

최종 보고서

태백시 제2차 보행교통 개선 수립 용역

2021. 06.



제 출 문

태백시장 귀하

귀 시에서 본 연구원에 의뢰한 『태백시 제2차 보행교통 개선 수립
용역』을 과업지시에 따라 성실히 수행하고 그 결과에 대한 최종보고서를
제출합니다.

2021년 06월

재단법인 한국산업발전연구원

책임연구원 엄 봉 석

연 구 원 전 순 옥

연구보조원 김 정 민

보 조 원 안 영 수

목 차

I. 계획의 개요	1
1. 계획의 배경 및 목적	3
2. 계획의 범위	4
II. 지역 및 교통 현황	9
1. 지역 현황	11
2. 지역의 교통 현황	20
3. 교통사고 현황	23
4. 교통시설 현황	32
III. 관련계획 검토	35
1. 상위계획	37
2. 관련계획 검토	60
3. 보행교통 개선계획 목표 설정	64
IV. 보행교통 실태조사 및 분석	67
1. 제1차 태백시 보행교통 개선계획 분석	69
2. 실태조사의 개요	73
3. 실태조사 및 분석	79
4. 보행교통 개선지표 종합평가	139
V. 보행교통 개선대책	141
1. 지역별·분야별 문제점 및 세부 개선대책	143
VI. 투자계획 및 재원조달방안	167
1. 투자계획 수립	169
2. 재원조달방안	171

표 목 차

<표 2- 1> 태백시의 경·위도상 위치	11
<표 2- 2> 태백시의 행정구역 현황	12
<표 2- 3> 토지이용 현황	13
<표 2- 4> 인구변화 추이	15
<표 2- 5> 행정구역별 인구변화 추이	16
<표 2- 6> 종사자규모별 사업체 수 및 종사자 수	17
<표 2- 7> 자동차 등록대수 추이	18
<표 2- 8> 학교 수 및 학생 수 추이	19
<표 2- 9> 도로 연장 및 포장 현황	20
<표 2- 10> 도로별 구간교통량	22
<표 2- 11> 강원도 및 태백시 교통사고 현황	23
<표 2- 12> 사고유형별 교통사고	25
<표 2- 13> 연령별 교통사고	26
<표 2- 14> 도로종류별 교통사고	27
<표 2- 15> 강원도 및 태백시 보행자 교통사고 현황	28
<표 2- 16> 사고유형별 보행자 교통사고 발생현황	29
<표 2- 17> 연령별 보행자 교통사고	30
<표 2- 18> 도로종류별 보행자 교통사고	31
<표 2- 19> 태백시 버스 현황	32
<표 2- 20> 태백시 택시 현황	32
<표 2- 21> 도로 현황 및 추이	33
<표 2- 22> 도로시설물 현황 및 추이	33
<표 2- 23> 주차시설 현황 및 추이	34
<표 3- 1> 도로부문 계획지표	44
<표 3- 2> 제3차 강원도 교통안전기본계획 분야별·연도별 계획지표	58
<표 3- 3> 부문별 세부추진과제	58

<표 3- 4> 태백시 보행환경 개선전략	60
<표 3- 5> 교통사고 사망자 감소 목표	61
<표 3- 6> 태백시 교통안전 유관기관 협조사항	63
<표 3- 7> 보행교통 개선계획을 위한 목표 설정	65
<표 4- 1> 조사대상 구간 선정 과정	74
<표 4- 2> 도시규모별, 토지규모별, 최소 조사지점수	75
<표 4- 3> 조사대상 구간 선정 과정	75
<표 4- 4> 태백시 동별 인구 및 종사자수	76
<표 4- 5> 보행교통 개선지표 조사구간 선정지역	77
<표 4- 6> 보행교통 개선지표 조사내용	77
<표 4- 7> 상장현대아파트 권역 보행교통 실태조사 총괄표	80
<표 4- 8> 연령별 현황	81
<표 4- 9> 성별 현황	81
<표 4- 10> 직업별 현황	82
<표 4- 11> 보도 노면상태 수준 만족도	82
<표 4- 12> 보도 이용 시 필요한 사항	83
<표 4- 13> 보도 관리상태 수준	83
<표 4- 14> 보도안전의 저해 요소	84
<표 4- 15> 보행 시 소음 문제	84
<표 4- 16> 보행 시 주변 매연의 정도	85
<표 4- 17> 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도	85
<표 4- 18> 보행도로 녹지환경 조성 만족도	86
<표 4- 19> 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도	86
<표 4- 20> 쾌적한 보행환경을 위한 개선점	87
<표 4- 21> 보행안전을 위한 우선적 설치 시설	87
<표 4- 22> 상장현대아파트 권역 보행교통 개선지표 종합	88
<표 4- 23> 강원관광대학교 권역 보행교통 실태조사 총괄표	90
<표 4- 24> 연령별 현황	91
<표 4- 25> 성별 현황	91
<표 4- 26> 직업별 현황	92

<표 4- 27> 보도 노면상태 수준 만족도	92
<표 4- 28> 보도 이용 시 필요한 사항	93
<표 4- 29> 보도 관리상태 수준	93
<표 4- 30> 보도안전의 저해 요소	94
<표 4- 31> 보행 시 소음 문제	94
<표 4- 32> 보행 시 주변 매연의 정도	95
<표 4- 33> 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도	95
<표 4- 34> 보행도로 녹지환경 조성 만족도	96
<표 4- 35> 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도	96
<표 4- 36> 쾌적한 보행환경을 위한 개선점	97
<표 4- 37> 보행안전을 위한 우선적 설치 시설	97
<표 4- 38> 강원관광대학교 권역 보행교통 개선지표 종합	98
<표 4- 39> 장성초등학교입구 권역 보행교통 실태조사 총괄표	100
<표 4- 40> 연령별 현황	101
<표 4- 41> 성별 현황	101
<표 4- 42> 직업별 현황	102
<표 4- 43> 보도 노면상태 수준 만족도	102
<표 4- 44> 보도 이용 시 필요한 사항	103
<표 4- 45> 보도 관리상태 수준	103
<표 4- 46> 보도안전의 저해 요소	104
<표 4- 47> 보행 시 소음 문제	104
<표 4- 48> 보행 시 주변 매연의 정도	105
<표 4- 49> 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도	105
<표 4- 50> 보행도로 녹지환경 조성 만족도	106
<표 4- 51> 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도	106
<표 4- 52> 쾌적한 보행환경을 위한 개선점	107
<표 4- 53> 보행안전을 위한 우선적 설치 시설	107
<표 4- 54> 장성초등학교입구 권역 보행교통 개선지표 종합	108
<표 4- 55> 황지초등학교입구 권역 보행교통 실태조사 총괄표	110
<표 4- 56> 연령별 현황	111

<표 4- 57> 성별 현황	111
<표 4- 58> 직업별 현황	112
<표 4- 59> 보도 노면상태 수준 만족도	112
<표 4- 60> 보도 이용 시 필요한 사항	113
<표 4- 61> 보도 관리상태 수준	113
<표 4- 62> 보도안전의 저해 요소	114
<표 4- 63> 보행 시 소음 문제	114
<표 4- 64> 보행 시 주변 매연의 정도	115
<표 4- 65> 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도	115
<표 4- 66> 보행도로 녹지환경 조성 만족도	116
<표 4- 67> 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도	116
<표 4- 68> 쾌적한 보행환경을 위한 개선점	117
<표 4- 69> 보행안전을 위한 우선적 설치 시설	117
<표 4- 70> 황지초등학교입구 권역 보행교통 개선지표 종합	118
<표 4- 71> 황지동농협은행 권역 보행교통 실태조사 총괄표	120
<표 4- 72> 연령별 현황	121
<표 4- 73> 성별 현황	121
<표 4- 74> 직업별 현황	122
<표 4- 75> 보도 노면상태 수준 만족도	122
<표 4- 76> 보도 이용 시 필요한 사항	123
<표 4- 77> 보도 관리상태 수준	123
<표 4- 78> 보도안전의 저해 요소	124
<표 4- 79> 보행 시 소음 문제	124
<표 4- 80> 보행 시 주변 매연의 정도	125
<표 4- 81> 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도	125
<표 4- 82> 보행도로 녹지환경 조성 만족도	126
<표 4- 83> 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도	126
<표 4- 84> 쾌적한 보행환경을 위한 개선점	127
<표 4- 85> 보행안전을 위한 우선적 설치 시설	127
<표 4- 86> 황지동농협은행 권역 보행교통 개선지표 종합	128

<표 4- 87> 장성새마을금고삼거리 권역 보행교통 실태조사 총괄표	130
<표 4- 88> 연령별 현황	131
<표 4- 89> 성별 현황	131
<표 4- 90> 직업별 현황	132
<표 4- 91> 보도 노면상태 수준 만족도	132
<표 4- 92> 보도 이용 시 필요한 사항	133
<표 4- 93> 보도 관리상태 수준	133
<표 4- 94> 보도안전의 저해 요소	134
<표 4- 95> 보행 시 소음 문제	134
<표 4- 96> 보행 시 주변 매연의 정도	135
<표 4- 97> 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도	135
<표 4- 98> 보행도로 녹지환경 조성 만족도	136
<표 4- 99> 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도	136
<표 4- 100> 쾌적한 보행환경을 위한 개선점	137
<표 4- 101> 보행안전을 위한 우선적 설치 시설	137
<표 4- 102> 장성새마을금고삼거리 권역 보행교통 개선지표 종합	138
<표 4- 103> 조사지역별 보행교통 개선지표 종합 평점	139
<표 4- 104> 분야별 보행교통 개선지표 종합평점	140
<표 5- 1> 지역별·분야별 보행교통 문제점 및 개선방안(주거지역)	143
<표 5- 2> 상장현대아파트 권역 보행교통 개선지표 종합 평점	144
<표 5- 3> 도로교통법	147
<표 5- 4> 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙	148
<표 5- 5> 강원관광대학교입구 권역 보행교통 개선지표 종합 평점	148
<표 5- 6> 장성초등학교입구 권역 보행교통 개선지표 종합 평점	151
<표 5- 7> 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙	152
<표 5- 8> 지역별·분야별 보행교통 문제점 및 개선방안(상업지역)	154
<표 5- 9> 황지초등학교입구 권역 보행교통 개선지표 종합 평점	154
<표 5- 10> 도로교통법 시행규칙	159
<표 5- 11> 황지동농협은행 권역 보행교통 개선지표 종합 평점	159
<표 5- 12> 장성새마을금고삼거리 권역 보행교통 개선지표 종합 평점	164

<표 6- 1> 이동성 분야 투자 사업비	169
<표 6- 2> 안전성 분야 투자 사업비	170
<표 6- 3> 쾌적성 분야 투자 사업비	170
<표 6- 4> 태백시 재정규모 추이	171
<표 6- 5> 태백시 일반회계 세입 추이	172
<표 6- 6> 태백시 일반회계 세출 추이	173
<표 6- 7> 태백시 세입 계획	174
<표 6- 8> 분야별 자원분배 계획	175
<표 6- 9> 수송 및 교통 분야 자원분배 계획	176
<표 6- 10> 분야별 투자 총 사업비	177
<표 6- 11> 투자재원 과부족 검토	178

그림목차

<그림 1-1> 계획수립 법적 절차	7
<그림 2-1> 태백시의 행정구역	13
<그림 2-2> 인구변화 추이	15
<그림 2-3> 행정구역별 인구 추이	16
<그림 2-4> 행정구역별 종사자 밀도	17
<그림 2-5> 자동차등록대수 추이	18
<그림 2-6> 태백시 학생 수 및 교원 수 추이	19
<그림 2-7> 태백시 도로망 현황	21
<그림 2-8> 태백시 교통사고 발생현황	23
<그림 2-9> 태백시 최근 5년간 사망사고 GIS분석	24
<그림 2-10> 사고유형별 교통사고 발생비율	25
<그림 2-11> 도로종류별 교통사고 발생비율	27
<그림 2-12> 강원도 및 태백시 보행자 교통사고 현황	28
<그림 2-13> 사고유형별 보행자 교통사고	29
<그림 2-14> 도로종류별 보행자 교통사고 사상자수	31
<그림 3-1> 제1차 지속가능 물류발전 수정 기본계획	38
<그림 3-2> 도로부문 정책 추진방향	43
<그림 3-3> 제3차 교통약자 이동편의 증진계획 변경 비전 및 목표	53
<그림 3-4> 제3차 대중교통 기본계획 비전 및 목표	55
<그림 3-5> 제3차 강원도 교통안전정책 비전과 목표	57
<그림 4-1> 現 황지정보산업고교 권역	69
<그림 4-2> 現 황지중앙초교 권역	70
<그림 4-3> 現 황지청솔아파트 권역	71
<그림 4-4> 現 황지자유시장 권역	71
<그림 4-5> 現 보건소 권역	72
<그림 4-6> 現 시외버스터미널 권역	73
<그림 4-7> 태백시 동별 인구밀도 및 종사자수 밀도	76

<그림 4-8> 상장현대아파트~황지청솔아파트 구간	79
<그림 4-9> 강원관광대학교입구~태백황지동중앙하이츠아파트 구간	89
<그림 4-10> 장성초등학교입구~태백시근로자종합복지관사거리 구간	99
<그림 4-11> 황지초등학교입구~태백황지주공2차아파트후문 구간	109
<그림 4-12> 황지동농협은행~황지중앙교사거리 구간	119
<그림 4-13> 장성협심1교사거리~장성새마을금고삼거리 구간	129
<그림 5-1> 상장현대아파트 권역 현황	144
<그림 5-2> 상장현대아파트 권역 개선(안)	145
<그림 5-3> 강원관광대학교입구 권역 현황	148
<그림 5-4> 강원관광대학교입구 권역 개선(안)	149
<그림 5-5> 장성초등학교입구 권역 현황	150
<그림 5-6> 장성초등학교입구 권역 개선(안)	152
<그림 5-4> 황지초등학교입구 권역 현황	154
<그림 5-8> 황지초등학교입구 권역 개선(안)	157
<그림 5-9> 황지동농협은행 권역 현황	159
<그림 5-10> 보도의 유효폭	161
<그림 5-11> 황지동농협은행 권역 개선(안)	162
<그림 5-12> 일방통행로 조성(안)	163
<그림 5-13> 장성새마을금고삼거리 권역 현황	164
<그림 5-14> 버스정류장 개선(안)	165
<그림 6-1> 태백시 재정규모 추이	171
<그림 6-2> 재정자립도 현황	172

I . 계획의 개요

I. 계획의 개요

1. 계획의 배경 및 목적

가. 계획의 배경

- 보행교통은 가장 기초적인 교통수단으로서 보행교통이 활성화될 경우 차량운행비용 절감, 교통사고 감소, 환경비용 절감, 신체건강 증진 등의 다양한 사회적·경제적 편익이 발생하는 것으로 평가됨
- 국토교통부에서는 2009년 6월 「지속가능 교통물류 발전법」을 제정하여 자동차 등 동력을 이용한 교통수단의 온실가스 배출감축을 목표로 하고 있음
- 「지속가능 교통물류 발전법」 [법률 제15739호, 시행 2019. 2. 15.]에서는 보행교통의 개선을 위해 각 지자체가 “보행교통 개선계획”을 수립하고 실태조사 결과를 기초로 지역주민 및 관계 전문가의 의견청취 절차를 거쳐 5년마다 계획을 세워야 함
- 또한, 행정안전부에서는 「보행안전 및 편의증진 기본계획」을 매 5년마다 수립하도록 규정하고 있으며, 이 법은 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상시킴으로써 공공의 복리 증진에 이바지함을 목적으로 함
- 따라서, 보행교통을 활성화하고자 위 법률에 의거하여 「태백시 제2차 보행교통 개선계획」을 수립하고자 함

나. 계획의 목적

- 「지속가능 교통물류 발전법」 제36조 제1항 및 동법 제38조 제1항의 규정에 따라 자동차 통행량과 온실가스 배출량을 감축하기 위한 비동력·무탄소 교통수단인 보행교통을 활성화하기 위함
- 따라서, 본 계획에서는 태백시 보행교통 개선 기본방향, 보행교통 수송분담 목표 설정, 보행교통 분석 및 전망, 보행교통 개선대책 등을 수립하고,

- 보행교통 실태조사를 통해 목표 달성을 위한 보행교통 개선지표 수립 및 관리코자 함

다. 보행교통 개선계획

- 「지속가능 교통물류 발전법」 제37조(보통교통 실태조사 등) 및 제38조(보행교통 개선계획의 수립)을 기준
- 「보행교통 개선지표 수립 지침」에 의거 본 연구용역을 수행
- 보행교통 실태에 대한 전반적인 조사·시행하여 개선지표를 산출하고 이를 바탕으로 태백시에 적합한 분야별, 지역별 보행교통 개선대책 마련
- ※ 조사구간 수(조사지점수) : 주거지역 3개소, 상업지역 3개소

2. 계획의 범위

가. 시간적 범위

- 기준년도 : 2021년
- 계획기간 : 2022년 ~ 2026년(5개년)

나. 공간적 범위

- 1차적 범위 : 태백시 전역
- 2차적 범위 : 태백시 인접 시·군

다. 내용적 범위

- 보행교통 개선계획 및 기본방향
- 보행교통 현황조사 및 분석
- 관련계획 검토
- 보행교통 개선계획 기본방향
- 보행교통 문제점 및 전망
- 보행교통 개선 대책

- 투자계획 및 재원조달방안
- 기타 보행교통 개선을 위하여 필요한 사항

라. 보행교통 개선계획 세부내용

1) 보행교통 개선계획의 기본방향

- 태백시 보행교통 정책 목표 및 기본방향 설정
 - 현재 제시된 보행교통 정책의 목표 및 기본방향 등을 검토하고 필요시 새로운 정책 목표 및 기본방향 제시

2) 보행교통 수송 분담 목표

- 상위 관련 계획들의 비전과 정책목표를 고려하여 설정하되, 태백시의 현황 및 특징 등에 적합한 비전과 목표를 설정함
 - 관련 계획들의 목표가 현실성이 없거나 본 계획에 적합하지 않다고 판단되는 경우 조정
- 정량적 또는 정성적인 지표를 설정하여 보행교통 개선계획 수립기간 내에 달성할 목표를 제시함
 - 목표는 사고 및 보행환경 현황, 추세변화 등을 이용하여 설정하되 필요한 경우에는 해외 국가 및 타 지자체의 지표들을 조사 및 활용
- 목표는 보행교통 개선계획 매뉴얼에서 제시하는 항목을 기본으로 하되, 태백시의 여건, 상황 등의 이유로 불가피한 경우에는 다른 것으로 조정하거나 추가로 설정할 수 있음
- 지표 외에 미래상, 기본방향, 목표 전략도 제시함

3) 보행교통 실태조사 및 분석

- 보행교통 개선지표는 「지속가능한 교통물류 발전법」 제37조 및 동법 시행규칙 제9조 및 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조에서 제시한 보행교통 개선지표의 분야 및 세부항목이 충실히 반영되도록 함
- 보행교통 실태조사 대상지 선정
 - 보행교통 개선지표 수립지침 제7조에 따라 조사구간은 특정 동에 집중되지 않고 고르게 선정
 - 주거지역은 인구밀도가 높은 곳 중에서 버스정차대수가 많은 정류소 주변을 선정
 - 상업지역은 종사자수 밀도가 높은 곳에서 버스정차대수가 많은 정류소 주변을 선정
- 태백시 인구는 30만 이하로 보행교통 개선지표 수립지침에 따라 상업 지역 3개소, 주거지역 3개소 이상을 선정
- 선정된 조사대상을 중심으로 현장조사 시행
 - 보행교통 개선지표별 평가를 위한 실측조사, 이용자 만족도 설문조사 등 시행

4) 보행교통 개선대책

- 개선대책 방향 및 목표를 달성할 수 있도록 수립하되, 통일성과 일관성을 유지하고 실현 가능성이 있는 실행계획을 수립하여야 함
- 해당 지역의 상황에 맞게 수립하고, 수립된 계획에 대한 배경 및 목적, 현황, 문제점, 추진방법 등을 제시하도록 함
- 각 계획들의 투자소요비용은 가능한 정확하게 추정함
 - 관련 부서에 자료 요청 및 파악
 - 기존에 시행된 동일 또는 유사한 사업 등에서 소요된 금액을 통한 추정
- 투자계획은 년차별·사업별로 세우고 비용부분을 국가, 지방자치단체로 구성 및 제시하여 각 기관별 분담을 파악할 수 있도록 함

<그림 1-1> 계획수립 법적 절차

절차	내용
보행교통 개선 기본방향	
수송분담 목표 제시	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보행자 교통사고건수 비율 ○ 인구 10만명당 보행자 사망자수 ○ 보행교통 수송분담률
보행교통 실태조사 및 분석	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보행교통 개선지표 수립지침에 의거 실시 ○ 실태조사 자료 기초로 개선지표 평가 ○ 보행교통 특성 결과분석
보행교통 개선대책 및 전망	<ul style="list-style-type: none"> ○ 지역별·분야별 세부 보행교통 개선대책 ○ 그밖에 보행교통 개선을 위하여 필요한 사항 ○ 연차별 투자계획·사업비 조달방안
의견청취 및 협의 「지역주민 및 관계 전문가」 「시장 및 군수」 「관계 행정기관」	<ul style="list-style-type: none"> ○ 지역주민 및 관계 전문가 의견수렴 ○ 인접지역의 특별시장·광역시장·시장 또는 군수와 협의 ○ 관보 또는 공보 및 인터넷 홈페이지 공표 ○ 의견 제출자가 있는 경우, 의견검토 및 결과 통보
보행교통 개선계획(안) 수립 및 제출	<ul style="list-style-type: none"> ○ 국토교통부 장관에게 개선계획(안) 제출 (시장, 군수는 도지사를 거침) ○ 종합지표 작성, 공표 및 보급
승인여부 결정	<ul style="list-style-type: none"> ○ 지방교통위원회 심의 ○ 특별시장, 광역시장 → 국토교통부 장관 승인 ○ 시장, 군수 → 도지사 승인
개선계획 확정 및 고시	<ul style="list-style-type: none"> ○ 일반인 열람

<출처: 보행교통 개선계획에 관한 업무절차, 국토교통부>

Ⅱ. 지역 및 교통 현황

II. 지역 및 교통현황

1. 지역 현황

가. 일반 현황

1) 지리적 위치

- 태백시는 강원도 남부에 위치하고 있으며, 환동해권역(러시아, 일본, 중국)의 레저스포츠의 중심 고원관광 휴양도시로 북측과 동측은 삼척시, 서측은 정선군·영월군, 남측은 경상북도 봉화군과 접한 고원분지형 도시로써 인접도시가 세력권에 포함되어 있음
- 도로는 영동 및 중앙고속도로와 연결되는 국도 31, 35, 38호선을 통하여 접근이 가능하며, 철도로는 영동, 태백선이 연결되어 있음

<표 2-1> 태백시의 경·위도상 위치

소재지	단	지명	극점	연장거리
태백시 철암동	동단	금 산	동경 129° 06'	동서간 27.1km 남북간 33.8km
태백시 문소동	서단	천 평	서경 128° 52'	
태백시 동점동	남단	고 수 촌	북위 37° 03'	
태백시 조탄동	북단	키 네 미 골	북위 37° 20'	

<출처: 태백시 통계연보 2019>

- 백두대간의 중추이며 태백산맥의 모산인 태백산(해발1,567m)이 소재하며, 매봉산을 분수령으로 하여 한반도 이남의 젓줄인 한강과 낙동강이 발원하고 있음
- 또한 우천 시 피재에 내린 빗물은 동해안 오십천으로 유입되고 있어 삼면이 바다인 우리나라 지형으로서는 유일하게 서해와 동해, 남해로 각각 빗물이 흐른다하여 삼수령이라 이름 붙여져 있음

- 시 전체가 매봉산, 천의봉, 백병산, 함백산, 금대봉 등 수려한 경관이 병풍처럼 둘러싸여 있는 태백시는 평균 도로표고 704m, 주민거주해발고도 900m, 지역 평균해발 965m, 산 정상 평균 1,225m의 국내 최고지대에 위치해 있는 도시로 시가지는 중앙의 연화산(1,172m) 주위에 황지, 장성, 철암, 황연지역으로 형성되어 있음
- 또한 태백시 전역이 퇴적암류의 홍점동(사암 및 석회암)과 사동통(무연탄)이 발달되어 국내 최대의 무연탄 생산지로서 과거 우리나라 근대 산업발달에 핵심적 역할을 수행하였음

2) 행정구역

- 태백시의 행정구역은 행정 8동, 185통, 945반으로 구성되어 있으며 전체 면적은 303.44km²임
- 행정구역별 면적에 대한 구성비는 삼수동이 113.91km², 37%로 가장 넓은 면적을 차지하였고 문곡소도동, 황연동, 구문소동 등의 순서로 나타났으며 황지동이 8.75km², 3%로 가장 좁은 면적을 차지하고 있음

<표 2-2> 태백시의 행정구역 현황

(단위: km², %, 개소)

구분	면적(km ²)	구성비(%)	동		통	반
			행정	법정		
계	303.44	100	8	17	185	945
황 지 동	8.75	3	1	1	23	112
황 연 동	38.75	13	1	2	24	106
삼 수 동	113.91	37	1	6	27	126
상 장 동	9.74	3	1	1	37	252
문곡소도동	71.83	24	1	3	19	91
장 성 동	11.84	4	1	2	22	109
구 문 소 동	27.51	9	1	1	16	75
철 암 동	21.11	7	1	1	17	74

<출처: 태백시청>

<그림 2- 1> 태백시의 행정구역



3) 토지이용

- 태백시의 토지는 임야가 268.45km²으로 대부분을 차지하고, 전이 14.09km², 기타 12.17km² 순으로 나타났음

<표 2-3> 토지이용 현황

(단위: km²)

구분	합계	전	답	임야	대지	학교용지	도로	기타
2015	303.47	14.14	0.03	269.07	3.86	0.47	4.04	11.86
2016	303.47	14.10	0.03	269.03	3.92	0.47	4.05	11.87
2017	303.49	14.10	0.03	268.93	3.95	0.47	4.10	11.91
2018	303.53	14.10	0.03	268.48	3.96	0.47	4.31	12.17
2019	303.52	14.09	0.03	268.45	4.00	0.47	4.32	12.16
비율	100	4.64	0.01	88.45	1.31	0.15	1.42	4.01
황지동	39.53	0.90	0.003	33.99	1.57	0.20	1.17	1.70
장성동	8.14	0.40	0.013	6.10	0.54	0.12	0.23	0.74
금천동	9.25	0.60	-	8.31	0.07	0.01	0.09	0.17
철암동	21.10	0.92	-	18.81	0.31	0.04	0.19	0.83
문곡동	14.01	0.62	-	12.57	0.20	0.02	0.12	0.48
동점동	21.91	0.81	0.009	19.48	0.19	0.02	0.23	1.17

<표계속>

구분	합계	전	답	임야	대지	학교용지	도로	기타
소도동	20.77	0.35	-	19.23	0.33	0.01	0.34	0.51
혈동	37.03	0.73	-	34.83	0.05	-	0.29	1.13
화전동	20.46	0.66	-	17.97	0.33	0.01	0.35	1.14
적각동	3.82	0.46	-	3.05	0.01	-	0.10	0.20
창죽동	23.34	1.96	-	20.61	0.02	-	0.28	0.47
통동	17.58	0.77	-	15.38	0.23	0.02	0.17	1.01
백산동	12.14	0.43	-	11.25	0.04	0.01	0.06	0.35
원동	16.06	0.85	-	14.44	0.02	0.01	0.20	0.54
상사미동	13.94	1.44	0.008	11.74	0.03	-	0.13	0.59
하사미동	19.33	1.79	-	16.43	0.05	-	0.34	0.72
조탄동	5.11	0.40	-	4.26	0.01	-	0.03	0.41

주) 1. 토지이용의 합계는 태백시의 2020 통계연보의 미발행으로 인해 다소 차이가 있음

<출처: 태백시청>

나. 사회지표 현황

1) 인구

- 태백시의 세대수는 2015년 이후 연평균 $\Delta 0.56\%$ 감소하였으며, 인구는 연평균 $\Delta 2.11\%$ 로 감소 추세를 보이고 있으나, 65세 이상 고령자의 인구는 연평균 3.46% 로 증가 추세를 보이고 있음
- 최근 2019년 말 기준인구는 43,866명으로 나타났음

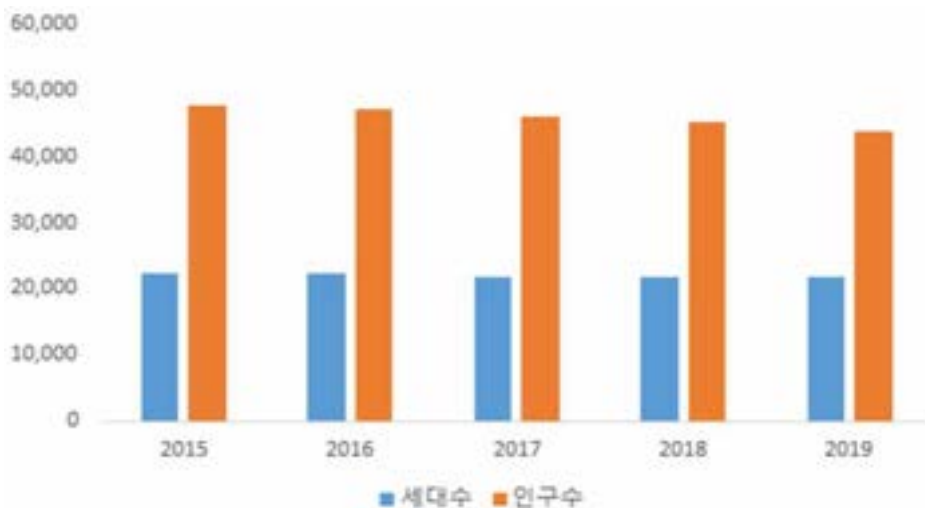
<표 2-5> 인구변화 추이

(단위: 세대, 명, 명/㎢, %)

구분	세대수	인구			세대당 인구	65세 이상	인구 밀도	면적
		계	남	여				
2015	22,293	47,779	24,204	23,575	2.1	9,010	157.4	303.47
2016	22,265	47,333	23,976	23,357	2.1	9,266	156.0	303.47
2017	21,889	46,142	23,275	22,867	2.1	9,610	152.0	303.53
2018	21,832	45,112	22,694	22,418	2.1	9,940	148.6	303.53
2019	21,798	43,866	22,168	21,698	2.0	10,324	144.6	303.44
연평균 증가율	$\Delta 0.56$	$\Delta 2.11$	$\Delta 2.17$	$\Delta 2.05$	$\Delta 1.21$	3.46	$\Delta 2.11$	-

<출처: KOSIS 국가통계포털, 태백시 통계연보 2019>

<그림 2-2> 인구변화 추이



- 행정구역별 인구를 2019년 말 기준으로 살펴보면 인구수는 상장동, 황지동, 삼수동, 황연동, 문곡소도동, 장성동, 구문소동, 철암동 순으로 나타났음
- 인구밀도는 상장동(1,441.2명/km²)이 월등히 높게 나타났음

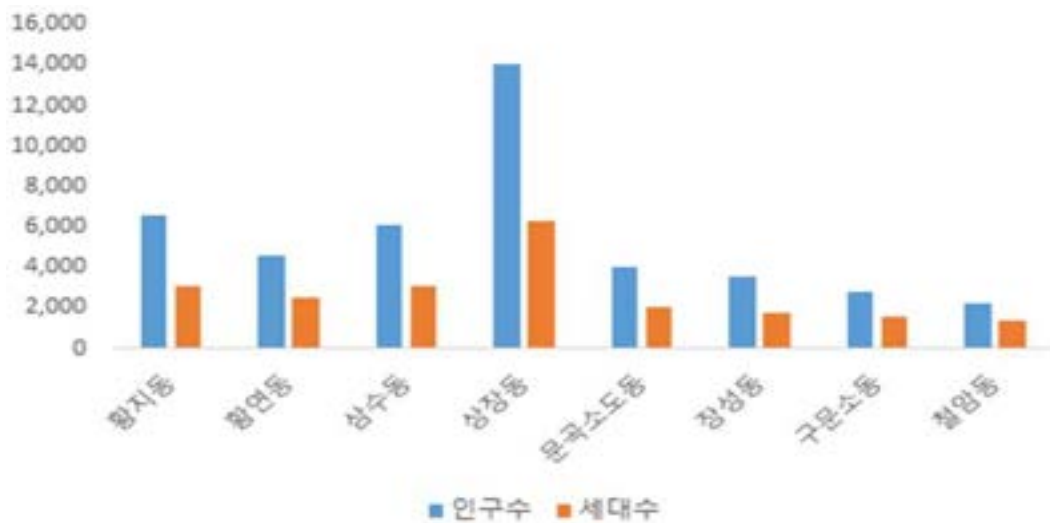
<표 2-6> 행정구역별 인구변화 추이

(단위: 세대, 명, 명/km², %)

구분	세대수	인구			세대당 인구	65세 이상	인구 밀도	면적
		계	남	여				
합계	21,798	43,866	22,168	21,698	2.0	10,324	144.6	303.44
황지동	3,075	6,609	3,274	3,335	2.1	1,441	755.3	8.75
황연동	2,504	4,600	2,359	2,241	1.8	1,303	118.7	38.75
삼수동	3,092	6,132	3,095	3,037	2.0	1,627	53.8	113.91
상장동	6,337	14,037	7,084	6,953	2.2	2,016	1,441.2	9.74
문곡소도동	2,076	3,994	2,007	1,987	1.9	1,083	55.6	71.83
장성동	1,798	3,511	1,743	1,768	1.9	997	296.5	11.84
구문소동	1,580	2,756	1,439	1,317	1.7	985	100.2	27.51
철암동	1,336	2,227	1,167	1,060	1.7	872	105.5	21.11

<출처: 태백시청>

<그림 2-3> 행정구역별 인구 추이



2) 종사자수

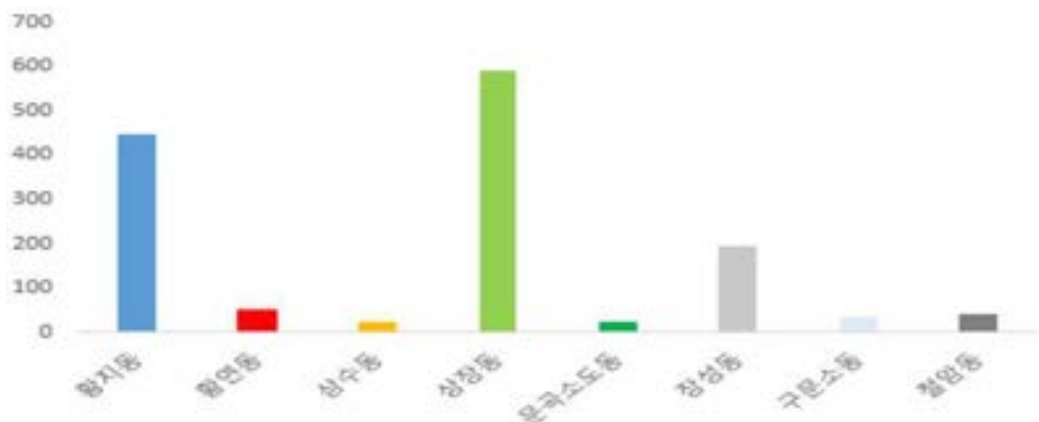
- 태백시의 종사자규모별 사업체 수는 2015년 이후 연평균 2.22%, 종사자 수는 연평균 2.56% 증가했으며, 특히 여성 종사자 수의 증가율이 남성 종사자 수의 증가율 보다 2.57% 높은 것으로 조사됨

<표 2-7> 종사자규모별 사업체 수 및 종사자 수
(단위: 명, %, 명/㎢)

구분	사업체	종사자				면적
		계	남	여	밀도	
2015	4,302	17,931	10,568	7,363	59.1	303.47
2016	4,402	18,835	11,098	7,737	62.1	303.47
2017	4,551	19,107	10,743	8,364	63.0	303.49
2018	4,573	19,097	10,691	8,406	62.9	303.53
2019	4,697	19,842	11,210	8,632	65.4	303.44
연평균증가율	2.22	2.56	1.49	4.06	2.57	-
황지동	1,123	3,902	1,870	2,032	445.9	8.75
황연동	514	1,875	1,194	681	48.3	38.78
삼수동	813	2,703	1,510	1,193	23.7	113.93
상장동	1,130	5,736	3,223	2,513	588.9	9.74
문곡소도동	399	1,586	933	653	22.1	71.82
장성동	368	2,315	1,437	878	195.5	11.84
구문소동	180	887	543	344	32.2	27.54
철암동	170	838	500	338	39.7	21.13

<출처: 태백시 홈페이지 및 통계연보 2019>

<그림 2-4> 행정구역별 종사자 밀도



3) 자동차 등록대수

- 최근 자동차 등록대수는 연평균 증가율 0.53%로 증가 추세를 보이고 있음

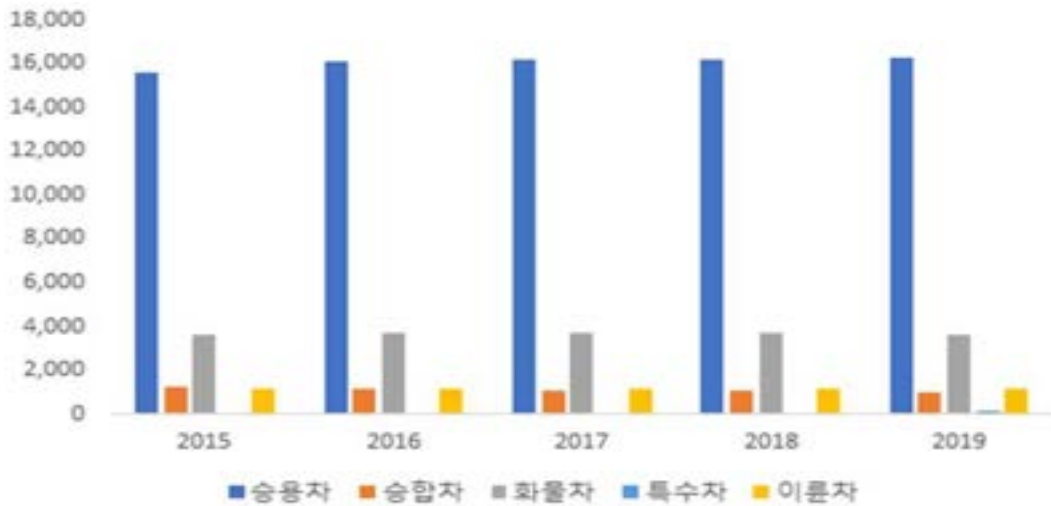
<표 2-8> 자동차 등록대수 추이

(단위: 대, %)

구분	합계	승용차	승합차	화물차	특수차	이륜차
2015	21,657	15,603	1,229	3,592	68	1,165
2016	22,154	16,074	1,145	3,683	79	1,173
2017	22,200	16,163	1,098	3,691	84	1,164
2018	22,193	16,226	1,071	3,668	90	1,138
2019	22,119	16,258	1,000	3,625	105	1,131
연평균 증가율	0.53	1.03	△5.02	0.23	11.47	△0.74

<출처: KOSIS 및 태백시 통계연보 2019>

<그림 2-5> 자동차등록대수 추이



4) 학생 수

- 최근 학교 수는 연평균 △2.0% 감소 추세이고 학생 수는 △5.4%의 감소 추세를 보이고 있음
- 2019년 기준 학생 수는 유치원생 271명, 초등학생 2,261명, 중학생 1,014명, 고등학생 1,219명으로 총학생수는 4,765명이 있음

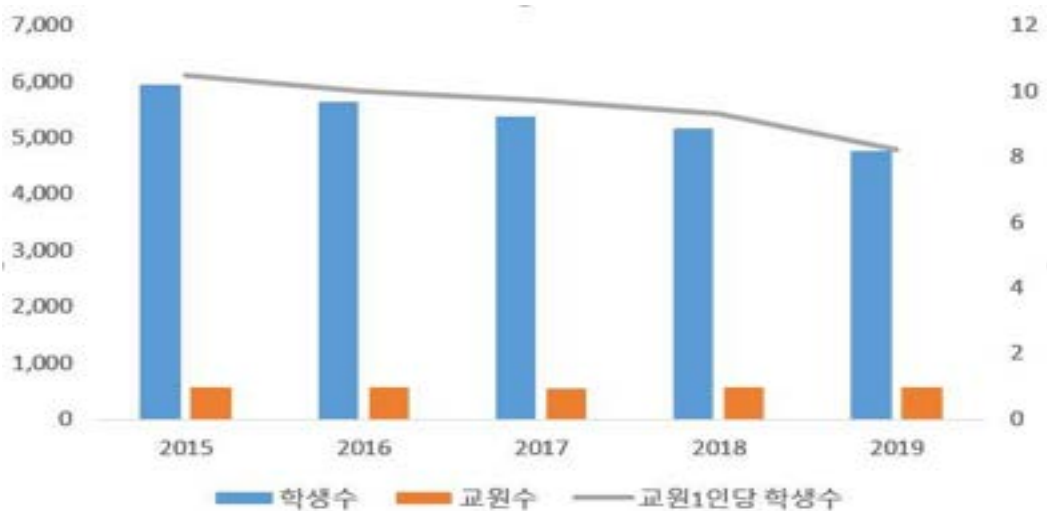
<표 2-9> 학교 수 및 학생 수 추이

(단위: 개, 명, %)

구분	학교 수	학급 수	학생 수	교원 수	교원 1인당 학생 수
2015	39	291	5,944	567	10.5
2016	37	286	5,644	564	10.0
2017	37	283	5,380	554	9.7
2018	36	281	5,165	558	9.3
2019	36	277	4,765	559	8.2
연평균 증가율	△2.0	△1.2	△5.4	△0.4	△5.0
유치원	12	24	271	36	7.5
초등학교	12	142	2,261	220	10.3
중학교	7	46	1,014	125	8.1
고등학교	5	65	1,219	178	6.8

<출처: 강원도교육청>

<그림 2-6> 태백시 학생수 및 교원수 추이



2. 지역의 교통 현황

가. 교통망 체계

1) 도로

- 태백시 도로 총연장은 303,750m이며, 이중 일반국도 68,400m, 지방도 13,840m, 시군도 221,510m이다.
- 도로 포장률은 일반국도와 지방도가 100%, 시군도가 51.3%로 나타났다

<표 2-10> 도로 연장 및 포장 현황

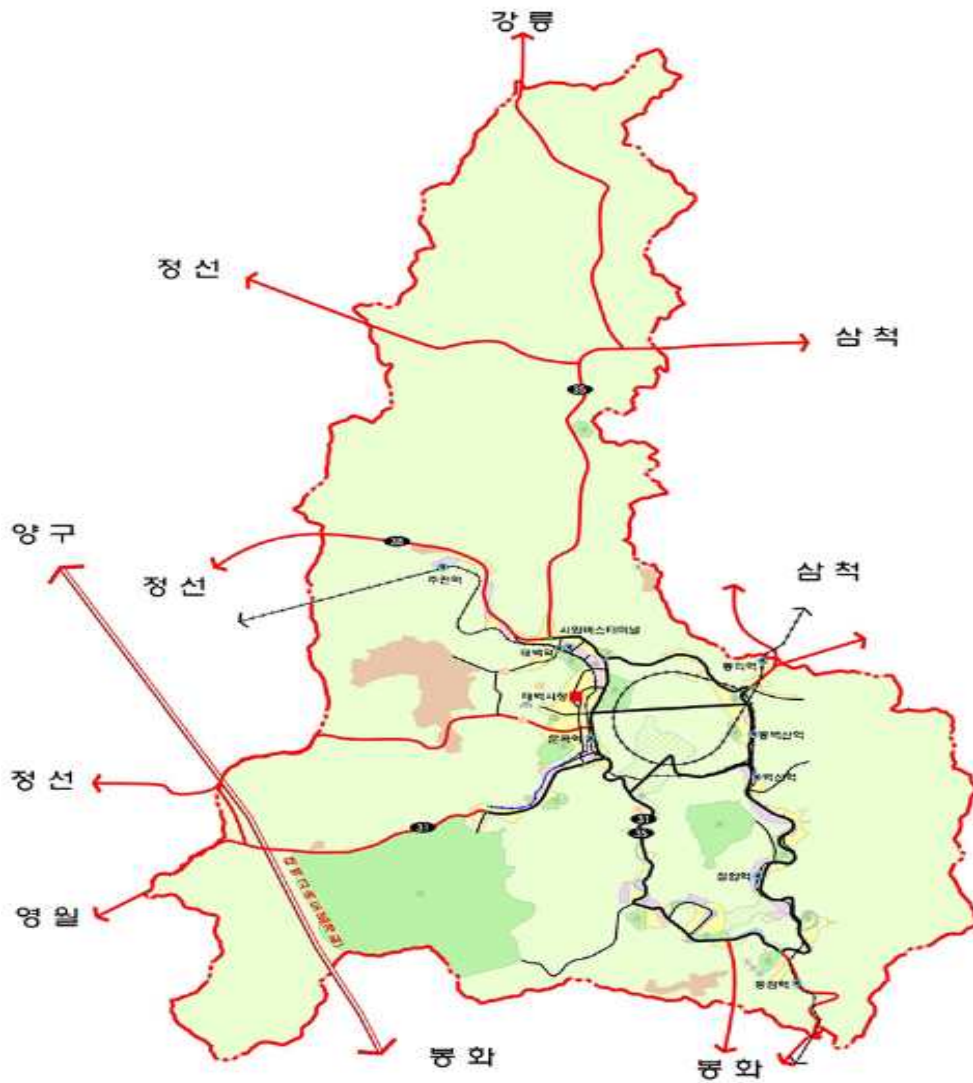
(단위: m, m², %)

구분		2015	2016	2017	2018	2019
합계	연장	303,750	303,750	303,750	303,750	303,750
	포장	195,808	195,808	195,808	195,808	195,808
	포장률	64.5	64.5	64.5	64.5	64.5
	미포장	7,535	7,535	7,535	7,535	7,535
	미개통	100,407	100,407	100,407	100,407	100,407
고속도로	연장	-	-	-	-	-
일반국도	연장	68,400	68,400	68,400	68,400	68,400
	포장	68,400	68,400	68,400	68,400	68,400
	포장률	100	100	100	100	100
	미포장	-	-	-	-	-
	미개통	-	-	-	-	-
지방도	연장	12,540	13,840	13,840	13,840	13,840
	포장	12,540	13,840	13,840	13,840	13,840
	포장률	100	100	100	100	100
	미포장	-	-	-	-	-
	미개통	-	-	-	-	-
시군도	연장	221,510	221,510	221,510	221,510	221,510
	포장	113,568	113,568	113,568	113,568	113,568
	포장률	51.3	51.3	51.3	51.3	51.3
	미포장	7,535	7,535	7,535	7,535	7,535
	미개통	100,407	100,407	100,407	100,407	100,407

<출처: 교통사고분석시스템, 태백시 통계연보 2019>

2) 도로망

<그림 2-7> 태백시 도로망 현황



나. 교통 현황

- 태백시는 주변지역과 6개의 교통축(일반국도 3개 노선, 지방도 3개 노선)을 중심으로 주변지역과 유기적인 연결체계가 형성되어 있음
- 태백시 도로별 구간교통량 추이를 살펴보면, 일반국도 31호선과 38호선을 제외하고는 대부분의 도로 교통량이 일반적으로 감소하고 있는 추세임

<표 2-11> 도로별 구간교통량

(단위: 대/일, %)

구분	노선	도로구간	연장(km)	2015	2016	2017	2018	2019	연평균 증감률
일반국도	31호선	녹동리-태백시	35.6	5,424	5,643	6,020	6,414	7,453	8.3
		태백시-석항리	49.3	1,249	1,172	1,235	1,272	1,280	0.6
	35호선	태백시-임계면	50.3	2,295	2,121	2,086	2,016	2,121	△2.0
	38호선	남면-태백시	32.4	12,219	13,211	13,387	12,553	14,344	4.1
		태백시-동해시	47.2	7,635	8,157	8,685	8,496	9,297	5.0
지방도	414호선	고한읍-혈동	21.8	2,109	1,117	1,222	1,396	1,350	△10.6
	424호선	역둔리-원동	13.8	1,814	938	966	962	1,452	△5.4
	427호선	통동-도계읍	9.3	2,941	2,242	2,236	1,685	2,266	△6.3

<출처: 도로교통량 통계연보(2019), 국토교통부>

3. 교통사고 현황

가. 교통사고 현황

1) 교통사고 발생현황

- 2015년~2019년까지 태백시의 교통사고 발생현황은 발생건수 2015년 251건에서 2019년 177건으로 연평균증감률이 △8.36% 감소하였고, 사망자 수 또한 2015년 12명에서 2019년 2명으로 △36.11% 감소하였음

<표 2-12> 강원도 및 태백시 교통사고 현황

(단위: 건, 명, %)

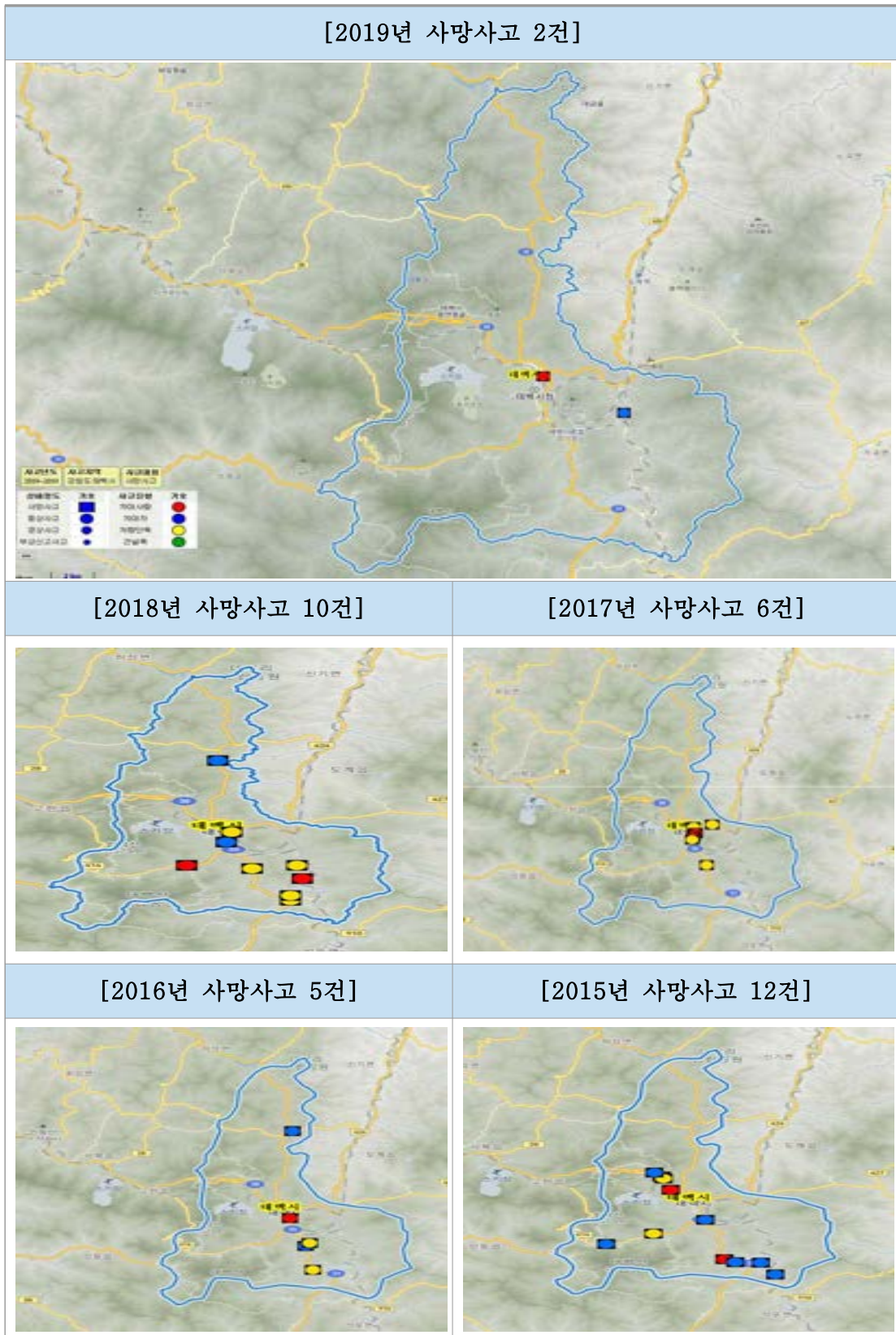
구분		2015	2016	2017	2018	2019	연평균 증감률
강원도	발생건수	8,912	8,841	8,316	7,498	7,551	△4.06
	사망자수	239	219	236	197	185	△6.20
	부상자수	14,987	14,859	13,532	11,922	11,744	△5.91
	중상자수	3,436	3,147	3,010	2,659	2,482	△7.81
	경상자수	10,873	10,993	9,812	8,668	8,741	△5.31
	부상신고자수	678	719	710	595	521	△6.37
태백시	발생건수	251	227	156	206	177	△8.36
	사망자수	12	5	6	10	2	△36.11
	부상자수	407	388	262	322	267	△10.00
	중상자수	81	72	50	63	47	△12.72
	경상자수	237	276	194	239	216	△2.29
	부상신고자수	89	40	18	20	4	△53.96

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

<그림 2-8> 태백시 교통사고 발생현황



<그림 2-9> 태백시 최근 5년간 사망사고 GIS분석



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

2) 사고유형별 교통사고 발생현황

- 2015년부터 2019년까지 최근 5년간 태백시의 사고유형별 발생건수 비율은 차대차가 70.5%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 차대사람은 22.4%, 차량단독 사고는 7.1%를 차지하고 있음
- 최근 5년간 사망자수 비율은 차량단독 14명(40.0%), 차대차 12명(34.3%), 차대사람 9명(25.7%) 순으로 나타났으며, 차대사람(보행자 사고)는 지속적으로 발생하고 있음을 알 수 있음

<표 2-13> 사고유형별 교통사고

(단위: 건, 명, %)

구분		2015	2016	2017	2018	2019	합계	비율
차대사람	발생건수	58	49	35	45	41	228	22.4
	사망자수	3	1	2	2	1	9	25.7
	부상자수	60	49	34	43	40	226	13.7
	중상자수	23	17	12	20	15	87	27.8
차대차	발생건수	171	163	111	147	125	717	70.5
	사망자수	7	2	0	2	1	12	34.3
	부상자수	316	312	210	260	213	1,311	79.6
	중상자수	48	48	34	30	25	185	59.1
차량단독	발생건수	22	15	10	14	11	72	7.1
	사망자수	2	2	4	6	0	14	40.0
	부상자수	31	27	18	19	14	109	6.6
	중상자수	10	7	4	13	7	41	13.1
합계	발생건수	251	227	156	206	177	1,017	100.0
	사망자수	12	5	6	10	2	35	100.0
	부상자수	407	388	262	322	267	1,646	100.0
	중상자수	81	72	50	63	47	313	100.0

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

<그림 2-10> 사고유형별 교통사고 발생비율



3) 연령별 교통사고 발생현황

- 2015년부터 2019년까지 5년간 태백시의 연령별 사망자수 비율은 41~50세 8명(22.9%)으로 가장 높게 나타났고, 중상자는 71세 이상이 76명(24.3%)으로 가장 높게 조사됨

<표 2-14> 연령별 교통사고

(단위: 명, %)

구분		2015	2016	2017	2018	2019	합계	비율
14세이하	사망자수	0	0	0	0	0	0	0.0
	중상자수	2	1	2	3	0	8	2.6
15~20세	사망자수	0	0	0	0	0	0	0.0
	중상자수	1	1	1	1	2	6	1.9
21~30세	사망자수	0	0	0	2	0	2	5.7
	중상자수	6	3	6	7	2	24	7.7
31~40세	사망자수	0	0	2	1	0	3	8.6
	중상자수	9	9	1	5	4	28	8.9
41~50세	사망자수	5	1	1	1	0	8	22.9
	중상자수	14	12	3	6	4	39	12.5
51~60세	사망자수	0	2	2	0	1	5	14.3
	중상자수	20	19	15	11	5	70	22.4
61~64세	사망자수	3	1	1	1	0	6	17.1
	중상자수	7	5	2	5	9	28	8.9
65~70세	사망자수	3	1	0	2	1	7	20.0
	중상자수	7	4	10	9	7	37	11.8
71세이상	사망자수	1	0	0	3	0	4	11.4
	중상자수	15	18	10	19	14	76	24.3
합계	사망자수	12	5	6	10	2	35	100.0
	중상자수	81	72	50	63	47	313	100.0

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

4) 도로종류별 교통사고 발생현황

- 2015년부터 2019년까지 5년간 태백시의 도로종류별 사망자수는 일반국도가 23명(65.7%)으로 가장 많았고, 시군도 8명(22.9%), 기타 3명(8.6%), 지방도 1명(2.9%) 순으로 나타났음

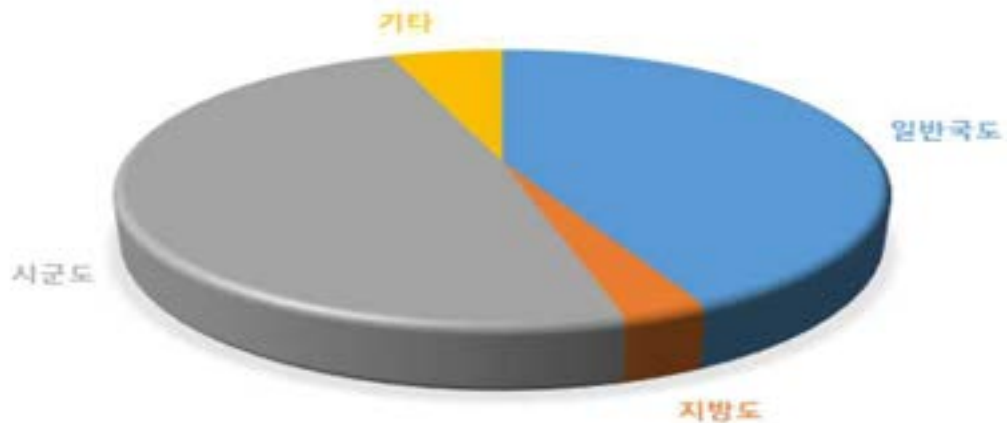
<표 2-15> 도로종류별 교통사고

(단위: 건, 명, %)

구분		2015	2016	2017	2018	2019	합계	비율
일반국도	발생건수	116	86	57	75	100	434	42.7
	사망자수	11	4	3	5	-	23	65.7
	부상자수	208	170	104	141	168	791	48.1
	중상자수	48	43	29	25	24	169	54.0
지방도	발생건수	9	17	1	2	2	31	3.0
	사망자수	-	1	-	-	-	1	2.9
	부상자수	17	21	1	3	2	44	2.7
	중상자수	2	4	-	1	-	7	2.2
시군도	발생건수	104	111	91	120	68	494	48.6
	사망자수	1	-	2	3	2	8	22.9
	부상자수	156	179	147	171	87	740	45.0
	중상자수	26	21	20	34	22	123	39.3
기타	발생건수	22	13	7	9	7	58	5.7
	사망자수	-	-	1	2	0	3	8.6
	부상자수	26	18	10	7	10	71	4.3
	중상자수	5	4	1	3	1	14	4.5
합계	발생건수	251	227	156	206	177	1,017	100.0
	사망자수	12	5	6	10	2	35	100.0
	부상자수	407	388	262	322	267	1,646	100.0
	중상자수	81	72	50	63	47	313	100.0

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

<그림 2-11> 도로종류별 교통사고 발생비율



나. 보행자 교통사고 현황

1) 보행자 교통사고 발생현황

- 2015년부터 2019년까지 5년간 태백시의 보행자 교통사고 사망자수는 3명에서 1명으로 연평균 △24.0% 감소하였고, 중상자수는 23명에서 15명으로 △10.1% 감소하였음
- 발생건수의 감소 추세에 비해 사망자수가 계속 나타나는 현상을 볼 때 보행자 교통사고 감소를 위한 노력이 계속 요구됨

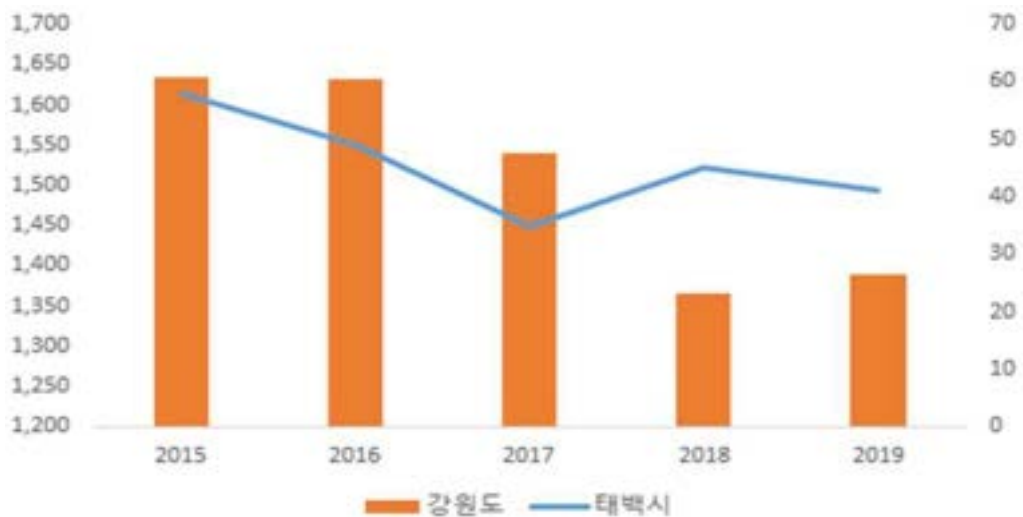
<표 2-16> 강원도 및 태백시 보행자 교통사고 현황

(단위: 대/일, %)

구분		2015	2016	2017	2018	2019	연평균 증감률
강원도	발생건수	1,634	1,633	1,541	1,365	1,390	△3.96
	사망자수	82	68	75	49	64	△6.01
	부상자수	1,656	1,639	1,556	1,403	1,378	△4.49
	중상자수	675	682	637	581	582	△3.64
태백시	발생건수	58	49	35	45	41	△8.31
	사망자수	3	1	2	2	1	△24.02
	부상자수	59	48	34	43	40	△9.26
	중상자수	23	17	12	20	15	△10.13

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

<그림 2-12> 강원도 및 태백시 보행자 교통사고 현황



2) 사고유형별 보행자 교통사고 발생현황

- 2015년부터 2019년까지 5년간 태백시의 사고유형별 보행자 교통사고 발생건수는 길가장자리구역 통행 중 △36.1%로 가장 많이 감소하였으며, 보도 통행 중이 △13.1%, 횡단 중이 △7.5%의 순으로 조사됨

<표 2-17> 사고유형별 보행자 교통사고 발생현황

(단위: 건, 명, %)

구분		2015	2016	2017	2018	2019	합계	연평균 증감률
횡단중	발생건수	26	36	23	20	19	124	△7.5
	사망자수	1	1	-	1	1	4	0.0
	중상자수	11	14	7	9	8	43	△7.7
	치사율	3.85	2.78	-	5.00	5.26	3.23	8.2
차도 통행중	발생건수	4	-	1	13	4	22	-
	사망자수	-	-	-	1	-	1	-
	중상자수	3	-	-	5	1	9	△24.0
	치사율	-	-	-	7.69	-	4.55	-
길가장자리 구역 통행중	발생건수	6	1	-	5	1	13	△36.1
	사망자수	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	3	-	-	1	-	4	-
	치사율	-	-	-	-	-	-	-
보도 통행중	발생건수	7	2	1	2	4	16	△13.1
	사망자수	1	-	-	-	-	1	-
	중상자수	4	-	-	2	1	7	△29.3
	치사율	14.29	-	-	-	-	6.25	-
기타	발생건수	15	10	10	5	13	53	△3.5
	사망자수	1	-	2	-	-	3	-
	중상자수	2	3	5	3	5	18	25.7
	치사율	6.67	-	20.00	-	-	5.66	-
합계	발생건수	58	49	35	45	41	228	△8.3
	사망자수	3	1	2	2	1	9	△24.0
	중상자수	23	17	12	20	15	87	△10.1
	치사율	5.17	2.04	5.71	4.44	2.44	3.95	△17.1

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

<그림 2-13> 사고유형별 보행자 교통사고



3) 연령별 보행자 교통사고 발생현황

- 2015년부터 2019년까지 5년간 태백시의 연령별 보행자 사망자 수 비율은 65~70세가 3명(33.3%)으로 나타났고, 부상자는 71세 이상이 57명(25.4%)으로 가장 높게 나타났음

<표 2-18> 연령별 보행자 교통사고

(단위: 명, %)

구분		2015	2016	2017	2018	2019	합계	비율
13세미만	사망자수	-	-	-	-	-	-	-
	부상자수	7	3	4	5	1	20	8.9
13~20세	사망자수	-	-	-	-	-	-	-
	부상자수	8	4	1	1	3	17	7.6
21~30세	사망자수	-	-	-	-	-	-	-
	부상자수	7	3	1	1	3	15	6.7
31~40세	사망자수	-	-	1	-	-	1	11.1
	부상자수	3	3	2	1	1	10	4.5
41~50세	사망자수	1	-	-	1	-	2	22.2
	부상자수	3	4	2	5	4	18	8.0
51~60세	사망자수	-	-	1	-	-	1	11.1
	부상자수	14	9	6	6	7	42	18.8
61~64세	사망자수	1	-	-	-	-	1	11.1
	부상자수	4	8	6	3	6	27	12.1
65~70세	사망자수	1	1	-	-	1	3	33.3
	부상자수	4	3	3	4	4	18	8.0
71세이상	사망자수	-	-	-	1	-	1	11.1
	부상자수	9	11	9	17	11	57	25.4
합계	사망자수	3	1	2	2	1	9	100.0
	부상자수	59	48	34	43	40	224	100.0

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

4) 도로종류별 보행자 교통사고 발생현황

- 2015년부터 2019년까지 5년간 태백시의 도로종류별 보행자 사망자수는 일반국도 4명(44.4%)로 가장 많이 발생했으며 시군도 3명(33.3%), 기타 2명(22.2%) 순으로 조사됨
- 중상자수는 시군도에서 53명(61.6%)로 가장 많이 나타났음

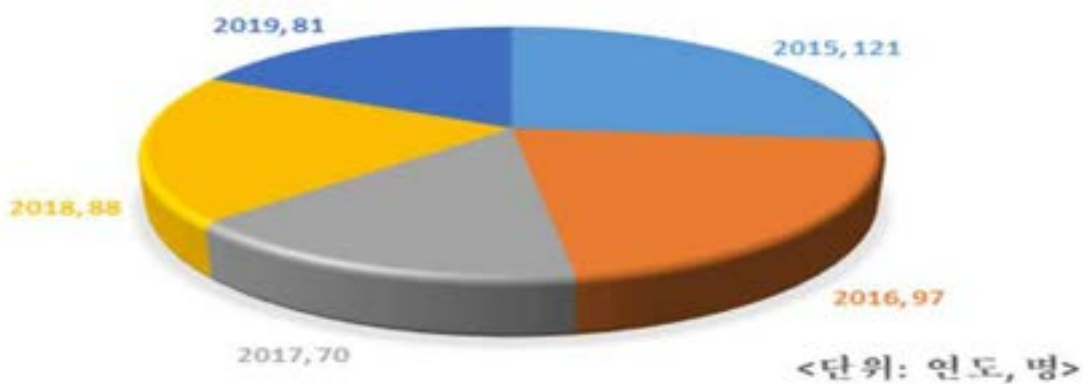
<표 2-19> 도로종류별 보행자 교통사고

(단위: 건, 명, %)

구분		2015	2016	2017	2018	2019	합계	비율
일반국도	사망자수	2	1	1	-	-	4	44.4
	부상자수	14	8	4	6	10	42	18.8
	중상자수	8	5	2	3	4	22	25.6
지방도	사망자수	-	-	-	-	-	-	0.0
	부상자수	1	6	-	-	-	7	3.1
	중상자수	1	2	-	-	-	3	3.5
시군도	사망자수	1	-	1	-	1	3	33.3
	부상자수	32	27	27	32	27	145	64.7
	중상자수	10	8	9	16	10	53	61.6
기타	사망자수	-	-	-	2	-	2	22.2
	부상자수	12	7	3	5	3	30	13.4
	중상자수	3	2	1	1	1	8	9.3
합계	사망자수	3	1	2	2	1	9	100.0
	부상자수	59	48	34	43	40	224	100.0
	중상자수	22	17	12	20	15	86	100.0

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

<그림 2-14> 도로종류별 보행자 교통사고 사상자수



4. 교통시설 현황

가. 교통수단

○ 교통수단이란 사람을 운송하는데 이용되는 운송수단을 말함

1) 버스

- 태백시는 시내·시외버스 모두 2개의 업체에서 시내버스 32대, 시외버스 82대, 농어촌버스 8대로 총 122대의 차량을 보유하고 있음

<표 2-20> 태백시 버스 현황

(단위: 개, 대)

구분	업체수	합계	시내버스	시외버스	농어촌버스
2015	2	110	24	86	-
2016	2	110	24	86	-
2017	2	110	24	86	-
2018	2	110	24	86	-
2019	2	122	32	82	8

<출처: 태백시 통계연보 2019 및 전국버스운송사업조합연합회>

2) 택시

- 태백시는 현재 법인택시 6개 업체 126대, 개인택시 188대로 전체 314대가 운행 중에 있음

<표 2-21> 태백시 택시 현황

(단위: 개, 대)

구분	합계	법인택시		개인택시	
		업체수	대수	업체수	대수
2015	314	6	126	188	188
2016	314	6	126	188	188
2017	314	6	126	188	188
2018	314	6	126	188	188
2019	314	6	126	188	188

<출처: 태백시 통계연보 2019 및 전국택시운송사업조합연합회>

나. 도로

1) 도로 현황 및 추이

- 태백시 도로 총연장은 303,750m이며, 이중 일반국도 68,400m, 지방도 13,840m, 시군도 221,510m임

<표 2-22> 도로 현황 및 추이

(단위: m)

구분	2015	2016	2017	2018	2019
합계	303,750	303,750	303,750	303,750	303,750
고속도로	-	-	-	-	-
일반국도	68,400	68,400	68,400	68,400	68,400
지방도	13,840	13,840	13,840	13,840	13,840
시군도	221,510	221,510	221,510	221,510	221,510

<출처: 태백시 통계연보 2019 및 2019 도로현황조사(국토교통부)>

2) 도로시설물 현황 및 추이

- 태백시의 도로시설물은 보도육교 2개소, 지하보도 2개소, 지하차도 1개소, 터널 4개소, 가로등 2,766개소가 설치되어 있음

<표 2-23> 도로시설물 현황 및 추이

(단위: 개소, m, m²)

구분		2015	2016	2017	2018	2019
보도육교	개소	2	2	2	2	2
	연장	46	46	46	46	46
	면적	321	321	321	321	321
지하보도	개소	2	2	2	2	2
	연장	72	72	72	72	72
	면적	144	144	144	144	144
지하차도	개소	1	1	1	1	1
	연장	132	132	132	132	132
	면적	2,640	2,640	2,640	2,640	2,640
터널	개소	2	2	2	4	4
	연장	540	540	540	1,592	1,592
	면적	4,320	4,320	4,320	15,002	15,002
가로등	개소	2,821	2,821	2,742	2,773	2,766

주) 도시가로등임, 고속도로 터널은 제외

<출처: 태백시 통계연보 2019 및 태백시청>

3) 주차시설 현황 및 추이

- 태백시의 주차시설은 2019년 총 1,335개소, 23,742면의 주차시설을 확보하고 있으며 그중 노외 공영주차장이 42개소, 1,444면이고 건축물 부설 주차장이 1,233개소, 20,494면이 있음

<표 2-24> 주차시설 현황 및 추이

(단위: 개소, 면)

구분		2015	2016	2017	2018	2019	
합계	개소	1,290	1,131	1,183	1,281	1,335	
	면수	13,360	18,466	19,198	19,287	23,742	
노상	유료	개소	11	13	15	15	15
		면수	559	676	734	730	703
	무료	개소	29	27	29	30	31
		면수	689	358	689	708	755
노외	공영	개소	32	30	38	38	42
		면수	1,129	963	1,248	1,248	1,444
	민영	개소	13	12	13	13	14
		면수	337	396	337	337	346
부설	개소	1,205	1,049	1,088	1,185	1,233	
	면수	10,646	16,073	16,190	16,264	20,494	

<출처: 태백시 통계연보 2019 및 태백시청>

Ⅲ. 관련계획 검토

Ⅲ. 관련계획 검토

1. 상위계획

가. 제1차 지속가능 물류발전 수정 기본계획(2018~2020)

1) 계획의 성격

- 저탄소 녹색성장 추진의 기본 원칙 및 국가 온실가스 감축 전략과 조화를 이루는 계획
- 지속가능 교통물류 정책의 수정된 중장기 목표와 전략을 제시하는 계획
- 지속가능 지방교통물류 발전계획의 수립 방향을 제시하는 계획
- 교통물류 부문의 온실가스 배출 및 에너지의 효율적 관리를 위하여 저탄소 교통체계를 구축하기 위한 계획
- 국가 및 지방자치단체가 관계법령에 따라 토지이용 또는 교통물류에 관한 계획을 수립할 때 고려하여야 하는 계획

2) 보행관련 기존 제1차 기본계획의 성과

- 차량 중심에서 사람 중심의 보행환경 조성으로 보행자 교통사고 예방을 위한 안전한 보행환경 조성사업 추진
 - 2015년까지 277개소에 보도 신설, 차 없는 거리 조성, 차로폭 축소 등 보행환경 조성 지속 추진
- 자전거를 편리하고 안전하게 보관할 수 있도록 철도역 연계 자전거 주차 시설 확충

3) 비전 및 목표

<그림 3-1> 제1차 지속가능 물류발전 수정 기본계획

비전	효율적인 친환경 교통체계 구축을 통한 글로벌 선도국가 구현
----	-------------------------------------

목표	친환경· 사람중심의 녹색교통 구현	저탄소·고효율 교통물류체계 구축	녹색교통물류 신성장동력 창출
	2030년 교통부문 온실가스 배출전망치(BAU) 대비 24.6% 감축(2020년 감축률 6.4%)		

추진 전략 · 세부 과제	대중교통 운영 활성화	교통수요 관리 강화	비동력· 무탄소 교통수단 활성화	저탄소 교통물류 체계 구축	친환경 교통물류 기술 개발 및 보급
	<ul style="list-style-type: none"> • 간선급행버스 운영 확대 • 도시광역철도 확충 • 전국 고속화 철도망 구축 • 대중교통 연계 서비스 강화 	<ul style="list-style-type: none"> • 자동차 공동 이용제도 확대 • 지속가능교통 개선대책지역 관리 및 개선 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자 중심의 교통문화 확대 • 자전거 전용도로 구축 확대 	<ul style="list-style-type: none"> • 교통물류거점 연계 교통망 구축 및 확대 • 도로화물의 철도 및 연안 해운 전환교통 촉진 	<ul style="list-style-type: none"> • 친환경차 보급 및 이용기반 확대 • 자가용 평균연비 제도 도입 및 강화

평가 환류	지속가능 교통물류발전 기본계획 추진실적 평가
----------	--------------------------

<출처: 제1차 지속가능 국가교통물류발전 수정 기본계획(2018~2020), 국토교통부>

4) 보행부문 전략과제별 추진계획

- 비동력·무탄소 교통수단 활성화

□ 현황 및 문제점

가) 높은 보행자 사망자 비율 및 보행 시 불편

- 우리나라 인구 10만 명당 보행자 사망자수는 4.1명으로 OECD 평균에 비해 3배 높은 수준¹⁾

- 인구 10만 명당 보행자 사망자 수는 노르웨이(0.3명)의 13.6배, 네덜란드(0.4명)의 10.25배, OECD 회원국 평균(1.4명)에 비해 3배 높은 최하위

- 교통사고 사망자 중 보행자 비율이 선진국의 2배

- 보행 중 사망자('13년)는 1,982명으로 전체 교통사고 사망자의 38.9%로 OECD 평균(19.8%)의 2배, 벨기에·미국 등 외국(14%)의 3배 수준

- 자동차 중심의 교통체계는 높은 보행자 교통사고율의 원인

- 「도로교통법」상 보행자는 보·차도의 구분이 없는 이면도로에서는 도로의 가장자리 구역으로만 통행하도록 규정

- * 교외 지방도로는 별도의 보행 공간 없이 차도에서 자동차를 피해 걷거나, 길어깨의 일부를 이용하고 있는 실정

- 보도가 설치되어 있더라도 각종 시설물이 무질서하게 난립되어 보도의 역할을 제대로 못하고 있는 실정

- * 노상 적치물, 돌출 간판, 전주, 신호등, 가로등, 케이블 박스, 불법 주·정차 등으로 보도로서의 기능 상실

- 도심지에서 보행로 단절, 보행자에게 불편을 주는 육교, 지하보도 등의 설치로 보행 불편

□ 목표

- 보행환경 개선으로 1km미만 단거리 승용차 통행의 15% 보행 전환
- 자전거 이용 활성화로 자전거 수송분담률 5%수준으로 제고

1) 도로교통공단, OECD 회원국 교통사고 비교(2013년 통계), 2015

□ 세부 추진과제

가) 사람중심 보행 인프라 및 환경 개선

(1) 보행 기초시설 확충

- 보행자의 이동 편의 증진과 안전 확보를 위한 보행 기초시설 확충 및 보행환경 개선사업 실시

(가) 보행 및 자전거 환경 개선을 위한 기초 시설 설치 및 확충

- 보·차도 분리, 보도 신설 및 확충, 보도턱 낮춤, 가로공원 조성, 횡단 보도의 복원 및 신설, 속도 저감시설, 미끄럼 방지시설, 조명개선, 방호울타리 설치, 쉼터 조성 등

(나) 보행전용도로(올레길, 둘레길, 문화생태탐방로 및 차없는 거리 등)

확대 및 보행 기초시설 확충, 보행환경 개선사업 운영 확대

- 보행자길 단절구간 연결 및 네트워크를 구축하여 지역 생활권 중심으로 보행의 연결성 및 연속성 강화

(다) 초등학교·유치원·특수학교에 어린이 보호구역 지정 및 관리·운영

- 보호구역 표지, 과속방지턱, 고원식 횡단보도, 방호울타리 등 교통안전 시설 확충

(라) 보행자에 대한 각종 범죄와 위협으로부터 보호하기 위한 어린이 보호

구역·도시공원 등 3,630개소에 CCTV 설치 및 운영

나) 보행자 중심의 교통문화 확대

(1) 추진개요

- 자동차 등 동력을 이용한 교통수단에서 벗어나 비동력·무탄소 교통수단인 보행교통 활성화를 위한 자발적 시민참여 유도

(2) 추진계획

- 각 지자체에서 수립하는 보행교통 개선계획 검토 및 접수, 지자체별 수립상황 파악
- 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
 - 속도위반·신호위반·보행자 보호의무 불이행 등 인적피해와 직결되는 위반행위에 대한 행정처분 강화(벌점 상향 등)
 - 운전면허 취득 시 보행자 관련 시험문항 확대, 기존 운전자(벌점 부과자) 대상 보행자 보호 관련 교육 강화
 - 보행자의 안전한 이동환경 및 이동편의성 확보 등 보행환경 개선을 위한 보행영향평가제도 시행 추진
 - 국가 보행안전 기본계획 수립 추진
 - 보행안전에 대한 체계적인 환경개선을 위한 계획 수립, 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 개정

다) 안전한 보행환경 조성

(1) 추진개요

- 보행 중 스마트폰 이용자의 교통사고를 예방하고, 보행안전을 위한 기초시설 설치를 추진하여 안전하고 편리한 보행환경 조성

(2) 추진계획

- 유동인구가 많고 교통사고가 잦은 지점에 보행 중 스마트폰 사용 위험을 알리는 교통안전 표지와 보도부착물 설치 시범사업 추진
 - 시범사업 추진 후 보행행태 변화와 보행자 사고건수를 모니터링하여 정식 교통안전 시설물로 지정 추진

* 스마트폰 사용 중 보행사고 발생건수(20대 이하) : 7,915건(‘10)→19,450건(‘14)

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제정(‘12.8)을 통한 보행환경개선 지구 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, 도시 재생사업 추진 시 보행자 안전대책 수립 강화
 - 어린이·노인 보호구역 지속 확대, 지방부 도로 마을보호구역 및 보도 설치 지속 확대, 보행영향평가제도 등 도입
- 보행우선구역 시범사업을 추진하고, 중앙정부에서 설계비 지원 및 사업비 일부 지원
 - 사업대상지 선정 및 사업평가, DB관리의 통합 시행

나. 제8차 국가교통안전기본계획 변경(2017~2021)

1) 계획의 성격

- 교통안전 관련부처의 소관계획을 포괄하는 교통안전분야에 관한 중기적 (5년 단위) 종합기본계획
 - 교통안전의식과 제도 개선, 교통시설 및 수단의 안전성 확보 방안
- 「교통안전법」 제 15조에 근거한 법정계획으로 5년 단위로 수립해야 하는 기본계획

2) 비전 및 목표

<그림 3-2> 도로부문 정책 추진방향



<출처: 제8차 국가교통안전기본계획 변경(2017~2021), 국토교통부>

3) 도로부문 계획지표

- 8차 계획의 주요추진대책 시행으로 '21년까지 2,443명 수준달성
- 인구 10만 명당 사망자수는 4.7명, 자동차 1만 대당 사망자수는 0.9명으로 감소시키는 수준 달성

<표 3-1> 도로부문 계획지표

구분		2015	8차 계획기간(2017~2021년)				
			2017	2018	2019	2020	2021
주 지표	교통사고 사망자수	4,621	3,976	3,723	3,286	2,867	2,443
	인구 10만명당 사망자수	9.1	7.8	7.3	6.4	5.6	4.7
	자동차 1만대당 사망자수	1.9	1.5	1.4	1.2	1.0	0.9
보조 지표	주행거리 10억km당 사망자수	15.5	13.1	12.2	10.7	9.2	7.8
	교통사고 중상자수	91,114	82,160	74,461	65,722	57,336	48,859
세부 계획 지표	보행자 사망자수	1,795	1,544	1,446	1,276	1,114	949
	사업용자동차 1만대당 사망자수 (사업용자동차 사망자수)	6.0 (904)	4.9 (778)	4.4 (728)	3.8 (642)	3.2 (561)	2.6 (478)
	고령운전자 사망자수	816	701	658	580	506	432
	이륜차 사망자수	558	480	449	397	346	295
	자전거 사망자수	277	234	223	197	172	147
	어린이 사망자수	65	56	52	46	40	34
	도로폭 9m미만 사망자수	2,586	2,225	2,083	1,839	1,605	1,367

<출처: 제8차 국가교통안전기본계획 변경(2017~2021), 국토교통부>

4) 주요 추진대책

- 도시부 최고제한속도 하향 조정(60km → 50km)
- 교통법규 위반행위 처분 및 단속 강화
- 무단횡단 방지시설 설치확대
- 사업용차량 교통안전체험교육 확대 및 운전자 자격관리 강화
- 사업용 차량 연속운전시간 제한
- 전 좌석 안전띠 착용 의무화
- 첨단안전장치 보급 활성화

5) 도로부문 교통안전 대책

- (도로이용자) 상대적 교통약자의 안전을 최우선으로 확보 및 배려하는
교통문화 형성

- (도로환경) 교통사고 사망자 발생이 어려운 사람중심 도로교통 환경조성
- (차량) 능동적 사고예방을 위한 첨단안전장치의 보급과 자동차 안전성 강화 및 향후 교통수단의 환경변화에 대응
- (안전관리체계) 지자체 중심의 교통안전 책임을 강화하고, 교통질서의 확립 및 응급대응체계의 정비를 통해 선진적 안전관리체계 구축추진

가) 중점과제

- 보행자 보호 관련 제도개선, 보행환경 개선 등 추진으로 '21년까지 보행 중 사망자 43%(759명) 감소('15년 1,764명→'21년 1,005명)

(1) 보행중 교통사고 사망자 40% 이상 감축

- (이동환경 개선) 횡단보도·교차로 보행자 우선 통행, 보행자 우선도로 지정확대, 도시재생사업 추진 시 보행자 안전대책 수립 강화
 - 어린이·노인보호구역 지속 확대, 지방부 도로 마을보호구역 및 보도 설치 지속 확대, 보행안전기본계획 등 도입(보행안전법 개정)
- (보행자 보호) 속도위반·신호위반·보행자 보호의무 불이행 등 인적피해와 직결되는 위반행위에 대해 행정처분 강화(벌점 상향 등)
 - 운전면허 취득 시 보행자 관련 시험문항 확대, 기존 운전자(벌점부과자) 대상 보행자 보호 관련 교육 강화
- (사고대응) 보행자 사고 상시점검체계 구축·운영 및 사고 잦은 지역에 대한 안전컨설팅을 통한 개선유도

(2) 고령운전자 맞춤형 사고 예방대책 추진

- (운전능력 관리강화) 고령운전자 운전면허 갱신주기 조정, 노인성 질환자 면허관리 강화, 사업용 고령운전자 정밀운전능력검사 확대
 - 고령운전자 운전면허 갱신주기(5년)를 연령별로 단축하고, 노인성 질환별 운전가부에 대한 의학적 가이드라인 마련·면허제도 개선
- (사업용 고령운전자 관리) 택시·화물 등 사업용 차량 전 분야 고령운전자 대상 자격유지검사제도 의무화 확대

- (맞춤교육 및 시설개선) 고령운전자 교통안전교육의 적성검사와 연계 의무화, 도로표지 식별능력 향상을 위한 조명식 표지 확대설치
- (3) 운전능력 향상 등 운전자 안전관리 강화
 - (면허취득) 운전면허 취득 시 필기시험 평가범위 확대 및 장내 기능시험 강화 등 운전능력 강화를 위한 면허취득 절차 강화
 - (고위험운전자) 교통안전교육(법규정지반) 이수 의무화 및 미이수 시 처벌강화 등 상습적 교통법규위반자 안전교육 관리 강화
 - (안전운전 유도) 음주운전 단속기준 강화 및 전좌석 안전띠 의무화
 - 음주단속기준 강화(혈중알콜농도 0.05% → 0.03% 조정)를 통한 사고 사전예방, 전 좌석 안전띠 의무화(모든 도로) 등 사고 피해 최소화
- (4) 속도관리를 통한 교통사고 심각도 감소
 - (도시부 속도관리) 제한속도를 50km/h 이하로 하향(주택가 이면도로, 상가지역 등은 30km/h), 제한속도 하향구간에 대한 단속 강화
 - 속도조정 구간에 대해서는 속도저감을 위한 시설개선 병행
 - 보행량 많은 생활도로 등 도로구간의 제한속도 30km/h 이하 적용
 - (위험구간 속도관리) 사망 교통사고 지점 등 교통사고 위험구간 제한속도 하향 조정 및 차량속도 저감유도 기법 확산
 - (단속강화) 제한속도 하향 구간 단속 강화, 야간·악천후 대비 가변형 속도관리시스템 보급, 교통사고 위험구간 구간 단속 확충
- (5) 사고위험 도로에 대한 위해요소 집중관리
 - (사전예방) 사고위험성 높은 도로구간 대상 사전적 시설개선 추진
 - 국도(지방도포함)변 주민보호구역(Village Zone) 사업, 횡단보도 조명시설 및 보도정비·확충, 회전교차로 설치사업 확대
 - (사후관리) 사고 누적발생 도로구간 대상 사고재발 방지 개선시행
 - 교통사고 잦은 곳 개선사업 및 위험도로 구조개선 사업, 교통안전 취약지역 특별조사, 보행환경 개선사업 등 지속 추진

- (홍보 및 교육) 도로확장, 선형개량 등 시설개선 도로의 지역주민 대상
통행방식 변경사항 홍보 및 안전교육 병행 시행
- (6) 첨단안전장치를 통한 능동적 사고예방 강화
 - (장치보급) 첨단안전장치를 활용한 능동적 교통사고 예방지원 강화
 - 대형차량 차선이탈경고장치, 비상제동장치 장착 의무화 및 차량 내
블랙박스, 후방감지카메라 장착유도(보험(공제)할인정책과 연계)
 - (개발촉진) 신규장치 개발을 통해 안전운전 지원장치 확대
 - 졸음운전 등 운전자 부주의 모니터링 장치 및 S/W 기술개발, 고위험군
운전자 행동개선 및 위반억제 기술개발 연구
 - 첨단안전장치 안전성 평가 대상 확대 및 안전도 검사기준 개발
 - (정보인프라 연계) C-ITS 인프라와 연계한 사전적 안전관리 추진
 - C-ITS 인프라(고속도로, 대도시권) 구축을 통한 교통관제 효율성
강화, 안전정보(교통사고, 공사 등)수집·제공 확대
- (7) 자율주행자동차 등 미래 교통환경 변화 대응
 - (차량안전성) 미래형 자동차(자율주행차 등)의 안전성 확보 추진
 - 자율주행자동차 등 미래형 자동차 안전성 평가기술 개발 및 환경 구축,
안전도 검사기준(V2X 제어장치 등) 표준화
 - (운행기반) 주행안전성 확보를 위한 도로교통 운행환경 조성
 - 자율주행자동차 운행 관련 도로교통법 개정(안전시설, 운전면허제도
등) 및 자동차보험제도 개선
 - (공유이동교통) 카셰어링, 대여자동차(렌트카) 이용자의 책임성 강화
 - 교통사고 시 차량 임차인에 대한 책임강화(보험제도 개선)
- (8) 사업용자동차 안전관리 강화
 - (운수업체) 중대사고 발생 운수회사 대상 안전점검 강화, 부적격 운전
자 고용 운수업체에 대한 행정처분(과징금, 운행정지처분) 강화
 - 운행기록 활용한 안전운전 정보제공 등을 통한 업체별 자율적 안전
관리 유도 및 교통안전담당자 지정 의무화

- (운전자) 운송자격 유지검사(고령운전자) 의무화 대상 업종 확대, 법규 위반자 운수종사 자격정지 기준강화 및 보수교육 강화
 - 화물자동차 안전운송운임제, 근로시간 특례업종 운수업 제외, 최소 휴게시간 준수 등 운수종사자의 근로여건 개선
 - (차량안전) 대형(승합 및 화물)차량 대상 첨단안전장치(차선이탈경고장치, 비상제동장치) 장착의무화 및 안전검사기준 강화
- (9) 교통안전관리 강화를 위한 법·제도 개선
- (법·제도 개선) 교통사고 처리특례법 단계적 개정 추진
 - 보호구역내 교통사고 시 합의여부와 관계없이 형사처벌 추진
 - 음주운전 기준 강화, 전 좌석 안전띠 확대 등 도로교통법 개정
 - (처분강화) 주요 교통법규 위반항목에 대한 벌점 및 행정처분 강화
 - 중점단속분야에 대해 연중 집중단속시행 및 신고빈도 높은 항목에 대한 벌점 및 과태료 기준 상향
 - (보험제도 개선) 법규위반 경력별 보험료(공제) 할증범위 자율화 추진
 - 자동차보험료 할증항목 및 할증률(현행 5~20% → 최대 200%) 확대
- (10) 중앙정부와 지자체간의 교통안전 협업체계 강화
- (중앙정부 역할) 국무총리실 중심의 교통안전 컨트롤 타워 구성 및 운영
 - 국무조정실에 교통안전 실무전담조직(가칭 교통안전점검단) 신설 및 교통안전대책 이행상황 주기적 점검체계 구축
 - 국가교통위원회의 교통안전 총괄기능 강화
 - (지자체 역할 강화) 지역별 교통안전 전문기구 상설화 등 지자체 중심의 교통안전 협력체계 구축 및 운영 활성화
 - 지자체 민관협의회 구성·운영, 지자체 교통안전 홍보체계 일원화
 - (교통안전도 평가) 지자체 교통안전 추진성과 모니터링, 객관적 교통안전 평가 지표(지수) 개발·적용(인센티브 제공방안 검토)

나) 보행자 안전대책

(1) 현황 및 문제점

- 지난 10년간 보행교통사고 사망자수는 점진적으로 감소추세에 있으나, 여전히 전체 교통사고 사망자의 38.8%를 차지
 - ('06년) 2,442명 → ('10년) 2,082명 → ('15년) 1,795명
- 보행자에 대한 보호의식 향상 및 보행자 중심의 도로통행환경 조성 등 보행사고 예방을 위한 체계적인 대응방안 강화필요

(2) 추진내용

- 횡단보도·교차로 보행자 우선제도 도입
 - (신규) 횡단보도에서 운전자의 일시정지 의무 확대('18~)
 - (신규) 교차로 보행사고 방지를 위해 차량 적신호 시 우회전하기 전 횡단보도 앞에서 일시정지 후 서행 의무 규정('18~)
- 보행자 사고 유발자 행정처분 강화
 - (신규) 보행자 안전보호 위반 운전자 벌점 및 과태료 처벌 가중 ('17~'18)
 - 교차로, 횡단보도 등에서 과속·신호위반·보행자보호위반·운전 중 휴대전화 사용 등 보행자 위협행위 단속 강화
- 보행자 사고 재발방지 안전관리 강화
 - (신규) 보·차도 미분리 도로 중 상가 등 보행량이 많은 구간은 “보행자 우선도로”로 지정하여 보행자 우선통행권 부여('18~)
 - (신규) 보행자 우선도로 외 이면도로는 ‘보행자의 가장자리 통행의무’ 개선('18~)
 - (신규) 보행자사고 다발지역 안전컨설팅 및 개선('17~'21)
 - (신규) 보행자 사망사고 상시점검체계 구축('17~'21)
 - (신규) 보행자 중심의 환경개선 실행력 강화('18~'21)
- 보행자 우선문화를 위한 교육 및 의식개선
 - (지속) 운전자 대상 보행자 관련 교육확대('17~'21)

- (지속) 보행자 안전캠페인 시행('17~'21)
- (신규) 보행자 무단횡단 다발구간에 대한 집중계도 및 단속시행('17~'21)

다) 고령자 안전대책

(1) 현황 및 문제점

- 고령의 운전면허 소지자가 지속적으로 늘어남에 따라, 고령자의 교통사고 발생률도 크게 증가
 - 고령운전자 교통사고 증가 : ('06년) 7,150건 → ('15년) 23,063건
 - 고령운전자 교통사고 사망자 증가 : ('06년) 473명 → ('15년) 815명
- 고령의 보행자 사망자수가 감소하고는 있으나, 감소추세가 미흡
 - ('06년) 961명 → ('10년) 966명 → ('15년) 909명

(2) 추진내용

- 고령운전자의 운전능력 평가 및 관리 강화
 - (신규) 75세 이상 운전자를 대상으로 면허 적성검사 주기 단축(5년 → 3년) 및 인지지각검사가 포함된 안전교육 의무화 추진('19~)
 - (신규) 치매 등 중증질환자는 운전면허 수시적성검사 대상자로 지정·관리 ('19~)
- 고령자 교통안전에 대한 이해증진
 - (지속) 고령운전자 맞춤형 안전교육 시행 및 의무화 추진('17~'21)
 - (지속) 고령보행자 안전교육 시행확대('17~'21)
- 고령자의 교통안전을 위한 배려문화 형성
 - (지속) 고령운전자를 위한 표준 실버마크 제작 및 배포('17~'18)
 - (지속) 고령자 교통사고예방 캠페인 시행('17~'21)

라) 어린이 안전대책 개선

(1) 현황 및 문제점

- 어린이 교통사고 사망자수 전년대비 증가
 - 사망자수 : ('14년) 52명 → ('15년) 65명
- 어린이 통학버스 차량사고 지속발생
 - 교통사고 발생현황 : ('06년) 416건 → ('10년) 283건 → ('15년) 288건

(2) 추진내용

- 어린이 중심의 안전한 학교 및 통학환경 조성
 - (지속) 등하교길 보행안전지도 활동 강화('17~'21)
 - (지속) 통학버스 운전자 법규위반 단속 및 운행자에 대한 안전교육 강화('17~'21)
- 교통안전교육 의무화 및 실효성 강화
 - (지속) 유치원·초·중·고 학생 대상 학교 안전교육 과정으로 교통안전 교육 지속 추진 및 장기적으로 정규교육과정 반영 추진('17~'19)

- (신규) 교원 대상 교통안전 교육프로그램 운영추진('17~'19)
- (신규) 가정단위의 교통안전 교육 활성화 촉진('17~'21)
- 어린이 교통안전장구의 효율적 사용
 - (지속) 어린이 안전장구 착용 단속 강화('17~'21)
 - (신규) 사업용자동차(여객용) 대상 어린이 안전장구 비치('17~'19)
 - (지속) 어린이 교통안전 용품(투명우산, 카시트, 안전모 등) 보급사업('17~'21)

다. 제3차 교통약자 이동편의 증진계획 변경(2017~2021)

1) 계획의 성격

- 가) 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표를 제시하는 5년 단위 법정계획
 - 교통수단·여객시설·보행환경 개선을 통한 교통약자 이동권 확보
 - 정책추진 및 투자지원을 중·장기적으로 일관성 있게 유지하도록 정책의 목표, 방향 및 과제를 제시
- 나) 「지방교통약자이동편의증진계획」 수립의 준거가 되는 지침
 - 지방자치단체가 수립해야 하는 지방 교통약자 이동편의 증진계획 수립의 방향과 지침을 제시
 - 지방자치단체의 교통약자 이동편의 증진을 위한 합리적인 투자 근거 및 기준 마련

2) 비전 및 목표

<그림 3-3> 제3차 교통약자 이동편의 증진계획 변경 비전 및 목표

비전	더불어 행복한 교통복지 구현
목표	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 이동편의시설 기준 적합 설치율 향상(72.5→81.4%) ◇ 저상버스 보급률 42% 달성 ◇ 특별교통수단 보급 법정 기준 84% 달성



추진전략 및 추진과제	① 교통수단 이동편의 개선
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통수단 이동편의시설 개선·확충 및 모니터링 강화 ○ 저상버스 및 특별교통수단 보급 확대 ○ 중형저상버스 보급 확대 및 휠체어 탑승 기능 고속시외버스 도입·확대 ○ 특별교통수단 지역간 환승·연계를 위한 시스템 구축
	② 여객시설 및 보행환경 이동편의 개선
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 여객시설 내 이동편의시설 개선·확충 및 교통약자 지원서비스 향상 ○ 보행친화 환경조성을 위한 이동편의시설 개선·확충
	③ 교통약자에 대한 대국민 인식 제고
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼 제작·보급 ○ 홍보영상 및 홍보물 제작, 공모전 개최를 통한 교통약자 친화적 환경 조성
	④ 계획의 실행력 제고 및 제도 개선
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 지방 증진계획과의 연계, 연차별 시행계획 모니터링 강화 ○ 교통약자 이동편의시설 설치기준 정비

<출처: 제3차 교통약자 이동편의 증진계획 변경(안), 국토교통부>

3) 중점 추진 과제

- 교통수단 편의시설 개선
- 저상버스 및 특별교통수단 보급 확대
- 휠체어 탑승가능 고속·시외버스 도입·확대
- 여객시설 및 보행환경 이동편의 개선
- 이동편의시설 시범사업 추진

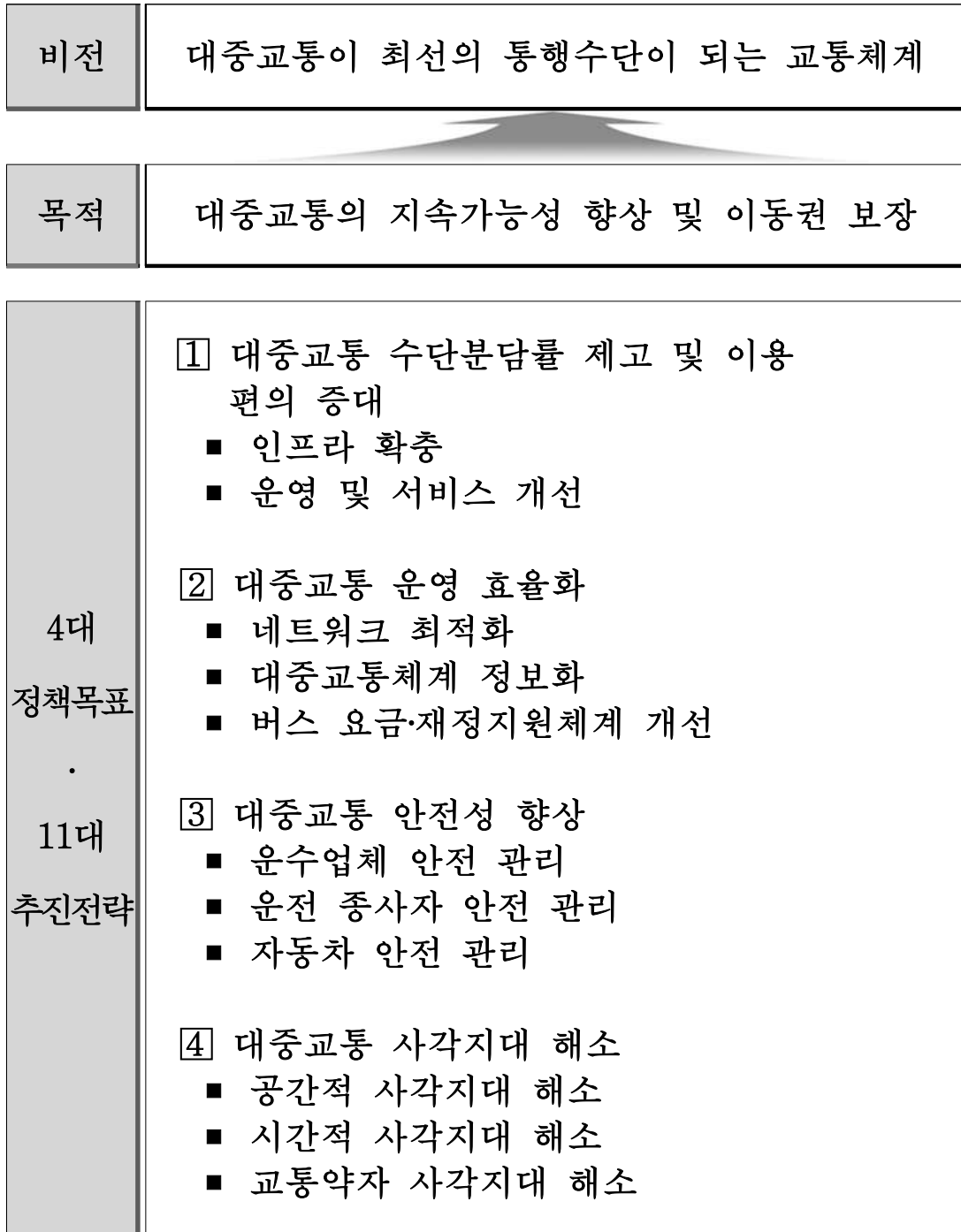
라. 제3차 대중교통 기본계획(2017~2021)

1) 계획의 성격

- 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제5조」에 근거한 5년 단위의 법정계획
 - 시장·군수는 대중교통기본계획에 따라 관할지역에 대한 지방대중 교통 계획(5년 단위)과 연차별 시행계획을 수립

2) 비전 및 목표

<그림 3-4> 제3차 대중교통 기본계획 비전 및 목표



<출처 : 제3차 대중교통 기본계획, 국토교통부>

마. 2021년 국토교통부 주요업무 추진계획

- 국토교통부는 2021년 주요업무 추진계획에서 정책과제 중 사람 중심의 안전하고 편리한 국민생활 환경을 조성을 추진
- OECD 평균인 인구 10만명당 교통사고 사망자 수 5.6명보다 낮은 4.8명을 목표로 하여 OECD 평균 이상의 교통안전 수준을 제고를 목표로 함
- 보행자 우선 교통체계 구축을 위해 안전속도 5030 전면 시행, 경찰청과 협업하여 비일시정지 의무 확대를 제시함
- 또한, 횡단보도 조명시설, 마을주민 보호구간, 교통정온화 시설 확산, 보도 설치 등 보행안전 시설을 확충할 예정임

바. 2021년 행정안전부 주요업무 추진계획

- 행정안전부는 2021년 주요업무 추진계획에서 핵심추진과제로 재난안전 관리체계 혁신을 통한 국민안전 확보를 추진
- 구체화할 과제로 무인교통단속장비 설치, 초등학교 통학로 개선 등 어린이 보호구역사업을 중점적으로 추진함
- 「보행안전법」 개정('20. 11월)에 따른 보행안전지수 개발, 보행환경정책 연구 센터 지정 및 국가 보행안전 기본계획('22~'26) 수립을 추진할 예정임

사. 제3차 강원도 교통안전기본계획

1) 비전 및 목표

<그림 3-5> 제3차 강원도 교통안전정책 비전과 목표



2) 분야별·연도별 계획지표

<표 3-2> 제3차 강원도 교통안전기본계획 분야별·연도별 계획지표

구분	'15년	제8차 계획기간					연평균 증감률	
		'17년	'18년	'19년	'20년	'21년		
주 지 표	교통사고 사망자수	239	196	187	170	152	133	△9.31
	인구 10만명당 사망자수	15.4	12.6	12.0	10.9	9.7	8.5	△9.43
	자동차 1만대당 사망자수	3.4	2.6	2.4	2.2	1.9	1.6	△11.81
보 조 지 표	주행거리 10억 대-km당 사망자수	25.2	20.2	19.0	17.0	15.0	13.0	△10.44
	교통사고 중상자수	3,436	3,099	2,858	2,595	2,320	2,039	△8.33
세 부 계 획 목 표	보행자 사망자수	82	71	67	61	55	48	△8.55
	사업용 차량 사망자수	28	24	23	21	19	16	△8.57
	노인 운전자 사망자수	49	42	40	36	33	29	△8.57
	이륜차 사망자수	24	21	20	18	16	14	△8.57
	자전거 사망자수	8	3	3	3	3	2	△19.08
	어린이 사망자수	2	2	2	1	1	1	△8.54
	차도폭 9m 미만 도로 사망자수	163	140	133	121	108	95	△8.57

<출처: 제3차 강원도 교통안전기본계획>

3) 부문별 세부추진과제

<표 3-3> 부문별 세부추진과제

구분	중점추진과제	세부 추진과제	상위계획연계	비고	
도 로 교 통 부 문	도로기반시설 안전도 개선	○ 교통사고 누적지점·구간개선		금회 (3차) 연계 시행	
		○ 교통사고 위험도로 구조개선	국가계획연계		
		○ 교통사고 잦은 곳 개선	국가계획연계		
		○ 도로교통 안전진단	국가계획연계		
		○ 야간보행교통사고 감소대책	국가계획연계		
		○ 안전한 보행환경 조성사업	국가계획연계		
			○ 농기계 안전대책(길어깨 확보)		신규
			○ 자전거 안전모 장착 의무화 추진	국가계획연계	신규
			○ 이륜차 및 자전거 운전자 홍보교육	국가계획연계	신규
			○ 기상변화에 의한 교통사고위험 개선	국가계획연계	신규
운 수 산 업 부 문	운수산업 교통안전 관리체계 구축	○ 운수업체 교통안전점검 및 관리	국가계획연계	금회 (3차) 연계 시행	
		○ 운수업체 교통안전진단 실시			
		○ 운수종사자 체험교육 지원			
		○ 사업용자동차 운전자 운전자격관리	국가계획연계	신규	
		○ 실시간 운행기록 자료를 활용한 안전한 지원	국가계획연계	신규	

<표 계속>

구분	중점추진과제	세부 추진과제	상위계획연계	비고
교통약자 부분	교통약자의 안전한 교통환경 조성 및 교통안전대책 검토	○ 고령운전자 맞춤형 안전교육 시행 및 안전대책	국가계획연계	금회 (3차) 연계 시행
		○ 고령보행자 안전교육 시행	국가계획연계	
		○ 고령운전자를 위한 실버마크 제작 및 배포	국가계획연계	
		○ 등하교길 보행안전지도 활동 강화	국가계획연계	
		○ 학년별 교육컨텐츠 마련 및 교육 시간 확보	국가계획연계	
		○ 어린이 교통체험장 마련		
		○ 도내 교통안전시범학교 선정·지원 및 운영		
		○ 보행우선구역 지정사업 추진		
		○ 어린이 및 노인보호구역 확대	국가계획연계	
		○ 생활도로구역(30구역) 지정사업 추진	국가계획연계	신규
		○ 교통안전 보호장구 보급지원	국가계획연계	금회 (3차) 연계 시행
		○ 교통약자를 위한 안전대책 수립	국가계획연계	
○ 교통안전분야의 전문인력 확충	국가계획연계			
교통 문화 선진화 부분	교통안전의식 향상 및 개선	○ 강원도 교통문화지수 향상		금회 (3차) 연계 시행
		○ 제한속도 하향조정	국가계획연계	
		○ 구간단속시스템 중점설치	국가계획연계	
		○ 가변형 속도 관리시스템	국가계획연계	신규
		○ 음주운전 단속강화	국가계획연계	금회 (3차) 연계 시행
		○ 교통안전교육 및 캠페인 확충	국가계획연계	
		○ 야간 보행자를 위한 안전 교육 강화		신규
		○ 보행자사고 다발지역 안전컨설팅 개선	국가계획연계	
		○ 보행자 무단횡단 다발구간에 대한 집중계도 및 단속시행	국가계획연계	
		○ 문화캠페인 시행	국가계획연계	신규

<출처: 제3차 강원도 교통안전기본계획>

2. 관련계획 검토

가. 제1차 태백시 보행교통 개선계획(2016)

1) 계획수립 개요

- 계획기간 : 2016년 ~ 2020년(5년)
- 계획성격 : 보행 교통사고 감축 노력을 기반으로 한 지역 단위 보행 환경 개선 노력의 병행과 실태조사를 통한 보행교통 개선 지표를 수립하여 보행자의 이동편의시설을 확충하고 보행 환경을 개선하기 위해 5년 단위로 법정계획 수립
- 법적근거 : 「지속가능 교통물류 발전법」 제38조

2) 계획의 주요내용

- 보행교통 개선 기본방향
- 수송분담 목표제시
- 보행교통 실태조사 및 분석
- 보행교통 개선대책 수립
- 기타 보행교통 개선을 위한 추가사항

3) 계획의 목표

- 태백시 보행교통 개선계획은 보행자 중심의 교통정책으로 전환하여 보행자가 안전하고 쾌적한 조건에서 장애없이 걸을 수 있는 보행환경을 조성하여 「시민의 보행권 증진」 을 기본목표로 제시함

4) 추진전략

- 보행환경 개선전략을 물리적 환경개선과 인간행태의 전환으로 나누어 설정함

<표 3-4> 태백시 보행환경 개선전략

전략	물리적 방법	인간행태 전환 방법
세부 항목	새로운 시설 확충 도시설계/단지계획에 의한 보행시설 조성 기존시설의 개선/유지	행정력(관련법규)에 의한 단속/지도 교육/대중매체를 이용한 홍보 정책적인 지원/시민의견 반영

<출처: 제1차 태백시 보행교통 개선계획>

나. 제3차 태백시 교통안전기본계획

1) 계획수립 개요

- 교통사고로 인해 발생하는 국민의 생명과 신체, 재산 손실을 적극적으로 보호하는 안전한 교통 환경을 조성하여 국민소득의 증가에 따른 여가 중시 등 여건 변화에 대응하는 교통안전대책을 마련하고자 함
- 교통안전법 제17조 제1항에 근거하여 5년 단위로 수립되는 법정계획인 「교통안전기본계획」 수립을 위한 전략적 체계를 제시할 것임

2) 비전 및 목표

- 2021년까지 교통사고 사망자를 4명 이하로 줄여 관광·산업의 중심지로서 제일가는 “백두대간의 중심 산소도시 태백”으로 비전을 설정함
- 2021년까지 교통사고 사망자 4명 이하 감소를 정책목표로 설정함

교통사고 사망자수: 2015년 12명 → 2021년 4명

- 정부의 ‘교통사고 사상자 줄이기 프로젝트’에 적극 부응하고, 교통사고로 인한 사회경제적 비용의 절감을 목표로 함
- 도로교통공단 추계, 2015년 기준 1인당 교통사고 비용 4억 2,700만원으로 8명이 감소하였을 경우 합계 34억 1천 600만원의 사회·경제적 비용 절감효과 기대됨

<표 3-5> 교통사고 사망자 감소 목표

(단위: 명, %)

구분	2015	2017	2018	2019	2020	2021	연평균 증감률
전국	4,621	4,106	3,787	3,437	3,071	2,700	△8.57
강원도	239	196	187	170	152	133	△9.31
태백시	12	5	5	5	4	4	△16.73

<출처: 제3차 태백시 교통안전기본계획>

다. 2021년 태백시 교통안전시행계획

1) 추진 중점과제

- 도로교통 인프라시설 정비 등 교통 환경 개선
- 생활 속 교통안전 문화운동 추진
- 불법 주·정차 단속 및 운수업체 안전관리 강화

2) 중점 과제별 세부계획

가) 도로교통 인프라시설 정비 등 교통 환경 개선

- 교통안전 관련 시설의 신설, 교체, 보수를 통한 환경개선
- 도로·부속 시설 개선 등 정비
- 기타 교통안전대책사업

나) 생활 속 교통안전 문화운동 추진

- 참여: 태백경찰서, 모범운전자회 등 교통안전 유관기관 및 단체
- 추진내용 : 선진 교통안전문화 캠페인
 - 어린이·노인·장애인 보호구역 30km/h 이하 서행하기
 - 모든 도로 전 좌석 안전띠 착용
 - 횡단보도 이용하기
 - 불법 주·정차 안하기
 - 음주운전 안하기

다) 불법 주·정차 및 운수업체 안전관리 강화

- 불법 주·정차 단속 강화 : 연중
- 운수업체 교통안전점검 및 관리
- 여객터미널 다중교통시설 안전점검 실시

<표 3-6> 태백시 교통안전 유관기관 협조사항

기관·단체	협조사항	비고
태백시	<ul style="list-style-type: none"> · 교통안전홍보 및 행사개최 · 교통사고 줄이기 캠페인 전개 · 교통안전시설 정비 확충 · 도로부속시설의 정비 확충 · 보행차로 개선 · 운수업체 지도단속과 불법운행 단속 	
태백경찰서	<ul style="list-style-type: none"> · 교통법규 위반자 단속 · 교통사고 줄이기 캠페인 전개 · 교통관련 행사지원 및 협조활동 · 어린이보호구역 지역 · 과속, 음주운전, 대형사고 예방대책 강구 · 보행자안전을 위한 대책 강구 · 교통안전교육 실시 	
태백교육지원청	<ul style="list-style-type: none"> · 초·중·고등학생 교통안전교육 실시 · 학부모의 교통안전 캠페인 참여유도 	
도로관리사업소 태백지소	<ul style="list-style-type: none"> · 지방도 교통안전시설물 점검 및 정비 · 교통사고 잦은 곳 개선사업 	
교통안전공단 태백검사소	<ul style="list-style-type: none"> · 운수업체 안전관리실태 점검 · 교통사고 줄이기 및 교통안전 홍보 · 도로안전시설물 점검 	
운수사업체	<ul style="list-style-type: none"> · 교통사고 줄이기 캠페인 참여 · 운수종사자 안전교육 · 교통안전계획수립 및 시행 	

<출처 : 2021년 태백시 교통안전시행계획>

3. 보행교통 개선계획 목표 설정

가. 목표 설정

- 보행교통에 대한 관심 증대 및 대중교통 수요가 증가함에 따라, 보행교통 개선과 확충을 위한 수송분담, 보행안전 증진에 관한 사고감소에 대한 목표를 제시함
- 안전한 보행환경 조성과 보행공간에 대한 시민의식 제고를 통한 보행 우선문화 정착 등으로 방향을 설정함
- 교통사고, 보행교통 수송분담률, 보행교통 개선지표의 종합평점 등의 지표를 활용하여 태백시의 특성과 재원조달 및 실현가능성 등을 고려하여 달성 가능한 수준으로 선정하였음
- 전체 교통사고관련 지표의 목표치는 강원도 전체 교통사고 연평균 증감률(2015~2019)로 $\Delta 4.06\%$ 를 적용하였음
- 보행관련 사고건수는 강원도 보행자 교통사고 연평균 증감률(2015~2019)로 $\Delta 3.96\%$ 를 적용하였음
- 보행자 교통사고건수 비율은 태백시의 보행자 교통사고 연평균 증감률인 $\Delta 8.31\%$ 를 적용하였음
- 인구 10만명당 보행자 사망자수는 제3차 강원도 교통안전기본계획의 태백시 교통사고 사망자 감소목표인 $\Delta 16.73\%$ 를 적용하였음
- 2016년 기준 태백시 보행 수송분담률은 24.7%로 전국 평균 26.2%에 약간 못 미침
 - 지속가능교통물류발전법(2011~2020) : 1km 미만 단거리 승용차 통행량의 10%를 보행으로 전환하는 것으로 목표로 제시
 - 승용차의 경우 1km 미만 단거리 통행량 비중이 많지 않고, 보행자의 수송분담률 제고가 어려우므로 2025년까지 총 1%p를 높여 25.7%까지 증가시키는 것을 목표로 설정함
- 또한, 태백시 제2차 보행교통 개선 수립 용역의 종합평점 2.62점은 최고점수 5점 기준으로 보통이하의 수준이므로, 중상위 수준에 도달하기

위해 평점 3.5점으로 설정함

<표 3-7> 보행교통 개선계획을 위한 목표 설정

<단위: 건, %, 명>

구분	2019	지표설정					설정근거
		2022	2023	2024	2025	2026	
전체 교통사고건수	177	170	163	156	150	144	○ 강원도 전체 연평균 증감률로 목표 설정 ¹⁾
보행관련 사고건수	41	39	38	36	35	33	○ 강원도 보행자 교통사고 연평균 증감률로 목표 설정 ²⁾
보행자 교통사고건수 비율	23.2	21.3	19.5	17.9	16.4	15.0	○ 태백시 보행자 교통사고 연평균 증감률로 목표 설정 ³⁾
인구 10만명당 보행자 사망자수	2.3	1.9	1.6	1.3	1.1	0.9	○ 제3차 강원도 교통안전기본계획 태백시 교통사고 사망자 감소 목표 ⁴⁾
보행교통 수송분담률	24.7	24.9	25.1	25.3	25.5	25.7	
보행교통 개선지표 종합평점	2.62	2.80	2.97	3.15	3.32	3.50	균등증가율 ⁵⁾

주) 1. 보행관련 사고건수: 전체 보행자 교통사고 중 차대사람(횡단중, 차도통행중, 길가장자리 구역 통행 중 등)을 의미함

2. 보행교통 수송분담률: 한국교통연구원 (2019년자료집) 시군별 보행 수단분담률 (2010~2016)

3. 보행교통 개선지표 종합평점 2019년 2.62점은 2021년 실태조사의 점수임

<출처: 교통사고분석시스템 및 한국교통연구원>

1) p23 강원도 전체 교통사고 발생건수 연평균 증감률 $\Delta 4.06\%$ 적용

2) p28 강원도 보행자 교통사고 발생건수 연평균 증감률 $\Delta 3.96\%$ 적용

3) p28 태백시 보행자 교통사고 발생건수 연평균 증감률 $\Delta 8.31\%$ 적용

4) p61 제3차 강원도 교통안전기본계획의 태백시 교통사고 사망자 감소목표인 $\Delta 16.73\%$ 를 적용

5) 2021년 조사 2.62점을 3.50점(만족) 수준을 목표로 설정하여 연차별 균등하게 배분하였음

IV. 보행교통 실태조사 및 분석

IV. 보행교통 실태조사 및 분석

1. 제1차 태백시 보행교통 개선계획 분석

- 태백시는 제1차 보행교통 개선계획을 통해 총 6개소를 선정하여 필요한 조사항목인 이동성, 안전성, 쾌적성 분야별로 세분화하여 조사하였음
- 전차 보고서의 실태조사 상황을 먼저 실사 조사하여 지난 5년 동안 태백시의 보행환경 개선 사항을 파악하고자 함

가. 황지정보산업고교 권역

- 제1차 보행교통 실태조사와는 달리 보도블록 교체와 보행자 단절구간의 단축으로 인한 많은 개선점이 나타남
- 횡단보도 등 보행환경의 개선 일환으로 도색 진행 중임
- 그러나, 보행자 도로의 파손 부분이 많고, 점자블록의 미설치 구간이 존재하며 차량진입억제용말뚝의 설치가 미흡함

<그림 4-1> 現 황지정보산업고교 권역



나. 황지중앙초교 권역

- 주로 통학도로로 이용되는 황지중앙초교 권역은 어린이보호구역의 보행자를 보호하고 무단횡단 등을 위한 보·차도 구분 방호울타리가 설치되어 있으며 보도블록이 새로 설치가 진행되어 전반적으로 시설 개선이 잘 되어있음
- 다만, 보행자 단절구간이 존재하며, 횡단보도의 도색이 미흡하나 현재 도색이 진행 중임

<그림 4-2> 現 황지중앙초교 권역



다. 황지청솔아파트 권역

- 보행자 도로의 상태는 전반적으로 우수함
- 황지어린이집 도로의 어린이보호구역이 설정되지 않았으며, 자전거도로의 존재와 장애물로 인한 보행자 통행이 불편함
- 횡단보도 도색이 노후화되어 있으며, 보행통행의 장애물인 적치물이 존재함

마. 보건소 권역

- 다소 보도블록의 파손이 존재하지만 전반적인 상태는 우수함
- 인근 상가에서 나오는 불법 적치물과 보행자 통로의 무단주차, 횡단보도 도색 미흡, 전봇대와 가로수 등으로 인한 보행자 통로 부족, 차량진입억제용말뚝 미설치 등으로 인한 개선대책이 이루어져야 함

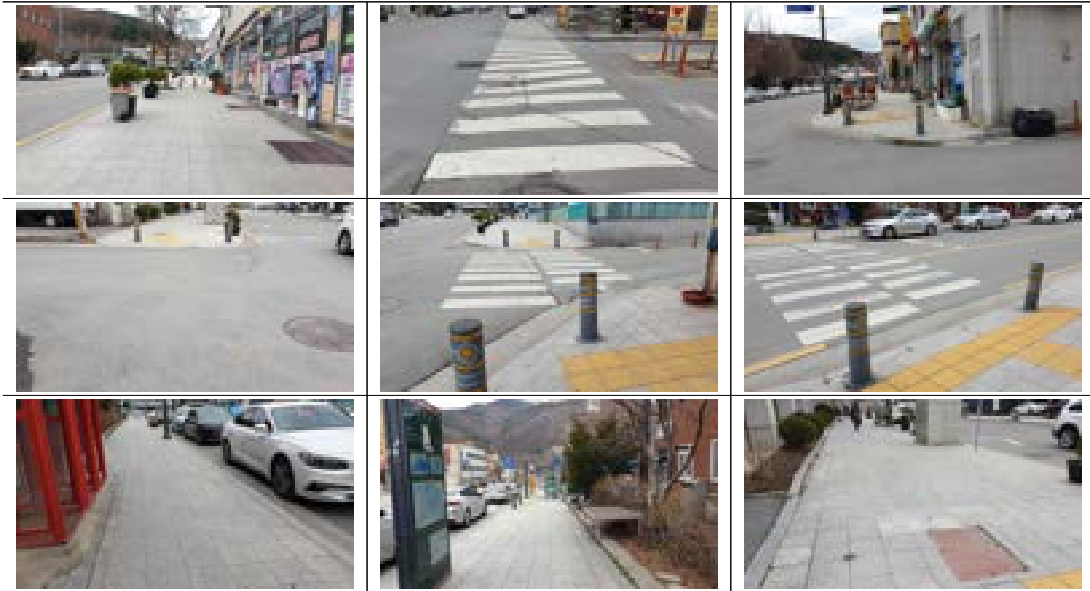
<그림 4-5> 現 보건소 권역



바. 시외버스터미널 권역

- 보행자 통로 단절구간을 제외하고는 전체적으로 매우 우수함
- 다만, 차량진입억제용말뚝 재질은 보행자 등의 충격을 흡수할 수 있으며, 속도가 낮은 자동차의 충격에 견딜 수 있는 구조로 설치되어야 하나 강도가 매우 높아 사고 발생이 우려됨

<그림 4-6> 現 시외버스터미널 권역



2. 실태조사의 개요

가. 실태조사 목적

- 보행교통을 개선하기 위해 태백시의 보행환경 현황을 파악하고, 법에서 제시한 세 가지 분야에 대해 도시 규모별로 표본조사를 수행함으로써, 보행교통 개선지표 수립의 기초자료로 활용하고자 함
 - 세 가지 분야 : 「지속가능 교통물류 발전법」 시행규칙 제9조 제2항 이동성·안전성·쾌적성 개선에 관한 사항
- 실태조사 주체는 특별시장·광역시장·시장 또는 군수(광역시 관할구역의 군수는 제외)이며, 보행교통을 개선하기 위하여 보행인구, 보행여건 변화 등에 대한 실태를 5년마다 조사하여야 함
- 보행교통 개선지표는 보행교통 실태조사결과를 활용하여 「보행교통 개선지표 수립 지침」(국토교통부 제2012-44호)에 따라 수립함

나. 실태조사 시기 및 범위

1) 시기

- 실태조사는 문헌조사 또는 표본조사 등의 방법으로 하되, 개선계획을 수립하는 5년마다 1회 이상 실시하여야 함
- 조사일자는 일주일 중 보행량이 가장 많은 요일을 선택하여 조사하며, 비, 눈 날씨 변수가 없는 날을 선정함

2) 조사범위

- 도시규모별, 토지용도별로 구분하여 지점을 조사하도록 함
 - 대도시 : 인구 100만 이상
 - 중도시 : 인구 30만 이상~100만 미만
 - 소도시 : 인구 30만 미만
- 조사대상구간은 보차분리된 왕복 4차로 이상 도로의 보도구간을 원칙으로 하되, 부득이한 경우 왕복 2차로도 가능함
- 조사대상구간 길이는 버스정류소를 포함한 500m 내외로 함

<표 4-1> 조사대상 구간 선정 과정

구분	내용	비고
1단계	조사대상 읍면동 선정	<ul style="list-style-type: none"> ○ 상업지역 <ul style="list-style-type: none"> - 종사자수 밀도(종사자수/km²)가 가장 높은 읍면동 선정 - 사업체 기초통계조사 결과 읍면동 종사자수 활용 ○ 주거지역 <ul style="list-style-type: none"> - 인구 밀도(인/km²)가 가장 높은 읍면동 선정
2단계	용도지역 구분	<ul style="list-style-type: none"> ○ 도시계획도면 상의 용도지역 구분 - 지적, 임야, 지번도 활용
3단계	조사대상 구간 선정	<ul style="list-style-type: none"> ○ 버스정차대수가 가장 많고 좌우 교차로의 횡단보도를 포함한 보도 구간 선정 ○ 소도시의 경우 정류소 주변 보행량이 많지 않을시 시청(군청), 시장, 터미널, 철도역 등 보행량이 많은 보행유발시설 주변 보도를 조사대상구간으로 선정함

<출처: 보행교통 개선계획 매뉴얼(2013), 국토교통부>

<표 4-2> 도시규모별, 토지규모별, 최소 조사지점수

구분	상업지역	주거지역
대도시(100만 이상)	15개소	15개소
중도시 (30만 이상)	8개소	8개소
소도시(30만 미만)	3개소	3개소

<출처: 보행교통 개선계획 매뉴얼(2013), 국토교통부>

다. 실태조사 내용

<표 4-3> 조사대상 구간 선정 과정

구분	실태조사 내용	조사방법
일반현황 조사	○ 목표 수립 및 정책방향 설정을 위해 인구, 면적 등 지역 내 일반현황자료 조사	문헌조사
실태조사	○ 실태조사 : 선정된 대상지점을 현장실태조사(실측조사) 실시 ○ 이용만족도 조사 : 지역 내 보행환경에 대한 이용만족도 조사 (설문조사)	실측조사 설문조사
보행통행 특성조사	○ 건축물의 입지특성 및 옥외공간 공간형태 ○ 특정 보행행위 ○ 목적별 보행동선 ○ 주민 보행의식	실측조사

<출처: 보행교통 개선계획 매뉴얼(2013), 국토교통부>

라. 조사대상구간 선정

- 태백시의 행정권은 8개동(황지동, 황연동, 삼수동, 상장동, 문곡소도동, 장성동, 구문소동, 철암동)으로 구성되어 있음
- 인구밀도 검토결과 상장동, 황지동, 장성동, 황연동 순으로 나타났음
- 또한 종사자수 밀도는 상장동, 황지동, 장성동, 황연동 순으로 나타났음

<표 4-4> 태백시 동별 인구 및 종사자수

구분	면적	인구수	인구밀도	인구 밀도순위	종사자수	종사자수 밀도	종사자수 밀도순위
황지동	8.75	6,609	755.3	2	3,902	445.9	2
황연동	38.75	4,600	118.7	4	1,875	48.3	4
삼수동	113.91	6,132	53.8	7	2,703	23.7	7
상장동	9.74	14,037	1,441.2	1	5,736	588.9	1
문곡소도동	71.83	3,994	55.6	7	1,586	22.1	8
장성동	11.84	3,511	296.5	3	2,315	195.5	3
구문소동	27.51	2,756	100.2	6	887	32.2	6
철암동	21.11	2,227	105.5	5	838	39.7	5

<그림 4-7> 태백시 동별 인구밀도 및 종사자수 밀도



1) 조사대상 지역

- 태백시 조사대상지역은 총 6개소로 인구밀도가 높은 3개소와 종사자수 밀도가 높은 3개소로 다음과 같이 선정하였음

<표 4-5> 보행교통 개선지표 조사구간 선정지역

구분	지역	비고	
주거지역	주거1	상장동	태백상장현대아파트~태백황지청솔아파트
	주거2	황지동	강원관광대학교입구~태백황지동중앙하이츠아파트
	주거3	장성동	장성초등학교입구~태백시근로자종합복지관사거리
상업지역	상업1	상장동	황지초등학교입구~태백황지주공2차아파트후문
	상업2	황지동	황지동농협은행~황지중앙교사거리
	상업3	장성동	장성협심1교사거리~장성새마을금고삼거리

마. 실태조사내용

- 이동성, 안전성, 쾌적성으로 대분류하고 각 항목별 세부 조사항목을 선정하여 조사하여 보행교통 개선지표 수립을 위한 항목별 기초 데이터로 활용함

<표 4-6> 보행교통 개선지표 조사내용

분야	보행교통 개선지표	조사항목	비고
이동성	횡단대기시간	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교차로신호주기(초) ○ 조사대상보도의 진행방향에 위치한 횡단 보도 녹색시간(초) 	실측조사
	유효보도 폭	<ul style="list-style-type: none"> ○ 실제보도폭(m), ○ 장애물에 의해 방해받는 폭(m) 	실측조사
	보행용량 대비 보행교통류율	<ul style="list-style-type: none"> ○ 첨두시 보행교통량(인/시) ○ 첨두 15분 교통량(인/15분) 	실측조사
안전성	보도설치율	<ul style="list-style-type: none"> ○ 대상구간 전체 길이(m) ○ 보행단절구간 길이(m) 	실측조사
	가로등 설치 간격률	<ul style="list-style-type: none"> ○ 대상구간 내의 가로등 개수(개) 	실측조사
	적정 보행자녹색시간 확보비	<ul style="list-style-type: none"> ○ 횡단보도 녹색시간(초) ○ 횡단보도 폭(m) 	실측조사

<표 계속>

분야	보행교통 개선지표	조사항목	비고
쾌적성	보도 노면상태 수준	○ 노면패임, 보도블록 파손, 고인 물 등	설문조사 (만족도)
	보도 관리상태 수준	○ 불법주차, 노점상, 무단적치물, 오물 등	
	보행환경의 쾌적성만족도	○ 소음/매연/휴게시설/녹지, 가로수 등	
	대중교통 정보제공 수준	○ 정류소표지판 설치여부 ○ 노선번호 안내 여부 ○ 노선별경유정류장 안내 여부 ○ BIS설치 여부 ○ 보도상 대중교통정보 안내판 설치 여부	실측조사

3. 실태조사 및 분석

가. 주거지역 보행환경 실태조사 및 분석

1) 상장현대아파트 권역

<그림 4-8> 상장현대아파트~황지청솔아파트 구간



- 상장현대아파트~황지청솔아파트 구간은 약 350m로 왕복 2차로 도로이며, 종합평점은 4.56점으로 산정됨
- 분야별 평점을 살펴보면, 이동성 분야 5.00점, A등급으로 높게 산정됨
- 안전성 분야에서는 보도설치율은 1.00(A등급)으로 우수하나 어린이집 근처 어린이보호구역이 존재하지 않고 신호등이 없어 안전에 미흡함

<표 4-7> 상장현대아파트 권역 보행교통 실태조사 총괄표

분야	보행교통 개선지표	조사항목	조사내용
이 동 성	횡단 대기 시간(초)	교차로 신호주기(초)	-
		조사대상보도의 진행방향에 위치한 횡단보도 녹색시간(초)	-
		횡단보도 녹색시간(초)	-
	유효보도 폭(m)	실제보도폭(m)	3.22m
		장애물에 의해 방해받는 폭(m)	0.6m
	보행용량 대비 보행교통류율 (보행속도×보행밀도)	첨두시 보행교통량(인/시)	136명/시
첨두 15분 교통량(인/15분)		34명/15분	
안 전 성	보도설치율	대상구간 전체 길이(m)	350m
		보행단절구간 길이(m)	-
	가로등 설치 간격률	대상구간 내의 가로등 개수(개)	9개
	적정 보행자녹색시간 확보비	횡단보도 녹색시간(초)	-
		횡단보도 폭(m)	14.4m
쾌 적 성	보도 노면상태 수준(노면패임, 보도블록 파손, 고인물 등)	만족도 설문조사	3(보통)
	보도 관리상태 수준(불법주차, 노점상, 무단적치물, 오물 등)	만족도 설문조사	3(보통)
	보행환경의 쾌적성 만족도(소음/매연/휴게시설/녹지, 가로수 등)	만족도 설문조사	3(보통)
	대중교통 정보제공 수준	정류소표지판 설치여부	○
		노선번호 안내 여부	○
		노선별 경유정류소 안내 여부	○
BIS설치 여부		×	
보도상 대중교통정보안내판 설치 여부		×	

주) 1. 횡단대기시간 및 적정 보행자녹색시간 확보비는 횡단보도가 존재하지 않아 제외됨

가) 상장현대아파트 권역(주거지역) 보행환경 이용 만족도

- 보행환경 이용 만족도 조사에 관한 응답자의 현황은 다음과 같음

(1) 연령별 현황

- 응답자의 연령별 현황은 10대가 13명(24%)으로 가장 많으며 40대가 12명(23%), 30대가 10명(19%)의 순으로 조사됨

<표 4-8> 연령별 현황

<단위: 명, %>



(2) 성별 현황

- 응답자의 성별 현황은 남자가 33명(62%)이며 여자가 20명(38%)의 순으로 조사됨

<표 4-9> 성별 현황

<단위: 명, %>

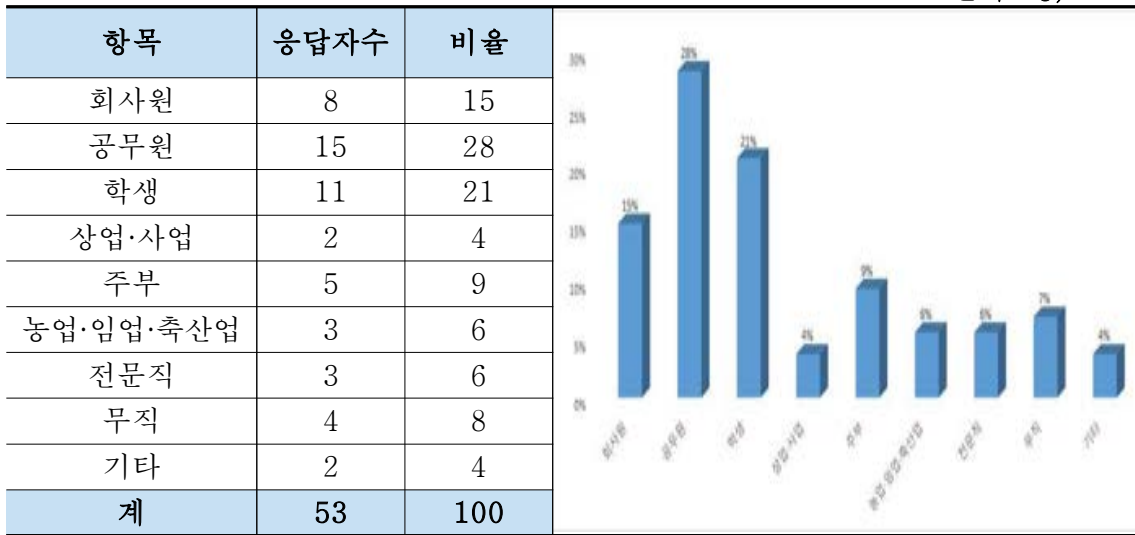


(3) 직업별 현황

- 응답자의 직업별 현황은 공무원이 15명(28%)으로 가장 많으며 학생이 11명(21%), 회사원이 8명(15%)의 순으로 나타남

<표 4-10> 직업별 현황

<단위: 명, %>

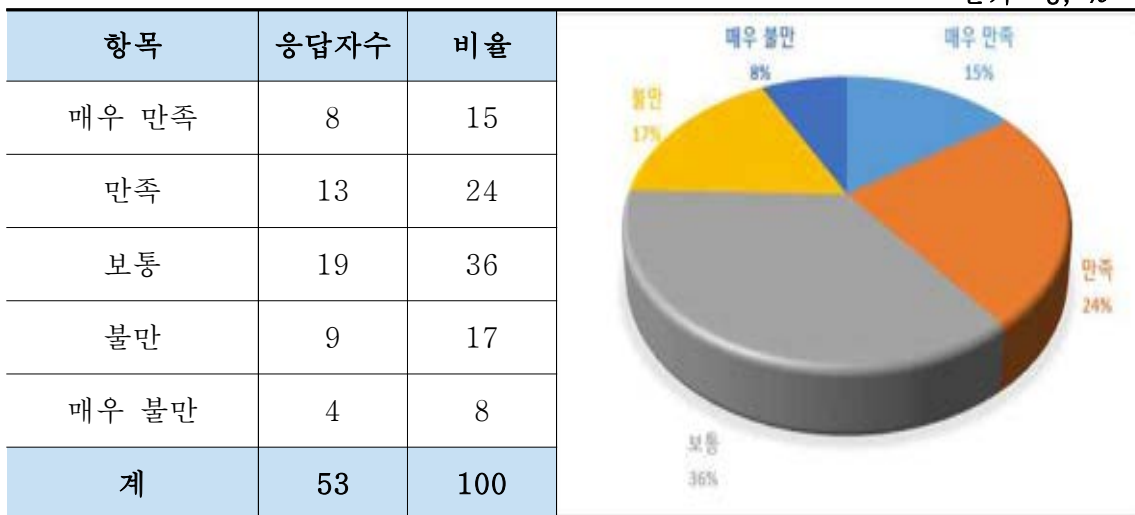


(4) 보도 노면상태 수준 만족도

- 응답자의 보도 노면상태 수준 만족도는 보통이 19명(36%)으로 가장 많으며 만족이 13명(24%), 불만이 9명(17%) 순으로 조사됨

<표 4-11> 보도 노면상태 수준 만족도

<단위: 명, %>

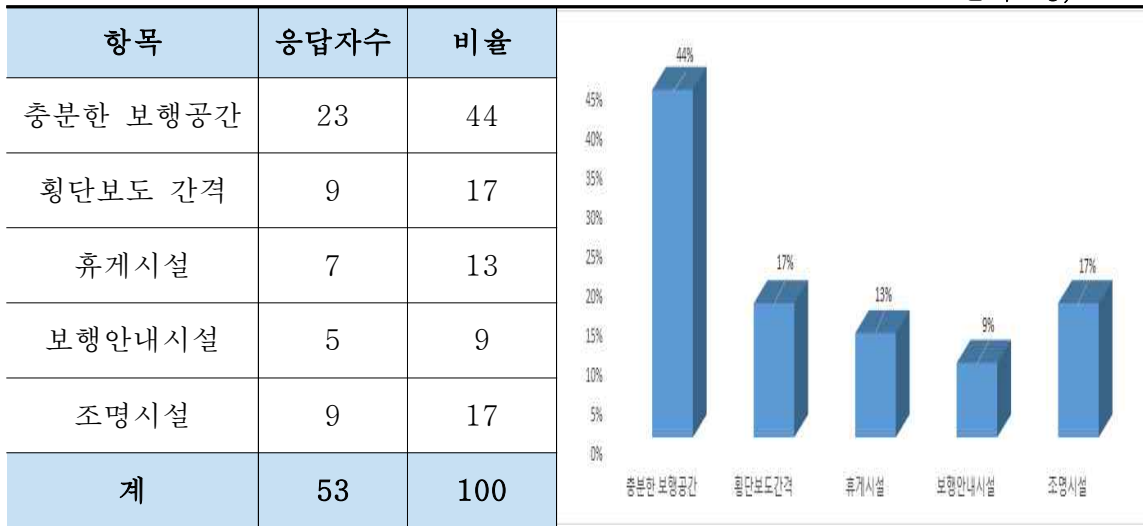


(5) 보도 이용 시 필요한 사항

- 응답자의 충분한 보행공간이 23명(44%)으로 가장 많으며 횡단보도 간격과 조명시설이 9명(17%) 순으로 조사됨

<표 4-12> 보도 이용 시 필요한 사항

<단위: 명, %>



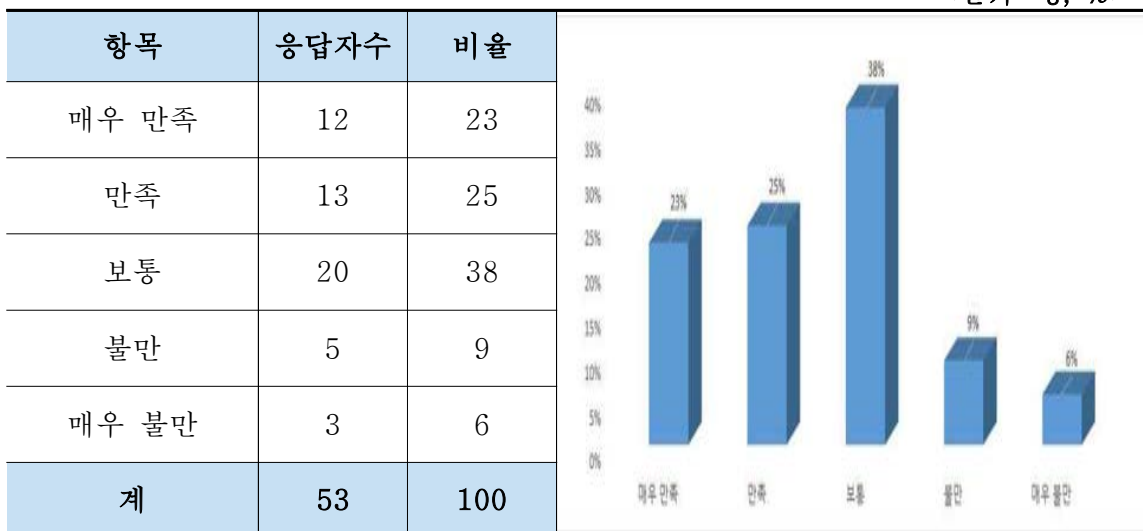
주) 1. 중복 응답자 존재함

(6) 보도 관리상태 수준

- 응답자의 보도 관리상태 수준은 보통이 20명(38%)으로 가장 많으며 만족이 13명(25%), 매우 만족이 12명(23%) 순으로 조사됨

<표 4-13> 보도 관리상태 수준

<단위: 명, %>

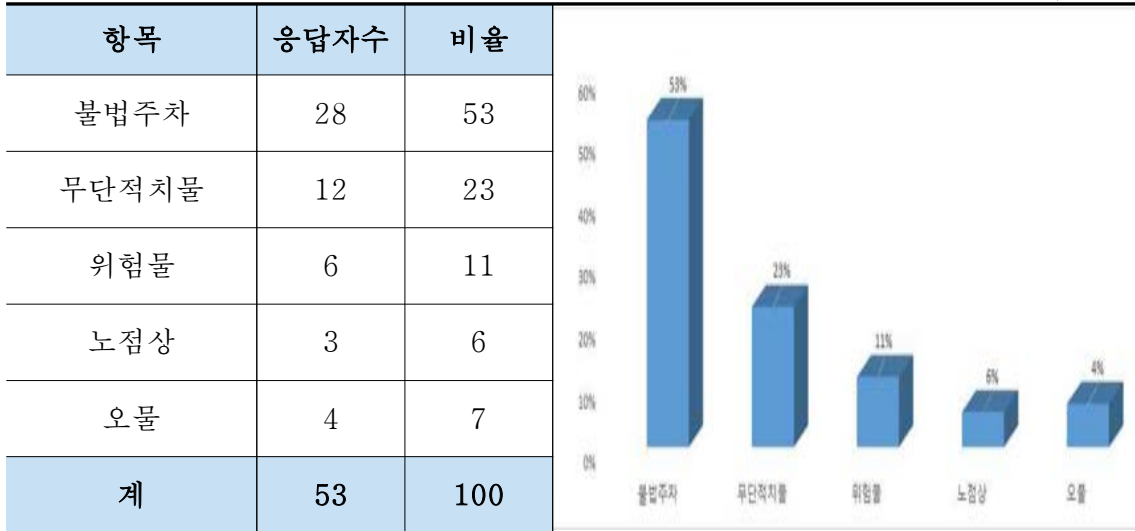


(7) 보도안전의 저해 요소

- 응답자의 보도안전의 저해 요소는 무엇입니까라는 질문에 불법주차가 28명(53%)으로 가장 많으며 무단적치물이 12명(23%), 위험물이 6명(11%) 순으로 조사됨

<표 4-14> 보도안전의 저해 요소

<단위: 명, %>

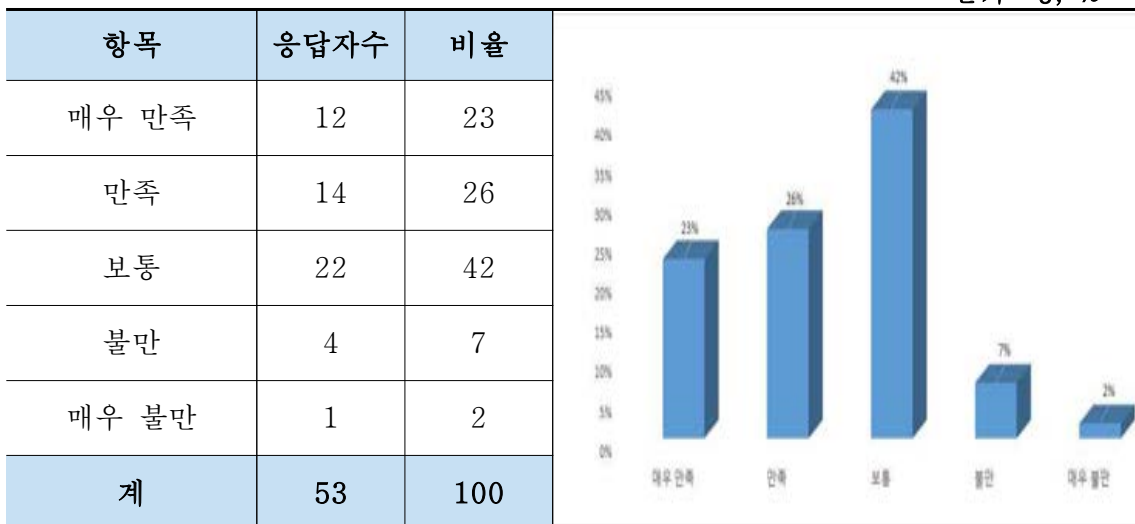


(8) 보행 시 소음 문제

- 응답자의 보행 시 소음 문제는 보통이 22명(42%)으로 가장 많으며 만족이 14명(26%), 매우 만족이 12명(23%) 순으로 조사됨

<표 4-15> 보행 시 소음 문제

<단위: 명, %>

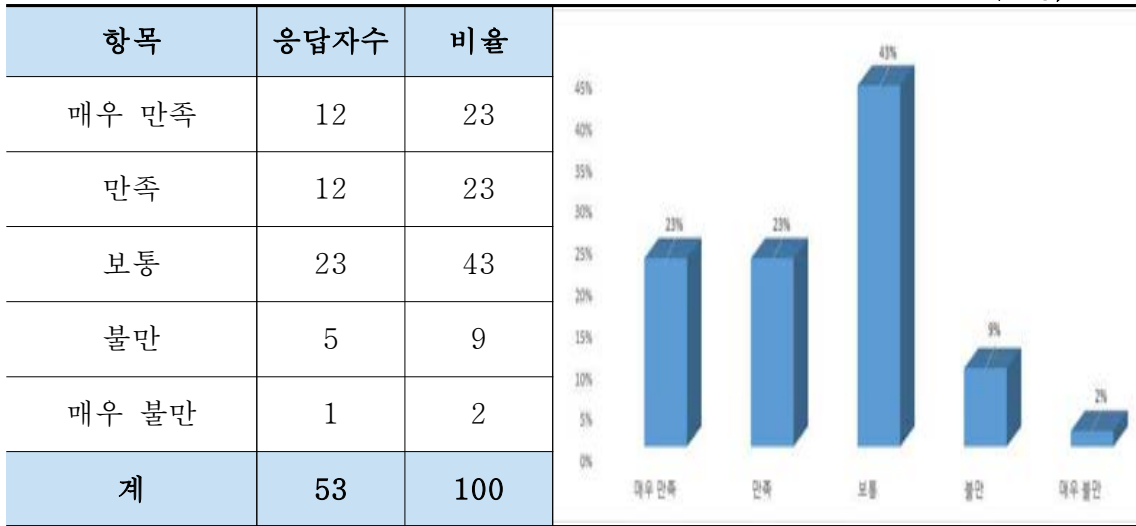


(9) 보행 시 주변 매연의 정도

- 응답자의 보행 시 주변 매연의 정도는 보통이 23명(43%)으로 가장 많으며 매우 만족과 만족이 12명(23%), 불만이 5명(9%) 순으로 조사됨

<표 4-16> 보행 시 주변 매연의 정도

<단위: 명, %>

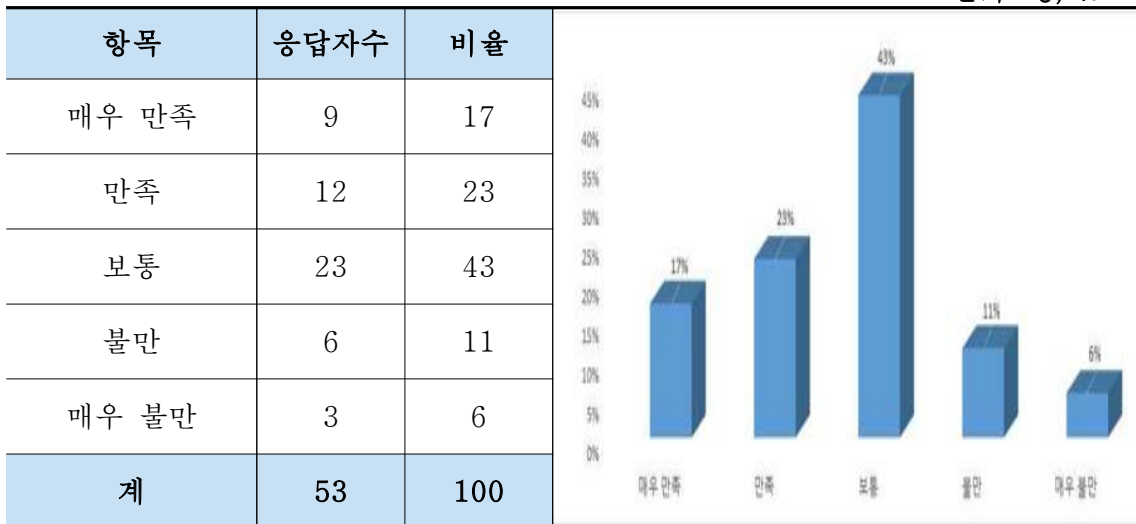


(10) 보행자를 위한 휴게시설 설치

- 응답자의 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도는 보통이 23명(43%)으로 가장 많으며 만족이 12명(23%), 매우 만족이 9명(17%) 순으로 조사됨

<표 4-17> 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도

<단위: 명, %>

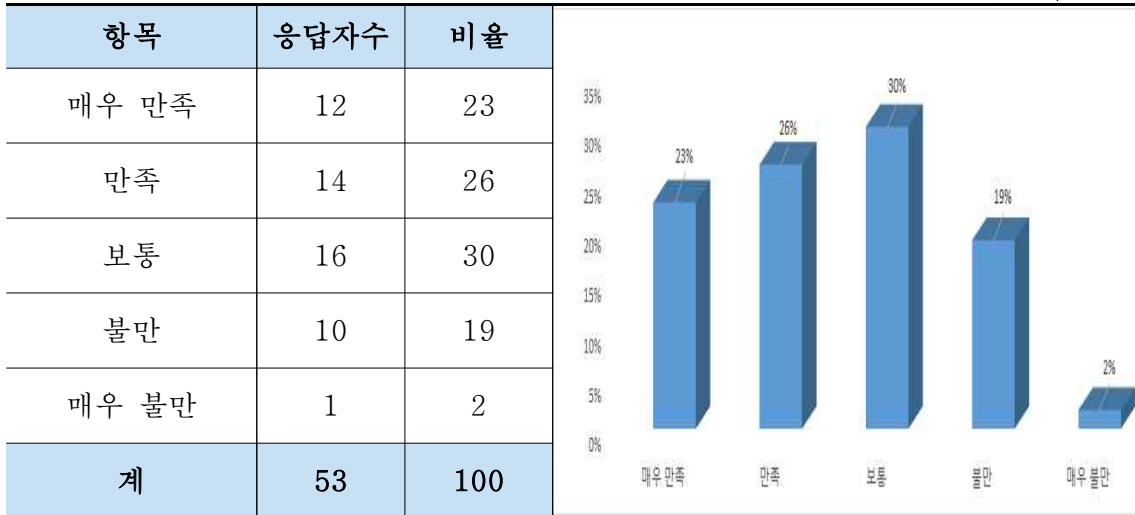


(11) 보행도로 녹지환경 조성 만족도

- 응답자의 보행도로 녹지환경 조성 만족도는 보통이 16명(30%)으로 가장 많으며 만족이 14명(26%), 매우 만족이 12명(23%) 순으로 조사됨

<표 4-18> 보행도로 녹지환경 조성 만족도

<단위: 명, %>

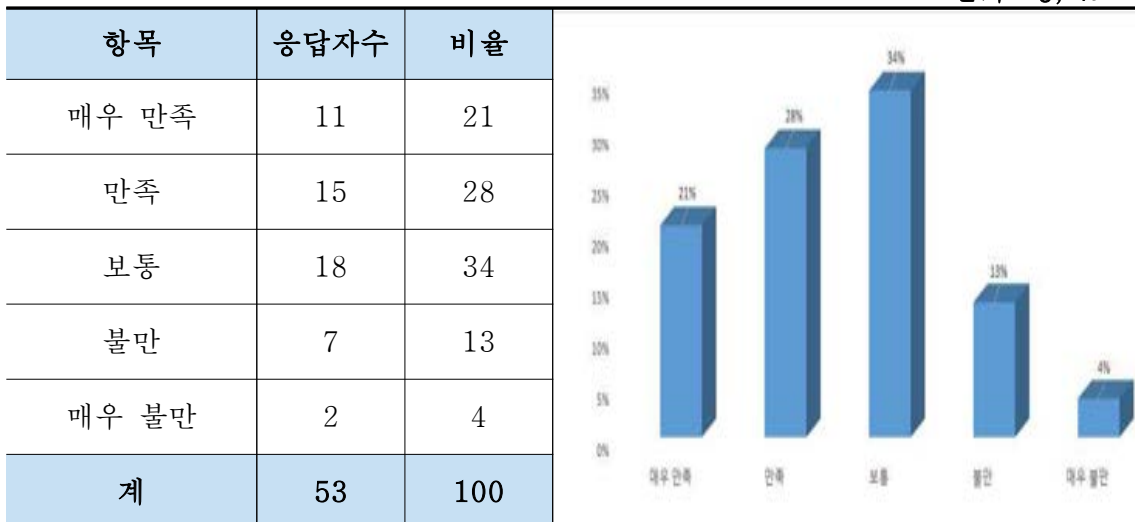


(12) 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도

- 응답자의 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도는 보통이 18명(34%)으로 가장 많으며 만족이 15명(28%), 매우 만족이 11명(21%) 순으로 조사됨

<표 4-19> 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도

<단위: 명, %>

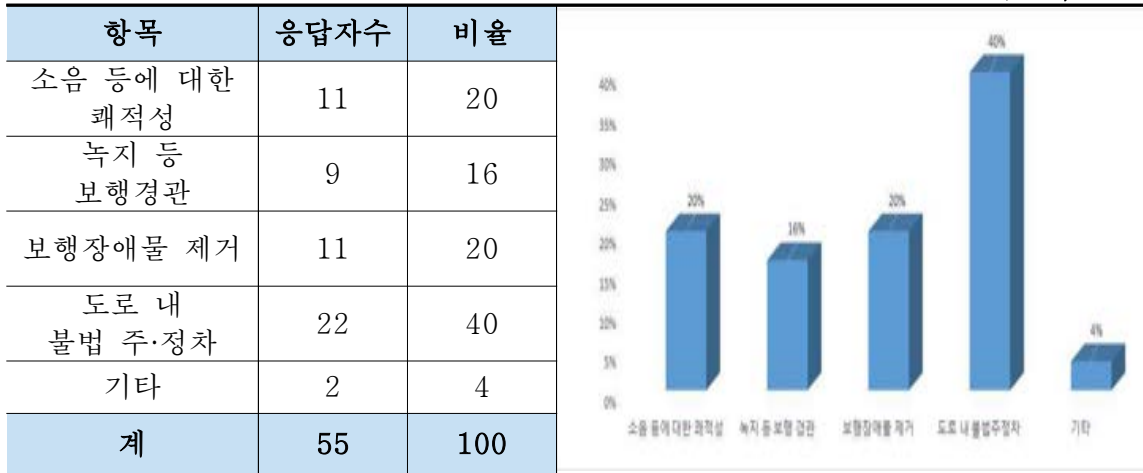


(13) 쾌적한 보행환경을 위한 개선점

- 응답자의 쾌적한 보행환경을 위한 개선점으로는 도로 내 불법 주·정차가 22명(40%)으로 가장 많으며, 소음 등에 대한 쾌적성과 보행장애물 제거가 11명(20%)의 순으로 조사됨

<표 4-20> 쾌적한 보행환경을 위한 개선점

<단위: 명, %>



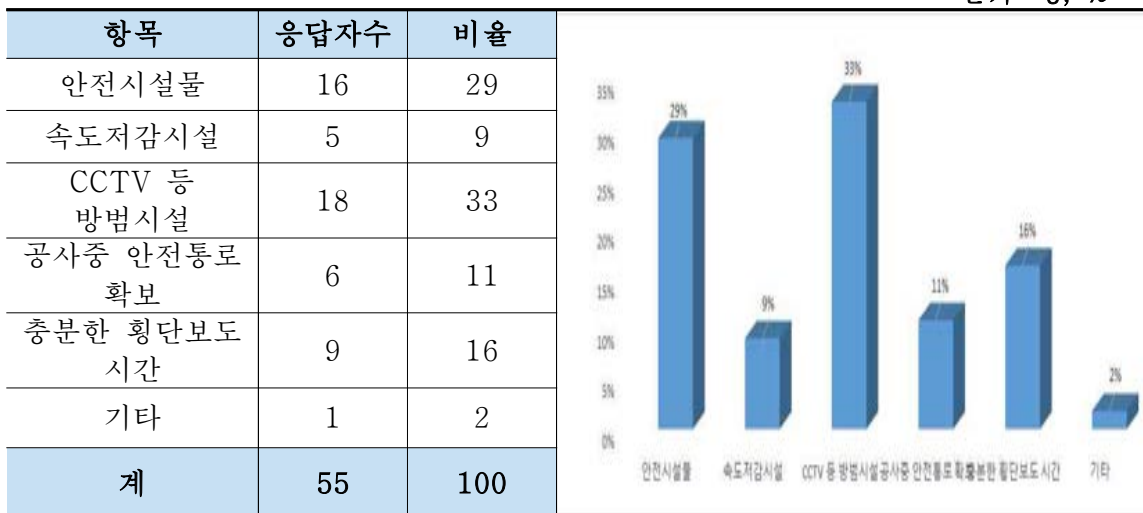
주) 1. 중복 응답자 존재함

(14) 보행안전을 위한 우선적 설치 시설

- 응답자의 보행안전을 위한 우선적으로 설치되어야 하는 시설로는 CCTV 등 방범시설이 18명(33%)으로 가장 많으며, 안전시설물 16명(29%), 충분한 횡단보도 시간 9명(16%) 순으로 조사됨

<표 4-21> 보행안전을 위한 우선적 설치 시설

<단위: 명, %>



주) 1. 중복 응답자 존재함

나) 상장현대아파트 권역 보행교통 개선지표 종합

- 상장현대아파트 권역 보행교통 실태조사 종합지표는 4.56점으로 높은 수준이며, 이동성 및 안전성 면에서 매우 우수함
- 또한, 태백시 전역권으로 도색 작업이 진행 중에 있어 미흡한 부분의 개선이 이루어질 것으로 보임
- 다만 쾌적성 면에서 보통 수준을 유지하고 있어 이를 개선한다면 보다 나은 보행환경을 갖출 수 있을 것으로 사료됨

<표 4-22> 상장현대아파트 권역 보행교통 개선지표 종합

분야	세부항목	조사값	등급	항목별 점수	분야별 평점	종합지표
이동성	횡단대기시간(초)	-	-	-	5.00	4.56
	유효보도폭(m)	2.62	A	5		
	보행교통류율	0.008	A	5		
안전성	보도설치율	1.00	A	5	4.73	
	가로등 설치간격률	0.39	B	4		
	적정 보행자녹색시간 확보비	-	-	-		
쾌적성	보도노면상태	3.23	보통	3	3.33	
	보도관리상태	3.49	보통	3		
	보행쾌적성	3.49	보통	3		
	대중교통정보제공	3	보통	3		

2) 강원관광대학교 권역

<그림 4-9> 강원관광대학교입구~태백황지동중앙하이츠아파트 구간



- 강원관광대학교입구~태백황지동중앙하이츠아파트 구간은 382m로 왕복 2차로 도로이며, 종합평점은 4.51점으로 산정됨
- 분야별 평점을 살펴보면, 이동성의 유효보도폭과 보행교통류율에서 A등급이며, 안전성에서 보도설치율이 A등급으로 나타났음
- 다만 쾌적성 분야에서 보도관리상태와 보행쾌적성에서 불만족의 설문 조사가 나타나고 있어 개선방안이 마련되어야 할 것임

<표 4-23> 강원관광대학교 권역 보행교통 실태조사 총괄표

분야	보행교통 개선지표	조사항목	조사내용
이 동 성	횡단 대기 시간(초)	교차로 신호주기(초)	-
		조사대상보도의 진행방향에 위치한 횡단보도 녹색시간(초)	-
		횡단보도 녹색시간(초)	-
	유효보도 폭(m)	실제보도폭(m)	3.3m
		장애물에 의해 방해받는 폭(m)	0.6m
	보행용량 대비 보행교통류율 (보행속도×보행밀도)	첨두시 보행교통량(인/시)	148명/시
첨두 15분 교통량(인/15분)		37명/15분	
안 전 성	보도설치율	대상구간 전체 길이(m)	382m
		보행단절구간 길이(m)	7.6m
	가로등 설치 간격률	대상구간 내의 가로등 개수(개)	10개
	적정 보행자녹색시간 확보비	횡단보도 녹색시간(초)	-
		횡단보도 폭(m)	18m
쾌 적 성	보도 노면상태 수준(노면패임, 보도블록 파손, 고인물 등)	만족도 설문조사	3(보통)
	보도 관리상태 수준(불법주차, 노점상, 무단적치물, 오물 등)	만족도 설문조사	2(불만족)
	보행환경의 쾌적성 만족도(소음/매연/휴게시설/녹지, 가로수 등)	만족도 설문조사	2(불만족)
	대중교통 정보제공 수준	정류소표지판 설치여부	○
		노선번호 안내 여부	○
		노선별 경유정류소 안내 여부	○
BIS설치 여부		×	
보도상 대중교통정보안내판 설치 여부		×	

주) 1. 횡단대기시간 및 적정 보행자녹색시간 확보비는 횡단보도가 존재하지 않아 제외됨

가) 강원관광대학교 권역(주거지역) 보행환경 이용 만족도

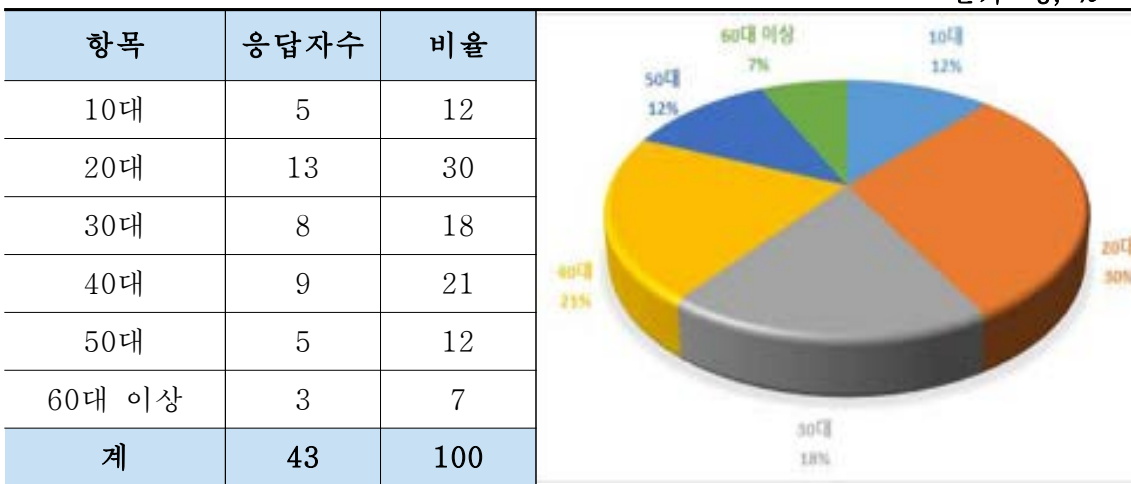
- 보행환경 이용 만족도 조사에 관한 응답자의 현황은 다음과 같음

(1) 연령별 현황

- 응답자의 연령별 현황은 20대가 13명(30%)으로 가장 많으며 40대가 9명(21%), 30대가 8명(18%)의 순으로 조사됨

<표 4-24> 연령별 현황

<단위: 명, %>



(2) 성별 현황

- 응답자의 성별 현황은 여자가 23명(53%)이며, 남자가 20명(47%)의 순으로 조사됨

<표 4-25> 성별 현황

<단위: 명, %>

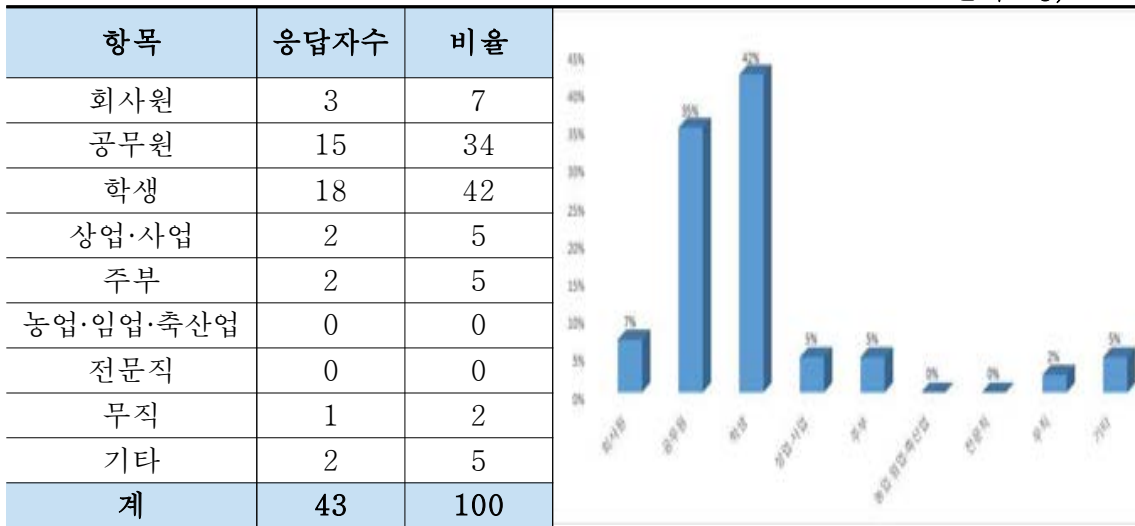


(3) 직업별 현황

- 응답자의 직업별 현황은 학생이 18명(42%)으로 가장 많으며 공무원이 15명(34%), 회사원이 3명(7%) 순으로 조사됨

<표 4-26> 직업별 현황

<단위: 명, %>

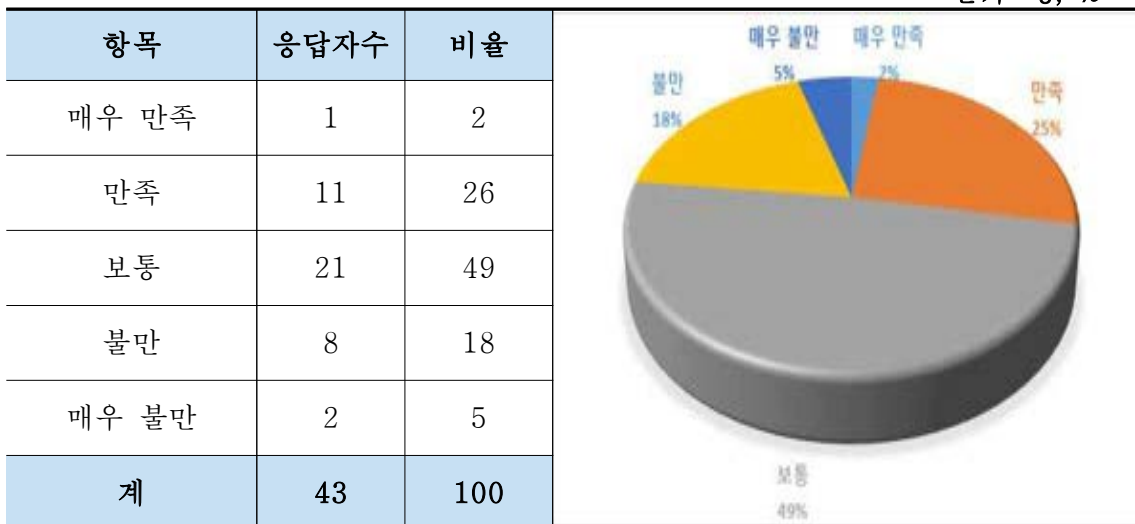


(4) 보도 노면상태 수준 만족도

- 응답자의 보도 노면상태 수준 만족도는 보통이 21명(49%)으로 가장 많으며 만족이 11명(26%), 불만이 8명(18%) 순으로 조사됨

<표 4-27> 보도 노면상태 수준 만족도

<단위: 명, %>

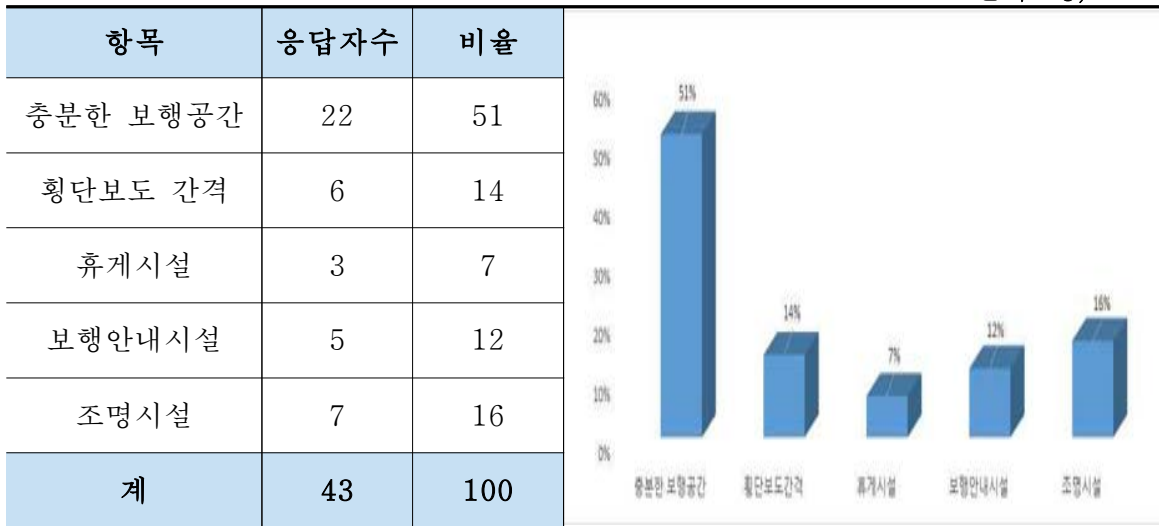


(5) 보도 이용 시 필요한 사항

- 응답자의 충분한 보행공간이 22명(51%)으로 가장 많으며 조명시설이 7명(16%), 횡단보도 간격 6명(14%) 순으로 조사됨

<표 4-28> 보도 이용 시 필요한 사항

<단위: 명, %>

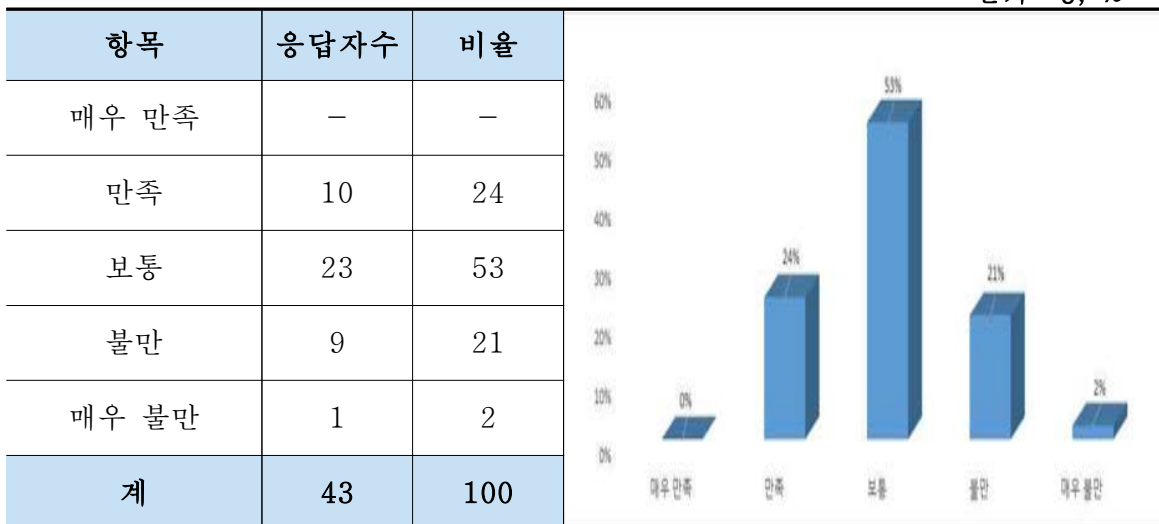


(6) 보도 관리상태 수준

- 응답자의 보도 관리상태 수준은 보통이 23명(53%)으로 가장 많으며 만족이 10명(24%), 불만이 9명(21%) 순으로 조사됨

<표 4-29> 보도 관리상태 수준

<단위: 명, %>

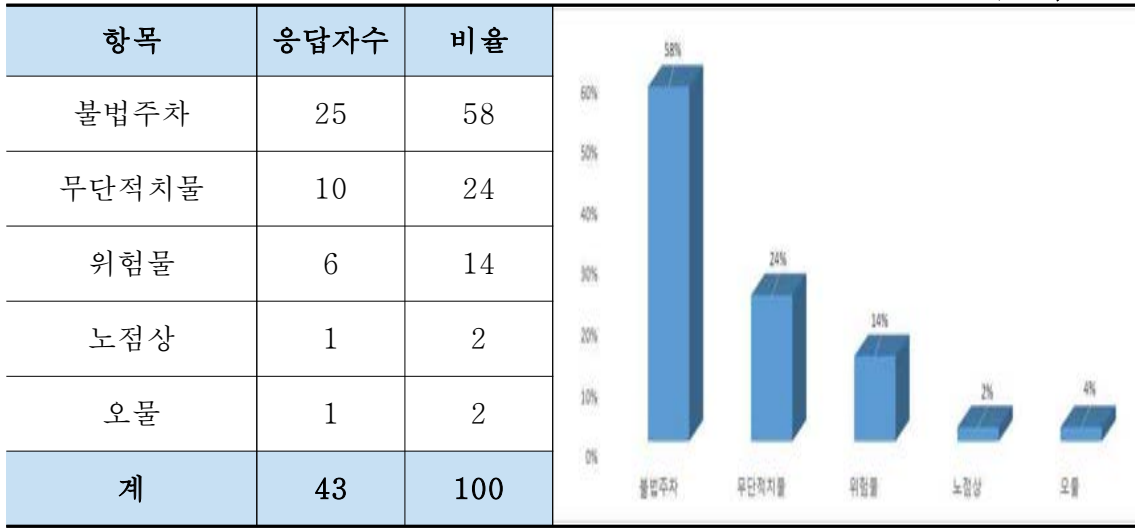


(7) 보도안전의 저해 요소

- 응답자의 보도안전의 저해 요소는 무엇입니까라는 질문에 불법주차가 25명(58%)으로 가장 많으며 무단적치물이 10명(24%), 위험물이 6명(14%) 순으로 조사됨

<표 4-30> 보도안전의 저해 요소

<단위: 명, %>

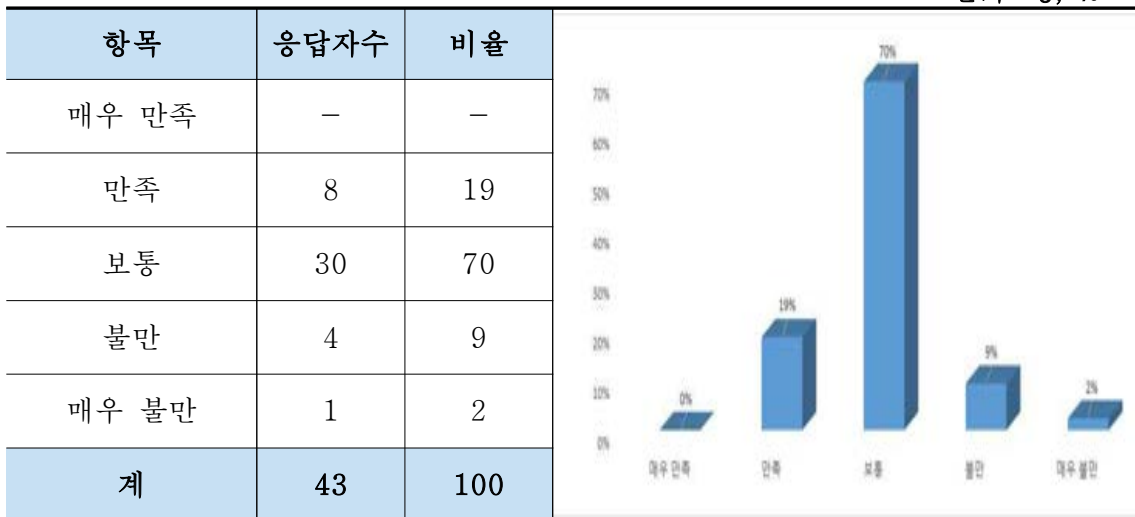


(8) 보행 시 소음 문제

- 응답자의 보행 시 소음 문제는 보통이 30명(70%)으로 가장 많으며 만족이 8명(19%), 불만이 4명(9%) 순으로 조사됨

<표 4-31> 보행 시 소음 문제

<단위: 명, %>

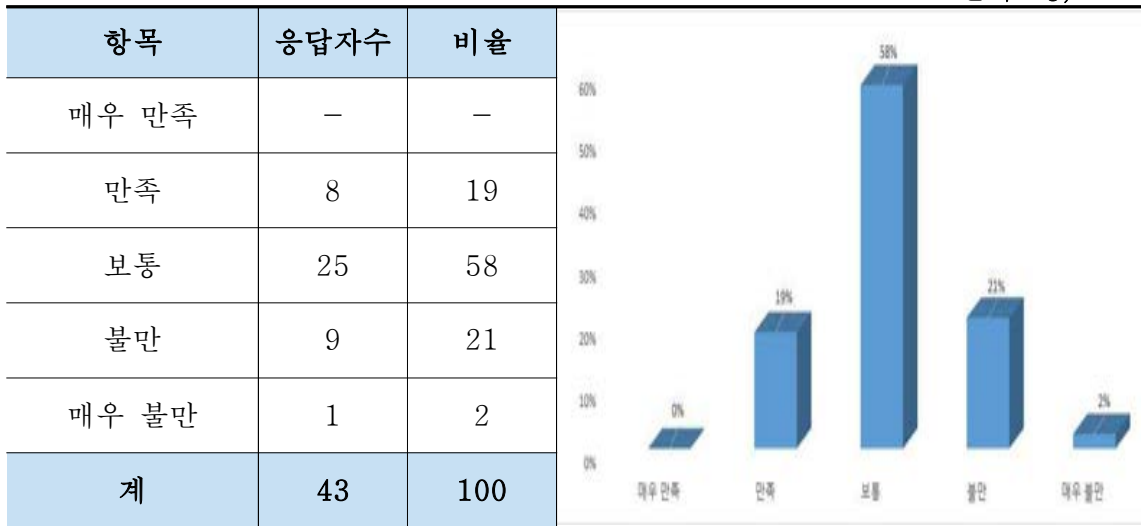


(9) 보행 시 주변 매연의 정도

- 응답자의 보행 시 주변 매연의 정도는 보통이 25명(58%)으로 가장 많으며 불만이 9명(21%), 만족이 8명(19%) 순으로 조사됨

<표 4-32> 보행 시 주변 매연의 정도

<단위: 명, %>

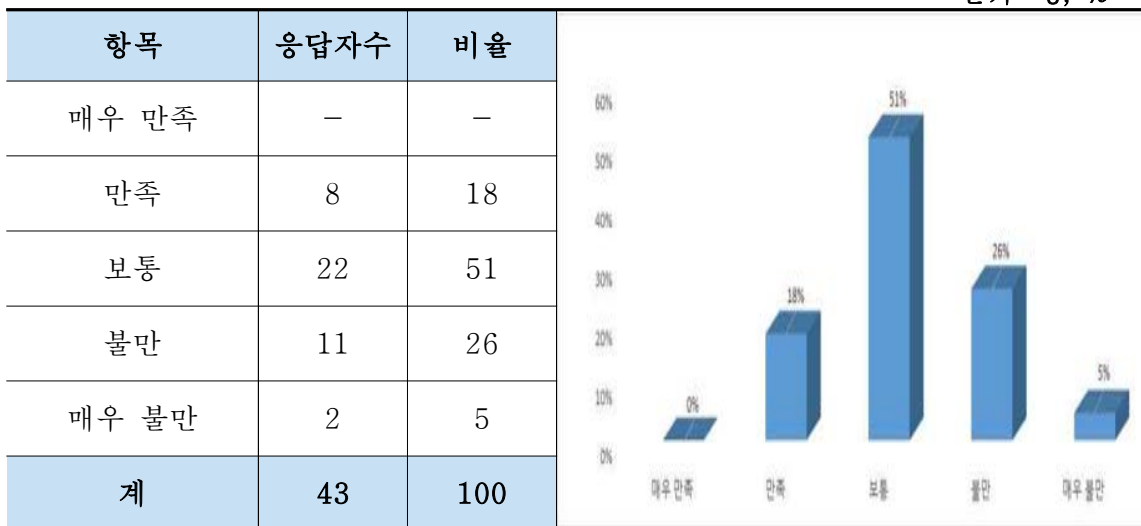


(10) 보행자를 위한 휴게시설 설치

- 응답자의 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도는 보통이 22명(51%)으로 가장 많으며 불만이 11명(26%), 만족이 8명(18%) 순으로 조사됨

<표 4-33> 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도

<단위: 명, %>

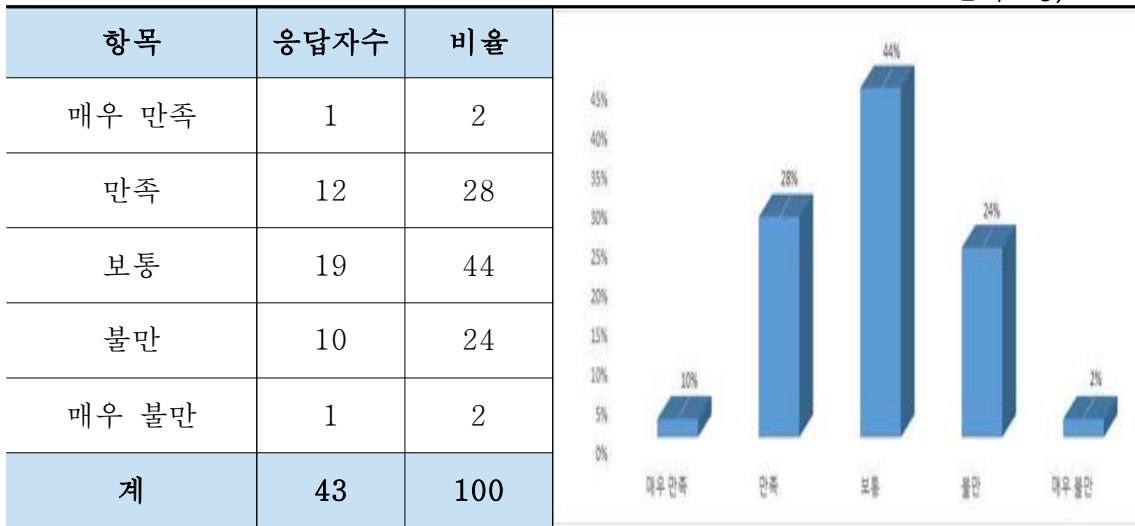


(11) 보행도로 녹지환경 조성 만족도

- 응답자의 보행도로 녹지환경 조성 만족도는 보통이 19명(44%)으로 가장 많으며 만족이 12명(28%), 불만이 10명(24%) 순으로 조사됨

<표 4-34> 보행도로 녹지환경 조성 만족도

<단위: 명, %>



(12) 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도

- 응답자의 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도는 보통이 27명(63%)으로 가장 많으며 만족이 8명(19%), 불만이 6명(14%) 순으로 조사됨

<표 4-35> 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도

<단위: 명, %>



(13) 쾌적한 보행환경을 위한 개선점

- 응답자의 쾌적한 보행환경을 위한 개선점으로는 도로 내 불법 주·정차가 19명(41%)이며, 보행장애물 제거가 16명(35%) 순으로 조사됨

<표 4-36> 쾌적한 보행환경을 위한 개선점

<단위: 명, %>

항목	응답자수	비율
소음 등에 대한 쾌적성	5	11
녹지 등 보행경관	5	11
보행장애물 제거	16	35
도로 내 불법 주·정차	19	41
기타	1	2
계	46	100

주) 1. 중복 응답자 존재함

(14) 보행안전을 위한 우선적 설치 시설

- 응답자의 보행안전을 위한 우선적으로 설치되어야 하는 시설로는 CCTV 등 방범시설이 16명(36%)으로 가장 많으며, 안전시설물 15명(33%), 충분한 횡단보도 시간 6명(13%), 충분한 횡단보도 시간 6명(13%), 충분한 횡단보도 시간 6명(13%) 순으로 조사됨

<표 4-37> 보행안전을 위한 우선적 설치 시설

<단위: 명, %>

항목	응답자수	비율
안전시설물	15	33
속도저감시설	3	7
CCTV 등 방범시설	16	36
공사중 안전통로 확보	5	11
충분한 횡단보도 시간	6	13
기타	-	-
계	45	100

주) 1. 중복 응답자 존재함

나) 강원관광대학교 권역 보행교통 개선지표 종합

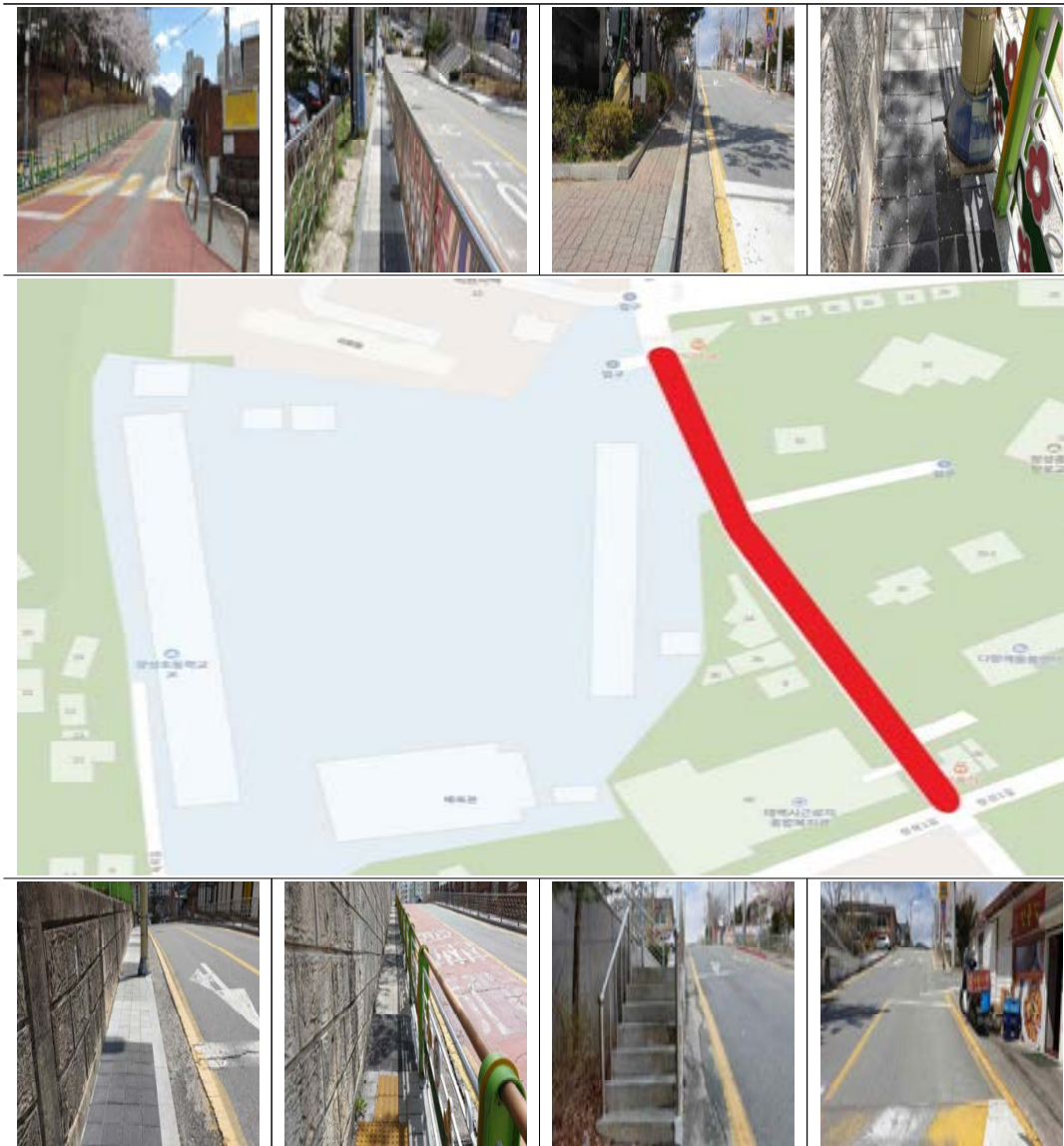
- 강원관광대학교 권역 보행교통 실태조사 종합지표는 4.51로 높은 수준이며, 이동성 및 안전성 면에서 매우 우수함
- 다만 쾌적성 면에서 보통 수준을 유지하고 있으며 보도관리상태 및 보행쾌적성 면에서 보통 이하인 불만족을 나타내고 있어 이 부분에 대한 개선이 요구됨

<표 4-38> 강원관광대학교 권역 보행교통 개선지표 종합

분야	세부항목	평가값	등급	항목별 점수	분야별 평점	종합지표
이동성	횡단대기시간(초)	-	-	-	5.00	4.51
	유효보도폭(m)	2.70	A	5		
	보행교통류율	0.009	A	5		
안전성	보도설치율	0.98	A	5	4.73	
	가로등 설치간격률	0.38	B	4		
	적정 보행자녹색시간 확보비	-	-	-		
쾌적성	보도노면상태	3.02	보통	3	3.00	
	보도관리상태	2.98	불만족	2		
	보행쾌적성	2.98	불만족	2		
	대중교통정보제공	3	보통	3		

3) 장성초등학교입구 권역

<그림 4-10> 장성초등학교입구~태백시근로자종합복지관사거리 구간



- 장성초등학교입구~태백시근로자종합복지관사거리 구간은 374m로 왕복 2차로 도로이며, 종합평점은 3.47점으로 산정됨
- 분야별 평점을 살펴보면, 이동성의 보행교통류율과 안전성의 보도설치율에서는 A등급으로 조사되었으나 이동성의 유효보도폭에서는 최저인 F등급으로 나타나 보도폭의 개선이 시급한 것으로 조사됨
- 또한 쾌적성에서도 불만족으로 나타나 보도노면 및 관리 개선이 필요함

<표 4-39> 장성초등학교입구 권역 보행교통 실태조사 총괄표

분야	보행교통 개선지표	조사항목	조사내용
이 동 성	횡단 대기 시간(초)	교차로 신호주기(초)	-
		조사대상보도의 진행방향에 위치한 횡단보도 녹색시간(초)	-
		횡단보도 녹색시간(초)	-
	유효보도 폭(m)	실제보도폭(m)	0.6m
		장애물에 의해 방해받는 폭(m)	0.2m
	보행용량 대비 보행교통류율 (보행속도×보행밀도)	첨두시 보행교통량(인/시)	308명/시
첨두 15분 교통량(인/15분)		77명/15분	
안 전 성	보도설치율	대상구간 전체 길이(m)	374m
		보행단절구간 길이(m)	8m
	가로등 설치 간격률	대상구간 내의 가로등 개수(개)	7개
	적정 보행자녹색시간 확보비	횡단보도 녹색시간(초)	-
		횡단보도 폭(m)	5.5m
쾌 적 성	보도 노면상태 수준(노면패임, 보도블록 파손, 고인물 등)	만족도 설문조사	2(불만족)
	보도 관리상태 수준(불법주차, 노점상, 무단적치물, 오물 등)	만족도 설문조사	2(불만족)
	보행환경의 쾌적성 만족도(소음/매연/휴게시설/녹지, 가로수 등)	만족도 설문조사	2(불만족)
	대중교통 정보제공 수준	정류소표지판 설치여부	-
		노선번호 안내 여부	-
		노선별 경유정류소 안내 여부	-
BIS설치 여부		-	
보도상 대중교통정보안내판 설치 여부		-	

주) 1. 횡단대기시간 및 적정 보행자녹색시간 확보비는 횡단보도가 존재하지 않아 제외됨
 2. 장성초등학교입구에는 버스정류장이 설치되지 않음

가) 장성초등학교입구 권역(주거지역) 보행환경 이용 만족도

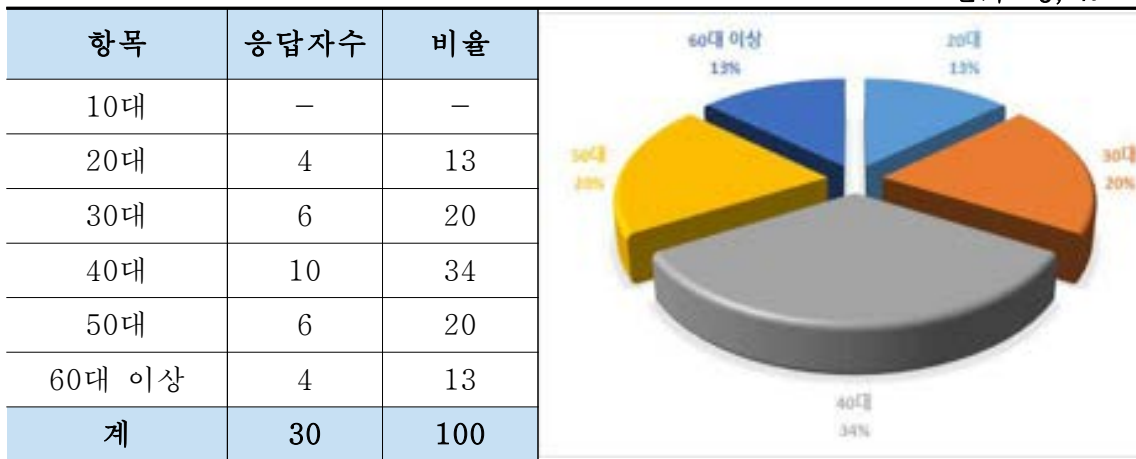
- 보행환경 이용 만족도 조사에 관한 응답자의 현황은 다음과 같음

(1) 연령별 현황

- 응답자의 연령별 현황은 40대가 10명(34%)으로 가장 많으며 50대와 30대가 6명(20%), 20대와 60대 이상이 4명(13%)의 순으로 조사됨

<표 4-40> 연령별 현황

<단위: 명, %>

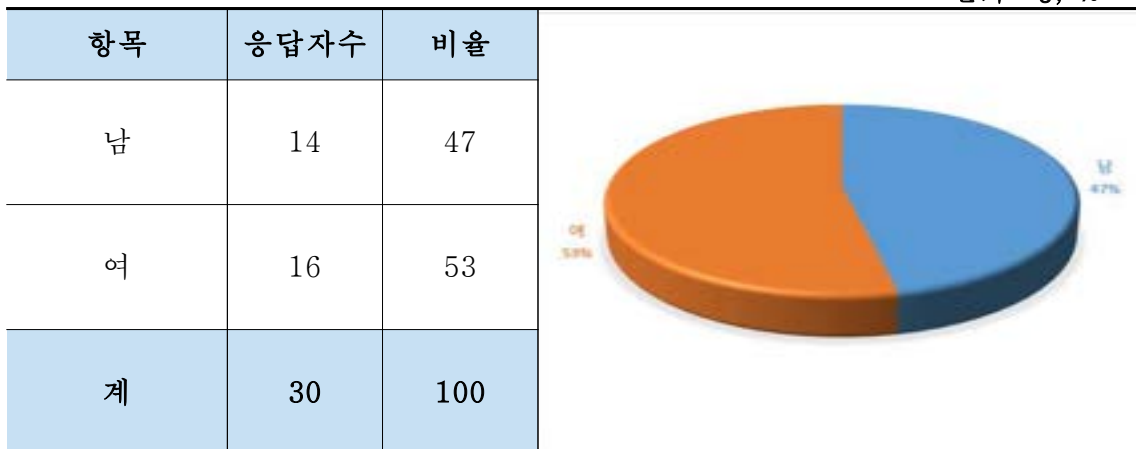


(2) 성별 현황

- 응답자의 성별 현황은 여자가 16명(53%)이며 남자가 14명(47%)의 순으로 조사됨

<표 4-41> 성별 현황

<단위: 명, %>

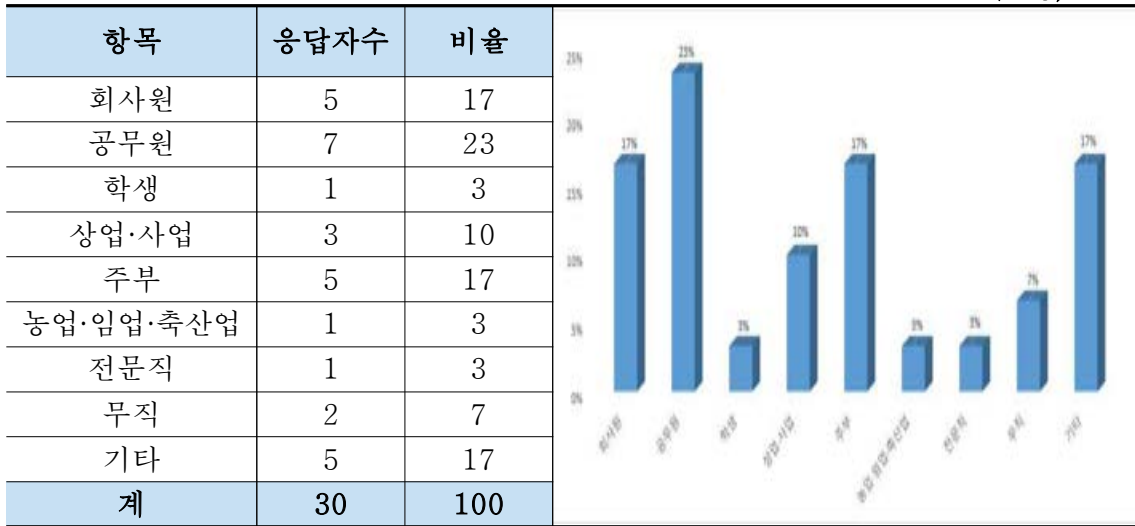


(3) 직업별 현황

- 응답자의 직업별 현황은 공무원이 7명(23%)으로 가장 많으며 회사원과 주부, 기타가 5명(17%)의 순으로 조사되었고 상업·사업이 3명으로 그 뒤를 이었음

<표 4-42> 직업별 현황

<단위: 명, %>

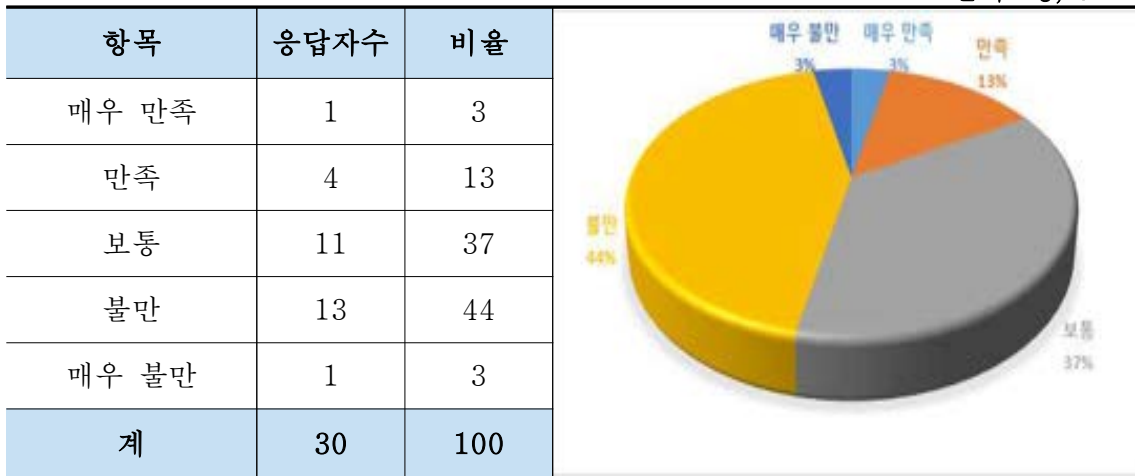


(4) 보도 노면상태 수준 만족도

- 응답자의 보도 노면상태 수준 만족도는 불만이 13명(44%)으로 가장 많으며 보통이 11명(37%), 만족이 4명(13%) 순으로 조사됨

<표 4-43> 보도 노면상태 수준 만족도

<단위: 명, %>



(5) 보도 이용 시 필요한 사항

- 응답자의 충분한 보행공간이 17명(55%)으로 가장 많으며 조명시설이 5명(15%) 순으로 조사됨

<표 4-44> 보도 이용 시 필요한 사항

<단위: 명, %>

항목	응답자수	비율
충분한 보행공간	17	55
횡단보도 간격	3	10
휴게시설	3	10
보행안내시설	3	10
조명시설	5	15
계	31	100

주) 1. 중복 응답자 존재함

(6) 보도 관리상태 수준

- 응답자의 보도 관리상태 수준은 보통이 16명(57%)으로 가장 많으며 불만이 7명(23%), 만족이 4명(13%) 순으로 조사됨

<표 4-45> 보도 관리상태 수준

<단위: 명, %>

항목	응답자수	비율
매우 만족	1	3
만족	4	13
보통	17	57
불만	7	23
매우 불만	1	3
계	30	100

(7) 보도안전의 저해 요소

- 응답자의 보도안전의 저해 요소는 무엇입니까라는 질문에 불법주차가 19명(63%)으로 가장 많으며 무단적치물이 7명(23%), 위험물이 3명(10%) 순으로 조사됨

<표 4-46> 보도안전의 저해 요소

<단위: 명, %>

항목	응답자수	비율
불법주차	19	63
무단적치물	7	23
위험물	3	10
노점상	0	0
오물	1	3
계	30	100

(8) 보행 시 소음 문제

- 응답자의 보행 시 소음 문제는 보통이 15명(50%)으로 가장 많으며 불만이 11명(37%), 만족이 4명(13%) 순으로 조사됨

<표 4-47> 보행 시 소음 문제

<단위: 명, %>

항목	응답자수	비율
매우 만족	-	-
만족	4	13
보통	15	50
불만	11	37
매우 불만	-	-
계	30	100

(9) 보행 시 주변 매연의 정도

- 응답자의 보행 시 주변 매연의 정도는 보통이 19명(63%)으로 가장 많으며 불만이 7명(23%), 만족이 3명(10%) 순으로 조사됨

<표 4-48> 보행 시 주변 매연의 정도

<단위: 명, %>

항목	응답자수	비율
매우 만족	—	—
만족	3	10
보통	19	63
불만	7	23
매우 불만	1	3
계	30	100

(10) 보행자를 위한 휴게시설 설치

- 응답자의 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도는 불만이 12명(41%)으로 가장 많으며 보통이 10명(33%), 매우 불만이 6명(20%) 순으로 조사됨

<표 4-49> 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도

<단위: 명, %>

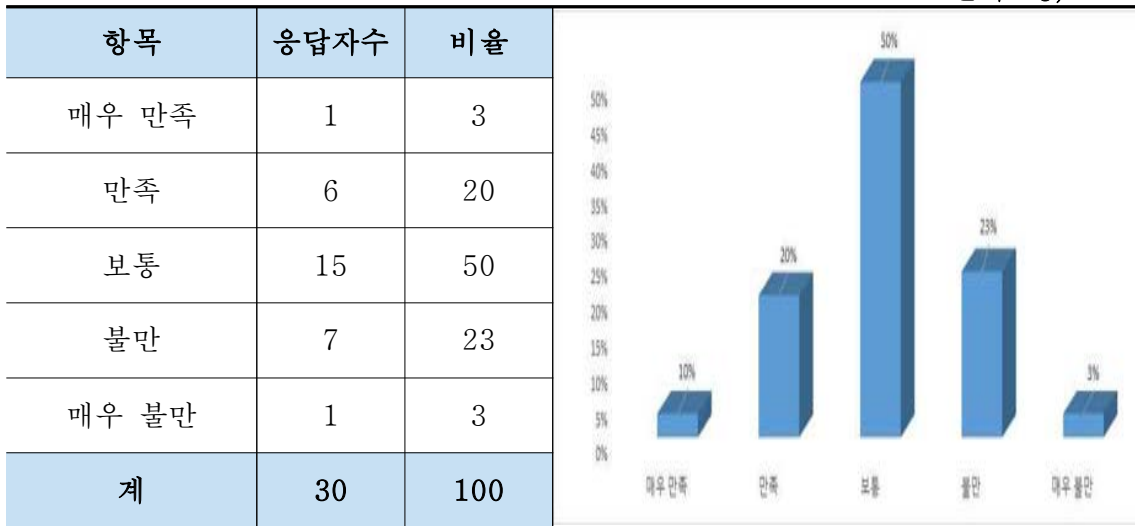
항목	응답자수	비율
매우 만족	—	—
만족	2	6
보통	10	33
불만	12	41
매우 불만	6	20
계	30	100

(11) 보행도로 녹지환경 조성 만족도

- 응답자의 보행도로 녹지환경 조성 만족도는 보통이 15명(50%)으로 가장 많으며 불만이 7명(23%), 만족이 6명(20%) 순으로 조사됨

<표 4-50> 보행도로 녹지환경 조성 만족도

<단위: 명, %>

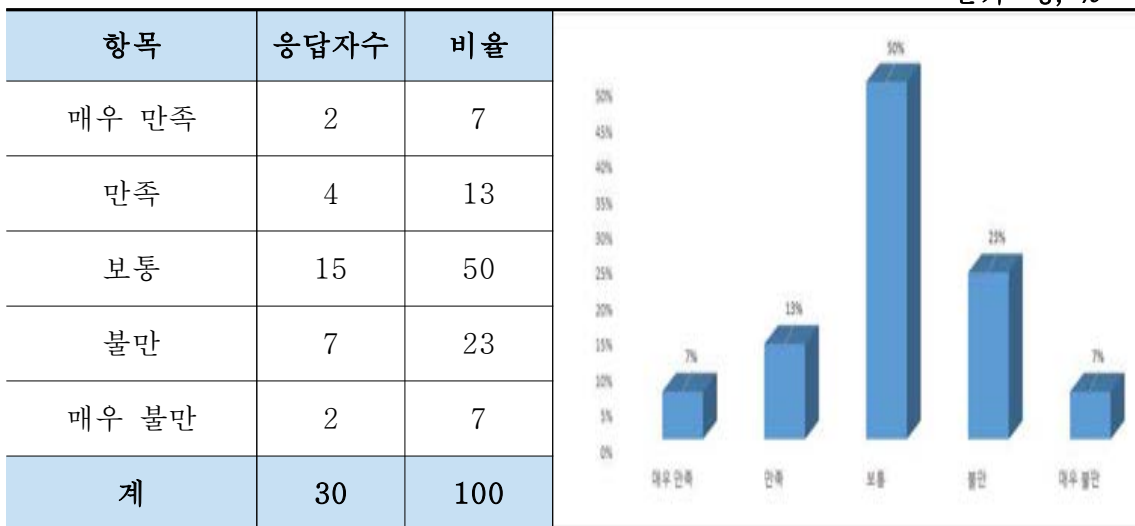


(12) 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도

- 응답자의 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도는 보통이 15명(50%)으로 가장 많으며 불만이 7명(23%), 만족이 4명(13%) 순으로 조사됨

<표 4-51> 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도

<단위: 명, %>

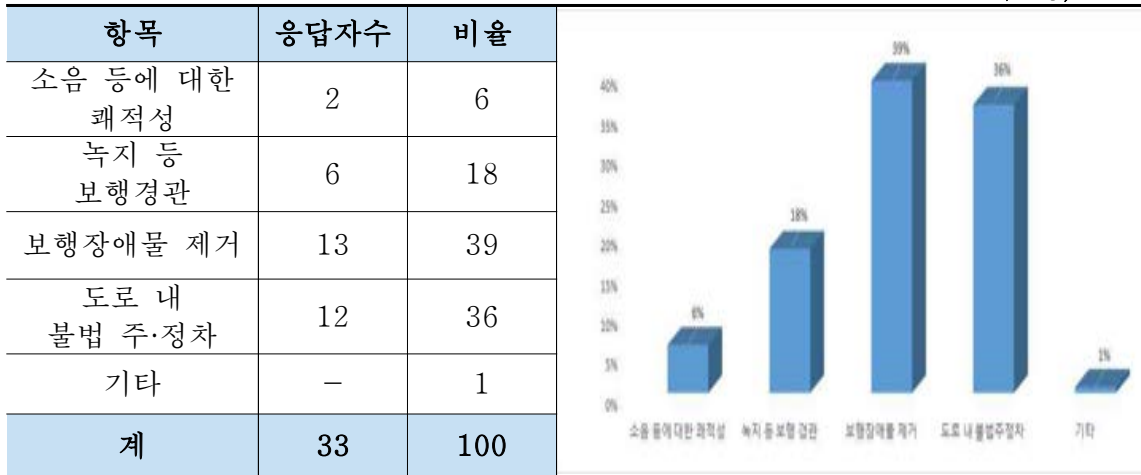


(13) 쾌적한 보행환경을 위한 개선점

- 응답자의 쾌적한 보행환경을 위한 개선점으로는 보행장애물 제거가 13명(39%)으로 가장 많으며 도로 내 불법 주·정차가 12명(36%), 녹지 등 보행 경관이 6명(18%) 순으로 조사됨

<표 4-52> 쾌적한 보행환경을 위한 개선점

<단위: 명, %>



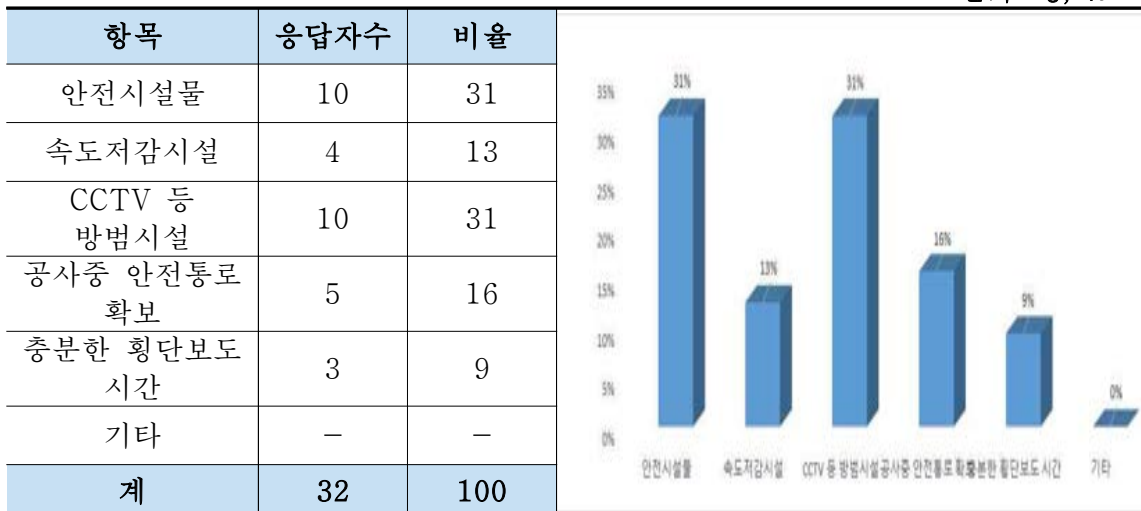
주) 1. 중복 응답자 존재함

(14) 보행안전을 위한 우선적 설치 시설

- 응답자의 보행안전을 위한 우선적으로 설치되어야 하는 시설로는 안전시설물과 CCTV 등 방범시설이 10명(31%)으로 가장 많으며, 공사중 안전통로 확보, 속도저감시설 등의 순으로 조사됨

<표 4-53> 보행안전을 위한 우선적 설치 시설

<단위: 명, %>



주) 1. 중복 응답자 존재함

나) 장성초등학교입구 권역 보행교통 개선지표 종합

- 장성초등학교입구 권역 보행교통 실태조사 종합지표는 3.47로 보통 수준이며, 이동성 분야 보행교통류율 및 안전성 보도설치율 항목에서 매우 우수함
- 다만 이동성 분야 유효보도폭 항목에서는 최저 등급인 F등급을 보이고 있어 획기적인 개선책이 요구됨
- 또한 쾌적성 분야에서도 모두 불만족스러운 설문조사가 이루어져 있으므로 이 분야 또한 개선이 요구됨

<표 4-54> 장성초등학교입구 권역 보행교통 개선지표 종합

분야	세부항목	평가값	등급	항목별 점수	분야별 평점	종합지표
이동성	횡단대기시간(초)	-	-	-	1.97	3.47
	유효보도폭(m)	0.40	F	0		
	보행교통류율	0.066	A	5		
안전성	보도설치율	0.98	A	5	4.46	
	가로등 설치간격률	0.53	C	3		
	적정 보행자녹색시간 확보비	-	-	-		
쾌적성	보도노면상태	2.70	불만족	2	2.34	
	보도관리상태	2.90	불만족	2		
	보행쾌적성	2.74	불만족	2		
	대중교통정보제공	-	-	-		

나. 상업지역 보행환경 실태조사 및 분석

1) 황지초등학교입구 권역

<그림 4-11> 황지초등학교입구~태백황지주공2차아파트후문 구간



- 황지초등학교입구~태백황지주공2차아파트후문 구간은 544m로 왕복 2차로 도로이며, 종합평점은 4.56점으로 산정됨
- 분야별 평점을 살펴보면, 이동성 분야 보행교통류율과 안전성 분야 보도설치율에서 A등급을 나타냈으나 전반적으로 보통 이하의 평가가 나타남
- 유효보도폭에서는 중하 등급의 평가점수를 보이고 있어 개선책이 필요함

<표 4-55> 황지초등학교입구 권역 보행교통 실태조사 총괄표

분야	보행교통 개선지표	조사항목	조사내용
이 동 성	횡단 대기 시간(초)	교차로 신호주기(초)	-
		조사대상보도의 진행방향에 위치한 횡단보도 녹색시간(초)	-
		횡단보도 녹색시간(초)	-
	유효보도 폭(m)	실제보도폭(m)	1.7m
		장애물에 의해 방해받는 폭(m)	0.3m
	보행용량 대비 보행교통류율 (보행속도×보행밀도)	첨두시 보행교통량(인/시)	184명/시
첨두 15분 교통량(인/15분)		46명/15분	
안 전 성	보도설치율	대상구간 전체 길이(m)	544m
		보행단절구간 길이(m)	8.4m
	가로등 설치 간격률	대상구간 내의 가로등 개수(개)	10개
	적정 보행자녹색시간 확보비	횡단보도 녹색시간(초)	-
		횡단보도 폭(m)	16m
쾌 적 성	보도 노면상태 수준(노면패임, 보도블록 파손, 고인물 등)	만족도 설문조사	3(보통)
	보도 관리상태 수준(불법주차, 노점상, 무단적치물, 오물 등)	만족도 설문조사	3(보통)
	보행환경의 쾌적성 만족도(소음/매연/휴게시설/녹지, 가로수 등)	만족도 설문조사	3(보통)
	대중교통 정보제공 수준	정류소표지판 설치여부	○
		노선번호 안내 여부	○
		노선별 경유정류소 안내 여부	○
BIS설치 여부		×	
보도상 대중교통정보안내판 설치 여부		×	

주) 1. 횡단대기시간 및 적정 보행자녹색시간 확보비는 횡단보도가 존재하지 않아 제외됨

가) 황지초등학교입구 권역(상업지역) 보행환경 이용 만족도

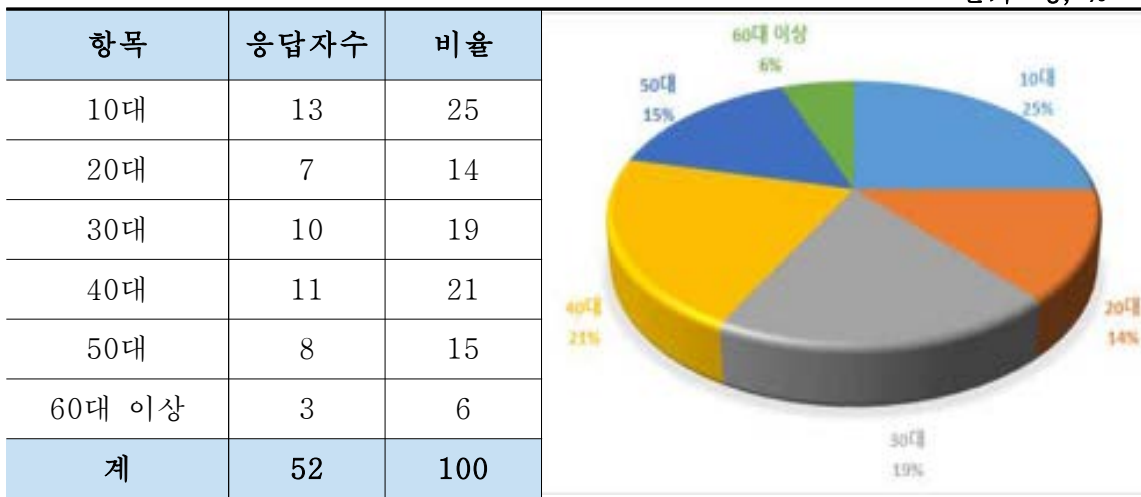
- 보행환경 이용 만족도 조사에 관한 응답자의 현황은 다음과 같음

(1) 연령별 현황

- 응답자의 연령별 현황은 10대가 13명(25%)으로 가장 많으며 40대가 11명(21%), 30대가 10명(19%)의 순으로 조사됨

<표 4-56> 연령별 현황

<단위: 명, %>



(2) 성별 현황

- 응답자의 성별 현황은 남자가 32명(62%)이며 여자가 20명(38%)으로 조사됨

<표 4-57> 성별 현황

<단위: 명, %>

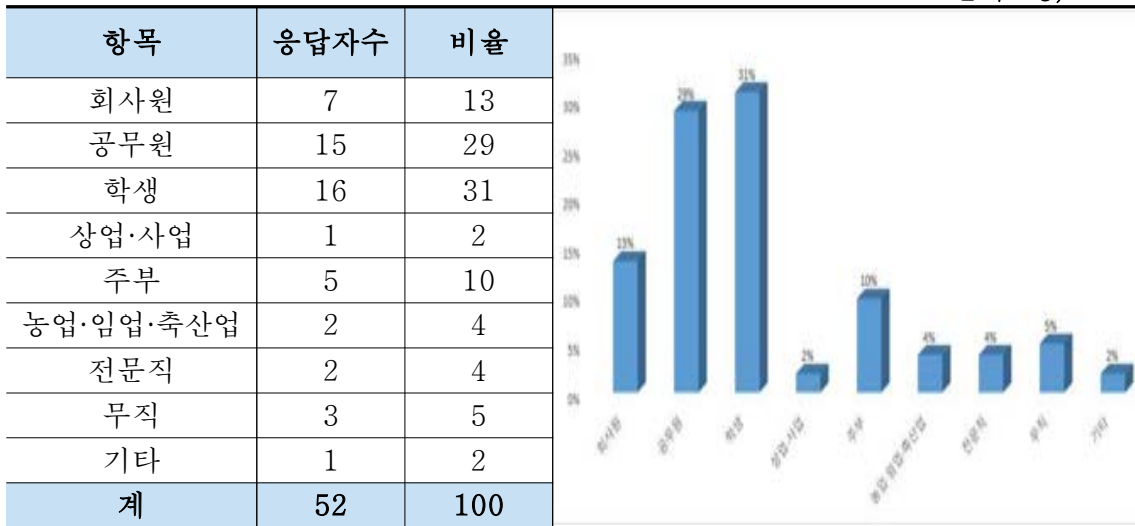


(3) 직업별 현황

- 응답자의 직업별 현황은 학생이 16명(31%)으로 가장 많으며 공무원 15명(29%), 회사원 7명(13%)의 순으로 조사되었음

<표 4-58> 직업별 현황

<단위: 명, %>



(4) 보도 노면상태 수준 만족도

- 응답자의 보도 노면상태 수준 만족도는 보통이 18명(35%)으로 가장 많으며 만족이 13명(25%), 불만이 9명(17%) 순으로 조사됨

<표 4-59> 보도 노면상태 수준 만족도

<단위: 명, %>



(5) 보도 이용 시 필요한 사항

- 응답자의 충분한 보행공간이 23명(44%)으로 가장 많으며 횡단보도 간격과 조명시설이 9명(17%) 순으로 조사됨

<표 4-60> 보도 이용 시 필요한 사항

<단위: 명, %>



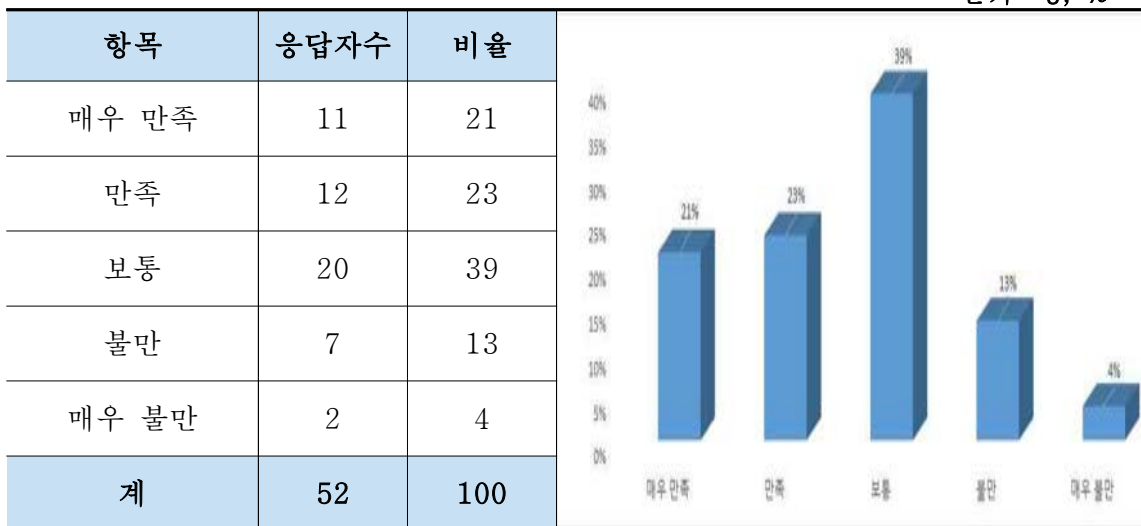
주) 1. 중복 응답자 존재함

(6) 보도 관리상태 수준

- 응답자의 보도 관리상태 수준은 보통이 20명(39%)으로 가장 많으며 만족이 12명(23%), 매우 만족이 11명(21%) 순으로 조사됨

<표 4-61> 보도 관리상태 수준

<단위: 명, %>

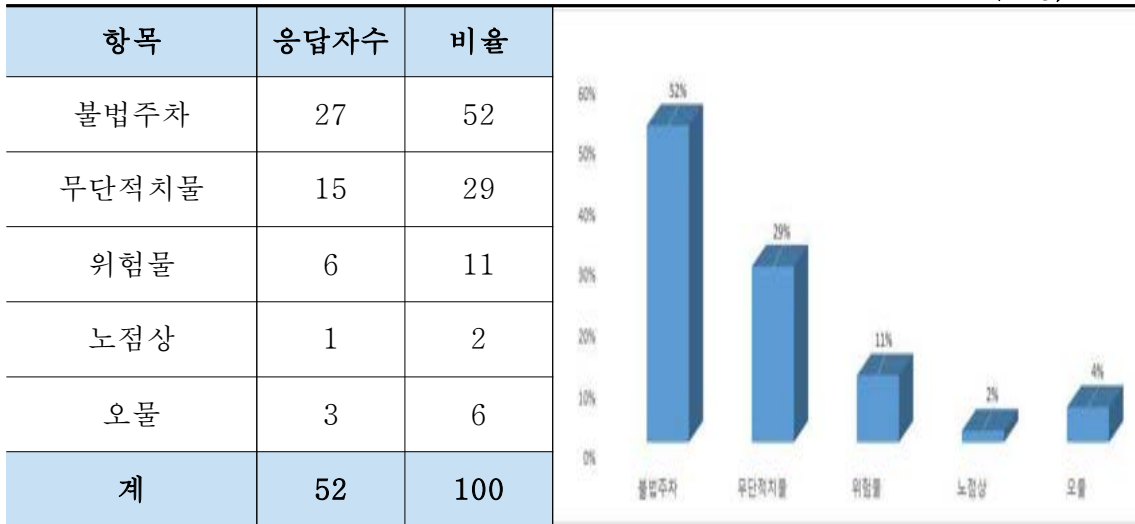


(7) 보도안전의 저해 요소

- 응답자의 보도안전의 저해 요소는 무엇입니까라는 질문에 불법주차가 27명(52%)으로 가장 많으며 무단적치물이 15명(29%), 위험물이 6명(11%) 순으로 조사됨

<표 4-62> 보도안전의 저해 요소

<단위: 명, %>

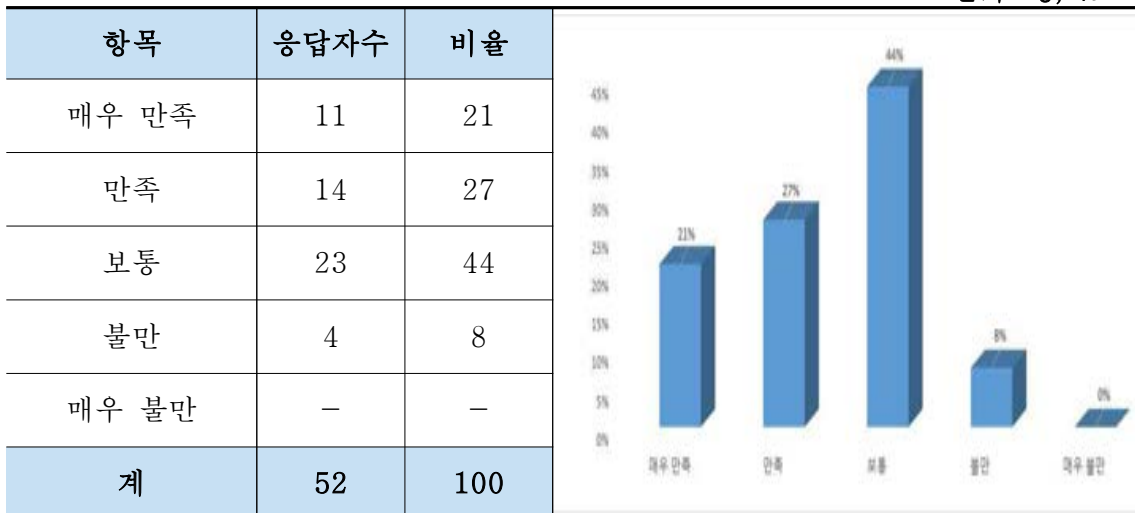


(8) 보행 시 소음 문제

- 응답자의 보행 시 소음 문제는 보통이 23명(44%)으로 가장 많으며 만족이 14명(27%), 매우 만족이 11명(21%) 순으로 조사됨

<표 4-63> 보행 시 소음 문제

<단위: 명, %>

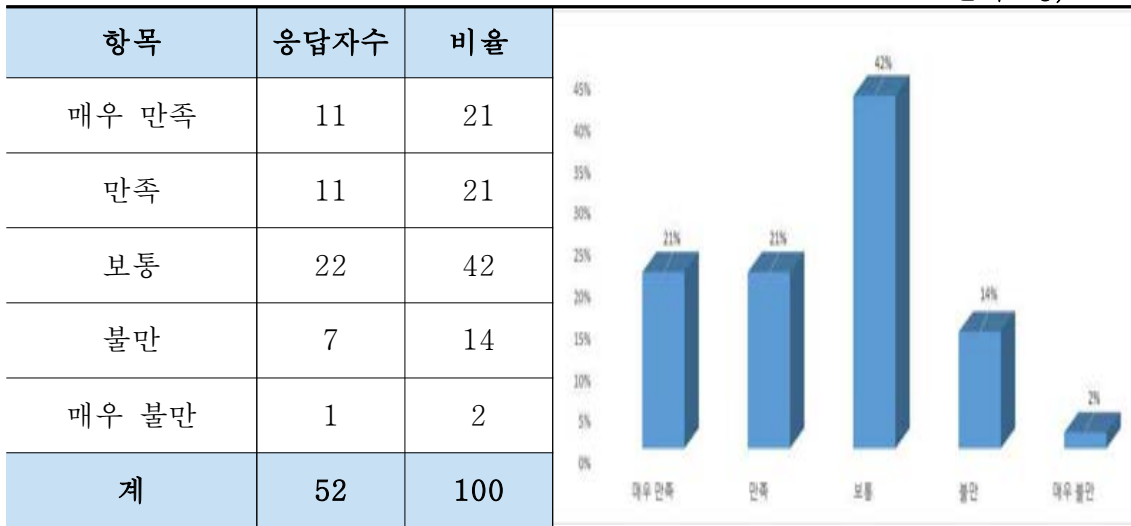


(9) 보행 시 주변 매연의 정도

- 응답자의 보행 시 주변 매연의 정도는 보통이 22명(42%)으로 가장 많으며 매우 만족과 만족이 11명(21%) 순으로 조사됨

<표 4-64> 보행 시 주변 매연의 정도

<단위: 명, %>



(10) 보행자를 위한 휴게시설 설치

- 응답자의 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도는 보통이 24명(46%)으로 가장 많으며 만족이 11명(21%), 매우 만족이 9명(17%) 순으로 조사됨

<표 4-65> 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도

<단위: 명, %>

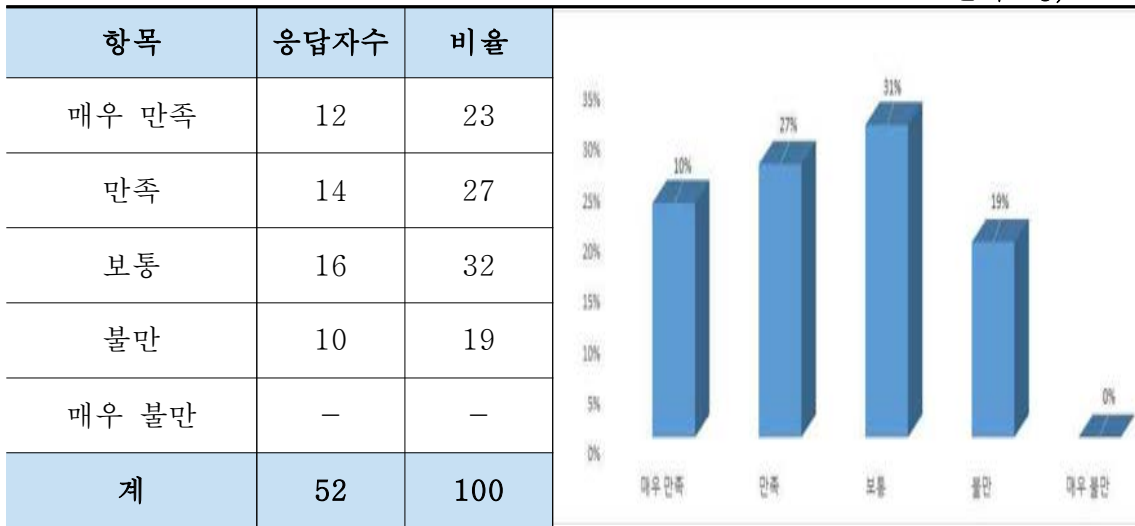


(11) 보행도로 녹지환경 조성 만족도

- 응답자의 보행도로 녹지환경 조성 만족도는 보통이 16명(32%)으로 가장 많으며 만족이 14명(27%), 매우 만족이 12명(23%) 순으로 조사됨

<표 4-66> 보행도로 녹지환경 조성 만족도

<단위: 명, %>

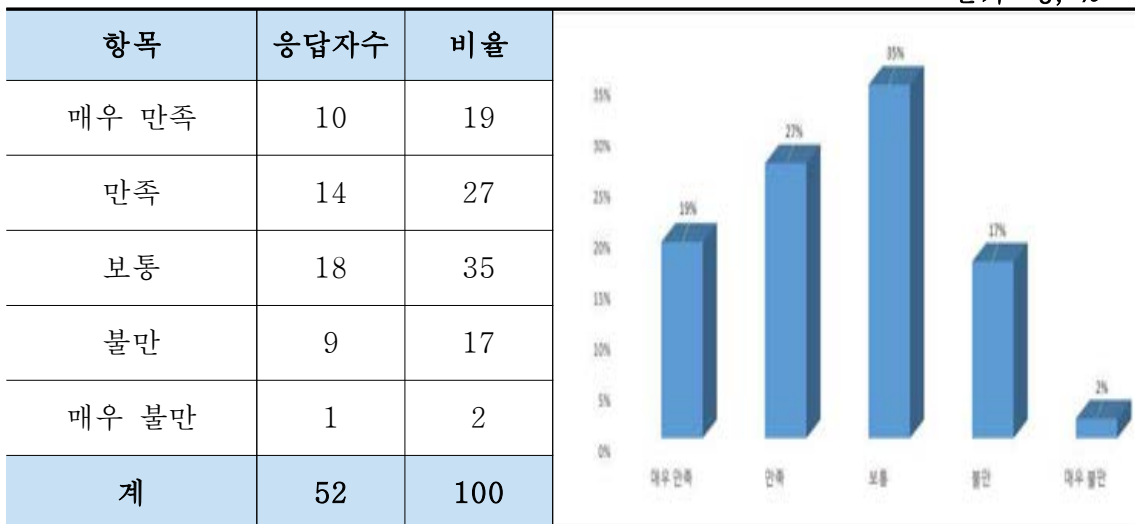


(12) 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도

- 응답자의 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도는 보통이 18명(35%)으로 가장 많으며 만족이 14명(27%), 매우 만족이 10명(19%) 순으로 조사됨

<표 4-67> 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도

<단위: 명, %>

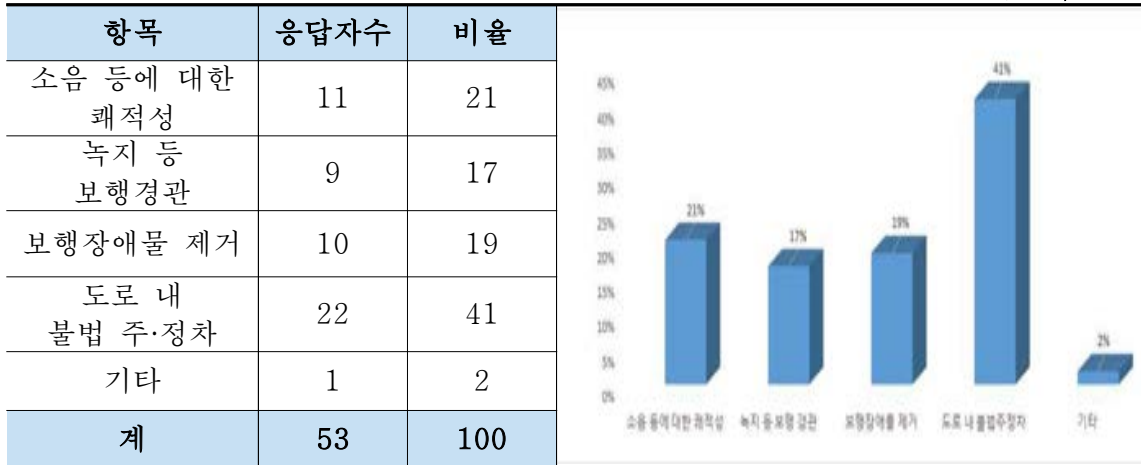


(13) 쾌적한 보행환경을 위한 개선점

- 응답자의 쾌적한 보행환경을 위한 개선점으로는 도로 내 불법 주·정차가 22명(41%)으로 가장 많으며 소음 등에 대한 쾌적성 11명(21%), 보행장애물 제거 10명(19%) 순으로 조사됨

<표 4-68> 쾌적한 보행환경을 위한 개선점

<단위: 명, %>

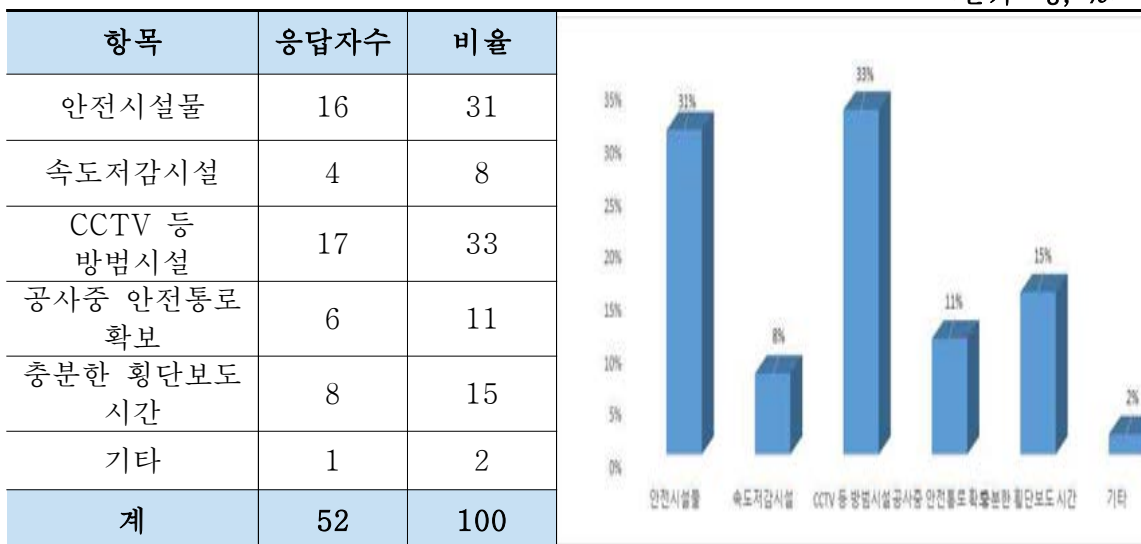


주) 1. 중복 응답자 존재함

- (14) 응답자의 보행안전을 위한 우선적으로 설치되어야 하는 시설로는 CCTV 등 방범시설이 17명(33%)으로 가장 많으며, 안전시설물 16명(31%), 충분한 횡단보도 시간 8명(15%) 등의 순으로 조사됨

<표 4-69> 보행안전을 위한 우선적 설치 시설

<단위: 명, %>



주) 1. 중복 응답자 존재함

나) 황지초등학교입구 권역 보행교통 개선지표 종합

- 황지초등학교입구 권역 보행교통 실태조사 종합지표는 4.56점으로 매우 우수한 수준이며, 이동성 분야 보행교통류율 및 안전성 보도설치율 항목에서 매우 우수함
- 다만 이동성 분야 유효보도폭 항목에서는 D등급을 보이고 있어 개선책이 요구됨
- 또한 쾌적성 분야에서 보통 수준을 이루고 있으므로 상위 등급으로 가기 위한 개선이 요구됨

<표 4-70> 황지초등학교입구 권역 보행교통 개선지표 종합

분야	세부항목	평가값	등급	항목별 점수	분야별 평점	종합지표
이동성	횡단대기시간(초)	-	-	-	3.18	4.56
	유효보도폭(m)	1.40	D	2		
	보행교통류율	0.021	A	5		
안전성	보도설치율	0.98	A	5	4.46	
	가로등 설치간격률	0.54	C	3		
	적정 보행자녹색시간 확보비	-	-	-		
쾌적성	보도노면상태	3.23	보통	3	3.31	
	보도관리상태	3.44	보통	3		
	보행쾌적성	3.48	보통	3		
	대중교통정보제공	3	보통	3		

2) 황지동농협은행 권역

<그림 4-12> 황지동농협은행~황지중앙교사거리 구간



- 황지동농협은행~황지중앙교사거리 구간은 544m로 왕복 2차로와 왕복 4차로 구간이며, 종합평점은 1.86점으로 산정됨
- 분야별 평점을 살펴보면, 이동성 분야 보행교통류율은 A등급으로 우수하나 그 외 다른 항목에서는 보통이하의 등급을 나타냄
- 특히 유효보도폭과 보행자녹색시간 확보비 항목에서는 기준치 최하의 등급을 나타내어 빠른 개선책이 필요한 것으로 조사됨
- 보도의 부재로 인한 보행교통의 위험성에 노출되어 있어 보다 빠른

대처가 필요할 것임

<표 4-71> 황지동농협은행 권역 보행교통 실태조사 총괄표

분야	보행교통 개선지표	조사항목	조사내용
이 동 성	횡단 대기 시간(초)	교차로 신호주기(초)	105초
		조사대상보도의 진행방향에 위치한 횡단보도 녹색시간(초)	22초
		횡단보도 녹색시간(초)	22초
	유효보도 폭(m)	실제보도폭(m)	1.8m
		장애물에 의해 방해받는 폭(m)	0.9m
	보행용량 대비 보행교통류율 (보행속도×보행밀도)	첨두시 보행교통량(인/시)	160명/시
첨두 15분 교통량(인/15분)		32명/15분	
안 전 성	보도설치율	대상구간 전체 길이(m)	385m
		보행단절구간 길이(m)	144m
	가로등 설치 간격률	대상구간 내의 가로등 개수(개)	9개
	적정 보행자녹색시간 확보비	횡단보도 녹색시간(초)	22초
		횡단보도 폭(m)	21m
쾌 적 성	보도 노면상태 수준(노면패임, 보도블록 파손, 고인물 등)	만족도 설문조사	2(불만족)
	보도 관리상태 수준(불법주차, 노점상, 무단적치물, 오물 등)	만족도 설문조사	3(보통)
	보행환경의 쾌적성 만족도(소음/매연/휴게시설/녹지, 가로수 등)	만족도 설문조사	2(불만족)
	대중교통 정보제공 수준	정류소표지판 설치여부	○
		노선번호 안내 여부	○
		노선별 경유정류소 안내 여부	○
		BIS설치 여부	×
보도상 대중교통정보안내판 설치 여부		×	

가) 황지동농협입구 권역(상업지역) 보행환경 이용 만족도

- 보행환경 이용 만족도 조사에 관한 응답자의 현황은 다음과 같음

(1) 연령별 현황

- 응답자의 연령별 현황은 20대가 26명(30%)으로 가장 많으며 40대가 17명(20%), 30대 16명(18%)의 순으로 조사됨

<표 4-72> 연령별 현황

<단위: 명, %>



(2) 성별 현황

- 응답자의 성별 현황은 여자가 46명(53%)이며 남자가 41명(47%)의 순으로 조사됨

<표 4-73> 성별 현황

<단위: 명, %>

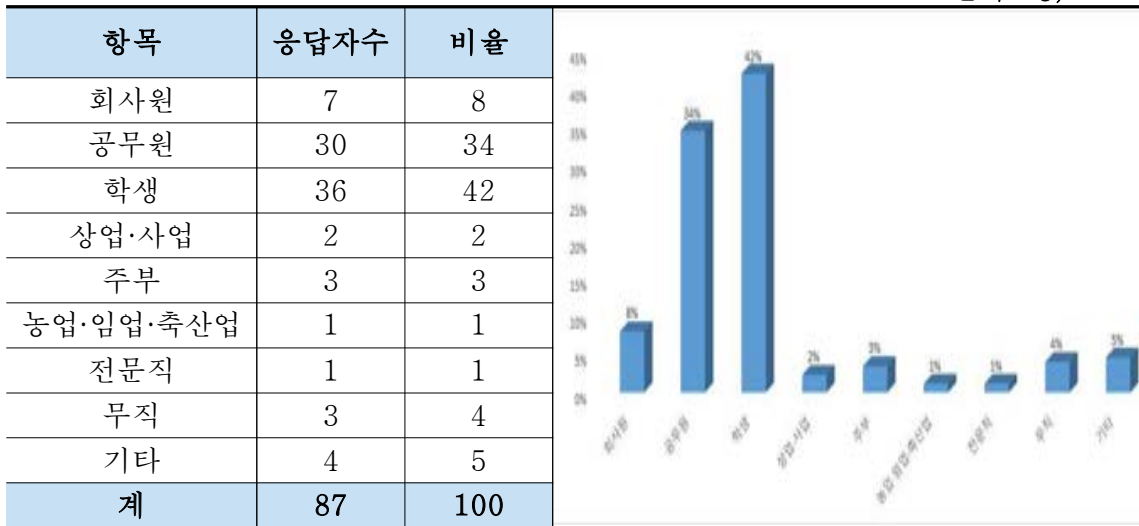


(3) 직업별 현황

- 응답자의 직업별 현황은 학생이 36명(42%)으로 가장 많으며 공무원 30명(34%), 회사원 7명(8%)의 순으로 조사되었음

<표 4-74> 직업별 현황

<단위: 명, %>

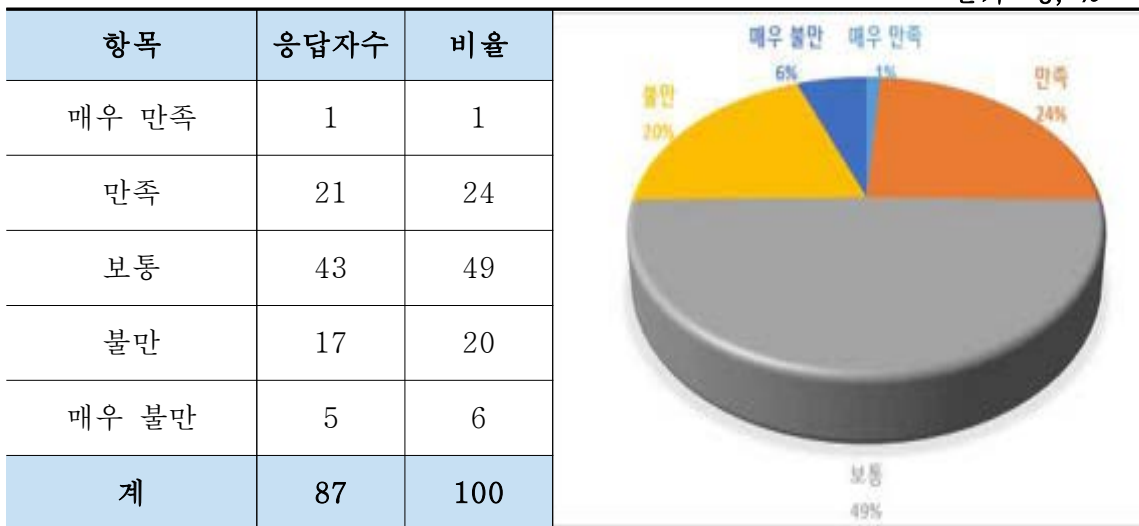


(4) 보도 노면상태 수준 만족도

- 응답자의 보도 노면상태 수준 만족도는 보통이 43명(49%)으로 가장 많으며 만족이 21명(24%), 불만이 17명(20%) 순으로 조사됨

<표 4-75> 보도 노면상태 수준 만족도

<단위: 명, %>

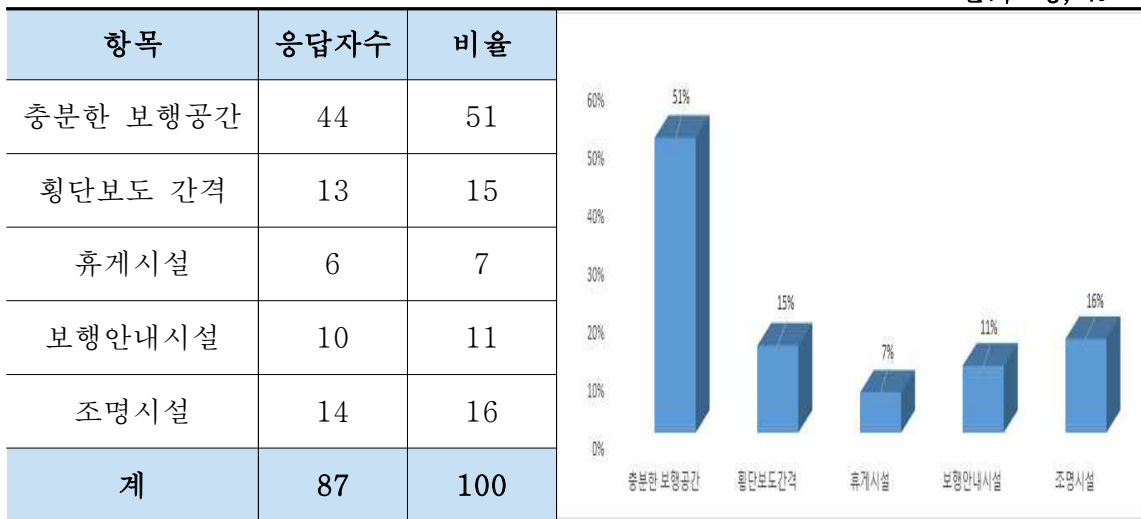


(5) 보도 이용 시 필요한 사항

- 응답자의 충분한 보행공간이 44명(51%)로 가장 많으며 조명시설이 14명(16%). 횡단보도 간격이 13명(15%) 순으로 조사됨

<표 4-76> 보도 이용 시 필요한 사항

<단위: 명, %>

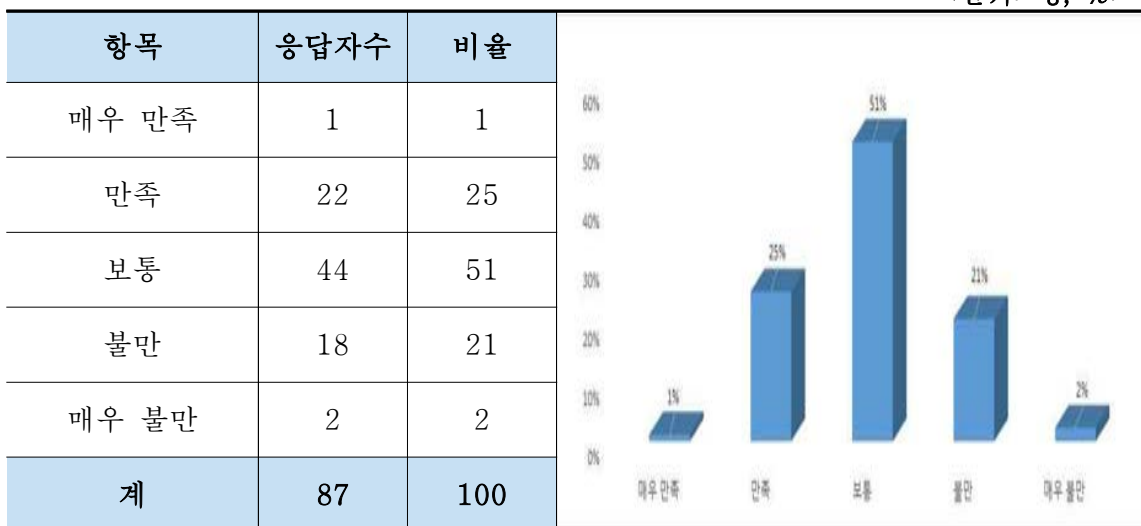


(6) 보도 관리상태 수준

- 응답자의 보도 관리상태 수준은 보통이 44명(51%)으로 가장 많으며 만족이 22명(25%), 불만이 18명(21%) 순으로 조사됨

<표 4-77> 보도 관리상태 수준

<단위: 명, %>

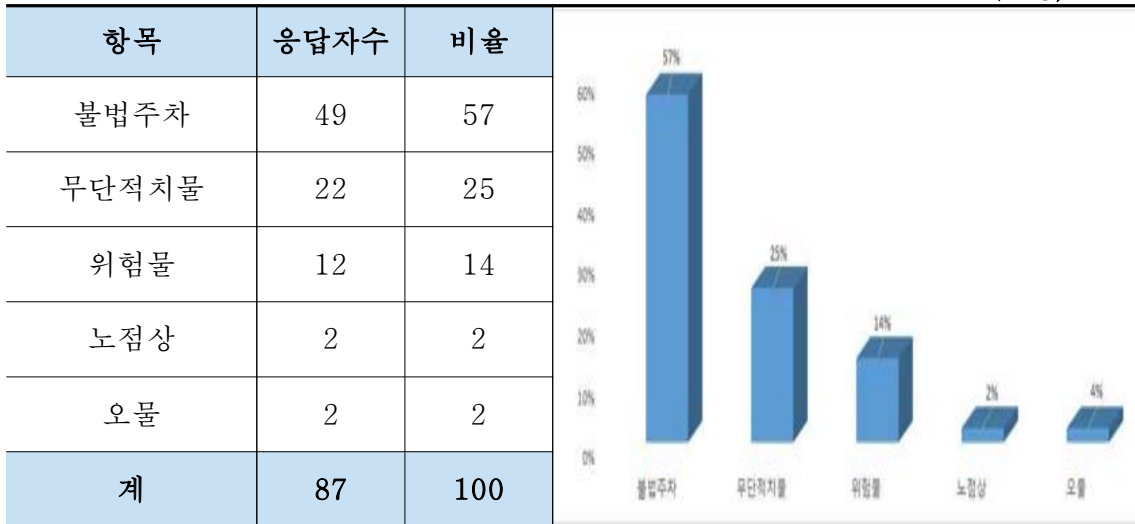


(7) 보도안전의 저해 요소

- 응답자의 보도안전의 저해 요소는 무엇입니까라는 질문에 불법주차가 49명(57%)으로 가장 많으며 무단적치물이 22명(25%), 위험물이 12명(14%) 순으로 조사됨

<표 4-78> 보도안전의 저해 요소

<단위: 명, %>

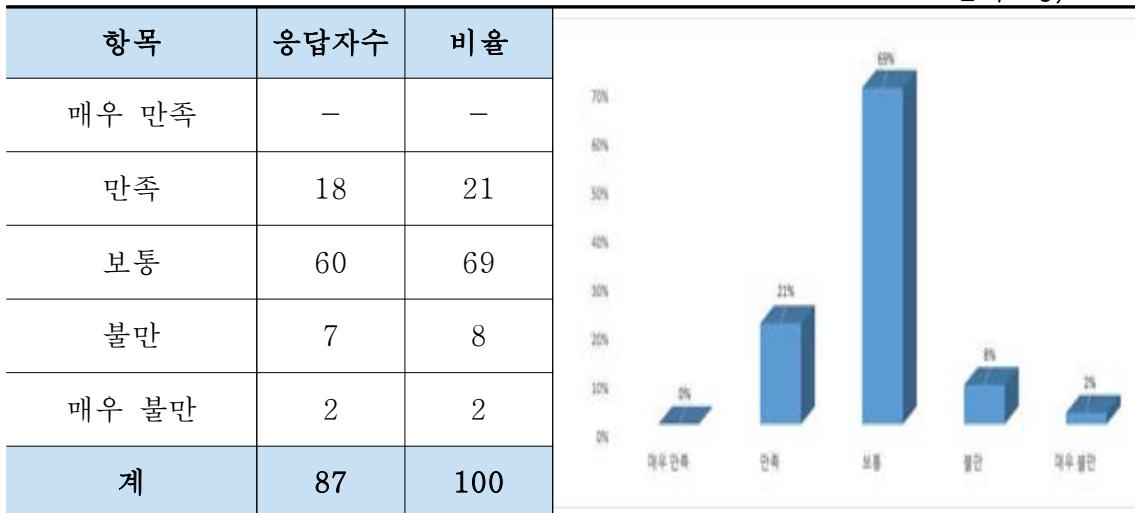


(8) 보행 시 소음 문제

- 응답자의 보행 시 소음 문제는 보통이 60명(69%)으로 가장 많으며 만족이 18명(21%), 불만이 7명(8%) 순으로 조사됨

<표 4-79> 보행 시 소음 문제

<단위: 명, %>

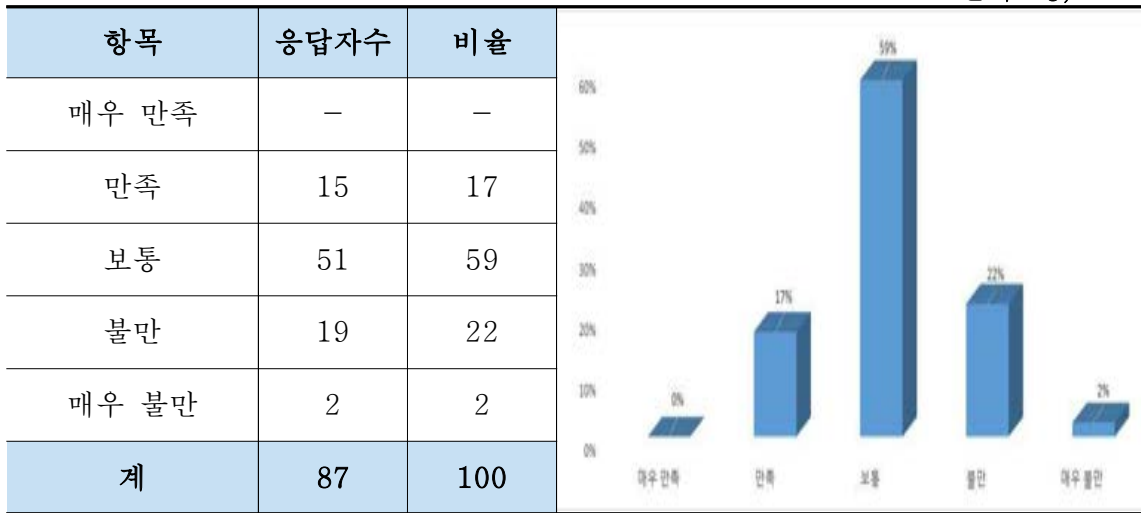


(9) 보행 시 주변 매연의 정도

- 응답자의 보행 시 주변 매연의 정도는 보통이 51명(59%)으로 가장 많으며 불만이 19명(22%), 만족이 15명(17%) 순으로 조사됨

<표 4-80> 보행 시 주변 매연의 정도

<단위: 명, %>

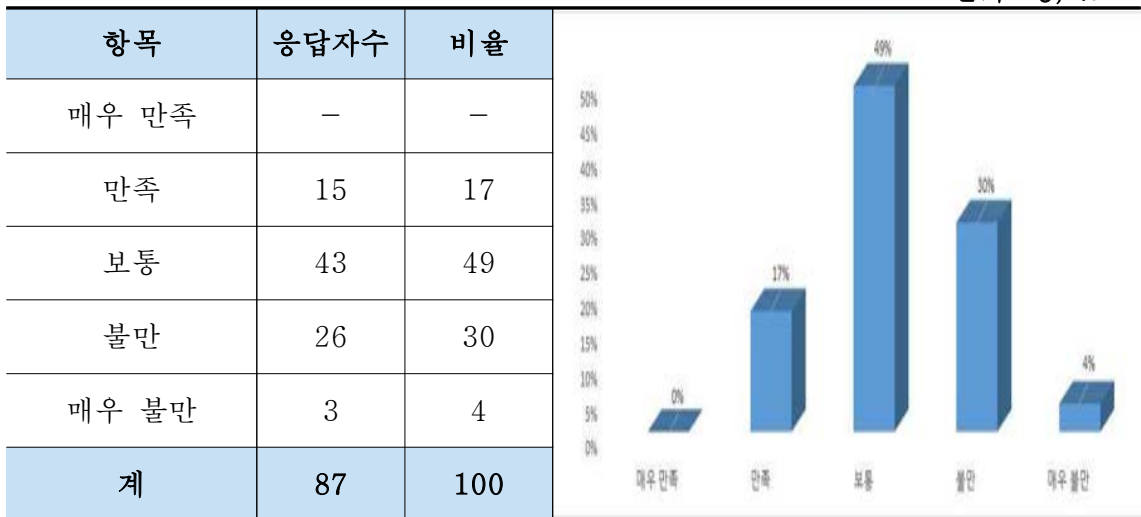


(10) 보행자를 위한 휴게시설 설치

- 응답자의 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도는 보통이 43명(49%)으로 가장 많으며 불만이 26명(30%), 만족이 15명(17%) 순으로 조사됨

<표 4-81> 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도

<단위: 명, %>

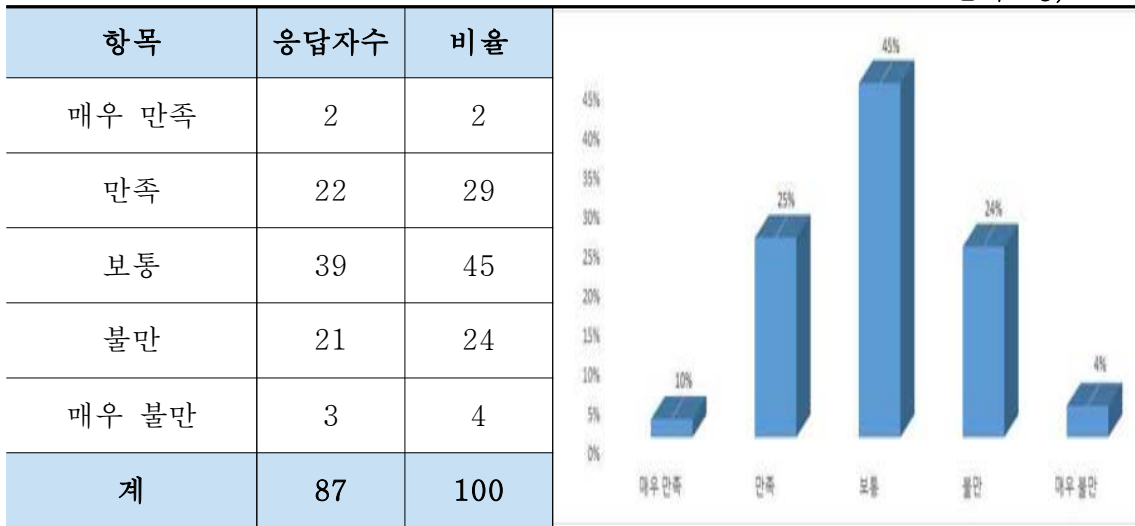


(11) 보행도로 녹지환경 조성 만족도

- 응답자의 보행도로 녹지환경 조성 만족도는 보통이 39명(45%)으로 가장 많으며 만족이 22명(29%), 불만이 21명(24%) 순으로 조사됨

<표 4-82> 보행도로 녹지환경 조성 만족도

<단위: 명, %>

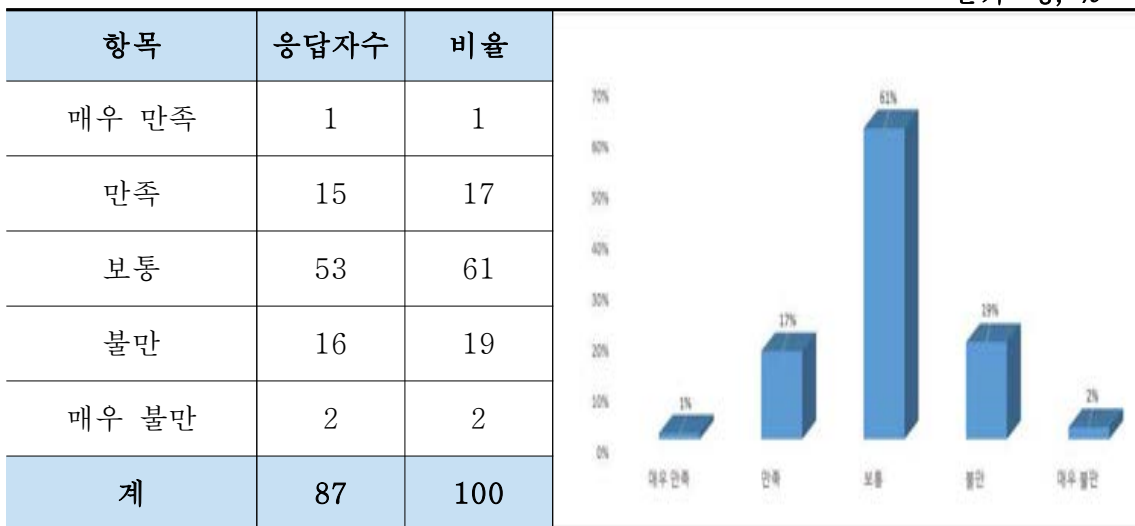


(12) 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도

- 응답자의 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도는 보통이 53명(61%)으로 가장 많으며 불만이 16명(19%), 만족이 15명(17%) 순으로 조사됨

<표 4-83> 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도

<단위: 명, %>



(13) 쾌적한 보행환경을 위한 개선점

- 응답자의 쾌적한 보행환경을 위한 개선점으로는 도로 내 불법 주·정차가 39명(42%)으로 가장 많으며 보행장애물 제거가 32명(35%), 녹지 등 보행 경관과 소음 등에 대한 쾌적성이 10명(11%) 순으로 조사됨

<표 4-84> 쾌적한 보행환경을 위한 개선점

<단위: 명, %>

항목	응답자수	비율
소음 등에 대한 쾌적성	10	11
녹지 등 보행경관	10	11
보행장애물 제거	32	35
도로 내 불법 주·정차	39	42
기타	1	1
계	92	100

주) 1. 중복 응답자 존재함

(14) 보행안전을 위한 우선적 설치 시설

- 응답자의 보행안전을 위한 우선적으로 설치되어야 하는 시설로는 CCTV 등 방범시설이 33명(35%)로 가장 많으며, 안전시설물 30명(32%), 충분한 횡단보도 시간 12명(13%) 등의 순으로 조사됨

<표 4-85> 보행안전을 위한 우선적 설치 시설

<단위: 명, %>

항목	응답자수	비율
안전시설물	32	32
속도저감시설	7	7
CCTV 등 방범시설	33	35
공사중 안전통로 확보	11	12
충분한 횡단보도 시간	12	13
기타	1	1
계	94	100

주) 1. 중복 응답자 존재함

나) 황지동농협은행 권역 보행교통 개선지표 종합

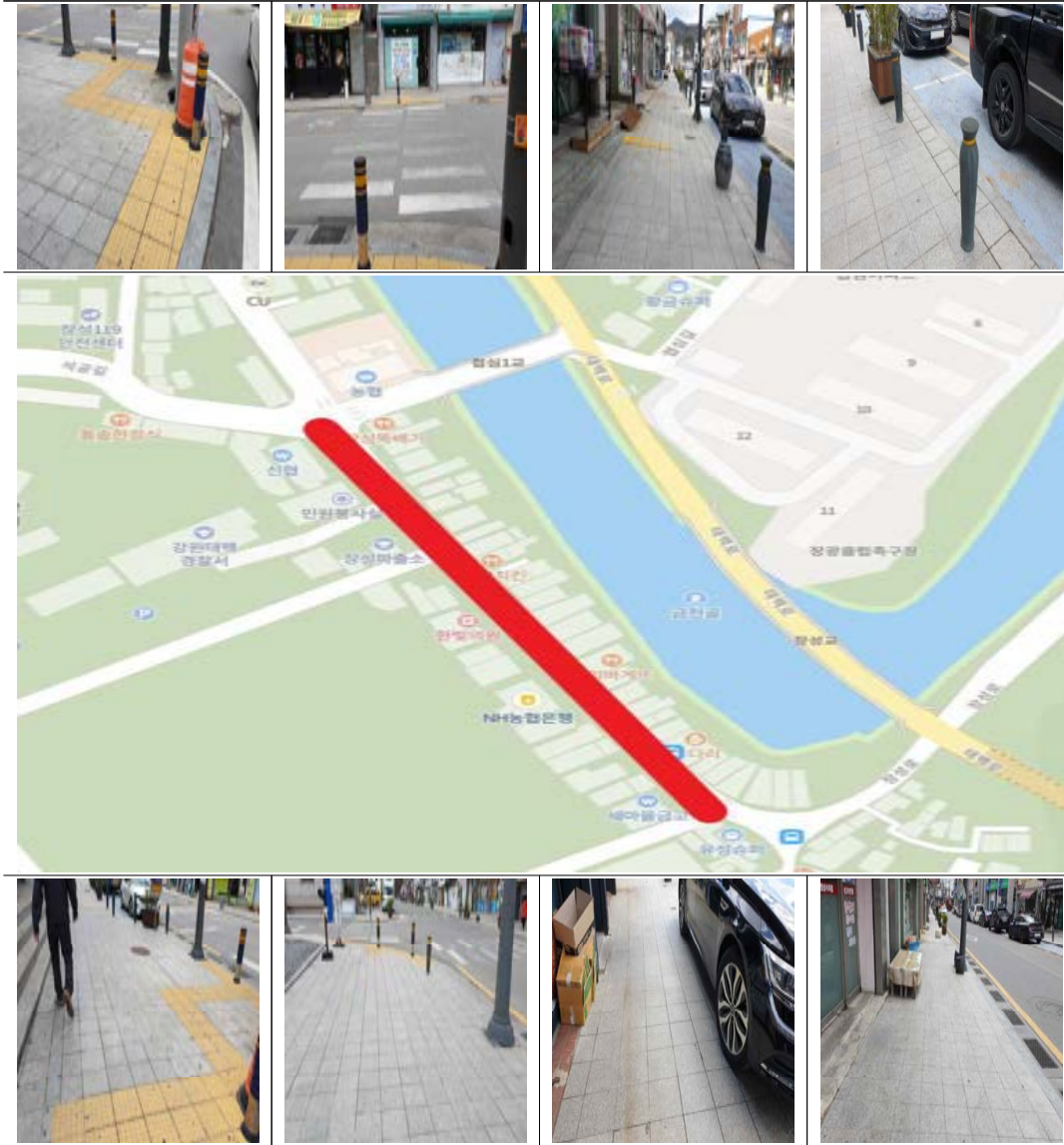
- 황지동농협은행 권역 보행교통 실태조사 종합지표는 1.86으로 매우 낮은 수준이며, 이동성 분야 보행교통류율을 제외하고 대부분의 항목에서 하위 등급으로 조사됨
- 6구간의 선정 구역 가운데 최하점으로 다른 곳보다 가장 시급히 보행환경을 개선해야 할 필요가 있음

<표 4-86> 황지동농협은행 권역 보행교통 개선지표 종합

분야	세부항목	평가값	등급	항목별 점수	분야별 평점	종합지표
이동성	횡단대기시간(초)	33	C	3	2.23	1.86
	유효보도폭(m)	0.90	F	0		
	보행교통류율	0.022	A	5		
안전성	보도설치율	0.63	D	2	1.38	
	가로등 설치간격률	0.43	B	4		
	적정 보행자녹색시간 확보비	0.79	F	0		
쾌적성	보도노면상태	2.95	불만족	2	2.98	
	보도관리상태	3.02	보통	3		
	보행쾌적성	2.95	불만족	2		
	대중교통정보제공	3	보통	3		

3) 장성새마을금고삼거리 권역

<그림 4-13> 장성협심1교사거리~장성새마을금고삼거리 구간



- 장성협심1교사거리~장성새마을금고삼거리 구간은 240m로 왕복 2차로 도로이며, 종합평점은 4.29점으로 산정됨
- 분야별 평점을 살펴보면, 이동성 분야 보행교통류율과 보도설치율에서 A등급으로 조사되었으나 쾌적성 분야 대중교통정보제공 항목에서는 시설 및 정보제공면에서 미흡한 것으로 조사됨

<표 4-87> 장성새마을금고삼거리 권역 보행교통 실태조사 총괄표

분야	보행교통 개선지표	조사항목	조사내용
이 동 성	횡단 대기 시간(초)	교차로 신호주기(초)	-
		조사대상보도의 진행방향에 위치한 횡단보도 녹색시간(초)	-
		횡단보도 녹색시간(초)	-
	유효보도 폭(m)	실제보도폭(m)	2.2m
		장애물에 의해 방해받는 폭(m)	0.4m
	보행용량 대비 보행교통류율 (보행속도×보행밀도)	첨두시 보행교통량(인/시)	215명/시
첨두 15분 교통량(인/15분)		43명/15분	
안 전 성	보도설치율	대상구간 전체 길이(m)	240m
		보행단절구간 길이(m)	-
	가로등 설치 간격률	대상구간 내의 가로등 개수(개)	7개
	적정 보행자녹색시간 확보비	횡단보도 녹색시간(초)	-
		횡단보도 폭(m)	12m
쾌 적 성	보도 노면상태 수준(노면패임, 보도블록 파손, 고인물 등)	만족도 설문조사	2(불만족)
	보도 관리상태 수준(불법주차, 노점상, 무단적치물, 오물 등)	만족도 설문조사	2(불만족)
	보행환경의 쾌적성 만족도(소음/매연/휴게시설/녹지, 가로수 등)	만족도 설문조사	2(불만족)
	대중교통 정보제공 수준	정류소표지판 설치여부	○
		노선번호 안내 여부	×
		노선별 경유정류소 안내 여부	×
BIS설치 여부		×	
보도상 대중교통정보안내판 설치 여부		×	

가) 장성새마을금고삼거리 권역(상업지역) 보행환경 이용 만족도

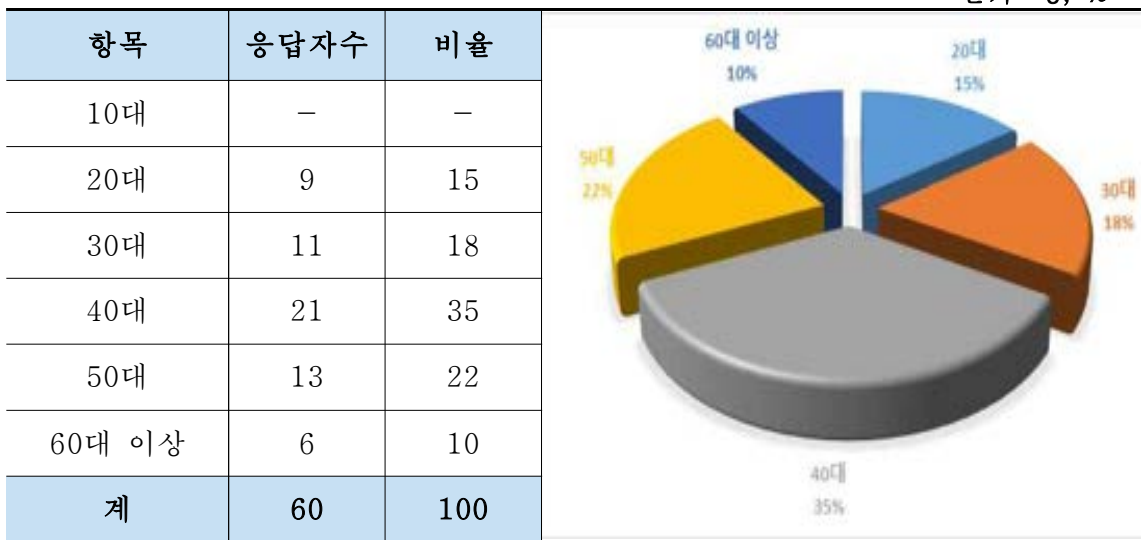
- 보행환경 이용 만족도 조사에 관한 응답자의 현황은 다음과 같음

(1) 연령별 현황

- 응답자의 연령별 현황은 40대가 21명(35%)로 가장 많으며 50대가 13명(22%), 30대가 11명(18%)의 순으로 조사됨

<표 4-88> 연령별 현황

<단위: 명, %>

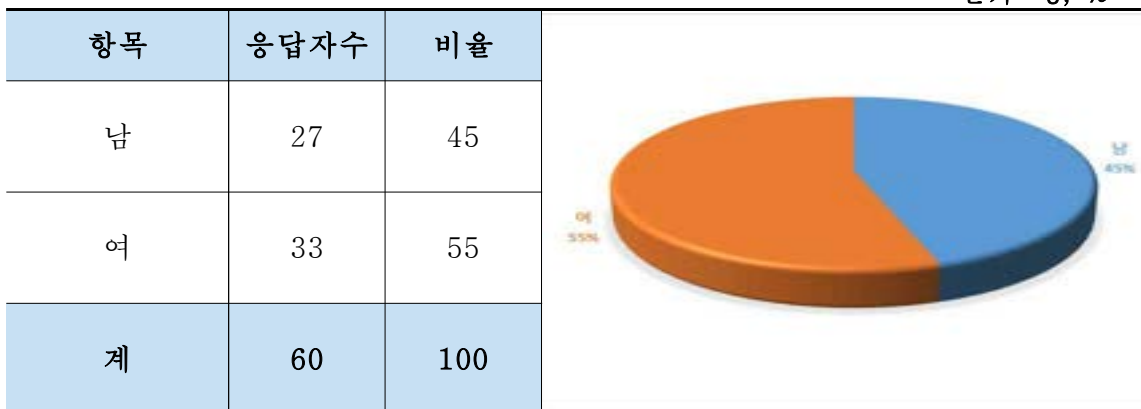


(2) 성별 현황

- 응답자의 성별 현황은 여자가 33명(55%), 남자가 27명(45%)의 순으로 조사됨

<표 4-89> 성별 현황

<단위: 명, %>

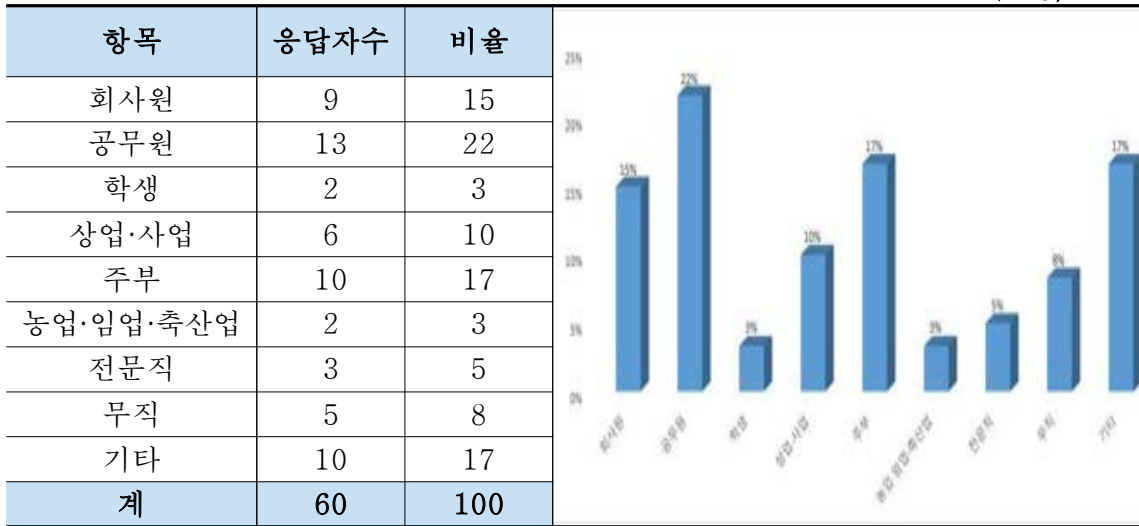


(3) 직업별 현황

- 응답자의 직업별 현황은 공무원이 13명(22%)로 가장 많으며 주부와 기타가 10명(17%)의 순으로 조사되었고 회사원이 9명(15%)으로 그 뒤를 이었음

<표 4-90> 직업별 현황

<단위: 명, %>

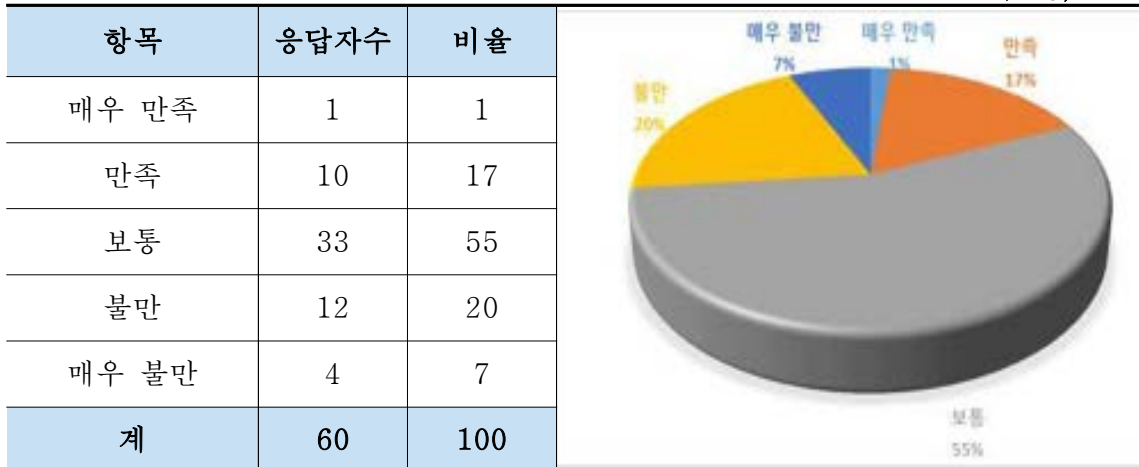


(4) 보도 노면상태 수준 만족도

- 응답자의 보도 노면상태 수준 만족도는 보통이 33명(55%)으로 가장 많으며 불만이 12명(20%), 만족이 10명(17%) 순으로 조사됨

<표 4-91> 보도 노면상태 수준 만족도

<단위: 명, %>



(5) 보도 이용 시 필요한 사항

- 응답자의 충분한 보행공간이 35명(56%)으로 가장 많으며 조명시설이 9명(15%), 횡단보도간격 7명(11%) 순으로 조사됨

<표 4-92> 보도 이용 시 필요한 사항

<단위: 명, %>

항목	응답자수	비율
충분한 보행공간	35	56
횡단보도 간격	7	11
휴게시설	5	8
보행안내시설	6	10
조명시설	9	15
계	62	100

주) 1. 중복 응답자 존재함

(6) 보도 관리상태 수준

- 응답자의 보도 관리상태 수준은 보통이 35명(58%)으로 가장 많으며 불만이 11명(18%), 만족이 9명(15%) 순으로 조사됨

<표 4-93> 보도 관리상태 수준

<단위: 명, %>

항목	응답자수	비율
매우 만족	2	3
만족	9	15
보통	35	58
불만	11	18
매우 불만	3	5
계	60	100

(7) 보도안전의 저해 요소

- 응답자의 보도안전의 저해 요소는 무엇입니까라는 질문에 불법주차가 37명(61%)으로 가장 많으며 무단적치물이 15명(25%), 위험물이 7명(11%) 순으로 조사됨

<표 4-94> 보도안전의 저해 요소

<단위: 명, %>

항목	응답자수	비율
불법주차	37	61
무단적치물	15	25
위험물	7	11
노점상	1	2
오물	1	2
계	61	100

주) 1. 중복 응답자 존재함

(8) 보행 시 소음 문제

- 응답자의 보행 시 소음 문제는 보통이 45명(75%)으로 가장 많으며 만족이 11명(19%), 불만이 3명(5%) 순으로 조사됨

<표 4-95> 보행 시 소음 문제

<단위: 명, %>

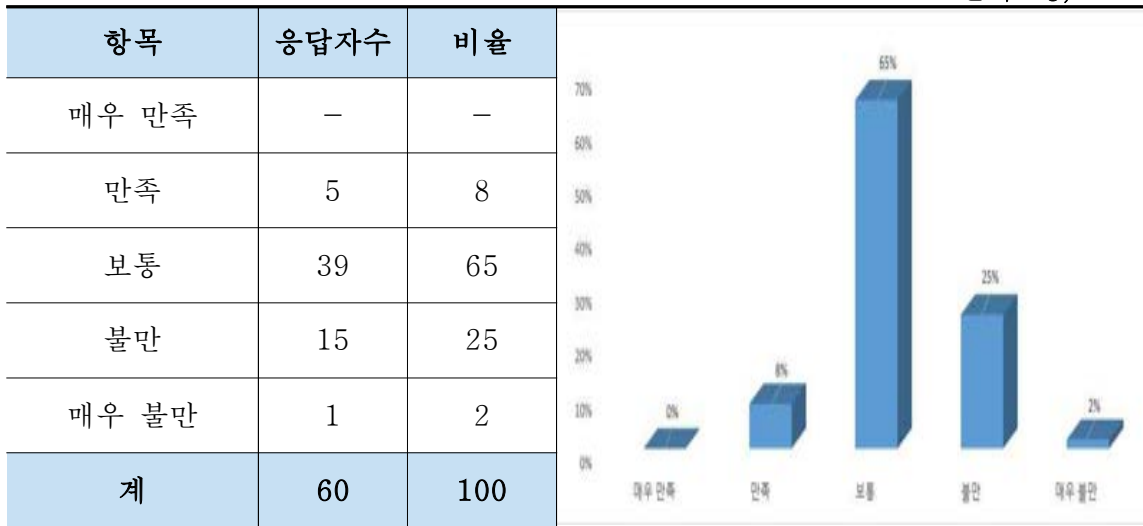
항목	응답자수	비율
매우 만족	1	2
만족	11	19
보통	45	75
불만	3	5
매우 불만	-	-
계	60	100

(9) 보행 시 주변 매연의 정도

- 응답자의 보행 시 주변 매연의 정도는 보통이 39명(65%)으로 가장 많으며 불만이 15명(25%), 만족이 5명(8%) 순으로 조사됨

<표 4-96> 보행 시 주변 매연의 정도

<단위: 명, %>

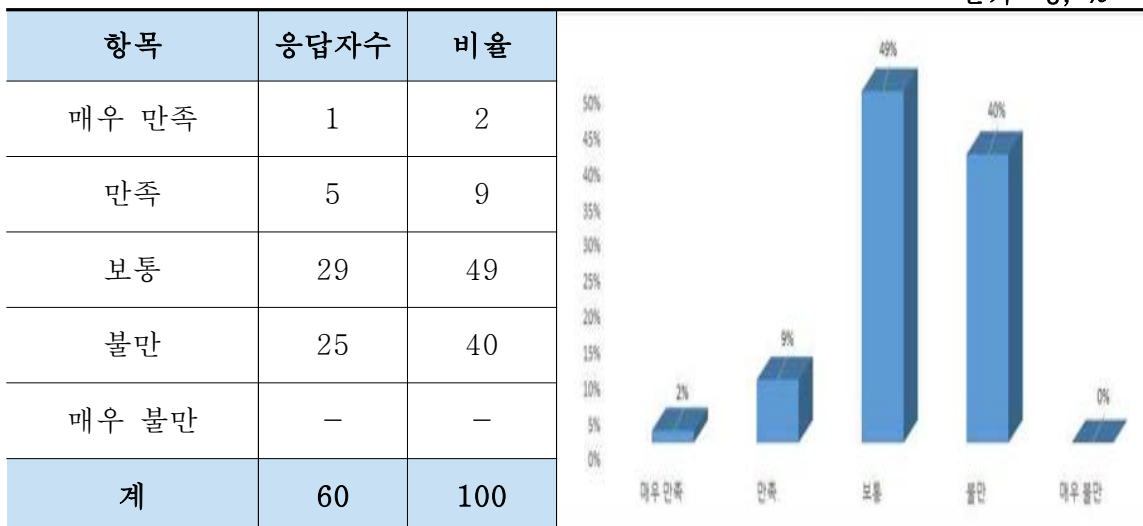


(10) 보행자를 위한 휴게시설 설치

- 응답자의 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도는 보통이 29명(49%)으로 가장 많으며 불만이 25명(40%), 만족이 5명(9%) 순으로 조사됨

<표 4-97> 보행자를 위한 휴게시설 설치 만족도

<단위: 명, %>

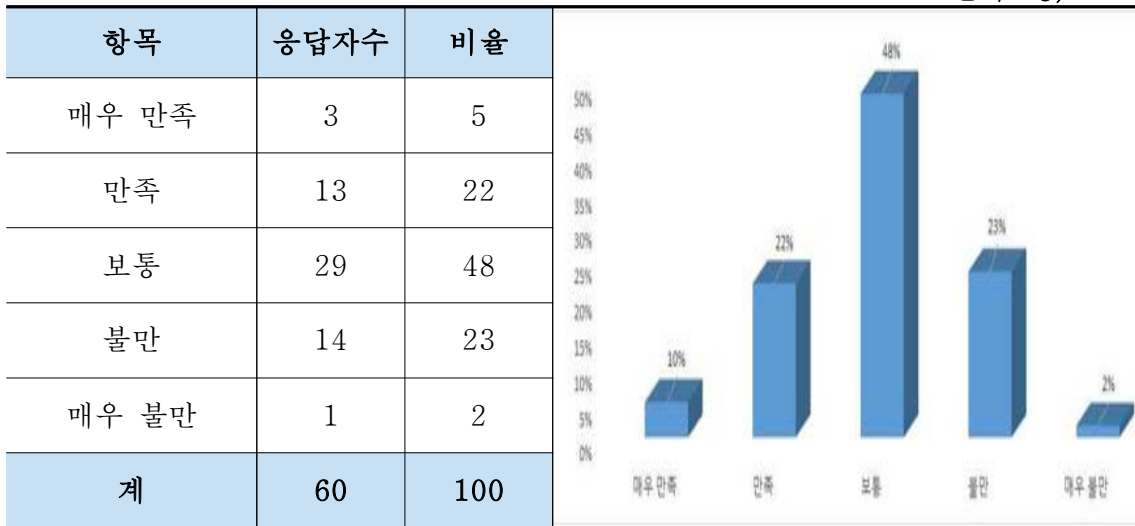


(11) 보행도로 녹지환경 조성 만족도

- 응답자의 보행도로 녹지환경 조성 만족도는 보통이 29명(48%)으로 가장 많으며 불만이 14명(23%), 만족이 13명(22%) 순으로 조사됨

<표 4-98> 보행도로 녹지환경 조성 만족도

<단위: 명, %>

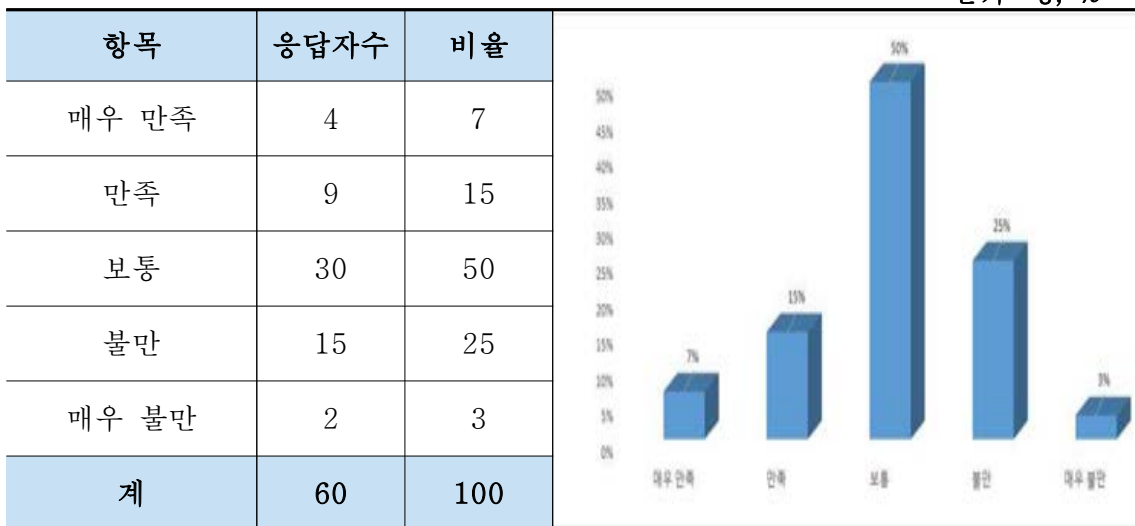


(12) 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도

- 응답자의 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도는 보통이 30명(50%)으로 가장 많으며 불만이 15명(25%), 만족이 9명(15%) 순으로 조사됨

<표 4-99> 보행 시 경관, 디자인, 조형물 설치 만족도

<단위: 명, %>

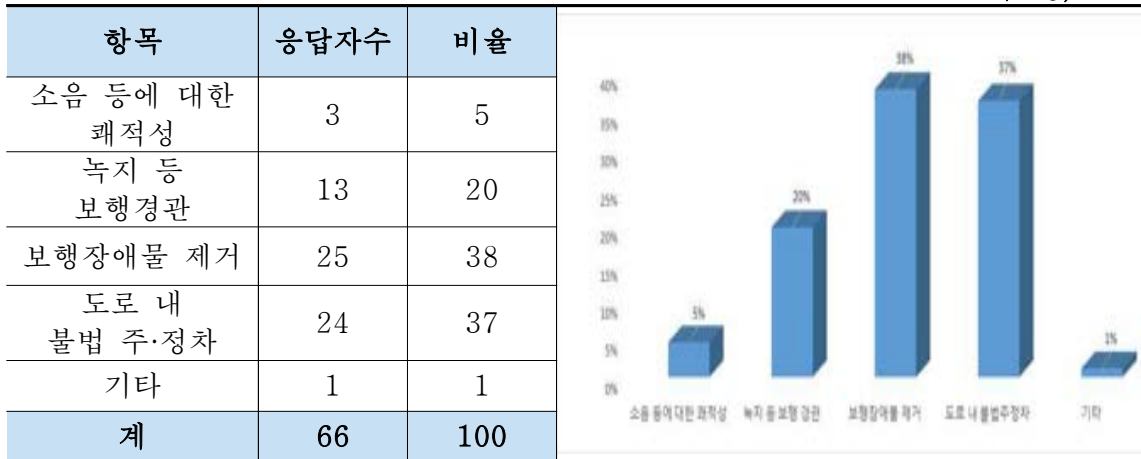


(13) 쾌적한 보행환경을 위한 개선점

- 응답자의 쾌적한 보행환경을 위한 개선점으로는 보행장애물 제거가 25명(38%)로 가장 많으며 도로 내 불법 주·정차가 24명(37%), 녹지 등 보행 경관이 13명(20%) 순으로 조사됨

<표 4-100> 쾌적한 보행환경을 위한 개선점

<단위: 명, %>



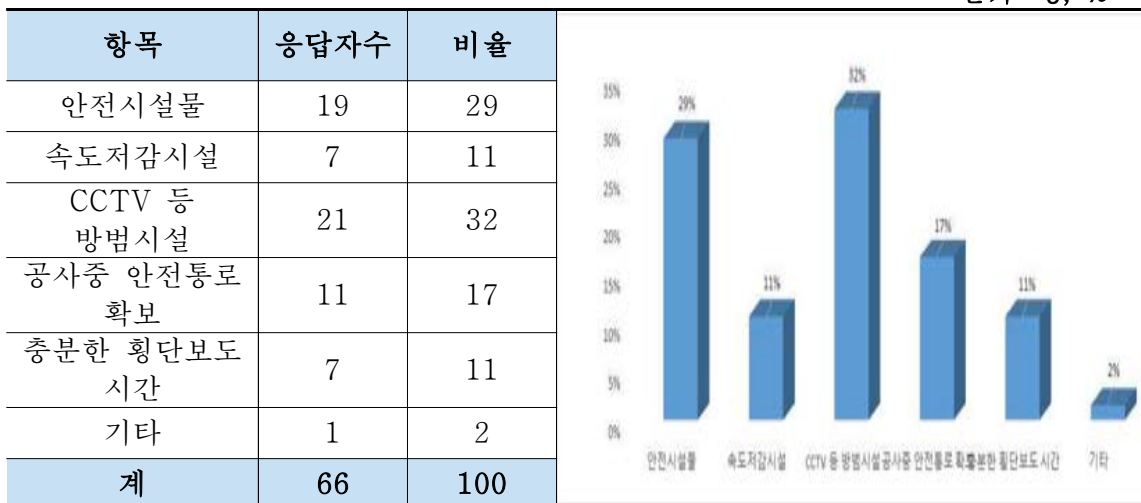
주) 1. 중복 응답자 존재함

(14) 보행안전을 위한 우선적 설치 시설

- 응답자의 보행안전을 위한 우선적으로 설치되어야 하는 시설로는 CCTV 등 방범시설이 21명(32%)으로 가장 많으며, 안전시설물 19명(29%), 공사중 안전통로 확보, 속도저감시설, 충분한 횡단보도 시간 등의 순으로 조사됨

<표 4-101> 보행안전을 위한 우선적 설치 시설

<단위: 명, %>



주) 1. 중복 응답자 존재함

나) 장성동새마을금고삼거리 권역 보행교통 개선지표 종합

- 장성동새마을금고 권역 보행교통 실태조사 종합지표는 4.29점으로 높은 수준의 보행환경을 갖추고 있으며, 이동성 분야 보행교통류율 및 안전성 보도설치율 항목에서 매우 우수함
- 다만 쾌적성 분야에서 모두 불만족스러운 설문조사가 이루어져 있으며 대중교통정보제공 항목에서 낮은 점수를 보이고 있어 이 분야 또한 개선이 요구됨

<표 4-102> 장성새마을금고삼거리 권역 보행교통 개선지표 종합

분야	세부항목	평가값	등급	항목별 점수	분야별 평점	종합지표
이동성	횡단대기시간(초)	-	-	-	4.39	4.29
	유효보도폭(m)	1.80	B	4		
	보행교통류율	0.015	A	5		
안전성	보도설치율	1.00	A	5	4.73	
	가로등 설치간격률	0.34	B	4		
	적정 보행자녹색시간 확보비	-	-	-		
쾌적성	보도노면상태	2.87	불만족	2	2.61	
	보도관리상태	2.93	불만족	2		
	보행쾌적성	2.94	불만족	2		
	대중교통정보제공	1	매우불만족	1		

4. 보행교통 개선지표 종합평가

가. 조사지역별 종합평가

- 태백시의 조사지역별 보행교통 종합평점을 살펴보면 대체로 보통이상의 평점으로 조사됨
- 황지동농협은행 권역의 경우 1.86점으로 차도와 보행로가 구분이 되어 있지 않고 상가의 보도상 적치물, 불법 주·정차 등으로 인해 다른 지역과는 달리 현저히 낮은 평점으로 나타나고 있어 개선 대책이 시급한 것으로 조사됨
- 또한 장성초등학교입구 권역의 경우 통학로임에도 불구하고 좁은 통학로로 인해 이동성이 1.97점으로 매우 낮은 평점을 지니고 있어 이 부분 역시 개선이 필요함

<표 4-103> 조사지역별 보행교통 개선지표 종합 평점

구분	조사대상구간	분야별점수			종합평점
		이동성	안전성	쾌적성	
주거지역	상장현대아파트	5.00	4.73	3.33	4.56
	강원관광대학교입구	5.00	4.73	3.00	4.51
	장성초등학교입구	1.97	4.46	2.34	3.47
	평균	3.99	4.64	2.89	4.18
상업지역	황지초등학교입구	3.18	4.46	3.31	4.56
	황지동농협은행	1.97	1.38	2.98	1.86
	장성새마을금고삼거리	4.39	4.73	2.61	4.29
	평균	3.18	3.52	2.97	3.57
총 평균		3.59	4.08	2.93	3.88

나. 분야별 종합평가

- 분야별 종합평점을 살펴보면 이동성 분야에서는 보통이상의 평점을 보이고 있음
- 안전성 및 쾌적성 분야에서는 평균 평점이 보통 이하를 밑돌고 있어 보행환경의 개선이 우선적으로 반영되어야 할 것으로 사료됨

<표 4-104> 분야별 보행교통 개선지표 종합평점

분야	보행교통 개선지표	평점			분야별 평점	종합평점		
		주거지역	상업지역	평균				
이동성	횡단 대기 시간(초)	-	3.00	3.00	3.43	2.62		
	유효보도 폭(m)	3.33	2.00	2.67				
	보행용량 대비 보행교통류율 (보행속도×보행밀도)	5.00	5.00	5.00				
안전성	보도설치율	5.00	4.00	4.50	2.32		2.62	
	가로등 설치 간격률	3.67	3.67	3.67				
	적정 보행자녹색시간 확보비	-	-	-				
쾌적성	보도 노면상태 수준	2.67	2.33	2.50	2.41			2.62
	보도 관리상태 수준	2.33	2.67	2.50				
	보행환경의 쾌적성 만족도	2.33	2.33	2.33				
	대중교통 정보제공 수준	2.00	2.33	2.17				

주) 1. 적정 보행자녹색시간: 주거지역은 신호등 존재하지 않고 상업지역은 황지동농협은행 권역이 존재하나 F등급이므로 가중치는 별표 6으로 계산됨

V. 보행교통 개선대책

V. 보행교통 개선대책

1. 지역별·분야별 문제점 및 세부 개선대책

- 태백시는 목표를 달성하기 위해서 보행교통에 대한 문제점을 파악한 후 개선대책을 마련하고자 함
- 태백시 조사대상구간의 분석을 통해서 다음과 같이 도출된 문제점을 제거할 수 있는 개선방안을 제시하고자 함

가. 주거지역 문제점 및 개선방안

- 주거지역 장성초등학교입구 권역에서 이동성 분야의 평점은 1.97점으로 낮게 산정되었는데, 이는 보행도로의 폭이 최소 기준에 맞지 않거나 존재하지 않으며 파손부분과 단절구간의 존재로 인한 보행의 많은 불편을 야기하고 있어 개선이 시급한 것으로 조사됨

<표 5-1> 지역별·분야별 보행교통 문제점 및 개선방안(주거지역)

구분	중점 개선지표	문제점	개선방안
주 거 지 역	안전성 쾌적성	- 황지어린이집 어린이 보호구역 미설치 - 횡단보도 도색 미비 - 차량진입억제용말뚝 미설치	- 어린이보호구역 설치 - 횡단보도 도색(진행중) - 차량진입억제용말뚝 설치
	쾌적성	- 일부구간 보행단절구간 - 점자블록 미설치 - 차량진입억제용말뚝 미설치	- 보행단절구간 연결 - 점자블록 설치 - 차량진입억제용말뚝 설치
	이동성 쾌적성	- 보행로 폭 비적정성 - 보행로 파손 - 교통약자 보행단절구간	- 유효보도폭 최소기준 1.5m 확보 - 보행로 정비

1) 상장현대아파트 권역

가) 개선지표 및 문제점

- 상장현대아파트 권역은 이동성 5.00점으로 A등급, 안전성 4.73점으로 B등급 이상의 점수를 보이고 있으며 쾌적성은 C등급 이상의 점수를 보이고 있어 종합평점 4.56점으로 좋은 보행환경을 지니고 있는 것으로 조사됨

<표 5-2> 상장현대아파트 권역 보행교통 개선지표 종합 평점

구분	조사대상구간	분야별점수			종합평점
		이동성	안전성	쾌적성	
주거지역	상장현대아파트	5.00	4.73	3.33	4.56

- 상장현대아파트 권역의 황지어린이집 부근은 어린이보호구역의 미지정과 횡단보도의 차량진입억제용말뚝 미설치로 인한 안전성이 미흡함
- 횡단보도 도색은 2021년 4월(2021년 6월 19일 준공예정, 태백시청 계약현황) 현재 태백시 전역으로 도색이 진행 중이므로 개선책에서 제외함

<그림 5-1> 상장현대아파트 권역 현황



나) 개선방안

-
- 황지어린이집 횡단보도 전후 20~30미터 이내 보도와 도로경계선을 지그재그(서행표시) 차선과 차량의 속도를 30km/h 이하로 제한할 수 있도록 고원식 횡단보도를 설치하여 어린이 보호구역의 존재를 알림으로써 서행을 유도하고 사고위험을 미연에 방지할 수 있는 개선이 필요함
 - 어린이보호구역임을 전방에서도 주시할 수 있도록 속도 제한 및 횡단보도에 관한 안전표지 등을 설치할 필요가 있으며 「도로법」 제2조제2호에 따른 도로의 부속물 중 과속방지시설 및 차마의 미끄럼을 방지하기 위한 시설 등을 설치할 필요가 있음
 - 또한, 횡단보도 진입 구간 차량진입억제용말뚝을 설치하여 자동차의 진입을 억제할 필요성이 있으며 설치 시 반드시 규격이나 재질, 간격 및 시각장애인 등을 고려한 기준에 부합된 설치가 필요함

<그림 5-2> 상장현대아파트 권역 개선책

어린이보호구역 신설(안)



차량진입억제용말뚝 설치(안)



고원식 횡단보도(안)



<표 5-3> 도로교통법

구분	내용
제12조 (어린이 보호구 역의 지정 및 관리)	<p>① 시장 등은 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 시설의 주변도로 가운데 일정 구간을 어린이 보호구역으로 지정하여 자동차등과 노면전차의 통행속도를 시속 30킬로미터 이내로 제한할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「유아교육법」 제2조에 따른 유치원, 「초·중등교육법」 제38조 및 제55조에 따른 초등학교 또는 특수학교 2. 「영유아보육법」 제10조에 따른 어린이집 가운데 행정안전부령으로 정하는 어린이집 3. 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」 제2조에 따른 학원 가운데 행정안전부령으로 정하는 학원 4. 「초·중등교육법」 제60조의2 또는 제60조의3에 따른 외국인학교 또는 대안학교, 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제223조에 따른 국제학교 및 「경제자유구역 및 제주국제자유도시의 외국교육기관 설립·운영에 관한 특별법」 제2조제2호에 따른 외국교육기관 중 유치원·초등학교 교과과정이 있는 학교 <p>② 제1항에 따른 어린이 보호구역의 지정절차 및 기준 등에 관하여 필요한 사항은 교육부, 행정안전부 및 국토교통부의 공동부령으로 정한다.</p> <p>③ 차마 또는 노면전차의 운전자는 어린이 보호구역에서 제1항에 따른 조치를 준수하고 어린이의 안전에 유의하면서 운행하여야 한다.</p> <p>④ 시·도경찰청장, 경찰서장 또는 시장 등은 제3항을 위반하는 행위 등의 단속을 위하여 어린이 보호구역의 도로 중에서 행정안전부령으로 정하는 곳에 우선적으로 제4조의2에 따른 무인 교통단속용 장비를 설치하여야 한다.</p> <p>⑤ 시장 등은 제1항에 따라 지정한 어린이 보호구역에 어린이의 안전을 위하여 다음 각 호에 따른 시설 또는 장비를 우선적으로 설치하거나 관할 도로관리청에 해당 시설 또는 장비의 설치를 요청하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 어린이 보호구역으로 지정한 시설의 주 출입문과 가장 가까운 거리에 있는 간선도로상 횡단보도의 신호기 2. 속도 제한 및 횡단보도에 관한 안전표지 3. 「도로법」 제2조제2호에 따른 도로의 부속물 중 과속방지시설 및 차마의 미끄럼을 방지하기 위한 시설 4. 그 밖에 교육부, 행정안전부 및 국토교통부의 공동부령으로 정하는 시설 또는 장비

<표 5-4> 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙

구분	내용
부칙 [별표2]	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보행안전시설물의 구조 시설기준(제9조 관련) 7. 자동차 진입억제용 말뚝 <ul style="list-style-type: none"> 가. 자동차 진입억제용 말뚝은 보행자의 안전하고 편리한 통행을 방해하지 아니하는 범위 내에서 설치하여야 한다. 나. 자동차 진입억제용 말뚝은 밝은 색의 반사도료 등을 사용하여 쉽게 식별할 수 있도록 설치하여야 한다. 다. 자동차 진입억제용 말뚝의 높이는 보행자의 안전을 고려하여 80~100센티미터로 하고, 그 지름은 10~20센티미터로 하여야 한다. 라. 자동차 진입억제용 말뚝의 간격은 1.5미터 안팎으로 하여야 한다. 마. 자동차 진입억제용 말뚝은 보행자 등의 충격을 흡수할 수 있는 재료를 사용하되, 속도가 낮은 자동차의 충격에 견딜 수 있는 구조로 하여야 한다. 바. 자동차 진입억제용 말뚝의 0.3미터 전면(前面)에는 시각장애인이 충돌 우려가 있는 구조물이 있음을 미리 알 수 있도록 점자블록을 설치하여야 한다.

2) 강원관광대학교입구 권역

가) 개선지표 및 문제점

- 강원관광대학교입구 권역은 이동성 5.00점 A등급, 안전성 4.73점으로 B등급 이상의 점수를 보이고 있으며 쾌적성은 C등급의 점수를 보이고 있어 종합평점 4.51점으로 좋은 보행환경을 지니고 있는 것으로 조사됨

<표 5-5> 강원관광대학교입구 권역 보행교통 개선지표 종합 평점

구분	조사대상구간	분야별점수			종합평점
		이동성	안전성	쾌적성	
주거지역	강원관광대학교입구	5.00	4.73	3.00	4.51

- 강원관광대학교입구 권역은 보도의 관리 및 상태는 대체로 양호한 편이나 단절 구간이 여러 곳 존재하며 보도 위 불법 주·정차로 인한 보행자 이동이 용이하지 않는 곳이 존재함

- 투수블록을 이용하여 배수기능 및 미끄럼 방지 효과로 인한 보행자의 이동 편의를 향상시켰으나 차량진입억제용말뚝 및 시각장애인을 위한 점자블록의 미설치로 인한 불편함도 공존함

<그림 5-3> 강원관광대학교입구 권역 현황

보도 단절 및 불법 주·정차	점자블록 미설치 및 비규격 차량진입억제용말뚝
	
보도 불량 및 단절	보도 단절 및 점자블록 미설치
	

나) 개선방안

- 보도 위 불법 주·정차의 근절을 위한 단속의 강화 또는 CCTV 설치가 이루어져야 하며 이를 위한 보조적인 시설물로 차량진입억제용말뚝을 설치하여 보도로의 차량 진입을 막을 필요가 있을 것으로 사료됨
- 시각장애인을 위한 점자블록이 존재하기는 하나, 이는 일부구간에만 존재하고 전체 구간을 살펴보았을 시 존재가 미비하여 개선이 필요함

<그림 5-4> 강원관광대학교입구 권역 개선책

보도단절구간 개선(안)



점자블록 및 차량진입억제용말뚝 설치(안)



3) 장성초등학교입구 권역

가) 개선지표 및 문제점

- 장성초등학교입구 권역은 안전성은 4.46점으로 B등급 이상이며, 이동성 1.97점, 쾌적성 2.34점으로 각각 D, C등급 이하의 점수로 개선이 이루어져야 할 것으로 산정됨
- 종합평점에서는 3.47점으로 C등급 이상의 점수로 양호한 편임

<표 5-6> 장성초등학교입구 권역 보행교통 개선지표 종합 평점

구분	조사대상구간	분야별점수			종합평점
		이동성	안전성	쾌적성	
주거지역	장성초등학교입구	1.97	4.46	2.34	3.47

- 최우선 개선 목표로는 보행자의 안전한 보행로를 위한 유효 보도 폭의 개선이 우선 되어야 할 권역임
- 최소 유효 보도 폭인 1.5m에 못 미치는 구간이 있으며 보도 미설치, 장애물로 인한 보도 폭 제한, 시각장애인을 위한 점자블록의 미설치, 보행자 단절구간, 보행로 도중 계단 설치로 인한 교통약자의 보행로 이동이 제한되는 구간이 존재하고 있어 조사대상 지역 중 보행환경개선이 전반적으로 이루어져야 할 것임

<그림 5-5> 장성초등학교입구 권역 현황



<그림 계속>



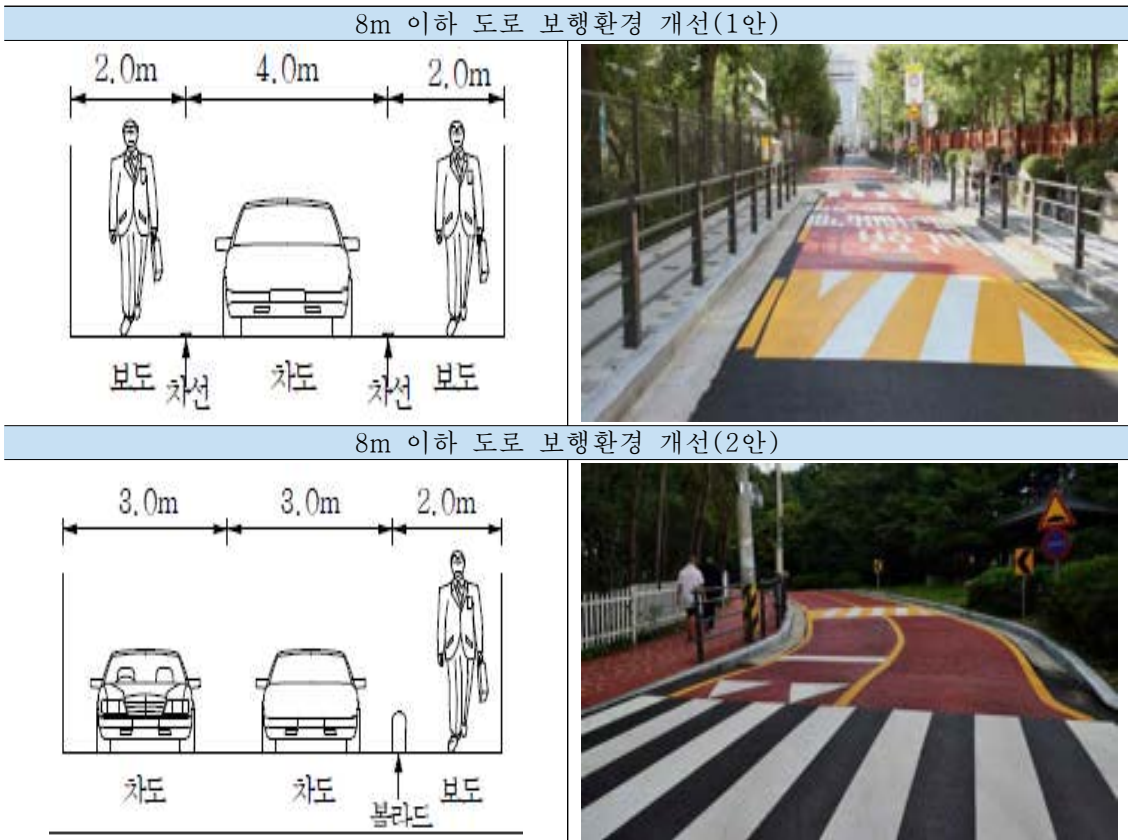
<표 5-7> 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙

구분	내용
제16조 (보도)	<p>① 보행자의 안전과 자동차 등의 원활한 통행을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 도로에 보도를 설치해야 한다. 이 경우 보도는 연석(緣石)이나 방호울타리 등의 시설물을 이용하여 차도와 물리적으로 분리해야 하고, 필요하다고 인정되는 지역에는 이동편의시설을 설치해야 한다.</p> <p>② 제1항에 따라 차도와 보도를 구분하는 경우에는 다음 각 호의 기준에 따른다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 차도에 접하여 연석을 설치하는 경우 그 높이는 25센티미터 이하로 할 것 2. 횡단보도에 접한 구간으로서 필요하다고 인정되는 지역에는 이동편의시설을 설치해야 하며, 자전거도로에 접한 구간은 자전거의 통행에 불편이 없도록 할 것 <p>③ 보도의 유효폭은 보행자의 통행량과 주변 토지 이용 상황을 고려하여 결정하되, 최소 2미터 이상으로 하여야 한다. 다만, 지방지역의 도로와 도시지역의 국지도로는 지형상 불가능하거나 기존 도로의 증설·개설 시 불가피하다고 인정되는 경우에는 1.5미터 이상으로 할 수 있다.</p> <p>④ 보도는 보행자의 통행 경로를 따라 연속성과 일관성이 유지되도록 설치하며, 보도에 가로수 등 노상시설을 설치하는 경우 노상시설 설치에 필요한 폭을 추가로 확보하여야 한다.</p>

나) 개선방안

- 1안으로는 우선 차로를 기존 왕복2차로에서 일방통행으로 전환하여 보행자 위주 도로를 조성함
- 왕복2차로에서 일방통행으로 전환 시 교통의 불편은 야기될 수 있으나 보행자 위주 도로로 조성 시 기존 유효보도폭도 충분히 확보될 뿐만 아니라, 낮은 화단 또는 벤치 등을 조성하여 보행자에게 쾌적한 보행 환경을 추가로 제공할 수 있음
- 2안으로는 왕복2차로는 유지하되 기존 양방보행도로를 개선하여 편측에 보도를 조성하여 유효보도폭을 확보하고자 하는 방안임
- 기존 교통체계를 유지하면서 보행자의 유효보도폭을 확보하여 보다 안전한 보행환경을 조성하고자 함
- 추가로 횡단보도를 적절히 배치하여 보행자의 최단거리 이동이 가능하도록 설치가 되어야 함

<그림 5-6> 장성초등학교입구 권역 개선(안)



나. 상업지역 문제점 및 개선방안

- 상업지역 황지동농협은행 권역의 종합평점은 1.86점으로 낮게 산정되었고, 이는 일부 구간 보도의 부재로 인한 위험구간이 존재하며 상가의 보도 위 적치물이 보행을 방해하고 있음

<표 5-8> 지역별·분야별 보행교통 문제점 및 개선방안(상업지역)

구분	중점 개선지표	문제점	개선방안	
상업지역	황지초등학교입구	이동성 안전성 쾌적성	<ul style="list-style-type: none"> - 보행단절구간 존재 - 황지초등학교입구 좌회전신호 미존재로 인한 교통정체 및 횡단보도 통행자 안전 미흡 - 세무서 입구 횡단보도 초과한 사이즈 	<ul style="list-style-type: none"> - 보행단절구간 연결 - 신호등 설치 - 횡단보도 보도사이즈에 맞게 재도색
	황지동농협은행	이동성 안전성 쾌적성	<ul style="list-style-type: none"> - 시장구간 보행로 미존재 - 상가 불법 적치물 존재 - 보행로 협소 및 파손 	<ul style="list-style-type: none"> - 보행로 확보 - 보행장애물 제거 - 보도 정비
	장성새마을금고삼거리	안전성 쾌적성	<ul style="list-style-type: none"> - 보행통로 무단 주차 - 횡단보도 도색 미흡 - 불법 적치물로 인한 보행통로 협소 	<ul style="list-style-type: none"> - 불법 주·정차 단속 - 횡단보도 도색(진행중) - 보행장애물 제거 - 차량진입억제용말뚝 교체

1) 황지초등학교입구 권역

가) 개선지표 및 문제점

- 황지초등학교입구 권역은 안전성은 4.46점으로 B등급 이상이며, 이동성 3.18점, 쾌적성 3.31점으로 C등급 이상의 점수로 보통 수준임
- 종합평점에서는 4.56점으로 B등급 이상의 점수로 양호함

<표 5-9> 황지초등학교입구 권역 보행교통 개선지표 종합 평점

구분	조사대상구간	분야별점수			종합평점
		이동성	안전성	쾌적성	
상업지역	황지초등학교입구	3.18	4.46	3.31	4.56

- 황지초등학교입구 권역은 조사 당시 어린이보호구역 등 도로면의 도색 상태가 양호하지 않았으나 2021년 4월 현재 도색이 진행 중인 관계로 개선책에선 제외하였음
- 보도블록의 파손이 존재하며, 점자블록의 미설치, 보행단절구간 존재, 횡단보도 비규격 설치로 인한 보행자 안전성 여부 미확보, 차량진입 억제용말뚝 설치 기준 미달의 개선점을 가지고 있음
- 또한, 보행로 불법 주·정차로 인한 보행자의 안전 문제 및 보행로 미확보로 인한 문제점을 가지고 있음
- 무엇보다 황지초등학교 정문 입구 앞 횡단보도와 보도의 간격의 차이로 세무서 자동차 출입구와 겹치는 부분이 있고, 세무서 맞은 편 방향에서 좌회전하는 차량이 많아 등하교시 학생들의 안전에 문제점이 드러나고 있음

<그림 5-7> 황지초등학교입구 권역 현황



<그림 계속>

<p>점자블록 미설치</p>	<p>보도 위 불법 주·정차</p>
	
<p>보도 단절</p>	<p>보도 파손</p>
	
<p>보도 위 주차</p>	<p>도색 개선 중</p>
	

나) 개선방안

- 1안으로 황지초등학교 입구 주변의 횡단보도는 보도와 횡단보도와의 이격의 차이로 인해 세무서 차량의 출입 시 보행자와의 접촉사고가 야기됨으로 기존의 횡단보도 라인을 보도의 끝과 맞출 필요성이 있음
- 또한, 신호등의 경우 점멸등으로 이루어져 있으며 왕복 양방향의 경우 운전자에게 원거리에서 어린이보호구역임을 알릴 수 있도록 표지판을 교체할 필요성이 있음
- 2안으로는 보행 및 도로교통환경의 전면적인 개선안이 필요함
- 현행 황지초등학교 입구에서 세무서 및 옆 도로의 좌회전 구간은 횡단보도 보행자에게 위험한 환경에 노출되어 있을 뿐만 아니라, 좌회전 차량의 대기시간으로 인한 도로교통의 정체가 이루어지고 있음
- 이를 개선하고자 그림 5-8의 2안과 같이 보행자의 안전한 횡단보도 이용을 위하여 아래와 같은 장소로 이전하고 차량 정체 현상을 줄이기 위해 비보호구역 설치와 더불어 어린이보호구역 표지판을 신설하고 보행단절구간을 연결하며 신호등을 설치하여 보행자 안전을 위한 개선(안)이 필요할 것으로 사료됨

<그림 5-8> 황지초등학교입구 권역 개선(안)

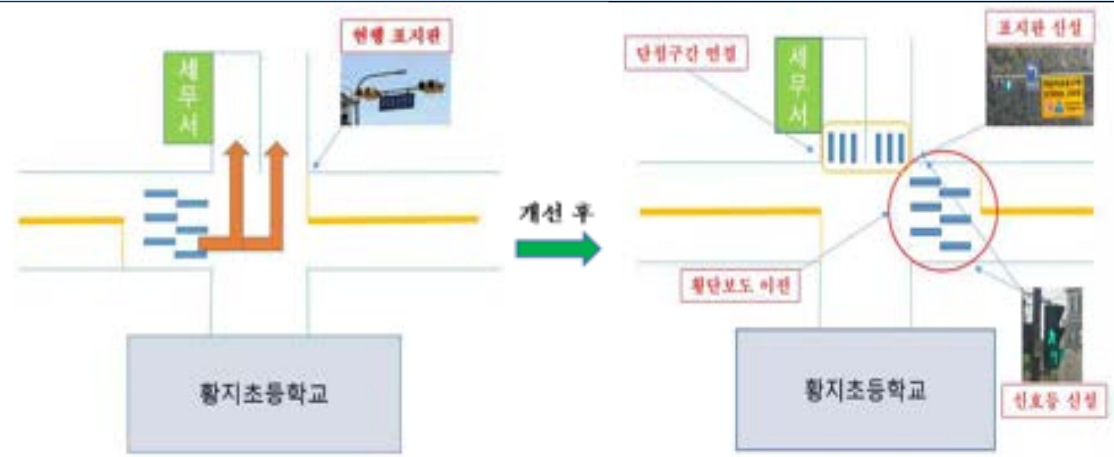
보도와 횡단보도 이격 개선(1안)



어린이보호구역 표지판 추가(1안)



황지초등학교 입구 개선(2안)



<표 5-10> 도로교통법 시행규칙

구분	종류	만드는 방식 (단위: mm)	설치기준
신호등의 종류, 만드는 방식 및 설치·관리 기준	보행 이색등		<ul style="list-style-type: none"> 차량신호기가 설치된 교차로의 횡단보도로서 1일중 횡단보도의 통행량이 가장 많은 1시간 동안의 횡단보행자가 150명을 넘는 곳에 설치한다. 번화가의 교차로, 역앞 등의 횡단보도로서 보행자의 통행이 빈번한 곳에 설치한다. 차도의 폭이 16미터 이상인 교차로 또는 횡단보도에서 차량신호가 변하더라도 보행자가 차도 내에 남을 때가 많을 경우에 설치한다. 어린이 보호구역 등 내 초등학교 또는 유치원 등의 주출입문과 가장 가까운 거리에 위치한 횡단보도에 설치한다.

2) 황지동농협은행 권역

가) 개선지표 및 문제점

- 황지동농협은행 권역은 이동성, 안전성 분야에서 D등급 이하의 점수이며 쾌적성은 2.98점으로 C등급 이하의 점수를 나타내고 있으며 이 중에서도 안전성 분야에서 1.38점으로 최하 점수가 나타남
- 종합평점에서도 1.86점으로 D등급 이하의 점수로 산정됨

<표 5-11> 황지동농협은행 권역 보행교통 개선지표 종합 평점

구분	조사대상구간	분야별점수			종합평점
		이동성	안전성	쾌적성	
상업지역	황지동농협은행	1.97	1.38	2.98	1.86

- 황지동농협은행 권역은 대로변 보도블록 상태는 대체로 양호함
- 왕복2차선의 상가 건물 도로에 보도가 존재하지 않으며, 도로에 불법 주·정차 차량으로 인해 1차선이 막힌 구간이 있었음
- 왕복4차선 대로변 보도블록에 점자블록이 존재하지 않고 보도블록 위로 불법 주·정차가 존재했으며 노상 불법 적치물로 인해 보행자의 통

로가 협소해져 불편을 야기하고 있음

- 보행단절구간이 존재하며 그 구간의 보도블록과 도로 간의 단차로 인한 보행자 이동(특히, 교통약자)이 자유롭지 않음
- 보도의 파손이 곳곳에 존재하여 개선책이 마련될 필요가 있음

<그림 5-9> 황지동농협은행 권역 현황

보도 미설치	중앙분리대 미설치 및 차량진입억제용말뚝 비규격
	
보도 위 불법 주·정차	도로 위 불법 주·정차
	
횡단보도 도색 불량	보도 위 불법 적치물
	

<그림 5-9> 황지동농협은행 권역 현황

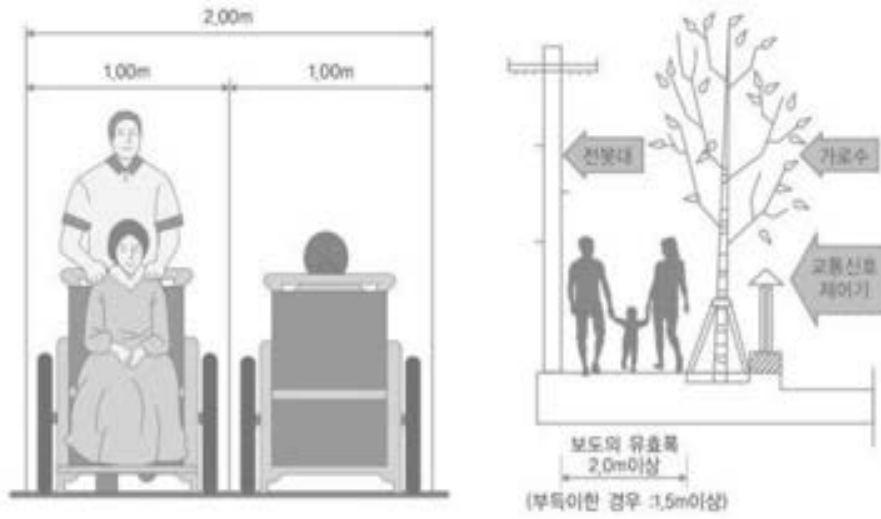


나) 개선방안

- 황지동농협은행 권역의 일부구간은 왕복2차로의 도로가 존재함에도 불구하고 보도가 존재하지 않고 보행자와 차량의 경계는 차선으로만 구분하게 되어 있음
- 또한 보행자 구간은 보도 규격(최소 1.5m 또는 2.0m)에도 미치지 못하여 보행자 통행이 자유롭지 못함
- 황지동농협은행 입구부터는 일방통행이 이루어져 있으므로 이 구간을 연계하여 조사대상구간을 일방통행으로 현실화하고 안전하게 보행할 수 있는 공간을 마련하고자 개선(안)을 제시함

- 보행자가 안전한 환경을 조성하고자 유효보도폭을 1.5m 이상 확보하고 황지자유시장 입구와 연계하여 일방통행로를 마련함

<그림 5-10> 보도의 유효폭



<출처: 보도 설치 및 관리 지침, 국토교통부>

<그림 5-11> 황지동농협은행 권역 개선(안)

現 황지자유시장 일원



↓ 개선 후

황지자유시장 일원 개선(안)



<그림 5-12> 일방통행로 조성(안)



3) 장성새마을금고삼거리 권역

가) 개선지표 및 문제점

- 장성새마을금고삼거리 권역은 이동성과 안전성은 각각 4.39점, 4.73점으로 B등급 이상이나, 쾌적성은 2.61점으로 C등급 이하의 점수로 개선이 이루어져야 할 것임
- 종합평점에서는 4.29점으로 B등급 이상의 점수로 양호함

<표 5-12> 장성새마을금고삼거리 권역 보행교통 개선지표 종합 평점

구분	조사대상구간	분야별점수			종합평점
		이동성	안전성	쾌적성	
상업지역	장성새마을금고삼거리	4.39	4.73	2.61	4.29

- 장성새마을금고삼거리 권역은 대체로 보행환경 여건은 좋으나, 보도 위적치물과 불법 주·정차로 인한 보행자의 불편이 야기되고 있음
- 차량진입억제용말뚝의 경우 설치기준에 맞지 않아 교체가 이루어져야 함

<그림 5-13> 장성새마을금고삼거리 권역 현황

<p>차량진입억제용말뚝 비규격</p>	<p>보도 위 불법 주·정차</p>
	
<p>대중교통정보제공 미흡</p>	<p>유효보도폭 감소</p>
	
<p>보도 위 불법 적치물</p>	<p>차량진입억제용말뚝 비규격 및 유효보도폭 감소</p>
	

나) 개선방안

- 보행자 구간에 대해 지속적인 불법 주·정차 단속을 통해 보행자 불편을 최소화하는 방안을 검토함
- 불법 주·정차 구간의 지속적인 홍보 및 지도를 통해 사전 예방 가능토록 하고 CCTV 및 주·정차 금지 안내 전광판, 노상 주차장 활용 유도 등을 통한 개선이 필요함
- 보행 장애물을 최소화하여 보행공간 확보 및 환경을 조성함
- 또한, 장성동 버스정류장을 개선하여 보행환경의 쾌적성을 높여 대중교통정보제공 및 편리함을 이용할 수 있도록 함

<그림 5-14> 버스정류장 개선(안)

버스정류장 개선(안)



VI. 투자계획 및 재원조달방안

VI. 투자계획 및 재원조달방안

1. 투자계획 수립

가. 분야별 사업비 산정

1) 이동성 분야

- 이동성 분야 개선을 위한 방안으로는 보행자 신호등 설치 1개소, 단절구간 횡단보도 설치, 주·정차 위반 단속장비(CCTV) 설치, 점자블록 설치 등을 검토하였음
- 보행자 신호등은 황지초등학교 권역(상업지역)의 이동성과 안전성을 고려하여 설치할 목적이며 1개소당 15백만 원의 비용이 소요될 것임

<표 6-1> 이동성 분야 투자 사업비

(단위: 백만 원)

구분		합계	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
보행자 신호등 설치	개소	1	1	-	-	-	-
	사업비	15	15	-	-	-	-
단절구간 횡단보도 설치	m ²	100	-	-	100	-	-
	사업비	4.4	-	-	4.4	-	-
주·정차 위반 단속 장비(CCTV) 설치	개소	2	-	2	-	-	-
	사업비	76	-	76	-	-	-
점자블록 설치	개소	32	32	-	-	-	-
	사업비	10	10	-	-	-	-
계		110.3	26	80	4.3	-	-

- 주) 1. 보행자 신호등 설치비용: 남원시 어린이보호구역 신호등 설치사업 평균 공사금액
 2. 단절구간 횡단보도 설치비용: 제주도 횡단보도 도색(단가계약) 공사비용(44,000원/m²)
 3. 주·정차 위반 단속장비(CCTV) 설치비용: 태안군 불법주·정차 CCTV 설치공사비용
 4. 점자블록 설치비용: 대전광역시 점자블록 설치공사(30만원/개소)
 5. 설치 및 공사비용에 관한 근거자료는 부록에 첨부함

2) 안전성 분야

- 안전성 분야 개선을 위한 방안으로는 차량진입억제용말뚝 설치와 어린이보호구역 신설을 검토하였음
- 어린이보호구역은 상장현대아파트 권역(주거지역)의 황지어린이집 일대에 조성하여 안전한 보행로를 조성할 목적임

<표 6-2> 안전성 분야 투자 사업비

(단위: 백만 원)

구분		합계	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
차량진입억제용 말뚝 (재)설치	개소	12	-	-	4	4	4
	사업비	4.8	-	-	1.6	1.6	1.6
어린이보호구역 설치	개소	1	1	-	-	-	-
	사업비	100	100	-	-	-	-

주) 1. 차량진입억제용말뚝 (재)설치: 무안군 차량진입억제용 말뚝정비공사 (40만원/개소)
 2. 어린이보호구역 사업비 : 2021년 태백시 어린이보호구역 개선공사 예산액 반영
 3. 설치 및 공사비용에 관한 근거자료는 부록에 첨부함

3) 쾌적성 분야

- 쾌적성 분야 개선을 위한 방안으로는 보도 유지보수, 버스정류장 개선을 검토하였음

<표 6-3> 쾌적성 분야 투자 사업비

(단위: 백만 원)

구분		합계	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
보도 유지보수	개소	-	-	-	-	-	-
	사업비	3,020	604	604	604	604	604
버스정류장 개선	개소	-	-	-	-	-	-
	사업비	65	13	13	13	13	13
계		3,085	617	617	617	617	617

주) 1. 보도 유지보수 및 버스정류장 개선은 태백시 최근 5년간 동일 사업에 관한 예산액을 평균으로 배분함

2. 재원 조달 방안

가. 태백시 재정현황 및 전망

1) 태백시 재정현황

- 태백시의 재정규모는 2015년 세입 392,609백만 원에서 연평균 8.2%씩 증가하여 2019년 537,384백만 원으로 증가하였고, 세출은 2015년 281,787백만 원에서 2019년 390,881백만 원으로 8.5% 증가함

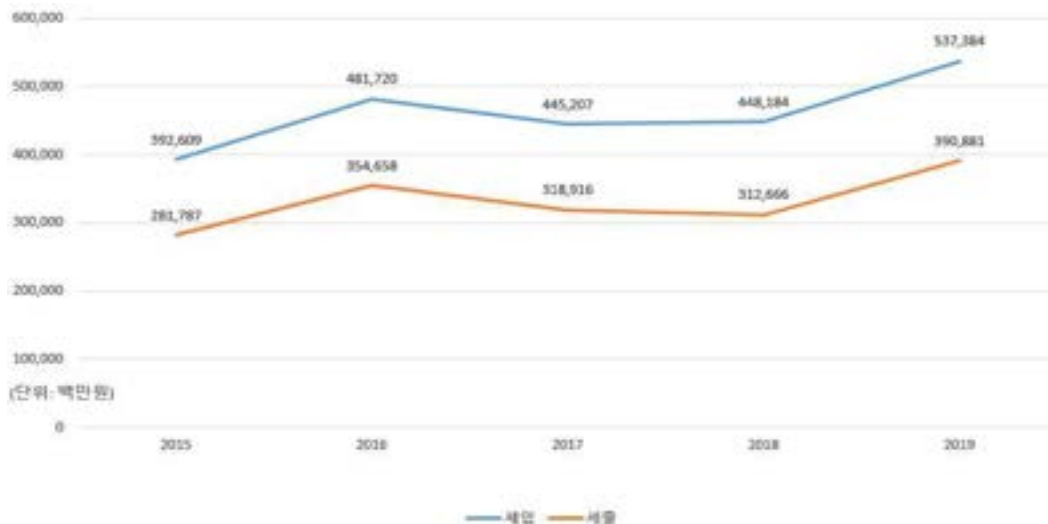
<표 6-4> 태백시 재정규모 추이

(단위: 백만 원, %)

구분	총계		일반회계		특별회계		세출/세입
	세입	세출	세입	세출	세입	세출	
2015	392,609	281,787	316,521	226,794	76,088	54,993	71.8
2016	481,720	354,658	419,784	325,857	61,936	28,801	73.6
2017	445,207	318,916	382,731	284,469	62,476	34,447	71.6
2018	448,184	312,666	398,544	285,551	49,640	27,115	69.8
2019	537,384	390,881	485,233	360,760	52,151	30,121	72.7
연평균 증감율	8.2	8.5	11.3	12.3	△9.0	△14.0	-

<출처: 태백시 2015~2019년 세입세출결산서>

<그림 6-1> 태백시 재정규모 추이



2) 태백시 세입·세출 현황

- 태백시 일반회계 세입 추이는 2015년 392,609백만 원에서 2019년 537,384백만 원으로 약 8.2% 증가하였음
- 재정자립도는 2016년 이후 낮아지고 있는 추세이나 태백시와 인구가 비슷한 강원도 유사지자체의 평균보다는 높은 수준임

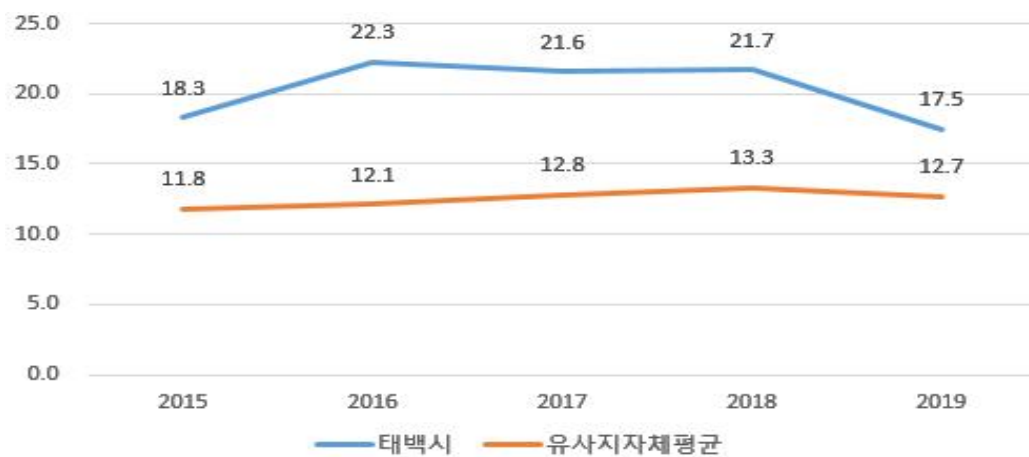
<표 6-5> 태백시 일반회계 세입 추이

(단위: 백만 원, %)

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	연평균 증감률
합계	392,609	481,720	445,207	448,184	537,384	8.2
자체수입	66,855	131,797	76,259	75,956	70,039	1.2
지방세	19,380	24,100	23,065	19,714	21,964	3.2
세외수입	47,476	107,697	53,195	56,242	48,075	0.3
지방교부세	107,461	120,592	128,854	143,945	165,592	11.4
조정교부금	5,960	7,919	7,637	9,098	10,104	14.1
보조금	115,084	95,792	96,881	86,030	107,404	△1.7
지방채 및 보전수입등 내부거래	97,248	125,621	135,576	133,156	184,245	17.3
재정자립도	18.3	22.3	21.6	21.7	17.5	-

<출처: 태백시 2015~2019년 세입세출결산서>

<그림 6-2> 재정자립도 현황



주) 1. 태백시와 비슷한 인구의 강원도 유사지자체 평균

<출처: KOSIS>

- 2019년 세출은 390,881백만 원으로 2018년에 비해 78,215백만 원이 증가하였음
- 세출결산 중 사회복지 분야가 87,504백만 원(22.4%)으로 가장 높은 비율이 나타났으며 수송 및 교통 분야는 17,004백만 원(4.4%)으로 조사됨

<표 6-6> 태백시 일반회계 세출 추이

(단위: 백만 원, %)

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	비율
합계	281,787	354,658	318,916	312,666	390,881	100.0
일반공공행정	22,834	79,747	32,937	38,565	64,524	16.5
공공질서 및 안전	3,920	2,999	1,484	2,459	4,013	1.0
교육	3,317	3,857	3,945	4,504	5,518	1.4
문화 및 관광	15,643	21,657	30,649	23,842	27,218	7.0
환경보호	25,774	26,109	21,178	40,261	46,443	11.9
사회복지	53,059	59,096	64,380	69,437	87,504	22.4
보건	3,664	4,192	4,693	5,412	5,283	1.4
농림해양수산	10,267	15,696	16,812	12,825	20,668	5.3
산업·중소기업	9,042	15,149	18,014	18,885	29,544	7.6
수송 및 교통	20,369	16,370	22,204	19,243	17,004	4.4
국토 및 지역개발	11,226	33,197	17,753	19,855	23,235	5.9
과학기술	-	-	-	-	-	-
예비비	-	-	-	-	-	-
기타	47,679	47,788	50,419	57,378	59,927	15.3

<출처: 태백시 2015~2019년 세입세출결산서>

3) 태백시 세입·세출계획

- 2026년 태백시 세입은 총 450,779백만 원으로 일반회계 372,182백만 원, 특별회계 44,942백만 원, 기금 33,655백만 원으로 예상됨
- 2022년~2026년 총 세입은 약 2,233,725백만 원으로 전망됨

<표 6-7> 태백시 세입 계획

(단위: 백만 원, %)

구분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	연평균 신장률
일반회계	372,585	372,668	370,434	371,437	372,256	372,182	2,231,562	△0.02
특별회계	45,363	58,001	42,946	42,999	44,365	44,942	278,616	1.30
기금	18,908	24,048	24,339	29,597	29,857	33,655	160,404	12.72
계	436,856	454,717	437,719	444,033	446,478	450,779	2,670,581	0.59

주) 1. 연평균신장률은 태백시 중기지방재정계획의 2021년~2025년까지 결과값이며, 2026년은 연평균신장률을 반영한 추정치임

2. 합계는 2021년~2026년 총합계임

<출처: 2021년~2025년 중기지방재정계획 수립 기준, 태백시>

4) 태백시 분야별 자원분배 계획 전망

- 태백시의 연도별 투자가용재원에 대한 자원분배 계획 중 2021년~2026년 수송 및 교통 분야에 대한 사업재원은 총 64,710백만 원으로 연평균 5.1% 증가하는 것으로 조사됨
- 2021년~2026년 수송 및 교통 분야에서 도로부문이 51,415백만 원, 대중교통·물류 등 기타 부문이 13,295백만 원으로 전망됨

<표 6-8> 분야별 자원분배 계획

(단위: 백만 원, %)

구분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	연평균 신장률
합계	137,141	116,972	119,420	140,749	149,433	152,721	816,436	2.2
일반공공행정	11,664	11,415	11,529	11,732	11,847	11,894	70,081	0.4
공공질서 및 안전	967	971	975	978	981	985	5,857	0.4
교육	5,301	6,371	6,371	6,371	6,371	6,670	37,455	4.7
문화 및 관광	18,505	13,058	16,139	13,624	13,607	12,600	87,533	△7.4
환경보호	9,525	15,254	12,467	12,497	12,611	13,532	75,886	7.3
사회복지	19,025	18,527	18,459	20,547	21,592	22,283	120,433	3.2
보건	1,043	1,049	1,052	1,053	1,053	1,055	6,305	0.2
농림해양수산	5,842	5,888	4,583	4,377	4,378	4,072	29,140	△7.0
산업·중소기업	35,322	23,067	22,258	44,056	53,081	58,761	236,545	10.7
수송 및 교통	8,591	9,087	12,750	12,794	10,477	11,011	64,710	5.1
(1) 도로	6,641	7,103	10,629	10,498	8,070	8,474	51,415	5.0
(2) 대중교통·물류 등 기타	1,950	1,984	2,121	2,296	2,407	2,537	13,295	5.4
국토 및 지역개발	19,279	10,177	10,674	10,547	11,359	9,950	71,986	△12.4
과학기술	-	-	-	-	-	-	-	-
예비비	-	-	-	-	-	-	-	-
기타	2,077	2,109	2,161	2,172	2,076	2,076	12,671	-

주) 1. 연평균신장률은 태백시 중기지방재정계획의 2021년~2025년까지 결과값이며, 2026년은 연평균신장률을 반영한 추정치임

2. 합계는 2021년~2026년 총합계임

<출처: 2021년~2025년 중기지방재정계획 수립 기준, 태백시>

나. 자원조달방안

- 태백시의 수송 및 교통 분야 자원분배 계획은 2022년~2026년까지 총 53,119백만 원이며, 도로부문은 44,774백만 원, 대중교통·물류 등 기타 부문은 11,345백만 원으로 전망됨

<표 6-9> 수송 및 교통 분야 자원분배 계획

(단위: 백만 원, %)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	연평균 신장률
수송 및 교통	9,087	12,750	12,794	10,477	11,011	56,119	5.1
(1) 도로	7,103	10,629	10,498	8,070	8,474	44,774	5.0
(2) 대중교통·물류 등 기타	1,984	2,121	2,296	2,407	2,537	11,345	5.4

주) 1. 연평균신장률은 태백시 중기지방재정계획의 2021년~2025년까지 결과값이며, 2026년은 연평균신장률을 반영한 추정치임

2. 합계는 2021년~2026년 총합계임

<출처: 2021년~2025년 중기지방재정계획 수립 기준, 태백시>

- 분야별 투자 총 사업비는 2022년~2026년까지 총 3,295백만 원으로 예상되며, 안전성 분야 어린이보호구역 설치가 선행으로 실시되어야 할 것으로 판단됨
- 분야별로는 이동성 분야 105.4백만 원, 안전성 분야 104.8백만 원, 쾌적성 분야 3,085백만 원의 사업비가 소요될 것으로 전망됨

<표 6-10> 분야별 투자 총 사업비

(단위: 백만 원)

구분		계	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
이동성	보행자 신호등 설치	개소	1	1	-	-	-
		사업비	15	15	-	-	-
	단절구간 횡단보도 설치	m ²	100	-	-	100	-
		사업비	4.4	-	-	4.4	-
	주정차 위반 단속 장비(CCTV) 설치	개소	2	-	2	-	-
		사업비	76	-	76	-	-
	점자블록 설치	개소	32	32	-	-	-
		사업비	10	10	-	-	-
	소계		105.4	25	76	4.4	-
	안전성	차량진입억제용 말뚝(재)설치	개소	12	-	-	4
사업비			4.8	-	-	1.6	1.6
어린이보호구역 설치		개소	1	1	-	-	-
		사업비	100	100	-	-	-
소계		104.8	100	-	1.6	1.6	
쾌적성	보도 유지보수	개소	-	-	-	-	-
		사업비	3,020	604	604	604	604
	버스정류장 개선	개소	-	-	-	-	-
		사업비	65	13	13	13	13
	소계		3,085	617	617	617	617
사업비 합계		3,295	742	693	623	619	

- 태백시 2021년~2025년 중기지방재정계획에서 제시하고 있는 수송 및 교통 분야의 투자계획 전망을 토대로 분석한 결과, 수송 및 교통 가용재원은 총 56,119백만 원으로 전망됨
- 본 사업계획 기간(2022년~2026년) 중 소요되는 재원은 총 3,295백만 원으로 수송 및 교통 부문 가용재원의 약 5.9% 수준에 해당하는 규모임

- 따라서 태백시 수송 및 교통 부문 가용재원의 규모로 살펴보았을 때, 본 사업계획을 추진함에 있어 자원조달이 가능할 것으로 판단됨

<표 6-11> 투자자원 과부족 검토

(단위: 백만 원, %)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
수송 및 교통 가용자원(A)	9,087	12,750	12,794	10,477	11,011	56,119
투자 사업비 (B)	742	693	623	619	619	3,295
비율(B/A)	8.2	5.4	4.9	5.9	5.6	5.9

주) 1. 태백시 중기지방재정계획의 2022년~2025년까지 결과값이며, 2026년은 연평균신장률을 반영한 추정치임

부 록

「태백시 제2차 보행교통 개선 수립용역」 보고서

2021년 06월 일 인쇄

2021년 06월 일 발행

발행처 **KiDi** 재단법인 **한국산업발전연구원**

강원도 강릉시 성덕포남로 188번길 10 (3층)

Tel : (033) 652 - 4488 Fax : (033) 652 - 8141