

부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획

2021.02



제 출 문

부산광역시장 귀하

본 보고서를

『부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획』의

최종보고서로 제출합니다.

2020년 12월

주식회사 도시와공간연구소

대표이사 강기철

제1장 계획의 개요

① 계획의 배경 및 목적	3
1. 계획의 배경	3
2. 계획의 목적	3
② 계획의 범위	4
1. 공간적 범위	4
2. 시간적 범위	4
3. 내용적 범위	4
③ 계획의 수행 절차	5

제2장 관련 사업의 추진성과 분석

① 상위 및 관련계획 검토	9
1. 상위계획	9
2. 관련계획 검토	15
② 보행환경개선 추진성과 분석	35
1. 부산시 보행정책의 변화	35
2. 부산시 보행환경 관련 추진성과	39
3. 기존 보행안전 및 편의증진 기본계획의 추진성과 분석	48

제3장 보행환경 실태조사 및 문제점 분석

① 도시일반 현황	53
1. 부산광역시 사회경제지표	53
2. 보행유발 시설현황	56
3. 보행안전 및 편의증진 항목	58
4. 분석 결과	63

② 보행환경 실태조사	64
1. 실태조사 기본방향	64
2. 실태조사 대상지 선정	68
③ 실태조사 결과	74
1. 현장 실태조사 결과	74
2. 현장 실태조사 종합	138
3. 만족도 조사	147

제4장 보행안전 및 편의증진 기본계획 비전 및 목표

① 보행안전 및 편의증진 기본계획의 비전	159
1. 기본방향	159
2. 계획의 비전 및 목표	161
② 목표지표 설정	162
1. 기본방향	162
2. 교통사고 감소 등에 대한 목표 설정	162
3. 보행수송 분담률	164
4. 이용자 만족도	166
5. 목표지표 종합	167

제5장 목표달성을 위한 실행계획

① 기초 보행환경 개선	171
1. 기본방향	171
2. 이동성 분야 개선방안	172
3. 안전성 분야 개선방안	187
4. 쾌적성 분야 개선방안	197

② 보행환경개선지구 조성	201
1. 보행환경개선지구 후보지 선정 기준	201
2. 보행환경개선지구 선정	206
③ 보행자 우선도로 조성	221
1. 보행자 우선도로 후보지 선정 기준	221
2. 보행자 우선도로 개선방안	221
④ 보호구역 개선	235
1. 보호구역 현황	235
2. 보호구역 지정 대상	236
3. 보호구역 개선방안	238
⑤ 보행문화 선진화	246
1. 기본방향	246
2. 교육안전교육	246
2. 홍보 및 캠페인 부문	251
⑥ 추가 제언사항 : 보행환경 특화지구 지정	256
1. 보행환경 특화지구 개요	256
2. 보행환경 특화지구 사업	257

제6장 사업추진계획

① 연차별 사업추진계획	263
1. 사업추진계획	263
2. 연차별 투자계획	264
3. 자원분담계획	265
② 자원조달방안	266
1. 재정규모 분석	266
2. 자원조달방안	266

Contents

표 목차

[표 2-1] 제8차 국가교통안전기본계획 도로교통 부문 계획지표 9	[표 3-10] 보도가 없는 도로 현황 58
[표 2-2] 제8차 국가교통안전기본계획의 교통사고 감소 목표 10	[표 3-11] 보행자 전용도로 현황 58
[표 2-3] 추진전략 16	[표 3-12] 보행환경개선지구 현황 59
[표 2-4] 물리적 보행환경 개선전략 16	[표 3-13] 어린이, 노인 및 장애인 보호구역 현황 59
[표 2-5] 인간행태 보행환경 개선전략 17	[표 3-14] 교통사고 현황 59
[표 2-6] 보행안전 및 편의증진을 위한 목표 17	[표 3-15] 교통사고 사망자 현황 60
[표 2-7] 부문별 사업추진 방향 18	[표 3-16] 교통사고 부상자 현황 60
[표 2-8] 상업지역 보행교통 개선 대상지 19	[표 3-17] 보행자 교통사고 현황 60
[표 2-9] 주거지역 보행교통 개선 대상지 19	[표 3-18] 보행자 교통사고 사망자수 현황 61
[표 2-10] 보행사고 다발지역 개선 대상지 20	[표 3-19] 보행자 교통사고 부상자수 현황 61
[표 2-11] 횡단보행자 편의증진 대상도로 20	[표 3-20] 통행목적별 현황 62
[표 2-12] 부산시 교통안전기본계획 계획지표 22	[표 3-21] 통행수단별 현황 62
[표 2-13] 계획지표 연차별 세부목표 22	[표 3-22] 실태조사 항목 64
[표 2-14] 주요 내용 25	[표 3-23] 실태조사 방법 65
[표 2-15] 부산광역시 3차 대중교통계획 지표 26	[표 3-24] 보행안전 및 편의증진 실태조사 시트 67
[표 2-16] 중장기년도 투자계획 27	[표 3-25] 실태조사 대상지 선정 기준 68
[표 2-17] 부산광역시 교통약자 이동편의 증진계획의 비전, 목표 전략 체계도 30	[표 3-26] 구군에서 제시한 실태조사 후보지 69
[표 2-18] 부산광역시 교통약자 이동편의 증진계획의 추진지표 31	[표 3-27] 구군에서 제시한 후보지 평가 69
[표 2-19] 교통사고 현황(5.12.~12.11.기간 중) 37	[표 3-28] 추가 실태조사 대상지역 평가 72
[표 2-20] 보행환경개선지구 지정 현황 40	[표 3-29] 현장 실태조사 대상지역 73
[표 2-21] 보행환경개선사업 42	[표 3-30] 만족도 조사 대상지역 73
[표 2-22] 어린이보호구역 지정현황 43	[표 3-31] 대청로 실태조사 현황 74
[표 2-23] 노인보호구역 지정현황 44	[표 3-32] 자갈치로 실태조사 현황 76
[표 2-24] 차없는 거리 운영 현황 44	[표 3-33] 보수대로 실태조사 현황 78
[표 2-25] 보행안전 및 편의증진 기본계획 목표성과 비교 48	[표 3-34] 충무대로 실태조사 현황 80
[표 2-26] 부문별 실행계획의 추진성과 49	[표 3-35] 고관로 실태조사 현황 82
[표 3-1] 부산시 연령별 인구현황(2014년 ~ 2018년) ... 53	[표 3-36] 초량로 실태조사 현황 84
[표 3-2] 구군별 면적 현황 54	[표 3-37] 태종로 실태조사 현황 86
[표 3-3] 자동차등록 현황 55	[표 3-38] 절영로 실태조사 현황 88
[표 3-4] 도로연장 현황 55	[표 3-39] 동천로 실태조사 현황 90
[표 3-5] 보행 연관시설물 현황 56	[표 3-40] 새싹로 실태조사 현황 92
[표 3-6] 유통시설 현황 56	[표 3-41] 온천장로 실태조사 현황 94
[표 3-7] 공원 현황 57	[표 3-42] 사직북로 실태조사 현황 96
[표 3-8] 문화 및 집회시설 현황 57	[표 3-43] 유엔평화로 실태조사 현황 98
[표 3-9] 체육시설 현황 58	[표 3-44] 용호로 실태조사 현황 100
	[표 3-45] 만덕대로 실태조사 현황 102
	[표 3-46] 금곡대로616번길 실태조사 현황 104
	[표 3-47] 중동2로 실태조사 현황 106
	[표 3-48] 선수촌로 실태조사 현황 108
	[표 3-49] 낙동남로 실태조사 현황 110

Contents

표 목차

[표 3-50] 사리로 실태조사 현황	112	[표 5-1] 횡단보도 종류 및 설치방법	183
[표 3-51] 서동로 실태조사 현황	114	[표 5-2] 보차도 분리 방안	187
[표 3-52] 금강로335번길 실태조사 현황	116	[표 5-3] 보도 포장상태 서비스 수준	197
[표 3-53] 공항로811번길 실태조사 현황	118	[표 2-4] 유형분류를 위한 참고 지표	203
[표 3-54] 대저로 실태조사 현황	120	[표 5-5] 보행환경개선지구 선정 적용기준	206
[표 3-55] 월드컵대로 실태조사 현황	122	[표 4-6] 보행환경개선지구 후보지 평가	207
[표 3-56] 과경로 실태조사 현황	124	[표 5-7] 보행자 우선도로 개선방안	222
[표 3-57] 수영로 실태조사 현황	126	[표 5-8] 보호구역 지정 현황	235
[표 3-58] 황령대로489번길 실태조사 현황	128	[표 5-9] 교통약자 교통사고 발생현황	236
[표 3-59] 광장로, 사상로 실태조사 현황	130	[표 5-10] 어린이·노인·장애인 보호구역 지정대상	236
[표 3-60] 대동로 실태조사 현황	132	[표 5-11] 보호구역 시설물 종류	238
[표 3-61] 차성로 실태조사 현황	134	[표 5-12] 어린이보호구역 개선 후보지 선정 지표	239
[표 3-62] 정관5로 실태조사 현황	136	[표 5-13] 어린이보호구역 개선사업 시행계획	240
[표 3-63] 실태조사 총괄표	139	[표 5-14] 노인교통사고 다발지역	241
[표 3-64] 만족도 평점 기준(5점 척도)	147	[표 5-15] 노인, 장애인 복지시설 현황	243
[표 3-65] 보행환경만족도 응답자 성별	148	[표 5-16] 어린이보호구역 개선사업 시행계획	245
[표 3-66] 보행환경만족도 응답자 연령	148	[표 5-17] 기존 보행환경 개선지구와 보행환경 특화지구 비교	257
[표 3-67] 보행환경만족도 응답자 직업	149	[표 6-1] 사업추진계획	263
[표 3-68] 보행 목적	149	[표 6-2] 연차별 투자계획	264
[표 3-69] 전반적인 보행환경만족도	150	[표 6-3] 자원분담계획	265
[표 3-70] 보행환경 중 안전성 만족도	150	[표 6-4] 보행안전 관련 재정 전망	266
[표 3-71] 보행환경 중 편리성 만족도	151		
[표 3-72] 보행환경 중 쾌적성 만족도	151		
[표 3-73] 보행환경만족도 응답자 성별	153		
[표 3-74] 보행환경만족도 응답자 연령	153		
[표 3-75] 보행환경개선사업 인지도와 만족도 전·후 비교	154		
[표 3-76] 보행환경개선사업 안전성 측면 전·후 비교	155		
[표 3-77] 보행환경개선사업 편의성 측면 전·후 비교	155		
[표 3-78] 보행환경개선사업 쾌적성 및 장소성 측면 전·후 비교	156		
[표 4-1] 부산시 장애인구 추계 현황	162		
[표 4-2] 교통사고 현황 및 추정	163		
[표 3-3] 제8차 국가교통안전기본계획의 교통사고 감소 목표	163		
[표 4-4] 교통사고 감소 등에 대한 목표지표 설정	164		
[표 4-5] 거리별 통행수단 분포	165		
[표 4-6] 교통수단별 현황 및 보행수송 분담률 현황	165		
[표 4-7] 교통수단별 현황 및 보행수송 분담률 현황 및 추정	166		
[표 4-8] 이용자 만족도 및 보행교통 개선지표의 평점	167		
[표 4-9] 보행교통 개선계획의 목표지표	167		

[그림 1-1] 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립절차 5	[그림 3-30] 광장로, 사상로 실태조사 현황도 131
[그림 2-1] 갈매길 35	[그림 3-31] 대동로 실태조사 현황도 133
[그림 2-2] 보행혁신 종합계획 비전과 정책목표 36	[그림 3-32] 차성로 실태조사 현황도 135
[그림 2-3] 안전속도 5030 37	[그림 3-33] 경관5로 실태조사 현황도 137
[그림 2-4] 남구 유엔평화문화거리 사업시행 이후 41	[그림 4-1] 비전 및 목표 161
[그림 2-5] 부산대 젊음의 거리 사업시행 전후 41	[그림 5-1] 분야별 개선대책 기본방향 171
[그림 2-6] 전포카페거리 사업시행 전후 42	[그림 5-2] 유효보도 폭원 협소구간 현장사진 172
[그림 2-7] 숙등길 사업시행 전후 43	[그림 5-3] 유효보도 폭원 확보 173
[그림 2-8] 해운대구 영화의 전당앞 횡단보도 설치 45	[그림 5-4] 보행동선의 전신주 철거 예시 174
[그림 2-9] 반송동 반송여중 일원 사업시행 전후 46	[그림 5-5] 가로시설물 통합 예시 174
[그림 2-10] 서면 근대산업유산 탐방길 조성사업 47	[그림 5-6] 이상적인 버스쉘터 설치 형태 175
[그림 3-1] 실태조사 대상지 선정 기준 68	[그림 5-7] 버스쉘터 디자인 개선 예시 175
[그림 3-2] 대청로 실태조사 현황도 75	[그림 5-8] 돌출된 도시철도 환기구 개선 예시 176
[그림 3-3] 자갈치로 실태조사 현황도 77	[그림 5-9] 노점상, 입간판, 적치물로 인한 보도폭원 잠식 176
[그림 3-4] 보수대로 실태조사 현황도 79	[그림 5-10] 보도단절구간 연결 예시 177
[그림 3-5] 충무대로 실태조사 현황도 81	[그림 5-11] 건축물 진출입구 연결성 확보 예시 177
[그림 3-6] 고관로 실태조사 현황도 83	[그림 5-12] 교통약자가 통행할 수 있는 포장 예시 178
[그림 3-7] 초량로 실태조사 현황도 85	[그림 5-13] 교통약자를 위한 보도 기술기 179
[그림 3-8] 태종로 실태조사 현황도 87	[그림 5-14] 보도 턱낮춤 설치방법 179
[그림 3-9] 절영로 실태조사 현황도 89	[그림 5-15] 점자블록 설치방법 180
[그림 3-10] 동천로 실태조사 현황도 91	[그림 5-16] 턱낮춤 및 점자블록 개선 예시 181
[그림 3-11] 새싹로 실태조사 현황도 93	[그림 5-17] 돌출형 지주대 개선 181
[그림 3-12] 온천장로 실태조사 현황도 95	[그림 5-18] 가로수 보호판 정비 예시 181
[그림 3-13] 사직북로 실태조사 현황도 97	[그림 5-19] 횡단보도 설치 예시 184
[그림 3-14] 유엔평화로 실태조사 현황도 99	[그림 5-20] 횡단보도 노면표시 개선 예시 184
[그림 3-15] 용호로 실태조사 현황도 101	[그림 5-21] 대각선 횡단보도 설치 예시 185
[그림 3-16] 만덕대로 실태조사 현황도 103	[그림 5-22] 횡단거리 단축 예시 185
[그림 3-17] 금곡대로616번길 실태조사 현황도 105	[그림 5-23] 녹색시간 확보 예시 186
[그림 3-18] 중동2로 실태조사 현황도 107	[그림 5-24] 보행연동 보행신호 등화 예시 186
[그림 3-19] 선수촌로 실태조사 현황도 109	[그림 5-25] 보차도 분리 설치 예시 187
[그림 3-20] 낙동남로 실태조사 현황도 111	[그림 5-26] 지그재그 형태의 도로 189
[그림 3-21] 사리로 실태조사 현황도 113	[그림 5-27] 지그재그 형태의 도로 적용 예시 189
[그림 3-22] 서동로 실태조사 현황도 115	[그림 5-28] 부분 차도 폭 좁힘 189
[그림 3-23] 금강로335번길 실태조사 현황도 117	[그림 5-29] 과속방지턱 설치 예시 190
[그림 3-24] 공항로811번길 실태조사 현황도 119	[그림 5-30] 노면포장 적용 예시 191
[그림 3-25] 대저로 실태조사 현황도 121	[그림 5-31] 차량통행 제한 예시 191
[그림 3-26] 월드컵대로 실태조사 현황도 123	[그림 5-32] 방호울타리 적용 예시 192
[그림 3-27] 과정로 실태조사 현황도 125	[그림 5-33] 스마트 횡단보도 예시 193
[그림 3-28] 수영로 실태조사 현황도 127	[그림 5-34] 스마트교차로 알리미 예시 194
[그림 3-29] 황령대로489번길 실태조사 현황도 129	

[그림 5-35] 옐로카펫 및 노란발자국 설치 예시	194	[그림 5-74] 장애인보호구역내 우선 고려할 시설	244
[그림 5-36] 불법주정차 현황	195	[그림 5-75] 어린이 교통안전교육	247
[그림 5-37] 도로모퉁이 매우기	196	[그림 5-76] 보행자 안전수칙	247
[그림 5-38] 보도연석 높이 확보 및 주차금지 표시	196	[그림 5-77] 성인 교통안전교육	248
[그림 5-39] 보도노면상태 개선 예시	198	[그림 5-78] 고령운전자 차량 부착용 실버마크	249
[그림 5-40] 도시철도 환기구 녹화경관 예시	198	[그림 5-79] 체험형 교통안전교육	251
[그림 5-41] 버스쉘터를 활용한 녹화경관 예시	199	[그림 5-80] 안전속도 5030	252
[그림 5-42] 가로수 2열식재 예시	199	[그림 5-81] 사람이 보이면 일단 멈춤	252
[그림 5-43] 안내판 정비 예시	200	[그림 5-82] 고령운전자 운전면허증 자진반납 제도	253
[그림 5-44] 보행환경개선지구 사업추진 절차	205	[그림 5-83] 보행 관련 축제	254
[그림 5-45] 대청로 현장사진	209	[그림 5-84] 간선가로 주요 적용 기법 예시	258
[그림 5-46] 대청로 보행환경개선지구	210	[그림 5-85] 이면가로 주요 적용 기법 예시	259
[그림 5-47] 자갈치로 현장사진	211		
[그림 5-48] 자갈치 보행환경개선지구	212		
[그림 5-49] 유엔평화로 현장사진	213		
[그림 5-50] 유엔평화로 개선대책	214		
[그림 5-51] 낙동남로 현장사진	215		
[그림 5-52] 낙동남로 보행환경개선지구	216		
[그림 5-53] 수영로 현장사진	217		
[그림 5-54] 수영 보행환경개선지구	218		
[그림 5-55] 남천동 현장사진	219		
[그림 5-56] 남천동 개선대책	220		
[그림 5-57] 초량로 현장사진	223		
[그림 5-58] 초량로 개선대책	224		
[그림 5-59] 태종로 현장사진	225		
[그림 5-60] 태종로 개선대책	226		
[그림 5-61] 동천로 현장사진	227		
[그림 5-62] 동천로 개선대책	228		
[그림 5-63] 서동로 현장사진	229		
[그림 5-64] 서동로 개선대책	230		
[그림 5-65] 금강로335번길 현장사진	231		
[그림 5-66] 금강로335번길 개선대책	232		
[그림 5-67] 대동로 현장사진	233		
[그림 5-68] 대동로 개선대책	234		
[그림 5-69] 보호구역의 지정절차	237		
[그림 5-70] 어린이 보호구역 개선사업 추진절차	238		
[그림 5-71] 어린이 보호구역내 우선 고려할 시설	239		
[그림 5-72] 노인·장애인 보호구역 개선사업 추진절차	241		
[그림 5-73] 노인보호구역내 우선 고려할 시설	244		

제 1 장 계획의 개요

- ① 계획의 배경 및 목적
- ② 계획의 범위
- ③ 계획의 수행 절차

제1장 계획의 개요

① 계획의 배경 및 목적

1. 계획의 배경

- 최근 교통정책의 흐름은 차량중심의 정책에서 벗어나 사람중심으로 변화하고 있으며, 보행교통의 중요성이 대두되고 있음
- 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상시킴으로써 공공의 복리증진에 이바지함을 목적으로 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」이 2012년 8월 제정되어 매 5년마다 「보행안전 및 편의증진 기본계획」을 수립하도록 규정하고 있음
- 부산광역시 보행여건은 자동차 중심의 시설운영, 보차 미분리, 시설 노후화, 횡단보도 미설치, 불법주정차 등으로 보행불편을 초래하고, 교통사고 위험도가 높은 실정으로 보다 안전하고, 쾌적한 보행환경을 조성하기 위한 대책마련이 필요한 실정임

2. 계획의 목적

- 본 계획은 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조에 따라 수립하는 법정계획임
- 2016년 수립한 부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획 기간의 종료에 따른 향후 5년간 부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립 필요
- 보행환경개선지구, 보행자우선도로, 보호구역 등의 지정 및 개선사업의 기본 자료로 활용함

[보행안전 및 편의증진에 관한 법률]

제7조(보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립)

- ① 특별시장등은 제6조제1항에 따른 실태조사 결과를 기초로 대통령령으로 정하는 절차와 방법에 따라 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년마다 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하여야 한다. 이 경우 제2항에 따라 기본계획에 포함될 사항이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 계획에 포함되어 있는 경우 그 부분에 대하여는 기본계획이 수립된 것으로 본다.

1. 「지속가능 교통물류 발전법」 제8조에 따른 보행교통 개선계획
2. 「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조에 따른 지방교통약자 이동편의 증진계획
3. 그밖에 대통령령으로 정하는 교통보행 관련 계획

2 계획의 범위

1. 시간적 범위

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조에 의거 5년마다 수립함
 - 기준년도 : 2020년, 목표연도 : 2025년
 - 계획기간 : 2021년 ~ 2025년



3. 공간적 범위

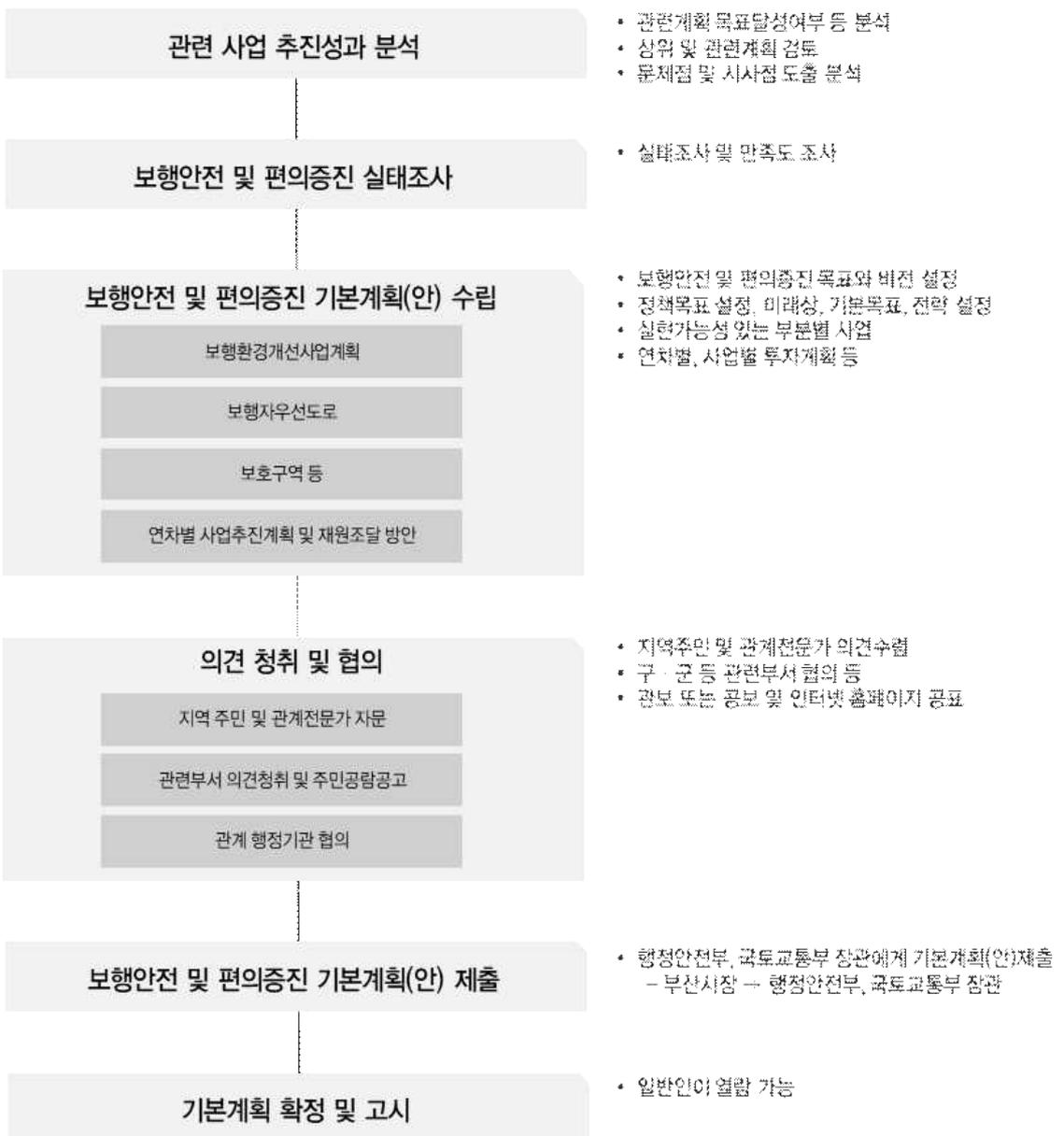
- 부산광역시 16개 구·군 전역

3. 내용적 범위

- 보행안전 및 편의증진 관련 사업의 추진성과 분석
 - 보행안전 및 편의증진 관련 계획에 대한 추진내용 및 성과 조사
 - 목표달성여부, 시사점 등 종합적이고 체계적인 분석을 통한 기본계획 반영
- 보행안전 및 편의증진 실태조사 및 분석
 - 보행안전 및 편의증진 실태조사 항목 및 방법 검토
 - 현장 실태조사 및 만족도조사를 통해 보행관련 문제점 파악 및 도출, 원인 및 해결방안 모색
- 보행안전 및 편의증진 기본계획 목표설정
 - 보행자의 안전 확보 및 편의증진을 위한 기본방향 및 목표 설정
 - 정량적 또는 정성적인 지표 설정으로 기본계획 수립기간 내에 달성할 목표 제시
- 목표달성을 위한 실행계획 수립
 - 통일성과 일관성을 유지하고 실현 가능성이 있는 계획 수립
 - 보행환경개선지구, 보행자 우선도로, 보호구역 등에 대한 해당 계획 수립
 - 보행자 안전을 위한 의식함양 및 홍보계획 수립
- 사업추진 계획
 - 연차별, 사업별 투자계획 수립
 - 사업에 대한 연차별 자원조달방안

3 계획의 수행 절차

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 및 거하여 「보행업무편람」을 참고하여 부산시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립
- 관련사업 추진성과 분석, 실태조사 및 만족도 조사, 주민의견 및 관련부서 협의를 통해 기본계획을 수립하고, 행정안전부·국토교통부 제출 및 승인 이후 보행안전 및 편의증진 기본계획 확정 및 고시



[그림 1-1] 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립절차

제2장 관련 사업의 추진성과 분석

- ① 상위 및 관련계획 검토
- ② 보행환경개선 추진성과 분석

제2장 관련 사업의 추진성과 분석

① 상위 및 관련계획 검토

1. 상위계획

가. 제8차 국가교통안전기본계획(변경)

1) 계획 개요

- 계획기간 : 2017년~2021년 (수립년도 : 2016년 12월)
- 계획성격 : 도로, 철도, 항공, 해양 등 각 부문별 교통안전분야 종합계획
 - 국가 교통안전을 체계적으로 관리하기 위해 교통안전에 관한 중장기 종합계획(5년 단위)을 수립하여 시행
- 법적근거 : 「교통안전법」 제15조

2) 계획 목표 및 추진전략

- 도로부문의 목표 : 계획기간 동안 교통사고 사망자수 기준 교통안전도를 OECD 중위권 수준으로 향상, ' 26년까지 교통안전선진국 수준 진입기반 마련
- 정책방향 : 정책목표 달성을 위해서는 교통안전 취약부문에 대해 안전관리를 강화하는 방향으로 설정
- 계획지표 : 본 계획에서는 도로교통 부문의 계획지표를 자동차1만대당 사망자수, 교통사고 사망자수, 보행교통사고 사망자수 등으로 설정하고, 이를 통해 2021년까지 교통사고 사망자수를 41% 감소시키겠다는 정책목표를 제시하고 있음

[표 2-1] 제8차 국가교통안전기본계획 도로교통 부문 계획지표

구분		2015년	8차 계획기간(2017~2021년)				
			2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
주지표	교통사고 사망자수	4,621	3,976	3,787	3,437	3,071	2,700
	인구 10만명당 사망자수	9.1	7.8	7.4	6.7	6.0	5.2
	자동차 1만대당 사망자수	1.9	1.5	1.4	1.3	1.1	1.0
세부 계획 지표	보행자 사망자수	1,795	1,544	1,471	1,335	1,193	1,049
	고령운전자 사망자수	816	701	669	607	542	477
	자전거 사망자수	277	234	227	206	184	162
	어린이 사망자수	65	56	53	48	43	38
	도로폭 9m 미만 사망자수	2,586	2,225	2,119	1,923	1,719	1,511

3) 전국 도로교통사고 감소 목표치

- 국가의 연도별 목표치는 국가 교통사고 사망자 감소목표율('15년 대비 41.6%)을 적용하여 산정
 - 연도별 지자체별 목표치는 제7차 기본계획 기간('12~15년, 4년치)동안의 전국 교통사고 사망자수 대비 지자체별 점유율을 연도별 국가(전국) 목표치에 곱하여 산정

[표 2-2] 제8차 국가교통안전기본계획의 교통사고 감소 목표

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율
전국	교통사고 사망자수	3,976명	3,787명	3,437명	3,071명	2,700명	-9.2%
부산시	교통사고 사망자수	158명	150명	136명	122명	107명	-9.3%

4) 보행안전 관련 중점추진 과제의 주요내용

- (중점과제) 보행 중 교통사고 사망자 40% 이상 감축
- (추진목표) 보행자 보호 관련 제도개선, 보행환경 개선 등 추진으로 ' 21년까지 보행 중 사망자 43%(759명) 감소(' 15년 1,764명 → ' 21년 1,005명)
- (주요 추진대책) 이동환경개선, 보행자 보호, 사고대응

① 이동환경 개선

- 횡단보도 이격거리 기준 개선, 무단횡단방지용 안전펜스 확대, 도시재생사업 추진시 보행자 안전대책 수립 강화
- 어린이·노인보호구역 지속 확대, 지방부 도로 마을보호구역 및 보도설치 지속 확대, 보행영향평가제도 등 도입(보행안전법 개정)

② 보행자 보호

- 속도위반·신호위반·보행자 보호의무 불이행 등 인적피해와 직결되는 위반행위에 대해 행정처분 강화(벌점 상향 등)
- 운전면허 취득시 보행자 관련 시험문항 확대, 기존 운전자(벌점 부과자) 대상 보행자 보호 관련 교육 강화

③ 사고대응

- 보행자 사고 상시점검체계 구축운영 및 사고 잦은 지역에 대한 안전컨설팅을 통한 개선유도

나. 제1차 지속가능 국가교통물류발전 수정기본계획(2018)

1) 계획 개요

- 계획기간 : 2018년~2020년 (수립년도 : 2018년 7월)
- 계획성격 : 저탄소 녹색성장 추진의 기본 원칙 및 국가 온실가스 감축 전략과 조화를 이루는 계획
- 법적근거 : 「지속가능 교통물류 발전법」 제7조 및 「저탄소 녹색성장 기본법」 제53조

2) 계획의 주요내용

- 교통물류 관련 에너지 소비, 온실가스 배출량 현황 및 전망
- 기후변화 및 지속가능 교통물류 관련 국내외 동향 분석
- 변화된 여건을 반영한 지속가능 교통물류체계 현황 및 장래 전망
- 지속가능 교통물류정책의 수정 기본방향 및 목표 제시
- 교통물류분야 온실가스 감축목표 설정 및 관리체계 제시
- 지속가능 교통물류체계 구축을 위한 제도적 기반 마련
- 기존 제1차 기본계획 평가를 통한 개선방안 도출
- 대중교통 활성화 추진, 효율적 교통수요관리 방안 마련, 환경친화적 교통물류시설 개발 등 지속가능 교통물류체계 발전대책 마련
- 수정계획 추진에 따른 소요자원 규모 추정 및 자원조달 방안 마련

3) 사람중심 보행 인프라 및 환경 개선 부문

■ 보행 기초시설 확충

- 추진개요
 - 보행자의 이동 편의 증진과 안전 확보를 위한 보행 기초시설 확충 및 보행환경 개선사업 실시
- 추진계획
 - 보행 및 자전거 환경 개선을 위한 기초 시설 설치 및 확충
 - 보행전용도로(올레길, 둘레길, 문화생태탐방로 및 차없는 거리 등) 확대 및 보행 기초시설 확충, 보행환경 개선사업 운영 확대
 - 초등학교·유치원·특수학교에 어린이 보호구역 지정 및 관리·운영

- 보행자에 대한 각종 범죄와 위협으로부터 보호하기 위한 어린이 보호구역·도시공원 등 3,630개소에 CCTV 설치 및 운영

■ 보행자 중심의 교통문화 확대

- 추진개요
 - 자동차 등 동력을 이용한 교통수단에서 벗어나 비동력·무탄소 교통수단인 보행교통 활성화를 위한 자발적 시민참여 유도
- 추진계획
 - 지자체별 보행교통 지킴이를 위촉·운영토록 유도하고, “보행자의 날 행사”(매년 11월 11일)를 지속 추진하여 보행교통 활성화
 - “제8차 국가교통안전기본계획”(‘17~ 21)을 수립하여 국가 교통안전을 체계적으로 관리
 - 보행자의 안전한 이동환경 및 이동편의성 확보 등 보행환경 개선을 위한 보행영향평가제도 시행 추진
 - 보행안전에 대한 체계적인 환경개선을 위한 계획 수립, 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 개정으로 국가 보행안전 기본계획 수립

■ 안전한 보행환경 조성

- 추진개요
 - 보행 중 스마트폰 이용자의 교통사고를 예방하고, 보행안전을 위한 기초시설 설치를 추진하여 안전하고 편리한 보행환경 조성
- 추진계획
 - 유동인구가 많고 교통사고가 잦은 지점에 보행 중 스마트폰 사용 위험을 알리는 교통안전 표지와 보도부착물 설치 시범사업 추진
 - 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제정(‘12.8)을 통한 보행환경개선지구 정비사업 추진, 국도 대상 보도설치 지속 확대
 - 보도 신설, 보도 단절구간 연결, 보·차도 분리 및 차로폭 축소, 차량 속도 감속시설 설치 등 보행기초 인프라 확충
 - 횡단보도 이격거리 기준 개선, 무단횡단 방지용 안전펜스 확대, 도시재생사업 추진 시 보행자 안전대책 수립 강화
 - 보행우선구역 시범사업을 추진하고, 중앙정부에서 설계비 지원 및 사업비 일부 지원

다. 제3차 교통약자 이동편의 증진계획(2017~2021)

1) 계획 개요

- 계획기간 : 2017년~2021년 (수립년도 : 2016년 12월)
- 계획성격 : 교통수단·여객시설·보행환경 분야를 포함한 교통약자 이동권 강화 관련 목표 및 정책방향을 제시
- 법적근거 : 「교통약자이동편의증진법」 제6조

2) 목표 및 추진전략

■ 비전 : 더불어 행복한 교통복지 구현

■ 목적

- 이동편의시설 기준 적합 설치율 향상(72.5→81.4%)
- 저상버스 보급률 42% 달성
- 특별교통수단 보급 전지역 법정 기준 100% 달성

■ 추진전략 및 추진과제

- 2026년까지 교통수단 및 여객시설의 설치율을 90% 이상으로 유지(교통약자가 이동하는데 불편함이 없는 수준)
- 2021년까지 수평 승하차가 가능한 저상버스를 전국 시내버스의 42.0%까지 보급
- 특별교통수단은 2021년 목표 연도까지 전 지자체에 법정기준 보급대수 100% 유지를 목표

3) 보행환경 이동편의 개선에 대한 계획 내용

■ 목표 : 21년 기준 교통약자가 이동하는데 불편함이 조금 있는 수준 달성

- 보행환경 기준적합 설치율 81% 이상 수준으로 향상

■ 추진계획

- 보행우선구역의 지정 및 운영
- 보행안전시설물 설치
 - (1순위)시각 장애인을 위한 음향 신호기를 횡단보도 전면에 설치 : 음향신호기
 - (2순위)횡단보도와 접속하는 보·차도의 높이는 2cm 이하 설치 : 횡단보도 턱낮추기
 - (3순위)횡단보도 잔여시간을 알 수 있는 시간표시기를 설치 : 잔여시간표시기
 - (4순위)음향신호기 전면에는 점형블록을 설치 : 점자블록

라. 제3차 대중교통 기본계획

1) 계획 개요

- 계획기간 : 2017년~2021년 (수립년도 : 2017년 2월)
- 계획성격 : 대중교통 육성 및 이용 촉진을 위한 5년 단위 법정계획
- 법적근거 : 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제5조

2) 계획의 주요내용

- 대중교통의 현황과 전망
- 대중교통정책의 기본방향과 목표 제시
- 대중교통수단의 수송분담률 현황과 목표 제시
- 대중교통시설 및 대중교통수단의 개선·확충 방안
- 대중교통 운영 효율화 방안
- 대중교통 안전성 향상 방안
- 대중교통 사각지대 해소방안

3) 계획 목표 및 추진전략

비전	대중교통이 최선의 통행수단이 되는 교통체계
목적	대중교통의 지속가능성 향상 및 이동권 보장
4대 정책 목표 · 11대 추진 전략	<ol style="list-style-type: none"> ① 대중교통 수단분담률 제고 및 이용편의 증대 <ul style="list-style-type: none"> ■ 인프라 확충 ■ 운영 및 서비스 개선 ② 대중교통 운영 효율화 <ul style="list-style-type: none"> ■ 네트워크 최적화 ■ 대중교통체계 정보화 ■ 버스 요금·재정지원체계 개선 ③ 대중교통 안전성 향상 <ul style="list-style-type: none"> ■ 운수업체 안전 관리 ■ 운전 종사자 안전 관리 ■ 자동차 안전 관리 ④ 대중교통 사각지대 해소 <ul style="list-style-type: none"> ■ 공간적 사각지대 해소 ■ 시간적 사각지대 해소 ■ 교통약자 사각지대 해소

2. 관련계획 검토

가. 부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(2016)

1) 계획 개요

- 계획기간 : 2016년~2020년 (수립년도 : 2016년 3월)
- 계획성격 : 보행자의 안전확보 및 편의증진 정책을 수립하기 위한 5년 단위 법정계획
- 법적근거 : 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조

2) 계획의 주요내용

- 보행안전 관련 사업의 추진성과 분석
- 보행환경 실태조사 및 문제점 분석
- 보행안전 및 편의증진 기본계획 목표설정
- 목표달성을 위한 실행계획 수립
- 연차별 추진계획 및 투자계획 / 재원조달계획 수립

3) 계획 목표 및 추진전략

■ 기본목표 및 추진전략

- 개인교통(승용차) 위주의 교통정책에서 사람중심(보행자)의 교통정책으로 전환하여 보행자가 안전하고 쾌적한 조건에서 장애 없이 걸을 수 있는 보행환경을 조성하고, 보행에 대한 가치재인식과 이에 부합하는 보행교통정책을 수립하여 『시민의 보행권 증진』 을 기본목표로 함



■ 추진전략

- 추진전략은 크게 두 가지로 나뉘는데 첫째, 물리적 환경 개선과 둘째, 인간행태의 전환으로 나눌 수 있음

[표 2-3] 추진전략

구분	물리적 방법	인간행태 전환방법
세부 항목	새로운 시설 확충	행정력(관련법규)에 의한 단속/지도
	도시설계/단지계획에 의한 보행시설 조정	교육/대중매체를 이용한 홍보
	기존 시설의 개선/유지	정책적인 지원/시민의견 반영

- 물리적 보행환경 개선전략으로 횡단보도, 육교, 지하도 설치 및 확충, 보도상 주차금지 시설, 보도포장, 보행자 휴식공간 등이 있음

[표 2-4] 물리적 보행환경 개선전략

항목	개선전략
횡단보도, 육교, 지하도	횡단시설의 정비는 보행자가 편리하고 안전하게 도로를 횡단할 수 있도록 적정위치에 적정규모, 적정형태로 설치, 확충함
보도상 주차금지 시설	보도상의 불법 주정차를 금지시키기 위한 시설로 보도 턱 낮춤 시공시 함께 설치함
보도포장	지역적 특색이 잘 반영될 수 있도록 획일적인 포장에서 탈피하여 다양한 상징문양, 재질로써 보행자에게 걷는 즐거움을 주도록 함
보행자 휴식공간	보행중 잠깐 앉아서 쉬거나 담소를 나눌 수 있도록 적절한 공간을 확보한다. 특히 휴식공간에는 공중전화, 휴지통 등의 편의시설도 함께 설치함
유도블럭	시각장애인을 위한 유도블럭과 점자블럭을 설치하여 보행에 도움이 되도록 함
보도폭 확보	단순히 보행통행만을 위한 보도가 아닌 보행공간으로 확보하기 위하여 협소한 보도폭을 확보함
조명시설	야간 보행자에게 보행안전과 함께 범죄예방을 위해서 적절한 조도를 유지시킬 수 있도록 가로등과 보안등을 설치함
시설물의 유지관리	보도상에 설치된 수목지지대나 기타 보행관련 시설물은 지속적인 정비와 관리를 통해 항상 최적의 상태를 유지함
보차 미분리 도로의 정비	일상생활이 이루어지고 지역 주민들간의 공동공간인 이면도로는 대부분 보행자를 위한 공간이 확보되어 있지 않으므로 이들 도로에 대해서는 커뮤니티 공간이 될 수 있도록 보차분리, 통과교통배제 등의 적극적인 정비를 시행함
보행자 전용도로 조성	보행자 전용도로는 보행자공간의 확보가 용이하므로, 보행자만이 이용할 수 있도록 함

- 인간행태 보행환경 개선전략으로 행정력에 의한 단속 및 지도, 학교 및 대중매체를 통한 교육, 정책적 지원이 있음

[표 2-5] 인간행태 보행환경 개선전략

항목	개선전략
행정력에 의한 단속 및 지도	보도상의 불법 주정차를 단속함으로써 보행공간을 보행자에게 되찾아 주도록 함
학교 및 대중매체를 통한 교육	학교와 대중매체를 통해 보행자의 권리를 교육, 홍보함으로써 보행 불편을 감수하는 것이 아니라 행정기관에 대한 권리요구와 보행환경 개선요구를 할 수 있도록 함
정책적 지원	보행환경 개선계획의 수립 및 집행 주체인 행정기관에서 보다 적극적인 개선의지를 가지고 계획수립, 지침제공, 재원확보 등 정책적 지원을 하여야 함
시민의식 반영	행정기관의 보행환경 개선사업에 시민단체의 의견 및 시민의 직접적인 의견이 반영될 수 있도록 하여야 함. 즉, 보행시설 이용주체인 시민이 원하는 방향으로 개선사업이 이루어질 수 있도록 하여야 함

■ 보행안전 및 편의증진을 위한 목표

- 효과척도 지표설정은 보행환경개선사업이 완료된 후 사업의 효과가 발생될 것으로 예상되는 2020년을 목표연도로 하였으며 선행된 관련계획의 비전과 정책목표를 고려하여 목표를 설정하였음

[표 2-6] 보행안전 및 편의증진을 위한 목표

목표 지표		2015년 (실적)	1차년 (2016년)	2차년 (2017년)	3차년 (2018년)	4차년 (2019년)	5차년 (2020년)	비고
전체 교통사고 건수(건)		12,693	11,373	10,236	9,212	8,291	7,462	41.5%
보행관련 사고 건수(건)		3,800	3,382	3,030	2,718	2,435	2,185	42.5%↓
보행자 교통사고 건수 비율(%)		29.9	29.7	29.6	29.5	29.4	29.3	-
인구 10만명당 보행자 사망자수(명)		2.5	2.3	2.0	1.8	1.7	1.5	40.0%↓
어린이 (13세 미만)	어린이 인구 10만 명당 어린이 교통사고 건수(건)	161.0	128.8	115.9	104.3	93.9	84.5	47.5%↓
	스쿨존 불법주차 점유율	17.2	13.8	12.4	11.1	10.0	9.0	-
고령자 (65세 이상)	고령자 인구 10만 명당 고령자 교통사고 건수(건)	384.8	307.9	277.1	249.4	224.4	202.0	47.5%↓

보행관련사고 건수는 전체 보행자 교통사고 중 보도통행 중, 길가장자리 통행 중, 차도통행 중을 의미

나. 부산광역시 보행교통 개선계획(2016)

1) 계획 개요

- 계획기간 : 2016년~2020년 (수립년도 : 2016년 8월)
- 계획성격 : 보행교통의 개선 및 안전을 위한 노력과 연계하여 보행교통개선지표를 수립하여 보행환경을 개선하고 보행자의 이동편의시설을 확충을 위한 5년 단위 법정계획
- 법적근거 : 「지속가능 교통물류 발전법」 제38조

2) 계획의 주요내용

- 보행교통 개선계획 기본방향
- 보행교통 수송분담 목표제시
- 보행교통 실태조사 및 분석
- 보행교통 개선대책 수립
- 보행교통 개선을 위한 세부추진계획 및 소요재원의 조달방안

3) 계획 목표 및 추진전략

- 보행여건이 열악한 지역의 정비, 보행권 강화를 위한 제도 개선, 보행 안전문화 정착 등 사람 중심의 보행환경 개선을 통하여 “걷고싶은 도시 부산, 보행이 정답이다” 를 ‘보행교통 개선계획’의 비전으로 설정하였음

4) 주요계획

- 상업지역, 주거지역, 보행사고 다발지역, 횡단보행자 편의증진 계획 수립

[표 2-7] 부문별 사업추진 방향

항목	개선전략
상업지구 보행교통	보행자와 차량이 밀집되어 대부분의 도로가 매우 혼잡하므로 유효보도폭을 증가시켜 보행밀도를 낮추고 차량의 통행을 일부 제한하여 보행자의 안전을 확보할 수 있는 계획 수립
주거지역 보행교통	대부분의 보도가 폭이 좁고 보행자 편의시설이 부족하므로 노상적치물 등을 정비하여 최소 유효도로폭을 확보하고 보행단절구간을 정비하여 보행자의 안전을 확보할 수 있는 계획 수립
보행사고 다발지역	보행자 사망사고의 과반수 이상이 횡단 중 발생하고 있으므로 보행자의 무단횡단을 방지하고 비신호교차로의 안전을 확보할 수 있는 방안 마련
횡단보행자 편의증진	교통약자의 경우 육교, 지하보도 등 입체 횡단시설의 이용이 불편하므로 횡단보행자의 보행편의 증진을 위해 주간선도로 상에 위치한 지하보도 주변 횡단보도 설치를 적극 검토

- 상업지역 보행교통 개선 대상지 5개소 선정

[표 2-8] 상업지역 보행교통 개선 대상지

대상지	연장(m)	선정사유
명륜로 보행교통 개선 (조마루감자탕 ~ 동래교차로)	738	• 무단횡단 사고위험 • 상습 주정차
사하로 보행교통 개선 (괴정사거리 ~ 괴정교차로)	926	• 보행자 안전시설 부족 • 노점상 등에 의한 보행방해
서면로 보행교통 개선 (아이온시티 ~ 부산은행 서면1번가 지점)	920	• 보행자 안전시설 부족 • 보도 단절 구간
사직북로 보행교통 개선 (신협 사직동점 ~ 사직야구장 삼거리)	940	• 좁은 보도 폭 • 경관시설 부족
남향로 보행교통 개선 (남향사거리 ~ 남향시장 사거리)	800	• 보도시설 노후화 • 대중교통 정보시설 부족

- 주거지역 보행교통 개선 대상지 5개소 선정

[표 2-9] 주거지역 보행교통 개선 대상지

대상지	연장(m)	선정사유
동삼로 보행교통 개선 (삼창파크맨션 2차 ~ 새마을금고 동삼동 지점)	1,156	• 보도 미설치 • 불법 주정차
중앙대로 1841번길 보행교통 개선 (태광산업 ~ 구서우체국)	740	• 보도 미설치 • 보행자 안전시설 부족
대동로 보행교통 개선 (백마정비 ~ 목화아파트)	960	• 노후화된 보도시설 • 경관시설 부족
가야공원로 보행교통 개선 (가야KT ~ 가야반도보라아파트)	980	• 좁은 보도 폭 • 가로등 부족
차성로 보행교통 개선 (기장초교사거리 ~ 기장KT)	910	• 좁은 보도 폭 • 노후화된 보도시설

- 보행사고 다발지역 개선 대상지 5개소 선정

[표 2-10] 보행사고 다발지역 개선 대상지

대상지	연장(m)	선정사유
새싹로 보행사고 다발지역 개선 (서면교차로 ~ 서면아파트)	1,012	• 무단횡단 사고위험 • 보도 단절 구간
사상로 보행사고 다발지역 개선 (서부터미널 ~ 대원빌딩)	1,020	• 무단횡단 사고위험 • 보행자 안전시설 부족
흑교로 보행사고 다발지역 개선 (보수교차로 ~ 부평교차로)	846	• 보도 단절 구간 • 노후화된 보도 시설
용호로 보행사고 다발지역 개선 (이기대 입구 ~ 용호사거리)	1,134	• 무단횡단 사고위험 • 보행자 안전시설 부족
재반로 보행사고 다발지역 개선 (반여2PB ~ 일신여객 종점)	1,500	• 무단횡단 사고위험 • 노후화된 보도시설

- 횡단보행자 편의증진 대상도로 3개소 선정

[표 2-11] 횡단보행자 편의증진 대상도로

대상지	연장(m)	선정사유
중앙대로	18개 교차로	• 횡단보도 부족 • 교통약자 횡단편의시설 부족
가야대로	8개 교차로	• 횡단보도 부족 • 교통약자 횡단편의시설 부족
금곡대로 · 만덕대로	10개 교차로	• 횡단보도 부족 • 교통약자 횡단편의시설 부족

다. 제3차 부산광역시 교통안전 기본계획(2016)

1) 계획 개요

- 계획기간 : 2017년~2021년 (수립년도 : 2016년 12월)
- 계획성격 : 부산광역시 교통안전에 대한 부문별 전략 제시하는 5년 단위 법정계획
- 법적근거 : 「교통안전법」 제17조

2) 계획의 주요내용

- 부산광역시의 교통안전에 관한 중·장기 종합정책방향 설정
- 도로교통사고의 발생현황과 원인의 분석
- 교통수단·교통시설별 교통사고 감소목표
- 교통안전지식의 보급 및 교통문화 향상목표
- 교통안전정책의 추진성과에 대한 분석·평가
- 교통사고 교통안전정책의 목표달성을 위한 부문별 추진전략 제시
- 연차별 세부추진계획과 투자계획 등
- 그 밖에 교통안전수준의 향상을 위한 교통안전시책에 관한 사항

3) 비전 및 목표

- 비전 : “인명존중” 을 바탕으로 도로상에서 교통사고 사망자의 발생을 제로화 하겠다는
정부정책의 지향점과 부산광역시의 주요 추진시책을 반영

비 전	대중교통 중심 안전도시 부산
-----	-----------------

- 목표 : 교통사고 현황 및 추세, 국가 제8차 기본계획 목표 등을 고려하여 제3차 부산광역시
기본계획 목표 설정

사망자 감소 목표	(15년) 178명 → (21년) 107명, 71명↓(39.9%)
-----------	--------------------------------------

4) 정책목표 및 계획지표

정책목표	도로	사망자 감소 목표 (15년) 178명 → (21년) 107명, 71명↓(39.9%)
	철도	100만km당 사망자수와 대형철도사고 발생 Zero화

[표 2-12] 부산시 교통안전기본계획 계획지표

계획지표		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
주요 지표	교통사고 사망자수	163	150	136	122	107
	인구 10만명당 사망자수	4.6	4.3	3.9	3.5	3.0
	자동차 1만대당 사망자수	1.3	1.2	1.1	1.0	0.8
관리 지표	보행자 사망자수	75	68	62	55	48
	사업용 자동차 사망자수	47	63	39	35	31
	고령운전자 사망자수	24	22	20	18	15
	자전거 사망자수	8	7	6	5	5
	어린이 사망자수	6	5	5	4	4
	도로폭 9m미만 사망자수	98	89	82	74	64

5) 계획지표 연차별 세부목표

- 부산광역시의 주지표인 자동차1만대 당 사망자수는 ‘15년 1.4명에서 ’ 21년 0.8명(△42.1%), 전체 교통사고 사망자수는 178명에서 107명(△40.5%)으로 감소

[표 2-13] 계획지표 연차별 세부목표

(단위 : 명)

계획지표		'15년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년
주차표:자동차 1만대당 사망자수		1.4	1.3	1.2	1.1	1.0	0.8
전체 교통사고 사망자수		178	163	150	136	122	107
보행자	보행자 전체 사망자수	82	75	68	62	55	48
	어린이 사망자수	6	6	5	5	4	4
	노인 사망자수	70	64	59	54	48	42
차량	사업용자동차 사망자수	51	47	43	39	35	31
	자전거 사망자수	9	8	7	6	5	5
도로	교차로 사망자수	48	44	40	36	32	29
	특광역시도 사망자수	169	155	141	127	113	99
	차도폭 9m미만 사망자수	107	98	89	82	74	64
운전자	고령운전자 사망자수	26	24	22	20	18	15
법규 위반	과속운전 사망자수	7	6	6	5	5	4
	음주운전 사망자수	19	17	16	14	13	11

주) 1. 자동차 예측대수(이륜차, 건설기계, 농기계 포함) : 139만대('15년), 150만대(20년)
 2. 「국가기간교통망계획 제2차 수정계획」('01년~' 20년)의 연평균 증가율(1.6%) 적용

라. 부산광역시 도시교통정비 중기계획(2020)

1) 계획 개요

- 도시교통정비 중기계획기간 : 2020년~2024년 (5년)
- 연차별시행계획기간 : 2020년~2022년 (3년)
- 계획성격 : 2024년 부산광역시 도시교통정비 중기계획을 수립하는 것으로서, 1단계 단기 목표년도를 2020년, 2단계 중기 목표년도를 2024년으로 설정하여 장래 교통여건을 종합적으로 전망하고자 함
 - 이를 토대로 체계화된 중기계획을 수립함으로써 장래 변화되는 교통여건에 능동적으로 대처하는 구체적인 실천계획 수립
- 법적근거 : 「도시교통정비촉진법」 제8조 및 제10조

2) 비전 및 목표 수립을 위한 방향 설정

■ 도시비전 및 목표

- 도시비전은 ‘시민이 행복한 동북아 해양수도 부산’이며, 비전 달성을 위한 도시 목표는 ‘일자리가 풍성한 경제 혁신 도시’, ‘청년의 미래를 여는 스마트 도시’, ‘가족이 행복한 건강 안전 도시’, ‘문화가 흐르는 글로벌 품격 도시’, 시민이 주인인 시정 참여도시’ 임

■ 비전을 위한 키워드

- 전문가 설문조사를 통해 수집된 부산광역시 도시교통정비 중기계획 비전을 위한 키워드 수집 결과를 살펴보면, 키워드의 우선순위가 1순위 스마트, 2순위 안전, 3순위 광역, 4순위 공유, 5순위 지속가능, 6순위 녹색(친환경) 순으로 나타남

■ 부산시 교통국 비전 및 추진전략

- 부산시 교통국 2019년 업무보고의 비전은 ‘대중교통 혁신으로 시민 행복 교통 실현’이며 정책목표는 ‘사람·안전 중심의 대중교통이 편리한 부산’ 임
- 추진 전략은 ‘사람·안전 중심 교통환경 조성’, ‘대중교통이용 활성화’, ‘지속발전 가능한 교통인프라 조성’, ‘도시철도 중심의 대중교통체계 구축’, ‘시민행복 교통 문화 확산’ 임

3) 비전, 목표 및 추진전략

■ 비전

- 제시된 계획의 비전 및 목표의 방향을 바탕으로 부산광역시의 사회·경제적 여건변화를 고려하여 부산광역시 도시교통정비 중기계획의 목표와 추진전략을 구체화하기 위해 비전을 설정함
- 이에 “시민과 함께 만들어가는 스마트하고 안전한 부산교통”을 ‘부산광역시 도시교통정비중기계획(2020~2024)’의 비전으로 설정하였음

■ 목표

- 대중교통 중심 교통체계 확대
- 스마트한 미래 교통체계 준비
- 시민 체감형 교통체계 구축
- 지속가능한 교통체계 구축
- 도시 경쟁력 강화 교통시설 확충

■ 추진전략

- 승용차 의존 없이 어디든 이동이 가능한 대중교통망 확충
- 대중교통 경쟁력 강화
- 강력한 교통수요관리 시행
- 스마트한 교통시스템 확대
- 교통안전 서비스 확보를 통한 시민안전 강화
- 무장애 교통환경 확대
- 시민주도 참여 활성화
- 교통문화 수준 향상
- 시민편의 생활교통 개선
- 초고령사회 대비 교통시스템 개선
- 청정 저탄소 교통도시 기반구축
- 녹색 공유교통체계 확대
- 효율적이고 안전한 물류시스템 구축
- (초)광역교통체계 기반구축정책

마. 제3차 부산광역시 대중교통계획 (2017)

1) 계획 개요

■ 계획의 배경

- 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제7조에 근거하여 5년 단위의 지방 대중교통계획 수립
- 제2차 부산광역시 대중교통계획 기간의 종료에 따른 2017년부터 향후 5년간 부산광역시 대중교통계획 수립 필요
- 「대중교통 중심도시 부산」 구현을 위한 대중교통 정책목표와 추진전략 수립 필요

■ 계획의 목적

- 제2차 부산광역시 대중교통계획(2012~2016)의 정책성과를 평가하고 향후 5년간 부산광역시 대중교통 정책의 방향 및 실행계획 수립
- 부산광역시 대중교통 문제점을 진단하여 「2020년까지 대중교통 수송분담율 50% 달성」을 위한 목표 및 추진방안 설정
- 대중교통 수단 및 시설에 대한 개선 확충 방안을 마련하고 대중교통 이용활성화를 위한 실행방안 마련
- 부산광역시 대중교통 경쟁력 강화를 위한 체계적인 종합계획 수립

2) 계획의 주요내용

- 부산광역시 대중교통 현황 분석, 대중교통 정책 추진 성과분석을 통해 대중교통 정책 기본 방향 및 목표 설정
- 목표달성을 위한 추진전략 및 추진계획 수립, 부문별 투자계획 수립 및 자원조달 방안 마련

[표 2-14] 주요 내용

구분	주요 내용
대중교통 현황 및 전망	<ul style="list-style-type: none"> • 도시현황 및 교통현황 • 대중교통 관련 시설현황 • 대중교통 여건변화 및 전망 <ul style="list-style-type: none"> • 대중교통 일반현황 • 관련계획 검토
대중교통 정책추진 성과분석	<ul style="list-style-type: none"> • 제1차 대중교통계획(2007~2011) 평가 • 제2차 대중교통계획(2012~2016) 평가
대중교통정책 기본 방향 및 목표 수립	<ul style="list-style-type: none"> • 비전 및 목표 설정 • 제3차 대중교통계획(2017~2021) 지표 설정
부문별 추진방안 투자계획 및 자원조달 방안	<ul style="list-style-type: none"> • 추진목표 및 추진방향 설정 • 부산시 재정규모 분석 • 자원조달 방안 마련 <ul style="list-style-type: none"> • 추진전략 및 추진계획 수립 • 부문별 투자계획 수립

3) 비전 및 목표

비전	이동권의 자유를 마음껏 누릴 수 있는 대중교통체계 구축		
목표	시민 중심 대중교통	스마트한 대중교통	지속가능한 대중교통
	시민의 기대에 부응하는 안전하고 편리한 대중교통체계 구축	대중교통 이용활성화에 기여하는 대중교통체계 구축	기후변화에 대응할 수 있는 대중교통체계 구축

4) 계획지표

- 정책지표 : 대중교통 분담률(버스, 도시철도), 대중교통 서비스(시내버스 평균 통행속도, 시내버스 환승률, 수단별 만족도), 안전(대중교통 사망자 수)
- 실행지표 : 기반시설(버스전용차로 연장, 정류장 대기소 설치률, 공영차고지 확보률, 대중교통 환승센터), 대중교통수단(BRT 연장, 도시철도 연장, CNG 등 저탄소 연료 버스 도입 등), 정보화·과학화(교통카드 이용률, 정류장 안내시스템 구축률), 교통약자(저상버스 도입대수)

[표 2-15] 부산광역시 3차 대중교통계획 지표

구분		2017	2018	2019	2020	2021		
정책 지표	대중교통 분담률	버스 분담률(%)	24.5	25.1	25.8	27.1	28.1	
		도시철도 분담률(%)	18.5	19.1	19.6	21.1	21.9	
		계(%)	43.0	44.2	45.4	47.7	50.0	
	대중교통 서비스	시내버스 평균 통행속도(km/h)	29.0	29.5	30.0	30.5	31.0	
		시내버스 환승률(%)	24.0	25.0	27.0	28.0	30.0	
		만족도	시내버스	5.8	6.0	6.2	6.5	7.0
			마을버스	5.5	5.8	6.0	6.2	6.5
도시철도	6.3		6.5	7.0	7.5	8.0		
안전	대중교통 사망자수(명)	5	4	4	3	3		
실행 지표	기반 시설	버스전용차로 연장(km)	110.52	115.0	118.0	120.0	125.0	
		정류장 대기소 설치율(%)	58.0	60.0	62.0	63.0	70.0	
		공영차고지 확보율(권역)	3	4	4	4	5	
		환승터미널(개소)	2	2	2	2	2	
		대중교통 환승센터(개소)	8	8	9	9	10	
		대중교통 전용지구(개소)	1	1	2	2	2	
	대중교통 수단	BRT 연장(km)	14.3	14.3	20.2	28.8	36.2	
		도시철도 연장(km)	144.3	144.3	144.3	156.8	163.7	
		CNG 등 저탄소연료 버스 도입률(%)	97.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	정보화 과학화	교통카드 이용률(%) (시내버스 기준)	96.0	96.2	96.5	96.7	97.0	
		정류장 안내시스템 구축률(%)	22.5	23.0	23.5	24.0	25.0	
	교통약자	저상버스 도입대수(대)	548 (21.0%)	624	690	760	830 (33.0%)	

바. 부산광역시 도로정비 기본계획(2009)

1) 계획 개요

- 계획기간 : 2010년~2020년
- 계획성격 : 효율적인 도로교통 처리 대책 마련과 도로운영 및 관리를 도모하기 위해 수립
- 법적근거 : [도로법] 제22조

2) 계획의 주요내용

- 상시혼잡구간 원인 분석 및 개선방안
- 지역 내 간선도로 접근관리 기준설정 및 관리방안
- 도로교통 안전 증진 방안
- 도로표지판 정비
- 지능형 교통체계 구축방안

3) 비전 및 계획목표, 추진전략

비전	사람을 위한 도로, 이용하는 도로, 가치있는 도로		
기본 방향	건설 및 개발	→	효율성/환경/안전
	신설 및 확장	→	시설 개량
	지방균형발전	→	도시 혼잡 해소
	공급자 필요	→	이용자 편의
정비 목표	광역경제권 성장거점을 연결하는 간선도로망, 순환망 조기 확충 및 네트워크 효율화 혼잡구간 정비, 효율적 시설운영 및 개량을 통한 도시부 교통난 해소 환경과 인간이 조화된 안전한 도로 구축 첨단기술 활용 및 정보화를 통한 교통효율 향상 등 이용자 서비스 강화		

4) 중장기년도 투자계획

[표 2-16] 중장기년도 투자계획

(단위 : 억원)

구 분	단기 (2012~2016년)	중기 (2017~2021년)	장기 (2022~2026년)	비고
도로부문 투자가능액	17,164	18,239	18,634	-
도로공사비	13,812	18,196	18,614	12,830

사. 부산광역시 교통약자 이동편의 증진계획(2017)

1) 계획 개요

- 계획기간 : 2017년~2021년 (수립년도 : 2017년 6월)
- 계획성격 : 고령자, 장애인, 임산부, 어린이, 영유아 동반자 등의 교통약자를 위한 체계적인 이동편의 정책 수립을 위한 5년 단위 법정계획
- 법적근거 : 「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조

2) 계획의 주요내용

- 부산광역시의 교통안전에 관한 중·장기 종합정책방향 설정
- 도로교통사고의 발생현황과 원인의 분석
- 교통수단·교통시설별 교통사고 감소목표
- 교통안전지식의 보급 및 교통문화 향상목표
- 교통안전정책의 추진성과에 대한 분석·평가
- 교통사고 교통안전정책의 목표달성을 위한 부문별 추진전략 제시
- 연차별 세부추진계획과 투자계획 등

3) 비전 및 목표

■ 비전

- 향후 교통약자의 증가 추세를 고려한 장기적 측면에서 제3차 계획의 이동편의 시설 기준적합 설치율 목표 설정
 - '17년 고령사회(고령자 인구 14%)와 '25년 초고령사회(고령자 인구 20%)도래로 인해 단기적 측면보다는 장기적 측면 고려
- 국가단위 목표 설정 원칙을 바탕으로 특·광역시, 그 외 9개 도 등 2개 그룹으로 구분 차등 목표를 설정
 - 매년 실시하는 교통약자 실태조사의 대상범위와 동일하게 구분하여 모니터링 강화
- 만족도 결과는 지방 증진계획 수립 시 권고사항 제시를 위한 참고자료로 활용
 - 이동편의시설별 개선 권고사항 제시 만족도 불만족 사항과 설치율 검토 통해 공통부분 우선 제시 필요

■ 목표

① 이동편의 시설 목표

- 향후 교통약자의 증가 추세를 고려한 장기적 측면에서 제3차 계획의 이동편의 시설 기준적합 설치율 목표 설정
- 설치율 목표 달성을 위해 기준 미적합 또는 미설치인 교통수단, 여객시설 및 도로에 대하여 기준 적합으로 전환 가능한 항목을 우선 개선 권고

② 저상버스 및 특별교통수단 목표

• 저상버스

- (목표치) 시내버스의 차령 및 지자체 재정여건 등 저상버스 보급 관련 요인들을 고려하여 2021년까지 수평 승하차가 가능한 저상버스를 전국 시내버스의 42.0%까지 보급
- (산정근거) 증진계획의 실효성 제고를 위해 실행 가능한 저상버스 보급 목표치 분석 필요

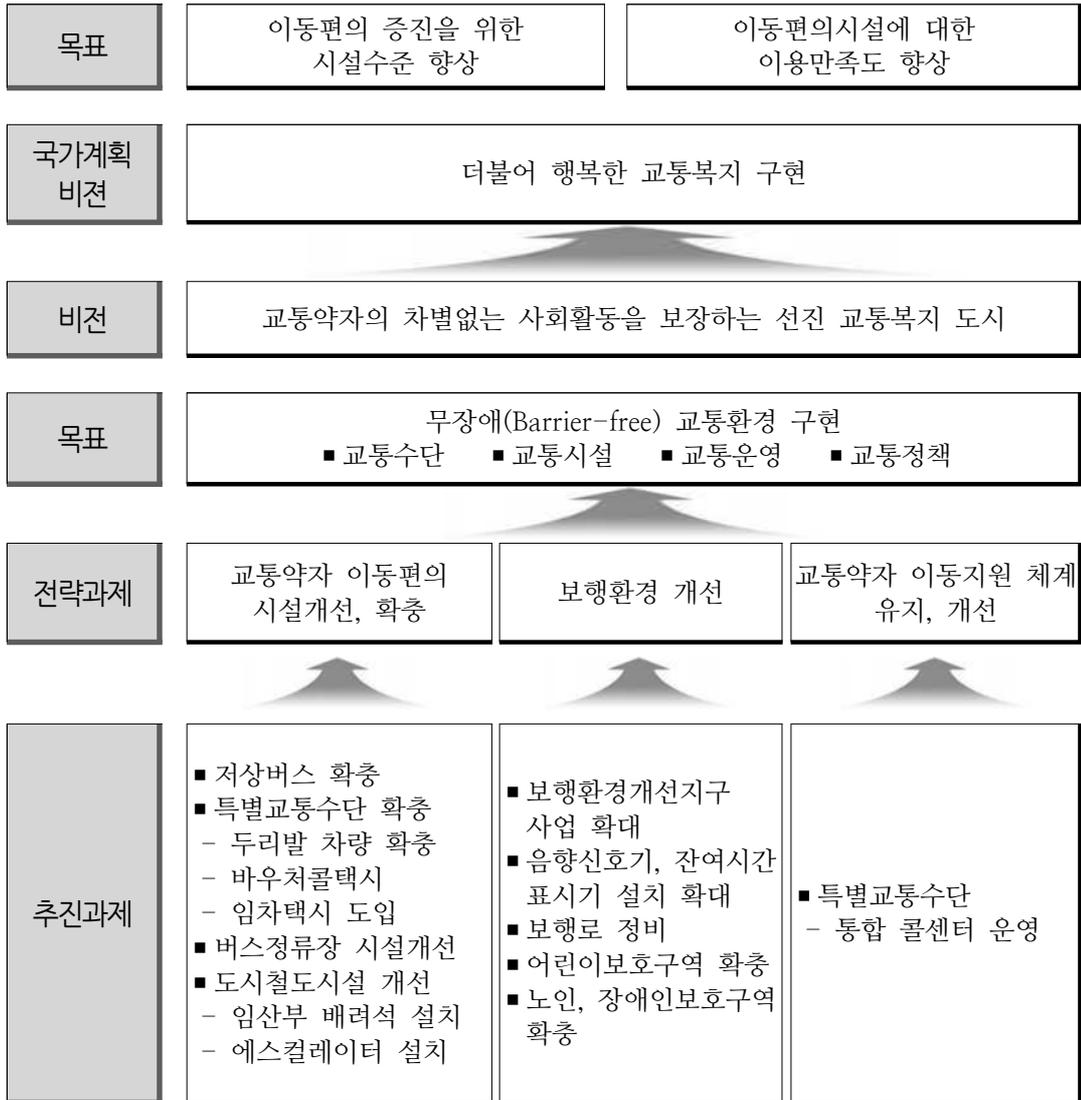
• 특별교통수단

- (목표치) 특별교통수단은 2021년 목표 연도까지 전 지자체에 법정기준 보급대수 100% 유지를 목표

■ 추진 전략

- 교통약자의 구성비 변화에 맞춘 전략목표 설정
 - 2017년에 전체 교통약자 중 고령자 비중이 60%에 달하는 급속한 고령화에 따라, 장기적으로 고령화 대비 관점에서의 목표 설정을 고려함
- 장기적으로 교통약자와 비교통약자를 아우르는 보편적 디자인에 따른 목표지향
 - 교통약자 이동의 3대 요소인 교통수단, 여객시설, 보행시설을 체계적으로 연계하여 누구나 편리하게 이용할 수 있는 무장애 교통 환경 조성을 목표로 함
 - 부산광역시의 지형적 여건 및 인구 동태적 여건(급속한 고령화) 등을 반영한 현실적 수치를 목표로 설정

[표 2-17] 부산광역시 교통약자 이동편의 증진계획의 비전, 목표 전략 체계도



4) 계획의 추진지표

[표 2-18] 부산광역시 교통약자 이동편의 증진계획의 추진지표

계획지표		현재 (2016)	추진계획					국가계획 목표	
			2017	2018	2019	2020	2021		
교통수단	시내버스	설치 적합률(%)	78.7	79.9	81.1	82.4	83.7	85.0	85.0
		이용 만족도(점)	65.1	66.0	67.0	68.0	69.0	70.0	70.0
	마을버스	설치 적합률(%)	54.2	55.0	56.5	58.0	59.5	61.0	-
		이용 만족도(점)	57.8	59.0	60.5	62.0	63.5	65.0	-
	저상버스	보급률(%) (누적도입 대수)	20.5 (516)	21.8 (548)	24.7 (620)	27.5 (690)	30.3 (760)	33.1 (830)	42.0
		설치 적합률(%)	82.9	84.0	85.0	86.0	87.0	88.0	93.0
		이용 만족도(점)	60.8	62.0	64.0	66.0	68.0	70.0	70.0
	도시철도	설치 적합률(%)	91.2	91.5	91.9	92.3	92.6	93.0	91.7
		이용 만족도(점)	71.2	73.0	75.0	77.0	79.0	81.0	80.0
	특별교통수단 보급률(%)		118.5	118.8	119.1	119.4	119.7	120.0	-
여객시설	시내버스 정류장	설치 적합률(%)	17.5	19.0	20.5	22.0	23.5	25.0	64.0
		이용 만족도(점)	64.3	66.0	67.0	68.0	69.0	70.0	80.0
	마을버스 정류장	설치 적합률(%)	16.6	17.2	17.8	18.4	19.0	20.0	-
		이용 만족도(점)	57.8	58.0	58.5	59.0	59.5	60.0	-
	도시철도 역사	설치 적합률(%)	87.5	89.0	90.0	90.0	90.0	92.0	90.0
		이용 만족도(점)	68.1	70.0	71.5	73.0	74.0	75.0	80.0
보행환경	설치 적합률(%)	69.1	70.5	72.0	73.0	74.0	75.0	83.0	
	이용 만족도(점)	65.4	67.0	69.0	71.0	73.0	75.0	70.0	
	어린이 보행 사망건수	61)	6	5	4	4	4	제3차 부산교통안전 기본계획지표	
	고령자 보행 사망 건수	701)	64	59	48	48	42		

주) 1) 2015년 수치임

5) 교통약자 이동편의 증진방안

■ 이동편의시설 개선·확충 방안

- 저상버스 지속적 확충
- 교통약자좌석 비율 늘리기
- 지하철 및 철도역사, 공항의 이동편의시설 개선 및 확충
- BF(Barrier-Free) 도입
- 버스정류장시설(점자블럭, 승강장 바닥, 안내판, 음성안내시스템, 버스도착안내시스템) 개선 및 확충

■ 보행환경정비

- 입체횡단시설 개선
- 보행 전용구역 조성 및 대중교통 전용지구 조성
- 연석 높이 낮춤 및 바닥 재질 차별화
- 도로다이어트
- 통학로 보행자 우선도로 추진
- 운전자 속도 감소 및 주민·보행자를 고려한 공간 조성
- 보행자 주거지역 안전 및 보호 환경 조성

■ 교통약자 이동지원체계 구축

- 각 지자체별 교통약자 수요 조사를 통해 수요가 높은 지역에 이동지원센터 확충
- 현재 이동지원센터가 운영되는 지역에는 부족한 차량과 설비 개선 및 확충
- 교통약자를 위한 특별교통수단 서비스를 전자 바우처 사업에 추가
- 교통약자에 대한 인식 제고를 위한 홍보
- 교통수단, 시설관리체계 개선

아. 부산광역시 보행혁신 종합계획(2019)

1) 추진 배경

- 차량중심 보행 정책에 대한 문제점 공유 및 근본적 극복 방안 모색
- 민선 7기 사람중심 보행 정책방향, 비전 및 혁신 과제 도출

2) 추진 방향

- 세계 보행[Walking]시대를 여는 부산발 보행 혁신 시작
 - 걷는도시는 세계적인 추세, ATC 개최 계기 아시아 최고 보행도시 도약
 - 걷기는 생활체육 선호도 1위, 부산시민 욕구에 부응하는 보행정책 추진
- 모든 시민들의 삶을 위한 보행종합정책 수립과 체계 전환
 - 시민 삶의 질 향상, 건강·문화 욕구 증대에 따른 교통패러다임 전환
 - 자동차중심에서 보행중심, 기계중심에서 사람중심의 정책 변화
 - 대중교통 활성화와 편리하고 안전한 보행자 중심의 도시공간 재구성
- 다양한 부산에서만 체험을 고무·배려하는 보행길 형성
 - 산·강·바다·온천이 있는 사포지향의 도시, 부산의 갈맷길 확장
 - 자연에서 시작한 걷기 열풍을 도심으로 유인하는 새로운 콘텐츠 발굴
 - 길의 도시, 부산의 풍부하고 다양한 도심길 자원의 연속적·체계적 관리
- 민선 7기 ‘시민행복’ 도시비전에 걸맞은 보행문화 정립
 - 사람의 기본권인 보행권을 시민에게 실질적 보장 및 체감도 제고
 - 350만 시민 모두가 걷는 길의 주인인 시민중심·시민행복정책 수립

3) 추진 전략

① 연속(막힘없이) - 막히고 단절된 길, 보행연속성 제공

- 탁 트인 인도 시설물 비우고 모으고 줄이기
- 사람 우선, 혁신적인 횡단보도 확대
- 해운대와 송정을 잇는 삼포 해안길 조성
- 공원 일몰제 해소, 걱정없는 부산의 명품 산책길 조성
- 갈맷길 연계, 북항 내 보안구역 보행로 개방

② **안전(걱정없이) - 아이들 보행자유존(아보자) 조성**

- 어린이가 주인, 안전한 「아이들 보행자유존」 조성
- 스쿨존과 학교 숲(명상 숲) 연계, 학교공원화
- 스쿨존 내 노상주차장 폐지
- 사람중심 안전한 생활도로 조성
- 보행자 안전을 위한 「안전속도 5030」

③ **편리(마실가듯) - 생활 속 걷기 실현**

- 생활 속 걷기, 걷고 싶은 동네 한바퀴
- 도심 숲길 조성, 블루그린 네트워크 사업
- 안전하고 쾌적한 걷고 싶은 환경 조성
- 길 학교 개설 등 시민참여 프로그램 다양화

④ **매력(소풍가듯) - 스토리가 있는 걷고 싶은 길 조성**

- 부산 보행길 마스터플랜 수립 및 부산형 테마거리 조성
- 권역별 특화된 걷기 좋은 테마관광코스 운영
- 수영강 휴먼브릿지 설치 및 보행코스 개발
- 호텔, 역 주변 관광객 특화산책길 조성

⑤ **함께(모두 다같이) - 보행문화 확산**

- 힐링 부산 1530건강걷기 시민참여 확대
- 2019 ATC(아시아걷기총회) 성공 개최 및 2022 WTC(세계걷기총회) 유치 예정
- 걷기문화 활성화 홍보 다변화
- 걷기문화 활성화 유관기관 협업체계 구축
- 갈맷길 노후시설 정비 및 안내체계 단순화

② 보행환경개선 추진성과 분석

1. 부산시 보행정책의 변화

- 2010년 “건고 싶은 도시 부산만들기” 정책수립 및 갈매길 700리를 조성을 시작으로 보행안전 및 편의증진계획, 보행교통 개선계획 등으로 보행에 대한 중요성을 인식하는 계기가 되었으며,
- 2019년 사람중심 보행정책을 수립하기 위해 “부산광역시 보행혁신 종합계획 수립”, “안전속도 5030” 정책 시행, 2020년 광역시 최초의 “보행권리장전 선포” 등 부산시민 누구나, 언제, 어디서 안심하고 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 제공하고자 노력하고 있음
- “속도” 에서 “안전”, “차량” 에서 “사람” 중심의 정책기조 변화로 사람중심의 보행교통 정책을 확대하고 있음
 - 보행환경개선지구, 보행자 우선도로, 보행약자 교통안전시설 확대 등 교통안전시책 추진 등 사람중심의 보행교통 정책 시행 중에 있음

보행 정책

부산시민 누구나 언제 어디서나 안심하고 걸을 수 있는
단절 없는 쾌적한 보행환경 제공

가. 갈매길

- 전국 광역자치단체 최초로 '09년 6월 「건고 싶은 도시 부산」 를 선포하고, 정책 비전 제시
 - 부산의 상징인 “갈매기”와 “길”의 합성어로서, 사포지향(바다, 강, 산, 온천)인 부산의 지역적 특성을 담고 있음
- 이에 628억원을 투입하여 184개소, 863km의 그린웨이를 조성, 도심의 산과 숲, 하천, 도심 보행로를 유기적으로 잇는 녹색길로서 자연친화적 도시공간 조성



[그림 2-1] 갈매길

- 이와 연계되는 보행환경개선 등을 위해 종합적이고도 체계적인 “건고 싶은 부산” 만들기 추진방안이 필요하게 되어, 속도 위주의 생활문화에서 느낌과 웰빙을 추구하는 문화로 변화하는 시민의 생활 패턴에 부응해 부산에 걷기 혁명을 일으키는 시발점이 되었음

나. 부산시 보행혁신 종합계획

- 부산시는 2019년 민선7기 1호 정책으로 사람 중심 보행혁신 종합계획을 발표하였으며, 이는 ‘사람’ 중심 시정을 상징적으로 보여주는 대표 정책임
- 그동안 걷고싶은 도시조성을 위해 2009년 광역단체 최초로 「걷고싶은 도시부산만들기」 선포 이후 갈맷길 700리를 조성하고, 관련조례 제정 등 지난 10년간 다양한 보행정책을 추진하였으나, 차량중심의 교통체계, 예산부족 등으로 시대적 변화에 부응하는 보행정책 실행의지가 부족했다는 평가임
- 이에 따라 민선 7기 핵심 가치인 시민행복을 위해 사람중심 패러다임의 변화를 도시정책에 반영하고 안전한 보행권에 대한 시민요구에 부응하는 시민 맞춤형 혁신적인 보행 정책을 수립



[그림 2-2] 보행혁신 종합계획 비전과 정책목표

■ 추진전략

- 막힘없이 ‘연속’ : 막히고 단절된 , 보행연속성 제공
 - 강과 절벽해안, 떨어져 있는 도심공원을 그린웨이로 연결하는 도심 산책길
- 걱정없이 ‘안전’ : 아이들 보행자유존(아보자) 조성
 - 간선도로 제한속도를 10km/s 씩 낮춰 걱정없이 걸을 수 있는 보행길 제공
- 마실가듯 ‘편리’ : 생활 속 걷기 실현
 - 동네주변을 내집 마당 같이 편안하게 걷기를 실천할 수 있는 편리한 보행인프라 구축
- 소풍가듯 ‘매력’ : 스토리가 있는 걷고싶은 길 조성
 - 시민과 관광객이 다시 찾고 싶은 부산만의 매력있는 길 조성
- 모두 다같이 ‘함께’ : 보행문화 확산
 - 부산의 도시 브랜드를 전 계에 알리고 길의 주인인 시민과 함께하는 새로운 보행문화 확산

다. “안전속도 5030” 정책 시행

- 안전속도 5030 정책은 교통사고 감소를 위해 도시지역 차량속도를 일반도로는 50km/h, 주택가 등 이면도로는 30km/h 이하로 하향 조정하는 교통안전 정책으로. 2019년 4월 도로교통법 시행규칙 개정에 따라 2년간의 유예기간을 거쳐 2021년 4월 17일부터는 전국의 도로를 대상으로 시행하는 정책임
- 부산시의 경우 2017년 영도구를 대상으로 시범 실시하였으며, 2019년 11월 전국 지자체 최초로 부산 도심 전역을 대상으로 시행하였음
 - 부산시 안전속도 5030 정책은 자동차 전용도로 및 물류도로 제외
- 2020.5.12.~2020.12.11. 기간 중 지난해 같은 기간 대비 보행사망자는 45명에서 25명으로 약45% 감소하였으며, 같은 기간 전체 교통사고 사망자도 25% 감소하는 등 보행자 교통사고가 급격히 감소함
- 지자체 최초로 시행한 안전속도 5030 정책은 차량중심에서 보행자 중심의 교통문화 정착에 기여하고 있음

[표 2-19] 교통사고 현황(5.12.~12.11.기간 중)

구분	사고건수	부상자	중상자	사망자(보행사망자)
2019년	7,916건	10,832명	2,609명	81명(45명)
2020년	7,390건	10,127명	2,277명	66명(25명)

자료 : 부산지방경찰청(잠정통계)



[그림 2-3] 안전속도 5030

라. 부산시 보행권리장전 선포

- 민선7기 사람중심 패러다임의 변화와 안전한 보행권에 대한 시민사회 단체(보행권 회복을 위한 시민모임)의 의지를 담은 보행권리장전을 제정하여 그 의미를 시민과 함께 공유
- 3대 기본원칙과 10대 실천과제로 구성

■ 보행권리장전 기본원칙 및 실천과제

연번	기 본 원 칙 (총 론)
1	보행권은 인간 생활의 기본권이며, 누구나 평등하게 보장받아야 하는 권리이다.
2	보행자는 쾌적하고 안전한 환경 속에서 건강을 지키고 행복을 누릴 권리가 있다.
3	보행로는 어디든 연결되고 누구나 자유롭게 이동할 수 있어야 한다.
연번	실 천 과 제 (세 부 지 침)
1	보행자는 어떤 것에도 방해받지 않고 자유롭게 이동할 수 있는 권리가 있다.
2	인간다운 권리를 위해 모든 보행로는 유니버설 디자인(universal design) 적용을 원칙으로 한다. 이는 개·보수 및 신설되는 모든 보행로에 적용한다.
3	보행로는 차로에 우선하여 최대한 넓고 안전해야 하며, 도시공간으로서의 보·차도는 보행을 증진하는 방향으로 조화롭게 조성해야 한다.
4	보행자는 건강한 환경에서 삶을 영위하고, 공공영역이 주는 쾌적함을 누리면서 행복을 추구할 권리가 있다.
5	보행자는 자동차 등의 위협으로부터 보호되어야 하며, 보행안전을 위해 필요한 시설물의 설치를 요구할 수 있다.
6	<p>보행자는 보행권을 보장받고, 보행환경 증진을 위해 다음 내용을 요구할 특별한 권리가 있다.</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 대기오염이나 소음 발생을 최소화하는 공공교통 체계의 도입 ② 쾌적한 보행환경을 위한 도시공간 정비 및 공원 조성 ③ 장애인·노인·임산부·어린이 등 이동약자들을 고려한 효과적인 도로·교차·속도·신호체제의 기준 제정과 준수 ④ 차량과 보행자 간의 연계 및 이용 편의를 위한 조치 ⑤ 국내외 여행과 보행 관광을 활성화할 수 있는 매력 있는 보행환경 조성을 위한 조치 ⑥ 보행불편 구간 및 시설 발견 시 개선을 위한 조치
7	부산광역시는 보행 편의 및 저탄소·녹색 환경 조성을 위해 도심 그린웨이(녹색길)를 확대하고, 대중교통과 자전거 이용을 활성화해야 한다.
8	부산광역시는 보행자 및 보행로, 그리고 생태학적으로 건전한 교통환경에 관한 종합적인 정보를 제공해야 한다.
9	부산광역시는 ‘걷기 좋은 도시’ 중·장기 로드맵을 수립하고, 추진 상황을 주기적으로 시민들에게 알려야 한다.
10	부산광역시와 시민은 보행권 확보를 위해 ‘보행안전 및 편의증진에 관한 법률’을 준수하고, 보행 실태조사 등 이에 필요한 사항은 조례로 뒷받침 한다.

2. 부산시 보행환경 관련 추진성과

가. 보행환경개선지구 추진

- 보행환경개선지구는 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 근거하여 보행자의 통행량이 많은 구역, 보행사고 잦은 지역 등을 보행환경개선지구로 지정하여 구역단위로 보행환경을 개선하는 사업
- 보행자 중심의 안전하고 쾌적한 보행공간을 조성하기 위해 자동차 통행억제, 교통약자 배려, 보행위험요소 제거, 지구별 환경 및 경관조성을 통해 보행환경개선을 도모
- 보행환경개선지구 지정은 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제9조에 의거 다음과 같은 지역을 대상으로 지정가능함
 - 보행자 통행량이 많은 구역
 - 노인, 임산부, 어린이, 장애인 등의 통행 빈도가 높은 구역
 - 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역
 - 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역
- 보행환경개선지구 내 도로의 편의증진을 위해 필요한 시설
 - 차량 속도 저감시설
 - 횡단보도, 교통섬 등 보행자 안전을 위한 시설
 - 횡단보도가 없는 도로에서의 보행자 횡단을 방지하기 위한 시설
 - 보행자 우선통행을 위한 교통신호기
 - 보행자의 이동 편의증진을 위한 대중교통정보 알람시설과 주변 지역 보행자길 안내시설
 - 그 밖에 보행자의 안전과 통행 편의를 높이기 위한 시설
- 부산시는 2014년부터 본격적으로 보행환경개선지구를 지정, 운영해오고 있으며, 북구 덕천동 젊음의 거리(2015), 동구 조방앞 친구의 거리(2016), 동래구 동래온천 문화거리(2017), 동구 수정동 시인의 길(2018), 해운대구 애향길(2019), 부산대 젊음의 거리(2020) 등 2014년 이후 매년 1~2개소가 행정안전부의 공모사업에 선정되어 보행환경개선지구 사업을 추진하고 있음
- 부산시 자체 사업으로 2017년 수영구 광안리 해수욕장 이면도로, 영도구 중리길 일원, 동구 초량 근대역사 문화거리 등 3개소를 보행환경개선지구로 지정하여 보행자 중심의 보행공간을 조성하였음
- 2020년 12월 현재까지 총 12개소의 보행환경개선지구가 지정되어있음

[표 2-20] 보행환경개선지구 지정 현황

년도	구군	지구명	지구면적	사업비 (백만원)	추진사항
2015년	북구	덕천동 젊음의 거리	L=3.984km A=102,000m ² 7개노선	계 2,000 (국비) 1,000 (시비) 1,000 (구비) -	2014. 9 지구지정 2015.12 착공 2016.12 준공
2016년	동구	조방 앞 친구의 거리	L=0.965km A=84,226m ² 5개노선	계 2,000 (국비) 1,000 (시비) 1,000 (구비) -	2015. 9 지구지정 2017. 1 착공 2017. 9 준공
	남구	UN평화문화거리	L=2.41km A=8,000m ² 8개노선	계 2,000 (국비) 1,000 (시비) 1,000 (구비) -	2015. 9 지구지정 2017. 7 착공 2018. 6 준공
2017년	동래구	동래온천문화거리	L=1.78km A=0.11km ² 7개노선	계 1,600 (국비) 800 (시비) 400 (구비) 400	2016. 8 지구지정 2018.11 착공 2019.12 준공
	수영구	광안리해수욕장 이면도로	L=1.32km A=0.74km ² 8개노선	계 1,000 (국비) - (시비) 750 (구비) 250	2014. 9 지구지정 2017.11 착공 2018. 3 준공
	영도구	중리길 일원	L=0.75km A=165,108m ² 2개노선	계 1,000 (국비) - (시비) 750 (구비) 250	2015. 9 지구지정 2018. 1 착공 2018. 8 준공
	동구	초량 근대역사문화거리	L=0.8996km A=89,962m ² 8개노선	계 1,000 (국비) - (시비) 750 (구비) 250	2016. 8 지구지정 2017.12 착공 2019.12 준공
2018년	동구	수정동 시인의 길 일원	L=1.39km A=54,688m ² 7개노선	계 1,000 (국비) 500 (시비) 250 (구비) 250	2017. 8 지구지정 2019. 2 설계용역 2019.12 착공 2020. 8 준공
2019년	해운대구	애향길 일원	L=1.718km A=182,172m ² 6개노선	계 2,000 (국비) 1,000 (시비) 500 (구비) 500	2018.11 지구지정 2019. 3 설계용역 2019.11 착공 2020.11 준공
	연제구	햇살거리 (3년사업)	L=1.82km A=129,000m ² 8개노선	계 2,000 (국비) 1,000 (시비) 500 (구비) 500	2018.11 지구지정 2019. 3 설계용역 2020. 4 착공 2021.12 준공예정
2020년	금정구	부산대 젊음의거리 (2년사업)	L=1.735km A=92,000m ² 8개노선	계 2,000 (국비) 1,000 (시비) 500 (구비) 500	2020. 2 지구지정 2020. 2 설계용역 2020. 6 착공(1차) 2021.12 준공예정
	남구	UN평화문화거리 (3년사업)	L=1.73km A=190,400m ² 9개노선	계 3,000 (국비) 1,500 (시비) 750 (구비) 750	2020. 2 지구지정 2020. 3 설계용역 2021. 3 착공예정 2022.12 준공예정

■ (남구) 유엔평화문화거리(2단계)

- 위치 : 지하철2호선 경성대·부경대역 일원
- 사업기간 : 2020~2022년
- 규모 : 용소로7번길 등 9개 노선 L=1.89km
- 사업내용
 - 고원식 교차로 조성, 패턴형 도로 조성, 유엔평화문화특구 테마거리 조성, 보행편의시설 및 교통안전시설물 정비, 고보라이트 설치



[그림 2-4] 남구 유엔평화문화거리 사업시행 이후

■ (금정구) 부산대 젊음의 거리

- 위치 : 장전동 부산대 젊음의 거리 일원
- 사업기간 : 2020~2021년
- 사업규모 : 젊음의 거리 일원 8개 도로 L=1.735km
- 사업내용
 - 차 없는 거리 조성 및 가공배전선로 지중화 사업, 보행자 우선도로 조성 및 일방통행로 확장, 보행자 안전환경 조성을 위한 가로경관 향상, 방문객 유도를 위한 문화적 공간 확보



[그림 2-5] 부산대 젊음의 거리 사업시행 전후

나. 보행자 우선도로

- 이 사업은 이면도로 보·차도 미분리 구간 중 보행량이 많은 구간을 보행안전을 위한 ‘보행자 우선도로’로 선정하여 보행 친화적 노면포장, 안전표지, 차량속도 제한 등 보행안전 시설을 설치하는 사업임
- 사업대상 : 도로폭 10m 미만 도로 및 보·차도 미분리 이면도로
- 사업내용 : 보행친화적 노면포장, 속도저감 시설 등 보행환경개선
 - 보행자 우선 포장기법(보·차도 일체형), 차량속도 30구역, 교통사고 예방시설 등

[표 2-21] 보행환경개선사업

년도	구군	사업명	예산액(백만원)			
			총계	국비	시비	구비
2019년	부산진구	전포카페거리	500	250	250	-
	북구	숙등길	400	200	200	-
	사하구	사하로 197번길	300	150	150	-
2020년	북구	덕천동 문화의 거리	400	200	100	100
	사하구	낮개 어울림거리	300	150	75	75
	해운대구	해운대로 608번길	500	250	125	125

■ (부산진구) 전포카페거리

- 위치 : 전포카페거리 일원(전포동 869-1)
- 사업기간 : 2019.7.22.~2020.2.8.
- 사업규모 : L=210m, B=6m
- 사업내용
 - ASP절삭 후 덧씌우기, 도막재포장재 설치, 교차로알리미 2개, 벤치 18개소 설치



[그림 2-6] 전포카페거리 사업시행 전후

■ (복구) 속등길

- 위치 : 북구 의성로115번길 속등공원 일원
- 사업기간 : 2019.11.14.~2020.1.12.
- 사업규모 : L=720m, B=6~8m
- 사업내용
 - ASP절삭 후 덧씌우기, 도막재포장재 설치, 스텐실, 불법주정차단속CCTV 2개소, 과속방지턱 8개소, 교차로알리미 설치 6개소, 과속경보표지판 2개소, 보행자우선도로 표지판 5개소



[그림 2-7] 속등길 사업시행 전후

다. 보호구역

1) 어린이 보호구역

- 어린이 보호구역(School Zone)은 1995년 도로교통법이 제정한 「어린이보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」에 따라 도입되었음
- 국민안전처 ‘어린이 보호구역 개선사업 중장기 계획’에 의거 2003년부터 국고보조 사업으로 시행되었음
 - 국비50%, 시비25%, 구·군비 25%
- 2019년 12월말 기준 어린이보호구역은 906개소로, 어린이의 통행이 잦은 학교, 유치원, 어린이집 등 주변 일정도로를 지정, 시설 개선을 통한 보행 안전성을 제고하기 위해 만들어졌음

[표 2-22] 어린이보호구역 지정현황

합계	초등학교	유치원	어린이집	특수학교	학원	외국인학교
906	304	408	173	15	3	3

자료 : 부산시 내부자료

2) 노인보호구역

- 노인 보호구역(Silver Zone)은 2006년 도로교통법에 「노인보호구역의 지정 및 관리」 조항이 신설되면서 도입되었음
- 노인보호구역 정비사업은 [어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙]에 의거 2009년부터 시행되고 있음
- 2019년 12월 기준 83개소가 지정되어 있으며, 노인보호구역 정비사업은 시설 이용자수, 도로·교통여건, 사고 위험성 등을 감안하여 노인 교통사고 감소효과가 높은 지역을 우선적으로 정비하였음

[표 2-23] 노인보호구역 지정현황

합계	여가복지시설	의료복지시설	주거복지시설
83	55	25	3

자료 : 부산시 내부자료

라. 차없는 거리 운영

- ‘차 없는 거리’는 관광명소나 테마거리 등 지역 특색에 걸맞는 보행자 전용거리를 조성하여 보행자에게 안전하고 쾌적한 보행공간을 제공하는 거리로 부산의 ‘차 없는 거리’는 총 6개지역에서 시행 중에 있음

[표 2-24] 차없는 거리 운영 현황

구군	위치	개요	운영시간	운영목적	시행연도
중구	광복로 (구)시청~시티스폿	L=400m B=15m	매주 토·일 15:00~22:00	시범가도가 조성된 거리 테마가 있는 거리 크리스마스트리문화축제	2005년~
동구	초량동592번지 상해거리 일원	L=400m	매주 금~일 10:00~22:00	차이나타운 특구 내 홍성방~ 국민은행 차이나타운 문화관광거리 활성화	2017년~
부산진구	서면1번가 (복개천)	L=420m B=8m	매주 토·일 14:00~22:00	다중이용시설 밀집지역으로 찾는 시민이 많은 지역	2005~ 2006년
	CGV대한~ 삼성부동산	L=160m	매주 토·일 15:00~22:00	청년 문화공원, 시민문화 행사	2020년~
금정구	금정로60번길 중앙광장 부산대 주변 만남길	L=270m B=8m	토·일·공휴일 14:00~22:00	대학로로서 젊음과 활기가 넘치는 거리	2009년~
수영구	광안리 해변도로 언양불고기 삼거리~ 만남의 광장	L=270m B=8m	토·일·공휴일 14:00~22:00	관광명소로 관광객이 많은 지역임 여름성수기 젊음과 낭만이 함께 하는 거리	2007년~ 구청 자체시행

자료 : 부산시 내부자료

마. 대중교통 전용지구 조성사업

- 대중교통 전용지구는 도심 상업지구 내로의 일반 차량의 통행을 제한하고 대중교통수단 진입만 허용하여 교통여건을 개선하고 쾌적한 보행 및 쇼핑 가능토록 하는 대중교통 중심의 보행자 전용 공간임
- 대중교통 전용지구 1개소로 2015년 3월에 서면 동천로 일대 750m 구간에 지정되어 있음

바. 사람우선, 혁신적인 횡단보도 확대사업

- 교통사고 사망자 감소에도 불구하고, 횡단보도 교통사망자는 지속적으로 발생하는 실정으로 사람중심 교통 패러다임으로 전환을 위해 보행자 우선 도로환경을 조성
- 보행자 안전 확보 및 보행불편 해소를 위하여 보도단절, 보행불편, 무단횡단 잦은 곳, 육교철거 구간에 대한 횡단보도 확대설치 등 사업 추진
- 추진실적
 - 2005~2019년 : 육교철거 91개소, 보도단절구간 830개소, 횡단불편구간 30개소
 - 2020년 추진실적 : 육교철거 2개소, 보도단절구간 329개소, 횡단불편구간 7개소



[그림 2-8] 해운대구 영화의 전당앞 횡단보도 설치

사. 생활도로 다이어트(보행기초시설 보도설치)

- 교통사고 전체 사망자 감소에도 불구하고, 보행 교통사고 사망자가 증가함에 따라 생활도로를 대상으로 차로를 축소하고, 보도확장을 통한 보행공간 확보로 안전한 보행환경 조성
- 추진실적
 - 2006~2019년 : 보도신설 91개소(단순 보도정비 제외)
 - 2020년 추진실적 : 청학1치안센터~한진아파트간 보도설치 등 6개구 8개소
- 사업내용
 - 차로 축소 및 보도 확장을 통한 보행공간 확보 및 기존 보차도 미분리 구간 보도설치를 통한 생활도로 다이어트

■ (해운대구) 반송동 반송여중 일원

- 위치 : 해운대구 반송여중 일원
- 사업내용 : 보도신설 L=320m, B=1.5m, 사업기간 : 2019. 10~12.



[그림 2-9] 반송동 반송여중 일원 사업시행 전후

아. 부산 도심보행길 조성

- 부산의 옛길을 복원하고 테마형 보행길을 조성하여 걷고싶은 도시 부산의 도심보행길 관광 브랜드화 추진하고, 도심 내 끊어진 보행로 이어주기 및 불필요한 시설물 비우기 사업등으로 보행이 자유롭고 쾌적한 보행공간 조성
 - 마을 단위 걷기가 가능한 인프라 조성으로 생활 속 걷기 문화조성 및 지역 소통 채널 구축
- (테마거리) 부산의 옛길 복원 및 구·군별 지역특색을 반영한 테마형 보행길 조성으로 역사·문화·쇼핑·관광이 함께하는 기존 보행길에 이야기를 담고 디자인을 입혀 도심 보행길 관광 브랜드화
- (도심보행길) 도심내 탐방로 개척, 보행 단절구간 연결 등 보행의 연속성 확보 및 시민과 관광객이 많이 이용하는 보행밀집지역 도심 탐방로 정비
 - 보행방해 시설물 철거, 중복 시설물 통합, 낡은 시설물 정리 정돈
- (마실길) 마을 내 주민들의 생활 속 걷기 코스 개발(1~2km)로 노인, 주부, 아이들이 안심하고 산책할 수 있는 보행 인프라 구축
 - 좁은길 확장, 골목길 특화, 꽃길 조성, 골목벽화, 초소형 공원 조성 등
- 추진실적 : 총 25개 사업 추진(2020년 12월말 기준)
 - 테마거리 조성 : 부산진구 서면 근대산업유산 탐방길 조성사업 등 8개소
 - 도심보행길 조성 : 서구 근대역사 흔적길 조성사업 등 11개소
 - 마실길 조성 : 영도구 흰여울 바다전망길 조성사업 등 6개소

■ (부산진구) 서면 근대산업유산 탐방길 조성사업

- 위치 : 부산진구 부전동, 전포동 일원, 사업기간 : 2019.07 ~
- 사업목적 : 부산의 관광 · 쇼핑 · 문화 중심지인 서면에 근대산업 발상지인 역사적 가치를 더해 『도심 속 역사문화 탐방길』로 조성하여 관광브랜드화
- 사업내용 : 근대산업 역사길 조성, 역사갤러리 조성 등



[그림 2-10] 서면 근대산업유산 탐방길 조성사업

■ (서구) 근대역사 흔적길 조성사업

- 위치 : 서구 충무동 일원, 사업기간 : 2019.07 ~
- 사업목적 : 서구의 역사적 자원 및 공간을 재발견하고, 인근 자원간 연계로 서구와 중구의 상생발전 도모 필요
- 사업내용 : 근대역사거리 조성, 역사자원 복원, 수목갱신 및 바닥정비, 근대역사 갤러리, 마지막 전차길 상징물 설치

3. 기존 보행안전 및 편의증진 기본계획의 추진성과 분석

가. 목표성과 비교

- 기존 보행안전 및 편의증진 기본계획(2016년~2020년)에서 설정된 목표 설정값과 현재의 통계자료를 분석하여 보행안전 및 편의증진 기본계획의 목표 달성여부를 검토함
- 기존에 수립된 보행안전 및 편의증진 기본계획의 2020년 목표 대비 실적에 대한 성과 비교 결과, 보행자 교통사고 건수 비율 분야만 목표 달성하였으며, 교통사고 건수, 보행 관련 사고 건수, 사망자수, 교통약자 사고 건수 등은 목표를 미달하고 있음
- 다만, 2015년과 2020년의 실적비교시에는 교통사고 건수를 제외한 모든 지표에서 양호한 성과를 나타내고 있음
- 전체 교통사고 대비 보행 관련사고 건수는 5.6% 감소, 인구 10만명당 교통사고 건수 비율은 31.6% 감소하고 있으며, 13세 미만 어린이 및 65세 이상의 고령자 10만명당 교통사고 건수는 각각 12.1%, 3.1%로 감소하였음

[표 2-25] 보행안전 및 편의증진 기본계획 목표성과 비교

목표 지표		2015년 실적	2020년 목표	2020년 실적	목표 달성	실적 증감	비고
전체 교통사고 건수(건)		12,693	7,462	13,057	-75.0%	2.8%	
보행관련 사고 건수(건)		3,800	2,185	3,598	-65.7%	-5.6%	
보행자 교통사고 건수 비율(%)		29.9	29.3	27.6	5.8%	-8.3%	
인구 10만명당 보행자 사망자수(명)		2.5	1.5	1.9	-26.7%	-31.6%	
어린이 (13세 미만)	어린이 인구 10만 명당 어린이 교통사고 건수(건)	161.0	84.5	143.6	-69.9%	-12.1%	
고령자 (65세 이상)	고령자 인구 10만 명당 고령자 교통사고 건수(건)	384.8	202.0	373.4	-84.9%	-3.1%	

나. 부문별 실행계획의 추진성과

- 기존 보행안전 및 편의증진 기본계획의 목표는 개인교통(승용차) 위주의 교통정책에서 사람중심(보행자)의 교통정책으로 전환하여 보행자가 안전하고 쾌적한 조건에서 장애 없이 걸을 수 있는 보행환경을 조성하고, 보행에 대한 가치재인식과 이에 부합하는 보행교통정책을 수립하여 『시민의 보행권증진』을 기본목표로 하였으며,
- 기본목표를 달성하기 위해 속도에서 안전, 차에서 사람 중심의 정책 기조 변화로 사람중심의 교통(보행)정책 확대, 추진하고 있음
 - 2017년 보행길 조성 전담팀 설치, 도심보행길 조성 기본계획 수립
 - 2018년 갈맷길 700리 완성, 9개 코스, 21개 구간, 278.8km
 - 2019년 보행혁신 종합계획 수립, 보행권리장전 선포, 안전속도 5030 정책 시행
- 기초 보행환경개선을 위해 사람우선, 혁신적인 횡단보도 확대사업, 생활도로 다이어트 (보행기초시설 보도설치) 사업을 지속적으로 추진하고 있음
- 보행환경개선지구는 2020 12월 기준 총 12개소의 지구를 지정하여 사업 추진하고 있으며, 보행자 우선도로, 도심보행길 조성, 어린이·노인보호구역을 계속 확대하여 보행환경 개선을 위해 노력하고 있음

[표 2-26] 부문별 실행계획의 추진성과

구분	보행안전 및 편의증진 기본계획 제시사항	추진성과
정책 목표	• 시민의 보행권증진	• 차량중심에서 사람중심의 정책 기조 변화 • 2019년 보행혁신 종합계획 수립, 보행권리장전 선포
기초 보행환경개선사업	• 기초 보행환경개선사업 30개소	• 사람우선, 혁신적인 횡단보도 확대사업 • 생활도로 다이어트 사업 추진 - 보행기초시설 보도설치
보행환경개선지구	• 5개소 보행환경개선지구 제시	• 총 12개소 지구지정
보행자 전용길	• 갈맷길에 대한 안내체계 및 안전, 편의시설 강화	• 갈맷길 700리 완성
보행자길	• 생활권 이면도로 개선 17개소	• 보행자 우선도로 4개소 조성 • 도심보행길 25개소 추진
보호구역	• 어린이 보호구역 75개소 • 노인·장애인 보호구역 23개소	• 어린이 보호구역 23개소 지정 • 노인보호구역 32개소 지정

제3장 보행환경 실태조사 및 문제점 분석

- ① 도시일반 현황
- ② 보행환경 실태조사
- ③ 실태조사 결과

제3장 보행환경 실태조사 및 문제점 분석

① 도시일반 현황

1. 부산광역시 사회경제지표

가. 인구 현황

- 부산광역시 총 인구는 2014년 3,519,401명에서 2018년 3,441,453명으로 매년 0.6%로 감소하는 추세를 나타내고 있음
- 12세 이하 어린이는 저출산의 영향으로 2014년 348,616명에서 2018년 330,371명으로 매년 1.6% 감소추세이며, 65세 이상의 고령층 인구는 의료기술의 발달 등으로 2014년 492,116명에서 2018년 589,961명으로 매년 4.7%가 증가하는 추세를 보이고 있음

[표 3-1] 부산시 연령별 인구현황(2014년 ~ 2018년)

(단위 : 명, %)

구분		계	12세이하	13~64세	65세이상	비고
2014년	인구수	3,519,401	348,616	2,678,669	492,116	
	구성비	100.0	9.9	76.1	14.0	
2015년	인구수	3,513,777	348,082	2,651,065	514,630	
	구성비	100.0	9.9	75.4	14.6	
2016년	인구수	3,498,529	344,137	2,618,328	536,064	
	구성비	100.0	9.8	74.8	15.3	
2017년	인구수	3,470,653	336,220	2,568,906	565,527	
	구성비	100.0	9.7	74.0	16.3	
2018년	인구수	3,441,453	330,371	2,521,121	589,961	
	구성비	100.0	9.6	73.3	17.1	
인구수에 대한 연평균 증감률		-0.6	-1.6	-0.6	4.7	

자료 : 부산시 통계연보, 각년도

나. 도시면적

- 부산시는 총 16개 구군으로 구성되어 있으며, 전체 면적은 2018년 769.94km²로 기장군이 218.30km²으로 부산광역시 총면적의 28.4%로 가장 넓은 면적을 차지하고 있음
- 가장 작은 면적을 차지하는 지역은 중구로서 전체의 면적의 0.4%인 2.83km²임
- 16개 구·군의 면적 및 지역 특성을 고려하여 개선계획 수립 필요

[표 3-2] 구군별 면적 현황

(단위 : km², %)

구분	2014년		2015년		2016년		2017년		2018년	
	면적	비율	면적	비율	면적	비율	면적	비율	면적	비율
부산광역시	769.82	100.0	770	100.0	769.89	100.0	770.04	100.0	769.94	100.0
중구	2.83	0.4	3	0.4	2.83	0.4	2.83	0.4	2.83	0.4
서구	13.93	1.8	14	1.8	13.96	1.8	13.98	1.8	13.98	1.8
동구	9.73	1.3	10	1.3	9.74	1.3	9.74	1.3	9.74	1.3
영도구	14.15	1.8	14	1.8	14.19	1.8	14.19	1.8	14.20	1.8
부산진구	29.70	3.9	30	3.9	29.68	3.9	29.67	3.9	29.67	3.9
동래구	16.63	2.2	17	2.2	16.63	2.2	16.63	2.2	16.63	2.2
남구	26.81	3.5	27	3.5	26.81	3.5	26.81	3.5	26.81	3.5
북구	39.36	5.1	39	5.1	39.36	5.1	39.37	5.1	39.37	5.1
해운대구	51.47	6.7	51	6.7	51.47	6.7	51.47	6.7	51.48	6.7
사하구	41.75	5.4	42	5.4	41.75	5.4	41.89	5.4	41.77	5.4
금정구	65.27	8.5	65	8.5	65.27	8.5	65.27	8.5	65.28	8.5
강서구	181.50	23.6	182	23.6	181.48	23.6	181.49	23.6	181.50	23.6
연제구	12.08	1.6	12	1.6	12.10	1.6	12.10	1.6	12.10	1.6
수영구	10.21	1.3	10	1.3	10.21	1.3	10.21	1.3	10.21	1.3
사상구	36.09	4.7	36	4.7	36.09	4.7	36.09	4.7	36.09	4.7
기장군	218.32	28.4	218	28.4	218.30	28.4	218.30	28.4	218.30	28.4

자료 : 부산시 통계연보, 각년도

다. 자동차등록 현황

- 부산광역시의 2018년 차량등록대수는 1,501,547대이며, 이 중 승용차가 75.0%인 1,125,462대수로 가장 많은 비중을 차지하고 있음
- 자동차등록 현황은 매년 2.2%의 증가추세를 보이고 있으며, 승합차를 제외하고 전 차종에서 증가하고 있음

[표 3-3] 자동차등록 현황

(단위 : 대, %)

구분	차종별	2014년		2015년		2016년		2017년		2018년		연평균 증감률
		개소	비율									
부산 광역시	계	1,344,210	100.0	1,386,022	100.0	1,425,413	100.0	1,463,348	100.0	1,501,547	100.0	2.2
	승용차	962,093	71.6	1,003,721	72.4	1,044,996	73.3	1,085,121	74.2	1,125,462	75.0	3.2
	승합차	54,004	4.0	51,685	3.7	49,288	3.5	47,037	3.2	45,441	3.0	-3.4
	화물차	189,022	14.1	190,980	13.8	191,215	13.4	190,987	13.1	190,070	12.7	0.1
	특수차	9,056	0.7	9,336	0.7	9,817	0.7	10,079	0.7	10,199	0.7	2.4
	이륜자동차	130,035	9.7	130,300	9.4	130,097	9.1	130,124	8.9	130,375	8.7	0.1

자료 : 부산시 통계연보, 각년도

라. 도로연장

- 2018년 부산광역시의 계획도로 총연장은 4,005.697m이고, 매년 0.4%가 증가하고 있음
- 전체 도로 중 소로가 61.6%인 2,468,817m로 가장 긴 연장을 차지하고 있음

[표 3-4] 도로연장 현황

(단위 : m, %)

구분	폭원별	2014년		2015년		2016년		2017년		2018년		연평균 증감률
		연장	비율									
부산 광역시	계	3,950,086	100.0	3,979,406	100.0	4,000,760	100.0	4,002,782	100.0	4,005,697	100.0	0.4
	광로	111,875	2.8	113,524	2.9	113,524	2.8	116,644	2.9	116,644	2.9	1.0
	대로	636,727	16.1	640,647	16.1	647,999	16.2	653,004	16.3	653,074	16.3	0.6
	중로	740,848	18.8	750,854	18.9	760,487	19.0	758,487	18.9	767,162	19.2	0.9
	소로	2,460,636	62.3	2,474,381	62.2	2,478,750	62.0	2,474,647	61.8	2,468,817	61.6	0.1

자료 : 부산시 통계연보, 각년도

폭원별 구분 : 광로(40m 이상), 대로(25~40m 미만), 중로(12~25m 미만), 소로(12m 미만)

마. 보행 연관시설물

- 2018년 부산광역시 보행 연관시설물은 보도육교 110개소, 지하보도 39개소, 지하차도 47개소, 고가도로 26개소, 지하상가 11개소, 터널 52개소로 나타났으며, 이 중 보도육교가 가장 큰 비중을 차지함

[표 3-5] 보행 연관시설물 현황

(단위 : 개, %)

구분	2014년		2015년		2016년		2017년		2018년		연평균 증감율
	개수	비율									
계	269	100.0	279	100.0	282	100.0	279	100.0	285	100.0	1.5
보도육교	112	41.6	113	40.5	113	40.1	109	39.1	110	38.6	-0.4
지하보도	35	13	36	12.9	36	12.8	36	12.9	39	13.7	2.7
지하차도	35	13	42	15.1	44	15.6	45	16.1	47	16.5	7.6
고가도로	24	8.9	25	9	26	9.2	26	9.3	26	9.1	2.0
지하상가	11	4.1	11	3.9	11	3.9	11	3.9	11	3.9	-
터널	52	19.3	52	18.6	52	18.4	52	18.6	52	18.2	-

자료 : 부산시 통계연보, 각년도

2. 보행유발 시설현황

가. 유통시설(대규모 점포)

- 2018년 부산광역시 유통시설은 대형마트 34개소, 전문점 8개소, 백화점 7개소, 쇼핑센터 11개소, 복합쇼핑몰 4개소, 시장 202개소, 기타 48개소로 나타남

[표 3-6] 유통시설 현황

(단위 : 개, m²)

구분	2014년		2015년		2016년		2017년		2018년		개수 연평균 증감율
	개수	판매면적									
계	311	2,580,311	312	2,664,503	316	2,680,510	310	2,474,300	314	2,526,531	0.2
대형마트	36	469,640	36	430,246	35	420,064	34	397,918	34	384,143	-1.4
전문점	7	263,243	8	289,827	8	289,828	8	176,703	8	175,730	3.4
백화점	7	358,138	7	409,077	7	408,062	7	355,493	7	390,956	-
쇼핑센터	12	137,804	11	132,310	11	132,310	11	129,804	11	129,744	-2.2
복합쇼핑몰	-	-	-	-	3	114,374	3	114,374	4	122,149	15.5
시장	201	978,796	202	1,019,512	203	1,002,152	202	1,042,295	202	1,041,692	0.1
기타	48	372,690	48	383,531	49	313,720	45	257,713	48	282,117	-

자료 : 부산시 통계연보, 각년도

나. 도시공원(도시계획시설)

- 부산광역시 공원은 2014년도 976개소에서 2018년도 1,004개소로 연평균 0.7% 증가하였음

[표 3-7] 공원 현황

(단위 : 개, km²)

구분	2014년		2015년		2016년		2017년		2018년		연평균 증감율
	개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	
도시 공원	976	60.97	982	61.8	993	61.63	1006	57.13	1,004	50.14	0.7

자료 : 부산시 통계연보, 각년도

다. 문화 및 집회시설

- 2018년 부산광역시 문화 및 집회시설은 총 275개소로 공연장 68개소, 영화상영관 30개소, 전시시설 92개소, 지역문화 복지시설 66개소로 나타났으며, 2014년 대비 0.6% 감소하였음

[표 3-8] 문화 및 집회시설 현황

(단위 : 개, %)

구분	2014년		2015년		2016년		2017년		2018년		연평균 증감율
	개수	비율									
계	282	100.0	281	100.0	280	100.0	274	100.0	275	100.0	-0.6
공연장	78	27.7	79	28.1	73	26.1	70	25.5	68	24.7	0.4
영화상영관	29	10.3	29	10.3	29	10.4	31	11.3	30	10.9	1.0
전시시설	89	31.6	91	32.4	88	31.4	88	32.1	92	33.5	0.6
지역문화 복지시설	66	23.4	63	22.4	70	25	65	23.7	66	24	0.9
기타시설	20	7.0	19	6.8	20	7.1	20	7.4	19	6.9	-1.3

자료 : 부산시 통계연보, 각년도

라. 체육시설

- 2018년 부산광역시 체육시설은 총 221개소로 공연장 68개소, 영화상영관 30개소, 전시 시설 92개소, 지역문화 복지시설 66개소로 나타났으며, 2014년 대비 4.5% 증가하였음

[표 3-9] 체육시설 현황

구 분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	연평균 증가율
계	185	186	209	237	221	4.5
육상경기장	3	3	3	3	3	-
축구장	32	32	34	34	33	0.8
야구장	8	8	10	10	11	8.3
테니스장	26	25	30	33	33	6.1
체육관	29	29	29	31	32	2.5
수영장	23	23	23	25	25	2.1
롤러스케이팅장	15	15	15	15	15	-
기타	49	51	65	86	69	8.9

자료 : 부산시 통계연보, 각년도

3. 보행안전 및 편의증진 항목

가. 보도가 없는 도로 현황

- 부산광역시의 2018년 보도가 없는 도로의 연장은 2,792,840m이며, 연평균 0.1% 감소함

[표 3-10] 보도가 없는 도로 현황

(단위 : m, %)

2014년		2015년		2016년		2017년		2018년		연장 연평균 증감율
연장	비율									
2,799,972	70.9	2,782,392	69.9	2,774,717	69.4	2,760,870	69.0	2,792,840	69.7	-0.1

자료 : 부산시 내부자료

나. 보행자 전용도로 현황

- 부산광역시의 2018년 기준 도시계획 시설로 결정된 보행자 전용도로는 연장 28,980m, 면적 199,826㎡로, 연평균 증감율은 연장 5.3%, 면적은 5.1% 증가하였음

[표 3-11] 보행자 전용도로 현황

구 분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	연평균 증감률
연장(m)	23,550	27,143	31,154	26,604	28,980	5.3
면적(㎡)	163,867	191,361	219,462	190,614	199,826	5.1

자료 : 부산시 통계연보, 각년도

다. 보행환경개선지구

- 부산광역시의 2018년 기준 보행환경개선지구는 총 10개소로, 연평균 49.5% 증가하였음

[표 3-12] 보행환경개선지구 현황

2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	연평균 증감율
2	5	7	8	10	49.5

자료 : 부산시 내부자료

라. 어린이, 노인 및 장애인 보호구역 현황

- 부산광역시의 2019년 기준 어린이보호구역은 906개소, 노인보호구역은 83개소, 장애인 보호구역은 1개소로 나타남

[표 3-13] 어린이, 노인 및 장애인 보호구역 현황

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년
어린이보호구역	869	878	885	898	911	906
노인보호구역	50	54	56	60	70	83
장애인보호구역	-	1	1	1	1	1

자료 : 부산시 내부자료

마. 교통사고 현황

1) 전체 교통사고 현황

- 부산광역시의 2018년 기준 전체 교통사고 사고수는 11,937건으로 연평균 1.5% 감소하고 있으며, 사망자는 7.5% 감소, 부상자는 2.2%가 감소하고 있음
- 교통사고에 비해 사망자 및 부상자 감소추세가 뚜렷하게 나타나고 있음

[표 3-14] 교통사고 현황

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	연평균 증감율
사고수	12,693	12,757	12,192	11,753	11,937	-1.5
사망자	168	178	159	164	123	-7.5
부상자	18,030	17,884	16,738	16,157	16,468	-2.2

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

- 2018년 교통사고 사망자는 123명으로, 차대사람 68명, 차대차 38명, 차량단독 17명으로 나타났으며, 연평균 7.5%의 감소추세를 보이고 있음 감소하였음

[표 3-15] 교통사고 사망자 현황

(단위 : 명, %)

구분	2014년		2015년		2016년		2017년		2018년		연평균 증감률
	인구	비율									
계	168	100	178	100	159	100	164	100	123	100	-7.5
차대사람	90	53.6	82	46.1	83	52.2	84	51.2	68	55.3	-6.8
차대차	53	31.5	70	39.3	55	34.6	55	33.5	38	30.9	-8.0
차량단독	25	14.9	26	14.6	21	13.2	25	15.2	17	13.8	-9.2

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

- 2018년 교통사고 부상자는 16,468명으로, 차대사람 3,516명, 차대차 12,559명, 차량단독 393명으로 나타났으며, 연평균 2.2% 감소하고 있음

[표 3-16] 교통사고 부상자 현황

(단위 : 명, %)

구분	2014년		2015년		2016년		2017년		2018년		연평균 증감률
	인구	비율									
계	18,030	100	17,884	100	16,738	100	16,157	100	16,468	100	-2.2
차대사람	3,927	21.8	3,798	21.2	3,722	22.2	3,509	21.7	3,516	21.4	-2.7
차대차	13,486	74.8	13,522	75.6	12,494	74.6	12,222	75.6	12,559	76.3	-1.8
차량단독	617	3.4	564	3.2	522	3.1	426	2.6	393	2.4	-10.7

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

2) 보행자 교통사고 현황

- 보행교통 사고건수는 3,361건으로 연평균 3.0% 감소추세를 보이고 있으며, 사망자수의 추이는 급격하게 감소되고 있음

[표 3-17] 보행자 교통사고 현황

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	연평균 증감률
사고수	3,800	3,683	3,604	3,391	3,361	-3.0
사망자	90	82	83	84	68	-6.8
부상자	3,927	3,798	3,722	3,509	3,516	-2.7

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

- 2018년 보행자 교통사고 사망자는 68명으로, 횡단 중 39명, 차도통행중 7명, 길가장자리통행 1명, 보도통행중 3명, 기타 18명으로 나타났으며, 2014년 대비 6.8% 감소하였음

[표 3-18] 보행자 교통사고 사망자수 현황

(단위 : 명, %)

구분	2014년		2015년		2016년		2017년		2018년		연평균 증감률
	인구	비율									
계	90	100.0	82	100.0	83	100.0	84	100.0	68	100.0	-6.8
횡단중	47	52.2	44	53.7	39	47.0	56	66.7	39	57.4	-3.7
차도통행중	6	6.7	5	6.1	14	16.9	5	6.0	7	10.3	3.1
길가장자리통행	1	1.1	6	7.3	3	3.6	3	3.6	1	1.5	-
보도통행중	1	2.1	3	3.7	3	3.6	1	1.2	3	4.4	24.6
기타	35	16.7	24	29.3	24	28.9	19	22.6	18	26.5	-12.5

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

- 2018년 보행자 교통사고 부상자는 3,516명으로, 횡단 중 1,456명, 차도통행중 351명, 길가장자리통행 331명, 보도통행중 172명, 기타 1,206명으로 나타났으며, 2014년 대비 2.7% 감소하였음

[표 3-19] 보행자 교통사고 부상자수 현황

(단위 : 명, %)

구분	2014년		2015년		2016년		2017년		2018년		연평균 증감률
	인구	비율									
계	3,927	100.0	3,798	100.0	3,722	100.0	3,509	100.0	3,516	100.0	-2.7
횡단중	1,446	36.8	1,743	45.9	1,639	44.0	1,819	51.8	1,456	41.4	0.2
차도통행중	217	5.5	341	9.0	484	13.0	206	5.9	351	10.0	12.8
길가장자리통행	316	8.0	439	11.6	299	8.0	257	7.3	331	9.4	1.2
보도통행중	150	3.8	163	4.3	141	3.8	103	2.9	172	4.9	3.5
기타	1,798	45.8	1,112	29.3	1,159	31.1	1,124	32.0	1,206	34.3	-9.5

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

바. 통행목적별 현황

- 부산광역시 2018년 총 통행목적량은 9,680,773통행/일로 2014년 8,612,585통행/일 대비 연평균 증감율은 3.0% 증가하는 것으로 나타났음

[표 3-20] 통행목적별 현황

(단위 : 통행/일, %)

구분	합계	출근	등교	업무	쇼핑	학원	여가	기타	귀가	
2014년	통행/일	8,612,585	1,790,666	553,305	441,971	467,197	311,439	461,917	702,541	3,883,549
	비율	100.0	20.8	6.4	5.1	5.4	3.6	5.4	8.2	45.1
2015년	통행/일	8,577,530	1,807,369	543,362	444,054	462,834	302,966	460,984	698,898	3,857,063
	비율	100.0	21.1	6.3	5.2	5.4	3.5	5.4	8.1	45
2016년	통행/일	9,521,757	1,866,045	536,683	475,306	812,196	261,504	284,399	906,749	4,378,875
	비율	100.0	19.6	5.6	5.0	8.5	2.7	3.0	9.5	46
2017년	통행/일	9,696,507	1,921,829	509,424	490,112	831,626	259,400	302,474	938,256	4,443,387
	비율	100.0	19.8	5.3	5.1	8.6	2.7	3.1	9.7	45.8
2018년	통행/일	9,680,773	1,913,222	503,014	496,845	829,178	223,419	325,795	1,000,564	4,388,736
	비율	100.0	19.8	5.2	5.1	8.6	2.3	3.4	10.3	45.3
통행/일 연평균 증감률		3.00	1.70	-2.40	3.00	15.40	-8.00	-8.40	9.20	3.10

자료 : 전국여객OD보완갱신, 각년도, 국토교통부

사. 통행수단별 현황

- 부산광역시 2018년 총 수단통행량은 10,221,939통행/일로 2014년 9,309,345통행/일 대비 연평균 증감율은 2.4%로 증가하는 것으로 나타났음
- 도보의 경우 연평균 7.1%가 증가하고 있으며, 버스, 택시는 감소추세에 있음

[표 3-21] 통행수단별 현황

(단위 : 통행/일, %)

구분	합계	도보	승용차	버스	철도	택시	자전거	기타	
2014년	통행/일	9,309,345	2,109,253	2,769,853	2,223,610	978,366	845,648	84,001	298,614
	분담비	100.0	22.7	29.8	23.9	10.5	9.1	0.9	3.2
2015년	통행/일	9,263,505	2,118,042	2,780,724	2,185,322	994,726	795,502	85,739	303,450
	분담비	100.0	22.9	30	23.6	10.7	8.6	0.9	3.3
2016년	통행/일	10,060,573	2,696,551	3,070,835	2,162,082	1,021,684	780,411	106,634	222,376
	분담비	100.0	26.8	30.5	21.5	10.2	7.8	1.1	2.2
2017년	통행/일	10,223,131	2,771,890	3,193,815	2,096,371	1,059,106	766,126	111,191	224,632
	분담비	100.0	27.1	31.2	20.5	10.4	7.5	1.1	2.2
2018년	통행/일	10,221,939	2,778,445	3,223,492	2,098,989	1,069,027	713,141	112,926	225,919
	분담비	100.0	27.2	31.5	20.5	10.5	7	1.1	2.2
통행/일 연평균 증감률		2.4	7.1	3.9	-1.4	2.2	-4.2	7.7	-6.7

자료 : 전국여객OD보완갱신, 각년도, 국토교통부

4. 분석 결과

■ 사회경제적 지표

- 부산광역시 2018년 기준 전체인구는 3,441,453명으로 2014년과 비교하여 77,948명이 감소하였으며, 매년 0.6%로 감소하는 추세를 보이고 있음
- 12세 이하 어린이는 저출산의 영향으로 매년 1.6% 감소추세이며, 65세 이상의 고령층 인구는 의료기술의 발달 등으로 매년 4.7%가 증가하고 있음
- 자동차와 도로연장이 매년 증가하고 있어 교통사고 발생 빈도는 점점 높아지고 있음

■ 보행유발시설 현황

- 부산시의 주요 보행유발시설을 살펴 본 결과, 대규모 점포 총 314개소, 도시공원 1,004개소 50.14km², 문화 및 집회시설 275개소, 체육시설 221개소가 분포하고 있으며, 특히 도심지역을 중심으로 대규모 점포, 문화 및 집회시설이 밀집하고 있어 보행유발시설이 밀집한 지역에 대한 실태조사와 및 보행교통에 대한 개선방안 마련 필요

■ 보행안전 및 편의증진 관련 현황

- 2018년기준 전체도로의 69.7%가 보도가 없는 도로이며, 어린이, 노인, 장애인의 안전을 위한 보호구역은 총 990개소이나, 자동차의 증가 등으로 교통사고 위험이 발생 빈도가 높아 집에 따라 보도설치 등 이동성, 안전성, 쾌적성 향상을 위한 다양한 개선방안 마련이 필요함
- 부산광역시 전체 교통사고는 지난 5년간 15% 감소하였으나, 보행자 교통사고는 3.0%로 감소하고 있어 약 급격한 감소추세를 보이고 있음
- 보행자 교통사고는 차도 횡단중에 가장 많이 발생하고 있어 횡단보도 설치 등 차도 횡단중에 발생하는 교통사고를 예방할 수 있는 방안 모색이 필요함
- 보행자 교통사고 부상자 중 차도통행 및 길가장자리를 통행하여 발생하는 교통사고는 전체 19.4%에 해당함에 따라 보행로와 차도 분리방안 등을 통해 교통사고를 예방할 수 있는 대책 마련이 필요함
- 전체 수단통행량 중 도보 통행량은 지난 5년간 연평균 7.1%로 증가하는 추세를 보이고 있어, 시민들의 이동성, 안전성, 쾌적성을 향상하기 위한 개선대책 수립이 필요할 것으로 사료됨

2 보행환경 실태조사

1. 실태조사 기본방향

가. 실태조사 목적

- 보행환경 개선이 필요한 보행자길에 대해 실태조사를 실시하여 그 결과를 기초로 「보행안전 및 편의증진 기본계획」 수립 시 보행환경개선지구, 보행자우선도로, 보호구역 및 기타 정비 등의 계획 적용 시 기초자료로 활용함

나. 실태조사 항목

- 실태조사 항목은 보행자길 현황, 방호울타리, 영상처리기기 등 안전시설, 보도상태 등 편의시설, 정보제공시설, 적치물, 불법주정차 등 장애물, 보행만족도로 구성되어 있음
- 실태조사는 현장 실태조사와 만족도 조사로 구분하고, 만족도 조사는 지점당 30부 이상의 설문조사 시행

[표 3-22] 실태조사 항목

분야	조사항목	세부조사항목
보행자길 현황	보행자길 연장	■ 연장, 전체 도로폭원
	보행량 서비스 수준	■ 유효보도폭 ■ 15분 보행량 및 휴대기기 사용 현황
	보행사고 건수	■ 사고건수, 사망자, 부상자
	보행자길내 횡단보도 수	■ 보행자길 횡단보도 수
안전 시설	방호울타리	■ 걱정 여부 및 개선지점
	자동차진입억제용 말뚝	
	속도저감시설	
	영상처리기기(CCTV), 보안등 횡단보도교통안전, 노면표지	
편의시설	최소 유효보도폭 미만	■ 걱정 여부 및 개선지점
	보도상태	
	턱낮춤, 점자블럭	
정보제공시설	안내표지	■ 걱정 여부 및 개선지점
장애물	지장물(첼터, 지하철 환기구) 등	
	노점상, 입간판 등 적치물	
	불법 주정차	
만족도	보행목적, 이용행태	■ 설문조사 - 지점당 30부 이상
	보행 만족도, 안전성, 편의성	
	보행환경, 교통약자에 대한 배려	

다. 현장 실태조사 방법

1) 조사대상 보행자길 특성 파악

- 현장조사 전에 국토지리정보원에서 발행하는 1:1,000 수치지형도를 이용하여 조사구간에 대한 기초자료를 정리
- 사전 기초조사에서는 현장 실태조사 항목 중 수치지형도상에서 측정 가능한 모든 항목에 대하여 값을 측정하고 이를 수치지형도에 표시하여 현장조사 시 참고
- 보차분리, 보차혼용 등 보행환경 특성에 따라 조사방향 등을 설정

[표 3-23] 실태조사 방법

구 분	보차분리도로	보차혼용도로
조사 순서		
조사 방향	실태조사 진행방향에 따라 양방향 조사	실태조사 진행방향에 따라 단방향 조사

2) 조사대상 보행자길에 대한 세부조사

- 보도폭, 보행교통량 등 현장 실측이 필요한 항목에 대해 측정도구를 이용하여 실측
- 수치지형도 상에 조사 결과를 표시하고, 조사자료를 전산화하여 향후 업무에 활용할 수 있도록 함

3) 보행안전 및 편의증진 실태조사 시트 작성요령

- 조사대상 시군구, 보행자길 명(보행자길의 도로명주소), 조사대상 보행자길의 연장거리, 보차분리여부 등을 기입
 - 2-1 보행자길 연장거리를 기입
 - 2-2 보행자길 보차분리여부를 기입
 - 2-3 차도를 포함한 전체 도로폭 기입
 - 2-4 보행자 서비스 수준 측정지점의 유효보도폭을 기입

2-5 보행자 서비스 수준 측정지점의 침투 15분간 보행량을 기입

- 부산광역시 보행안전 및 편의증진에 관한 조례 제4조2항에 따른 보행 중 휴대기기 사용자 조사

2-6 보행자 서비스 수준 : 아래 보행교통류율에 해당하는 LOS값을 기입

- 보행교통류율 : [단위시간(1분)동안 단위길이(1m)를 통과한 보행자 수] = [침투 15분 보행량 / (15 × 유효보도폭)]

- 보행자 서비스 수준(자료 : 도로용량편람, 2001, 건설교통부)

LOS	A	B	C	D	E	F
보행교통류율(인/분/m)	≤20	≤32	≤46	≤70	≤106	-

2-7 해당 보행자길의 보행교통사고 건수를 기입

2-8 보행자길 내 횡단보도 총 개소수를 기입

2-9 방호울타리에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-10 자동차진입억제용 말뚝에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-11 속도저감시설에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-12 영상처리기기(CCTV), 보안등에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-13 횡단보도에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-14 교통안전표지에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-15 교통노면표시에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-16 보도폭이 유효보도폭 미만인 지점에 대해 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-17 보도상태에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-18 턱낮춤에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-19 점자블럭에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-20 안내표지에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-21 지장물(셸터, 지하철 환기구) 등에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-22 노점상, 입간판 등 적치물에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-23 불법 주정차에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-24 기타시설(신호체계 등)에 대한 적정성을 판단하여 개선필요지점을 조사

2-25 기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항을 조사하여 기입

- 조사도면 : 조사대상 보행자길의 도면에 항목별 개선지점에 대한 위치를 표시(항목별 개선지점 개소수와 도면의 해당 항목 개소수가 일치해야 함)해야 하고, 개선필요지점에 대해서는 현장사진을 찍어 기본계획 수립에 활용함

예) 교통안전표지 2개소 개선이 필요하면 2-14-1, 2-14-2 의 방법으로 조사도면에 표기

[표 3-24] 보행안전 및 편의증진 실태조사 시트

보행안전 및 편의증진 실태조사 시트			
I. 조사자 일반			
조사일시	2020년 월 일 시	조사자 이름	
II. 실태조사			
일반정보	시군구		
	보행자길명		
	보행자길 조사대상구간(시정, 종점)	→	
보행자길 현황	2-1 보행자길 연장거리	_____m	
	2-2 보차분리 현황	예 / 아니요	
	2-3 차도를 포함한 전체 도로폭	_____m	
	보행량	2-4 유효보도폭	_____m
		2-5 청두 15분간 보행량	명 / 명
	2-6 보행자 서비스 수준	A / B / C / D / E / F	
	2-7 보행사고 건수	_____건 발생, _____명 사망, _____명 부상	
	2-8 보행자길 내 횡단보도 수	_____개소	
안전시설	2-9 방호울타리	적정 / 개선필요 (_____개소)	
	2-10 자동차진입억제음 말뚝	적정 / 개선필요 (_____개소)	
	2-11 속도저감시설	적정 / 개선필요 (_____개소)	
	2-12 영상처리기기(CCTV), 보안등	적정 / 개선필요 (_____개소)	
	2-13 횡단보도	적정 / 개선필요 (_____개소)	
	2-14 교통안전표지	적정 / 개선필요 (_____개소)	
	2-15 교통노면표지	적정 / 개선필요 (_____개소)	
편의시설	2-16 최소 유효보도폭 미만	적정 / 개선필요 (_____개소)	
	2-17 보도상태	적정 / 개선필요 (_____개소)	
	2-18 턱낮춤	적정 / 개선필요 (_____개소)	
	2-19 점자블럭	적정 / 개선필요 (_____개소)	
정보제공시설	2-20 안내표지	적정 / 개선필요 (_____개소)	
장애물	2-21 지장물(벨터, 지하철 환기구) 등	있음 / 없음 / 개선필요 (_____개소)	
	2-22 노점상, 입간판 등 적차물	있음 / 없음 / 개선필요 (_____개소)	
	2-23 불법 주정차	있음 / 없음 / 개선필요 (_____개소)	
2-24 기타시설	적정 / 개선필요 (_____개소)		
2-25 기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	_____계획		

2. 실태조사 대상지 선정

가. 실태조사 대상지 선정 기준

- 실태조사 지역은 구·군에서 제시한 도로를 정량적인 실태조사 기준으로 검토 이후 용도지역별 배분, 16개 구·군의 지역적 특성을 고려하여 추가지역 검토이후 최종 실태조사 대상지를 선정하였음



[그림 3-1] 실태조사 대상지 선정 기준

- 법적인 기준을 고려하여 보행여건, 보행량, 보행자사고 다발지역 등 크게 3가지의 평가요인을 선정하여 정량적인 평점으로 부여
 - 보행여건 항목 : 왕복 차로수, 보도유무, 버스정류장 개소, 횡단보도 및 육교 설치 여부
 - 보행량 항목 : 종사자수 밀도(상업지역), 인구밀도(주거지역), 도시철도, 시장, 학교 등 보행유발시설, 1일 유동인구
 - 보행자사고 다발지역 : 구·군 보행자사고 중 대상지역 보행자사고 비율 조사

[표 3-25] 실태조사 대상지 선정 기준

구 분		평가기준			비고
		1점	3점	5점	
보행 여건	왕복 차로수	2차로 이하	2~4차로	5차로 이상	공통
	보도	무	편측	양측	공통
	버스정류장	2개소 이하	3개소~6개소	7개소 이상	공통
	횡단보도/육교	2개소 이하	3개소~6개소	7개소 이상	공통
보행량	종사자수 밀도	3,000명/km ² 이하	3,001~5,000명/km ²	5,001명/km ² 이상	상업
	인구밀도	10,000명/km ² 이하	10,001~15,000명/km ²	15,001명/km ² 이상	주거
	보행유발시설	무	1개소	2개소 이상	공통
	1일 유동인구	1,000명 이하	1,001~2,000명	2,001명 이상	공통
보행자사고 다발지역	구군 보행사고 대비 대상지역 사고비율	1% 이하	1% ~ 2%	2% 초과	공통

나. 구군 제시지역 검토

- 부산시 16개 구·군을 대상으로 2020년 4월~5월간 실태조사 대상지를 모집하였으며, 구·군에서 제시한 지역을 분석한 결과 상업지역 24개, 주거지역 28개 등 총 52개소로 나타났음
- 16개 구·군 중 북구가 7개소로 가장 많으며, 해운대구가 가장 적은 1개소를 제시하였음

[표 3-26] 구·군에서 제시한 실태조사 후보지

구분	소계	상업지역	주거지역	구분	소계	상업지역	주거지역
중구	3	3	-	사하구	5	1	4
서구	2	-	2	금정구	5	1	4
동구	2	2	-	강서구	4	2	2
영도구	2	2	-	연제구	2	1	1
부산진구	2	1	1	수영구	3	2	1
동래구	3	1	2	사상구	5	1	4
남구	4	2	2	기장군	2	1	1
북구	7	3	4	합계	52	24	28
해운대구	1	1	-				

- 16개 구·군에서 제시한 52개소에 대하여 실태조사 대상지 선정 기준을 적용하여 분석한 결과는 다음과 같음

[표 3-27] 구·군에서 제시한 후보지 평가

구분	용도지역	평점합계	보행여건				보행량			보행자 사고 비율	
			왕복 차로수	보도	버스 정류장	횡단보도 및 육교	종사자수 밀도	보행유발 시설	유동 인구		
중구 (3)	광복로 일원 (부평교차로~국제사거리)	상업	26	1	5	1	3	5	5	3	3
				1	양측	무	3	62,695.0	2	1,763	1.02
	보수사거리 일원	상업	34	5	5	5	5	3	3	3	
서구 (2)	중구 자갈치로 일원 (산동아시장 주변)	상업	32	1	5	3	5	5	5	5	3
				2	양측	4	7	32,200.0	5	3,021	1.02
	보수대로 일원 (구덕사거리~동대사거리)	주거	34	5	5	5	3	3	5	5	
동구 (2)	망양로 일원 (부경고~서대신역)	주거	24	3	5	5	3	1	5	1	1
				4	양측	7	3	4,861.0	2	438	-
중양대로 196번길 일원 (부산역 남측)	상업	28	1	5	1	5	5	5	5	5	1
			2	양측	무	10	31,380.8	2	2,177	0.70	
	중양대로 226, 236번길 일원 (부산역 북측)	상업	32	1	5	1	5	5	5	5	5
				2	양측	무	10	19,905.3	3	3,030	2.11

부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획

구 분	용도 지역	평점 합계	보행여건				보행량			보행자 사고 비율	
			왕복 차로수	보도	버스 정류장	횡단보도 및 육교	중사지수 밀도	보행유발 시설	유동 인구		
영도구 (2)	태종로 일원 (청학시장~청학주유소)	상업	30	3 4	5 양측	5 8	3 6	3 3,543.1	3 1	3 1,733	5 3.42
	절영로 일원 (대교사거리~남항사거리)	상업	30	3 4	5 양측	5 7	3 4	5 16,070.3	3 1	3 1,384	3 1.71
부산진구 (2)	서전로 37번길 일원 (진리단길)	상업	22	1 1	5 양측	1 무	3 4	5 10,558.8	3 1	3 1,757	1 0.93
	가야대로 451 일원 (개금역일원)	주거	28	5 10	5 양측	3 3	1 1	5 26,531.0	3 1	5 8,523	1 0.37
동래구 (3)	온천장로 일원 (우리은행~SK허브스카이)	상업	24	3 4	5 양측	1 2	3 3	5 5,207.7	3 1	3 1,916	1 0.97
	안남로 일원 (우성아파트~벽산아파트)	주거	24	1 2	5 양측	3 6	5 8	5 25,443.8	3 1	1 623	1 0.65
	시실로 일원	주거	22	1 2	3 편측	5 7	3 3	5 18,033.0	3 1	1 621	1 0.65
남구 (4)	고동골로 일원 (문현초교 주변)	주거	24	1 2	5 양측	3 4	3 6	5 18,639.8	5 2	1 344	1 0.37
	분포로 일원 (LG메트로시티 아파트)	주거	30	3 4	5 양측	3 3	5 9	5 29,207.5	1 0	5 3,335	3 1.12
	유엔평화로 일원 (대연역~부산박물관)	상업	30	3 4	5 양측	3 6	3 4	5 7,300.0	3 1	5 2,646	3 1.50
	용호사거리 일원	상업	22	3 4	5 양측	3 5	3 4	1 2,283.1	1 -	1 812	5 2.25
북구 (7)	구포시장 일원	상업	26	5 6	5 양측	1 2	1 2	3 4,327.0	5 4	5 2,498	1 0.50
	만덕대로 일원 (덕천역~숙등역)	상업	30	5 6	5 양측	3 5	1 1	3 4,603.4	5 2	5 7,205	3 1.50
	만덕대로 일원 (숙등역)	주거	26	5 6	5 양측	3 4	1 2	3 10,120.1	5 2	3 1,752	1 1.00
	금곡대로 285번길 일원 (장미원 일원)	주거	20	1 2	1 무	1 무	5 9	3 12,737.5	3 1	5 3,625	1 -
	구포만세길 일원 (구포역 주변)	상업	18	1 2	1 무	1 무	3 3	3 3,393.4	3 1	5 2,864	1 1.00
	백양대로 1015번길 일원 (구남역일원)	주거	16	1 2	5 양측	1 2	1 2	1 9,562.9	3 1	3 1,440	1 -
	시랑로 163번길 일원 (구포3동 공영주차장 일원)	주거	24	5 2~4	5 양측	3 3	3 4	5 15,972.8	1 -	1 657	1 0.50
해운대구 (1)	해운대구청 일원	상업	26	1 2	5 양측	1 2	3 5	5 12,341.5	5 2	5 2,171	1 0.72
사하구 (5)	낙동남로 일원 (하단교차로 일원)	상업	28	3 2~8	3 양측	3 4	3 3	3 3,437.7	3 1	5 3,915	5 2.15
	낙동대로 551 일원 (서부산자동차운전학원일원)	주거	24	5 2~6	5 양측	1 2	3 5	1 8,756.2	1 -	3 1,251	5 2.15
	하신중앙로 185 일원 (신평역 일원)	주거	22	5 2~5	5 양측	3 4	1 1	1 6,169.4	3 1	1 908	3 1.08

제3장 보행환경 실태조사 및 문제점 분석

구 분	용도 지역	평점 합계	보행여건				보행량			보행자 사고 비율	
			왕복 차로수	보도	버스 정류장	횡단보도 및 육교	중사자수 밀도	보행유발 시설	유동 인구		
사하구 (5)	장림로 162 일원 (장림골목시장 일원)	주거	28	5 2~4	5 양측	5 11	5 9	1 5,492.5	1 -	3 1,545	3 1.08
	다송로 일원 (낮개역 주변)	주거	28	5 3~6	5 양측	3 4	3 4	3 11,327.1	3 1	3 1,880	3 1.08
금정구 (5)	서동로 (농협~금사교차로)	상업	26	3 1~3	1 무	3 4	3 6	3 4,993.5	3 1	5 4,521	5 4.74
	무학송로 (금정세무서~농협기차점)	주거	16	1 2	3 편측	1 무	5 7	1 8,481.3	3 1	1 538	1 0.79
	금강로 335번길 일원 (장전역 서측)	주거	20	1 2	5 양측	1 무	3 5	1 5,960.4	3 1	5 2,765	1 0.40
	범어천로 (남산새벽시장 일원)	주거	18	1 2	1 무	1 무	5 8	1 9,150.8	5 2	1 544	3 1.58
	학산로 13번길 일원 (남산역 서측)	주거	20	1 2	5 양측	1 1	5 7	1 9,150.8	3 1	1 281	3 1.19
	공항로 811번길 (강서국민체육센터 일원)	상업	22	1 2	5 양측	3 5	3 6	1 689.4	3 1	1 853	5 2.90
강서구 (4)	강서구 명지오션시티4로	상업	16	3 4	5 양측	1 무	3 6	1 762.1	1 -	1 614	1 -
	신호산단4로 (신호항주변)	주거	28	3 4	5 양측	1 2	5 7	1 646.4	3 1	5 4,103	5 2.90
	명지국제5로 (명지국제신도시)	주거	22	3 4	5 양측	3 4	5 8	1 3,707.6	1 -	1 720	3 1.45
	월드컵대로, 거제대로 (연산역~거제역)	상업	38	5 6~10	5 양측	5 7	3 5	5 22,385.4	5 4	5 4,979	5 2.73
수영구 (3)	고분로 (부산경상대학교 일원)	주거	26	3 4	5 양측	3 4	1 1	5 21,890.0	5 2	3 1,311	1 0.45
	수영로 707 일원 (수영교차로 일원)	상업	32	5 6	5 양측	3 5	1 1	5 6,656.9	5 3	5 2,725	3 1.42
	수영로 632 일원 (광안사거리 일원)	상업	36	5 6	5 양측	3 6	3 3	5 8,461.3	5 3	5 2,471	5 2.84
사상구 (5)	연수로 일원 (망미역일원)	주거	22	5 6	5 양측	3 4	1 2	3 14,631.3	3 1	1 818	1 0.47
	사상로 일원 (부산서부버스터미널)	상업	36	5 4~6	5 양측	5 10	3 5	5 5,591.9	5 3	5 7,694	3 1.87
	신모라교차로 일원	주거	30	3 2~4	5 양측	5 8	3 6	5 17,092.2	1 -	5 2,210	3 1.49
	대동로 (엄궁중교 일원)	주거	30	3 2~4	3 양측	5 8	5 8	1 5,752.2	5 2	5 2,189	3 1.87
	운산로 일원 (사상초등학교 부근)	주거	24	1 2	5 양측	1 2	5 9	3 13,541.1	5 2	3 1,368	1 0.75
	냉정로 일원 (럭키주레아파트 일원)	주거	22	1 2	5 양측	1 1	3 4	5 16,598.8	3 1	1 721	3 1.49
기장군 (2)	기장읍 읍내로 102 일원 (기장시장 일원)	상업	22	3 4	5 양측	5 5	3 5	1 562.6	3 1	1 909	1 0.86
	정관읍 정관5로 일원 (정관홈플러스 일원)	주거	20	3 4	1 무	3 4	3 5	1 2,097.5	3 1	5 2,237	1 0.86

다. 추가 실태조사 지역 검토

- 구·군별 용도지역별 분배와 지역적 특성을 고려하여 추가 실태조사 지역을 검토하였음
- 구·군에서 제시한 지역이 일정한 지역으로 집중되어 있어 지역을 대표성을 띠지 못하는 지역 등 19개소에 대해 추가적인 조사를 실시하였음

[표 3-28] 추가 실태조사 대상지역 평가

구 분	용도 지역	평점 합계	보행여건				보행량			보행자 사고 비율	
			왕복 차로수	보도	버스 정류장	횡단보도 및 육교	종사자수 밀도	보행유발 시설	유동 인구		
서구 (2)	충무동 충무대로 (충무동사거리~새벽시장)	상업	34	5	5	3	3	5	5	3	5
	암남동 충무대로 (송도교자로~송도해수욕장)	상업	26	3	5	3	3	3	5	1	3
동구 (2)	초량동 고관로 (봉생병원~동구청)	상업	30	1	5	3	5	5	3	3	5
	초량동 초량로 (부산고입구~아바구캠프)	주거	30	1	5	3	5	5	5	1	5
부산진구 (2)	동천로 전리단길 (NC백화점~부전역)	상업	30	3	5	3	3	5	5	5	1
	초읍 새싹로 (어린이대공원~성자곡아파트)	주거	20	1	5	3	3	3	3	1	1
동래구 (1)	사직동 사직북로 (사직운동장 주변)	주거 상업	30	1	5	5	3	5	3	5	3
	용호동 용호로 (남부면허시험장 주변)	주거	30	5	5	3	3	5	3	3	3
북구 (1)	금곡동 공창마을 일원	주거	24	3	5	3	5	5	1	1	1
	구남로 일원 (해운대역~해운대해수욕장)	상업	28	1	5	1	5	5	5	3	3
해운대구 (2)	반여동 선수촌로 (반여고가교~장산초교)	주거	30	1	5	5	5	5	5	3	1
	사하구 197번길 (뉴코아아웃렛 맞은편)	주거	16	1	1	1	1	5	5	1	1
사하구 (3)	괴정동 사리로 (동주대학교 일원)	주거	22	1	5	1	3	5	5	1	1
	감천동 옥천로 (감천문화마을 일원)	주거	20	1	5	3	3	5	1	1	1
강서구 (1)	대저동 대저로 (강서구청 일원)	주거	28	1	5	5	5	1	5	1	5
	연산동 시청로 일원	주거 상업	30	3	3	3	5	5	3	3	5
연제구 (2)	거제동 아시아드대로	주거	34	5	5	5	3	5	5	5	1
	남천바다로 33번길 일원	상업	14	1	1	1	1	5	1	3	1
수영구 (2)	남천동 황령대로489번길 (뽕천동)	주거	16	1	1	1	1	5	3	1	3
				2	-	2	2	14,609.1	1	748	1.90

라. 실태조사 대상지 선정

- 16개 구·군에서 제시한 52개소와 추가 검토지역 19개소를 대상으로 정량적인 기준을 적용하여 분석한 결과와 의견협의를 통해 상업지역 18개소, 주거지역 14개소 등 총 32개소의 실태조사 대상지역을 선정하였음
- 구·군별로 상업지역, 주거지역 각 1개소를 선정하였으며, 중구는 상업지역이 대부분으로 지정되어 있는 지역특성을 반영하고, 영도구는 왕복차로수, 보행유발시설, 보행자사고 비율 등의 보행여건 등을 감안하여 상업지역 2개소를 선정하였음

[표 3-29] 현장 실태조사 대상지역

구·군	위치	용도 지역	연장 (m)	구·군	위치	용도 지역	연장 (m)
중구	대청로	상업지역	490	해운대구	중동2로	상업지역	430
	자갈치로	상업지역	630		신수춘로	주거지역	560
서구	보수대로	주거지역	610	사하구	낙동남로	상업지역	390
	충무대로	상업지역	475		사리로	주거지역	300
동구	고관로	상업지역	460	금정구	서동로	상업지역	485
	초량로	주거지역	810		금강로335번길	주거지역	510
영도구	태종로	상업지역	480	강서구	공항로811번길	상업지역	400
	절영로	상업지역	300		대저로	주거지역	550
부산진구	동천로	상업지역	380	연제구	월드컵대로	상업지역	670
	새싹로	주거지역	475		과정로	주거지역	515
동래구	온천장로	상업지역	450	수영구	수영로	상업지역	500
	사직북로	주거지역	400		황령대로489번길	주거지역	410
남구	유엔평화로	상업지역	530	사상구	광장로,사상로	상업지역	585
	용호로	주거지역	755		대동로	주거지역	830
북구	만덕대로	상업지역	485	기장군	차성로	상업지역	540
	금곡대로616번길	주거지역	510		정관5로	주거지역	390

- 기존 사업완료된 보행환경개선지구, 보행자길에 대한 만족도를 조사하기 위해 5개 지역을 만족도 조사지역으로 선정하였음

[표 3-30] 만족도 조사 대상지역

구·군	위치	용도지역	연장(m)	비고
부산진구	전포동 전포카페거리	상업지역	490	보행자 우선도로
북구	덕천동 숙등길	주거지역	610	
사하구	사하구 뉴코아아울렛 맞은편	상업지역	460	
해운대구	해운대구 구남로	상업지역	480	보행환경 개선지구
수영구	수영구 광안리해수욕장 주변	상업지역	380	

3 실태조사 결과

1. 현장 실태조사 결과

가. 중구

1) 대청로

- 중구 보수동 책방거리 주변으로 보수사거리~부산근대역사관 직전 490m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 25m, 유효보도폭은 3.0m이며, 보행사고는 2건 발생하였으며, 횡단보도는 25개소가 설치되어 있음
- 침두 15분간 보행량은 157명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 보도상태, 지장물, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요한 것으로 조사됨

[표 3-31] 대청로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	490m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	25m	
	보행량	2-4	유효보도폭	3.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	157명 / 휴대기기 사용자 14명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	2건 발생, 2명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	25개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	적정	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 7개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 1개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 9개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 4개소	
2-24	기타시설		적정	
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항		-	



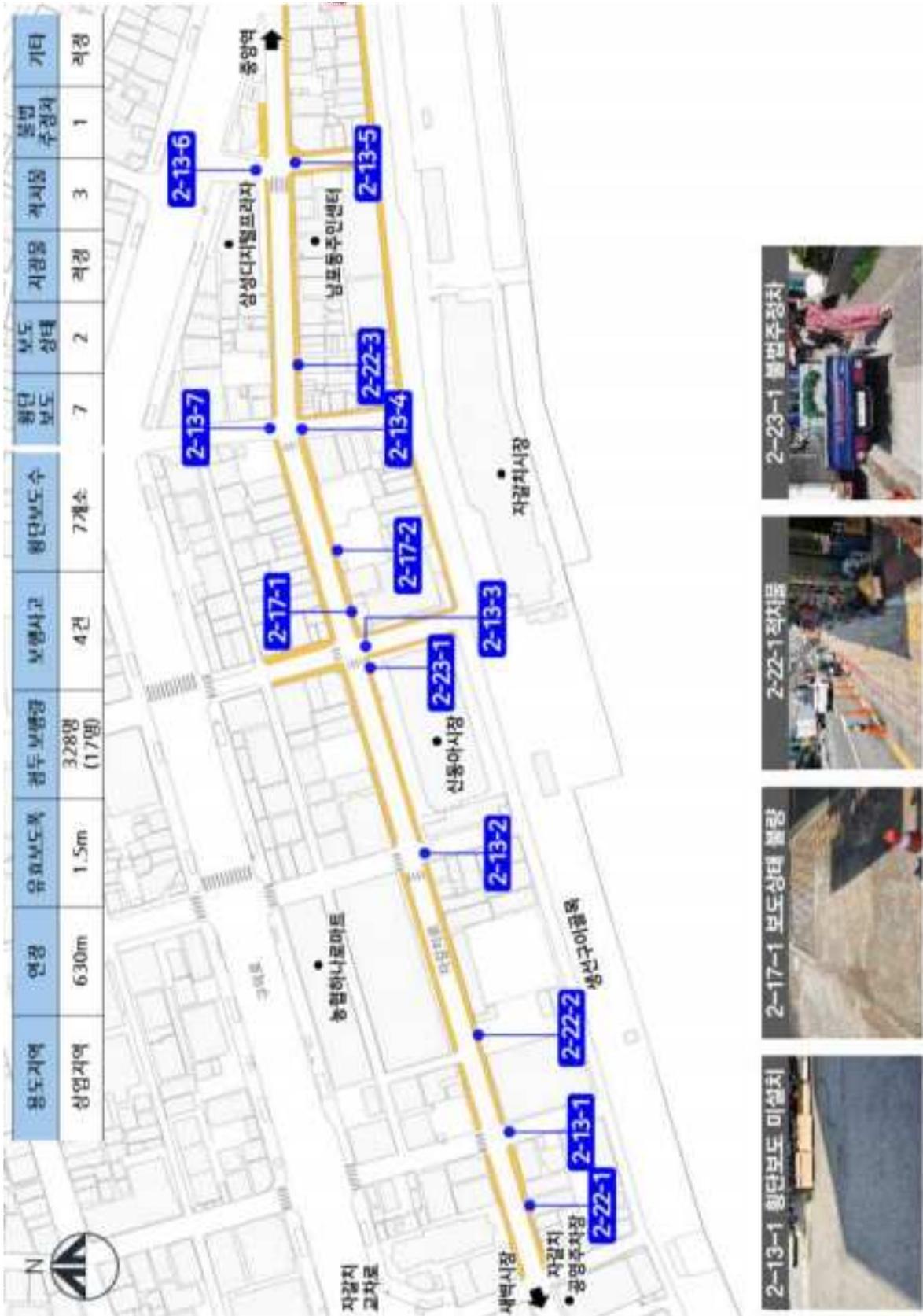
[그림 3-2] 대청로 실태조사 현황도

2) 자갈치로

- 중구 자갈치시장 주변으로 자갈치 공영주차장~남포동 주민센터 부근 630m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 15m, 유효보도폭은 1.5m이며, 보행사고는 4건 발생하였으며, 횡단보도는 7개소임
- 침두 15분간 보행량은 328명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 보도상태, 적치물, 불법주정차의 개선이 필요함

[표 3-32] 자갈치로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	630m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	15m	
	보행량	2-4	유효보도폭	1.5m
		2-5	침두 15분간 보행량	328명 / 휴대기기 사용자 17명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	4건 발생, 4명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	7개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 7개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 2개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 3개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 1개소	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	보도 공사 중		



[그림 3-3] 자갈치로 실태조사 현황도

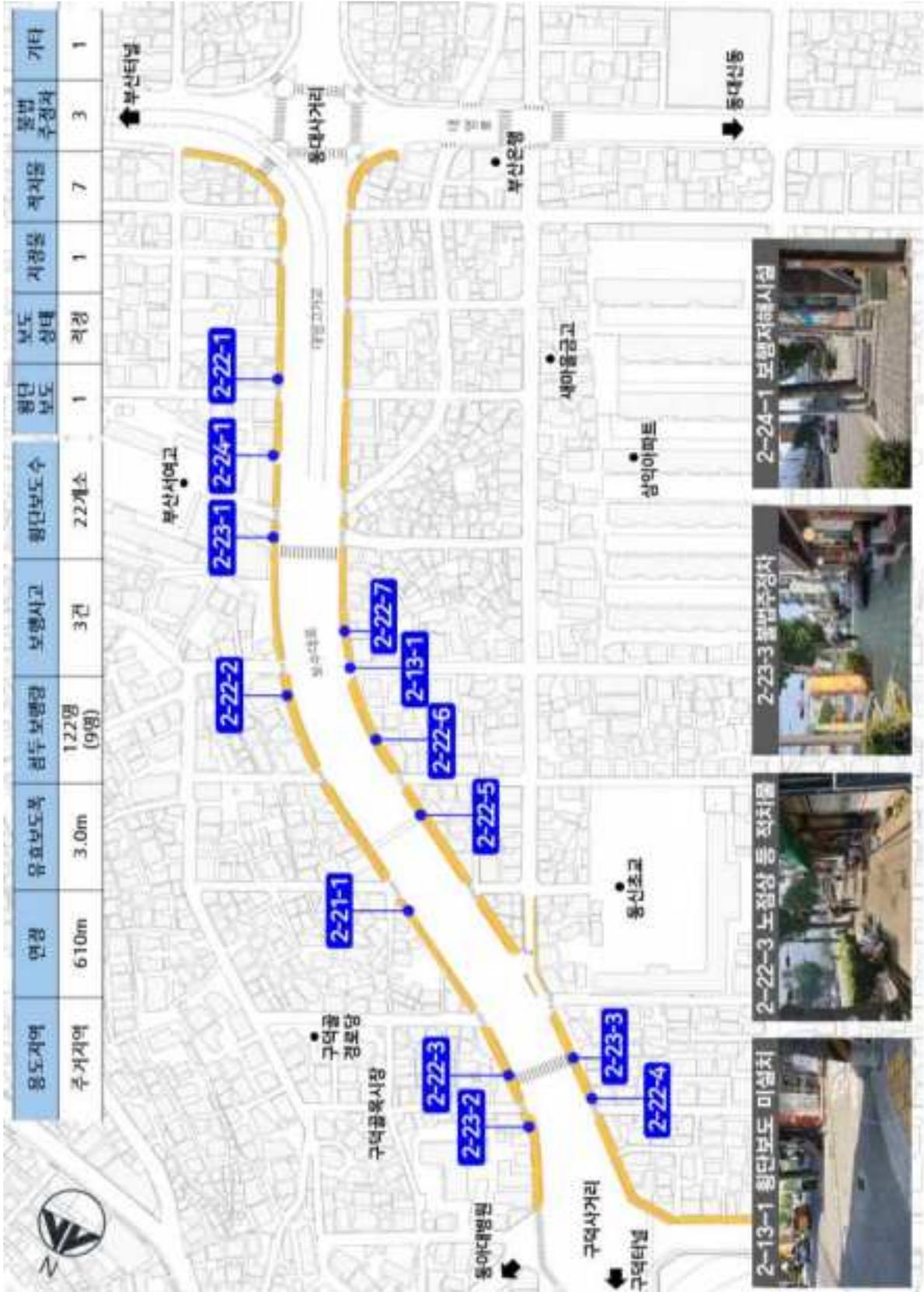
나. 서구

1) 보수대로

- 서구 구덕운동장 주변으로 구덕사거리~동대사거리까지 610m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 40m, 유효보도폭은 3.0m이며, 보행사고는 3건 발생하였으며, 횡단보도는 22개소가 설치되어 있음
- 침두 15분간 보행량은 122명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 지장물, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-33] 보수대로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	610m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	40m	
	보행량	2-4	유효보도폭	3.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	122명 / 휴대기기 사용자 9명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	3건 발생, 3명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	22개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 1개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	적정	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 1개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 7개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 3개소	
2-24	기타시설	개선필요 1개소		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



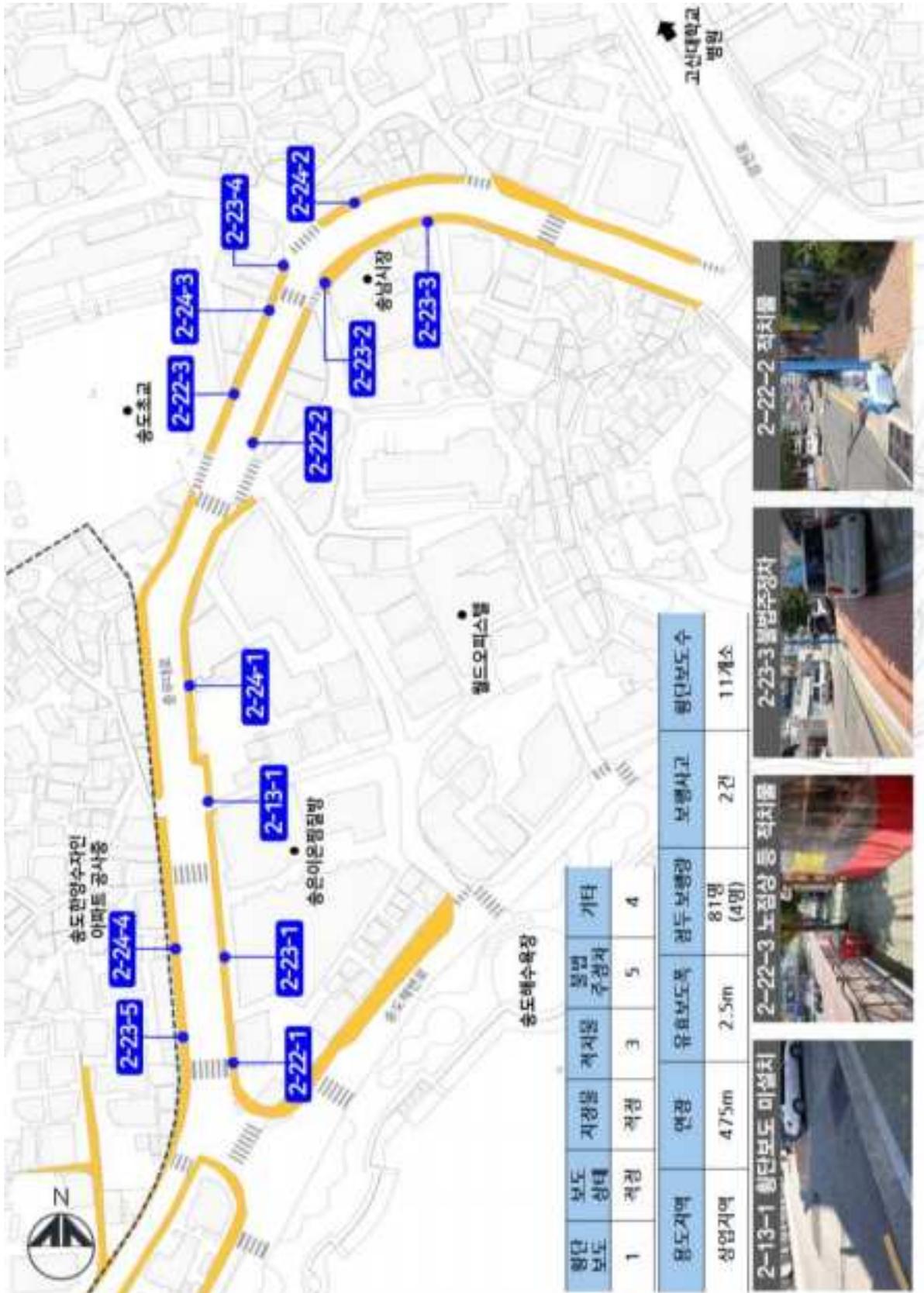
[그림 3-4] 보수대로 실태조사 현황도

2) 총무대로

- 총무대로는 서구의 대표적인 관광지인 송도해수욕장 주변도로로, 송도해수욕장 입구~송도교차로까지 475m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 20m의 왕복4차선 도로이며, 유효보도폭은 2.5m, 보행사고는 2건 발생하였으며, 횡단보도는 11개소임
- 침두 15분간 보행량은 81명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-34] 총무대로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	475m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	20m	
	보행량	2-4	유효보도폭	2.5m
		2-5	침두 15분간 보행량	81명 / 휴대기기 사용자 4명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	2건 발생, 2명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	11개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 1개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	적정	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 3개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 5개소	
2-24	기타시설		개선필요 4개소	
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항		-	



[그림 3-5] 흥무대로 실태조사 현황도

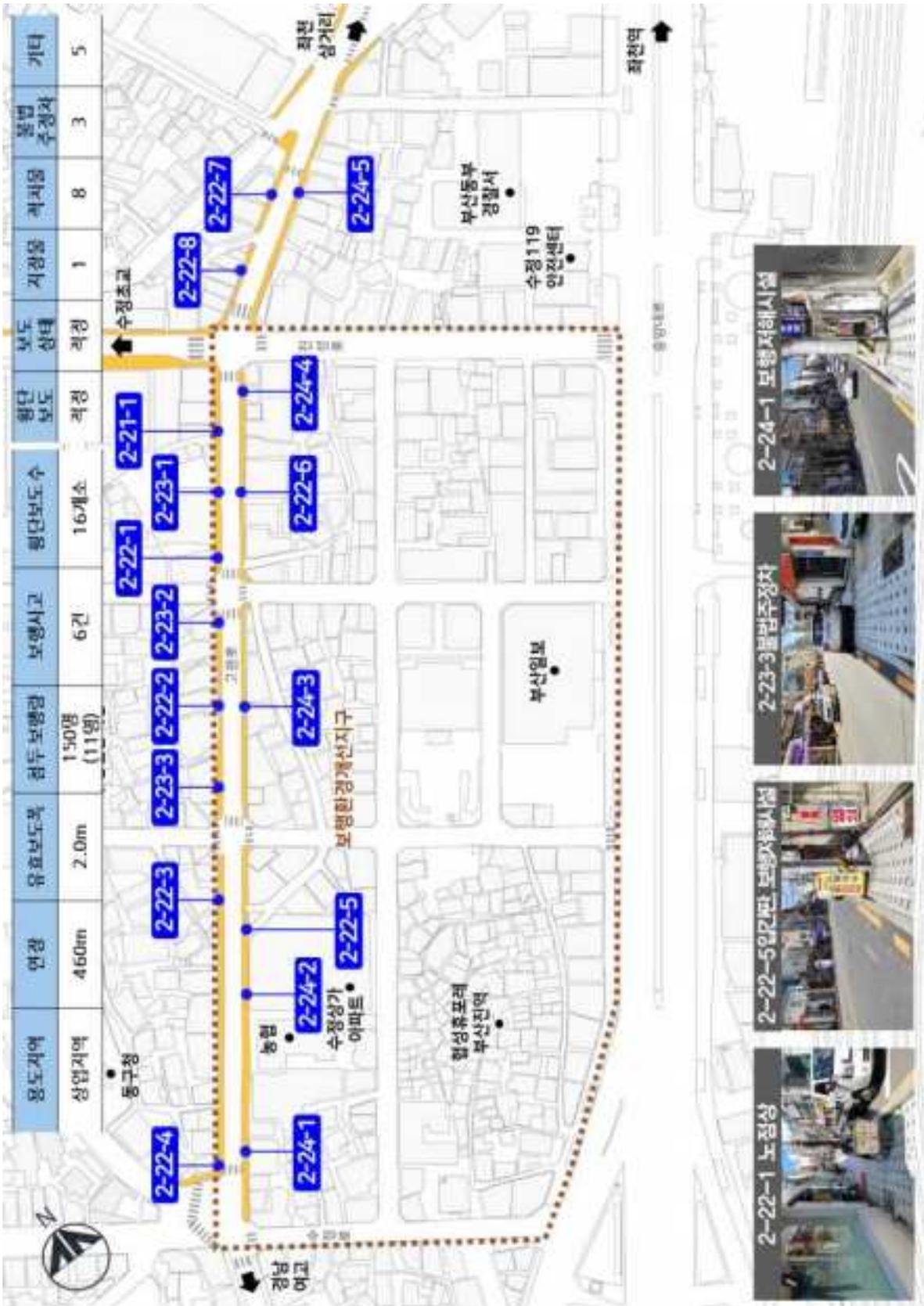
다. 동구

1) 고관로

- 동구 수정동 동구청 주변으로 동구청 앞~봉생병원 직전 460m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 12m, 유효보도폭은 2.0m이며, 보행사고는 6건 발생하였으며, 횡단보도는 16개소임
- 첨두 15분간 보행량은 150명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 지장물, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요하며, 보행환경개선지구로 지정되어 있음

[표 3-35] 고관로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	460m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	12m	
	보행량	2-4	유효보도폭	2.0m
		2-5	첨두 15분간 보행량	150명 / 휴대기기 사용자 11명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	6건 발생, 7명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	16개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	적정	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	적정	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 1개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 8개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 3개소	
2-24	기타시설	개선필요 5개소		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	보행환경개선지구		



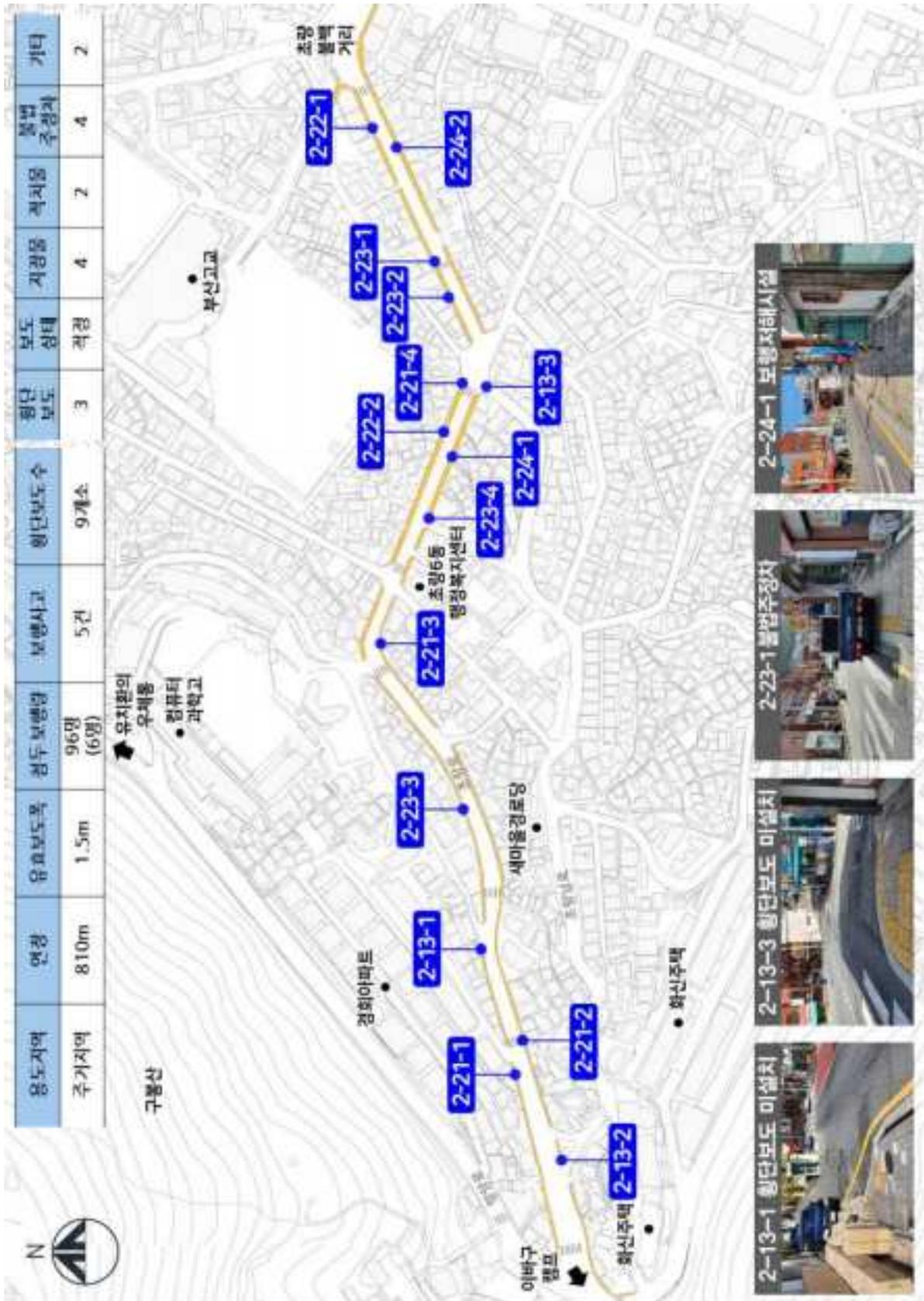
[그림 3-6] 고관로 실태조사 현황도

2) 초량로

- 동구 수정동 부산고교 주변으로 부산고교 입구-망양로 이바구캠프 인근 810m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 12m, 유효보도폭은 1.5m이며, 보행사고는 5건 발생 하였으며, 횡단보도는 9개소임
- 침두 15분간 보행량은 96명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 보도상태, 지장물, 적치물, 불법주정차, 전봇대 등의 개선이 필요함

[표 3-36] 초량로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	810m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	12m	
	보행량	2-4	유효보도폭	1.5m
		2-5	침두 15분간 보행량	96명 / 휴대기기 사용자 6명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	5건 발생, 5명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	9개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 3개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 2개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 4개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 2개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 4개소	
2-24	기타시설	개선필요 2개소		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	노인보호구역		



[그림 3-7] 초량로 실태조사 현황도

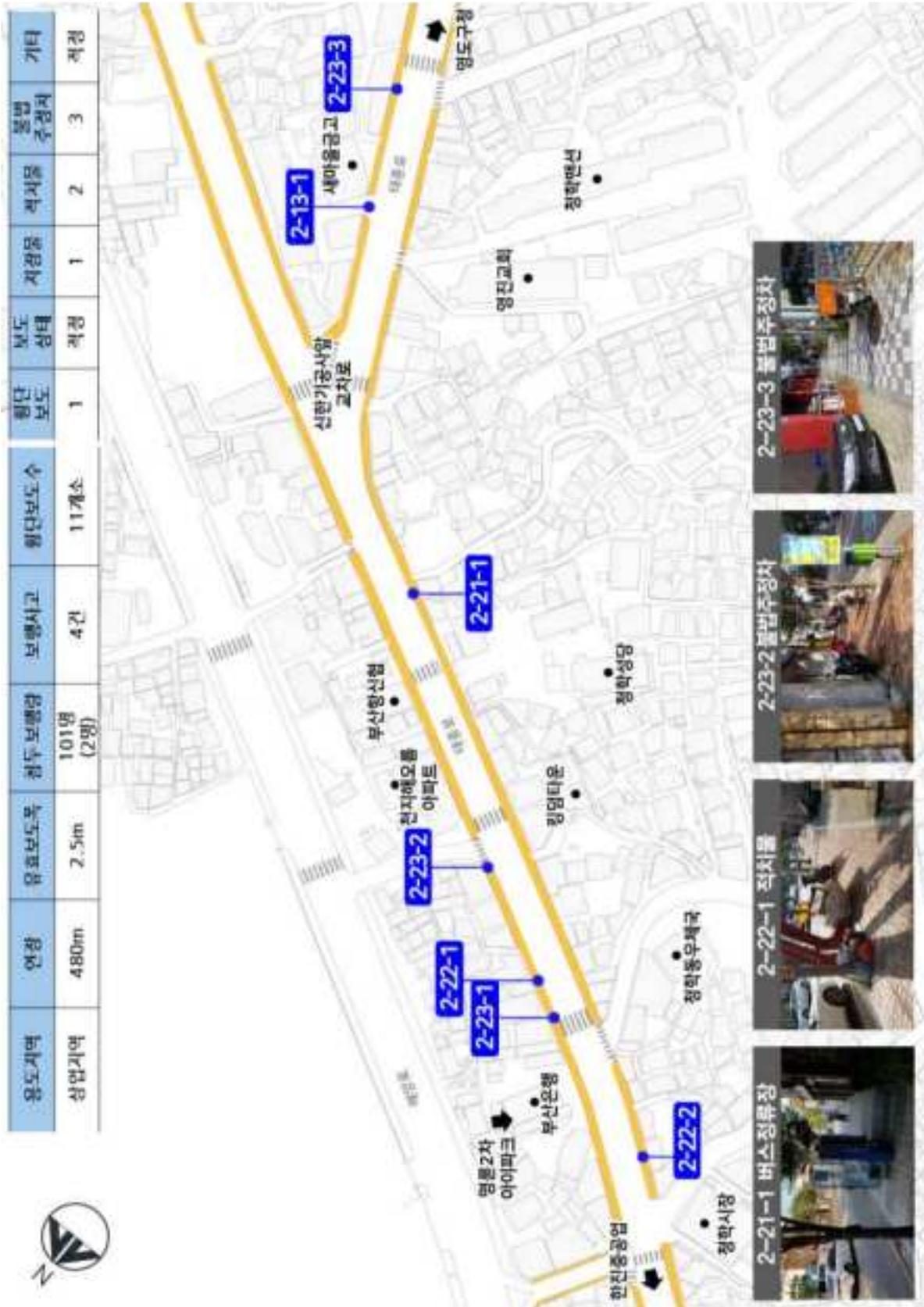
라. 영도구

1) 태종로

- 영도구 청학동 청학시장 주변지역으로, 청학시장 앞~새마을금고 앞까지 480m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 20m, 유효보도폭은 2.5m이며, 보행사고는 4건 발생하였으며, 횡단보도는 11개소임
- 첨두 15분간 보행량은 101명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 지장물, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-37] 태종로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	480m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	20m	
	보행량	2-4	유효보도폭	2.5m
		2-5	첨두 15분간 보행량	101명/ 휴대기기 사용자 2명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	4건 발생, 5명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	11개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 1개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	적정	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 1개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 2개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 3개소	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



[그림 3-8] 태종로 실태조사 현황도

2) 절영로

- 영도구 대교사거리 주변지역으로, 남향사거리~대교사거리까지 300m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 22m, 유효보도폭은 3.0m이며, 보행사고는 3건 발생하였으며, 횡단보도는 11개소임
- 침두 15분간 보행량은 56명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-38] 절영로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	300m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	22m	
	보행량	2-4	유효보도폭	3.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	56명 / 휴대기기 사용자 5명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	3건 발생, 1명 사망, 2명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	11개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 1개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	적정	
	2-18	턱нат춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 2개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 4개소	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



[그림 3-9] 절영로 실태조사 현황도

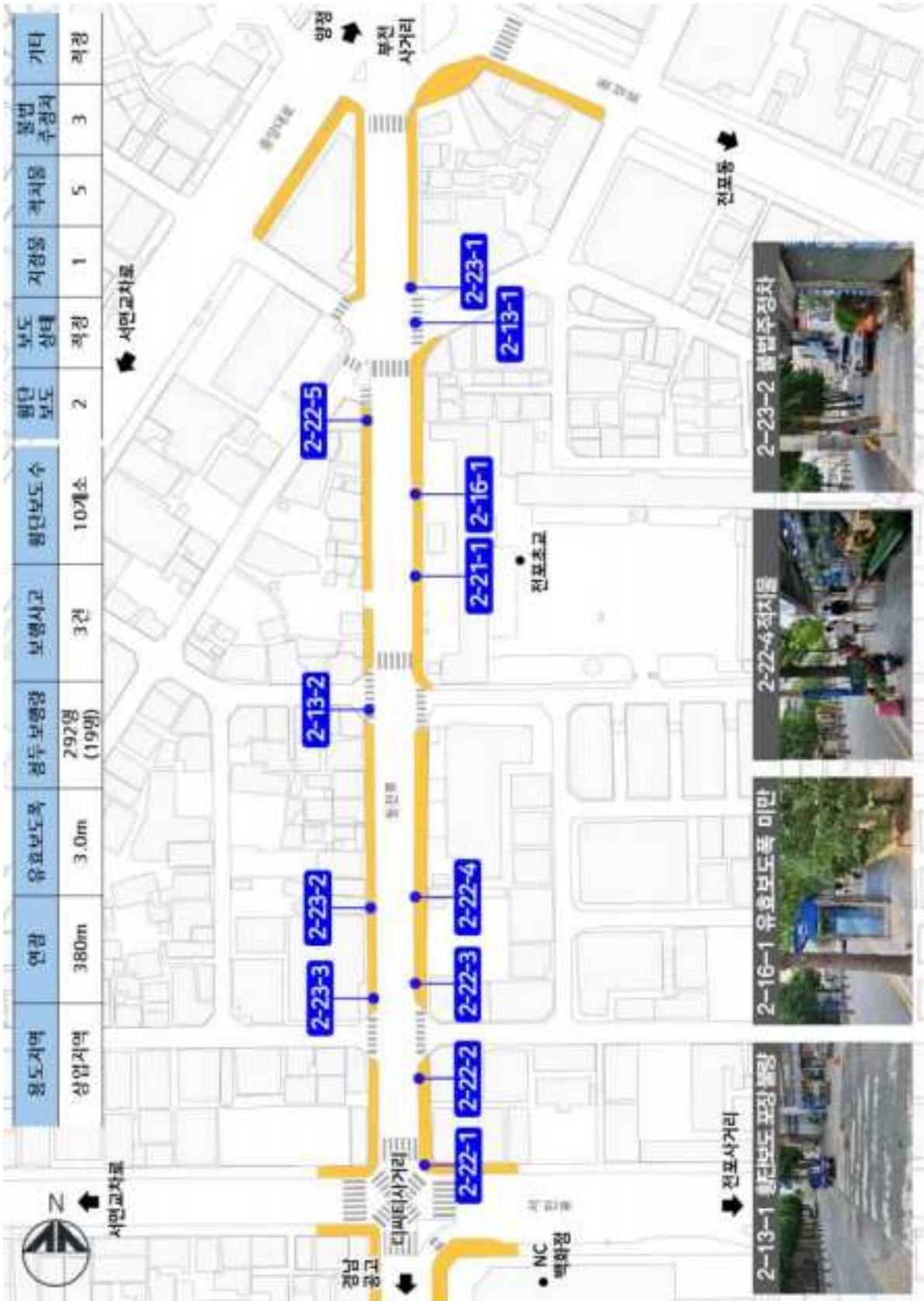
마. 부산진구

1) 동천로

- 부산진구 부전동 전리단길 주변으로 디씨티사거리~부전사거리까지 380m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 20m, 유효보도폭은 3.0m이며, 보행사고는 3건 발생하였으며, 횡단보도는 10개소임
- 첨두 15분간 보행량은 292명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 유효보도폭원, 지장물, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-39] 동천로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	380m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	20m	
	보행량	2-4	유효보도폭	3.0m
		2-5	첨두 15분간 보행량	292명 / 휴대기기 사용자 19명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	3건 발생, 2명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	10개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 2개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	개선필요 1개소	
	2-17	보도상태	적정	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 1개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 5개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 3개소	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	전리단길		



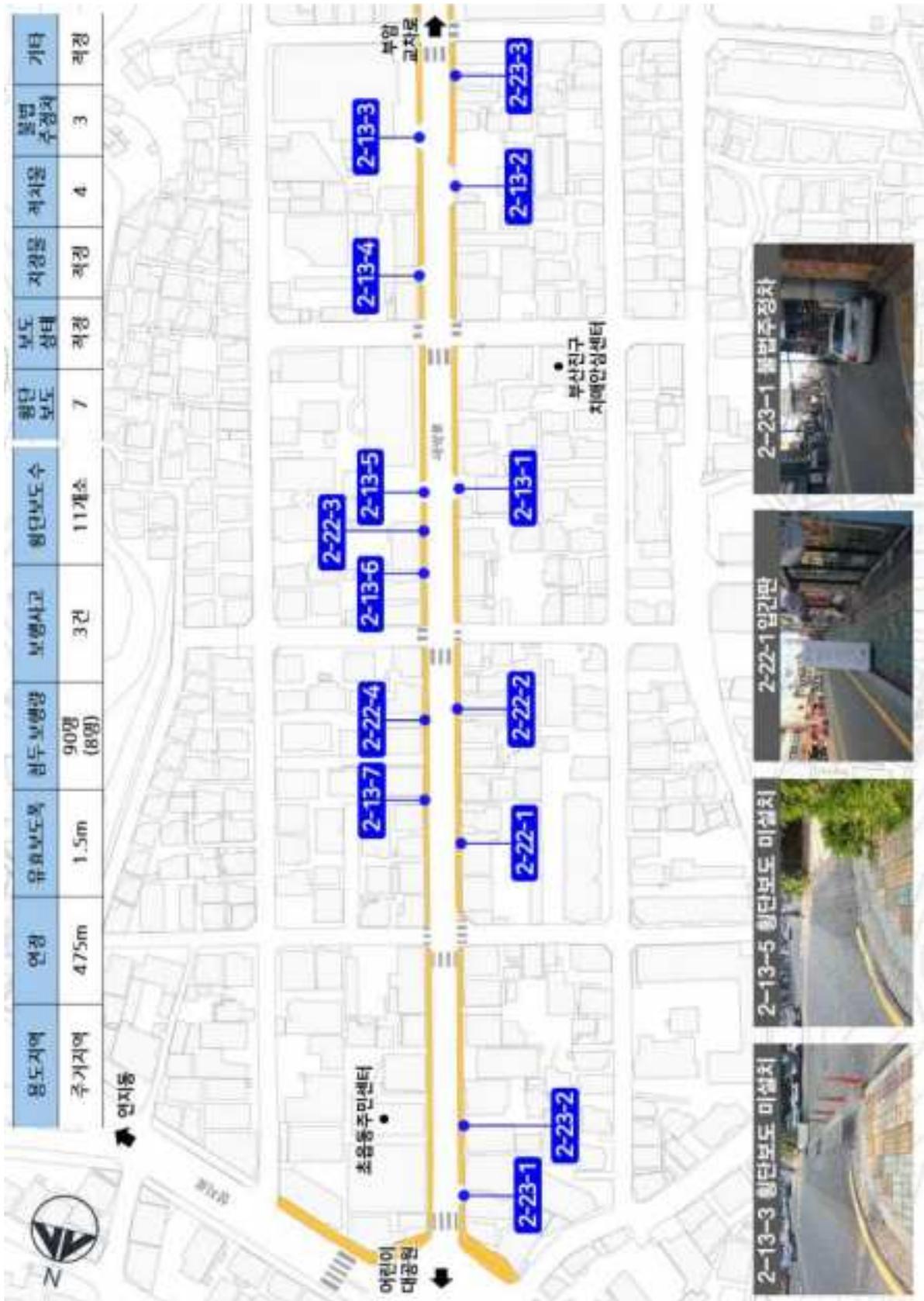
[그림 3-10] 동천로 실태조사 현황도

2) 새싹로

- 부산 어린이대공원 주변지역으로, 어린이대공원 앞 광장~창곡시장까지 475m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 15m, 유효보도폭은 1.5m이며, 보행사고는 3건 발생하였으며, 횡단보도는 11개소임
- 침두 15분간 보행량은 90명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 보도상태, 적치물, 불법주정차의 개선이 필요함

[표 3-40] 새싹로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	475m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	15m	
	보행량	2-4	유효보도폭	1.5m
		2-5	침두 15분간 보행량	90명 / 휴대기기 사용자 8명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	3건 발생, 3명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	11개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 7개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 2개소	
	2-18	턱нат춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 4개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 3개소	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



[그림 3-11] 새싹로 실태조사 현황도

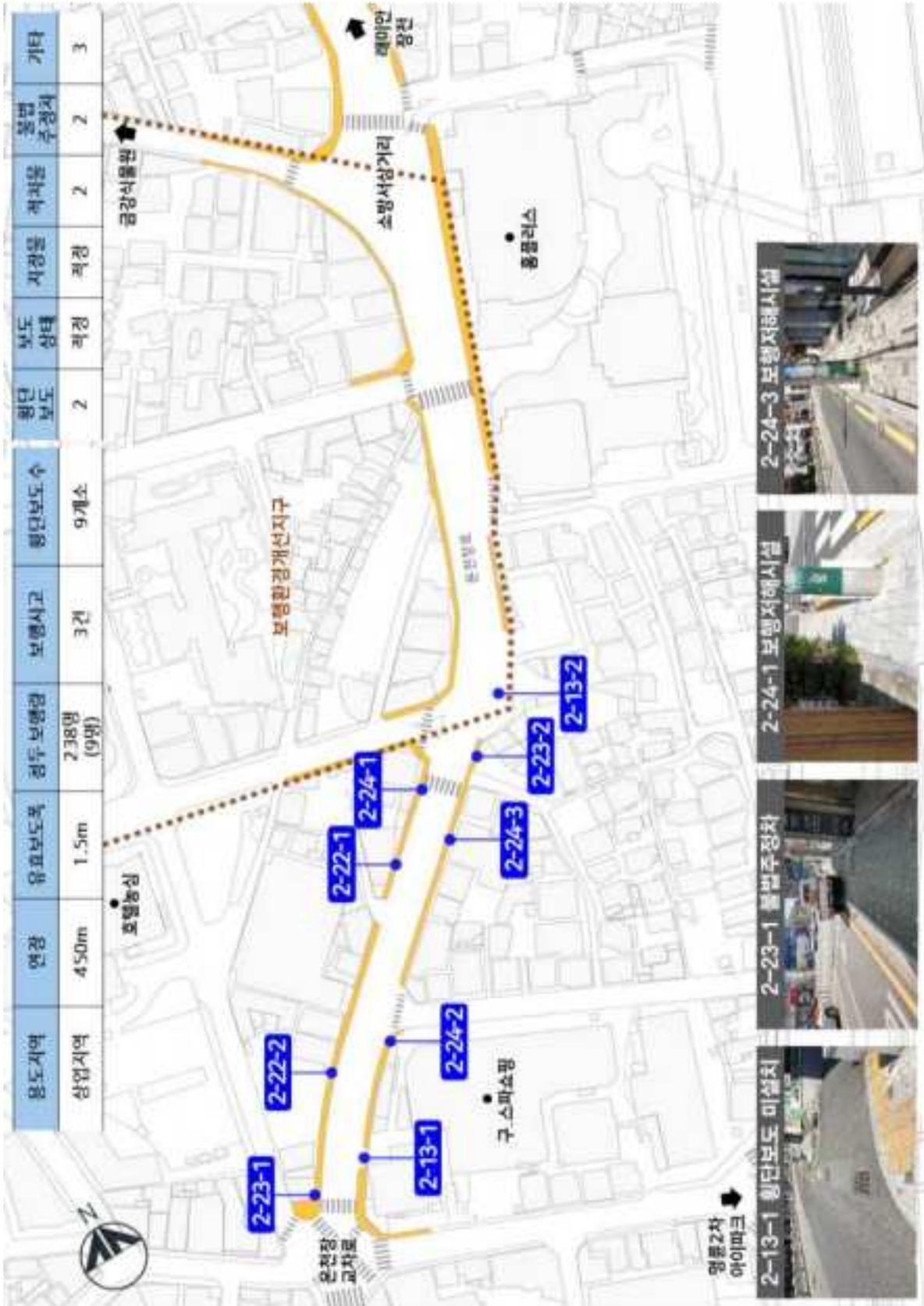
바. 동래구

1) 온천장로

- 동래구 온천동 홈플러스 주변으로 온천장교차로~소방서삼거리까지 450m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 20m, 유효보도폭은 1.5m이며, 보행사고는 3건 발생하였으며, 횡단보도는 9개소임
- 침두 15분간 보행량은 238명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-41] 온천장로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	450m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	20m	
	보행량	2-4	유효보도폭	1.5m
		2-5	침두 15분간 보행량	238명 / 휴대기기 사용자 9명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	3건 발생, 3명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	9개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 2개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	적정	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 2개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 2개소	
2-24	기타시설	개선필요 3개소		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



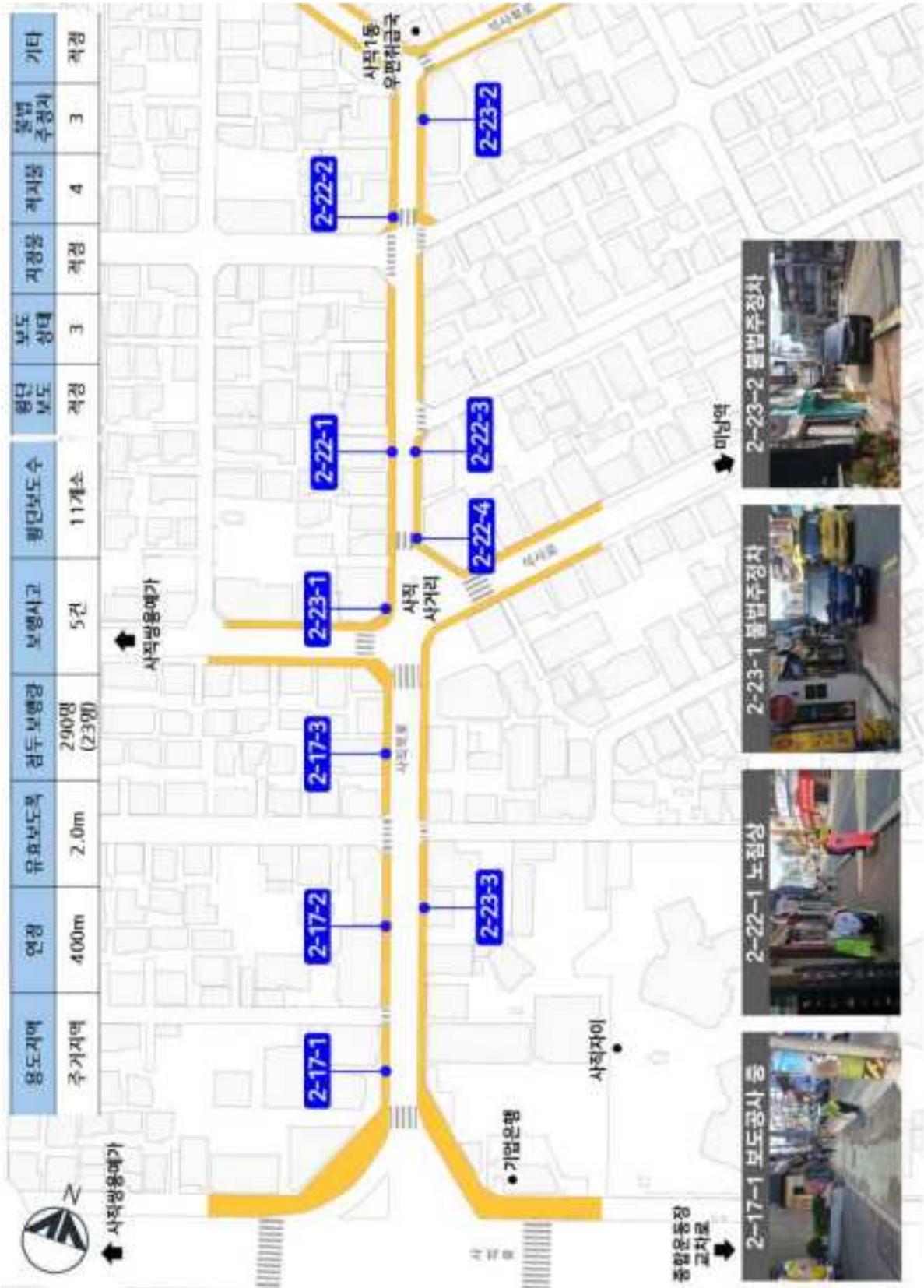
[그림 3-12] 온천장로 실태조사 현황도

2) 사직북로

- 사직동 사직운동장 주변지역으로, 사직운동장 앞~사직1동우편취급국 앞 400m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 15m, 유효보도폭은 2.0m이며, 보행사고는 5건 발생하였으며, 횡단보도는 11개소임
- 첨두 15분간 보행량은 290명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 보도상태, 적치물, 불법주정차의 개선이 필요하며, 보도 공사중에 있음

[표 3-42] 사직북로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	400m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	15m	
	보행량	2-4	유효보도폭	2.0m
		2-5	첨두 15분간 보행량	290명 / 휴대기기 사용자 23명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	5건 발생, 5명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	11개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	적정	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 3개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 4개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 3개소	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	야구장거리 조성계획 보도공사 중		



[그림 3-13] 사직북로 실태조사 현황도

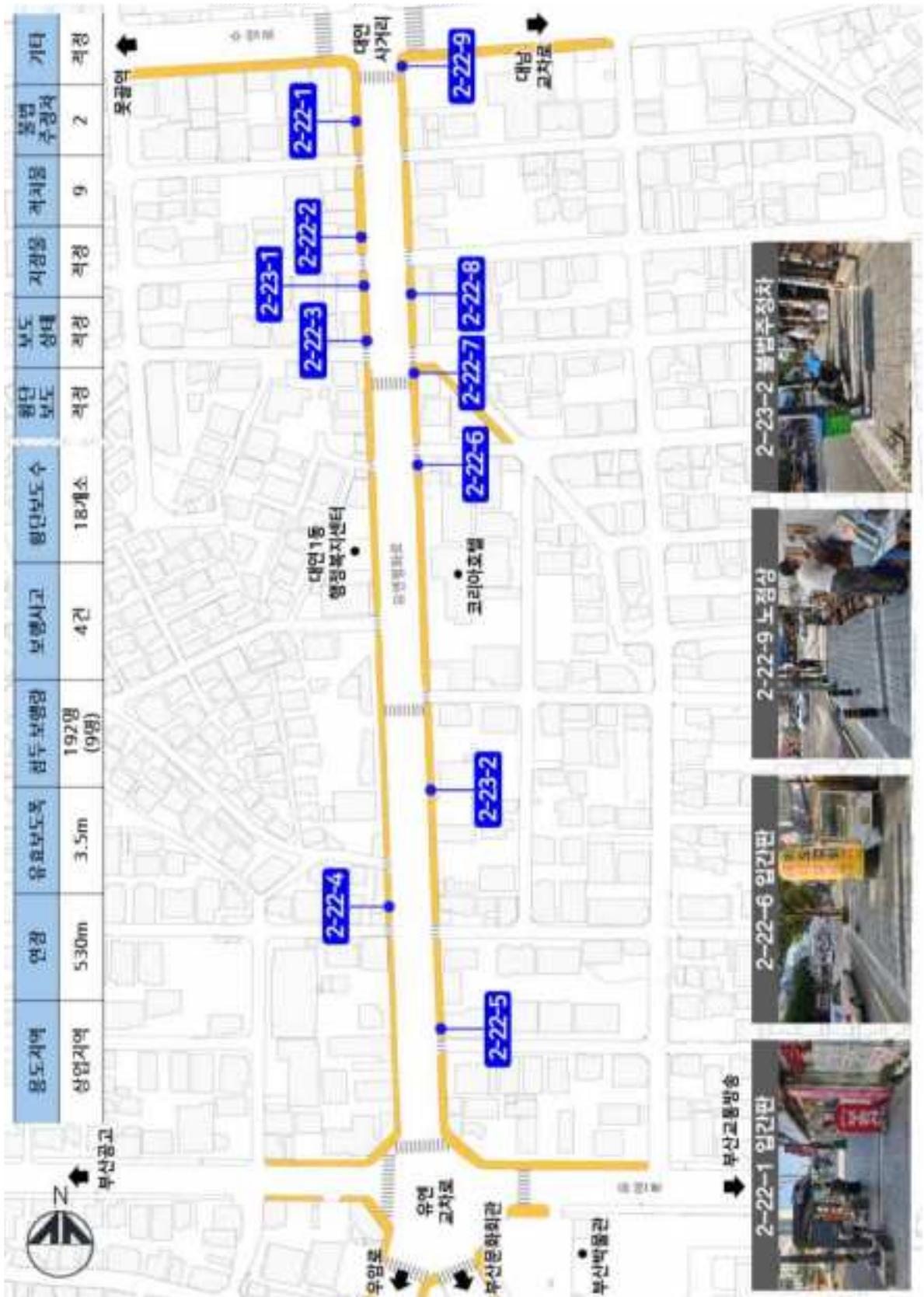
사. 남구

1) 유엔평화로

- 남구 대연동 도시철도 대연역 주변지역으로, 유엔교차로~대연사거리까지 상업시설 밀집 지역 530m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 25m, 유효보도폭은 3.5m이며, 보행사고는 4건 발생 하였으며, 횡단보도는 18개소임
- 침두 15분간 보행량은 192명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 9개 지역은 적치물 개선이 필요하고, 2개 지역은 불법주정차의 개선이 필요함

[표 3-43] 유엔평화로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	530m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	25m	
	보행량	2-4	유효보도폭	3.5m
		2-5	침두 15분간 보행량	192명 / 휴대기기 사용자 9명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	4건 발생, 4명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	18개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	적정	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	적정	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 9개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 2개소	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



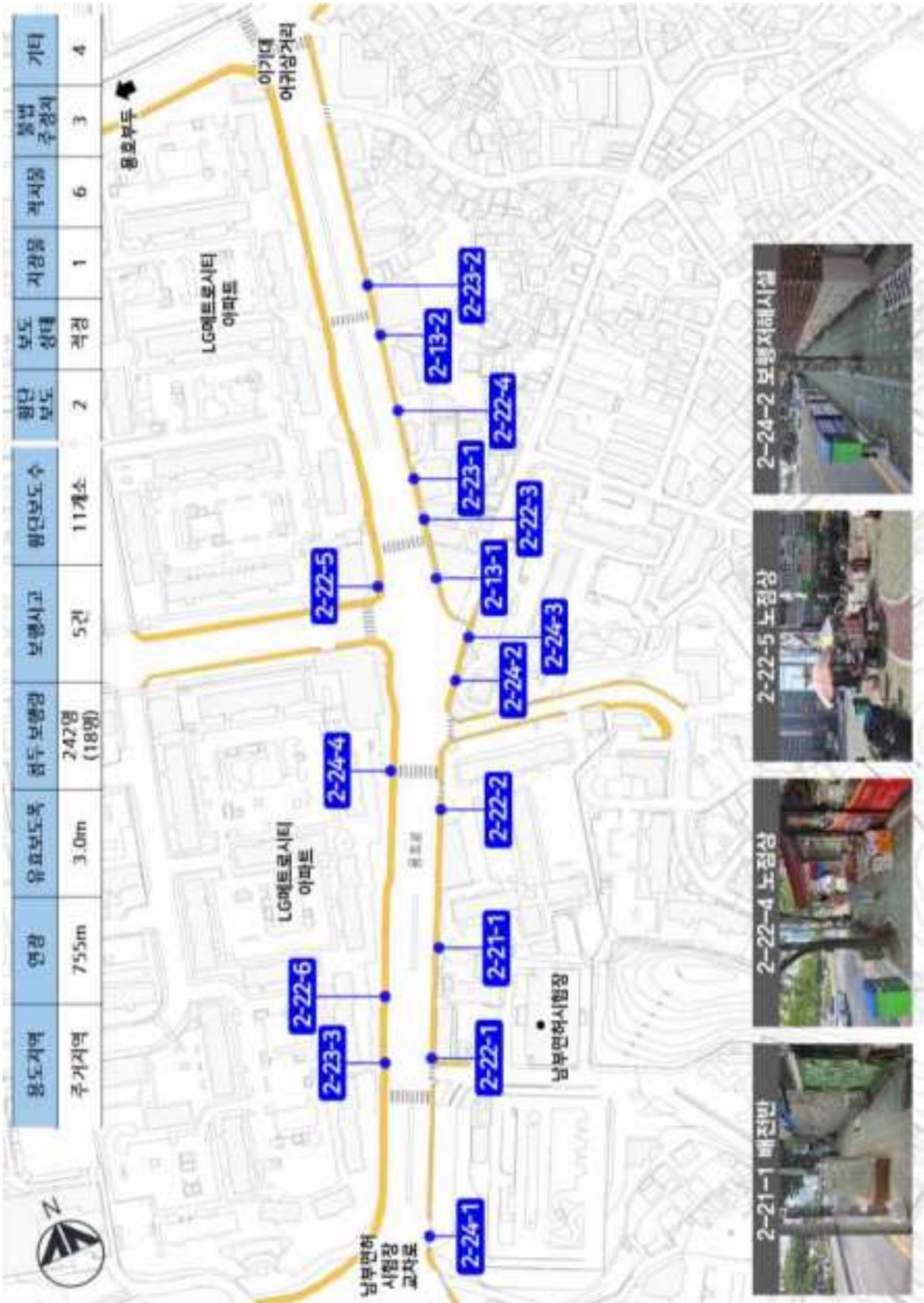
[그림 3-14] 유엔평화로 실태조사 현황도

2) 용호로

- 남구 용호동 LG메트로시티 주변지역으로 남부면허시험장 교차로~이기대 어귀삼거리까지 755m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 35m, 유효보도폭은 3.0m이며, 보행사고는 5건 발생하였으며, 횡단보도는 11개소임
- 침두 15분간 보행량은 242명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 지장물, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-44] 용호로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	755m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	35m	
	보행량	2-4	유효보도폭	3.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	242명 / 휴대기기 사용자 18명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	5건 발생, 6명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	11개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 2개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	적정	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 1개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 6개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 3개소	
2-24	기타시설	개선필요 4개소		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



[그림 3-15] 용호로 실태조사 현황도

아. 복구

1) 만덕대로

- 만덕대로는 복구의 대표적인 상업시설 밀집지역으로, 덕천교차로~숙등교차로까지 485m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 30m, 유효보도폭은 3.5m이며, 보행사고는 3건 발생하였으며, 횡단보도는 9개소임
- 침두 15분간 보행량은 471명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 보도상태, 지장물, 적치물, 불법주정차의 개선이 필요함

[표 3-45] 만덕대로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	485m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	30m	
	보행량	2-4	유효보도폭	3.5m
		2-5	침두 15분간 보행량	471명 / 휴대기기 사용자 22명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	3건 발생, 1명 사망, 2명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	9개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	적정	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 1개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 7개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 9개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 1개소	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



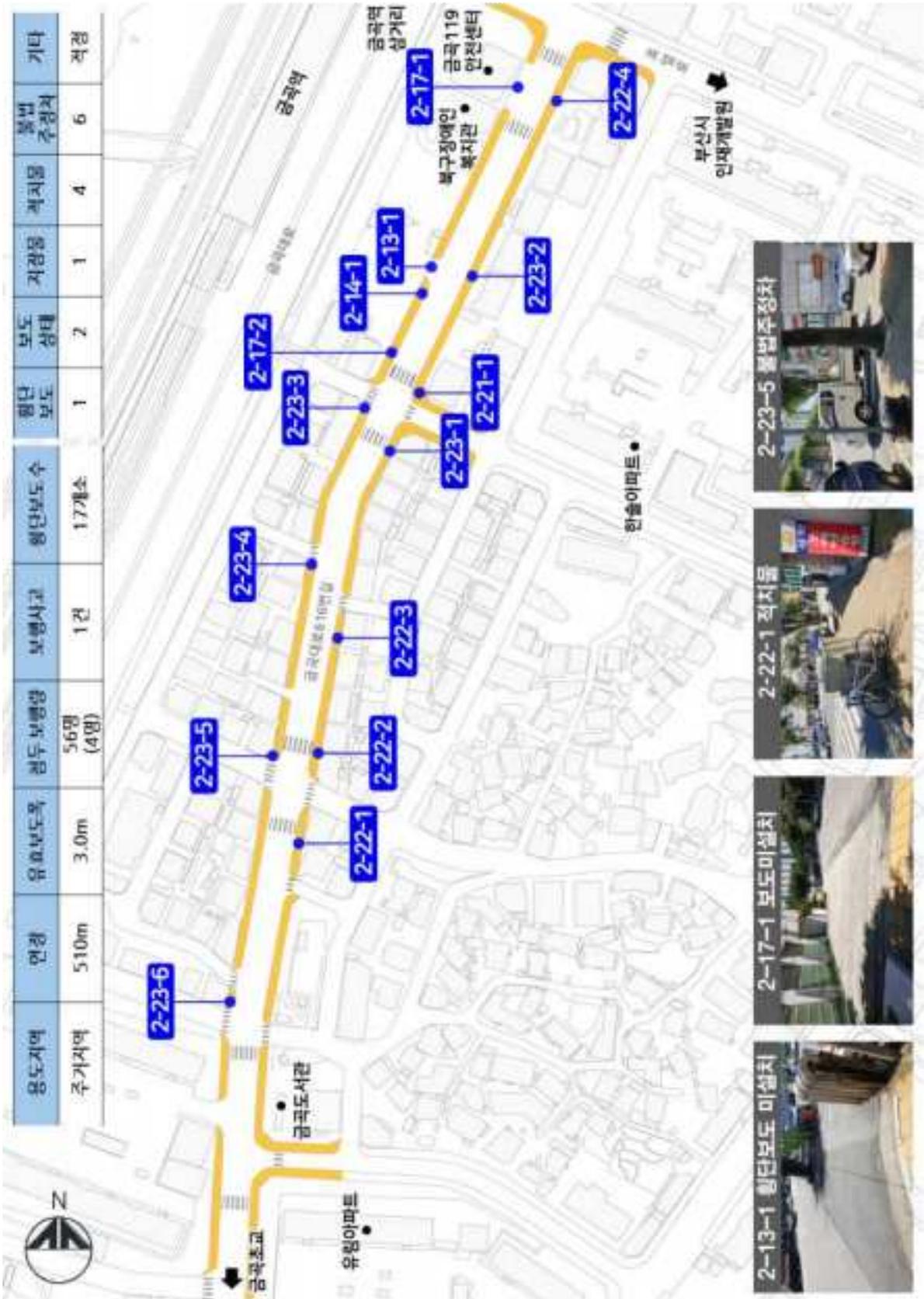
[그림 3-16] 만덕대로 실태조사 현황도

2) 금곡대로616번길

- 북구 금곡동에 위치하고 있으며, 금곡도서관 앞~금곡119안전센터 앞 510m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 20m, 유효보도폭은 3.0m이며, 보행사고는 1건 발생하였으며, 횡단보도는 17개소임
- 침두 15분간 보행량은 56명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 교통안전표지판, 지장물, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-46] 금곡대로616번길 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	510m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	20m	
	보행량	2-4	유효보도폭	3.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	56명 / 휴대기기 사용자 4명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	1건 발생, 1명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	17개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 1개소	
	2-14	교통안전표지	개선필요 1개소	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 2개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 1개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 4개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 6개소	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	보도 공사 중		



[그림 3-17] 금곡대로616번길 실태조사 현황도

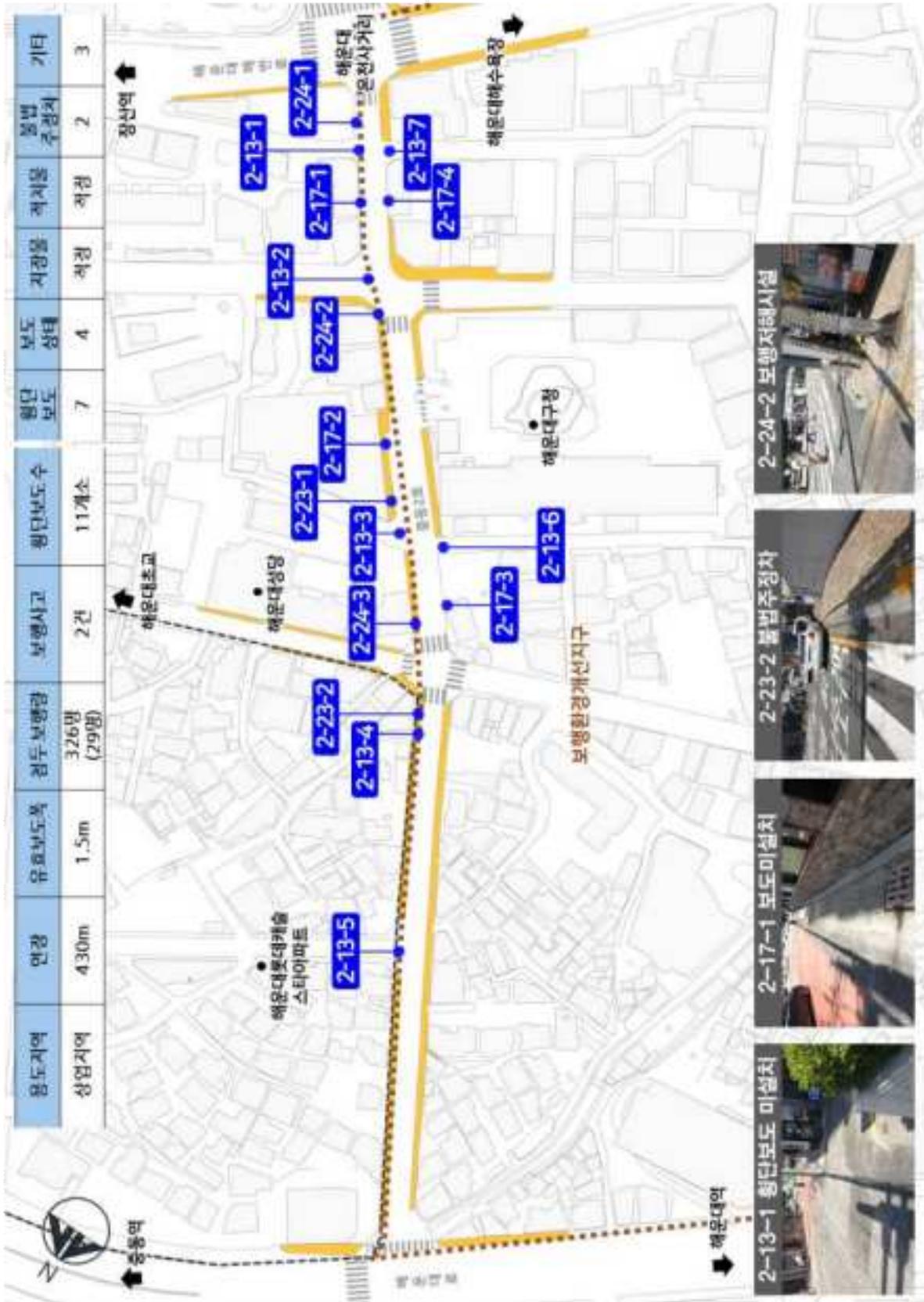
자. 해운대구

1) 중동2로

- 해운대구청 주변지역으로, 해운대로~해운대온천사거리 직전 430m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 12m, 유효보도폭은 1.5m이며, 보행사고는 2건 발생하였으며, 횡단보도는 11개소임
- 침두 15분간 보행량은 326명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 보도상태, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요하며, 보행환경개선지구로 지정되어 있음

[표 3-47] 중동2로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	430m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	12m	
	보행량	2-4	유효보도폭	1.5m
		2-5	침두 15분간 보행량	326명 / 휴대기기 사용자 29명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	2건 발생, 2명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	11개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 7개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 4개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 1개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 2개소	
2-24	기타시설		개선필요 3개소	
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항		보행환경개선지구	



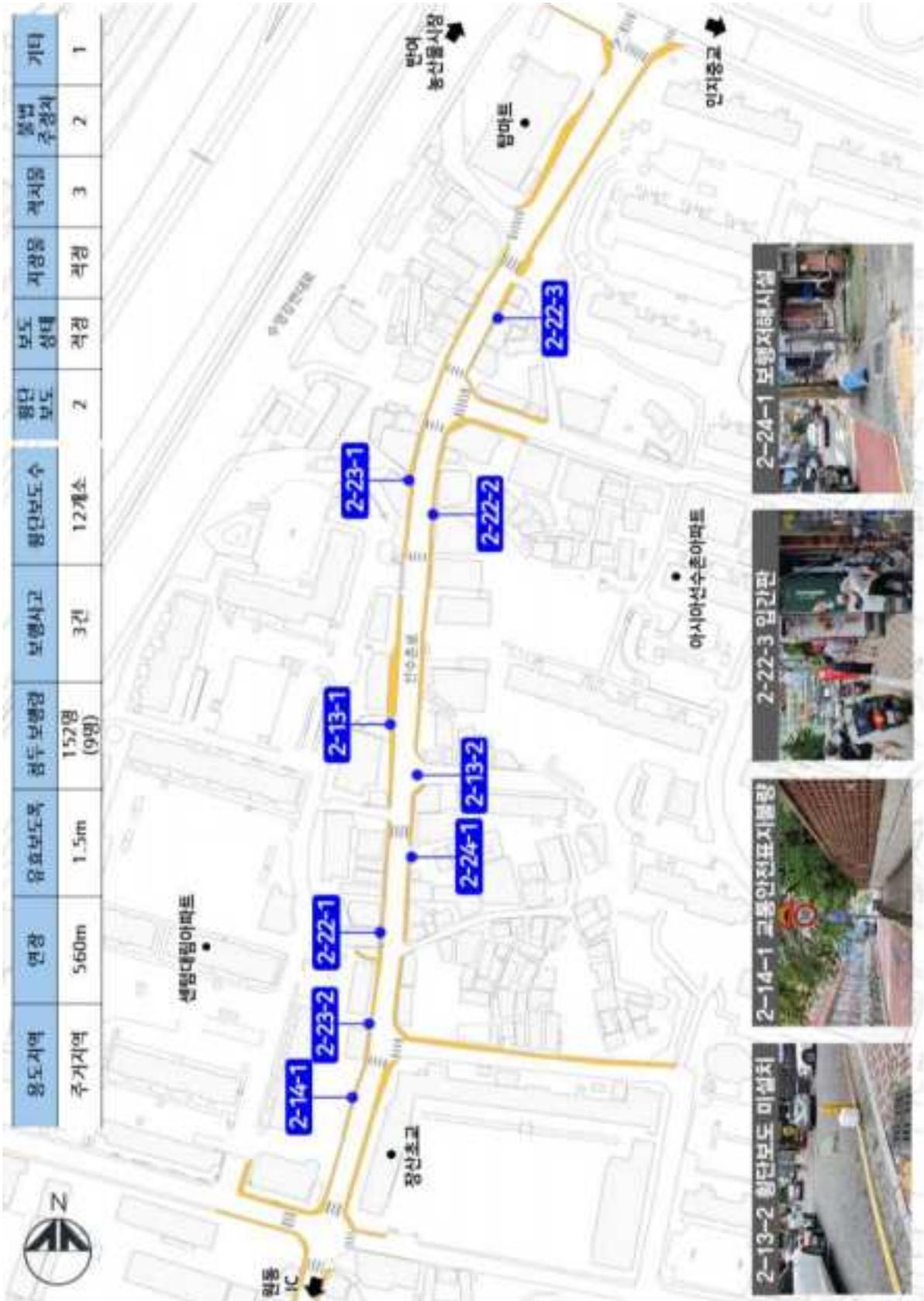
[그림 3-18] 중동2로 실태조사 현황도

2) 선수촌로

- 해운대구 반여동에 위치한 지역으로, 장산초교 앞~탑마트 앞까지 560m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 12m, 유효보도폭은 1.5m이며, 보행사고는 3건 발생하였으며, 횡단보도는 12개소임
- 침두 15분간 보행량은 152명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 교통안전표지판, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-48] 선수촌로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	560m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	12m	
	보행량	2-4	유효보도폭	1.5m
		2-5	침두 15분간 보행량	152명 / 휴대기기 사용자 9명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	3건 발생, 4명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	12개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 2개소	
	2-14	교통안전표지	개선필요 1개소	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	적정	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 3개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 2개소	
2-24	기타시설		개선필요 1개소	
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항		-	



[그림 3-19] 선수촌로 실태조사 현황도

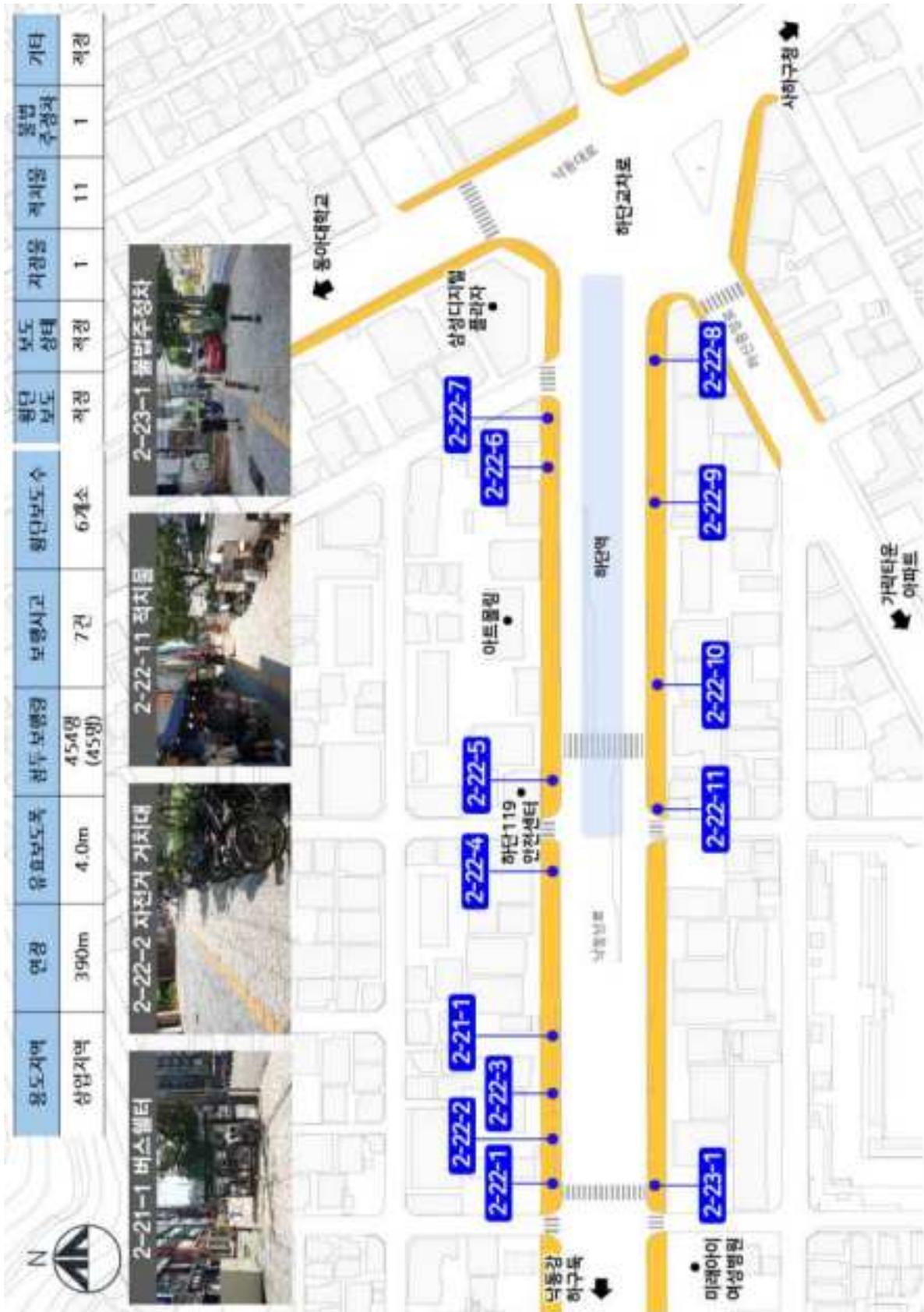
차. 사하구

1) 낙동남로

- 사하구를 대표하는 상업시설 밀집지역인 하단교차로 지역으로, 도시철도 하단역 부근 390m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 50m, 유효보도폭은 4.0m이며, 보행사고는 7건 발생하였으며, 횡단보도는 6개소임
- 침두 15분간 보행량은 454명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 보도상태, 지장물, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-49] 낙동남로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	390m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	50m	
	보행량	2-4	유효보도폭	4.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	454명 / 휴대기기 사용자 45명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	7건 발생, 7명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	6개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	적정	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 4개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 1개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 11개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 1개소	
	2-24	기타시설	적정	
	2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-	



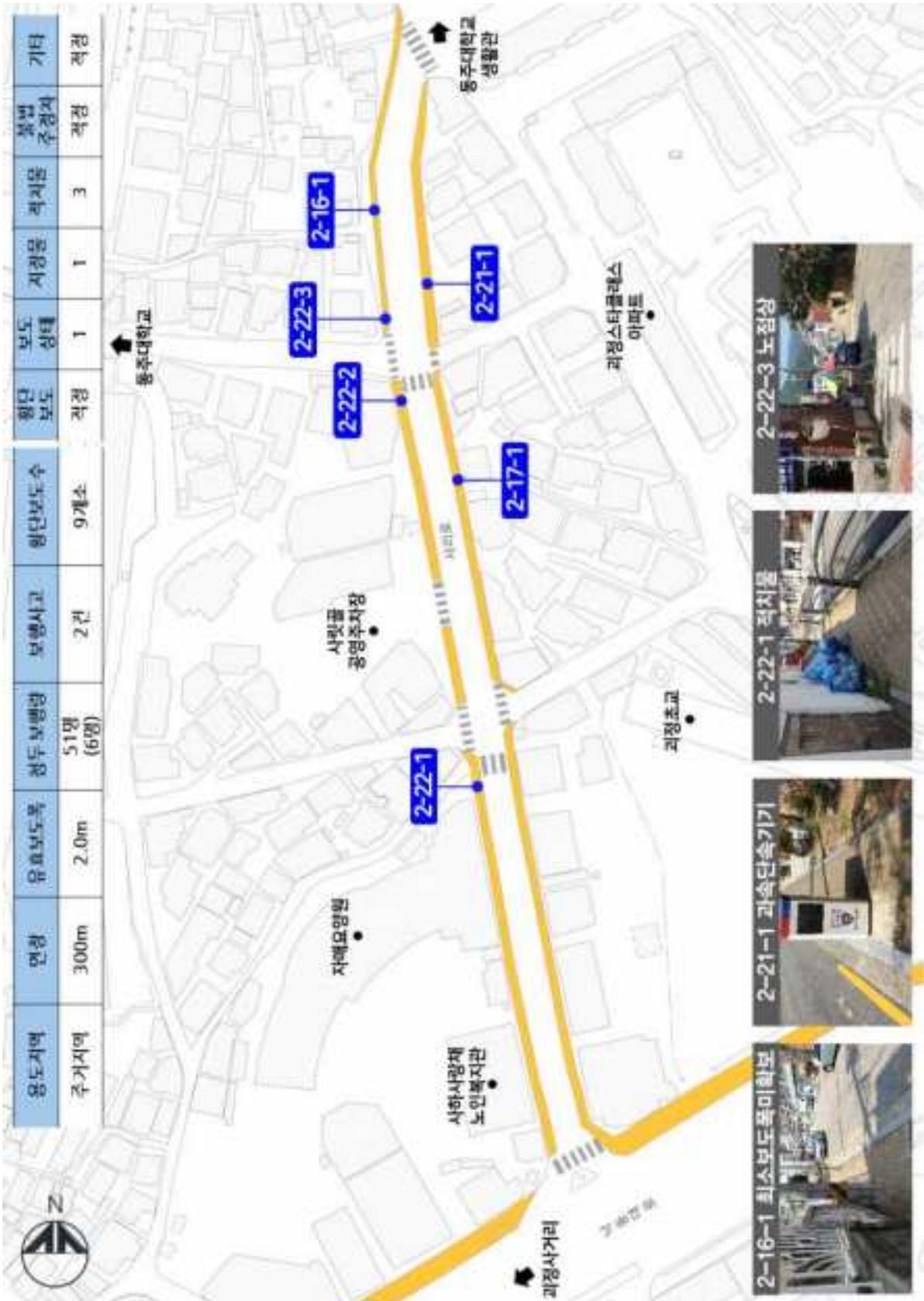
[그림 3-20] 낙동남로 실태조사 현황도

2) 사리로

- 사하구 괴정동 동주대학교 주변지역으로, 낙동대로~동주대학교 입구 인근까지 300m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 12m, 유효보도폭은 2.0m이며, 보행사고는 2건 발생하였으며, 횡단보도는 9개소임
- 첨두 15분간 보행량은 51명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 유효보도폭원, 보도상태, 지장물, 적치물의 개선이 필요함

[표 3-50] 사리로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	300m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	12m	
	보행량	2-4	유효보도폭	2.0m
		2-5	첨두 15분간 보행량	51명 / 휴대기기 사용자 6명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	2건 발생, 2명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	9개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	적정	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	개선필요 1개소	
	2-17	보도상태	개선필요 1개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 1개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 3개소	
	2-23	불법 주정차	없음	
2-24	기타시설		적정	
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항		-	



[그림 3-21] 사리로 실태조사 현황도

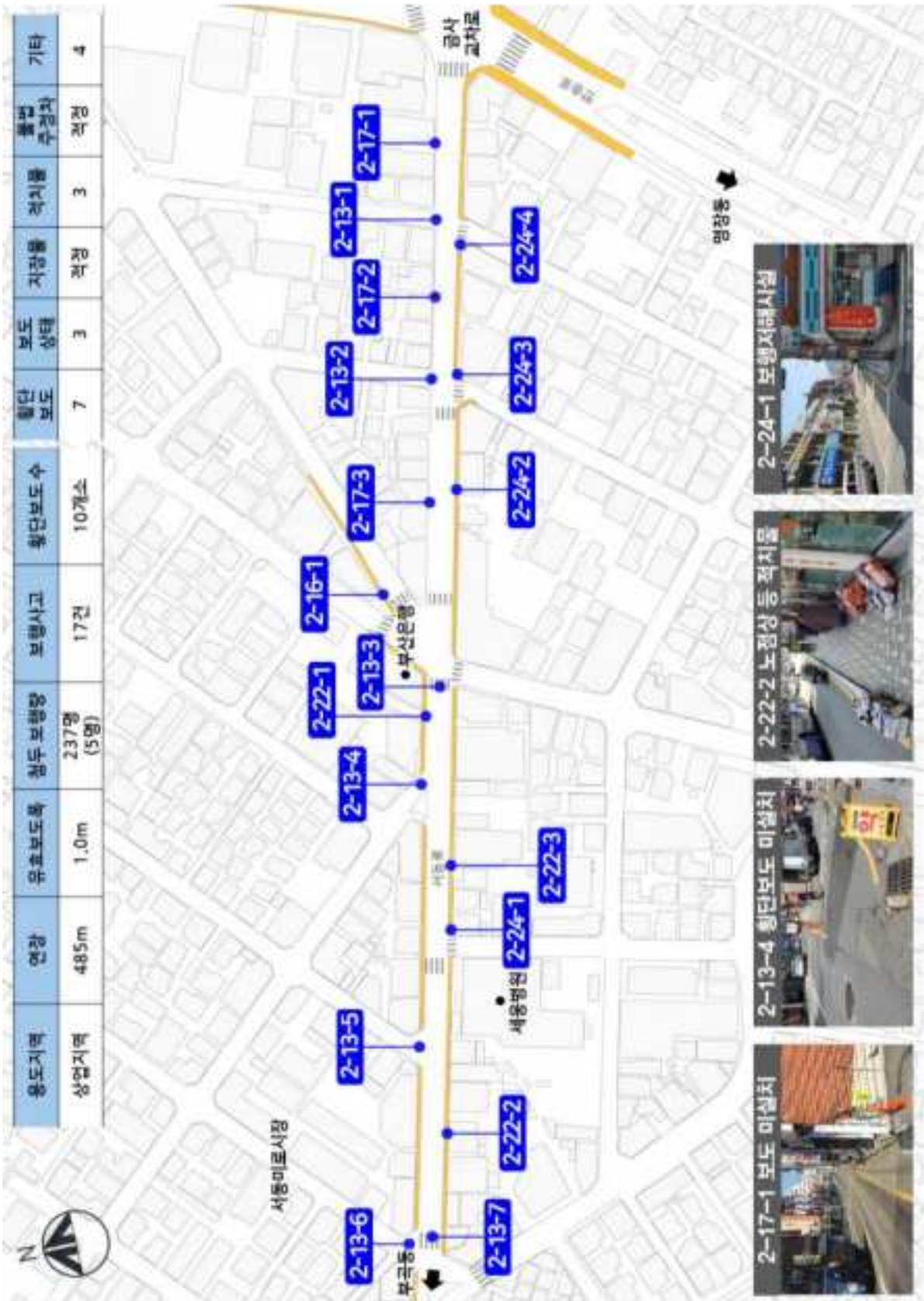
카. 금정구

1) 서동로

- 금정구 서동에 위치하고 있으며, 서동미로시장 앞~금사교차로까지 485m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 12m의 일방통행지역으로 유효보도폭은 1.0m이며, 보행사고는 17건 발생하였으며, 횡단보도는 10개소임
- 첨두 15분간 보행량은 237명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 유효보도폭원, 보도상태, 적치물, 전봇대 등의 개선이 필요함

[표 3-51] 서동로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	485m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	12m	
	보행량	2-4	유효보도폭	1.0m
		2-5	첨두 15분간 보행량	237명 / 휴대기기 사용자 5명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	17건 발생, 1명 사망, 17명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	10개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 7개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	개선필요 1개소	
	2-17	보도상태	개선필요 3개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 3개소	
	2-23	불법 주정차	없음	
2-24	기타시설	개선필요 4개소		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



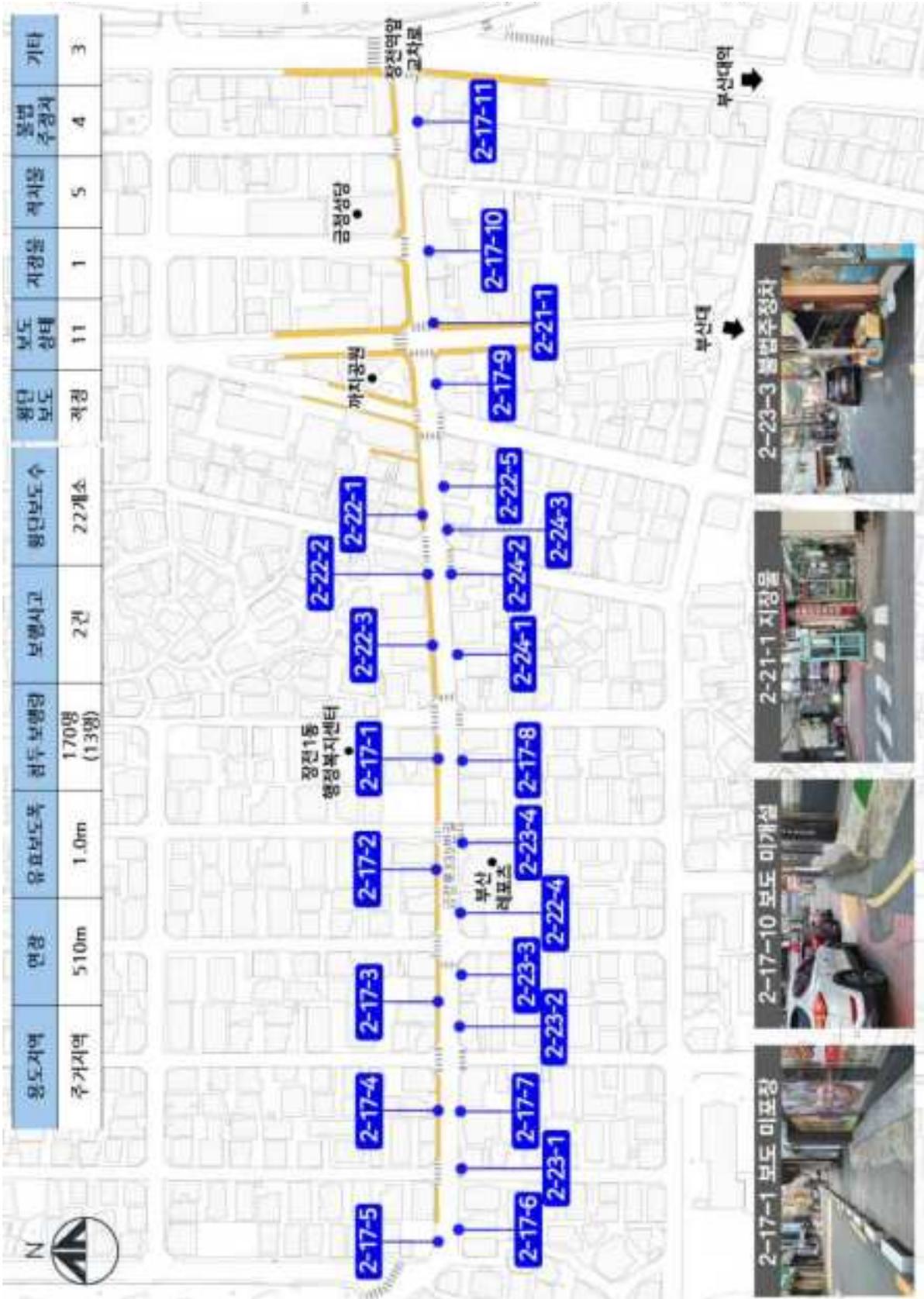
[그림 3-22] 서동로 실태조사 현황도

2) 금강로335번길

- 금정구 장전동 부산대학교 후문이 위치하고 있는 지역으로, 부산대학교 후문~도시철도 장전역까지 510m 구간을 조사함
- 보차분리된 이면도로이며, 전체 도로폭은 10m, 유효보도폭은 1.0m이며, 보행사고는 2건 발생하였으며, 횡단보도는 22개소임
- 침두 15분간 보행량은 170명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 보도상태, 지장물, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-52] 금강로335번길 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	510m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	10m	
	보행량	2-4	유효보도폭	1.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	170명 / 휴대기기 사용자 13명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	2건 발생, 2명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	22개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	적정	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 11개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(쉘터, 지하철 환기구) 등	개선필요 1개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 5개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 4개소	
2-24	기타시설	개선필요 3개소		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



[그림 3-23] 금강로335번길 실태조사 현황도

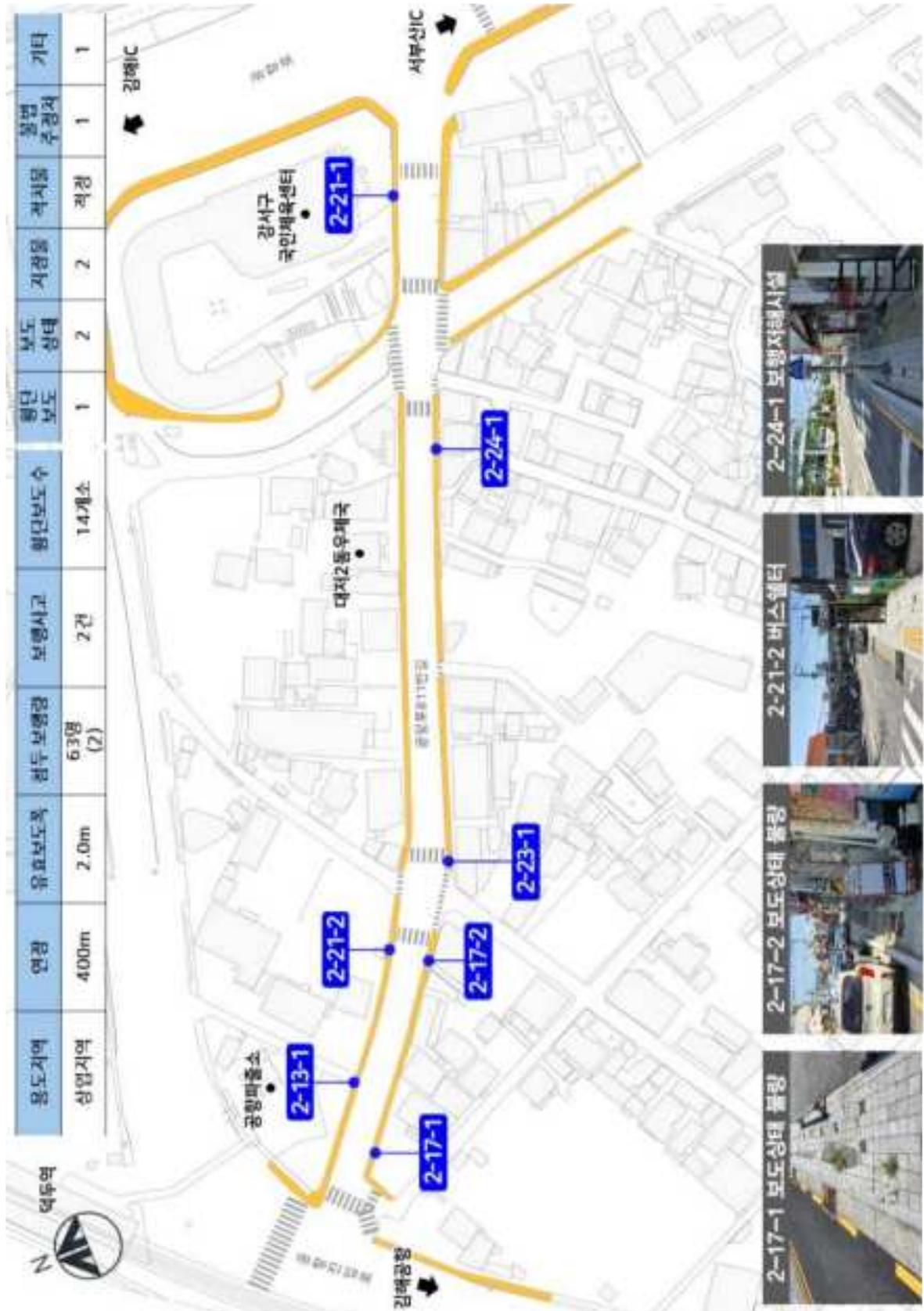
타. 강서구

1) 공항로811번길

- 강서구 대저2동 강서국민체육센터 주변지역으로, 공항진입로~강서구 국민체육센터 앞 400m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 15m, 유효보도폭은 2.0m이며, 보행사고는 2건 발생 하였으며, 횡단보도는 14개소임
- 침두 15분간 보행량은 63명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 보도상태, 지장물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-53] 공항로811번길 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	400m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	15m	
	보행량	2-4	유효보도폭	2.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	63명 / 휴대기기 사용자 2명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	2건 발생, 2명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	14개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 1개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 2개소	
	2-18	턱нат춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 2개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	없음	
	2-23	불법 주정차	개선필요 1개소	
2-24	기타시설		개선필요 1개소	
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항		-	



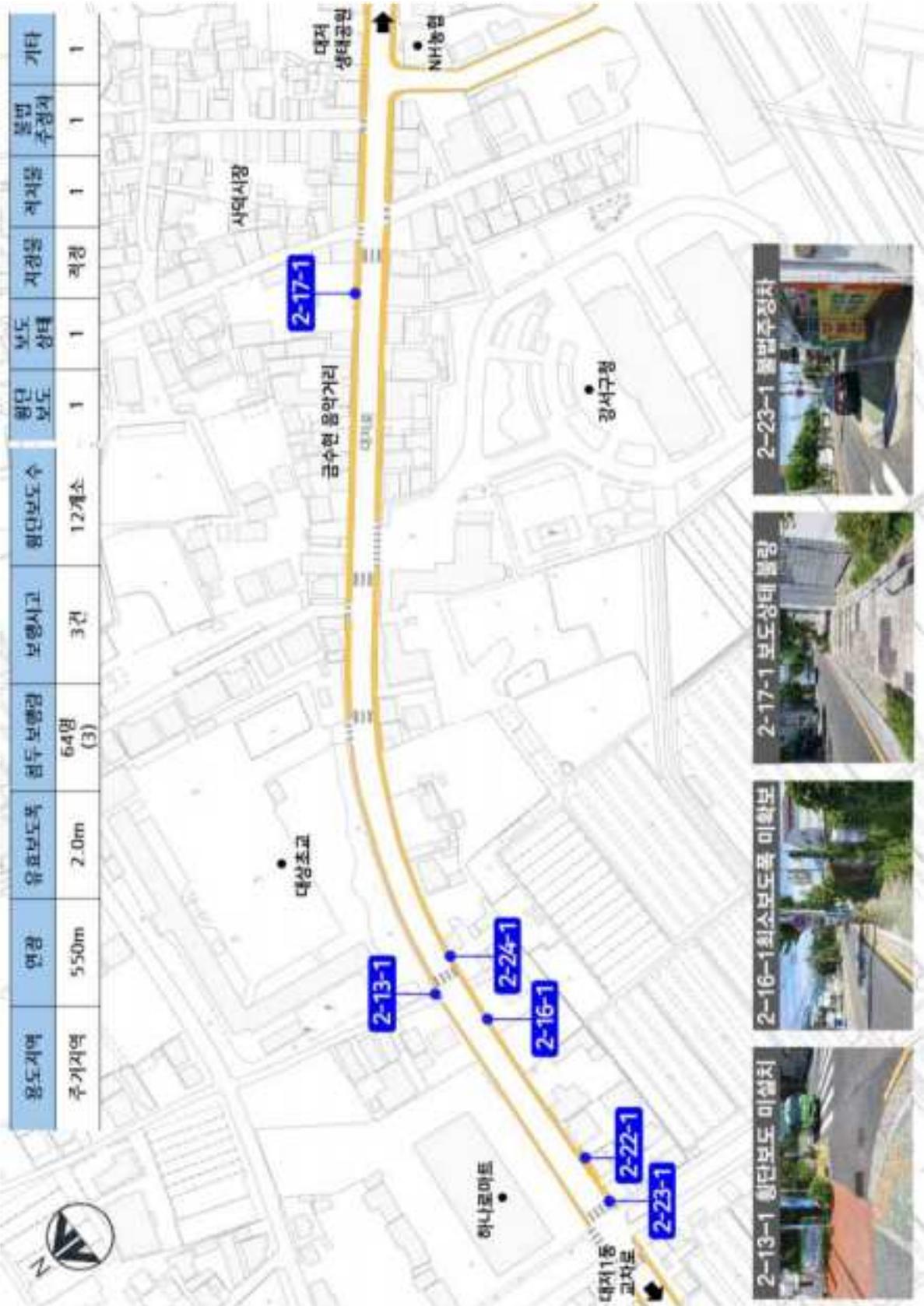
[그림 3-24] 공항로811번길 실태조사 현황도

2) 대저로

- 강서구 대저1동 강서구청 주변지역으로, 하나로마트 앞~농협까지 550m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 15m, 유효보도폭은 2.0m이며, 보행사고는 3건 발생하였으며, 횡단보도는 12개소임
- 침두 15분간 보행량은 64명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 유효보도폭원, 보도상태, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-54] 대저로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	550m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	15m	
	보행량	2-4	유효보도폭	2.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	64명 / 휴대기기 사용자 3명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	3건 발생, 3명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	12개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 1개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	개선필요 1개소	
	2-17	보도상태	개선필요 1개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 1개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 1개소	
2-24	기타시설	개선필요 1개소		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	금수현 음악거리 사업 완료		



[그림 3-25] 대저로 실태조사 현황도

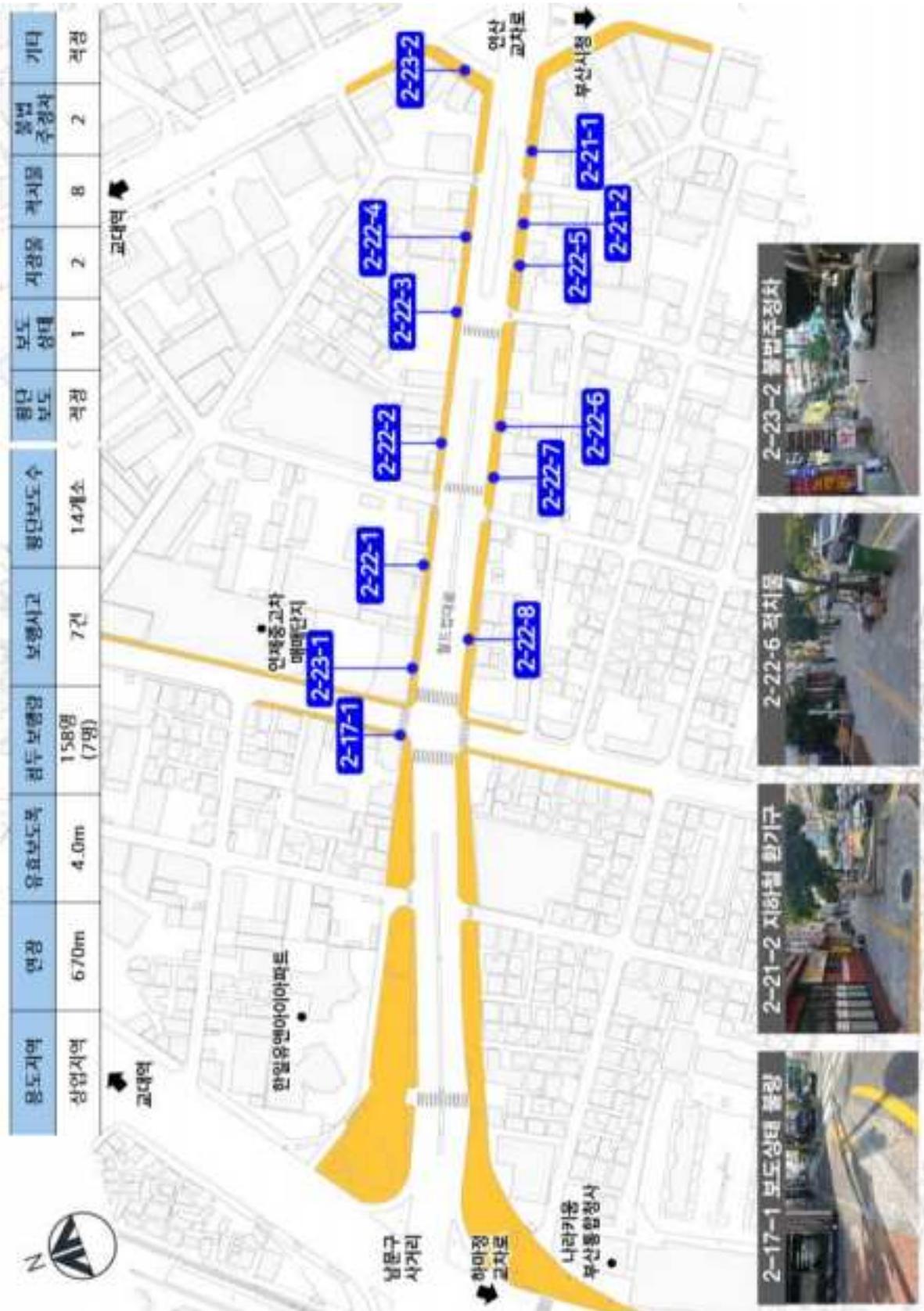
파. 연제구

1) 월드컵대로

- 연제구 거제동에 위치하고 있으며, 남문구사거리~연산교차로까지 670m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 35m, 유효보도폭은 4.0m이며, 보행사고는 7건 발생하였으며, 횡단보도는 14개소임
- 첨두 15분간 보행량은 158명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 보도상태, 지장물, 적치물, 불법주정차의 개선이 필요함

[표 3-55] 월드컵대로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	670m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	35m	
	보행량	2-4	유효보도폭	4.0m
		2-5	첨두 15분간 보행량	158명 / 휴대기기 사용자 7명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	7건 발생, 8명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	14개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	적정	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 1개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 2개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 8개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 2개소	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



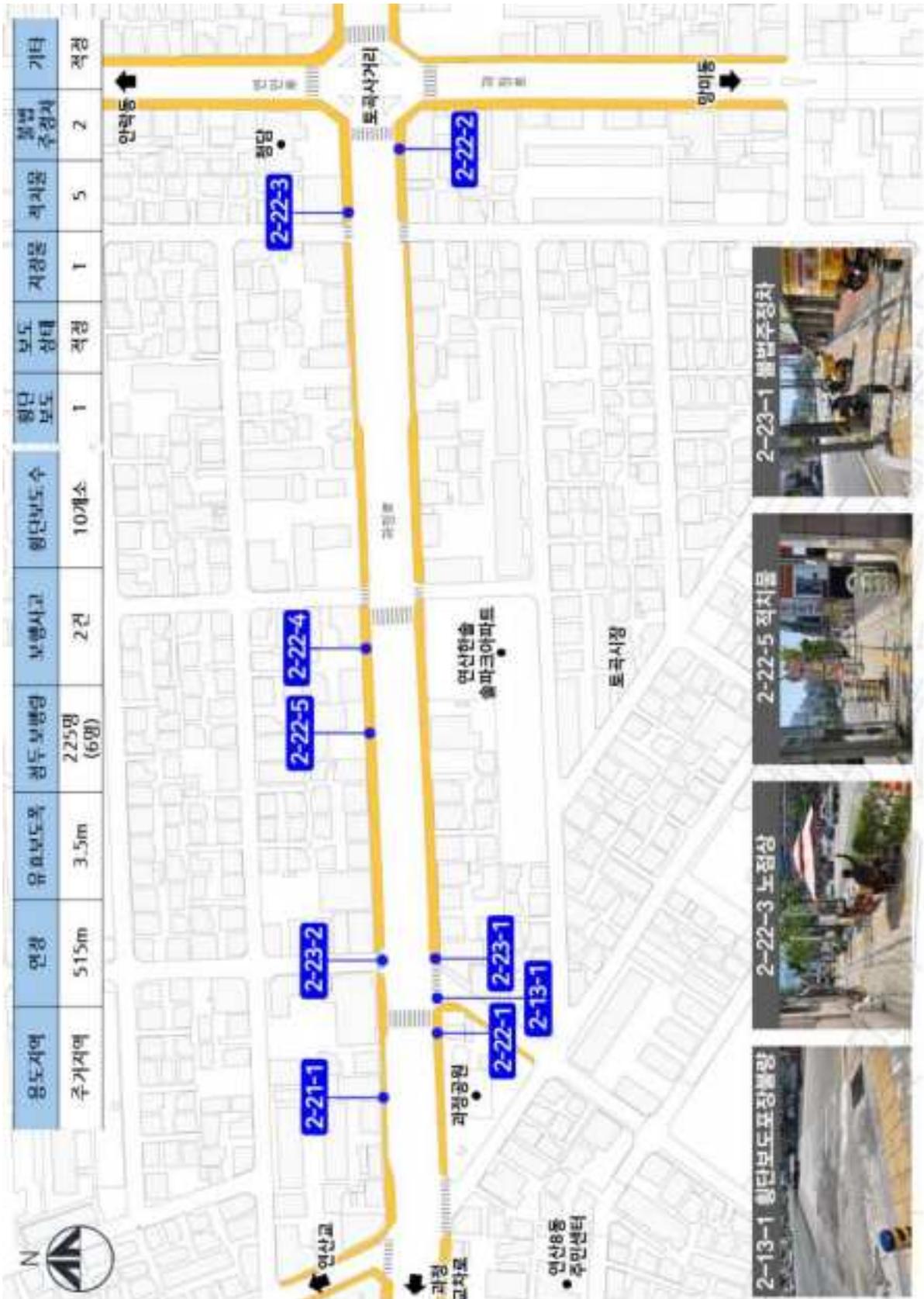
[그림 3-26] 월드컵대로 실태조사 현황도

2) 과정로

- 연제구 연산동에 위치하고 있으며, 과정공원 앞~토곡사거리까지 515m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 30m, 유효보도폭은 3.5m이며, 보행사고는 2건 발생하였으며, 횡단보도는 10개소임
- 침두 15분간 보행량은 225명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 지장물, 적치물, 불법주정차의 개선이 필요함

[표 3-56] 과정로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	515m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	30m	
	보행량	2-4	유효보도폭	3.5m
		2-5	침두 15분간 보행량	225명 / 휴대기기 사용자 6명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	2건 발생, 2명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	10개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 1개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	적정	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 1개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 5개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 2개소	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



[그림 3-27] 과정로 실태조사 현황도

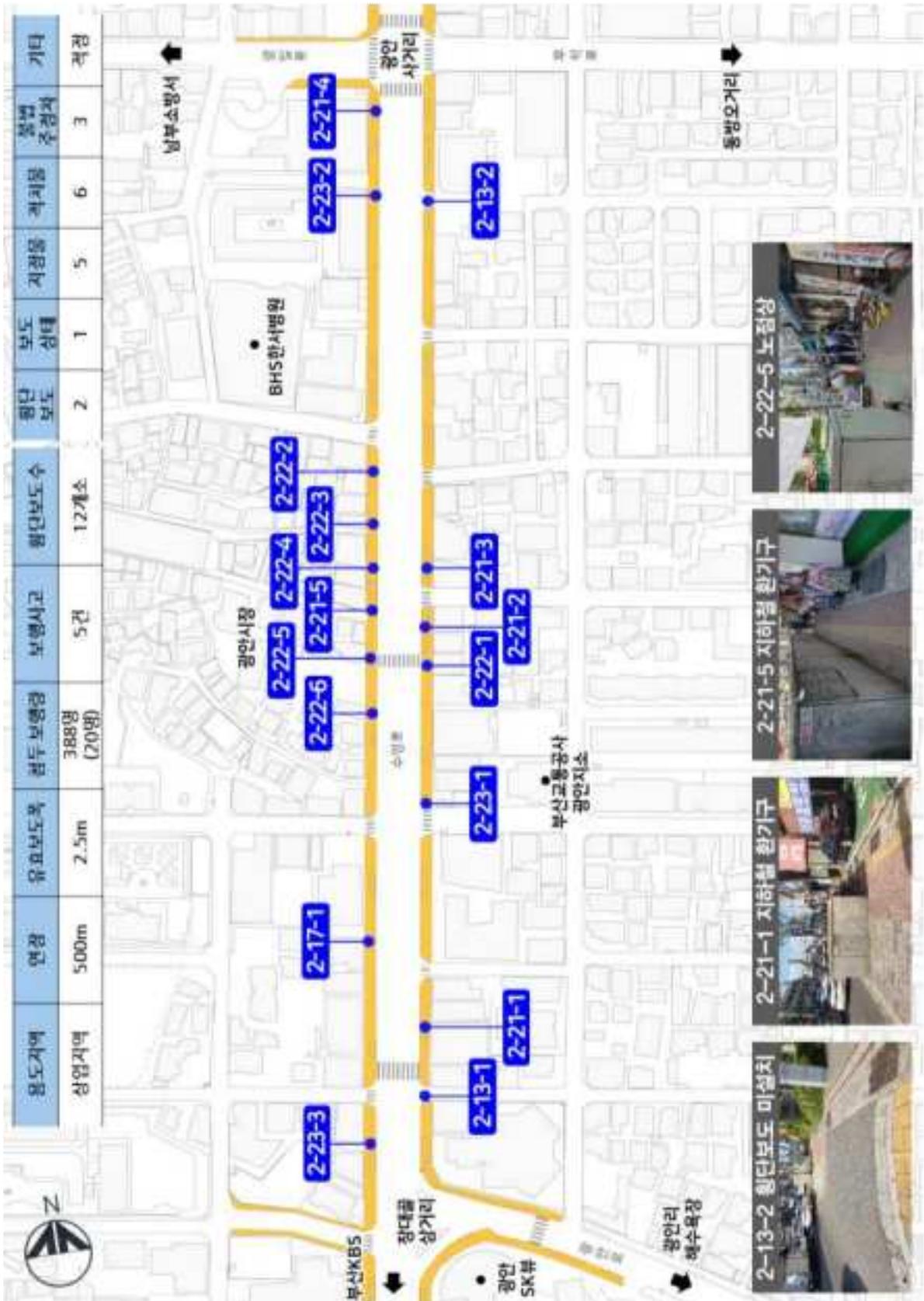
하. 수영구

1) 수영로

- 수영구 광안동에 위치하고 있으며, 장대골삼거리~광안사거리까지 500m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 30m, 유효보도폭은 2.5m이며, 보행사고는 5건 발생하였으며, 횡단보도는 12개소임
- 첨두 15분간 보행량은 388명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 보도상태, 지장물, 적치물, 불법주정차 등의 개선이 필요함

[표 3-57] 수영로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	500m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	30m	
	보행량	2-4	유효보도폭	2.5m
		2-5	첨두 15분간 보행량	388명 / 휴대기기 사용자 20명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	5건 발생, 5명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	12개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 2개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 1개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 5개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 6개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 3개소	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



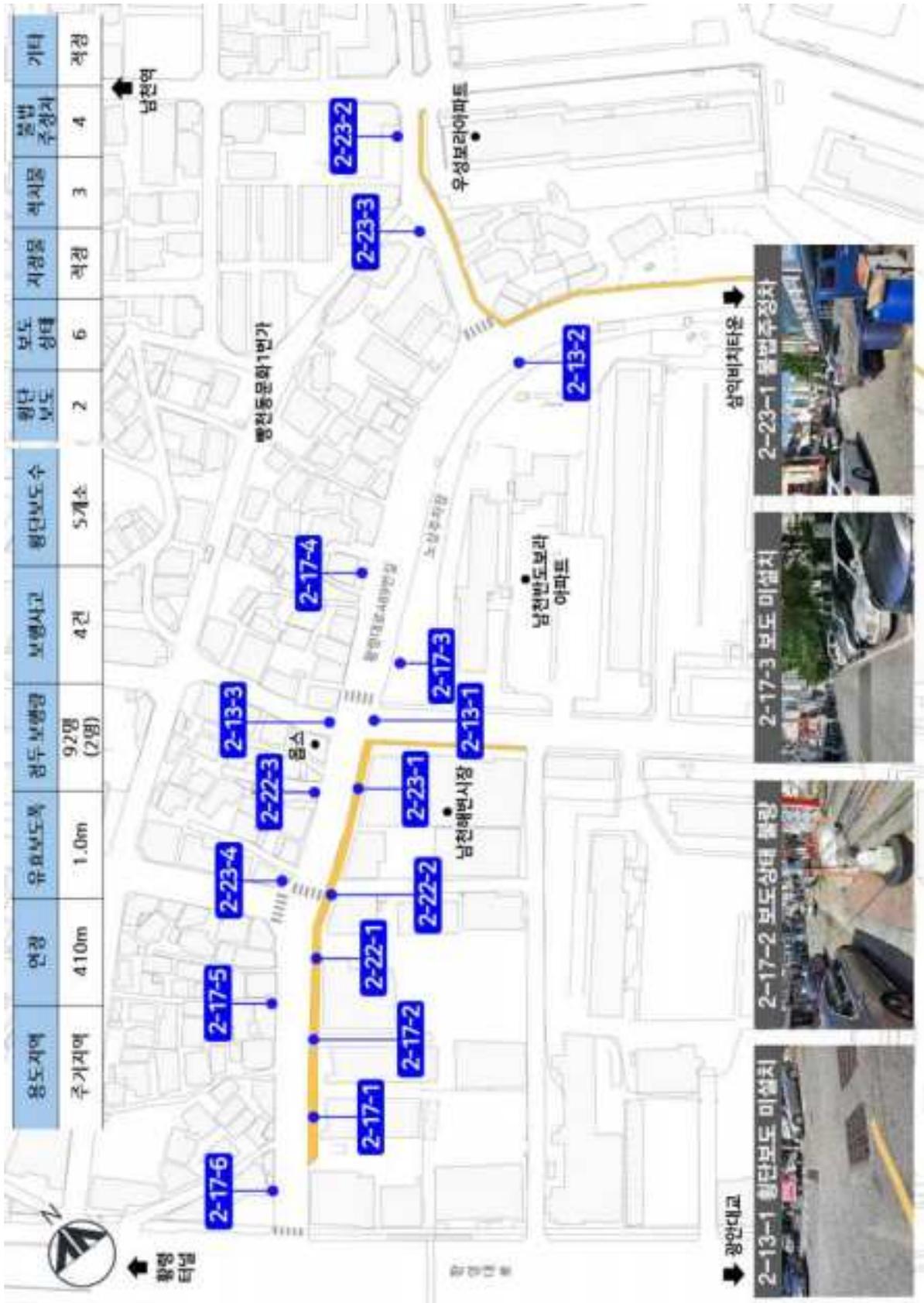
[그림 3-28] 수영로 실태조사 현황도

2) 황령대로489번길

- 황령대로489번길은 뽕천동으로 불리는 지역으로, 황령대로~우성보라아파트 앞까지 410m 구간을 조사함
- 보차 미분리된 이면도로이며, 전체 도로폭은 15m, 유효보도폭은 1.0m, 보행사고는 4건 발생하였으며, 횡단보도는 5개소임
- 침두 15분간 보행량은 92명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 보도상태, 적치물, 불법주정차의 개선이 필요함

[표 3-58] 황령대로489번길 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	410m	
	2-2	보차분리 현황	아니요	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	15m	
	보행량	2-4	유효보도폭	1.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	92명 / 휴대기기 사용자 2명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	4건 발생, 4명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	5개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 2개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 6개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 3개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 4개소	
2-24	기타시설		적정	
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항		-	



[그림 3-29] 황령대로489번길 실태조사 현황도

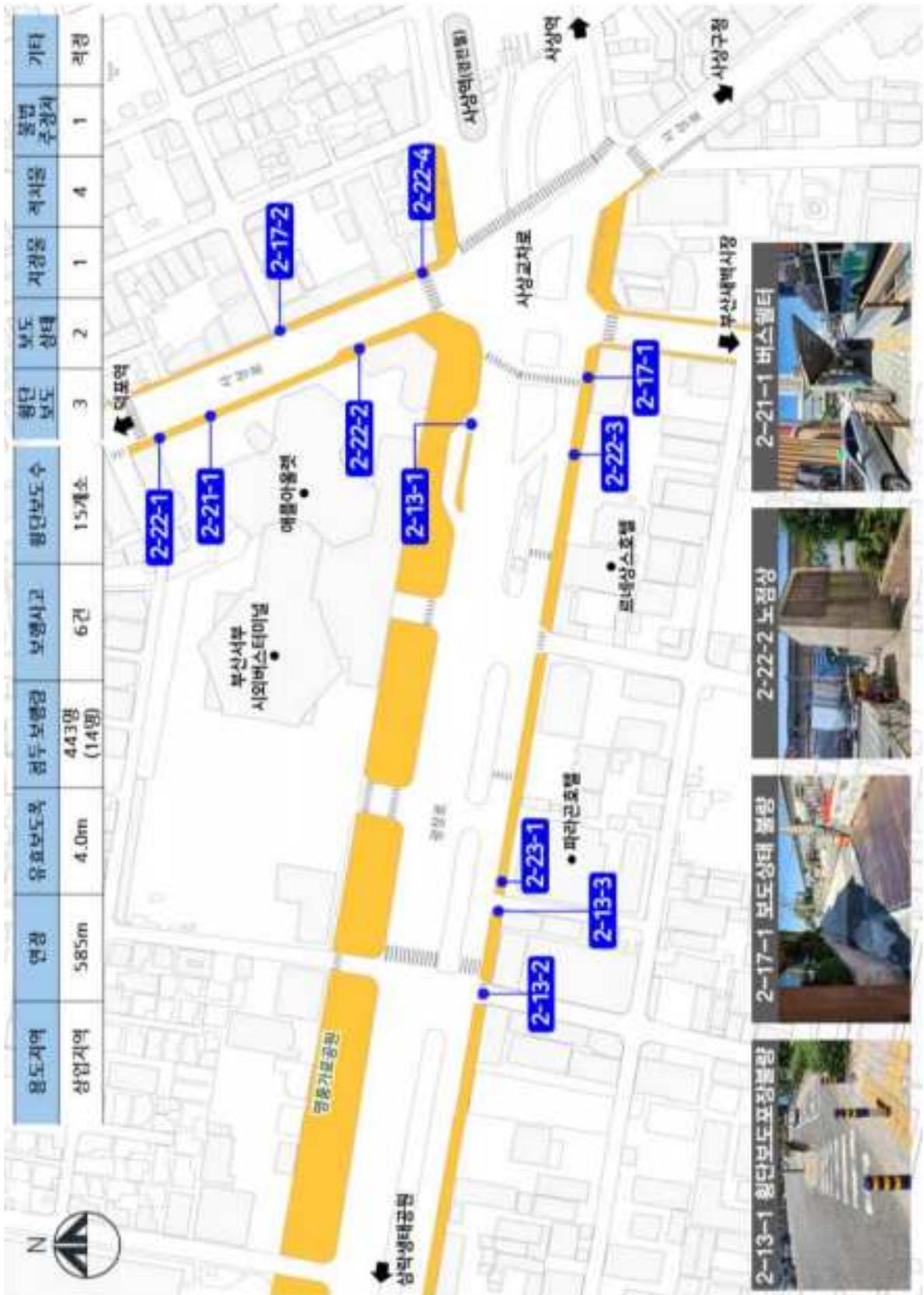
거. 사상구

1) 광장로, 사상로

- 사상구 괘법동 사상시외버스터미널이 위치한 지역으로, 파라곤호텔 앞~애플아울렛 앞 까지 585m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 80m, 유효보도폭은 4.0m이며, 보행사고는 6건 발생 하였으며, 횡단보도는 15개소임
- 침두 15분간 보행량은 443명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 보도상태, 지장물, 적치물, 불법주정차의 개선이 필요함

[표 3-59] 광장로, 사상로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	585m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	80m	
	보행량	2-4	유효보도폭	4.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	443명 / 휴대기기 사용자 14명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	6건 발생, 9명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	15개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 3개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 2개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 1개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 4개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 1개소	
2-24	기타시설		적정	
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항		부산마산경전선 공사중	



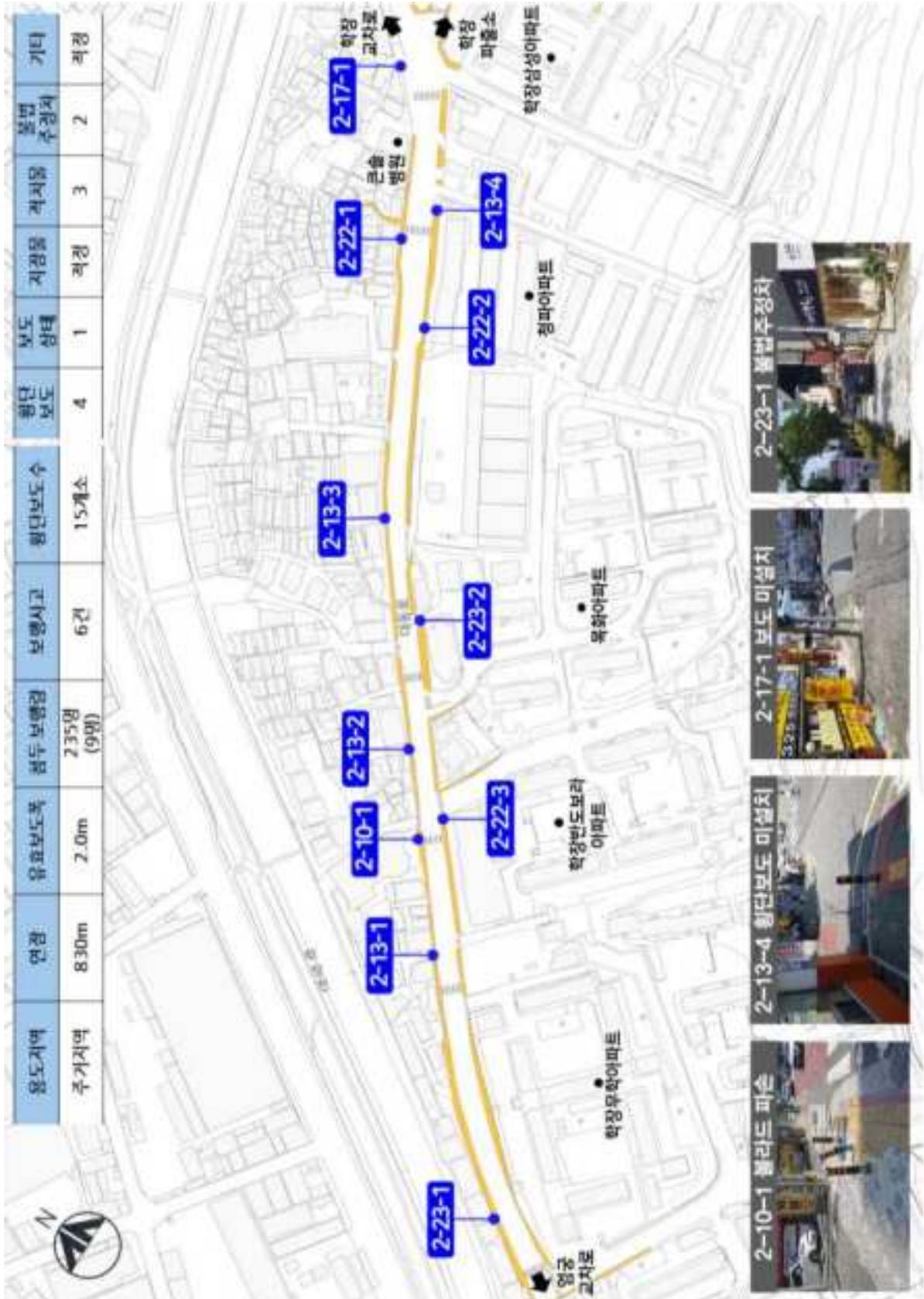
[그림 3-30] 광장로, 사상로 실태조사 현황도

2) 대동로

- 사상구 학장동의 공동주택 밀집지역으로, 학장무학아파트 앞~학장삼성아파트 앞까지 830m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 20m, 유효보도폭은 2.0m이며, 보행사고는 6건 발생하였으며, 횡단보도는 15개소임
- 첨두 15분간 보행량은 235명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 보도상태, 적치물, 불법주정차의 개선이 필요함

[표 3-60] 대동로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	830m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	20m	
	보행량	2-4	유효보도폭	2.0m
		2-5	첨두 15분간 보행량	235명 / 휴대기기 사용자 9명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	6건 발생, 1명 사망, 5명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	15개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	개선필요 1개소	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 4개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	개선필요 1개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 3개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 2개소	
2-24	기타시설		적정	
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항		-	



[그림 3-31] 대동로 실태조사 현황도

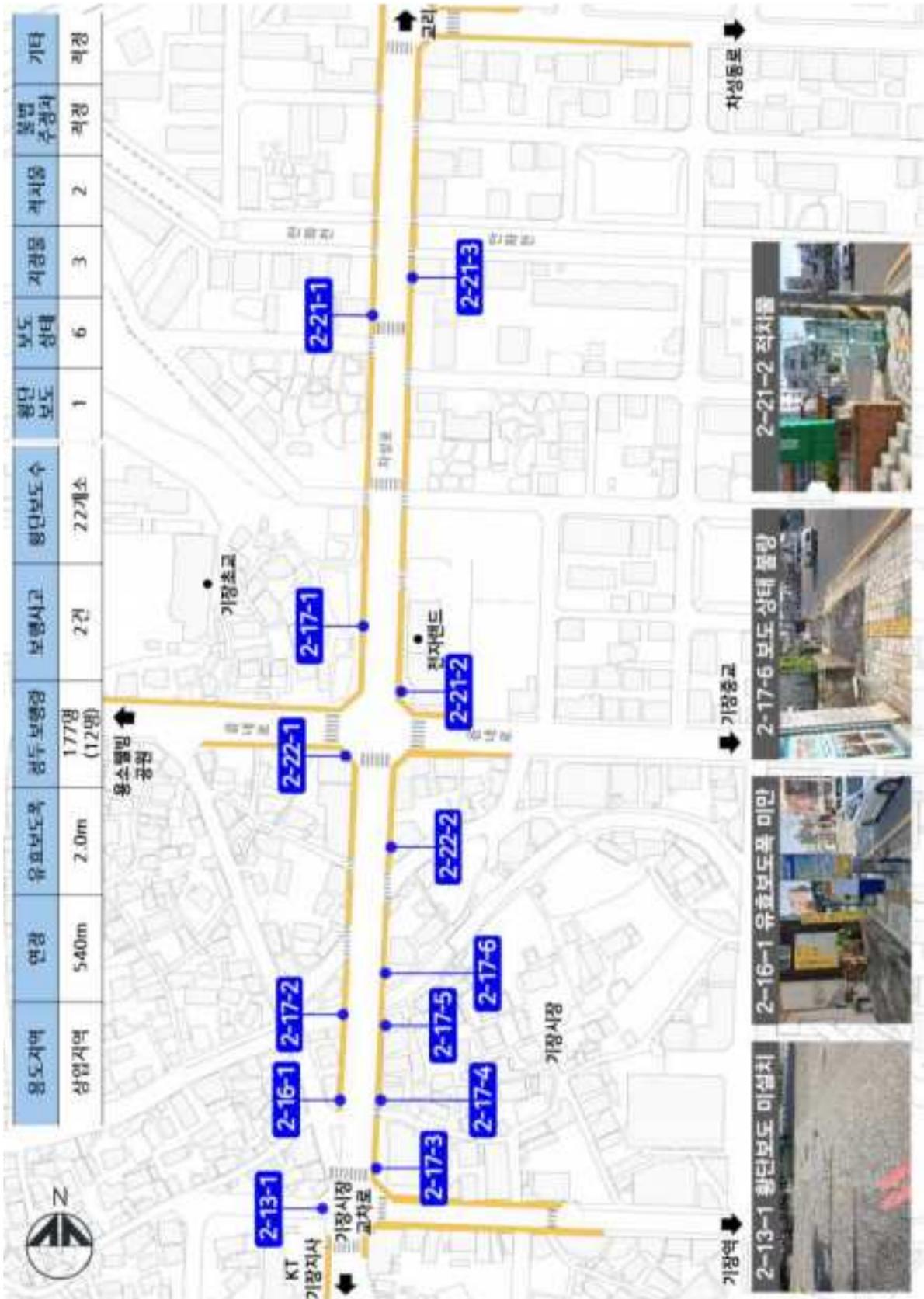
너. 기장군

1) 차성로

- 기장군 기장시장 주변지역으로, 기장시장교차로~한신아파트 앞까지 540m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 20m, 유효보도폭은 2.0m이며, 보행사고는 2건 발생하였으며, 횡단보도는 22개소임
- 침두 15분간 보행량은 177명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 횡단보도, 유효보도폭원, 보도상태, 지장물, 적치물 등의 개선이 필요함

[표 3-61] 차성로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	540m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	20m	
	보행량	2-4	유효보도폭	2.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	177명 / 휴대기기 사용자 12명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	2건 발생, 2명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	22개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	개선필요 1개소	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	개선필요 1개소	
	2-17	보도상태	개선필요 6개소	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 3개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 2개소	
	2-23	불법 주정차	없음	
2-24	기타시설	적정		
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항	-		



[그림 3-32] 차성로 실태조사 현황도

2) 정관5로

- 기장군 정관택지개발지구에 위치하고 있으며, 정관해모르아파트~홈플러스 앞까지 390m 구간을 조사함
- 보차분리된 도로이며, 전체 도로폭은 25m, 유효보도폭은 3.0m이며, 보행사고는 1건 발생하였으며, 횡단보도는 9개소임
- 침두 15분간 보행량은 192명이며, 보행자 서비스 수준은 A로 조사됨
- 지장물, 적치물, 불법주정차의 개선이 필요함

[표 3-62] 정관5로 실태조사 현황

보행자길 현황	2-1	보행자길 연장거리	390m	
	2-2	보차분리 현황	예	
	2-3	차도를 포함한 전체 도로폭	25m	
	보행량	2-4	유효보도폭	3.0m
		2-5	침두 15분간 보행량	192명 / 휴대기기 사용자 19명
		2-6	보행자 서비스 수준	A
	2-7	보행사고 건수	1건 발생, 1명 부상	
	2-8	보행자길 내 횡단보도 수	9개소	
안전시설	2-9	방호울타리	적정	
	2-10	자동차진입억제용 말뚝	적정	
	2-11	속도저감시설	적정	
	2-12	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	
	2-13	횡단보도	적정	
	2-14	교통안전표지	적정	
	2-15	교통노면표지	적정	
편의시설	2-16	최소 유효보도폭 미만	적정	
	2-17	보도상태	적정	
	2-18	턱낮춤	적정	
	2-19	점자블럭	적정	
정보제공시설	2-20	안내표지	적정	
장애물	2-21	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	개선필요 3개소	
	2-22	노점상, 입간판 등 적치물	개선필요 3개소	
	2-23	불법 주정차	개선필요 1개소	
2-24	기타시설		적정	
2-25	기타 보행자길 관련 개발계획 및 검토사항		-	



[그림 3-33] 정관5로 실태조사 현황도

2. 현장 실태조사 종합

■ 보도상태 불량

- 보도미설치, 보도포장 불량, 보행로 단절, 최소 유효보도폭 미확보 등 보도상태 불량으로 연속적인 보행이 어려운 구간 다수 발생



■ 횡단보도 상태 불량

- 보도간 횡단보도 미설치, 노면표시 불량 등으로 인한 보행이동성 저해

■ 불법주정차

- 보도 및 횡단보도에 자동차, 오토바이 등 불법주정차로 인한 보행안전 저해



■ 보행저해시설

- 전봇대, 버스쉘터, 도시철도 환기구 및 진출입구, 그늘막 등으로 인한 보행이동성 및 안전성 저해



■ 적치물 및 지장물

- 노점상, 입간판, 쓰레기 등 적치물 및 지장물로 인한 이동성 및 쾌적성저해

■ 기타

- BIS 미설치, 횡단대기 시간 부족, 보호구역 노면표시, 무단횡단방지웬스 미설치 등 안전성 저해

[표 3-63] 실태조사 총괄표

구 분		대청로	자갈치로	보수대로	총무대로	
보행자길 현황	보행자길 연장거리	490m	630m	610m	475m	
	보차분리 현황	예	예	예	예	
	차도를 포함한 전체 도로폭	25m	15m	40m	20m	
	보 행 량	유효보도폭	3.0m	1.5m	3.0m	2.5m
		첨두 15분간 보행량	157명	328명	122명	81명
		보행자 서비스 수준	A	A	A	A
	보행사고 건수	2건	4건	3건	2건	
보행자길 내 횡단보도 수	25개소	7개소	22개소	11개소		
안전시설	방호울타리	적정	적정	적정	적정	
	자동차진입억제용 말뚝	적정	적정	적정	적정	
	속도저감시설	적정	적정	적정	적정	
	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	적정	적정	적정	
	횡단보도	적정	7개소	1개소	1개소	
	교통안전표지	적정	적정	적정	적정	
	교통노면표지	적정	적정	적정	적정	
편의시설	최소 유효보도폭 미만	적정	적정	적정	적정	
	보도상태	7개소	2개소	적정	적정	
	턱낮춤	적정	적정	적정	적정	
	점자블럭	적정	적정	적정	적정	
정보제공시설	안내표지	적정	적정	적정	적정	
장애물	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	1개소	없음	1개소	없음	
	노점상, 입간판 등 적치물	9개소	3개소	7개소	3개소	
	불법 주정차	4개소	1개소	3개소	5개소	
기타시설		적정	적정	1개소	4개소	

구 분		고관로	초량로	태종로	절영로	
보행자길 현황	보행자길 연장거리	460m	810m	480m	300m	
	보차분리 현황	예	예	예	예	
	차도를 포함한 전체 도로폭	12m	12m	20m	22m	
	보행량	유효보도폭	2.0m	1.5m	2.5m	3.0m
		침투 15분간 보행량	150명	96명	101명	56명
		보행자 서비스 수준	A	A	A	A
	보행사고 건수	6건	5건	4건	3건	
보행자길 내 횡단보도 수	16개소	9개소	11개소	11개소		
안전시설	방호울타리	적정	적정	적정	적정	
	자동차진입억제용 말뚝	적정	적정	적정	적정	
	속도저감시설	적정	적정	적정	적정	
	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	적정	적정	적정	
	횡단보도	적정	3개소	1개소	1개소	
	교통안전표지	적정	적정	적정	적정	
	교통노면표지	적정	적정	적정	적정	
편의시설	최소 유효보도폭 미만	적정	적정	적정	적정	
	보도상태	적정	2개소	적정	적정	
	턱낮춤	적정	적정	적정	적정	
	짐자블럭	적정	적정	적정	적정	
정보제공시설	안내표지	적정	적정	적정	적정	
장애물	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	1개소	4개소	1개소	없음	
	노점상, 입간판 등 적치물	8개소	2개소	2개소	2개소	
	불법 주정차	3개소	4개소	3개소	4개소	
기타시설		5개소	2개소	적정	적정	

< 표 계속 >

구 분		동천로	새싹로	온천장로	사직북로	
보행자길 현황	보행자길 연장거리	380m	475m	450m	400m	
	보차분리 현황	예	예	예	예	
	차도를 포함한 전체 도로폭	20m	15m	20m	15m	
	보행량	유효보도폭	3.0m	1.5m	1.5m	2.0m
		첨두 15분간 보행량	292명	90명	238명	290명
		보행자 서비스 수준	A	A	A	A
	보행사고 건수	3건	3건	3건	5건	
	보행자길 내 횡단보도 수	10개소	11개소	9개소	11개소	
안전시설	방호울타리	적정	적정	적정	적정	
	자동차진입억제용 말뚝	적정	적정	적정	적정	
	속도저감시설	적정	적정	적정	적정	
	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	적정	적정	적정	
	횡단보도	2개소	7개소	2개소	적정	
	교통안전표지	적정	적정	적정	적정	
	교통노면표지	적정	적정	적정	적정	
편의시설	최소 유효보도폭 미만	1개소	적정	적정	적정	
	보도상태	적정	2개소	적정	3개소	
	턱낮춤	적정	적정	적정	적정	
	짐자블럭	적정	적정	적정	적정	
정보제공시설	안내표지	적정	적정	적정	적정	
장애물	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	1개소	없음	없음	없음	
	노점상, 입간판 등 적치물	5개소	4개소	2개소	4개소	
	불법 주정차	3개소	3개소	2개소	3개소	
기타시설		적정	적정	3개소	적정	

구 분		유엔평화로	용호로	만덕대로	금곡대로 616번길	
보행자길 현황	보행자길 연장거리	530m	755m	485m	510m	
	보차분리 현황	예	예	예	예	
	차도를 포함한 전체 도로폭	25m	35m	30m	20m	
	보행량	유효보도폭	3.5m	3.0m	3.5m	3.0m
		침투 15분간 보행량	192명	242명	471명	56명
		보행자 서비스 수준	A	A	A	A
	보행사고 건수	4건	5건	3건	1건	
	보행자길 내 횡단보도 수	18개소	11개소	9개소	17개소	
안전시설	방호울타리	적정	적정	적정	적정	
	자동차진입억제용 말뚝	적정	적정	적정	적정	
	속도저감시설	적정	적정	적정	적정	
	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	적정	적정	적정	
	횡단보도	적정	2개소	적정	1개소	
	교통안전표지	적정	적정	적정	1개소	
	교통노면표지	적정	적정	적정	적정	
편의시설	최소 유효보도폭 미만	적정	적정	적정	적정	
	보도상태	적정	적정	1개소	2개소	
	턱낮춤	적정	적정	적정	적정	
	짐자블럭	적정	적정	적정	적정	
정보제공시설	안내표지	적정	적정	적정	적정	
장애물	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	1개소	7개소	1개소	
	노점상, 입간판 등 적치물	9개소	6개소	9개소	4개소	
	불법 주정차	2개소	3개소	1개소	6개소	
기타시설		적정	4개소	적정	적정	

< 표 계속 >

구 분		중동2로	선수촌로	낙동남로	사리로	
보행자길 현황	보행자길 연장거리	430m	560m	390m	300m	
	보차분리 현황	예	예	예	예	
	차도를 포함한 전체 도로폭	12m	12m	50m	12m	
	보행량	유효보도폭	1.5m	1.5m	4.0m	2.0m
		침투 15분간 보행량	326명	152명	454명	51명
		보행자 서비스 수준	A	A	A	A
	보행사고 건수	2건	3건	7건	2건	
	보행자길 내 횡단보도 수	11개소	12개소	6개소	9개소	
안전시설	방호울타리	적정	적정	적정	적정	
	자동차진입억제용 말뚝	적정	적정	적정	적정	
	속도저감시설	적정	적정	적정	적정	
	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	적정	적정	적정	
	횡단보도	7개소	2개소	적정	적정	
	교통안전표지	적정	1개소	적정	적정	
	교통노면표지	적정	적정	적정	적정	
편의시설	최소 유효보도폭 미만	적정	적정	적정	1개소	
	보도상태	4개소	적정	4개소	1개소	
	턱낮춤	적정	적정	적정	적정	
	짐자블럭	적정	적정	적정	적정	
정보제공시설	안내표지	적정	적정	적정	적정	
장애물	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	없음	1개소	1개소	
	노점상, 입간판 등 적치물	1개소	3개소	11개소	3개소	
	불법 주정차	2개소	2개소	1개소	없음	
기타시설		3개소	1개소	적정	적정	

구 분		서동로	금강로 335번길	공항로 811번길	대저로	
보행자길 현황	보행자길 연장거리	485m	510m	400m	550m	
	보차분리 현황	예	예	예	예	
	차도를 포함한 전체 도로폭	12m	10m	15m	15m	
	보행량	유효보도폭	1.0m	1.0m	2.0m	2.0m
		침투 15분간 보행량	237명	170명	63명	64명
		보행자 서비스 수준	A	A	A	A
	보행사고 건수	17건	2건	2건	3건	
	보행자길 내 횡단보도 수	10개소	22개소	14개소	12개소	
안전시설	방호울타리	적정	적정	적정	적정	
	자동차진입억제용 말뚝	적정	적정	적정	적정	
	속도저감시설	적정	적정	적정	적정	
	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	적정	적정	적정	
	횡단보도	7개소	적정	1개소	1개소	
	교통안전표지	적정	적정	적정	적정	
	교통노면표지	적정	적정	적정	적정	
편의시설	최소 유효보도폭 미만	1개소	적정	적정	1개소	
	보도상태	3개소	11개소	2개소	1개소	
	턱낮춤	적정	적정	적정	적정	
	짐자블럭	적정	적정	적정	적정	
정보제공시설	안내표지	적정	적정	적정	적정	
장애물	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	없음	1개소	2개소	없음	
	노점상, 입간판 등 적치물	3개소	5개소	없음	1개소	
	불법 주정차	없음	4개소	1개소	1개소	
기타시설		4개소	3개소	1개소	1개소	

< 표 계속 >

구 분		월드컵대로	과정로	수영로	항령대로 489번길	
보행자길 현황	보행자길 연장거리	670m	515m	500m	410m	
	보차분리 현황	예	예	예	예	
	차도를 포함한 전체 도로폭	35m	30m	30m	15m	
	보행량	유효보도폭	4.0m	3.5m	2.5m	1.0m
		침투 15분간 보행량	158명	225명	388명	92명
		보행자 서비스 수준	A	A	A	A
	보행사고 건수	7건	2건	5건	4건	
	보행자길 내 횡단보도 수	14개소	10개소	12개소	5개소	
안전시설	방호울타리	적정	적정	적정	적정	
	자동차진입억제용 말뚝	적정	적정	적정	적정	
	속도저감시설	적정	적정	적정	적정	
	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	적정	적정	적정	
	횡단보도	적정	1개소	2개소	2개소	
	교통안전표지	적정	적정	적정	적정	
	교통노면표지	적정	적정	적정	적정	
편의시설	최소 유효보도폭 미만	적정	적정	적정	적정	
	보도상태	1개소	적정	1개소	6개소	
	턱낮춤	적정	적정	적정	적정	
	짐자블럭	적정	적정	적정	적정	
정보제공시설	안내표지	적정	적정	적정	적정	
장애물	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	2개소	1개소	5개소	없음	
	노점상, 입간판 등 적치물	8개소	5개소	6개소	3개소	
	불법 주정차	2개소	2개소	3개소	4개소	
기타시설		적정	적정	적정	적정	

구 분		광장로, 사상로	대동로	차성로	정관로	
보행자길 현황	보행자길 연장거리	585m	830m	540m	390m	
	보차분리 현황	예	예	예	예	
	차도를 포함한 전체 도로폭	80m	20m	20m	25m	
	보행량	유효보도폭	4.0m	2.0m	2.0m	3.0m
		첨두 15분간 보행량	443명	235명	177명	192명
		보행자 서비스 수준	A	A	A	A
	보행사고 건수	6건	6건	2건	1건	
	보행자길 내 횡단보도 수	15개소	15개소	22개소	9개소	
안전시설	방호울타리	적정	적정	적정	적정	
	자동차진입억제용 말뚝	적정	1개소	적정	적정	
	속도저감시설	적정	적정	적정	적정	
	영상처리기기(CCTV), 보안등	적정	적정	적정	적정	
	횡단보도	3개소	4개소	1개소	적정	
	교통안전표지	적정	적정	적정	적정	
	교통노면표지	적정	적정	적정	적정	
편의시설	최소 유효보도폭 미만	적정	적정	1개소	적정	
	보도상태	2개소	1개소	6개소	적정	
	턱낮춤	적정	적정	적정	적정	
	짐자블럭	적정	적정	적정	적정	
정보제공시설	안내표지	적정	적정	적정	적정	
장애물	지장물(셸터, 지하철 환기구) 등	1개소	없음	3개소	3개소	
	노점상, 입간판 등 적치물	4개소	3개소	2개소	3개소	
	불법 주정차	1개소	2개소	없음	1개소	
기타시설		적정	적정	적정	적정	

3. 만족도 조사

가. 조사 개요

1) 조사 목적

- 부산시 16개 구·군의 37개 보행실태조사 구간을 대상으로 보행자길 이용만족도 조사를 실시하여 해당지역의 보행자길 이용 편의성 수준 및 기본계획·연차별 실행계획의 목표 달성 수준을 파악하는 기초자료로 활용

2) 조사 방법

- 조사 일시 : 2020년 8월 11일 ~ 2020년 8월 25일
- 조사 장소 : 부산광역시 16개 구·군의 37개 보행실태조사 구간
 - 보행환경만족도 구간 : 보행자길 32개소
 - 보행환경개선지구 및 보행자우선도로 만족도 구간 : 5개소
- 조사 방법 : 구조화된 설문지를 이용한 현장 개별면접조사
- 조사 내용
 - 보행자길 이용행태조사, 보행환경 만족도 조사(안전성, 쾌적성, 편의성), 교통약자에 대한 사항 등
 - 보행환경개선사업 이용자 만족도 조사(시행 전·후 만족도)
- 조사 표본 및 신뢰수준 : 실태조사 대상지 1개소당 30부씩 총 1,110부(보행환경만족도 960부, 보행환경개선사업 만족도 150부), 신뢰수준 95%±3.1

3) 조사 결과의 활용

- 이용자의 만족도를 5점 척도로 조사한 후 보행안전 및 편의증진 기본계획의 목표설정 시 (이용만족도) 설문조사 항목 전체의 평점을 산술평균하고 그 점수를 100점으로 환산하여 분석

[표 3-64] 만족도 평점 기준(5점 척도)

구 분	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족
평점	5	4	3	2	1

나. 보행환경 만족도

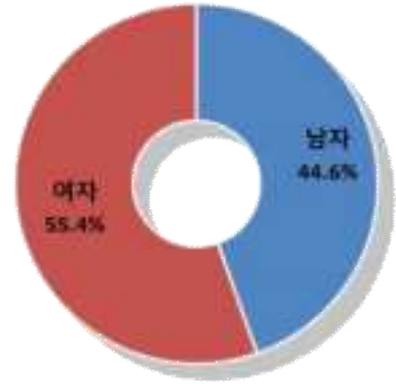
1) 응답자 특성

■ 성별

- 32개 구간의 조사에 응답한 총 960명을 성별로 살펴보면, ‘남자’ 44.6%(428명), ‘여자’ 55.4%(532명)으로 나타났음

[표 3-65] 보행환경만족도 응답자 성별

구분	빈도	비율(%)
남자	428	44.6
여자	532	55.4
합계	960	100.0

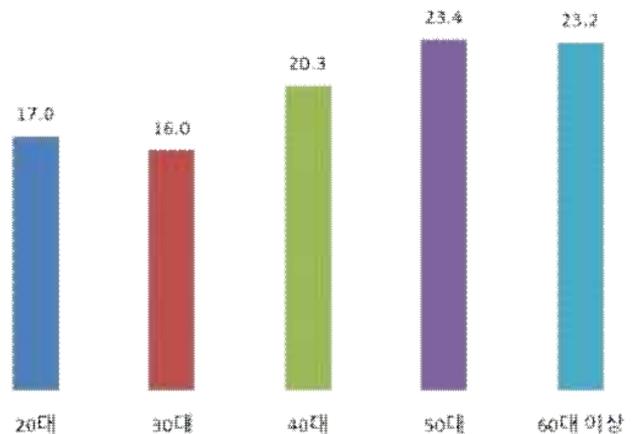


■ 연령

- 응답자를 연령별로 살펴보면, ‘50대’가 23.4%(163명)로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 ‘60대 이상’ 23.2%(223명), ‘40대’ 20.3%(195명), ‘20대’ 17.0%(163명), ‘30대’ 16.0%(154명) 순으로 조사되었음

[표 3-66] 보행환경만족도 응답자 연령

구분	빈도	비율(%)
20대	163	17.0
30대	154	16.0
40대	195	20.3
50대	225	23.4
60대 이상	223	23.2
합계	960	100.0



■ 직업

- 응답자를 직업별로 살펴보면, ‘서비스직’ 이 29.1%(279명)로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 ‘판매직’ 23.1%(222명), ‘전문직/기술직’ 14.1%(135명), ‘전업주부/무직’ 10.7%(103명) 순으로 조사되었음

[표 3-67] 보행환경만족도 응답자 직업

구분	빈도	비율(%)
학생	86	9.0
전업주부/무직	103	10.7
전문직/기술직	135	14.1
행정/사무/관리직	51	5.3
판매직	222	23.1
서비스직	279	29.1
농업/어업/수산업	7	0.7
생산/운수/일반노무자	15	1.6
기타	62	6.5
합계	960	100.0

2) 보행 목적

- 보행 목적에 따른 결과를 살펴보면, 전체의 51.4%인 493명이 ‘출·퇴근’ 이라고 응답하여 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 ‘업무’ 가 21.5%(206명), ‘운동/산책’ 이 10.9%(105명) 순으로 나타났음
- 반면, ‘여행’, ‘배웅/마중’ 등을 목적으로 하는 보행은 각각 0.9%, 1.4%로 낮은 비중을 차지하는 것으로 조사됨

[표 3-68] 보행 목적

구분	빈도	비율(%)
출·퇴근	493	51.4
등·하교	37	3.9
업무	206	21.5
쇼핑	25	2.6
운동/산책	105	10.9
여행	9	0.9
배웅/마중	13	1.4
기타	72	7.5
합계	960	100.0

3) 평가항목별 보행환경 만족도

■ 전반적인 만족도

- 32개 보행자길의 전반적인 보행환경 만족도는 3.03점으로 나타났으며, 이를 100점으로 환산시 60.6점으로 보통보다 양호한 수준인 것으로 분석됨

[표 3-69] 전반적인 보행환경만족도



■ 보행자길 안전성 만족도

- 보행자길의 안전성에 대한 만족도 조사 결과, ‘방범시설설치 만족도’가 100점 환산시 59.6점으로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 ‘속도저감시설설치 만족도’ 59.0점, ‘안전시설물설치 만족도’ 58.2점으로 분석됨

[표 3-70] 보행환경 중 안전성 만족도

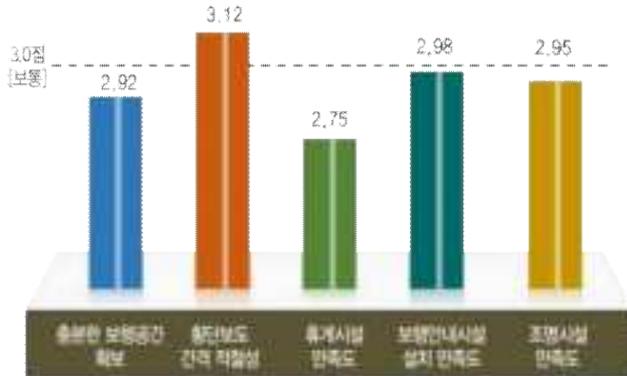


■ 보행자길 편리성 만족도

- 보행자길의 편리성에 대한 만족도 조사 결과, ‘횡단보도 간격 적절성’이 100점 환산시 62.4점으로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 ‘보행 안내시설 설치 만족도’ 59.6점, ‘조명시설 만족도’ 59.0점, ‘충분한 보행공간 확보’ 58.4점, ‘휴게시설 확보 만족도’ 55점의 순으로 나타남

[표 3-71] 보행환경 중 편리성 만족도

구분	5점 척도	100점 환산
충분한 보행공간 확보	2.92	58.4
횡단보도 간격 적절성	3.12	62.4
휴게시설 확보 만족도	2.75	55.0
보행 안내시설 설치 만족도	2.98	59.6
조명시설 만족도	2.95	59.0

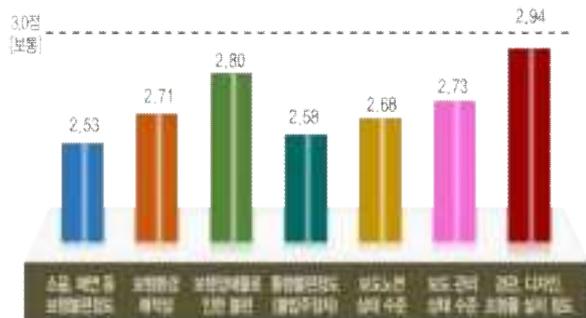


■ 보행자길 쾌적성 만족도

- 보행자길의 쾌적성에 대한 만족도 조사 결과, ‘경관, 디자인, 조형물 설치 정도’가 100점 환산시 58.8점으로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 ‘보행장애물로 인한 불편’ 56.0점 ‘보도 관리상태 수준’ 54.6점, ‘보행환경 쾌적성’ 54.2점, ‘보도 노면상태 수준’ 53.6점, ‘통행불편 정도(불법주정차 등)’ 51.6점, ‘소음, 매연 등 보행 불편 정도’ 50.6점의 순으로 나타남

[표 3-72] 보행환경 중 쾌적성 만족도

구분	5점 척도	100점 환산
소음, 매연 등 보행 불편 정도	2.53	50.6
보행환경 쾌적성	2.71	54.2
보행장애물로 인한 불편	2.80	56.0
통행불편 정도	2.58	51.6
보도 노면상태 수준	2.68	53.6
보도 관리상태 수준	2.73	54.6
경관, 디자인 조형물 설치정도	2.94	58.8



4) 보행환경 만족도 조사 종합 결과

구분	조사지점/설문표본 수		점수	비고
	지점 수	표본 수		
보행자길 만족도(전체)	32	960	60.6	
① 이용 안전성	32	960	59.4	
② 이용 편리성	32	960	61.0	
③ 편리한 정보 제공	32	960	65.8	
· 보행자길 안전성				
① 안전시설물	32	960	58.2	
② 속도저감시설	32	960	59.0	
③ CCTV 등 방범시설	32	960	59.6	
· 보행자길 편의성				
① 충분한 보행공간	32	960	58.4	
② 횡단보도간 간격	32	960	62.4	
③ 충분한 휴게시설	32	960	55.0	
④ 적절한 보행안내시설	32	960	59.6	
⑤ 적절한 조명시설	32	960	59.0	
· 보행자길 보행환경				
① 소음등에 대한 쾌적성	32	960	50.6	
② 녹지 등 보행경관	32	960	54.2	
③ 보행장애물 제거	32	960	56.0	
④ 도로내 불법주정차	32	960	51.6	
· 교통약자에 대한 배려				
① 점자블럭 등 편의성	32	960	54.6	
② 보도턱 정비 등 편의성	32	960	53.4	
③ 교통약자에 맞는 횡단시간	32	960	55.6	

다. 보행환경개선지구 및 보행자우선도로 만족도

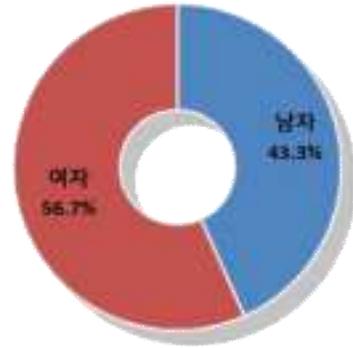
1) 응답자 특성

■ 성별

- 보행환경개선지구 및 보행자우선도로 총 5개 구간의 조사에 응답한 총 150명을 성별로 살펴보면, ‘남자’ 43.3%(65명), ‘여자’ 56.7%(85명)으로 나타났음

[표 3-73] 보행환경만족도 응답자 성별

구분	빈도	비율(%)
남자	65	43.3
여자	85	56.7
합계	150	100.0

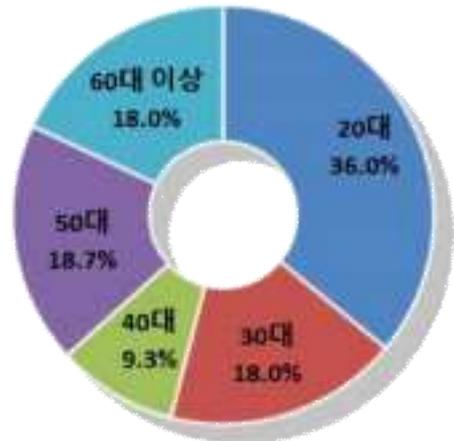


■ 연령

- 응답자를 연령별로 살펴보면, ‘20대’가 36.0%(54명)로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 다음으로 ‘50대’ 18.7%(28명), ‘30대’와 ‘60대’가 18.0%(27명), ‘40대’ 9.7%(14명) 순으로 조사되었음

[표 3-74] 보행환경만족도 응답자 연령

구분	빈도	비율(%)
20대	54	36.0
30대	27	18.0
40대	14	9.3
50대	28	18.7
60대 이상	27	18.0
합계	150	100.0

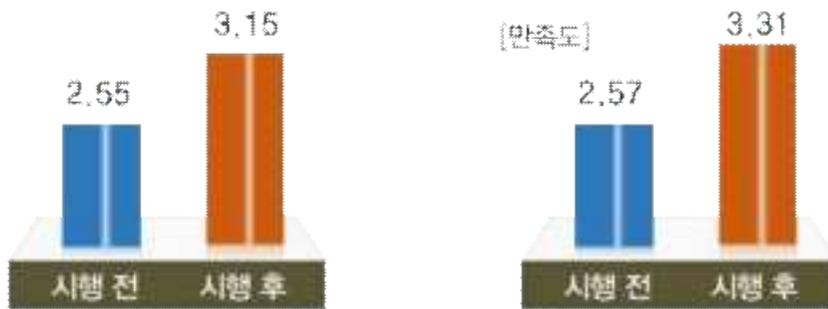


2) 보행환경개선사업의 인지도와 만족도

- 보행환경개선사업에 대한 인지도와 만족도 전·후 비교를 조사한 결과, 5점 척도 기준으로 시행전 인지도는 2.55점, 만족도는 2.57점인데 반해, 실제 사업을 시행한 후 인지도는 3.15, 만족도는 3.31점으로 사업에 대한 긍정적인 효과가 나타난 것으로 분석됨

[표 3-75] 보행환경개선사업 인지도와 만족도 전·후 비교

구분	인지도		만족도	
	5점 척도	100점 환산	5점 척도	100점 환산
시행 전	2.55	51.00	2.57	51.40
시행 후	3.15	63.00	3.31	66.20



3) 평가항목별 사업 전·후 만족도

■ 보행환경개선사업 안전성 측면

- 보행환경개선사업의 안전성 항목 전·후 비교를 조사한 결과를 5점 척도 기준으로 살펴보면, ‘차량-보행 간 충돌위험 개선’ 정도는 사업 시행 전 2.21점이며, 시행 후 3.03점으로 실제 사업 후 개선이 이루어졌다고 생각하는 것으로 조사됨
 - 보행환경개선 전과 후 ‘차량 보행 간 충돌위험 개선’의 만족도 점수 차를 100점 점수로 환산하여 보면, 16.40점이 상승한 것으로 나타남
- 또한 ‘조명시설 개선’에 대한 응답에서도 시행 전 2.47정도의 만족도를 보였으나, 시행 후 3.27점으로 향상되어 안전성 측면에서 보행환경개선사업의 만족도는 상대적으로 높게 나타남
 - 보행환경개선 전과 후 ‘조명시설 개선’의 만족도 점수 차를 100점 점수로 환산하여 보면, 16점이 상승한 것으로 나타남

[표 3-76] 보행환경개선사업 안전성 측면 전·후 비교

구분	차량·보행자간 충돌위험 개선		조명시설 개선	
	5점 척도	100점 환산	5점 척도	100점 환산
시행 전	2.21	44.20	2.47	49.40
시행 후	3.03	60.60	3.27	65.40

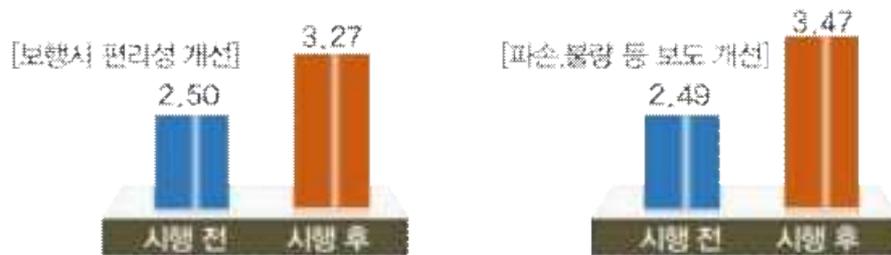


■ 보행환경개선사업 편의성 측면

- 보행환경개선사업 의 편의성 항목 전·후 비교를 조사한 결과를 5점 척도 기준으로 살펴보면, 여러 사람이 다같이 걷기에 편리한 ‘보행시 편리성 개선’ 정도는 사업 시행 전 2.50점이며, 시행 후 3.27점으로 조사됨
- 또한 ‘파손, 불량 등 보도 개선’에 대한 응답에서도 시행 전 2.49점의 만족도를 보였으나, 시행 후 3.47점으로 크게 향상되어 편의성 측면에서 보행환경개선사업의 만족도는 높은 것으로 분석됨
 - 보행환경개선 전과 후 ‘파손, 불량 등 보도 개선’의 만족도 점수 차를 100점 점수로 환산하여 보면, 19.60점이 크게 상승한 것으로 나타남

[표 3-77] 보행환경개선사업 편의성 측면 전·후 비교

구분	보행시 편리성 개선		파손, 불량 등 보도 개선	
	5점 척도	100점 환산	5점 척도	100점 환산
시행 전	2.50	50.00	2.49	49.80
시행 후	3.27	65.40	3.47	69.40



■ 보행환경개선사업 쾌적성 및 장소성 측면

- 보행환경개선사업 의 쾌적성 및 장소성 항목 전·후 비교를 조사한 결과를 5점 척도 기준으로 살펴보면, 쓰레기, 불법주차, 위험적치물 등으로 인한 ‘불쾌감 해소’ 정도는 사업 시행 전 2.33점이며, 시행 후 3.06점으로 조사됨
- 또한 보행환경개선사업지구가 지역의 ‘상징성’ 정도에 대한 응답에서도 시행 전 2.41점의 만족도를 보였으나, 시행 후 3.09점으로 향상되어 편의성 측면에서 보행환경개선사업의 만족도는 높은 것으로 분석됨
 - 보행환경개선 전과 후 ‘상징성’ 의 만족도 점수 차를 100점 점수로 환산하여 보면, 13.60점이 상승한 것으로 나타남

[표 3-78] 보행환경개선사업 쾌적성 및 장소성 측면 전·후 비교



- 보행환경개선사업 종합적인 조사 결과 항목별 만족도는 편의성 측면의 만족도가 타 분야에 비해 높게 나타난 것으로 분석됨
- 항목별 비교 분석결과, 안전성 측면의 조명시설 개선, 편의성 측면의 보도개선 등 하드웨어 중심으로 만족도 향상의 정도가 높게 나타난 반면, 충돌위험개선, 불쾌감해소, 상징성 등 심리적으로 느끼는 소프트웨어 만족도는 개선폭이 상대적으로 크지 않아 향후 사업 추진시 이에 대한 방안을 적극 고려할 필요가 있음

제4장 보행안전 및 편의증진 기본계획 비전 및 목표

- ① 보행안전 및 편의증진 기본계획의 비전
- ② 목표지표 설정

제4장 보행안전 및 편의증진 기본계획 비전 및 목표

① 보행안전 및 편의증진 기본계획의 비전

1. 기본방향

- 기존 보행안전 및 편의증진 기본계획, 보행교통 개선계획, 부산광역시 보행혁신 종합계획 등 상위 및 관련계획의 추진성과 및 정책목표, 그간 부산시에서 추진 중인 보행 관련 정책 방향 등을 고려하여 앞으로 5년간 보행안전 및 편의증진을 위해 노력해야 할 비전 및 목표 수립
- 즉, 부산광역시 보행 관련 정책과 상위 및 관련계획의 정책목표를 공유하여 보행정책의 일관성 및 연속성을 확보할 수 있는 비전 및 목표 수립

■ 관련 법 제도 목표

- 보행안전 및 편의증진에 관한 법률에서는 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상함으로써 공공의 복리 증진에 이바지함을 목적으로 하고 있으며,
- 지속가능 교통물류 발전법에서는 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 복리 향상에 이바지함을 목적으로 함
- 부산광역시 보행안전 및 편의증진에 관한 조례는 시민이 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경 조성을 목적으로 하고 있음

■ 부산시 보행관련 정책 목표

- 부산광역시 보행안전 및 편의증진 계획, 보행교통 개선계획은 “걷고 싶은 도시 부산 보행이 정답이다” 라는 비전을 통해 승용차 위주의 교통정책에서 사람 중심의 교통정책으로 전환하여 보행자가 안전하고 쾌적한 조건에서 장애없이 걸을 수 있는 보행환경을 조성하고, 보행에 대한 가치재인식과 이에 부합하는 보행교통 정책을 수립하여 시민의 보행권 증진을 목표로 하고 있음
- 사람 중심 보행도시를 만들기 위해 2019년 부산시 보행혁신 종합계획을 수립하였으며, “막힘없이 걱정없이 마실가듯 모두 다 같이 걷는 시민행복 부산” 이라는 비전과 내 집 마당처럼 편안한 사람중심 보행도시를 조성하는 것을 정책목표로 하여 사람중심의 패러다임의 변화를 도시정책에 반영하는 시민 맞춤형 보행혁신 정책을 추진함

- 2019년 보행권 회복과 시민주도의 보행권 보장을 위해 광역단체 최초로 부산광역시 보행권리장전을 발표하였으며, 부산시민 누구나 언제 어디서나 쾌적하고 안전한 환경 속에서 어디든 연결되고, 자유롭게 이동 할 수 있는 보행에 대한 기본권리를 마련하였으며, 보행권리장전 기본원칙을 토대로 보행관련 정책 수립 필요함

[보행권리장전 기본원칙]

1. 보행권의 인간 생활의 기본권이며, 누구나 평등하게 보장받아야 하는 권리이다.
2. 보행자는 쾌적하고 안전한 환경 속에서 건강을 지키고 행복을 누릴 권리가 있다.
3. 보행로는 어디든 연결되고 누구나 자유롭게 이동할 수 있어야 한다.

- 따라서 금회 보행안전 및 편의증진 기본계획의 비전 및 목표 수립을 위한 기본방향은 다음과 같은 지향점을 가지고 설정되어야 함

첫째, 차량 소통·이동 중심의 교통정책에서 사람의 보행이동 공간을 중시하는 정책 기조 변화로 사람중심의 교통정책 확대를 위한 비전 마련

- 차량중심에서 사람중심, 속도에서 안전 중심으로 한 교통정책 패러다임이 변화함에 따라 보행자의 이동이 편리하고 연속된 보행환경 조성

둘째, 교통사고로부터 사람의 생명과 안전을 지키는 안전시설물을 확충하고, 교통사고 사망자 감축 노력을 통해 안전하고 수준높은 보행환경 조성

- 열악한 보행환경을 개선하기 위한 계획을 수립함에 있어, 보행자가 안전하고 쾌적한 조건에서 장애없이 걸을 수 있는 보행여건 마련

셋째, 관 주도의 물리적 보행환경개선에서 시민과 함께 새로운 보행문화를 만들어 갈 수 있는 환경 조성

- 시민들이 보행교통의 중요성을 인식하고 보행안전과 보행이동의 활성화를 위해 참여할 수 있는 환경을 조성해 나가도록 하는 노력 필요

2. 계획의 비전 및 목표

- 부산시 보행관련 정책계획과 상위계획의 비전을 공유하여 보행정책의 일관성 및 연속성 확보와 차량보다는 사람이 우선인 교통정책을 반영하여 비전을 설정하였음
- 이러한 방향으로 설정된 비전은 “편리·안전·쾌적한 걷기 좋은 보행도시, 부산” 으로 하였으며, 부산시민 누구나 편리하고 안전하고 쾌적한 보행공간을 지속적으로 확대하고 선진 보행문화를 통해 걷기 좋은 보행도시를 만들자는 뜻을 내포하고 있음
- 비전을 달성하기 위한 목표로는 시민이 걷기 편한 보행환경 조성으로 설정하였으며, 이를 실천하기 위해 보행환경개선 지구 등 보행우선공간을 조성하고, 이동성, 안전성, 쾌적성 중심의 보행환경 개선, 교육 및 홍보를 통한 선진보행문화를 조성하는 3대 추진 전략을 설정하였음
- 추진전략은 걷기 좋은 보행도시 부산으로 나아가기 위한 기본방향으로 주요 세부사업을 통해 실현 가능하며, 세부사업 추진으로 보행 수송분담률을 개선하고, 보행환경개선 및 보행안전 증진으로 교통사고를 감소시켜, 시민의 생명과 신체를 보호하고 삶의 질을 향상코자 함



[그림 4-1] 비전 및 목표

2 목표지표 설정

1. 기본방향

- 보행안전 및 편의증진 기본계획의 목표지표는 보행업무편람 및 보행교통 개선계획의 매뉴얼을 근거하여 목표지표 설정
- 목표지표는 보행자 교통사고 건수 관련, 보행교통 수송분담률, 보행환경개선지구 등 이용자 만족도 및 보행교통 개선지표의 평점으로 구분하여 설정
- 부산시 여건과 지역특성을 고려하여 달성 가능한 수준의 목표지표 설정

2. 교통사고 감소 등에 대한 목표 설정

- 교통사고 관련 지표의 목표는 부산시 과거 현황 및 추이, 상위계획에서 제시된 지표를 활용하여 목표지표 설정
- 제8차 국가교통안전기본계획에서 제시하고 있는 부산시 교통사고 사망자 감소 목표와 부산시 장래인구 추계 증감률을 적용하여 교통사고 감소 목표 설정
- 전체 교통사고, 보행관련 사고, 보행자 교통사고 건수 비율, 인구 10만명·13세미만 어린이·65세 이상의 고령자 교통사고 감소 목표 제시

■ 부산시 장래인구 추계

- 부산시 구군단위 장래인구 추계 통계자료상 부산시 장래인구는 2025년 3,214,964명으로 연평균 0.8%가 감소하는 것으로 나타났으며, 13세미만 어린이는 연평균 3.9% 감소한 251,150명, 65세이상 고령자는 연평균 4.6% 증가한 783,650명으로 나타남

[표 4-1] 부산시 장래인구 추계 현황

(단위 : 명, %)

구분		2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	연평균 증가율
부산시 전체 인구	인구	3,343,528	3,313,445	3,283,324	3,259,869	3,237,082	3,214,964	-0.8%
	증감률	-	-0.9	-0.9	-0.7	-0.7	-0.7	
어린이 (13세미만)	인구	307,956	294,854	283,138	273,413	261,708	251,150	-3.9%
	증감률	-	-4.3	-4.0	-3.4	-4.3	-4.0	
고령자 (65세이상)	인구	624,841	655,178	686,167	717,603	749,195	783,650	4.6%
	증감률	-	4.9	4.7	4.6	4.4	4.6	

자료 : 부산광역시 구군단위 장래인구 추계

■ 교통사고 현황 및 추정

- 전체 교통사고 및 보행자 교통사고는 TAAS 교통사고분석시스템을 활용하여 현황을 검토하였으며, 보행자 교통사고 건수 비율은 전체 교통사고 대비 보행자 교통사고를 나타내는 비율임
- 2020년 교통사고는 현황통계 자료가 없어 과거 추세의 증감률을 적용하여 추정하였으며, 전체 교통사고는 13,057건, 보행자 교통사고는 3,598건, 보행자 교통사고 건수 비율은 27.6%로 추정됨

[표 4-2] 교통사고 현황 및 추정

구분	전체 교통사고	보행자 교통사고	어린이 교통사고	고령자 교통사고	보행자 교통사고 건수 비율
2014년	12,693건	3,800건	557건	1,879건	29.9%
2015년	12,757건	3,683건	526건	1,879건	28.9%
2016년	12,192건	3,604건	473건	1,982건	29.6%
2017년	11,753건	3,391건	481건	2,038건	28.9%
2018년	11,937건	3,361건	411건	2,147건	28.2%
2019년	12,992건	3,631건	471건	2,325건	27.9%
연평균 증감률	0.5%	-0.9%	-5.5%	4.4%	-1.4%
2020년 추정	13,057건	3,598건	455건	2,427건	27.6%

자료 : TAAS 교통사고분석시스템, 각년도

■ 교통사고 사망자 감소목표를 산정

- 교통사고 감소 목표를 산정하기 위해 상위계획인 제8차 국가교통안전기본계획에서 제시하고 있는 부산시 교통사고 사망자 감소목표치를 적용하여 산정
- 부산시 교통사고 사망자는 매년 9.3% 감소하는 것을 목표로 하고 있음

[표 3-3] 제8차 국가교통안전기본계획의 교통사고 감소 목표

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율
전국	교통사고 사망자수	3,976명	3,787명	3,437명	3,071명	2,700명	-9.2%
	증감률	-5.2%	-4.8%	-9.2%	-10.6%	-12.1%	
부산시	교통사고 사망자수	158명	150명	136명	122명	107명	-9.3%
	증감률	-9.3%	-5.1%	-9.3%	-10.3%	-12.3%	

■ 교통사고 감소 등에 대한 목표지표 설정

- 5년간 부산시 교통사고 감소 목표지표를 설정한 결과, 전체 교통사고는 2021년 대비 34.3% 감소한 7,711건, 보행관련 사고는 37.9% 감소 목표, 보행자 교통사고 건수 비율은 5.5%를 감소하는 것을 목표로 하였음
- 인구 10만명당 보행자 사망자 수는 33.3%가 감소한 1.2명, 어린이 10만명당 어린이 교통사고 건수는 32.4%가 감소한 90.8건, 고령자 10만명당 고령자 교통사고 건수는 32.2%가 감소한 238.6건으로 설정하였음

[표 4-4] 교통사고 감소 등에 대한 목표지표 설정

구분	2020년	1차년도 (2021년)	2차년도 (2022년)	3차년도 (2023년)	4차년도 (2024년)	5차년도 (2025년)	비고
전체 교통사고 건수 (건)	13,057	11,736	11,040	9,938	8,853	7,711	-34.3%
보행관련 사고 건수 (건)	3,598	3,194	2,962	2,629	2,309	1,983	-37.9%
보행자 교통사고 건수 비율 (%)	27.6	27.2	26.8	26.5	26.1	25.7	-5.5%
인구 10만명당 보행자 사망자 수 (명)	1.9	1.8	1.7	1.5	1.4	1.2	-33.3%
어린이 10만명당 어린이 교통사고 건수 (건)	143.6	134.3	127.5	115.6	103.6	90.8	-32.4%
고령자 10만명당 고령자 교통사고 건수 (건)	373.4	352.3	334.5	303.2	272.0	238.6	-32.3%

3. 보행수송 분담률

- 보행수송 분담률은 제1차 지속가능교통물류 수정기본계획의 목표 중 승용차 보행전환 목표와 전국여객OD보완갱신자료의 교통수단별 통행증감률을 적용하여 목표 설정
- 제1차 지속가능교통물류 수정기본계획 중 비동력·무탄소 교통수단 활성화 부문 중 보행환경 개선으로 1km 미만 단거리 승용차 통행의 15% 보행 전환을 목표로 하고 있어 본 계획에서도 동일한 기준을 적용하여 목표 설정

- 1km미만 승용차 통행 비율은 서울시 단거리 통행특성과 승용차 통행 감축 방안의 자료를 살펴보면 승용차 중 1km의 통행은 0.1%가 이용하는 것으로 조사됨에 따라 본 계획에서도 1km미만을 운행하는 승용차는 전체 승용차 통행량의 0.1% 적용하였음

[표 4-5] 거리별 통행수단 분포

구분	1km이하	1~2km 이하	2~3km 이하	3~4km 이하	4~5km 이하	5km 초과	계
승용차	0.1%	11.2%	14.0%	10.2%	8.6%	56.0%	100.0%
일반버스	0.1%	7.8%	15.0%	14.8%	12.8%	49.5%	100.0%
마을버스	0.2%	24.8%	32.9%	20.8%	10.3%	11.0%	100.0%
지하철/철도	-	1.8%	2.9%	3.6%	4.7%	87.0%	100.0%

자료 : 서울시 단거리 통행특성과 승용차 통행 감축 방안, 서울연구원, 2004

■ 교통수단별 현황 및 보행수송 분담률 현황

- 전국여객OD보완갱신자료 중 부산시의 교통수단별 통행에 따른 도보 통행량은 매년 1.5%가 증가하는 추세를 나타내고 있으며, 보행수송 분담율은 4.6% 증가하는 것으로 나타남

[표 4-6] 교통수단별 현황 및 보행수송 분담률 현황

구분		2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	연평균 증가율
도보	통행/일	2,109,253	2,118,042	2,696,551	2,771,890	2,778,445	1.5%
	분담률	22.7	22.9	26.8	27.1	27.2	4.6%
승용차	통행/일	2,769,853	2,780,724	3,070,835	3,193,815	3,223,492	2.5%
	분담률	29.8	30.0	30.5	31.2	31.5	1.4%
버스	통행/일	2,223,610	2,185,322	2,162,082	2,096,371	2,098,989	-1.5%
	분담률	23.9	23.6	21.5	20.5	20.5	-3.8%
철도	통행/일	978,366	994,726	1,021,684	1,059,106	1,069,027	2.3%
	분담률	10.5	10.7	10.2	10.4	10.5	0.0%
택시	통행/일	845,648	795,502	780,411	766,126	713,141	-4.4%
	분담률	9.1	8.6	7.8	7.5	7.0	-6.3%
자전거	통행/일	84,001	85,739	106,634	111,191	112,926	2.9%
	분담률	0.9	0.9	1.1	1.1	1.1	5.1%
기타	통행/일	298,614	303,450	222,376	224,632	225,919	0.8%
	분담률	3.2	3.3	2.2	2.2	2.2	-8.9%
계	통행/일	9,309,345	9,263,505	10,060,573	10,223,131	10,221,939	2.4%
	분담률	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0.0%

자료 : 전국여객OD보완갱신, 국토교통부, 각년도

■ 보행수송 분담률 목표 설정

- 보행수송 분담률은 전체 교통수단별 통행량의 증감률과 1km 미만 단거리 승용차 통행의 15%를 보행으로 전환하는 비율을 적용하여 교통수단별 통행량을 추정하여 분담률을 산정하였음
- 5년간 부산시 보행수송 분담률은 2021년 27.8%에서 2025년 28.6%로 2.9%가 증가하는 것으로 목표를 설정하였음

[표 4-7] 교통수단별 현황 및 보행수송 분담률 현황 및 추정

구분		2020년	1차년도 (2021년)	2차년도 (2022년)	3차년도 (2023년)	4차년도 (2024년)	5차년도 (2025년)
도보	통행/일	2,867,496	2,915,700	2,964,750	3,014,660	3,065,446	3,117,125
	분담률	27.6	27.8	28.0	28.2	28.4	28.6
승용차	통행/일	3,381,725	3,461,196	3,542,534	3,625,783	3,710,989	3,798,198
	분담률	32.5	33	33.5	34.0	34.4	34.9
버스	통행/일	2,036,492	2,005,944	1,975,855	1,946,217	1,917,024	1,888,269
	분담률	19.6	19.1	18.7	18.2	17.8	17.3
철도	통행/일	1,118,768	1,144,499	1,170,823	1,197,752	1,225,300	1,253,482
	분담률	10.8	10.9	11.1	11.2	11.4	11.5
택시	통행/일	638,812	598,567	560,857	525,523	492,415	461,393
	분담률	6.1	5.7	5.3	4.9	4.6	4.2
자전거	통행/일	119,571	123,038	126,606	130,278	134,056	137,944
	분담률	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.3
기타	통행/일	229,548	231,385	233,236	235,102	236,982	238,878
	분담률	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2
계	통행/일	10,392,411	10,480,329	10,574,660	10,675,314	10,782,213	10,895,288
	분담률	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

4. 이용자 만족도

- 보행자길, 보행환경개선지구, 보행자 우선도로 설문조사 결과를 바탕으로 평점을 산정하는 정성적인 지표로서 “보통” 과 “만족” 의 중간 평점인 3.5점을 목표로 매년 3%를 증가하는 것을 목표로 설정하였음
- 2025년의 보행자길, 보행환경개선지구, 보행자 우선도로의 만족도는 각각 3.51, 3.85, 3.80점으로 설정하였음

[표 4-8] 이용자 만족도 및 보행교통 개선지표의 평점

구분	2020년	1차년도 (2021년)	2차년도 (2022년)	3차년도 (2023년)	4차년도 (2024년)	5차년도 (2025년)	비고
보행자길 이용자 만족도	3.03	3.12	3.22	3.31	3.41	3.51	12.5%
보행환경개선지구 만족도	3.32	3.42	3.52	3.63	3.74	3.85	12.6%
보행자 우선도로 만족도	3.28	3.38	3.48	3.58	3.69	3.80	12.5%

5. 목표지표 종합

- 교통사고 감소, 보행교통 수송분담률, 이용자 만족도 등 보행안전 및 편의증진 기본계획의 목표지표는 다음과 같음

[표 4-9] 보행교통 개선계획의 목표지표

구분		2020년	1차년도 (2021년)	2차년도 (2022년)	3차년도 (2023년)	4차년도 (2024년)	5차년도 (2025년)	비고
전체	전체 교통사고 건수	13,057	11,736	11,040	9,938	8,853	7,711	-34.3%
	보행관련사고 건수	3,598	3,194	2,962	2,629	2,309	1,983	-37.9%
	보행자 교통사고 건수 비율	27.6	27.2	26.8	26.5	26.1	25.7	-5.5%
	인구10만명당 보행자 사망수	1.9	1.8	1.7	1.5	1.4	1.2	-33.3%
	보행수송 분담률	27.6	27.8	28.0	28.2	28.4	28.6	2.9%
	보행자길 이용자 만족도	3.03	3.12	3.22	3.31	3.41	3.51	12.5%
보행환경 개선지구	이용자 만족도	3.32	3.42	3.52	3.63	3.74	3.85	12.6%
보행자 우선도로	이용자 만족도	3.28	3.38	3.48	3.58	3.69	3.80	12.5%
보호 구역	어린이 10만명당 교통사고 건수	143.6	134.3	127.5	115.6	103.6	90.8	-32.4%
	고령자 10만명당 교통사고 건수	373.4	352.3	334.5	303.2	272.0	238.6	-32.3%

제5장 목표달성을 위한 실행계획

- ① 기초 보행환경 개선
- ② 보행환경개선지구 조성
- ③ 보행자 우선도로 조성
- ④ 보호구역 개선
- ⑤ 보행문화 선진화
- ⑥ 추가 제언사항 : 보행환경 특화지구 지정

제5장 목표달성을 위한 실행계획

1. 기초 보행환경 개선

1. 기본방향

- “편리·안전·쾌적한 걷기 좋은 보행도시, 부산”의 비전을 달성하기 위해 보행교통 개선지표인 이동성, 안전성, 쾌적성으로 구분하여 각 항목별 개선방안 수립

■ 이동성 분야 개선방안

- 보행자가 연속성을 유지하며 원활하게 이동하도록 보행환경 조성
- 보행장애요소 제거 등 유효보도 폭원 확보, 보행동선 연결, 교통약자 편의시설 설치, 횡단보도 설치 등을 통하여 보행이동성 향상

■ 안전성 분야 개선방안

- 사고 없는 안전한 보행공간을 확보하고 교통약자를 배려한 보행환경 조성
- 보행자가 안심하고 걸을 수 있도록 차량속도 및 통행제한, 교통정온화 기법 적용, 안전시설물 설치 등을 보행안전성 향상

■ 쾌적성 분야 개선방안

- 보행 통행상의 방해물 최소화하고 보행 만족도를 높일 수 있는 보행환경 조성
- 보다 쾌적한 환경에서 걸을 수 있도록 보도 노면상태를 개선하고, 지장물 및 노점상 정비, 대중교통 연계성 확보 등을 위한 안내표지판 개선으로 보행쾌적성 향상



[그림 5-1] 분야별 개선대책 기본방향

2. 이동성 분야 개선방안

가. 유효보도 폭원 확보

- 실태조사 결과 일부 도로의 경우 유효보도 폭원이 협소하여 보행자 이동시 불편을 초래하고 있음
- 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙상 보도의 유효폭원은 2m 이상이 되도록 하고 있으나, 가로수, 전신주, 지장물 등 다양한 가로시설물로 인해 유효폭원 2m 이하 도로가 많은 실정임

[도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙]

제16조(보도) ① 보행자의 안전과 자동차 등의 원활한 통행을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 도로에 보도를 설치해야 한다. 이 경우 보도는 연석이나 방호울타리 등의 시설물을 이용하여 차도와 물리적으로 분리해야 하고, 필요하다고 인정되는 지역에는 이동편의 시설을 설치해야 한다.

② 제1항에 따라 차도와 보도를 구분하는 경우에는 다음 각 호의 기준에 따른다.

1. 차도에 접하여 연석을 설치하는 경우 그 높이는 25cm 이하로 할 것
2. 횡단보도에 접한 구간으로서 필요하다고 인정되는 지역에는 이동편의시설을 설치해야 하며, 자전거도로에 접한 구간은 자전거의 통행에 불편이 없도록 할 것

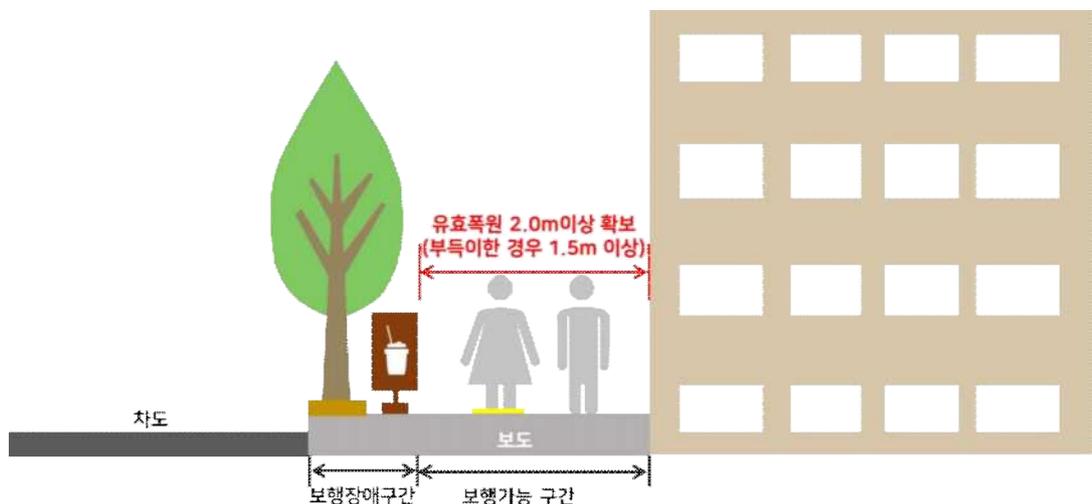
③ 보도의 유효폭은 보행자의 통행량과 주변 토지 이용 상황을 고려하여 결정하되, 최소 2m 이상으로 하여야 한다. 다만, 지방지역의 도로와 도시지역의 국지도로는 지형상 불가능하거나 기존 도로의 증설·개설 시 불가피하다고 인정되는 경우에는 1.5m 이상으로 할 수 있다.

④ 보도는 보행자의 통행 경로를 따라 연속성과 일관성이 유지되도록 설치하며, 보도에 가로수 등 노상시설을 설치하는 경우 노상시설 설치에 필요한 폭을 추가로 확보하여야 한다.



[그림 5-2] 유효보도 폭원 협소구간 현장사진

- 유효보도 폭원을 확보하는 것은 보행교통을 위한 가장 기본적인 사항으로 가로수, 전신주, 지장물 등을 제외한 보행가능 유효 폭원 2.0m 이상 확보 권장
 - 보행권의 중요성을 인식하고 보행권을 확보하기 위해 “도로 - 차도 = 보도” 에서 “도로- 보도 = 차도” 라는 발생의 전환 필요
- 다만, 지형상 불가능하거나 기존도로의 증·개설시 및 주변 지형여건, 지장물 등으로 보도 유효폭 2.0m를 확보할 수 없는 경우에는 1.5m까지 보도 유효폭원 완화를 통해 보행자의 이동성 향상
 - 1.5m 보도폭 확보가 어려운 경우 교통약자의 휠체어 교행을 위해 50m마다 1.5m×1.5m 이상의 교행구역 설치
- 가로시설물은 가능한 최소화하여 설치하고, 가로수 등 식수대에 일렬로 배치하거나 보행을 방해하는 시설물의 이설 및 지중화를 통해 유효보도폭 확보
 - 보행 동선에 방해되는 가로시설물은 일렬로 배치하여 유도보도폭 확보
 - 공중전화부스 등 효용 가치가 떨어진 시설물을 제거하여 가로시설물 최소화
 - 유효보도폭이 확보되지 않은 경우, 가로수 설치를 지양하고 인접 건물, 옹벽 등의 입면을 녹화하는 방안을 강구하여야 함
 - 돌출된 환기구 및 버스쉘터는 디자인 개선을 통해 유효보도폭원 확보
 - 보도폭 3.0m 미만의 경우 무분별한 가로수 식재 및 불필요한 가로시설물 설치 지양하며, 필요한 가로시설물의 경우 가능한 통합 설치 운영
- 차로를 줄이고 보도는 넓히는 도로다이어트, 일방통행이 가능한 지역은 일방통행제를 시행하여 보행공간 확보



[그림 5-3] 유효보도 폭원 확보

■ 보행동선의 전신주, 가로수 이전 및 철거

- 보도내에 설치된 전신주, 가로수는 유효보도 폭원을 잠식하는 가장 대표적인 시설물임
- 보행동선상 전신주로 인해 유효보도폭 미확보 구간 전신주 이전 설치 및 철거하며, 보도구간이 넓은 구간은 전선지중화 사업을 통해 보도폭원 확보
- 가로수의 1열식재로 유효보도 폭이 협소한 경우에는 가로수 철거, 2열식재로 인해 보도폭이 협소한 경우는 1열식재를 통한 보도폭원 확보



[그림 5-4] 보행동선의 전신주 철거 예시

■ 가로시설물 통합, 철거 및 정비

- 보도에는 전신주, 가로등, 신호등, 분전반 등 다양한 가로시설물이 설치되어 있어 보도 폭원이 좁아 보행이동에 불편함을 주고 있으며, 미관상으로도 좋지 않음
- 교통시설물, 가로등, 가로수, 소화전, 분전함 등 중복 및 유사한 기능을 하는 가로시설물은 관리기관 협의 이후 통합하여 운영
 - 교통신호등, 교통표지판 등 가로시설물 신규설치시 통합지주 설치, 운영 권장
- 공중전화부스 등 이용률이 저조하거나 기능이 상실된 시설물은 철거



[그림 5-5] 가로시설물 통합 예시

■ 버스쉘터 개선으로 보도폭원 확보

- 과거에 설치된 버스 쉘터는 방수, 방풍 등의 기능을 갖도록 Box형태로 설치되어 있어 보행자 이동에 장애요소가 됨에 따라 버스쉘터 개선 필요
- 보도폭원이 넓은 지역은 경우 Box, 一자형 등 다양한 디자인으로 설치가 가능하나 통행에 지장을 주지 않도록 충분한 여유 공간의 확보 필요
 - 버스쉘터를 제외한 유효보도폭원 2.0m 확보 권장
- 유효보도폭이 협소한 지역은 一자형 디자인으로 개선 하여 유효보도폭원 확보
- 버스정류장과 이격되어 설치된 버스쉘터는 버스정류장 인근으로 이전설치



[그림 5-6] 이상적인 버스쉘터 설치 형태



[그림 5-7] 버스쉘터 디자인 개선 예시

■ 돌출된 도시철도 환기구 개선

- 도시철도가 입지하고 있는 지역은 도시철도 환기구로 인해 유효보도 폭원이 좁은 구간이 다수 있어 보행이동 및 안전성을 저해하고 있음
- 서면교차로, 연산교차로, 하단교차로, 덕천교차로 등 간선도로 주변은 넓은 보도로 인해 보도폭원을 확보하고 있으나, 남포동, 수영, 동래 등 대부분의 지역은 도시철도 환기구로 인해 유효보도 폭이 좁은 실정임
- 도시철도 환기구로 인해 유효보도 폭원 좁은 지역을 지면형 환기구로 개선을 통해 보행이동성 확보
- 지면형 환기구를 설치시에는 보행자가 환기구로 위로 이동할 경우 떨어짐이 발생하지 않도록 환기구 하부에 지지대 설치 등 안전시설 보강 이후 환기구 정비 필요



[그림 5-8] 돌출된 도시철도 환기구 개선 예시

■ 노점상, 입간판, 적치물 정비

- 재래시장, 도심지역 등 상업시설이 밀집한 지역의 경우 노점상 및 입간판, 주거지역의 경우 다양한 적치물로 인한 보도잠식으로 보행자 통행의 불편을 가중하고, 차량의 통행에도 방해됨에 따라 철거 등 정비 필요
 - 현재 노점상, 입간판, 적치물이 많은 지역을 우선적으로 정비하고, 추후 확대 필요
- 보도가 넓은 구간의 경우에는 노점상 운영구역으로 설치하거나, 보행자에게 방해되지 않는 형태로 판매대를 제작하는 방식 등 노점상, 입간판의 개선, 정비를 통해 보도폭원을 확보하여야 함
- 보도가 좁은 지역의 경우 보도 점용 불가지역으로 선정하여 지도 및 단속
- 노점상 운영자에 대한 인식개선을 위해 지속적인 계도 및 홍보



[그림 5-9] 노점상, 입간판, 적치물로 인한 보도폭원 잠식

나. 보행동선 연결성 확보

- 도로와 도로가 연결되는 지역, 건축물 진출입 구간 등 보행자와 차량이 상충하는 지역에 횡단보도 및 보도 미설치 지역이 다수 존재하고 있어 보행자 이동성 및 안전성이 저하되는 실정임
- 보도 단절구간과 차량 진출입구에 횡단보도 및 보행로 설치를 통해 보행연결성 확보하고, 불법주정차 방지를 위해 블라드 설치 권장
- 보도와 차도가 교행하는 구간에는 차도와 보도가 구분이 가능한 색상 및 질감으로 횡단보도를 설치하여 보행자 이동성 향상

■ 이면도로 보도단절구간 횡단보도 등 보행로 설치

- 이면도로와 교차되는 지점의 보도가 단절된 구간은 연속성을 유지하기 위해 고원식 횡단보도의 설치를 권장하며 보도와 동일한 높이를 유지하여 보행편의 제공



[그림 5-10] 보도단절구간 연결 예시

■ 건축물 진출입구 연결성 확보

- 건축물 진출입구로 인해 보도가 단절된 구간은 인접한 보도와 높이를 동일한 보도를 설치하여 보행의 연속성 확보하며, 기존 보도와 같은 재질 및 색상으로 설치함



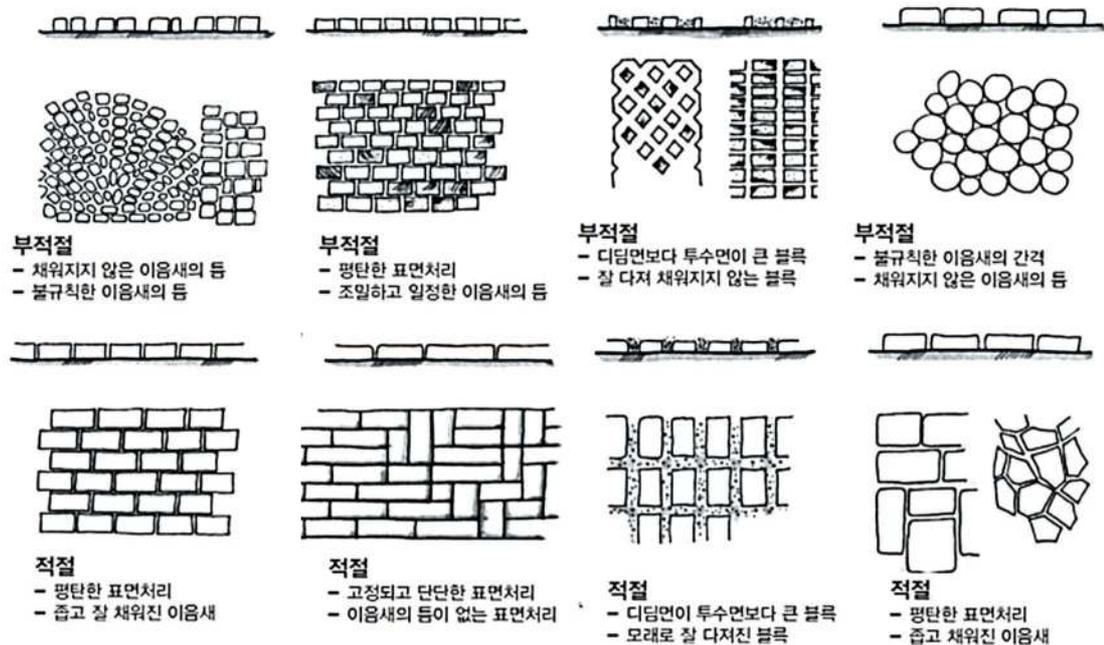
[그림 5-11] 건축물 진출입구 연결성 확보 예시

다. 교통약자 이동성 향상

- 교통약자는 장애인, 고령자, 임산부, 영유아 동반자, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편함을 느끼는 사람으로 정의 할 수 있으며, 보행이동 및 안전에 불편함에 없도록 보도포장, 턱낮춤, 점자블록 등 설치 이후 관리가 부실한 시설에 대한 개선 필요
- 고령자 등 교통약자는 지속적으로 증가 할 것으로 예상됨에 따라 신규 보행로 설치시 교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼을 참고하여 시설 설치 필요
- 현황조사 결과 점자블록이 미설치되어 있거나 파손된 지역, 턱낮춤이 안되어 있는 곳 등 교통약자의 이동에 장애요소가 다수 발생하고 있어 보도 포장 및 기울기, 턱낮춤, 점자블록 개선을 통해 교통약자 이동성 향상

■ 교통약자가 통행 할 수 있는 보도포장

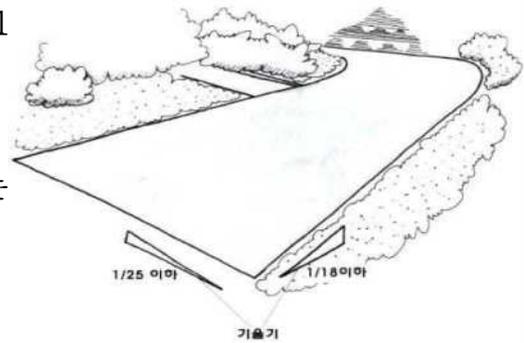
- 보도 등의 바닥표면은 미끄러지지 아니하는 재질로 평탄하게 마감하여야 하며 이는 보행편의를 위한 가장 기본적인 조건임
- 이음새 부분의 틈은 그 간격이 목발이나 신발의 굽이 빠지지 않도록 1cm 이하가 되어야 하며 비가 온 후에 움푹임이나 물이 튀어 오르지 않도록 단단히 고정시켜야 함
- 교통약자가 빠질 위험이 있는 곳에는 덮개를 설치하되, 덮개의 표면은 보도 등과 동일한 높이가 되도록 하고 덮개에 격자구멍 또는 틈새가 있는 경우에는 그 간격이 1cm 이하가 되도록 하여야 함



[그림 5-12] 교통약자가 통행할 수 있는 포장 예시

Ⅰ 보도 기울기

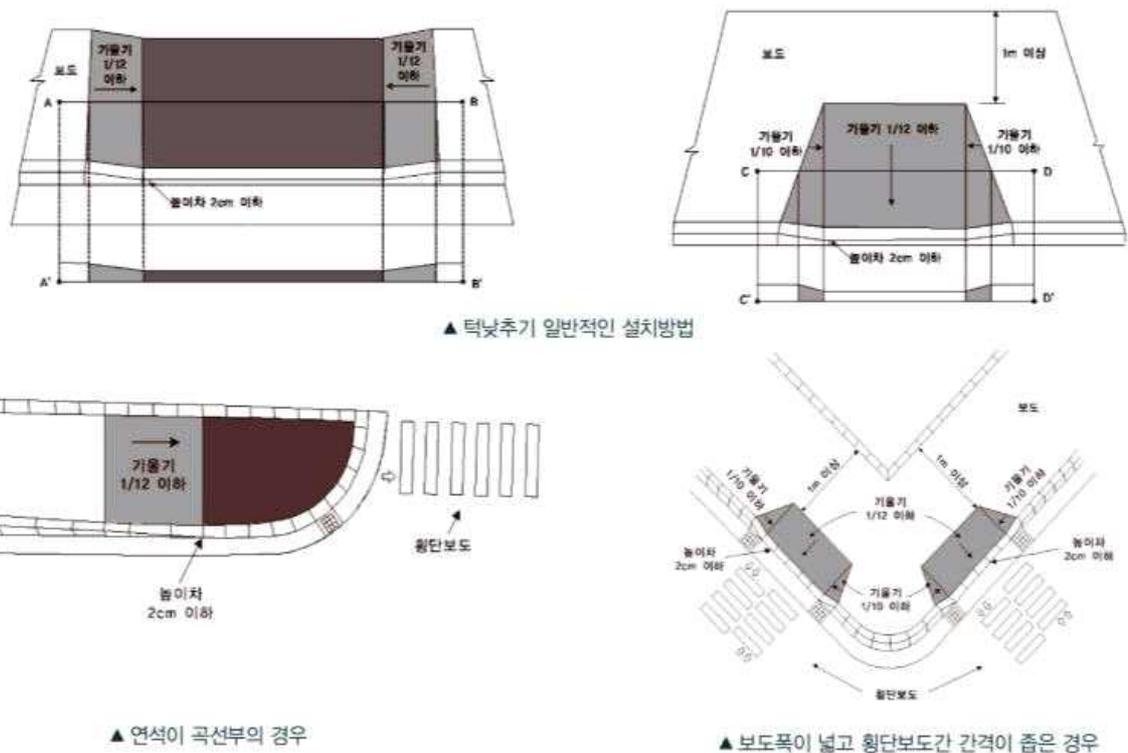
- 교통약자를 위한 보도 등의 기울기는 18분의 1 이하로 하여야 함.
다만, 지형상 불가능하거나 기존도로의 증·개축시 불가피하다고 인정되는 경우에는 12분의 1까지 완화 할 수 있음
- 휠체어 이용자를 고려하여 보도 등의 좌우 기울기는 25분의 1이하로 하여야 함



[그림 5-13] 교통약자를 위한 보도 기울기

Ⅰ 보도 턱낮춤

- 턱낮춤은 보도와 차도의 단차를 줄여 휠체어사용자, 유모차 등 교통이동약자의 원활한 통행을 확보하기 위한 방법임
- 턱낮춤은 횡단보도 진입 지점, 안전지대, 건물 진입 부분, 보도와 차도의 경계 구간, 기타 턱낮추기의 설치가 필요한 구간 등에 설치함



[그림 5-14] 보도 턱낮춤 설치방법

① 턱낮춤 높이

- 턱낮춤을 하는 경우, 보도와 차도의 단차는 2cm 이하가 되도록 함. 단 주택가, 학교 주변의 편도 2차로 이하인 도로의 경우에는 횡단보도에 접속하는 보도와 차도의 높이를 같게 할 수 있으며, 이러한 경우에는 시각장애인 등이 보도와 차도의 경계를 명확히 인지할 수 있도록 점자블록의 설치에 특별히 유의하여야 함

② 턱낮춤 경사

- 휠체어사용자나 유모차의 경우, 턱낮춤 경사로의 경사가 급하면 이용 시 장애가 되며, 노면 동결 시나 우천 시 미끄럽거나 하강 시 발생하는 가속도로 인하여 오히려 위험할 수 있으므로 적절한 경사를 확보하는 것이 필요함
- 이러한 점을 감안할 때, 경사는 20분의 1 이하로 하는 것을 권장하며, 도로조건이 이를 만족시키지 못할 시에도 경사는 최대 12분의 1을 넘지 않아야 함

■ 점자블록

- 점자블록은 시각장애인이 보행상태에서 주로 발바닥이나 지팡이의 촉감으로 그 존재와 대략적인 형상을 확인할 수 있는 시설로 정해진 정보를 판독할 수 있도록 그 표면에 돌기를 붙인 블록을 의미함
- 횡단보도의 진입 부분에는 점형블록을 설치하고, 이를 유도하는 부분에는 횡단보도의 진행방향과 같은 방향으로 보도 등과 차도의 경계구간으로부터 보도 등의 폭의 5분의 4가 되는 지점까지 선형블록 설치
- 횡단 도중의 일시대기용 안전지대와 횡단보도와의 경계부분 중 안전지대 쪽에는 점형블록을 설치하고, 이를 유도하는 부분에는 횡단보도의 진행방향과 같은 방향으로 선형블록 설치



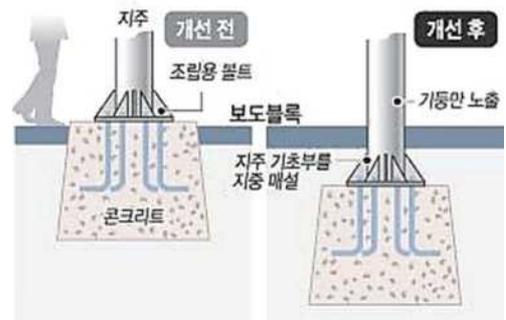
[그림 5-15] 점자블록 설치방법



[그림 5-16] 턱낮춤 및 점자블록 개선 예시

■ 가로수 보호판 및 지주대 기초판 정비

- 유효보도폭원은 2.0m로 권장하고 있으나, 가로수 및 가로등, 신호등, 안내표지 지주대 등으로 유효보도폭이 좁은 지역이 대부분을 차지하고 있어 휠체어 이용자, 어린이 등 교통약자의 이동에 불편을 초래하고 있음
- 가로수 뿌리 돋움, 돌출된 지주대의 기초판을 정비하여 보행이동성 향상
- 기존 가로수 및 지주대는 보도와 유사한 재질 및 포장하는 방법으로 정비
- 지주대를 신규로 설치시에는 지주대 기초부를 지중에 매설하는 방식으로 시공하여 교통약자 이동성 향상



[그림 5-17] 돌출형 지주대 개선



[그림 5-18] 가로수 보호판 정비 예시

라. 횡단보도 설치 및 개선

- 실태조사 결과, 횡단보도가 미설치되어 무단횡단, 횡단보도 노면표시 훼손 등이 나타나고 있으며, 차량보다는 보행자 이동을 위해 횡단보도 설치 확대 필요
- 보행자의 통행이 빈번하여 횡단보도를 설치할 필요가 있는 포장도로에 설치하며, 4m 미만의 도로에는 좌우 통행방향을 구분하지 않고 설치 가능하며, 교차로에서는 대각선 또는 중간에 보행섬을 두고 설치 가능

■ 횡단보도 설치 확대

- 횡단보도가 없어 보행불편이 초래된 지점을 대상으로 소통과 보행기준을 고려한 횡단보도 확대 추진
- 횡단보도는 차량신호기가 설치된 교차로의 통행량이 가장 많은 1시간 동안의 횡단보행자가 150명 이상인 곳에 설치
- 또한 보행자 밀집지역, 무단횡단 발생지점, 시장, 상업지역이 밀집한 지역은 설치간격 200m 이내로 축소하여 횡단보도 추가 확대 설치

[도로교통법 시행규칙 제11조 횡단보도 설치기준]

1. 횡단보도에는 횡단보도표시와 횡단보도표지판을 설치할 것
2. 횡단보도를 설치하고자 하는 장소에 횡단보행자용 신호기가 설치되어 있는 경우에는 횡단보도표시를 설치할 것
3. 횡단보도를 설치하고자 하는 도로의 표면이 포장되지 아니하여 횡단보도표시를 할 수 없는 때에는 횡단보도표지판을 설치할 것
4. 횡단보도는 육교·지하도 및 다른 횡단보도로부터 다음 각 목에 따른 거리 이내에는 설치하지 아니할 것

다만, 어린이 보호구역, 노인 보호구역 또는 장애인 보호구역으로 지정된 구간인 경우 또는 보행자의 안전이나 통행을 위하여 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 그러하지 아니하다.

가. 법 제2조제1호에 따른 도로로서 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」 제2조 제8호에 따른 일반도로 중 집산도로 및 국지도로 100미터

나. 법 제2조제1호에 따른 도로로서 가목에 따른 도로 외의 도로: 200미터

- 횡단보도 노면표시가 훼손된 지역은 즉시 보수하며, 이면도로의 경우에는 고원식 횡단보도 설치를 통해 이동성 및 안전성 향상

[표 5-1] 횡단보도 종류 및 설치방법

구분	설치방법	
<p>횡단보도</p>	<ul style="list-style-type: none"> 보행자의 통행이 빈번하여 횡단보도를 설치할 필요가 있는 포장도로에 설치 4m 미만의 도로에는 좌우 통행 방향을 구분하지 않고 설치 가능 	
<p>도류화 횡단보도</p>	<ul style="list-style-type: none"> 보행자와 자동차 사이의 이동이 겹쳐 혼란을 줄 수 있는 지역에는 도류화 횡단보도 설치 	
<p>대각선 횡단보도</p>	<ul style="list-style-type: none"> 노면을 대각선 방향으로 가로질러 설치하는 횡단보도 횡단보도의 설치 위치는 보행자의 동선, 보행자 및 자동차의 통행량, 신호주기, 교차로간 거리 등에 대한 판단에 따라 설치 	
<p>스테거드 횡단보도</p>	<ul style="list-style-type: none"> 차로 중앙부에 안전섬을 설치하여 보행자가 도로를 두 번 나누어 횡단하게 하는 횡단보도 보행속도가 느린 어린이 및 노약자 통행이 잦은 어린이·노약자 보호구역내에 횡단보도 설치시 우선적으로 고려하며, BRT 설치지역 적용 	
<p>고원식 횡단보도</p>	<ul style="list-style-type: none"> 횡단보도를 볼록사다리꼴 과속방지턱 형태로 설치 제한속도를 30km/h 이하로 제한할 필요가 있는 도로에서 횡단보도를 노면보다 높게하여 운전자의 주의를 환기시킬 필요가 있는 지점에 설치 	

- 주요 교차로, 이면도로의 횡단보도 미설치 지점, 보행량이 많은 지역을 대상으로 횡단보도 설치
- 보행자 자동인식 및 LED 바닥표시 등 스마트 횡단보도 적극 설치



[그림 5-19] 횡단보도 설치 예시

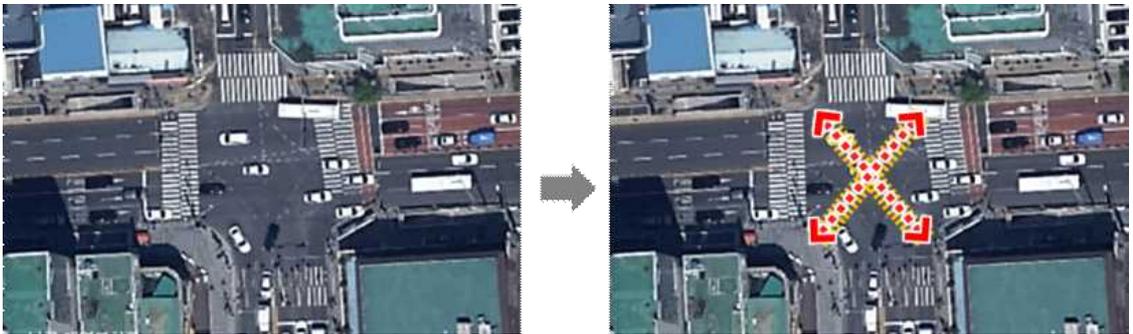
- 횡단보도 노면표시가 훼손된 지역을 개선시에는 고원식 횡단보도 설치를 통해 보행자 이동성 및 안전성 향상



[그림 5-20] 횡단보도 노면표시 개선 예시

■ 대각선 횡단보도 설치

- 4지 교차로에 ㄷ자 횡단보도, 3지 교차로에 ㄴ자 횡단보도가 많아 보행자들이 교차로 횡단에 시간이 많이 소요되어 불편함에 따라 보행자 중심이 이동성을 위해 대각선 횡단보도 확대설치가 필요함
- 보행자 동선, 보행자 및 자동차 통행량, 신호주기, 교차로 간 거리 등을 고려하여 설치가 필요하며, 우선적으로 대각선 통행량이 많은 상업지역을 우선적으로 설치
- 대각선 횡단보도 설치를 통해 보행시간 단축 및 무단횡단으로 인한 교통사고 예방으로 안전성 확보 가능



[그림 5-21] 대각선 횡단보도 설치 예시

■ 횡단거리 단축으로 보행동선 단축

- 교차로 기하구조의 형태에 따라 보행횡단거리의 변동이 있어 보행횡단시간이 늘어날 수 있음. 따라서 횡단보도를 교차로에 근접하여 설치시 보행횡단거리가 줄어들어 보행 시간을 단축할 수 있음
- 횡단보도 횡단거리를 단축시 우회전 교통량이 많을 경우 교통사고에 유의하여 설치
- 대각선횡단보도 설치시에도 횡단보도를 교차로에 근접하여 설치하여 횡단거리 단축
- 왕복4차로 이상의 교차로는 도류화 방식의 횡단보도 적극 설치 필요



[그림 5-22] 횡단거리 단축 예시

마. 보행신호체계 개선

- 보행자의 보행속도와 보행이동 패턴 등을 감안하여 보행시간을 조절하고 보행자 우선의 보행신호 등화를 통해 대기시간을 최소화하고, 충분한 횡단시간을 부여함으로써 보행 편의를 증대하고 교통사고 예방

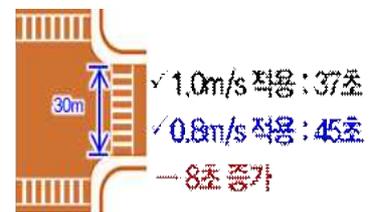
■ 보행자 적정 녹색시간 확보

- 일반적인 횡단보도의 보행횡단신호 산정시 보행자의 보행속도를 “1.0m/초” 를 적용하여 횡단보도 길이(m)당 보행횡단신호 시간(초)을 부여하고 있어 어린이, 고령자 등 교통약자의 경우 횡단시간이 부족한 실정임

$$\text{보행자 녹색시간} = t + L/V1$$

t = 초기진입시간(4-7초) L = 보행자 횡단거리(m) V1 = 보행자 보행속도 (일반인 1.0m/s, 보행약자 0.8m/s)

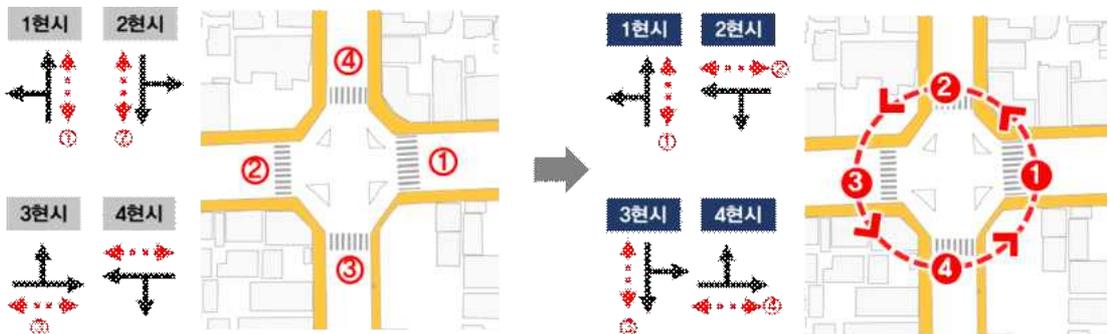
- 보행자 적정 녹색시간을 확보하기 위하여 보행량이 많은 지역, 교통약자의 횡단이 많은 횡단보도의 경우 보행자 보행속도 기준을 0.8m/s로 적용하여 운영



- 횡단보도의 길이가 30m일 경우 보행속도를 1.0m/s를 적용시, 37초, 0.8m/s를 적용시 45초로 녹색시간 8초 증가 [그림 5-23] 녹색시간 확보 예시
- 특정일 또는 특정시간에 급격하게 보행량이 많은 지점을 대상으로 “0.8m/초” 의 보행속도를 적용하여 보행녹색신호 시간을 추가 확보

■ 보행연동 보행신호 등화

- 차량 신호연동 및 소통을 고려한 4지 교차로의 직좌 동시신호 운영으로 보행대기시간이 증가하여 보행자 불편 및 무단횡단 횟수가 증가하여 보행이동성 저하
- 보행대기 시간을 최소화하여 원활한 보행이동이 가능하도록 지점별 보행패턴을 고려한 신호현시 순서 조정하여 보행대기시간 감소 및 무단횡단 방지



[그림 5-24] 보행연동 보행신호 등화 예시

3. 안전성 분야 개선방안

가. 보차도 분리를 통한 안전성 확보

- 이면도로 등 보도가 미설치된 지역은 보도와 차도 분리를 통해 안전성 확보
- ‘도로의 구조시설 기준에 관한 규칙’에 의거 보행자의 안전과 자동차의 원활한 통행을 위하여 필요하다고 인정되는 도로에 보도설치
- 보도는 연석이나 방호울타리 등의 시설물을 이용하여 차도와 분리하여야 하고, 필요한 경우 교통약자 이동편의시설을 병행 설치토록 함

[표 5-2] 보차도 분리 방안

구분	설치방법
연석에 의한 분리	<ul style="list-style-type: none"> • 보도와 차도를 구분하기 위해 보도와 차도의 경계부에 연석을 설치하여 운전자의 시선유도나 차도를 벗어난 자동차가 보도로 진입하는 것을 억제함
유색포장에 의한 분리	<ul style="list-style-type: none"> • 보도를 유색아스콘 등으로 포장하고 차도의 높이로 동일하게 시공
블라드에 의한 분리	<ul style="list-style-type: none"> • 보도를 유색아스콘 등으로 포장하고 차도의 높이로 동일하게 시공 • 보행자와 차량은 블라드 체인으로 연결설치



[그림 5-25] 보차도 분리 설치 예시

나. 교통정온화 시설 설치로 안전성 확보

- 교통정온화 기법은 주민이 안전하고 쾌적한 생활을 할 수 있도록 자동차의 통과교통을 줄이고 낮은 속도로 통행할 수 있도록 통제하는 방법으로 이면도로 중 보행량이 많은 도로를 대상으로 조성
- 대표적으로 지그재그 형태의 도로, 차로폭 좁힘, 고원식 횡단보도 등 물리적인 시설물을 설치하여 보행자의 안전성 향상과 교통사고 감소를 유도함
- 교통정온화 시설 설치에 교통사고 발생 현황, 교통량, 주행속도, 보행특성 등 도로 및 교통특성을 종합적으로 고려하여 설치하여야 함

① 설치장소

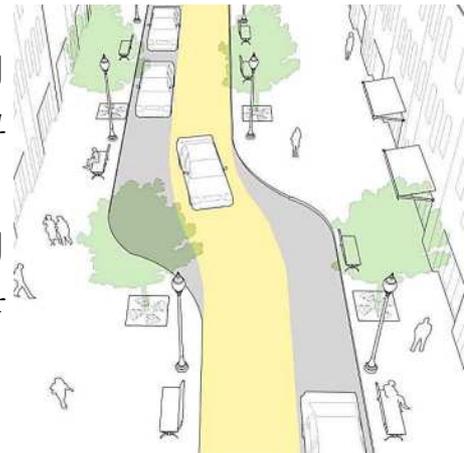
- 교통정온화 시설은 시·종점부의 교차로를 포함한 도로 구간에 설치
- 보행자의 안전을 위해 자동차의 통행량을 줄이고 낮은 속도로 운영이 필요하다고 판단되는 곳에 교통정온화 시설 설치
 - 학교, 유치원 등 어린이 보호를 위해 속도 저감이 필요한 구간
 - 경로당, 노인복지시설 등 노인들의 보호를 위해 속도 저감이 필요한 구간
 - 주거지, 상업지, 병원, 종교시설 등 자동차의 출입이 많아 보행자 보호를 위해 속도 저감 혹은 통행량 조절이 필요한 구간
 - 보행자의 안전을 위해 속도 저감 조치가 필요하다고 인정되는 경우에 설치
- 주간선도로 또는 보조간선도로 중 차량 이동성이 중시되는 도로는 교통정온화 시설 설치를 지양하여야 함
- 긴급자동차 출입구 주변은 교통정온화 시설 설치를 제한하며, 꼭 필요한 경우에는 긴급자동차의 이동에 큰 지장이 없는 교통정온화 시설 설치를 검토할 수 있음

② 교통정온화 시설 적용원칙

- 교통정온화 시설은 속도 저감을 위해 제한하고자 하는 속도에 따라 달리 적용해야 하며, 이동성보다는 접근성이 우선시되는 도로에 설치
- 교통정온화 시설 설치구간의 출입구(교차로)에는 속도를 줄여서 진입할 수 있도록 고원식 교차로, 고원식 횡단보도, 교차로 폭 좁힘 등 관련 시설을 설치
- 교통정온화 설치구간 진입 전에 급격한 속도 차이가 발생하는 지역은 속도 변이구간을 두어 속도 차이가 20km/h 이하가 되도록 하며, 속도제한을 나타내는 규제표지, 지그재그 차선 등의 시설을 설치해야 함

■ 지그재그 행태의 도로(시케인)

- 도로의 평면선형에 곡선 또는 직선으로 굴곡을 주어 자동차의 감속을 유도하는 시설로서 자동차의 속도 저감 및 교통사고 예방을 목적으로 지그재그 형태의 도로 설치
- 곡선 형태인 슬라롭형과 직선 형태인 크랭크형이 있으며 제한속도 및 현지여건에 맞게 설치 계획을 수립하여 차량속도 저감
- 지그재그 형태의 도로는 돌출부 폭, 차로폭 및 제한속도(30~50km/h)를 고려하여 종방향 어긋남 길이를 산정하여 설치



[그림 5-26] 지그재그 형태의 도로



[그림 5-27] 지그재그 형태의 도로 적용 예시

■ 부분 차도 폭 좁힘(초커)

- 자동차의 통행 폭을 시각적 또는 물리적으로 좁게 하여 자동차의 감속을 유도하는 시설로서, 차도 중 일부 구간에 대해 차도 폭을 줄여 도로가 시각적으로 좁아지도록 만드는 방법
- 차로 폭 좁힘은 외측 폭 좁힘과 내측 폭 좁힘으로 구분하며, 차로 폭 좁힘을 하는 경우에도 최소 2.75m 이상의 폭원은 확보하도록 함
- 차로 폭 좁힘에 의한 생긴 공간은 안전지대 노면표시, 보도 연속 확장, 노상주차장, 녹지 조성 등의 방법을 검토하여 설치하되, 운전자의 시거 장애를 유발하는 시설의 설치 지양
- 차로 폭 좁힘을 하는 경우 야간에 시인성을 확보할 수 있는 시설을 설치하여야 함



[그림 5-28] 부분 차도 폭 좁힘

다. 차량속도 및 통행제한

- 왕복2차선 도로 및 골목길을 중심으로 차량의 속도를 저감할 수 있는 시설물 설치하고, 어린이 보호구역 등에 차량통행을 제한하여 교통사고 예방하고 보행안전성 향상
- 도시 지역 내 일반도로는 시속 50km, 주택가 등 주변 이면도로는 시속 30km로 제한속도를 하향하는 정책과 과속방지턱, 노면요철포장 등 차량속도를 저감할 수 있는 시설물 설치를 통해 교통사고 사망자 및 보행사망사고 감소되는 효과가 있음

■ 차량속도 제한

- 안전속도 5030 정책과 더불어 보행이동과 횡단이 수시로 발생하는 이면도로를 중심으로 차량속도를 제한하여 보행자 안전성 확보
- 제한속도를 30km/h로 이하로 제한할 경우 차로의 폭을 2.75m까지 축소하여 차량속도를 제한하고 교통정온화 기법을 적극 활용하여 차량속도 제한하여 보행안전성 향상
- 차량속도 제한을 위한 노면표시, 안내표지판, 위반하는 차량을 단속하기 위한 CCTV 등 차량 운전자가 인식할 수 있는 시설물을 설치하여야 함

■ 과속방지턱 설치

- 과속방지턱은 노면에 차량 진행방향의 직각방향으로 물리적인 수직단차를 주어 운전자의 과속을 억제하고 보행자가 안전하고 연속적인 횡단을 위해 설치
- 낮은 주행속도가 요구되는 주택가, 상업시설의 이면도로나 학교 주변지역 등에 설치하여 보행자의 통행안전과 생활환경을 보호
- 과속방지턱은 형상에 따라 원호, 사다리꼴, 가상방지턱 등 여러 종류가 있으나 설치길이 3.6m, 설치높이 10cm의 원호형을 표준으로 하되, 폭 6미터 미만의 소로에서는 지역여건에 따라 길이 2m, 7.5cm의 소형 과속방지턱을 사용할 수 있음



[그림 5-29] 과속방지턱 설치 예시

■ 노면요철포장

- 노면에 좁고 긴 띠 모양의 요철 포장재를 사용하여 차량통행시 타이어와 노면 마찰로 미세한 진동과 소음을 발생시켜 차량의 주행속도를 저감하는 방법
- 노면의 요철포장은 상업시설 등 자동차의 통행량이 많은 지역에서 실시하고, 주택이 밀집한 지역의 경우 유모차나 자전거, 휠체어 등 보조 이동수단을 통한 이동에 불편을 줄 수 있으므로 포장시 주의하여야 함
- 어린이 보호구역 등 보호구역은 현재 미끄럼방지 포장이 필요한 경우만 해당 구간에 한해 제한적으로 암적색으로 포장하는 것을 권장하고 있음



[그림 5-30] 노면포장 적용 예시

■ 차량통행 제한

- 차량에 따른 사고위험이 높은 어린이 보호구역, 보행자 통행이 많은 상업시설 밀집지역을 대상으로 차량통행을 제한하여 보행자 안전성 확보
- 초등학교 주변 통학로를 대상으로 등하교시간 차량통행 제한 방식 적용
- 상업시설이 밀집한 지역은 시간제 또는 주말에 차량통행을 제한하는 방식을 적용하며, 상인회 등과 협의를 통해 차량통행 제한 필요



[그림 5-31] 차량통행 제한 예시

라. 보행자 안전시설물 설치

■ 방호울타리

- 방호울타리는 자동차 운전자에게 보도와 차도가 분리되어 있음을 시각적으로 나타내어 교통사고 예방 및 보행자의 무단횡단 방지를 목적으로 설치하여 안전성 확보
- 차량이 차도 밖으로 벗어남을 방지하고 보행자 등을 차량으로부터 보호하기 위하여 필요한 구간, 간이보도의 신설, 보행자의 횡단방지 등을 위해 필요한 구간, 보행자·자전거 등이 길 밖으로 추락하는 것을 방지하기 위한 구간에 설치
- 또한 차도와 인접하여 학교 출입구가 위치하는 경우와 재래시장 등 고령층이 많이 통행하는 지역은 보도를 따라 방호울타리를 설치하여 무단횡단 방지



[그림 5-32] 방호울타리 적용 예시

■ 보행자 음향신호기

- 음향교통신호기는 교통 신호기가 설치된 횡단보도에 시각장애인의 안전한 횡단을 위하여 음향신호로 횡단 정보를 제공하는 시설
- ‘보행자작동신호기’ 라고도 하며 보행자가 우선 통행할 수 있도록 횡단보도에 녹색 신호 변경 버튼을 설치하는 것을 말하며, 이외에 횡단 가능 시간을 보행자에게 시각각으로 알려주는 ‘보행등 잔여시간 표시기 및 음향신호기’ 등을 설치하여 교통약자를 포함한 일반 보행자의 안전성을 확보함

■ 블라드 설치

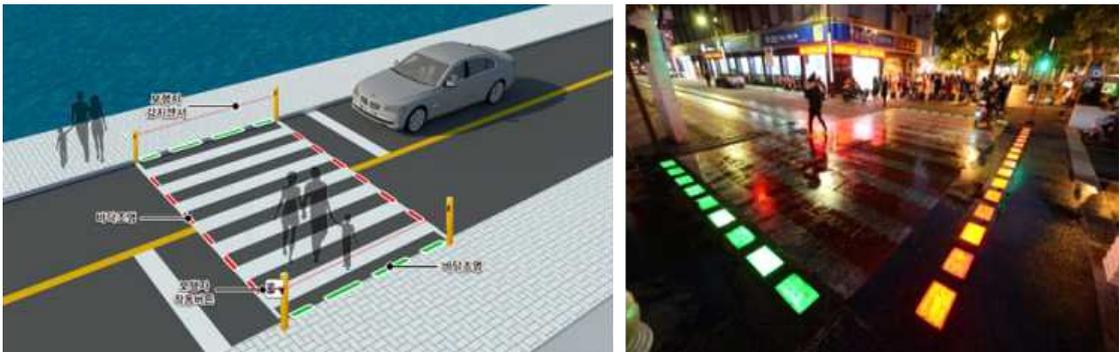
- 횡단보도 부근의 턱 낮추기 구간에 자동차의 진입 및 우회전 자동차가 보도로 진입하는 것을 예방하기 위해 설치하는 말뚝
- 블라드는 보행자의 통행 관점에서는 일종의 장애물로 간주될 수 있으므로 반드시 필요한 장소에 선택적으로 설치

■ 스마트 보행안전기술 확대 설치

- 4차 산업혁명 등으로 최근 도시문제를 다양한 스마트 기술을 활용하여 해결하는 스마트 시티가 개발, 조성되고 있으며, 보행안전 부문에서도 교통사고 방지 등을 위해 다양한 기술이 개발됨에 따라 도입이 필요한 실정임
- 따라서 스마트 횡단보도, 보행자 자동인식시스템, 교차로 알림서비스 등 스마트 보행시설 도입을 통해 보행자의 이동성 및 안전성 향상

① 스마트 횡단보도

- 스마트 횡단보도는 인공지능 센서, 사물인터넷 등 스마트 기술을 활용하여 보행자가 안전하게 길을 건널 수 있도록 보행편의를 제공하는 교통안전시설임
- 인공지능 센서를 통해 보행자를 인식하여 신호를 변경하거나, 보행자가 차로에 접근시 이를 인지하여 음성으로 위험을 알리거나, 야간에 보행자를 인식하여 집중조명을 비춰 운전자의 시야를 확보하는 등 보행자를 자동으로 인식하여 보행안전에 편의를 제공할 수 있음
- 스마트폰을 걷는 스몸비족의 안전을 위해 횡단보도 가장자리에 현재 신호를 알 수 있는 LED 바닥신호등을 설치하여 보행자에게는 횡단가능 여부를 알리고, 운전자에게는 도로상황을 인지하게 함으로써 차량의 감속운전을 유도하여 보행자 주변을 환기시켜 보행자 안전을 지키는 횡단보도 설치



[그림 5-33] 스마트 횡단보도 예시

② 스마트교차로 알리미

- 신호등이 없는 교차로에 설치하는 교통시설물로 교차로에 차량 접근시 보행자에게 LED사인을 이용한 시각적 메시지와 경고 안내음성으로 차량이 접근하고 있음을 알려 주고, 운전자에게는 바닥 경광등 및 지주의 신호등으로 보행자가 있음을 주의하라는 신호를 보내주는 시스템

- 교차로에서 안내 사인 및 음성을 통해 차량접근 알림을 통해 어린이 등 교통약자에 대해 위험을 인지하게 하고, 시야가 확보되지 않더라도 교차로 50m 전 바닥센서를 이용하여 움직이는 차량을 감지해 알려줌으로써 교통사고 예방 역할



[그림 5-34] 스마트교차로 알리미 예시

■ 어린이 안전을 위한 옐로카펫, 노란발자국 설치 확대

- 통학로 주변 횡단보도를 중심으로 보행교통사고를 예방할 수 있는 옐로카펫, 노란발자국 등을 설치하여 어린이들이 안전한 곳에서 횡단보도 신호를 기다리게 하고 운전자가 이를 쉽게 발견하도록 하는 안전시설물 설치
- 옐로카펫은 횡단보도 대기 공간과 벽면에 노란색 공간을 만들어 어린이들이 그 내부로 들어가고 싶게 만드는 넛지 효과를 활용해 어린이들이 안전한 곳에서 횡단보도 신호를 기다리게 하고, 색 대비를 활용해 운전자에게 아이들을 잘 보이게 함으로써 교통사고를 예방하는 안전 구역
- 노란발자국은 횡단보도 앞에서 신호를 기다리는 학생들이 차도에 가깝게 있거나, 차도에 나와 대기하다 발생하는 사고위험을 줄이기 위해 횡단보도 바닥에 노란발자국에서 자연스럽게 신호대기를 유도함으로써 교통사고 예방하는 시설



[그림 5-35] 옐로카펫 및 노란발자국 설치 예시

마. 불법주정차 방지

- 불법주정차는 보행자 및 교통약자에게 불편을 주고 운전자의 시야를 방해하여 보행자 교통사고를 유발하므로 안전한 보행환경을 만들기 위해 보도 내 불법주차를 근절할 수 있는 대책이 필요한 실정임
- 실태조사 결과 거의 모든 지역에서 불법주정차가 이루어지고 있으며, 주정차 방지용 CCTV가 설치된 지역에서는 상대적으로 적게 발생하고 있어 불법주정차를 방지하기 위한 다양한 개선방안 마련 필요



[그림 5-36] 불법주정차 현황

- 불법주정차에 대해서는 지속적인 주차단속과 스마트폰을 활용한 불법 주정차신고제 등 소프트웨어적인 방법과 블라드 설치, 보도연석 주차금지 표시 등 하드웨어적인 방법을 동시에 추진해야 함
- 또한 보행환경개선지구 사업시행시 불법주정차 방지 이행방안에 대한 사후 확답 등 주민이 함께 불법주정차를 근절할 수 있는 노력을 하여야 함

■ 불법주정차 단속

- 보행자가 집중하는 시간대 및 불법주정차가 많은 지역을 대상으로 불법주차 집중단속 구간으로 선정하여 단속을 강화하고, 지속적인 홍보 및 지도를 병행하여 불법 주정차 예방
- 불법주정차 단속을 위한 인력과 고정식 CCTV, 차량탐재형 CCTV 등을 보강하여 지속적인 단속으로 불법주정차 근절
- 학교 및 상가 밀집 지역과 같은 특정 시간대 보행자가 집중되는 지역은 단속을 강화하며, 비첨두 시간대는 주정차 규제를 완화하여 보행자 불편 최소화

■ 블라드 설치 및 도로모퉁이 메우기

- 교차로, 횡단보도 주변으로 자동차 진입억제용 블라드 등 물리적인 시설물 설치를 통해 주정차 방지

- 불라드는 보행자가 안전하고 편리한 이동을 방해하지 않는 범위 내에서 설치하여야 함
 - 높이 80~100cm 내외, 지름 10~20cm 내외, 간격 1.5m 내외로 설치하며, 0.3m 전면 점자블록 설치
 - 밝은색 반사도료 사용 및 충격을 흡수할 수 있는 재료사용
- 교차로 구간 주정차 방지를 위해 교차로 도로모퉁이에 보도메우기를 통한 주정차 방지 및 보도폭원 확보
- 도로모퉁이 메우기를 할 경우 우회전 차량의 곡선반경에 지장이 없는 범위에서 사업시행 필요



[그림 5-37] 도로모퉁이 메우기

■ 보도연석 높이 확보 및 주차금지 표시

- 보도연석은 보도와 차도를 구분하기 위해 보도와 차도의 경계부에 설치하는 시설물로 차량의 진입을 억제하는 효과가 있음
- 보도연석의 높이가 낮은 지역과 연석이 파손된 지역에 보도연석 재시공시 연석높이를 20cm로 설치하여 차도와 보도의 단차로 인한 불법주정차 예방
- 어린이 보호구역, 교차로, 횡단보도, 버스정류소 주변 등 주정차가 금지된 지역에는 보도연석에 주정차금지 표시를 통해 불법주정차 방지



[그림 5-38] 보도연석 높이 확보 및 주차금지 표시

4. 쾌적성 분야 개선방안

- 쾌적성은 보행자가 보행공간에서 보행통행에 방해받지 않고 쾌적함을 느끼며 걸을 수 있는 정도를 나타내는 것으로 보행 만족도를 높일 수 있는 개선방안 마련 필요
- 실태조사 결과, 보도 노면상태 수준, 관리상태 수준, 보행환경의 만족도, 대중교통 정보제공 수준 등 쾌적성은 이동성, 안전성에 비해 만족도가 낮은 실정으로 노면상태 개선, 경관개선 등으로 보행 쾌적성을 향상코자 함

가. 보도 노면상태 개선

- 보도의 노면상태는 보행만족도와 가장 밀접한 관련이 있는 요소 중의 하나로서 노면파임, 보도블록 파손, 임시포장 등으로 보도 노면상태의 만족도는 2.68점(5점 만점)으로 보통수준으로 나타나고 있어 보도 재포장 등 전반적인 개선이 필요한 것으로 평가됨
- 이용자 만족도 향상을 위해 단기적으로는 보도설치 및 관리지침에서 제시하고 있는 보도 포장상태 서비스수준을 조사하여 D, E 등급에 해당 보도 개선, 장기적으로는 C등급에 해당하는 보도를 개선하여 도시미관을 향상하고 쾌적한 보행교통환경 조성
- 보행자 및 교통약자의 원활하고 쾌적한 통행을 위해서 보도상태를 가급적 B 수준 이상을 유지할 수 있도록 노력하여야 함

[표 5-3] 보도 포장상태 서비스 수준

등급	보도 포장상태 서비스 수준	
A (Very Good)	• 보도 포장이 소성변형이나 균열이 발생하지 않은 도로로, 신설되거나 새것과 같은 포장 상태	
B (Good)	• 보도 포장이 전체적으로 매끄럽지 않으나, 균일한 상태를 유지하고 있는 포장상태	
C (Fair)	• 보행자와 교통약자의 통행은 가능하지만 포장면의 노후정도에 따라 재포장 등의 고려가 필요한 포장상태	
D (Poor)	• 보행자와 교통약자의 정상적인 통행에 영향을 미칠 정도의 포장 상태 (50% 이상의 포장에 위험이 존재하는 상태)	
E (Very poor)	• 정상적으로 통행이 불가능한 상태 (75% 이상의 포장에 위험이 존재하는 상태)	

자료 : 보도 설치 및 관리지침

- 노면파임, 보도블록 파손, 임시포장 등 포장상태가 불량한 지역에 재포장 등을 시행할 경우 누구나 이용한 편리한 바닥재질을 사용하고, 지역의 특성과 환경에 조화로운 디자인 요소를 선택하여 사업시행 필요



[그림 5-39] 보도노면상태 개선 예시

나. 지장물 등을 활용한 경관개선

- 보도내 녹지, 경관에 대한 만족도는 2.71점(5점 만점)으로 보통수준으로 평가됨에 따라 보행환경의 쾌적성을 향상하기 위해 보도내 주요 가로시설물을 적극 활용하여 경관 개선을 유도하여야 함
- 노점상, 적치물, 쓰레기로 인해 경관이 불량한 지역은 지속적인 단속, 계도를 통해 노점상 및 적치물을 이전·철거하고, 쓰레기 무단투기를 억제하여야 함
- 도시철도 환기구 등 철거가 어려운 지장물의 경우 지장물을 활용한 경관개선을 통해 쾌적성을 향상코자 함
- 보도에 설치된 도시철도 환기구, 분전함 벽면을 활용하여 녹화경관 제공



[그림 5-40] 도시철도 환기구 녹화경관 예시

- 버스쉘터 벽면 및 지붕을 활용하여 녹화경관 제공
 - 서면에서 충무교차로까지 조성예정인 BRT구간의 버스쉘터를 대상으로 녹화경관을 시범적으로 설치 후 향후 지속적인 확대



[그림 5-41] 버스쉘터를 활용한 녹화경관 예시

- 연제구 월드컵대로, 사상역 주변 등 보도가 넓은 지역의 경우 보행쉘터 조성, 가로수 2열 식재를 통해 쾌적성 확보



[그림 5-42] 가로수 2열식재 예시

- 보도와 연접한 나대지를 활용하여 보행쌈지공원 및 이면도로의 교차로에 노면포장을 달리하여 소규모 교통광장 조성, 상업 밀집지역 간판정비 등 스트리트 퍼니처를 정비하여 보행 쾌적성을 향상
- 보도 주변으로 수목 식재, 쌈지공원, 보행쉘터 등을 조성하는 경우에는 보행이동에 미치는 영향이 최소화되도록 설치 필요

다. 안내표지판 정비 및 BIS 정보 제공

- 보도에 설치된 안내판은 크기와 디자인이 제각각이고, 도로경관에 대한 고려 없이 무분별하게 설치되어 있어 미관을 저해하고 통행에 불편을 주고 있음
- 무분별하게 설치된 안내판을 통일된 디자인으로 개선하고, 보행자에게 현재의 위치, 주변 교통수단, 600m 이내 주요 시설물 등에 관한 정보를 제공하거나 버스 대기시간 등의 대중교통정보를 제공할 수 있는 종합적인 안내판으로 정비 필요
- 보행자안내표지판 또는 대중교통정보 알림시설 등을 설치하여 도보권 500~600미터 이내 정보 뿐만 아니라 인접 도보권의 주요 랜드마크를 활용하여 현재의 위치, 교통수단, 목적지의 위치, 방향, 대기시간 등을 파악하는데 도움을 줄 수 있음
- 안내판 설치시에는 가로시설물 최소화를 위해 가로등 분전함을 활용하거나, 다양한 정보를 제공할 수 있는 스마트안내판 등을 확대 설치하여 다양한 정보를 제공할 수 있도록 함



[그림 5-43] 안내판 정비 예시

2 보행환경개선지구 조성

1. 보행환경개선지구 후보지 선정 기준

가. 지구 지정 목적

- 보행자 중심의 안전하고 쾌적한 보행공간을 조성하기 위해 자동차 통행 억제, 교통약자 배려, 보행위험요소 제거, 지구특성별 환경 및 경관조성을 통하여 보행환경개선을 도모

나. 후보지 선정 법적기준

- 근거 : 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제9조(보행환경개선지구의 지정)

[보행안전 및 편의증진에 관한 법률]

제9조(보행환경개선지구의 지정)

- ① 특별시장등은 다음 각 호에서 정하는 구역을 보행환경개선지구로 지정할 수 있다.
 1. 보행자 통행량이 많은 구역
 2. 노인·임산부·어린이·장애인 등의 통행 빈도가 높은 구역
 3. 역사적 의미를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역
 4. 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역
- ② 특별시장등은 보행환경개선사업의 효과를 높이기 위하여 필요하다고 인정하면 다음 각 호의 구역을 포함하여 제1항에 따른 보행환경개선지구(이하 “보행환경개선지구”라 한다)를 지정할 수 있다. 다만, 보행환경개선지구를 지정할 때에는 대통령령으로 정하는 사유가 있는 경우를 제외하고는 제1호의 구역이 보행환경개선지구에 포함되도록 하여야 한다.
 1. 「도로교통법」 제12조제1항에 따라 지정된 어린이 보호구역
 2. 「도로교통법」 제12조의2제1항에 따라 지정된 노인 보호구역 및 장애인 보호구역
 3. 「교통약자의 이동편의 증진법」 제18조에 따라 지정된 보행우선구역

① 보행자 통행량이 많은 구역

- 학교, 교회, 공원, 도서관, 시장, 마트, 관공서 등 일평균 200인 이상 보행을 유발하는 유행유발시설 밀집구역
- 보행량이 상대적으로 높은 주요 도로의 침두시 보행량 150인/시 이상인 구역
- 도로용량편람 내 보행서비스수준 D, E, F에 해당하는 보도가 위치한 구역

② 노인·임산부·어린이·장애인 등 교통약자의 통행빈도가 높은 구역

- 교통약자 이용시설(학교, 장애인 학교, 노인정, 유치원 등)이 위치한 구역

③ 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역

- 등록문화재, 시민단체에서 인정한 역사적 건물이 존재하는 구역

④ 그밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역

- 보행관련 불편민원신고 3건/6개월 이상 발생하는 보도가 위치한 구역
 - 쓰레기 적치 문제, 조명시설 부족, 녹지 및 휴게공간 부족 등
- 보행자 관련 교통사고 잦은 지점이 위치한 지역
 - 무단횡단 교통사고 3년간 4건 이상 발생 지역, 노인 및 어린이 등 교통약자 보행 교통사고 연간 3건 이상 발생 지역
- 도시 내 보행 및 대중교통 수단분담이 높은 구역
- 보도정비이력이 낮은 구역

다. 지구 범위 · 경계설정 기준

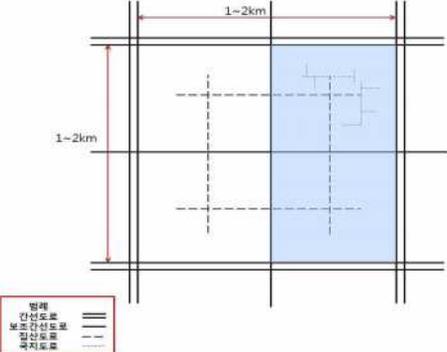
- 지구 범위 및 경계설정은 보행업무편람에서 제시하고 있는 기준 적용
- 경계기준은 보행환경개선지구 후보지 기준을 검토하기 위한 분석단위로 활용하여 지구 범위 · 경계설정 기준은 다음과 같음

① 보조간선도로로 둘러싸인 지역

- 국내 도로체계는 국지도로에서 간선도로로 직접 연결되는 지점이 많음

② 지역면적 1km² 내외 중블록 지역

- 권장사항 : 「국토의계획 및 이용에 관한 법률」 제6조에 따른 도시지역의 경우 1km² 내외, 도시 외 지역의 경우 2km² 내외
- ▶ 지역별 주간선도로(1~2km) 및 보조간선도로(0.5~1km)의 배치간격 차이 고려

※ 그 밖의 동일 보행권 등에 포함된다고 판단되는 경우에는 보행환경개선지구의 범위를 확대하거나 축소할 수 있음

라. 보행환경개선지구 사업계획의 주요 내용

- 보행자길 신설, 단절된 보행자길의 연결 등 보행자길 조성
- 해당 구역의 전통 및 문화와 조화를 이루는 보행자길의 조성
- 차도와 보도의 분리, 고원식 횡단보도의 설치, 가로등 및 보안등의 설치, 영상정보처리 기기의 설치 등 보행자 안전시설의 설치와 유지·보수 및 성능 개선
- 보행자의 통행을 방해하거나 보행자의 안전을 위협하는 시설물 및 적치물 등의 정비
- 노인·임산부·어린이·장애인 등을 위한 보행편의 증진시설의 설치

마. 보행환경개선지구 유형분류

- 보행환경개선지구의 유형은 기본방향과 보행환경별 문제점을 기초로 6가지 유형으로 구분되어지며, 보행환경실태조사 결과를 바탕으로 6가지 유형 중 해당되는 유형의 계획(안)을 적용하여 대상후보지 개선방향을 선정함
- 지구 특성에 따라 2개 이상의 지구유형을 지정할 수 있음
- 지구를 유형별로 분류하는 것은 보행환경별 상이하게 나타나는 문제점에 따라 중점적 계획안을 마련하여 효율적으로 보행환경을 개선하기 위함
- 용도지역, 토지이용현황, 지역특성평가표를 검토하여 유형을 분류함

[표 2-4] 유형분류를 위한 참고 지표

평가내용	가산항목		유형1	유형2	유형3	유형4	유형5	유형6
	일반현황	용도지역	비계량적	●	●	●	●	●
	토지이용현황	비계량적	●	●	○	○	○	○
편의성	시설입지	보행유발시설 현황		●				
안전성		교통약자 이용시설 현황				●		
접근성		주요교통시설현황					●	
장소성	문화,전통,관광명소 현황	특징적 건축물, 시설물 수						●

주 : ○ 권장고려 항목, ● 필수고려항목
 자료 : 보행업무편람

■ 유형1. 생활안전 보행환경개선지구

- 주민의 일상생활(통학, 통근, 놀이)이 이루어지는 구역으로, 주민의 보행안전 및 보행 공간 확보를 목적으로 하는 일단의 지구
- 토지이용현황 : 주거지역
- 계획방향 : 안전성 집중 강화, 이동편리성·편의성·쾌적성 확보

■ 유형2. 보행유발 보행환경개선지구

- 보행자의 통행이 빈번하고, 반복적 이동이 이루어지는 구역으로, 보행 이동편의 개선을 주목적으로 하는 일단의 지구
- 토지이용현황 : 상업·업무지역, 보행밀집지역(보행유발시설 설치지역)
- 계획방향 : 이동편리성·쾌적성 집중 강화, 접근성·편의성·장소성 확보

■ 유형3. 농어촌중심 보행환경개선지구

- 타 지역대비 안전성, 편의성, 쾌적성 등 전반적으로 보행환경이 열악한 구역으로, 기본적 보행권 확보를 주목적으로 하는 일단의 지구
- 지방부 마을통과구간, 낙후지역, 농어촌 지역
- 계획방향 : 안전성·이동편리성·쾌적성 집중 강화, 편의성 확보

■ 유형4. 교통약자 보행환경개선지구

- 교통약자 보호를 위한 제도 및 시설 설치가 중점적으로 필요한 일단의 지구
- 토지이용현황 : 어린이·노인·장애인 보호구역
- 계획방향 : 안전성·이동편리성 집중 강화, 접근성 확보

■ 유형5. 대중교통 보행환경개선지구

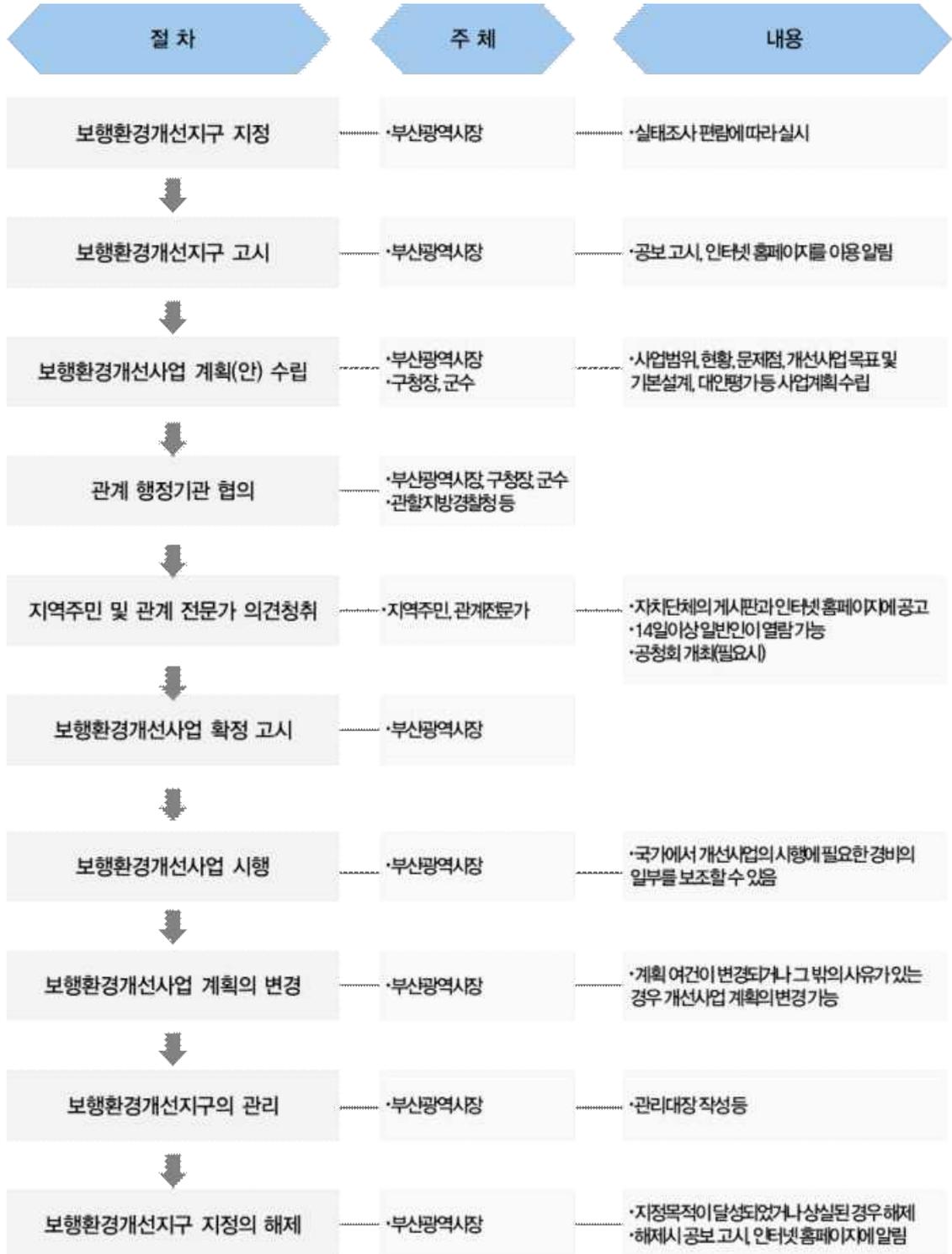
- 타 교통수단과의 연계를 위하여 보행동선개선 및 편의성 증진을 주목적으로 하는 일단의 지구
- 토지이용현황 : 지하철역, 버스정류장, 버스터미널 등 대중교통 결절지역
- 계획방향 : 이동편리성·접근성·쾌적성 집중 강화, 안전성·편의성 확보

■ 유형6. 전통문화 보행환경개선지구

- 도시기능 회복 및 지역 특색 강화를 위하여 미관쾌적성 증진을 주목적으로 하는 일단의 지구
- 토지이용현황 : 문화재, 관광 · 휴양지 등
- 계획방향 : 편의성·쾌적성·장소성 집중 강화, 접근성 확보

바. 사업추진절차

- 보행환경개선지구의 사업추진 절차는 다음과 같음



[그림 5-44] 보행환경개선지구 사업추진 절차

2. 보행환경개선지구 선정

가. 보행환경개선지구 선정 적용 기준

- 법적 기준을 토대로 실태조사 지역의 특성을 고려하여 선정기준 설정
- 보행량이 많은 지역, 교통약자의 통행빈도, 역사성(상징성), 보행 만족도 등의 평가요인을 기준으로 하여 정량적인 평점을 부여하여 대상지역 선정
- 실태조사지역 주변을 대상으로 평점이 높은 지역에 대해 보행환경개선지구 선정하며, 보행관련사업이 진행중이거나, 기존 보행환경개선지구에 해당하는 지역 제외
- 보행서비스수준은 모든 지역이 “A” 등급에 해당함에 따라 제외

[표 5-5] 보행환경개선지구 선정 적용기준

법 적 기 준			세 부 기 준			비고
보행자 통행량이 많은 지역	보행유발시설 밀집구역	기준	2개소 이하	3~4개소	5개소 이상	가중치 적용
		평점	1점	3점	5점	
	첨두시 보행량이 많은 지역	기준	500명 이하	501~1,000명	2,001명 이상	
		평점	2점	6점	10점	
보행사고 다발지역	보행자 교통사고 다발지역	기준	7건 이하	8~10건	11건 이상	가중치 적용
		평점	2점	6점	10점	
	교통약자 교통사고 다발지역	기준	3건 이하	4~6건	7건 이상	
		평점	1점	3점	5점	
교통약자 이용시설	교통약자 이용시설 위치	기준	없음	1개소	2개소 이상	
		평점	1점	3점	5점	
지역 상징성	역사적 장소 및 테마거리 등	기준	낮음	보통	우수	가중치 적용
		평점	2점	6점	10점	
보행 만족도	노면상태, 관리상태, 쾌적성에 대한 설문조사 결과	기준	2.9점 이상	2.6~2.8점	2.5점 이하	가중치 적용
		평점	2점	6점	10점	

나. 보행환경개선지구 후보지 평가

- 16개 구군의 실태조사 지역을 대상으로 보행환경개선지구 선정 기준을 적용하여 분석한 결과는 다음과 같음

[표 4-6] 보행환경개선지구 후보지 평가

구 분	합계	보행량이 많은 지역		보행사고 다발지역		교통약자 이용시설	지역 상징성	보행 만족도
		보행유발시설 밀집 지역	보행량이 많은 지역	보행사고	교통약자 사고			
중구	대청로 (부평교차로~국제사거리)	43	5개소 628명	11건	5건	1개소	매우우수	2.8점
			5 6	10	3	3	10	6
중구	자갈치로 (자갈치시장 일원)	49	5개소 1,312명	14건	4건	-	매우우수	2.5점
			5 10	10	3	1	10	10
서구	보수대로 (구덕사거리~동대사거리)	17	3개소 488명	6건	1건	-	보통	3.0점
			3 2	2	1	1	6	2
서구	충무대로 (송도교차로~송도해수욕장)	27	4개소 324명	7건	3건	1개소	매우우수	2.7점
			3 2	2	1	3	10	6
동구	고관로 (봉생병원~동구청)	39	4개소 600명	19건	6건	-	보통	2.4점
			3 6	10	3	1	6	10
동구	초량로 (부산고입구~아바구캠프)	41	3개소 384명	11건	10건	3개소	보통	2.5점
			3 2	10	5	5	6	10
영도구	태종로 (청학시장~청학주유소)	29	1개소 404명	15건	9건	1개소	미미	2.6점
			1 2	10	5	3	2	6
영도구	절영로 (대교사거리~남항사거리)	16	1개소 224명	6건	-	1개소	미미	2.8점
			1 2	2	-	3	2	6
부산진구	동천로 (NC백화점~부전역)	43	4개소 1,168명	10건	1건	1개소	매우우수	2.4점
			3 10	6	1	3	10	10
부산진구	새싹로 (어린이대공원~창곡시장)	31	5개소 360명	7건	2건	2개소	우수	2.8점
			5 2	2	1	5	10	6
동래구	온천장로 (온천장교차로~SK히비스카이)	27	1개소 952명	9건	2건	-	우수	3.0점
			1 6	6	1	1	10	2
동래구	사직북로 (우편집중국~사직운동장)	45	1개소 1,160명	14건	6건	-	매우우수	2.5점
			1 10	10	3	1	10	10
남구	유엔평화로 (대연역~부산박물관)	43	3개소 768명	13건	4건	-	매우우수	2.4점
			3 6	10	3	1	10	10
남구	용호로 (면허시험장~이기대사거리)	27	2개소 968명	10건	3건	2개소	보통	3점
			1 6	6	1	5	6	2
북구	만덕대로 (덕천역~숙등역)	43	4개소 1,884명	14건	6건	-	보통	2.5점
			3 10	10	3	1	6	10
북구	금곡대로616번길 (공창마을 일원)	21	3개소 224명	3건	2건	2개소	미미	2.6점
			3 2	2	1	5	2	6
해운대구	중동2로 (해운대구청 일원)	41	1개소 1,304명	8건	4건	-	우수	2.5점
			1 10	6	3	1	10	10
해운대구	선수촌로 (반여고가교~장산초교)	29	3개소 608명	15건	3건	-	미미	2.8점
			3 6	10	1	1	2	6

구 분	합계	보행량이 많은 지역		보행사고 다발지역		교통약자 이용시설	지역 상징성	보행 만족도	
		보행유발시설 밀집 지역	보행량이 많은 지역	보행사고	교통약자 사고				
사하구	낙동남로 (하단교차로 일원)	39	5개소	1,816명	16건	3건	-	우수	2.9점
			5	10	10	1	1	10	2
	사리로 (동주대학교 일원)	21	2개소	204명	3건	2건	1개소	미미	2.4점
			1	2	2	1	3	2	10
금정구	서동로 (서동농협~금사교차로)	39	2개소	948명	39건	14건	-	보통	2.1점
			1	6	10	5	1	6	10
	금강로 335번길 일원 (장전역 서측)	23	2개소	680명	8건	2건	-	미미	2.8점
			1	6	6	1	1	2	6
강서구	공항로 811번길 (강서국민체육센터 일원)	13	3개소	252명	6건	2건	-	미미	2.9점
			3	2	2	1	1	2	2
	대지로 (강서구청 일원)	21	3개소	256명	3건	1건	-	보통	2.8점
			3	2	2	1	1	6	6
연제구	월드컵대로 (연산역~거제역)	32	3개소	632명	12건	-	-	보통	2.8점
			3	6	10	-	1	6	6
	과정로 (과정공원~토곡사거리)	25	3개소	900명	8건	3건	-	미미	2.6점
			3	6	6	1	1	2	6
수영구	수영로 (광안사거리~장대골삼거리)	37	5개소	1,552명	13건	4건	-	보통	2.9점
			5	10	10	3	1	6	2
	황령대로489번길 (뽕천동 일원)	33	2개소	368명	10건	1건	1개소	우수	2.1점
			1	2	6	1	3	10	10
사상구	과장로, 사상로 (부산서부버스터미널 일원)	41	3개소	1,772명	30건	7건	-	매우우수	2.9점
			3	10	10	5	1	10	2
	대동로 (엄궁중교 일원)	31	2개소	940명	25건	6건	1개소	미미	2.7점
			1	6	10	3	3	2	6
기장군	차성로 (한산아파트~가장사장교차로)	25	3개소	708명	6건	2건	-	보통	2.8점
			3	6	2	1	1	6	6
	정관5로 (정관홈플러스 일원)	15	2개소	768명	3건	2건	-	미미	3.5점
			1	6	2	1	1	2	2

다. 보행환경개선지구 대상지 선정

- 정략적인 평가기준을 적용하여 평점 상위 14개 지역 중 용도지역, 주변지역 여건 등을 고려하여 6개 지역을 대상으로 보행환경개선지구 선정하였음
 - 대청로, 자갈치로, 유엔평화로, 낙동남로, 수영로, 황령대로489번길(뽕천동) 선정
- 보행환경개선사업지구로 기 지정된 지역, 보행관련 사업이 진행 중이거나 사업이 완료된 지역, 단일노선 형태로 되어 있는 지역의 경우 일단의 지구로서 구역 설정의 어려움으로 제외
 - 보행환경개선지구 기 지정된 동구 고관로, 북구 만덕대로, 해운대구 중동2로 제외
 - 보행관련사업이 진행중이거나 사업이 완료된 지역인 동래구 사직북로, 사상구 광장로 · 사상로 지역 제외

1) 대청로 보행환경개선지구

■ 개요

- 위치 : 부산광역시 중구 국제시장 북측 일원
- 용도지역 : 상업지역
- 지구유형 : 보행유발지구
- 지구경계 : 대청로~광복중앙로~중구로40번길~중구로39번길~흑교로, 90,000㎡
- 지역특성
 - 대청사거리를 중심으로 보수동 책방골목, 국제시장, 부평골목시장, 부산근대역사관 등 부산의 대표적인 관광지 및 상업시설 밀집지역으로 유동인구가 많은 지역임

■ 문제점

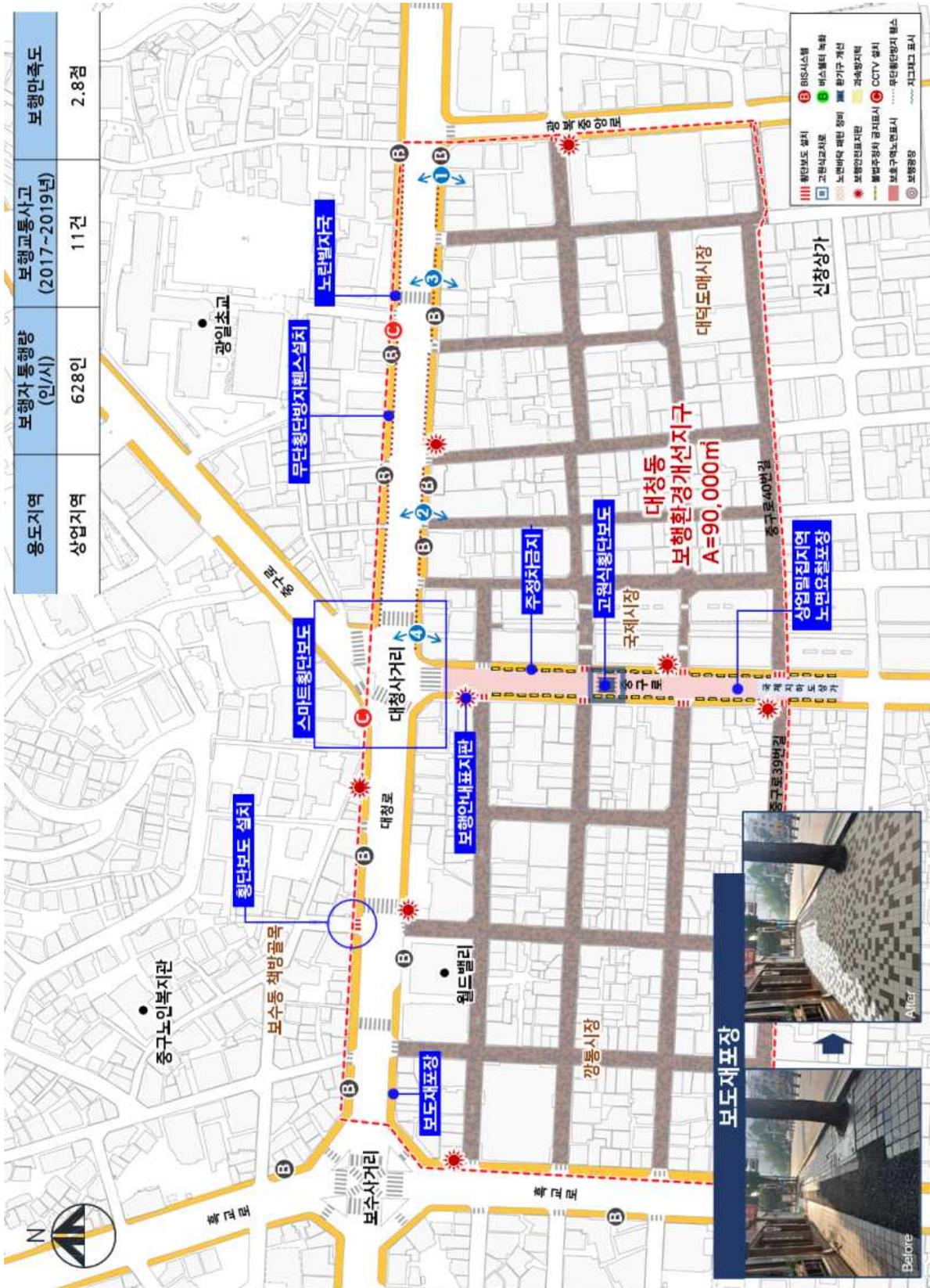
- 보도유효폭원은 3.0m로 양호한 수준이나, 보도폐임 등 노면상태가 불량한 지역이 많고, 입간판, 노점상 등의 적치물과 불법주차 등으로 보행통행을 저해하고 있음
- 광일초교 주변지역은 어린이를 위한 안전시설이 부족
- 보수사거리 및 대청사거리는 횡단대기 시간이 길고, 보행자 녹색시간이 짧음



[그림 5-45] 대청로 현장사진

■ 개선방안

- 보수동 책방골목, 국제시장, 부평골목시장 등 부산의 대표적인 관광지로 유동인구가 많은 지역의 보행자 안전 및 편의를 위한 보행환경개선 필요
- 광일초교 주변지역의 어린이 안전을 위해 노란발자국, 무단횡단방지웬스 설치
- 보행자 안전을 위해 스마트 횡단보도 및 불법주정차 단속 등을 위한 다목적 CCTV 설치



[그림 5-46] 대청로 보행환경개선지구

2) 자갈치 보행환경개선지구

■ 개요

- 위치 : 부산광역시 중구 남포동5가 자갈치시장 주변 지역
- 용도지역 : 상업지역
- 지구유형 : 전통문화지구
- 지구경계 : 자갈치해안로~구덕로~자갈치로15번길, 82,000㎡
- 지역특성
 - 부산을 대표하는 관광지인 자갈치시장 주변지역으로 보행교통량이 매우 많은 지역임
 - 편도 2차로의 일방통행지역으로 차량 및 보행자가 혼재되어 교통사고가 많은 지역임

■ 문제점

- 첨두시 보행자 통행량이 1,312인으로 보행교통량이 많은 지역이나, 유효보도폭은 1.5m로 좁은 지역으로 최근 3년간 보행교통사고는 14건이 발생하고 있음
- 보도상태가 불량한 지역이 많고, 횡단보도 미설치 구간이 다수 존재하고, 노점상 등의 적치물로 인해 보행통행이 불편한 지역임



[그림 5-47] 자갈치로 현장사진

■ 개선방안

- 보도 및 횡단보도 미설치 등 보행단절구간과 적치물로 인해 보행환경이 매우 불량함에 따라 종합적인 보행환경개선을 위해 보행환경개선지구 지정
- 일방통행지역의 바닥 재포장 및 적치물 정비하고, 횡단보도 및 보도 설치를 통해 이동성 및 쾌적성 향상
- 대각선 횡단보도 추가 설치로 적정녹색시간 확보
- 보도가 단절된 구간은 고원식 횡단보도 설치하여 보행연속성 유지



[그림 5-48] 자갈치 보행환경개선지구

3) 유엔평화로 보행환경개선지구

■ 개요

- 위치 : 부산광역시 남구 대연동 도시철도 대연역 주변 지역
- 용도지역 : 상업지역
- 지구유형 : 보행유발지구, 전통문화지구
- 지구경계 : 수영로~수영로220번길~유엔평화로~유엔로~유엔로157번길, 90,500㎡
- 지역특성
 - 부산박물관, UN 공원, 못골시장, 도시철도 대연역, 대연1동, 4동행정복지센터, 인도충영사관 등 보행교통 유발시설이 다수 입지하고 있으며, 상업시설이 밀집하고 있어 유동인구가 많은 지역임
 - 대연역에서 유엔교차로 구간은 보행교통사고가 다수 발생하는 지역임

■ 문제점

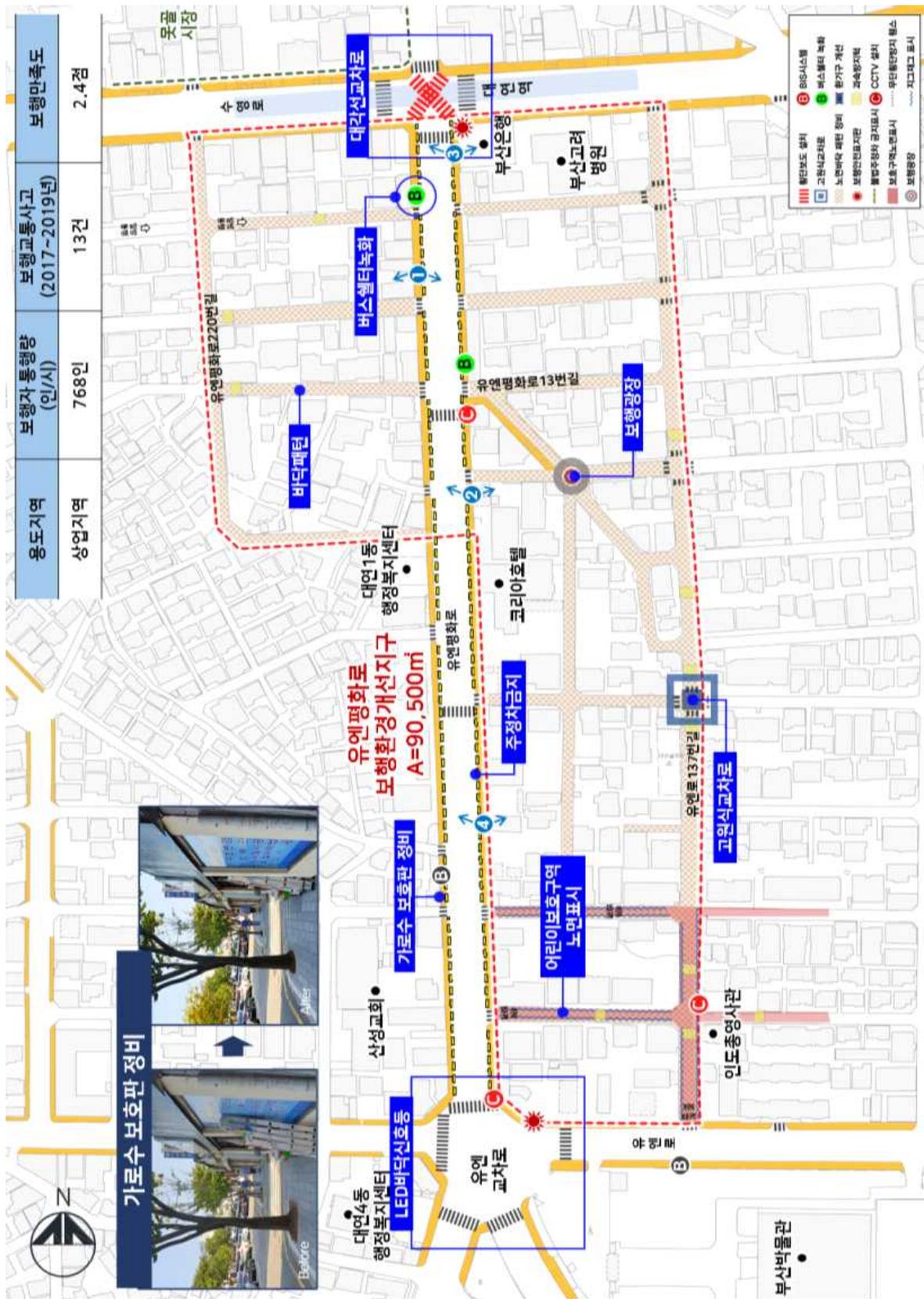
- 유효보도폭원이 3.5m로서 전반적인 보행여건은 양호하나, 노점상·입간판 등의 적치물과 불법주정차, 가로수로 인해 보행환경이 저해되고 있음
- 보도 노면상태, 관리상태 수준에 대한 만족도가 낮은 것으로 조사됨



[그림 5-49] 유엔평화로 현장사진

■ 개선방안

- 부산박물관, UN공원의 상징성과 주변 상업시설을 연계하여 쾌적한 보행환경을 개선하기 위해 보행환경개선지구 지정
- 어린이 보호구역 주변 노면표시와 고원식 교차로 설치로 안전성 확보
- 버스쉘터 녹화, 가로수 보호판 정비, 이면도로에 보행광장을 설치하여 쾌적성 향상
- 노점상 및 불법주정차 단속을 위한 다목적 CCTV 설치 및 주정차금지구역 표시



[그림 5-50] 유엔평화로 개선대책

4) 낙동남로 보행환경개선지구

■ 개요

- 위치 : 부산광역시 사하구 하단동 하단교차로 주변지역
- 용도지역 : 상업지역
- 지구유형 : 대중교통지구
- 지구경계 : 낙동대로486번길~승학로3번길~낙동대로451번안길~하신중앙로335번길~낙동남로1389번길, 125,000㎡
- 지역특성
 - 하단교차로 주변은 사하구를 대표하는 상업시설 밀집지역으로 유동인구가 매우 많은 지역임
 - 도시철도 및 노선버스, 동아대학교 통학버스 등 대중교통을 이용하는 사람이 많고, 하단초등학교, 하단시장, 병원, 대규모 상업시설 등 보행유발시설이 많은 지역임

■ 문제점

- 전반적인 보행환경은 양호한 지역이나, 다수의 도시철도 환기구와 자전거 거치대, 입간판 등 적치물과 지장물로 인해 보행환경이 저해되고 있음
- 최근 3년간 16건의 보행교통사고가 발생한 교통사고 다발지역이며, 침투시간 보행자는 1,816명으로 나타남



[그림 5-51] 낙동남로 현장사진

■ 개선방안

- 하단교차로 및 주변 지역의 연계성을 고려하여 보행환경개선지구로 지정하여 종합적인 보행환경개선 필요
- 도시철도 환기구 개선, 버스쉘터 및 자전거 거치대 녹화사업 시행
- 하단초등학교 주변 보도 확보, 과속방지턱, 고원식 교차로 설치를 통해 안전성 향상

5) 수영 보행환경개선지구

■ 개요

- 위치 : 부산광역시 수영구 장대골삼거리~광안사거리 주변 지역
- 용도지역 : 상업지역
- 지구유형 : 생활안전지구, 교통약자지구
- 지구경계 : 수영로~수영로575번길~광대골로7번길~장대골로~광일로29번길~수영로611번길~광일로, 72,000㎡
- 지역특성
 - 광안리해수욕장 길목인 장대골삼거리에서 광안사거리를 잇는 왕복 6차로 도로로 상업시설과 업무시설이 밀집하고 있어 유동인구가 많은 지역임
 - 수영로 서측으로 광안시장, 광안성당, 수영구 육아종합지원센터, 홀트아동복지회, 카톨릭 농아인복지회 등 보행유발시설이 다수 위치하고 있음

■ 문제점

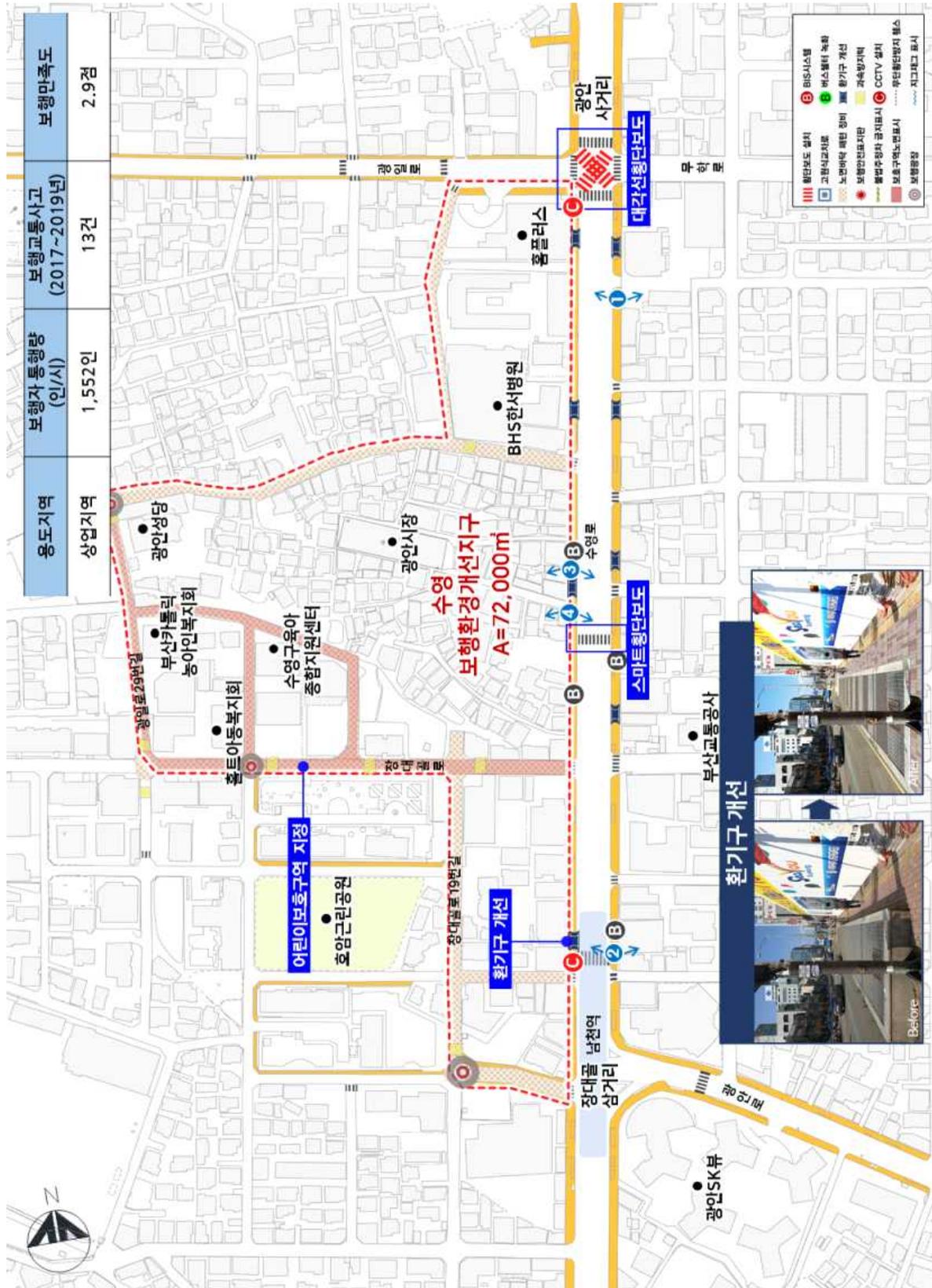
- 도시철도 환기구로 인해 유효보도폭이 좁은 지역이 다수 존재하고, 노점상 등 적치물로 인해 보행통행이 불편함
- 서측으로는 어린이 복지시설이 밀집하고 있으나, 교통약자 안전시설이 부족함



[그림 5-53] 수영로 현장사진

■ 개선방안

- 광안시장, 수영구 육아종합지원센터, 홀트아동복지회 등 보행유발시설이 밀집한 지역의 보행안전 및 편의증진을 위해 보행환경개선지구 지정
- 도시철도 환기구를 지면형 환기구로 정비하여 유효보도 폭원 확보
- 광안시장 주변의 횡단보도를 스마트 횡단보도로 개선하고, 광안사거리에 대각선 횡단보도를 설치하여 이동성 및 안전성 향상



[그림 5-54] 수영 보행환경개선지구

6) 빵천동 보행환경개선지구

■ 개요

- 위치 : 부산광역시 수영구 남천동 빵천동 문화1번가 일원
- 용도지역 : 주거지역
- 지구유형 : 전통문화지구, 생활안전지구
- 지구경계 : 수영로~남천동로~남천동로24번길~황령대로489번길~황령대로, 127,000㎡
- 지역특성
 - 남천동 지역은 빵집이 밀집되어 있어 “빵천동” 이라는 별칭으로 SNS에서 “빵집순례”의 메카로 인식되고 있는 지역임

■ 문제점

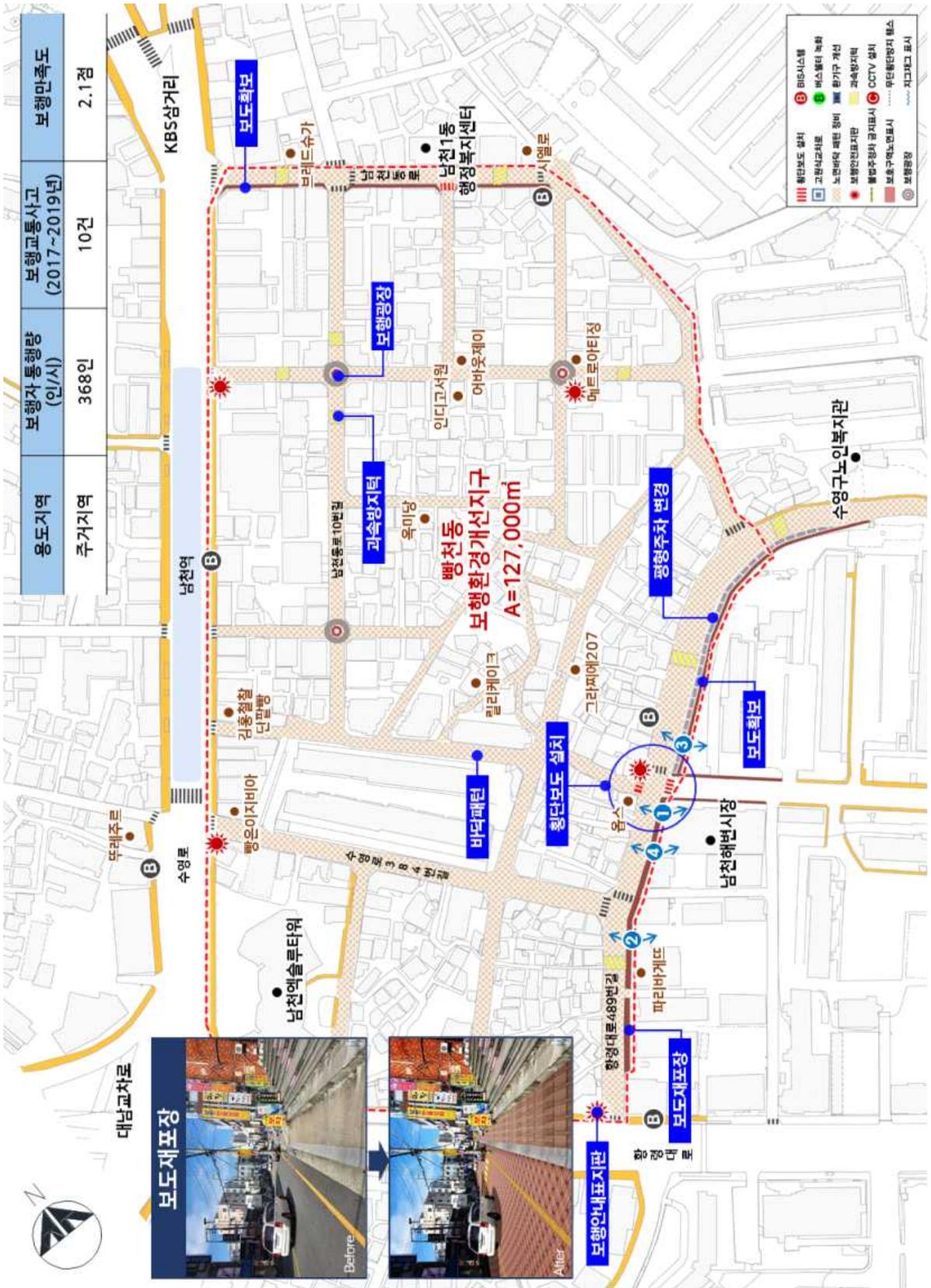
- 보도와 횡단보도 미설치 구간이 대부분으로 보행환경이 열악한 실정임
- 입간판 및 불법주정차로 인해 보행통행이 불편함



[그림 5-55] 남천동 현장사진

■ 개선방안

- 빵집이 밀집되어 있어 “빵천동” 이라는 별칭으로 빵집 순례의 메카로 인식되고 있으나, 보도 미설치 등 보행환경이 열악하여 보행환경개선지구 지정
- 주요 진입로 구간은 보도를 설치하고, 보행이 단절된 구간은 횡단보도 설치를 통해 보행자 안전성 및 이동성 향상
- 불법주정차 방지를 위해 주기적인 단속으로 보행환경 개선
- 이면도로 바닥 재포장 및 보행광장, 보행안내표지판을 설치하여 쾌적성 향상
- 차량 과속방지를 위한 과속방지턱 및 보행광장 설치



[그림 5-56] 남천동 개선대책

3 보행자 우선도로 조성

1. 보행자 우선도로 후보지 선정 기준

가. 보행자 우선도로 목적

- 보행환경이 열악한 지역을 대상으로 보행자에게 보도의 연속성을 제공하여 안전성과 편의성을 확보하고 교통사고 노출을 최소화하기 위해 보행자 우선도로로 지정
- 보행자 우선도로 지정을 통해 보행자 교통사고를 사전에 예방하고, 잠재된 위험요인을 제거함으로써 안전한 보행환경을 조성하고자 함

나. 보행자 우선도로 후보지 선정

- 현장 실태조사의 분석결과를 바탕으로 보행자 우선도로를 선정
- 보행자 우선도로는 사고 및 범죄 다발지점, 보도의 단절이 많은 구역, 보도 설치가 필요한 구역, 민원 다발지역, 불법 주·정차가 많아 보행자의 안전이 위협되는 지역 등을 중심으로 선정
- 정량적인 평가를 위해 보행환경개선지구 선정 기준으로 평가된 32개 지역 중 보행환경 개선지구 후보지로 선정된 지역을 제외하고, 보행관련 사업이 진행 중이거나 사업완료된 지역을 제외한 6개 지역을 보행자 우선도로 선정하였음
 - 초량로, 태종로, 동천로(전리단길), 서동로, 금강로335번길, 대동로

2. 보행자 우선도로 개선방안

가. 기본방향

- 개선계획 수립 시 지역이 갖고 있는 문제점에 맞는 합리적인 조치를 취하도록 하고, 시설물을 설치하는 경우에는 교통약자를 고려하여 모든 보행자에게 편의를 제공할 수 있는 개선방안 수립
- 보행공간은 정비되어 있으나 불법 주·정차 차량 및 장애물이 많아 보행공간이 제 기능을 발휘하지 못하거나 타 교통수단의 침입으로 인하여 보행자의 안전이 위협되는 현상에 대한 개선계획 수립
- 보행자 우선도로는 주택가 이면도로 등 골목길, 왕복 2차선 이면도로, 왕복 4차선 일반도로로 구분하여 도로특성 및 이행형태에 따른 개선방안 마련

① 주택가 이면도로 골목길

- 도로이용 형태 : 보차공존
- 중점 개선사항 : 안전성 중심
- 일방통행, 속도저감시설, 노면표시로 안전성 확보

② 왕복2차선 이면도로

- 도로이용 형태 : 보차분리
- 중점 개선사항 : 이동성, 안전성 중심
- 보도 확보, 차량통행규제, 물리적인 시설물 설치로 이동성, 안전성 확보

③ 왕복4차선 이상 일반도로

- 도로이용 형태 : 보차분리
- 중점 개선사항 : 이동성, 안전성, 쾌적성 중심
- 보도 확보, 버스쉘터, 지장물 개선, 보행자 횡단 및 스마트 보행시설 조성, 경관개선을 통한 이동성, 안전성, 쾌적성 확보

[표 5-7] 보행자 우선도로 개선방안

구분	도로 이용형태	중점사항	개선방안
주택가 이면도로 골목길	보차공존	[안전성 중심] 일방통행, 속도저감시설, 노면표시	• 일방통행제, 차로폭 축소를 통한 보행공간 활용 • 이미지 험프, 노면마킹, 요철포장 • 안전시설 강화 · 차량통행제한
왕복2차선 이면도로	보차분리	[이동성, 안전성 중심] 보도확보, 통행규제 물리적시설 강화, 노면표시	• 양측 보도확보 → 교통정온화 시설 적용 • 대형차량 진입억제, 입구 도로폭 축소 • 보행자 자동감지 신호시스템, 주정차신고 시스템 교차로 알리미시스템
왕복4차선 일반도로	보차분리	[이동성, 안전성, 쾌적성 중심] 보도확보, 버스쉘터 개선 보행자 횡단 및 스마트 보행시설 경관개선	• 도로다이어트 등 양측 보도 확보 - 유효보도폭원 2.0m 확보 • 일자형 버스쉘터, 쉘터녹화, BIS시스템 적용 • 대각선 횡단보도, 녹색시간 확보 • 스마트 보행안전시스템 적용 • 도시철도 환기구 정비, 안내표지판 개선 • 보행친화 포장 및 녹색공간

나. 보행자 우선도로 개선계획

1) 초량로

■ 개요

- 위치 : 부산광역시 동구 수정동 부산고등학교 주변 지역
- 조사지역 : 부산고교 입구~망양로 이바구캠프 인근 810m 구간
- 용도지역 : 주거지역
- 지역특성
 - 왕복 2차로의 경사진 도로로 인한 차량 과속위험이 상존하는 도로임
 - 부산고교, 컴퓨터 과학고 등 통학로로 이용중에 있으며, 대한노인회, 새마을경로당 등으로 노인보호구역으로 지정되어 있음

■ 문제점

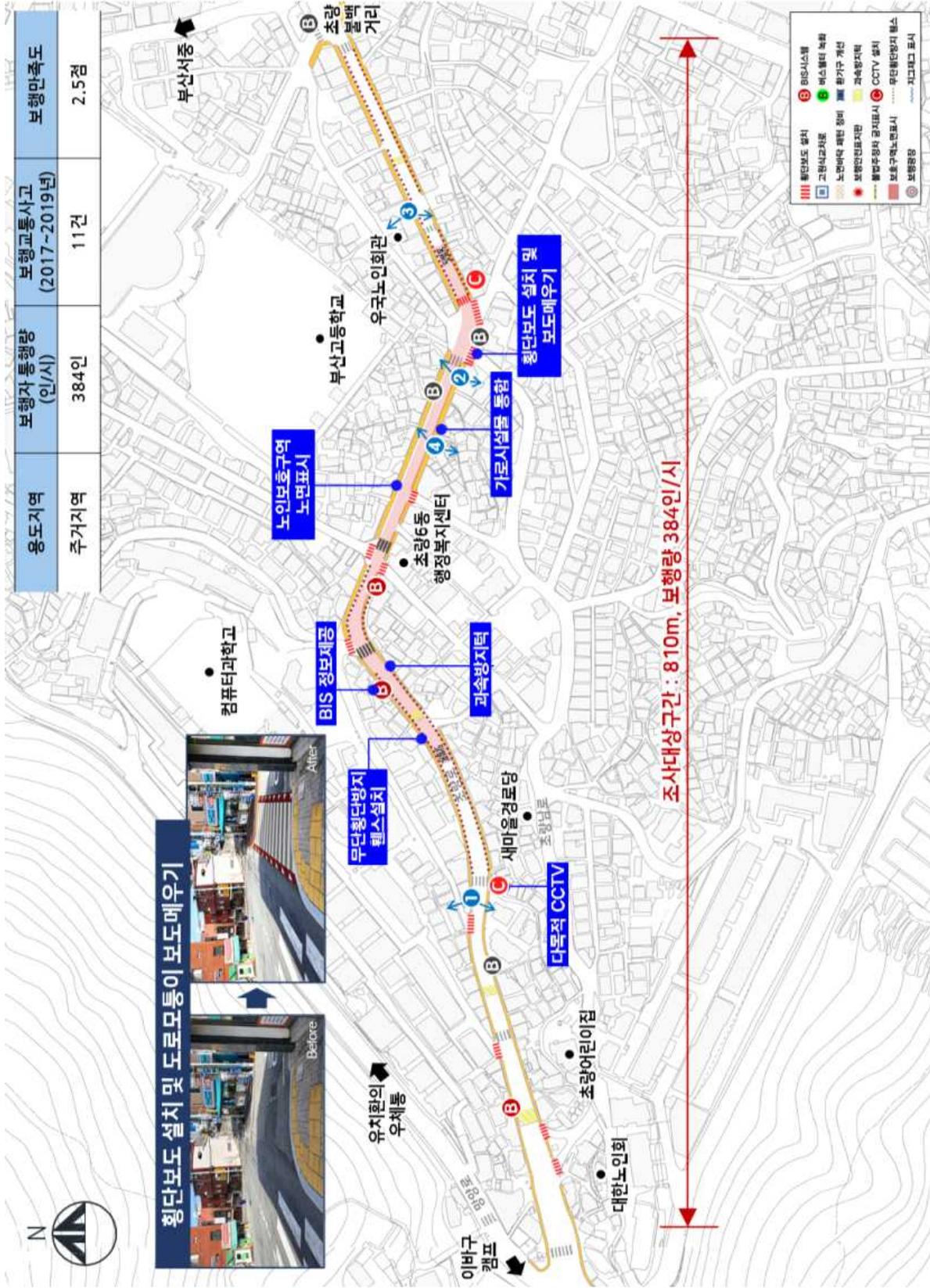
- 노인보호구역이 지정되어 있으나, 시인성이 부족하여 보행안전에 위협이 되고 있으며, 최근 3년간 11건의 보행교통사고가 발생하였음
- 횡단보도가 다수 미설치되어 있어 보행단절구간이 발생하고 있고, 불법주정차로 인해 보행통행이 불편함
- 노선버스가 통행하고 있으나, 대중교통 편의를 위한 BIS 시설이 전무함



[그림 5-57] 초량로 현장사진

■ 개선방안

- ① 중점개선지표 : 안전성
- ② 개선방안
 - 노인보호구역 노면표시, 과속방지턱, 무단방지웁스, CCTV 등 교통안전시설물을 추가 설치를 통해 고령층 교통사고 예방
 - 도로모퉁이에 보도메우기 및 횡단보도 설치로 보행연결성 및 안전성 강화
 - 대중교통 이용자 편의를 위해 버스정보시스템 설치



[그림 5-58] 초량로 개선대책

2) 태종로

■ 개요

- 위치 : 부산광역시 영도구 청학동 청학시장 주변지역
- 조사지역 : 청학시장 앞~새마을금고 앞까지 480m 구간
- 용도지역 : 상업지역
- 지역특성
 - 상업시설과 주거시설이 혼재된 지역으로, 최근 3년간 보행자 교통사고가 15건 발생한 보행자 교통사고 다발지역임
 - 청학시장 및 노인복지시설, 유치원, 청학성당 등 보행유발시설이 다수 위치하고 있으며, 어린이 보호구역으로 지정되어 있음

■ 문제점

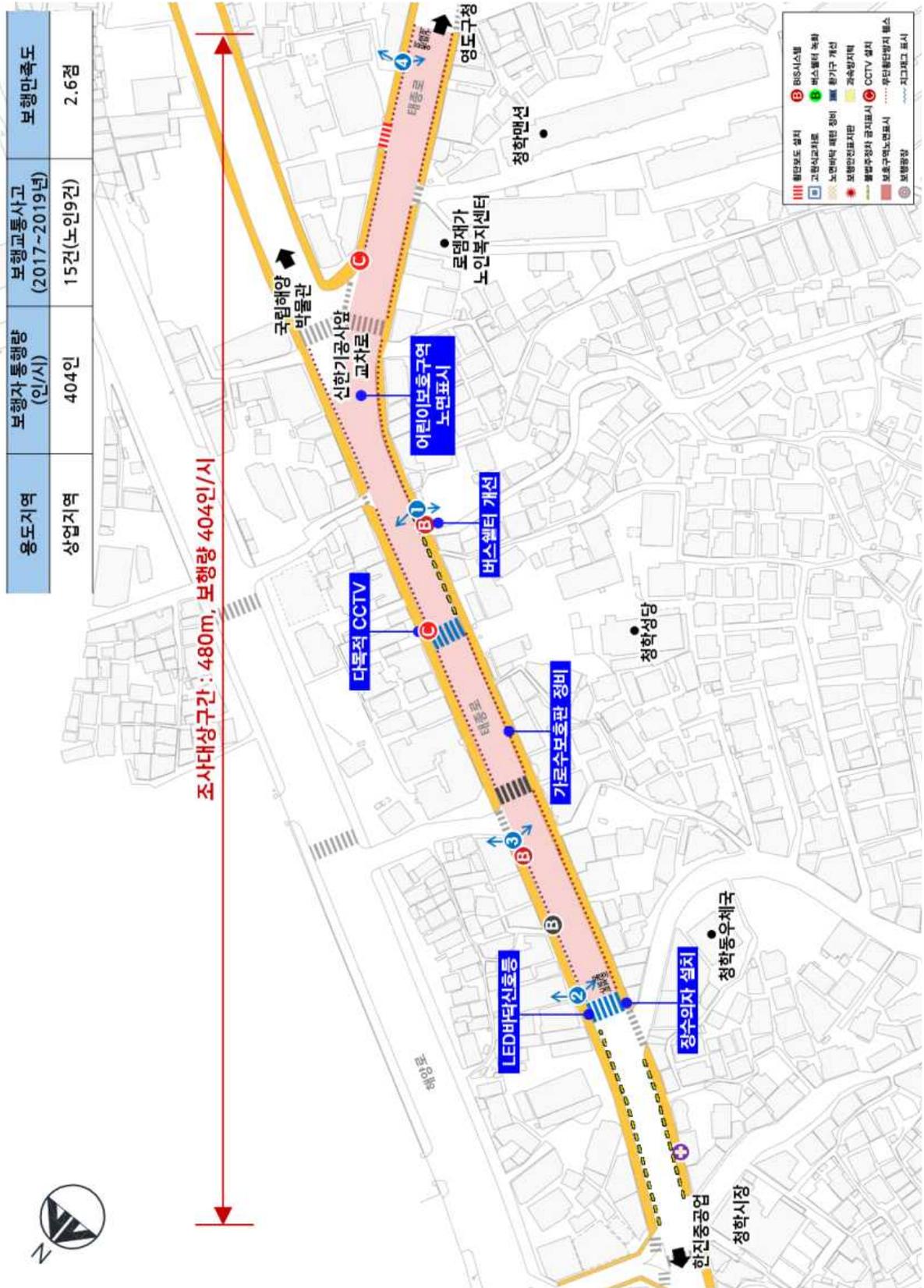
- 어린이 보호구역으로 지정되어 있으나, 시인성이 부족하여 보행안전에 위협이 되고 있음
- 유효보도는 넓은 지역이나, 적치물 및 오토바이 불법주정차로 인해 보행통행이 불편함
- 일부 구간 돌출된 가로수로 인해 보행장애 구간이 발생



[그림 5-59] 태종로 현장사진

■ 개선방안

- ① 중점개선지표 : 안전성
- ② 개선방안
 - 고령자 및 어린이 안전을 위해 어린이 보호구역 노면표시 및 방호울타리, 다목적 CCTV 등 교통안전시설물 설치
 - 가로수 보호판 정비, LED 바닥신호등 설치로 보행이동성 및 안전성 향상
 - 버스쉘터 개선 및 불법주정차 금지 표시 설치
 - 고령자 편의를 위해 청학시장 주변 횡단보도 장수의자 설치



[그림 5-60] 태종로 개선대책

3) 동천로(전리단길)

■ 개요

- 위치 : 부산광역시 부산진구 부전동
- 조사지역 : 디씨티사거리~부전사거리까지 380m 구간
- 용도지역 : 상업지역
- 지역특성
 - 부산의 최대상권이 서면지역으로, 최근 카페, 공방 등의 상권형성으로 " 전리단 " 길이라는 이름으로 유동인구가 많으며, 주변으로 전포초등학교, 부전시장 등이 입지하고 있음

■ 문제점

- 유효보도폭원이 3.0m로서 전반적인 보행여건은 양호하나, 횡단보도의 포장이 불량하고 입간판, 노점상 등 적치물과 버스쉘터로 인해 일부 구간의 보도폭원은 좁음
- 어린이 보호구역으로 지정되어 있으나, 전포초등학교 주변에는 보도가 없고 교통약자를 위한 보행안전시설이 부족함



[그림 5-61] 동천로 현장사진

■ 개선방안

- ① 중점개선지표 : 안전성
- ② 개선방안
 - 동천로와 전포초등학교 주변 통학로를 포함하여 개선계획 수립
 - 전포초등학교 주변 버스쉘터 개선으로 유효 보도폭원 확보, 디씨티사거리 스마트 횡단 보도 및 보행자 녹색시간 확보를 통한 안전성 개선
 - 이면도로 교차로에 고원식 횡단보도 및 교차로알리미, 다목적 CCTV 설치 등 어린이 보호구역 정비 및 주변도로 바닥 정비를 통해 쾌적성 향상



[그림 5-62] 동천로 개선대책

4) 서동로

■ 개요

- 위치 : 부산광역시 금정구 서동미로시장 주변 지역
- 조사지역 : 서동미로시장 앞~금사교차로까지 485m 구간
- 용도지역 : 상업지역
- 지역특성
 - 서동미로시장과 도시철도4호선 서동역을 연결하는 왕복 2차로의 일반통행 도로로서 보행자 통행량이 많은 지역임
 - 최근 3년간 보행교통사고가 39건이 발생하고 있는 교통사고 다발지역임

■ 문제점

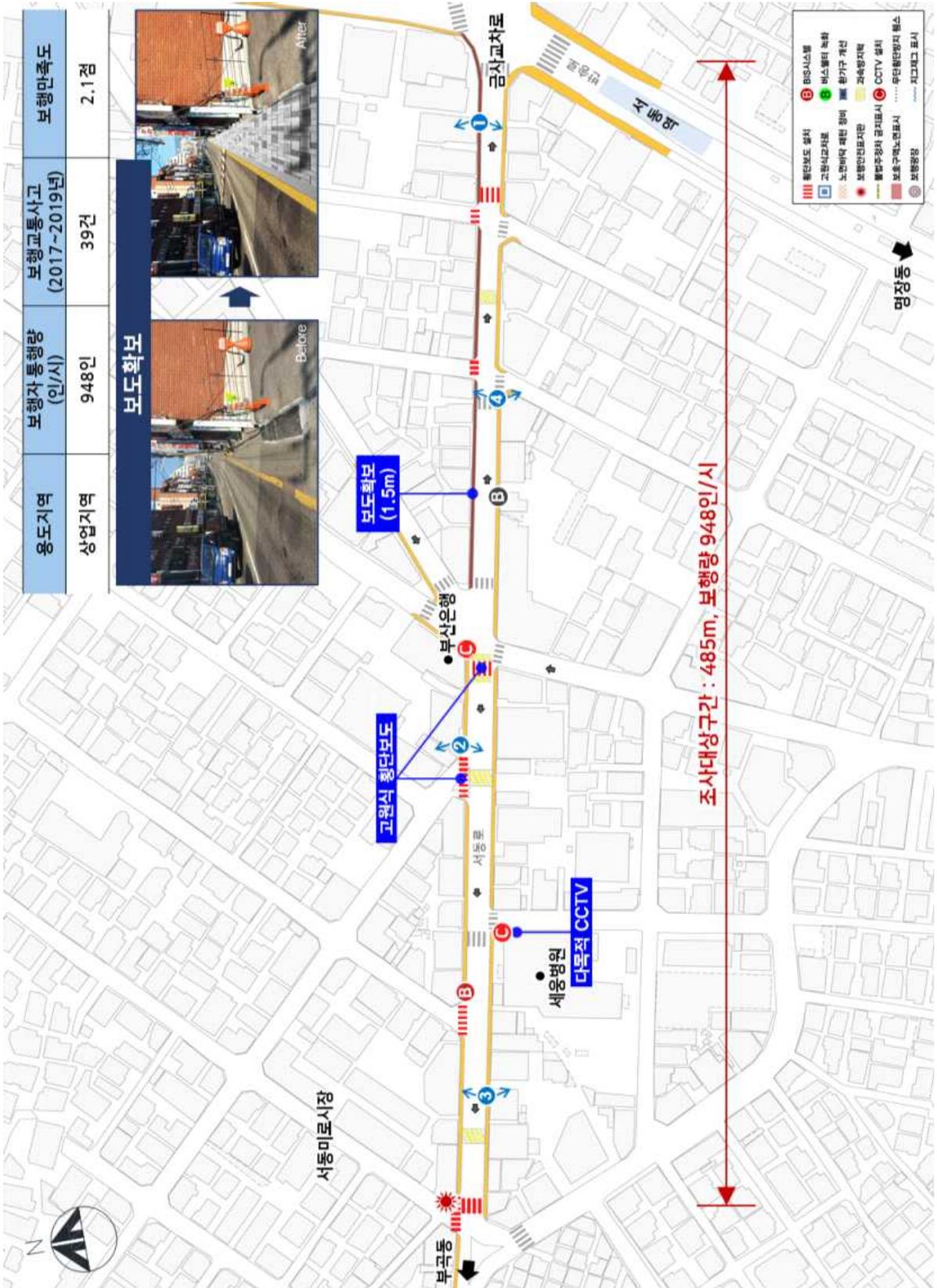
- 금사교차로에서 부산은행까지는 편측 보도가 설치되어 있으며, 보도간 횡단보도 미설치로 인해 보행단절구간이 많은 실정임
- 보도가 설치된 구간은 노점상, 전봇대 등으로 유효보도폭이 좁아 보행환경이 매우 열악한 실정임



[그림 5-63] 서동로 현장사진

■ 개선방안

- ① 중점개선지표 : 이동성 및 안전성
- ② 개선방안
 - 일방통행으로 운영 중인 부산은행에서 금사교차로간 차로 조정을 통해 보행로(1.5m) 확보
 - 횡단보도가 미설치된 보행단절 구간은 고원식 횡단보도를 설치하여 보행연결성 강화
 - 노점상 및 불법주정차 단속을 위한 다목적 CCTV 설치
 - 차량 과속방지를 위한 과속방지턱 설치



[그림 5-64] 서동로 개선대책

5) 금강로335번길

■ 개요

- 위치 : 부산광역시 금정구 장전동
- 조사지역 : 부산대학교 후문~도시철도 장전역까지 510m 구간
- 용도지역 : 주거지역
- 지역특성
 - 부산대학교 후문에서 도시철도 장전역을 잇는 이면가로로서 지역주민과 대학생 등 보행자 통행량이 많은 지역임

■ 문제점

- 보도는 연석으로 구분되어 편측으로 설치되어 있어 보행환경이 열악한 지역임
- 적치물, 지장물, 불법주정차 등으로 인해 보행교통이 불편함
- 보행교통 개선지표는 모든 분야가 낮게 나타나고 있음



[그림 5-65] 금강로335번길 현장사진

■ 개선방안

- ① 중점개선지표 : 안전성 및 쾌적성
- ② 개선방안
 - 시케인 기법을 적용하여 이면도로의 보도확보 및 차량속도 저감 유도
 - 입간판 등 적치물 및 불법주정차 방지를 위해 다목적 CCTV 설치로 보행환경 개선
 - 주택가 야간 보행자 안전을 위해 가로등 및 로고라이트 설치
 - 차량속도 저감을 위해 과속방지턱 설치



[그림 5-66] 금강로335번길 개선대책

6) 대동로

■ 개요

- 위치 : 부산광역시 사상구 학장동
- 조사지역 : 학장무학아파트 앞~학장삼성아파트 앞까지 830m 구간
- 용도지역 : 주거지역
- 지역특성
 - 엄궁교차로와 학장교차로를 연결하는 왕복 3차선의 도로로서 보행교통사고 다발지역임
 - 공동주택 밀집지역으로 다수의 어린이집, 유치원이 위치하고 있어 어린이 보호구역으로 지정되어 있음

■ 문제점

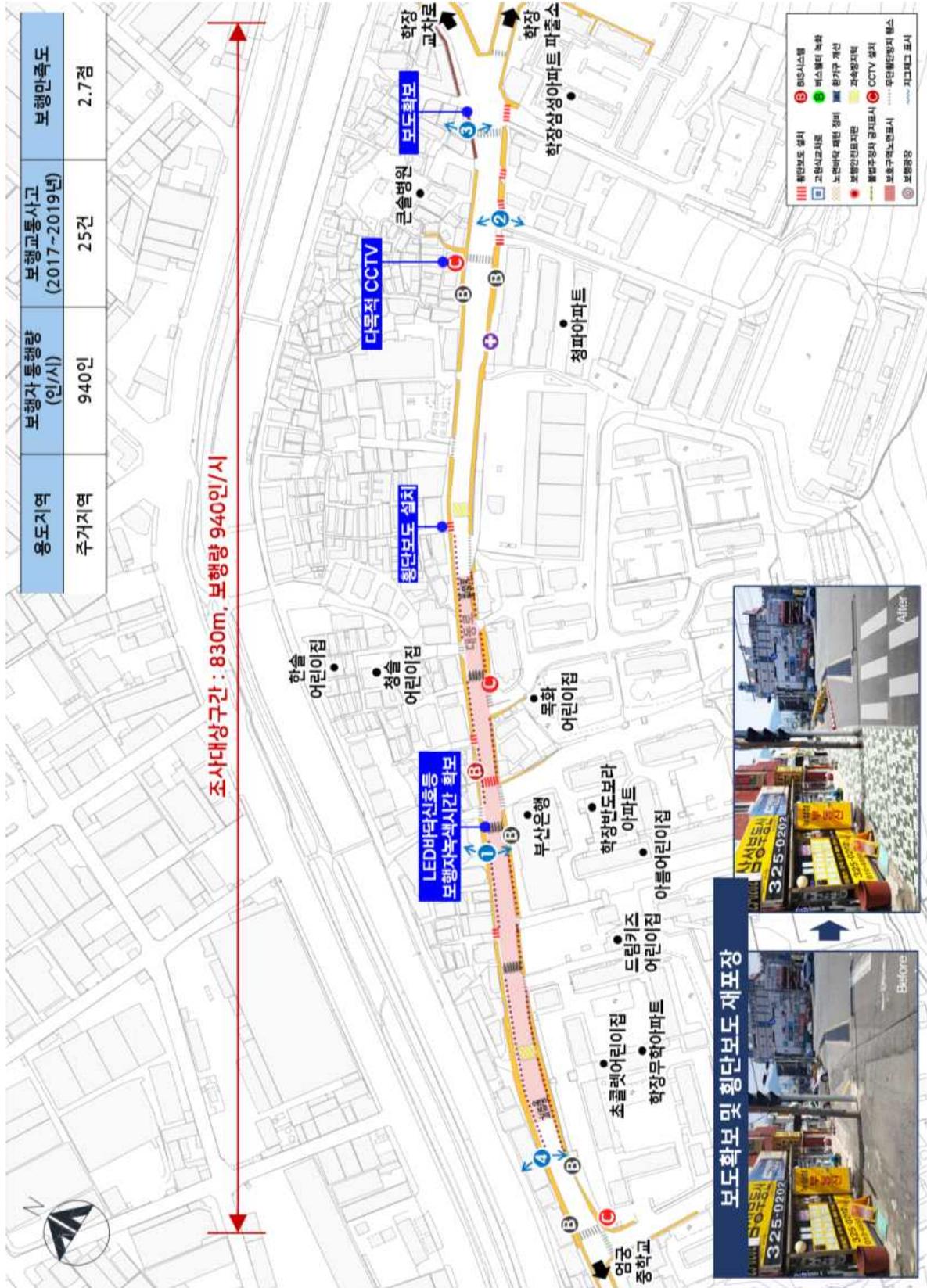
- 학장삼성아파트 맞은편 보도 미설치 구간과 보행로간 횡단보도 미설치 구간이 다수 존재하여 보행단절구간이 발생함
- 학장반도보라아파트 맞은편 일부 보행로 상 블라드가 파손되어 있으며, 불법주정차로 인해 보행통행이 불편함
- 어린이보호구역이 지정되어 있으나, 시인성이 부족하여 보행안전에 위협이 되고 있음



[그림 5-67] 대동로 현장사진

■ 개선방안

- ① 중점개선지표 : 이동성
- ② 개선방안
 - 보도 확보, 횡단보도를 설치하여 보행동선 연결성 확보 및 이동성 향상
 - 노점상 등의 적치물 및 불법주정차 방지를 위해 다목적 CCTV 설치로 보행환경 개선
 - 어린이 보호구역 노면표시 및 무단방지웬스, 과속방지턱 등 교통안전시설물 설치



[그림 5-68] 대동로 개선대책

4] 보호구역 개선

1. 보호구역 현황

가. 보호구역 현황

- 보호구역은 2019년 12월 기준 총 990개소로 어린이보호구역 906개소, 노인보호구역 83개소, 장애인보호구역 1개로 지정되어 있음
- 어린이 보호구역은 재개발, 재건축 등으로 인해 유치원, 어린이집이 폐원하여 어린이 보호구역의 지정 목적을 상실함으로써 해제되는 구역 발생
- 고령화 추세에 따라 노인보호구역은 계속적으로 증가하고 있으며, 장애인 보호구역은 2015년 지정 이후 변화가 없는 실정임

[표 5-8] 보호구역 지정 현황

구분	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년
어린이 보호구역	869	878	885	898	911	906
노인보호구역	50	54	56	60	70	83
장애인 보호구역	-	1	1	1	1	1
합 계	919	933	942	959	982	990

자료 : 부산광역시 내부자료

나. 교통약자 교통사고 발생건수

- 부산광역시의 13세 미만 어린이 교통사고 발생 건수는 2014년 557건에서 2018년 411건으로 연평균 7.3%로 감소추세에 있으나, 65세 이상 노인교통사고는 2014년 1,879건에서 2,147건으로 계속 증가하고 있음
- 어린이 교통사고는 어린이 인구 감소와 어린이 보호구역의 확대 등으로 감소하고 있으며, 노인 교통사고는 노인인구 증가 등의 영향으로 지속적으로 증가하고 있어 개선이 필요한 실정임
- 이에 지속적으로 발생하는 교통약자에 대한 교통사고를 줄이기 위해 보호구역을 지정하여 차량 속도제한 및 안전표지, 과속방지턱 등 교통안전시설물을 확충하고 있음

[표 5-9] 교통약자 교통사고 발생현황

구분	교통사고			어린이			노인			비고
	발생건수	사망자수	부상자수	발생건수	사망자수	부상자수	발생건수	사망자수	부상자수	
2014년	12,693	168	18,030	557	1	640	1,879	68	1,956	
2015년	12,757	178	17,884	526	6	605	1,879	70	1,979	
2016년	12,192	159	16,738	473	8	595	1,982	59	2,045	
2017년	11,753	164	16,157	481	3	572	2,038	78	2,085	
2018년	11,937	123	16,468	411	1	477	2,147	45	2,242	
연평균 증감율	-1.5	-7.5	-2.2	-7.3	-	-7.1	3.4	-9.8	3.5	

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

2. 보호구역 지정 대상

가. 지정대상

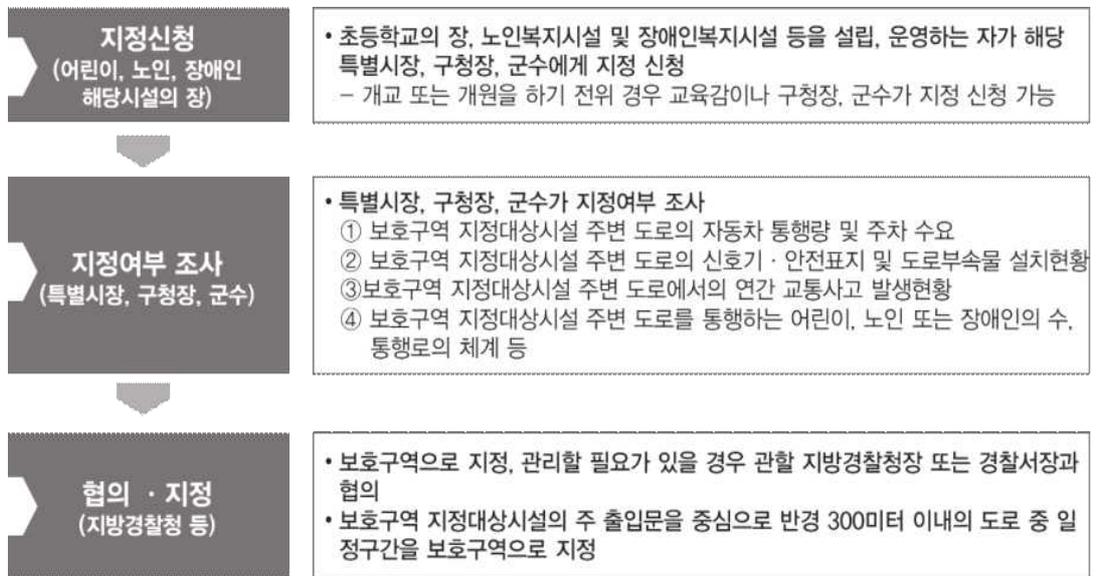
- 어린이·노인·장애인 보호구역 지정의 법적근거는 「도로교통법」 제12조 및 제12조의 2에 근거하며, 세부사항은 「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」에서 정하고 있음

[표 5-10] 어린이·노인·장애인 보호구역 지정대상

구분	지정대상	비고
어린이 보호구역	<ul style="list-style-type: none"> · 「유아교육법」 제2조제2호에 따른 유치원 · 「초·중등교육법」 제38조 및 제55조에 따른 초등학교 및 특수학교 · 「영유아보육법」 제10조에 따른 어린이집 · 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」 제2조에 따른 학원 · 「초·중등교육법」 제60조의2 또는 제60조의3에 따른 외국인학교 또는 대안학교 등 	
노인보호구역	<ul style="list-style-type: none"> · 「노인복지법」 제31조에 따른 노인복지시설 중 노인주거복지시설 · 노인의료복지시설 및 노인여가복지시설 · 「자연공원법」 제2조제1호에 따른 자연공원 · 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 도시공원 · 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 제6조에 따른 생활체육시설 	
장애인 보호구역	<ul style="list-style-type: none"> · 「장애인복지법」 제58조제1항제1호에 따른 장애인 거주시설 	

나. 보호구역 지정 절차

- 어린이 보호구역은 초등학교장, 노인보호구역은 노인복지시설을 설립·운영하는 자, 장애인 보호구역은 장애인 복지시설을 설립·운영하는 자가 광역시장, 구청장,군수에게 지정 신청
- 신청을 받은 지방자치단체장은 필요한 조사를 거쳐 보호구역으로 필요하다고 인정 될 경우, 지방경찰청장 및 경찰서장과 협의를 거쳐 보호구역으로 지정
- 다만, 교통사고의 위험으로부터 어린이, 노인 또는 장애인을 보호하여야 할 필요성이 특별히 인정되는 경우에는 광역시장, 구청장, 군수는 직접 보호구역 지정대상시설의 주변도로를 보호구역으로 지정 할 수 있음



[그림 5-69] 보호구역의 지정절차

다. 보호구역내 시설물 설치

- 교통사고의 위험으로부터 어린이, 노인, 장애인을 보호하기 위하여 지정하며, 통행속도 제한 및 금지, 주정차 금지, 일방통행로 등 교통사고 예방을 위한 조치를 할 수 있음
- 보호구역으로 지정한 시설의 주 출입문과 가장 가까운 거리에 위치한 간선도로의 횡단보도에는 신호기를 우선적으로 설치
 - 보행속도를 고려한 신호기 설치 및 음성안내보조장치 설치
- 보도, 차도의 구분 및 노상주차장 설치 금지

- 교통안전시설 및 도로부속물, 과속으로 인한 교통사고 예방을 위한 무인단속장비 설치
 - 교통안전시설 : 보호구역 시·종점 등 교통안내표지, 속도제한, 서행(천천히, 지그재그), 주정차금지 등 노면표시
 - 도로부속물 : 보호구역 도로표지, 도로반사경, 과속방지시설, 방호울타리 등
 - 무인단속장비 : 과속 및 신호위반, 주정차위반 등

[표 5-11] 보호구역 시설물 종류

구분	종류	비고
교통안전시설	· 교통신호기 · 어린이보호(주의, 지시), 노인보호, 장애인보호, 시점표지, 종점표지 등 교통안전표지 · 보호구역, 속도제한, 서행(천천히, 지그재그), 일시정지, 주정차금지 등 노면표시	
도로부속물	· 도로표지, 과속방지턱, 도로반사경, 미끄럼방지시설, 방호울타리	
무인단속장비	· 과속 및 신호위반, 주정차위반 등	

자료 : 어린이·노인·장애인 보호구역 통합지침, 2015.09, 국민안전처, 도로교통공단

3. 보호구역 개선방안

가. 어린이 보호구역 개선방안

1) 기본방향

- 어린이 보호구역 개선사업에 필요한 개선지표를 토대로 개선대상지를 선정하여 개선 계획 수립
- 개선지표는 정량화된 개선사업 지표를 설정하여 5단계의 개선등급과 소요예산을 고려하여 등급이 낮은 지점부터 연차별로 개선사업 수행



[그림 5-70] 어린이 보호구역 개선사업 추진절차

2) 후보지 선정을 위한 개선지표

- 기존 개선사업 시행연도, 교통안전시설물 및 도로부속물 설치 현황, 무인단속장비 설치 현황, 교통사고 발생건수 등 4개의 평가지표를 정량화하여 개선사업 후보지 선정
- 개선사업 후보지는 E등급 지역을 중심으로 개선사업 시행

[표 5-12] 어린이보호구역 개선 후보지 선정 지표

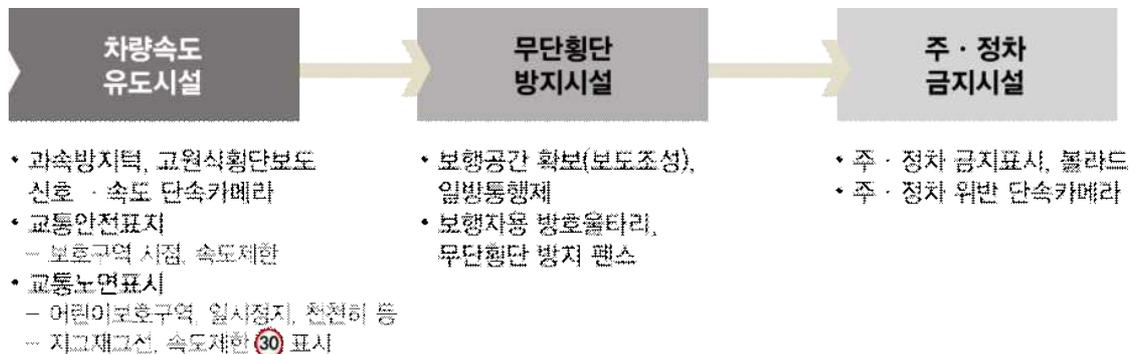
구분		점수					비고
평가지표	기존 개선사업 시행연도	▶ 최고 10점 기준 ▶ 개선사업 시행기준 2년경과시 1점 감점					
	교통안전시설 및 도로부속물	▶ 최고 10점 기준 ▶ 어린이·노인·장애인 보호구역 통합지침(국민안전처, 도로교통공단)의 설치기준에 따른 교통안전시설 및 도로부속물 미설치 시 1점 감점					
	무인단속장비	▶ 최고 10점 기준 ▶ 무인단속장비 미설치 시 1점 감점					
	총 교통사고 발생건수	▶ 최고 20점 기준 ▶ 2014년 이후 교통사고 발생건수 1건당 2점 감점					가중치 적용
개선등급		A등급	B등급	C등급	D등급	E등급	
		40점이상	35~39점	30~34점	25~29점	25점미만	

주 : 무인단속장비는 속도/신호, 신호 주정차 단속카메라

3) 정비 및 개선방안

■ 시설물 설치시 우선순위

- 어린이 보호구역내 시설은 차량속도유도시설, 무단횡단 방지시설, 주정차 금지시설 순으로 시설·설치



[그림 5-71] 어린이 보호구역내 우선 고려할 시설

■ 정비 및 개선방안

- 횡단보도 노면표시 및 표지판 시인성 개선, 과속방지턱 설치 확대, 횡단보도 인접구간 방호울타리 설치 등 교통안전시설물 정비 및 보강
- 보호구역 내 과속으로 인한 교통사고 방지를 위한 무인단속장비 설치
 - 도로교통법 개정(2020.3)으로 스쿨존에 무인교통단속용 장비 설치 의무화
- 스마트 횡단보도, 교차로 알리미, 횡단보도 주변 옐로카펫, 노란발자국 등 신기술을 적용한 교통안전시설물 설치
- 불법주정차 모바일 신고 플랫폼, 불법주정차 CCTV 등 어린이 보호구역 내 불법주정차 금지를 위해 개선방안 검토
- 등하교 시간대 어린이 보호구역 내 통행제한 검토

4) 연차별 시행계획

- 개선지표를 통해 선정된 후보지 중 매년 20개 지역에 대해 개선사업 시행
- 교통안전시설물, 무인단속장비 시설은 필수적으로 설치하며, 신기술적용 및 통행제한 등은 현장여건을 고려하여 설치

[표 5-13] 어린이보호구역 개선사업 시행계획

구분	합계	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
어린이보호구역 개선사업	100개	20개	20개	20개	20개	20개

나. 노인·장애인 보호구역 개선방안

1) 기본방향

- 인구구조상 노인인구가 급격히 증가함에 따라 노인교통사고 다발지역과 노인복지시설에 우선적으로 노인보호구역 지정
- 노인교통사고 다발지역은 2018년 기준 노인 교통사고 3건이상 발생지역(사망사고 포함시 2건 이상) 중 사전사고가 다수 발생하고 있는 지역을 대상으로 보호구역 지정
- 노인복지시설은 노인복지관·경로당 중 규모가 크고, 이용자가 많은 시설 중 주변지역의 보행여건이 열악한 지역을 우선적으로 지정

- 장애인 보호구역은 장애인 거주시설에 대해 현장조사 이후 필요성이 인정되는 지역으로 보호구역 지정



[그림 5-72] 노인·장애인 보호구역 개선사업 추진절차

2) 후보지 선정기준

■ 노인교통사고 다발지역

- 노인교통사고 다발지역 중 사고건수가 많은 지역을 우선 선정하되, 현장조사 결과 교통 안전시설물의 개선·정비 필요성이 인정되는 지역을 대상으로 보호구역으로 지정

[표 5-14] 노인교통사고 다발지역

연번	구군	위치	사고건수	사망자	부상자
1	중구	중구 남포동6가(신천지시장 부근)	11	-	11
2	중구	중구 보수동2가(보수사거리 부근)	5	1	5
3	중구	중구 중앙동1가(롯데마트광복점 부근)	4	-	4
4	서구	서구 아미동1가(대학약국 부근)	5	-	5
5	서구	서구 충무동1가(충무동우체국365 부근)	4	-	4
6	서구	서구 아미동2가(아미파출소 부근)	3	1	2
7	동구	동구 초량동(부산역입구 부근)	8	-	9
8	동구	동구 수정동(S-OIL 에스석유부산진주유소 부근)	4	1	3
9	동구	동구 초량동(인창요양병원 부근)	4	-	4
10	동구	동구 초량동(백광약국 부근)	4	-	4
11	영도구	영도구 청학동(파리바게뜨 영도청학시장점 부근)	8	1	7
12	영도구	영도구 영산동1가(절영로35번길 부근)	5	-	5
13	영도구	영도구 영선동2가(영선지구대 부근)	5	-	5
14	영도구	영도구 동삼동(동삼그린힐3단지아파트307동 부근)	4	-	4
15	영도구	영도구 동삼동(동삼중학교 부근)	3	-	3
16	부산진구	부산진구 부전동(새석로14번길 부근)	15	-	16

〈계속〉

연번	구군	위치	사고건수	사망자	부상자
17	부산진구	부산진구 전포동(부전역 부근)	8	-	11
18	부산진구	부산진구 부전동(부전동사거리 부근)	6	-	6
19	부산진구	부산진구 부전동(골든뷰센트럴타워아파트정문 부근)	6	-	6
20	부산진구	부산진구 부암동(몸에좋은 요양센터 부근)	4	-	6
21	부산진구	부산진구 가야동(보광맨션 부근)	4	-	4
22	부산진구	부산진구 가야동(어르신이 행복한 세상 부근)	4	-	4
23	부산진구	부산진구 가야동(자갈치생선구이 부근)	3	1	2
24	부산진구	부산진구 부암동(진양삼거리 부근)	3	-	3
25	부산진구	부산진구 양정동(파리바게뜨 부산양정역점 부근)	3	-	3
26	부산진구	부산진구 개금동(부산은행 개금사랑영업소 부근)	2	1	1
27	부산진구	부산진구 양정동(하마정교차로 부근)	2	1	1
28	부산진구	부산진구 부암동(부암3동새마을금고 본점 부근)	2	1	1
29	동래구	동래구 복천동(제일약국 부근)	6	-	6
30	동래구	동래구 명륜동(로얄캐슬 부근)	5	-	5
31	동래구	동래구 명륜동(내성지하차도 부근)	4	1	3
32	동래구	동래구 온천동(롯데백화점동래점 부근)	4	-	4
33	동래구	동래구 사직동(깜빠뉴베이커리 부근)	3	-	4
34	동래구	동래구 사직동(동래구 국민체육센터 부근)	3	-	3
35	남구	남구 용호동(조광빌로체어파트 부근)	4	2	2
36	남구	남구 대연동(대연과일마트 부근)	4	-	4
37	남구	남구 용호동(용호2동주민센터 부근)	4	-	4
38	북구	북구 구포동(덕천초교 부근)	7	-	8
39	북구	북구 덕천동(숙등교차로 부근)	5	-	5
40	북구	북구 만덕동(신만덕상가빌라 부근)	3	-	3
41	북구	북구 구포동(노보텔엠버서더부산 부근)	2	1	1
42	북구	북구 구포동(구포역앞 부근)	2	1	1
43	해운대구	해운대구 반송동(반송주공아파트정문 부근)	10	-	11
44	해운대구	해운대구 재송동(세진한의의원 부근)	5	-	7
45	해운대구	해운대구 반송동(반송도서관사거리 부근)	5	-	5

〈계속〉

연번	구군	위치	사고건수	사망자	부상자
46	해운대구	해운대구 중동(해운대 문구센터 부근)	4	-	4
47	해운대구	해운대구 우동(스누스맨부산해운대점 부근)	2	1	1
48	사하구	사하구 괴정동(괴정그린시티 부근)	5	-	6
49	사하구	사하구 신평동(신평골목시장 노상 공영주차장 부근)	5	-	5
50	사하구	사하구 감찬동(감찬자구대 부근)	4	-	4
51	금정구	금정구 서동(부산은행금사공단지점 부근)	7	-	7
52	금정구	금정구 서동(청도한의원 부근)	6	-	6
53	금정구	금정구 구서동(해은한의원 부근)	4	1	3
54	금정구	금정구 노포동(노포역1번출구 부근)	4	-	5
55	연제구	연제구 연산동(롯데관광연제점 부근)	4	1	3
56	연제구	연제구 연산동(연산6동새마을금고 본점 부근)	4	-	4
57	연제구	연제구 연산동(김성규내과의원 부근)	2	2	0
58	수영구	수영구 수영동(수영동우체국 부근)	5	-	5
59	기장군	기장군 기장읍(건강약국 부근)	6	-	6

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

■ 노인복지시설 및 장애인거주시설

- 노인복지시설은 이용빈도가 높은 노인주거복지시설, 노인복지관, 경로당을 우선 선정하고, 대상시설 중 규모가 크고, 이용자가 많은 시설에 대해 현장조사 결과 보행여건이 열악한 지역을 대상으로 노인보호구역 지정
- 장애인 보호구역은 장애인 거주시설에 대해 현장조사 이후 필요성이 인정되는 지역으로 보호구역 지정

[표 5-15] 노인, 장애인 복지시설 현황

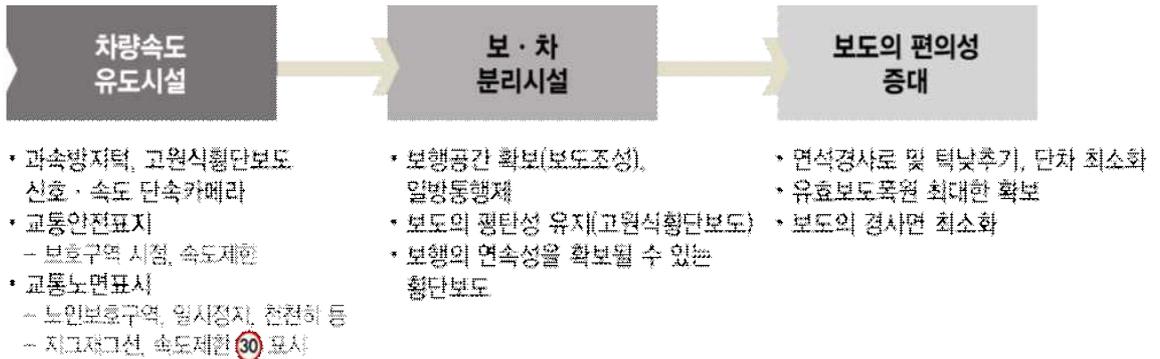
구분	노인주거 복지시설	노인의료 복지시설	노인여가복지시설				장애인 거주시설
			합계	노인복지관	경로당	노인교실	
부산시	7개	107개	2,509개	31개	2,311개	167개	26개

자료 : 부산광역시 2019년 통계연보

3) 정비 및 개선방안

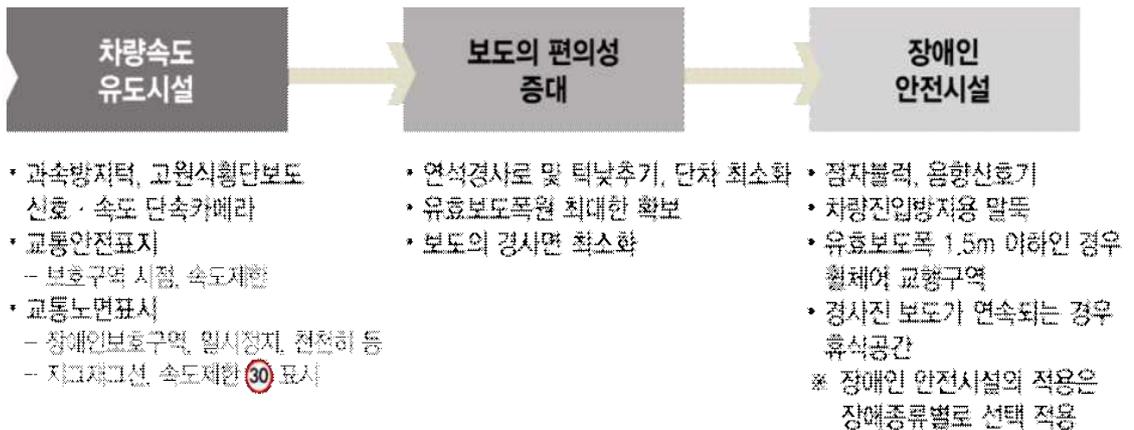
■ 시설물 설치 우선순위

- 노인보호구역 내 시설은 차량속도 유도시설, 보·차 분리시설, 보도의 편의성을 증대하는 순서로 시설물 우선 설치



[그림 5-73] 노인보호구역내 우선 고려할 시설

- 장애인 보호구역 내 시설은 차량속도 유도시설, 장애인 이동의 편의성을 위한 보도의 편의성 증대, 장애인 안전시설 순으로 설치하며, 장애인 안전시설은 대상지역을 주로 이용하는 장애인의 장애 종류에 따라 선택 적용하여 설치



[그림 5-74] 장애인보호구역내 우선 고려할 시설

■ 정비 및 개선방안

- 횡단보도 노면표시 및 표지판 시인성 개선, 과속방지턱 설치 확대, 횡단보도 인접구간 방호울타리 설치 등 교통안전시설물 정비 및 보강

- 구역 내 주 통행로 및 주변도로 차량속도 저감시설과 보차도 분리시설
- 스마트횡단보도, 스마트교차로 알리미 등 신기술을 적용한 교통안전시설물 설치
- 불법주정차 금지를 위한 개선방안 검토
- 보호구역 내 과속으로 인한 교통사고 방지를 위한 무인단속장비 설치
- 고령자 및 장애인의 신체적 특성을 고려하여 시설개선

4) 연차별 시행계획

- 이용자가 많은 지역을 대상으로 노인보호구역 75개, 장애인보호구역 5개 지역에 대해 개선사업 시행
- 교통안전시설물은 필수적으로 설치하며, 무인단속장비, 신기술적용 및 통행제한 등은 현장여건을 고려하여 설치

[표 5-16] 어린이보호구역 개선사업 시행계획

구분	합계	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
노인보호구역	75개	15개	15개	15개	15개	15개
장애인 보호구역	5개	1개	1개	1개	1개	1개

5 보행문화 선진화

1. 기본방향

- 보행문화 선진화 부문은 보행안전에 대한 기초지식을 습득하는 교육부문과 새로운 정책 수립·교통안전 인식 등을 위한 홍보부문으로 구분하여 계획 수립
- 교육 및 홍보사업은 부산시 및 산하기관, 부산시 교육청, 부산지방경찰청, 도로교통공단 부산지부, 교통안전공단 부산본부 등 관련 기관들의 유기적인 연계를 통해 사업 추진
- 일률적으로 이루어지기 보다는 연령, 보행자 특징 등 대상에 따라 다르게 추진되어야 하므로, 대상을 구분한 뒤에 그 대상에 맞는 방법을 적용하도록 함
- 교육 및 홍보가 효율적으로 이루어지도록 시민들이 적극적으로 참여할 수 있는 방안의 제시가 필요함

2. 교육안전교육

가. 교통안전교육의 목적

- 교통안전 의식의 선진화를 구현하기 위해서는 유아기부터 성인에 이르기까지 체계적이고 지속적인 교육이 필요함
- 특히, 어릴 적에 형성된 습관은 평생 습관으로 이어져 어린이들의 기초생활습관을 형성하는 가정교육 및 유치원, 학교교육이 매우 중요함
- 교통안전교육은 일방적으로 강의하는 획일화된 교육보다는 교육대상자들의 자발적인 참여를 유도함으로써 교육효과를 높일 수 있도록 참여형 교육을 하여야 함

나. 보행자 특성에 대한 교육계획

1) 유아에 대한 교통안전교육 및 현장지도

- 교통상황에서 스스로 안전하게 행동할 수 있도록 올바른 교통행동을 익히도록 지도하고, 장래에 자신과 남의 생명을 존중하고 사회적 질서를 준수할 수 있도록 교통안전 교육이 필요함
- 가장 효과적인 유아의 교통안전 교육방법은 놀이와 체험을 통한 교육이므로 가까운 교통안전체험장, 교통기관 방문견학을 통해 현장학습이 가능하도록 함
- 유치원, 어린이집 주변의 통원로를 동영상으로 촬영 후 분석을 통해 위험한 지역과 불완전한 보행장면을 시정하는 등 시청각 교육 실시
- 가정에서는 유아의 주된 교통사고 원인인 갑자기 도로로 뛰어드는 행동, 차의 앞뒤에서 노는 행동, 차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하는 행동 등의 위험성에 대해 일상생활 속에서 반복적인 지도가 필요함



[그림 5-75] 어린이 교통안전교육

2) 청소년에 대한 교통안전교육

- 보행자 및 자전거 등 이륜차 승차자로서 안전의식을 생활화·습관화하기 위해 교과과정 등을 통한 지도, 교통안전 현장실습 등 지속적이고 반복적인 교육 필요
- 교통사고 예방을 위하여 학생들의 사고가 빈번한 지역, 학교 주변 통학로 등에서 교사와 학부모, 교통경찰 등과 유기적인 협조체제를 구축하여 교통안전교육 및 지도활동 시행



[그림 5-76] 보행자 안전수칙

3) 일반 성인 교통안전교육

- 일반 성인은 교통안전 교육기회가 현저히 낮은 실정으로 기관·단체·기업체 직원, 군인, 녹색어머니회 등을 대상으로 한 교통안전교육의 확대와 함께 운전면허 교육시간과 교통법규 위반자 및 교통사고자의 의무교육시간을 활용하여 교통사고 예방 등에 대한 교육 실시
- 면허 취득 전의 교통안전교육의 내용은 운전자로서의 기본예절과 운전면허 취득에 필요한 지식 및 기능을 습득하고, 도로와 교통상황에 따라 위험을 예측하는 능력을 높이기 위한 교육 시행

- 교통법규 위반자와 음주운전자, 교통사고자에 대해서는 교통사고 사례, 보행자 보호의무, 음주운전 금지, 보호구역에서의 운전방법 등 교통법규와 운전자의 기본자세에 대해서 중점적으로 교육
- 최근 이용자 증가로 인해 교통사고가 증가하고 있는 개인형 이동장치에 대한 안전교육과 보도내 흡연으로 인한 비흡연자의 간접피해, 보행 중 휴대기기로 인한 사고 등에 대한 보행자 안전교육 및 홍보 시행



[그림 5-77] 성인 교통안전교육

4) 노인 교통안전교육

- 고령자는 나이가 들어감에 따라 신체 기능이 저하되면서 도로를 통행할 때 위험을 보고도 즉각적으로 피하지 못하는 경우가 발생하기 때문에, 신체 기능 저하에 따른 도로 내 행동 영향에 대한 교육 필요
- 복지기관이나 경찰서, 도로교통공단 등 유관기관과 연계하여 고령자 교통안전교육을 시행 하고, 행동이 불편한 고령자를 위해 복지관과 경로당 등으로 찾아가는 교통안전교육 실시(고령자 교통안전 컨설턴트 활용)
- 어린이 교통안전교육장을 활용하여 고령자를 위한 체험형 교육 실시
- 야간에는 운전자가 어두운 색의 복장을 한 보행자를 잘 인식하지 못하는 경우가 존재하기 때문에 야간 외출시에 두드러지는 색의 복장을 하거나 반사재를 몸에 걸치도록 유도하고, 반사스티커, 야광모자, 야광조끼 등 안전용품을 제공하여 야간 교통사고 예방 도모
- 고령운전자 교통사고 예방을 위해 고령운전자의 차량에 부착할 수 있는 실버마크를 부착하여 고령운전자의 차량이 배려될 수 있도록 하며, 실버마크를 부착한 차량의 주차편의를 도모하기 위해서 관공서나 대형마트 등에 우선 주차구역을 지정하여 고령 운전자 배려



[그림 5-78] 고령운전자 차량 부착용 실버마크

5) 장애인 교통안전교육

- 장애인의 특성을 고려한 맞춤형 교육을 시행하여 교통상황에서 안전하게 행동할 수 있는 상황별 대처 교육 실시
- 장애인의 교통안전을 위해 필요한 기능 및 지식 습득을 위해, 지역 내 사회복지단체 및 장애인 연합회 등과 연계한 교통안전교육 추진
- 자립 보행이 어려운 장애인을 돕는 활동도우미와 두리발 등의 장애인 특별교통수단 운전원을 대상으로 장애인 특별 교통안전교육 실시
- 운전면허를 취득하려는 청각장애인을 위하여 수화통역사가 진행하는 교육시간을 별도로 마련하여 교통안전교육 실시

6) 외국인 교통안전교육

- 외국인이 지속적으로 증가함에 따라 외국인 대상 교통안전교육 시행 확대 필요
- 우리나라 교통문화, 대중교통 이용 절차 및 주의사항, 차량 승하차시 안전 유의 사항, 사례를 통한 안전운전 및 안전보행 방법, 교통사고 발생 시 대처방법 등 교육을 통해 교통문화의 차이로 인해 발생할 수 있는 교통안전사고 예방 도모
- 다양한 언어로 된 교재를 제작하고, 효과적인 교통안전교육의 기회를 제공함과 동시에 외국인을 고용하는 고용주 등을 통하여 외국인 교통안전교육 참가 독려
- 외국인 거주자가 많은 지역이나 외국인 근로자가 많은 기업 등에 외국인 전문 교통안전 교육 지도원을 파견하여, 외국인을 위한 찾아가는 교통안전교육 추진

- 관내 외국인 근로자 및 다문화가정을 대상으로 실생활에 필요한 교통안전교육을 시행하고, 국제운전면허 취득에 대비한 절차와 관련 교육을 시행
 - 외국인으로서 대한민국 자동차 운전면허를 취득하고자 하는 사람을 대상으로 외국인 담당강사 및 통역사가 진행하는 교통안전교육 실시

다. 체험형 교통안전교육 활성화

- 유아나 초등학생, 고령층의 경우 직접 보고, 만지고 하는 등의 다양한 체험활동을 통해서 스스로 교통안전 상황에 대처할 수 있는 능력을 함양하는 것이 가장 효과적인 교육방법으로, 대상자가 교통안전체험장, 교통공원, 교통기관 등에 방문하여 직접 체험할 수 있는 현장 체험형 교통안전교육의 활성화 필요
- 부산시는 어린이 교통안전교육장(꿈나무 교통나라)과 구포 어린이교통공원에서 현장 체험 중심의 교통안전 교육을 실시하고 있으며, 특히 교통공원은 이용자 만족도가 상당히 높아, 향후 교통공원을 추가적으로 조성하여 교통안전 체험을 확대 추진
 - 꿈나무 교통나라는 유치원생과 초등학생을 대상으로 교통사고 예방과 교통안전 의식을 함양하고 체계적이고 현장감 있는 교육을 위한 국내 최초의 실내·외 복합 학습공간으로 조성되었으며, 최신 멀티미디어 영상·음향 시스템 시설을 구축
 - 구포어린이교통공원은 어린이들에게 체계적인 교통안전 교육을 실시하여 어린이 교통사고를 줄이고, 선진 교통문화 정착을 도모하기 위해 2010년 12월에 개관하였고, 횡단보도 건너기, 안전벨트체험, 3D/4D 영상체험, 미니전동차 운전 등의 체험프로그램을 운영
- 교통 환경을 현실감 있고 몰입감 있게 체험할 수 있는 VR 교육장과 같이 첨단기술을 활용한 교통안전교육 공간 구축 필요
- 현재 부산시내에 가상현실(VR, Virtual Reality), 4D 모션시뮬레이터 등을 활용한 첨단 체험교육을 시행하는 공간이 도로교통공단 부산지부에 1개소가 설치되어 운영되고 있으나, 수요자에 비해 수용시설이 부족한 실정
- 향후 시청, 구·군청 등 관공서와 어린이가 많이 방문하는 지역을 중심으로 교통안전 교육공간을 확충하여 교통안전에 대한 교육 활성화 도모 필요



[그림 5-79] 체험형 교통안전교육

라. 안전한 통학을 돕기 위한 교육

- 어린이 통학에 이용되는 자동차 등의 운영자 및 차량 운전자를 대상으로 어린이 승·하차 안전과 어린이 특별보호 등에 대한 교통안전교육을 시행하여 교통질서 의식을 제고하고 어린이 교통사고를 예방함
- 경찰청, 도로교통공단과 연계하여 유치원, 초등학교, 특수학교, 어린이집, 학원, 체육시설 등 어린이 통학버스 운전자 안전교육을 실시하고, 미 이행시 통학버스 운영기관에 대한 범칙금 부여
- 통학로 및 워킹스쿨버스에 지도교사와 자원봉사 요원 양성·배치

3. 홍보 및 캠페인 부문

- 교통법규위반에 대한 단속과 계도는 일시적인 교통사고 감소에 효과는 있으나, 장기적이고 지속적인 교통사고 감소를 위해서는 교통안전에 대한 인식개선 및 관심 유도를 위해 홍보활동이 필요함
- TV광고, 유튜브, 페이스북, 인스타그램 등 SNS, 서면, 연산동, 구서IC 등 주요 교차로에 설치된 대형전광판, 재개발, 재건축 등 공사장 가림막, 플랜카드 등 온·오프라인을 통한 교통 및 보행안전에 대한 적극적인 홍보 및 캠페인 활동 전개

가. 교통안전 정책 홍보

- 도로에서 보행자의 권리와 안전을 확보하고 보행자 중심의 교통문화를 확산시키기 위해 정부, 부산시, 경찰청 등 유관기관의 교통정책에 대한 홍보 및 캠페인 전개

■ 안전속도 5030

- 안전속도 5030 정책은 교통사고 감소를 위해 도시지역 차량속도를 일반도로는 50km/h, 주택가 등 이면도로는 30km/h 이하로 하향조정하는 교통안전 정책으로, 2019년 4월

도로교통법 시행규칙 개정에 따라 2년간의 유예기간을 거쳐 2021년 4월 17일부터는 전국의 도로를 대상으로 시행하는 정책임

- 부산시의 경우 2019년 11월 11일 전국 지자체 최초로 부산 도심 전역을 대상으로 안전속도 5030을 시행하였으며, 계도기간을 거친 후 2020년 5월부터 본격시행하였음



[그림 5-80] 안전속도 5030

■ 사람이 보이면 일단 멈춤

- 미국, 프랑스, 독일, 일본 등은 횡단하는 보행자가 있을 경우 모든 차량이 정지하여야 하나, 우리나라는 횡단보도를 횡단하고 있음에도 차량이 일시정지하지 않고 통행하는 관행이 만연함
- 보행자가 도로를 횡단하고 있으면 일단멈춤, 신호등이 없는 횡단보도에서는 일단 멈춤, 교차로에서 우회전 시 일시정지하라는 의미의 “사람이 보이면 일단 멈춤” 교통문화 개선 캠페인 진행



[그림 5-81] 사람이 보이면 일단 멈춤

■ 고령자 운전면허증 자진반납 제도

- 부산은 고령자 비율이 가장 높은 도시로서 증가 추세에 있는 고령운전자 교통사고를 예방하고자 고령자 운전면허 자진반납 제도를 시행함
- 만65세 이상의 고령자가 읍·면·동사무소에 운전면허증을 자진반납시 대중교통비 10만원 지원 및 어르신 교통사랑카드를 발급함



[그림 5-82] 고령운전자 운전면허증 재진반납 제도

■ 개인형 이동장치(PM : Personal Mobility)

- 개인형 이동장치는 전동휠, 전동킥보드, 전기자전거 등 전기를 동력으로 하는 1인용 이동 수단을 의미하며, 출퇴근 시간 교통 환경 개선과 ‘ラスト마일’ 교통수단 대체 등을 위해 사용자의 수가 점점 늘어나고 있음
- 최근 공유형 개인 이동장치의 안전운행 미준수로 인한 사고가 급격히 증가하고 있으며, 보도통행 및 보도 위에 무단으로 방치되어 보행자의 안전을 심각하게 위협하고 있는 실정임
- 최근 도로교통법 개정으로 13세이상이면 누구나 개인형 이동장치를 이용할 수 있어 이에 대한 안전대책 마련이 필요
- 공유형 개인이동장치 운영자와 협약을 통해 만16세 이상, 원동기 면허를 득한 사람이 이용할 수 있도록 이용가능 연령을 제한할 필요
- 보도 중앙, 횡단보도·산책로 등 보행자 진출입을 방해할 수 있는 구역, 점자블록, 교통약자를 위한 시설 진출입로 주변, 버스승강장, 차도, 소방시설 5m 내 구역 등에는 주정차 금지구역으로 설정하여 보행자 보호
- 보호장구 착용, 보도가 아닌 도로의 우측 가장자리로 통행, 2인이상 운행 금지, 보험 가입 등에 대한 홍보를 통해 안전한 이용을 유도할 필요가 있음
- 또한, 개인형 이동장치 이용자는 놀이기구를 타는 것이 아니라 교통수단을 운전한다는 인식을 가지고 교통법규를 준수하여야 함

나. 축제 및 행사 개최 등 시민 참여형 보행문화 확산

- 부산은 갈맷길 걷기 축제, 원도심 골목축제 등 다양한 걷기 문화축제가 개최되고 있으며, 시민들과 안전한 보행문화를 공유하고 확산하기 위한 홍보의 장으로 활용

- 부산 곳곳의 우수한 보행길과 아름다운 풍경을 재발견하고, 사람중심 보행문화를 조성하기 위한 다양한 행사 및 축제 개최



[그림 5-83] 보행 관련 축제

- 어린이 교통사고가 가장 많이 일어나는 5월을 교통안전의 달로 지정하여 교통사고 예방을 위한 캠페인 진행
- 매월 11일을 워킹데일로 지정하여 건강하고 안전한 보행문화 확산하기 위한 걷기장려 캠페인 진행
- 아시아 트레일즈컨퍼런스(ATC), 보행안전 관련 국제 세미나, 세계보행포럼 등 다양한 축제와 행사를 추진하여 걷기 좋은 도시를 만들기 위한 정책, 아이디어 공유와 부산의 보행 정체성 인식기반 형성

다. 부산 보행문화 구축을 위한 BI 구축

- BI는 Brand Identity의 약자로서 브랜드의 이념·목적·활동·표현 등을 의식적으로 통일하여 브랜드의 개성을 만들어내고 정체성과 신뢰성을 나타내는 것으로,
- 로고나 마크 등을 활용하여 타 시·도와 차별화함으로써 부산시의 경쟁력을 높일 수 있는 이미지를 통일 할 수 있는 BI 구축
- 즉, 부산의 보행문화 브랜드를 구축하기 위한 BI를 개발하여 축제 및 행사, 부산시 정책 홍보 등 다양한 프로그램과 접목하여 길의 도시인 부산의 정체성을 형성하고, 부산만의 보행문화 구축에 활용

라. 시민참여를 위한 보행거버넌스 형성

■ 보행환경 개선에 대한 시민참여 유도

- 보행환경개선 사업을 추진함에 있어 관주도의 방식이 아닌 시민주도의 참여방식을 위해 보행환경개선지구 등 보행환경개선 사업추진시 “리빙랩(Living Lab)” 적용

- 리빙랩은 생활 속 크고 작은 문제 해결을 위해 시민들이 실제로 생활하는 공간(Living)에서 문제 해결을 연구하는 실험실(Lab)을 뜻하는 것으로, 보행환경개선을 위해 주민 스스로 보행환경에 대한 문제를 발굴하고, 해결가능한 방안을 모색하는 방법
- 지자체, 주민, 전문가가 보행환경을 개선하기 위한 리빙랩을 구성하고 지역의 보행환경 문제점 발굴 및 개선을 통해 시민의 참여를 유도함

■ 보행안전을 위한 민간네트워크 구축

- 부산의 길 시민모니터, 보행권지킴이단, 민간워킹그룹 등 보행안전에 대한 모니터링 강화 및 수요자 중심의 정책 검토
 - 부산의 길 시민모니터 : 시민이 일상생활 속에서 겪는 보행 불편사항 해소와 도심 보행길 조성 정책제안 등 시민이 공감하고 필요로 하는 부산 길 조성을 위한 시민모니터 구성
 - 보행권지킴이단 : 장애인의 눈높이에서 보행환경 문제점 보완, 실질적 보행권 보장하고, 보행약자 정책수립 시 장애인 등 참여기회 확대를 위해 공무원, 시각·지체장애인, 시민단체 등으로 구성
- 민간시민 단체를 주축으로 보행환경평가단을 구성하여 부산의 주요 가로 및 생활가로의 이동성, 안전성에 대한 지속적인 모니터링을 추진하고 보조금 지원 확대, 기관 및 개인 포상 인센티브를 부여하여 참여 확대 추진

6 추가 제언사항 : 보행환경 특화지구 지정

1. 보행환경 특화지구 개요

가. 추진 배경

- 지금까지의 보행환경 조성사업은 보도 확대 및 단절보도 연결 등 보행안전시설 정비에 편중되어 보행 활성화 유도에 한계점을 노출하고 있으며,
- 보행안전 뿐만 아니라 편의 증진, 지역 경제 활성화, 기후 변화 대응 등 보행활동 활성화를 위한 새로운 종합적 사업모델 발굴 필요
- 건축, 교통, 도시계획 관점의 종합적 보행환경 정비 및 협력시스템(주민참여, 거버넌스 구성 등) 구축을 통해 실질적 보행 활성화를 유도하기 위해 정부에서는 보행환경 특화지구 조성을 위한 시범사업을 추진하고 있음

나. 사업추진 방향

■ 장소 중심으로 다양한 사업을 종합적으로 연계, 사업효과 제고

- 보행활동과 복합적으로 연계되어 있는 교통운영, 교통안전, 도시가로 미관, 도시방재 등의 기능들을 종합적으로 고려한 해결방안 강구
 - 불법 주차, 과속, 조업차량 정차, 비신호교차로, 불법 노점상, 특색 없는 거리, 화재·재해 취약 등
- 교통안전사업, 도시재생사업, 공공디자인 사업 등 유관사업과의 연계 강화를 통해 걷기 좋고 안전한 보행도시를 구현하기 위해 보행환경 특화지구 추진
 - 보행네트워크 강화, 보행친화적 가로설계, 주차환경개선, 대중교통시설 연계 강화 등

■ 안전속도 5030 등 정부 종합대책 핵심과제 중점 추진

- 보행사고 다발지, 어린이·노인 등 교통약자 위험지역 우선 정비
 - 정부의 교통사고 사망자 절반 줄이기 정책과 연계, 보행자 교통사고 다발지역 우선 정비 추진(예:최근 3년간 보행사고 30건 이상 발생 지역)
 - 어린이 통학로, 고령자 왕래가 잦은 전통시장 등에 대한 교통약자 맞춤형 보행환경 구축(유니버설디자인 적용, 스마트 보행시설 도입 등)
- 안전속도 5030 정책의 성공적 확산을 위해 보행자 보호를 위한 교통정온화 시설 등 다양한 교통안전기법들을 종합적으로 구현

2. 보행환경 특화지구 사업

가. 보행환경 특화지구 내용

- 보행환경 특화지구의 규모는 50만㎡~100만㎡로 보행환경개선지구와 비교하여 2배 이상 넓은 규모를 대상으로 하고 있으며, 단위 사업비는 100억원임
- 사업내용은 보도신설, 단절보도 연결, 보행친화형 교통신호체계도입 등 보행안전 부문과 보행 친화적 포장, 편의시설 설치, 친환경 개인용 이동수단 연계 보행환경 조성, 재해 예방을 위한 저영향 개발 기법 도입 등 보행편의 및 방재 등에 관한 사항 추진

[표 5-17] 기존 보행환경 개선지구와 보행환경 특화지구 비교

구분	보행환경 개선지구	보행환경 특화지구
공간적 범위	· 250,000㎡ 내외 - 500m×500m	· 500,000㎡~1,000,000㎡내외 - 500m×1,000m ~ 1,000m×1,000m
사업 내용	보행 안전	· 보도 신설, 단절보도 연결, 보도폭 확보 · 과속방지턱 등 안전시설 설치 · 도로다이어트, 일방통행 전환 · 합리적 주차공간 정비 · 보행친화형 교통신호체계 도입 - 대각선 횡단보도, 선행보행신호기법, 보행 우선의 현시 및 신호시간 개선 등
	보행편의, 방재 등	· 보행 친화적 포장, 휴게·편의시설, 보행광장, 조경시설 확충 → 편의 증진, 지역 경제 활성화 · 대중교통 및 친환경 개인용 이동수단(자전거, PM 등) 연계 보행환경 조성 → 접근성 · 화재, 재난 등 대비 이면도로 개선 → 도시방재 · 재해 예방을 위한 저영향 개발(LID, Low Impact Development) 기법 도입 → 지속 가능성
사업 규모	· 단위사업별 20억원 (국비 10억원)	· 단위사업별 100억원 (국비 50억원)

나. 사업 유형

1) 중점 추진 사항

- 보행자 안전 및 편의를 위한 도로공간 개선방안 마련
- 보행약자 및 비운전자 접근성 개선방안 마련
- 재해재난 대비 도로기능 확충방안 검토
- 지역사회 합의를 위한 보행 활성화 활동 시범운영 및 거버넌스 구축

2) 상업지역 개선유형

■ 지정 대상

- 간선가로를 중심으로 보행유출입 지점과 연계하여 면적으로 선정
- 지역상권 활성화를 위한 보행환경 개선 필요성이 심각하게 대두되는 지역 우선 추진

■ 개선 방안

- 보행자를 위한 장소성, 접근성 개선을 통해 보행활동 유도 및 활성화
 - 간선가로는 기본적인 차로폭원 및 차로수의 적정성에 대한 검토 필요
 - 과속을 유발할 수 있는 도로환경을 개선, 보행친화적 요소 강화
 - 가급적 대중교통 역세권을 포함하고 사업지의 대중교통계획 연계 검토
- 매력적인 보행환경을 조성하여 가로활성화에도 기여
 - 상업지역의 특성을 고려하여, 기존 가로와 차별화 될 수 있는 가로시설물의 도입을 통해 보행활동 활성화를 유도
- 간선가도에 면하여 적절한 노상주차 도입방안과 연계하여 도로개선
 - 적절한 차량 접근성을 제공하기 위해, 지속적인 주차순환이 이루어질 수 있는 노상 주차가능 구역을 설정하여 지구차원의 접근성 제고



[그림 5-84] 간선가로 주요 적용 기법 예시

3) 주거지역 개선유형

■ 지정 대상

- 국지도로를 축으로 하는 근린블록을 중심으로 오픈스페이스를 연계하여 지구 선정
- 보행안전 및 편의성이 현저히 훼손된 지역 우선 추진

■ 개선 방안

- 거주자를 위한 정주성, 편의성 개선을 통해 보행활동의 유도 및 활성화
 - 간선가로나 보조간선가로에서의 진입시 정주환경을 보호하는 도로로서의 정체성을 명확하게 부여할 방안을 마련
- 교통사고와 재해에서 안전한 주거환경을 조성할 뿐 아니라, 어린이·고령자·장애인 등 다양한 거주자들의 쾌적한 생활을 지원할 수 있는 가로환경 조성
 - 소규모 식재대와 보행자를 위한 가로시설물을 적절하게 조합하여, 보행자의 편의를 제공하는 한편, 운전자의 주의운전을 유도
- 보행자 통행에 지장되지 않도록, 도로 유형, 폭원에 따라 적절한 주차관리방안을 적극적으로 도입·운영
 - 불법 주차를 적극적으로 방지할 수 있는 시설물 도입
 - 지속적인 주차관리가 가능한 기법 적용 필요



[그림 5-85] 이면가로 주요 적용 기법 예시

다. 보행환경 특화지구 추진 방안

- 보행 통행량, 보행사고 다발지, 교통약자 위험지역 등을 면밀히 조사, 검토하여 보행안전 및 편의, 방재시설의 개선이 가능한 지역 선정
- 부산진구 서면, 해운대 해수욕장 주변 지역, 남포동 지역 등 보행통행량이 많은 도심지역을 보행환경 특화지구로 선정하여 행정안전부 공모 추진 필요

제6장 사업추진계획

- ① 연차별 사업추진계획
- ② 자원조달방안

제6장 사업추진계획

1 연차별 사업추진계획

1. 사업추진계획

- 실태조사 지역 중 보행량이 많은 지역, 보행사고 다발지역, 교통약자의 통행빈도가 높은 지역, 역사성(상징성)을 가진 지역, 보행 만족도가 낮은 지역 중 6개 지역은 보행환경개선지구 지정, 초량로 등 6개 지역은 보행자 우선도로로 지정하여 개선사업 추진
 - 보행환경개선지구 : 대청로, 자갈치로, 유엔평화로, 낙동남로, 수영로, 뽕천동
 - 보행자 우선도로 : 초량로, 태종로, 전리단길, 서동로, 금강로335번길, 대동로
- 보행환경개선지구 및 보행자 우선도로를 제외한 지역은 이동성·안전성·쾌적성을 향상하기 위한 사업과 교통약자를 위한 보호구역 180개소에 대한 개선사업 추진
- 또한 보행문화 선진화를 위한 교육 및 홍보 등 보행환경 개선을 위한 사업은 지속적으로 필요함에 따라 연차별 추진계획은 매년 균등한 사업량으로 계획하였음

[표 6-1] 사업추진계획

개선사업		합계	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
이동성 향상	소계	400개소	80개소	80개소	80개소	80개소	80개소
	유효보도폭원 확보	50개소	10개소	10개소	10개소	10개소	10개소
	보행연결성 확보	100개소	20개소	20개소	20개소	20개소	20개소
	교통약자 연결성 확보	50개소	10개소	10개소	10개소	10개소	10개소
	횡단보도 설치	100개소	20개소	20개소	20개소	20개소	20개소
	보행신호체계 개선	100개소	20개소	20개소	20개소	20개소	20개소
안전성 향상	소계	285개소	57개소	57개소	57개소	57개소	57개소
	차량속도 및 통행제한	100개소	20개소	20개소	20개소	20개소	20개소
	교통정온화 시설	10개소	2개소	2개소	2개소	2개소	2개소
	안전시설물 확대	100개소	20개소	20개소	20개소	20개소	20개소
	스마트보행 시설	50개소	10개소	10개소	10개소	10개소	10개소
불법주정차 방지	25개소	5개소	5개소	5개소	5개소	5개소	
쾌적성 향상	소계	325개소	65개소	65개소	65개소	65개소	65개소
	보도 노면상태 개선	100개소	20개소	20개소	20개소	20개소	20개소
	지장물 등 경관개선	50개소	10개소	10개소	10개소	10개소	10개소
	녹생공간 확보	25개소	5개소	5개소	5개소	5개소	5개소
안내표지판 개선	150개소	30개소	30개소	30개소	30개소	30개소	
보행 우선공간	소계	21개소	4개소	4개소	4개소	4개소	4개소
	보행환경개선지구	6개소	1개소	1개소	1개소	1개소	2개소
	보행자 우선도로	15개소	3개소	3개소	3개소	3개소	3개소
보호 구역	소계	180개소	36개소	36개소	36개소	36개소	36개소
	어린이보호구역	100개소	20개소	20개소	20개소	20개소	20개소
	노인보호구역	75개소	15개소	15개소	15개소	15개소	15개소
	장애인보호구역	5개소	1개소	1개소	1개소	1개소	1개소
보행문화	교육 및 홍보	5식	1식	1식	1식	1식	1식

2. 연차별 투자계획

- 보행안전 및 편의증진 기본계획의 목표를 달성하기 위해 5년간 1,216개 사업, 약 1,042억원 소요되는 것으로 예상하며, 매년 208.5억원이 필요한 것으로 예상됨
- 이동성 향상 부문이 115억원, 안전성 향상 127.5억원, 쾌적성 향상 120억원, 보행우선공간 조성 270억원, 보호구역 360억원, 보행문화 50억원이 소요되는 것으로 산정됨

[표 6-2] 연차별 투자계획

(단위 : 억원)

개선사업		합계	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
사업비 합계		1,042.5	204.5	204.5	204.5	204.5	224.5
이동성 향상	소계	115.0	23.0	23.0	23.0	23.0	23.0
	유효보도폭원 확보	50.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
	보행연결성 확보	20.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
	교통약자 연결성 확보	25.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
	횡단보도 설치	20.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
	보행신호체계 개선	-	-	-	-	-	-
안전성 향상	소계	127.5	25.5	25.5	25.5	25.5	25.5
	차량속도 및 통행제한	20.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
	교통정온화 시설	50.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
	안전시설물 확대	20.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0
	스마트보행시설	25.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
	불법주정차 방지	12.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5
쾌적성 향상	소계	120.0	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0
	보도 노면상태 개선	50.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0
	지장물 등 경관개선	15.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
	녹생공간 확보	25.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
	안내표지판 개선	30.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
보행 우선 공간	소계	270.0	50.0	50.0	50.0	50.0	70.0
	보행환경개선지구	120.0	20.0	20.0	20.0	20.0	40.0
	보행자우선도로	150.0	30.0	30.0	30.0	30.0	30.0
보호 구역	소계	360.0	72.0	72.0	72.0	72.0	72.0
	어린이보호구역	200.0	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0
	노인보호구역	150.0	30.0	30.0	30.0	30.0	30.0
	장애인보호구역	10.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
보행문화	교육 및 홍보	50.0	10.0	10.0	10.0	10.0	10.0

3. 자원분담계획

- 자원분담은 국비, 시비, 구비로 구분하였으며, 사업 특성별 투자비율을 고려하여 산정하였음
- 총 사업비 1,042.5억원 중 국비는 전체 29.7%인 310억원, 시비는 47.5%인 495.5억원, 구비는 22.7%인 237억원이 소요하는 것으로 산정하였음

[표 6-3] 자원분담계획

(단위 : 억원)

개선사업		합계	국비	시비	구비	비고
사업비 합계		1,042.5	310.0	495.5	237.0	
이동성 향상	소계	115.0	-	92.0	23.0	
	유효보도폭원 확보	50.0	-	40.0	10.0	
	보행연결성 확보	20.0	-	16.0	4.0	
	교통약자 연결성 확보	25.0	-	20.0	5.0	
	횡단보도 설치	20.0	-	16.0	4.0	
	보행신호체계 개선	-	-	-	-	
안전성 향상	소계	127.5	-	92.5	35.0	
	차량속도 및 통행제한	20.0	-	10.0	10.0	
	교통정온화 시설	50.0	-	50.0	0.0	
	안전시설물 확대	20.0	-	10.0	10.0	
	스마트보행시설	25.0	-	12.5	12.5	
	불법주정차 방지	12.5	-	10.0	2.5	
쾌적성 향상	소계	120.0	-	96.0	24.0	
	보도 노면상태 개선	50.0	-	40.0	10.0	
	지장물 등 경관개선	15.0	-	12.0	3.0	
	녹생공간 확보	25.0	-	20.0	5.0	
	안내표지판 개선	30.0	-	24.0	6.0	
보행 우선 공간	소계	270.0	135.0	67.5	67.5	
	보행환경개선지구	120.0	60.0	30.0	30.0	
	보행자우선도로	150.0	75.0	37.5	37.5	
보호 구역	소계	360.0	175.0	97.5	87.5	
	어린이보호구역	200.0	100.0	50.0	50.0	
	노인보호구역	150.0	75.0	37.5	37.5	
	장애인보호구역	10.0	-	10.0	-	
보행문화	교육 및 홍보	50.0	-	50.0	-	

2. 자원조달방안

1. 재정규모 분석

- 보행안전 관련 재정 전망은 부산시 2020~2024년 중기지방재정계획의 대중교통·물류 등 기타 부문 중 보행안전 관련 예산을 적용하여 전망하였음
- 2020~2024년 중기지방재정계획은 2024년까지 전망하고 있어 2025년 예산은 연평균 증감률을 적용하여 산출하였음
- 향후 5년간 보행안전 관련 예산은 대중교통 및 물류 등 기타 예산의 12.5%인 3,306.5억원으로 예상되며, 연평균 661.3억원으로 전망됨

[표 6-4] 보행안전 관련 재정 전망

(단위 : 백만원)

구분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	연평균 증감률	2025년 추정
대중교통 및 물류 등 기타	520,143	520,358	521,397	527,282	535,471	0.70	539,219
보행안전 관련 세부내역	67,061	63,856	64,362	66,074	68,043	0.40	68,315
보행친화기반	14,722	10,813	11,213	12,813	15,763	1.70	16,031
교통안전시설 개선 및 확충	29,215	29,673	29,726	29,782	28,273	-0.80	28,047
교통시설 운영 및 개선	23,124	23,370	23,423	23,479	24,007	0.90	24,223
대중교통 및 물류 등 기타 부문 중 보행안전 예산 비율	12.9	12.3	12.3	12.5	12.7	-	12.7

자료 : 부산시 2020~2024 중기지방재정계획

2. 자원조달방안

- 보행안전 및 편의증진 기본계획의 목표를 달성하기 위해 5년간 약 1,042억원의 사업비가 소요 될 것으로 예상되며, 국비 310.0억원, 시비495.5억원, 구비 237.0억원으로 산정하였음
- 부산시 지방중기재정계획의 보행안전 관련 예산을 추정한 결과 5년간 3,306.5억원으로 예상됨에 따라 본 계획의 사업집행은 충분할 것으로 나타나고 있음
- 다만, 보행환경개선지구, 보행자 우선도로 등 국가공모사업에 적극 참여로 국비 확보 노력이 지속적으로 필요할 것으로 판단됨

부 록

- ① 착수보고회
- ② 보행길 실태조사 구·군 협조 요청 공문
- ③ 중간보고회
- ④ 성별영향평가
- ⑤ 자문회의
- ⑥ 최종보고
- ⑦ 주민열람공고
- ⑧ 관련부서 협의의견

① 착수보고회

1. 보고회 개요

- 일 시 : 2020년 4월 7일, 화요일, 14시
- 장 소 : 걷기좋은부산추진단장실
- 참 석 자 : 걷기좋은부산추진단장 외 3명
- 보고내용 : 과업개요, 현황 및 문제점, 과업별 세부추진 계획



2. 보고회 주요의견

- 본 용역의 원활한 추진을 위해서는 보행자길 및 보행교통 실태조사 후보지 발굴이 중요하므로, 빠른 시일 내 대상지 선정을 위한 가이드라인을 수립하고 이를 바탕으로 구·군의 의견을 수렴하도록 할 것
- 기본계획을 실현가능한 계획으로 만들기 위해서는 구·군의 협조가 필수적인 만큼, 구·군 설명회 등을 통해 용역 추진사항을 공유하고, 기본계획 반영내용과 보행환경개선 지구 등 국비 공모사업을 연계할 수 있도록 하여 구·군의 참여를 적극 유도할 것
- 법정 기한 내 계획을 수립·제출할 수 있도록 과업 신속 추진 당부

2 보행길 실태조사 구·군 협조 요청 공문

시민이 행복한 동북아 해양수도 부산



부 산 광 역 시



수신 수신자 참조
(경유)

제목 보행안전 기본계획 수립 관련 보행길 실태조사 협조 요청

1. 사람중심 보행도시 부산 조성을 위한 정책 추진 노고에 감사드립니다.
2. 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 등에 따라 추진 중인 ‘부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획과 보행교통개선계획 수립 용역’과 관련, 우리 시 보행길 실태 조사를 실시하고자 하오니, 대상지 선정에 협조하여 주시기 바랍니다.

□ 보행길 실태조사 개요

- 가. 조사 대상 : 보차분리된 왕복 4차로(부득이한 경우 2차로) 이상 보도구간(500m 내외)
- 나. 선정(예정) 개소 : 총 30개소 이상(주거 및 상업지역 구분)
- 다. 선정 기준
 - 인구(주거지역) 및 종사자 수(상업지역) 밀도가 높은 구간
 - 버스 정차 대수가 많고 좌우 교차로의 횡단보도를 포함한 보도 구간
 - 보행유발시설 주변 보도, 보행자 사고 다발지역 등
- 라. 결과 활용(인센티브)
 - 시·구(군) 보행정책 수립 시 기초자료로 활용
 - 구간별 보행교통 개선방안 및 보행안전 사업(안) 제시
 - 보행환경개선 지구·보행자 우선도로(행안부 공모사업) 후보지 선정 시 우선 검토

□ 행정사항 : 보행길 실태조사 대상지 제출(붙임1 서식)

- ▶ 구·군별 4개소 이상(주거지역 2, 상업지역 2), 5. 7.(목)한 제출

《 부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획과 보행교통 개선계획 수립 용역 》

- 근거 : 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조, 「지속가능 교통물류 발전법」 제37,38조
- 범위 : (시간적) 2021~2025년, (공간적) 부산시 전역
- 용역기간·용역사 : `20.3.23.~12.17.(9개월)/ (주)도시외공간연구소
- 주요내용 : 보행안전(보행교통) 실태조사·분석, 보행안전 및 편의증진 목표·정책 추진방향 설정, 부문별(보행환경개선지구 등) 실행계획 수립 등

붙임 1. 실태조사 대상지 제출서식 1부.

- 2. 주거지역 및 상업지역 인구(종사자수) 밀도 분석결과 각1부(온메일 발송). 끝.

부 산 광 역 시 장

수신자 부산광역시 중구청장(교통행정과장), 부산광역시 서구청장(교통행정과장), 부산광역시 동구청장(교통행정과장), 영도구청장(교통과장), 부산진구청장(교통행정과장), 부산광역시 동래구청장(교통과장), 부산광역시 남구청장(교통행정과장), 부산광역시 북구청장(교통행정과장), 해운대구청장(교통행정과장), 사하구청장(교통행정과장), 금정구청장(교통행정과장), 부산광역시 강서구청장(교통행정과장), 연제구청장(교통행정과장), 수영구청장(교통행정과장), 사상구청장(교통행정과장), 기장군수(선진교통과장), 해운대구청장(도시관리과장), 금정구청장(건설과장)

주무관 **강다영** 보행환경개선 팀장 **황남연** 경기좋은부산 전결 2020. 4. 27. 추진단장 **변상득**

협조자

시행 경기좋은부산추진단-3180 접수

우 47545 부산광역시 연제구 중앙대로 1001, (연산동) / <http://www.busan.go.kr>

전화번호 051-888-1321 팩스번호 051-888-3909 / kangda@korea.kr / 대국민 공개

시민이 주인인 시정 참여 도시

3 중간보고회

1. 보고회 개요

- 일 시 : 2020년 9월 18일, 금요일, 14시
- 장 소 : 부산시청 10층 행정자치국 회의실
- 참 석 자 : 행정자치국장, 걷기좋은부산추진단장 외 2, 자문위원 3,
- 보고내용 : 보행길 실태조사 결과 분석 등 과업 추진사항



2. 보고회 주요의견

구분	주요의견	조치사항
이범철 행정자치국장	<ul style="list-style-type: none"> • 5년 전과 현재를 비교·평가할 수 있는 계량화 된 지표를 제시하여 보행환경 변화에 대한 시민체감도 향상 • 최종보고 시 이번 실태조사를 바탕으로 구체적인 추진 방안(보행환경 개선지구 등) 마련 	<ul style="list-style-type: none"> • 지표는 보행업무편람 및 보행교통개선 계획 매뉴얼에서 제시하고 있는 사항 제시 • 보행환경개선지구, 보행자길, 보호구역 및 보행문화 조성 부문으로 제시 예정
변상득 걷기좋은부산 추진단장	<ul style="list-style-type: none"> • 지난 5년간의 성과 및 향후 5년의 비전을 보여줄 필요성 • 1차년도 계획 당시 설정한 '20년 목표 대비 실제 달성률을 비교하는 것 보다 '15년과 '20년의 실제 지표변화를 비교하는 것이 성과 비교에 효과적임 	<ul style="list-style-type: none"> • 지난 5년간의 성과 및 비전 제시 • 지표의 경우는 '15년과 '20년의 실제 지표변화를 비교하겠음
박창희 스토리랩수작 대표	<ul style="list-style-type: none"> • 32개소 조사구간 중 가장 평점이 높았던 구간 혹은 낮았던 구간을 선별하여 주요 모델 제시 	<ul style="list-style-type: none"> • 32개 조사구간에 대한 문제점 및 개선 방안 제시 예정

구분	주요의견	조치사항
박창희 스토리랩수작 대표	<ul style="list-style-type: none"> 보행권리장전 후속조치, 보행문화 캠페인, 5030 정책 등 보행도시를 이루기 위한 시민운동 같은 소프트웨어적인 추진 전략 필요 불법주정차, 적치물, 지장물 등 오랜 기간 해결되지 않고 있는 문제에 대한 성찰 필요 	<ul style="list-style-type: none"> 보행권리장전, 보행문화 캠페인 등 부문은 보행문화 선진화 부문으로 기술 불법주정차, 적치물, 지장물 등에 대한 개선방안 제시
서정렬 영산대학교 교수	<ul style="list-style-type: none"> 행정안전부 안전한 보행환경조성 공모 사업 평가 시 본 계획에 반영된 대상지인 경우 선정 가능성이 높으므로 보행 환경 개선 여지가 높은 대상지를 검토 하여 보행환경개선지구 후보지 선정 	<ul style="list-style-type: none"> 실태조사지역을 중심으로 보행량이 많은 지역, 보행자교통사고 다발지역, 지역의 상징성, 보행만족도를 고려 하여 후보지를 선정하겠음
이은진 부산연구원 선임연구위원	<ul style="list-style-type: none"> 2가지 계획을 함께 수행하지만, 각 계획의 목표에 맞게 개선방안을 별도로 제시하는 방안 검토 실태조사 결과 쾌적성에 대한 평점이 가장 낮으므로 이에 대한 적극적인 대책 마련 보행환경개선지구, 보행자우선도로 만족도에 대한 5개년 목표치가 낮게 설정됨. 해당 사업의 보행환경 개선효과가 큰 점 등을 감안하여 목표 재설정검토 필요 실태조사 대상지 선정 시 업무시설 밀집지역, 통학로등 부산시 여건에 맞는 실태조사 구간 선정 세부기준을 마련하여 향후 정책제언으로제시 검토 	<ul style="list-style-type: none"> 보행안전 및 편의증진 기본계획, 보행교통 개선계획의 편람, 매뉴얼에 적합한 개선방안 제시 쾌적성, 안전성, 이동성 등 분야별 개선방안 및 실태조사지역 개선방안 제시 보행환경개선지구 및 보행자 우선도로 등 만족도에 대한 목표 재설정 실태조사 구간 선정 세부기준에 대해 정책제언 등 검토

4 성별영향평가

1. 성별영향평가 검토의견 통보서

성별영향평가 검토의견 통보서				
관리번호	2020B부산004			
정책명	부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획			
소관부서	기관명	부산광역시		
	부서명	건강좋은부산추진단		
	담당자명	강다영	전화번호	051-888-1321
성별영향평가지서 제출날짜	2020년 10월 12일			
주요 성별영향평가 내용 (건강좋은부산추진단)	<input type="checkbox"/> 본 계획은 제2차 부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(2021~2025)으로 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조, 「부산광역시 보행안전 및 편의증진에 관한 조례」 제5조에 따라 5년마다 정책을 수립하여 '사람중심 보행도시 부산 구현을 위해 보행환경 및 보행권 증진을 추진하고자 하는 중장기 계획임			
종합 검토 의견 (성별영향평가책임관)	<input type="checkbox"/> 개선사항 없음 <input type="checkbox"/> 자체개선안 동의 <input checked="" type="checkbox"/> 개선의견			
	<input type="checkbox"/> 본 계획에서는 보행만족도 조사 시 응답자의 성별·연령 등을 고르게 분배하여 의견을 반영하고 있으며, 각 전략 및 중점과제에서도 보행약자인 여성·어린이·노인 장애인 등에 대한 고려가 기본적으로 반영되어 있음. 이에 다음의 개선안을 보완적으로 제시함			
	구분	해당 내용	개선안	검토사유
1	선진 보행문화 조성 -인전교육, 자원봉사자양성·운영, 홍보·캠페인 등	선진 보행문화 조성 과제에 상인적 관점 반영에 상인적 관점을 반영한 선진 보행문화 조성 - 어린이, 노인 장애인의 성별, 연령별, 기타 유형 등의 차이를 파악하고 고려한 교육, 홍보, 캠페인 등 실시, 다양한 지역 주민이 함께 참여하는 보행문화 조성	-교육, 홍보, 캠페인, 시민참여 활동 등 다양한 시민이 참여할 수 있도록 상인적 관점 반영 -다양한 영역에서 무의식적으로 가질 수 있는 성별, 장애 연령에 대한 고정관념을 배제하고 서로의 차이를 이해하는 선진 보행문화 조성	
2	선진 보행문화 조성 -운전자 대상 승하차 안전교육 내용 의무화	선진 보행문화 조성 과제에 상인적 관점 반영에 상인적 관점을 반영한 승하차 문화 조성 - 운전자 대상의 연간 법정 의무교육 과정에 자차를 동반한 가족 노인 장애인 이동 등의 승하차 시에는 완전한 승하차 후 버스운행 등이 가능하도록 특별교육 및 조치 시행여로, 신고 시 과태료 부여 등	-안전한 보행문화 조성을 위해서는 보행자와 운전자가 함께 문제를 해결해야 함. 보행안전은 환승 시의 보행한 경까지를 포함하는 것이 필요하므로, 운전자 법정교육 내용에 안전한 승하차 문화조성내용을 의무적으로 반영 필요.	
검토의견 반영계획서	2020년 11월 13일 까지			
「성별영향평가법」 제8조 제3항의 규정에 따라 성별영향평가에 대한 검토의견을 통보합니다.				

2020년 10월 28일

부산광역시성별영향평가책임관

(담당자/연락번호 : 윤지영/051-888-1516)

걸기좋은부산추진단장 귀하

2. 성별영향평가 검토의견 반영계획서

성별영향평가 개선의견 반영계획서			
관리번호	2020B부산004		
정책명	부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획		
소관부서	기관명	부산광역시	
	부서명	걸기좋은부산추진단	
	담당자명	강다영	전화번호 051-888-1321
개선의견에 대한 반영계획			
1	성인지적 관점을 반영한 선진 보행문화 조성	<input checked="" type="checkbox"/> 수용 <input type="checkbox"/> 일부수용 <input type="checkbox"/> 불수용	선진 보행문화 조성 방안 수립시 어린이,노인,장애인 등 보행약자별 교육 계획 수립, 보행문화 홍보방안에 다양한 시민이 참여할 수 있도록 조치
2	성인지적 관점을 반영한 승하차문화 조성	<input checked="" type="checkbox"/> 수용 <input type="checkbox"/> 일부수용 <input type="checkbox"/> 불수용	선진 보행문화 조성과 교통안전 교육을 연계하여, 운전자 대상 법정 의무교육 내용에 안전한 승하차 문화조성을 위한 내용을 추가하도록 계획안에 제시
2020년 10월 30일			
걸기좋은부산추진단장			
성별영향평가책임관 귀하			

5 자문회의

1. 자문 개요

- 일 시 : 2020년 10월 23일(금)~10월 30일(금)
- 방 법 : 위원별 개별 방문 자문
- 자문위원 : 박창희 대표, 서정렬 교수, 백태경 교수, 이은진 연구위원
- 자문내용 : 보행교통개선 세부추진계획, 보행환경개선지구 후보지 선정(안), 보행문화 확산 방안 등



2. 자문회의 주요의견

구분	주요의견	조치사항
박창희 스토리랩수작 대표	<ul style="list-style-type: none"> • 실태조사 구간 중 합목적으로 보행 구간이 잘 조성된 곳을 모범케이스로 선정하여 모델링을 할 필요성 	<ul style="list-style-type: none"> • 실태조사 구간별로 평점 산출하여 모범케이스에 대해 모델링 할 수 있도록 조치 • 보행환경개선지구 후보지 대상으로 지구지정에 따른 before & after 제시

구분	주요의견	조치사항
박창희 스토리랩수작 대표	<ul style="list-style-type: none"> • 보행문화 선진화 부문 중 보행 수요자 중심의 정책 추진 부분을 구체화할 필요성 - 보행인프라보다는 시민사회의 보행 문화가 보행도시를 만들어가는 것이므로 보행문화 확산 운동을 통해 걷기단체를 활성화시키는 것이 필요하며, 시민들의 자발성만으로는 확산에 한계가 있으니 민관 협력으로 보행 활성화를 위한 프로젝트 등을 추진하는 방안을 고려 	<ul style="list-style-type: none"> • 걷기단체 활성화 방안 등 수요자 중심으로 보행문화를 확산할 수있는 방안 검토 (현재 시행중인 갈맷길 활성화 민간 경상보조사업 확대 방안 등)
서정렬 영산대학교 교수	<ul style="list-style-type: none"> • 교통정온화 기법 중 시케인은 일반적으로 보차구분도로를 대상으로 하나, 일부 보도가 없는 곳에도 지그재그 형태의 도로를 설치 하는 곳이 있는데, 이를 유의하기 바람 • 행안부 보행환경개선 공모사업의 경우 단순 시설개선(보수)에 치중하는 곳은 선정되기 힘들. 사업시행에 따른 전후비교가 확실한 곳, 즉 사업시행 효과가 뚜렷한 곳이어야 선정가능성이 높으니, 보행환경지구 계획(안) 작성시 참고바람 • 올해부터 행안부에서 보행환경특화지구(보행특구)를 지정하여 국비 50억을 지원하는데, 우리시도 검토할 필요성이 있음 	<ul style="list-style-type: none"> • 향후 최종보고서 작성시 교통정온화 기법의 적용에 대한 부분을 기술토록 하겠음 • 보행환경개선지구 후보지 선정시 사업 효과를 극대화할 수 있도록 보행량이 많은 지역, 보행자교통사고 다발지역, 지역의 상징성, 보행만족도를 고려하여 6개 지역을 선정하였음 • 보행환경특화지구 내용을 검토하여 보행우선공간 조성 방안의 하나로 적용토록 하겠음
이은진 부산연구원 선임연구위원	<ul style="list-style-type: none"> • 보행환경개선지구, 보행자우선도로는 사업이후 개선효과가 높음으로 만족도를 높일 수 있는 방안 검토 (매년 3~5%의 만족도를 높이는 방법 등) • 이동성, 안전성, 쾌적성 분야를 통한 개선방안을 수립하는 것은 좋은 방향으로 생각되며, 가로수는 기초판은 뿌리 정비가 같이 이어져야 하며, 환기구 정비는 사업추진이 추락방지 등의 안전성 확보 필요 • led바닥신호등은 현재 바로 적용가능하며, 보행자자동인식 신호등은 이면도로 중심으로 개선 필요 • 보행환경개선지구 사업시행 전 불법주정차 방지 이행방안에 대한 사후확답 등 주민이 사업에 참여하도록 할 필요성 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행환경개선지구, 보행자우선도로의 만족도는 정성적인 지표(설문조사)로서 “보통”과 “만족”의 중간 평점을 목표로 하여 매년 3% 증가 목표 설정 • 개선방안의 시행관련 보고서 작성시 세부내용으로 기술토록 하겠음 • 불법주정차 이행방안에 대한 주민협의 등 시행여부에 대하여 검토하도록 하겠음

6 최종보고회

1. 보고회 개요

- 일 시 : 2020년 11월 10일, 화요일, 14시
- 장 소 : 부산시청 10층 행정자치국 회의실
- 참 석 자 : 행정자치국장, 걷기좋은부산추진단장 외 2, 자문위원 5,
- 보고내용 : 보행안전 및 편의증진 부문별 실행계획, 보행교통 개선계획(분야별, 지역별), 연차별 실행계획 등



2. 보고회 주요의견

구분	주요의견	조치사항
이법철 행정자치국장	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자 교통사고 비율 등 목표 부분 재논의 하여 보완 필요성 • 열람공고 전까지 제시된 의견을 세밀히 검토·보완해주시기 바라며, 시 교통위원회 심의 등 향후 법정절차를 차질없이 진행해 주기 바람 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자 교통사고 등 목표 부분 등에 대해 검토 후 조치하겠음
서정렬 영산대학교 교수	<ul style="list-style-type: none"> • 행안부에서는 보행자 교통사고 건수 감소를 중요하게 보고 있으나, 본 계획안의 보행자 교통사고 비율의 목표치는 보수적으로 설정된 측면이 있어 고민 필요 • 분야별 개선대책 수립시 보행환경개선사업 설계매뉴얼 내용을 참고하여 수립하기 바라며, LID(환경저감방안) 기법 도입 검토 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자 교통사고 등 목표 부분 등에 대해 검토 후 조치하겠음 • 보고서 작성시 보행환경개선사업 매뉴얼 및 LID 기법을 검토 후 조치하겠음

구분	주요의견	조치사항
김해몽 (사)부산걷는길 연합 감사	<ul style="list-style-type: none"> 보행문화 선진화 계획 관련, 시민단체 및 지역 내 걷기 관련 조직이 보행문화를 주도하므로 기존의 Top-down 방식에서 벗어난 관점 변화 필요하며, 시민 중심으로 보행문화를 확산하는 능동적 전략을 총괄계획에 반영시킬 필요성 	<ul style="list-style-type: none"> 시민 중심의 보행문화를 확산하기 위해 보행문화 선진화 부문에 기술 하겠음
이은진 부산연구원 선임연구위원	<ul style="list-style-type: none"> 코로나19로 '10분 생활권' 등 생활권 계획이 필요성이 증대되고, 주거지 주변 보행환경 개선 요구가 늘어나고 있으나 기존 공모사업 추진 방식은 상업 지역 보행환경 개선에 치중된 것이 현실임. 따라서 향후 보행환경개선 사업 공모 추진 시 일정부분은 순수 주거 지역을 대상으로 추진하는 방법 검토 목표 지표 중 보행자 교통사고 건수 비율을 현재 27.6%에서 25년 25.7%로 2%정도 감소시키는 것을 목표로 잡았는데, 부족하다고 판단됨 연차별 투자계획 관련, 본 계획의 목표를 달성하기 위해 필요한 금액을 1,042억으로 잡았는데, 실제로 연간 市 전체 보행 및 교통시설 예산 중 보행사업으로 소요되는 예산 비율과 비교하여 현실기반한 계획이 될 수 있도록 검토해주시기 바람 	<ul style="list-style-type: none"> 보행환경개선지구는 보행량이 많은 지역, 보행자교통사고 다발지역, 지역의 상징성, 보행만족도를 고려하여 후보지를 선정하였음 <ul style="list-style-type: none"> 상업지역 5개소, 주거지역 1개소 보행자 교통사고 등 목표 부분 등에 대해 검토 후 조치하겠음 연차별 투자계획은 부산시 지방중기 재정계획에서 보행관련 예산 규모 등을 고려하여 수립하였음
신강원 경성대학교 교수	<ul style="list-style-type: none"> 실행계획이 실태조사 대상지를 중심으로 수립되었으므로 보고서 작성시 실태조사 대상지 선정기준을 명확히 제시할 필요성 보행자 녹색시간의 경우 녹색시간의 기준이 되는 지점 표시 필요 유효보도폭 확보를 위해 기존 환기구를 지면형 환기구로 정비할 경우 보행자가 더 위험해질 가능성이 있으므로 안전성 확보 필요 대각선 횡단보도 설치 대상지를 상업시설 밀집지역에서 보행량이 많은 지역으로 변경 기재할 필요성 사업추진 예산은 한정되어 있으므로 연차별 투자계획 수립 시 사업시행 우선순위를 정할 필요성(보행교통 종합지표 평점이 낮은 쾌적성 분야 개선을 위해 필요한 사업을 우선 시행하는 방안 등) 	<ul style="list-style-type: none"> 보고서 작성시 실태조사 대상지 선정 기준을 명확히 제시하도록 하겠음 보고서 작성시 실태조사 결과 등에 제시토록 하겠음 지면형 환기구로 정비시 안전성이 확보될 수 있도록 기술하겠음 대각선 횡단보도 설치 대상지는 보행량이 많은 지역 등으로 기술하겠음 사업추진계획은 부산시 지방중기 재정 계획에서 보행관련 예산 규모 등을 고려하여 수립하였음

구분	주요의견	조치사항
<p>임창식 도로교통공단 부산지부 차장</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 법정계획의 특성상 사업대상지 선정 및 실행계획 작성에 한계가 있지만, 고지대 등이 많은 우리 시의 지리적 여건을 고려하여 작성해주시기 바람 • 보행교통 개선계획 관련, 분야별 개선 방안을 제시하는 것에 그치는 것이 아니라 우리 시가 추진할 방향성을 제시할 필요성 <ul style="list-style-type: none"> - 불법주정차 방지 방안 중 보도연석을 높이는 방법이 제시되어 있는데, 보도턱 낮춤을 협소하게 하는 서울시의 사례처럼 우리시에서는 어떤 방식으로 추진할 것인지 언급 필요 • 대각선 횡단보도를 설치할 경우 기존의 횡단보도를 교차로 쪽으로 더 당겨서 해당 구간 내에서 보행자가 자유롭게 횡단할 수 있도록 할 필요성 • 골목길 단절구간 연결시 보도가 아닌 고원식 횡단보도 설치 • 보행 거버넌스 구축시 경찰청을 포함 시킬 필요성 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행업무편람 및 보행교통 개선계획 매뉴얼을 참고하여 보행교통량이 많은 지역, 교통사고 다발지역 등의 기준을 적용하여 실태조사 후보지를 선정하였음 • 보행자 중심의 안전하고 쾌적한 보행 공간 조성을 위해 개선계획을 수립하였으며, 방향성 등은 보고서에 기술하도록 하겠음 • 대각선 횡단보도 설치, 단절구간 연결, 보행 거버넌스 등 세부내용은 보고서 작성시 검토 후 기술토록 하겠음

7 주민열람공고

1. 열람공고문

부산광역시 공고 제 2020-2975호

부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(안), 부산광역시 보행교통개선계획(안) 열람공고

「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조 제1항의 규정에 의거 입안한 부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(안) 과 「지속가능 교통물류 발전법」 제38조 제1항의 규정에 의거 입안한 부산광역시 보행교통개선계획(안)에 대하여 주민, 이해관계자의 의견을 듣고자 다음과 같이 계획안을 열람 공고합니다.

부산광역시청(건기좋은부산추진단)에 비치된 계획안을 열람하시기 바라며, 의견이 있으신 분은 열람기간 내 서면으로 의견을 제출하여 주시기 바랍니다.

2020년 11월 17일

부 산 광 역 시 장

1. 부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(안), 부산광역시 보행교통개선계획(안) 개요

가. 계획목적 : 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행 환경 조성으로 보행권 증진에 기여

나. 수립범위

- 공간적 범위 : 부산광역시 구·군 전역
- 시간적 범위 : 2021년 ~ 2025년(5년간)

다. 주요내용

- 보행안전 및 편의증진 관련 사업 성과 분석
- 보행안전 및 편의증진 실태조사·분석
- 보행안전 및 편의증진 목표
- 보행안전 및 편의증진 실행계획
- 보행교통 실태조사·분석
- 보행교통 수송분담 및 목표

<ul style="list-style-type: none"> ○ 보행교통 개선대책 ○ 연차별 투자계획 및 재원 조달 방안 <p>2. 열람기간 및 장소 안내</p> <p>가. 열람기간 : 2020. 11. 17. ~ 12. 1.(15일간)</p> <p>나. 열람장소 : 부산광역시청 걸기좋은부산추진단</p> <p>다. 기타 궁금한 사항이 있으시면 부산광역시청 걸기좋은부산추진단으로 문의하시기 바랍니다.(☎ 051-888-1321)</p>

2. 제출의견 및 조치계획

구분	주요의견	조치사항
보행안전 및 편의증진 기본계획(안)	<ul style="list-style-type: none"> • 이륜차 보도 통행 금지 방안 필요 (어린이, 장애인에게 위협) • 흡연하면서 보도를 걷는 행위가 없도록 안내판 부착 및 홍보 	<ul style="list-style-type: none"> • 이륜차의 경우 도로교통법 제13조의거 보도 통행 금지됨 • 이륜차 및 개인형 이동장치(PM) 등의 운전자에 대한 안전교육 및 홍보 강화의 필요성 기술 • 횡단보도 및 도시철도 출입구, 버스정류장, 어린이 보호구역 등은 현재 금연 구역으로 지정되어 관리하고 있으며, • 본 계획 보행문화 선진화 부문에 서로를 배려하는 걷기 수칙 등 건강한 보행문화 정착을 위한 홍보 방안 기술
보행교통 개선계획(안)	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자전용도로 확대 필요, 동서고가도로의 보행자 전용도로 활용 검토 요청 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자 전용도로 부문은 「지속가능 교통물류 발전법」 및 「보행교통 개선 계획 매뉴얼」 따라 수립되는 본 계획에 미포함됨 • 다만, 보행우선공간 확보를 위해 보행 환경개선지구 6개소, 보행자 우선도로 6개소 등 보행자 중심의 안전하고 쾌적한 보행공간 조성을 위한 계획 수립

8 관련부서 및 기관 의견 조회 : 의견 없음

시민이 행복한 동북아 해양수도 부산



부 산 광 역 시



수신자 수신자 참조
(경유)

제목 부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(안), 보행교통개선계획(안) 의견 조회

1. 우리 시에서는 시민이 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 보행환경조성을 위하여 보행관련 사업을 체계적이고 일관성 있게 추진하고자 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」, 「지속가능 교통물류 발전법」에 따라 부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획과 부산광역시 보행 교통 개선계획을 수립 중에 있습니다.
2. 이와 관련하여 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조 및 「지속가능 교통물류발전법 시행령」 제35조에 의거 구·군 및 관련부서의 의견을 듣고자 하오니 2020.12.1.(화)까지 회신하여 주시기 바랍니다.
3. 아울러 원활한 업무처리를 위하여 기한 내에 회신이 없을 경우 의견이 없는 것으로 처리할 예정이오니 참고하시기 바랍니다.

- 붙임 : 1. 부산광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(안) 1부(별송)
2. 부산광역시 보행교통개선계획(안) 1부(별송)
3. 검토의견서, 끝.

부 산 광 역 시 장

수신자 부산광역시 중구청장(교통행정과장), 부산광역시 서구청장(교통행정과장), 부산광역시 동구청장(교통행정과장), 영도구청장(교통과장), 부산진구청장(교통행정과장), 부산광역시남구청장(교통행정과장), 부산광역시 북구청장(교통행정과장), 해운대구청장(교통행정과장), 사하구청장(교통행정과장), 금정구청장(교통행정과장), 부산광역시 강서구청장(교통행정과장), 연제구청장(교통행정과장), 수영구청장(교통행정과장), 사상구청장(교통행정과장), 기장군수(선진교통과장), 부산광역시 동래구청장(교통과장), 공공교통정책과장, 버스운영과장, 도로계획과장, 부산광역시지방경찰청장(교통과장)

주무관 강다영 보행환경개선팀장 심영옥 경기좋은부산추진단장 전결 2020. 11. 17. 변상득

협조자

시행 경기 좋은 부산 추진단
-9072

접수

우 47545 부산광역시 연제구 중앙대로 1001, (연산동) / <http://www.busan.go.kr>

전화 051-888-1321 전송 051-888-3909 / kangda@korea.kr / 대한민국 공개

시민이 주인인 시정 참여 도시

