.756, 3년 보행자 사망자수와 주거지역 면적과의 계수는 0.839로 나타났으며, 상업지역 면적과 사상자수와의 상관계수는 0.662, 사망자수와의 상관계수는 0.741로 비교적 높은 양의 상관관계를 나타내었다.

〈표 3-33〉 토지이용형태와의 상관관계

구분		3년 보행자 사상자수	3년 보행자 사망자수
도시지역 면적	Pearson 상관계수	.342 ^{***}	.621 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
주거지역 면적	Pearson 상관계수	.756 ^{***}	.839 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
상업지역 면적	Pearson 상관계수	.662 ^{***}	.741 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000
공업지역 면적	Pearson 상관계수	.211 ^{***}	.403 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.001	.000
녹지 면적	Pearson 상관계수	.278 ^{***}	.572 ^{***}
	유의확률 (양쪽)	.000	.000

주 : *는 90% 수준에서, **는 95% 수준에서, 그리고 ***는 99% 수준에서 유의함을 의미함.

대도시형, 중소도시형, 농촌형으로 구분하여 상관관계를 검토한 결과, 대도시, 중소도시, 농촌이 유형별로 다소 차이는 있으나, 인구, 자동차등록대수와 보행자 사고의 상관관계는 공통적으로 상당히 높은 양의 부호를 나타냈으며 통계적으로 유의한 것으로 나타났다. 상세 내용은 <표 3-34>과 같다.

〈표 3-34〉 지역별 특성변수와 보행자사고와의 상관관계

구분		대도시		중소도시		농촌형	
		사상자수	사망자수	사상자수	사망자수	사상자수	사망자수
인구	Pearson 상관계수	.842***	.560***	.917***	.820***	.949***	.860***
	유의확률 (양쪽)	.000	.000	.000	.000	.000	.000
어린이인구	Pearson 상관계수	.741***	.547***	.892***	.810***	.933***	.840***
	유의확률 (양쪽)	.000	.000	.000	.000	.000	.000
고령인구	Pearson 상관계수	.831***	.547***	.893***	.869***	.715***	.694***
	유의확률 (양쪽)	.000	.000	.000	.000	.000	.000
어린이비율	Pearson 상관계수	0.079	.258**	.297**	.267**	.626***	.558***
	유의확률 (양쪽)	.516	.032	.010	.021	.000	.000
고령인구비율	Pearson 상관계수	-.324***	-.313***	-.507***	-.356***	-.597***	-.508***
	유의확률 (양쪽)	.007	.009	.000	.002	.000	.000
자동차등록대수	Pearson 상관계수	.814***	.638***	.907***	.861***	.936***	.879***
	유의확률 (양쪽)	.000	.000	.000	.000	.000	.000
목적통행	Pearson 상관계수	.793***	.612***	.921***	.832***	.928***	.881***
	유의확률 (양쪽)	.000	.000	.000	.000	.000	.000
여기통행	Pearson 상관계수	.770***	.552***	.874***	.751***	.806***	.823***
	유의확률 (양쪽)	.000	.000	.000	.000	.000	.000
인당보도연장	Pearson 상관계수	-.257**	-0.079	-.481***	-.348***	-.315***	-.316***
	유의확률 (양쪽)	.033	.519	.000	.002	.003	.003
인당주차장면적	Pearson 상관계수	-.485***	-.317***	-.402***	-.297**	-.049	.042
	유의확률 (양쪽)	.000	.008	.000	.010	.653	.700
총연장	Pearson 상관계수	.338***	.431***	.572***	.676***	.371***	.321***
	유의확률 (양쪽)	.005	.000	.000	.000	.000	.003
광로연장	Pearson 상관계수	.433***	0.165	.541***	.536***	.113	.315***
	유의확률 (양쪽)	.000	.175	.000	.000	.300	.003
대로연장	Pearson 상관계수	.406***	0.135	.585***	.700***	.090	.197
	유의확률 (양쪽)	.001	.268	.000	.000	.408	.068
중로연장	Pearson 상관계수	0.015	0.12	.452***	.569***	.363***	.331***
	유의확률 (양쪽)	.901	.327	.000	.000	.001	.002
소로연장	Pearson 상관계수	.289**	.438***	.464***	.538***	.278**	.117
	유의확률 (양쪽)	.016	.000	.000	.000	.010	.281
도시지역면적	Pearson 상관계수	-0.204	0.052	.484***	.625***	.808***	.645***
	유의확률 (양쪽)	.093	.672	.000	.000	.000	.000
주거지역면적	Pearson 상관계수	.535***	.512***	.808***	.841***	.732***	.576***
	유의확률 (양쪽)	.000	.000	.000	.000	.000	.000
상업지역면적	Pearson 상관계수	0.109	.320***	.820***	.810***	.431***	.418***
	유의확률 (양쪽)	.372	.007	.000	.000	.000	.000
공업지역면적	Pearson 상관계수	-.111	0.055	.226	.303***	.743***	.689***
	유의확률 (양쪽)	.365	.652	.051	.008	.000	.000
녹지면적	Pearson 상관계수	-0.213	0.066	.424***	.571***	.772***	.618***
	유의확률 (양쪽)	.079	.591	.000	.000	.000	.000

주 : *는 90% 수준에서, **는 95% 수준에서, 그리고 ***는 99% 수준에서 유의함을 의미함.

2. 지역유형별 보행자 사고 특성분석

지역유형에 따른 보행자 사고의 특성을 분석하기 위하여 지역유형을 대도시형(구), 중소도시형(시), 농촌형(군)으로 구분한 다음 지역유형별로 보행자 사고특성에 차이가 있는지를 통계적으로 검증하였다. 2011년을 기준으로 평균 보행자 사고 사상자수는 대도시형의 경우 378명, 중소도시형의 경우 310명, 그리고 농촌형은 46명으로 나타났다. 전체 230개 시·군·구의 평균 보행자 사상자수는 232명이다.

〈표 3-35〉 보행자 사고 사상자수의 기술통계량

구분	개수	평균	표준 편차	표준 오차	평균에 대한 95%신뢰구간		최소값	최대값
					하한값	상한값		
합계	230	231.88	221.53	14.61	203.10	260.66	7.00	1,120.00
대도시형	69	378.06	158.47	19.08	339.99	416.13	62.00	875.00
중소도시형	75	310.43	247.63	28.59	253.45	367.40	7.00	1,120.00
농촌형	86	46.11	32.03	3.45	39.24	52.97	9.00	186.00

지역유형 간 보행자 사고의 특성을 분석하기 위해서 보행자 사고의 특성변수로 사고유형별·도로종류별·도로폭별·도로형태별·연령층별로 구분된 2011년 보행자 사상자수 자료를 적용하였다. 사고유형별·도로종류별·도로폭별·도로형태별·연령층별로 구분된 보행자 사상자수 자료는 사상자수와 유형별 사상자수 비율, 그리고 지역유형별 인구 당 사상자수의 세 가지로 구분하여 최종 변수를 선정하였다.

먼저 지역유형에 따른 보행자 사고특성이 집단 간에 차이가 존재하는지를 통계적으로 검증하기 위하여 분산의 동질성 검정을 실시하였다. 분산의 동질성 검정 결과 대부분의 변수에서 등분산성 가정을 위배하는 경우가 상당수 존재하였다³⁴⁾.

34) 분산의 동질성 검정에서 분산이 동질한 경우에만 분산분석이 가능하다.

따라서 본 연구에서는 모수통계학의 ANOVA에 비유되는 비모수통계학의 Kruskal-Wallis 검증³⁵⁾을 수행하였다. 이때 귀무가설은 ‘지역유형(대도시형, 중소도시형, 농촌형)별 보행자 사고특성은 차이가 나지 않는다’고 설정된다.

가. 지역유형 간 사고유형별 사고특성 분석결과

먼저 지역유형 간 사고유형에 대한 보행자 사고특성 분석결과를 살펴보면 사상자수 변수와 사상자수 비율변수, 그리고 인구 당 사상자수 변수 모두 일부 변수를 제외하고 대부분 유의확률이 0.05이하로 나타났다. 따라서 대부분 변수에서 세 지역유형 간 보행자 사고특성이 동일하다는 귀무가설을 기각할 수 있으며, 유형별로 보행자 사고특성이 다른 지역이 존재한다고 해석할 수 있다. 그러나 차도통행중 보행자 사상자수 비율, 기타 보행자 사상자수 비율, 그리고 인구 당 길가장자리구역통행중 보행자 사상자수 변수는 지역유형별로 사고특성 차이가 존재하지 않는 것으로 나타났다.

〈표 3-36〉 지역유형 간 사고유형별 Kruskal-Wallis 검증결과

구분		카이제곱	자유도	근사유의확률
보행자 사상자수	횡단중	146.935	2	.000
	차도통행중	119.743	2	.000
	길가장자리구역통행중	92.504	2	.000
	보도통행중	138.382	2	.000
	기타	132.316	2	.000
사고유형별 보행자 사상자수 비율	횡단중	30.778	2	.000
	차도통행중	2.836	2	.242
	길가장자리구역통행중	14.087	2	.001
	보도통행중	38.374	2	.000
	기타	0.729	2	.694
천 명당 보행자 사상자수	횡단중	75.866	2	.000
	차도통행중	8.898	2	.012
	길가장자리구역통행중	4.110	2	.128
	보도통행중	64.772	2	.000
	기타	27.975	2	.000

35) Kruskal-Wallis 검증은 세 집단 이상의 집단 분포를 비교하는 방법이다.

대도시형, 중소도시형, 농촌형의 특성을 좀 더 상세하게 검토하기 위하여 대도시형과 중소도시형, 대도시형과 농촌형 그리고 중소도시형과 농촌형의 세 가지로 구분하여 각각 독립 두 표본 검증(Mann-Whitney U 검증)을 수행하였다. 보행자 사상자수 변수의 경우 사고유형과 관계없이 세 지역유형 간에는 통계적으로 유의미하게 평균에 차이가 있는 것으로 나타났다. 또한 모든 사고유형에서 대도시형의 사상자수가 가장 많은 것으로 나타났으며, 중소도시형, 농촌형 순으로 나타났다.

〈표 3-37〉 지역유형 간 사고유형별(차대사람) 보행자사고 특성 분석결과

구분		대도시-중소도시			대도시-농촌			중소도시-농촌			평균		
		U	Z	p	U	Z	p	U	Z	p	대도시형	중소도시형	농촌형
보행자 사상자수	횡단중	1,840.0	-3.0	.003	39.5	-10.5	.000	335.0	-9.8	.000	146.16	129.23	15.73
	차도통행중	1,670.5	-3.7	.000	182.5	-10.0	.000	894.0	-7.9	.000	34.70	25.55	5.07
	길가장자리구역통행중	1,977.5	-2.4	.015	446.5	-9.1	.000	1,200.0	-6.9	.000	29.68	23.64	5.42
	보도통행중	1,636.5	-3.8	.000	109.0	-10.4	.000	530.0	-9.2	.000	21.68	14.76	1.76
	기타	1,872.5	-2.9	.004	100.5	-10.3	.000	597.0	-8.9	.000	137.16	109.05	16.85
사고유형별 보행자 사상자수 비율	횡단중	2,127.5	-1.8	.066	1,763.0	-4.3	.000	1,795.5	-4.8	.000	40.1%	41.9%	34.0%
	차도통행중	2,250.5	-1.3	.178	2,804.5	-0.6	.558	2,789.5	-1.5	.140	9.5%	8.7%	11.8%
	길가장자리구역통행중	2,444.5	-0.6	.567	2,159.5	-2.9	.004	2,217.5	-3.4	.001	8.1%	8.1%	12.8%
	보도통행중	1,946.0	-2.6	.010	1,412.0	-5.6	.000	1,938.0	-4.4	.000	5.7%	5.1%	3.6%
	기타	2,332.0	-1.0	.307	2,953.0	-0.1	.960	3,092.0	-0.5	.652	36.6%	36.2%	37.9%
천 명당 보행자 사상자수	횡단중	2,051.0	-2.1	.032	679.0	-8.2	.000	1,389.0	-6.2	.000	0.487	0.420	0.264
	차도통행중	1,922.0	-2.7	.008	2,254.0	-2.6	.010	3,156.5	-0.2	.816	0.121	0.086	0.090
	길가장자리구역통행중	2,111.5	-1.9	.057	2,881.0	-0.3	.757	2,756.0	-1.6	.112	0.106	0.082	0.100
	보도통행중	1,618.0	-3.9	.000	958.0	-7.3	.000	1,619.0	-5.5	.000	0.071	0.048	0.028
	기타	1,965.0	-2.5	.013	1,528.0	-5.2	.000	2,364.0	-2.9	.004	0.464	0.364	0.289

사상자수 비율변수는 보도통행 중 사상자수 비율이 지역유형 간에 차이가 나는 것으로 분석되었다. 대도시형은 평균 5.7%, 중소도시형은 5.1%, 농촌형은 3.6%가 보도 통행 중 사고가 발생한 것으로 나타나, 대도시형과 중소도시형의 경우 농촌형보다 보도통행 중 사고발생률이 통계적으로 유의미하게 높게 발생하고 있다. 횡단 중 사상자수 비율은 대도시형과 중소도시형 간에는 차이가 없는 반면 대도시형-농촌형, 중소도시형-농촌형 간에는 차이가 있는 것으로 나타났다. 대도시형의 경우 40.1%, 중소도시형은 41.9%로 농촌형의 34.0%에 비해 횡단 중 보행자 사상자수의 비율이 높다. 이와 유사하게 길가장자리구역 통행 중 보행자 사상자수 비율

은 대도시형과 중소도시형은 차이가 없는 반면 대도시형과 농촌형, 그리고 중소도시형과 농촌형은 차이가 발생하고 있다. 즉 농촌형은 전체 보행자 사상자수의 12.8%가 길가장자리구역을 통행하다 사고를 당하였는데, 이는 대도시형과 중소도시형에 포함되는 자치단체에 비해 높은 비중을 차지하고 있음을 의미한다.

한편 인구 당 사고유형별 사상자수는 횡단 중 사상자수 변수가 지역유형별로 차이가 있는 것으로 나타났다. 대도시형의 경우 횡단 중 사상자수가 인구 천 명당 0.487명으로 가장 높았으며, 중소도시형은 0.420명, 그리고 농촌형은 0.264명으로 나타났다. 인구 당 보도통행 중 사상자수 또한 유의미하게 지역유형별로 차이가 있는 것으로 나타났으며, 대도시형의 사상자수가 인구 천 명당 0.071명으로 가장 많았다.

나. 지역유형 간 도로종류별 사고특성 분석결과

Kruskal-Wallis 검증결과 도로종류별로는 모든 변수의 근사유의확률이 0.05보다 작아 세 지역유형 간에 사고특성이 차이가 나는 것으로 분석되었다. 대도시형과 중소도시형, 대도시형과 농촌형, 중소도시형과 농촌형으로 구분하여 Mann-Whitney U 검증을 수행한 결과는 기타유형의 보행자 사상자수와 고속도로의 보행자 사상자수 비율, 그리고 기타유형의 보행자 사상자수 비율변수를 제외하고 모든 보행자 사고 특성변수가 세 지역유형 간에 통계적으로 유의미하게 차이가 나는 것으로 나타났다.

지역유형 간 차이는 대도시형의 경우 특별광역시도에서, 중소도시형의 경우 시도에서, 그리고 농촌형의 경우에는 군도에서 사고가 발생할 가능성이 가장 크며, 특히 농촌형은 군도뿐만 아니라 일반국도에서도 보행자 교통사고가 많이 발생하여 사상자수가 높게 나타나고 있는 특징을 보인다.

〈표 3-38〉 지역유형 간 도로종류별 Kruskal-Wallis 검증결과

구분		카이제곱	자유도	근사유의확률
보행자 사상자수	일반국도사상자	164,895	2	.000
	지방도사상자	148,444	2	.000
	특별광역시도사상자	208,884	2	.000
	시도사상자	202,155	2	.000
	군도사상자	156,026	2	.000
	고속국도사상자	24,448	2	.000
	기타사상자	41,754	2	.000
도로종류별 보행자 사상자수 비율	일반국도사상자	141,217	2	.000
	지방도사상자	135,458	2	.000
	특별광역시도사상자	201,773	2	.000
	시도사상자	201,884	2	.000
	군도사상자	169,031	2	.000
	고속국도사상자	20,082	2	.000
	기타사상자	40,371	2	.000

〈표 3-39〉 지역유형 간 도로종류별 보행자사고 특성 분석결과

구분	대도시-중소도시			대도시-농촌			중소도시-농촌			평균			
	U	Z	p	U	Z	p	U	Z	p	대도시형	중소도시형	농촌형	
보행자 사상자수	일반국도	34.5	-10.9	.000	276.0	-10.3	.000	1,035.5	-7.4	.000	-	38.97	9.65
	지방도	138.0	-10.5	.000	310.5	-10.2	.000	1,426.0	-6.1	.000	-	36.71	7.86
	특별광역시도	-	-11.2	.000	15.0	-11.5	.000	3,037.5	-2.1	.034	373.77	-	6.09
	시도	-	-11.0	.000	2,622.0	-2.9	.004	3.5	-11.5	.000	-	213.20	0.38
	군도	1,449.0	-6.2	.000	172.5	-10.7	.000	559.5	-9.2	.000	-	1.88	17.29
	고속국도	1,647.0	-4.6	.000	2,565.0	-2.1	.040	2,408.5	-3.2	.001	0.17	1.39	0.38
	기타	1,199.0	-5.6	.000	2,720.5	-0.9	.361	1,616.0	-5.5	.000	4.12	18.28	4.44
도로유형별 보행자 사상자수 비율	일반국도	34.5	-10.9	.000	276.0	-10.3	.000	1,991.5	-4.2	.000	0.0%	15.1%	24.5%
	지방도	138.0	-10.5	.000	310.5	-10.2	.000	2,008.0	-4.1	.000	0.0%	11.8%	18.2%
	특별광역시도	-	-11.2	.000	119.0	-11.1	.000	3,037.5	-2.1	.034	98.9%	0.0%	5.6%
	시도	-	-11.0	.000	2,622.0	-2.9	.004	7.5	-11.5	.000	0.0%	64.1%	0.7%
	군도	1,449.0	-6.2	.000	172.5	-10.7	.000	271.0	-10.1	.000	0.0%	0.8%	40.2%
	고속국도	1,616.0	-4.8	.000	2,459.0	-2.6	.010	2,815.5	-1.6	.106	0.0%	0.6%	0.8%
	기타	924.0	-6.7	.000	1,757.0	-4.5	.000	3,172.0	-0.2	.857	1.1%	7.6%	9.9%

다. 지역유형 간 도로폭별 사고특성 분석결과

지역유형 간 도로폭별 사고특성은 3~6m에 해당하는 보행자 사상자수 비율과 인구 당 9m 미만의 생활형도로 보행자 사상자수 변수를 제외하고 근사유의확률이 모두 0.05미만으로 지역유형별로 유의미하게 차이가 나는 것으로 나타났다.

〈표 3-40〉 지역유형 간 도로폭별 Kruskal-Wallis 검증결과

구분		카이제곱	자유도	근사유의확률
보행자 사상자수	3m미만	87.120	2	.000
	6m미만	139.784	2	.000
	9m미만	118.495	2	.000
	13m미만	145.132	2	.000
	20m미만	137.289	2	.000
	20m이상	151.500	2	.000
	기타서비스구역	105.561	2	.000
도로폭별 보행자 사상자수 비율	3m미만	7.054	2	.029
	6m미만	0.690	2	.708
	9m미만	21.013	2	.000
	13m미만	43.440	2	.000
	20m미만	54.970	2	.000
	20m이상	128.411	2	.000
	기타서비스구역	6.387	2	.041
	생활형도로(9m미만)	79.302	2	.000
천 명당 보행자 사상자수	인당 생활형도로사고	2.562	2	.278

Mann-Whitney U 검증 결과는 3m 미만의 사상자수 변수를 제외하고는 대부분 지역유형 간 차이가 유의미한 것으로 분석되었으며 대도시형의 사상자수가 가장 많고 중소도시형, 농촌형 순으로 나타났다. 비율변수의 경우에는 9m미만의 생활형도로 비율변수에서 차이가 발생했으며 농촌형이 81.5%로 가장 높았고, 중소도시형, 대도시형 순으로 나타났다.

〈표 3-41〉 지역유형 간 도로폭별 보행자사고 특성 분석결과

구분		대도시-중소도시			대도시-농촌			중소도시-농촌			평균		
		U	Z	p	U	Z	p	U	Z	p	대도시형	중소도시형	농촌형
보행자 사상자수	3m미만	2,535.0	-0.2	.834	663.0	-8.3	.000	976.5	-7.6	.000	40.70	49.64	8.63
	6m미만	1,951.0	-2.5	.011	59.0	-10.5	.000	449.0	-9.4	.000	114.64	99.59	15.47
	9m미만	1,852.0	-2.9	.003	238.5	-9.8	.000	778.0	-8.3	.000	68.17	55.36	12.83
	13m미만	1,765.5	-3.3	.001	50.0	-10.5	.000	391.5	-9.6	.000	45.13	35.47	3.02
	20m미만	1,757.5	-3.3	.001	116.0	-10.4	.000	510.5	-9.3	.000	48.26	35.29	3.02
	20m이상	1,190.0	-5.6	.000	94.0	-10.8	.000	505.5	-9.6	.000	42.26	18.32	0.73
	기타서비스구역	2,416.5	-0.7	.494	444.0	-9.1	.000	758.0	-8.4	.000	18.90	16.76	2.41
도로폭별 보행자 사상자수 비율	3m미만	1,917.5	-2.7	.007	2,773.5	-0.7	.486	2,642.5	-2.0	.048	11.3%	15.2%	15.8%
	6m미만	2,350.0	-0.9	.342	2,822.5	-0.5	.603	3,203.0	-0.1	.941	31.4%	32.7%	34.7%
	9m미만	2,587.5	-	1.000	1,874.0	-3.9	.000	2,080.0	-3.9	.000	17.9%	18.6%	31.1%
	13m미만	2,055.5	-2.1	.033	1,311.5	-6.0	.000	1,782.0	-4.9	.000	12.1%	11.3%	6.5%
	20m미만	2,225.0	-1.4	.147	1,124.5	-6.7	.000	1,511.0	-5.9	.000	12.4%	11.2%	5.6%
	20m이상	1,132.0	-5.8	.000	279.0	-10.1	.000	890.0	-8.2	.000	10.3%	5.1%	1.1%
	기타서비스구역	2,183.5	-1.6	.106	2,602.0	-1.3	.187	2,548.5	-2.3	.021	4.7%	5.8%	5.4%
생활형도로비율	1,827.5	-3.0	.002	703.0	-8.2	.000	1,328.0	-6.4	.000	60.6%	66.5%	81.5%	
천 명당 사상자수	생활형도로사고	2,574.0	-0.1	.957	2,567.0	-1.4	.150	2,845.0	-1.3	.198	0.782	0.686	0.646

라. 지역유형 간 도로형태별 사고특성 분석결과

Kruskal-Wallis 검증 결과 도로형태별 사고특성은 단일로 중 터널 안에서 발생하는 보행자 사상자수를 제외하고 세 지역의 사고특성이 동일하지 않았다. 독립 두 집단 비교 결과는 횡단보도 사상자수는 지역유형 간에 차이가 유의미하고, 이는 대도시형이 가장 많았다. 또한 천 명당 단일로 사상자수의 경우에는 지역유형 간에 사고특성이 상이한 것으로 나타났으며, 이는 대도시형이 천 명당 0.944명으로 가장 많이 발생하는 것으로 분석되었다.

〈표 3-42〉 지역유형 간 도로형태별 Kruskal-Wallis 검증결과

구분		카이제곱	자유도	근사유의확률	
보행자 사상자수	단일로	횡단보도상	155,065	2	.000
		횡단보도부근	143,929	2	.000
		터널안	5.321	2	.070
		교량위	14,302	2	.001
		기타단일로	141,104	2	.000
	단일로합		147,989	2	.000
	교차로	교차로내사상	133,400	2	.000
		교차로부근사상	141,089	2	.000
	교차로합		142,370	2	.000
	기타불명사상		106,812	2	.000
도로형태별 사상자수 비율	단일로비율	27,259	2	.000	
천 명당 보행자 사상자수	단일로	62,308	2	.000	
	교차로	40,670	2	.000	

〈표 3-43〉 지역유형 간 도로형태별 보행자사고 특성 분석결과

구분		대도시-중소도시			대도시-농촌			중소도시-농촌			평균				
		U	Z	p	U	Z	p	U	Z	p	대 도시형	중소 도시형	농촌형		
보행자 사상자수	보 도 단	횡단보도상	1,609.0	-3.9	.000	13.5	-10.7	.000	251.5	-10.1	.000	65.41	47.40	3.42	
		횡단보도부근	1,305.5	-5.1	.000	44.5	-10.7	.000	655.0	-8.9	.000	15.23	8.41	0.84	
		터널안	2,458.5	-0.9	.344	2,812.5	-1.4	.170	2,903.0	-2.3	.021	0.09	0.17	0.03	
		교량위	2,363.5	-1.0	.335	2,080.0	-3.6	.000	2,509.5	-2.8	.005	1.00	0.81	0.37	
		기타단일로	1,710.0	-3.5	.000	66.5	-10.4	.000	476.0	-9.3	.000	194.25	150.57	27.02	
	단일로합		1,629.0	-3.8	.000	35.0	-10.6	.000	378.5	-9.6	.000	275.97	207.37	31.69	
	교차 로	교차로내	2,315.0	-1.1	.276	169.0	-10.1	.000	405.0	-9.6	.000	35.28	37.93	5.42	
		교차로부근	2,291.5	-1.2	.236	94.0	-10.4	.000	321.5	-9.8	.000	47.61	48.25	6.20	
		교차로합		2,256.0	-1.3	.185	90.0	-10.4	.000	300.5	-9.9	.000	82.88	86.19	11.62
		기타불명		2,369.5	-0.9	.383	429.0	-9.2	.000	746.0	-8.4	.000	19.20	16.87	2.80
사상자수 비율	단일로 비율	1,187.0	-5.6	.000	2,539.5	-1.5	.124	2,337.5	-3.0	.003	72.9%	65.6%	69.5%		
천인당 사상자수	인당 단일로사고	1,502.0	-4.3	.000	825.0	-7.7	.000	2,090.0	-3.8	.000	0.944	0.678	0.551		
	인당 교차로사고	2,312.0	-1.1	.271	1,618.0	-4.9	.000	1,499.0	-5.8	.000	0.274	0.289	0.187		

마. 지역유형 간 연령층별 사고특성 분석결과

연령층과 관련된 보행자 사고특성은 보행자 사상자수와 사상자수 비율, 그리고 사상자수 등 모든 특성이 유형 간에 동일하지 않았다.

〈표 3-44〉 지역유형 간 연령층별 Kruskal-Wallis 검증결과

구분		카이제곱	자유도	근사유의확률
보행자 사상자수	14세이하	140,572	2	.000
	15-24세	148,429	2	.000
	25-34세	149,719	2	.000
	35-44세	143,930	2	.000
	45-54세	146,518	2	.000
	55-64세	147,139	2	.000
	65세이상	127,281	2	.000
연령층별 보행자 사상자수 비율	14세이하	22,815	2	.000
	15-24세	63,897	2	.000
	25-34세	95,272	2	.000
	35-44세	19,242	2	.000
	45-54세	19,442	2	.000
	55-64세	15,897	2	.000
	65세이상	105,983	2	.000
천 명당 사상자수	어린이 인당 어린이사고	7,467	2	.024
	고령자 인당 고령자사고	68,311	2	.000

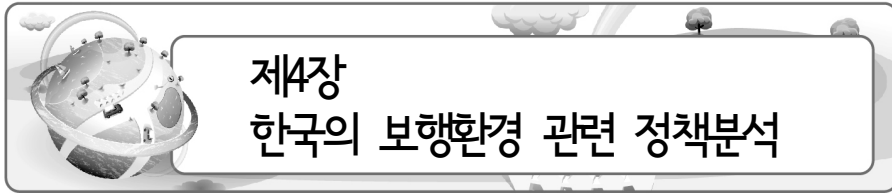
Mann-Whitney U 검증결과는 사상자수 변수의 경우 14세 이하 어린이 보행자 사상자수와 65세이상 고령보행자 사상자수를 제외하고는 모든 연령대에서 지역 간 차이가 존재했다. 14세 이하 어린이 보행자 사상자수의 경우 대도시형과 중소도시형 간에 차이가 유의미하지 않은 것으로 나타났으며, 도시형과 농촌형간 차이는 유의미한 차이가 있는 것으로 나타났다. 대도시형이 48.87명, 중소도시형이 50.69명으로 유의미하게 농촌형보다 보행자 사상자수가 많았다. 65세 이상 고령자 사상자수의 경우에도 대도시형과 중소도시형 간에 차이가 없는 것으로 나타났

데, 이는 대도시형의 경우 56.77명, 중소도시형의 경우 52.40명으로 농촌형 13.57명보다 통계적으로 높게 나타났다.

사상자수 비율변수는 14세 이하 어린이 사상자수 비율이 대도시형과 농촌형간 차이가 유의미하지 않았으며, 중소도시형이 17.1%로 가장 높은 비중을 차지하고 있었다. 65세 이상 고령 보행자 사상자수 비율의 경우에는 세 지역유형 간 차이가 존재하는 것으로 분석되었으며, 농촌형이 전체 사상자수의 31.4%로 가장 높은 발생률을 가지고 있었다. 다음으로는 중소도시형이 19.2%, 대도시형이 15.4%순으로 나타났다. 즉 농촌형의 고령 보행자 사상자수의 비율이 타 지역유형에 비하여 통계적으로 유의미하게 상대적으로 높은 수준이다.

〈표 3-45〉 지역유형간 연령층별 보행자사고 특성 분석결과

구분	대도시-중소도시			대도시-농촌			중소도시-농촌			평균			
	U	Z	p	U	Z	p	U	Z	p	대도시형	중소도시형	농촌형	
보행자 사상자수	14세이하	2,363.5	-0.9	.370	128.0	-10.2	.000	288.5	-10.0	.000	48.87	50.69	6.94
	15-24세	1,808.0	-3.1	.002	46.0	-10.5	.000	304.5	-9.9	.000	54.06	43.52	3.95
	25-34세	1,523.5	-4.3	.000	27.0	-10.6	.000	391.5	-9.6	.000	52.38	34.25	2.95
	35-44세	1,817.5	-3.1	.002	52.0	-10.5	.000	398.0	-9.6	.000	49.93	40.21	5.03
	45-54세	1,715.0	-3.5	.000	34.5	-10.6	.000	388.0	-9.6	.000	66.39	52.13	7.09
	55-64세	1,601.0	-3.9	.000	52.5	-10.5	.000	387.5	-9.6	.000	49.67	37.21	6.56
	65세이상	2,124.5	-1.9	.064	227.0	-9.9	.000	504.5	-9.2	.000	56.77	52.40	13.57
연령층별 보행자 사상자수 비율	14세이하	1,355.0	-4.9	.000	2,610.5	-1.3	.199	2,320.0	-3.1	.002	13.2%	17.1%	15.0%
	15-24세	2,121.0	-1.9	.062	948.5	-7.3	.000	1,424.0	-6.1	.000	14.0%	12.8%	7.9%
	25-34세	1,337.0	-5.0	.000	437.0	-9.1	.000	1,491.5	-5.9	.000	13.3%	9.6%	5.5%
	35-44세	2,571.5	-0.1	.949	1,898.0	-3.8	.000	2,152.5	-3.6	.000	13.0%	12.7%	10.3%
	45-54세	2,025.0	-2.2	.024	1,843.0	-4.0	.000	2,404.5	-2.8	.005	17.7%	16.3%	14.8%
	55-64세	1,930.0	-2.6	.009	2,459.5	-1.8	.068	2,139.0	-3.7	.000	13.4%	12.2%	15.0%
	65세이상	1,626.5	-3.8	.000	384.0	-9.3	.000	1,020.0	-7.5	.000	15.4%	19.2%	31.4%
천 명당 사상자수	어린이인당 어린이사고	2,511.0	-0.3	.760	2,213.0	-2.7	.007	2,668.0	-1.9	.059	1,118	1,113	1,005
	고령자인당 고령자사고	2,233.0	-1.4	.156	836.0	-7.7	.000	1,384.0	-6.2	.000	1,805	1,602	1,087



제1절 중앙정부의 관련 제도 및 시책 분석

1. 중앙정부의 관련 제도 분석

먼저 우리나라의 보행권 보장 및 안전한 보행환경 조성과 관련되는 최상위 법률은 2012년 2월 22일에 제정·공포되어 2012년 8월 23일부터 시행되고 있는 ‘보행 안전 및 편의증진에 관한 법률(약칭 보행법)’이다. 보행법은 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상시킴으로써 공공의 복리 증진에 이바지함을 목적으로 제정되었으며, 안전행정부에서 주관하고 있다.

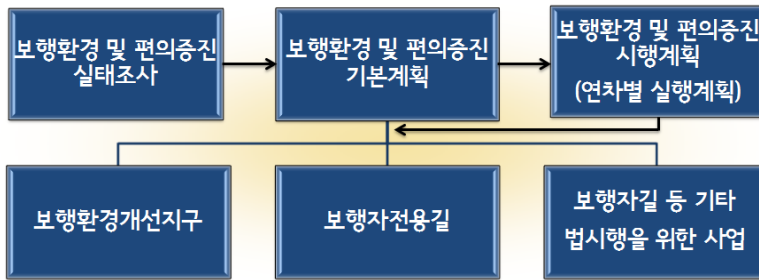
국가와 지방자치단체는 이 법률에서 정하는 바에 따라서 보행자가 쾌적한 보행 환경에서 안전하고 편리하게 보행자길을 통행할 수 있도록 정책을 수립해야 한다. 이를 위해 지방자치단체장³⁶⁾은 보행안전 및 편의증진에 관한 실태를 조사하여 5년마다 기본계획을 수립³⁷⁾하고, 연차별 실행계획을 수립하여야 한다. 보행자 통행량이 많거나, 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람 등 교통약자의 통행 빈도가 높거나, 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역인 경우

36) 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수가 보행안전 및 편의증진에 관한 실태조사 및 기본계획을 수립하여야 하며, 광역시의 관할구역에 있는 군의 군수는 제외된다.

37) 지속가능교통물류발전법에 따른 보행교통 개선계획, 교통약자의 이동편의증진법에 따른 지방교통약자 이동편의증진계획, 교통안전법에 따른 지역교통안전기본계획, 도로법에 따른 도로정비기본계획, 그리고 대중교통 육성 및 이용촉진에 관한 법률에 따른 지방대중교통계획이 수립되어 있는 경우 기본계획이 수립된 것으로 본다.

지방자치단체장은 보행환경개선지구³⁸⁾를 지정하여 보행환경개선사업을 시행·관리할 수 있으며, 보행환경개선지구를 시행할 때에는 그 성과를 평가해야 한다. 특히, 생태·문화탐방 등 해당지역의 지리적·문화적 체험기회를 제공하는 등 특별히 필요하다고 인정될 때 지방자치단체장은 보행자전용길을 지정할 수 있다. 또한 도시교통정비 촉진법에 따른 교통영향분석·개선대책을 제출하지 않는 규모의 도시개발사업이나 주거환경정비사업 및 기타 도시계획시설사업³⁹⁾ 등을 시행할 때에는 보행환경 증진방안을 마련해야 하며, 공공시설물 등⁴⁰⁾을 통합·설치할 필요가 있을 시에는 보행장애를 최소화하기 위해 지자체별 통합설치위원회를 구성하여 운영할 수 있다고 명시하고 있다.

〈그림 4-1〉 보행안전 및 편의증진에 관한 법률(안전행정부)의 주요내용



국토교통부 소관의 교통약자의 이동편의증진법은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회 참여와 복지 증진에 이바지하기 위하여 제정되었으며, 교통약자의 ‘이동권’(제3조)을

38) 보행환경개선지구는 도로교통법 상 지정되는 어린이 보호구역과 노인 보호구역 및 장애인 보호구역, 그리고 교통약자의 이동편의증진법상 지정되는 보행우선구역을 포함하여 지정할 수 있다.

39) 보행환경 증진방안을 제출해야 하는 사업은 도시개발법, 도시 및 주거환경정비법, 국토의 계획 및 이용에 관한 법률, 주택법, 택지개발촉진법 및 관광진흥법과 온천법에 따라 시행되는 도시 개발, 도로 건설 및 관광단지 개발사업을 포함한다.

40) 도로표지판, 가로등, 가드레일, 도로반사경, 전신주, 교통신호등, 교통표지판, 영상정보처리기기, 그리고 장애인 안전시설인 점자블록과 장애인용 음향안내시설 등을 말한다.

인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리'라고 명시하고 있다. 교통약자의 이동권을 보장하기 위하여 국토교통부장관은 실태조사 및 교통약자 이동편의 증진계획을 5년 단위로 수립(제6조)하고, 지방자치단체장은 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립(제7조)하며, 도지사는 교통약자 이동편의 증진 지원계획(제7조의2)을, 시장이나 군수는 지방교통약자 이동편의 증진계획에 대한 연차별 시행계획을 수립(제8조)하여야 한다. 또한 이 법에서는 이동편의시설 설치기준을 제시하고, 보행 우선구역 지정·조치 및 보행안전시설물 설치를 함께 규정하고 있다.

기후 변화, 에너지 위기 및 환경보호 요구 등 현재 세대와 미래 세대를 위한 교통물류의 지속가능 발전기반을 조성하기 위하여 제정된 지속가능 교통물류 발전법은 자동차 통행량과 온실가스 배출량을 감축하기 위하여 보행교통을 포함하는 비동력·무탄소 교통수단을 활성화하기 위한 시책을 수립하도록 명시하고 있다. 국토교통부장관은 5년 단위의 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획(제31조)을 수립하고, 매년 연도별 시행계획을 수립(제32조)하며, 국토교통부장관과 시장 및 군수는 지역별 보행교통 실태조사(제37조)와 보행교통 개선계획(제38조)을 수립하도록 한다. 또한 시장과 군수는 관할지역의 보행교통을 개선하기 위하여 교통관련 전문가, 관련된 법인·단체의 구성원 및 시민 등을 보행교통 지킴이로 위촉할 수 있으며, 국가는 보행교통 개선의 중요성에 대한 범국민적인 의식을 고취하기 위하여 보행자의 날을 정하여 필요한 행사를 할 수 있다고 규정하고 있다.

이 밖에 보도나 보행자전용도로의 정의, 보행자의 통행방법 및 보행자의 안전과 편의를 규정하고 있는 법률은 경찰청에서 소관하고 있는 '도로교통법', 국토교통부에서 소관하고 있는 '교통안전법', 그리고 안전행정부에서 소관하고 있는 '자전거 이용 활성화에 관한 법률'이 있다. 국토교통부 소관의 '대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률'에서는 별도로 보행과 관련한 규정을 명시하고 있지는 않지만 대중교통을 활성화하는 도시공간구조를 창출하기 위하여 이 법률에 따라서 대중교통을 연계하는 교통수단으로 보행수단을 포함시켜 사업화하고 있다.

도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안전하고

원활한 교통을 확보하기 위하여 제정된 도로교통법에는 보행자의 통행방법(제8조)과 보행자에 대한 보호(제27조) 및 어린이 등에 대한 보호(제11조), 그리고 도로의 횡단(제10조) 및 보행자 전용도로 설치(제28조)와 관련되는 내용이 포함되어 있다. 도로교통법 상 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 하며, 어린이의 보호자는 교통이 빈번한 도로에서 어린이를 놀게 하여서는 안된다. 보행자는 모든 차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하여서는 안되며, 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로에서는 가장 짧은 거리로 횡단하여야 한다. 더욱이 도로교통법 시행규칙 제11조에 따르면 횡단보도는 육교·지하도 및 다른 횡단보도로부터 200미터 이내에는 설치하지 않는 것으로 규정하고 있어 우리나라의 도로교통법은 기본적으로 보행자가 아닌 자동차 위주로 법률이 마련되어 있다.

한편 교통안전법에서는 제8조에 보행자의 의무를 규정하고 있는데, 보행자가 차량에 위해를 줄 수 있는 상황이 거의 없음에도 불구하고 보행자는 안전을 위하여 도로를 통행함에 있어서 법령을 준수하여야 하고, 육상교통에 위협과 피해를 주지 아니하도록 노력하여야 한다고 명시하고 있다. 오히려 차량과 비교하면 절대적인 교통약자에 해당하는 보행자의 안전성을 담보하기 위한 차량 운전자의 의무 규정이 강화될 필요성이 있다.

도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙에서는 도로를 사용 및 형태별로 일반도로, 자동차전용도로, 보행자전용도로, 보행자 우선도로, 자전거 전용도로, 고가도로 및 지하도로로 구분하고, 폭 10미터 미만의 소로에서 보행자와 차량이 혼합하여 이용할 때 보행자의 안전과 편의를 우선하도록 규정하고 있으며, 자전거 이용 활성화에 관한 법률에서도 자전거보행자겸용도로를 규정하고 안전을 위한 설치기준을 자전거이용시설의 구조·시설기준에 관한 규칙에서 명시하고 있다.

〈표 4-1〉 보행환경 및 보행자 안전 관련 법률 현황

법률	주요내용	주무부처
보행 안전 및 편의 증진에 관한 법률	<ul style="list-style-type: none"> - (목적) 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상시킴으로써 공공의 복리 증진에 이바지함 - (정의) 보행자길이란 보행자의 통행을 위한 장소로서 보도, 길가장자리구역, 횡단 보도와 지하보도, 육교, 그 밖의 도로횡단시설, 공원구역 및 도시공원, 향만친수 시설 안에서 보행자의 통행에 제공되는 장소, 그 밖에 골목길 등 불특정 다수의 통행자 통로를 말함 - 보행안전 및 편의증진에 관한 실태조사와 기본계획 및 연차별 실행계획 수립, 보행안전문화 활성화 시책 추진(다만, 지속가능교통물류발전법에 따른 보행교통 개선계획, 교통약자의 이동편의증진법에 따른 지방교통약자이동편의증진계획 등이 기수립되어 있으면 수립된 것으로 봄) - 집중정비가 필요한 구역은 보행안전개선지구로 지정하여 보행환경개선사업 시행·관리·평가 - 보행자의 걷고 싶은 욕구를 충족시키고 생태·문화탐방, 체험, 건강증진 등을 위한 보행자 전용길 지정 및 조성 - 도시개발사업이나 주거환경정비사업 및 기타 도시계획시설사업 등을 시행할 때에는 보행환경을 검토하여 보행환경 증진방안을 마련 - 보행자 통행 우선 및 공사 중 보행자 안전대책 의무화 	안전행정부
교통약자 이동편의 증진법	<ul style="list-style-type: none"> - (목적) 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회 참여와 복지 증진에 이바지함 - (정의) 이동권이란 교통약자가 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 말함 - 지방 교통약자 이동편의 증진계획을 매 5년 단위로 수립하고, 연차별 실행계획을 수립·시행함 - 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 보행우선구역 지정 <ol style="list-style-type: none"> ① 보행우선구역 안에는 속도저감시설, 횡단시설, 교통안내시설, 교통신호기 등을 설치 ② 보행우선구역 안에는 보행에 장애를 초래하는 불법시설물을 정비 	국토교통부
지속가능교통물류 발전법	<ul style="list-style-type: none"> - (목적) 기후 변화, 에너지 위기 및 환경보호 요구 등 교통물류 여건 변화에 대응하는 지속가능 교통물류정책의 기본방향과 그 수립 및 추진 등에 관한 사항을 규정함으로써 현재 세대와 미래 세대를 위한 교통물류의 지속가능 발전기반을 조성하고 국민경제의 발전과 국민의 복리향상에 이바지함 - 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획의 수립 및 비동력·무탄소 교통문화의 확산 - 자동차 통행량과 온실가스 배출량을 감축하기 위해서 보행교통을 활성화하기 위한 시책을 수립하여 추진 - 보행교통실태조사를 매 5년마다 시행하고, 지역별로 보행교통 개선지표 수립 - 보행교통 개선의 기본방향과 수송분담 목표, 보행교통 분석과 전망 및 그 밖에 보행교통 개선을 위하여 필요한 사항 등의 내용을 담고 있는 보행교통 개선계획 수립 - 보행교통 개선의 중요성을 고취하기 위하여 보행자의 날 지정 	국토교통부

법률	주요내용	주무부처
도로교통법	<ul style="list-style-type: none"> - (목적) 도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보함 - (정의) 보도란 연석선, 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 경계를 표시하여 보행자가 통행할 수 있도록 한 도로의 부분을 말함 - 보행자는 ① 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 하고, ② 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로에서는 차마와 마주보는 방향의 길가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 하며, ③ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙으로 함 - 어린이의 보호자는 교통이 빈번한 도로에서 어린이를 놀게 하여서는 아니된다고 규정 - 도로교통법 시행규칙 상 횡단보도는 육교·지하도 및 다른 횡단보도로부터 200미터 이내에 설치하지 않는다고 규정 - 보행자전용도로 설치, 어린이 보호구역, 노인보호구역 지정, 관리 규정 	경찰청
교통안전법	<ul style="list-style-type: none"> - (목적) 교통안전에 관한 국가 또는 지방자치단체의 의무·추진체계 및 시책 등을 규정하고 이를 종합적·계획적으로 추진함으로써 교통안전 증진에 이바지함 - 보행자는 안전을 위하여 도로를 통행함에 있어서 법령을 준수하여야 하고, 육상 교통에 위험과 피해를 주지 아니하도록 노력하여야 한다고 규정 	국토교통부
자전거이용활성화에 관한 법률	<ul style="list-style-type: none"> - (목적) 자전거이용자의 안전과 편의를 도모하고 자전거이용의 활성화에 기여함 - (정의) 자전거도로를 자전거전용도로, 자전거보행자겸용도로, 자전거전용차로로 구분 - 자전거보행자겸용도로 : 자전거외에 보행자도 통행할 수 있도록 분리대·연석 기타 이와 유사한 시설물에 의하여 차도와 구분하거나 별도로 설치된 자전거도로 	안전행정부
도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙	<ul style="list-style-type: none"> - (정의) 도로는 사용 및 형태별로 일반도로, 자동차전용도로, 보행자전용도로, 보행자 우선도로, 자전거 전용도로, 고가도로 및 지하도로로 구분 ① 보행자전용도로 : 폭 1.5미터 이상의 도로로서 보행자의 안전하고 편리한 통행을 위하여 설치하는 도로 ② 보행자우선도로 : 폭 10미터 미만의 도로로서 보행자와 차량이 혼합하여 이용하되 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 고려하여 설치하는 도로 - 보행자 전용도로와 보행자 우선도로의 결정기준과 구조 및 설치기준 명시 	국토교통부

2. 중앙정부의 관련 시책 분석

보행자의 안전한 보행환경을 조성하기 위한 중앙정부의 관련 시책들은 앞서 살펴본 관련 법률에 의거하여 추진되고 있기는 하지만 사실상 2008년 10월에 ‘교통사고 사상자 절반 줄이기 프로젝트’가 (구)국무조정실 주관의 100대 국정과제로 선정되면서부터 본격적으로 추진되고 있다고 할 수 있다⁴¹⁾.

〈표 4-2〉 부처별 교통안전 관련 업무내용

법률	법률
국토교통부	<ul style="list-style-type: none"> - 교통안전정책 총괄·조정 - 교통안전법 제정·운용, 교통안전정책심의위원회 구성·운영 - 교통안전기본계획 및 교통안전시행계획 수립·조정·추진·평가 - 교통수단의 안전도 향상 및 교통시설의 안전성 확보 - 소관업무관련 교통안전 교육 및 홍보, 지도 및 단속 - 운수업체의 안전관리 및 사고조사, 자동차 보험제도 정비
안전행정부	<ul style="list-style-type: none"> - 교통안전시설 확충 등 교통안전인프라 구축 - 안전한 보행환경 조성 - 지방도로의 안전성 확보 - 소관업무관련 교통안전 교육 및 홍보
경찰청	<ul style="list-style-type: none"> - 교통법규 위반자 지도·단속, 교통사고 조사(자동차 부문) - 교통안전 교육·홍보 및 체험교육장 건립·운영 - 도로시설의 안전성 확보 및 교통안전시설 정비
기획재정부	<ul style="list-style-type: none"> - 교통사고 예방을 위한 보험제도 개선
교육부	<ul style="list-style-type: none"> - 어린이 교통안전교육 및 교통안전지킴이 운영 - 교통안전제도 활동 강화
법무부	<ul style="list-style-type: none"> - 기초질서 확립을 위한 제도정비
문화체육관광부	<ul style="list-style-type: none"> - 온·오프라인 홍보매체 활용 홍보활동

41) 2008년 이명박 정부가 출범하면서 (구)국무조정실 주관으로 범정부 차원에서 교통안전법에 의거 교통안전 종합대책 및 5년 단위의 교통안전기본계획을 수립하여 교통사고 절감 및 교통안전 개선대책을 강력하게 추진해오고 있다.

현재 보행자 사고 감소 및 교통체계 전체에서 발생하는 교통안전문제를 해결하기 위하여 국토교통부를 비롯하여 안전행정부와 경찰청, 교육부, 기획재정부, 문화체육관광부 등 다양한 부처 및 기타 지정 행정기관이 소관분야의 교통안전업무를 담당하고 있다. 국토교통부는 교통안전정책을 총괄·조정하는 기능을 하며, 안전행 정부는 지방도로의 안전성 및 보행환경 조성을 경찰청은 도로안전시설 정비 및 교통법규 위반자 지도·단속·홍보를 그리고 교육부는 어린이 교통안전교육을 담당한다.

〈표 4-3〉 부처별 보행환경 개선 관련 시책

부처	사업내용	추진 방식	재원	비고	
안전행정부	안전한 보행환경 조성사업	- 보도설치, 단절보도 연결, 노면 평탄화, 보도 불법시설 정비 등 - 농촌지역은 농기계·가축·자전거가 함께 다니는 전용도로 설치	국고 보조	광특 회계	2009~ 2012
	보행환경 개선지구 시범사업	- 보행자시설 설치, 보행공간 확보, 보행경관 조성, 방법시설 설치	국고 보조	광특 회계	2013~
	어린이 보호구역 개선사업	- 어린이보호구역 내 과속방지시설, 방호울타리 등 교통안전시설 설치	국고 보조	광특 회계	
국토교통부	보행우선구역 시범사업	- 교통사고 위험이 크거나 보행여건이 열악한 주거·상업지 주변 도로 등을 정비	국고 보조	교특 회계	2007~ 2011
	교통약자보행편의 구역 조성사업	- 교통사고 위험지역 또는 보행이 열악한 지역을 정비하여 보행환경 개선	국고 보조	교특 회계	
	대중교통전용지구 시범조성사업	- 도로다이어트, 보도확충 등으로 대중교통·자전거·보행중심의 도시공간구조 창출	국고 보조	광특 회계	
	국도 상 보도설치사업	- 국토교통부 관할 일반국도에 보도신설	전액 국고	교특 회계	

지정 행정기관별 도로교통 안전업무 중에서 고속국도를 제외한 국도 이하의 도로교통안전 개선사업⁴²⁾은 <표 4-3>에서 보는 바와 같이 주로 안전행정부와 국

42) 안전행정부에서 추진하는 도로교통안전 개선사업은 교통사고 잦은 곳 개선사업과 위험도로 구조개선사업, 어린이보호구역 개선사업 및 안전한 보행환경 조성사업의 4개 사업으로 구성되며, 국토교통부에서 추진하는 사업은 사고 잦은 곳 개선사업과 위험도로 개량사업, 국도상 보도설치사업 및 차량방호울타리 설치사업의 4개 사업으로 구성된다.

토교통부에서 담당하고 있다⁴³⁾. 안전행정부의 보행환경개선과 관련되는 사업은 안전한 보행환경 조성사업과 어린이보호구역 개선사업을 들 수 있으며, 국토교통부의 경우 보행우선구역 시범사업과 교통약자보행편의구역 조성사업, 대중교통전용지구 시범조성사업 및 국도 상 보도설치사업을 들 수 있다.

가. 안전행정부의 관련 시책 분석

안전행정부의 보행관련 시책인 안전한 보행환경 조성사업과 어린이보호구역 개선사업은 광역지역발전특별회계(이하 광특회계)에 의해 편성되는 사업이다. 안전한 보행환경 조성사업은 법적 근거 없이 추진되다가 2012년 보행법 시행에 따라서 2013년부터는 ‘보행환경 개선지구’로 명칭과 추진방식을 변경하여 시범사업 형태로 추진하고 있다. 재원은 보행환경 조성사업과 마찬가지로 광특회계 광역발전계정에서 조달된다.

먼저 안전한 보행환경 조성사업은 OECD 국가 중 보행자 교통사고 사망률이 가장 높은 후진국형 보행환경을 안전하게 개선함으로써 교통사고를 선진국 수준으로 낮추기 위해서 2009년부터 추진해온 사업으로 2013년 종료될 예정이다⁴⁴⁾. 2013년에 한해 보행환경 조성사업과 보행환경 개선지구 시범사업이 동시에 추진되나, 2014년부터는 시범사업으로만 예산이 지원되는 것이다. 보행환경 조성사업은 크게 보행자가 안전하고 쾌적하게 다닐 수 있는 보행공간을 조성하는 사업과 농촌지역의 경우 기존도로의 노면을 확장하여 보행자와 농기계·가축·자전거 등이 함께 다니는 전용도로를 설치하는 사업으로 구분된다. 세부적으로는 보행자 도로가 없는 곳은 보도를 설치하고, 보도 폭이 좁거나 장애물 등으로 통행이 불편하고 위험한 곳은 편리하게 개선하며, 장애인·어린이·노인 등 교통안전 취약계층은

43) 도로법상 도로는 고속국도, 일반국도, 특별광역시도, 지방도, 시도, 군도, 구도로 구분되는데, 도로위계상 고속국도와 일반국도(국대도 포함), 읍·면·리 지역의 국도와 지방도는 국토교통부가 관할하고 있는 반면 이를 제외한 지방도 이하의 도로 및 시의 국도는 지자체가 관할하고 있어 행정안전부가 담당하고 있다. 이에 관할하고 있는 도로위계에 따라서 국토교통부는 고속국도와 일반국도를 대상으로 교통안전 개선사업을 추진하고 있는 반면 안전행 정부는 국토교통부 관할의 국도를 제외한 지방도 이하의 지방관리도로를 대상으로 사업을 추진하고 있다.

44) 안전한 보행환경 조성사업은 2009년~2012년간 총 191개소에 4,565억원이 투자되었다.

물론 모든 보행자가 안전하게 다닐 수 있도록 노면 평탄성을 확보하는 사업을 주로 추진하였다. 대중교통, 학교, 공원 등을 쾌적하고 안전하게 걸어서 접근할 수 있도록 하는 녹색교통 활성화 사업도 포함되어 있다.

한편 안전행정부(2013)의 보행업무편람에 따르면, 보행환경 개선지구는 자동차 통행 억제, 교통약자 배려, 보행위험요소 제거, 지구특성별 환경 및 경관조성을 통해 보행자 중심의 안전하고 쾌적한 보행공간을 조성하기 위해서 지정된다. 보행권을 확보하기 위해서 기본적으로 보행개선지구에서는 안전성, 이동의 편리성, 접근성, 편의성, 쾌적성, 장소성이 기본목표로 설정되어 있다.

〈표 4-4〉 안전행정부 보행환경 개선지구의 기본목표와 개념

기본목표	개념
안전성	보행자가 보행공간에서 교통사고, 범죄 발생 등 위험으로부터 생명과 신체의 안전을 보호 받으며 걸을 수 있는 정도
편리성	보행자가 보행공간에서 이동 시 보행 장애 요소로부터 방해를 받지 않고 편리함을 느끼는 정도
접근성	보행자가 보행동선 및 연결정도에 따라 목적지까지 도달하는데 느끼는 거리의 체감정도
편의성	보행자가 보행공간을 이용함에 있어 편의시설 설치로 인하여 느낄 수 있는 편한 정도
쾌적성	보행자가 보행환경의 청결정도에서 느끼는 쾌적함의 정도
장소성	행자가 보행공간에서 다른 장소와 구분하여 느낄 수 있는 정체성의 정도

자료 : 안전행정부(2013), 보행업무편람.

보행환경 개선지구는 그 기본목표와 보행환경별 특성에 따라서 생활안전지구, 보행유발지구, 농어촌중심지구, 교통약자지구, 대중교통지구의 6개의 유형으로 분류되며, 도로유형별로 도로 폭에 따른 속도 및 통행제한 기법을 적용하여 개선방안을 수립·시행하도록 하고 있다. 기존의 선 단위 평가 및 계획 체계를 탈피하여 면 단위로 평가체계를 전환하고 지속적인 유지 관리가 가능한 평가시스템을 구축하도록 하였다. 구체적으로 보행환경 개선사업의 효과를 파악하고, 향후 사업의 개선방향을 제시하기 위해서 Before & After 비교분석, B/C분석, 주민 만족도 조사 등을 수행하도록 하며, 매년 관리 실태를 점검하고 필요한 경우 유지·보수하도록 제시하고 있다.

〈표 4-5〉 안전행정부 보행환경 개선지구의 유형 분류

유형		정의
유형1	생활안전지구	주민의 일상생활(통근, 통학, 놀이)이 이루어지는 구역으로, 주민의 보행안전 및 보행공간 확보를 주목적으로 하는 일단의 지구
유형2	보행유발지구	보행자의 통행이 빈번하고, 반복적 이동이 이루어지는 구역으로 보행이동편의 개선을 주목적으로 하는 일단의 지구
유형3	농어촌중심지구	타 지역대비 안전성, 편의성, 쾌적성 등 전반적으로 보행환경이 열악한 구역으로, 기본적 보행권 확보를 주목적으로 하는 일단의 지구
유형4	교통약자지구	교통약자 보호를 위한 제도 및 시설설치가 중점적으로 필요한 일단의 지구
유형5	대중교통지구	타 교통수단과의 연계를 위하여 보행동성개선 및 편의성 증진을 주목적으로 하는 일단의 지구
유형6	전통문화지구	지역 특색강화를 위하여 미관·쾌적성 증진을 주목적으로 하는 일단의 지구

자료 : 안전행정부(2013), 보행업무편람.

2013년부터 시행되고 있는 보행환경 개선지구 시범사업은 기존의 선 개념, 균등 배분의 관점에서 선정하였던 대상지역을 지구개념, 공모제 개념으로 전환하였다는 점을 강조하고 있다. 사업 대상지는 다음과 같은 절차를 거쳐 선정되었다. 먼저 시도에서 공모를 통해 시범사업 대상지를 취합하고 안전행 정부는 보행발전자문 위원회를 구성하여 자문위원으로 하여금 분야별로 시도에서 제출한 시범사업계획서를 토대로 현지점검을 수행토록 하였다. 현지점검 후 위원회의 전체회의 및 최종평가 과정을 거쳐 최종 대상지를 확정하였다.

〈그림 4-2〉 2013년 보행환경 개선지구 시범사업 대상지 선정절차



시범사업 대상지 선정기준은 보행법에 근거한 보행여건 개선이 필요한 지역인지, 역사, 문화, 관광 등 주요 테마가 있는 지역인지, 보행우선구역사업, 가로정비, 간판정비, 한전지중화 등 다른 사업과 연계하여 복합개발이 가능한 지역인지, 사업추진에 대한 자치단체, 지역주민 등 요구와 의지가 큰 지역인지가 중요하게 작용하였다⁴⁵⁾.

〈표 4-6〉 안전행정부 보행환경 개선지구 시범사업의 선정기준

구분	선정기준
보행법에 근거한 지역	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자 통행량이 많은 구역 - 노인·임산부·어린이·장애인 등의 통행빈도가 높은 구역 - 역사적 의미를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역 - 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역
기타	<ul style="list-style-type: none"> - 역사, 문화, 관광 등 주요 테마가 있는 지역 - 보행우선구역사업, 가로정비, 간판정비, 한전지중화 등 다른사업과 연계하여 복합개발이 가능한 지역 - 사업추진에 대한 자치단체, 지역주민 등 요구와 의지가 큰 지역 - 기존 선개념의 단순한 보도블럭 정비, 도로확장 등의 사업은 제외

자료 : 안전행정부 내부자료.

〈표 4-7〉 안전행정부 보행환경 개선지구 시범사업의 현지점검 평가지표

평가항목	평가지표
추진타당성	<ul style="list-style-type: none"> - 보행법에 따른 추진계획 수립 여부 - 다른사업과 연계한 복합개발 여부 - 역사, 문화, 관광 등 주요 테마 보유 여부 - 자원 투자계획의 적정성
사업추진의지	<ul style="list-style-type: none"> - 자원조달계획의 실효성 - 만자투자 등 병행투자계획 - 주민, 시민단체, 전문가 등의 의사반영 여부 - 자치단체, 주민 등의 사업필요요구 정도 - 사후평가 및 유지관리계획
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> - 사업시행 전후 교통사고 감소효과 - 지역발달 가능성 - 획기적인 예산절감, 사업효율성 증대요인

자료 : 안전행정부 내부자료.

45) 2014년부터는 두 가지 선정기준, 즉 기본계획 수립 유무와 지구지정 유무가 추가될 예정이다.

최종적으로는 보행환경 개선지구 시범사업은 서울 성북구의 어린이 통학로 보행환경 개선사업과 용산구의 이태원 외국인 관광지구 보행환경 개선사업, 그리고 충남 서산의 중앙상가 및 재래시장 보행환경 개선사업 등 10개 지구가 선정되었으며, 2013년부터 2015년까지 총 513억원이 투입될 예정이다. 2013년 10월 현재, 안전행정부의 보행환경 개선지구 시범사업은 관광형에 해당하는 대전 대덕구와 제주도 사업만이 설계가 완료되어 추진 중이다.

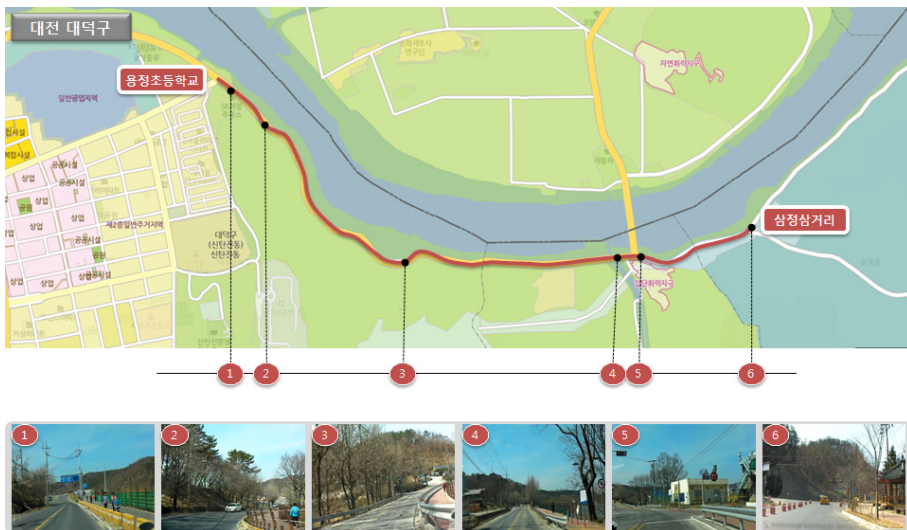
〈표 4-8〉 안전행정부 보행환경 개선지구 시범사업 선정지역

사업명	주요 내용	사업비 (억원)	사업 기간
계		513	
어린이 통학로 보행환경 개선 (서울 성북)	<ul style="list-style-type: none"> - 성북초교 등 어린이보호구역 주변 통학생 안전을 위한 어린이 보호구역 재정비 - 불법주정차 등 과감한 단속과 함께 환경개선으로 보행사고감소 및 보행문화 활성화 거점 마련 	20	'13 ~'14
이태원 외국인 관광지구 보행환경 개선 (서울 용산)	<ul style="list-style-type: none"> - 이태원관광특구 내 음식점 밀집하여 국내외 방문객 급증 - 차없는거리 지정으로 상권활성화 도모 	12	'13
중앙상가 및 재래시장 보행환경 개선 (충남 서산)	<ul style="list-style-type: none"> - 재래시장 내 보행량이 많고 불법주정차량으로 보행 불편 야기 - 일방통행로 지정 및 주차장 확보를 통한 불법주정차 방지로 재래시장 활성화 도모 	100	'13 ~'15
아파트 주변 보행환경 개선 (충북 청주)	<ul style="list-style-type: none"> - 도로다이어트, S자형 도로설치로 아파트주변 도로의 보행여건 조성으로 보행활성화 유도 	10	'13
대청댐 원전도로 통행안전 개선 (대전 대덕)	<ul style="list-style-type: none"> - 레저·관광객 등의 안전사고 예방을 위한 기존 자전거도로와 보행로 분리로 보행여건 개선 - “200리 로하스길” 관광구역으로 지역주민관광 급증 	30	'13
탐라문화 관광지구 보행환경 개선 (제주)	<ul style="list-style-type: none"> - 동문시장, 중앙지하상가, 제주외항 등 보행 유발 시설과의 접근성을 감안하여 충분한 보도폭 확보 - 상권과 연계한 환경개선으로 지역경제 활성화 도모 	50	'13 ~'14

사업명	주요내용	사업비 (억원)	사업기간
터미널 연계 상가지역 보행환경 개선 (강원 양구)	<ul style="list-style-type: none"> - 중앙시장, 터미널 등이 위치하고 있는 양구읍의 중심로 차없는 거리 조성 - 기존 보행자전용거리 조성 및 간판정비 사업과 연계하여 보행여건 개선으로 지역상권 활성화 기여 	18	'13 ~'14
터미널 연계 재래시장 보행환경 개선 (경북 영천)	<ul style="list-style-type: none"> - 재래시장 내 보행량이 많고 불법주정차량으로 보행 불편 야기 - 일방통행로 지정 및 주차장 확보를 통한 불법주정차 방지로 재래시장 활성화 도모 	40	'13 ~'14
대학로 보행환경 개선 (대구 북구)	<ul style="list-style-type: none"> - 주정차시설 완비, 대학가 주변 차없는거리일방통행로 지정 등으로 보행문화 및 인근상가 활성화 유도 	109	'13 ~'15
구도심 재생 보행환경 개선 (전북 남원)	<ul style="list-style-type: none"> - 인근 재래시장의 보행환경 개선으로 지역경제 활성화 도모 - 타 사업(문화거리, 맛길 조성)과 연계한 문화 예술의 거리 조성으로 관광객 유도 	124	'13 ~'14

자료 : 안전행정부 내부자료.

〈그림 4-3〉 보행환경 개선지구 시범사업 선정지역 대상지(대전 대덕구 대청댐 사례)



자료 : 안전행정부 내부자료.

통학로를 대상으로 보행환경을 개선하기 위해서 안전행정부에서 광특회계사업으로 추진 중인 어린이보호구역 개선사업은 어린이 교통사고 예방책의 일환으로 주로 어린이 보호구역 내 과속방지시설, 미끄럼방지시설, 도로 반사경, 방호울타리 등 교통안전시설물 및 어린이 보호구역 주의 표지, 지시표지, 노면표지 등 교통안전표지를 설치하여 안전한 어린이 통학로 확보 및 교통사고 예방 등을 주요내용으로 하는 사업이다⁴⁶⁾. 어린이 보호구역에 신호등과 보차분리시설 등 교통안전시설을 보완·확충하고 적합한 교통정온화 기법을 도입하는 사업도 포함되어 있다. 어린이 등교나 하교 시간대에는 자동차의 통행을 금지하거나 제한할 수 있으며, 주 출입문과 연결된 도로에는 노상 주차장을 설치할 수 없도록 한다.

어린이보호구역 개선사업은 발주청인 도로관리청, 해당 지방경찰청, 지방자치단체, 관할 교육청 등이 협의하여 개선이 시급하다고 판단되는 학교를 선정하면, 어린이보호구역의 주변여건과 문제점을 분석하여 관계자 설문 및 관련기관 협의를 거쳐 기본설계안을 작성한다. 그런 다음 지역관계자 현장 자문협의 후 실시설계 → 공사시공 → 모니터 및 평가 등의 절차를 거치고 있다.

나. 국토교통부의 관련 시책 분석

국토교통부의 보행관련 시책은 대표적으로 교통약자의 이동편의증진법에 따라서 추진하고 있는 보행우선구역 시범사업을 들 수 있다. 또한 국토교통부는 동법에 의거한 교통약자보행편의구역 조성사업과 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률에 의거한 대중교통전용지구 시범조성사업 및 교통안전법에 의거한 국도 상 보도설치사업을 함께 추진하고 있다. 국도 상 보도설치사업은 보행자 안전을 확보하기 위하여 보도가 설치되어 있지 않은 국도교통부 관할 일반국도를 대상으로 보도를 설치하는 사업으로 국토교통부가 직접 교통시설특별회계(이하 교통회계)에서 재원을 마련하여 추진하고 있는 사업이다.

먼저 국토교통부의 보행우선구역 시범사업은 교통약자의 이동편의증진법에 의

46) 법률적으로는 1996년에 제정된 어린이 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙과 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙을 근거로 사업이 추진되고 있다.

거 보행우선구역⁴⁷⁾을 지정하여 보행자 우선의 생활구역을 조성하기 위해서 2007년부터 2011년까지 5년 동안 추진한 사업이다. 보행자의 교통안전을 위해서 교통정온화(traffic calming) 기법을 적용하여 도로의 포장, 조경, 스트리트 퍼니처, 조명 시설 등을 개선하고, 교통사고 위험이 크거나 보행여건이 열악한 주거·상업지 주변 도로 등을 정비하여 보행환경의 시설수준을 높이는 내용이 포함되어 있다. 따라서 사업내용은 주로 고원식 교차로, 지그재그 형태의 도로 등과 같은 속도저감 시설과 보행자 횡단시설 및 대중교통 안내시설과 보도용 방호 울타리 등과 같은 시설물을 설치하는 위주의 사업이었다.

〈표 4-9〉 국토교통부 보행우선구역 시범사업의 주요내용

구분	세부내용
속도저감시설 설치	고원식 교차로, 지그재그 형태 도로(교통정온화), 차도록 좁힘, 요철포장, 과속방지턱
횡단시설 설치	고원식 횡단보도, 보행섬식 횡단보도
보행자 안내표지판 설치	주요 교차로 및 보도구간에 안내표지판 설치
교통신호기 설치	보행자 우선통행을 위한 녹색신호 변경버튼 및 음향신호기
보도용 방호울타리 설치	가드펜스, 볼라드 설치
자동차 진입억제용 말뚝 설치	차량 진입억제용 말뚝 설치

서울 마포구를 대상으로 추진된 보행우선구역 시범사업을 예를 들면 마포 초등학교 주변에 시거가 불량하고 보도시설이 부족하다는 판단 하에 보행자의 접근성과 편의성을 향상시키기 위하여 적정 유효 보도 폭을 확보하고 고원식 횡단보도를 5개소 설치하였으며, 고원식 교차로 및 보도형 교차로를 총 12개소 설치하였다. 교통약자를 고려하여 자동차 진입억제용 말뚝과 시각장애인 교통신호기 및 보행자 안내체계도 설치되었다.

47) 보행우선구역은 차보다 보행자가 우선인 보행우선도로가 주요시설 및 장소를 유기적으로 연결하는 보행자 중심의 생활구역으로 정의하였다.

〈표 4-10〉 국토교통부 보행우선구역 시범사업의 개선전략(서울 마포구 사례)

문제점	개선전략
<ul style="list-style-type: none"> - 마포초교 주변의 시거불량 및 보도시설 부족으로 어린이 보행자의 안전사고 문제 - 복사길의 과도한 통과교통 발생으로 인한 차량 대 보행자 간 상충 및 협소한 보도로 인한 불편 - 마을버스정류장의 대기공간과 보행공간 부족하고, 간선대중교통시설(마포역, 마포로 중앙버스전용차로)로의 [접근로에] 보도 단절 	<ol style="list-style-type: none"> 1) 보행자의 접근성과 편의성을 향상하기 위한 조치계획 <ul style="list-style-type: none"> - 적정 보행유효보도폭 확보, 보행자가 우선하는 도로개념 도입, 고원식 횡단보도 설치 (5개소), 고원식교차로 설치 (4개소), 보도형교차로 설치 (8개소), 보행자를 위한 기타 편의시설 등을 설치 2) 교통약자를 고려한 시설계획 <ul style="list-style-type: none"> - 보행로의 차량우선도로 횡단, 보행로의 이면도로 횡단, 보행로에서 시각장애인 유도, 보행지원시설(자동차 진입억제용 말뚝, 시각장애인교통신호기) 설치, 어린이의 안전을 위한 조치계획을 수립 3) 보행우선구역과 관련된 보행자 안내체계구축 4) 보행쾌적성을 향상을 위한 도로점용물 이설계획, 불법 노상적치물 정비 및 관리계획 등을 수립

보행우선구역은 지방자치단체로부터 시범사업 신청을 받은 후 서면심사 및 현장실사를 거쳐 선정되었는데, 2007년에는 9개 지역, 2008년에는 6개 지역이, 그리고 2009년부터 2011년까지는 매년 3개 지역이 선정되어 총 23개소로 운영되었다. 사업 초기 2009년까지는 국토교통부가 대상지 선정 및 설계안 수립을 주도하여 지자체에서 주민의견 수렴 후 설계안을 확정하고 공사를 시행하도록 하였으나 2010년부터는 예산항목을 정부용역비에서 국고보조비로 변경하여 대상지 선정이후 지자체가 직접 설계를 추진하게 하였다.

또한 신규 사업지의 경우 보행우선구역 지정계획 수립 및 설계비를 개소 당 5천만원씩 정액보조하도록 변경하였다. 결국 지방자치단체의 예산부족과 주민들의 반대민원 등으로 실제 공사를 완료한 지역은 50%에도 미치지 않았으며, 사실상 시범사업이 확산되지 못했다고 볼 수 있다⁴⁸⁾. 기획재정부는 2012년 9월 도로교통안전사업군 심층평가를 시행한 바 보행우선구역 시범사업을 안행부에서 통합·추

48) 국토교통부는 시공비를 지원하지 않고 설계비만을 지원했다고 볼 수 있는데, 설계비마저도 지방자치단체에 보조를 한 것이 아니라 설계를 담당하는 용역업체로 지원이 되었다고 볼 수 있어 나중에는 사업을 신청하는 지자체가 거의 없어 순회 설명회를 진행하면서 신청을 유도하는 상황도 벌어졌다.

진하도록 조정하였다. 현재 보행우선구역 시범사업은 안전행정부의 안전한 보행 환경 조성사업과 통합되어 안전행정부에서 시공비를 일부 지원하고 있다.

〈표 4-11〉 국토교통부 보행우선구역 시범사업 선정지역

구분	사업지역	
1차(2007년)	9개 지역	- 서울 여의도구, 아산시, 순천시, 진주시, 밀양시, 울산북·중·남구, 서귀포시
2차(2008년)	6개 지역	- 서울 마포구, 인천 남동구, 대전 서구, 광주 서구, 진천시, 거제시(장평)
3차(2009년)	3개 지역	- 서울 구로구, 대구 동구, 전주시
4차(2010년)	3개 지역	- 춘천시, 원주시, 무주군
5차(2011년)	3개 지역	- 광주 광산구, 거제시(하청), 서울 서대문구

교통약자보행편의구역 조성사업은 교통약자들의 이동권을 확보하기 위해서 교통사고 위험지역 또는 보행이 열악한 지역을 정비하여 보행환경을 개선하는 사업이며, 대중교통전용지구 시범조성사업은 도로다이어트, 보도확충 등을 통하여 대중교통·자전거·보행 중심의 도시공간구조를 창출하여 녹색교통수단의 활성화와 교통혼잡 완화를 도모하기 위해서 추진하는 사업이어서 보행환경 개선과 일부 관련되는 시책이라 할 수 있다.

특히, 대중교통전용지구⁴⁹⁾는 도심의 상업지구를 활성화하고 쾌적한 보행공간 확보 및 도심가로외 경관개선, 그리고 대중교통의 원활한 운영을 도모하기 위해서 추진되었다. 우리나라에서 최초로 조성되어 2008년에 설계 후 2009년에 공사에 착공하여 2009년 12월 1일부터 운영되고 있는 대구 중앙로의 경우, 대중교통활성화를 위해서 대중교통전용지구를 추진하였지만 전체적으로 보면 동성로(보행자 전용도로)와 약령길(한방거리) 등 주변거리를 네트워크화하여 거리를 활성화하는 거점으로 만들고, 연계공간으로서의 중앙로 정체성을 확립하겠다는 목적이 있었

49) 대중교통전용지구는 도심 상업지구내 일반차량의 통행을 제한하고, 대중교통수단의 진입만을 허용하며, 교통여건을 개선하여 쾌적한 보행과 쇼핑이 가능하도록 조성한 대중교통 중심의 보행자 전용공간을 의미한다.

다. 대구역에서 반월당 구간까지 중앙로 총 1.05km에 국비 30억원과 시비 68억원이 매칭되어 총 98억원이 소요되었다.

사업내용은 주로 4차로에 해당하는 차로를 2차로로 축소하고 통행제한속도를 60km/h에서 30km/h로 제한하여 이를 대중교통전용구간으로 지정·운영하며, 보행에 지장이 없는 유효공간을 확보하여 걷고 싶은 거리를 조성하는 것이었다. 보도 폭은 3m에서 12m로 확장되었고 3개소에 해당하던 횡단보도는 10개소로 늘어났으며, 대중교통 쉼터나 안내 단말기 등 보행자 편의시설이 설치되었다. 전용지구 조성 후에는 2010년부터 운영활성화를 위하여 시설관리공단에 민간위탁을 통하여 운영사업을 시행하고 있다.

〈그림 4-4〉 국토교통부 대중교통전용지구 시범조성사업 경관(대구 중앙로 사례)



자료 : 대구광역시 교통정책과 내부자료

보도공간 확충 및 대중교통 이용 활성화를 모토로 전국 최초로 시행된 중앙로의 대중교통전용지구는 버스통행에 장애가 적은 21시~10시 사이에만 택시진입을 허용하였다. 그러나 사실상 택시진입이 금지된 시간대에도 택시통행이 여전히 발생되고 있으며, 곳곳에서 불법주정차나 불법 유턴 문제들도 발생하고 있다. 대중교통전용지구를 이용해왔던 일반차량의 통행은 제한됨에 따라서 일반차량들은 약

전골목과 같은 이면도로를 통행하기 시작하였고, 약전골목은 불법 주정차 및 통과교통량으로 인한 혼잡이 새로운 문제로 부상하면서 차량혼잡으로 인한 이용객 감소로 폐업하는 가게가 생겨나기도 하였다. 더불어 대중교통전용지구 내 5개소의 사설 주차장 및 6개소의 부설주차장에 대한 용도변경 및 시설 유료주차장 영업권 보상 문제가 여전히 문제로 남아 있다.

안전행정부의 보행환경 개선지구 시범사업과 국토교통부의 보행우선구역 시범사업의 내용을 종합 정리하여 제시하면 다음의 <표 4-12>와 같다.

<표 4-12> 중앙정부의 보행환경 개선 관련 시범사업 비교

구분	내용	
안전 행정부 보행환경 개선지구 시범사업 (‘13~)	법적근거	- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」제9조
	추진목적	- 보행자 중심의 안전하고 쾌적한 보행공간을 조성하기 위해 자동차 통행 억제, 교통약자 배려, 보행위험요소 제거, 지구특성별 환경 및 경관조성을 통하여 보행환경개선 도모
	추진방법 및 내용	- 면단위 평가 및 계획 체계 마련 - 보행환경별 유형분류 및 보행환경개선 계획안 수립 - 보차도 신설·단절보도 연결, 노면 평탄화, 보도 불법시설 정비 - 지속적인 유지 및 관리가 가능한 평가시스템 구축
	추진특징	- 지구개념, 공모제 개념 - 2012년 국토부의 보행우선구역 사업을 행안부에서 통합추진
국토 교통부 보행 우선구역 시범사업 (2007 ~2011)	법적 근거	- 「교통약자의 이동편의증진법」 제18조
	추진목적	- 보행우선구역 사업을 규정하여 지정대상-절차사업방법 등에 관한 사항을 제도화하고 일선 지자체의 보행환경 개선 유도
	추진방법 및 내용	- 교통사고 위험이 크거나 보행여건이 열악한 주거상업지 주변 도로 등을 정비하여 안전하고 편리한 보행환경 조성 - 교통정온화(TrafficCalming)기법 적용 - 도로의 포장, 조경, 스트리트 퍼니처, 조명시설 등 물리적 시설 설치 위주
	추진특징	- 설계비만 국고로 일부 지원 - 지자체의 예산부족 및 주민들의 반대민원 등에 의해 공사가 완료된 곳은 많지 않음

제2절 지방자치단체의 관련 제도 및 시책 분석



1. 지방자치단체의 관련 제도 분석

지방자치단체의 보행관련 제도 및 시책은 주로 서울시를 중심으로 추진되고 있는데, 서울시는 1997년에 우리나라 최초로 ‘서울특별시 보행권 확보 및 보행환경 개선을 위한 기본조례’를 제정하고 보행조례에 의거 꾸준히 보행환경 개선정책을 추진해오고 있다. 이후 많은 자치단체들이 사실상 서울시를 따라 내용적으로 거의 유사한 보행조례를 제정하고 있는 추세다. 먼저 광역자치단체의 경우 인천광역시와 강원도, 충청남·북도, 경상남도, 전라남·북도를 제외한 8개 자치단체에서 보행권 및 보행환경 개선과 관련한 조례를 제정하고 있다.

〈표 4-13〉 광역자치단체의 보행 관련 조례 제정 현황

구분	조례명	조례제정일
서울	서울특별시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	1997-01-15
부산	부산광역시민의보행권확보와보행환경개선에관한조례	2000-10-26
대구	대구광역시 보행권확보와 보행환경개선에 관한 기본 조례	2004-08-10
광주	광주광역시 보행권확보 및 보행환경개선에 관한 기본조례	2000-10-02
대전	대전광역시 보행권확보와 보행환경개선에 관한 조례	2001-12-31
울산	울산광역시민의 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 조례(폐지)	2004-12-31
	울산광역시 보행환경 개선에 관한 조례	2013-06-28
경기	경기도 보행환경 개선에 관한 조례	2002-04-08
경북	경상북도 보행환경 개선에 관한 조례	2013-04-11

8개 광역자치단체의 보행조례 내용을 구체적으로 살펴보면, 조례를 제정하는 목적은 서울시와 마찬가지로 대체로 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하여 시민의 보행권을 확보함으로써 삶의 질 향상에 이바지하기 위하여 제정되었다. 대구의

경우 시민의 보행권을 확보를 통한 걷고 싶은 거리·걷고 싶은 도시 창출이라 명시하고 있기도 하다. 보행과 관련된 용어는 모든 보행조례에서 서울시에서 명시한 보행권, 보행환경 및 보행약자에 대해서 공통적으로 정의하고 있는데, ‘보행권’은 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리로 타 교통수단에 우선하는 통행권리로 이해하고 있으며, ‘보행환경’은 보행의 활동에 영향을 미치는 물리적 환경뿐만 아니라 감각적, 정신적 측면과 제도 등을 모두 포함한 총체적 환경으로 인식하고 있다. ‘보행약자’는 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 어린이, 노인, 장애인, 임산부 등의 사람을 의미한다.

모든 광역자치단체 조례가 서울시와 마찬가지로 시와 자치구·군의 책무, 시민의 권리와 의무에 관한 내용을 담고 있으며, 보행환경개선기본계획의 수립과 보행환경 조성기준의 설정, 그리고 보행환경 개선과 관련된 재정지원 등을 공통적으로 제시하고 있다. 특히, 대구는 이에 더해 보행환경 정비지침 수립⁵⁰⁾에 관한 내용을 포함하고 있다. 보행환경개선기본계획은 대부분 보행환경 개선목표와 시책방향, 보행환경의 현황 및 지표설정, 보행환경 여건의 변화와 전망, 그리고 보행환경 개선 목표 달성을 위해서 추진해야 할 분야별, 단계별 사업계획을 공통적으로 포함하고 있다.

또한 대구와 대전의 경우에는 보행환경 개선과 관련된 주요 시책을 심의하기 위하여 대구는 보행환경개선위원회를 대전은 보행환경개선협의회를 구성·운영한다는 내용을 제시하고 있다. 광주 역시 제8조에서 교통건설국장이 위원장인 보행환경개선추진위원회를 두도록 명시하고 있으나, 이는 보행환경개선사업에 대한 심의 목적이 아닌 자문을 위하여 둔다고 명시하고 있다. 특히, 서울을 비롯하여 부산, 대구, 광주, 대전, 경기도와 경북에서는 보행환경개선사업에 소요되는 비용의 일부를 예산의 범위 내에서 지원할 수 있도록 하는 재정지원에 관련한 사항을 제시하고 있기도 하다.

50) 기초보행환경 개선에 관한 사항 뿐만 아니라 차 없는 거리 및 구역의 조성에 관한 사항과 대중교통 이용편의 증진을 위한 보행환경 개선에 관한 사항, 그리고 학교통학로, 상가밀집지역, 관광·휴양지에 대한 보행환경개선 사항 및 보행약자 보행환경개선 사항을 제시하고 있다.

〈표 4-14〉 광역자치단체의 보행관련 조례 내용

구 분	목적(제1조)	정의(제2조)	기타
서울	서울특별시민의 책무와 보행환경 개선의 기본사항을 규정하고, 시가 보행환경시책을 종합적이고 계획적으로 추진함으로써 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하여 시민의 보행권을 확보함	<ul style="list-style-type: none"> - “보행권”이라 함은 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리 - “보행환경”이라 함은 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적·감각적·정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경 - “보행약자”라 함은 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 어린이, 노인, 장애인, 임산부 등의 사람 	<ul style="list-style-type: none"> 제3조(시의 책무) 제4조(자치구의 책무) 제5조(시민의 권리와 책무) 제6조(보행환경 기본계획의 수립) 제7조(보행환경 조성기준의 설정) 제8조(보행환경 개선 관련 재정지원 등)
부산	부산광역시민의 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본적인 사항을 종합적이고 계획적으로 추진하도록 함으로써, 편안하고 안전하게 걸을 수 있는 환경을 조성	<ul style="list-style-type: none"> - “보행권”이라 함은 보행자가 편안하고 안전하게 걸을 수 있도록 다른 교통수단에 우선하는 통행권리 - “보행환경”이라 함은 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적·감각적·정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경 - “보행약자”라 함은 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 어린이, 노인, 장애인 및 임산부 등의 사람 	<ul style="list-style-type: none"> 제3조(시장의 기본책무) 제4조(구청장, 군수, 부산·진해경제자유구역청장의 책무) 제5조(시민의 권리와 의무) 제6조(기본계획의 수립) 제7조(조성기준의 설정) 제8조(재정지원 등)
대구	대구광역시민의 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본사항을 규정하고 대구광역시가 보행환경 개선시책을 종합적이고 계획적으로 추진함으로써 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하고 시민의 보행권을 확보하여 걷고싶은 거리·걷고싶은 도시로 만들어 가는 것	<ul style="list-style-type: none"> - “보행권”이라 함은 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있도록 다른 교통수단에 우선하는 통행권리 - “보행환경”이라 함은 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적, 감각적, 정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경 - “보행약자”라 함은 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 장애인, 고령자, 임산부, 어린이, 영유아를 동반한 자, 외국인 등의 사람 	<ul style="list-style-type: none"> 제3조(시의 책무) 제4조(자치구·군의 책무) 제5조(시민의 권리와 의무) 제6조(보행환경개선기본계획의 수립) 제7조(보행환경 정비지침의 수립) 제8조(보행환경개선위원회의 구성·운영) 제9조(기능) 제10조(위원장등의 직무) 제13조(회의) 제14조(간사 등) 제15조(수당 등) 제16조(재정지원 등) 제17조(권한의 위임) 제18조(시행규칙)

구분	목적(제1조)	정의(제2조)	기타
광주	광주광역시민의 보행권 확보를 위한 보행환경개선에 관한 기본사항을 규정하여, 광주광역시가 보행환경개선시책을 종합적이고 계획적으로 추진함으로써 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하여 시민의 보행권을 확보	<ul style="list-style-type: none"> - “보행권이란 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리 - “보행환경”이란 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적·감각적·정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 모든 환경 - “보행약자”란 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 어린이·노인·장애인·임산부 등의 사람 	<ul style="list-style-type: none"> 제3조(기본책무) 제4조(자치구의 책무) 제5조(시민의 권리와 협조) 제6조(보행환경기본계획의 수립) 제7조(보행환경조성기준의 설정) 제8조(보행환경개선추진위원회) 제9조(재정지원 등) 제10조(권한의 위임) 제11조(시행규칙)
대전	시민의 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본사항을 규정하여 대전광역시가 보행환경 개선시책을 종합적이고 계획적으로 추진함으로써 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하여 시민의 보행권을 확보	<ul style="list-style-type: none"> - “보행권”이라 함은 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리 - “보행환경”이라 함은 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적·감각적·정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경 - “보행약자”라 함은 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 어린이·노인·장애인 및 임산부 등 	<ul style="list-style-type: none"> 제3조(시장의 책무) 제4조(구청장의 책무) 제5조(시민의 권리와 의무) 제6조(기본계획의 수립) 제7조(조성기준의 설정) 제8조(보행환경개선협의회) 제9조(기능) 제10조(구성 등) 제11조(위원장등의 직무) 제12조(회의) 제13조(간사 및 서기) 제14조(수당 및 여비) 제15조(재정지원 등) 제16조(권한의 위임) 제17조(시행규칙)
울산	울산광역시민의 보행환경의 개선에 관한 기본사항을 규정하여 보행환경시책을 종합적이고 체계적으로 추진함으로써, 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 시민의 삶의 질 향상에 이바지함	<ul style="list-style-type: none"> - “보행권”이란 보행자가 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리 - “보행자길”이란 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」제2조제1호에 따른 장소 - “보행환경”이란 법 제2조제2호에 따른 모든 요소 - “보행약자”란 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 어린이·노인·장애인과 임산부 등 	<ul style="list-style-type: none"> 제3조(시장의 책무) 제4조(시민의 권리와 의무) 제5조(보행환경 실태조사) 제6조(보행교통 개선지표 수립) 제7조(보행환경기본계획의 수립 등) 제8조(보행환경 조성기준의 설정) 제9조(보행약자의 보행여건 개선) 제10조(권한의 위임) 제11조(시행규칙)

구분	목적(제1조)	정의(제2조)	기타
경기	도내 주민의 보행환경의 개선에 관한 기본사항을 규정하여 보행환경시책을 종합적이고 체계적으로 추진함으로써, 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하고 주민의 보행권을 확보	<ul style="list-style-type: none"> - “보행권”이란 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리 - “보행환경”이란 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적·감각적·정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경 - “보행약자”란 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 어린이·노인·장애인과 임산부 등 	<ul style="list-style-type: none"> 제3조(도지사의 책무) 제4조(시장·군수의 책무) 제5조(주민의 권리와 의무) 제6조(기본계획의 수립) 제7조(보행환경 조성기준의 설정) 제8조(보행약자의 보행여건 개선) 제9조(재정지원 등) 제10조(시행규칙)
경북	주민의 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본사항을 규정하여 보행환경시책을 종합적이고 체계적으로 추진함으로써 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하여 주민의 삶의 질 향상에 이바지함	<ul style="list-style-type: none"> - “보행권”이란 보행자가 안전하고 쾌적한 보행공간에서 걸을 수 있는 권리 - “보행자길”이란 보행자(유모차 및 안전행정부와 국토교통부의 공동부령으로 정하는 보행보조용 의자차를 포함한다. 이하 같다)의 통행을 위한 장소 - “보행환경”이란 보행자가 통행하면서 접하게 되는 물리적·생태적·역사적·문화적 요소와 보행자의 안전하고 쾌적한 통행에 영향을 미치는 모든 요소 - “보행약자”란 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 어린이·노인·장애인과 임산부 	<ul style="list-style-type: none"> 제3조(도지사의 책무) 제4조(시장·군수의 책무) 제5조(주민의 권리) 제6조(보행안전문화 시책추진) 제7조(기본계획의 수립) 제8조(보행환경 조성기준의 설정) 제9조(보행약자의 보행여건 개선) 제10조(협력체제 구축) 제11조(민간활동 장려 등) 제12조(재정지원) 제13조(시행규칙)

광역자치단체의 보행 담당조직은 2013년 현재 서울시의 경우 별도의 보행자전거과를, 그리고 부산시의 경우에는 전담팀을 운영하고 있다. 서울시는 도시교통본부 보행자전거과 산하에 보행안전팀과 보행정책팀에서, 부산시는 도시개발본부 건설정책과 산하에 보도환경개선팀에서 보행과 관련된 업무를 담당하고 있다. 서울과 부산을 제외하면, 대부분 도로과나 교통정책과에서 보행관련 업무를 담당하고 있으며, 대구와 광주의 경우 건축과나 도시디자인과에서 공공디자인 업무와 관련하여 특정 가로조성사업을 함께 담당하고 있기도 하다.

보행조례가 제정되지 않은 대부분의 자치단체는 주로 자체사업을 하고 있는 경우는 별로 없고, 광특회계에서 지원하는 국고보조사업의 일환으로만 보행업무를 추진하고 있는 경향이 있다.

〈표 4-15〉 광역자치단체의 보행관련 담당 조직 및 업무 현황

구분	관련부서	관련업무	
보행조례제정	서울	도시교통본부 교통운영과 보행자전거과 보행안전팀	- 아마존 사업 총괄, 보행우선구역 지정 - 보행환경개선사업, 도심보행길 개발 및 운영, 생활권 보행우선도로
		보행자전거과 보행정책팀	- 보행전용거리, 보행문화 개선(우측보행)
	부산	도시개발본부 건설방재관 건설정책과 보도환경개선팀	- 보도 시공 및 유지·관리 - 안전한 보행환경 조성사업
		교통국 교통정책과 교통기획팀	- 보행문화개선, 교통문화선진화 추진
		교통국 교통운영과 생활교통팀	- 보행권 확보 및 보행환경개선 조례 운영 - 보행환경개선 기본계획 수립 및 시행 - 보행환경개선사업 시설물 전주소사 - 보행기초시설(보도) 설치사업
	대구	교통국 교통정책과	- 보행편의시설 유지관리, 점검 - 보행환경개선사업, 교통약자이동편의증진계획
		도시주택국 건축주택과	- 동성로 국채보상로 보행환경개선사업
	광주	교통건설국 교통안전과	- 안전한 보행환경 조성 - 교통안전시설물 설치 및 유지관리 - 교통안전, 교통약자, 우측보행
		도시디자인국 도시디자인과	- 금남로 보행환경정비 - 무장애 시범가로조성사업
	대전	교통건설국 교통정책과	- 안전한 보행환경조성에 관한 사항, 보행문화 - 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립,
	울산	교통건설국 교통정책과	- 기본계획 수립(교통약자 편의증진)
		교통건설국 건설도로과	- 안전한 보행환경 조성사업
	경기	교통건설국 도로계획과	- 도로교통안전(보행환경, 보호구역)개선사업
		경기도건설본부 도로건설과	- 보행환경 개선사업 계획수립, 민원 업무
경북	건설도시방재국 도로철도과	- 안전한 보행환경 조성사업	
보행조례미제정	인천	건설교통국 도로과	- 안전한 보행환경 조성사업
	강원	건설방재국 도로철도교통과 도로관리팀	- 안전한 보행환경 조성사업 업무 관리
		도로철도교통과 교통안전팀	- 보행안전 및 편의증진법
		도로철도교통과 안전관리팀	- 어린이보호구역, 안전한 보행환경 조성사업
	충남	건설교통국 도로교통과	- 안전한 보행환경 조성사업 - 어린이보호구역개선사업
	전북	건설교통국 도로공항과	- 안전한 보행환경 조성사업
	전남	건설방재국 도로교통과	- 안전한 보행환경 조성사업 - 어린이보호구역개선사업
	경남	건설방재국 도로과	- 어린이보호구역개선사업
제주	건설과	- 보행환경개선사업	

한편 보행권 확보 및 보행환경 개선과 관련된 기초자치단체의 조례는 2013년 10월을 기준으로 58개의 조례가 제정되어, 광역자치단체를 포함한 전체 자치단체의 조례는 총 66개가 제정되어 있다⁵¹⁾. 대부분의 광역 및 기초자치단체의 보행조례는 근거법인 보행법이 제정되기 이전에 제정된 것으로 형식적으로는 서울시의 보행조례와 상당히 비슷하나, 지방자치단체의 인식은 비교적 높았다고 볼 수 있다. 해당 결과는 “보행”, “보행권”, “보행환경” 등을 키워드로 하여 안전행정부가 운영하는 자치법규정보시스템(ELIS)을 검색한 결과이다.

〈표 4-16〉 지방자치단체의 연도별 보행관련 조례 제정현황

구분	지자체	개수
1997	서울시	1
1999	제주 제주시(효력상실)	1
2000	전북 전주시, 경기 하남시, 광주시, 부산시	4
2001	경기 수원시, 대전시	2
2002	경기	1
2003	전북 군산시, 충북 제천시, 경기 부천시	3
2004	충북 청주시, 경기 동두천시, 대구시, 경기 여주군(폐지), 강원 원주시, 울산(폐지)	6
2005	경기 이천시, 경기 과천시, 강원 춘천시, 경기 양주시, 경기 파주시, 경기 오산시	6
2006	경기 성남시, 경기 구리시, 경기 안산시, 경기 의왕시, 경기 의정부시, 경남 마산시(폐지)	6
2007	경기 연천군, 충남 천안시, 전북 익산시, 전남 목포시, 대전 서구	5
2008	전남 강진군, 서울 금천구, 서울 강북구, 경북 영주시, 경남 통영시, 광주 북구, 강원 강릉시, 경북 안동시, 부산 사하구, 경기 평택시	10
2009	전남 순천시, 서울 양천구, 부산 남구, 서울 노원구, 서울 종로구, 서울 광진구, 제주(폐지)	7
2010	서울 강남구, 광주 서구, 경남 창원시	3
2011	전남	1
2012	전북 익산시, 부산 해운대구, 충남 홍성군, 경북 울릉군	4
2013	경북, 서울 중랑구, 서울 송파구, 울산, 부산 북구, 경기 여주시	6
	합계	66

자료 : 자치법규정보시스템(ELIS), <http://www.elis.go.kr/>

51) 기초자치단체의 세부 보행조례 제정현황은 [부록 5]에 제시하였다.

2. 지방자치단체의 관련 시책 분석

지방자치단체의 보행환경 개선과 관련되는 시책은 주로 보행조례에 의거하여 추진되는 보행환경개선사업과 근린생활권 단위에서 보행안전을 담보하기 위해서 추진되는 지구교통개선사업(Site Transportation Management, STM)을 대표적으로 들 수 있다. 그 밖에도 주차공간을 확보하기 위한 그린파킹사업(담장허물기사업)과 차 없는 거리 조성사업이나 걷고 싶은 거리조성사업과 같은 가로환경개선사업, 그리고 장애인 보행여건 개선사업 및 대중교통 관련 보행편의시설 확충사업 등이 포함된다.

〈표 4-17〉 지방자치단체의 보행관련 시책

구분	근거법률	주요내용
보행환경개선사업	보행조례	<ul style="list-style-type: none"> - 횡단보도 복원 및 확충사업 - 보도 상 주지금지 및 보도시설물 정비사업 - 가로변 정비 및 마을가꾸기 사업 추진(우리동네 보행환경 개선사업)
지구교통개선사업 (TSM)	도시교통정비 촉진법	<ul style="list-style-type: none"> - 보도설치 등 보행공간 확보, 횡단보도 및 과속방지턱 설치, 도로구조개선 및 기하구조 개선 - 일방통행운영 등 신호체계 개선 - 주차시설 정비 및 주차운영방법 개선
그린파킹사업 (담장허물기사업)	주차장법	<ul style="list-style-type: none"> - 담장을 허물어 주차공간 및 조경공간 확보 - 보도설치, 일방통행시행 - 불법주정차 단속
가로환경개선사업	-	<ul style="list-style-type: none"> - 차 없는 거리 조성사업/걷고 싶은 거리조성사업(역사 문화탐방로, 녹화거리 조성사업 등) - 시범가로 조성사업
기타	-	<ul style="list-style-type: none"> - 장애인 보행여건개선(무장애 시범역/건물 지정 및 정비사업, 무장애 시범가로/공원 지정 및 정비사업) - 대중교통관련 보행환경 개선(지하철역 에스컬레이터 확충사업/ 역과 정류소 간 환승편의시설 확충사업)

먼저 서울시는 전국 최초로 보행조례를 제정하고 조례에 의거 1998년에 처음으로 보행환경 기본계획을 수립한 바 있다. 보행환경 기본계획의 내용은 서울시와

25개 자치구에 대한 보행환경 현황 분석과 보행수준 평가, 그리고 보행환경개선 5개년 사업계획 및 보행환경개선 실행전략 등을 포함하고 있다. 서울시는 보행환경 기본계획에 따라서 보행환경 개선 기초사업을 비롯하여 대중교통 이용과 직결된 보행환경 개선사업 및 장애인의 보행여건 개선사업 등을 꾸준히 시행해오고 있다.

〈표 4-18〉 서울시의 보행환경 기본계획

구분	주요내용
서울의 보행환경 현황 및 평가	<ul style="list-style-type: none"> • 서울시의 일반적인 보행환경 현황분석 • 보행량 및 통행특성조사(시민 1천명 대상) • 서울시와 25개 자치구의 보행환경 수준 평가
보행환경 개선 5개년 사업계획	<ul style="list-style-type: none"> • 향후 5년간 서울시가 해야 할 보행환경개선 10대 사업 제안 <ul style="list-style-type: none"> - 기초보행환경 개선사업(횡단보도 확충, 보도 되찾기, 동네 보행환경 개선) - 대중교통 관련 보행환경 개선사업(지하철 편의시설 확충, 역과 정류소간 환승편의 개선) - 보행공간 확대사업(차없는 거리 조성, 보행친화적 도로구조 개선, 교차로와 교통광장 기하구조 개선) - 장애인 보행여건 개선사업(무장애 시범역/건물 조성, 무장애 시범거리/공원 조성) • 각 사업별 목적, 내용, 추진주체 및 사업계획, 소요비용과 재원조달방안 제시
보행환경 개선 추진전략	<ul style="list-style-type: none"> • 보행환경 개선을 추진할 총괄 추진기구 설치방안 • 보행환경 관련계획, 법규, 기존의 개선방안 • 시민참여방안 • 공무원 교육 프로그램 운영방안

자료 : 정석(2005)을 바탕으로 정리.

보행환경개선사업과 함께 서울시는 제2장의 국내 보행권 논의와 변천에서 살펴본 바와 같이 1999년부터 ‘서울시 걷고 싶은 거리 만들기 시범가로 조성사업’을 함께 추진하기 시작하였다. 자치구별로 추진되고 있는 선 단위의 가로환경개선사업은 시범가로 조성사업을 비롯하여 역사문화 탐방로, 녹화거리 등 걷고 싶은 거리 만들기 사업과 차 없는 거리 조성사업 등이 모두 포함되는데, 서울시가 1999년부터 시작한 ‘서울시 걷고 싶은 거리 만들기 시범가로 조성사업’과 2000년 7월부터 시작한 ‘디자인 서울거리 조성사업’을 추진하면서 2000년대 이후 전국 지자체

로 확대되었다고 볼 수 있다. 2013년 현재 서울시는 세종로를 대상으로 매달 1회 차 없는 거리를 실행 중이다.

그 결과 대표적으로 서울 도심부에는 광화문 광장이 조성되었고, 교보문고 앞과 예술의 전당 앞에는 횡단보도가 복원되었으며, 보도 위 안내체계도 디자인도 많이 개선되었다. 그러나 중앙정부에서 추진 중인 보행환경 개선시책과 마찬가지로 서울시의 보행환경 개선사업 역시 관 주도로 추진되다 보니 도심부 위주의 눈에 띄는 보행환경은 많이 개선되었지만 우리나라의 자동차 중심 문화는 여전히 답보상태이며, 이로 인하여 제3장에서 살펴본 9m미만의 생활형 도로나 일상생활에서 마주치는 보행공간은 아직도 보행자 사고를 다량 발생시키는 위험한 공간이 되고 있다.

서울시는 2013년 또 한 번 ‘보행친화도시 서울비전’을 발표하고, 쾌적·안전·편리하고 이야기가 있는 서울거리를 만들기 위한 보행친화도시 10대 사업을 함께 추진 중이다. 서울시의 보행친화도시 10대 사업은 보행전용거리(차 없는 거리)와 보행친화구역 조성, 생활권 보행자우선도로 도입, 어린이 보행전용거리 시행, 자동차 속도제한 강화, 교통약자 보행환경 개선, 교통약자를 배려한 신호체계 개선, 도심권 횡단보도 전면적 실시, ‘보행친화도시 서울’ 걷기대회, 도심보행길(프롬나드) 조성사업이 포함된다.

두 번째로 무엇보다 근린생활권 단위에서 지방자치단체가 보행안전을 담보하기 위해서 추진되는 사업은 지구교통개선사업(TSM)이라 할 수 있다. 지구교통개선사업 역시 1990년대 초반 서울시에 먼저 도입되어 지금은 전국적으로 확산·시행되고 있다. 교통 및 보행안전, 지구 내 주거환경 보호 등을 목표로 보차 구분시설 및 교차로 부근 교통안전시설 확충, 과속방지시설 설치, 교통정온화 기법 도입, 속도규제도입 등 물리적인 시설물 확충을 통해 주거지 교통안전을 증진하고자 추진되고 있다. 지구단위의 교통개선사업(TIP)은 도로교통정비촉진법에 근거하여 사업이 시행되며, 보행, 대중교통, 주차시설, 교통안전 등을 포함한 교통안전개선사업의 연차별 실행계획을 수립하여 추진한다.

〈표 4-19〉 지구교통개선사업의 주요내용

개선분야		주요 사업내용
도로정비 및 소통개선	지구내 이면도로 정비	- 기능별 체계정립 : 집분산도로, 생활도로, 지구도로 기능 확립 - 기능에 부합하는 설계기법 적용 - 교통안전시설 정비 및 운영기법의 도입
	가로정비 및 확충	- 간선도로망과의 연계도로 진출입구 정비 - 도로관리개선 : 도로 표지판, 차선, 안전표지, 구조 등 개선
교통안전 증진	교통안전시설 개선	- 보차구분 시설 및 구획선 설치 - 교차로 부근의 교통안전시설 확충
	교통안전지구 설정	- 주거지역 교통안전 : 과속방지시설, 교통진정지구 도입, 속도규제 - 학교지역 교통안전 : 스쿨존 설정, 차량진입 제한
대중교통 이용증진	대중교통 접근성 제고	- 역세권을 중심으로 한 보행 및 자전거 이용루트 정비 및 개발 - 지하철과 버스정류장의 환승체계 정비
보행 및 자전거 통행 환경개선	보행환경개선	- 보행공간 확보 : 노상 적치물 정비, 보행동선 확보 등 - 보행자 전용물 설치, 보행자 안내체계 구축 - 주요시설 접근성 향상을 위해 보행자 우선동선체계 개발
	자전거 통행 환경개선	- 자전거 이용로 개설, 자전거 보관소 설치 - 자전거 도로 안내체계 구축 및 홍보
주차시설 정비 및 주차운영 방법 개선	주차시설 정비	- 각 지구내 이면도로 주차구획선 정비 - 블록 단위의 공공주차공간 확보 - 사업지 주차시설의 정비 - 주차시설 확충 : 공공요지의 확용, 주차시설 입체화 등
	주차운영방법 개선	- 거주자우선 주차제 도입 - 노상주차장 유료화 검토 - 조업주차지역의 선정

자료 : 김승준(2007) 인용.

그린파킹사업(Green Parking)은 주거환경과 주차문제를 동시에 개선하기 위해서 추진되는 사업으로 주택가 담장을 허물어 내 집 주차장을 만들고 녹지공간이 있는 생활도로를 조성하여 어린이와 노약자가 교통사고의 위험으로부터 안전하게 다닐 수 있도록 하는 사업이다. 그린파킹사업도 서울시를 중심으로 사업이 추

진되어 왔으며, 이를 바탕으로 다른 자치단체가 벤치마킹하여 사업이 추진되고 있다.

서울시는 2004년부터 그린파킹사업을 통하여 총 42,434면의 주차면과 109,900m의 생활도로를 조성하였다. 시청과 각 구청이 공동으로 사업을 추진하고 있는데, 서울시는 자치구의 재정여건을 고려하여 차등적으로 예산을 지원하고 있다. 특히 그린파킹사업은 불법주정차를 근절하기 위해 주차공간을 확충하는데 초점이 맞추어져 있는 사업으로 처음 추진될 때에는 생활도로를 조성하는 사업을 함께 시행하였으나, 현재는 민원 등의 문제로 담장허물기 사업만을 추진하고 있다⁵²⁾.

〈표 4-20〉 서울시의 그린파킹사업(담장허물기 사업) 추진현황

구분	담장허물기(가옥)	주차장조성(면수)	생활도로 조성(m)
합계	21,969	42,434	109,900
2004년	2,008	3,921	30,788
2005년	4,068	6,982	29,049
2006년	3,274	5,868	10,573
2007년	3,876	7,589	12,845
2008년	2,956	5,608	10,421
2009년	2,398	4,913	6,600
2010년	1,983	4,649	4,729
2011년	1,406	2,904	3,895

자료 : 서울특별시 교통통계(<http://traffic.seoul.go.kr/archives/314>).

제3절 정책적 시사점



보행자가 걸을 수 있는 길은 보도, 차도, 도로횡단시설 및 길가장자리구역 등 사실상 우리 주변의 모든 ‘공간’이 되기 때문에 이와 관련된 도시계획·건축·교통·교육·문화·산업·행정 등 다양한 영역과 관련이 된다. 때문에 보행과 관련

52) 2013년 10월 16일 서울시청 관계 담당자 면접 결과이다.

된 법률은 국토교통부를 비롯하여 안전행정부, 경찰청 등 여러 부처에 의해 다양하게 제정되어 있으며, 이들 법률에 의거해서 보행환경 개선과 관련된 시책들이 추진되고 있다. 여러 법률에서 보행환경 개선에 관한 법적 근거를 마련하다보니 ‘보행자길’, ‘보도’, ‘보행자전용도로’, ‘보행자우선도로’, ‘보행자전용길’, ‘자전거보행자겸용도로’ 등 다양한 용어와 의미로 보행자가 걸을 수 있는 길을 정의하고 있다. 이는 보행자가 걸을 수 있는 길을 도로의 일부 시설로 바라보는 국토교통부와 안전을 주관하는 안전행정부 및 경찰청의 해석이 다르기 때문이다.

도로교통법을 비롯하여 교통안전법 등 보행과 관련된 기존의 법률들이 기본적으로 아직까지는 자동차를 특히 중시하고 있는 경향을 보이고 있다. 도로교통법상 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 하고, 모든 차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하여서는 안되며, 어린이의 보호자는 교통이 빈번한 도로에서 어린이를 놀게 하여서는 안된다. 심지어 교통안전법 상에는 차량대비 절대약자라 할 수 있는 보행자가 육상교통에 위협과 피해를 주지 아니하도록 노력하여야 한다고 명시되어 있다.

또한 보행환경을 자동차가 다니는 길과 같이 취급하고 있기 때문에 보행자가 걸을 수 있는 길을 면적인 ‘공간’개념으로 보지 않고, 도로의 위계를 구분하듯 분류하여 물리적으로 보도환경을 개선하려는 시도도 여전히 추진되고 있다. 중앙정부의 관련 법제도 하에서 추진되고 있는 사업 내용의 핵심은 보도를 설치하거나 보행네트워크를 구축하기 위해서 도로의 위계 상에서 도로의 기능을 종합적으로 분석하여 그에 적합한 시설을 설치하고, 주가로(主街路)를 중심으로 세가로(細街路)와의 연속성을 구축하는 것이다. 특히 국토교통부의 보행우선구역 시범사업이나 대중교통전용지구 시범조성사업의 경우 속도저감시설, 횡단시설, 안내표지판, 교통신호기, 방호울타리 및 차량진입억제용 말뚝 등 시설물 설치 위주로 사업이 진행되었으나 대구 중앙로의 경우 여전히 택시문제나 불법주정차 문제, 통과교통량 증대 등의 문제가 발생하고 있다.

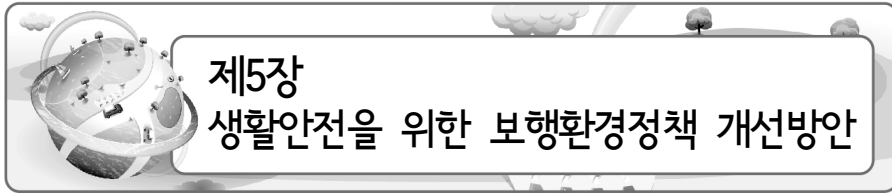
최근 마련된 보행법에 의거하여 추진되고 있는 보행환경 개선지구 시범사업 역시 ‘선’단위가 아니라 ‘면’단위로 보행환경을 개선하는 전략이 중요함을 강조하면서 6개의 유형을 구분하여 사업을 추진하고는 있다. 사실상 사업내용을 면밀히

살펴보면 보행자 관련 시설물 설치, 보행로 및 보행공간 확보, CCTV 등 방법시설 설치, 보행경관 조성 등과 같은 물리적인 보행환경 개선정책으로 수렴되고 있다.

특히, 보행과 관련된 모법(母法)이 마련되었음에도 불구하고 보행법은 기존의 교통약자의 이동편의증진법, 지속가능교통물류발전법, 교통안전법, 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 등 보행·교통관련 법률보다 우선시되고 있지 않아 구조적인 취약성을 지니고 있기도 하다. 즉 지속가능교통물류발전법에 따른 보행 교통 개선계획, 교통약자의 이동편의증진법에 따른 지방교통약자이동편의증진계획, 교통안전법에 따른 지역교통안전기본계획, 도로법에 따른 도로정비기본계획, 그리고 대중교통 육성 및 이용촉진에 관한 법률에 따른 지방대중교통계획이 수립되어 있는 경우 기본계획이 수립된 것으로 보는 것이다.

한편 지방자치단체의 제도적 여건을 살펴보아도 중앙부처의 여건과 크게 다르지 않다. 우리나라 지방자치단체들은 보행과 관련된 모법(母法)이 마련되기 전부터 상당수의 자치단체가 서울시를 벤치마킹하여 보행조례를 제정하고 보행환경 개선사업을 추진해오고 있지만 자치단체별로 객관적인 지역적 특성에 대한 진단 없이 서울시 보행조례의 형식을 그대로 복사하고 있다.

서울시나 부산시를 제외하면 관련 전담조직이 정비되지 못하고 있으며, 보행관련 사업 역시 기존의 도로과 등에서 사업을 함께 추진하다보니 상위법과 마찬가지로 보행공간을 확대하고 지역별 보행로를 연결하는 등 물리적인 보행로 시설물량을 확대하는 위주로 사업이 추진되고 있는 것이 현실이다. 일부 자치단체들은 개별 지역적 특성에 맞는 보행환경정책을 종합적으로 추진하기보다는 국고보조금이 지원되는 사업만을 시행하고 있거나 역사문화 탐방로 조성, 상징가로 만들기식의 걷고 싶은 거리만들기 사업 또는 거리축제와 같은 형식으로 보행관련 정책을 추진하고 있다는 문제점도 있는 것으로 판단된다. 보행은 결국 문화다. 사업의 물량 끼워 맞추기식의 물리적 환경개선이 아니라 문화적, 제도적, 사회경제적 요소를 모두 고려한 지역특성에 맞는 주민체감형 보행환경 개선정책이 필요한 시점이다.



제1절 생활안전형 보행환경정책 추진방안

1. 생활안전형 보행환경정책의 필요성

20세기 이전에는 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리, 즉 보행권이 중요하게 여겨지거나 문제가 되지 않았다. 그러나 교통수단의 발달과 자동차의 급격한 증가로 소통 위주의 자동차 중심 적색교통정책이 우리의 보행권을 위협하게 되었다.

유럽을 비롯한 국외 선진국에서는 1960년대 초반부터 자동차 교통의 차단정책을 제언하고 네덜란드를 중심으로 본앨프 사업을 추진하기 시작하였으며, 1988년에는 보행자 권리헌장을 제정·공포함으로써 자동차 중심의 도시에서 보행자의 권리를 되찾기 위한 노력을 꾸준히 해오고 있다. 20세기 이후에 접어들면서는 지속가능한 발전(sustainable development)이라는 커다란 패러다임 속에서 녹색교통수단의 중요성이 강조되어 보행을 활성화하는 보행친화도시(walkable city), 또는 자동차와 인간이 공존하는 걷기 좋은 커뮤니티(walkable communities)를 조성하려는 시도가 점차 확산되고 있는 추세다.

1970년대 이후 우리나라는 산업화를 견인하기 위한 물리적 기반시설의 급속한 양적 팽창으로 교통사고가 급증하여 1979년 교통안전법을 제정하고 1980년대 이후부터 (구)국무조정실 주관으로 범정부적으로 교통안전종합대책을 수립하여 교통안전과 관련된 시책을 꾸준히 추진해오고 있다. 특히, 2008년부터는 ‘교통사고 사상자 절반 줄이기 프로젝트’를 국정과제로 선정하여 교통안전정책을 본격적으로 추진해오고 있다. 그러나 1980년대 초반부터 시작된 교통안전정책마저도 여전

히 중앙정부 주도의 도로나 차량안전정책에 초점⁵³⁾이 맞추어져 있다 보니 2011년 기준 우리나라의 보행 중 교통사고 사망자는 전체 교통사고 사망자의 39.1%(2,044명)를 차지하고 있으며, 인구 10만명 당 보행자 사망자수는 4.0명으로 일본의 1.6명, 유럽국가 평균 1.0명에 비해 매우 높은 수준이다. 65세 이상 고령층의 보행중 교통사고 사망자수는 883명으로 전체 보행중 교통사고 사망자 중 차지하는 비율이 43.2%나 되고 있다. 65세 이상 고령층 10만명 당 사망자수는 32.7명으로 OECD 국가 평균 10.2명에 비하면 3배 이상의 수치를 보이고 있기도 하다. 이는 신호등 위치를 전방으로 옮기는 등 경찰청을 비롯한 중앙정부가 주도하는 도로 위주의 안전정책으로는 더 이상 일상생활에서 발생하는 사고를 줄이는 데 한계에 도달했음을 의미하는 것이다.

사실 우리나라는 1993년에야 보행자들과 시민단체의 적극적인 관심으로 보행권의 개념이 처음 제기되었다. 이후 지속적으로 보행의 중요성이 강조되면서 근거법이 제정되기도 이전에 서울시를 비롯한 자치단체의 보행조례가 1990년대 후반부터 제정되기 시작하여 자치단체가 먼저 보행조례 하에서 기본계획을 수립하고, 보행환경 개선을 위한 정책을 시행하기 시작하였다. 자치단체 차원에서의 보행환경 개선사업과 함께 걷고 싶은 거리 만들기 사업, 차 없는 거리 조성사업 등을 함께 추진하여 ‘보행은 문화다’라는 인식을 홍보하고자 노력하였다. 자치단체 보행조례의 모법(母法)이라 할 수 있는 보행안전 및 편의증진에 관한 법률은 2012년 2월이 되어서야 제정·공포되었다⁵⁴⁾.

안전행정부가 보행법을 제정하기로 한 것은 보행자의 권리와 안전의 중요성이 확산되고 있지만 각종 제도과 교통운영 전반이 여전히 차량 위주로 되어 있어 보행권이 위협받고 있다는 인식에 기초했다. 단순히 걷는 행위로만 여겨지던 보행의 개념을 떠나 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하여 시민들의 생활환경을 향상시키며, 보행자들의 권리를 법적으로 확보할 수 있게 되었다는 점에서 의미가 크다

53) 교통안전뿐만 아니라 자연재해로 인한 겨울 제설작업 역시 항상 보도보다는 차도가 먼저 이루어져 낙상사고 위험도도 높아지고 있는 추세다.

54) 우리나라의 보행안전 및 편의증진에 관한 법률(보행법)은 국가 차원에서 이루어진 세계 최초의 보행입법이라 할 수 있다.

고 하겠다.

근거법에 앞서 제정되기 시작한 60개가 넘는 지방자치단체 보행조례의 모범이 마련되었으니 이러한 모범 하에서 먼저 보행에 대한 짐해를 배제하고 배려하여 보행자 사고를 줄이고 보행자의 각종 안전을 담보할 수 있는 생활안전형 보행환경 정책을 통합적으로 추진할 수 있도록 해야 한다. 더 나아가 보행을 유발하고 활성화시킬 수 있는 보행친화적 근린생활환경, 즉 보행을 유발하는 목적시설이 풍부하며, 보행경로가 편리하고 매력적이어서 보행하는 것이 즐거운 공간이 될 수 있도록 해야 한다⁵⁵⁾.

모든 인간은 보행자다. 인간의 활동은 기본적으로 보행을 통해서 이루어진다. 보행은 인간의 힘에만 의존하기 때문에 환경에 미치는 영향이 거의 없고, 걷기로 인해 건강이 신장된다. 어린이, 청소년, 장애인 등 약자들도 자동차를 소유하지 않아도 독자적으로 통행할 수 있기 때문에 도시의 형평성 확보에도 기여할 수 있다. 보행자는 범죄자의 범죄 의욕을 저하시켜 파수꾼의 역할을 하기 때문에 범죄를 막고 도시를 안전하게 만든다. 보행은 지역 내 각종 시설이나 대중교통수단에 접근하기 위한 가장 직접적이고 자유로운 수단이기 때문에 ‘이동’이라는 수단교통의 차원을 넘어 도시공간에서 이루어지는 생활전반에 활력과 새로움, 생기를 불어넣는 역할을 담당한다. 또한 도시나 지역사회의 경제를 살리는데 기여하며, 사회적 교류와 지역의 경제활동을 증진시키는 효과가 있다⁵⁶⁾.

보행자에게 우호적이고 쾌적한 가로는 도시의 사회정의와 경제적 건강함, 생태학적인 지속성을 반영하기 때문에 보행친화도시환경 조성은 그만큼 중요하다. 따라서 보행공간은 걷기 위한 공간의 차원을 넘어 생활공간으로 이해되어야 하며, 보행이 인간의 기본적인 권리임을 선언하고 생활공간 전반에, 그리고 도시공간 전반에 그 권리를 실현시켜 나갈 수 있는 철학을 재수립하고 정책을 추진해나가야 한다.

55) Handy et al.(1996)은 목적보행의 경우 근린주구 내에 보행을 유발하는 목적시설의 유무와 통행거리가 보행을 활성화하는 중요요인이 되고 있다는 연구결과를 제시하고 있다.

56) 임삼진(2011) 요약 정리.

2. 생활안전형 보행환경정책의 추진방향

가. 종합적 보행환경정책 추진

걷는 사람들의 권리와 안전이 중요해지면서 시민단체 및 서울시민들의 보행운동에서부터 어렵게 출발하여 보행조례⁵⁷⁾와 보행법이 제정되었지만 현재 보행법과 여러 보행조례 하에서 추진되고 있는 안전행정부의 보행안전 및 편의증진 기본계획 및 지방자치단체들의 보행 기본계획의 내용은 결국 보도 포장과 신설, 보도 평탄성·경사도 증진, 횡단보도 신설 및 확충, 교통안전시설물 확충, 보행녹화 증대 등 물리적인 시설확충과 정비로 수렴되고 있다⁵⁸⁾.

중앙정부든 지방정부든 관 주도의 보행관련 사업들은 주로 사업추진의 용이성을 확보하기 위하여 획일적인 설계지침 또는 기본계획 작성지침(guideline)을 내리고 지침에 따라서 일률적으로 사업을 실행하기 때문이다. 물론 보행자 인프라를 확충하는 사업은 매우 중요하다. 보도가 존재하지 않거나 너무 협소하여 보행자가 차도를 통행하여야 한다면 기본적으로 보도를 설치해주는 대책이 먼저다. 그러나 대부분의 경우 보행공간에서 발생하는 문제점은 관련 시설물이 부족하여 발생하는 것이 아니라 오히려 넘쳐나는 시설물이나 적치물 때문에 발생하기도 한다.

보행환경이란 보행시설의 물리적 환경만을 의미하는 것이 아니라 보고, 듣고, 느끼고, 냄새 맡고, 인지하는 생태적·심리적·사회적 환경을 모두 포함한다. 따라서 보행환경을 개선하기 위한 정책은 물리적 시설개선정책뿐만 아니라 문화적, 환경적, 사회경제적 요소를 종합적으로 고려한 기술적·제도적·의식적·참여적 개선정책이 될 수 있도록 정책방향을 전환해야 한다.

57) 서울시의 보행조례가 제정된 이후 많은 자치단체들이 유사한 보행조례를 제정하고 있으나, 해당 지자체의 지역여건에 대한 객관적인 평가나 진단 없이 서울시 보행조례의 형식만 복사하고 있다.

58) 보행과 관련된 정책이 시설대책 위주로 구성될 경우 걸을 수 있는 공간에 대한 고민보다는 '보도'와 관련된 각종 시설물을 확충하는데 초점이 맞춰질 수 밖에 없다.

나. 차별적 보행환경정책 추진

주민욕구의 본질은 항상 일상적인 장소에 있어 왔다. 그러나 행정은 이 일상적인 장소까지 미칠 수가 없으니 대부분의 관 주도 시책이나 사업들이 보여주기 위한 거리장식 만들기에 치중하고 있는 경우도 발생하고 있다⁵⁹⁾. 보도공간의 시설확충 및 도시디자인 설계방안은 아름다운 지역공간을 만드는 기법 중 하나가 될 수는 있다. 그러나 주민이 원하는, 주민이 안전한 진정한 의미의 ‘걷기 쉬운 거리’ 또는 ‘걷기 편한 도시’를 조성하는 데에는 한계가 있다. 아름답고 깨끗한 환경을 조성할 수 있을지는 몰라도 실제 보행자들이 자주 찾는 공간을 만드는 데에는 한계가 있다.

따라서 심미적으로 아름다운 환경을 구축하기에 앞서 먼저 보행하고 싶은 지역과 공간의 특성 및 그 공간을 이용하는 이용자의 특성이 무엇인지 면밀히 살펴야 한다. 지역적 특성에 따라서, 공간적 특성에 따라서 또는 이용자의 특성에 따라서 지역마다 필요한 보행환경이 다르기 때문에 획일화되지 않는, 차별적인 지역맞춤형 보행환경정책이 필요하다. 현재 바로 그 공간을 이용하는 이용자들의 요구사항이 충족되어야 하며, 기본적으로 보행자의 안전성이 담보될 수 있어야 한다. 다양한 공간을 획일적인 방향으로 정비할 것이 아니라 각각의 장점은 살리되 단점은 보완할 수 있도록 지역의 정체성을 살리면서 정비해야 한다.

다. 참여적 보행환경정책 추진

제4장에서 살펴본 바와 같이 보행법이 제정되기 이전부터 안전행정부와 국토교통부 등의 중앙정부 및 지방자치단체를 중심으로 안전한 보행환경 조성사업 및 어린이보호구역 개선사업 등 보행환경개선 관련 사업들은 꾸준히 진행 중이다.

59) 서울시의 경우 유동인구 증대 및 상권 활성화를 위해 2000년 7월부터 ‘디자인 서울거리 조성사업’을 추진하여 1차부터 3차까지 총 60개소의 디자인거리를 조성하였다. 그러나 1차 사업 대상지의 경우 총 연장 5,870m 구간에 약 481억원의 예산이 투입되었지만 서울연구원(2001)의 시민만족도 조사 분석결과 100점 만점에 50.5점을 받아 시민의 공감을 얻지 못했다는 평가를 받기도 했다.

그렇지만 여전히 어린이 보행 중 사망자수는 전체 어린이 교통사고의 62.3%를 차지하고 있다.

문제의 본질은 무엇보다도 대부분 관 주도의 교통안전사업에 ‘지역주민’이 빠져있기 때문이다⁶⁰. 주민과 함께 만들어나가지 못했기 때문에 민원에 봉착하거나 물리적 환경개선사업 후 일정 시간이 지나면 예전으로 금방 돌아가 버리는 일회성 사업으로 끝나버리기도 하는 것이다.

우리나라는 일반적으로 도시계획이나 지역개발, 특히 교통계획 시 주민참여가 매우 형식적으로 고려되고 있으며, 제도적으로 보장되어 있는 주민참여는 거의 없다고 볼 수 있다. 지역주민의 요구나 의견이 민원으로 처리되어 사업을 지연시키는 요소로 받아들여지기 때문이다. 다양한 계획에 따라서 주민의 의견을 공청회 형식으로 청취하기도 하지만 절차상 사업추진에 대한 정당성을 확보하기 위해서 추진하는 것이 보통이다.

모든 생활공간이 보행공간이며 이러한 보행공간의 이용자는 지역주민이므로 참여적 보행환경정책은 지역주민이 적극적으로 참여하여 생활공간을 만들어가는 방식이 된다. 지역주민은 참여적 보행환경정책을 통해서 원하는 생활공간을 조성하는 효과를 창출할 수 있게 될 뿐만 아니라 참여의 과정을 통해서 지역주민 간 소통의 기회를 가질 수 있게 되므로 지역 커뮤니티 형성에도 기여할 수 있다.

사람들은 기본적으로 이중성을 가지고 있다. 사람들은 보행자인 경우에는 빠른 속도의 차량에 위협받고 불법주차에 불편함을 느끼지만 차량의 운전석에 앉은 순간 보행자를 장애물로 여기게 시작한다. 자동차 중심의 문화가 하도 일상화된 나머지 사람들은 열악한 보행환경의 피해자이면서 동시에 열악한 보행환경을 조성하는 원인 제공자이기도 하기 때문에 사회적 합의를 이끌어내기 위한 사회적 관계망을 형성하는 것도 중요한 요소가 된다.

60) 어린이보호구역 개선사업이 주민들의 반발에 부딪혀 빨간색 도로포장을 하고 표지판만 붙이다가 끝나고 있다는 비판도 제기되고 있다.

라. 협력적 보행환경정책 추진

보행공간은 도로표지판, 가로등, 교통신호등, 전신주, 배전반 등 다양한 공공시설물이 설치되는 일상적인 공공장소이며, 건축, 도시설계, 조경, 도로설계 등의 영역도 관련되므로 공공 시설물 관리주체 뿐만 아니라 여러 영역에서의 건설 및 관리주체가 모두 관계된다.

따라서 교통사고, 범죄, 환경, 재난·재해 등 각종 위험으로부터 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하기 위해서는 관련시책을 추진하고 있는 안전행정부와 국토교통부 간에 그리고 중앙정부와 지방자치단체 간에 체계적인 협력체계를 구축하여 체계적으로 보행환경개선사업을 추진해야 한다. 보행환경을 개선하고자 하는 지방자치단체 내에서도 도로, 교통, 건축, 조경, 도시, 문화 등 다양한 영역을 담당하는 부서들 간의 협력적 보행환경정책 관련 업무를 추진하는 것이 중요한 과제가 된다. 마지막으로 행정과 주민(단체) 및 전문가 간 유기적인 협력체계가 전제되어야 한다.

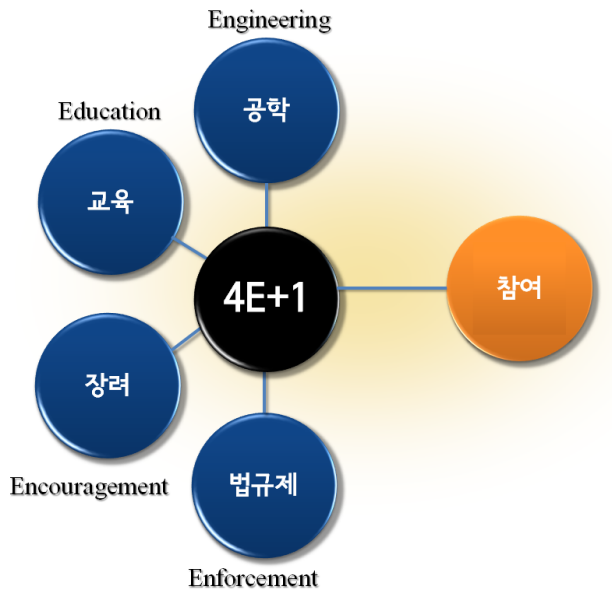
3. 생활안전형 보행환경정책의 추진전략

보행법 상 보행환경은 보행자가 통행하면서 접하게 되는 물리적·생태적·역사적·문화적 요소와 보행자의 안전하고 쾌적한 통행에 영향을 미치는 모든 요소를 말한다. 교통사고, 범죄, 재해·재난 및 환경 등과 같은 각종 위험으로부터 주민이 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 생활안전형 보행환경정책을 추진하기 위해서는 종합적이고 차별적이며, 참여적이고 협력적인 방향으로 추진되어야 한다. 통합적인 의미의 보행환경을 조성할 수 있는 방향으로 추진되어야 하는 것이다.

본 연구에서는 생활안전형 보행환경정책을 추진하기 위해서 4E+1 전략을 제안한다. 4E+1 전략은 보행환경에 대한 공학적인 시설개선 전략(Engineering)과 관련법·제도 강화전략(Enforcement), 보행자를 비롯한 운전자 및 기타 이용자들에 대한 행동변화를 유도하기 위한 교육 전략(Education) 및 보행이용을 장려하고 홍보

하는 전략(Encouragement), 그리고 무엇보다도 커뮤니티를 기반으로 한 자발적인 참여 전략으로 구성된다.

〈그림 5-1〉 생활안전형 보행환경정책 추진전략



첫째, 현재까지 보행안전과 접근성을 개선하기 위해 주로 추진해오던 사업들의 주요 내용을 반영하는 공학적인 시설개선 전략(Engineering)이다. 물리적인 시설을 확대하는 쪽으로만 보행환경정책을 추진하여서는 안되지만 보도의 유무나 유효폭 등 기본적인 보행공간을 확보하는 전략은 여전히 매우 중요하다는 사실을 부정할 수는 없다. 다만 보행은 결국 문화이기 때문에 관 주도의 보행환경개선사업이라고 해서 각종 시설물을 확충하는 물량 위주의 사업으로 초점을 맞추는 전략을 경계하자는 의미이다.

공학적인 시설개선전략은 먼저 물리적인 개선기법으로 보행친화적 가로 설계 및 디자인 전략을 말한다. 보행자전용도로를 포함하는 보도나 횡단보도, 교통신호, 정지나 양보 등의 도로 표지판, 보도포장, 식수대, 완충공간, 연석, 교통신호, 보행

통로 등을 모두 포함하며, 차량감소를 유도하는 물리적 기법인 교통정온화(traffic calming)기법도 포함된다. 원천적으로 차로 폭 축소를 통한 차량진입이나 차량의 속도를 제어하는 도로 다이어트(road diet) 기법 및 보행자 안전을 위한 도로조명을 개선하는 전략도 함께 추진된다. 다음으로는 보도, 버스정류장, 보행로 조명, 신호 등의 보행자 시설 유지보수와 교통약자를 위한 시설 구축, 보도의 연속성 확보 등 대중교통과의 접근성 제고전략이 포함된다.

둘째, 보행과 관련된 법·제도 강화 전략(Enforcement)은 보행자 안전을 포함하는 교통안전 관련 법률과 법조항 개정에서부터 출발하여 자동차에 대한 통제전략이 함께 추진되어야 한다. 관련 법률개정은 안전행정부의 보행법과 경찰청의 도로교통법, 그리고 국토교통부의 교통약자이동편의증진법 외 관련 법률, 그리고 지방자치단체의 보행조례를 모두 포괄하는 의미로써 모든 관련 법률을 대상으로 보행자를 배려할 수 있는 법조항으로 개정한다. 자동차에 대한 통제전략에서는 보행자의 안전을 향상시키기 위한 규제나 범칙금 등도 포함된다. 현재 선진국에서는 지자체 차원에서 보행 관련 법제도를 강화하고 있는 추세인데, 스쿨존과 같이 보행자가 많은 지역이나 보행자 횡단이 많이 발생하는 지역에 대해서는 속도규제를 강화하고, 보행자 안전과 관련된 불만사항을 효과적으로 접수하기 위해서 자치단체내에 핫라인(hotline) 등도 함께 운영하고 있다. 규칙을 준수하지 않는 경우에는 강력한 벌금이나 범칙금을 부과한다.

셋째, 보행자를 비롯한 차량 운전자 등의 행태 및 행동을 변화시키기 위한 교육 전략(Education)은 행태변화를 촉진시키기 위한 정보제공과 사고가능성을 줄이기 위한 안전규칙 교육, 그리고 보행자와 관련되는 안전 이슈에 대한 의식고취 등에 관한 전략을 의미한다. 모든 사람은 보행자이자 동시에 운전자가 될 수 있기 때문에 교육은 보행자뿐만 아니라 차량 운전자에게도 매우 중요하다. 차량 운전자에게는 보행자를 보호해야 하는 의무와 보호하는 방법을 일깨워야 한다. 이를 위해서 학교교육뿐만 아니라 평생교육 프로그램 등을 함께 활용하여 가르쳐야 한다.

넷째, 보행 장려 및 홍보 전략(Encouragement)을 통해 지역 내에서 안전한 보행을 활성화할 수 있도록 하는 프로그램을 개발하고 적극적으로 홍보하는 전략을 함께 추진한다. 차 없는 거리 만들기 조성사업이나 차 없는 날과 같은 제도를 도입하는 전략이 포함된다. 지나치게 거리를 치장하거나 디자인은 심미적으로 바꾸는

전략을 의미하는 것은 아니다. 얼마나 보행자 전용공간을 확충하고 보행자를 중시하는 도시로 변화하는 것이 의미 있는 일인지를 모든 사람들에게 홍보하는 효과를 극대화하기 위하여 해당 지역의 핵심적인 가로를 보행자 전용공간화하고 이를 지속적으로 시행한다. 또한 기본적으로는 보행에 영향을 주는 교통계획, 도시계획 및 설계, 토지이용, 가로 시설물 계획 등의 관련 정책과 계획에 의해서 보행수요가 어떻게 변화하는지 분석하여 이를 증진시킬 수 있는 방안을 함께 마련하여야 한다. 보행수요에 영향을 미치는 요인은 토지이용과 같은 보행의 목적지, 수단선택, 경로선택, 시간선택 등 여러 가지를 들 수 있다. 보행이 즐겁고 매력적인 공간이 될 수 있음을 적극적으로 홍보해야 한다.

마지막으로 커뮤니티를 기반으로 한 자발적 참여 전략으로 지역주민과 함께하는 추진체계를 수립하여야 한다. 참여 전략은 4E 전략보다 훨씬 더 중요한 전략이라 할 수 있는데, 사람들의 인식과 양보가 없으면 자동차를 통제하는 것은 거의 불가능하기 때문이다. 지역 내 주민들이 자발적으로 속도를 감시할 수 있는 시스템을 구축하거나 워킹스쿨버스 등을 활성화함으로써 이루어질 수 있다. 참여 전략은 지역주민들과 함께 일상생활에서 보행할 때 가장 불편하고, 가장 안전하지 못한 지점이 어디인지, 왜 그러한지를 파악하는 단계에서 출발해야 한다.

제2절 생활안전형 보행환경정책 개선방안



1. 중앙정부의 제도개선방안

가. 관련 법률 및 조직 정비

국민의 보행권을 보장하고 안전한 보행환경을 조성하기 위한 우리나라의 최상위 법률은 보행안전 및 편의증진에 관한 법률이다. 국가와 지방자치단체는 보행법이 정하는 바에 따라서 보행환경 및 편의증진에 관한 실태조사와 기본계획 및 시행계획을 수립하여야 한다. 이때 기존의 교통약자의 이동편의증진법에 의거한 지

방교통약자이동편의증진계획, 지속가능교통물류발전법에 의거한 보행교통 개선 계획, 교통안전법에 의거한 지역교통안전기본계획, 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률에 의거한 지방대중교통계획, 도로법에 의거한 도로정비기본계획 등을 수립하였을 때에는 보행 기본계획이 수립된 것으로 보고 있다. 그러나 기존의 계획들은 차량을 중심으로 도로의 위계를 구분한 다음 도로의 물리적인 시설을 대상으로 관련 시설물을 확충하거나 환경을 개선하는 사업의 형태를 주로 띄고 있어 생활공간에서 발생하는 보행 전반에 걸친 기본계획으로 보기 어렵다. 따라서 먼저 기존의 보행 및 교통관련 법률에 대한 보행법의 위상을 재정립하고, 지역맞춤형 4E+1 전략에 기초한 보행환경 및 편의증진 기본계획을 수립하도록 하여야 한다.

또한 도로교통법과 도로교통법 시행규칙, 교통안전법 등과 같은 보행관련 법률이 너무나 차량 중심적으로 제정되어 있다. 도로교통법 상 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 하고, 모든 차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하여서는 안되며, 교통안전법 상 보행자는 도로를 통행함에 있어서 법령을 준수하여야 하고, 육상교통에 위협과 피해를 주지 아니하도록 노력하여야 한다. 도로교통법 시행규칙 상 횡단보도는 육교·지하도 및 다른 횡단보도로부터 200미터 이내에는 설치할 수도 없다.

보행자는 보도든 차도이든 상관없이 모든 도로, 모든 교차로와 횡단보도에서 우선권을 갖고 있어야 한다. 보행자가 차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하여서는 안되며, 육상교통에 위협과 피해를 주지 아니하도록 노력하여야 한다는 조항은 삭제되어야 하며, 오히려 교통약자에 해당하는 보행자의 안전성을 담보하기 위한 차량 운전자의 의무 규정이 강화될 필요성이 있다. 어린이가 교통이 빈번한 도로에서 놀더라도 차량이 이를 고려하여 속도를 줄여 운전할 수 있도록 하는 조항이 필요하다. 자동차 중심의 문화를 바꾸기 위해서는 모든 차량의 운전자에 더욱 강력한 단속 및 처벌을 강화하여 법률의 강제력과 집행력을 높일 필요도 있다.

〈표 5-1〉 법률 개정사항

구분		세부내용
도로교통법	제8조 (보행자의 통행)	보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 한다
	제11조 (어린이 등에 대한 보호)	어린이의 보호자는 교통이 빈번한 도로에서 어린이를 놀게 하여서는 아니 되며, 유아(6세 미만인 사람)를 말한다. 이하 같다)의 보호자는 교통이 빈번한 도로에서 유아가 혼자 보행하게 하여서는 아니 된다
	제10조 (도로의 횡단)	보행자는 모든 차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하여서는 아니 된다.
도로교통법 시행규칙	제11조 (횡단보도의 설치기준)	횡단보도는 육교·지하도 및 다른 횡단보도로부터 200미터 이내에는 설치하지 아니할 것
교통안전법	제8조 (보행자의 의무)	보행자는 도로를 통행함에 있어서 법령을 준수하여야 하고, 육상교통에 위험과 피해를 주지 아니하도록 노력하여야 한다.

도로교통법 제28조에서는 보행자의 통행을 보호하기 위하여 특히 필요한 경우 도로에 보행자전용도로를 지방경찰청장이나 경찰서장이 설치할 수 있다고 명시하고 있으며, 동법 시행규칙 제6조에서는 지방경찰청장 또는 경찰서장이 필요하다고 인정하는 교차로 그 밖의 도로에 신호기를 설치하되 그 앞쪽에서 잘 보이도록 설치하여야 한다. 신호기나 안전표지 등 교통안전시설은 지방자치단체가 해당 지역특성에 맞게 보행환경을 개선할 수 있어야 하므로 경찰청에서 가지고 있는 교통안전시설 설치 및 보행자전용도로 설치권한을 지방자치단체로 이양하여 자치단체의 권한을 확대해 주어야 한다.

〈표 5-2〉 법률 상 보행관련 시설물 설치 권한

구분		세부내용
도로교통법	제28조 (보행자전용도로 의 설치)	지방경찰청장이나 경찰서장은 보행자의 통행을 보호하기 위하여 특히 필요한 경우에는 도로에 보행자전용도로를 설치할 수 있다
도로교통법 시행규칙	제6조 (신호기)	지방경찰청장 또는 경찰서장이 필요하다고 인정하는 교차로 그 밖의 도로에 설치하되 그 앞쪽에서 잘 보이도록 설치하여야 한다

마지막으로 보행환경정책을 추진해 나갈 기구를 설치할 필요성이 있다. 현재 물리적 환경개선 위주의 우리나라 보행환경정책은 분석된 지역별 보행자 사고 자료 특성분석결과 효과가 크게 나타나고 있지 않은 것으로 판단된다. 보행환경정책의 구심점을 분명히 하고, 지방자치단체의 성과에 대한 평가와 보상을 확실히 하기 위해서는 중앙정부 차원에서의 전담조직이 필요하다. 보행환경정책은 매우 복잡한 구조를 가지고 있으므로 국무총리실 산하 또는 안전행정부 산하에 (가칭)보행정책조정관을 마련함으로써 (가칭)보행정책조정관을 중심으로 보행관련 법률과 용어 정리, 시설물 설계지침 마련, 보행환경 개선지구 시범사업 추진, 국토교통부와의 부처 간 업무 조정 등을 총괄적으로 추진할 수 있다. 보행관련계획 수립 및 시책 추진은 지방자치단체의 역할이므로 이는 지방자치단체가 지역적 특성을 바탕으로 계획을 작성할 수 있도록 하되, 지역유형을 고려한 시설물 설계지침은 안전행정부에서 마련한다. 시설물 설계지침은 지역특성별 기본방향을 제시하고, 시설계획에 대한 핵심사항을 포함한다. (가칭)보행정책조정관은 중앙정부와 지방정부를 비롯하여 정치적·사회적 단체, NGO와 같은 시민단체와 민간조직 등 다양한 구성원들의 네트워크를 구축할 수 있어야 한다.

나. 지역유형별 맞춤형 전략 추진

현재 국내 보행환경정책은 ‘선’적인 접근방식에서 ‘면’적인 접근방식을 고려하는 쪽으로 선회하고 있다. 보행법상 보행자 통행량이 많거나 교통약자의 통행빈도

가 높거나 우선적으로 보행환경을 개선할 필요가 있을 때, 또는 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역의 경우 보행환경개선‘지구’를 지정할 수 있도록 명시하고 있으며, 안전행정부(2013)의 보행업무편람에 따르면 보행환경개선지구는 생활안전지구, 보행유발지구, 농어촌중심지구, 교통약자지구, 대중교통지구 및 전통문화지구로 분류된다. 예를 들어 보행유발지구는 주요 상업지와 같이 보행자 통행이 빈번한 지역에, 그리고 생활안전지구는 어린이들의 통학이나 놀이가 주로 이루어지는 통학로에 주로 조성된다.

비록 보행업무편람에 제시되어 있는 6가지 유형의 위계가 다소 안 맞는 측면이 있으나 유형별 보행환경개선지구 분류방식은 토지이용특성을 반영하려는 시도로 파악된다. 이들 6가지 유형별로 보행자 시설 설치, 보행로 보행공간 확보, 방법시설 설치, 보행경관 조성, 불법 주정차 문제 해결, 차량주행 속도 및 통행제한에 대한 시설적·제도적 방안을 모색하도록 명시하고 있다. 보행법 및 보행업무편람에 의거 추진 중인 보행환경개선지구 시범사업은 2013년 10월 현재 10개 대상 사업지가 확정되어 관광형에 해당하는 대전 대덕구와 제주도만이 설계가 완료된 상황이어서 향후 토지이용특성에 부합하는 시설적·제도적 방안이 합리적으로 모색되었는지는 좀 더 지켜봐야 알 수 있는 상황이다.

본 연구는 우리나라의 보행안전 및 이용 장려와 관련되는 보행환경정책이 토지이용특성을 반영하여 추진되어야 함을 물론이지만 단기적으로는 보행안전이 먼저라고 생각하였다. 왜냐하면 2011년을 기준으로 우리나라의 보행 중 교통사고 사망자수가 현재 전체 교통사고 사망자수의 무려 39.1%를 차지하고 있어 기본적으로 보행권을 보장받기 위해서는 먼저 생활안전이 담보될 수 있어야 한다고 판단했기 때문이다. 현행 보행법 상 보행자전용도로, 보행자길, 보도가 없는 도로 및 보행자 교통사고 현황 등에 관한 보행안전 및 편의증진에 관한 실태조사를 5년마다 조사하도록 되어 있는 있으나 보행법이 시행 된지 얼마 되지 않아 사실상 공신력 있는 시·군·구별 보도현황자료조차 구하기 힘들었다⁶¹⁾. 따라서 정책을 수립

61) 본 연구에의 제3장에서는 보행자 사고와 지역특성의 상관관계 분석을 위해 보도연장 자료를 전체 도로연장에서 자동차전용도로연장을 제외하여 간접적으로 구하였다.

하는 차원에서 보면 지역별 보행자 교통사고 실태는 사실상 지역별 보행환경수준을 가늠하게 해준다고도 볼 수 있다.

따라서 보행환경정책은 생활안전형으로 먼저 지역적인 사고특성을 반영하여 차별적으로 추진될 필요가 있다. 보행은 그 지역에서 살고 있는 사람들의 일상적인 생활패턴을 반영하는 기초적인 보행수단이기 때문에 일상적인 생활패턴은 지역의 특성에 따라서 차이가 날 수 밖에 없다. 즉 대도시, 중소도시, 농촌에 따라서, 또는 역사도시와 신도시에 따라서, 도시의 형태나 규모 혹은 공간구조가 달라지므로 보행공간의 성격이나 특징도 상이해진다. 또한 같은 대도시, 중소도시, 농촌이어도 토지이용특성에 따라서, 즉 주거지역, 상업지역, 업무지역, 통학로 등에 따라서도 달라질 것이다.

이에 본 연구는 지역유형별 보행자 사고특성을 종합적으로 분석하였으며, 지역유형별 사고특성에 따른 생활안전형 보행환경정책에 대한 전략 및 대책을 제안하였다. 지역유형별 보행자 교통사고 실태 및 특성분석 결과 인구 당 사상자수는 대도시형이 가장 많았고, 중소도시형, 농촌형 순으로 나타났지만 인구 당 사망자수는 반대로 나타나 농촌형의 보행자 치사율이 가장 높았다. 지역유형 별 차이 검증 결과 지역유형과 상관없이 횡단 중 사상자수 비율이 가장 높았으며, 9m 미만의 생활형 도로에서 사고가 50% 이상 발생했다. 또한 단일로에서 보행자가 사망하거나 다치는 비율이 교차로보다 3배 이상 높았다.

그렇지만 지역유형별로 통계적으로 유의하게 대도시형은 횡단 중 사상자 수 비율이 농촌형에 비해 높았으며, 20m 이상의 광로에서도 교통사고가 발생하고 있으며, 횡단보도 근처에서 사고가 많이 발생하고 있었다. 중소도시형은 대도시형과 마찬가지로 횡단 중 사고가 많고 특히, 타 유형에 비해 어린이 교통사고가 많이 발생하여 어린이가 사망하거나 다치는 비율이 높았다. 마지막으로 농촌형은 사고유형별로는 길가장자리구역에서, 도로종류별로는 일반국도에서 발생하는 보행자 사고가 많아 전형적인 시설부족 현상을 보이기도 했다. 또한 생활형도로에서 발생하는 보행자 사고 비율이 대도시형이나 중소도시형에 비해 오히려 더 높았으며, 고령자사고 비율도 높게 나타났다.

〈표 5-3〉 지역유형별 보행자 사고특성 분석결과 종합

구분	사고유형별	도로종류별	도로폭별	도로형태별	연령별
전체 공통 사항	사상자수는 대도시>중소도시>농촌 순 인구당 사상자수는 대도시>중소도시>농촌 순 사망자수는 대도시=중소도시>농촌 순 인구당 사망자수는 농촌>중소도시>대도시 순				
공통	지역유형과 관계없이 횡단중 사상자수 비율이 가장 높음	대도시는 특별광역시도, 중소도시는 시도, 농촌형은 군도에 사상사가 집중	9m 미만 생활형도로의 사고비율이 높음(50%이상)	단일로가 교차로 에 비해 3배이상 사상자가 많이 발생	
대 도시형	횡단중 사상자수 비율이 농촌에 비하여 높음(중소도시와는 차이 없음) 보도통행중 사상자수 비율이 중소도시, 농촌에 비하여 높음	특별광역시도 사상자수 비율이 중소도시, 농촌에 비하여 높음	20m 이상 광로에서 사상자수 비율이 중소도시, 농촌에 비하여 높음	횡단보도상, 횡단보도 부근 사상자수가 타 유형에 비하여 많고, 인당 단일로사고 사상자수가 높음	
중소 도시형	횡단중 사상자수 비율이 농촌에 비하여 높음(대도시와는 차이 없음)	시도 사상자수 비율이 대도시, 농촌에 비하여 높음			어린이사고 사상자수 비율이 대도시, 농촌에 비하여 높음
농촌형	길가장자리구역 사상자수 비율이 대도시, 중소도시에 비하여 높음	일반국도, 지방도, 군도 사상자수 비율이 대도시, 중소도시에 비하여 높음	생활형도로 사상자수 비율이 대도시, 중소도시에 비하여 높음		고령자사고 사상자수 비율이 대도시, 중소도시에 비하여 높음

따라서 지역유형별로 보행자 안전대책을 다음과 같이 중점적으로 추진할 필요성이 있으며, 4E+1 전략이 모두 포함될 수 있도록 해야 한다. 즉 대도시형은 기본적으로 보도의 서비스수준을 향상시키고, 특히, 횡단보도 및 횡단보도 부근의 안전성에 초점을 맞춘다. 중소도시형은 어린이 사고를 줄이는 대책에, 농촌형은 고령자 사고를 줄이고, 보도를 확충하는 사업을 위주로 대책을 마련해야 한다. 주택

가를 비롯한 이면도로 및 통학로가 되는 9m 미만의 생활공간에 대한 안전대책 수립은 기본적으로 보행자 안전대책 마련에 필수적이다.

〈표 5-4〉 지역유형별 중점 보행환경 개선전략

지역유형	전략
대도시형	<ul style="list-style-type: none"> - 생활형도로 안전성 향상 - 횡단보도, 횡단보도 부근 안전성 향상 - 보도의 서비스수준 향상
중소도시형	<ul style="list-style-type: none"> - 생활형도로 안전성 향상 - 어린이 사고 위주의 대책마련
농촌형	<ul style="list-style-type: none"> - 생활형도로 안전성 향상 - 고령자 사고 위주의 대책마련 - 보도가 설치되어 있지 않은 도로에 물리적 확충

다. 보행환경 개선지구 시범사업 개선 및 확산

현재 안전행정부에서 추진 중인 보행환경 개선지구 시범사업의 선정기준을 개선하여 실질적으로 보행자 안전이 심각하게 침해되고 있는 지역을 대상으로 우선적으로 사업을 시행하여야 하며, 사업추진과 함께 시범사업을 확산·홍보할 수 있는 전략을 함께 마련하여 추진해야 한다.

먼저 보행환경 개선지구는 현재 <표 4-6>에서 제시한 바와 같이 보행법에 근거하여 보행여건 개선이 필요한 지역, 역사·문화·관광 등 주요 테마가 있는 지역, 보행우선구역·가로정비·간판정비·한전지중화 등 다른 사업과 연계하여 복합개발이 가능한 지역, 그리고 사업추진에 대한 자치단체, 지역주민 등 요구와 의지가 큰 지역을 선정기준으로 제시하고 있다. 그러나 우리나라의 여건상 시급한 생활안전형 보행환경정책을 추진하기 위해서는 보행환경 개선지구 시범사업의 선정기준을 다음과 같이 개선할 필요성이 있다.

지방자치단체별로 제3장에서 보행자 사고의 실태 및 특성을 분석한 결과 대도시형, 중소도시형, 농촌형의 지역유형별로 보행자 사고의 특성이 상이하게 나타났다. 따라서 시범사업을 선정할 때 지역특성별로 유형을 대도시형, 중소도시형, 농

촌형으로 구분한 다음 지역유형별로 인당 보행자 교통사고율이 높은 지역을 일부 선정하여 사업의 대상지에 포함시킴으로써 단기적으로는 보행자 교통사고를 감소하고 장기적으로는 주민 삶의 질을 향상시키는 전략을 추진할 필요성이 있다.

물론 제2장에서 논의한 바와 같이 같은 대도시, 중소도시, 농촌유형이어도 토지이용특성, 즉 주거지역의 기능이 높은 토지용도인지, 상업지역의 기능이 높은 토지용도인지, 아니면 업무나 통학로의 특성을 갖는 토지용도인지에 따라서 지역의 특성도 상이하게 나타나기 때문에 토지이용특성별로 시범사업의 사업내용을 달리할 필요도 있다. 이를 위해서 시범사업의 계획수립과 내용선정에 있어서는 지방자치단체의 자율을 최대한 보장해 줌으로써 보다 차별적이고 다층적인 관점에서 보행환경 개선지구 시범사업을 추진해야 한다.

〈표 5-5〉 지역유형별 인구 10만명당 보행자 사고 발생 상위 10개 지역

구분	인구 10만명당 사망자수 기준	인구 10만명당 사상자수 기준
대도시형	대구 중구, 부산 중구, 서울 종로구, 인천 중구, 대전 중구, 인천 동구, 서울 중구, 대전 동구, 부산 강서구, 광주 동구	대구 중구, 부산 중구, 서울중구, 서울 종로구, 광주 동구, 부산 동구, 대구 서구, 대구 남구, 부산 진구, 서울 강남구
중소도시형	강원 태백시, 강원 속초시, 전남 나주시, 경북 영천시, 경남 통영시, 경북 영주시, 경북 문경시, 강원 동해시, 경남 사천시, 강원 삼척시	제주 제주시, 경남 통영시, 강원 속초시, 전남 목포시, 경북 경주시, 전북 전주시, 강원 춘천시, 경북 안동시, 경북 영천시, 전남 순천시
농촌형	강원 양양군, 전남 보성군, 전북 임실군, 경북 성주군, 경북 고령군, 경남 산청군, 충남 서천군, 전남 장흥군, 경남 함안군, 경북 영덕군,	강원 양양군, 전남 화순군, 전북 부안군, 경북 영덕군, 전남 장흥군, 충남 금산군, 전남 영암군, 경북 성주군, 경기 가평군, 충남 예산군

또한 시범사업 선정단계에서 주민참여 요건을 강화할 필요성이 있다. 제도적 기반이 마련되고, 재정적 지원이 뒷받침되더라도 주민들의 이해를 얻지 못하면 사업추진은 불가능하다. 따라서 안전하고 쾌적한 보행환경개선을 위해서는 사업계획과 시행에 있어 주민들이 적극적으로 참여할 수 있는 체계를 만드는 것이 무엇보다 중요하다. 제2장 및 제4장에서 우리나라 보행권 제기의 역사 및 변천과정

상 주민참여를 무시한 무리한 사업 집행은 결국 물량 위주의 시설물 확보정책으로 귀결되어 자동차를 통제하는데 실패했음을 알 수 있다. 주민 스스로 안전과 건강을 위하여 공공영역인 보행환경을 변화시켜야 한다는 의식전환과 함께 실천적 노력을 기울이게 하여 주민자치를 통하여 제도를 정착시킬 수 있도록 해야 한다. 추진주체로서 지방자치단체와 지역주민은 보행환경정책을 수립하고 집행하는데 중요한 역할을 담당하는 구조를 창출해야 하므로 시범사업을 선정하는 단계에서부터 주민협의체 등을 구성하는 요건을 의무화하는 것도 하나의 방법이 될 수 있다. 단순히 주민반발을 무마하기 위한 형식적인 주민설명회나 공청회 위주의 주민참여방식은 사실상 제한적이라 할 수 있다.

장기적으로 지역주민과 지방자치단체가 함께 주도하는 보행환경 개선지구 시범사업을 육성할 수 있는 방법은 지역주민과 함께 하는 마을 만들기식의 사업추진 방식을 채택함으로써 실제 지역주민의 참여와 배려, 양보를 이끌어내는 것이다. 안전행정부는 2007년부터 2009년 간 참 살기좋은 마을가꾸기 콘테스트 등을 통해 지역주민이 함께 하는 마을 만들기 전국대회를 개최한 바 있다. 보행개선지구 시범사업 역시 이와 비슷한 전국 콘테스트를 정기적으로 개최하고, 우수한 사례로 선정된 지역은 확실한 인센티브를 부여함으로써 홍보효과를 창출하고 시범사업을 점차 확산시켜 나간다. 이러한 과정들을 통해서 마을 만들기식의 보행환경개선 우수사례를 지방자치단체들은 서로 공유하게 되어 상호학습과정을 거치면서 각 지역에 환류 되는 시스템이 정착될 수 있다.

2. 지방자치단체의 제도개선방안

가. 보행조례 및 관련조직 정비

우리나라는 보행조례의 근거가 되는 모법(母法)이 마련되기 전부터 서울시를 비롯한 지방자치단체가 먼저 보행조례를 제정하고 보행조례 하에서 기본계획을 마련하여 보행환경개선사업을 추진해오고 있다. 그러나 1990년대 시민단체와 함께 적극적인 보행운동을 이끌어온 서울시의 경우 2013년 다시 서울 메트로폴리탄 도

심부 중앙에 차 없는 거리를 도입하는 등 끊임없는 실험을 하고 있는 중이어서 비교적 보행환경과 관련된 인식이 상당히 높다고 할 수 있다. 그러나 타 자치단체의 경우 객관적인 지역적 특성에 대한 진단 없이 서울시 보행조례의 형식을 그대로 복사하고 있는 경우도 발생하고 있다.

따라서 지방자치단체의 보행조례도 <표 5-3>에서 제시한 지역의 보행자 사고 특성 및 지역적 특성을 고려하여 차별화할 필요성이 있다. 중소도시형의 경우 어린이 교통사고 발생 비율이 높기 때문에 토지이용특성상 통학로에 해당하는 지역을 대상으로 규제를 강화하는 조례가 필요하며, 농촌형의 경우 특히 고령자를 대상으로 한 보행조례가 필요하다.

한편 서울시나 부산시를 제외하면 자치단체 수준에서도 관련 전담조직이 정비되지 못하고 있으며, 기존의 도로과를 중심으로 보행환경개선사업이 추진하다보니 물리적인 보행로 시설물량을 확대하는 위주로 사업이 추진되고 있는 것이 현실이다. 재정여건이 좋지 못하다보니 일부 자치단체들은 개별 지역적 특성에 맞는 보행환경정책을 종합적으로 추진하기보다는 국고보조금이 지원되는 사업만을 시행하고 있기도 하다.

지방자치단체의 조직 측면에서도 보행관련 업무는 담당하는 부서가 서로 상이해서 이를 효율적으로 추진하지 못하고 있다. 보도를 자전거도로나 보도의 설치와 관리는 교통과나 도로과에서, 가로수는 녹지과에서, 그리고 엘리베이터 등의 편의시설은 교통정책과에서 주로 담당을 하기 때문에 보행조례를 제정한 자치단체라고 할지라도 이 조례에 의거하여 실질적으로 보행환경을 개선하고 있는 자치단체는 드물다. 따라서 보행환경의 문제점을 분석하여 포괄적이고 종합적인 대책을 마련하기 위해서는 담당부서별로 분산된 조직과 예산을 통합하여 추진하여야 한다. 이를 통해 정확한 유효보도율과 횡단보도 설치율 및 보행자 사고율, 자전거도로 보급률 등 보행환경과 관련된 각종 통계와 지표에 대한 조사를 종합적으로 수행하고, 상호비교를 통해 모니터링하는 시스템이 정착되어야 할 것이다.

보행업무를 주관하고 추진해 나갈 기구로 광역자치단체 차원에서는 시장이나 행정 부시장 직속의 (가칭)보행추진기획단을 설치하여 보행환경 및 편의증진 기본계획에서 제시한 개선사업이 추진될 수 있도록 관련 업무를 기획하고 조정하며

총괄하는 기능을 하게 한다. 기초자치단체 차원에서는 도로과 산하에서 도로 위주의 보행환경개선사업을 추진할 것이 아니라 서울시와 같이 보행자전거과를 설치하거나 교통정책과 산하에 보행전담팀을 마련하여 지방자치단체 내 도로과, 녹지과, 교통과 등과 협업할 수 있는 구조를 만든다. 추진기획단이나 보행전담과 내지는 보행전담팀이 설치되면 보행환경 관련 업무를 담당하는 부서를 총괄함과 동시에 중앙정부와 자치구, 경찰청, 관련사업자, 시민단체, 주민 등 보행환경 개선과 관련된 주체들이 협력, 연계, 연대하는 역할을 담당해야 한다. 특히, 기초자치단체는 보행자의 불만사항을 접수하기 위한 핫라인(hotline)을 함께 운영할 필요성도 있다. 보행환경정책은 최대한 주민생활밀착형 정책으로 추진되어야 하기 때문이다. 추진기획단과 별도로 시민참여기구를 운영할 필요도 있다. 주민대표나 시민단체, 전문가, 언론 등 여러 그룹의 관심과 참여를 효과적으로 유도할 수 있어야 하기 때문에 주민협의체가 필요하다.

나. 주민참여형 보행친화도 조사 시행

지역특성에 맞는 안전하고 편리한 보행환경을 조성하기 위해서는 먼저 지역주민이 함께 자신들의 보행공간을, 그리고 보행길을 조사하는 것으로부터 시작해야 한다. 보행수요, 즉 주변 공간의 보행량이 얼마나 되는지, 보행에 방해가 되는 시설물이나 적치물은 없는지, 차량은 얼마나 통과하고 있는지, 과속하는 차량은 어느 정도 많은지, 어린이와 노인들에게 위험한 장소는 어디인지 등 지역주민이 자발적으로 주변의 보행환경을 조사하도록 행정과 보행관련 전문가가 유도해야 한다.

지역주민들이 직접 참여하여 정기적으로 보행안전(위험)도와 시설물 등을 조사하게 되면, 무엇이 위험한지를 스스로 알게 되고, 이에 따른 대책을 보다 강력하게 추진될 수 있게 된다. 국내 보행권의 논의와 변천을 통해 지역주민이 빠져있는 물량 확대 중심의 무리한 사업추진이 결국 시설확충전략으로 귀결될 수 있음을 알 수 있었다. 보행은 문화다. 주민들이 스스로 인내하고, 양보하도록 배려해야 한다. 무조건 규제하고 범칙금을 부과할 것이 아니라 홍보와 교육을 통해서 자발적으로 주민참여가 이루어져야지만 배려하는 보행환경이 조성된다. 우리나라는

워낙 자동차 중심의 문화가 팽배해 있어 이를 한꺼번에 바꾸는 것은 너무나 힘든 일이다. 더구나 자동차에 앉기만 하면 보행자를 장애물로 여기는 사회 분위기 속에서 주민이 자동차를 버리고 보행할 수 있는 환경을 조성하려면 주민이 직접 참여하는 지역맞춤형 교통안전지도 작성 및 보행친화도(Walkability Checklist) 조사부터 시행해야 한다. 준비단계를 충분히 거쳐 시행하되, 행정이 지원하는 체계부터 갖추어야 한다.

지역유형별 맞춤형 보행친화도 조사는 지역주민들이 주변 생활환경에서 발생하는 보행관련 문제점을 인식할 수 있도록 해야 하기 때문에 앞서 분석한 지역유형별 보행자 사고특성을 반영하여 작성한다. 즉 모든 유형에서 중요한 항목이 되고 있는 9m 이하 생활형 도로에 대한 안전성 조사는 모두 시행하되, 대도시형의 경우 도로횡단이나 보도공간에 초점을 맞춘다. 또한 중소도시형은 어린이 교통안전에, 농촌형은 고령자 교통안전에 위주로 추가조사를 시행하며, 결과에 따라서 대책을 수립토록 한다. 중소도시형은 보행친화도 조사를 통해 안전하게 학교 가는 길(지도)을 중점적으로 작성하여 배포한다.

현재 보행안전 및 편의증진 기본계획 상 보행실태조사는 주로 사회경제지표를 비롯하여 보행자도로 시설 및 사고현황, 통행행태 등을 조사하도록 되어 있으나 본 연구에서 제시한 바와 같이 운전자의 행동, 안전규칙 준수 여부, 지역맞춤형 보행환경 안전도 및 시설조사가 더 중요하다고 볼 수 있다.

〈그림 5-2〉 보행친화도(Walkability Checklist)(안)-대도시형

대도시형				
(보도공간)				
보행할 공간이 충분한가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
충분하지 못하다면 이유는 무엇인가?	()			
보도가 연속적으로 제공되지 않음	()			
보도가 훼손되어 있음	()			
간판, 노점시설 등의 시설물로 보도가 막힘	()			
보도나 길어깨가 없음	()			
차량통행이 많음	()			
보도의 유지보수가 안됨	()			
기타	()			
(도로횡단)				
도로횡단에 불편함이 있는가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
불편함이 있다면 이유는 무엇인가?	()			
도로의 폭이 너무 넓음	()			
횡단 대기시간이 너무 길거나 횡단시간이 부족함	()			
횡단보도나 신호등이 부족함	()			
주차차량, 조경 등으로 인해 시야에 방해가 됨	()			
대기공간 부족함	()			
기타	()			
(생활형도로)				
생활형도로는 안전한가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
안전하지 못하다면 이유는 무엇인가?	()			
자동차의 주행속도가 너무 빠름	()			
보행공간이 부족함	()			
자동차, 오토바이, 자전거 등으로 인해 보행이 방해됨	()			
생활형도로가 너무 구불구불해서 자동차가 잘 안보임	()			
교차로에서 시거가 확보되지 않음	()			
기타	()			
(운전자 행동)				
운전자의 행동이 위험하다고 느낀 것이 있는가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
위험하다면 이유는 무엇인가?	()			
횡단하는 보행자에게 양보하지 않음	()			
횡단시 자동차가 회전하여 진입함	()			
부주의한 운전 및 급작스러운 후진	()			
과속운전	()			
신호를 준수하지 않음	()			
기타	()			
(안전규칙 준수)				
보행시 안전규칙을 준수하였는가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
규칙을 준수하지 않은 적이 있다면 어떤 것이 있는가?	()			
횡단보도가 아닌 곳에서 횡단	()			
횡단보도 진입시 정지 및 좌우 확인	()			
보도에서 통행지 않음	()			
신호시간 준수하지 않음	()			
기타	()			
(보행공간 만족도)				
보행공간에 만족하는가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
만족하지 않는다면 이유는 무엇인가?	()			
조경이 부족함	()			
조명이 어두움	()			
소음이 심함	()			
쓰레기 등으로 더러움	()			
차량 배기가스로 대기오염이 심함	()			
기타	()			

〈그림 5-3〉 보행친화도(Walkability Checklist)(안)-중소도시형

중소도시형				
(보도공간)				
보행할 공간이 충분인가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
충분하지 못하다면 이유는 무엇인가?	()			
보도가 연속적으로 제공되지 않음	()			
보도가 훼손되어 있음	()			
보도나 길어깨가 없음	()			
기타	()			
(도로횡단)				
도로횡단에 불편함이 있는가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
불편함이 있다면 이유는 무엇인가?	()			
횡단 대기시간이 너무 길거나 횡단시간이 부족함	()			
횡단보도나 신호등이 부족함	()			
기타	()			
(생활형도로)				
생활형도로는 안전한가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
안전하지 못하다면 이유는 무엇인가?	()			
자동차의 주행속도가 너무 빠름	()			
보행공간이 부족함	()			
자동차, 오토바이, 자전거 등으로 인해 보행이 방해됨	()			
생활형도로가 너무 구불구불해서 자동차가 잘 안보임	()			
교차로에서 시거가 확보되지 않음	()			
기타	()			
(어린이 교통안전)				
학교주변은 보행하기에 안전한가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
안전하지 못하다면 이유는 무엇인가?	()			
어린이보호구역이 지정되지 않음	()			
어린이보호구역의 안내표지가 부족함	()			
어린이가 도로를 횡단하기에 시간이 부족함	()			
조명이 어두움	()			
어린이의 안전교육이 부족함	()			
기타	()			
어린이 안전교육의 중점사항은 무엇이라 생각하는가?	()			
(운전자 행동)				
운전자의 행동이 위험하다고 느낀 것이 있는가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
위험하다면 이유는 무엇인가?	()			
횡단하는 보행자에게 양보하지 않음	()			
횡단시 자동차가 회전하여 진입함	()			
부주의한 운전 및 급작스러운 후진	()			
과속운전	()			
신호를 준수하지 않음	()			
기타	()			
(안전규칙 준수)				
보행시 안전규칙을 준수하였는가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
규칙을 준수하지 않은 적이 있다면 어떤 것이 있는가?	()			
횡단보도가 아닌 곳에서 횡단	()			
횡단보도 진입시 정지 및 좌우 확인	()			
보도에서 통행지 않음	()			
신호시간 준수하지 않음	()			
기타	()			
(보행공간 만족도)				
보행공간에 만족하는가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
만족하지 않는다면 이유는 무엇인가?	()			
조경이 부족함	()			
조명이 어두움	()			
소음이 심함	()			
쓰레기 등으로 더러움	()			
차량 배기가스로 대기오염이 심함	()			
기타	()			

〈그림 5-4〉 보행친화도(Walkability Checklist)(안-농촌형)

농촌형				
(보도공간)				
보행할 공간이 충분하기?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
충분하지 못하다면 이유는 무엇인가?	()			
보도가 연속적으로 제공되지 않음	()			
보도가 훼손되어 있음	()			
보도나 길어깨가 없음	()			
기타	()			
(도로횡단)				
도로횡단에 불편함이 있는가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
불편함이 있다면 이유는 무엇인가?	()			
횡단 대기시간이 너무 길거나 횡단시간이 부족함	()			
횡단보도나 신호등이 부족함	()			
기타	()			
(생활형도로)				
생활형도로는 안전한가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
안전하지 못하다면 이유는 무엇인가?	()			
자동차의 주행속도가 너무 빠름	()			
보행공간이 부족함	()			
자동차, 오토바이, 자전거 등으로 인해 보행이 방해됨	()			
생활형도로가 너무 구불구불해서 자동차가 잘 안보임	()			
교차로에서 시거가 확보되지 않음	()			
기타	()			
(노인 교통안전)				
노인들이 보행하기에 안전하가	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
안전하지 못하다면 이유는 무엇인가?	()			
노인보호구역이 지정되지 않음	()			
노인보호구역의 안내표지가 부족함	()			
노인이 도로를 횡단하기에 시간이 부족함	()			
조명이 어두움	()			
휠체어 등 교통약자가 EISRLR에 단차가 심함	()			
기타	()			
(운전자 행동)				
운전자의 행동이 위험하다고 느낀 것이 있는가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
위험하다면 이유는 무엇인가?	()			
횡단하는 보행자에게 양보하지 않음	()			
횡단시 자동차가 회전하여 진입함	()			
부주의한 운전 및 급작스러운 후진	()			
과속운전	()			
신호를 준수하지 않음	()			
기타	()			
(안전규칙 준수)				
보행시 안전규칙을 준수하였는가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
규칙을 준수하지 않은 적이 있다면 어떤 것이 있는가?	()			
횡단보도가 아닌 곳에서 횡단	()			
횡단보도 진입시 정지 및 좌우 확인	()			
보도에서 동행시 정지	()			
보도에서 동행시 정지 및 좌우 확인	()			
신호시간 준수하지 않음	()			
기타	()			
(보행공간 만족도)				
보행공간에 만족하는가?	그렇다	<input type="checkbox"/>	그렇지 않다	<input type="checkbox"/>
만족하지 않는다면 이유는 무엇인가?	()			
조경이 부족함	()			
조명이 어두움	()			
소음이 심함	()			
쓰레기 등으로 더러움	()			
차량 배기가스로 대기오염이 심함	()			
기타	()			

다. 교통안전형 지역 공동체 활성화 시책 추진

지방자치단체는 교통안전형 지역 공동체 활성화 사업을 추진함으로써 지역사회 차원에서 공공부문의 부족하거나 미흡한 부분을 보완하는 성격으로 주민참여를 증대시킨다. 교통안전형 지역 공동체 활성화 사업의 목표는 교통안전 위험발생을 예방하거나 피해를 최소화하여 실질적으로 주민체감이 이루어지는 교통안전 생활을 확보하고, 주민참여를 통한 지역주민의 능동적 참여를 유인함으로써 안전문화의 생활화를 구현하는 것이다.

교통안전형 지역 공동체 활성화 사업은 자동차사고, 자전거사고, 보행자사고 등 근린생활권에서 발생하는 교통사고율을 감소시켜 안전환경공간을 창출하는 목적이 강하다. 따라서 지역사회 단위에서 발생하는 각종 위험요인과 교통안전상의 과제를 발굴하고 해결하는 것이 주 목적에 해당한다. 안전관련 사무 중 어린이 안전사고에 대한 지방자치단체 및 녹색어머니회 등 단체의 노력정도가 사고예방에 높은 변수로 작용하고 있으며, 주민안전 체감도에서 여성이나 어린이 안전이 매우 높아 집중적 관리와 노력이 필요한 분야에 해당한다. 특히 어린이 교통사고 등 안전사고를 예방하기 위해서는 지방자치단체의 행정적 지원이 필요하므로 지역주민-행정-전문가 간의 네트워크 수립이 필수라 할 수 있다.

교통안전형 지역 공동체 활성화 모델의 참여자는 추진주체로서 지역주민이나 주민단체, 그리고 경찰서 및 지방자치단체와 같은 행정기관이다. 지역주민이나 주민단체는 해당지역에서 발생하고 있는 교통안전사고와 사고위험, 범재, 안전생활환경의 개선에 가장 큰 관심을 가지고 있다.

교통안전형 지역 공동체 활성화 사업의 추진전략은 첫째, 해당 지역에서 발생하고 있는 위험 및 교통안전과 관련된 취약성을 분석하여 지역특성에 기반한 안전현황을 먼저 진단한다. 이때 앞서 제시한 보행친화도(Walkability Checklist) 조사를 주민들과 함께 실시한다. 그런 다음 해당지역의 교통안전에 대한 지역주민들의 인식과 동향을 분석하여 교통안전지도를 작성하고, 수요에 기반한 안전상 과제를 발굴한다.

둘째, 교통안전형 지역 공동체가 활성화되기 위해서는 지역공동체가 함께 해당

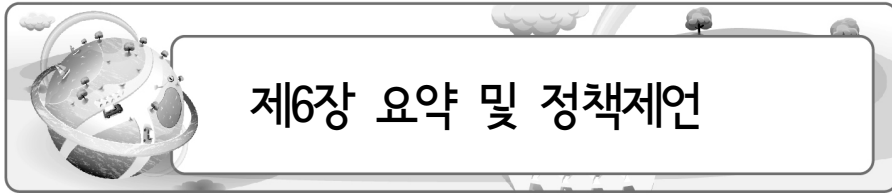
지역의 교통 및 보행시설 여건 및 각종 보행자 사고 발생현황에 대해 관심을 가지고 이를 예방하기 위해 적극 동참하여야 한다. 해당 지역 공동체로부터 지역에 산재하고 있는 교통안전과 관련된 공동의 관심이 표명되지 않는 경우, 지역 공동체의 관심을 이끌어내는 전략도 필요하다.

셋째, 지역주민들의 지역 내 교통안전을 위하여 교통사고 위험도 평가에 기반한 교통안전 및 사고안심공간을 조성한다. 특히 어린이, 임산부, 고령자 등 교통약자 계층 및 취약지역에 대한 보행자 환경을 개선하는데 초점을 맞춘다.

넷째, 교통안전문화를 생활화할 수 있도록 지역 공동체를 이끌어들이 수 있는 체험 프로그램을 개발한다. 어린이들을 대상으로 한 교통학교를 개설하는 등 선진 안전문화기반을 직접적으로 체험하고 자각할 수 있도록 진행한다.

인명피해가 가장 많이 발생하는 도로교통사고는 ‘차대차’사고가 가장 많이 발생하지만 사망사고는 ‘차대사람’사고가 가장 많기 때문에 교통안전형 지역 공동체 활성화 사업은 주로 ‘차대사람’사고가 빈번하게 발생하는 지역을 주 대상지역으로 채택⁶²⁾하며, 해당지역의 토지이용특성에 따라서 크게 주거지형, 상업지형, 어린이 통학로형으로 구분할 수 있다. 토지이용특성에 따라서 주거지형, 상업지형, 어린이 통학로형은 공공시설이나 가로환경 등을 정비하는 물리적인 환경정비사업과 교육, 훈련, 홍보 등 비물리적 활동, 그리고 복합사업 등으로 사업을 시행한다.

62) ‘차대사람’사고가 가장 빈번하게 발생하는 지역은 주로 단독·다가구 주택가나 상업업무밀집지역에 해당하거나 간선도로상 교차로나 횡단보도 등에서 자주 발생한다.



제1절 요약

안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리인 보행권은 20세기 이전만 하더라도 중요하게 생각하지 않았다. 그러나 자동차의 급격한 증가와 교통수단의 발달로 자동차가 우리의 보행권을 위협하게 되었다. 유럽을 비롯한 국외 선진국에서는 1960년대 초반부터 보행권 논의가 시작되어 20세기 이후에는 지속가능한 발전의 커다란 패러다임 속에서 보행친화도시(walkable city), 또는 걷기 좋은 커뮤니티(walkable communities)를 조성하려는 시도가 점차 확산되고 있는 추세다. 우리나라도 1990년대 초반부터 시민단체를 중심으로 보행권 논의가 촉발되어 1990년대 후반부터 서울시를 비롯한 지방자치단체의 보행조례가 제정되었고 지방자치단체들은 보행조례를 근거로 기본계획을 수립 후 보행환경개선사업을 꾸준히 추진 중이다. 2012년 2월에는 지방자치단체 보행조례의 모법(母法)이라 할 수 있는 보행안전 및 편의증진에 관한 법률이 제정·공포되었다.

그럼에도 불구하고 우리나라의 2011년 보행 중 교통사고 사망자는 전체 교통사고의 39.1%를 차지하고 있으며, 교통문화는 여전히 차량 중심으로 답보상태다. 이에 본 연구는 인간의 가장 기본적이고 기초적인 이동수단이라 할 수 있는 보행 교통과 관련하여 보행자 사고의 지역별 실증분석에 기반한 중앙정부와 지방자치단체의 법제도와 정책, 그리고 시책을 종합적으로 분석함으로써 통합적인 차원에서 보행환경정책에 대한 추진방안 및 개선방안을 도출하고자 하였다. 시·군·구를 단위로 지역별 보행자 교통사고 실태 및 특성을 분석하는 이유는 우리나라는 여건상 국민의 생활안전을 보장할 수 있는 안전한 보행환경 개선정책이 우선되어

야 하고, 지역특성별 맞춤형 전략도 필요하다고 판단했기 때문이다.

먼저 제2장에서 보행과 보행환경 관련 논의를 살펴, 보행권(步行勸)이란 보행자가 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리로 제시하였으며, 보행환경이란 ‘가로와 물리적인 환경뿐만 아니라 보행을 유발하는 목적시설의 유무와 질, 가로의 네트워크 환경 및 사회적 환경까지 모두 포함하는 통합적이고 총체적인 통행환경’으로 규정하였다. 국내외 보행권 논의와 변천 및 연구동향을 분석한 결과는 우리나라의 경우 1992년 발생한 국도 상 어린이 교통사고를 계기로 보행권 운동이 촉발되면서, 지방자치단체의 보행조례가 보행법보다 먼저 제정되어 보행환경개선사업이 추진되고 있지만 가로의 물리적인 설계지침 마련 및 설치전략에 초점이 맞추어져 있었다. 또한 대부분의 연구가 다양한 지역특성을 간과한 채 대도시를 중심으로 편중되어 있어 도시의 형태나 규모 혹은 공간구조에 따른 보행공간의 특성을 파악하기는 힘들었다. 다만 주거지역, 업무지역, 상업지역, 통학지역 등 토지이용 특성에 따른 미시적인 보행환경 특성은 분석되고 있었다.

제3장에서는 지역별 보행자 교통사고에 대한 실태 및 특성분석을 통해서 지역유형별 보행환경 수준을 실증적으로 분석하였다. 지역유형별 보행자 사고특성을 분석하는 이유는 중앙정부의 측면에서 종합적이고 체계적인 보행환경정책을 추진하기 위해서는 공간의 지역적 특성을 함께 고려한 맞춤형 생활안전형 보행환경정책이 필요하다고 판단했기 때문이다. 지역유형별 사고특성은 지역특성변수와와의 피어슨 상관관계수 분석과 비모수통계학의 Kruskal-Wallis 검증법을 사용하였는데, Kruskal-Wallis 검증은 세 집단 이상의 집단 분포를 비교하는 방법이다. 지역유형별 보행자 교통사고 실태 및 특성분석 결과 인구 당 사상자수는 대도시형이 가장 많았고, 중소도시형, 농촌형 순으로 나타났지만 인구 당 사망자수는 반대로 나타나 농촌형의 보행자 치사율이 가장 높았다. 지역유형과 상관없이 횡단 중 사상자수 비율이 가장 높았으며, 9m 미만의 생활형 도로에서 사고가 50% 이상 발생했다. 지역유형별로 통계적으로 유의하게 대도시형은 횡단 중 사상자 수 비율이 농촌형에 비해 높았으며, 중소도시형은 어린이 교통사고가, 농촌형은 길가장자리구역 사고 및 고령자 교통사고 비율이 높았다.

중앙정부와 지방자치단체의 전반적인 지원체계를 살펴보기 위해서 제4장에서

는 보행관련 제도 및 시책 전반을 분석하였다. 보행과 관련된 법률은 안전행정부
를 비롯한 국토교통부와 경찰청 등 중앙부처의 기능에 따라서 다양하게 제정되어
있으며, ‘보행자길’, ‘보도’, ‘보행자전용도로’, ‘보행자우선도로’, ‘보행자전용길’,
‘자전거보행자겸용도로’ 등 다양한 용어와 의미로 보행자가 걸을 수 있는 길을
정의하고 있다. 도로교통법을 비롯하여 교통안전법 등 보행과 관련된 기존의 법률
들이 기본적으로 아직까지는 자동차를 특히 중시하고 있는 경향을 보이고 있다.
또한 보행환경을 자동차가 다니는 길과 같이 취급하여 보행자가 걸을 수 있는 길
을 면적인 ‘공간’개념으로 보지 않고, 도로의 위계를 구분하듯 분류하여 물리적으
로 보도환경을 개선하려는 시도도 여전히 추진되고 있다. 지방자치단체의 차원에
서는 자치단체별로 객관적인 지역적 특성에 대한 진단 없이 최초로 제정된 서울시
보행조례의 형식을 복사하고 있는 경향도 보이고 있으며, 물량 끼워맞추기 식의
물리적 환경개선이 위주여서 문화적, 제도적, 사회경제적 요소를 모두 고려한 지
역특성에 맞는 보행환경개선정책이 필요한 시점이다.

이상의 분석을 토대로 제5장에서는 생활안전형 보행환경정책의 필요성을 먼저
정리하고, 생활안전형 보행환경정책의 추진방향 및 추진전략을 제시하였다. 보행
환경정책의 추진방향은 첫째, 종합적 보행환경정책 추진, 둘째, 차별적 보행환경
정책 추진, 셋째, 참여적 보행환경정책 추진, 넷째, 협력적 보행환경정책 추진을,
추진전략으로는 4E+1 전략을 제안하였다. 4E+1 전략은 보행환경에 대한 공학적인
시설개선 전략(Engineering)과 관련 법·제도 강화전략(Enforcement), 보행자를 비
롯한 운전자 및 기타 이용자에게 대한 행동변화를 유도하기 위한 교육 전략
(Education) 및 보행이용을 장려하고 홍보하는 전략(Encouragement), 그리고 무엇보다도
커뮤니티를 기반으로 한 자발적인 참여 전략으로 구성된다. 다음으로 중앙정
부와 지방자치단체로 구분하여 각 주체의 제도개선방안을 제시하였다. 중앙정부
는 보행법을 비롯한 관련법률 및 관련조직을 정비하고, 지역유형별 맞춤형 전략을
추진하며, 보행환경 개선지구 시범사업을 개선하여 확산하는 전략을, 지방자치단
체는 보행조례 및 조직을 정비하고, 주민참여형 보행친화도 조사를 시행하며, 교
통안전형 지역 공동체 활성화 시책을 추진하는 개선방안을 제안하였다.

제2절 정책제언



중앙정부와 지방자치단체들이 생활안전형 보행환경정책을 효율적으로 추진하기 위해서는 무엇보다도 중앙정부와 지방자치단체 간 역할 정립이 선행되어야 한다.

제4장에서 살펴본 바와 같이 보행우선구역 시범사업이나 대중교통전용지구 시범조성사업 등은 대표적으로 중앙정부에서 추진하고 있는 보행관련 시책이다. 보행우선구역의 경우 중앙정부가 직접 대상지를 선정하고 설계안을 수립하여 공사를 추진하는 절차를 거치다보니 결국은 지방자치단체와 지역주민이 배제되어 실제 공사를 완료한 지역이 많지 않았다.

생활안전형 보행환경정책은 효과적으로 추진하기 위해서는 지역주민과 시민단체의 참여를 전제로 한 지방자치단체의 역할이 무엇보다 중요하다고 볼 수 있다. 지방자치단체는 해당 지역의 보행특성과 보행자 안전사고 특성 및 이용자들의 특성을 면밀하게 분석하여 지역맞춤형의 차별적인 보행환경정책을 추진해야 하는 실질적인 주체다. 먼저 행정과 주민이 다 함께 어울려 해당 지역에 대한 보행안전 조사를 추진하고, 주민 만족도조사를 시행한 다음 생활권 내 보행안전지도를 작성한다. 이를 토대로 지역특성에 부합하는 4E+1 전략을 바탕으로 보행사업계획을 수립하여 사업을 실행해야 한다. 지방자치단체가 실행하는 보행환경개선사업은 자체평가를 통해서 사업추진의 효율성을 높이는 방향으로 추진하도록 한다.

보행법을 제정하여 시행하고 있는 안전행정부를 비롯하여 국토교통부와 같은 중앙정부는 생활안전형 보행환경정책 전반을 기획하고, 보행환경정책을 확산·홍보·건설링하며, 이를 법제도화시키는 주체로써 역할을 정립한다. 이를 위해서 먼저 안전행정부는 보행법이나 도로교통법 등과 같은 소관법률뿐만 아니라 국토교통부 소관의 교통안전법, 교통약자이동편의증진법 등 관련 법률을 친보행적으로 개정하기 위하여 중앙정부 간 융합행정시스템을 구축한다. 생활안전형 보행환경정책을 확산하고 홍보하기 위하여 보행관련 시범사업을 확대 추진하고 전 국민을 대상으로 ‘보행은 문화다’라는 캠페인을 추진하여 범업 분위기를 조성해야 한다. 또한 관련 법률의 근거 하에서 중앙정부는 지방자치단체가 효율적으로 보행환경

정책을 추진할 수 있도록 지역특성별·토지이용특성별 시설에 대한 최소한의 설계지침을 마련하여 지방자치단체에 제공해야 하며, 필요한 경우 재원을 지원하여야 한다.

특히, 안전행정부는 국토교통부와 공동으로 보행환경 개선 및 보행 이용 활성화 우수사례를 발굴하여 정기적으로 시상하는 등 지방자치단체의 경쟁을 유도할 수 있다. 보행포럼 등이 활발히 구성될 수 있도록 지원하고, 지방자치단체가 우수사례를 교류하고 친보행 환경 분위기를 조성할 수 있도록 적극적으로 컨설팅하는 등 지원체계를 구축해야 한다.

【참고문헌】

- 강남훈 · 이성근(2013), “이용자 측면의 상업가로 보행환경 만족도에 대한 영향인자분석”, 「디자인융복합연구」, 12(1).
- 경찰청, 각 년도 「교통사고 통계」.
- 고은정 외(2006), “담장허물기 사업으로 인한 보행환경의 변화가 커뮤니티 의식에 미치는 영향”, 「한국도시설계학회지」, 7(4).
- 교통안전공단(2006), 「노년층 보행자의 보행환경 개선방안 연구」.
- 국토교통부(2008), 「보행우선구역 표준설계 매뉴얼」.
- 국토교통부(2009), 「보행문화 개선에 관한 시행방안 연구」.
- 국토교통부(2011a), 「2011년 보행우선구역 시범사업 연구」.
- 국토교통부(2011b), 「고령자 교통사고 원인 및 원인별 대책 연구」.
- 국토교통부(2011c), 「보행교통 실태조사 및 개선지표 수립연구」.
- 국토교통부(2011d), 「비동력 무탄소 교통수단 활성화 종합계획 수립연구」.
- 국토교통부(2011e), 「제7차 국가교통안전기본계획」.
- 국토교통부(2011f), 「지자체 교통안전사업 활성화 방안」.
- 국토교통부(2012), 「도시 내 공공공간의 활용실태 조사 및 효율성 조성을 위한 제도개선 연구」.
- 금야박 · 이양재(1992), 「도시조성과 보행공간」, 기문당.
- 김승준(2007), 「차치구단위 생활환경개선을 위한 교통개선사업 추진방안」, 서울연구원.
- 김영욱 · 신행우(2007), “토지이용에 따른 보행특성에 관한 연구”, 「한국도시설계학회지」, 8(3)
- 김은희(2012), “사람 중심의 도시가 건강한 도시다”, 「국토」, 367.
- 김은희 외(2008), 「단독주거지의 지속가능성에 대한 연구 -은평구 불광동 사례지역을 중심으로」, 국토연구원.
- 김영국 · 한대호(2011), 「보행교통 활성화를 위한 도시형 올레 구축방안 연구」, 한국교통연구원.
- 김장욱 · 강순양 · 김경태 · 강영균(2012), “조건부가치측정법(CVM)을 이용한 보행환경개선사업에 대한 편익 추정”, 「대한교통학회지」, 30(4).
- 김준기 · 오성호 · 박종일(2011), 「인구구조 변화에 대응한 교통정책 수립-고령층의 주거입지 및 통행특성 분석을 중심으로」, 국토연구원.

- 김지현·정창무(2012), “보행공간 활성화를 위한 걷고 싶은 거리 설계지침 연구”, 「건축학회지」, 28(9).
- 김태호 외(2010), “Portfolio 분석을 활용한 역세권 보행환경 특성분류 연구”, 「철도저널」, 13(6).
- 김철수(2003), 「도시공간의 이해」, 기문당.
- 김철주(2002), 「단지계획」, 기문당.
- 나로미 구니히로 외(1997), 「도시디자인수법」, 발인.
- 도로교통공단(2007), 「2006년 어린이 교통사고 종합분석」.
- 도로교통공단(2011), 「교통사고요인분석-2010 보행자 교통사고 특성분석을 중심으로」.
- 도로교통공단(2012a), 「2012년도 교통사고통계」.
- 도로교통공단(2012b), 「2012년도 교통사고 통계분석」.
- 모창환 외(2011), 「여성의 통행특성과 교통안전 확보방안 연구」, 한국교통연구원.
- 박광동(2012), 「생활안전사고 예방 및 대응법제 제정방안 연구」, 한국법제연구원.
- 박희연(2002), 「도시내 물리적 환경요소에 따른 보행환경 만족에 관한 연구」, 한양대학교 석사학위논문.
- 박소현 외(2006), 「근린주구 보행활성화를 위한 보행친화적 환경요소의 계량화-주거지역의 보행친화도 평가를 위한 기초연구」, 국토연구원.
- 박소현 외(2008), “주거지 물리적 보행환경의 특성차이에 관한 연구”, 「대한건축학회 논문집」, 24(2).
- 삼성교통안전문화연구소(2007), 「어린이보호구역 유형화 및 실효성 제고방안 연구」.
- 삼성교통안전문화연구소(2008), 「도시부 생활도로 안전도 제고방안 연구」.
- 삼성교통안전문화연구소(2009a), 「고령자 보행 교통사고 위험요인과 예방대책」.
- 삼성교통안전문화연구소(2009b), 「도시부 횡단보도 사고특성 분석 및 개선방안 연구」.
- 성현곤(2011), “주거지 근린환경이 개인의 건강에 미치는 영향에 관한 연구”, 「국토계획」, 46(3).
- 석종수(2010), 「보행환경수준 평가모형개발에 관한 연구」, 인천발전연구원.
- 석종수(2011), 「보행의 연속성 확보를 위한 보도정비방안」, 인천발전연구원.
- 성낙문 외(2012), 「미래사회 인구구조 변화에 대비한 도로교통정책 연구-다문화·고령화 사회 중심」, 한국교통연구원.

- 설재훈·신연식·박인기(2004), 「장애인·노약자의 복지교통 서비스 개선방안」, 한국교통연구원.
- 송기욱 외(2010), 「경남지역 보행자 교통사고 실태분석과 개선방안」, 경남발전연구원.
- 신연식(2002), 「교통약자의 보행교통환경에 대한 평가와 정비방안」, 한국교통연구원.
- 안전행정부(2010), 「안전한 보행환경 조성사업 설계 매뉴얼」.
- 안전행정부(2011), 「보행안전 및 편의증진 기본계획 작성지침」.
- 안전행정부(2013), 「보행업무편람」.
- 여혜진·이창(2010), 「보행밀집지역의 보행채널 다양화 방안」, 서울연구원.
- 오재학·권영중·안강기(2005), 「지방분권화 시대의 교통정책혁신방안에 관한 연구」, 한국교통연구원.
- 이경환·안건혁(2007a), “지역주민의 보행활동에 영향을 미치는 근린환경특성에 관한 실증분석-서울시 12개 행정동을 대상으로”, 「대한건축학회논문집」, 24(6).
- 이경환·안건혁(2007b), “커뮤니티의 물리적 환경이 지역주민의 보행시간에 미치는 영향”, 「국토계획」, 42(6).
- 이동우 외(2011), 「지속가능한 지역발전 기반구축 연구」, 국토연구원.
- 이신해(2006), 「대중교통 우선정책 지원을 위한 보행시설 개선방안 연구」, 서울연구원.
- 이세정(2010), 「인구구조변화에 대응한 도로교통 안전법제 개선방안」, 한국법제연구원.
- 이수민·황기연(2009), “보행환경요인이 보행안전에 미치는 영향분석”, 「대한교통학회지」, 27(1).
- 이은진·이동현(2012), 「부산시 생활교통환경 개선방안-생활도로 개선을 중심으로」, 부산발전연구원.
- 이지선 외(2012), 「차량용 블랙박스 자료 분석을 통한 보행자 교통사고 특성 분석 및 정책방안」, 한국교통연구원.
- 이형숙 외(2011), “도시 노인들의 걷기활동 참여에 영향을 주는 물리적 환경요인 분석”, 「한국조경학회지」, 39(2).
- 임윤환·최막중(2006), “지하공간의 보행만족도에 영향을 미치는 계획요소에 관한 실증분석”, 「한국도시계획학회지」, 7(2).
- 임삼진(2007), “보행권의 재인식과 보행입법의 필요성”, 보행환경 개선을 위한 정책토론회.
- 임삼진(2011), “걷기의 환경적 가치와 사회적 의미”, 국민생활체육전국걷기연합회 출범 기념 세미나 자료집.
- 임재경·최원석(2012), 「보행교통 지침이 운용지침 작성방안 연구」, 한국교통연구원.

- 장석용·정헌영·우승석(2010), “보행권 확보를 위한 보행안전대책의 도입방안에 관한 기초적 연구-선진국 보행안전대책을 중심으로”, 「대한토목학회논문집」, 30(1).
- 정석(1996), 「대중교통 지원을 위한 보행환경 개선방안」, 서울연구원.
- 정석(2005), “서울, 자동차 도시에서 사람의 도시로-서울시 보행환경 개선 10년을 되돌아보며-”, 「걷고 싶은 도시」 제5/6권, 도시연대.
- 정석(2002), 「서울시 보행우선지구 제도 운영방안」, 서울연구원.
- 정찬희·최무혁(2010), “접근성인자가 고려된 Space Syntax 모형의 보행량 분석 : 대구 도심 을 대상으로”, 「국토계획」, 45(5).
- 조준범(2007), “중소도시의 보행환경실태에 관한 연구-전남 목포시 사례를 중심으로”, 「한국 도시설계학회지」, 8(2).
- 지우석(2000), 「경기도 보행환경 개선방안」, 경기개발연구원.
- 지우석(2008), “보행환경의 실태와 개선방안”, 「경기논단」, 3(1).
- 지우석(2009), “보행환경수준의 평가방법 개발”, 「대한교통학회지」, 27(2)
- 지우석·구연숙(2008), 「보행환경 만족도 연구」, 경기개발연구원.
- 지우석·구연숙(2009), 「노인 교통안전 개선방안」, 경기개발연구원.
- 한국법제연구원(2010), 「인구구조변화에 대응한 도로교통안전법제 개선방안」.
- 한국법제연구원(2012), 「생활안전사고 예방 및 대응법제 제정방안 연구」.
- 한상진(2009), 「녹색성장지원을 위한 보행교통의 사회적 가치 평가방안」, 한국교통연구원.
- 한유진·강준모(2011), “그린웨이 구축을 위한 보행환경 개선방안”, 「대한토목학회논문집」, 31(1).
- 최강림(2008), “도시상업가로 보행환경의 현황분석과 개선방향 연구”, 「대한건축학회 논문집」, 24(12).
- Alfonzo, M. A.(2005), “To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs”, Environment and Behavior, 37(6), pp. 808-836.
- Alfonzo, M., M. G. Boarnet, K. Day, T. Mcmillan and C. L. Anderson(2008), “The Relationship of Neighbourhood Built Environment Features and Adult Parents' Walking”, journal of urban design, 13(1), pp. 29-51.
- Bicycle Federation of America(1998), Campaign to Make America Walkable : Creating Walkable Communities.

- Boarnet, M. G., M. Greenwald and T. E. McMillan(2008), “Walking, Urban Design, and Health : Toward a Cost-Benefit Analysis Framework”, *Journal of Planning Education and Research*, 27(3), pp. 341-358.
- Carmona, M.(2003), *Public Places Urban Spaces*, London : Architectural Press.
- Cervero, R.(1996), “Mixed land-uses and commuting : Evidence from the American Housing Survey”, *Transportation Part A*, 30(5), pp. 361-377.
- Cervero, R. and K. Kockelman(1997), “Travel demand and the 3Ds : Density, diversity, and design”, *Transportation Part D*, 2(3), pp. 199-219.
- Clifton, K. J., A. D. Livi Smith and D. Rodriguez (2007), “The Development and Testing of an Audit for the Pedestrian Environment”, *Landscape and Urban Planning*, 80(1-2), pp. 95-110.
- Department for Transport(DfT)(2007), *Manual for Streets*, London, England : TSO Thomas Telford Publishing.
- Department for Transport(DfT)(2011), *Shared Space*, London, England : TSO Publishing.
- Department of Transportation(DOT)(2008), *Residents Guide for Creating Safe and Walkable Communities*.
- Department of Transportation(DOT)(2013), *Complete Streets Chicago*.
- Ewing, R. and R. Cervero(2010), “Travel and the Built Environment”, *Journal of the American Planning Association*, 76(3), pp. 265-294.
- Forsyth, A., J. M. Hearst, M. Oakes and K. H. Schmitz(2008), “Design and Destinations : Factors Influencing Walking and Total Physical Activity”, *Urban Studies* 45(9), pp. 1973-1996.
- Forsyth, A. J. M. Oakes, B. Lee, K. H. Schmitz(2009), “The built environment, walking, and physical activity : Is the environment more important to some people than others?”, *Transportation Research Part D*, 14(1), pp. 42-49.
- Forsyth, A., J. M. Oakes, K. H. Schmitz and M. Hearst(2007), “Does Residential Density Increase Walking and Other Physical Activity?”, *Urban Studies*, 44(4), pp. 679-697.
- Frank, L. D., M. A. Andresen and T. L. Schmid(2004), “Obesity Relationships with Community Design, Physical Activity, and Time Spent in Cars”, *American*

- Journal of Prevention Medicine, 27(2), pp. 87-96.
- Frank, L. D., T. L. Schmid, J. F. Sallis, J. Chapman, B. E. Saelens(2005), “Linking objectively measured physical activity with objectively measured urban form : Findings from SMARTRAQ”, American Journal of Prevention Medicine, 28(2S2), pp. 117-125.
- Frank, L. D., J. F. Sallis, T. L. Conway, J. E. Chapman, B. E. Saelens and W. Bachman(2006), “Many Pathways from Land Use to Health : Associations between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality”, Journal of the American Planning Association, 72(1), pp. 75-87.
- Frank, L. D., B. E. Saelens, K. E. Powell and J. E. Chapman(2007), “Stepping towards causation : Do built environments or neighborhood and travel preferences explain physical activity, driving, and obesity?”, Social Science & Medicine, 65(9), pp. 1898-1914.
- Handy, S.(1996), “Methodologies for exploring the link between urban form and travel behavior”, Transportation Research Part D, 1(2), pp. 151-165.
- Handy, S., X. Cao and P. L. Mokhtarian(2006), “Self-Selection in the Relationship between the Built Environment and Walking : Empirical Evidence from Northern California”, Journal of the American Planning Association, 72(1), pp. 55-74.
- Handy, S., M. G. Boarnet, R. Ewing and R. E. Killingsworth(2002), “How the built environment affects physical activity : Views from urban planning”, American Journal of Preventive Medicine, 2(1), pp. 64-73.
- Hess et al.(1999), “Site Design and Pedestrian Travel”, Transportation Research Record 1647.
- Iacono, M., K. J. Krizek and A. El-Geneidy(2010), “Measuring non-motorized accessibility : issues, alternatives, and execution”, Journal of Transport Geography, 18(1), pp. 133-140.
- Lee, C. and A. V. Moudon(2006), “The 3Ds + R : Quantifying land use and urban form correlates of walking”, Transportation Research Part D, 11(3), pp. 204-215.
- Leslie, E., N. Coffee, L. Frank, N. Owen, A. Bauman, and G. Hugo(2007), “Walkability

- of local communities : Using geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes, *Health & Place*, 13(1), pp. 111-122.
- Lin, L. and A. V. Moudon(2010), "Objective versus subjective measures of the built environment, which are most effective in capturing associations with walking?", *Health & Place*, 16(2), pp. 339-348.
- Lovasi, G. S., S. Grady, and A. Rundle(2011), "Preview Steps Forward : Review and Recommendations for Research on Walkability, Physical Activity and Cardiovascular Health", *Public Health Reviews*, 33(2), pp. 1-23.
- Manaugh, K. and A. El-Geneidy(2011), "Validating walkability indices : How do different households respond to the walkability of their neighborhood?", *Transportation Research Part D*, 16(4), pp. 309-315.
- McNally, K.(2010), *Design Guidelines for Walkable Communities*, Niehoff Studio.
- Moudon, A. V. and C. Lee(2003), "Walking and bicycling : an evaluation of environmental audit instruments", *American Journal of Health Promotion* 18(1), pp. 21-37.
- Maricopa Association of Governments (2005), "Pedestrian Policies and Design Guidelines".
- New York City Department of Transportation(2010), *The New York City Pedestrian Safety Study and Action Plan*.
- New Zealand Transport Agency(2009), *Pedestrian Planning and Design Guide*, New Zealand Government.
- Pushkarev, B. and J. Zupan (1978), "Urban Space for Pedestrians", Report of the Regional Plan Association, the MIT Press.
- Song, Y. and G. J. Knaap(2004), "Measuring Urban Form : Is Portland Winning the War on Sprawl?" *Journal of the American Planning Association*, 70(2).
- Southern New Hampshire Planning Commission(2012), *New Hampshire Livable Walkable Communities Toolkit*.
- TransLink Strategic Planning and Policy(2012), *Transit Oriented Communities Design Guidelines : Creating More Livable Places around Transit in Metro Vancouver, Vancouver*.

Transport for London(TFL)(2004), Making London a Walkable City : The Walking Plan
for London, London.

[http : //www. xwalk.com](http://www.xwalk.com)

[http : //www.walkinginfo.org](http://www.walkinginfo.org)

[http : //homezone.org.uk](http://homezone.org.uk)

❖ ABSTRACT

A Study on the Policy of Walking Environment Improvements for Pedestrian Safety

The purpose of this study is to analyze on integrated walking environment which is the most basic living infrastructure and daily life of the pedestrian environment of the place, in response to a serious safety problem of pedestrian accidents by region, based on empirical analysis of central and local governments policies and laws.

First, in chapter 2, 'Walking Right' and 'Walking Environments' are defined by the theory behind this and previous studies. local governments has improved pedestrian environments but the physical landscape design guidelines focused on the provision and installation strategies was off, most of the research has overlooked one variety of local characteristics had been concentrated around the cities.

Chapter 3 describes the local situation and the characteristics of pedestrian traffic accident analysis, the level of pedestrian environment through the local type of empirical analysis. The types of pedestrian accident area needed to characterize in order to promote comprehensive pedestrian environment policy with consideration of regional characteristics of the space-safe pedestrian environment tailored life policy. Local variables and local characteristics of each type of accident characteristics of the Pearson correlation coefficient analysis and the Kruskal-Wallis non-parametric statistical method was used for validation.

Central governments and local governments to take a look at the overall support system Chapter 4 System and policies throughout the gait analysis. The laws relating to pedestrian safety are basically still a particular emphasis vehicle trend was shown. In addition to the pedestrian environment around the way the car is handling as a way to walk on the pedestrian area of 'space' concept, without looking to identify a hierarchy of roads, as classified by attempting to improve the physical environment is still reported was being promoted.

Chapter 5 promotes policy direction and implementation of the proposed strategy after looking into the need of policy of walking environment improvements. First, the promotion

of walking environment improvements, overall pedestrian environment policy implementation, second, discriminatory environmental policies promoting walking, third, participatory environmental policy promoting walking, fourth, cooperative promotion of pedestrian environment policy, strategy, implementation strategies of the 4E +1 proposed. 4E +1 strategy in the pedestrian environment improvement strategies for engineering (Engineering) and related laws and systems strengthening strategy (Enforcement), the driver and other users, including pedestrians on teaching strategies for inducing behavior change (Education) and strategies to encourage and promote the use of walking (Encouragement), and, above all, a community-based strategy consists of voluntary participation. Then separated by the central governments and the local governments system of each subject was suggested improvements. Central governments organizations, including maintenance and related laws, and strategies to promote local custom type, and a pilot project to improve the pedestrian environment improves and expands the district strategy, local governments and organizations to repair the pedestrian ordinance, residents participation survey conducted a pedestrian-friendly, traffic-safe measure to enable local communities to promote the proposed improvements.

【부록 1】 지역유형

구분	개수	지역	
대도시	69	서울 종로구, 서울 중구, 서울 용산구, 서울 성동구, 서울 광진구, 서울 동대문구, 서울 중랑구, 서울 성북구, 서울 강북구, 서울 도봉구, 서울 노원구, 서울 은평구, 서울 서대문구, 서울 마포구, 서울 양천구, 서울 강서구, 서울 구로구, 서울 금천구, 서울 영등포구, 서울 동작구, 서울 관악구, 서울 서초구, 서울 강남구, 서울 송파구, 서울 강동구, 부산 중구, 부산 서구, 부산 동구, 부산 영도구, 부산 진구, 부산 동래구, 부산 남구, 부산 북구, 부산 해운대구, 부산 사하구, 부산 금정구, 부산 강서구, 부산 연제구, 부산 수영구, 부산 사상구, 대구 중구, 대구 동구, 대구 서구, 대구 남구, 대구 북구, 대구 수성구, 대구 서구, 인천 중구, 인천 동구, 인천 남구, 인천 연수구, 인천 남동구, 인천 부평구, 인천 계양구, 인천 서구, 광주 동구, 광주 서구, 광주 남구, 광주 북구, 광주 광산구, 대전 동구, 대전 중구, 대전 서구, 대전 유성구, 대전 대덕구, 울산 중구, 울산 남구, 울산 동구, 울산 북구	
중 소 도시	50만 이상	15	경기 수원시, 경기 성남시, 경기 안양시, 경기 부천시, 경기 안산시, 경기 고양시, 경기 남양주시, 경기 용인시, 경기 화성시, 충북 청주시, 충남 천안시, 전북 전주시, 경북 포항시, 경남 창원시(통합), 경남 김해시
	50만 미만	60	경기 의정부시, 경기 광명시, 경기 평택시, 경기 동두천시, 경기 과천시, 경기 구리시, 경기 오산시, 경기 시흥시, 경기 군포시, 경기 의왕시, 경기 하남시, 경기 파주시, 경기 이천시, 경기 안성시, 경기 김포시, 경기 광주시, 경기 양주시, 경기 포천시, 강원 춘천시, 강원 원주시, 강원 강릉시, 강원 동해시, 강원 태백시, 강원 속초시, 강원 삼척시, 충북 충주시, 충북 제천시, 충남 공주시, 충남 보령시, 충남 아산시, 충남 서산시, 충남 논산시, 충남 계룡시, 전북 군산시, 전북 익산시, 전북 정읍시, 전북 남원시, 전북 김제시, 전남 목포시, 전남 여수시, 전남 순천시, 전남 나주시, 전남 광양시, 경북 경주시, 경북 김천시, 경북 안동시, 경북 구미시, 경북 영주시, 경북 영천시, 경북 상주시, 경북 문경시, 경북 경산시, 경남 진주시, 경남 통영시, 경남 사천시, 경남 밀양시, 경남 거제시, 경남 양산시, 제주 제주시, 제주 서귀포시
하촌	5만 이상	41	부산 기장군, 대구 달성군, 인천 강화군, 울산 울주군, 경기 여주군, 경기 가평군, 경기 양평군, 강원 홍천군, 충북 청원군, 충북 옥천군, 충북 영동군, 충북 진천군, 충북 음성군, 충남 금산군, 충남 연기군, 충남 부여군, 충남 서천군, 충남 홍성군, 충남 예산군, 충남 태안군, 충남 당진군, 전북 완주군, 전북 고창군, 전북 부안군, 전남 고흥군, 전남 화순군, 전남 해남군, 전남 영암군, 전남 무안군, 전남 영광군, 전남 완도군, 경북 의성군, 경북 칠곡군, 경북 울진군, 경남 함안군, 경남 창녕군, 경남 고성군, 경남 남해군, 경남 하동군, 경남 거창군, 경남 함천군
	5만 미만	45	인천 옹진군, 경기 연천군, 강원 횡성군, 강원 영월군, 강원 평창군, 강원 정선군, 강원 철원군, 강원 화천군, 강원 양구군, 강원 인제군, 강원 고성군, 강원 양양군, 충북 보은군, 충북 증평군, 충북 괴산군, 충북 단양군, 충남 청양군, 전북 진안군, 전북 무주군, 전북 장수군, 전북 임실군, 전북 순창군, 전남 담양군, 전남 곡성군, 전남 구례군, 전남 보성군, 전남 장흥군, 전남 강진군, 전남 함평군, 전남 장성군, 전남 진도군, 전남 신안군, 경북 군위군, 경북 청송군, 경북 영양군, 경북 영덕군, 경북 청도군, 경북 고령군, 경북 성주군, 경북 천군, 경북 봉화군, 경북 울릉군, 경남 의령군, 경남 산청군, 경남 함양군

【부록 2】 인구 10만명당 보행자 교통사고 상·하위 30% 지역

구분	인구 10만명당 보행자 사망자수 기준	인구 10만명당 보행자 사상자수 기준
상위 10%	강원 양양군, 전남 보성군, 전북 임실군, 전남 나주시, 경북 성주군, 경북 고령군, 경남 산청군, 전북 김제시, 충남 서천군, 전남 장흥군, 경남 함안군, 경북 영덕군, 전남 장성군, 전북 완주군, 전남 영암군, 강원 횡성군, 충남 청양군, 충남 홍성군, 경북 영천시, 충남 부여군, 충북 청원군, 강원 평창군, 전북 정읍시	대구 중구, 부산 중구, 서울 중구, 서울 종로구, 광주 동구, 부산 동구, 제주 제주시, 대구 서구, 경남 통영시, 강원 속초시, 대구 남구, 전남 목포시, 부산 진구, 서울 강남구, 경북 경주시, 전북 전주시, 서울 영등포구, 강원 춘천시, 경북 안동시, 경북 영천시, 서울 동대문구, 전남 순천시, 강원 원주시
상위 20%	전남 강진군, 경기 안성시, 충북 옥천군, 전남 영광군, 경북 청도군, 경북 봉화군, 전남 곡성군, 충남 금산군, 충북 진천군, 충북 단양군, 강원 인제군, 제주 서귀포시, 충남 예산군, 충남 당진군, 충남 태안군, 전북 무주군, 인천 강화군, 전북 고창군, 경북 청송군, 경남 고성군, 경북 안동시, 충남 논산시, 전북 장수군	광주 북구, 부산 서구, 광주 서구, 서울 금천구, 전북 익산시, 인천 중구, 경북 영주시, 충북 제천시, 대전 동구, 강원 양양군, 인천 남구, 경남 사천시, 서울 중랑구, 부산 금정구, 서울 강북구, 부산 동래구, 강원 강릉시, 전남 나주시, 대전 중구, 대구 달서구, 부산 사상구, 부산 수영구, 울산 남구
상위 30%	경기 가평군, 전남 함평군, 대구 중구, 충북 제천시, 전북 진안군, 경남 사천시, 경북 경주시, 전남 해남군, 강원 화천군, 경기 여주군, 전북 부안군, 충북 증평군, 경북 경산시, 충북 보은군, 전남 담양군, 충북 음성군, 충남 서산시, 강원 홍천군, 부산 중구, 경북 의성군, 강원 양구군, 경남 창녕군, 경남 함양군	전남 여수시, 전북 군산시, 전남 화순군, 경남 거제시, 제주 서귀포시, 전북 정읍시, 서울 용산구, 대구 북구, 전북 부안군, 부산 연제구, 경북 경산시, 대전 대덕구, 서울 서대문구, 울산 중구, 경북 영덕군, 대구 동구, 경기 의정부시, 충남 보령시, 충북 청주시, 광주 남구, 강원 태백시, 서울 마포구, 경북 구미시
하위 10%	경북 울릉군, 경기 과천시, 서울 양천구, 서울 강동구, 서울 강서구, 인천 계양구, 울산 동구, 충남 계룡시, 서울 노원구, 서울 성동구, 서울 송파구, 서울 강북구, 서울 동작구, 서울 관악구, 서울 구로구, 경북 영양군, 경기 광명시, 부산 해운대구, 부산 남구, 서울 중랑구, 서울 도봉구, 서울 성북구, 부산 영도구	충남 계룡시, 전남 신안군, 경기 의왕시, 경북 영양군, 강원 인제군, 경북 군위군, 대전 유성구, 충남 아산시, 경기 과천시, 경기 용인시, 전북 임실군, 전북 진안군, 경남 합천군, 충북 괴산군, 전북 장수군, 충북 단양군, 전남 장성군, 충북 청원군, 경기 여주군, 강원 화천군, 경기 군포시, 전남 원도군, 전남 무안군
하위 20%	인천 연수구, 경기 군포시, 인천 남동구, 경기 수원시, 인천 서구, 경기 안산시, 서울 은평구, 광주 남구, 부산 사하구, 부산 수영구, 대구 달서구, 대구 동구, 서울 용산구, 대구 수성구, 대전 서구, 서울 서초구, 경기 의왕시, 서울 강남구, 경기 용인시, 울산 중구, 경기 구리시, 전남 고흥군, 경기 성남시	전북 순창군, 경기 양주시, 경북 울릉군, 전남 고흥군, 강원 고성군, 충남 연기군, 경북 예천군, 인천 옹진군, 경기 남양주시, 충북 증평군, 경북 의성군, 울산 북구, 충북 보은군, 경기 고양시, 인천 연수구, 경남 함양군, 경기 양평군, 경기 광명시, 경기 안양시, 경남 거창군, 경북 상주시, 강원 정선군, 경기 안산시
하위 30%	대구 남구, 강원 삼척시, 서울 광진구, 경기 부천시, 부산 북구, 대전 유성구, 경기 고양시, 서울 마포구, 경기 오산시, 경기 연천군, 광주 광산구, 경북 구미시, 인천 부평구, 부산 동래구, 강원 속초시, 부산 서구, 경기 의정부시, 대구 북구, 경기 하남시, 전북 순창군, 경기 시흥시, 경기 안양시, 강원 춘천시	경남 창녕군, 전남 곡성군, 경남 하동군, 경기 화성시, 전북 고창군, 서울 양천구, 전남 담양군, 경기 연천군, 충남 당진군, 경기 파주시, 경남 의령군, 전남 진도군, 충북 영동군, 경북 봉화군, 서울 노원구, 대구 달성군, 강원 횡성군, 강원 양구군, 인천 강화군, 경기 성남시, 경기 광주시, 경북 청도군, 경기 김포시

【부록 3】 자동차 1만대당 보행자 교통사고 상·하위 30% 지역

구분	자동차 1만대당 보행자 사망자수 기준	자동차 1만대당 보행자 사상자수 기준
상위 10%	전북 임실군, 전남 보성군, 강원 양양군, 전남 장흥군, 전남 나주시, 충남 서천군, 경북 영덕군, 전북 김제시, 경남 산청군, 경북 고령군, 전남 장성군, 경북 성주군, 강원 횡성군, 전남 강진군, 충남 홍성군, 전북 정읍시, 충남 부여군, 충남 청양군, 전북 완주군, 전남 영광군, 전남 곡성군, 전남 영암군, 충북 옥천군	부산 중구, 서울 종로구, 광주 동구, 서울 중구, 부산 서구, 서울 강북구, 부산 동구, 대구 중구, 서울 동대문구, 서울 중랑구, 경남 통영시, 대구 서구, 서울 관악구, 대구 남구, 서울 서대문구, 서울 금천구, 서울 은평구, 서울 성북구, 부산 영도구, 강원 속초시, 전남 목포시, 부산 동래구, 부산 진구
상위 20%	경북 영천시, 경북 봉화군, 충북 청원군, 전북 무주군, 서울 종로구, 경기 안성시, 경북 청도군, 충북 단양군, 경남 고성군, 인천 강화군, 전북 고창군, 강원 인제군, 전북 장수군, 충남 태안군, 경북 안동시, 강원 평창군, 충남 논산시, 충남 예산군, 경남 함안군, 경기 가평군, 강원 화천군, 전남 함평군, 충남 금산군	서울 영등포구, 서울 광진구, 부산 금정구, 제주 제주시, 광주 북구, 서울 마포구, 전북 전주시, 경기 의정부시, 대전 동구, 서울 용산구, 인천 남구, 전남 순천시, 서울 동작구, 강원 춘천시, 부산 사상구, 인천 부평구, 전북 익산시, 경북 안동시, 부산 남구, 부산 수영구, 광주 서구, 부산 사하구, 강원 원주시
상위 30%	경남 사천시, 경남 통영시, 충북 진천군, 전남 해남군, 전북 부안군, 충남 당진군, 경북 청송군, 제주 서귀포시, 전북 진안군, 충북 제천시, 충북 증평군, 강원 양구군, 전남 구례군, 경북 경주시, 경남 진주시, 전북 익산시, 경북 경산시, 충북 보은군, 충남 사산시, 경북 예천군, 전남 진도군, 부산 중구, 경북 김천시	대전 중구, 경북 경주시, 전남 여주시, 서울 강남구, 광주 남구, 경남 사천시, 경남 거제시, 서울 구로구, 서울 도봉구, 대구 달서구, 서울 강서구, 충북 제천시, 경북 영주시, 경기 부천시, 서울 강동구, 경기 동두천시, 전북 정읍시, 부산 연제구, 서울 노원구, 경북 영천시, 강원 양양군, 강원 강릉시, 울산 중구
하위 10%	경북 울릉군, 경기 과천시, 서울 양천구, 충남 계룡시, 인천 계양구, 서울 강동구, 서울 강서구, 경북 영양군, 울산 동구, 서울 송파구, 경기 연천군, 서울 성동구, 서울 구로구, 부산 해운대구, 서울 강남구, 인천 서구, 부산 남구, 인천 연수구, 서울 노원구, 대구 달서구, 경기 안산시, 대구 수성구, 대구 동구	충남 계룡시, 경북 군위군, 강원 인제군, 전남 신안군, 경북 영양군, 대전 유성구, 충남 아산시, 경기 여주군, 경기 의왕시, 충북 괴산군, 전북 진안군, 충북 청원군, 경기 용인시, 경기 연천군, 전남 장성군, 전북 임실군, 충북 단양군, 경남 함양군, 경남 합천군, 부산 강서구, 전북 장수군, 인천 옹진군, 전남 무안군
하위 20%	대전 유성구, 서울 서초구, 인천 남동구, 경기 광명시, 경기 수원시, 부산 수영구, 대전 서구, 경기 군포시, 경기 용인시, 서울 동작구, 울산 중구, 광주 남구, 경북 구미시, 경남 창원시(통합), 강원 삼척시, 서울 도봉구, 광주 광산구, 서울 관악구, 경기 의왕시, 경기 오산시, 부산 사하구, 서울 중랑구, 서울 강북구	경기 과천시, 경북 의성군, 충남 연기군, 울산 북구, 경기 화성시, 전남 담양군, 충북 보은군, 경남 창원군, 충남 당진군, 충북 증평군, 강원 정선군, 강원 화천군, 경남 함안군, 경북 울릉군, 경기 양평군, 경북 예천군, 경북 상주시, 전북 순창군, 경기 광주시, 경기 양주시, 강원 고성군, 강원 평창군, 충북 음성군
하위 30%	전남 고흥군, 대구 남구, 서울 용산구, 경기 고양시, 경기 시흥시, 대구 북구, 울산 남구, 서울 성북구, 강원 춘천시, 강원 속초시, 부산 강서구, 경기 구리시, 부산 영도구, 경기 성남시, 경기 포천시, 경기 부천시, 전북 순창군, 경기 하남시, 경기 파주시, 광주 서구, 부산 북구, 대전 대덕구, 광주 북구	강원 횡성군, 경남 창원시(통합), 전북 완주군, 전북 고창군, 경북 청도군, 대구 달성군, 경남 거창군, 전남 완도군, 경남 의령군, 경기 파주시, 경기 김포시, 충북 영동군, 경남 하동군, 인천 강화군, 경북 청송군, 경북 봉화군, 전남 광양시, 경북 칠곡군, 전남 고흥군, 경북 고령군, 전남 곡성군, 강원 홍천군, 경북 성주군

【부록 4】 도로 100km당 보행자 교통사고 상·하위 30% 지역

구분	도로 100km당 보행자 사망자수 기준	도로 100km당 보행자 사상자수 기준
상위 10%	서울 양천구, 서울 은평구, 인천 옹진군, 부산 연제구, 부산 중구, 서울 도봉구, 서울 구로구, 서울 동대문구, 인천 동구, 경북 성주군, 부산 동래구, 인천 중구, 서울 금천구, 인천 강화군, 부산 진구, 인천 남구, 부산 북구, 서울 서초구, 부산 사상구, 경북 청송군, 서울 중구, 경남 하동군, 대전 중구	서울 양천구, 서울 은평구, 서울 구로구, 부산 중구, 서울 도봉구, 부산 연제구, 서울 동대문구, 부산 동래구, 서울 강북구, 서울 금천구, 서울 중구, 인천 옹진군, 서울 노원구, 부산 남구, 서울 서초구, 대구 중구, 서울 강서구, 부산 진구, 서울 강동구, 서울 강남구, 인천 남구, 서울 동작구, 대구 서구
상위 20%	대구 중구, 경기 평택시, 대구 서구, 서울 서대문구, 서울 노원구, 충남 청양군, 서울 강북구, 전남 보성군, 경기 안양시, 대구 수성구, 부산 서구, 충북 진천군, 부산 남구, 강원 횡성군, 대전 동구, 부산 동구, 경북 봉화군, 광주 서구, 충남 부여군, 경북 영덕군, 부산 사하구, 서울 동작구, 부산 금정구	부산 북구, 부산 서구, 대구 수성구, 대구 달서구, 부산 동구, 인천 중구, 부산 사하구, 부산 해운대구, 부산 사상구, 서울 서대문구, 대구 남구, 광주 서구, 광주 동구, 인천 동구, 부산 수영구, 서울 관악구, 대구 북구, 부산 금정구, 인천 남동구, 서울 송파구, 서울 성북구, 인천 부평구, 대전 서구
상위 30%	충남 서천군, 경기 화성시, 경북 청도군, 부산 해운대구, 대구 북구, 충남 홍성군, 서울 강남구, 인천 부평구, 대구 달서구, 대전 서구, 광주 동구, 전남 장흥군, 인천 연수구, 울산 남구, 경기 부천시, 경기 안성시, 서울 영등포구, 경기 여주군, 강원 홍천군, 경기 성남시, 전북 장수군, 충북 제천시, 충남 금산군	부산 영도구, 경기 부천시, 서울 용산구, 대전 중구, 광주 북구, 서울 영등포구, 경기 평택시, 울산 남구, 인천 연수구, 서울 중랑구, 서울 성동구, 경기 안양시, 대전 동구, 서울 광진구, 인천 계양구, 울산 동구, 경기 수원시, 경기 의정부시, 경기 성남시, 울산 중구, 전북 전주시, 광주 남구, 서울 마포구
하위 10%	경북 울릉군, 전북 순창군, 강원 삼척시, 충북 보은군, 전남 신안군, 경남 합천군, 강원 정선군, 전남 함평군, 충남 계룡시, 전남 고흥군, 충북 괴산군, 경남 거창군, 경남 의령군, 경북 영양군, 전남 진도군, 강원 양구군, 전북 무주군, 강원 인제군, 경북 예천군, 경남 함양군, 경기 과천시, 경남 남해군, 강원 화천군	충북 보은군, 강원 인제군, 전남 신안군, 전북 순창군, 경남 합천군, 전남 장성군, 충북 괴산군, 강원 정선군, 전북 진안군, 전남 함평군, 충북 단양군, 전북 임실군, 전북 무주군, 강원 화천군, 경남 산청군, 경남 의령군, 경북 예천군, 전남 진도군, 강원 양구군, 경남 함양군, 경남 거창군, 전남 곡성군, 전남 강진군
하위 20%	전남 화순군, 충북 영동군, 전북 남원시, 전남 완도군, 전북 진안군, 충남 공주시, 강원 동해시, 경기 양평군, 강원 태백시, 부산 강서구, 전남 무안군, 강원 철원군, 충북 단양군, 경기 양주시, 경남 창녕군, 강원 영월군, 경북 상주시, 경남 밀양시, 경남 산청군, 경기 연천군, 전남 강진군, 경남 고성군, 전남 곡성군	경남 창녕군, 강원 삼척시, 충북 영동군, 전남 완도군, 경북 고령군, 전남 무안군, 전남 영암군, 경남 고성군, 경남 남해군, 경기 양평군, 강원 평창군, 충남 계룡시, 경북 상주시, 충남 공주시, 전북 남원시, 전남 구례군, 전남 담양군, 강원 고성군, 전남 영광군, 전북 정읍시, 전남 고흥군, 충북 음성군, 전북 김제시
하위 30%	전남 구례군, 전남 장성군, 충북 충주시, 강원 고성군, 전남 광양시, 경기 가평군, 강원 춘천시, 경북 칠곡군, 경북 영주시, 전북 정읍시, 충북 음성군, 경남 양산시, 전남 영암군, 충남 태안군, 전남 담양군, 경북 김천시, 전남 영광군, 강원 속초시, 경북 구미시, 경북 울진군, 부산 기장군, 경북 안동시, 경북 고령군	충남 태안군, 강원 철원군, 충북 청원군, 경기 가평군, 경북 칠곡군, 부산 강서구, 충남 당진군, 경북 영양군, 경기 양주시, 충남 연기군, 경남 밀양시, 경북 울릉군, 전남 나주시, 경북 김천시, 전남 광양시, 강원 영월군, 전남 화순군, 제주 서귀포시, 충북 증평군, 경북 울진군, 경남 함안군, 전북 완주군, 부산 기장군

【부록 5】 지방자치단체의 보행조례 제정현황

시군	조례명	제정일	관련 과	비고
서울	서울특별시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	1997-01-15		
제주 제주시	제주시 보행권 확보에 관한 조례	1999-07-19	건설과	효력 상실
전북 전주	전주시 보행권 확보에 관한 조례	2000-01-12	건설교통국 도로과	
경기 하남	하남시 보행권확보와 보행환경개선에 관한 조례	2000-04-06	의회사무과	
광주	광주광역시 보행권확보 및 보행환경개선에 관한 기본조례	2000-10-02	교통건설국 교통안전과	
부산	부산광역시민의 보행권 확보와 보행환경개선에 관한 조례	2000-10-26	교통국 교통운영과	
경기 수원	수원시 보행권 확보와 보행환경개선에 관한 기본 조례	2001-03-26	교통안전국 도로과	
대전	대전광역시 보행권확보와 보행환경개선에 관한 조례	2001-12-31	교통정책과	
경기	경기도 보행환경 개선에 관한 조례	2002-04-08	교통건설국 도로계획과	
전북 군산	군산시 보행권확보와 보행환경개선에 관한 조례	2003-02-17		
충북 제천	제천시 보행권 확보에 관한 조례	2003-07-07	건설환경국 건설과	
경기 부천	부천시 보행환경 개선에 관한 조례	2003-11-06		
충북 청주	청주시 보행권확보 및 보행환경개선에 관한 조례	2004-01-09		
경기 동두천	동두천시 보행권확보와 보행환경개선에 관한 조례	2004-07-08		
대구	대구광역시 보행권확보와 보행환경개선에 관한 기본 조례	2004-08-10	교통국 교통정책과	
경기 여주	여주군 보행권확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2004-08-20		(폐지)
강원 원주	원주시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2004-12-17	건설도시국 도로과	
울산	울산광역시민의 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 조례	2004-12-31	교통정책과	(폐지)
경기 이천	이천시 보행권확보와 보행환경 개선에 관한 조례	2005-01-11		
경기 과천	과천시 보행권확보와 보행환경 개선에 관한 조례	2005-05-31		
경기 춘천	춘천시 보행권확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2005-05-31	건설국 도로과	
경기 양주	양주시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례	2005-06-13	도시교통국 도로과	

시군	조례명	제정일	관련 과	비고
경기 파주	파주시 보행권확보 및 보행환경개선에 관한 조례	2005-12-23	도시관리과	
경기 오산	오산시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 조례	2005-12-28	지역개발국 건설과	
경기 성남	성남시 보행권확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2006-01-02		
경기 구리	구리시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 조례	2006-01-06		
경기 안산	안산시 보행권확보와 보행환경개선에 관한 조례	2006-03-10		
경기 의왕	의왕시 보행권 확보와 보행환경개선에 관한 조례	2006-04-14		
경기 의정부	의정부시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2006-12-22		
경남 마산	마산시민의 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 조례	2006-12-29		(폐지)
경기 연천	연천군 보행권확보와 보행환경개선에 관한 조례	2007-03-12	건설과	
충남 천안	천안시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2007-04-02		
전북 익산	익산시민의 보행권확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2007-05-17	건설과	
전남 목포	목포시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 기본조례	2007-10-08	도시건설국 건설방재과	
대전 서구	대전광역시 서구 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2007-11-28	안전건설국 건설과	
전남 강진	강진군보행권 확보 및 보행환경개선에 관한 조례	2008-04-17	지역개발과	
서울 금천구	서울특별시 금천구 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2008-05-16		
서울 강북구	서울특별시 강북구 보행권 확보 및 보행환경개선에 관한 조례	2008-06-27	건설교통국 교통행정과	
경북 영주	영주시 보행권 확보 및 보행환경개선에 관한 조례	2008-07-03	지역개발국 교통행정과	
경남 통영	통영시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2008-07-09	수산개발국 건설과	
광주 북구	광주광역시 북구 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2008-07-18	도시교통국 교통과	
강원 강릉	강릉시 보행권확보 및 보행환경개선에 관한 조례	2008-07-30		
경북 안동	안동시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2008-09-29	건설도시국 건설과	
부산 사하구	부산광역시 사하구 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2008-12-10	안전도시국 건설과	
경기 평택	평택시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2008-12-31		

시군	조례명	제정일	관련 과	비고
전남 순천	순천시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2009-06-15	도시건설국 도로과	
서울 양천구	서울특별시 양천구 보행권 확보 및 보행환경개선에 관한 조례	2009-06-25	건설교통국 교통행정과	
부산 남구	부산광역시 남구 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2009-07-31		
서울 노원구	서울특별시 노원구 보행권 확보 및 보행환경개선에 관한 조례	2009-09-30		
서울 종로구	서울특별시 종로구 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2009-10-01		
서울 광진구	서울특별시 광진구 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 조례	2009-10-09	건설교통국 도로과	
제주	제주특별자치도 보행권 확보와 보행환경 개선 조례	2009-12-30	도시디자인본부 건설도로과	(폐지)
서울 강남구	서울특별시 강남구 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 조례	2010-03-12	교통안전국 교통정책과	
광주 서구	광주광역시 서구 보행권 확보 및 보행환경개선에 관한 조례	2010-04-07	도시국 교통과	
경남 창원	창원시민의 보행권 확보와 보행환경개선에 관한 조례	2010-07-01	건설교통국 건설도로과	
전남	전라남도 노인에 대한 성인용 보행기 지원 조례	2011-07-05	보건복지여성국 노인장애인과	
전북 익산	익산시 노인에 대한 보행보조차 지원조례	2012-05-09		
부산 해운대 구	부산광역시 해운대구 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2012-05-10		
충남 홍성	홍성군 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2012-07-23	건설교통과	
경북 울릉	울릉군 섬목·관음도 탐방로 및 보행 연도교 시설 운영 조례	2012-08-03	문화관광체육과	
경북	경상북도 보행환경 개선에 관한 조례	2013-04-11	건설도 시방재국 도로철도과	
서울 중랑구	서울특별시 중랑구 보행환경 개선에 관한 조례	2013-05-23	건설교통국 교통지도과	
서울 송파구	서울특별시 송파구 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 조례	2013-06-20	경제환경국 기획예산과	
울산	울산광역시 보행환경 개선에 관한 조례	2013-06-28	교통건설국 교통정책과	
부산 북구	부산광역시 북구 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 조례	2013-07-17	기획실	
경기 여주	여주시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 조례	2013-09-23	기획예산담당관	

생활안전형 보행환경정책 개선방안

발행일 : 2013년 12월 31일

발행인 : 이 승 종

발행처 : **한국지방행정연구원**

서울시 서초구 반포대로 30길 12-6

Tel. 02)3488-7300

판매처 : 정부간행물판매센터

Tel. 02)394-0337

<http://www.gpcbooks.co.kr>

인쇄처 : (주)이모션티피에스

Tel. 02)2263-6414

※ 출처를 밝히는 한 자유로이 인용할 수는 있으나 무단전제나 복제는 금합니다.

ISBN 978-89-7865-390-9

