

군민과 함께여는 행복한 부여

2017~2021년

보행교통 개선계획



부여군

제 출 문

부여군수 귀하

귀 군으로부터 의뢰받은 『부여군 보행교통 개선계획 수립 용역』
의 최종보고서를 제출합니다.

2016. 11.

세종특별자치시 가름로 253
도시교통연구소
연구책임자 서 승 환

목 차

제 1장 계획의 개요	1
제1절 계획의 배경 및 목적	1
1. 계획의 배경	1
2. 계획의 목적	1
제2절 계획의 범위	2
1. 시간적 범위	2
2. 공간적 범위	2
3. 내용적 범위	2
제3절 과업수행 방법	3
1. 보행교통정책 목표 및 기본방향 설정	3
2. 보행교통현황 조사 및 분석	3
3. 관련계획 검토	5
4. 문제점검토 및 장래전망	5
5. 정비방향 설정 및 기본구상, 정비방안 작성	6
6. 투자계획 및 재원조달 방안 수립	6
제 4절 계획수립 절차	7
제 2장 지역 및 교통 현황	11
제1절 지역 현황	11
1. 일반 현황	11
2. 사회경제지표 현황	14
제2절 지역 교통현황	18
1. 교통망체계	18
2. 교통현황	20
제3절 교통사고 현황	21
1. 교통사고 현황	21
2. 보행자 교통사고 현황	25
제4절 교통시설 현황	29
1. 교통수단	29
2. 여객시설	30

제 3장 관련계획 검토 및 목표설정	35
제1절 상위 및 관련계획	35
1. 지속가능 물류발전 기본계획(2011~2020년)	35
2. 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획(2012~2016년)	37
3. 제 7차 국가교통안전기본계획 (2012년~2016년)	40
4. 제 2차 교통약자 이동편의 증진계획 (2012년~2016년)	43
제2절 관련계획 추진내용 및 성과	45
1. 제 2차 부여군 교통안전기본계획 (2012년~2016년)	45
2. 제 2차 부여군 교통약자 이동편의 증진계획 (2012년~2016년)	48
3. 부여군 대중교통계획 (2013년~2016년)	50
제3절 보행교통 개선계획 목표설정	53
1. 목표 설정	53
제 4장 보행교통 실태조사 및 분석	57
제1절 실태조사 개요	57
1. 조사목적	57
2. 조사범위	57
3. 실태조사 항목 및 방법	61
제2절 실태조사 및 분석	62
1. 상업지역	62
2. 주거지역	67
제3절 보행교통 개선지표 종합평가	72
1. 지역별 개선지표 종합평가	72
2. 분야별 개선지표 종합평가	73
제 5장 보행교통 개선대책	77
제1절 지역별 분야별 문제점 및 개선방안	77
1. 지역별·분야별 문제점 및 개선방안	77
제2절 지역별 세부 개선방안	78
1. 상업지역	78
2. 주거지역	87
제3절 분야별 세부 개선방안(기준)	96
1. 이동성 분야	96
2. 안전성 분야	103
3. 쾌적성 분야	109

제 6장 투자계획 및 재원조달 방안	115
제1절 투자계획 수립	115
1. 분야별 사업비 산정	115
2. 연차별 투자계획 수립	117
제2절 재원조달 방안	118
1. 부여군 재정현황 및 전망	118
2. 재원조달 방안	123
〈부록〉	117

표 차례

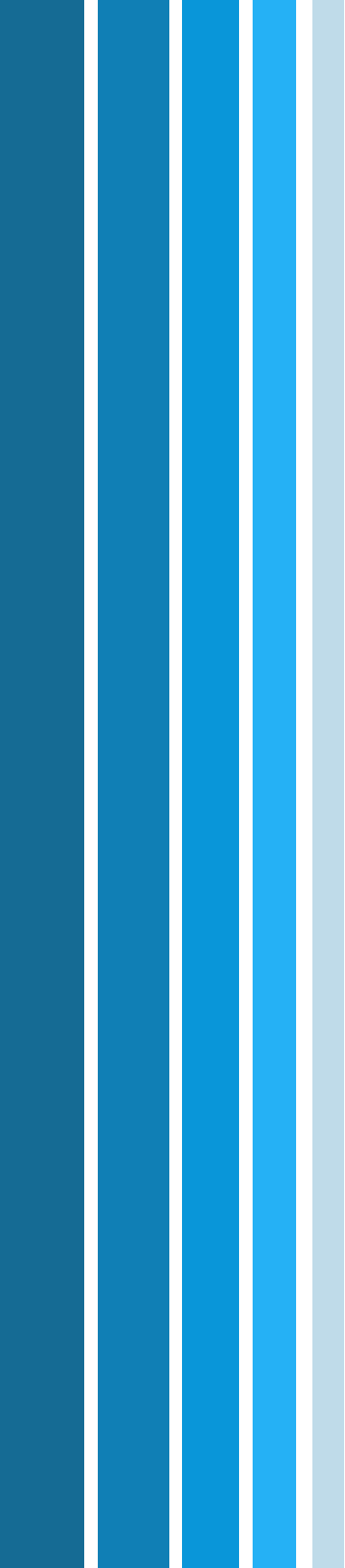
< 표 1 - 1 > 계획의 주요내용	2
< 표 2 - 1 > 지리적 위치	11
< 표 2 - 2 > 부여군 행정구역	12
< 표 2 - 3 > 부여군 토지이용 현황	13
< 표 2 - 4 > 부여군 용도지역 현황	13
< 표 2 - 5 > 부여군 인구변화 추이	14
< 표 2 - 6 > 부여군 행정구역별 인구 현황	15
< 표 2 - 7 > 부여군 자동차등록대수 변화추이	16
< 표 2 - 8 > 부여군 학교 및 학생수 추이	17
< 표 2 - 9 > 부여군 도로 연장 및 포장 현황	18
< 표 2 - 10 > 도로별 구간교통량 추이	20
< 표 2 - 11 > 교통사고 발생현황	21
< 표 2 - 12 > 사고유형별 교통사고	22
< 표 2 - 13 > 연령별 교통사고	23
< 표 2 - 14 > 도로종류별 교통사고	24
< 표 2 - 15 > 보행자 교통사고 발생현황	25
< 표 2 - 16 > 사고유형별 보행자 교통사고	26
< 표 2 - 17 > 연령별 보행자 교통사고	27
< 표 2 - 18 > 도로종류별 보행자 교통사고	28
< 표 2 - 19 > 부여군 농어촌 버스 현황	29
< 표 2 - 20 > 부여군 택시운행 현황	29
< 표 2 - 21 > 부여군 버스정류장 설치 현황	30
< 표 3 - 1 > 보행부문 계획 지표	39
< 표 3 - 2 > 제 7차 국가교통안전기본계획의 정책목표	41
< 표 3 - 3 > 제 7차 국가교통안전기본계획의 계획지표	41
< 표 3 - 4 > 도로교통 계획지표별 교통사고 감소목표 설정	42
< 표 3 - 5 > 2012년도 보행자 사망자수 목표	42
< 표 3 - 6 > 보행환경시설 개선계획	44
< 표 3 - 7 > 보행구역 내 보행시설물	44
< 표 3 - 8 > 부여군 제2차 교통안전기본계획의 중점 추진과제	46
< 표 3 - 9 > 부여군 제2차 교통안전기본계획의 부문별 사고감소목표	46
< 표 3 - 10 > 부여군 제2차 교통안전기본계획 사고감소목표 달성여부	47
< 표 3 - 11 > 장래 2016년 부여군 목표치	49
< 표 3 - 12 > 중앙정부 계획과 연계된 부여군 계획의 추진전략 및 추진과제	50
< 표 3 - 13 > 부여군 제2차 대중교통계획 세부사업 추진실적	51
< 표 3 - 14 > 보행교통 개선계획을 위한 목표 설정	53

< 표 4 - 1 > 도시규모별, 토지규모별 최소 조사지점수	58
< 표 4 - 2 > 보행교통 개선지표별 조사항목 및 조사방법	61
< 표 4 - 3 > 사비로(군청로터리 ~ 소방서로터리) 보행교통 개선지표	65
< 표 4 - 4 > 성왕로(미성삼거리 ~ 오일뱅크 부여주유소 앞) 보행교통 개선지표	65
< 표 4 - 5 > 수북로(수북정교차로 ~ 송가네반점 앞) 보행교통 개선지표	66
< 표 4 - 6 > 석탑로(궁남사거리 ~ 미성삼거리) 보행교통 개선지표	70
< 표 4 - 7 > 성왕로(동부농협사거리 ~ 대향로로터리) 보행교통 개선지표	70
< 표 4 - 8 > 홍산로(홍산사료마트 앞 ~ 홍산정류소 앞) 보행교통 개선지표	71
< 표 4 - 9 > 지역별 보행교통 개선지표 종합 평점	72
< 표 4 - 10 > 분야별 보행교통 개선지표 종합평점	73
< 표 5 - 1 > 지역별·분야별 보행교통 문제점 및 개선방안 (상업지역)	77
< 표 5 - 2 > 지역별·분야별 보행교통 문제점 및 개선방안 (주거지역)	78
< 표 5 - 3 > 사비로 개선방안	80
< 표 5 - 4 > 성왕로 개선방안	83
< 표 5 - 5 > 수북로 개선방안	86
< 표 5 - 6 > 석탑로 개선방안	89
< 표 5 - 7 > 성왕로 개선방안	92
< 표 5 - 8 > 홍산로 개선방안	95
< 표 5 - 9 > 횡단보도 시설 설치방법	97
< 표 5 - 10 > 보행자 안전시설 설치방법	98
< 표 5 - 11 > 입체보행시설 정비방법	100
< 표 5 - 12 > 이동성 분야 개선방안	102
< 표 5 - 13 > 속도저감시설 설치방법	103
< 표 5 - 14 > 보행자·차량 분리방법	106
< 표 5 - 15 > 보행교통 지킴이 활동방법	107
< 표 5 - 16 > 안전성 분야 개선방안	108
< 표 5 - 17 > 보행로 및 보행공간 확보 방안	110
< 표 5 - 18 > 쾌적성 분야 개선방안	111
< 표 6 - 1 > 이동성 분야 투자사업비	115
< 표 6 - 2 > 안전성 분야 투자사업비	116
< 표 6 - 3 > 쾌적성 분야 투자사업비	116
< 표 6 - 4 > 연차별 투자소요액	117
< 표 6 - 5 > 부여군 재정규모 추이	118
< 표 6 - 6 > 일반회계 세입 추이(결산 기준)	119
< 표 6 - 7 > 일반회계 세출 추이	120
< 표 6 - 8 > 특별회계 세입·세출 추이	121
< 표 6 - 9 > 부여군 세입 전망	122
< 표 6 - 10 > 부여군 수송 및 교통분야 투자계획	122


그림 차례

<그림 2 - 1> 부여군 행정구역	12
<그림 2 - 2> 부여군 인구변화 추이	14
<그림 2 - 3> 부여군 행정구역별 인구 현황	15
<그림 2 - 4> 부여군 자동차등록대수 변화추이	16
<그림 2 - 5> 부여군 학교 및 학생수 추이	17
<그림 2 - 6> 부여군 도로망 현황	19
<그림 2 - 7> 교통사고 발생현황	21
<그림 2 - 8> 사고유형별 교통사고	22
<그림 2 - 9> 연령별 교통사고 사망자수 비율	23
<그림 2 - 10> 도로종류별 교통사고 사망자수 비율	24
<그림 2 - 11> 도로종류별 교통사고 사망자수 비율	25
<그림 2 - 12> 사고유형별 보행자 교통사고 발생 비율	26
<그림 2 - 13> 연령별 보행자 교통사고 사망자수 비율	27
<그림 2 - 14> 도로종류별 보행자 교통사고 사망자 비율	28
<그림 3 - 1> 지속가능 물류발전 기본계획 비전 및 목표	35
<그림 3 - 2> 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획 비전 및 목표	37
<그림 3 - 3> 국가교통안전기본계획 비전 및 목표	40
<그림 3 - 4> 제 2차 교통약자 이동편의 증진계획의 비전 및 목표	43
<그림 3 - 5> 부여군 교통안전기본계획 비전 및 목표	45
<그림 3 - 6> 제2차 국가 교통약자이동편의증진계획 비전 및 추진전략	48
<그림 3 - 7> 부여군 대중교통 기본계획의 비전, 정책목표, 추진전략 및 계획지표	50
<그림 4 - 1> 부여읍 조사대상구간	59
<그림 4 - 2> 규암면 조사대상구간	60
<그림 4 - 3> 홍산면 조사대상구간	60
<그림 4 - 4> 사비로(군청로터리~소방서로터리) 보행교통 실태조사 현황도	62
<그림 4 - 5> 성왕로(미성삼거리 ~ 오일뱅크 부여주유소 앞) 보행교통 실태조사 현황도	63
<그림 4 - 6> 수북로(수북정교차로~송가네 반점 앞) 보행교통 실태조사 현황도	64
<그림 4 - 7> 석탑로(궁남사거리 ~ 미성삼거리) 보행교통 실태조사 현황도	67
<그림 4 - 8> 성왕로(동부농협사거리~대향로로터리) 보행교통 실태조사 현황도	68
<그림 4 - 9> 홍산로(홍산사료마트 앞~홍산정류소 앞) 보행교통 실태조사 현황도	69
<그림 5 - 1> 사비로 상업1 지역 보행교통개선대책	79
<그림 5 - 2> 성왕로 구간 현황	81
<그림 5 - 3> 성왕로 상업2 지역 보행교통개선대책	82
<그림 5 - 4> 수북로 상업3 지역 보행교통개선대책	84
<그림 5 - 5> 수북로 구간 내 가로등 및 버스정보 안내 시스템 개선방안(예시)	85

<그림 5 - 6> 석담로 주거1 지역 보행교통개선대책	88
<그림 5 - 7> 성왕로 주거2 지역 보행교통개선대책	90
<그림 5 - 8> 성왕로구간 보도 단절구간 불법주정차현황	91
<그림 5 - 9> 성왕로 버스안내표지, 가로등 설치 개선방안(예시)	92
<그림 5 - 10> 홍산로 주거3 지역 보행교통개선대책	94
<그림 5 - 11> 버스정류장 개선 및 보도출입구 교차부분 보도연속성 유지 사례 (예시)	95
<그림 5 - 12> 대각선 횡단보도 및 고원식 교차로 횡단보도 설치 사례	98
<그림 5 - 13> 보행자 안전시설 설치 사례	99
<그림 5 - 14> 불법주정차 규제 시설물 설치 사례	102
<그림 5 - 15> 속도저감 시설 설치 사례	104
<그림 5 - 16> 일방통행 실시 사례	105
<그림 5 - 17> 보행자·차량 분리 시설 설치 사례	106
<그림 5 - 18> 보행교통 지도 및 방범용CCTV 사례	107
<그림 5 - 19> 보행경관 조성 사례	109
<그림 5 - 20> 보행로 및 보행공간 확보 사례	110
<그림 5 - 21> 교통안내시설 설치 사례	111
<그림 6 - 1> 부여군 재정규모 추이	118



제1장 계획의 개요



제1절 계획의 배경 및 목적

제2절 계획의 범위

제3절 과업수행 방법

제4절 계획수립 절차

제 1장 계획의 개요

제 1절 계획의 배경 및 목적

1. 계획의 배경

- 보행교통은 가장 기초적인 교통수단으로서 보행교통이 활성화될 경우 차량 운행비용 절감, 교통사고 감소, 환경비용 절감, 주차비용 절감, 신체건강 증진 등의 다양한 사회적·경제적 편익이 발생하는 것으로 평가되고 있음
- 이에 따라 국토교통부에서는 2009년 6월 『지속가능 교통물류 발전법』을 제정하여 자동차 등 동력을 이용한 교통수단의 온실가스 배출감축을 목표로 하고 있으며,
- 『지속가능 교통물류 발전법』에 따라 보행교통의 개선을 위해 각 지자체가 「보행교통 개선계획」을 수립하고 실태조사 결과를 기초로 지역 주민과 관계 전문가의 의견을 들어 5년마다 계획을 수립토록 함
- 따라서, 보행교통을 활성화하고자 위 법률에 의거하여 「부여군 보행교통 개선계획」을 수립하고자 함

2. 계획의 목적

- 「지속가능 교통물류 발전법」 제38조 제1항의 규정에 따라 자동차통행량과 온실가스 배출량을 감축하기 위한 비동력·무탄소 교통수단인 보행교통을 활성화하는데 목적이 있음
- 따라서 본 계획에서는 부여군 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 관리하고자 함



제 2절 계획의 범위

1. 시간적 범위

- 기준년도 : 2016년
- 목표년도 : 2017 ~ 2021년(5개년)
- 「지속가능 교통물류 발전법에 관한 법률」 제 38조에 의거, 5년 단위마다 수립

2. 공간적 범위

- 1차 권역 : 선정 대상지 (사비로, 석탑로, 성왕로, 수북로, 홍산로)
- 2차 권역 : 부여군 관내 전역

3. 내용적 범위

- 본 계획은 관할지역내의 비동력·무탄소 교통수단으로서의 보행교통 활성화를 위해 보행교통 개선 기본방향 및 수송분담 목표제, 보행교통 실태조사 및 분석, 보행교통 개선대책을 수립하는 것이며 구체적인 내용은 아래 < 표 1 - 1 >과 같음

< 표 1 - 1 > 계획의 주요내용

구분	주요내용
기초현황 분석	- 부여군 일반현황 - 교통사고 및 보행관련시설 현황
관련계획 검토 및 목표설정	- 상위 및 관련계획 검토 - 관련계획 추진내용 및 성과 - 보행교통 개선계획 목표 설정
보행교통 실태조사 및 분석	- 보행교통 개선지표 수립 및 실태조사 - 지역별 보행교통 특성 결과 분석 - 보행교통 개선지표 종합평가
세부추진 방안	- 지역별·분야별 문제점 - 세부 개선대책
투자계획 및 자원조달 방안	- 연차별 투자계획 수립 - 자원조달 방안

제 3절 과업수행 방법

1. 보행교통정책 목표 및 기본방향 설정

- 보행교통개선의 기본 목표 및 기본방향을 수립하여 일관성 있는 계획 수립의 기초를 마련함
- 계획 수립의 배경, 목적, 성격, 주요내용 등을 넣어 전체적인 내용을 파악할 수 있도록 함
- 위치, 면적, 인구 등 계획 대상지의 대략적인 특성을 파악할 수 있도록 함

2. 보행교통현황 조사 및 분석

1) 조사 개요

- 표본조사 수행하여 보행교통 개선지표 수립의 기초자료로 활용
- 지속가능 교통물류 발전법 시행규칙 제9조 제2항에 의거 이동성, 안전성, 쾌적성 개선에 관한 사항 조사

2) 조사시기

- 일주일 중 보행량이 가장 많은 요일을 선택

3) 조사범위

- 2016년 현재 부여군 인구는 약 7만명으로 소도시(인구 30만 미만)에 해당
- 조사대상구간 : 보차분리된 왕복 4차로 이상 도로의 보도구간
- 조사대상구간 길이 : 버스정류소를 포함한 500m 내외

4) 조사대상구간 선정과정

- 조사대상 읍면동 선정
 - 상업지역 : 읍면동 종사자수 활용하여 가장 많은 읍면동 선정
 - 주거지역 : 인구 밀도가 가장 높은 읍면동 선정
- 용도지역 구분



- 조사대상 구간 선정
 - 소도시의 경우 정류소 주변 보행량이 많지 않을시 시청, 시장, 터미널, 철도역 등 통행량이 많은 보행유발시설 주변 보도를 조사대상구간으로 선정
- 최소 조사 지점수
 - 소도시(30만 미만) : 상업지역 3개소, 주거지역 3개소
 - 조사대상구간의 선정사유를 최종선정구간과 후보구간을 포함하여 반드시 제시
- 유효보도폭
 - 보도구간 단절 및 실제 보도폭 또는 방해를 받는 보도폭의 차이에 따라 구간 분할
 - 구간별로 보도폭(m), 장애물폭(m), 연장(m) 측정
- 보행용량대비 보행교통류율
 - 첨두 15분간의 보행교통량(인)
 - 조사구간내 2개 지점에서 15분간 보행교통량 측정 후 평균값을 적용
- 보도설치율
 - 조사구간 연장(m)
 - 보도 단절구간 측정
 - 이면도로 진출입구, 건축물의 차량진출입구 등 차량에 의해 단절되는 보도 구간 길이(m) 측정
- 가로등 설치 간격을
 - 조사구간내 가로등 개수를 조사
- 적정 보행자녹색시간 확보비
 - 조사구간내 신호교차로의 횡단보도 거리(m) 측정
- 보도 노면상태
 - 보도이용자의 만족도(5점 척도)
 - 매우 만족, 만족, 보통, 불만족, 매우 불만족
- 보도 관리상태
 - 보도 관리상태(불법주차, 노점상, 무단적치물, 오물 등 보도 운영 상태)에 대한 보도 이용자의 만족도(5점 척도)

- 보도환경의 쾌적성
 - 소음, 매연, 휴게시설 설치, 녹지 및 가로수 설치, 경관 및 디자인, 문화적 조형물 설치 등 5개 항목에 대한 만족도(5점 척도)
 - 5개 항목이 쾌적성 평가에 미치는 중요도에 대한 우선순위 조사
- 대중교통 정보제공
 - 대중교통 정보안내판, BIS, 노선안내도, 노선번호 안내, 정류소 표지판 등의 설치 유무

3. 관련계획 검토

- 교통안전법, 교통약자의 이용편의 증진법 등 법령들에 따라 수집된 보행교통 관련계획에 대한 추진내용 및 성과들에 대하여 조사하고 그 내용을 정리함
- 관련법령 및 계획 이외에 부여군과 관련된 보행사업이 있는 경우에는 함께 검토되어야함
- 조사된 관련계획은 목표달성 여부, 문제점 및 개선방안, 시사점 등을 종합적이고 체계적으로 분석하여 개선계획에 반영시키도록 함
- 문헌이나 자료를 이용하여 행해지는 조사는 반드시 자료출처를 명시하고, 가능한 최신자료를 사용하는 것을 원칙으로 함

4.문제점검토 및 장래전망

- 관련계획들의 비전과 정책목표를 고려하여 설정하되, 부여군의 현황 및 특징 등에 적합한 비전과 목표를 설정한다. 관련계획들의 목표가 현실성이 없거나 본 계획에 적합하지 않다고 판단되는 경우에는 조정할 수 있음
- 정량적 또는 정성적인 지표를 설정하여 보행교통 개선계획 수립기간 내에 달성할 목표를 제시한다. 목표는 사고 및 보행환경 현황, 추세 변화 등을 이용하여 설정하되, 필요한 경우에는 해외국가 및 타 지자체의 지표들을 조사 및 활용 가능
- 목표는 보행교통 개선계획 매뉴얼에서 제시한 항목을 기본으로 하되 부여군의 여건, 상황 등의 이유로 불가피할 경우에는 다른 것으로 조정하거나 추가로 설정할 수 있음
- 지표 외에 미래상, 기본방향, 목표, 전략도 제시



5. 정비방향 설정 및 기본구상, 정비방안 작성

- 개선대책의 방향 및 목표를 달성할 수 있도록 수립하되, 통일성과 일관성을 유지하고 실현 가능성이 있는 정비방안을 수립하여야 함
- 부여군의 상황에 맞게 수립하고, 수립된 계획에 대한 배경 및 목적, 현황, 문제점, 추진방법 등을 제시하도록 함
- 현재 보행교통 수준을 파악하고, 장래 개선 정도 평가 및 개선안의 실효성 검토를 위해 수집된 자료를 통일된 양식에 의해 정리·분석·비교 평가할 수 있도록 함
- 정비방안 작성시 보행교통 개선계획 매뉴얼(국토교통부 11-1613000-000121-01, 2013.10)에서 제시한 양식에 맞추어 작성하는 것을 원칙으로 함

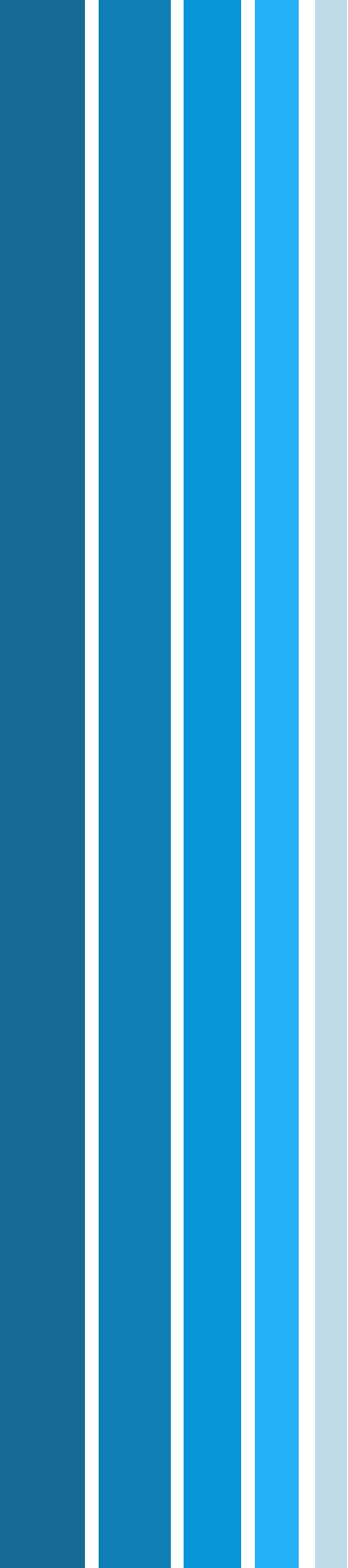
6. 투자계획 및 자원조달 방안 수립

- 각 계획들의 투자 소요비용을 가능한 한 정확하게 추정
- 투자계획은 연차별·사업별로 세우고 비용부분은 국가, 지방자치단체로 구성 및 제시하여 각 기관별 분담을 파악할 수 있도록 함
- 투자계획은 보행교통 개선계획 매뉴얼에서 제시하는 표를 참고하여 작성하되, 좀 더 파악하기 쉽게 제시할 수 있는 방안이 있는 경우에는 변경이 가능함
- 최근 5년간 실행된 자치단체의 일반회계 및 특별회계의 액수 및 변화 추이를 파악 하여 연간 조달이 가능한 재원의 규모를 예측해야 함
- 현실성이 있는 자원규모를 예측하여, 예산상의 문제로 계획이 이행되지 못하는 상황이 최대한 발생하지 않도록 함


제 4절 계획수립 절차

절 차	내 용
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	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 지역별·분야별 세부 보행교통 개선대책 ◦ 그 밖에 보행교통 개선을 위하여 필요한 사항 ◦ 연차별 투자계획·사업비 조달방안
의견청취 및 협의 지역 주민 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 ◦ 의견제출자가 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

< 그림 1 - 1 > 계획수립 법적절차



제2장 지역 및 교통 현황



제1절 지역 현황

제2절 지역 교통현황

제3절 교통사고 현황

제4절 교통시설 현황

제 2장 지역 및 교통 현황

제1절 지역 현황

1. 일반 현황

1) 지리적 위치

- 부여군은 충청남도의 서남부에 위치하여 북으로는 청양군 남양면, 대치면, 장평면, 청남면, 동으로는 공주시 탄천면, 논산시 노성면, 광석면과 접하였으며 서로는 보령시 청라면, 미산면, 남으로는 서천군 판교면, 문산면, 마산면, 한산면 등과 접하고 금강을 사이로 전라북도 익산시와 경계를 이루고 있음
- 북으로는 성태산, 조공산 서로는 만수산, 월명산, 비홍산이 있고 동북으로부터 차령산맥이 서남으로 뻗치고 있으며 군 소재지는 부소산, 금성산이 있고 남으로는 성흥산, 태봉산이 있음
- 한편, 지형적으로 북에는 성태산 · 조공산, 서로는 만수산 · 월명산 · 비홍산이 있고 동북으로부터 차령산이 서남으로 뻗치고 있으며, 군 소재지는 부소산, 금성산이 있고 남으로는 성흥산 · 태봉산이 있음
- 금강은 부여읍, 규암면을 지나 장암면, 세도면, 양화면을 거쳐 흐르고 있으며, 그 중 규암면 범바위에서부터 세도면 반조원리까지를 백마강이라 일컬어지고 있음

< 표 2 - 1 > 지리적 위치

소재지	위 치(경도·위도)		
	단	지 명	극 점
충청남도 부여군 부여읍 사비로 33	동단	초촌면 송정리	동경 127° 03 ‘
	서단	외산면 만수리	동경 126° 44 ‘
	남단	양화면 시읍리	북위 36° 04 ‘
	북단	은산면 용두리	북위 36° 23 ‘

자료 : 부여군 2014년 통계연보



2) 행정구역

○ 부여군의 행정구역은 1개읍, 15개면, 191개의 법정리, 433개 행정리 1,692반으로 구성되어 있음

< 표 2 - 2 > 부여군 행정구역

(단위 : km², %, 개소)

구분	면적	구성비	읍	면	리	반
2009	624.67	100	1	15	432	1,686
2010	624.58	100	1	15	432	1,686
2011	624.56	100	1	15	433	1,692
2012	624.57	100	1	15	433	1,692
2013	624.57	100	1	15	433	1,692
2014	624.57	100	1	15	433	1,692
부여읍	58.86	9.42	1	-	53	262
규암면	46.53	7.45		1	33	199
은산면	69.45	11.12		1	27	107
외산면	56.03	8.97		1	23	46
내산면	40.45	6.48		1	24	50
구룡면	21.86	3.50		1	22	100
홍산면	23.90	3.83		1	25	105
옥산면	25.37	4.06		1	20	55
남면	20.99	3.36		1	25	92
충화면	37.08	5.94		1	22	61
양화면	32.78	5.25		1	27	97
임천면	43.12	6.90		1	33	124
장암면	47.70	7.64		1	24	116
세도면	41.92	6.71		1	30	109
석성면	30.58	4.90		1	22	90
조촌면	27.95	4.48		1	23	79

자료 : 부여군 2014년 통계연보



< 그림 2 - 1 > 부여군 행정구역

3) 토지이용

- 부여군 지목별 현황은 지역별로 차이가 있으나, 총 624.4km² 중 임야(318.8km²)와 답(149.1km²)이 대부분을 차지하고 있음
- 또한 임야와 답은 매년 조금씩 줄어들고, 대지, 도로 등은 조금씩 증가하는 추세임

< 표 2 - 3 > 부여군 토지이용 현황

(단위 : km²)

구분	합계	전	답	임야	대지	도로	학교	기타
2010	624.6	45.8	150.7	320.8	16.1	17.1	1.2	73.0
2011	624.6	45.9	150.5	320.3	16.2	17.3	1.2	73.1
2012	624.6	45.9	150.4	320.2	16.3	17.3	1.2	73.3
2013	624.3	45.8	149.9	319.7	16.5	17.9	1.2	73.3
2014	624.4	45.8	149.1	318.8	16.6	18.1	1.2	74.7

자료 : 부여군 2014년 통계연보

주 : 기타에는 과수원, 목장용지, 공장용지, 주차장, 주유소용지, 창고용지, 철도용지 등이 포함된 값임

- 용도지역 현황은 비도시지역의 면적이 581.1km²로 가장 높게 나타났으며, 그 다음으로 녹지지역 39.1km², 주거지역 3.4km² 순으로 나타남
- 부여군 전체 면적은 큰 변화가 없는 것으로 나타났음

< 표 2 - 4 > 부여군 용도지역 현황

(단위 : km²)

구분	합계	도시지역					비도시지역
		소계	주거지역	상업지역	공업지역	녹지지역	
2010년	624.5	43.4	3.1	0.5	0.3	39.4	581.1
2011년	624.5	43.4	3.1	0.5	0.3	39.4	581.1
2012년	624.5	43.4	3.1	0.5	0.3	39.4	581.1
2013년	624.5	43.4	3.4	0.6	0.2	39.1	581.1
2014년	624.5	43.4	3.4	0.6	0.2	39.1	581.1

자료 : 부여군 2014년 통계연보



2. 사회경제지표 현황

1) 인구

○ 세대수의 경우 2010년 이후 연평균 0.11%로 증가했으며, 반면에 인구수는 2010년 이후 지속적으로 감소 추세를 보이고 있어, 2014년 기준 부여군 통계연보에 따르면 부여군의 총 인구수는 71,754명이며,

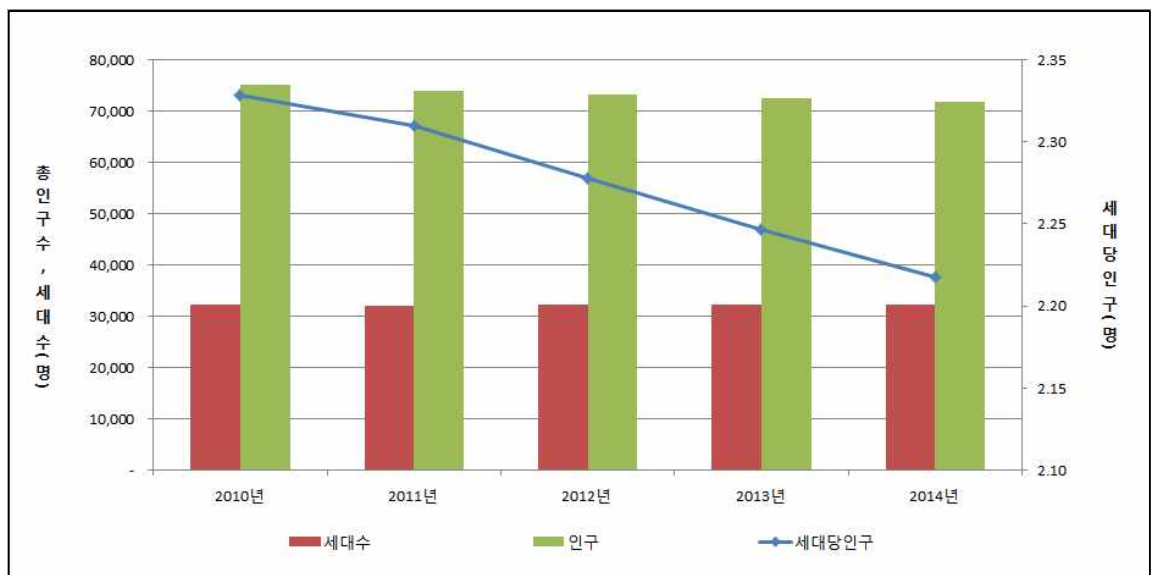
○ 최근 2016년 10월말 기준 인구는 70,365 명으로 나타남

< 표 2 - 5 > 부여군 인구변화 추이

(단위 : 세대, 명, 명/km², km², %)

구분	세대수	인구			세대당인구	65세이상 고령자	인구밀도	면적
		계	남	여				
2010	32,223	75,029	37,503	37,526	2.3	18,855	120.1	624.58
2011	32,035	74,004	36,945	37,059	2.3	18,938	118.5	624.56
2012	32,164	73,259	39,570	36,689	2.3	19,214	117.3	624.56
2013	32,288	72,547	36,193	36,354	2.2	19,532	116.2	624.56
2014	32,362	71,754	35,661	36,093	2.2	20,078	114.9	624.56
증감율	0.11	-1.11	-1.25	-0.97	-1.22	1.58	-1.1	0

자료 : 부여군 2014년 통계연보



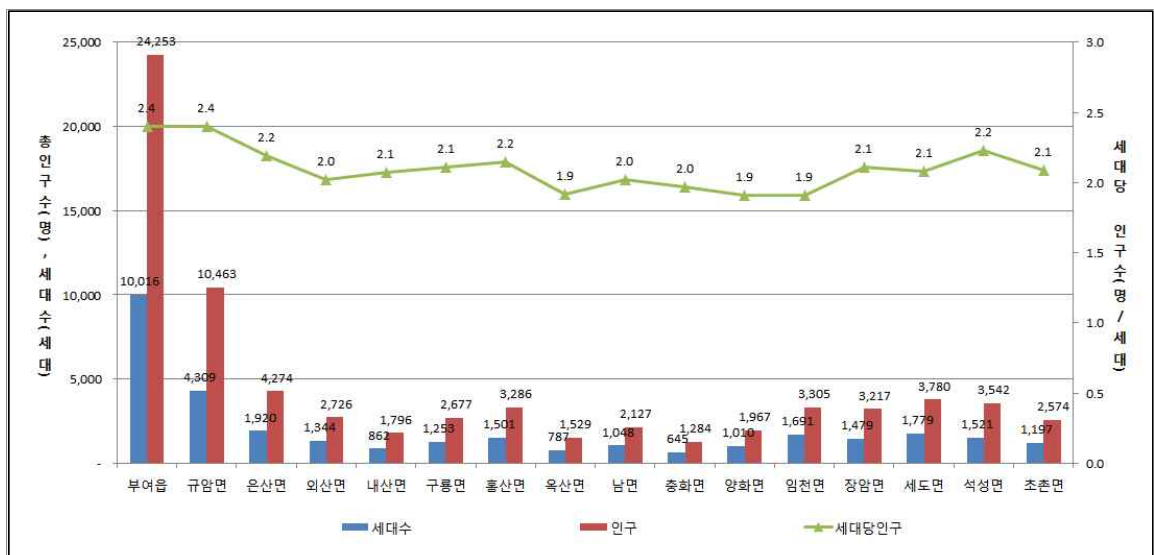
< 그림 2 - 2 > 부여군 인구변화 추이

- 행정구역별 인구를 보면 전체 33.3%의 인구가 부여읍에 집중되어 있고, 세대수도 주변 읍면대비 높은 것으로 조사되었으며,
- 인구밀도 또한 부여읍이 412명/k㎡로 주변읍면에 비해 상대적으로 높게 나타났음

< 표 2 - 6 > 부여군 행정구역별 인구 현황

구분	세대수	인구		세대당 인구 (명/세대)	65세이상 고령자	인구밀도 (명/k㎡)	면적(k㎡)
		명	비율(%)				
합계	32,362	72,800	100.0	2.2	20,078	116.56	624.56
부여읍	10,016	24,253	33.3	2.4	4,359	412	58.86
규암면	4,309	10,463	14.4	2.4	2,220	224.9	46.53
은산면	1,920	4,274	5.9	2.2	1,382	61.5	69.44
외산면	1,344	2,726	3.7	2.0	944	48.7	56.03
내산면	862	1,796	2.5	2.1	671	44.4	40.45
구룡면	1,253	2,677	3.7	2.1	995	122.5	21.85
홍산면	1,501	3,286	4.5	2.2	1,104	137.5	23.9
옥산면	787	1,529	2.1	1.9	683	60.3	25.37
남면	1,048	2,127	2.9	2.0	907	101.3	20.99
총화면	645	1,284	1.8	2.0	552	34.6	37.1
양화면	1,010	1,967	2.7	1.9	864	60	32.78
임천면	1,691	3,305	4.5	1.9	1,216	76.6	43.12
장암면	1,479	3,217	4.4	2.1	1,206	67.5	47.69
세도면	1,779	3,780	5.2	2.1	1,235	90.2	41.92
석성면	1,521	3,542	4.9	2.2	905	115.8	30.58
초촌면	1,197	2,574	3.5	2.1	835	92.1	27.95

자료 : 부여군 2014년 통계연보



< 그림 2 - 3 > 부여군 행정구역별 인구 현황



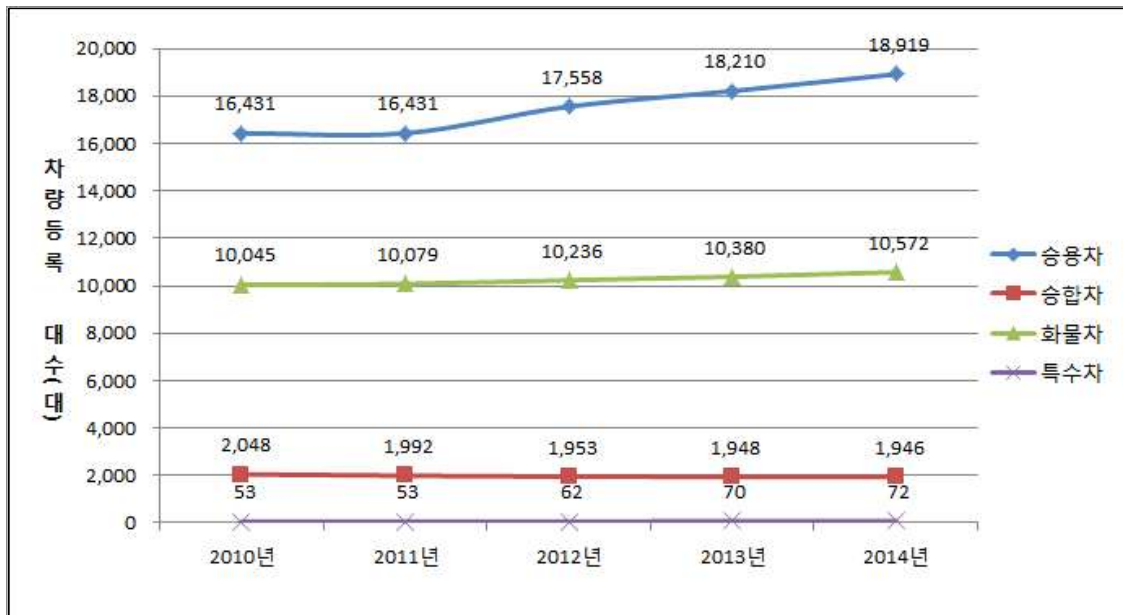
2) 자동차등록대수

○ 최근 전체 자동차등록대수는 연평균 2.47%로 꾸준한 증가 추세를 보이며, 그 중 특수차의 증가율이 7.96%로 가장 많이 증가하였음

< 표 2 - 7 > 부여군 자동차등록대수 변화추이

구분	계	승용차	승합차	화물차	특수차
2010년	28,577	16,431	2,048	10,045	53
2011년	29,069	16,431	1,992	10,079	53
2012년	29,809	17,558	1,953	10,236	62
2013년	30,608	18,210	1,948	10,380	70
2014년	31,509	18,919	1,946	10,572	72
증감률	2.47	3.59	-1.27	1.29	7.96

자료 : 부여군 2014년 통계연보



< 그림 2 - 4 > 부여군 자동차등록대수 변화추이

3) 학생수

○ 최근 5년간 학교수는 0.73% 증가하였으나, 학생수는 3.21% 감소 하였음

< 표 2 - 8 > 부여군 학교 및 학생수 추이

구분	학교수	학급(과)수	보통교실수	학생수(명)	교원(명)	교원1명당 학생수
2011년	68	447	463	9,240	796	11.6
2012년	70	444	454	8,983	805	11.2
2013년	70	440	441	8,700	800	10.9
2014년	70	437	475	8,424	832	10.1
2015년	70	422	451	8,108	816	9.9
증감률(%)	0.73	-1.43	-0.65	-3.21	0.62	-3.81
유치원	28	43	44	597	57	10.5
초등학교	25	208	208	2,744	341	8.0
중학교(국공립)	8	61	61	1,444	147	9.8
중학교(사립)	3	17	17	343	40	8.6
일반계 고등학교	2	50	50	1,364	106	12.9
전문계 고등학교	3	37	67	753	93	8.1
대학교	1	6	-	863	32	27.0

자료 : 부여군 2014년 통계연보



< 그림 2 - 5 > 부여군 학교 및 학생수 추이



제2절 지역 교통현황

1. 교통망체계

1)도로

○ 부여군 도로 총연장은 482.1km이며 이중 최고 연장은 군도 205.1km, 지방도 139.9km, 일반국도 115.7km, 고속도로 21.5km 순임

< 표 2 - 9 > 부여군 도로 연장 및 포장 현황

(단위 : km,%)

구분		2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
합계	계	482.2	482.2	482.1	482.1	482.1
	미개통	16.3	17.5	17.4	17.4	17.4
	미포장	81.1	81.1	81.1	81.1	81.1
	포장	384.8	383.6	383.6	383.6	383.6
	포장률	79.8	79.6	79.6	79.6	79.6
고속도로	계	21.5	21.5	21.5	21.5	21.5
일반국도	계	115.7	115.7	115.7	115.7	115.7
	미개통	-	-	-	-	-
	미포장	-	-	-	-	-
	포장	115.7	115.7	115.7	115.7	115.7
	포장률	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
지방도	계	139.9	139.9	139.9	139.9	139.9
	미개통	10.8	10.8	10.8	10.8	10.8
	미포장	34.3	34.3	34.3	34.3	34.3
	포장	94.9	94.9	94.9	94.9	94.9
	포장률	67.8	67.8	67.8	67.8	67.8
군도	계	205.1	205.1	205.1	205.1	205.1
	미개통	5.5	6.7	6.7	6.7	6.7
	미포장	46.8	46.8	46.8	46.8	46.8
	포장	151.8	151.6	151.6	151.6	151.6
	포장률	74.5	73.9	73.9	73.9	73.9

자료 : 부여군 2014년 통계연보

2) 도로망

- 부여군의 도로망은 동서축으로 국도 4호선과 국도 40호선이 있고, 남북축으로는 서천~공주간 고속국도와 국도 29호선 등 간선축이 있으며, 방사형으로 논산권, 서해안권, 호남권을 연결하고 있음
- 지방도는 6개 노선 606호선, 611호선, 625호선, 723호선, 799호선, 국지도 68호선 등이 간선축을 지선으로 연결하고 있음
- 부여군 내·외부 지역간 연결체계는 접근성이 양호하며 도심 도로망은 비교적 격자형의 도로망을 유지하고 있음



< 그림 2 - 6 > 부여군 도로망 현황



2. 교통현황

○ 부여군 도로별 구간교통량 추이를 보면, 일부 도로를 제외한 대부분의 도로 교통량이 해마다 증가하는 추세를 보이고 있음

< 표 2 - 10 > 도로별 구간교통량 추이

(단위 : 대/일, %)

구분	도로명	조사지점	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	증감률	
고속도로	서천공주선	충남 부여 홍산 무정	11,603	11,100	13,561	12,369	12,198	1.3	
		충남 부여 은산 신대	12,923	12,645	13,322	13,343	14,644	3.2	
일반국도	4호선	충남 부여 옥산 대덕	2,464	2,453	2,724	2,848	3,620	10.1	
		충남 부여 구룡 태양	5,778	6,976	7,075	7,102	7,671	7.3	
		충남 부여 구룡 구봉	9,231	9,539	10,230	11,219	12,018	6.8	
		충남 부여 석성 증산	13,401	13,169	13,726	14,361	15,304	3.4	
		충남 부여 석성 증산	10,935	14,921	16,466	17,182	16,995	11.7	
	29호선	충남 부여 임천 비정	2,478	2,686	2,309	2,144	2,526	0.5	
		충남 부여 임천 군사	3,686	3,289	3,802	3,699	3,854	1.1	
		충남 부여 장암 원문	5,517	5,382	5,227	5,277	5,528	0.0	
		충남 부여 규암 석우	5,554	5,433	2,617	3,586	4,884	-3.2	
		충남 부여 은산 대양	2,785	3,077	3,071	3,121	3,142	3.1	
	40호선	충남 부여 외산 만수	3,516	3,704	3,783	3,868	4,624	7.1	
		충남 부여 외산 반교	3,691	3,682	3,615	4,031	4,320	4.0	
		충남 부여 구룡 금사	3,647	3,901	4,165	4,688	4,980	8.1	
		충남 부여 부여 저석	5,556	5,615	5,606	5,693	5,914	1.6	
	국지도	68호선	충남 부여 임천 칠산	3,019	3,193	3,144	3,092	2,989	-0.2
	지방도	606호선	충남 부여 외산 만수	1,807	1,933	1,804	1,827	1,840	0.5
611호선		충남 부여 옥산 가덕	1,085	1,053	1,040	1,048	1,015	-1.7	
		충남 부여 임천 점	1,320	1,399	1,383	1,347	1,478	2.9	
613호선		충남 부여 장암 지토	617	604	586	603	619	0.1	
		충남 부여 홍산 북촌	716	742	779	756	751	1.2	
625호선		충남 부여 장암 정암	1,686	1,748	1,765	1,748	1,737	0.7	
		충남 부여 규암 진변	4,196	4,170	4,127	4,227	4,229	0.2	
723호선		충남 부여 양화 수원	1,020	1,094	1,062	1,043	1,066	1.1	
		충남 부여 충화 팔충	470	474	467	475	479	0.5	
		충남 부여 은산 가중	2,316	2,376	2,325	2,349	2,304	-0.1	
799호선	충남 부여 석성 현내	1,598	1,684	1,557	1,517	1,525	-1.2		
	충남 부여 초촌 진호	1,463	1,567	1,593	1,588	1,598	2.2		
합계			124,078	129,609	132,931	136,151	143,852	3.8	

자료 : 교통량 정보제공시스템

제3절 교통사고 현황

1. 교통사고 현황

1) 교통사고 발생현황

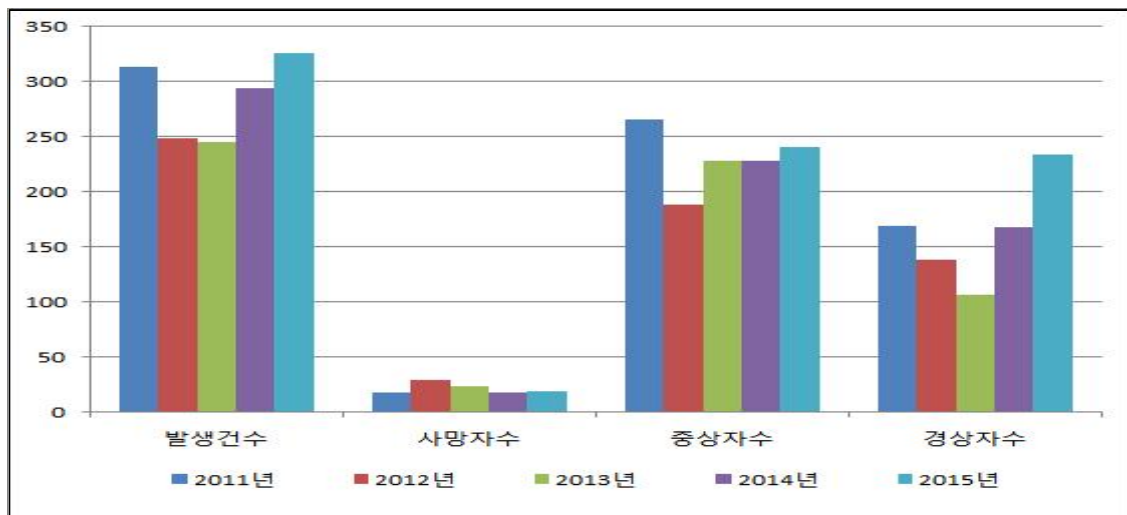
- 부여군의 2011년~2015년 총 5년 간 교통사고 발생현황을 살펴보면 전체 발생건수는 충남지역의 평균 증가율보다 낮은 1.0% 증가 하였으나, 사망자수의 경우 충남과 전국은 감소하였으나 부여군은 1.4% 증가하였음

< 표 2 - 11 > 교통사고 발생현황

(단위 : 건, 명, %)

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	증감률	
부여군	발생건수	313	248	245	294	326	1.0
	사망자수	18	29	23	17	19	1.4
	중상자수	266	188	228	228	241	-2.4
	경상자수	169	138	106	168	234	8.5
충 남	발생건수	8,833	8,289	7,899	8,360	9,421	1.6
	사망자수	444	422	418	405	382	-3.7
	중상자수	5,394	4,998	4,631	4,463	4,758	-3.1
	경상자수	8,987	8,474	7,802	8,026	9,316	0.9
전 국	발생건수	221,711	223,656	215,354	223,552	232,035	1.1
	사망자수	5,229	5,392	5,092	4,762	4,621	-3.0
	중상자수	105,873	101,703	95,361	93,047	92,522	-3.3
	경상자수	222,476	227,590	215,787	223,375	233,646	1.2

자료 : 도로교통공단 TAAS 교통사고분석시스템



< 그림 2 - 7 > 교통사고 발생현황



2) 사고유형별 교통사고 발생현황

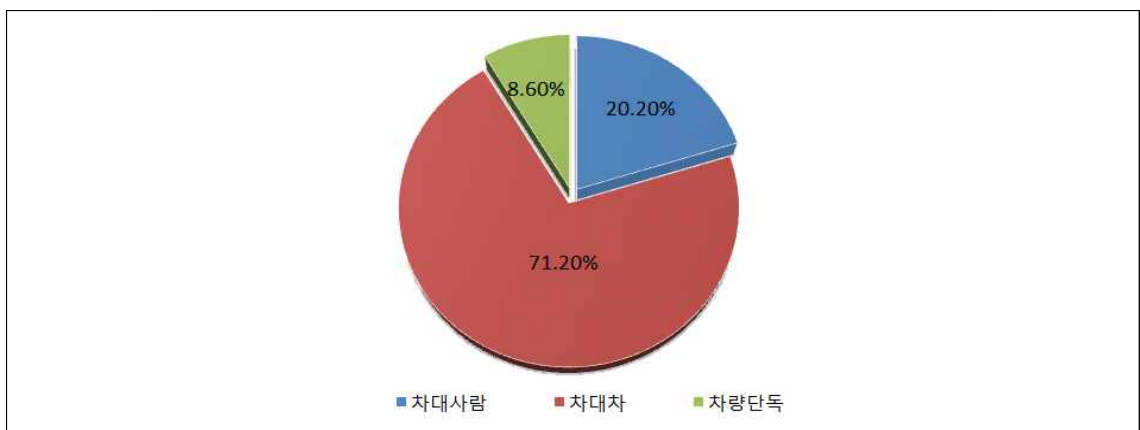
- 사고유형별 발생건수 비율의 경우, 차대차사고가 71.2%로 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 차대사람사고는 20.2%, 차량단독사고는 8.6%를 차지하고 있음
- 사망자수 비율은 차대차 49.1%, 차량단독 26.4%, 차대사람 24.5% 순으로 나타나 사망자중 1/4은 보행자임을 알 수 있음
- 최근 5년간 차대사람의 사망자수는 26명으로 차량단독의 사망자수와 유사한 사망자수를 나타내고 있으나, 전체 발생건수 대비 치사율로 보았을 때 차량단독의 치사율이 두 배 가량 높게 나타남

< 표 2 - 12 > 사고유형별 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

구 분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	합계	비율
차대 사람	발생건수	71	61	54	39	63	288	20.2
	사망자수	7	5	8	0	6	26	24.5
	중상자수	46	47	34	35	43	205	17.8
	치사율	9.9	8.2	14.8	0	9.5	9.0	-
차대차	발생건수	224	166	172	227	227	1016	71.2
	사망자수	10	14	11	9	8	52	49.1
	중상자수	210	126	179	176	181	872	75.8
	치사율	4.5	8.4	6.4	4	3.5	5.1	-
차량 단독	발생건수	18	21	19	28	36	122	8.6
	사망자수	1	10	4	8	5	28	26.4
	중상자수	10	15	15	17	17	74	6.4
	치사율	5.6	47.6	21.1	28.6	13.9	23.0	-

자료 : 도로교통공단 TAAS 교통사고분석시스템



< 그림 2 - 8 > 사고유형별 교통사고

3) 연령별 교통사고 발생현황

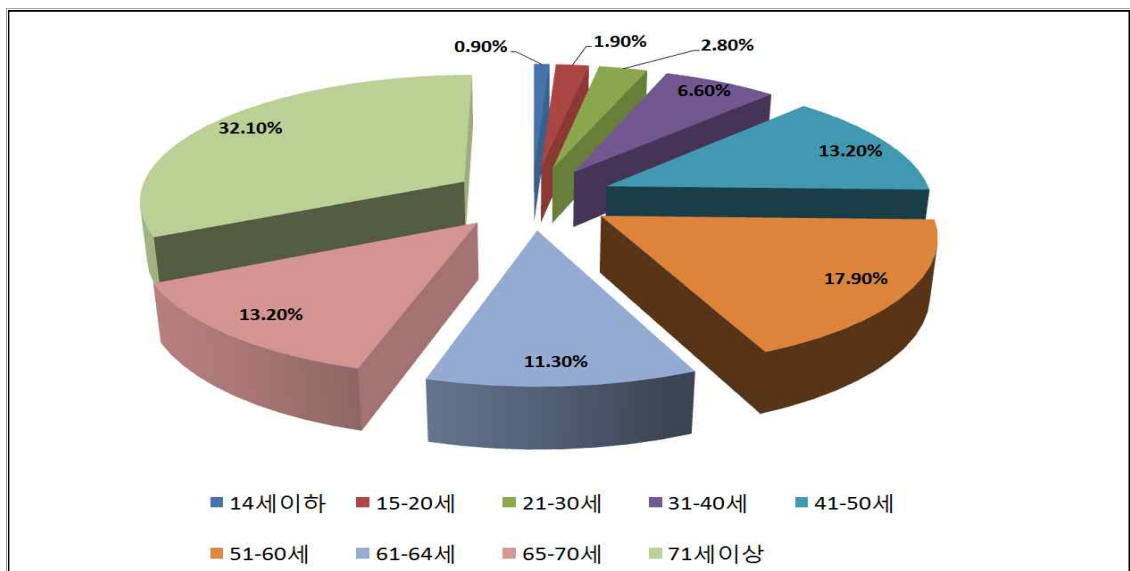
- 연령별 사망자수 비율은 71세 이상이 32.1%로 가장 높게 나타났고, 그 다음으로는 51세~60세가 17.9%로 높게 나타났음

< 표 2 - 13 > 연령별 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

구 분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	합계	비율
14세이하	사망자수	1	0	0	0	0	1	0.9
	중상자수	9	8	11	14	11	53	4.6
15-20세	사망자수	0	2	0	0	0	2	1.9
	중상자수	7	12	14	4	9	46	4
21-30세	사망자수	1	1	0	0	1	3	2.8
	중상자수	18	14	14	7	9	62	5.4
31-40세	사망자수	1	3	0	1	2	7	6.6
	중상자수	31	18	19	20	20	108	9.4
41-50세	사망자수	1	5	1	4	3	14	13.2
	중상자수	44	30	23	34	35	166	14.4
51-60세	사망자수	3	2	5	4	5	19	17.9
	중상자수	59	38	44	49	46	236	20.5
61-64세	사망자수	2	1	7	1	1	12	11.3
	중상자수	23	11	18	22	23	97	8.4
65-70세	사망자수	1	6	3	4	0	14	13.2
	중상자수	26	20	29	18	28	121	10.5
71세이상	사망자수	8	9	7	3	7	34	32.1
	중상자수	49	37	56	60	60	262	22.8

자료 : 도로교통공단 TAAS 교통사고분석시스템



< 그림 2 - 9 > 연령별 교통사고 사망자수 비율



4) 도로종류별 교통사고 발생현황

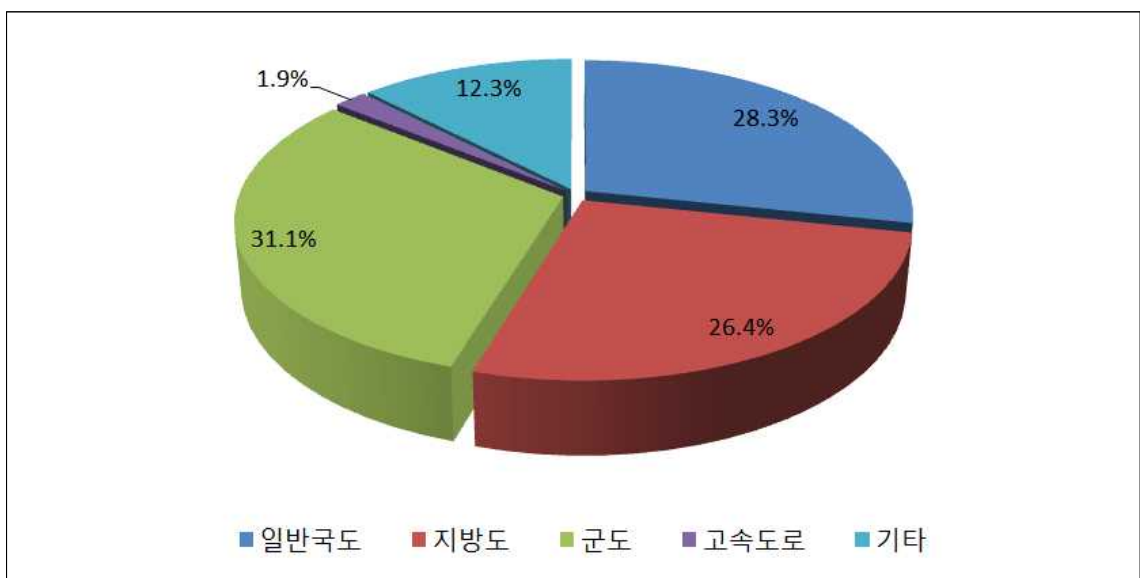
○ 도로종류별 사망자수 비율은 군도가 31.1% 로 가장 많았고, 그 다음으로는 일반국도 28.3%, 지방도 26.4% 순으로 나타났음

< 표 2 - 14 > 도로종류별 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

구 분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	합계	비율
일반 국도	발생건수	111	66	72	70	64	383	26.9
	사망자수	6	9	3	4	8	30	28.3
	중상자수	95	55	95	61	51	357	31.0
지방도	발생건수	51	44	71	55	34	255	17.9
	사망자수	1	6	12	6	3	28	26.4
	중상자수	57	29	58	41	32	217	18.9
군도	발생건수	96	119	61	127	203	606	42.5
	사망자수	7	10	5	5	6	33	31.1
	중상자수	80	94	51	92	144	461	40.1
고속 국도	발생건수	2	3	4	4	6	19	1.3
	사망자수	0	0	0	1	1	2	1.9
	중상자수	1	4	4	3	2	14	1.2
기타	발생건수	53	16	37	38	19	163	11.4
	사망자수	4	4	3	1	1	13	12.3
	중상자수	33	6	20	31	12	102	8.9

자료 : 도로교통공단 TAAS 교통사고분석시스템



< 그림 2 - 10 > 도로종류별 교통사고 사망자수 비율

2. 보행자 교통사고 현황

1) 보행자 교통사고 발생현황

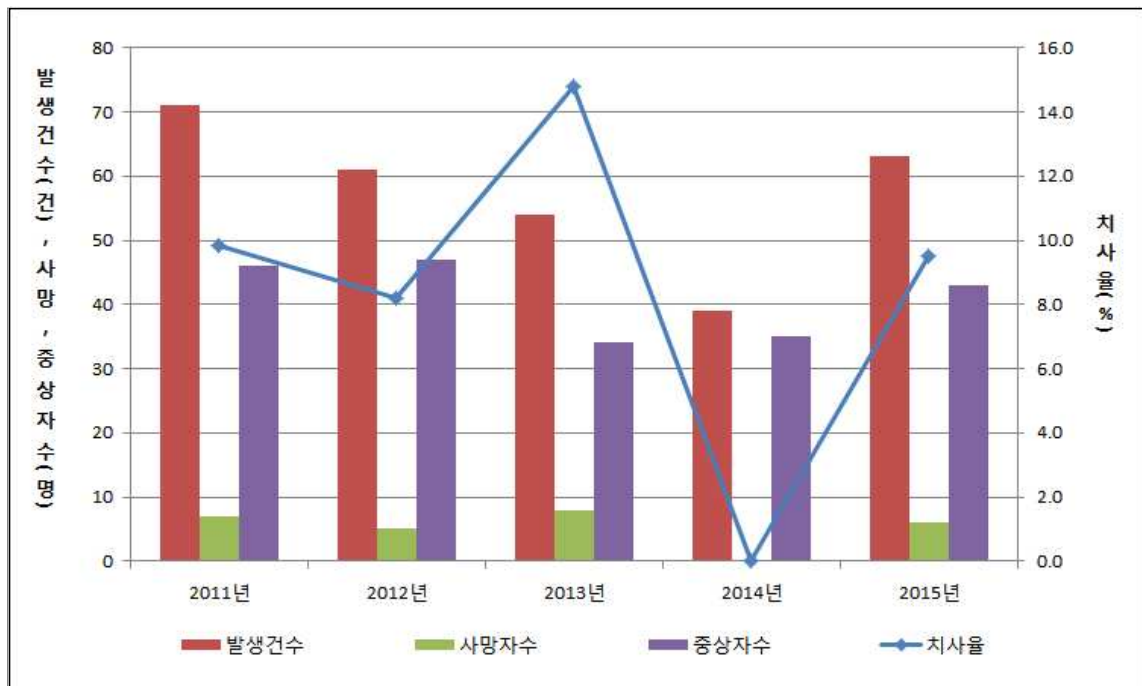
- 부여군의 2011~2015년간 보행자 교통사고 사망자수는 2011년 7명에서 2015년 6명으로 평균 3.8% 감소하였고, 중상자 또한 1.7% 감소한 것으로 나타났음
- 치사율은 발생건수, 사망자수, 중상자수의 감소 추세에 비해 낮은 감소 추세를 보이고 있으나, 보행자 교통사고 감소를 위한 노력이 요구되는 것으로 판단됨

< 표 2 - 15 > 보행자 교통사고 발생현황

(단위 : 건, 명, %)

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	증감률
발생건수	71	61	54	39	63	-2.9
사망자수	7	5	8	0	6	-3.8
중상자수	46	47	34	35	43	-1.7
치사율	9.9	8.2	14.8	0.0	9.5	-0.9

자료 : 도로교통공단 TAAS 교통사고분석시스템



< 그림 2 - 11 > 도로종류별 교통사고 사망자수 비율



2) 사고유형별 보행자 교통사고 발생현황

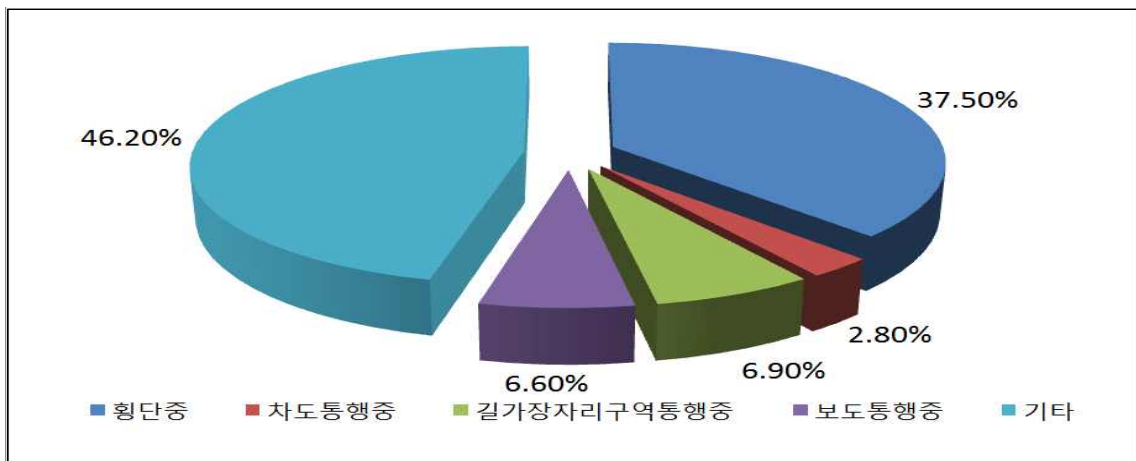
- 사고유형별 보행자 교통사고 발생 건수 비율의 경우 기타가 46.2%로 가장 높고, 횡단중 37.5%, 길가장자리 구역 통행중 6.90% 순으로 나타났음
- 사망자수 비율 또한 기타가 50%로 가장 높게 나타났음

< 표 2 - 16 > 사고유형별 보행자 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	합계	비율	
횡단중	발생건수	23	19	17	13	36	108	37.5
	사망자수	2	0	1	0	4	7	26.9
	중상자수	17	17	15	13	28	90	43.9
	치사율	8.7	0.0	5.9	0.0	11.1	6.5	
차도 통행중	발생건수	2	-	1	1	4	8	2.8
	사망자수	0	-	0	0	1	1	3.8
	중상자수	0	-	1	0	2	3	1.5
	치사율	0.0	-	0.0	0.0	25.0	12.5	
길가장자리 구역통행중	발생건수	8	1	2	1	8	20	6.9
	사망자수	1	0	1	0	1	3	11.5
	중상자수	4	1	0	1	3	9	4.4
	치사율	12.5	0.0	50.0	0.0	12.5	15.0	
보도 통행중	발생건수	6	7	1	1	4	19	6.6
	사망자수	0	1	1	0	0	2	7.7
	중상자수	3	6	0	1	2	12	5.9
	치사율	0.0	14.3	100.0	0.0	0.0	10.5	
기타	발생건수	32	34	33	23	11	133	46.2
	사망자수	4	4	5	0	0	13	50.0
	중상자수	22	23	18	20	8	91	44.4
	치사율	12.5	11.8	15.2	0.0	0.0	9.8	

자료 : 도로교통공단 TAAS 교통사고분석시스템



< 그림 2 - 12 > 사고유형별 보행자 교통사고 발생 비율

3) 연령별 보행자 교통사고 발생현황

- 연령별 보행자 교통사고 사망자수 비율은 71세 이상 연령대에서 53.8%로 높게 나타났고, 그 다음으로 61세~64세가 19.2%, 41세~50세, 51~60세가 각각 7.7%로 높게 나타났음

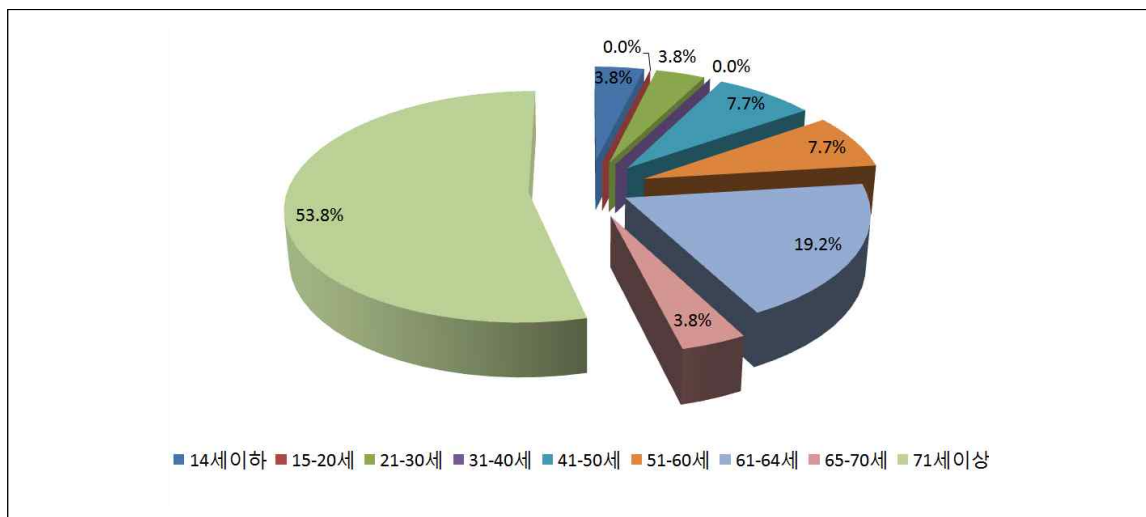
< 표 2 - 17 > 연령별 보행자 교통사고

(단위 : 명, %)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	합계	비율
14세이하	사망자수	1	0	0	0	0	1	3.8
	중상자수	6	3	4	6	4	23	11.2
15-20세	사망자수	0	0	-	-	0	0	0
	중상자수	5	2	-	-	3	10	4.9
21-30세	사망자수	0	0	0	0	1	1	3.8
	중상자수	0	2	1	0	0	3	1.5
31-40세	사망자수	0	0	0	0	0	0	0
	중상자수	1	2	1	2	0	6	2.9
41-50세	사망자수	1	0	0	0	1	2	7.7
	중상자수	5	5	1	3	3	17	8.3
51-60세	사망자수	0	0	2	0	0	2	7.7
	중상자수	8	13	4	5	3	33	16.1
61-64세	사망자수	0	1	3	0	1	5	19.2
	중상자수	3	2	5	4	0	14	6.8
65-70세	사망자수	1	0	0	0	0	1	3.8
	중상자수	8	5	6	2	7	28	13.7
71세이상	사망자수	4	4	3	0	3	14	53.8
	중상자수	10	13	12	13	23	71	34.6

자료 : 도로교통공단 TAAS 교통사고분석시스템

주: 2013년, 2014년 15~20세의 경우 교통사고분석시스템 상에 자료 없음



< 그림 2 - 13 > 연령별 보행자 교통사고 사망자수 비율



4) 도로종류별 보행자 교통사고 발생현황

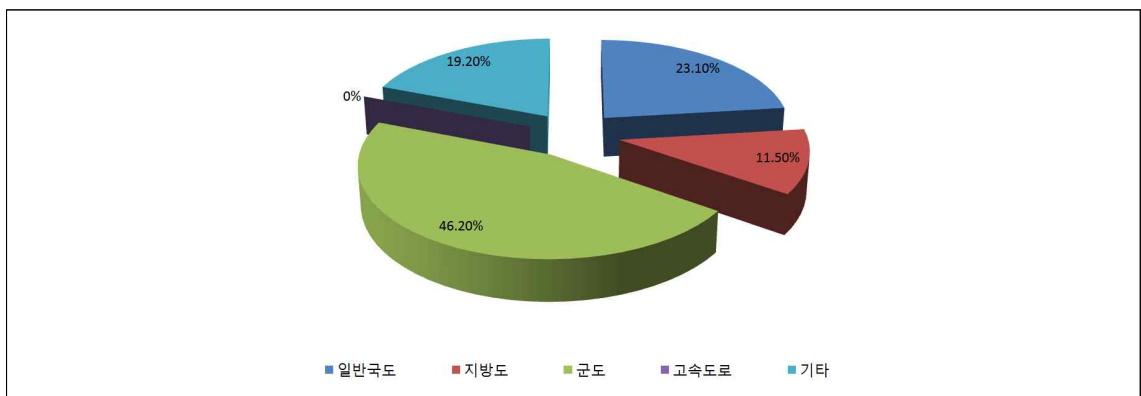
- 도로종류별 보행자 교통사고 발생건수는 군도가 51.0% 으로 가장 높게 나타났으며, 다음으로 기타가 19.2%, 지방도 11.8% 순으로 나타났음
- 사망자 수의 경우, 군도가 46.2%로 가장 높게 나타났음
- 10km 당 발생건수를 비교 시 군도가 일반국도보다 7.2건으로 두 배 가까이 높게 나타났지만, 사망수로 보았을 때, 군도 0.6건 일반국도 0.5건으로 비슷한 수준으로 나타났음

< 표 2 - 18 > 도로종류별 보행자 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	합계	비율	건수/10km	
일반국도	발생건수	19	7	8	4	7	45	15.6	3.9
	사망자수	2	0	1	0	3	6	23.1	0.5
	중상자수	16	5	7	4	2	34	16.6	2.9
지방도	발생건수	4	5	14	6	5	34	11.8	2.4
	사망자수	0	1	2	0	0	3	11.5	0.2
	중상자수	4	4	11	6	5	30	14.6	2.1
군도	발생건수	26	43	16	19	43	147	51.0	7.2
	사망자수	3	3	3	0	3	12	46.2	0.6
	중상자수	16	35	10	17	31	109	53.2	5.3
고속국도	발생건수	-	-	-	-	1	1	0.3	0.5
	사망자수	-	-	-	-	0	0	0.0	0.0
	중상자수	-	-	-	-	0	0	0.0	0.0
기타	발생건수	22	6	16	10	7	61	21.2	-
	사망자수	2	1	2	0	0	5	19.2	-
	중상자수	10	3	6	8	5	32	15.6	-

자료 : 도로교통공단 TAAS 교통사고분석시스템



< 그림 2 - 14 > 도로종류별 보행자 교통사고 사망자 비율

제4절 교통시설 현황

1. 교통수단

1) 버스

- 부여군 농어촌버스 상용대수는 2013년도 기준 39대이며, 일반버스 35대와 소형버스 4대로 구성됨
- 버스노선은 2013년도 기준 상용대수 39대로 총 66개 노선 운행중임
 - 총 66개 노선 중 벽지노선은 22개 노선(22개 구간)이 있음
 - 코스별 운행은 1대 버스가 2개 이상의 노선을 운행하는 방식이며, 군내 37개 코스가 있음
- 코스별로 농어촌버스가 실제 운행한 평균(편도)운행거리는 1일 1대당 약 42.3km로 나타남

< 표 2 - 19 > 부여군 농어촌 버스 현황

(단위 : 대)

구분	일반버스 (21인승, 25인승)		소형버스 (15인승)		합계(대)
	경유	CNG	경유	CNG	
상용대수	35	-	4	-	39

주: 상용대수 중 예비대수 2대 순환

자료: 부여여객 내부자료, 2013.1

2) 택시

- 부여군 현재 법인택시 4개 업체 86대 , 개인택시 142대로 전체 228대가 운행중에 있으며, 기본현황은 다음과 같음

< 표 2 - 20 > 부여군 택시운행 현황

(단위 : 대)

구분	업체수	대수
법인택시	4	86
개인택시	4	142
합계	8	228

자료 : 전국택시운송사업조합연합회 홈페이지 참조(2016.10.31. 기준)



3)철도

○ 현재 부여군에서 운행되는 철도역은 없음

2. 여객시설

○ 여객시설은 교통수단을 이용하기 위한 시설로서, 부여군에는 버스정류장과 시외버스 터미널이 있음

1) 버스정류장 현황

○ 2차로 이상 도로변에 설치된 버스정류장은 총 960개소로 조사됨

- 셸터(지붕)와 벽면이 설치된 유개형 정류장 677개소, 60.5% 점유
- 셸터 및 벽면 없고 안내표지판만 설치된 무개형 정류장 116개소, 12.1% 점유
- 셸터는 설치되어 있으나 벽면이 없는 개방형 정류장 36개소, 3.8% 점유
- 정류장 시설이 없으나 버스가 정차하는 지점 131개소, 13.6% 점유

< 표 2 - 21 > 부여군 버스정류장 설치 현황

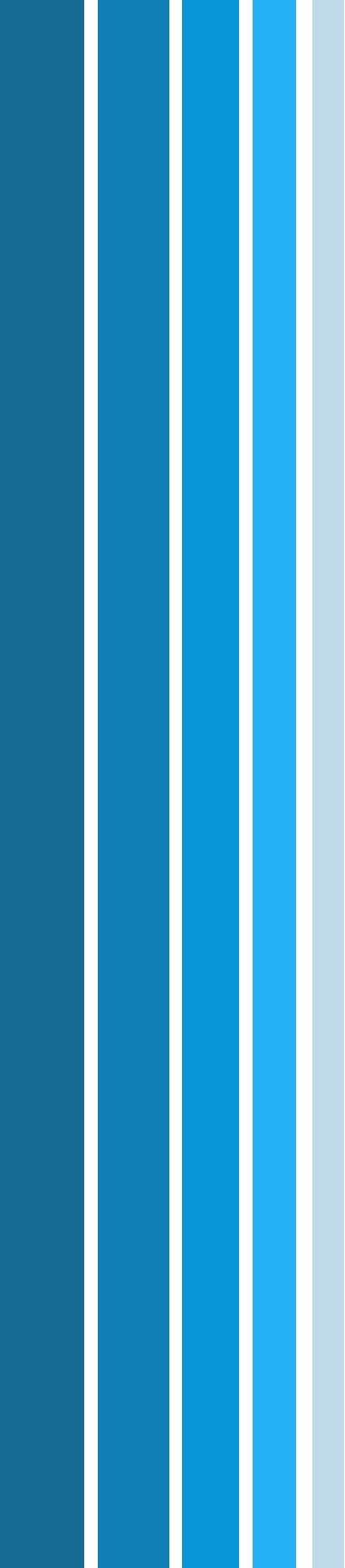
구분	유개형	무개형	개방형	시설부재
설치 사례				-
정류장수	677개소 (상행) 355개소 (하행) 322개소	116개소 (상행) 60개소 (하행) 56개소	36개소 (상행) 17개소 (하행) 19개소	131개소 (상행) 78개소 (하행) 58개소

주: (상행) 부여여객터미널→최종목적지, (하행) 최종목적지→부여여객터미널


자료 : 부여군대중교통기본계획.2013.12

2) 버스터미널

- 부여군 버스터미널은 부여시외버스터미널 1개소로 충청남도 부여군 부여읍 구아리 324-1(도로명 주소 : 충청남도 부여군 부여읍 사비로 87)에 위치함
- 1968년에 신축되었으며 2005년까지도 개·보수가 이루어지지 않아 상당히 낙후되어 있었으나 2008년 디자인 공모사업으로 전면 리노베이션 공사를 추진하여 터미널 환경을 크게 개선하였으며, 2009년 바닥포장, 2014년 슬레이트(석면) 지붕 교체, 전천수 이용객 통로 설치 등 시설을 개선하였음
- 부여시외버스 터미널은 2층 건물로 총 면적 2,787㎡이며 크게 9개 승차 홈으로 구성되어 있고 운영대수는 12개 노선 171개 버스, 일평균 이용객수는 약 3,500~4,000명임 (자료 : 2020년 부여군 내부자료)



제3장 관련계획 검토 및 목표설정



제1절 상위 및 관련계획

제2절 관련계획 추진내용 및 성과

제3절 보행교통 개선계획 목표설정

제 3장 관련계획 검토 및 목표설정

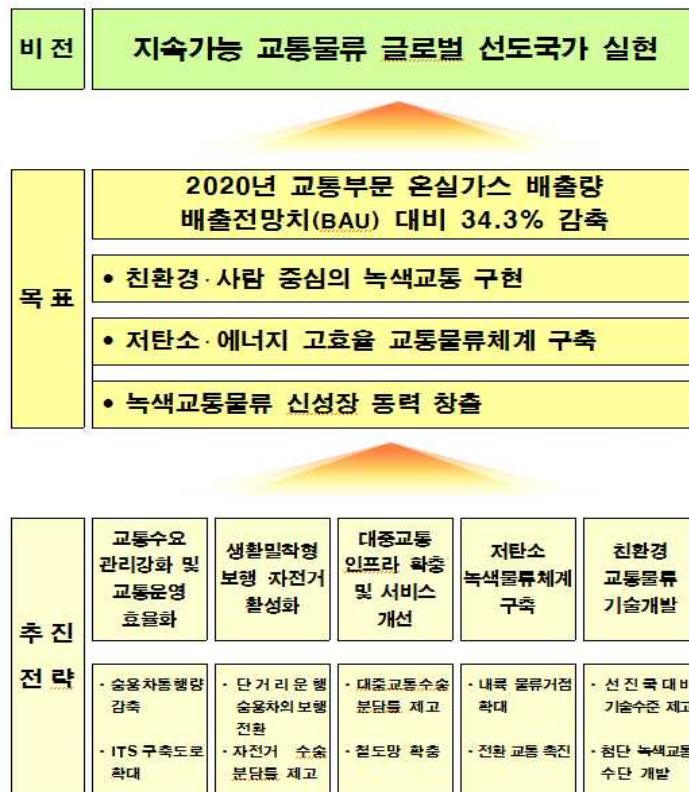
제1절 상위 및 관련계획

1. 지속가능 물류발전 기본계획(2011~2020년)

1) 계획의 성격

- 저탄소 녹색성장 국가비전 구현
 - 국가비전 달성을 위한 지속가능 교통물류체계 구축
- 환경 친화적 에너지 절감형 저탄소 교통물류체계로 전환 전략 수립
- 지속가능 교통물류발전을 위한 시행과제 및 추진계획 수립

2) 비전 및 목표



< 그림 3 - 1 > 지속가능 물류발전 기본계획 비전 및 목표



(1) 추진 목표

- 2020년까지 보행환경 개선을 통하여 1km미만 단거리 승용차 통행의 15%를 보행으로 전환

(2) 세부 추진계획

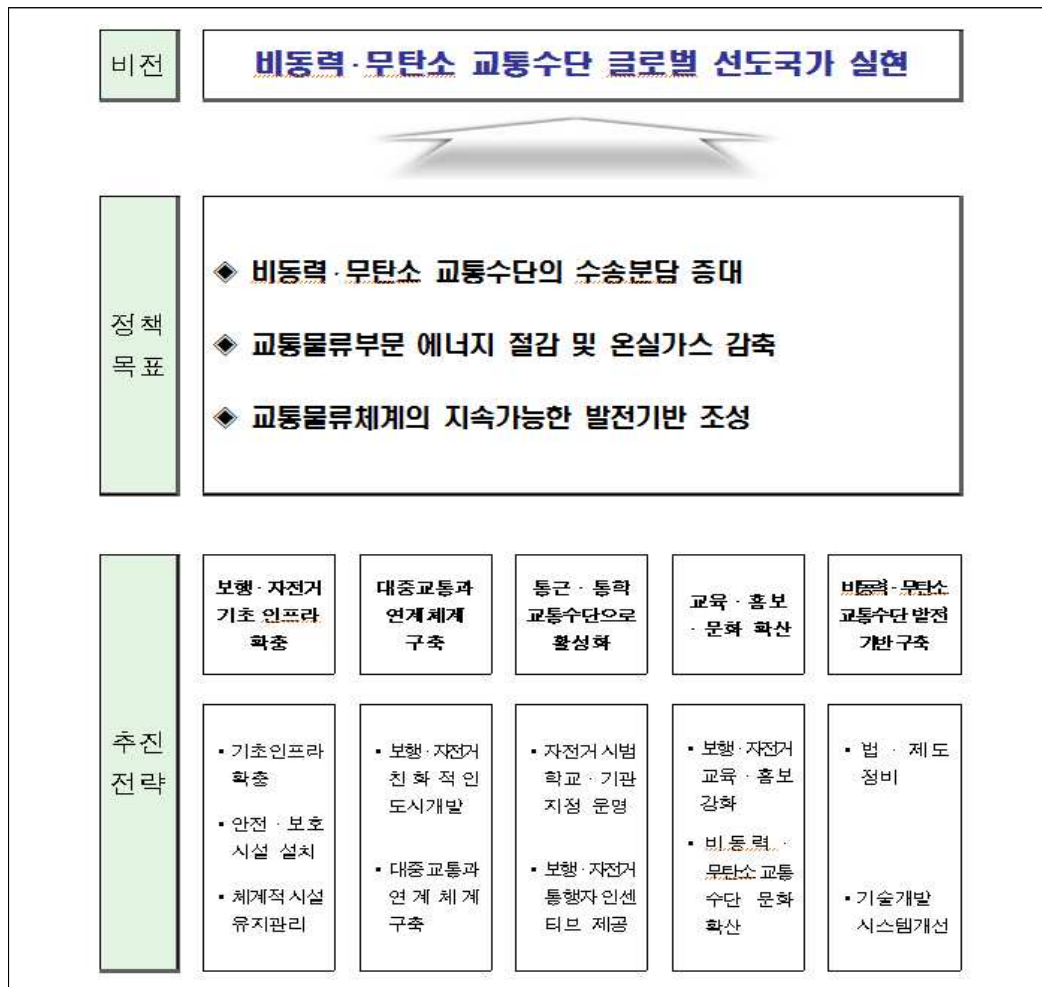
- 비동력·무탄소 교통수단 활성화
 - 단거리 통행은 보행과 자전거를 이용하도록 유도하여 비동력·무탄소 교통수단 활성화
- 보행우선구역 시범사업 추진
 - 교통안전을 위한 교통정온화(Traffic Calming) 기법을 적용하여 교통사고 위험이 크거나 보행여건이 열악한 주거·상업지대로 등을 정비하고, 안전하고 편리한 보행환경 조성
- 도시형 올레길 구축 운영
 - 제주 올레길과 같은 친환경 보행로를 도시내에 구축하여 중·장거리 여가통행수요를 보행교통수단으로 흡수
- 보행자 중심의 교통문화 확산
 - 보행관련 주요 사업에 대한 주민들의 공감대를 높이고 자발적 참여를 유도할 수 있는 교육 및 홍보 프로그램 개발

2. 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획(2012~2016년)

1) 계획의 성격

- 『지속가능 교통물류 발전법』에 근거하여 5년 단위로 수립되는 법정계획
 - 비동력·무탄소 교통수단의 수송분담을 증대하여 자동차 동력을 이용한 교통수단 운행에 따른 온실가스 배출 감축
 - 우리나라의 교통물류체계를 환경 친화적이며 에너지 절감형 체계로 전환
- 비동력·무탄소 교통수단에 대한 실태조사와 함께 활성화를 위한 종합계획을 효율적이고 구체적으로 수립

2) 비전 및 목표



< 그림 3 - 2 > 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획 비전 및 목표



3) 보행부문 목표 및 중점 추진과제

(1) 목표

- 2016년까지 15분 이하 자동차 통행의 10%를 보행으로 전환
- 또한, 인구 10만명당 보행교통사고 사망자수를 4.1명 → 1.6명으로 감소

(2) 중점 추진과제

- 보행 기초시설 확충
 - 보행환경 개선을 위한 보행기초 시설 설치
 - 보행 단절구간 연결 및 보행 네트워크 구축
 - 노후 보행시설 정비
- 보행우선구역 시범사업 추진
 - 교통안전을 위한 교통정온화(Traffic Calming) 기법을 적용하여 교통사고 위험이 크거나 보행여건이 열악한 주거·상업지대로 등을 정비하고, 안전하고 편리한 보행환경 조성
- 대중교통 전용지구 지정 확대
 - 주로 도심 사업지구에 자동차의 진입제한, 차로를 줄이는 도로다이어트 등을 통해 보행자 및 자전거 이동공간을 확보하고, 차도에 버스 등 공공교통수단 도입
- 도시형 올레길·차 없는 거리 조성
 - 주거지 주변 걷고 싶은 길(도시형 올레길)을 조성하여 여가활동 지역을 분산
 - 대중교통 결절점(역, 정류장 등)과 주거지역·업무지역을 걷고 싶은 거리로 연결하여 대중교통 이용자 증가에 기여
 - 보행통행 인구가 많은 특정시간대, 특정요일, 특별행사기간에 도로의 일정구간을 차 없는 거리로 지정하여 보행문화 확산
- 안전한 보행환경 조성사업 추진
 - 보행교통사고를 줄이기 위해 보·차도 분리, 보도확장, 노면 평탄화 등 보행안전 개선사업 추진

- 어린이 보호구역 개선사업 추진
 - 초등학교, 유치원, 특수학교, 100인 이상 보육시설 등을 어린이 보호구역으로 지정, 도로 구조 개선 등 안전한 어린이 통학로 확보
 - 보호구역 표지, 과속방지턱, 방호울타리 등 교통안전시설 확충
- 노인보호구역 지정 확대
 - 실제 교통사고가 많이 발생하는 장소 위주로 노인복지시설·도시공원 주변을 보호구역으로 지정 확대
 - 노인보호구역 주변도로 일정구간에 대해 과속방지시설, 방호울타리, 미끄럼 방지시설, 표지판 등 안전시설물 설치 확충
- 보행자 보호시설 설치(CCTV 등)
 - 어린이보호구역, 도시공원, 놀이터 등 취약지역에 CCTV확대 설치 및 통합관제센터 구축으로 CCTV의 효율적 운영과 모니터링 체계 강화
- 보행안전지도(Walking School Bus) 확대
 - 등·하교시 같은 방향의 어린이들을 자원봉사자들이 함께 보행하면서 안전하게 등·하교시키는 보행안전지도를 단계적으로 확대 추진
- 보행자길 불법 시설물 정비
 - 보행자길에 불법 적치물·장애물 제거
- 보행시설의 체계적 유지보수
 - 보행시설에 대해 정기적인 점검 및 노후 시설물은 신속하게 정비 추진
 - 계절적 요소, 야간 시인성, 연령별 요소 등 복합적인 문제를 고려하여 유지관리계획 수립 추진
 - 파손된 도로, 장애물, 불충분한 정비 등을 담당기관에 연락할 수 있도록 긴급연락망 체계 구축

< 표 3 - 2 > 보행부문 계획 지표

구 분		2010년	2016년
보행	보행 수단분담률(%)	32.0	33.0
	통학 목적통행 중 보행통행 비율(%)	54.6	57.0
	통근 목적통행 중 보행통행 비율(%)	14.6	16.0
	보행교통사고 사망자수(10만명당)	4.1	1.6



3. 제 7차 국가교통안전기본계획 (2012년~2016년)

1) 목적

- 교통안전에 관한 국가 또는 지방자치단체의 의무·추진체계 및 시책 등을 규정하고 이를 종합적·계획적으로 추진함으로써 교통안전 증진에 이바지함을 목적으로 함
- 교통안전법(국토교통부, 개정 2013.3) 제 15조와 동법 시행규칙 제 10조에 의해 수립함
- 국가의 전반적인 교통안전수준의 향상을 도모하기 위한 사항을 포함함

2) 비전 및 목표



< 그림 3 - 3 > 국가교통안전기본계획 비전 및 목표

○ 분야별 계획지표

〈 표 3 - 3 〉 제 7차 국가교통안전기본계획의 정책목표

비전	Global Top 10 달성	
정책 목표	도로	2016년까지 교통사고 사망자수를 40%까지 감소시켜 OECD 중위권 진입
	철도	1억km당 사망자수 10% 감축하고, 대형철도사고 발생 Zero화
	항공	2016년까지 지난 5년 평균('07~' 11년) 대비 항공기 사망사고 및 비사망사고·준사고의 발생건수 24% 감축
	해양	2016년까지 해양사고 사망·행방불명자수 30% 감축

〈 표 3 - 4 〉 제 7차 국가교통안전기본계획의 계획지표

계획지표		2010년	2016년	2021년
1. 도로	주지표 : 자동차 1만대당 사망자수	2.6	1.3	0.5
	교통사고 사망자수	5,505	3,000	1,200
	보행교통사고 사망자수	2,082	800	360
	사업용자동차 교통사고 사망자수	979	440	170
2. 철도	주지표 : 1억km당 사망자수(자살제외)	42	37	34
	1억km 당 열차사고 발생건수	10.9	9.7	8.4
	여객 10억인 km당 사망자수	0.22	0.18	0.16
	대형철도사고 미발생(5년 누계)	Zero	Zero	Zero
3. 항공	주지표 : 항공기 5년 평균 사망사고 발생건수	1.0	0.76	0.56
	항공기 비사망사고·준사고 발생 건수	12.4	9.42	6.94
4. 해양	주지표 : 해양사고 사망·행방불명자수	176	125	115
	1만척당 사망·행방불명자수	21.86	16.07	15.08

○ 도로교통사고 감소목표 설정

- 자동차 1만대당 사망자수 2010년 2.6명에서 2016년 1.3명, 2021년 0.5명 감소 목표
- 도로교통사고 사망자 수 2010년 5,505명에서 2016년 3,000명, 2021년 1,200명으로 감소 목표, 현행 정책 유지시 2016년 3,800명에서 2021년 2,800명으로 감소 예상



〈 표 3 - 5 〉 도로교통 계획지표별 교통사고 감소목표 설정

계획지표		2010년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
주지표 : 자동차1만대당 사망자수		2.6	2.1	1.8	1.6	1.5	1.3
전체 교통사고 사망자수		5,505	4,497	4,064	3,673	3,320	3,000
보행자	보행자 전체 사망자수	2,082	1,514	1,291	1,101	939	800
	어린이 사망자수	126	109	101	94	87	80
	노인 사망자수	1,752	1,404	1,256	1,124	1,006	900
차량	사업용차량 사망자수	979	750	657	575	503	440
	자전거 사망자수	297	261	244	229	214	200
도로	교차로 사망자수	1,499	1,163	1,025	903	795	700
	특·광역시도 사망자수	1,345	1,056	936	829	734	650
	차로폭 9m미만 사망자수	3,185	2,451	2,150	1,885	1,654	1,450
운전자	고령운전자 사망자수	547	422	370	325	285	250
법규 위반	과속운전 사망자수	138	108	95	84	74	65
	음주운전 사망자수	781	598	523	458	401	350

3) 보행부문 목표 및 중점 추진과제

- 2016년까지 우리나라 교통안전을 OECD 중위권 수준에 진입
- 보행 사망자수를 2011년 1,998명에서 2012년 1,541명으로 감소

〈 표 3 - 6 〉 2012년도 보행자 사망자수 목표

구 분	2011년 실적	2012년 계획	증감	증감률(%)
전체 사망자수(명)	5,229	4,497미만	-732	-14.0
자동차 1만대당 사망자수(명)	2.4	2.1 미만	-0.3	12.5
보행 사망자수(명)	1,998	1,514	-484	24.2
사업용자동차 사고 사망자수(명)	928	750	-178	-19.2

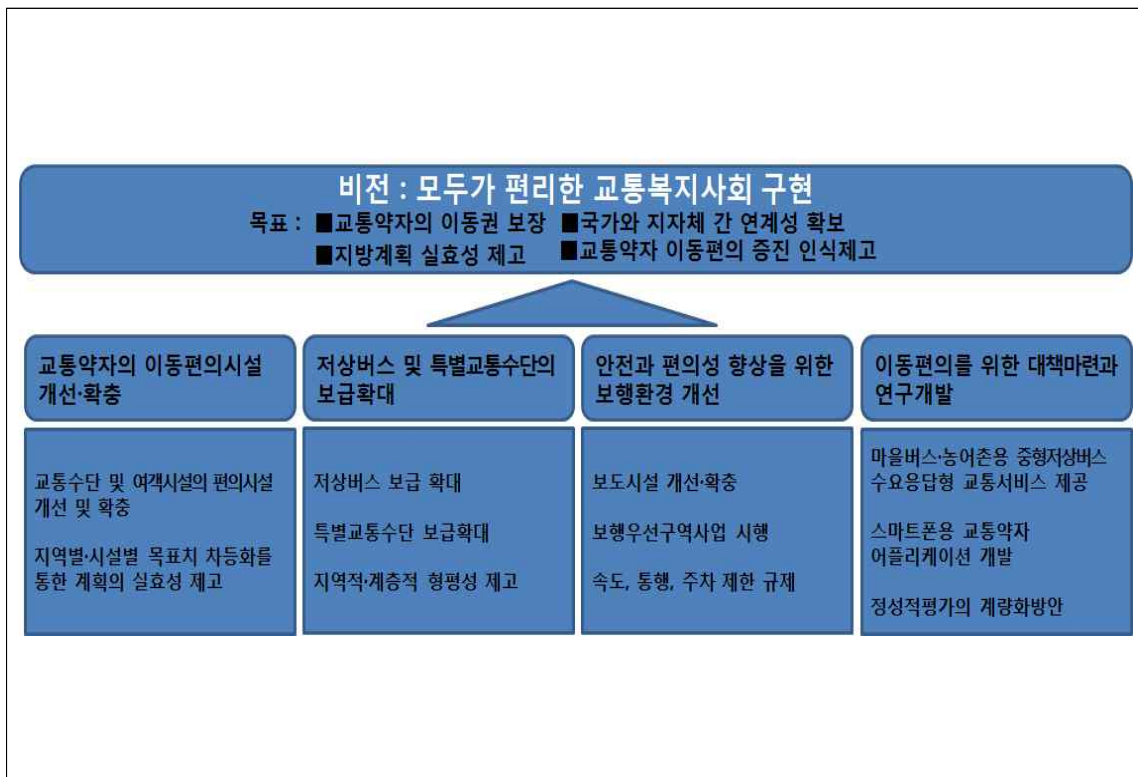
- 교통안전 대책
 - 주택가 생활도로 보도 정비
 - 보행우선구역 조성
 - 보행환경 개선
 - LED 등을 이용한 횡단보도 조명시설 설치
 - 보행교통연구센터 설치 및 운영
 - 노인·장애인 보호구역 지정 활성화 및 지원
 - 교통약자를 위한 안전시설 설치 강화
 - 어린이 보호구역의 실효성 제고

4. 제 2차 교통약자 이동편의 증진계획 (2012년~2016년)

1) 목적

- 「교통약자의 이동편의 증진법」에 근거하여 5년 단위로 수립되는 법정계획임
- 교통약자가 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표를 제시하는 정책계획임
 - 정책추진 및 투자지원을 중·장기적으로 일관성 있게 유지토록 정책의 목표, 방향 및 과제를 제시
 - 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단과 여객시설의 이용편의 및 보행환경 개선
- 지방 교통약자 이동편의 증진계획의 준거가 되는 지침임
 - 지방정부가 수립할 지방 교통약자 이동편의 증진계획 수립의 방향과 지침을 제시
 - 지방도시의 교통약자 이동편의 증진을 위한 합리적 근거 및 투자기준 마련

2) 비전 및 목표



< 그림 3 - 4 > 제 2차 교통약자 이동편의 증진계획의 비전 및 목표



3) 보행부문 목표 및 중점 추진과제

○ 보도시설 및 보행환경 개선

- 광역시는 경보 및 피난시설(설치율 73.0%)의 개선 및 확충이 필요함

< 표 3 - 7 > 보행환경시설 개선계획

구 분	2011년 설치율	2016년 목표치	취약시설	확충시급시설	개선시급시설
보행환경시설	61.5%	73.0%	점자블록	음향신호기	블라드

○ 보행우선구역 확대

- 보행우선구역사업을 통해 교통약자의 불편을 해소하고, 그 효과를 타 지방자치단체로 전파함
- 우선적으로 지방자치단체의 의지, 재정여건, 시민성숙도 등 고려하여 사업지 선정

< 표 3 - 8 > 보행구역 내 보행시설물

구 분		설치 세부 시설물
보행시설물	속도저감시설	• 고원식 교차로, 지그재그 형태 도로, 차도폭 좁힘, 요철포장, 과속방지턱 등의 속도저감시설 설치
	횡단시설 설치	• 고원식 및 보행섬식 횡단보도 설치
	보행자안내표지판	• 보행우선구역 안의 주요교차로 및 보도구간에 보행자 안내표지판 설치
	보행자 우선통행을 위한 교통신호기	• 보행자가 우선통행을 할 수 있도록 녹색신호 변경 버튼 및 음향신호기 설치
	보도용 방호울타리	• 가드펜스 및 블라드 등의 설치를 통한 자동차의 진입억제
	자동차 진입억제용 말뚝	• 보행자의 통행을 방해하지 아니하는 범위 내에서 설치

○ 장애물 없는(Barrier-free) 생활환경 인증제도 활성화

- “장애물 없는(Barrier-free) 생활환경 인증” 사례는 꾸준히 증가하고 있으나, 민간시설은 저조한 실정임
- 교통약자 수단·시설에 대한 “장애물 없는 생활환경 인증” 제도 활성화 방안을 제시함
- 장애물 없는 생활환경 인증제의 민간부문 활성화를 위해 지방세 경감, 용적률 완화, 입찰시 가점부여 등 인센티브 검토
- 교통약자 이동편의시설 관리주체를 명시함으로써 서비스에 대한 이용자와의 Feed back을 강화하고, 교통약자 이동편의시설 개·보수 필요시 즉각적 대응 강화

제2절 관련계획 추진내용 및 성과

1. 제 2차 부여군 교통안전기본계획 (2012년~2016년)

1) 계획수립의 개요

- 교통안전법 제17조 제1항에 따라 자치단체장은 5년마다 「지역교통안전기본계획」을 수립하도록 규정되어 있음
- 「부여군 교통안전기본계획」에는 부여군의 교통안전에 관한 중·장기 종합정책방향이 제시되어야 하고 다음과 같이 관할 지역에 적합한 교통안전기본계획이 포함되어야 함

2) 비전 및 목표

- 군민이 함께 만들어가는 행복한 교통안전도시



< 그림 3 - 5 > 부여군 교통안전기본계획 비전 및 목표



〈 표 3 - 9 〉 부여군 제2차 교통안전기본계획의 중점 추진과제

중점 추진과제	세부 추진과제
안전한 도로인프라 구축	1-1 교통사고 누적지점 개선 1-2 교차로 안전성 강화 1-3 도로안전시설 설치 확대 1-4 보행자 친화형 교통안전시설 확대 1-5 보행자우선구역 지정 및 확대 1-6 건설기계 및 농기계 안전장치 보급
교통약자 보호강화	2-1 어린이 보호구역 시설 확충 및 정비 2-2 노인 보호구역 개선 2-3 고령 운전자 실버마크 부착 지원 2-4 교통안전 보호장구 보급 지원
운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축	3-1 안전운전 및 예코 드라이빙 체험교육 지원
교통문화 선진화	4-1 교통문화 수준 향상 4-2 교통안전 교육확대 4-3 불법 주·정차 근절대책 수립 및 단속 강화 4-4 음주운전 근절 대책

3) 추진성과 분석 및 종합

(1) 부여군 제2차 교통안전기본계획 사고감소목표

〈 표 3 - 10 〉 부여군 제2차 교통안전기본계획의 부문별 사고감소목표

(단위 : 명)

계획지표		2012년	2014년	2015년	2016년	2021년
자동차 1만대당 사망자수		9.7	7.4	6.4	5.6	2.8
전체 교통사고 사망자수		29	22	19	17	8
보행자	보행자 전체 사망자수	5	4	3	3	1
	어린이 사망자수	0	0	0	0	0
	노인 사망자수	4	3	3	2	1
차량	사업용차량 사망자수	0	0	0	0	0
	자전거 사망자수	2	2	1	1	1
도로	교차로 사망자수	10	8	7	6	3
	차도폭 9m 미만 사망자수	15	11	10	9	4
운전자	고령운전자 사망자수	6	5	4	3	2
법규위반	과속운전 사망자수	1	1	1	0	0
	음주운전 사망자수	2	2	1	1	1

(2) 부여군 제2차 교통안전기본계획 사고감소목표 달성여부

- 앞서 부여군 교통사고 현황분석을 토대로 제2차 교통 안전기본계획 사고 감소 목표달성여부를 살펴보면,
- 자동차 1만대당 사망자수와 전체 교통사고 사망자수는 계획치를 달성 한 것으로 나타났으나, 보행자 계획지표중 노인 사망자수는 계획치에 크게 못 미치는 것으로 나타나 횡단보도 및 보행자 녹색신호에 대한 개선이 필요할 것으로 사료됨

< 표 3 - 11 > 부여군 제2차 교통안전기본계획 사고감소목표 달성여부

(단위 : 명)

계획지표		계획치	실적치	목표달성
자동차 1만대당 사망자수		6.4	5.4	달성
전체 교통사고 사망자수		19	19	달성
보행자	보행자 전체 사망자수	3	6	달성
	어린이 사망자수	0	0	달성
	노인 사망자수	3	7	미달
차량	사업용차량 사망자수	0	4	미달
	자전거 사망자수	1	1	달성
도로	교차로 사망자수	7	3	미달
	차도폭 9m 미만 사망자수	10	7	달성
운전자	고령운전자 사망자수	4	2	달성
법규위반	과속운전 사망자수	1	0	미달
	음주운전 사망자수	1	1	달성

주 : 계획치, 실적치는 2015년도 기준, 고속도로 사고 미포함

자료 : 제 3차 부여군 교통안전 기본계획, TAAS 교통사고분석시스템



2. 제 2차 부여군 교통약자 이동편의 증진계획 (2012년~2016년)

1) 계획수립의 개요

- 「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조에 의한 (지방)교통약자 이동편의 증진 계획을 수립하고자 하는 것으로, 교통약자 이동편의 증진계획의 성과를 평가하여 개선사항을 보완하고 계획 수립의 방향과 지침이 될 수 있는 향후 실행 가능한 방향으로 제2차 교통약자 이동편의 증진계획을 수립하여 고령자 및 장애인 등 교통약자의 이동편의 시설 및 보행환경을 개선하고자 함

2) 비전 및 추진전략



< 그림 3 - 6 > 제2차 국가 교통약자이동편의증진계획 비전 및 추진전략

3) 추진성과 분석

- 부여군 교통약자 이동편의 증진계획의 보행환경 목표치는 다른 시설에 비해 상대적으로 양호함 특히, 보도 턱 낮춤, 평탄성, 보행장애물등 기준에 적합함
- 그러나 블라드의 경우 기준치에 비해 시설 수준이 낮은 것으로 조사됨
- 보도의 경우 신호기가 설치되지 않은 횡단보도가 더 많았으며 신호기가 설치된 횡단보도의 경우 음성안내, 점자블록 등 전반적인 시설수준이 미흡하였으나 잔여시간 표시기, 보행신호등 등의 기준적합 설치율이 높아진 것으로 분석됨
- 보행환경중 지하도 및 육교의 경우 기준대비 시설수준이 미흡함

〈 표 3 - 12 〉 장래 2016년 부여군 목표치

구 분	부여군 현황(2014년)			2016년(목표치)
	설치 및 관리실태점수	만족도	종합점수	종합점수
교통수단	39.9	42.3	40.6(D ⁻)	47.0(D ⁰)
여객시설	27.5	51.0	34.5(F)	40.0(D ⁻)
보행환경	35.8	41.4	37.4(F)	40.0(D ⁻)

- 부여군은 현재 제3차 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립 중으로, 제3차 계획수립 후 추진성과 검토가 필요함

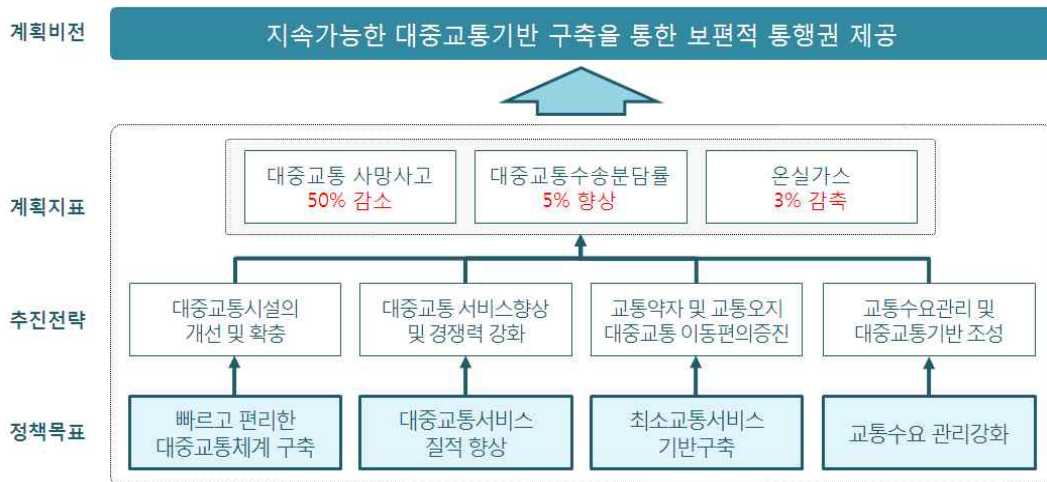


3. 부여군 대중교통계획 (2013년~2016년)

1) 계획수립의 개요

- 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」에 근거하여 수립하는 지방대중교통계획으로 부여군 대중교통 현황 및 체계를 진단하고, 도시의 특성 및 여건에 적합한 대중교통정책의 기본방향과 목표를 설정하여 대중교통이용을 촉진하는 체계적이고 종합적인 “지방대중교통계획”을 수립하는데 목적이 있음

2) 비전 및 추진전략



< 그림 3 - 7 > 부여군 대중교통 기본계획의 비전, 계획지표, 추진전략 및 정책목표

< 표 3 - 13 > 중앙정부 계획과 연계된 부여군 계획의 추진전략 및 추진과제

정책목표	추진전략	추진과제
빠르고 편리한 대중교통체계 구축	대중교통시설의 개선 및 확충	<ul style="list-style-type: none"> •적정 대중교통수단 검토 •대중교통 환승시설 확충 •정류장시설 개선 및 확충
대중교통서비스 질적 향상	대중교통서비스 향상 및 경쟁력 강화	<ul style="list-style-type: none"> •도시여건 변화에 대응하는 소형버스 도입 확대 •수요와 공급의 균형을 고려한 탄력배차제 운영 •버스운행효율 향상을 위한 시간선제 도입방안 •신뢰성 있는 버스정보제공체계 구축 •대중교통 운영체계 개선방안
최소교통서비스 기반 구축	교통약자 및 교통오지 대중교통 이동편의증진	<ul style="list-style-type: none"> •교통약자를 위한 대중교통 이동편의 증진방안 •교통오지 대중교통 이동편의 증진방안
교통수요 관리강화	교통수요 관리 및 대중교통기반 조성	<ul style="list-style-type: none"> •교통수요 관리방안 •대중교통기반 조성을 위한 자전거연계시설 확충

3) 추진성과 분석

- 지난 5년간 부여군 4개 과제별로 살펴보면, 대중교통시설의 개선 및 확충 부문에서는 정류장시설 개선사업이 매년 지속적으로 사업이 진행되고 있음
- 그러나 교통약자를 위한 대중교통 이동편의 증진방안에 대해서는 저상버스 및 특별교통수단 도입·확대 사업이 다소 미진함
- 버스회사의 수익성 검증, 다양한 요금체계 도입 부문에서는 버스업체 재정지원의 효율적인 집행이 이루어지고 있어, 업체의 경영개선 향상에 대한 지속적인 노력을 하고 있음
- 4개 과제별 전체적으로 볼 때, 부여군 대중교통관련 많은 사업들이 미설치·미도입 되어 추진실적이 다소 저조한 것으로 나타났음

< 표 3 - 14 > 부여군 제2차 대중교통계획 세부사업 추진실적

세부사업 내용	계획	추진실적	목표달성
- 지·간선체계 도입	방향 설명	-	
- 탄력배차제 도입 방안	방안 제시	-	
- 소형버스 확대 운행	방안 제시	-	
- 버스정류장 개선	130개소	-	
- 버스정류장 레드존 설치	개념 설명	-	
- 환승시설 구축	외산면 1개소	0개소	
- 버스정보체계 구축	개념 설명	-	
- 저상버스 도입	2대	0대	0%
- 특별교통수단 도입	7대	2대	29%
- 주차관리 강화	개념 설명	-	
- 카풀 활성화	개념, 방향 설명	-	
- 자전거 연계시설 확충 및 이용 활성화	개념, 방향 설명	-	



- 먼저 특별교통수단 도입은 29% 달성하였으며, 저상버스는 아직 미도입 상태임
- 버스승강장 설치, 버스정차면 포장 등은 담당부서 내부자료가 체계적으로 미정리 되어있는 관계로 추진실적이 파악되지 못하고 있음
- 그 외 대부분 사업들은 추진실적이 없는 것으로 조사되었음
- 결론적으로 제2차 세부사업 추진실적의 문제점을 살펴보면 특별교통수단 도입, 버스승강장 설치, 버스정차면 포장 등 외에는 추진실적이 거의 전무한 실정이며,
- 또한 일부 사업의 경우, 담당부서 내부자료의 체계적으로 관리치 못해 실적이 제대로 파악되지 않는 문제점이 있음
- 2차 계획에는 미포함되어 있지만 버스행선지판(LED) 설치(2011.3월), 버스번호 체계 개편(세자리수, 2011.3월), 무료환승제 시행(2016.1월) 등은 부여군 자체적으로 별도 추진되었음

제3절 보행교통 개선계획 목표설정

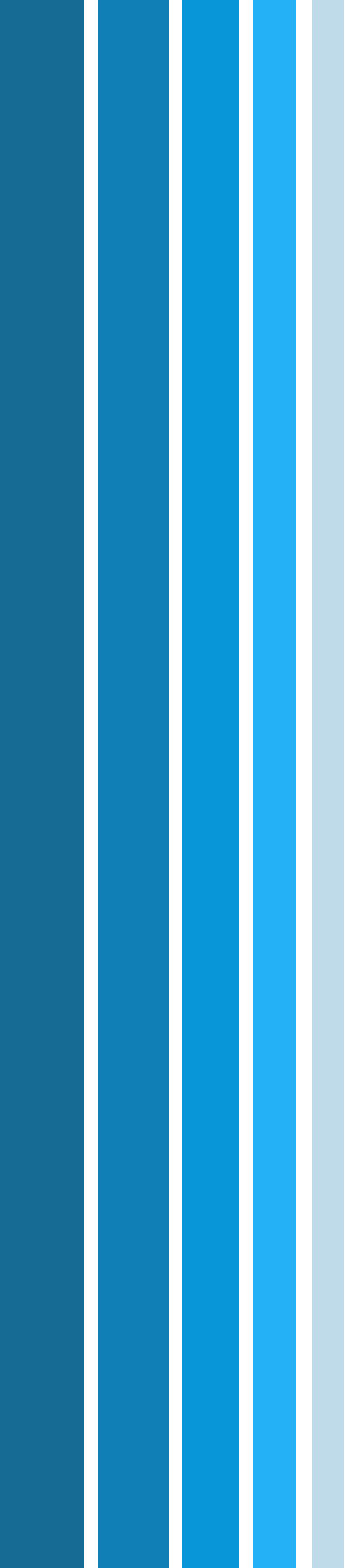
1. 목표 설정

- 보행교통에 대한 관심 증대 및 대중교통 수요가 증가함에 따라, 보행교통 개선과 확충을 위한 수송분담, 보행안전 증진에 관한 사고감소에 대한 목표를 제시
- 안전한 보행환경 조성과 보행공간에 대한 시민인식 제고를 통한 보행우선문화 정착 등으로 방향을 설정하되,
- 교통사고, 보행교통 수송분담률, 보행교통 개선지표의 종합평점 등의 지표를 활용하여, 해당도시의 특성과 자원조달 및 실현가능성 등을 고려하여 달성 가능한 수준으로 선정하였음
- 사고관련 지표의 목표치는 교통안전기본계획의 목표감소율 50%로 설정하였으며,
- 보행교통 수송분담률의 경우, 현재 부여군 보행교통 수송분담률 실측치 자료가 미비하여 국가교통DB 자료의 충남지역 보행교통 수송분담률 적용하여 목표치 설정함
- 또한, 현재 부여군의 종합평점 3.34점은 최고점수 5점 기준으로 중간정도 수준이므로, 중상위 수준에 도달하기 위해 평점 3.50점으로 설정함


< 표 3 - 15 > 보행교통 개선계획을 위한 목표 설정

구 분	현재	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
전체 교통사고건수(건)	326	284	247	215	187	163
보행관련 사고건수(건)	63	55	48	42	37	32
보행자 교통사고건수 비율(%)	20.2	17.6	15.3	13.3	11.6	10.1
인구10만명당 보행자 사망자수(명)	26.3	22.9	20.0	17.4	15.2	13.2
보행교통 수송분담률(%)	19.8	19.9	20.0	20.1	20.2	20.3
보행교통 개선지표의 종합평점	3.34	3.37	3.40	3.44	3.47	3.5

주 : 1. 보행관련 사고건수 : 전체 보행자 교통사고 중 차대사람(횡단 중, 차도통행중, 길가장자리 구역 통행 중 등)을 의미
 2. 보행교통 수송분담률 : 국가교통DB센터 국가교통통계(2015) 자료 활용



제4장 보행교통 실태조사 및 분석



제1절 실태조사 개요

제2절 실태조사 및 분석

제3절 보행교통 개선지표 종합평가

제 4장 보행교통 실태조사 및 분석

제1절 실태조사 개요

1. 조사목적

- 보행교통을 개선하기 위해 부여군의 보행환경 현황을 파악하고, 법에서 제시한 세 가지 분야에 대해 표본조사를 수행함으로써, 보행교통개선지표 수립의 기초자료로 활용하고자 함
- 『지속가능 교통물류 발전법』 시행규칙 제9조 제2항 : 이동성·안전성·쾌적성 개선에 관한 사항

2. 조사범위

1) 용도지역별 조사대상구간 선정 과정

(1) 주거지역

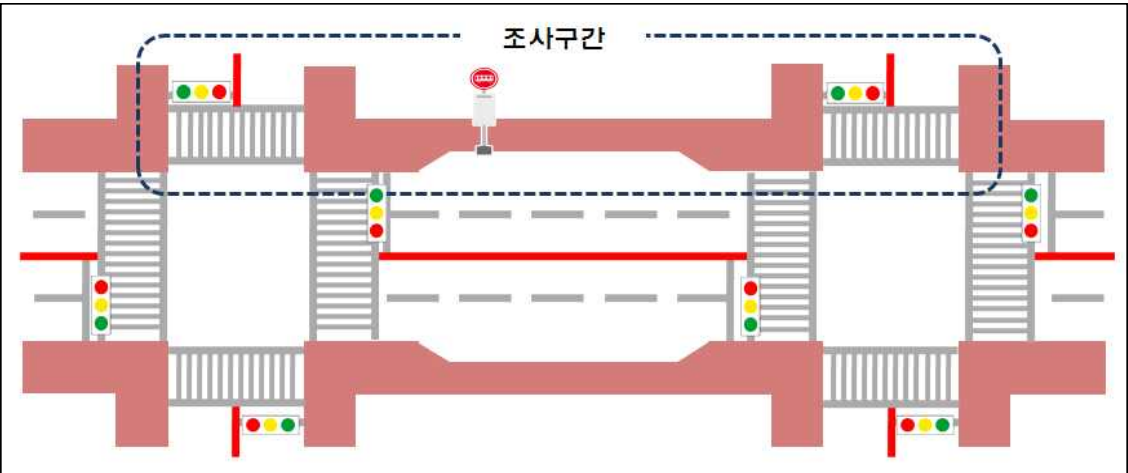
- 대상 동/읍/면 선정 : 관할 행정구역 중 인구 밀도(인/㎡)가 높은 동/읍/면을 우선적으로 선정
- 대상구간 선정 : 선정된 동/읍/면의 주거지역 중 버스 정차대수가 가장 많은 정류소를 선정 후, 정류소가 위치한 보도 구간을 조사대상으로 하며, 좌우 교차로의 횡단보도를 포함함

(2) 상업지역

- 대상 동/읍/면 선정 : 관할 행정구역 중 종사자수 밀도(종사자수/㎡)가 높은 동/읍/면을 우선적으로 선정
- 대상구간 선정 : 선정된 동/읍/면의 상업지역 중, 버스 정차대수가 가장 많은 정류소를 선정 후, 정류소가 위치한 보도 구간을 조사대상으로 하며, 좌우 교차로의 횡단보도를 포함함



- 단, 인구 30만 미만의 시·군 단위의 경우 버스 정차대수가 적어 정류소 주변 보도에 보행량이 많지 않아 정류소 선정이 어려운 경우에는 시청(군청), 시장, 터미널, 철도역 등 보행량이 많은 보행유발시설 주변 보도를 대상구간으로 선정할 수 있음
- 선정된 정류소가 중앙버스전용차로에 있는 경우에는 가로변 보도 중 첨두시 보행량이 많은 쪽 보도 구간을 조사대상으로 함



2) 조사지점수

< 표 4 - 1 > 도시규모별, 토지규모별 최소 조사지점수

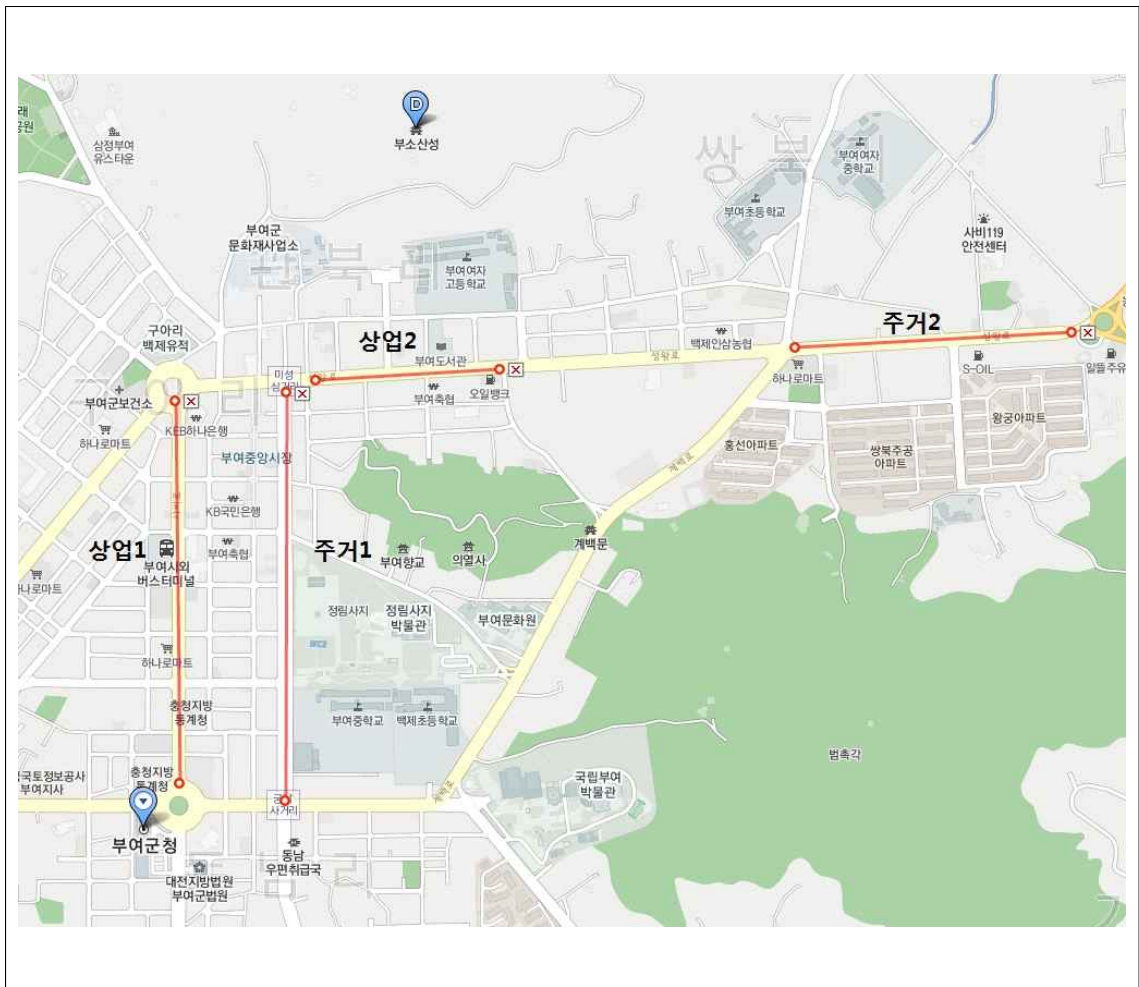
구 분	상업지역	주거지역
대도시(인구 100만이상)	15개소	15개소
중도시(인구 30만이상)	8개소	8개소
소도시(인구 30만이하)	3개소	3개소

자료 : 보행교통개선계획 매뉴얼(2013.10)

- 보행교통 개선지표 수립 지침에 의거 부여군은 소도시(인구 30만이하)에 해당되므로, 상업지역·주거지역 각각 3개소를 대상으로 조사를 실시함

3) 조사대상구간

- 부여군 인구는 약 7만명으로 소도시(인구 30만 미만)에 해당함
- 조사대상구간은 보차분리된 왕복 4차로 이상 도로의 보도구간을 원칙으로 하되, 부득이한 경우 왕복 2차로로 하였음
- 군지역 특성상 읍지역에 상업시설이 집중되어있고, 유동인구가 많은 점을 고려하여 상업지역은 부여읍 2개소(부여시외버스터미널, 부여중앙시장), 규암면 1개소(수북정 주변)를 대상구간으로 선정하였음
- 주거지역 또한 부여읍과 홍산면이 인구밀도가 높은 점을 고려 부여읍 2개소, 홍산면 1개소를 대상구간으로 선정하였음



< 그림 4 - 8 > 부여읍 조사대상구간

3. 실태조사 항목 및 방법

- 보행교통 개선지표 수립 지침을 준수하여 시행하고, 보행교통 개선지표 수립을 위한 항목별 기초 데이터를 수집함

< 표 4 - 2 > 보행교통 개선지표별 조사항목 및 조사방법

분야	보행교통 개선지표	조사항목	조사방법
이동성	횡단 대기 시간	- 교차로신호주기(초) - 조사대상보도의 진행방향에 위치한 횡단보도 녹색시간(초)	실측조사
	유효보도 폭	- 실제보도폭(m) - 장애물에 의해 방해받는 폭(m)	실측조사
	보행용량 대비 보행교통류율 (보행속도×보행밀도)	- 첨두시 보행교통량(인/시) - 첨두 15분 교통량(인/15분)	실측조사
안전성	보도설치율	- 대상구간 전체 길이(m) - 보행단절구간 길이(m)	실측조사
	가로등 설치 간격률	- 대상구간 내의 가로등 개수(개)	실측조사
	적정 보행자녹색시간 확보비	- 횡단보도 녹색시간(초) - 횡단보도 폭(m)	실측조사
쾌적성	보도 노면상태 수준 (노면파임, 보도블록 파손, 고인물 등)	- 만족도 설문조사	설문조사
	보도 관리상태 수준 (불법주차, 노점상, 무단적치물, 오물 등)	- 만족도 설문조사	설문조사
	보행환경의 쾌적성 만족도 (소음/매연/휴게시설/녹지, 가로수 등)	- 만족도 설문조사	설문조사
	대중교통 정보제공 수준	- 정류소표지판 설치여부 - 노선번호 안내 여부 - 노선별 경유정류소 안내 여부 - BIS설치 여부 - 보도상 대중교통정보안내판 설치 여부	실측조사

자료 : 보행교통개선계획 매뉴얼(2013.10)



제2절 실태조사 및 분석

1. 상업지역

1) 사비로(군청로터리 ~ 소방서로터리)



< 그림 4 - 11 > 사비로(군청로터리~소방서로터리) 보행교통 실태조사 현황도

- 사비로(군청로터리 ~ 소방서로터리)의 조사대상구간 연장은 678.4m로 왕복 4차로 도로이며, 종합평점은 3.65점으로 산정됨
- 분야별 평점을 살펴보면, 이동성 분야의 평점은 3.18점으로 유효보도폭 항목이 가로수와 보도장애물인 적치물로 인해 D등급 산정됨
- 안전성 분야의 평점은 4.0점으로 높게 산정되었으며, 쾌적성 분야는 3.17점으로 산정되었는데, 이는 진출입(세가로)시설이 많고 노상 적치물의 보도 점유로 인한 평가로 사료됨
- 사비로(군청로터리 ~ 소방서로터리)는 신호교차로가 없는 대상구간이므로 횡단대기시간 항목과 적정 보행자 녹색시간 확보비 항목은 제외하였음

2) 성왕로(미성삼거리 ~ 오일뱅크 부여주유소 앞)



< 그림 4 - 12 > 성왕로(미성삼거리 ~ 오일뱅크 부여주유소 앞) 보행교통 실태조사 현황도

- 성왕로(미성삼거리 ~ 오일뱅크 부여주유소 앞)의 조사대상구간 연장은 394.6m 로 왕복 4차로 도로이며, 종합평점은 3.52점으로 산정됨
- 분야별 평점을 살펴보면, 이동성 분야의 평점은 4.74점으로 높게 산정되었고, 안전성 분야는 적정 보행자 녹색시간 확보비에서 D등급으로 낮은 평점을 받음
- 쾌적성 분야의 평점은 3.20점으로 보도노면상태, 보도관리상태, 보행쾌적성 등에서 보통이상의 점수를 얻었으나, 대중교통정보제공 부분에서 D등급으로 낮은 평점을 받음



3) 수북로(수북정교차로 ~ 송가네반점 앞)



< 그림 4 - 13 > 수북로(수북정교차로~송가네 반점 앞) 보행교통 실태조사 현황도

- 수북로(수북정교차로 ~ 송가네 반점 앞)의 조사대상구간 연장은 358.6m로 왕복 2차로 도로이며, 종합평점은 3.50점으로 산정됨
- 분야별 평점을 살펴보면, 이동성 분야의 평점은 3.79점으로 보행교통량 대비 보행교통류용에서 높은 점수를 얻었지만, 가장자리 적치물과 보도의 가장자리 식수대로 인해 유효보도폭에서 C등급으로 산정됨
- 안전성 분야의 평점은 보도설치율이 B등급, 가로등 설치 간격률이 C등급으로 평점 3.73점으로 산정되었으며, 쾌적성 분야는 일부구간 길가장자리 적치물 등으로 보도관리상태, 보행환경 쾌적성 항목이 불만족 수준으로 평가되어 평점 2.28점으로 산정됨
- 수북로(수북정교차로 ~ 송가네 반점 앞)는 신호교차로가 없는 대상구간이므로, 횡단대기시간 항목과 적정 보행자 녹색시간 확보비 항목은 제외하였음

4) 상업지역 보행교통 개선지표 조사결과

○ 상업지역 3개소 대상구간의 보행교통 개선지표 조사결과는 아래와 같음

< 표 4 - 3 > 사비로(군청로터리 ~ 소방서로터리) 보행교통 개선지표

분야	세부항목	평가값	등급	항목별평점	분야별평점	종합지표
이동성	횡단대기시간(초)	-	-	-	3.18	3.65
	유호보도폭(m)	1.36	D	2		
	보행교통량 대비 보행교통류율	0.043	A	5		
안전성	보도설치율	0.87	B	4	4.00	
	가로등 설치 간격률	0.42	B	4		
	적정 보행자 녹색시간 확보비	-	-	-		
쾌적성	보도노면상태	3.33	보통	3.33	3.17	
	보도관리상태	3.23	보통	3.23		
	보행쾌적성	2.96	불만족	2.96		
	대중교통정보제공	3	-	3		

< 표 4 - 4 > 성왕로(미성삼거리 ~ 오일뱅크 부여주유소 앞) 보행교통 개선지표

분야	세부항목	평가값	등급	항목별평점	분야별평점	종합지표
이동성	횡단대기시간(초)	29.94	B	4	4.74	3.52
	유호보도폭(m)	3.18	A	5		
	보행교통량 대비 보행교통류율	0.02	A	5		
안전성	보도설치율	0.86	B	4	3.08	
	가로등 설치 간격률	0.39	B	4		
	적정 보행자 녹색시간 확보비	2.00	D	2		
쾌적성	보도노면상태	3.63	보통	3.63	3.20	
	보도관리상태	3.37	보통	3.37		
	보행쾌적성	3.20	보통	3.20		
	대중교통정보제공	2	-	2		



< 표 4 - 5 > 수북로(수북정교차로 ~ 송가네반점 앞) 보행교통 개선지표

분야	세부항목	평가값	등급	항목별평점	분야별평점	종합지표
이동성	횡단대기시간(초)	-	-	-	3.79	3.50
	유호보도폭(m)	1.63	C	3		
	보행교통량 대비 보행교통류율	0.02	A	5		
안전성	보도설치율	0.89	B	4	3.73	
	가로등 설치 간격률	0.60	C	3		
	적정 보행자 녹색시간 확보비	-	-	-		
쾌적성	보도노면상태	2.7	불만족	2.7	2.28	
	보도관리상태	2.4	불만족	2.4		
	보행쾌적성	3.17	보통	3.17		
	대중교통정보제공	0	-	0		

2. 주거지역

1) 석탑로(궁남사거리 ~ 미성삼거리)



< 그림 4 - 14 > 석탑로(궁남사거리 ~ 미성삼거리) 보행교통 실태조사 현황도

- 석탑로(궁남사거리 ~ 미성삼거리)의 조사대상구간 연장은 767.1m로 왕복 2차로 도로이며, 종합평점은 3.39점으로 산정됨
- 해당 대상구간은 구간의 절반 정도가 관광지 주변으로 보도 정비가 잘 되어 있는 구간으로 유효보도폭(A등급), 보행교통량 대비 보행교통류율(A등급)으로 양호한 것으로 조사되었으며, 이동성 분야 평점은 4.49점으로 산정됨
- 안전성 분야의 평점은 보도설치율이 B등급, 가로등 설치 간격률이 C등급, 적정 보행자 녹색시간 확보비가 D등급으로 평점 2.94점으로 산정됨
- 쾌적성 분야의 평점은 3.27점으로, 대체적으로 보도노면관리 상태와 보행환경 쾌적성이 대체적으로 양호한 수준으로 산정됨



2) 성왕로(동부농협사거리 ~ 대항로로터리)



< 그림 4 - 15 > 성왕로(동부농협사거리~대항로로터리) 보행교통 실태조사 현황도

- 성왕로(동부농협사거리 ~ 대항로로터리)의 조사대상구간 연장은 520.4m로 왕복 4차로 도로이며, 종합평점은 3.68점으로 산정됨
- 분야별 평점을 살펴보면, 이동성 분야의 평점은 4.49점으로 횡단대기시간(C등급)을 제외한 다른 항목의 평점이 높게 산정됨
- 안전성 분야의 평점은 보도설치율과 가로등 설치 간격률이 각각 B등급, 적정 보행자 녹색시간 확보비(C등급)으로 평점 3.54점으로 산정됨
- 쾌적성 분야의 평점은 2.90점으로 타 항목에 비해 낮게 산정 되었고, 대중교통 정보제공 분야에서 2점, 보행쾌적성 분야에서 불만족 수준으로 평가됨

3) 홍산로(홍산사료마트 앞 ~ 홍산정류소 앞)



< 그림 4 - 16 > 홍산로(홍산사료마트 앞~홍산정류소 앞) 보행교통 실태조사 현황도

- 홍산로(홍산사료마트 앞 ~ 홍산정류소 앞)의 조사대상구간 연장은 354.7m로 왕복 2차로 도로이며, 종합평점은 2.97점으로 산정됨
- 분야별 평점을 살펴보면, 이동성 분야의 평점은 3.79점으로 유효보도폭 항목이 보도 장애물인 입간판 및 길가장자리 적치물, 상가 점유물등으로 인해 유효보도폭이 C급으로 산정됨
- 안전성 분야의 평점은 2.92점으로 보도설치율(B등급)은 높게 산정되었으나, 가로등 설치 간격율(F등급)은 낮게 산정됨
- 쾌적성 분야는 도로변 주정차와 일부구간 길가장자리 적치물 등으로 보도관리상태, 보행환경 쾌적성 항목이 불만족 수준으로 평가되고 보도관리상태 부분이 불만족 수준으로 평점 1.92점으로 산정됨
- 홍산로(홍산사료마트 앞 ~ 홍산정류소 앞)는 신호교차로가 없는 대상구간이므로, 횡단대기시간 항목과 적정 보행자 녹색시간 확보비 항목은 제외하였음



4) 주거지역 보행교통 개선지표 조사결과

○ 주거지역 3개소 대상구간의 보행교통 개선지표 조사결과는 아래와 같음

< 표 4 - 6 > 석탑로(궁남사거리 ~ 미성삼거리) 보행교통 개선지표

분야	세부항목	평가값	등급	항목별평점	분야별평점	종합지표
이동성	횡단대기시간(초)	38.85	C	3	4.49	3.39
	유효보도폭(m)	2.10	A	5		
	보행교통량 대비 보행교통류율	0.07	A	5		
안전성	보도설치율	0.90	B	4	2.94	
	가로등 설치 간격률	0.51	C	3		
	적정 보행자 녹색시간 확보비	2.50	D	2		
쾌적성	보도노면상태	3.30	보통	3.30	3.27	
	보도관리상태	3.40	보통	3.40		
	보행쾌적성	3.23	보통	3.23		
	대중교통정보제공	3.00	-	3.00		

< 표 4 - 7 > 성왕로(동부농협사거리 ~ 대항로로터리) 보행교통 개선지표

분야	세부항목	평가값	등급	항목별평점	분야별평점	종합지표
이동성	횡단대기시간(초)	41.59	C	3	4.49	3.68
	유효보도폭(m)	2.57	A	5		
	보행교통량 대비 보행교통류율	0.03	A	5		
안전성	보도설치율	0.83	B	4	3.54	
	가로등 설치 간격률	0.40	B	4		
	적정 보행자 녹색시간 확보비	3.00	C	3		
쾌적성	보도노면상태	3.30	보통	3.30	2.90	
	보도관리상태	3.00	보통	3.00		
	보행쾌적성	2.86	불만족	2.86		
	대중교통정보제공	2.00	-	2.00		

〈 표 4 - 8 〉 홍산로(홍산사료마트 앞 ~ 홍산정류소 앞) 보행교통 개선지표

분야	세부항목	평가값	등급	항목별평점	분야별평점	종합지표
이동성	횡단대기시간(초)	-	-	-	3.79	2.97
	유효보도폭(m)	1.57	C	3		
	보행교통량 대비 보행교통류율	0.02	A	5		
안전성	보도설치율	0.81	B	4	2.92	
	가로등 설치 간격률	1.18	F	0		
	적정 보행자 녹색시간 확보비	-	-	-		
쾌적성	보도노면상태	2.27	불만족	2.27	1.92	
	보도관리상태	1.87	매우불만족	1.87		
	보행쾌적성	2.91	불만족	2.91		
	대중교통정보제공	0.00	-	0.00		



제3절 보행교통 개선지표 종합평가

1. 지역별 개선지표 종합평가

- 부여군 지역별 종합평점을 살펴보면, 대체적으로 보통수준(중상 등급)으로 나타남
- 그러나 주거지역의 홍산로 평점이 2.97점으로 낮게 산정됨
- 홍산로의 경우 안전성 분야와 쾌적성 분야의 평점이 낮게 산정되었는데, 이는 보도와 차도 구분이 안 되는 구간이 많고 노후화 된 시설과 상가의 보도상 적치물, 불법주정차가 보행을 방해하고 있었으며 장날 보행자 급증으로 인해 보행에 어려움이 있음
- 수북로의 경우 쾌적성 분야의 평점이 낮게 평가 되었는데, 이는 보도폭이 협소하고 자전거점용도로로 실질 통행이 어려우며, 장애물이 많아 보행 시 보행자가 차도로 통행을 하여 교통사고 발생의 우려가 있으며, 보도가 고르지 못해 통행에 불편함을 주고 있고, 버스승강장이 별도의 시설이 없어 개선이 필요한 구간임

< 표 4 - 9 > 지역별 보행교통 개선지표 종합 평점

구분	조사대상구간	분야별평점			종합평점
		이동성	안전성	쾌적성	
상업 지역	사비로 (군청로터리~소방서로터리)	3.18	4.00	3.17	3.65
	성왕로 (미성삼거리~오일뱅크 부여주유소)	4.74	3.08	3.20	3.52
	수북로 (수북정교차로~송가네반점 앞)	3.79	3.73	2.28	3.50
주거 지역	석탑로 (궁남사거리~미성삼거리)	4.49	2.94	3.27	3.39
	성왕로 (동부농협사거리~대항로로터리)	4.49	3.54	2.90	3.68
	홍산로 (홍산사료마트 앞 ~ 홍산정류소 앞)	3.79	2.92	1.92	2.97
평균		4.08	3.37	2.79	3.34

2. 분야별 개선지표 종합평가

- 부여군 분야별 평점은 이동성 4.08점으로 가장 높고 안전성 3.37점, 쾌적성 2.79점 순으로 나타났으며, 종합평점은 3.34점으로 중간 수준으로 나타남

< 표 4 - 10 > 분야별 보행교통 개선지표 종합평점

분야	보행교통 개선지표 항목	평점			분야별 평점	종합 평점
		상업지역	주거지역	평균		
이동성	횡단대기시간(초)	4.00	3.00	3.50	4.08	3.34
	유효보도폭(m)	3.33	4.33	3.83		
	보행용량 대비 보행교통류율	5.00	5.00	5.00		
안전성	보도설치율	4.00	4.00	4.00	3.37	
	가로등설치 간격률	3.67	2.33	3.00		
	적정 보행녹색시간 확보비	2.00	2.50	2.25		
쾌적성	보도노면상태	3.22	2.96	3.09	2.79	
	보도관리상태	3.00	2.76	2.88		
	보행환경 쾌적성	3.11	3.00	3.05		
	대중교통정보제공	1.67	1.67	1.67		

1) 이동성분야

- 보행자 횡단대기시간은 B-C등급으로 3.0~4.0점 정도의 평점을 보이며, 다소 낮은 평점을 받은 구간은 차량교통량 및 보행교통량 등을 고려하여 교차로의 신호주기 및 현시 조정을 통해 보행자를 위한 신호체계를 구축할 필요가 있음
- 유효보도폭은 대체적으로 양호한 것으로 조사 되었으나 부여읍 외 상업지역, 주거지역 모두 각각 1개 구간씩 보도 정비 및 개선의 필요가 있음
- 보행용량 대비 보행교통류율은 모든 조사대상지역에서 A등급(평점 5점)으로 조사되었고, 이것은 보행시 보행속도, 밀도가 거의 모든 지역에서 걷기에 불편함이 없는 정도를 유지하고 있는 것으로 해석할 수 있음

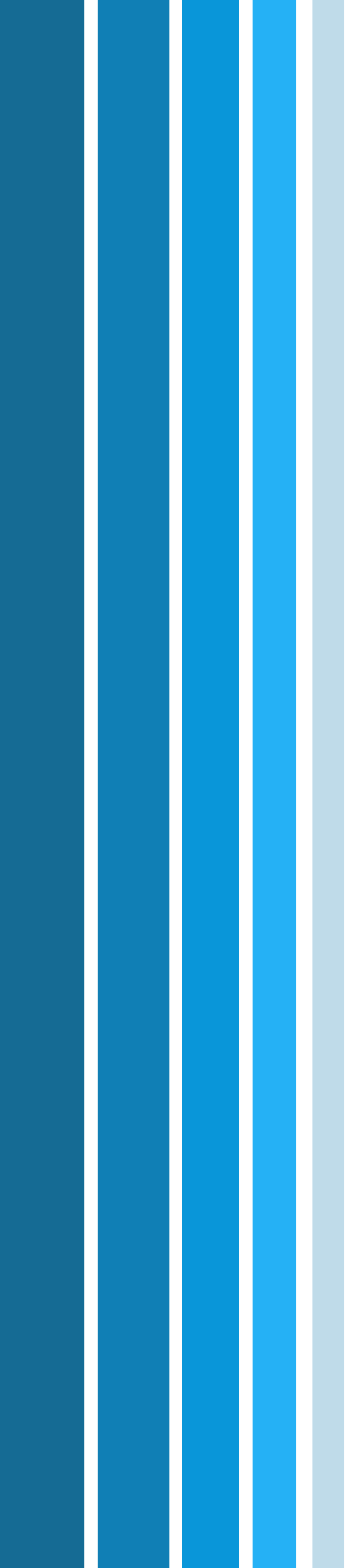


2) 안전성 분야


- 보도설치율은 모두 B등급(평점 4점)으로 모두 양호한 것으로 조사되었으며, 그중에서도 주거 1지역이 보도의 설치가 제일 잘 정비 되어있는 것으로 나타났으며, 주거지역과 상업지역의 보도설치율의 차이가 없는 것으로 나타남.
- 가로등 설치 간격률 평점은 3.37점으로 상업지역보다는 주거지역 개선이 더 시급한 것으로 조사되었음
- 적정 보행자 녹색시간 확보비 항목에서 평점 2.25점으로 조금 낮게 평가되어, 차량교통량 및 보행교통량 등을 고려하여 보행자 안전을 위해 보행자 녹색시간 확보에 대한 관심과 노력이 필요한 것으로 판단됨

3) 쾌적성 분야

- 보도노면상태(노면패임, 보도블럭 파손, 고인 물)등에 대한 만족도 수준은 6개 구간 중 4개 구간이 보통, 2개구간이 불만족 수준으로 조사되었으며, 상업지역의 보도노면상태가 주거지역에 비해 다소 양호한 것으로 나타났음
- 보도관리상태(불법주차, 노점상, 무단적치물, 오물 등)에 대한 만족도 수준은 6개 구간중 4개구간이 보통, 1개 구간이 불만족, 1개 구간이 매우불만족스럽다고 응답했으며, 보도노면상태, 보행환경쾌적성에 비해서 상대적으로 만족도가 낮은 것으로 평가됨
- 보행환경 쾌적성(소음, 매연, 휴게시설, 녹지가로수, 경관디자인 등)에 대한 만족도 수준은 6개 구간중 3개 구간은 불만족으로 평가되었으나, 나머지 구간은 보통 수준으로 조사되었음
- 군지역 특성상 대중교통정보제공 항목 평점은 상업지역과 주거지역 모두에서 낮은 수준으로 나타났음



제5장
보행교통 개선대책



제1절 지역별·분야별 개선방안

제2절 지역별 세부 개선방안

제3절 분야별 세부 개선방안(기준)

제 5장 보행교통 개선대책

제1절 지역별 · 분야별 문제점 및 개선방안

1. 지역별 · 분야별 문제점 및 개선방안

- 정책 목표를 달성하기 위해서 보행교통에 대한 문제점을 검토 후 개선대책을 마련할 필요가 있음
- 부여군 조사대상구간(상업지역 3개소, 주거지역 3개소)의 분석을 통해 도출된 문제점을 제고할 수 있는 개선방안을 제시하고자 함

〈 표 5 - 1 〉 지역별 · 분야별 보행교통 문제점 및 개선방안 (상업지역)

구분	조사대상구간	중점 개선지표	문제점	개선방안
상업 지역	사비로 (군청로터리 ~소방서로터리)	이동성 쾌적성	<ul style="list-style-type: none"> - 차량 진출입로 보도 단절 - 노상 적치물, 자전거, 오토바이 주차 - 횡단보도 연석 경사로의 보도상태 불량 - 불법주정차의 보도와 횡단보도 침범 - 횡단보도 도색의 노후화 - 휴게시설 설치 부족 	<ul style="list-style-type: none"> - 보행로 연결 - 적치범위 규제 - 보행로 정비 - 불법주정차 단속 - 보행자 안전시설 (자동차진입억제용말뚝) - 보행자 횡단보도 시설 정비 - 휴게 및 녹지 공간
	성왕로 (미성삼거리 ~오일뱅크부여주유소)	이동성 안전성 쾌적성	<ul style="list-style-type: none"> - 차량 진출입로 보도 단절 - 불법주정차의 횡단보도 침범 - 차량진출입으로 인한 보도 파손 - 블라드 설치 기준 미 적합 - 버스정류장 미설치, 대중교통정보제공 미흡 - 짧은 보행자 녹색시간 	<ul style="list-style-type: none"> - 보행로 연결 - 불법주정차단속 - 보행자 안전시설 (자동차진입억제용말뚝) - 보행로 정비 - 대중교통 알림시설 - 보행신호주기 조정
	수북로 (수북정교차로 ~송가네반점 앞)	이동성 안전성 쾌적성	<ul style="list-style-type: none"> - 차량 진출입로 보도 단절 - 노상 적치물 - 보도 상태 불량 - 버스정류장 미설치, 대중교통정보제공 미흡 - 만족도 조사 결과 보도 노면상태와 관리 상태 불만족 	<ul style="list-style-type: none"> - 보행로 연결 - 적치범위 규제 - 대중교통 알림시설 - 보행로 정비



〈 표 5 - 2 〉 지역별·분야별 보행교통 문제점 및 개선방안 (주거지역)

구분	조사대상구간	중점 개선지표	문제점	개선방안
주거 지역	석탑로 (공남사거리 ~미성삼거리)	이동성 안전성	- 차량 진출입로 보도 단절 - 노상 적치물, 자전거, 오토바이 주차 - 불법주정차의 횡단보도 침범 - 횡단보도 노후화 - 공남사거리의 짧은 보행자 녹색시간	- 보행로 연결 - 적치범위규제 - 불법주정차 단속 - 보행자 안전시설 (자동차진입역제용말뚝) - 보행자 횡단보도 시설 정비 - 보행신호주기 조정
	성왕로 (동부농협사거리 ~대향로로터리)	이동성 안전성 쾌적성	- 블라드 설치 기준 미 적합 - 보행동선에 영향을 주는 노상 적치물, 시설물 등 - 차량 진출입로 보도 단절 - 교차로 횡단보도 진입 경사로의 보도 상태 불량 - 버스정류장 표시판의 시인성 저하 및 대중교통정보제공 미흡 - 동부농협사거리의 짧은 보행자 녹색시간	- 적합한 블라드 설치 - 적치범위 규제 - 보행로 연결 - 보행로 정비 - 대중교통 알림시설 - 보행신호주기 조정
	홍산로 (홍산사료마트 앞 ~홍산정류소 앞)	이동성 안전성 쾌적성	- 주차장 진출입로 보도 단절 - 횡단보도 노후화 - 노상 적치물 - 불법주정차 - 보도 상태 불량 - 버스정류장 미설치 및 시설노후화, 대중교통정보제공 미흡	- 보행로 연결 - 보행자 횡단보도 시설 정비 - 적치범위 규제 - 불법주정차 단속 - 보행로 정비 - 대중교통 알림시설

제2절 지역별 세부 개선방안

1. 상업지역

1) 사비로 (군청로터리~소방서로터리)

(1) 현황 및 문제점

- 사비로(군청로터리~소방서 로터리)는 상업지역으로 시외버스터미널, 우체국, 중앙시장 등이 위치하고 있으며 왕복4차선 구간임
- 케이티엔지 부여지점(사비로 50)의 진출입로와 이면도로의 보도 단절으로 인해 보행로 연결이 필요함

- 보도에 노상적치물과 자전거, 오토바이 등으로 좁은 유효폭, 이면도로 횡단보도 부근의 불법주정차로 인해 보행자의 횡단보도 이용에 불편을 초래하고 있음
- 횡단보도 도색이 노후화 되어 있고, 우체국 앞 도로의 횡단보도의 경우 노면 함몰로 인해 재정비가 필요한 상황임
- 우체국 앞 보도의 경우 차도와 구분이 뚜렷하지 않고 불법 대각선 주차가 빈번히 일어나고 있으며 바로 앞에 위치한 택시 승강장의 범위까지 침범하고 있음



< 그림 5 - 17 > 사비로 상업1 지역 보행교통개선대책

(2) 개선방안 및 사례

- 케이티엔지 부여지점(사비로 50)앞 보도 단절구간의 경우 지형적 특성을 고려하여 건물 진출입로 부분은 보도 연장하고 이면도로 진출입로 부분은 횡단보도를 설치하여 보행로 연결함
- 성요셉병원 진출입로의 경우 기존 보도와 진출입로 구간의 포장 재질이 다르므로 같은 재질의 보도로 보행로 정비



- 보도상 장애물인 불법 적치물은 가급적 철거를 할 수 있도록 유도하는 것이 바람직 함
- 향군회관(사비로 60)건물 앞의 경우 건물 앞 공간이 주차장으로 활용되고 있으나, 진출입로가 없어 충북지방통계청 앞 턱 낮춤이 된 보도를 통해 이동하는 것으로 보이며, 이는 사고의 우려가 있으므로 개선할 필요가 있음
- 우체국 옆 이면도로의 횡단보도는 노면 함몰되고 도색 정비
- 부여우체국 앞 도로의 경우 불법주정차가 대각선 주차로 보도를 침범하고 있으므로 지속적인 주정차 단속
- 실태조사 설문조사 시 휴게시설 설치 정도 부분에서 불만족스러운 것으로 나타났으므로 추가적인 휴게시설의 설치 검토요함
- 실태조사 항목별 평가의 유효보도폭 부분에서 한국전력공사 시설물과 노상적치물 등으로 인해 D등급으로 평가되었으며 개선이 필요함

< 표 5 - 3 > 사비로 개선방안

분야	현황 및 문제점	개선방안	사업 기간	설치 내역 (개소,㎡)	사업비 (백만원)	비고(장소)
이동성	횡단보도 노후화	횡단보도 설치 및 재도색	2019	29.2	0.6	케이티엔지 (부여지점), 부여우체국 옆
	불법 주정차로 횡단보도 이용에 불편	지속적인 불법 주정차 계도 지도				이면도로 진출입로에 위치한 횡단보도
쾌적성	설문조사 결과 쾌적성 분야의 휴게시설이 불만족으로 나타남	휴게시설 설치				휴게시설에 적절한 위치
	보도 연속성 결여 및 보도 정비 미흡	보도 신설 및 보행로 연결	2021	40	160	케이티엔지 부여지점, 성요셉병원 앞
	노상적치물과 자전거, 오토바이 주정차	불법 적치물 가급적 철거				일부구간
합 계			-	-	160.6	-

주 : 1. 횡단보도 설치 및 재도색 비용은 창원시 마산회원구 이면도로 횡단보도 재도색 공사 사례 토대로 적용

(100㎡ 당 약 2백만원, 시공방법 및 주변도로 상황에 따라 상이함)

2. 보도 신설 및 보행로 연결 비용은 창원시 성산구 사례 금액 적용 (100㎡ 당 약 4백만원)

3. 이동성 분야 개선 우선순위 3위, 쾌적성 분야 우선순위 5위

2)성왕로 (미성삼거리~오일뱅크부여주유소)

(1) 현황 및 문제점

- 성왕로 (미성삼거리~오일뱅크부여주유소)는 상업지역으로 부소산성관광지를 기준으로 식당 및 숙박시설 등이 위치하고 있으며, 전반적으로 보도의 상태가 양호한 편임
- 그러나 성왕로의 대상구간 내부에 차량 진출입구간과 구간의 끝부분에 위치한 오일뱅크 부여주유소 진출입로에 보도의 단절이 있어 보행자 사고의 우려가 있는 것으로 조사됨
- 불법주정차의 이면도로 횡단보도 침범으로 인해 보행자 이동에 불편을 초래함
- 부여도서관 맞은편 차량 진출입로의 차량진출입으로 인한 보도 파손이 있으나, 보행에 영향을 줄 정도는 아님
- 블라드 설치로 차량과 보행자간의 상충을 방지하고 있으나 연석으로 설치되어 있어 보행 시 충돌로 인한 사고 위험성이 있는 것으로 조사됨
- 부여도서관 앞 버스정류장의 경우 정류소 표지판만 설치되어 있어 버스정보 안내수준이 낮아 대중교통정보 제공 항목평가에서 총 5점 중 2점으로 평가됨
- 미성삼거리의 보행자 녹색시간이 22초로 보행자 횡단거리에 비해 짧은 편으로 실태조사 항목 중 적정보행자 녹색시간 확보비 항목에서 D등급으로 평가됨



< 그림 5 - 18 > 성왕로 구간 현황



< 그림 5 - 19 > 성왕로 상업2 지역 보행교통개선대책

(2) 개선방안

- 먼저, 안전한 보행자 이동과 보행로 연결을 위해 보도 단절 구간의 보도를 연장하여 보도의 연속성을 확보해야함
- 지형과 주변 시설물의 특성을 반영하여 오일뱅크 부여주유소 진출입부 부분은 보도연속 후 진출입로 구분을 하여 개선하고 현재 횡단보도가 설치되어 있는 부분까지는 보도를 연장하여 보도의 연속성을 확보하는 것이 적정하다고 판단됨
- 현재 횡단보도 주변 등에 설치된 차량진입억제용 말뚝(블라드)은 설치 기준에 맞게 개선 될 필요가 있으며, 차량진입억제용 말뚝(블라드) 설치 시 충격을 흡수할 수 있는 재질로 설치되어야 하고 높이는 보행자의 안전을 고려하여 80~100cm 내외, 지름은 10~20cm 내외로 하여야 함

- 미성삼거리의 경우 보행자 녹색시간이 22초(D등급)로 횡단보도 보행거리에 비하여 짧은 보행시간으로 무리한 횡단 시 사고위험이 우려되므로, 차량교통량과 보행교통량을 감안하여 보행자 녹색시간을 적정 녹색시간인 24초(A등급)에 가깝게 조정하는 것이 적절하다고 판단됨
- 또한, 현재 버스이용자의 편의도모를 위해 버스정류장 표지판을 개선할 필요가 있으며, 정류장내 노선안내표지 또는 노선안내도를 설치하여 해당지역 주민뿐 아니라 타지역 버스 이용자에게 교통편의 제공이 필요함
- 쾌적성 분야의 대중교통 정보제공 항목에서 2점을 획득하였으며, 이 항목의 주요 평가 내용으로는 버스 정류장 관련하여 ‘보도에 대중교통 정보안내판 설치’, ‘BIS설치’, ‘노선별경유 정류소안내’, ‘노선번호 안내’, ‘정류소 표지판설치’ 여부 등의 항목이 있으며 승강장 설치와 노선안내표지 설치를 통해 개선해야 함

〈 표 5 - 4 〉 성왕로 개선방안

분야	현황 및 문제점	개선방안	사업기간	설치내역(개소)	사업비(백만원)	비고(장소)
이동성	다소 짧은 보행자 녹색시간	신호주기 조정				미성삼거리
	불법 주정차	지속적인 불법 주정차 계도 지도				이면도로 진출입구 횡단보도 부근
안전성	설치 기준에 적합하지 않은 차량진입억제용 말뚝(블라드)	설치기준에 적합하게 설치	2017	34	10.2	전구간
쾌적성	보도 연속성 결여	보도 신설 및 보행로 연결	2020	100.1	400.3	오일뱅크 앞
	대중교통정보제공 미흡	버스정류장 개선	2019	1	10	부여도서관 앞 버스정류장
		정류장 내 노선안내표지 설치	2019	1	5.0	
합 계			-	-	425.5	-

- 주 : 1. 차량진입억제용 말뚝(블라드) 설치금액은 옥천군 사례 토대로 적용 (1개소 0.3백만원)
 2. 보도 신설 및 보행로 연결 비용은 창원시 성산구 사례 금액 적용 (100㎡ 당 약 4백만원)
 3. 승강장 1개소당 설치 금액은 양평군 사례 금액 적용 (1개소당 5백만원)
 4. 노선안내표지 설치 1개소당 적용금액은 양평군 사례 금액 적용(1개소당 5백만원)
 5. 안전성 분야 개선 우선순위 1위, 쾌적성 분야 개선 우선순위 3위



3)수북로 (수북정교차로~송가네반점 앞)

(1) 현황 및 문제점

- 수북로는 상업지역으로 수북정과 수북아파트, 규암파출소, 음식점, 공용주차장 등이 위치하고 있으며 왕복 2차로 임
- 조사구간 내 규암파출소 앞 진출입로와 수북아파트 진출입로 등 보도의 일부가 단절 되어 있는 것으로 조사됨
- 도로 양측으로 보도가 설치되어 있으나 일부구간(백마G마트 앞~송가네반점) 보도의 폭이 좁고 노상 적치물과 가로수로 인해 유효 보도폭이 좁으며 보도의 노면상태가 불량한 것으로 조사 됨
- 버스정류장 표지 미설치로 인해 대중교통 정보 알림이 취약함
- 만족도 조사 시 보도 노면상태와 관리상태에 대해 불만족스러운 것으로 조사됨



< 그림 5 - 20 > 수북로 상업3 지역 보행교통개선대책

(2) 개선방안 및 사례

- 건물 진출입부 보도 단절구간의 경우 안전한 보행자 이동과 보행로 연결을 위해 보도 단절 구간의 보도를 연장하고 이면도로의 경우 횡단보도를 설치하여 보도의 연속성을 확보하는 것이 필요함
- 안전한 보행자 이동을 위해 보도상 장애물인 불법 적치물은 상점운영자와 협의하여 가급적 철거를 할 수 있도록 유도하는 것이 바람직하며 현재 가로수가 제거되어 화단부만 남아있는 부분을 개선하여 보도유효폭을 넓히고 보행자의 이동성과 안전성 그리고 쾌적성을 향상시키는 것이 시급함
- 현재 자전거와 보행자 겸용도로로 이용되고 있으나 가로수와 거치물 등으로 인해 보행자 통행 뿐만 아니라 자전거 통행 불편이 있으므로 개선이 필요함
- 또한, 버스이용자의 편의도모를 위해 버스정류장 표지판을 개선할 필요가 있으며, 정류장내 노선안내표지 설치하여 해당지역 주민뿐 아니라 타지역 버스이용자에게 교통편의 제공 필요함
- 실태조사 결과 가로등 설치 간격이 C등급으로 가로등 간격이 넓어 야간통행이 불편할 뿐만 아니라 교통사고가 우려됨으로 개선이 필요함



< 그림 5 - 21 > 수북로 구간 내 가로등 및 버스정보 안내 시스템 개선방안(예시)



< 표 5 - 5 > 수북로 개선방안

분야	현황 및 문제점	개선방안	사업 기간	설치 내역 (개소)	사업비 (백만원)	비고(장소)	
이 동 성	보도연속성 결여	횡단보도 설치	2018	54.6	1.1	백마G마트 앞	
안 전 성	가로등 수 부족	가로등 추가 설치 및 간격 조절	2019	2	4.0	수북로 전구간	
패 적 성	보도연속성 결여 및 보도 정비 불량	보도신설 및 보행로 연결	2017	38.81	1.6	규암파출소, 수북아파트 진출입로	
	만족도 조사 결과 노면상태와 관리상태에 대해 불만족	보행로 정비	2017	25.5	1.0	수북로 전구간	
	가로수로 인한 보도 파손						
	불법적치물로 인해 협소한 보도폭	불법 적치물 가급적 철거					일부 점포 앞
	대중교통정보제공 미흡	버스정류장 개선	2017	1	10	규암시장 정류장	
정류장내 노선안내표지 설치		2017	1	5.0			
합 계					22.7		

- 주 : 1. 횡단보도 설치 및 재도색 비용은 창원시 마산회원구 이면도로 횡단보도 재도색 공사 사례 토대로 적용 (100㎡ 당 약 2백만원, 시공방법 및 주변도로 상황에 따라 상이함)
 2. 보도 신설 및 보행로 연결 비용은 창원시 성산구 사례 금액 적용 (100㎡ 당 약 4백만원)
 3. 승강장 1개소당 설치 금액은 양평군 사례 금액 적용 (1개소당 5백만원)
 4. 노선안내표지 설치 1개소당 적용금액은 양평군 사례 금액 적용(1개소당 5백만원)
 5. 이동성 분야 개선 우선순위 2위, 쾌적성 분야 개선 우선순위 1위

2. 주거지역

1) 석탑로(궁남사거리~미성삼거리)

(1) 현황 및 문제점

- 석탑로 (궁남사거리~미성삼거리)는 주거지역으로 정립사지 및 KT부여빌딩, 부여중학교 등이 위치하고 있으며, 유동인구가 높고 백제초등학교와 부여중학교 통학로로 이용되고 있고, 도로 양쪽으로 보도가 설치되어 보도와 차도 간 구분은 잘 되어 있으며 정립사지에 인접한 보도의 경우 잘 정비되어 있음
- 석탑로 구간의 보도설치율은 약 90%, 로 평가 등급 B로써 보통 이상의 양호한 상태이지만, 군민체육관 주차장 진출입로의 보도가 단절되어 있는 것으로 조사되었음
- 정립사지 옆 보도의 경우 보도 폭이 넓고 수목 등 식재와 휴게시설 등이 적절히 배치되어 있고 보도 유효폭 또한 넓어 쾌적하게 보행할 수 있으며, 실태조사 쾌적성 항목의 설문 시 3.23의 보통 이상으로 조사됨
- 그러나, 대상구간의 일부는 상업지역으로 불법주정차의 횡단보도 침범함에 따라 보행자통행에 방해가 될 것으로 예상 됨
- 석탑로 궁남사거리의 보행자 녹색시간이 18초로 보행자 횡단거리에 비해 비교적 짧은 편으로 실태조사 항목별 평가 결과 적정 보행자 녹색시간 확보비 항목에서 D등급으로 평가 되었으며, 이는 보행자의 횡단보도 이동시 녹색시간 부족으로 인한 사고위험이 우려됨
- 또한, 이동성 분야의 횡단대기시간 역시 신호 주기에 비해 짧은 편으로 보행자가 횡단보도에서 대기하는 시간이 긴 것으로 조사됨



< 그림 5 - 22 > 석탑로 주거1 지역 보행교통개선대책

(2) 개선방안

- 안전한 보행자 이동과 보행로 연결을 위해 보도 단절 구간의 보도를 연장하여 보도의 연속성을 확보하는 것이 필요함에 따라 군민회관 진출입로의 경우 횡단보도 설치 또는 보도 연장 후 구분 등의 방법으로 보행로의 연속성을 확보하는 것이 좋음
- 안전한 보행자 이동을 위해 보도상 장애물인 불법 적치물은 상점운영자와 협의하여 가급적 철거를 할 수 있도록 유도하는 것이 바람직하며 자전거의 가로수 주차가 타 구간에 비해 많음으로 별도 자전거 거치대 설치를 고려하는 것이 필요함
- 실태조사 결과 횡단대기시간 C등급, 적정 보행자 녹색시간 확보비 D등급으로 미성사거리의 신호주기 99초중 보행자의 유효 녹색시간이 22초, 횡단대기시간이 29.9초로 B등급으로 평가 되었으나 궁남사거리 신호주기 129초 중 보행자의 유효 녹색시간 18초, 횡단대기 시간 47.8초로 D등급 수준으로 평가되어 구간의 평균 횡단대기시간이 C등급으로 평가되었으며,

- 이면도로 진출입부 횡단보도에 불법주정차로 인한 보행방해가 있으므로 불법 주정차 단속을 통해 지속적인 관리가 필요함
- 적정 보행자 녹색시간 확보비의 경우 궁남사거리의 현재 보행자 녹색시간이 적정 보행자 녹색시간에 비해 6초 정도 짧아 실태조사 시 F등급으로 평가 되었으므로 교차로 신호의 보행자 녹색시간을 추가 확보하여 보행자의 이동성과 안전성을 확보하는 것이 적정하다고 판단됨 (단, 차량교통량과 보행교통량을 충분히 감안하여 검토하여야함)

< 표 5 - 6 > 석탑로 개선방안

분야	현황 및 문제점	개선방안	사업 기간	설치 내역 (개소)	사업비 (백만원)	비고(장소)
이 동 성	다소 짧은 보행자 녹색시간	신호주기 조정				궁남사거리
	보도연속성 결여	횡단보도 설치	2019	24	0.5	부여중학교 군민체육관
쾌 적 성	불법 적치물과 자전거, 오토바이 주정차로 보행에 지장	불법 적치물 가급적 철거, 자전거 오토바이 주차공간 확보				일부 구간
합 계			-	-	0.5	-

주 : 1. 횡단보도 설치 및 재도색 비용은 창원시 마산회원구 이면도로 횡단보도 재도색 공사 사례 토대로 적용 (100㎡ 당 약 2백만원, 시공방법 및 주변도로 상황에 따라 상이함)
2. 이동성 분야 개선 우선순위 3위

2)성왕로 (동부농협사거리~대향로로터리)

(1) 현황 및 문제점

- 성왕로 (동부농협사거리~대향로로터리)는 주거지역으로 부여초등학교와 농협, 쌍복주공아파트, 흥선아파트, 왕궁아파트 등이 위치하고 있으며, 유동인구 밀도가 높음
- 현재 횡단보도 주변과 차량 진출입로 등에 설치된 차량진입억제용 말뚝(블라드)은 연석 재질로 설치되어 보행자 충돌 시 사고위험이 있으며 골드자동차 앞의 경우 블라드가 넓은 지역에 하나만 설치되어 있고 보도에 불법주정차가 있어 보행자 사고의 우려가 있음
- 일부 구간에 보행동선에 영향을 주는 노상 적치물과 버스정류장, 한국전력공사 시 설물로 인해 보도의 폭이 구간별로 불규칙함



- 보행환경의 만족도 설문지의 쾌적성 분야에서 항목별 평점 2.86점으로 보통 수준에 조금 못 미치는 것으로 나타났음 이는 공사 진행 중인 현장의 진출입로 등과 버스 베이식 버스정류장으로 인한 좁은 보도의 폭에 영향을 받은 것으로 사료됨
- 에스오일 왕궁주유소의 진출입로에 보도단절이 있으며 바로 옆 세차장의 경우 보도가 연결되어 있고 블라드로 보도와 진출입로 간의 구분을 준 상태임
- 한일бат테리카센터 앞의 경우 바로 옆에 버스정류장이 설치되어 있으나 보도가 단절되어 있어 대중교통 이용자로 하여금 사고의 위험이 있음
- 성왕로와 성왕로 362번길이 교차하는 진원마트 앞 교차로의 경우 보도의 폭이 좁고 노면에 설치된 시설물로 인해 보도의 상태가 불량하여 횡단보도 이용자로 하여금 불편함을 초래하는 것으로 조사됨
- 구간의 버스정류장인 왕궁마을 아파트 정류장의 경우 버스표지판이 주변 다른 교통 표지판에 가려 시인성이 부족하고 대중교통정보제공이 미흡하여 개선이 필요함
- 또한, 동부농협사거리의 보행자 녹색시간이 횡단 거리에 비해 짧은 것(25초)으로 나타났으며, 가로등 설치 간격이 넓은 것으로 조사됨



< 그림 5 - 23 > 성왕로 주거2 지역 보행교통개선대책



< 그림 5 - 24 > 성왕로구간 보도 단절구간 불법주정차현황

(2) 개선방안 및 사례

- 현재 횡단보도 주변 등에 설치된 차량진입억제용 말뚝(블라드)은 설치 기준에 맞게 개선 될 필요가 있으며, 차량진입억제용 말뚝(블라드) 설치 시 충격을 흡수 할 수 있는 재질로 설치되어야 하고 높이는 보행자의 안전을 고려하여 80~100 cm 내외, 지름은 10~20cm 내외로 하여야 함
- 쾌적한 보행자 이동을 위해 보도상 장애물인 불법 적치물은 상점운영자와 협의 하여 가급적 철거를 할 수 있도록 유도하는 것이 바람직하며 OK마트 앞 버스정류장의 경우 버스베이식으로 설치되어 보행에 방해를 주고 있으므로 추가적인 보도 폭 확보를 위한 개선 방법을 고려해야 할 것으로 보임
- 에스오일 왕궁 주유소의 진입부와 한일бат데리카센터 보도 단절구간의 경우 쾌적한 보행자 이동과 보행로 연결을 위해 보도 단절 구간의 보도를 연장하고 보도의 연속성을 확보하는 것이 필요함
- 성왕로와 성왕로 362번길이 교차하는 진원마트 앞 교차로의 경우 보도의 폭이 좁고 노면에 설치 된 시설물로 인해 횡단 대기하는 보도의 노면이 불규칙하여 횡단보도 이용객에게 불편을 초래 하므로 보행로 정비가 필요함
- 버스이용자의 편의도모를 위해 버스정류장 표지판의 시인성을 개선할 필요가 있으며, 정류장내 노선안내표지 설치하여 해당지역 주민뿐 아니라 타지역 버스 이용자에게 교통편의 제공 필요함



○ 동부농협사거리의 보행자 녹색시간의 경우 신호등이 설치된 횡단보도의 거리만으로 보행자 녹색시간을 계산할 경우 A등급으로 나오지만, 교통섬과 보도 구간을 연결해주는 횡단보도 각 5m씩 포함하여 계산할 경우 F등급, 한 쪽의 횡단보도를 포함하여 계산할 경우 D등급으로 양쪽 횡단보도를 포함할 경우 적정 녹색시간은 33초, 한쪽 횡단보도만 포함할 경우 28초로 보행자 통행 용량과 차량 교통량을 고려하여 현재 녹색신호 시간인 25초 이상으로 연장할 경우 보행자의 횡단보도 이용에 도움이 될 것으로 사료됨



버스 정류장 개선

가로등 개선

< 그림 5 - 25 > 성왕로 버스안내표지, 가로등 설치 개선방안(예시)

< 표 5 - 7 > 성왕로 개선방안

분야	현황 및 문제점	개선방안	사업기간	설치내역(개소)	사업비(백만원)	비고(장소)
이동성	다소 짧은 보행자 녹색시간	보행신호주기 조정				동부농협사거리
	보도 연속성 결여	횡단보도 설치	2019	42	0.9	왕궁사우나 앞
	잔여시간표시기 미설치	잔여시간표시기 설치	2020	1	1.3	주공숯불갈비앞
안전성	설치기준에 적합하지 않은 차량진입억제용 말뚝(블라드)	설치기준에 적합하게 설치	2018	36	10.8	전구간
쾌적성	차량 진출입로 보도 단절	보도 신설 및 보행로 연결	2019	52.5	2.1	에스오일주유소, 한일밭테리 앞
	보행동선에 영향을 주는 노상 적치물, 시설물	적치범위 규제				일부구간
	대중교통정보제공 미흡	버스정류장 개선 정류장내 노선안내표지 설치	2020 2020	1 1	10 5.0	왕궁마을아파트 정류장
합 계			-	-	30.1	-

주 : 1. 횡단보도 설치 및 재도색 비용은 창원시 마산회원구 이연도로 횡단보도 재도색 공사 사례 토대로 적용 (100㎡ 당 약 2백만원, 시공방법 및 주변도로 상황에 따라 상이함)
 2. 잔여시간표시기 비용은 성남시 사례 토대로 적용(1개소 1.3백만원)
 3. 차량진입억제용 말뚝(블라드) 설치금액은 옥천군 사례 토대로 적용 (1개소 0.3백만원)
 4. 보도 신설 및 보행로 연결 비용은 창원시 성산구 사례 금액 적용 (100㎡ 당 약 4백만원)
 5. 승강장 1개소당 설치 금액은 양평군 사례 금액 적용 (1개소당 5백만원)
 6. 노선안내표지 설치 1개소당 적용금액은 양평군 사례 금액 적용(1개소당 5백만원)
 7. 이동성 분야 개선 우선순위 3,4위, 안전성 분야 개선 우선순위 2위, 쾌적성 분야 개선 우선순위 5위

3) 홍산로 (홍산사료마트 앞 ~ 홍산정류소 앞)

(1) 현황 및 문제점

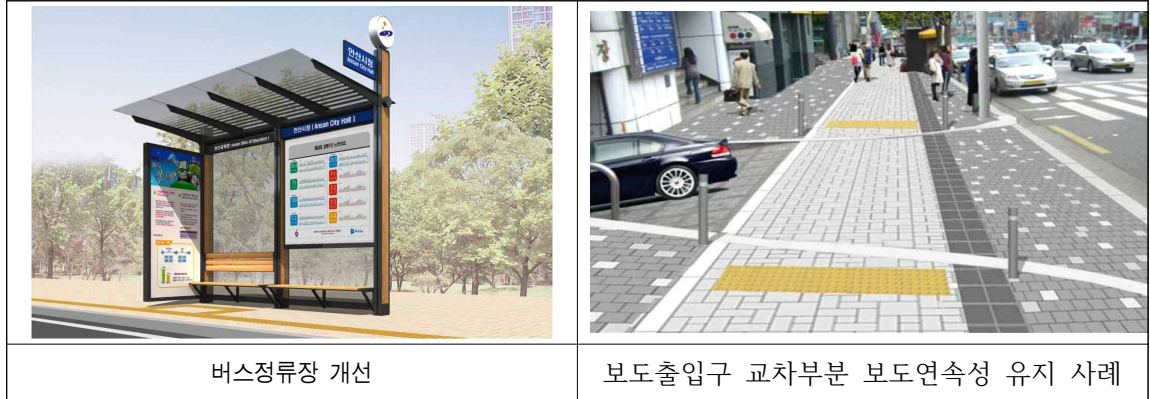
- 홍산로(홍산사료마트앞 ~ 홍산정류소 앞)는 용도지역상 주거 지역으로 농협 하나로마트와 홍산정류소, 신협 그리고 홍산 시장과 근접하게 위치해 있으며 노인보호 구역임
- 하나로마트 앞의 주차장 진출입로와 홍산정비공업사 진출입로는 보도와 차도의 구분이 불명확하고 보도가 단절되어 있으며 불법주정차로 인해 보행로 연속성이 떨어지고 보행자 사고의 위험이 있음
- 대상구간 내 차량 진출입이 많은 코러스 마트 횡단보도와 홍산정류소 앞 횡단보도의 도색이 노후화 되어 개선이 필요함
- 대상구간 내 일부 구간 노상 불법 적치물로 인해 보행자 이동에 방해가 되고 있음
- 대상구간 내 불법주정차로 인해 보도 단절구간에서 보행자 이동의 연속성이 떨어지고 쾌적성이 저하되며 사고의 위험성이 있음
- 대상구간 내 일부 구간 보도의 포장이 기존 재질과 다른 재질로 되어있거나 파손되어 있는 것으로 조사됨
- 또한 대중교통이용 표지판 부재와 노후화된 시설로 인해 현지 대중교통 이용객뿐만 아니라 외부 대중교통이용객에게 불편을 초래함



< 그림 5 - 26 > 홍산로 주거3 지역 보행교통개선대책

(2) 개선방안

- 하나로마트와 홍산정비공업사 앞 차량 진출입로에 보도가 단절되어 있으며, 보도와 차도의 구분이 불분명하므로 보도를 연장하여 보도의 연결성을 유지하여야 하며, 보도 구간 내 불법주정차 단속을 통해 보도를 확보 해야함
- 보행자 횡단시설 재도색을 통해 횡단보도 시설을 정비 하여야함
- 안전한 보행자 이동을 위해 보도 상 장애물인 불법 적치물은 상점운영자와 협의하여 가급적 철거를 할 수 있도록 유도하는 것이 바람직함
- 보도의 시작과 끝부분의 매끄럽지 않은 부분을 보행로 정비를 통해 개선해야 함
- 또한, 버스이용자의 편의도모를 위해 버스정류장 표지판을 개선할 필요가 있으며, 정류장내 노선안내표지 설치하여 해당지역 주민뿐 아니라 타지역 버스이용자에게 교통편의 제공이 필요함



< 그림 5 - 27 > 버스정류장 개선 및 보도출입구 교차부분 보도연속성 유지 사례 (예시)

< 표 5 - 8 > 홍산로 개선방안

분야	현황 및 문제점	개선방안	사업 기간	설치 내역 (개소)	사업비 (백만원)	비고(장소)
이동성	횡단보도 노후화	횡단보도 시설 정비	2017	167.4	3.5	하나로마트, 홍산 정류소
	불법 주정차	지속적인 불법 주정차 계도 지도				하나로마트 앞, 이면도로 횡단보도
쾌적성	보도 연속성 결여	보도 신설 및 보행로 연결	2018	99.94	4.0	홍산정비공업사 하나로마트 앞
	보도 관리 상태 미흡	보행로 정비	2018	37.15	1.5	일부구간
	노상 적치물	적치범위 규제				일부점포 앞
	대중교통정보제공 미흡	버스정류장 개선	정류장내 노선안내표지 설치	2018	1	10
			2018	1	5.0	
합 계			-	-	24.0	-

주 : 1. 횡단보도 설치 및 재도색 비용은 창원시 마산회원구 이면도로 횡단보도 재도색 공사 사례 토대로 적용

(100㎡ 당 약 2백만원, 시공방법 및 주변도로 상황에 따라 상이함)

2. 보도 신설 및 보행로 연결 비용은 창원시 성산구 사례 금액 적용 (100㎡ 당 약 4백만원)

3. 승강장 1개소당 설치 금액은 양평군 사례 금액 적용 (1개소당 5백만원)

4. 노선안내표지 설치 1개소당 적용금액은 양평군 사례 금액 적용(1개소당 5백만원)

5. 이동성 분야 개선 우선순위 1위, 쾌적성 분야 개선 우선순위 2위



제3절 분야별 세부 개선방안(기준)

1. 이동성 분야

1) 보행 신호주기 조정

- 보행자의 보행교통량 및 횡단보도의 위치(어린이 및 노약자 보호구역) 등에 따라 횡단보도에 보행신호기 설치를 검토함
- 보행자 신호주기는 ‘교통신호기 설치·관리 매뉴얼’에 의거 보행자의 보행속도 및 횡단거리를 고려하여 산정하여야 함

$$\text{보행자 녹색시간} = t + L/V1$$

t = 초기진입시간(4~7초)

L = 보행자 횡단거리(m)

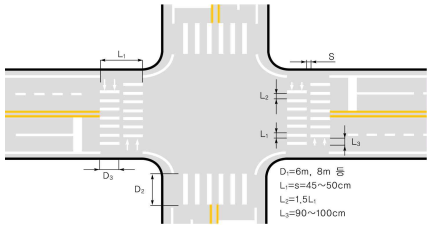
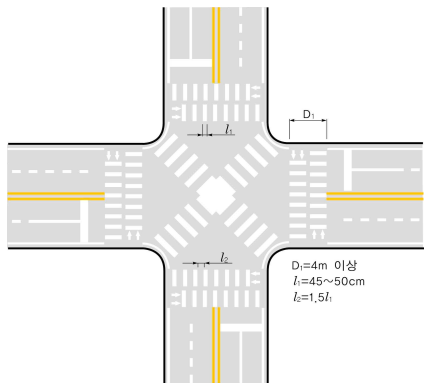
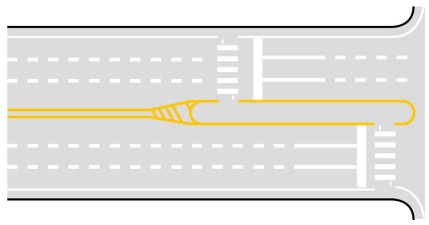
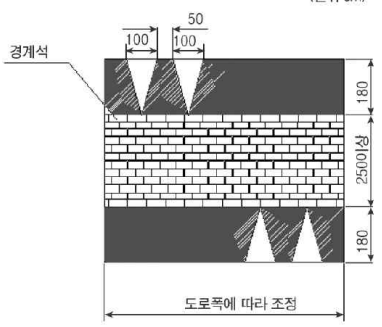
V1 = 보행자 보행속도

(일반인 1.0m/s, 보행약자(어린이보호구역, 노인보호구역) 0.8m/s)

2) 보행자 횡단보도 시설 정비

- 횡단보도는 ‘도로교통법’ 제10조 및 ‘동법 시행규칙’ 제11조에 의거 보행자의 안전한 횡단을 확보하기 위해 보행자의 통행이 빈번한 곳에 설치함
- 횡단보도 설치시에는 ‘교통안전표지 설치·관리 매뉴얼’ 및 ‘교통노면표시 설치·관리 매뉴얼’에 의한 교통안전표지를 병행 설치함
- 횡단보도의 폭은 횡단 보행자 교통량, 보행자 신호시간 등을 감안하여 설정하되, 최소 4.0m 이상이어야 하며, 이면도로의 진·출입으로 보도가 단절된 지점, 제한속도를 30km/h 이하로 제한할 필요가 있는 지점에는 가급적 고원식 횡단보도를 설치함

< 표 5 - 9 > 횡단보도 시설 설치방법

구 분	예시도	설치방법
<p>횡단보도</p>	 <p>D=6m, 8m 등 L1=45~50cm L2=1.5L1 L3=90~100cm</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자의 통행이 빈번하여 횡단보도를 설치할 필요가 있는 포장도로에 설치 - 4m 미만의 도로에는 좌우 통행방향을 구분하지 않고 설치 가능
<p>대각선 횡단보도</p>	 <p>D1=4m 이상 l1=45~50cm l2=1.5l1</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 노면을 대각선 방향으로 가로질러 설치하는 횡단보도 - 횡단보도의 설치 위치는 보행자의 동선, 보행자 및 자동차의 통행량, 신호주기, 교차로간 거리 등에 대한 공학적 판단에 따름
<p>스테거드 횡단보도</p>		<ul style="list-style-type: none"> - 차로 중앙부에 안전섬을 설치하여 보행자가 도로를 두 번 나누어 횡단하게 하는 횡단보도임 - 보행속도가 느린 어린이 및 노약자 통행이 잦은 어린이·노약자 보호구역내에 횡단보도 설치시 우선적으로 고려
<p>고원식 횡단보도</p>	 <p>(단위:cm)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 횡단보도를 블록사다리꼴 과속방지턱 형태로 설치 - 제한속도를 30km/h 이하로 제한할 필요가 있는 도로에 오르막경사부는 폭 0.4m 이상으로 하되, 보행 교통량이 적어 횡단시에 보행자간에 마찰이 예상되지 않는 곳에서는 0.25m까지 폭을 축소할 수 있음 - 횡단보도부는 가급적 보도와의 높이 차이를 2cm 이하로 하는 것이 바람직함

자료 : 교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼, 교통노면표시 설치·관리 매뉴얼



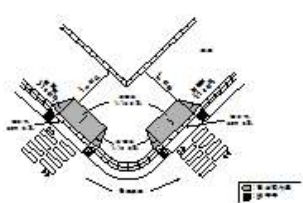

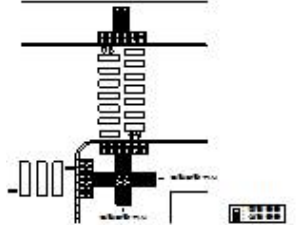
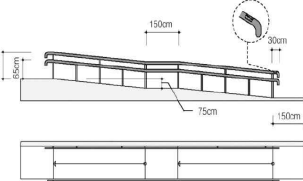
< 그림 5 - 28 > 대각선 횡단보도 및 고원식 교차로 · 횡단보도 설치 사례

3) 보행자 안전시설

○ 도로에서 보행자보호를 위한 교통안전시설 설치 검토

< 표 5 - 10 > 보행자 안전시설 설치방법

구분	예시도	설치방법
방호 울타리		<ul style="list-style-type: none"> - 자동차의 보도 진입 방지, 횡단보도가 아닌 곳에서의 횡단 방지, 횡단보도 근처의 주정차를 예방하기 위해 설치 - 운전자의 시거가 불량한 구간, 차도와 인접하여 학교 출입구가 위치하는 경우는 보도를 따라 방호울타리를 설치
자동차 진입 억제용 말뚝		<ul style="list-style-type: none"> - 횡단보도 부근의 턱 낮추기 구간에 자동차의 진입 및 우회전 자동차가 보도로 진입하는 것을 예방하기 위해 설치하는 말뚝 - 말뚝은 보행자의 통행 관점에서는 일종의 장애물로 간주될 수 있으므로 반드시 필요한 장소에 선택적으로 설치 - 자동차 진입억제용 말뚝의 높이는 보행자의 안전을 고려하여 80~100cm 내외로 하고, 그 지름은 10~20cm 내외로 함 - 자동차 진입억제용 말뚝의 간격은 1.5m 내외로 함

<p>턱낮추기</p>		<p>- 장애인 등, 특히 휠체어사용자, 유모차 등의 원활한 통행을 확보하기 위해 횡단보도 진입부, 안전지대 등에 설치하여 보도와 차도의 단차를 줄이는 방법</p>
<p>연석 경사로</p>		<p>- 턱낮추기를 시행할 때 보도와 차도간의 높이차를 줄이기 위해 설치하는 경사로</p>
<p>점자블록</p>		<p>- 점자블록은 시각장애인이 보행 상태에서 주로 발바닥이나 지팡이의 촉감으로 그 존재와 대략적인 형상을 확인할 수 있는 시설로 정해진 정보를 판독할 수 있도록 그 표면에 돌기를 붙인 것을 말하며, 위치 감지용 점형블록과 방향 유도용 선형블록이 있음</p>
<p>음향교통 신호기</p>	<p>-</p>	<p>- 음향교통신호기는 교통 신호기가 설치된 횡단보도에 시각장애인의 안전한 횡단을 위하여 음향신호로 횡단정보를 제공하는 시설</p>
<p>경사로 손잡이</p>		<p>- 교통약자의 이동 편의를 위해 경사로 양측에 손잡이를 설치</p>

자료 : 도로안전시설 설치 및 관리지침



< 그림 5 - 29 > 보행자 안전시설 설치 사례



4) 보행자 도로 조성

- 차량의 통행을 금지하여 보행자의 안전과 원활한 이동을 도모하고 보행자 공간의 쾌적성을 확보하기 위한 것이며, 차량진입이 금지되므로 교통사고나 노상불법주차 문제를 해결할 수 있는 등 보행자 공간이 확대되어 지구내 안전성을 확보할 수 있음
- 보행자 전용도로는 ‘도로교통법’ 제28조에 의거 보행자의 통행을 보호하기 위하여 특히 필요한 때에는 도로에 보행자 전용도로를 설치함
- 보행자 전용도로 설치시에는 ‘도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙’에 의한 최소 보도 폭 이상 설치하여야 하며, 시·종점부에 ‘교통안전표지 설치·관리 매뉴얼’ 및 ‘교통노면표시 설치·관리 매뉴얼’에 의한 교통안전표지를 병행 설치토록 함

5) 입체보행시설 지양

- ‘도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙’에 의거 간선도로에서 교통량이 많으며 보행자가 특히 많은 경우 간선도로의 기능을 보호하기 위하여 필요할 경우에는 보도육교 및 지하보도를 설치하여 보행자를 차량과 분리하도록 하고 있으나, 입체보행시설(보도육교 및 지하보도)은 보행자보다 차량의 통행에 우선순위를 주는 시설로 가급적 신설을 지양함
- 기존 설치되어 운영중인 입체보행시설에는 교통약자의 보행환경 개선을 위해 경사로 및 수직이동수단(엘리베이터 등)을 설치하여야 하며, 입체보행시설 설치로 인한 보도 축소 구간에는 최소 보도 폭을 확보하여야 함

< 표 5 - 11 > 입체보행시설 정비방법

구분	예시도	설치방법
수직이동시설 및 보도폭 정비		<ul style="list-style-type: none"> - 교통약자 보행권 확보를 위한 수직이동시설(승강기) 설치 - 시설물(계단, 승강기 등) 설치로 인한 보도 폭원 축소 구간은 최소보도폭원 이상 확보
경사로 정비		<ul style="list-style-type: none"> - 교통약자 보행권 확보를 위한 경사로 설치

6) 불법 주·정차 단속

(1) 시차별 주차규제

- 학교 및 상가 밀집 지역과 같은 특정 시간대 보행자 집중시설 인근 가로에 대해 보행자 집중시간대 주·정차 규제 강화함
- 보행자 비침투 시간대 주·정차 규제 완화하여 조업 및 기타 차량 주·정차로 인한 보행자 불편 최소화 검토되어야 함
- 도로 상 노면표시를 통해 특정시간대 조업 및 업무활동 가능토록 표기하며, 교통안전표지를 통해 주·정차 금지 시간대 홍보, 지속적인 지도·단속을 통해 불법 주·정차 예방함

(2) 불법 주·정차 단속

- 보행자가 많은 구간에 대해 지속적인 불법 주·정차 단속을 통해 불법 주·정차로 인한 보행자 불편에 미치는 영향 최소화 방안 검토
- 보행자 집중 시간대 및 구간을 검토하여 집중 불법 주·정차 단속 구간을 선정 지속적인 홍보 및 지도를 통해 불법 주·정차 예방함
- 대중교통 전용도로 및 버스베이, 택시베이 상 불법 주·정차 예방을 위해서 지속적인 불법 주·정차 지도·단속 시행함
- 상습 불법 주·정차 발생 지역에 대해서는 주·정차 이유를 검토·분석하여 불법 주·정차 이유 제거 방안 검토 필요함

(3) 도로변 주차금지

- 보행자 보호를 위해 필요하다고 인정되는 구간에 대해 도로변 주차금지 구간을 설정 지속적인 지도·단속을 통해 주차 예방해야 함

(4) 불법 주·정차 방지 방안

- 주차단속 CCTV 및 주·정차 금지 안내 전광판, 주·정차 금지 표지판 등의 규제 설치 및 주차장 안내 표지판, 거주자/업무 우선주차제 도입 등을 통해 불법 주·정차 방지를 위한 주차장 안내 및 노상 주차 설치 방안 검토함



< 그림 5 - 30 > 불법주정차 규제 시설물 설치 사례

< 표 5 - 12 > 이동성 분야 개선방안

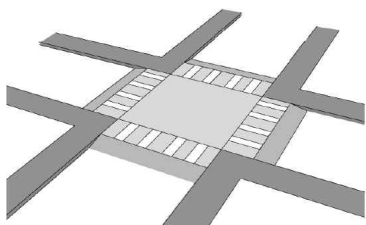
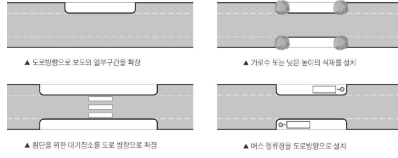
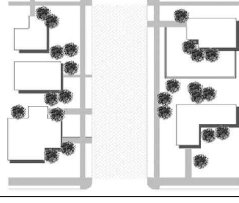
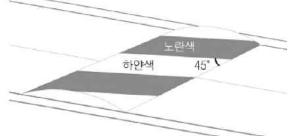
구분	제도적 방안	시설적 방안
보행자 시설 설치	<ul style="list-style-type: none"> - 보행신호주기 조정 - 보행자 횡단보도 시설 정비 - 보행자전용도로 - 입체보행시설 지양 	<ul style="list-style-type: none"> - 어린이·노인 보호구역 보행 신호주기 정비 - 보행자 횡단시설(횡단보도, 대각선횡단보도, 스테거드횡단보도, 고원식횡단보도) - 보행자 안전시설(방호울타리, 자동차진입억제용 말뚝, 턱낫추기, 연석경사로, 점자블록, 음향교통신호기, 경사로 손잡이) - 기존 입체보행시설 개선(수직이동시설 및 보도폭 정비, 경사로 정비)
불법 주·정차	<ul style="list-style-type: none"> - 시차별 주차규제 - 불법 주·정차 단속 - 도로변 주차금지 	<ul style="list-style-type: none"> - 노상주차장 운영(거주자우선주차제, 업무우선주차제, 구역주차제, Two-match제) - 주차단속CCTV·전광판 설치 - 주차금지표지

2. 안전성 분야

1) 속도저감 시설

- 일정구간의 속도제한 및 통행제한, 일방통행 운영 검토 시에는 속도저감 시설 및 교통안전표지 등의 시설물을 복합적으로 검토

< 표 5 - 13 > 속도저감시설 설치방법

구분	예시도	설치방법
고원식 (高原式) 교차로		<ul style="list-style-type: none"> - 교차로에서 차량의 속도를 줄이기 위해 교차로 전체를 고원화 함 - 자동차와 보행자가 충돌할 위험이 있는 신호기가 없는 교차로에 우선 설치 - 교차로 전체를 암적색 아스콘 또는 블록포장으로 설치 또는 고원식 횡단보도의 설치방식과 동일한 방법으로 설치
지그재그 형태의 도로	노상 주차 불허	<ul style="list-style-type: none"> - 운전자의 빈번한 방향조작을 유도함으로써 자동차의 주행속도를 낮추기 위하여 지그재그 형태로 도로를 계획함 - 도로에 일정간격으로 자동차 진입억제용 말뚝 그 밖의 시설물을 설치하여 도로가 지그재그 형태의 선형을 유지하도록 설치 - 단, 차량통행부의 선형을 조정하는 경우 비상차량의 진출입에 지장을 초래하지 않는 범위내에서 설치 - 노상주차를 허용하는 도로의 좌우에 교대로 주차구획선을 설치하여 시케인(Chicane)의 효과를 기대하는 기법을 사용할 경우에는 주 통학로가 아닌 보차 분리도로에서 가드레일을 설치할 경우에 적용함
	노상 주차 허용	
차로폭 좁힘	 <ul style="list-style-type: none"> ▲ 도로방편으로 보도의 일부구간을 확장 ▲ 가변수 또는 낮은 높이의 차도를 설치 ▲ 횡단용 벽면 내거점소를 도로 방편으로 확장 ▲ 버스 정류장을 도로방편으로 설치 	<ul style="list-style-type: none"> - 운전자가 주행속도를 낮추도록 차도의 폭을 물리적·시각적으로 좁히게 함 - 교통섬, 보도의 확장 등 물리적인 시설물을 설치하거나 노면표시를 이용하여 도로가 시각적으로 좁아지게 함
요철포장		<ul style="list-style-type: none"> - 노면 포장을 작은 요철형태로 포장하여 미세한 진동과 소음을 통해 운전자의 주의를 환기시켜 속도 저감을 유도하는 시설 - 자동차의 통행량이 많은 지역에서 실시하되, 주택이 밀집한 지역은 가급적 피함
과속 방지턱		<ul style="list-style-type: none"> - 도로 구간의 낮은 주행 속도가 요구되는 일정지역에서 통행 자동차의 과속 주행을 방지하고, 생활공간이나 학교 지역 등 일정 지역에서 통과 자동차의 진입을 억제하기 위하여 설치하는 시설물

자료 : 교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼, 도로안전시설 설치 및 관리 지침



< 그림 5 - 31 > 속도저감 시설 설치 사례

2) 대형차량 통행제한

- 통행제한은 특정 교통수단의 통행으로 인해 사고위험 또는 소통장애가 발생할 수 있는 경우 특정 장소나 구간에 대해 특정 교통수단의 통행을 제한 것을 의미함
- 대형차량 또는 특정 교통수단의 통행을 제한할 필요가 있다고 인정되는 구역이나 구간에 설치를 검토함
- 대형차량 또는 특정 교통수단 제한시 ‘교통안전표지 설치·관리 매뉴얼’에 의한 교통안전표지를 설치토록 함

3) 일방통행 운영

- 일방통행은 교통류의 상충을 방지하거나 제거하기 위해 일정 구역이나 구간에 일정 방향으로만 차량 통행을 허용하는 것을 의미함
- 격자형 도로체계를 가진 곳의 좁은 보차분리도로에서 보행안전이 필요로 하는 구역이나 구간에 설치를 검토함
- 일방통행운영 검토시 ‘도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙’에 의한 최소 차로폭 및 보도폭 이상 설치하며, ‘교통안전표지 설치·관리 매뉴얼’ 및 ‘교통노면표시 설치·관리 매뉴얼’에 의한 교통안전표지 등을 병행함



< 그림 5 - 32 > 일방통행 실시 사례

4) 보행자·차량 분리

- ‘도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙’에 의거 보행자의 안전과 자동차의 원활한 통행을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 도로에서 보도를 설치함
- 보도는 연석이나 방호울타리 등의 시설물을 이용하여 차도와 분리하여야 하고, 필요한 경우 교통약자 이동편의시설을 병행 설치토록 함



< 표 5 - 14 > 보행자·차량 분리방법

구분	예시도	설치방법
연석에 의한 분리	<p>2.0m 3.5m 2.5m 2.0m</p> <p>보도 차도 조업주차 보도</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보도와 차도를 구분하기 위해 보도와 차도의 경계부에 연석을 설치하여 운전자의 시선유도나 차도를 벗어난 자동차가 보도로 진입하는 것을 억제함
유색 포장에 의한 분리	<p>2.0m 4.0m 2.0m</p> <p>보도 차선 차도 차선 보도</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보도를 유색아스콘 등으로 포장 차도의 높이로 동일하게 시공 · 보행자와 차량은 차선으로 구분함
블라드에 의한 분리	<p>3.0m 3.0m 2.0m</p> <p>차도 차도 블라드 보도</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보도를 유색 아스콘 등으로 포장 차도의 높이로 동일하게 시공 - 보행자와 차량은 블라드 체인으로 연결설치

자료 : 도로안전시설 설치 및 관리 지침



< 그림 5 - 33 > 보행자·차량 분리 시설 설치 사례

5) 보행교통 지킴이 확대

- 지속가능 교통물류 발전법 제39조의 규정에 따라 실시하도록 함
- 보행교통개선을 위한 계도 및 홍보 활동 확대함
- 보행교통에 관한 지도 활동 확대토록 함
- 보행교통관련 시설의 설치 및 운영에 대한 건의활동 지원토록 함

< 표 5 - 15 > 보행교통 지킴이 활동방법

구 분	활동내용
보행교통개선	- 안전한 횡단방법, 우측보행, 무단횡단 방지, 교통신호준수, 보행안전취약지점, 시간대에 대한 안전 보행에 대한 계도 및 홍보
보행교통 지도	- 스쿨존, 어린이놀이터, 생활도로, 생활권도로, 보행 교통량이 많은 지역 등에서 보행교통상 위험을 야기하는 불법주차, 과속주행, 보행자 주의의무 위반 등에 대한 신고 및 지도
보행교통관련시설	- 보행신호체계, 보도시설, 보행교통안내시설 모니터링 및 개선안 건의 - 보행안전시설, 조명시설, 방법등, 방법용 CCTV, 동절기 결빙 구간, 잠재적 사고발생 지점에 대한 개선 건의 - 보행시설 유지보수 및 장애물 정비, 정류장 및 대중교통정보 제공, 휴식공간에 대한 개선 건의

자료 : 보행교통 지킴이 운영지점



< 그림 5 - 34 > 보행교통 지도 및 방법용CCTV 사례



< 표 5 - 16 > 안전성 분야 개선방안

구분	제도적 방안	시설적 방안
차량주행속도 및 통행제한	<ul style="list-style-type: none"> - 최고속도 제한(30km/h) - 대형차량 통행제한 - 일방통행 운영 	<ul style="list-style-type: none"> - 속도저감 시설(고원식교차로, 지그재그형태도로, 차로폭 좁힘, 요청포장, 과속방지턱) - 차량통행 규제 - 차량진행방향 규제
보차분리	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자·차량 분리 	<ul style="list-style-type: none"> - 연석에 의한 분리, 유색 포장에 의한 분리, 볼라드에 의한 분리
방법 및 보행로 조도확보	<ul style="list-style-type: none"> - 보행교통지킴이 확대 - 보행교통개선 - 보행교통 지도 - 보행관련시설 정비 	<ul style="list-style-type: none"> - CCTV설치 - 가로등 조도개선, 가로등 설치간격 조정

3. 쾌적성 분야

1) 보행경관 조성

- 수목, 식재, 휴게, 녹지공간으로 인한 보행에 미치는 영향을 최소화하도록 지자체별 가이드라인 작성함
- 보도상 쓰레기처리를 위한 쓰레기보관함 설치시 보행에 영향을 미치지 않도록 정비 및 설치 가이드라인 작성함
- 교통표지판 시인성 및 보행에 영향을 미치지 않도록 정비 및 설치 가이드라인 작성함
- 옥외 광고물 및 간판 정비 가이드라인 작성함
- 옥외 광고보도 패턴 및 컬러 정비, 보도시설물 디자인 가이드라인 작성함
- 스트리트 퍼니처(도로 시설물) 정비토록 함



< 그림 5 - 35 > 보행경관 조성 사례



2) 보행로 및 보행공간 확보 시설

- 보행 장애물 최소화 및 기존 보도 정비를 통해 보행로 및 보행공간을 추가 확보 및 정비하는 방안 검토되어야 함

< 표 5 - 17 > 보행로 및 보행공간 확보 방안

구분	개선 방안
보행 장애물 제거	- 지하철 출입구, 환기구, 공중전화박스 등 기타 보행에 영향을 주는 시설물 이전 설치 등을 통해 보행 장애물 제거 - 교통신호기 및 교통표지판 설치시 지주를 지탱하는 지주 부착대를 노면에 매설 또는 통합 형태로 계획하여 유효보도폭 확보
보도 신설 및 보행로 연결	- 보도 단절 구간에 일방통행 운영 및 차로폭 축소, 노상주차 제거 등을 통해 보도를 신설하여 보행의 연속성 확보
보행광장	- 관공서의 유휴부지 및 담장 철거로 공간 확보가 가능한 곳에 식재 및 벤치 등을 설치하여 보행 중 쉴 수 있고 시민 만남의 장소로 사용할 수 있도록 조성 - 간선도로 및 보조간선도로 사이 각각이 필요 이상으로 큰 교차로는 보도 메우기를 시행하여 가로수나 벤치, 기타 상징 조형물 등을 설치하여 보행자 휴식공간을 제공
보행로 정비	- 노면이 파손되거나 함몰되어 실제 보행자의 통행이 불편한 구역을 조사하여 정비 - 보행로 하부 공동구 관련 공사시 통합 공사를 통해 보행자의 불편 최소화 유도
유효보도폭 확보	- 버스 및 택시베이, 입체보행시설로 인한 보도축소구간에 대해 최소 보행통로 폭 확보



< 그림 5 - 36 > 보행로 및 보행공간 확보 사례

3) 대중교통정보 알림시설 등 교통안내시설

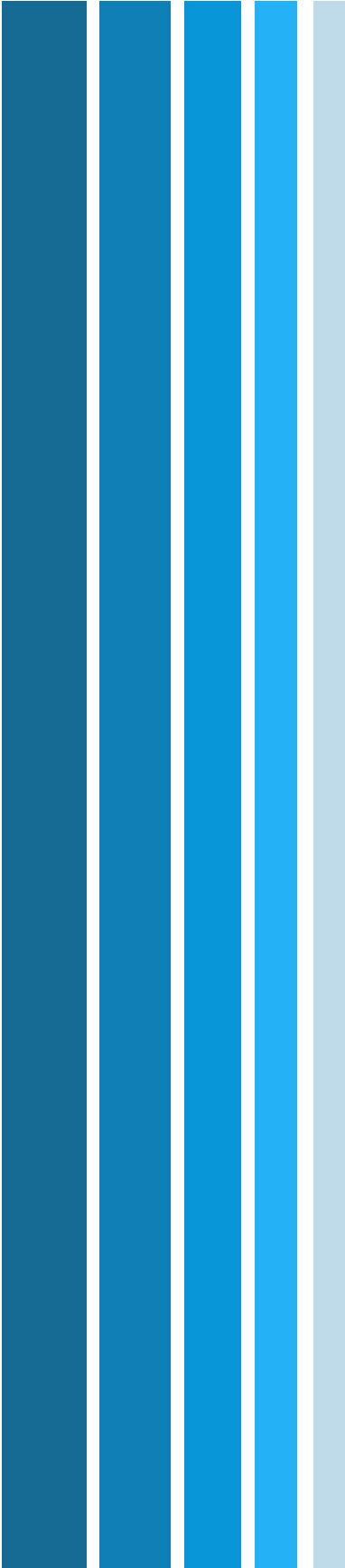
- 보행자에게 현재의 위치, 주변 교통수단, 600m이내 주요 시설물, 1.2km이내의 여객시설 등에 관한 정보를 제공하거나 대중교통 정보(버스 대기시간 등)를 알려주는 보도상에 설치한 안내시설을 말함
- 보행자안내표지판 또는 대중교통정보 알림시설 등을 설치하여 도보권 500~600미터 이내 정보뿐만 아니라 인접 도보권의 주요 랜드마크를 활용하여 현재의 위치, 교통수단, 목적지의 위치, 방향, 대기시간 등을 파악하는데 도움이 됨



< 그림 5 - 37 > 교통안내시설 설치 사례


< 표 5 - 18 > 쾌적성 분야 개선방안

구분	제도적 방안	시설적 방안
보행경관 조성	- 디자인 가이드라인	<ul style="list-style-type: none"> - 수목 등 식재 - 쓰레기 정비 - 휴게 및 녹지 공간 - 교통 표지판 시인성 증진 - 옥외 광고물 및 간판 정비 - 보도 패턴 및 컬러 정비 - 보도시설물 디자인 - 스트리트 퍼니처
보행로 및 보행공간 확보	<ul style="list-style-type: none"> - 보행공간 확보 - 불법노점상규제 	<ul style="list-style-type: none"> - 보행장애물 제거, 보도신설 및 보행로 연결, 보행광장 조성, 보행로 정비, 유효보도폭원 확보, 가로등 설치등 - 노점상 판매대 제작 및 배포, 영업가능 시간대 조정, 적치범위 규제
대중교통 연계방안	- 대중교통 전용도로	<ul style="list-style-type: none"> - 대중교통 알림시설 - 버스 및 택시 정류장 개선



제6장

투자계획 및 자원조달 방안



제1절 투자계획 수립

제2절 자원조달 방안

제 6장 투자계획 및 재원조달 방안

제1절 투자계획 수립

1. 분야별 사업비 산정

1) 이동성 분야

- 이동성 분야 개선을 위한 방안으로는 횡단보도 설치 및 정비와 잔여신호 표시기 설치 등을 검토하였음
- 이러한 세부대책 중 횡단보도 설치 및 정비 사업이 6.5백만원 소요 되고, 잔여신호 표시기 설치비용은 1.3백만원으로 소요 됨

< 표 6 - 1 > 이동성 분야 투자사업비

(단위 : 개소, 백만원)

구 분		합계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
횡단보도 설치 및 정비	개소	317.2	167.4	54.6	95.2	-	-
	사업비	6.5	3.5	1.1	2.0	-	-
잔여신호 표시기 설치	개소	1.0	-	-	-	1.0	-
	사업비	1.3	-	-	-	1.3	-
계		7.8	3.5	1.1	2.0	1.3	-

주 : 1. 횡단보도 설치 및 정비 비용은 경남 창원시 마산회원구 이면도로 횡단보도 재도색 공사 사례 토대로 적용 (시공방식, 주변 도로 환경 등에 따라 상이)

2. 잔여신호표시기 비용은 성남시 사례 토대로 적용(1개소당 1.3백만원)

2) 안전성 분야

- 안전성 분야 개선을 위한 대책으로는 차량진입억제용 말뚝(블라드) 교체, 가로수 설치 등을 검토하였음
- 차량진입억제용 말뚝(블라드) 교체는 해당구간의 전체 수량을 파악하였음



< 표 6 - 2 > 안전성 분야 투자사업비

(단위 : 개소, m², m, 백만원)

구 분		합계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
차량진입억제용 말뚝 (블라드) 교체	개소	70	34	36			
	사업비	21	10.2	10.8			
가로등 설치	개소	2			2		
	사업비	4			4		
계		25	10.2	10.8	4	0	0

주 : 1. 차량진입억제용 말뚝(블라드) 설치금액은 옥천군 사례 토대로 적용(1개소 0.3백만원)

2. 가로등 설치 비용은 타지자체(옥천군) 사례 적용 (1개소당 2백만원)

3) 쾌적성 분야

- 쾌적성 분야 개선을 위한 대책으로는 보도 신설 및 보행로 정비, 버스정류장개선, 정류장내 노선안내표지 등을 검토하였음
- 이 중에 보도 신설 및 보행로 정비 15.8백만원, 버스정류장 개선 사업비가 40.0백만원, 정류장내 노선안내표지 설치 4.0백만원 소요됨

< 표 6 - 3 > 쾌적성 분야 투자사업비

(단위 : 개소, 백만원)

구 분		합계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
보도 신설 및 보행로 정비	m ²	394.0	64.3	137.1	52.5	100.1	40.0
	사업비	15.8	2.6	5.5	2.1	4.0	1.6
버스정류장 개선	개소	4.0	-	1	1	1	1
	사업비	40.0	-	10.0	10.0	10.0	10.0
정류장내 노선안내표지 설치	개소	4	-	1	1	1	1
	사업비	20.0	-	5.0	5.0	5.0	5.0
계		59.8	2.6	16.5	13.1	15.0	12.6

주 : 1. 보도 신설 및 보행로 정비 적용 금액은 창원시 성산구 사례 금액 적용(100m²당 약4백만원)

2. 승강장 1개소당 적용금액은 타 지자체(영동군, 보은군)사례 적용(1개소당 10백만원)

3. 노선안내표지 설치 사업비 1개소당 적용금액은 양평군 사례 금액 적용 (1개소당 5백만원)

2. 연차별 투자계획 수립

- 앞 장에서 검토된 각 분야별 개선방안에 대한 연차별 투자계획을 수립하여 부여군 보행교통개선계획상 목표연도 지표를 달성할 수 있도록 사업을 추진함
- 각 분야별 주요 개선내용 및 연차별 투자계획은 다음과 같음

< 표 6 - 4 > 연차별 투자소요액

(단위 : 백만원)

구 분		총사업비	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	
이 동 성	횡단보도 설치 및 정비	국도비	3.25	1.75	0.55	1.00	0.00	0.00
		군비	3.25	1.75	0.55	1.00	0.00	0.00
		소계	6.5	3.50	1.1	2.0	0.00	0.00
	잔여 신호기 설치	국도비	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		군비	1.30	0.00	0.00	0.00	1.30	0.00
		소계	1.30	0.00	0.00	0.00	1.30	0.00
안 전 성	차량진입억제용 말뚝(블라드) 설치	국도비	10.50	5.10	5.40	0.00	0.00	0.00
		군비	10.50	5.10	5.40	0.00	0.00	0.00
		소계	21.00	10.20	10.80	0.00	0.00	0.00
	가로등 설치	국도비	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		군비	4.00	0.00	0.00	4.00	0.00	0.00
		소계	4.00	0.00	0.00	4.00	0.00	0.00
쾌 적 성	보도신설 및 보행로 정비	국도비	7.90	1.30	2.75	1.05	2.00	0.80
		군비	7.90	1.30	2.75	1.05	2.00	0.80
		소계	15.80	2.60	5.50	2.10	4.00	1.6
	버스정류장 개선	국도비	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		군비	40.00	0.00	10.00	10.00	10.00	10.00
		소계	40.00	0.00	10.00	10.00	10.00	10.00
	정류장내 노선안내표지 설치	국도비	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		군비	20.00	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00
		소계	20.00	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00
합 계	국도비	21.65	8.15	8.70	2.05	2.00	0.80	
	군비	86.95	8.15	23.70	21.05	18.30	15.80	
	소계	108.60	16.30	32.40	23.10	20.30	16.60	



제2절 자원조달 방안

1. 부여군 재정현황 및 전망

1) 부여군 재정현황

(1) 재정규모현황

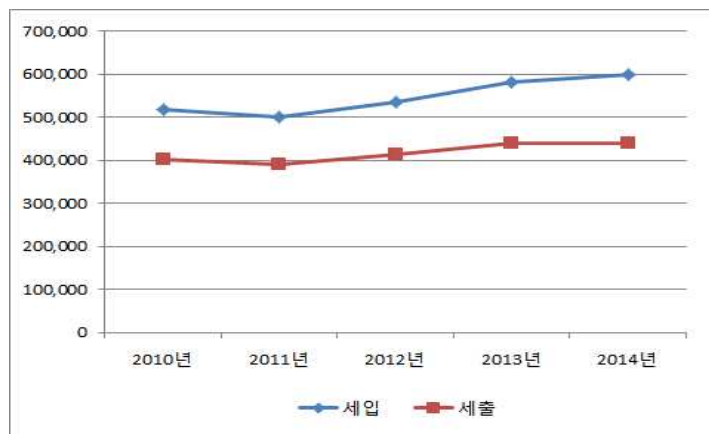
- 부여군 재정규모는 2010년 세입 519.187백만원에서 연평균 3.61%씩 증가하고, 세출은 2010년 401.487백만원에서 연평균 2.36%씩 증가하여 2014년에는 세입 598,344백만원, 세출 440,778백만원에 이르고 있음

< 표 6 - 5 > 부여군 재정규모 추이

(단위 : 백만원, %)

구 분	총계		일반회계		특별회계		세출/세입 (%)
	세입	세출	세입	출	세입	세출	
2010년	519,187	401,487	476,557	371,053	42,630	30,434	1.29
2011년	501,820	391,645	458,547	365,435	43,273	26,210	1.28
2012년	534,807	412,230	490,289	382,737	44,517	29,493	1.30
2013년	580,589	440,717	534,906	404,561	45,683	36,156	1.32
2014년	598,344	440,778	565,774	416,491	32,569	24,287	1.36
연평균증감률	3.61	2.36	4.38	2.93	-6.51	-5.48	

자료 : 부여군 2014년 기준 제 52회 통계연보



< 그림 6 - 1 > 부여군 재정규모 추이

(2) 세입·세출현황

○ 일반회계 세입 현황

- 일반회계세입은 지방세와 세외수입으로 구분되는 자체수입과 그 외의 수입으로 구분할 수 있으며, 부여군 일반회계 세입 추이는 2010년 476,557백만원에서 2014년 565,744백만원으로 증가하였음
- 전체 세입에 대한 자체수입의 비율을 이용하여 계산한 재정자립도를 살펴본 결과, 부여군은 2014년 31.31%로 재정자립도가 비교적 낮은 편임

< 표 6 - 6 > 일반회계 세입 추이(결산 기준)

(단위 : 백만원, %)

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
합계	476,557	368,554	416,270	534,906	565,774
자체수입	141,732	52,449	66,468	15,859	177,145
지방세	27,971	23,310	26,579	25,947	28,092
세외수입	113,761	29,139	39,889	125,912	149,053
지방교부세	136,147	148,082	165,695	181,652	188,101
재정보전금	8,924	8,500	11,207	10,218	13,320
지방양여금	-	-	-	-	130,665
보조금	189,754	159,523	172,900	175,177	187,208
지방채	-	-	-	16,000	-
재정자립도	29.74	14.23	15.97	2.96	31.31

자료 : 부여군 2014년 기준 제 52회 통계연보



○ 일반회계 세출 현황

- 일반회계 세출은 2010년 475,239백만원에서 2014년 559,176백만원으로 증가하였음
- 최근 2014년 세부 항목별로 비교해보면 농림해양수산 23.1%, 사회복지 15.2% 순으로 세출이 크게 이루어졌음

< 표 6 - 7 > 일반회계 세출 추이

(단위 : 백만원, %)

구 분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	비 율
합계	475,239	457,685	490,692	532,460	559,176	100
일반공공행정	14,055	12,702	13,844	33,246	22,813	4.1
공공질서 및 안전	7,629	3,507	11,828	2,539	1,087	0.2
교육	1,919	2,696	3,050	3,425	4,214	0.8
문화 및 관광	64,132	37,697	55,112	89,165	86,308	15.4
환경보호	69,035	48,430	56,911	68,729	62,169	11.1
사회복지	64,788	62,776	68,256	74,670	84,909	15.2
보건	9,385	8,939	11,881	12,160	10,150	1.8
농림해양수산	87,604	86,188	90,256	115,441	129,195	23.1
산업, 중소기업	10,735	6,694	3,082	9,923	14,838	2.7
수송 및 교통	19,070	12,592	14,943	30,789	32,302	5.8
국토 및 지역개발	79,864	35,705	33,080	38,640	49,751	8.9
과학기술	-	-	-	-	-	-
예비비	2,525	3,604	3,992	61	4,107	0.7
기타	44,498	47,024	50,035	53,672	57,333	10.3

자료 : 부여군 2014년 기준 제 52회 통계연보

○ 특별회계 세입·세출 현황

- 특별회계 세입·세출은 2014년 각각 32,569백만원, 24,287백만원으로 나타남

〈 표 6 - 8 〉 특별회계 세입·세출 추이

(단위 : 백만원)

구 분	세 입	세 출
2010년	42,630	30,434
2011년	43,273	26,210
2012년	44,517	29,493
2013년	45,683	36,156
2014년	32,569	24,287
상수도	6,041	5,497
하수도	4,469	3,139
주택사업	328	320
의료보호기금관리	1,890	1,803
문화관광	552	551
생활안정기금	17	
골재판매사업	6,047	4,100
농공단지	2,071	1,552
주차장	2,076	1,323
생활환경정비사업	3	3
장기미집행도시계획	143	84
노인복합단지조성	8,932	5,915

자료 : 부여군 2014년 기준 제 52회 통계연보



2) 부여군 재정 전망

(1) 부여군 세입·세출 전망

- 2021년 부여군 세입은 전체 477,903백만원으로 일반회계 457,440백만원, 특별회계 15,666백만원으로 전망되었으며, 전체 연평균 증가율은 4.5%로 전망되었음

〈 표 6 - 9 〉 부여군 세입 전망

(단위 : 백만원, %)

구분	2016	2017	2018	2019	2020	2021	연평균 증감률
계	454,917	460,201	463,953	468,562	473,215	477,903	1.0
일반회계	435,331	440,019	443,722	448,298	452,930	457,440	1.0
특별회계	14,940	15,507	15,515	15,517	15,518	15,666	1.0

주:2021년은 연평균 증가율을 반영한 추정치 임

자료 : 부여군 중기지방재정계획(2016~2020)

(2) 부여군 중기지방재정계획(2016~2020)

- 「부여군 중기지방재정계획(2016~2020)」을 토대로 부여군 재정규모를 전망하면, 부여군 수송 및 교통분야에 투입될 총예산은 128,585백만원이며,
- 도로부문이 82,194백만원, 대중교통·물류 등 기타 부문 46,394백만원으로 계획됨

〈 표 6 - 10 〉 부여군 수송 및 교통분야 투자계획

(단위 : 백만원)

구분	2016	2017	2018	2019	2020	2021	합계
총계	21,489	21,400	21,408	21,461	21,424	21,403	128,585
도로	13,699	13,699	13,699	13,699	13,699	13,699	82,194
대중교통·물류 등 기타	7,790	7,700	7,708	7,761	7,725	7,710	46,394

주:2021년은 연평균 신장율을 반영한 추정치 임

자료 : 부여군 중기지방재정계획(2016~2020)

2. 재원조달 방안

- 부여군 보행교통 부문별 개선방안에 따른 총 투자사업비를 산정한 결과, 2017~2021년 5년간 108.6백만원으로 산정되었으며, 부여군 세입전망 및 부여군 중기지방재정계획 재원규모(2016~2020년)를 볼 때 개선에 따른 사업비는 부족하지 않은 것으로 예측되었음
- 허나, 향후 추가적인 사업 등으로 인하여 재원이 부족할 경우 국가 및 도로부터 재원을 확보할 필요가 있음
- 국비가 지원되는 현행 국책사업(보행우선구역 시범사업 및 보호구역사업 등)에 대한 적극적인 사업수행 노력과 신규 국책사업에 대한 동향분석을 통해, 시범사업 추진시 응모 노력이 필요할 것으로 판단됨
- 또한, 조사대상구간 내부에 어린이보호구역, 노인보호구역 등으로 지정된 구간의 시설개선은 재원분담 비율 국고보조(균특예산) 50%, 군비 50%로 분담 가능
- 본 계획과 관련된 국비지원 가능한 사업 현황을 살펴보면 다음과 같고, 별도의 교통안전계정 이나 보행교통계정을 신설하여 보행자위주 교통약자를 배려한 정책별 우선순위가 고려되어야 할 것임

(1) 위험도로 개선사업

- 국고보조(균특예산) 50%, 시·군비 50%
 - 사업내용 : 선형이 불량하거나 시거가 확보되지 않는 곳의 선형개량, 경사완화, 도로폭확장, 4차로 중앙분리대 및 안전시설확충 등

(2) 교통사고 잦은곳 개선사업

- 국고보조(균특예산) 50%, 시·군비 50%
 - 사업내용 : 차로폭 조정, 교차로 개선 등 불합리한 도로구조개선 등



(3) 어린이보호구역 개선사업

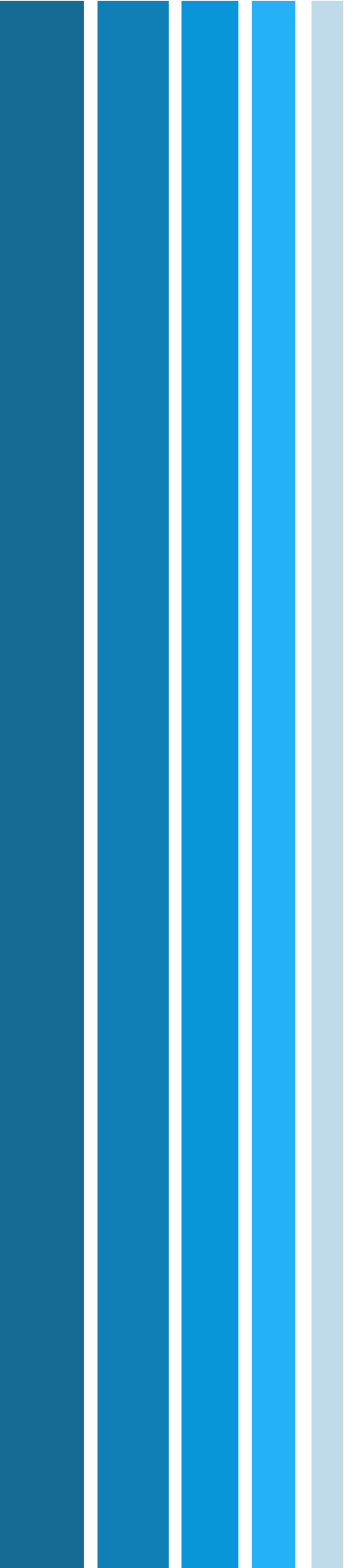
- 국고보조(균특예산) 50%, 시·군비 50%
- 사업내용 : 험프식 횡단보도, 과속방지턱, 미끄럼방지시설 등

(4) 노인 및 장애인보호구역 개선사업


- 국고보조(균특예산) 50%, 시·군비 50%
- 사업내용 : 보도턱낮춤, 험프식 횡단보도, 과속방지턱, 방호울타리시설 등

(5) 안전한 보행환경 조성사업

- 국고보조(균특예산) 50%, 시·군비 50%
- 사업내용 : 보행자들의 안전을 위한 보도설치, 보·차도 분리시설, 중앙분리대 설치, 장애물 제거 등으로 분류 할 수 있음



<부록>



제1절 보행환경 만족도 조사

제2절 분야별 보행교통 개선지표 평점기준

〈부록〉

제1절 보행환경 만족도 조사

1. 설문조사 개요

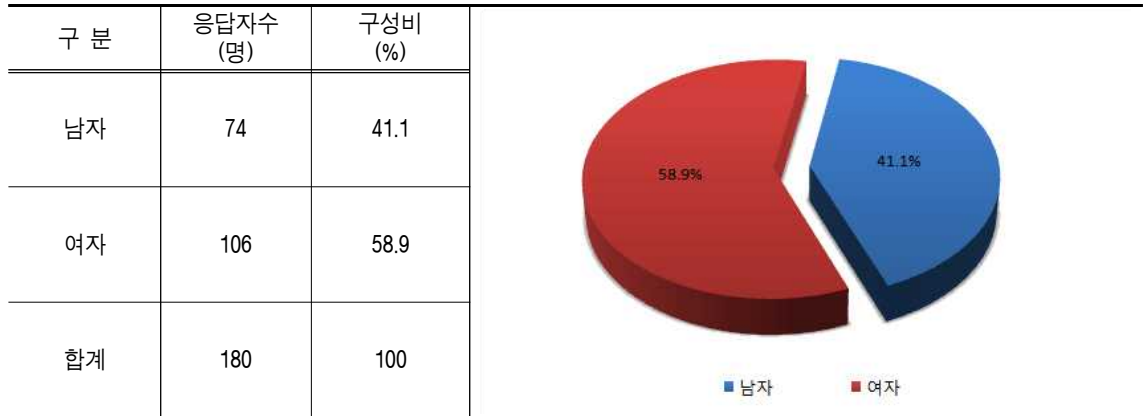
- 조사목적 : 부여군 보행환경에 대한 만족도를 조사·분석하고, 주민의견을 최대한 수렴·반영하여 향후, 현실적이고 실현가능한 부여군 보행교통개선계획에 기초자료로 활용코자 함
- 조사대상 : 부여군 보행자 등(유효 표본 180부)
- 조사장소 : 조사대상구간(사비로, 석담로, 성왕로, 수북로, 홍산로 등)
- 조사방법 : 조사원을 활용한 1 : 1 개인면접조사
- 조사내용
 - 응답자 일반사항 : 성별, 연령, 직업 등
 - 보행특성 관련 : 보행목적
 - 보행환경 관련 : 보도 노면상태 수준, 노도 관리상태 수준, 보행환경 쾌적성(소음, 매연, 휴게시설 설치, 녹지·가로수 설치, 경관·디자인·문화적 조형물 설치 정도)



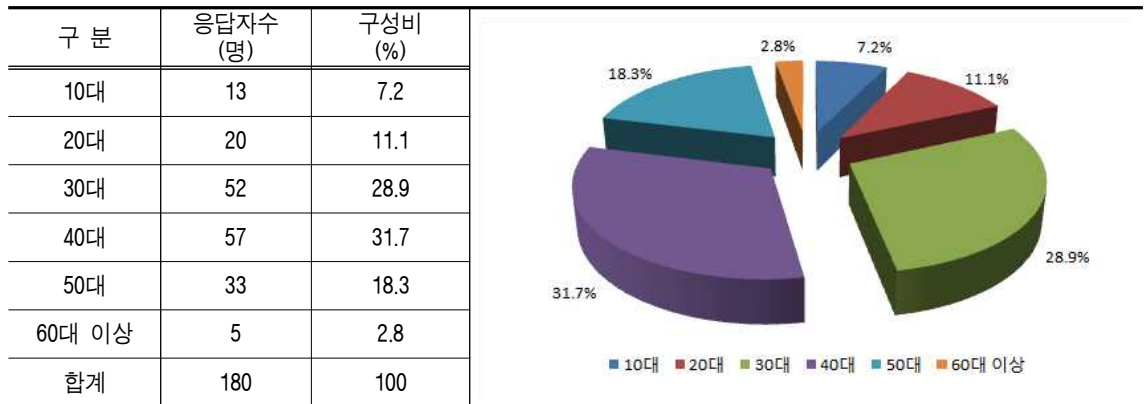
2. 보행환경 만족도 조사

1) 일반사항

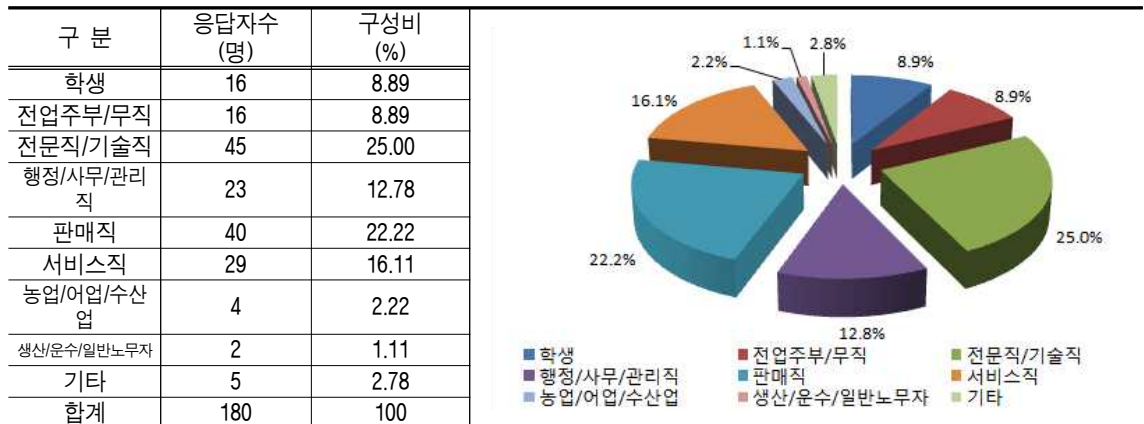
▷ 성별 분포



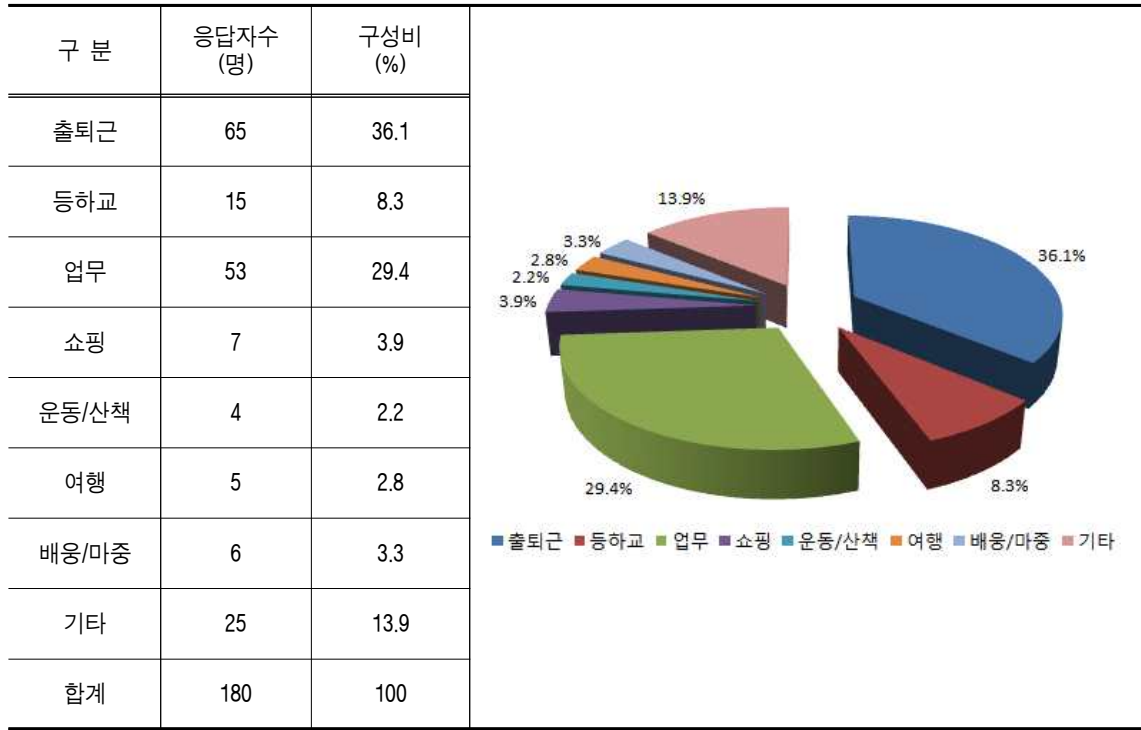
▷ 연령 분포



▷ 직업 분포



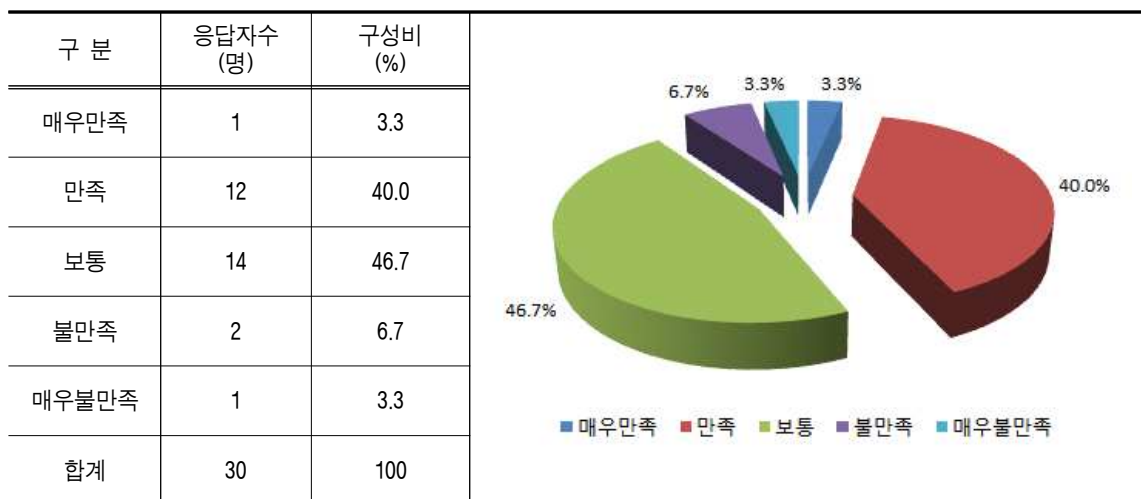
2) 보행목적



3) 보행환경

(1) 보도노면상태 수준(노면패임, 보도블럭파손, 고인물 등)

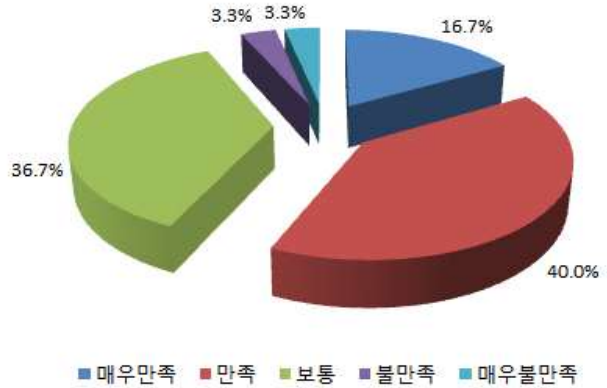
▷ 사비로(군청로터리~소방서로터리)





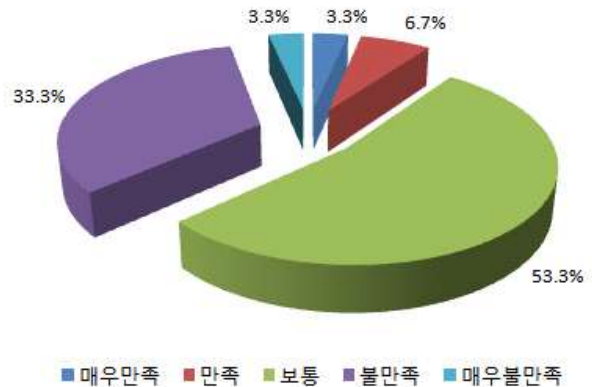
▷ 성왕로(미성삼거리~오일뱅크 부여주유소 앞)

구 분	응답자수 (명)	구성비 (%)
매우만족	5	16.7
만족	12	40.0
보통	11	36.7
불만족	1	3.3
매우불만족	1	3.3
합계	30	100



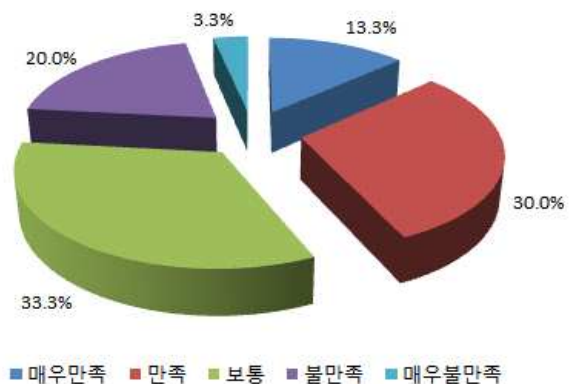
▷ 수북로(수북정교차로~송가네반점 앞)

구 분	응답자수 (명)	구성비 (%)
매우만족	1	3.3
만족	2	6.7
보통	16	53.3
불만족	10	33.3
매우불만족	1	3.3
합계	30	100

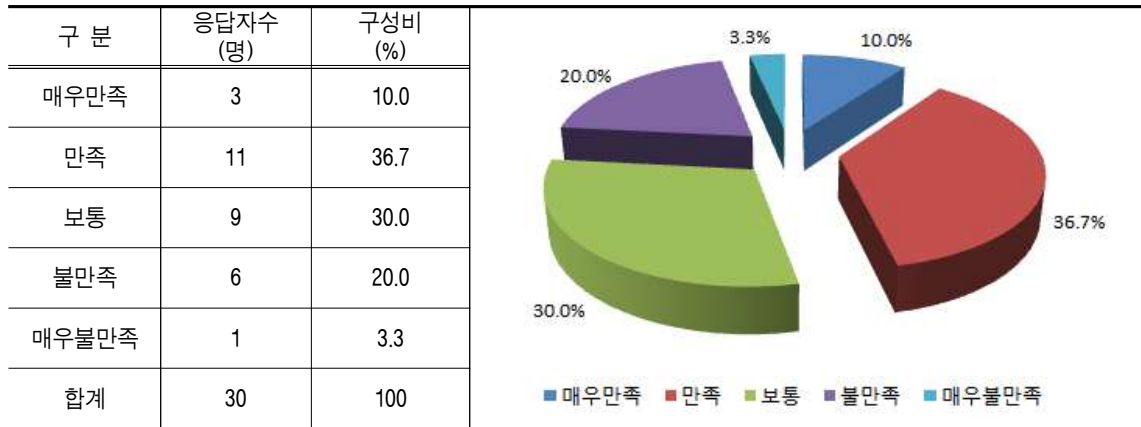


▷ 석담로(궁남사거리~미성삼거리)

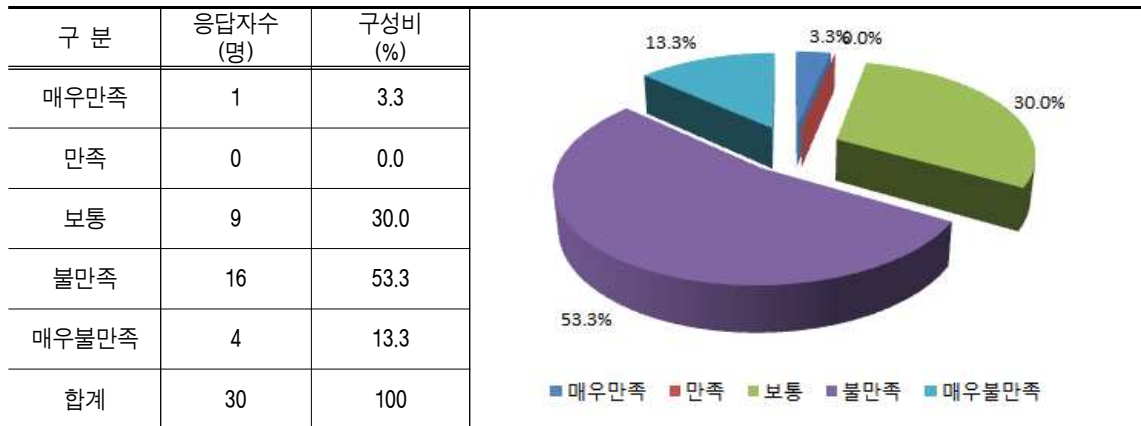
구 분	응답자수 (명)	구성비 (%)
매우만족	4	13.3
만족	9	30.0
보통	10	33.3
불만족	6	20.0
매우불만족	1	3.3
합계	30	100



▷ 성왕로(동부농협사거리~대향로로터리)



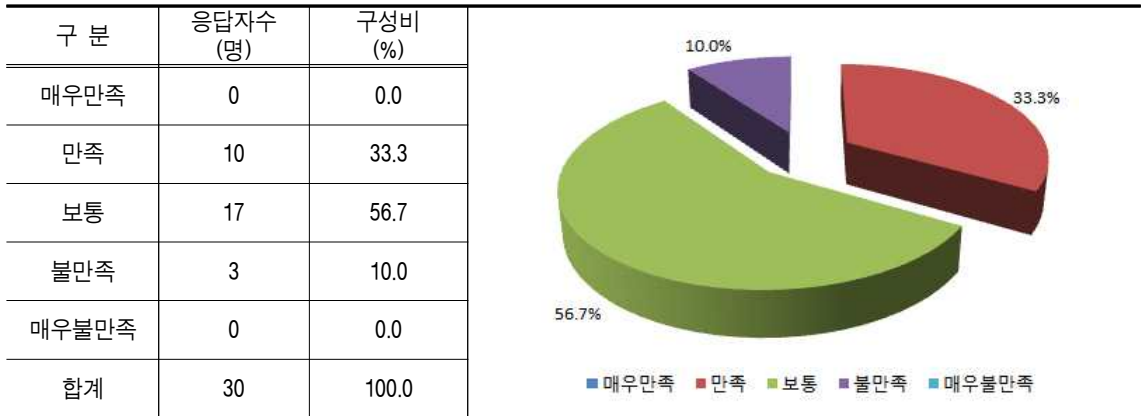
▷ 홍산로(홍산사료마트 앞~ 홍산정류소 앞)



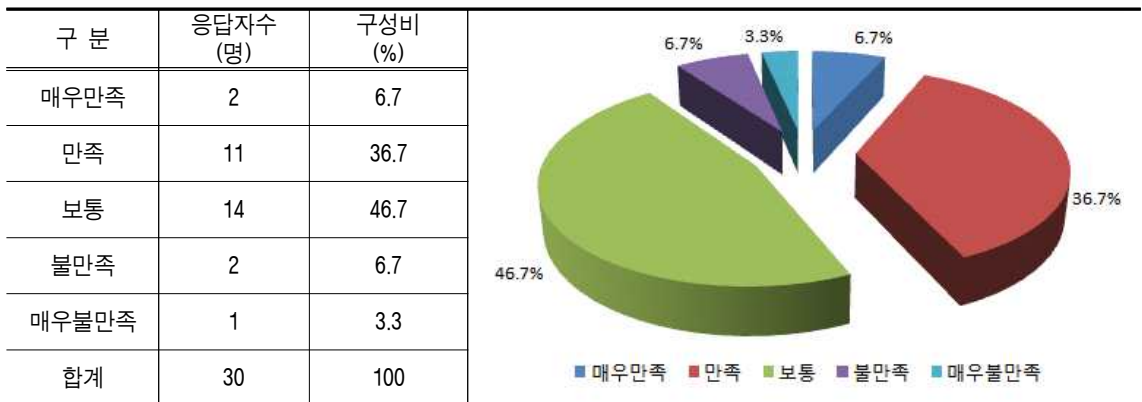


(2) 보도관리상태 수준(불법주차, 무단적치물, 위험물, 노점상, 오물, 청소상태 등)

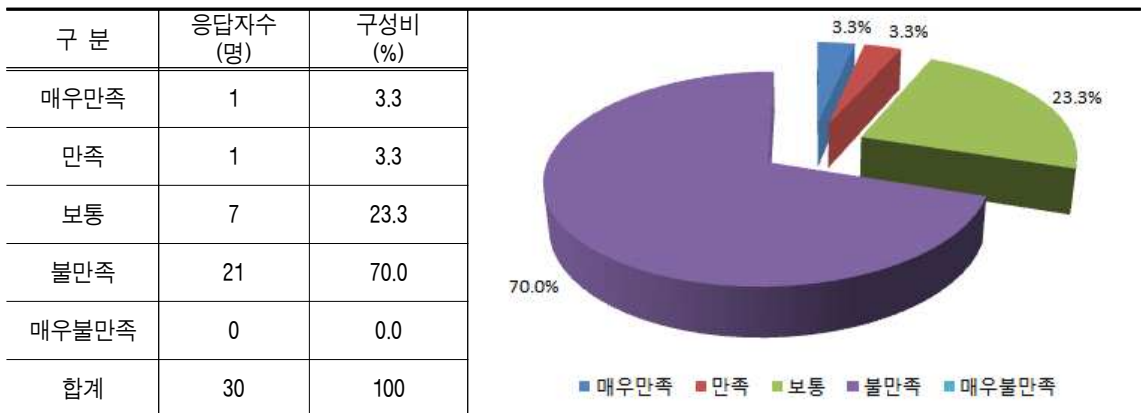
▷ 사비로(군청로터리~소방서로터리)



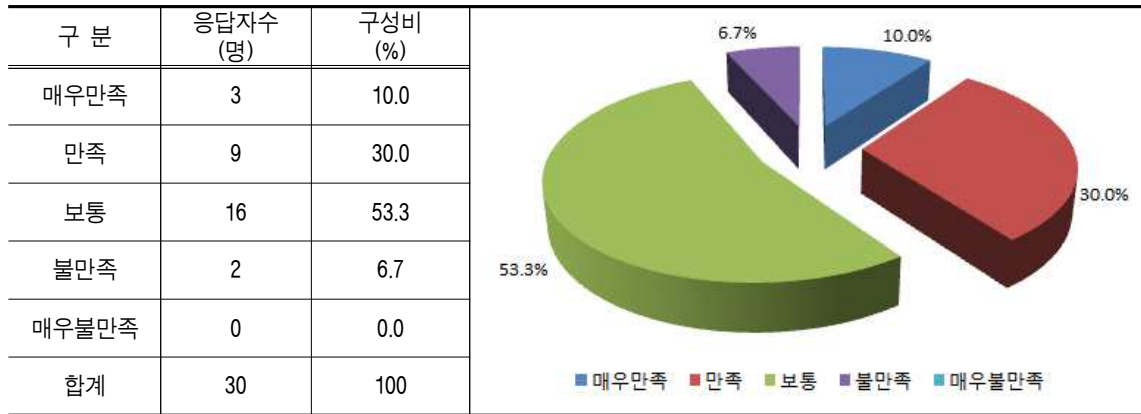
▷ 성왕로(미성삼거리~오일뱅크 부여주유소 앞)



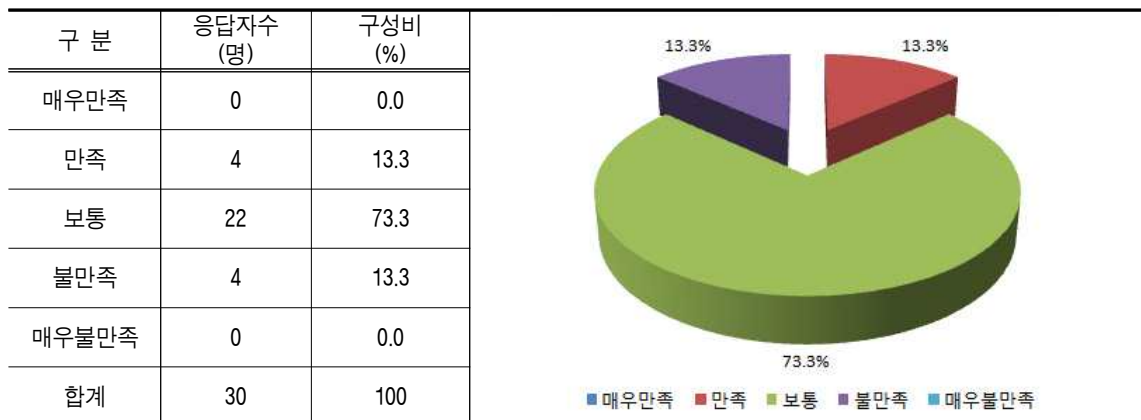
▷ 수북로(수북정교차로~송가네반점 앞)



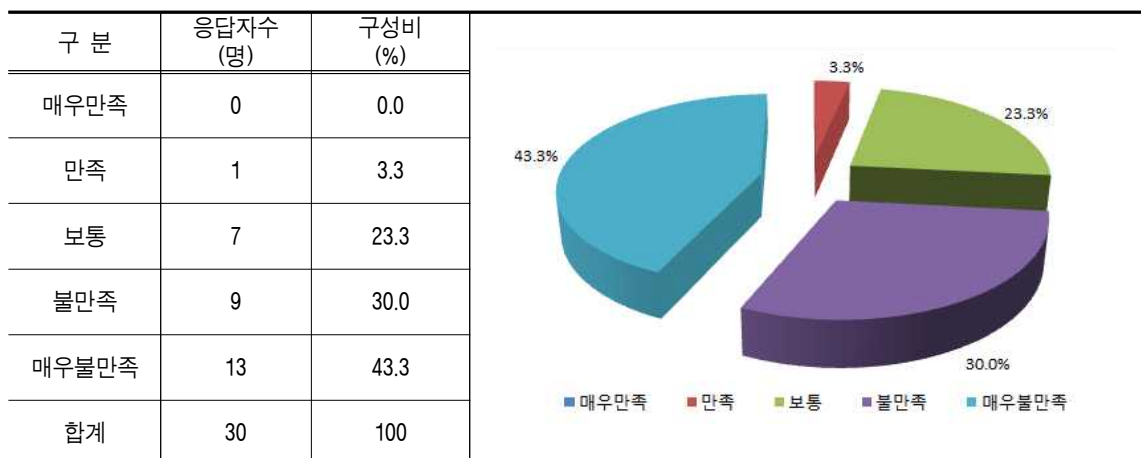
▷ 석탑로(궁남사거리~미성삼거리)



▷ 성왕로(동부농협사거리~대향로로터리)



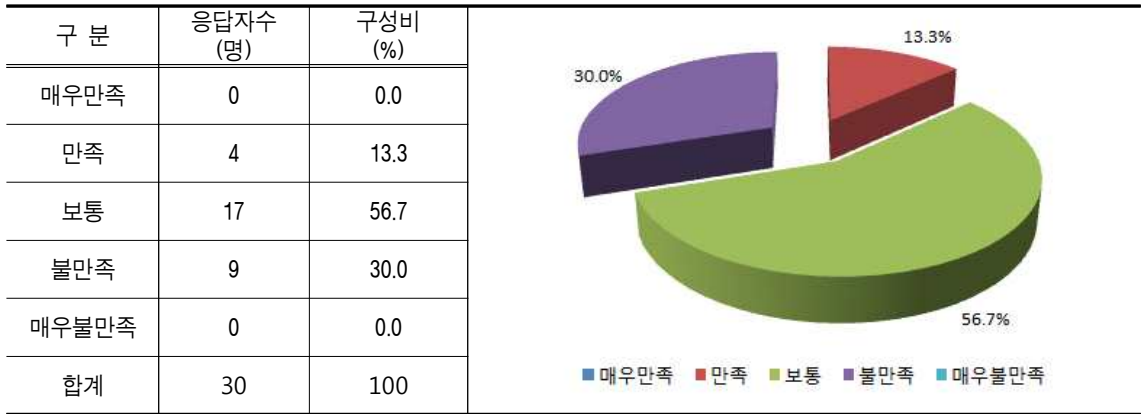
▷ 홍산로(홍산사료마트 앞~ 홍산정류소 앞)



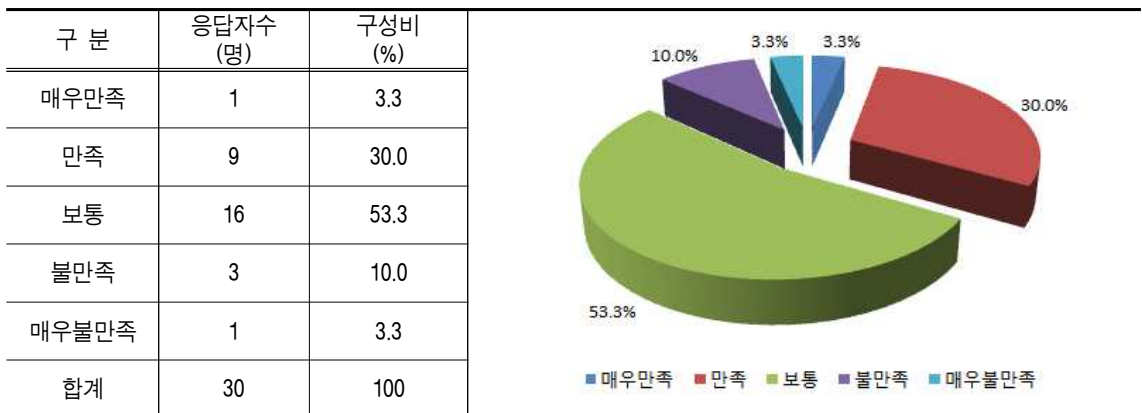


(3) 보행환경 쾌적성 - 소음 정도

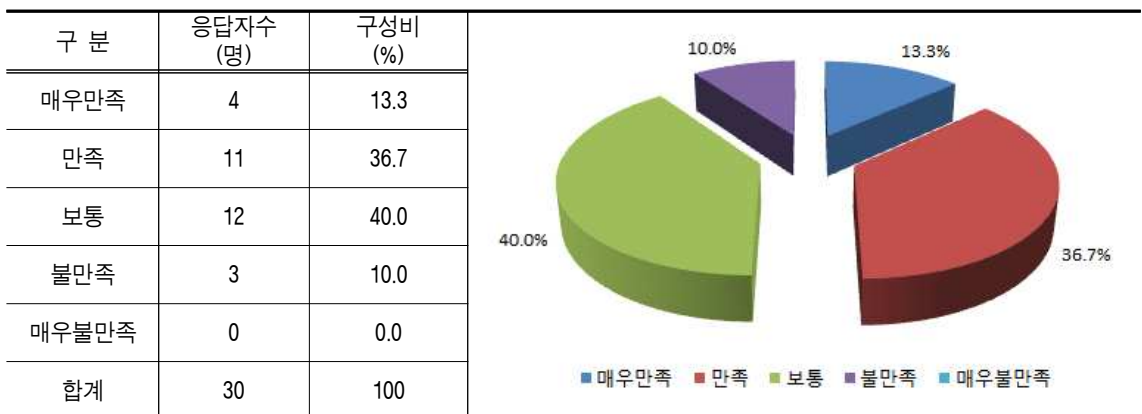
▷ 사비로(군청로터리~소방서로터리)



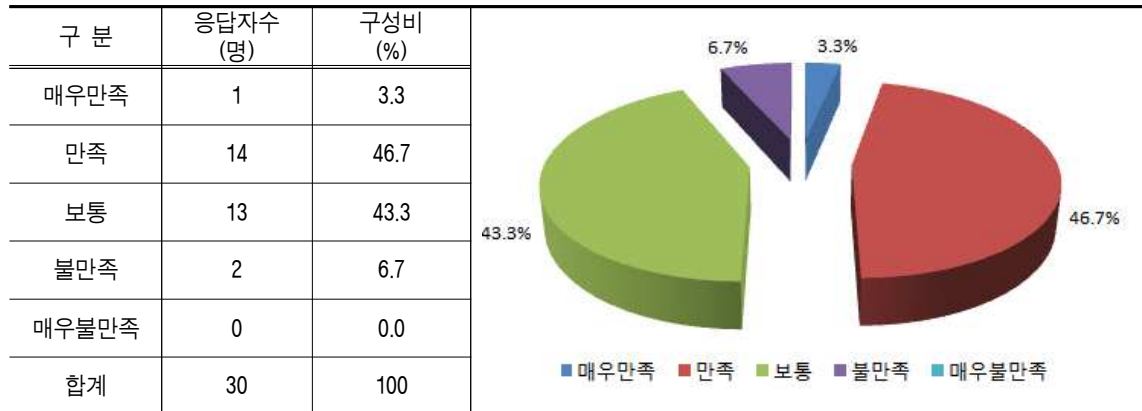
▷ 성왕로(미성삼거리~오일뱅크 부여주유소 앞)



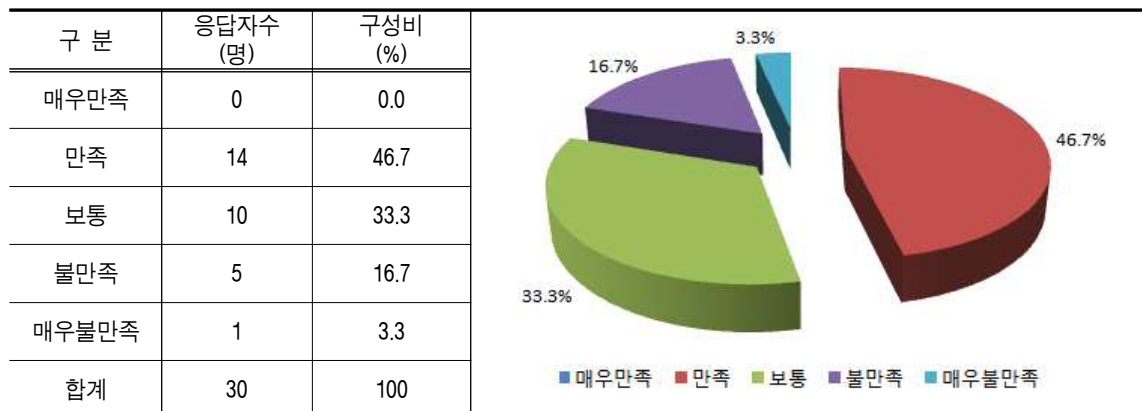
▷ 수북로(수북정교차로~송가네반점 앞)



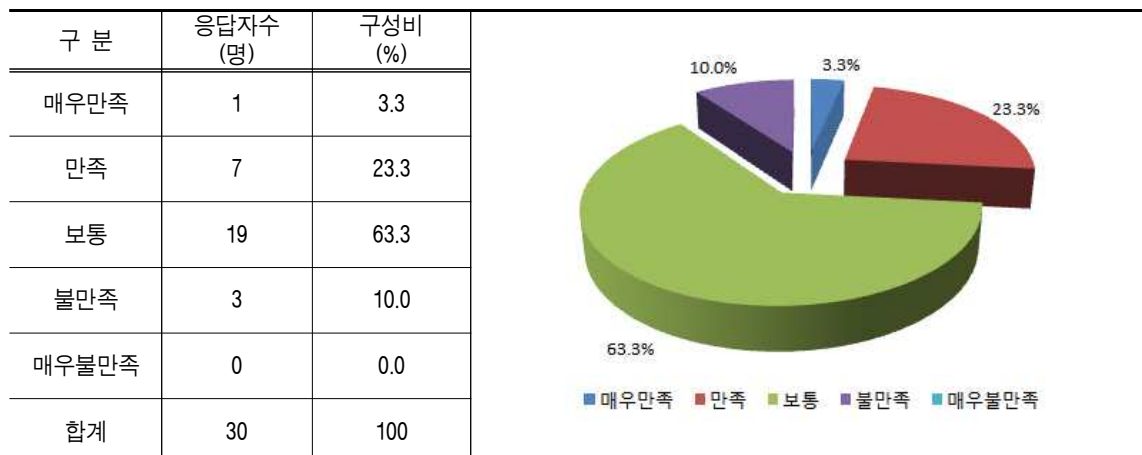
▷ 석탑로(궁남사거리~미성삼거리)



▷ 성왕로(동부농협사거리~대향로로터리)



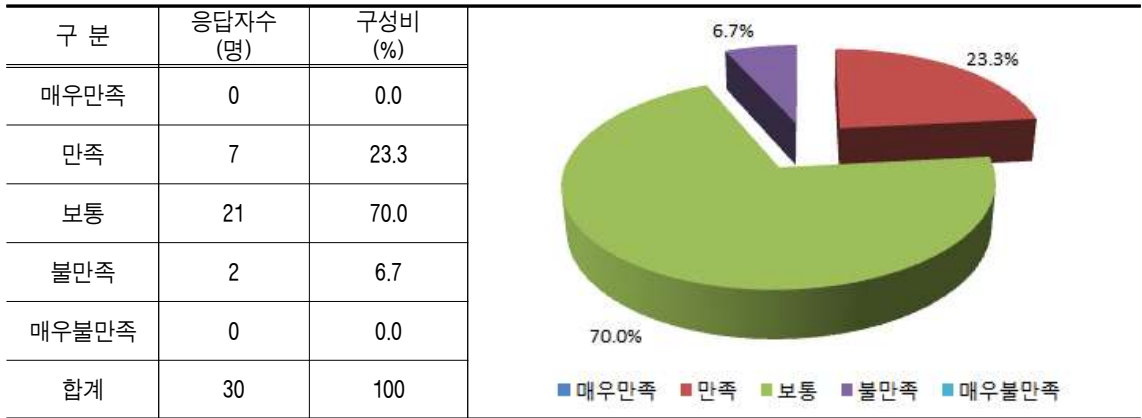
▷ 홍산로(홍산사료마트 앞~ 홍산정류소 앞)



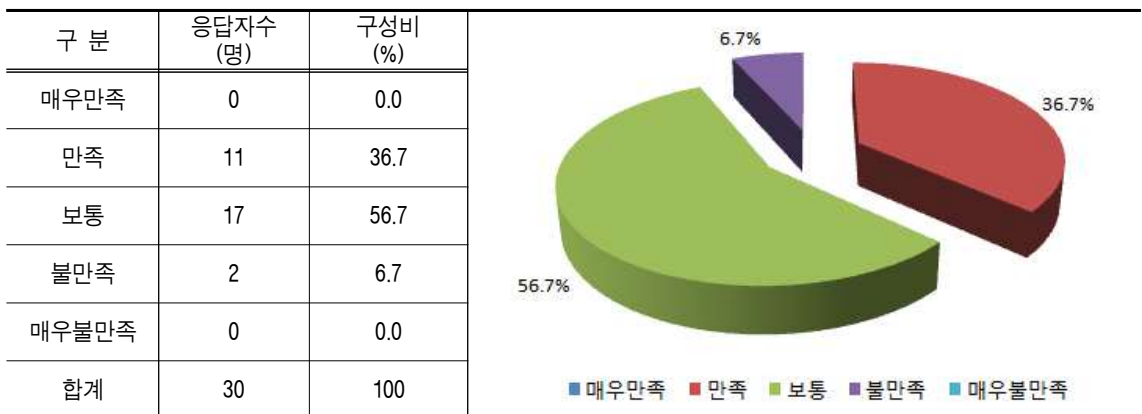


(4) 보행환경 쾌적성 - 매연 정도

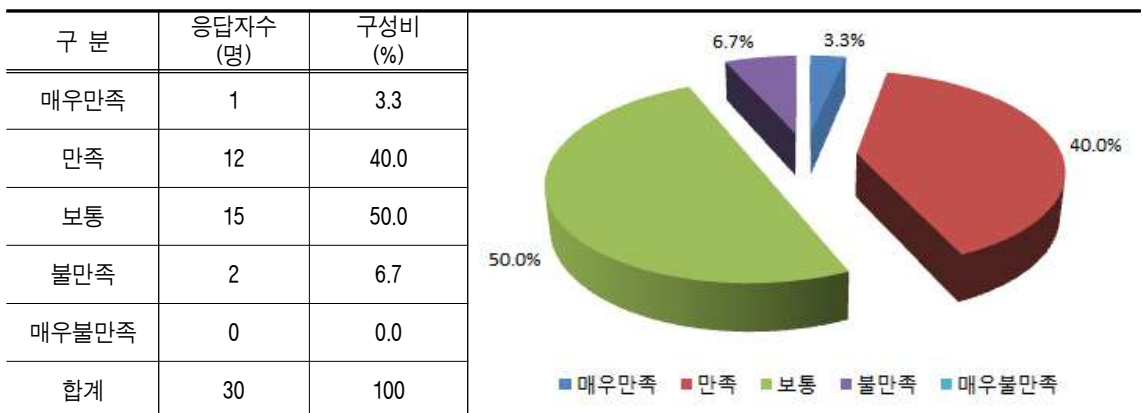
▷ 사비로(군청로터리~소방서로터리)



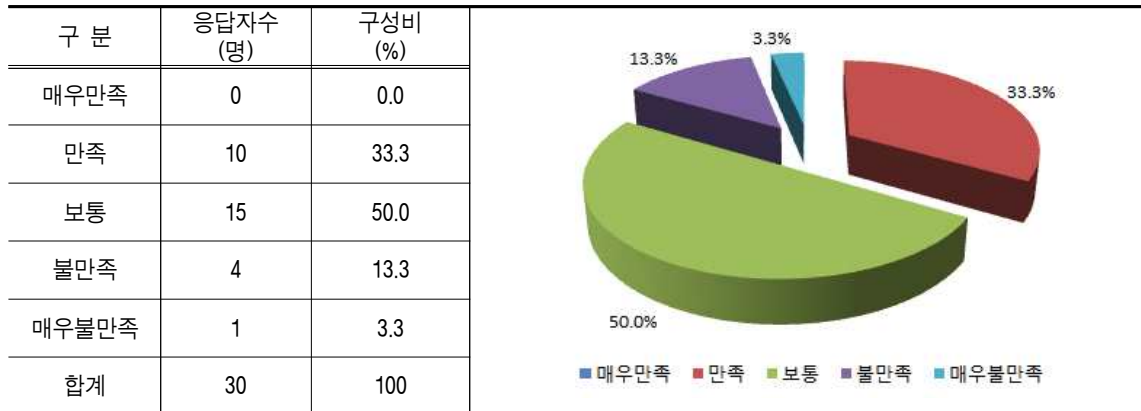
▷ 성왕로(미성삼거리~오일뱅크 부여주유소 앞)



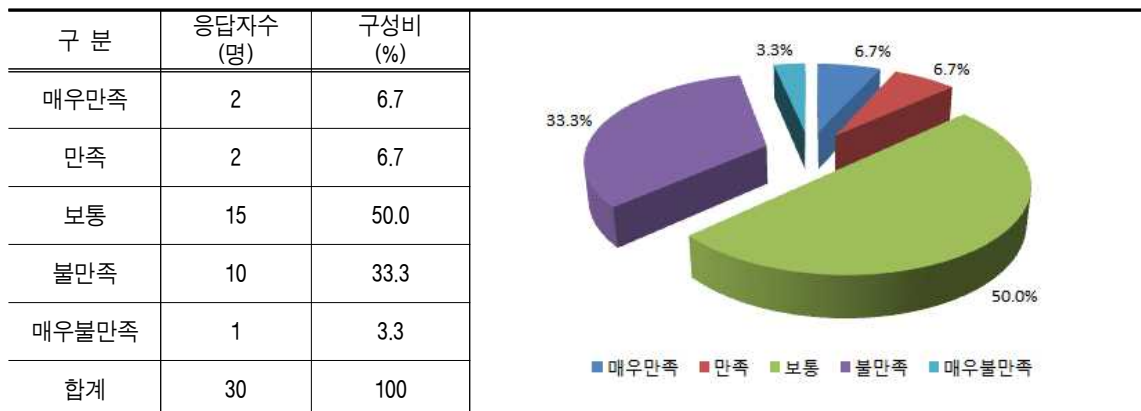
▷ 수북로(수북정교차로~송가네반점 앞)



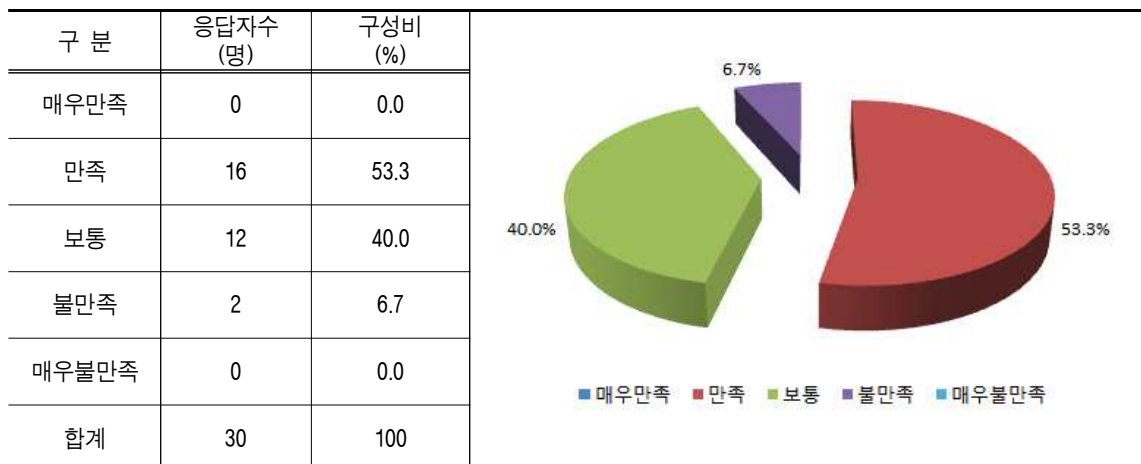
▷ 석탑로(궁남사거리~미성삼거리)



▷ 성왕로(동부농협사거리~대향로로터리)



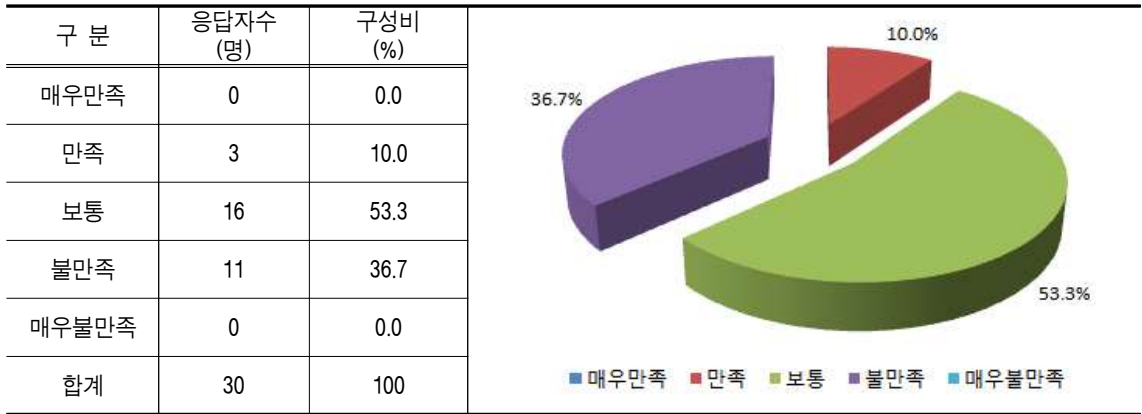
▷ 홍산로(홍산사료마트 앞~ 홍산정류소 앞)



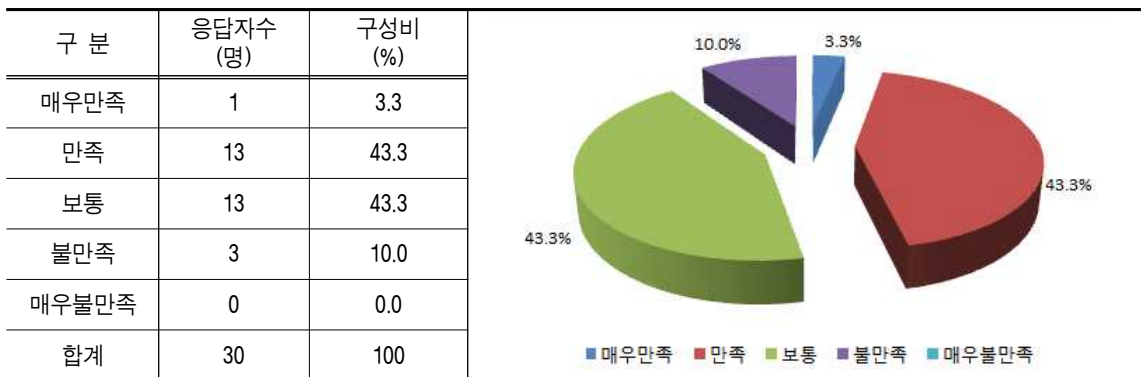


(5) 보행환경 쾌적성 - 휴게시설 설치 정도

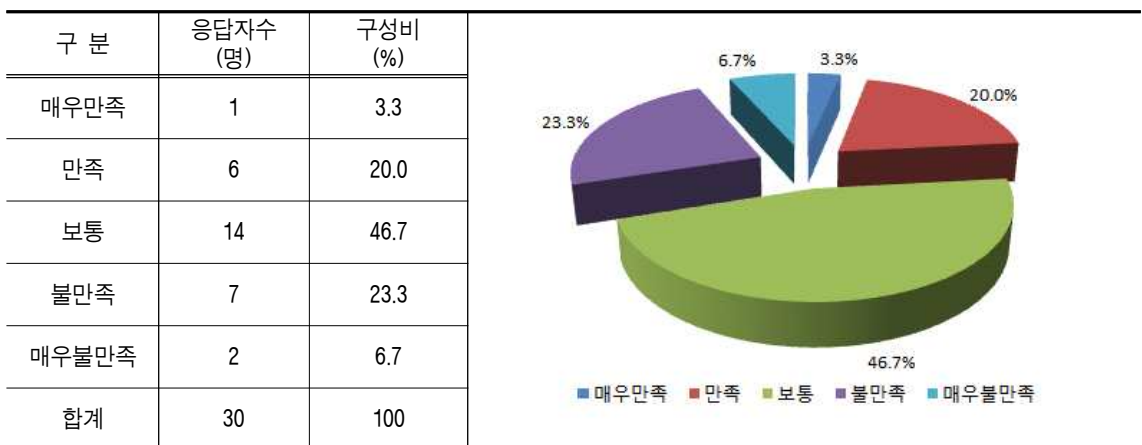
▷ 사비로(군청로터리~소방서로터리)



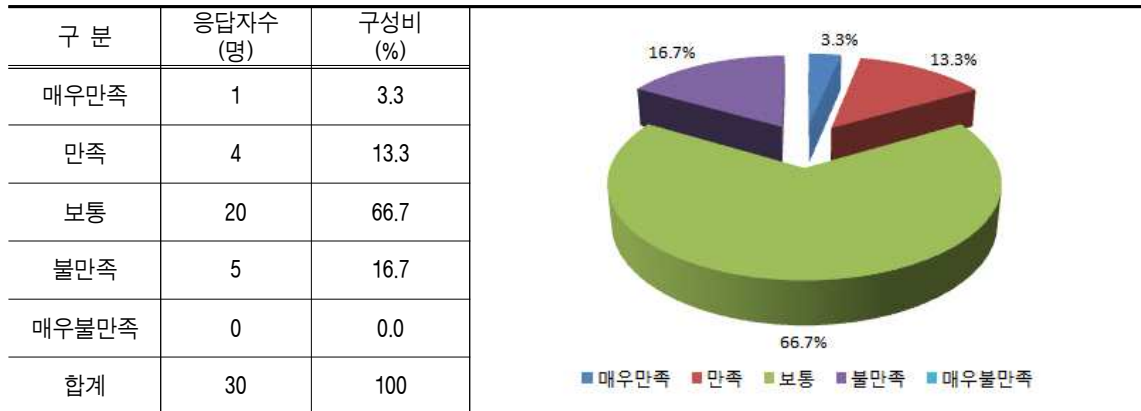
▷ 성왕로(미성삼거리~오일뱅크 부여주유소 앞)



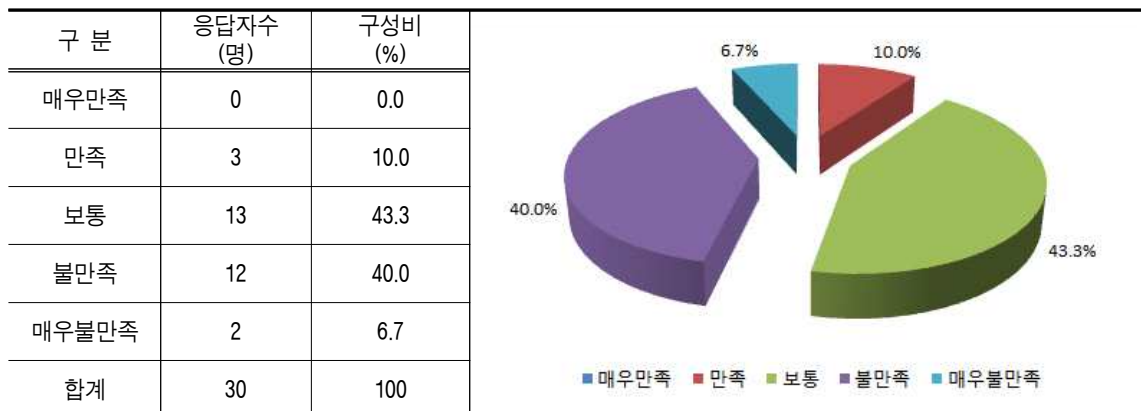
▷ 수북로(수북정교차로~송가네반점 앞)



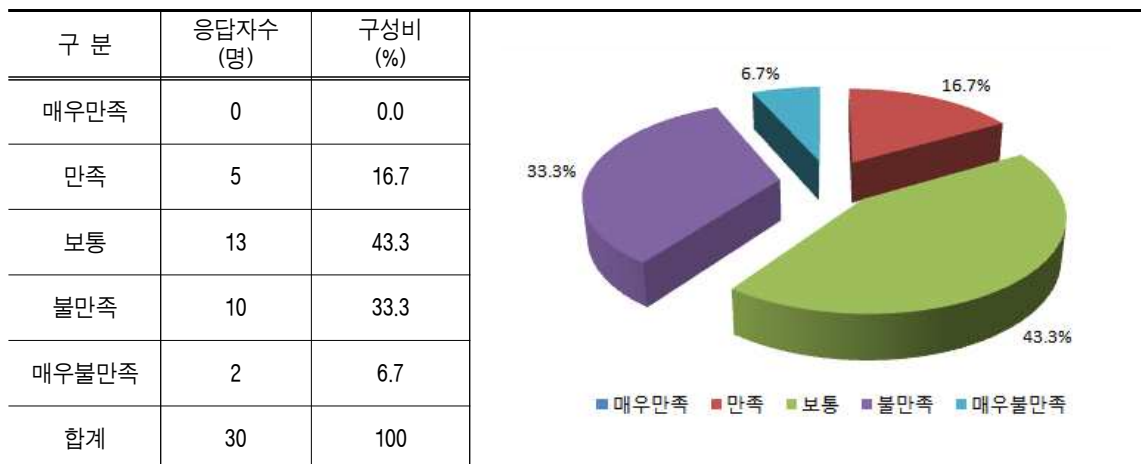
▷ 석탑로(궁남사거리~미성삼거리)



▷ 성왕로(동부농협사거리~대향로로터리)



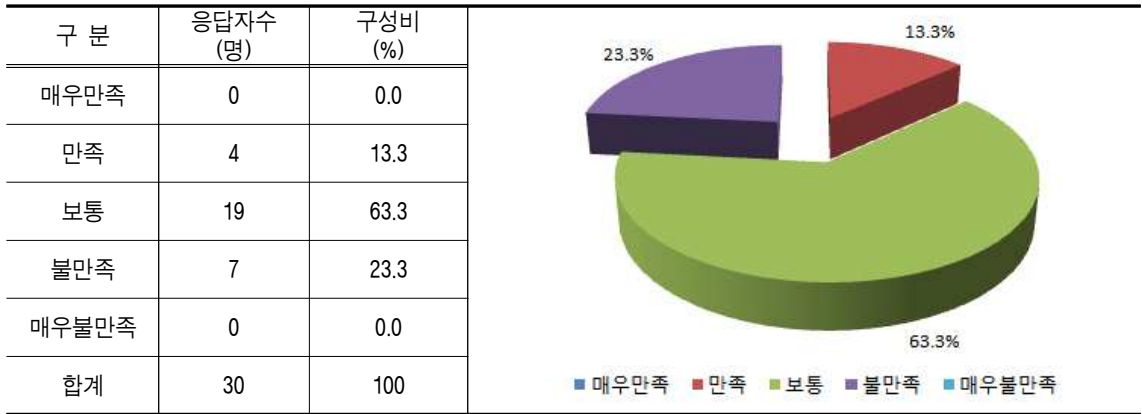
▷ 홍산로(홍산사료마트 앞~ 홍산정류소 앞)



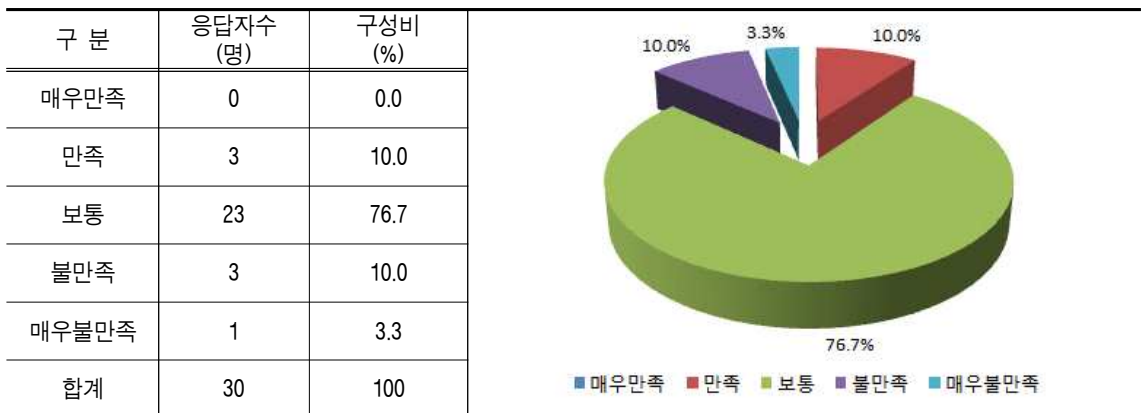


(6) 보행환경 쾌적성 - 녹지·가로수 설치 정도

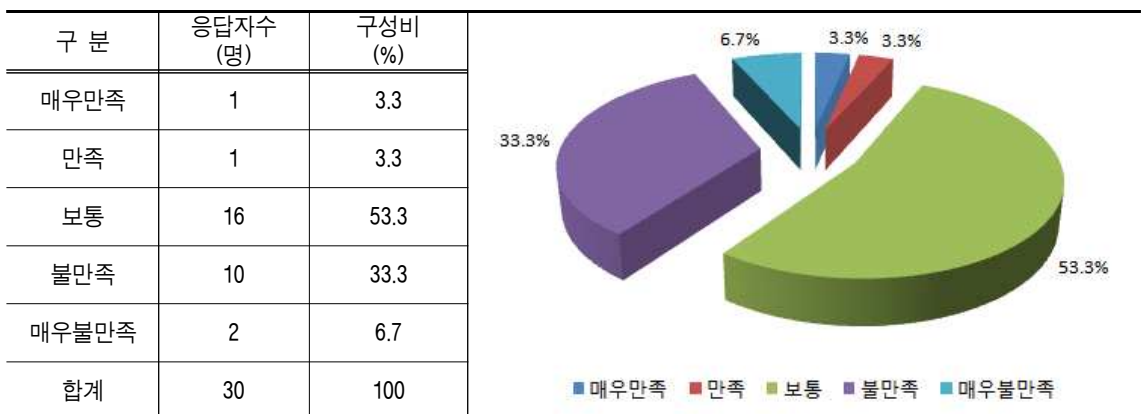
▷ 사비로(군청로터리~소방서로터리)



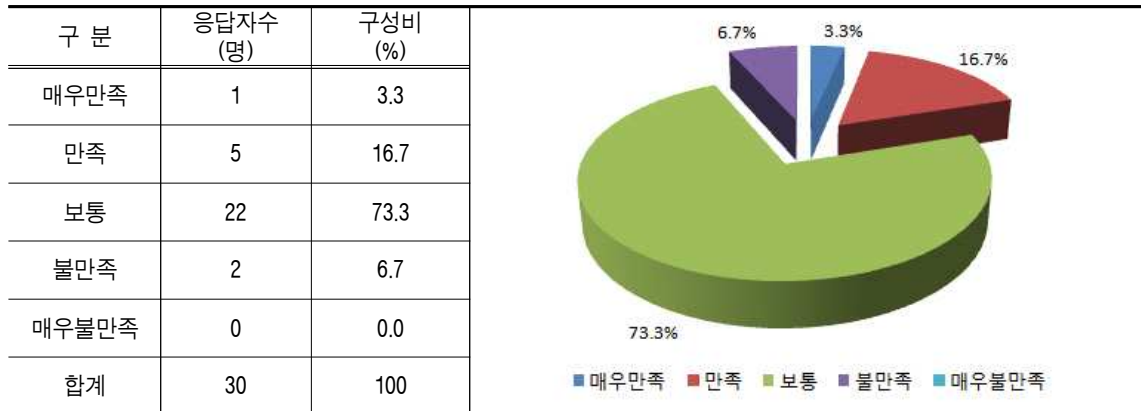
▷ 성왕로(미성삼거리~오일뱅크 부여주유소 앞)



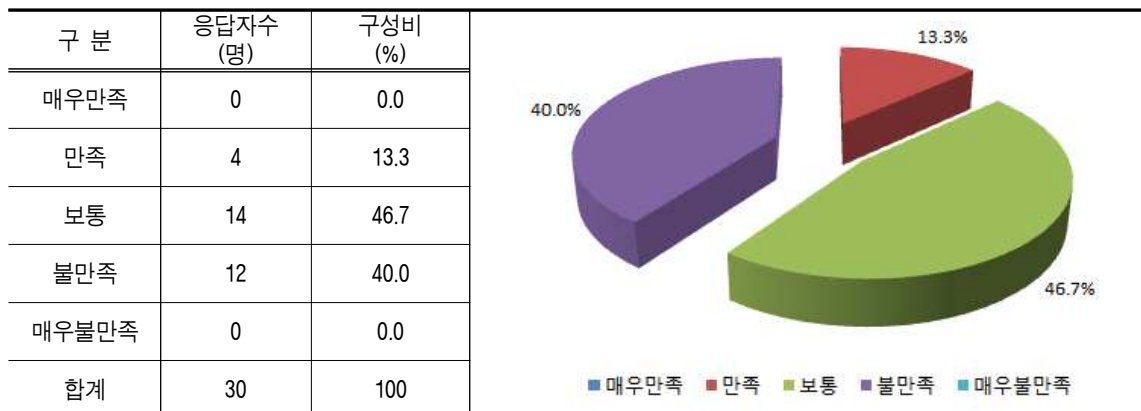
▷ 수북로(수북정교차로~송가네반점 앞)



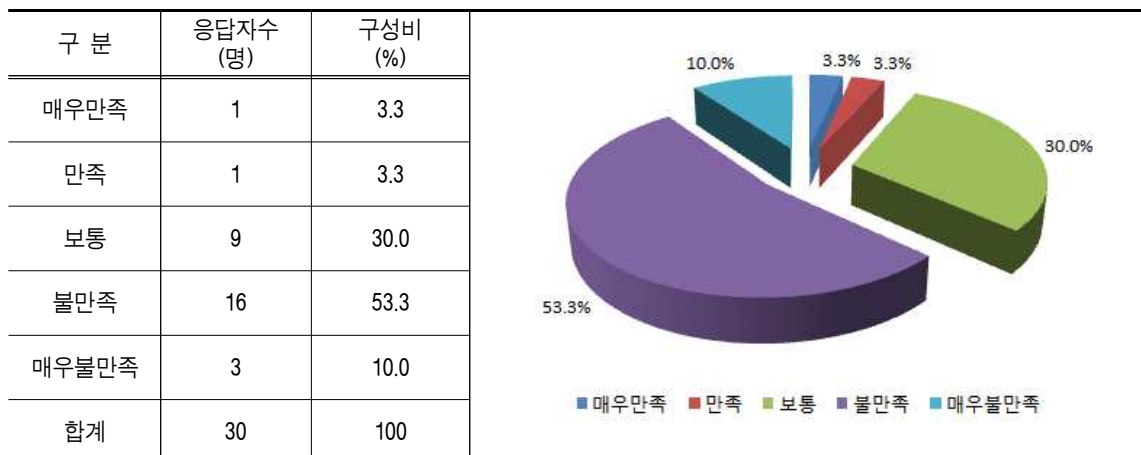
▷ 석탑로(궁남사거리~미성삼거리)



▷ 성왕로(동부농협사거리~대향로로터리)



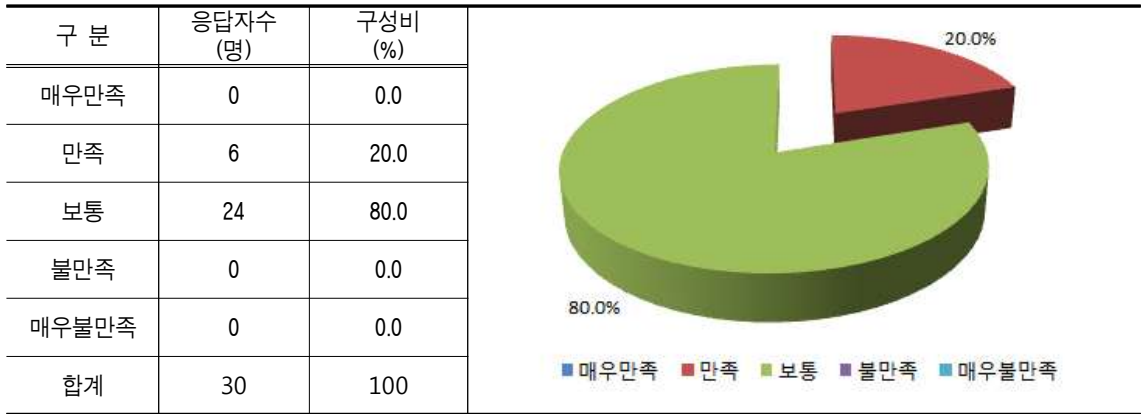
▷ 홍산로(홍산사료마트 앞~ 홍산정류소 앞)



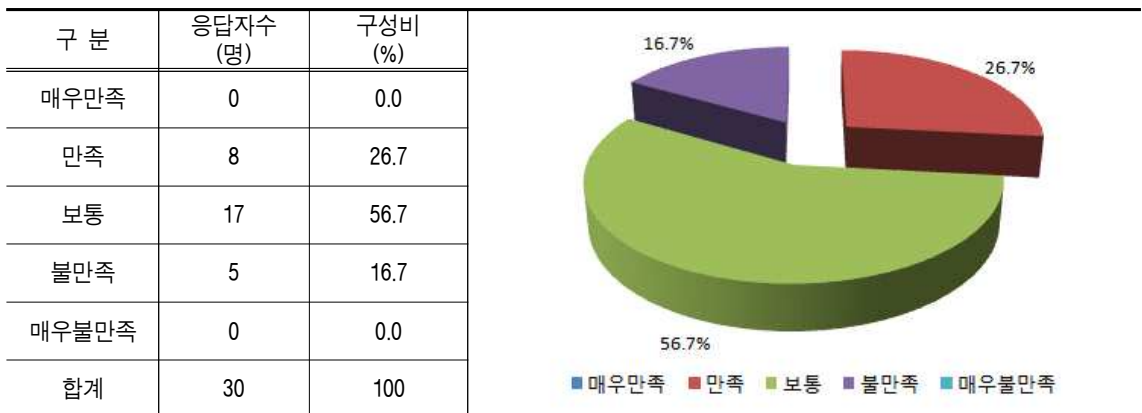


(7) 보행환경 쾌적성 - 경관·디자인·문화적 조형물 설치 정도

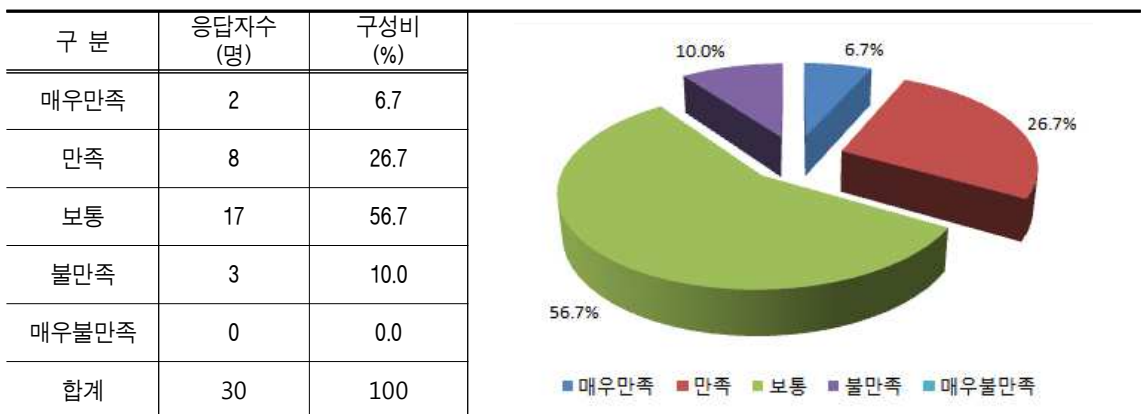
▷ 사비로(군청로터리~소방서로터리)



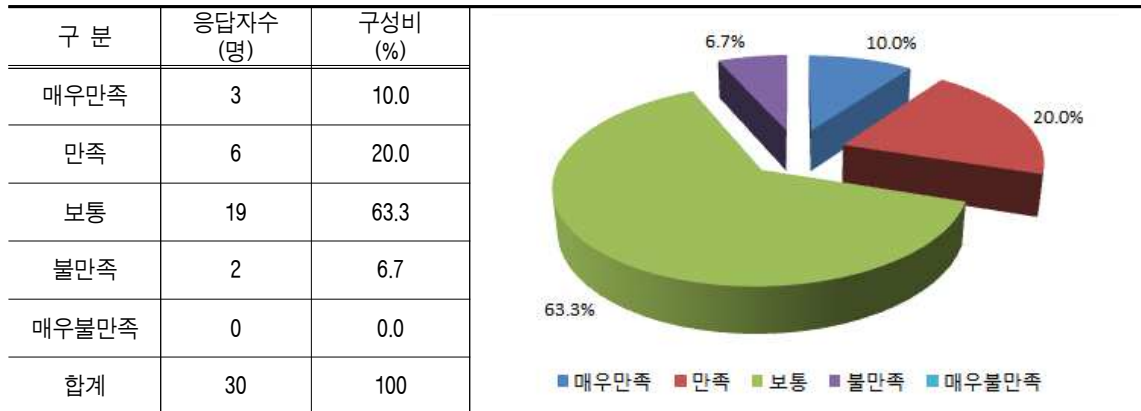
▷ 성왕로(미성삼거리~오일뱅크 부여주유소 앞)



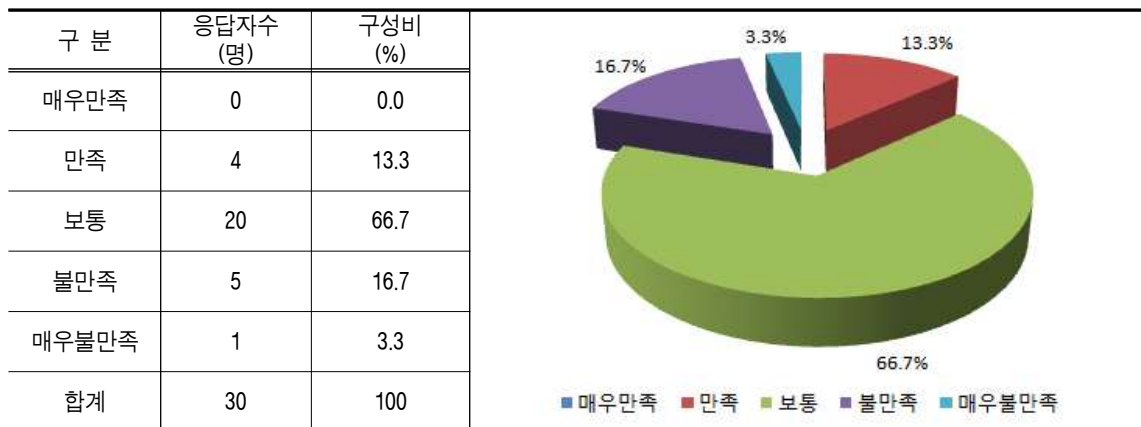
▷ 수북로(수북정교차로~송가네반점 앞)



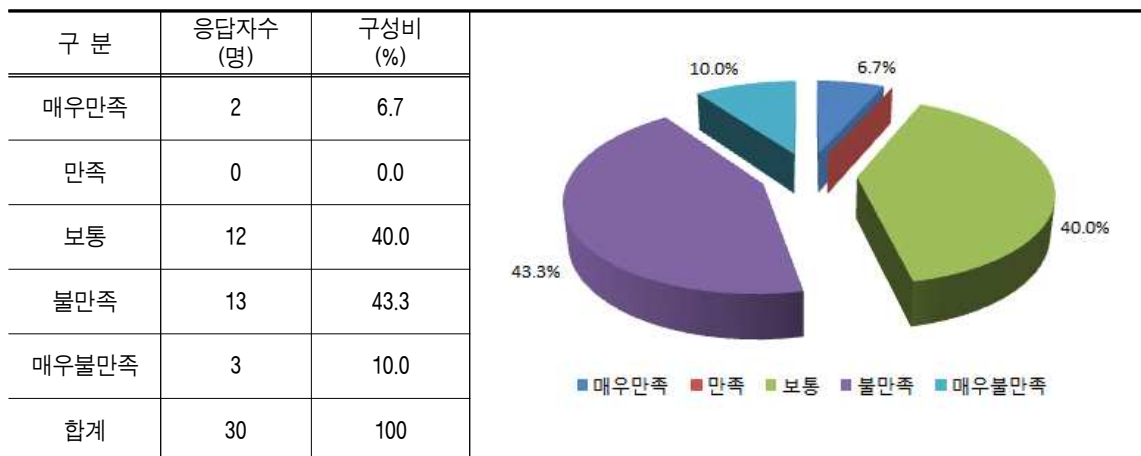
▷ 석탑로(궁남사거리~미성삼거리)



▷ 성왕로(동부농협사거리~대향로로터리)



▷ 홍산로(홍산사료마트 앞~ 홍산정류소 앞)





제2절 분야별 보행교통 개선지표 평점기준

1. 이동성 분야

1) 횡단대기시간

구 분	세 부 사 항																					
지표성격	Negative																					
평가 산식 및 평가 방법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 횡단대기시간(초) : 신호횡단보도에서의 보행자 평균 지체를 의미함 ○ 횡단대기시간(d_p) = $\frac{(C-g)^2}{2C}$ C = 신호주기(초) g = 보행자의 유효녹색시간(초) ○ 횡단대기시간이 짧을수록 이동성이 좋은 것으로 평가 																					
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 평가대상 보도의 횡단대기시간 = $\frac{(\text{①번 횡단보도의 대기시간} + \text{②번 횡단보도의 대기시간})}{2}$ ○ 교차로 신호주기의 보행자 배려 정도를 평가하는 지표 																					
평점 기준	<ul style="list-style-type: none"> ○ 횡단대기시간의 평점기준 <table border="1"> <thead> <tr> <th>등 급</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>횡단대기시간</td> <td>< 15</td> <td>≤ 30</td> <td>≤ 45</td> <td>≤ 60</td> <td>≤ 90</td> <td>> 90</td> </tr> <tr> <td>평 점</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	등 급	A	B	C	D	E	F	횡단대기시간	< 15	≤ 30	≤ 45	≤ 60	≤ 90	> 90	평 점	5	4	3	2	1	0
등 급	A	B	C	D	E	F																
횡단대기시간	< 15	≤ 30	≤ 45	≤ 60	≤ 90	> 90																
평 점	5	4	3	2	1	0																
조사 범위	<ul style="list-style-type: none"> ○ 상업지역 : 상업지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 ○ 주거지역 : 주거지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 																					
조사 방법	○ 현장에서 평가대상 보도구간과 접한 교차로의 신호주기 및 보행자 녹색시간 측정																					

2) 유효보도폭

구 분	세 부 사 항																					
지표성격	Positive																					
평가 산식 및 평가 방법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 유효보도폭이 넓을수록 좋은 것으로 평가 ○ 유효보도폭(W_E) = $W_T - W_O$ W_T = 실제 보도폭 W_O = 시설에 의해 방해를 받는 보도의 폭(실측 조사를 원칙으로 하나, 부득이한 경우 '도시관리계획수립지침'의 '노상시설에 의한 장애폭'을 적용할 수 있음) 																					
평점 기준	<ul style="list-style-type: none"> ○ 유효보도폭 평점 기준 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>등 급</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>유효보도폭</td> <td>≥2.0</td> <td>≥1.75</td> <td>≥1.5</td> <td>≥1.25</td> <td>≥1.0</td> <td><1.0</td> </tr> <tr> <td>평 점</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	등 급	A	B	C	D	E	F	유효보도폭	≥2.0	≥1.75	≥1.5	≥1.25	≥1.0	<1.0	평 점	5	4	3	2	1	0
등 급	A	B	C	D	E	F																
유효보도폭	≥2.0	≥1.75	≥1.5	≥1.25	≥1.0	<1.0																
평 점	5	4	3	2	1	0																
조사 범위	<ul style="list-style-type: none"> ○ 상업지역 : 상업지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 ○ 주거지역 : 주거지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 																					
조사 방법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 현장에서 평가대상 보도구간의 전체 폭원과 시설에 의한 방해 폭원을 실측조사 																					



3) 보행용량 대비 보행교통류율

구 분	세 부 사 항																					
지표성격	Negative																					
평가 산식 및 평가 방법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보행용량 대비 보행교통류율(V/C비) = $\frac{\text{보행교통류율}}{\text{보행용량}(LOSE기준)}$ ○ 보행용량 대비 보행교통류율이 작을수록 좋은 것으로 평가 ○ 보행교통류율(V_P) = $\frac{V_{15}}{15 \times W_E}$ V_P = 보행교통류율(인/분/m) V_{15} = 첨두 15분간의 보행교통량 W_E = 유효보도폭(m) ○ 보행용량(C) = 106(인/분/m) ○ 보행자 서비스 수준 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>LOS</th> <th>보행교통류율(인/분/m)</th> <th>V/C비</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>≤20</td> <td>≤0.19</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>≤32</td> <td>≤0.30</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>≤46</td> <td>≤0.43</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>≤70</td> <td>≤0.66</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>≤106</td> <td>≤1.00</td> </tr> <tr> <td>F</td> <td>-</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	LOS	보행교통류율(인/분/m)	V/C비	A	≤20	≤0.19	B	≤32	≤0.30	C	≤46	≤0.43	D	≤70	≤0.66	E	≤106	≤1.00	F	-	
LOS	보행교통류율(인/분/m)	V/C비																				
A	≤20	≤0.19																				
B	≤32	≤0.30																				
C	≤46	≤0.43																				
D	≤70	≤0.66																				
E	≤106	≤1.00																				
F	-																					
평점 기준	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보행용량 대비 보행교통류율(V/C비) 평점 기준 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>LOS</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>V/C비</td> <td>≤0.19</td> <td>≤0.30</td> <td>≤0.43</td> <td>≤0.66</td> <td>≤1.00</td> <td>>1.00</td> </tr> <tr> <td>평 점</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	LOS	A	B	C	D	E	F	V/C비	≤0.19	≤0.30	≤0.43	≤0.66	≤1.00	>1.00	평 점	5	4	3	2	1	0
LOS	A	B	C	D	E	F																
V/C비	≤0.19	≤0.30	≤0.43	≤0.66	≤1.00	>1.00																
평 점	5	4	3	2	1	0																
조사 범위	<ul style="list-style-type: none"> ○ 상업지역 : 상업지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 ○ 주거지역 : 주거지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 																					
조사 방법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 현장에서 평가대상 보도구간의 첨두 1시간의 보행교통량을 측정 (그중 첨두시 15분의 보행교통량(V_{15})을 평가 산식에 적용) 																					

2. 안전성 분야

1) 보도설치율

구분 지표성격	세부사항 Positive																					
평가 산식 및 평가 방법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보도설치율 = $\frac{\text{보도 연장}(m)}{\text{도로 연장}(m)}$ ○ 보도 연장(m) = 조사대상구간 도로연장(m) - 보도 단절구간 연장(m) ○ 보도 단절구간 : 이면도로 진출입구, 건축물의 차량진출입구 등 차량에 의해 단절되는 보도 구간 ○ 보도설치율이 높을수록 좋은 것으로 평가 																					
평점 기준	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보도설치율 평점 기준 <table border="1"> <thead> <tr> <th>등급</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>보도설치율</td> <td>≥0.9</td> <td>≥0.8</td> <td>≥0.7</td> <td>≥0.6</td> <td>≥0.5</td> <td><0.5</td> </tr> <tr> <td>평 점</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	등급	A	B	C	D	E	F	보도설치율	≥0.9	≥0.8	≥0.7	≥0.6	≥0.5	<0.5	평 점	5	4	3	2	1	0
등급	A	B	C	D	E	F																
보도설치율	≥0.9	≥0.8	≥0.7	≥0.6	≥0.5	<0.5																
평 점	5	4	3	2	1	0																
조사 범위	<ul style="list-style-type: none"> ○ 상업지역 : 상업지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 ○ 주거지역 : 주거지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 																					
조사 방법	○ 현장에서 평가대상 보도구간의 총 도로연장 및 보도연장(단절구간 제외) 측정																					

2) 가로등 설치 간격률

구분 지표성격	세부사항 Negative																					
평가 산식 및 평가 방법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 가로등 설치 간격률 = $\frac{\text{실제 가로등 설치간격}(m)}{\text{최대 가로등 설치간격}(m)}$ ○ 가로등 설치 간격률이 낮을수록 좋은 것으로 평가 ○ 적정가로등 설치간격 : 수원시 등 24개 지자체의 “가로등설치 및 유지관리지침” 검토 결과 가로등 설치간격은 도로폭, 교통량, 조도 등을 감안하여 정하도록 하고 있으며, 적어도 100m당 1개의 설치간격은 유지해야하는 것으로 규정하고 있음. 따라서 최대 가로등 설치간격을 100m로 함 																					
평점 기준	<ul style="list-style-type: none"> ○ 가로등 설치 간격률 평점 기준 <table border="1"> <thead> <tr> <th>등급</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>가로등설치 간격률</td> <td>≤0.25</td> <td>≤0.45</td> <td>≤0.65</td> <td>≤0.85</td> <td>≤1.00</td> <td>>1.00</td> </tr> <tr> <td>평 점</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	등급	A	B	C	D	E	F	가로등설치 간격률	≤0.25	≤0.45	≤0.65	≤0.85	≤1.00	>1.00	평 점	5	4	3	2	1	0
등급	A	B	C	D	E	F																
가로등설치 간격률	≤0.25	≤0.45	≤0.65	≤0.85	≤1.00	>1.00																
평 점	5	4	3	2	1	0																
조사 범위	<ul style="list-style-type: none"> ○ 상업지역 : 상업지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 ○ 주거지역 : 주거지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 																					
조사 방법	○ 현장에서 평가대상 보도구간의 가로등 설치간격을 실측조사																					



3) 적정 보행자 녹색시간 확보비

구분	세부사항																					
지표성격	Positive																					
평가 산식 및 평가 방법	<ul style="list-style-type: none"> 적정 보행자 녹색시간 확보비($\frac{RT}{OT}$) = $\frac{\text{측정 보행자 녹색시간}}{\text{적정 보행자 녹색시간}}$ 적정 보행자 녹색시간 확보비가 높을수록 이동성이 좋은 것으로 평가 <p style="text-align: center;"> $\frac{RT}{OT} = \frac{(\text{①번 횡단보도의 } \frac{RT}{OT} + \text{②번 횡단보도의 } \frac{RT}{OT})}{2}$ </p> <ul style="list-style-type: none"> 평가대상 보도의 $\frac{RT}{OT} = \frac{(\text{①번 횡단보도의 } \frac{RT}{OT} + \text{②번 횡단보도의 } \frac{RT}{OT})}{2}$ 적정 보행자 녹색시간의 확보 여부를 평가하는 지표 적정 보행자 녹색시간 = $t + \frac{L}{V}$ <ul style="list-style-type: none"> - 여기서 t = 초기진입시간(7초) L = 보행자 횡단거리(m) V = 횡단보행속도(1m/s) 																					
평점 기준	<ul style="list-style-type: none"> 적정 보행자 녹색신호시간 확보비($\frac{RT}{OT}$) 평점기준 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>등급</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>E</th> <th>F</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$\frac{RT}{OT}$</td> <td>≥1.00</td> <td>≥0.96</td> <td>≥0.92</td> <td>≥0.88</td> <td>≥0.84</td> <td><0.84</td> </tr> <tr> <td>평 점</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	등급	A	B	C	D	E	F	$\frac{RT}{OT}$	≥1.00	≥0.96	≥0.92	≥0.88	≥0.84	<0.84	평 점	5	4	3	2	1	0
등급	A	B	C	D	E	F																
$\frac{RT}{OT}$	≥1.00	≥0.96	≥0.92	≥0.88	≥0.84	<0.84																
평 점	5	4	3	2	1	0																
조사 범위	<ul style="list-style-type: none"> 상업지역 : 상업지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 주거지역 : 주거지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 																					
조사 방법	<ul style="list-style-type: none"> 현장에서 평가대상 보도구간과 접한 횡단보도의 보행자 녹색시간 및 횡단거리 측정 																					

3. 쾌적성 분야

1) 보도노면상태 수준

구분	세부사항												
지표성격	Positive												
평가 산식 및 평가 방법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보도이용자를 대상으로 보도노면상태(포장과 관련한 물리적 관리상태: 노면 패임, 보도블럭 파손, 고인물 등)에 대한 만족도를 5점 척도로 평가(정성적 평가) ○ 보도노면상태 만족도가 높을수록 좋은 것으로 평가 												
평점 기준	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보도노면상태 수준 평점 기준 <table border="1"> <thead> <tr> <th>보도노면상태 수준 만족도</th> <th>매우 만족</th> <th>만족</th> <th>보통</th> <th>불만족</th> <th>매우 불만족</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>평 점</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	보도노면상태 수준 만족도	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족	평 점	5	4	3	2	1
보도노면상태 수준 만족도	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족								
평 점	5	4	3	2	1								
조사 범위	<ul style="list-style-type: none"> ○ 상업지역 : 상업지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 ○ 주거지역 : 주거지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 												
조사 방법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보도이용자를 대상으로 보도노면상태에 대한 5점 척도의 설문조사 실시(최소 샘플 수 30) 												

2) 보도관리상태 수준

구분	세부사항												
지표성격	Positive												
평가 산식 및 평가 방법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보도이용자를 대상으로 보도관리상태(불법주차, 적치물, 위험물, 노점상, 오물, 청소상태 등 운영 측면의 관리상태)에 대한 만족도를 5점 척도로 평가(정성적 평가) ○ 보도관리상태 만족도가 높을수록 좋은 것으로 평가 												
평점 기준	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보도관리상태 수준 평점 기준 <table border="1"> <thead> <tr> <th>보도관리상태 수준 만족도</th> <th>매우 만족</th> <th>만족</th> <th>보통</th> <th>불만족</th> <th>매우 불만족</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>평 점</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	보도관리상태 수준 만족도	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족	평 점	5	4	3	2	1
보도관리상태 수준 만족도	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족								
평 점	5	4	3	2	1								
조사 범위	<ul style="list-style-type: none"> ○ 상업지역 : 상업지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 ○ 주거지역 : 주거지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 												
조사 방법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보도이용자를 대상으로 보도관리상태에 대한 5점 척도의 설문조사 실시(최소 샘플 수 30) 												



3) 보행환경 쾌적성

구 분	세 부 사 항												
지표성격	Positive												
평가 산식 및 평가 방법	<ul style="list-style-type: none"> 보행공간의 소음/ 매연/ 휴게시설 설치/ 녹지, 가로수 설치/ 경관 등에 관한 만족도를 5점 척도의 설문조사를 통해 정성적 평가 수행 만족도가 높을수록 보행환경 쾌적성이 좋은 것으로 평가 												
평점 기준	<ul style="list-style-type: none"> 보행환경 쾌적성 수준 평점 기준 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>보행환경 쾌적성 만족도</th> <th>매우 만족</th> <th>만족</th> <th>보통</th> <th>불만족</th> <th>매우 불만족</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>평 점</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	보행환경 쾌적성 만족도	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족	평 점	5	4	3	2	1
보행환경 쾌적성 만족도	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족								
평 점	5	4	3	2	1								
조사 범위	<ul style="list-style-type: none"> 상업지역 : 상업지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 주거지역 : 주거지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 												
조사 방법	<ul style="list-style-type: none"> 보도이용자를 대상으로 보행시 대화 가능 정도에 대해 5점 척도의 설문조사 수행(최소 샘플 수 30) 												

4) 대중교통정보제공 수준

구 분	세 부 사 항												
지표성격	Positive												
평가 산식 및 평가 방법	<ul style="list-style-type: none"> 보행공간의 대중교통 정보안내판 설치 여부 및 버스정류소의 버스정보안내 수준에 따라 평가 정보제공수준이 양호할수록 좋게 평가 												
평점 기준	<ul style="list-style-type: none"> 대중교통정보제공 평점기준 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>정보제공 내용</th> <th>보도에 대중교통정보안내판 설치</th> <th>BIS설치</th> <th>노선별 경유정류소 안내</th> <th>노선번호 안내</th> <th>정류소 표지판설치</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>평 점</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	정보제공 내용	보도에 대중교통정보안내판 설치	BIS설치	노선별 경유정류소 안내	노선번호 안내	정류소 표지판설치	평 점	1	1	1	1	1
정보제공 내용	보도에 대중교통정보안내판 설치	BIS설치	노선별 경유정류소 안내	노선번호 안내	정류소 표지판설치								
평 점	1	1	1	1	1								
조사 범위	<ul style="list-style-type: none"> 상업지역 : 상업지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 주거지역 : 주거지역을 둘러싸고 있는 외곽 간선도로 또는 보조간선도로 중 버스정차대수가 가장 많은 도로의 보도 구간 												
조사 방법	<ul style="list-style-type: none"> 대상 보도구간에 대중교통정보안내판 설치 여부 및 버스정류소의 버스정보 안내수준 실측조사 												