

# 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립연구

2014. 6

서울특별시

## 제출문

---

서울특별시장 귀하

귀 시가 의뢰한 『서울시 보행안전 및  
편의증진 기본계획 수립연구』의  
최종보고서를 제출합니다.

2014. 6

서울연구원

원장 이 창 현

---

## 연구진

연구책임 이신해 (서울연구원 연구위원)

연구진 김태중 (서울연구원 연구원)

박찬운 (서울연구원 연구원)

위탁연구기관 (주) PMA ENG+도시환경연구소

연구책임 유나경 (소장)

연구진행 임은영 (실장) 황영식 (주임)

연구지원 조기연 (과장) 강선희 (주임)

## 〈목차〉

### 제1장

서론	3
----	---

## PART 1. 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립

### 제2장 도시일반 현황조사

제1절 도시일반 현황조사 개요	15
1. 도시일반 현황조사 목적	15
2. 도시일반 현황조사 항목	15
3. 도시일반 현황조사 조사방법	16
제2절 사회경제지표 조사	17
1. 면적 현황	17
2. 인구 현황	17
3. 자동차 등록현황	18
4. 보도 현황	18
5. 도로연장 현황	19
6. 보행연관 시설물 현황	19
제3절 서울시 보행유발시설 현황 조사	20
1. 공원시설 현황	20
2. 유통(대규모점포) 현황	20
3. 문화 및 집회시설 현황	21
제4절 보행안전 및 편의증진 관련항목 조사	22
1. 보행전용거리 현황	22
2. 보행친화구역 현황	23
3. 어린이·노인 보호구역 현황	27
4. 교통사고 현황	28
제5절 통행량 조사	34
1. 서울관련 목적통행량	34
2. 서울관련 수단통행량	35
3. 도보통행 분석	36



### 제3장 관련계획 및 연구 검토

제1절 국내 관련계획 및 연구 검토	41
1. 2030 서울도시기본계획	41
2. 서울특별시 도시교통정비 기본계획	47
3. 보행친화도시 서울비전	50
4. 제2차 서울특별시 교통약자 이동편의 증진계획	53
5. 보행업무편람	55
제2절 해외 관련계획 검토	62
1. 런던	62
2. 뉴욕	68
3. 샌프란시스코	72
4. 보스턴	76
5. 시애틀	82
6. 미네아폴리스	87
제3절 시사점	92
1. 국내관련 계획 종합	92
2. 해외관련 계획 종합	93
3. 시사점	94

### 제4장 보행안전 및 편의증진 기본계획 비전 및 목표 수립

제1절 교통정책 패러다임 변화 분석	97
1. 교통정책 패러다임 변화	97
2. 보행측면 변화	98
3. 보행량 관련 미래 예측	103
제2절 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획의 검토	104
1. 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획의 주요 내용	104
2. 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획 주요 사업	105
3. 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획의 성과	107
제3절 Vision · Object 및 정책목표 수립	114
1. 수립원칙 및 수립절차	114
2. Vision · Object · Action, 추진수단 및 정책목표 설정	115
3. 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 주요내용	118

**제5장**  
보행안전 및  
편의증진  
기본계획의  
실행계획

<b>제1절 생활공간 보행친화(Object 1)</b>	127
1. 지구특성별 보행환경개선사업 확대(Action 1.1)	127
2. 통학로 보행안전 확보(Action 1.2)	142
3. 보행시설 개선을 통한 연결성 강화(Action 1.3)	149
<b>제2절 이동공간 보행친화(Object 2)</b>	155
1. 대중교통시설 주변 보행환경 개선(Action 2.4)	155
2. 대중교통 이용자의 보행동선 다양화(Action 2.5)	160
3. 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축(Action 2.6)	165
4. 대중교통 이동의 Barrier-Free(Action 2.7)	169
<b>제3절 문화적 보행친화(Object 3)</b>	174
1. 보행대표거리 조성(Action 3.8)	174
2. 서울이 하나되는 걷기 프로젝트 추진(Action 3.9)	182
3. 보행길 관련 연계 보행사업 실시(Action 3.10)	185
<b>제4절 보행안전 및 편의증진 기본계획의 추진수단</b>	189
1. 보행영향 평가제도(가칭) 도입	189
2. 보행관련 Data 정례적인 구축	195
3. 보행사업 실행 시 자치구, 민간 협의체 참여유도	198
<b>제5절 소요비용 산출 및 자원조달 방안</b>	201
1. 사업별 소요비용 산출	201
2. 자원 조달 방안	205

## PART 2. 보행환경개선지구 시범사업 및 보행친화수준 평가방안

<p><b>제6장</b> 보행환경개선지구 시범사업</p>	<p><b>제1절 시범대상지 선정</b> ..... 215</p> <p>1. 시범대상지 선정기준 ..... 215</p> <p>2. 시범대상지 후보 선정 ..... 216</p> <p>3. 최종 시범대상지 선정 결과 ..... 219</p> <p>4. 시범대상지 개요 ..... 220</p> <p><b>제2절 명동 보행환경개선지구 개선계획</b> ..... 230</p> <p>1. 계획방향 ..... 230</p> <p>2. 개선계획 ..... 232</p> <p><b>제3절 DDP 보행환경개선지구 개선계획</b> ..... 250</p> <p>1. 계획방향 ..... 250</p> <p>2. 개선계획 ..... 255</p>
<p><b>제7장</b> 보행친화수준 평가방안</p>	<p><b>제1절 보행친화수준 평가방법 사례</b> ..... 281</p> <p>1. 해외 사례 ..... 282</p> <p>2. 국내 사례 ..... 286</p> <p>3. 시사점 ..... 291</p> <p><b>제2절 보행친화수준 평가방안</b> ..... 292</p> <p>1. 보행환경개선사업의 보행친화수준 평가방안 ..... 292</p> <p>2. 보행환경개선사업의 보행친화수준 평가 적용 사례 ..... 307</p>

제8장	정책제언 ..... 317
참고문헌	참고문헌 ..... 323
부록	<ul style="list-style-type: none"> <li>서울시 사회경제지표 현황(구별) ..... 331</li> <li>서울시 보행유발시설 현황(구별) ..... 343</li> <li>서울시 교통사고 현황(구별) ..... 367</li> <li>자문회의록 ..... 390</li> <li>활용계획 ..... 397</li> </ul>

## 〈표목차〉

〈표 1-1〉 서울시 도로 및 보도 연장.....	5
〈표 1-2〉 서울시 폭원별 도로연장.....	5
〈표 1-3〉 서울시 면적 기준 보도율.....	6
〈표 1-4〉 서울시 보도 폭원별 지점개수.....	6
〈표 1-5〉 서울시 횡단보도 현황.....	7
〈표 1-6〉 서울시 평균 환승거리 비교.....	8
〈표 1-7〉 국가별 평균 환승거리 비교.....	8
〈표 2-1〉 도시일반 현황조사 항목.....	16
〈표 2-2〉 면적 현황.....	17
〈표 2-3〉 연령층별 인구 현황.....	17
〈표 2-4〉 자동차 등록 차종구성비 현황.....	18
〈표 2-5〉 보도 현황.....	18
〈표 2-6〉 폭원별 도로연장 현황.....	19
〈표 2-7〉 보행연관 시설물 현황.....	19
〈표 2-8〉 공원 현황.....	20
〈표 2-9〉 유통(대규모 점포) 현황.....	20
〈표 2-10〉 문화 및 집회시설 현황.....	21
〈표 2-11〉 보행전용거리 추진 현황.....	22
〈표 2-12〉 서울시 관련 보행우선구역 추진 현황.....	26
〈표 2-13〉 서울시 보행환경개선지구 사업 개요.....	27
〈표 2-14〉 대중교통전용지구 개요 - 연세로.....	28
〈표 2-15〉 어린이 보호구역 지정 현황.....	29
〈표 2-16〉 노인 보호구역 지정 현황.....	29
〈표 2-17〉 교통사고 발생 현황.....	30
〈표 2-18〉 유형별 교통사고 현황.....	30
〈표 2-19〉 어린이 교통사고 현황.....	31
〈표 2-20〉 노인 교통사고 현황.....	31
〈표 2-21〉 사고유형별 보행사상자 현황.....	32
〈표 2-22〉 연령대별 보행사상자 현황.....	33
〈표 2-23〉 서울관련 목적통행량.....	34
〈표 2-24〉 서울관련 수단통행량.....	35
〈표 2-25〉 도보통행의 통행목적 분포.....	36
〈표 2-26〉 도보통행 시간별 목적별 통행량.....	37
〈표 3-1〉 2030 서울 플랜의 핵심이슈별 목표와 전략 .....	42
〈표 3-2〉 보행부문 추진시책 총괄.....	49
〈표 3-3〉 보행친화도시 비전 10대 과제.....	51

〈표 3-4〉 제2차 서울특별시 교통약자 이동편의 증진계획 주요내용	54
〈표 3-5〉 제2차 서울시 교통약자 이동편의 증진계획의 중점관리 성과지표	54
〈표 3-6〉 런던의 보행 기본계획의 비전 및 목표	62
〈표 3-7〉 샌프란시스코의 보행 기본계획의 비전 및 목표	72
〈표 3-8〉 보행자 사고 감소를 위한 대책 및 목표치 설정	73
〈표 3-9〉 보행자 사고 감소를 위한 대책 및 목표치 설정	74
〈표 3-10〉 보스턴의 보행 기본계획의 Regional Vision, Local Vision	76
〈표 3-11〉 시애틀 보행 기본계획의 비전 및 목표	82
〈표 3-12〉 미국 시애틀 보행기본계획 정책 목표	86
〈표 3-13〉 미네아폴리스의 보행 기본계획의 비전 및 목표	87
〈표 3-14〉 국내 관련 계획 및 연구 검토 내용 종합	92
〈표 3-15〉 해외 보행기본계획 주요 내용 종합	93
〈표 4-1〉 본엘프와 흄존의 주요 목적	99
〈표 4-2〉 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획 주요 목적	104
〈표 4-3〉 서울시 도보관광 코스 개설 현황	108
〈표 4-4〉 교통약자 지하철 이용 편의시설 설치개소 수 변화	110
〈표 4-5〉 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획의 중점 사업과 본 기본계획의 연계·발전 방향	113
〈표 4-6〉 서울교통비전 2030의 정책 목표	116
〈표 4-7〉 보행친화도시 서울비전의 정책 목표	117
〈표 4-8〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 정책 목표	117
〈표 5-1〉 추진사업 총괄	125
〈표 5-2〉 서울시 보행환경개선지구 관련 추진사업	128
〈표 5-3〉 보행환경개선사업 기본 목표	129
〈표 5-4〉 토지이용 유형별 보행환경개선지구 주요 계획방향 및 개선요소 파악 결과	130
〈표 5-5〉 지구 특성별 보행환경개선사업 확대 추진사업의 연차별 계획	140
〈표 5-6〉 지구 특성별 보행환경개선사업 확대 추진사업의 사업 주체	141
〈표 5-7〉 지점별 사고분석	142
〈표 5-8〉 어린이 보행전용거리 연차별 추진계획	144
〈표 5-9〉 아마존 사업 대상지와 어린이 보행 전용거리 대상지	147
〈표 5-10〉 통학로 보행안전 확보 추진사업의 연차별 계획	148
〈표 5-11〉 통학로 보행안전 확보 추진사업의 사업 주체	148
〈표 5-12〉 보행시설 개선을 통한 연결성 강화 추진사업의 연차별 계획	154
〈표 5-13〉 보행시설 개선을 통한 연결성 강화 추진사업의 사업주체	154
〈표 5-14〉 거리가게 발생 변화	155
〈표 5-15〉 대중교통시설 주변 보행환경 개선 추진과제의 연차별 계획	159
〈표 5-16〉 대중교통시설 주변 보행환경 개선 추진과제의 연차별 계획	159
〈표 5-17〉 대중교통 이용자의 보행동선 다양화 추진과제의 연차별 계획	164
〈표 5-18〉 대중교통 이용자의 보행동선 다양화 추진과제의 사업주체	164
〈표 5-19〉 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축 추진사업의 연차별 계획	168
〈표 5-20〉 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축 추진사업의 사업주체	168
〈표 5-21〉 장애물 없는 교통환경 개선 예시	171

〈표 5-22〉 대중교통 이동의 Barrier-Free 추진사업의 연차별 추진계획	173
〈표 5-23〉 대중교통 이동의 Barrier-Free 추진사업의 사업주체	173
〈표 5-24〉 서울시 보행전용거리 운영 실태(2012년~2013년)	175
〈표 5-25〉 보행대표거리 조성 추진사업의 연차별 계획	181
〈표 5-26〉 보행대표거리 조성 추진사업의 사업주체	181
〈표 5-27〉 서울시와 자치구 걷기 대회 현황	182
〈표 5-28〉 서울이 하나되는 걷기 프로젝트 추진 추진계획의 연차별 계획	184
〈표 5-29〉 서울이 하나되는 걷기 프로젝트 추진 추진계획의 사업주체	184
〈표 5-30〉 서울시 주요 도보 관광 코스 - Visit Seoul 제공	185
〈표 5-31〉 주요 안내표시(예시)	186
〈표 5-32〉 보행길 관련 연계 보행사업 실시 추진사업의 연차별 계획	188
〈표 5-33〉 보행길 관련 연계 보행사업 실시 추진사업의 사업주체	188
〈표 5-34〉 교통영향 분석 개선대책 심의 표준매뉴얼 구성	191
〈표 5-35〉 교통영향 분석 개선대책 심의 표준매뉴얼 중 보행관련 부분 심의 내용	192
〈표 5-36〉 미국 샌프란시스코 PEQI 지표	193
〈표 5-37〉 서울시 유동인구 조사 내용	196
〈표 5-38〉 해외 유동인구 조사 도시와 주요 조사 항목	196
〈표 5-39〉 생활공간 보행친화 부문 소요비용 산출	201
〈표 5-40〉 이동공간 보행친화 부문 소요비용 산출	202
〈표 5-41〉 문화적 보행친화 부문 소요비용 산출	203
〈표 5-42〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 추진을 위한 비용 산출 종합	204
〈표 6-1〉 보행자 통행량이 많은 구역 기준의 후보 구역	216
〈표 6-2〉 노인, 임산부, 어린이, 장애인 등의 통행빈도가 높은 구역 기준의 후보 구역	218
〈표 6-3〉 역사적 의미를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역의 후보 구역	218
〈표 6-4〉 그밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있는 지역의 후보 구역	219
〈표 6-5〉 최종 시범대상지 선정 결과 및 근거	219
〈표 6-6〉 서울시 유동인구 상위 10지점	223
〈표 6-7〉 서울시 의류산업 통계	227
〈표 6-8〉 명동 보행환경개선 계획방향	231
〈표 6-9〉 명동 보행환경개선사업 사업별 구상	233
〈표 6-10〉 명동 골목길 현황	234
〈표 6-11〉 골목길 환경정비 및 보행 네트워크 연결사업 대상 구간	235
〈표 6-12〉 보행로 및 보행공간 확보(예시)	236
〈표 6-13〉 조명시설·방범시설 설치(예시)	236
〈표 6-14〉 골목길 환경정비 및 보행 네트워크 연결사업 개선(안)도	237
〈표 6-15〉 명동 진입부 현황	238
〈표 6-16〉 주요 진입부 환경개선 사업 대상구간	239
〈표 6-17〉 편의시설(안내시설) 설치 예시	240
〈표 6-18〉 보행광장조성(예시)	240
〈표 6-19〉 주요 진입부 환경개선사업 개선(안)도	241
〈표 6-20〉 보행전용거리 조성사업 개선(안)도	245

〈표 6-21〉 DDP일대 보행환경개선계획 사업별 구상	256
〈표 6-22〉 횡단보도 설치 개선(예시)	257
〈표 6-23〉 가로별 가로환경개선 사업 구분	257
〈표 6-24〉 종로~청계천로~장충단로13길 개선 예시	259
〈표 6-25〉 마장로1길 개선(예시)	260
〈표 6-26〉 퇴계로73길 개선(예시)	261
〈표 6-27〉 을지로 개선(예시)	262
〈표 6-28〉 가로별 골목길 환경정비 및 보행네트워크 연결사업 구분	263
〈표 6-29〉 DDP 내부블록 개선(예시)	264
〈표 6-30〉 가로별 보행전용거리 조성사업 구분	266
〈표 6-31〉 동남아시아 거리 개선(예시)	267
〈표 6-32〉 가로별 역사문화탐방로 조성사업 구분	268
〈표 6-33〉 가로별 결절부 보행환경개선사업 구분	271
〈표 6-34〉 장충단로변 진입부 개선(예시)	272
〈표 6-35〉 훈원공원 입구 개선(예시)	273
〈표 6-36〉 서울패션아트홀 앞 사거리 개선(예시)	277
〈표 7-1〉 런던 보행환경 평가지표	283
〈표 7-2〉 포틀랜드 보행환경 평가지표	283
〈표 7-3〉 Walking Score 점수구분 및 의미	284
〈표 7-4〉 Walkonomics 평가지표	285
〈표 7-5〉 보행교통류의 기본 변수	286
〈표 7-6〉 제1차 보행환경 기본계획의 보행환경 평가지표	287
〈표 7-7〉 제2차 보행환경 기본계획의 보행환경 평가지표	287
〈표 7-8〉 보행환경개선사업 평가항목 및 방법 결정단계	288
〈표 7-9〉 보행환경개선을 위한 각종 시설물 및 기법의 효과	289
〈표 7-10〉 지역 경제 활성화 조사 항목	290
〈표 7-11〉 주민 만족도 설문조사 항목	290
〈표 7-12〉 Urban Network Analysis의 평가지표	294
〈표 7-13〉 Space Syntax를 이용한 소프트웨어(예시)	297
〈표 7-14〉 보행 우선구역 표준설계 매뉴얼의 보행환경조사 항목	300
〈표 7-15〉 보행 우선구역 표준설계 매뉴얼의 가로이용 행태 조사 항목	300
〈표 7-16〉 보행 우선구역 표준설계 매뉴얼의 교통 환경 조사 항목	301
〈표 7-17〉 보행업무편람 보행자길 만족도 조사 항목	301
〈표 7-18〉 Pedestrian Environment Review System의 보행환경 평가항목	303
〈표 7-19〉 Pedestrian Environmental Quality Index의 보행환경 평가항목	303
〈표 7-20〉 Pedestrian and Bicycle Information Checklist의 보행환경 평가항목	304
〈표 7-21〉 Walk San Diego Checklist의 보행환경 평가항목	304
〈표 7-22〉 Walk Across Illinois Checklist의 보행환경 평가항목	305
〈표 7-23〉 Walk On Checklist의 보행환경 평가항목	306
〈표 7-24〉 보행환경 현장평가 조사항목	306
〈표 7-25〉 분석 범위 현장조사 결과	311



〈표 7-26〉 Simwalk 시나리오 설정.....	311
〈표 7-27〉 시나리오 별 보행 서비스수준 분석 결과 - 국가별 보행 서비스수준 기준.....	313
〈표 7-28〉 설문조사 평가항목.....	314
〈표 7-29〉 상업지역 설문조사 결과.....	315
〈표 7-30〉 주거지역 설문조사 결과.....	315
〈표 7-31〉 어린이 보호구역 설문조사 결과.....	316
〈표 8-1〉 보행관련업무 추진부서(예시).....	320
〈표 8-2〉 서울시 주요부서 보행업무 파악.....	321

## 〈그림목차〉

〈그림 1-1〉 서울시 보행계획 연혁	4
〈그림 1-2〉 서울시의 새로운 교통정책 방향	4
〈그림 1-3〉 서울시 마포구 소로 모습	5
〈그림 1-4〉 보행자에게 위험한 골목길	5
〈그림 1-5〉 전체교통사고 대비 이면도로 교통사고 비율	5
〈그림 1-6〉 펜스에 갇힌 보행자	6
〈그림 1-7〉 보행 장애물이 즐비한 보도환경	6
〈그림 1-8〉 서울시 보도폭 별 비율	6
〈그림 1-9〉 횡단보도(종로3가)	7
〈그림 1-10〉 교통이용 만족도	7
〈그림 1-11〉 환승불편 원인에 대한 설문조사 결과	8
〈그림 1-12〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 연구내용	10
〈그림 3-1〉 2030 서울플랜의 위상	41
〈그림 3-2〉 혼잡통행료 징수 사례 - 서울, 싱가포르	45
〈그림 3-3〉 서울 교통비전 2030의 주요 정책 비전	47
〈그림 3-4〉 서울교통비전 2030에서 제시하는 서울 교통 미래상	48
〈그림 3-5〉 보행친화도시 서울비전의 추진방향 및 주요사업	52
〈그림 3-6〉 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립 절차	56
〈그림 3-7〉 보행환경개선지구 지정 절차	58
〈그림 3-8〉 보행환경개선사업 계획 수립 절차	59
〈그림 3-9〉 보행환경개선사업 평가 절차	61
〈그림 3-10〉 보도정비사업 전후 비교 - Woodcost Road	63
〈그림 3-11〉 보도정비사업 전후 비교 - RedCross Way	63
〈그림 3-12〉 횡단보도 시설 확충사업 전후 비교 - Piccadilly	64
〈그림 3-13〉 보차혼용공간 정비사업 전후 비교 - Venn Street	64
〈그림 3-14〉 보행로에 벤치 설치 예시	65
〈그림 3-15〉 수변공간 보행로 설치 예시	65
〈그림 3-16〉 보행안내도 설치 예시1 - Legible London	66
〈그림 3-17〉 보행안내도 설치 예시2 - Legible London	67
〈그림 3-18〉 뉴욕의 사고 다발 지점도	68
〈그림 3-19〉 보행 Countdown Signals	69
〈그림 3-20〉 Safe Routes to Schools예시와 차량속도 저감시설	70
〈그림 3-21〉 NYPD의 단속 현장 예시	70
〈그림 3-22〉 어린이들 및 노인들을 대상으로 교통안전교육 실시	71
〈그림 3-23〉 보스턴 Southwest Corridor Park	78
〈그림 3-24〉 설계 개선 사례	78
〈그림 3-25〉 Path의 좋은 예 - Lincoln(왼쪽), Natick(오른쪽)	79

〈그림 3-26〉 도류화 적용(예시).....	79
〈그림 3-27〉 연석 확장의 개념 및 사계.....	80
〈그림 3-28〉 Greenway 사례(Rose Kennedy Greenway, 오른쪽).....	80
〈그림 3-29〉 속도 제한에 따른 보행자 사망률 감소.....	81
〈그림 3-30〉 우선순위가 높은 지역(예시).....	83
〈그림 3-31〉 우선순위가 높은 지역에서의 개선기회가 큰 도로횡단지점(예시).....	83
〈그림 3-32〉 우선순위가 높은 지역에서 가장 개선의 기회가 큰 도로(예시).....	84
〈그림 3-33〉 보행 장려를 위한 대중공간의 활성화(예시) .....	85
〈그림 3-34〉 보행자 접근성 향상(예시).....	88
〈그림 3-35〉 보행자 안전성 향상(예시).....	89
〈그림 3-36〉 보행자 접근성 향상(예시).....	90
〈그림 3-37〉 보행로 유지관리(예시).....	90
〈그림 4-1〉 교통정책 패러다임 변화.....	97
〈그림 4-2〉 브루클린 보행교와 런던 템즈강 보행교.....	98
〈그림 4-3〉 세느강변 보행환경 개선 개념도 .....	98
〈그림 4-4〉 본엘프와 런던의 홀존 .....	99
〈그림 4-5〉 편리한 대중교통 접근을 위한 시설물 .....	100
〈그림 4-6〉 서울시 마을공동체 활동현황 및 양성 계획.....	101
〈그림 4-7〉 광화문 광장과 런던 거리의 길거리 공연 .....	102
〈그림 4-8〉 스트리트 페인팅(예시) - 런던, 플로리다.....	102
〈그림 4-9〉 보행경로 안내 스마트폰 어플리케이션(예시).....	102
〈그림 4-10〉 서울시 대중교통 이용객 및 수단 부담률 예측.....	103
〈그림 4-11〉 서울시 방문 국내·국외 관광객 수 증가 예측.....	103
〈그림 4-12〉 생활권 단위 보행 Network 개념도.....	105
〈그림 4-13〉 그린웨이 조성(예시) - 강동구.....	107
〈그림 4-14〉 북촌한옥마을과 서울시청 광장 .....	108
〈그림 4-15〉 노점상 철거 전후(종로) .....	109
〈그림 4-16〉 지하철 승강장에서 장애인 탑승칸 정보 제공.....	111
〈그림 4-17〉 어린이 교통안전교육 홈페이지.....	112
〈그림 4-18〉 영어, 중국어로 서울시 도보 관광코스 제시 사례.....	112
〈그림 4-19〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립원칙.....	114
〈그림 4-20〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립절차.....	115
〈그림 4-21〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 비전.....	115
〈그림 4-22〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 Object, Action, 추진수단.....	116
〈그림 5-1〉 서울시 보행환경개선지구 5개소.....	128
〈그림 5-2〉 보행환경개선지구 지정 기준 및 대상지 발굴 방향.....	131
〈그림 5-3〉 명동 보행환경개선지구 구역 설정(예시).....	131
〈그림 5-4〉 명동에 대한 보행환경 개선 전후 비교(예시).....	132
〈그림 5-5〉 신림동 보행환경개선지구 구역 설정(예시).....	132

〈그림 5-6〉 신림동에 대한 보행환경 개선 전후 비교(예시).....	133
〈그림 5-7〉 갈현초등학교 인근 보행환경개선지구 구역 설정(예시).....	133
〈그림 5-8〉 해외의 보행 안전성 향상(예시).....	134
〈그림 5-9〉 북촌 보행환경개선지구 구역 설정(예시).....	134
〈그림 5-10〉 북촌에 대한 보행환경 개선 전후 비교(예시).....	135
〈그림 5-11〉 DDP 보행환경개선지구 구역 설정(예시).....	135
〈그림 5-12〉 DDP에 대한 보행환경 개선 전후 비교(예시).....	136
〈그림 5-13〉 보행업무편람의 보행환경개선지구 사업 추진 절차.....	138
〈그림 5-14〉 서울시 보행환경개선지구 시행 절차 제안(안).....	139
〈그림 5-15〉 어린이 보호구역 내 보행환경 실태.....	142
〈그림 5-16〉 어린이·노인 및 장애인 보호구역 지정 절차.....	143
〈그림 5-17〉 어린이 보행전용거리 시행 절차.....	144
〈그림 5-18〉 뉴욕의 횡단 안전성 향상 캠페인 사례.....	145
〈그림 5-19〉 보도 턱 낮추기 사례 - 일본.....	146
〈그림 5-20〉 어린이 보호구역의 보행환경개선지구 실행 절차 제시(안).....	147
〈그림 5-21〉 대각선 횡단보도 설치(예시).....	150
〈그림 5-22〉 광폭 횡단보도 설치 실제.....	151
〈그림 5-23〉 보행섬 설치 실제.....	152
〈그림 5-24〉 교통섬 내 보도턱의 잘못된 설치 사례.....	153
〈그림 5-25〉 교통섬 내 보도턱의 바람직한 설치사례.....	153
〈그림 5-26〉 서울시 불법 주정차 단속 사례.....	156
〈그림 5-27〉 서울시 불법 주정차 및 이동상인 현황.....	156
〈그림 5-28〉 유효보도폭(예시).....	157
〈그림 5-29〉 보행로 화단 및 식재 설치 사례.....	157
〈그림 5-30〉 보도상 불법 주·정차 사례.....	158
〈그림 5-31〉 불법 주정차 단속을 위한 무인카메라와 시민신고 시스템.....	158
〈그림 5-32〉 지하철 출구 설치현황(예시).....	160
〈그림 5-33〉 강남역 중앙버스 정류장과 2호선 강남역 거리(예시).....	161
〈그림 5-34〉 좁은 보도 상에 설치된 지하철 출입구(예시).....	161
〈그림 5-35〉 민간건축물 내 지하철 출입구 설치(예시).....	162
〈그림 5-36〉 민간대지 내 지하철 출입구 설치(예시).....	162
〈그림 5-37〉 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결사업 대상지역(예시).....	163
〈그림 5-38〉 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결 개념도.....	163
〈그림 5-39〉 지하철역사내 보행정보 제공 사례.....	165
〈그림 5-40〉 런던 Legible London.....	166
〈그림 5-41〉 불필요한 보행정보 제거 사례.....	166
〈그림 5-42〉 이용자 참여 대중교통 정보 제공 사례.....	167
〈그림 5-43〉 모니터링단 운영 사례.....	167
〈그림 5-44〉 국립재활원 일대 무장애 교통환경 조성 결과.....	169
〈그림 5-45〉 독섬역~서울숲 일대 무장애 교통환경 조성 결과.....	170
〈그림 5-46〉 버스정류장 개선(예시).....	172
〈그림 5-47〉 파리 샹젤리제 거리와 바르셀로나 람블라스 거리.....	174

〈그림 5-48〉 보행대표거리 조성(예시).....	175
〈그림 5-49〉 세종대로와 강남대로.....	176
〈그림 5-50〉 도심 보행 간선 축 제안(예시).....	177
〈그림 5-51〉 지역 대표거리 후보 - 홍익로, 연세로, 덕수궁 길, 가로수길, 문정동 로데오 거리, 북촌로 ...	177
〈그림 5-52〉 활동적인 보도의 구성요소 .....	178
〈그림 5-53〉 보행공간의 구분.....	179
〈그림 5-54〉 도로다이어트(예시).....	180
〈그림 5-55〉 길거리 쉼터 및 연못 조성을 통한 거리 활성화.....	180
〈그림 5-56〉 길거리 음악공연 및 거리 미술전 사례 .....	181
〈그림 5-57〉 서울시 주최 걷기대회 사례 .....	183
〈그림 5-58〉 프러마나드 도심보행길 구상 코스.....	185
〈그림 5-59〉 벤쿠버와 런던의 보행자 안내표지판.....	186
〈그림 5-60〉 노면 이정표.....	187
〈그림 5-61〉 서울 도보 관광코스(예시) - 관광정책과.....	187
〈그림 5-62〉 한국관광공사에서 제공하는 보행길 정보제공 관련 스마트폰 어플리케이션.....	188
〈그림 5-63〉 보행환경개선사업 평가.....	190
〈그림 5-64〉 개발사업 등의 시행시 보행환경 검토.....	191
〈그림 5-65〉 보행영향평가 제도 절차(안) 제시.....	194
〈그림 5-66〉 2009·2012년 유동인구 조사 지점 .....	195
〈그림 5-67〉 명동 외환은행 앞 광장 사례.....	198
〈그림 5-68〉 생태교통 수원 2013 추진 체계.....	199
〈그림 5-69〉 생태 교통 조직별 역할 관계.....	199
〈그림 5-70〉 주민 참여 유도 및 설명회 개최.....	200
〈그림 5-71〉 서울시 세출 추이.....	205
〈그림 5-72〉 도시교통본부 세출 추이.....	206
〈그림 5-73〉 보행자전거과 세출 추이.....	207
〈그림 5-74〉 보행사업 관련 세출 추이.....	207
〈그림 5-75〉 2013년 보행관련 사업 세출 분포.....	208
〈그림 6-1〉 용도지구별 유동인구 보행량 고려(예시).....	217
〈그림 6-2〉 최종 시범사업대상지 선정 과정.....	219
〈그림 6-3〉 명동 보행환경개선지구 현황.....	220
〈그림 6-4〉 명동 보행 현황.....	222
〈그림 6-5〉 명동 내 유동인구 상위 10지점.....	223
〈그림 6-6〉 명동 역사적 변천과정.....	224
〈그림 6-7〉 명동 내 역사자원 및 옛 물길.....	224
〈그림 6-8〉 명동 가로환경개선사업 기 추진구간.....	225
〈그림 6-9〉 DDP일대 보행환경개선지구 현황.....	226
〈그림 6-10〉 DDP일대 역사적 변천과정.....	228
〈그림 6-11〉 DDP일대 역사자원현황.....	228
〈그림 6-12〉 동대문디자인플라자 조감도.....	229
〈그림 6-13〉 DDP 일대 부지 이전계획.....	229

〈그림 6-14〉 명동 보행환경개선 계획방향.....	231
〈그림 6-15〉 명동 보행환경개선 사업 .....	232
〈그림 6-16〉 명동 보행환경개선 사업 구간.....	233
〈그림 6-17〉 골목길 환경정비 및 보행 네트워크 연결사업 대상 구간.....	235
〈그림 6-18〉 주요 진입부 환경개선 사업 대상구간.....	239
〈그림 6-19〉 보행전용거리 조성사업 대상구간 현황.....	242
〈그림 6-20〉 보행전용거리 조성사업 대상구간.....	243
〈그림 6-21〉 차량 통행개선(예시).....	244
〈그림 6-22〉 보행자시설 설치(예시).....	244
〈그림 6-23〉 근대역사문화 탐방로 조성사업 대상구간 현황 .....	246
〈그림 6-24〉 근대역사문화 탐방로 조성사업 대상구간.....	247
〈그림 6-25〉 근대역사탐방로 조성사업 개선(예시).....	247
〈그림 6-26〉 기 가로환경개선 추진 구간 업그레이드 사업 대상구간 현황.....	248
〈그림 6-27〉 기 가로환경개선추진구간 업그레이드 사업 대상구간.....	248
〈그림 6-28〉 보행로 및 보행공간확보를 위한 노점가이드라인(예시) - 미국.....	249
〈그림 6-29〉 동대문역사문화공원 일대 대블록 구분도.....	250
〈그림 6-30〉 Block 01 대규모 패션타운 일대 구상.....	252
〈그림 6-31〉 Block 02 동남아시아거리 일대 구상.....	253
〈그림 6-32〉 Block 03 신평화/동평화 패션타운 일대 구상.....	253
〈그림 6-33〉 Block 04 야시장 / 학교 일대 구상.....	254
〈그림 6-34〉 DDP일대 보행환경개선 사업.....	255
〈그림 6-35〉 DDP일대 보행환경개선 사업구간.....	256
〈그림 6-36〉 횡단보도 설치 및 개선 사업 대상구간.....	257
〈그림 6-37〉 가로환경개선 사업 대상구간.....	258
〈그림 6-38〉 종로~청계천로~장충단로13길 현황.....	259
〈그림 6-39〉 마장로1길 현황.....	260
〈그림 6-40〉 퇴계로73길 현황.....	261
〈그림 6-41〉 을지로 현황.....	262
〈그림 6-42〉 골목길 환경정비 및 보행네트워크 연결사업 대상구간.....	263
〈그림 6-43〉 DDP 내부블록 현황.....	264
〈그림 6-44〉 공병단부지 현황.....	265
〈그림 6-45〉 공병단부지 내부통로 개선 예시(뉴욕 Whyte Way).....	265
〈그림 6-46〉 보행전용거리 조성사업 대상구간.....	266
〈그림 6-47〉 동남아시아거리 현황.....	267
〈그림 6-48〉 역사문화탐방로 조성사업 대상 구간.....	268
〈그림 6-49〉 종로~장충단로 현황.....	269
〈그림 6-50〉 흥인지문~DDP한양도성구간 현황.....	270
〈그림 6-51〉 흥인지문~DDP한양도성구간 개선 예시(대구 근대골목, 후쿠오카 모찌코 레트로).....	270
〈그림 6-52〉 결절부 보행환경개선사업 대상구간.....	271
〈그림 6-53〉 장충단로변 진입부 현황.....	272
〈그림 6-54〉 훈원공원 입구 현황.....	273
〈그림 6-55〉 광희동사거리 진입부 현황.....	274

〈그림 6-56〉 광희동사거리 진입부 개선(예시) - 불가리아 소피아, 스페인 광장 스파냐 지하철 출입구	274
〈그림 6-57〉 DDP 입구 현황	275
〈그림 6-58〉 DDP 입구 개선(예시) - 일본 신사이바시 입구 게이트, 헬싱키 횡단보도 개선	275
〈그림 6-59〉 홍인지문~청계천~DDP 진입부 현황	276
〈그림 6-60〉 DDP 연결 진입부 개선(예시) - 독일 오버하우젠, 파리	276
〈그림 6-61〉 서울패션아트홀 앞 사거리 현황	277
〈그림 6-62〉 충무아트홀 앞 사거리 현황	278
〈그림 6-63〉 충무아트홀 앞 사거리 개선(예시) - 부평 교통광장, 영국 런던	278
〈그림 7-1〉 Walkonomics의 거리 등급 및 거리정보 표시화면	285
〈그림 7-2〉 보행친화수준 평가방안 제시	291
〈그림 7-3〉 보행환경개선사업 평가의 틀	292
〈그림 7-3〉 Urban Network Analysis 분석 결과(예시) - cambridge & Somerville, MA	294
〈그림 7-5〉 Space Syntax의 공간구문 변수	295
〈그림 7-6〉 Space Syntax의 분석방법	296
〈그림 7-7〉 Space Syntax의 분석 결과(예시) - Global Integration in Berlin	296
〈그림 7-8〉 SimWalk 구동화면 예시	299
〈그림 7-9〉 보행자길 만족도 조사 시트(예시) - 보행업무편람	301
〈그림 7-10〉 US Centers for Disease Control and Prevention Walkability Audit tool(예시)	305
〈그림 7-11〉 명동 보행 네트워크 구축 - UNA	306
〈그림 7-12〉 명동 보행 네트워크 주요 수정내역 - UNA	308
〈그림 7-13〉 명동 보행 네트워크 Straightness 수치 변화 분석 - UNA	309
〈그림 7-14〉 명동 보행 네트워크 Closeness 수치 변화 분석 - UNA	309
〈그림 7-15〉 명동 보행 네트워크 구축 - SimWalk	310
〈그림 7-16〉 기종점 설정 및 OD 구축 - SimWalk	312
〈그림 7-17〉 시나리오 별 지점속도 분석 결과 - SimWalk	312
〈그림 7-18〉 시나리오 별 보행 서비스수준 분석 결과 - SimWalk	313
〈그림 7-19〉 토지용도별 우선순위 항목 설문 결과	316
〈그림 8-1〉 도시교통본부 보행자전거과 조직체계 및 보행업무 추진경위	319
〈그림 8-2〉 보행업무 추진체계 현황	319
〈그림 8-3〉 보행사업 효율성향상을 위한 통합업무 추진체계 제안(안)	321

# 1장

---

## 서론



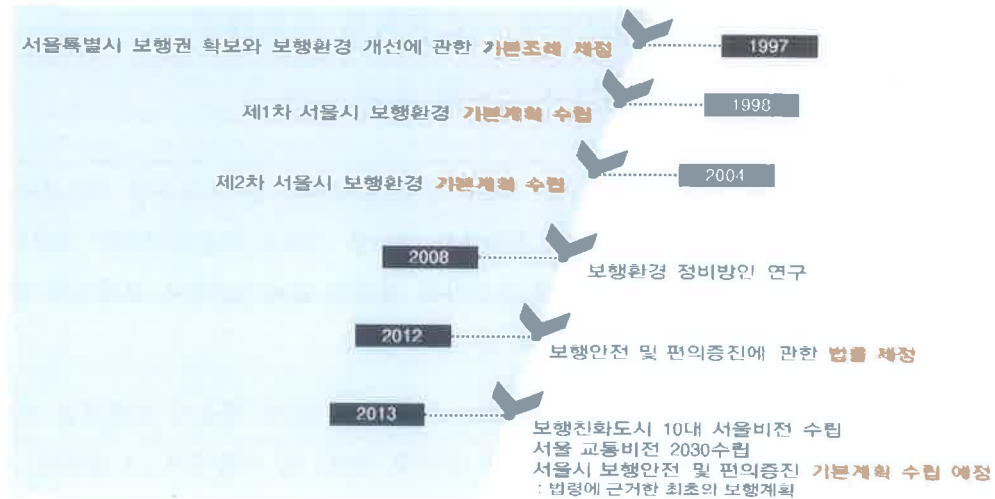
## 1. 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립배경

### 1) 서울시 보행환경 기본계획의 재정비 시기 도래

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조(보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립) 제1항에 의하면, 특별시장 등은 실태조사 결과를 기초로 대통령령으로 정하는 절차와 방법에 따라 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년마다 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하여야 한다고 명시되어 있다.
- 이러한 법정 절차의 이행을 위해 2004년 수립된 제2차 서울시 보행환경 기본계획과 2008년에 진행된 보행환경 정비방안 연구에 이어, 현 시점에서 그 동안의 여건변화를 반영한 보행환경 기본계획의 수정 및 보완이 요구된다.

#### ■ 서울시 보행환경 기본계획 연혁

- 1997년 서울시는 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례」를 제정하고, 이듬해 1998년 제1차 서울시 보행환경 기본계획을 수립하였다.
- 2004년에는 제1차 서울시 보행환경 기본계획에 의해 추진된 보행환경 개선 10대사업 및 기타 제안 선결사업에 대해 검토와 평가를 하고 문제점을 보완하여 제2차 서울시 보행환경 기본계획을 수립하였다.
- 2008년에 진행된 보행환경 정비방안 연구에서는 기존에 수립되었거나 추진 중인 보행환경개선사업들에 대해서 중복성이나 유사성에 대하여 검토하고 기 수립된 교통관련 상위계획과 연계된 보행환경 정비방안을 마련하였다.
- 2012년에 행정안전부에서는 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 국민의 삶의 질을 향상시키기 위해 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」을 제정하였다. 또한 서울시는 2013년 보행친화도시 서울비전을 발표하여 차량위주에서 사람중심의 정책전환을 역설하였으며 서울교통비전 2030에서도 보행의 중요성을 강조하였다.
- 현재 수립 진행 중인 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획은 법령에 근거한 최초의 보행계획이라는 것에 그 의미를 둘 수 있다.



〈그림 1-1〉 서울시 보행계획 연혁

## 2) 서울시의 교통정책 방향의 변화

- 서울시가 생각하는 교통분야의 청사진은 사적편리보다 공적가치를 우선하는 교통정책을 펼침으로써 불필요한 개인교통을 적극적으로 제한하고, 현재 구축되어있는 대중교통체계에 보행 및 자전거 수단을 장려하여 사람이 우선하는 녹색 교통환경을 만드는 것이라 할 수 있다.
- 보행은 친환경 교통수단이며 시민의 삶을 건강하게 해주는 역할을 하며, 서울시에서 추진하려고 하는 사람이 우선하는 교통정책을 펼치는 데 있어 가장 중요시 될 교통수단이기 때문에 앞으로 보행의 역할은 더욱 중요시 될 것이다.



〈그림 1-2〉 서울시의 새로운 교통정책 방향

## 3) 서울시 보행 환경의 현주소

## ■ 보차 구분이 없는 소로가 70% 이상

- 2012년 서울시 보도의 총 연장은 2,791,071m이다. 이 중에서 폭 12m미만의 소로의 비율은 약 77.7%로 매우 높은 비중을 차지하고 있다. 또한 자동차전용도로를 제외한 일반도로의 연장 대비 보도연장의 비율은 약 34.9%로 보도의 비중이 상대적으로 많이 낮다는 것을 알 수 있다.



〈그림 1-3〉 서울시 마포구 소로 모습

〈표 1-1〉 서울시 도로 및 보도 연장

계	도로		보도 총
	일반	자동차전용	
8,173,509m	7,997,859m	175,650m	2,791,071m

자료 : 서울특별시, 서울시 통계연보, 2013  
서울시 내부자료

〈표 1-2〉 서울시 폭원별 도로연장

광로 (40m 이상)	대로 (25~40m 미만)	중로 (12~25m 미만)	소로 (12m 미만)
234,993m	718,944m	872,898m	6,346,674m
2.88%	8.80%	10.68%	77.65%

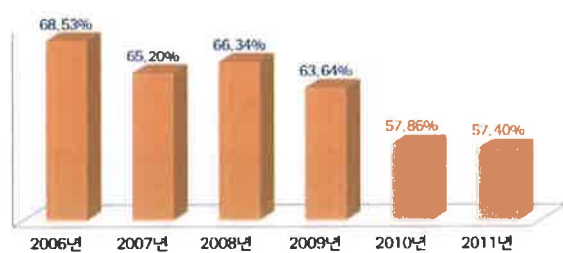
자료 : 서울특별시, 서울시 통계연보, 2013

## ■ 이면도로 사고비율이 전체 교통사고의 절반 이상

- 2011년 서울시 전체교통사고 대비 이면도로 교통사고 발생 비율은 57.4%이다. 2006년 68.5%에 비해 11.1%p 감소하였지만, 이는 여전히 높은 수치로서 서울시 이면도로는 보행자에게 사고 위험이 높은 도로라고 판단된다.



〈그림 1-4〉 보행자에게 위험한 골목길



〈그림 1-5〉 전체교통사고 대비 이면도로 교통사고 비율

주 : 2012년 폭원별 사고건수는 미집계됨

자료 : 도로교통공단, 지역별 교통사고 통계, 2012

## ■ 절반에 가까운 3m 미만의 좁은 보도폭

- 2012년 서울시 면적 기준 보도율은 약 10.9%이다. 아래 그림을 보면 알 수 있듯이 보행자들은 보도에 설치된 펜스들과 여러 보행 장애물들로 인해 안전성과 쾌적성을 확보하지 못하고 있다. 또한 서울시 대부분의 학교 앞 어린이 보호구역의 통학로의 보도폭은 1.5m 미만으로 매우 좁으며, 보도와 차도의 구분이 명확하지 않아 교통약자인 어린이들이 차도로 보행하기도 하는 실정이다.

〈표 1-3〉 서울시 면적 기준 보도율

구분	차도	보도	보도율
면적(㎡)	83,283,652	10,131,076	10.85%

자료 : 서울특별시, 서울시 통계연보, 2013



〈그림 1-6〉 펜스에 갇힌 보행자



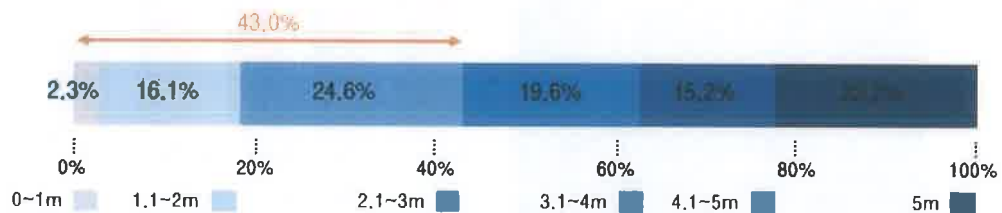
〈그림 1-7〉 보행 장애물이 즐비한 보도환경

- 2009년 서울시 유동인구조사 결과에 따르면 폭 3m 미만의 좁은 보도는 전체 보도 중 43.0%를 차지하고 있는 것으로 집계되었다.

〈표 1-4〉 서울시 보도 폭원별 지점개수

보도폭(m)	0~1	1.1~2.0	2.1~3.0	3.1~4.0	4.1~5.0	5.0초과
지점개수	234개	1,162개	2,455개	1,963개	1,518개	2,218개

자료 : 서울특별시, 서울시 유동인구조사, 2009



〈그림 1-8〉 서울시 보도폭 별 비율

자료 : 서울특별시, 서울시 유동인구조사, 2009

## ■ 여전히 어려운 도로 횡단

- 2012년 서울시의 횡단보도 수는 29,717개로 일반도로 1km당 횡단보도 수는 3.64개로 산출되었다. 1km 당 횡단보도 수를 이용하여 서울시 횡단보도의 평균 간격을 추정해보면 그 길이는 약 275m으로 산출된다.



〈그림 1-9〉 횡단보도(종로3가)

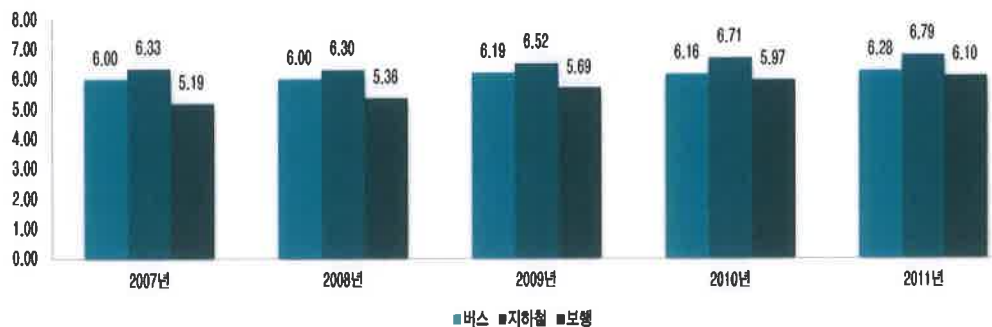
〈표 1-5〉 서울시 횡단보도 현황

연도	횡단보도 수	일반도로 1km당 횡단보도 수
2008년	25,590개	3.23개
2009년	26,273개	3.31개
2010년	26,695개	3.35개
2011년	28,004개	3.51개
2012년	29,717개	3.64개

자료 : 서울통계(<http://stat.seoul.go.kr/>)

## ■ 타 교통수단에 비해 떨어지는 보행 만족도

- 2011년 서울시 보행 부분의 만족도는 6.10으로 조사되었다. 최근 5년간 버스, 지하철, 보행 모두 시민 만족도의 변화는 증가추세에 있지만, 매년마다 보행 부분의 만족도는 버스나 지하철보다 낮게 측정되었다. 보행권은 단순히 보행에 지장이 없는 것에 그치는 것이 아닌 쾌적하고 안전하며, 누구나 보행을 즐길 수 있는 권리라는 인식을 가지고 보행 관련 시설 또는 가로환경을 개선하려는 노력이 필요하겠다.



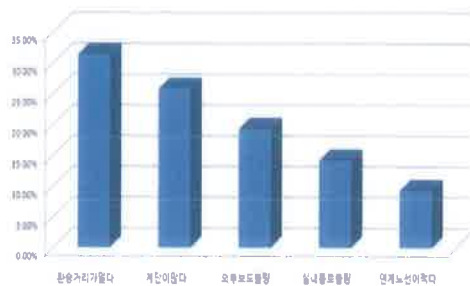
〈그림 1-10〉 교통이용 만족도

주 : 만족도 점수는 10점 만점임

자료 : 서울특별시, 서울서베이, 2011

## ■ 힘든 대중교통 환승

- 서울시 평균 환승거리 조사 결과, 종로3가 같은 경우는 312m로 매우 길었으며, 서울 메트로 평균 환승거리 역시 136m로 상당히 길게 조사되었다. 또한, 환승불편의 원인에 대한 이용자 설문조사 결과 ‘환승거리가 멀다’ 라고 선택한 응답자는 전체 응답자의 30.0%로 조사되었다.



〈그림 1-11〉 환승불편 원인에 대한 설문조사 결과  
자료 : 국토교통부, 제1차 복합환승센터개발 기본계획, 2010

〈표 1-6〉 서울시 평균 환승거리 비교

지점	환승거리(m)
종로3가(1호선→5호선)	312
노원(4호선→7호선)	278
서울 메트로 평균	136
강남역(버스→2호선 입구)	260
서울역(버스→4호선입구)	190

자료 : 서울메트로, 수송계획서, 2013

- 국가별 평균 환승거리를 비교해보면 대한민국은 285m로 다른 국가에 비해 월등히 높다는 것을 알 수 있다.

〈표 1-7〉 국가별 평균 환승거리 비교

연번	국가	환승거리(m)
1	대한민국	285
2	펜역(미국 뉴욕)	29
3	중앙역(독일 베를린)	136
4	세인트판크라스역(영국 런던)	197
5	후쿠오카역(일본)	156

자료 : 국토교통부, 제1차 복합환승센터개발 기본계획, 2010

## 2. 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 개요

### 1) 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 의미

- 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획은 2012년에 공포한 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 근거하여 대도시 서울의 특성에 맞게 구성한 보행환경 기본계획이다.
- 지금까지의 서울시 보행환경 기본계획은 근거 법령이 없어 계획의 타당성이 부족하였으며, 여건변화에 대한 관련부서의 효과적인 대응의 한계점이 노출되었다. 또한 본 기본계획은 서울시 교통정책이 대중교통 중심에서 사람 중심으로 되는 시점에서 수립되는 보행환경 기본계획으로 그 중요성이 크다고 할 수 있다.
- 서울시는 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례」 및 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」의 틀 하에서, 2013년 서울시장의 발표한 보행친화도시 서울비전의 핵심내용을 포함하여 기본계획의 비전 및 정책목표, 세부추진사업의 내용 등을 새롭게 구성하여 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하였다.
- 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획에서는 기본계획을 세울 뿐 아니라 계획의 실행력을 높이기 위한 방법으로 보행환경개선지구의 시범대상지를 선정하고 보행환경 개선사업 시 시행해야 하는 보행친화수준 평가방법을 제시하고 적용하여 전략계획적 성격을 보완하였다.

### 2) 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립방향

- 보행은 교통의 기초적인 교통수단임과 동시에 도시경제활동을 구성하는 기본요소이다. 과거 차량소통 위주의 교통정책으로 인해 보행의 기능이 축소되고 교통수단으로서의 위상이 무너졌었지만, 최근 갈수록 심각해지는 도시교통 문제와 환경문제를 해결하기 위해 보행과 같은 비동력 교통수단이 다시 중요한 교통수단으로 인식되고 있다. 차량중심에서 사람중심으로 바뀐 교통정책의 패러다임 전환에 맞춰 사람이 우선되는 교통체제 구축을 위한 보행환경을 조성하도록 하기 위해 기본계획을 수립한다.
- 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획은 제2차 서울시 보행환경 기본계획에 의해 추진된 사업들을 평가하고 개선방안을 도출하여 향후 5년간 서울시에서 종합적이고 지속적으로 보행환경을 개선할 수 있도록 하는 방향으로 수립한다.



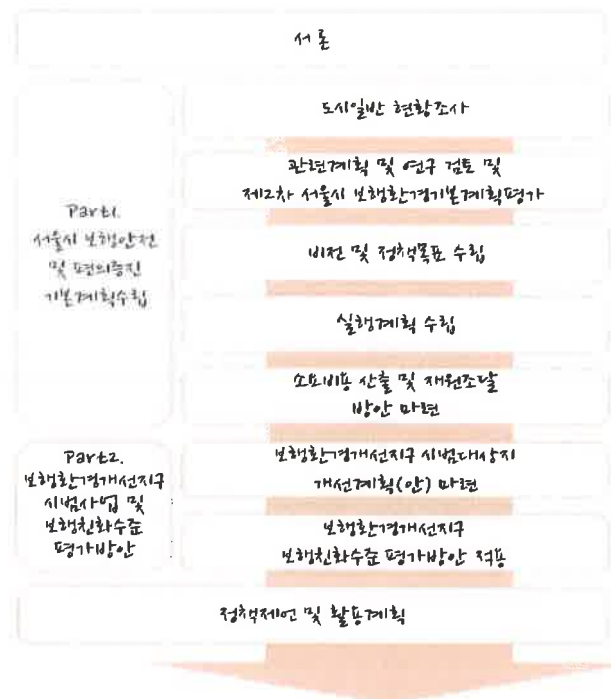
### 3) 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 범위

#### (1) 시간적·공간적 범위

- 5개년 계획인 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 시간적 범위를 설정하기 위해 계획의 기준연도는 2014년으로 하였으며, 목표연도는 2018년으로 설정하였다. 공간적 범위는 25개 자치구를 포함한 서울시 전역으로 설정하였다.
- 따라서 2014년에는 기본계획을 수립하고, 2015년부터 2017년까지는 기본계획에서 제시한 사업들을 추진하며, 2018년에는 수행된 사업들을 평가함과 동시에 차후 진행될 보행환경 기본계획수립을 준비하는 것으로 한다.

#### (2) 내용적 범위

- ‘Part1. 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립’은 도시일반 현황조사, 제2차 서울시 보행환경기본계획 평가 및 관련계획 검토, 비전 및 정책목표 수립, 실행계획 수립, 소요비용 산출 및 재원조달 방안 등의 내용을 담고 있다. ‘Part2. 보행환경개선지구 시범사업 및 보행친화수준 평가방안’에서는 보행환경개선지구 시범대상지를 선정하여 보행환경개선사업의 보행친화도 평가방안을 제시하고 적용한다.



〈그림 1-12〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 연구내용



## *Part 1.*

# 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립

# 2장

PART 1. 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립

## 도시일반 현황조사

## 제1절 도시일반 현황조사 개요

### 1. 도시일반 현황조사 목적

- 보행환경 기본계획의 목표 및 정책방향을 수립하기 위하여 보행 현황을 파악하는 것이 우선이라 할 수 있는데, 이를 위해 도시일반현황의 조사가 이루어져야 한다.

### 2. 도시일반 현황조사 항목

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」의 제6조와 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률 시행령」의 제2조에는 보행안전 및 편의증진 실태조사와 관련된 내용이 명시되어 있으며 그 내용은 다음과 같다.

#### ※ 관련 법률 - 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제6조(보행안전 및 편의증진 실태조사)

① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시의 관할구역에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 "특별시장등"이라 한다)는 보행자의 안전 확보 및 편의증진 정책을 수립·시행하기 위하여 5년의 범위에서 대통령령으로 정하는 기간마다 관할 지역의 보행자길에 대하여 다음 각 호의 사항에 대한 실태조사를 하여야 한다.

1. 보행자길에 설치된 안전시설 및 관리 현황
2. 보행자길에서 통행을 방해하거나 보행자의 안전을 위협하는 시설물 및 적치물(積置物) 등의 현황
3. 「개인정보 보호법」 제2조제7호에 따른 영상정보처리기기(이하 "영상정보처리기기"라 한다), 보안등, 그 밖에 보행자를 범죄와 사고로부터 안전하게 보호하기 위한 시설의 설치 및 관리 현황
4. 그 밖에 보행자의 안전 확보 및 편의증진을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항

② 특별시장등은 제1항에 따른 실태조사를 위하여 필요하면 관계 행정기관, 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관에 관련 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 자료 제출을 요청받은 관계 행정기관 등은 특별한 사정이 없으면 그 요청에 따라야 한다.

#### ※ 관련 법률 - 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 시행령 제2조(보행안전 및 편의증진 실태조사)

① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시의 관할구역에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 "특별시장등"이라 한다)는 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」(이하 "법"이라 한다) 제6조에 따른 실태조사(이하 "실태조사"라 한다)를 하는 경우에는 전수조사 또는 표본조사 등의 방법으로 하되, 법 제7조에 따른 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하는 5년마다 1회 이상 실시하여야 한다.

② 법 제6조제1항제4호에서 "대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.

1. 보행자길 현황
2. 보도가 없는 도로[「도로교통법」 제2조제2호에 따른 자동차전용도로(이하 "자동차전용도로"라 한다)는 제외한다] 현황
3. 보행자의 교통사고 현황
4. 법 제9조제1항에 따른 보행환경개선지구(이하 "보행환경개선지구"라 한다)의 지정 및 개선 실태
5. 「도로교통법」 제12조제1항에 따른 어린이 보호구역 및 같은 법 제12조의2제1항에 따른 노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 개선 실태
6. 「교통약자의 이동편의 증진법」 제18조에 따른 보행우선구역의 지정 및 개선 실태
7. 그 밖에 보행안전 및 편의증진을 위하여 특별시장등이 필요하다고 인정하는 사항

③ 실태조사의 기준일, 범위 등 실태조사에 관한 세부사항은 안전행정부장관과 국토교통부장관이 공동으로 정하여 고시한다. <개정 2013.3.23>

- 본 장에서는 보행안전 및 편의증진 실태조사 관련 법을 해석하여 그 조사대상과 내용을 제시하고 있는 보행업무편람의 지역 일반현황 조사항목을 준수하여 다음과 같이 정리하였다.
- 지역특성 및 보행주체 파악에 활용 가능한 사회경제지표 조사
- 보행유발시설의 위치 또는 규모를 파악하기 위한 지역현황조사
- 보행안전 및 편의 증진 항목에 대한 조사
- 지역의 보행통행 특성을 파악하기 위한 통행행태 분석
- 본 기본계획에서 조사한 도시 일반현황의 세부 항목은 <표 2-1>과 같다.

&lt;표 2-1&gt; 도시일반 현황조사 항목

분류	일반현황 조사 항목	활용
사회경제지표	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 도시면적</li> <li>○ 인구현황</li> <li>○ 자동차등록현황</li> <li>○ 보도 및 도로 연장</li> <li>○ 보행 연관 시설물</li> </ul>	○ 지역특성 및 보행주체 파악에 활용
보행유발시설	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 도시계획시설물 중 공원시설</li> <li>○ 유통시설</li> <li>○ 문화 및 집회시설</li> </ul>	○ 보행유발시설에 대한 위치 또는 규모 파악
보행안전 및 편의증진 항목	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 보행전용거리 현황</li> <li>○ 보행우선구역 현황</li> <li>○ 보행환경개선지구 현황</li> <li>○ 대중교통전용지구 현황</li> <li>○ 어린이, 노인 보호구역 현황</li> <li>○ 교통사고 현황</li> </ul>	○ 보행안전 및 편의 증진 현황 파악
통행량	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 통행목적별 통행량</li> <li>○ 통행수단별 통행량</li> <li>○ 도보통행 목적별 시간별 통행량</li> <li>○ 도보통행 통행목적 분포</li> </ul>	○ 지역의 보행특성 파악

### 3. 도시일반 현황조사 조사방법

- 사회경제지표, 보행유발시설 현황, 보행안전 및 편의증진 항목 등 일반 현황 통계는 서울시에서 발행하는 통계자료를 활용하여 조사하였다.
- 통행량 자료는 가구통행실태조사 보고서를 활용하여 조사하였으며 필요항목은 해당 년도의 원데이터를 이용하여 산출하였다.

## 제2절 사회경제지표 조사

### 1. 면적 현황

- 2012년 서울시 면적은 605.18(km<sup>2</sup>)로 전국 면적의 0.60%를 차지하고 있다.

〈표 2-2〉 면적 현황

(단위 : km<sup>2</sup>, %)

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
전 국	100,140.10	100,208.02	100,033.08	100,221.78	100,188.08	0.012%
서 울 시	605.27	605.25	605.25	605.21	605.18	-0.004%
면적비율(%)	0.60	0.60	0.61	0.60	0.60	-

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

### 2. 인구 현황

- 2012년 서울시의 인구는 10,442,426(명)으로 2011년에 비해 86,348명 감소한 것으로 조사되었다. 연령층 인구를 살펴보면 14세 이하 인구는 최근 5년간 연평균 3.56%로 감소하고 있는 반면, 65세 이상 고령화 인구는 연평균 5.44%로 꾸준히 증가하고 있는 추세이다.

〈표 2-3〉 연령층별 인구 현황

(단위 : 명, %)

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
계	10,456,034	10,464,051	10,575,447	10,528,774	10,442,426	-0.03%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-
14세이하	1,556,427	1,500,794	1,444,419	1,393,303	1,346,590	-3.56%
	14.9%	14.3%	13.7%	13.2%	12.9%	-
15-64세	8,000,907	8,020,311	8,123,456	8,086,046	7,984,841	-0.05%
	76.5%	76.6%	76.8%	76.8%	76.5%	-
65세이상	898,700	942,946	1,007,572	1,049,425	1,110,995	5.44%
	8.6%	9.0%	9.5%	10.0%	10.6%	-

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

### 3. 자동차 등록현황

- 2012년 서울시 자동차 등록대수는 3,413,877(대)이며, 2011년에 미미하게 감소하였지만 최근 5년간 전체 자동차 등록대수는 증가하는 추세이다. 이는 서울시 인구가 감소하는 현상이 반영된 결과로 판단된다. 2008년부터 2012년까지 사륜차는 18,749(대) 증가하였으며 이륜차는 36,611(대) 증가하였다. 2011년에 비해 2012년의 서울시 이륜차 구성비가 급격히 증가(0.8%p)하였으므로 이륜차의 보도침범 등의 이륜차 문제에 대한 대책이 필요하겠다.

〈표 2-4〉 자동차 등록 차종구성비 현황

(단위 : 대, %)

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
계	3,357,293	3,364,913	3,392,015	3,387,689	3,413,877	0.42%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-
사륜차	2,945,755	2,951,138	2,977,535	2,973,286	2,964,504	0.16%
	87.7%	87.7%	87.8%	87.8%	86.8%	-
이륜차	408,082	410,209	410,615	410,090	444,693	2.17%
	12.2%	12.2%	12.1%	12.1%	13.0%	-
기타	3,456	3,566	3,865	4,313	4,680	7.87%
	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	-

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

### 4. 보도 현황

- 2012년 서울시 보도연장은 2,791,071(m)로 2008년 보다 284,483(m) 증가하였으며 보도면적은 10,131,076(m<sup>2</sup>)로 2008년보다 946,928(m<sup>2</sup>) 증가하였다.

〈표 2-5〉 보도 현황

(단위 : m, m<sup>2</sup>)

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
보도연장	2,506,588	2,609,103	2,609,103	2,788,619	2,791,071	2.72%
보도면적	9,184,148	9,619,433	9,619,433	10,249,537	10,131,076	2.48%

자료 : 서울시 내부자료

## 5. 도로연장 현황

- 2012년 서울시의 총 도로연장은 8,173,509(m)이다. 이 중에서 폭이 12m미만인 소로는 서울시 전체 도로의 77.6%로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며 중로(12~25m미만)는 10.7%, 대로(25~40m미만)는 8.8%, 광로(40m이상)는 2.9%를 차지하고 있는 것으로 조사되었다.

〈표 2-6〉 폭원별 도로연장 현황

(단위 : m, %)

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
계	8,092,960	8,101,593	8,142,122	8,147,579	8,173,509	0.25%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-
광로 (40m이상)	245,988	247,272	234,425	234,425	234,993	-1.14%
	3.0%	3.1%	2.9%	2.9%	2.9%	-
대로 (25~40m미만)	715,991	717,237	711,750	712,030	718,944	0.10%
	8.8%	8.9%	8.7%	8.7%	8.8%	-
중로 (12~25m미만)	856,064	859,613	857,718	861,167	872,898	0.49%
	10.6%	10.6%	10.5%	10.6%	10.7%	-
소로 (12m미만)	6,274,917	6,277,471	6,338,229	6,339,957	6,346,674	0.28%
	77.5%	77.5%	77.8%	77.8%	77.6%	-

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

## 6. 보행연관 시설물 현황

- 보행과 연관된 시설물의 종류는 매우 다양하나 이중 보도육교, 지하보도, 가로등의 시설물 현황을 살펴보면 다음과 같다. 2012년 서울시 보도육교 설치개수는 166(개)이며 지하보도의 수는 88(개), 가로등은 176,794(개)인 것으로 조사되었다. 최근 5년간 보도육교의 수는 점차 감소하는 반면, 지하보도의 수는 미미하게 증가하였으며 가로등의 수는 해마다 증가하였다.

〈표 2-7〉 보행연관 시설물 현황

(단위 : 개, %)

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
보도육교	198	187	180	169	166	-4.31%
지하보도	79	91	87	88	88	2.73%
가로등	155,284	155,772	162,208	162,219	176,794	3.30%

주 : 가로등 개소는 도시개발시설본부 및 각 지역별 사업소의 현황은 제외됨

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

## 제3절 서울시 보행유발시설 현황 조사

### 1. 공원시설 현황

- 2012년 서울시 공원시설의 개소 수는 2,714(개소)로 최근 5년간 461(개소)가 증가하였다. 서울시 공원의 총 면적은 169,125(km<sup>2</sup>)이며 도시공원이 차지하는 면적이 115,939(km<sup>2</sup>)로 가장 크다.

〈표 2-8〉 공원 현황

(단위 : 개소, km<sup>2</sup>, %)

구 분	2008년		2009년		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
	개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	
계	2,465	168,151	2,531	169,047	2,608	169,792	2,643	170,001	2,714	169,125	0.14%
자연공원	2	39,448	1	39,374	1	39,448	1	39,448	1	37,345	-1.36%
도시공원	1,913	112,511	1,965	113,754	2,032	114,474	2,064	114,729	2,119	115,939	0.75%
기타공원	550	16,192	565	15,919	575	15,870	578	15,826	594	15,842	-0.54%

주 : 조성기준이며, 유원지, 한강시민공원, 마을마당 포함. 연평균 증감율은 면적기준임

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

### 2. 유통(대규모점포) 현황

- 2012년 서울시 유통업체의 총 개소 수는 592(개소)이며 2009년에 비해 59(개소) 증가하였다. 이 중 시장의 개소 수가 가장 많이 증가하였는데, 이는 전통시장의 개소 수가 다시 증가하고 있음을 알 수 있다. 또한 백화점 1개소 당 건물 연면적이 가장 크다는 것을 알 수 있다.

〈표 2-9〉 유통(대규모 점포) 현황

(단위 : 개소, km<sup>2</sup>, %)

구 분	2009년		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
	개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	
계	533	5,522	536	5,947	585	8,260	592	7,003	8.24%
대형마트	60	731	62	742	63	758	58	715	-0.73%
전문점	20	309	20	309	24	400	23	433	11.90%
백화점	28	786	29	827	31	915	33	900	4.62%
쇼핑센터	32	581	32	581	30	595	32	673	5.02%
시장	193	1,338	239	1,712	277	3,867	279	2,427	21.96%
기타	200	1,777	154	1,777	160	1,725	167	1,854	1.42%

주 : 2009년부터 시장 중에서 하나 또는 대통령령이 정하는 둘 이상의 연접매장으로 설치되어 있고, 상시적으로 운영되며 연접매장 총면적이 3,000㎡ 인 경우 대규모점포로 분류되나 시장과 명확히 구분되지 않아 시장으로 분류함

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도



## 3. 문화 및 집회시설 현황

- 서울시 문화 및 집회시설 현황은 <표 2-10>과 같다. 최근 5년간의 현황을 살펴보면 영화관 수가 미미하게 감소한 것을 제외하고는 모든 문화 및 집회시설이 증가하거나 변화가 없었다. 공연시설이 연평균 8.28%로 다른 문화 및 집회시설에 비해 가장 큰 폭으로 증가하였다. 공연시설 중에서도 관객석이 300석 미만인 소공연장이 가장 많이 증가했음을 알 수 있다.

&lt;표 2-10&gt; 문화 및 집회시설 현황

(단위 : 개소)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
공연시설	소계	259	281	298	323	356	8.28%
	종합공연장	14	14	16	18	19	7.93%
	일반공연장	72	81	84	93	101	8.83%
	소공연장	100	111	122	146	165	13.34%
	영화관	73	75	76	66	71	-0.69%
전시시설	소계	138	140	146	147	148	1.76%
	박물관	106	108	112	114	114	1.84%
	미술관	32	32	34	33	34	1.53%
지역문화 복지시설	소계	232	234	237	238	249	1.78%
	문화예술회관	15	15	16	16	18	4.66%
	구민회관	24	24	24	24	24	0.00%
	종합복지회관	95	95	95	96	98	0.78%
	구민체육시설	37	38	38	38	46	5.59%
	청소년회관	61	62	64	64	63	0.81%
문화보급 전수시설	소계	30	30	31	31	31	0.82%
	문화원	24	24	25	25	25	1.03%
	국악원	2	2	2	2	2	0.00%
	전수회관	4	4	4	4	4	0.00%

주 : 영화관에는 자동차 전용극장 포함  
비등록 박물관 제외

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

## 제4절 보행안전 및 편의증진 관련항목 조사

### 1. 보행전용거리 현황

- 서울시는 차량중심에서 사람중심으로 전환된 교통정책 패러다임에 맞추어 사람이 우선하는 교통체제 구축을 위한 보행전용거리를 조성하고 있다.
- 보행량·도로기능·교통량 등의 지역별 실정을 고려하여 주말형·전일형 등의 유형별 보행전용거리를 운영하고 있으며 추진현황은 <표 2-11>과 같다.

<표 2-11> 보행전용거리 추진 현황

(2013. 12. 31 기준)

년도	관리청	위치	조성기간	운영일자	운영방법
계		55개소			
1996년	중구	명동길	'96.7 ~ '97.8	'97.8.29	매일 10:00 ~ 23:00
	중구	중앙로	'96.7 ~ '97.8	'97.8.29	매일 10:00 ~ 23:00
	종로구	관철동길(종로1·2가동 11 ~ 72번지)	'96.11 ~ '97.10	'97.10.7	매일 24시간
1997년	종로구	인사동길(종로1·2가동 37 ~ 124번지)	'97.3 ~ 4	'97.4.13	매일 10:00 ~ 22:00
	도봉구	마들로11가길(창동길)	'97.12 ~ '99.3	1차 '98.5.2 2차 '99.3.30	매일 24시간
1999년	종로구	낙원동길 (지하철5호선역 ~ 종로 3가역 주변)	'99.9 ~ '99.10	'99.10.17	일요일 10:00 ~ 22:00
2000년	종로구	대명거리(명륜동2가 188 ~ 혜화동 133)	'00.10 ~ '01.5	'01.6.1	토요일 15:00 ~ 22:00 일요일 10:00 ~ 22:00
2004년	종로구	대학로 마로니에길	'03.12 ~ '04.5	'04.5.1	일요일 10:00 ~ 22:00
	서초구	원지동 원마을길	'03.11 ~ '04.12	'04.12.4	토요일 13:00 ~ 18:00 일,공 07:00 ~ 18:00
2005년	서울시	침계천로 광장~삼일교간	'05.10 ~ 11	'05.11.19	토 14:00 ~ 일 22:00 공휴일 10:00 ~ 22:00
2006년	강동구	동남로 75길	'04.12 ~ '06.5	'06.5.1	매일 24시간
	동작구	여의대방로 46길	'05.5 ~ 10	'06.11.1	매일 24시간
	양천구	도원길(신정4동 1112)	'05.10 ~ '06.12	'06.12.5	매일 24시간
2007년	노원구	당현천길(새싹교 ~ 당현2교)	'06.9 ~ '07.3	'07.3.3	토 06:00 ~ 일 24:00

〈표 계속〉

년도	관리청	위치	조성기간	운영일자	운영방법
2008년	성북구	하나로거리 (동소문로20길~동소문 로22길)	'08.3~4	'08.4.14	매일 18:00~23:00
	중구	명례방길 명동36-1 ~ 18	'08.4~5	'08.5.16	매일 10:00~23:00
	영등포구	여의도 30번지 목화아파트~여의도고 등학교	'08.4~9	'08.9.13	매일 24시간
	관악구	관악로30길	'08.3~9	'08.9.22	토 14:00~일 22:00 공휴일 08:00~22:00
	노원구	우이천길 월계2교~롯데캐슬루 나(아)121	'08.5~10	'08.10.25	3~10월, 토 14:00 ~ 22:00 일 10:00 ~ 22:00
2009년	양천구	안양천로(목5동 목동교)	'09.1~4	'09.5.1	매일 24시간
	양천구	안양천로(목5동 이대목동병원)	'09.1~4	'09.5.1	매일 24시간
	노원구	간촌 서3길 한신1차아파트1동 ~ 금호아파트101동	'09.4~'09.5	'09.5	토요일 14:00 ~ 22:00 일요일 10:00 ~ 22:00
	영등포구	문래동 10길 문래6 영문초교 정문	'09.6~8	'09.8.21	매일 24시간
2010년	종구	남대문시장2길(중앙로) 주변도로 포함	'11.5~7	'11.7.29	매일 24시간
	강서구	우장산동 우장산 공원길 내발산동 산62-1	'11.7~ '11.8	'11.8.27	3월~11월 토요일 15:00~21:00
2011년	영등포구	선유로 9길(문래5가 22-3)	'11.7~9	'11.9.1	매일 09:00~23:00
	노원구	문화의거리(노해로 81길)	'11.9~9	'11.9.24	토,일 10:00~17:00
	송파구	마천시장길(마천동 135-5~162-2)	'11.5~9	'11.9.25	일요일 10:00~22:00
	동대문구	풍물시장앞(난계로28 길)	'10.7~'11.11	'11.11.26	토·일 10:00~22:00
	중랑구	신내동 봉화산로 45길	'11.9~'12.7	'12.7.7	월, 화 18:00~21:00
	종로구	감고당길(북인사마당~ 아트선제센터)	'12.5~7	'12.8.1	매일 24시간

〈표 계속〉

년도	관리청	위치	조성기간	운영일자	운영방법
2012년	구로구	구로3동 디지털로 32나길(구 창조2길)	'11.9~'12.7	'12.7.7.	월, 화 18:00~21:00
	영등포구	문래동 선유서로 13길	'12.5~7	'12.8.1.	매일 24시간
	중랑구	중화2동 208-4~208-23	'12.4~10	'12.12.1.	매일 24시간
2013년	서울시	광화문광장 거리 (광화문삼거리~세 종대로사거리)	'12.6~'13.2	'13.3.17.	일요일 07:00~19:00 (매월 셋째주 일요일)
	도봉구	마들로 11길	'13.2~6	'13.6.26	매일 24시간
	은평구	연서로29길 연서로29길 19 ~ 연서로 225	'13.2~6	'13.6.29	토 14:00 ~ 22:00 일, 공 10:00 ~ 22:00
	관악구	관악로 24길 (행운동 738-3 봉천중부시장)	'13.8~9	'13.9.13	매일 24시간
	관악구	남부순환로 248길 (인현동 1637-10 원당시장)	'13.8~9	'13.9.13	매일 24시간
	관악구	남부순환로 176길 (서원동 1640 신림순대타운)	'13.8~9	'13.9.13	매일 10:00~20:00
	서초구	방배천로	'13.8~9	'13.10.1	토요일 09:00~15:00
	성동구	금호로 1길	'13.1~10	'13.10.1	매일 24시간
	강서구	염창동 양천로 69길	'13.6~9	'13.10.1	매일 24시간
	강서구	염창동 양천로 67길	'13.6~9	'13.10.1	매일 24시간
	강서구	방화3동 금남화로 (방화 근린공원 정문~후문)	'13.6~9	'13.10.5	토 06:00 ~ 일 20:00
	강서구	우장산동 우장산로10길 (주차장~한국폴리 텍대학)	'13.6~9	'13.10.1	평일(월~금) 18:00~익일 07:30
	마포구	어울마당로 (홍익로~와우산로2 1길)	'13.6~10	'13.10.19	토·일요일 10:00~17:00
	영등포구	가마산로49길 (신길3동 367)	'13.9~10	'13.10.24	매일 24시간

〈표 계속〉

년도	관리청	위치	조성기간	운영일자	운영방법
2013년	영등포구	디지털로37나길 (대림2동 1069~1072 대림중앙시장)	'13.6~10	'13.10.24	매일 12:00~22:00
	종로구	대학로 8길 (동송동 1-111 남단)	'13.3~10	'13.10.22	매일 24시간
	용산구	이태원길 (해밀턴호텔 후면도로)	'12.1~'13.10	'13.10.25	금·토·일 16:00~24:00
	양천구	신정이펜1로(신정 이펜1로 51)	'13.6~10	'13.10.29	매일 24시간
	양천구	목동남로(신정7동 74-15)	'13.6~10	'13.10.29	매일 09:00~18:00
	동작구	매봉로4가길 (상도동 7-169~흑석동 204-10)	'13.5~10	'13.10.30	매일 10:00~17:00
	동작구	도림천로 (신대방1동 640 보라매공원 남문)	'13.5~10	'13.10.30	매일 10:00~17:00

자료 : 서울시 도시교통본부 보행자전거과, 주요 현황 자료, 2014. 1

## 2. 보행친화구역 현황

- 서울시는 보행량이 많고, 보행환경이 열악한 지역의 보행여건 개선을 위하여 블록단위로 보행친화구역을 조성하고 있으며, 보행우선구역 · 보행환경개선지구 · 대중교통전용지구 등 보행여건을 개선하는 사업을 진행하여 지역특성에 맞는 보행환경을 조성하기 위해 노력하고 있다.

### 1) 보행우선구역

- 보행우선구역은 차보다 보행자의 안전하고 편리한 통행을 우선하도록 보행환경을 조성한 구역으로 보행자의 주요 통행경로가 구역 내 주요시설 및 장소를 유기적으로 연결하는 보행자 중심의 생활구역을 의미한다.<sup>1)</sup>
- 보행우선구역의 지정 및 설치는 「교통약자의 이동편의증진법」의 제18조, 제19조에 법적근거를 두고 있다.

1) 국토교통부 보행우선구역사업 홈페이지(<http://walk.mltm.go.kr/>)

- 보행우선구역은 보행량이 밀집되는 일정 구역(1km 이하)을 설정하여 구역 내 도로 및 주변환경을 보행자의 통행안전성과 편리성에 초점을 맞춰 개선한다. 구역의 중심공간 및 주요시설을 연결하는 보행네트워크를 구축하며 교통정온화 기법을 통해 진입규제, 속도감속, 보행자의 안전한 도로횡단 및 통행공간을 조성한다.
- 국토교통부는 2007년부터 시범사업지를 선정하여 보행우선구역 사업을 실시하였으며 추진현황은 <표 2-12>와 같다. 현재 서울시 광진구 강변역 일원을 대상으로 2차 정규 보행우선구역 사업을 진행하고 있다.

&lt;표 2-12&gt; 서울시 관련 보행우선구역 추진 현황

년도	차수	사업지 위치	사업지 면적	총사업비	사업경과
2007년	시범사업 1차	서울특별시 영등포구 KBS 별관 주변	0,136km <sup>2</sup>	-	○ 시 예산확보의 어려움으로 인하여 사업추진 보류
2008년	시범사업 2차	서울특별시 마포구 도화동 일원	0,350km <sup>2</sup>	11억원	○ 설계용역기간 : '08.11.26 ~ '09.09.22 ○ 공사시공기간 : '10.12 사업완료
2009년	시범사업 3차	서울특별시 구로구 구로디지털단지 일원	0,058km <sup>2</sup>	21,3억원	○ 설계용역기간 : '09.04.22 ~ '09.12.18 ○ 공사시공기간 : '12.07.31 사업완료
2013년	정규사업 2차	서울특별시 광진구 강변역 일원	0,102km <sup>2</sup>	4억원	○ 설계용역기간 : 완료 ○ 공사시공기간 : '13.09 착공(사업추진 중)

자료 : 국토교통부 보행우선구역사업 홈페이지(<http://walk.mltm.go.kr/>)

## 2) 보행환경개선지구

- 보행환경개선지구는 2012년 8월부터 시행된 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 근거해 조성되는 것으로서 기존의 보행전용거리가 단편적인 선 단위의 공간이었다면, 보행환경개선지구는 보행전용거리를 아우르는 면(面) 단위의 개념으로 해당 지역 특성에 적합한 관리와 개선이 이루어진다.
- 이에 따라 단순히 차량을 막고 편안하게 걸을 수 있는 보행공간만을 제공했던 보행전용거리와는 달리 보행환경개선지구로 지정되면 주변 상권과 보행자 이동패턴, 교통량 등 지역적 특성을 고려한 지구 단위의 종합적인 맞춤형 개선이 필요하다.

- 서울시에서 지정한 보행환경개선지구의 사업 개요는 <표 2-13>과 같다.

<표 2-13> 서울시 보행환경개선지구 사업 개요

연번	대상지구	개요	위치도
1	구의강변로 (광진구)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 위치 : 광진구 구의3동 구남초등학교(강변역) 주변</li> <li>○ 지구면적 : 100,000㎡</li> <li>○ 가로망 : 강변역로2,3길, 구의강변로 3길, 아차산로 58길 등</li> </ul>	
2	세계음식 문화거리 (용산구)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 위치 : 이태원 관광특구내 해밀턴 호텔 주변 지역(이태원동 118-88 일원)</li> <li>○ 지구면적 : 22,000㎡</li> <li>○ 가로망 : 이태원로27가길, 이태원로19길, 이태원로 23길 등 6개 이면도로</li> </ul>	
3	명동 관광특구 (중구)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 위치 : 중구 명동일대</li> <li>○ 지구면적 : 300,000㎡</li> <li>○ 가로망 : 명동길, 명동 2~13길 등</li> </ul>	
4	동대문 디자인플라자 (DDP) (중구)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 위치 : 중구 을지로 7가 2-1(동대문디자인플라자 주변) 일대</li> <li>○ 지구면적 : 210,000㎡</li> <li>○ 가로망 : 을지로, 청계천로, 을지로43, 45길 등</li> </ul>	
5	성북역사 문화지구 (성북구)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 위치 : 성북구 성북동길 및 지선도로 일대</li> <li>○ 지구면적 : 323,000㎡</li> <li>○ 가로망 : 성북동길, 성북초교길 등</li> </ul>	

자료 : 서울시 보도자료, 2013.12

## 3) 대중교통전용지구

- 대중교통전용지구란 시·도지사가 「도시교통정비촉진법」 제33조에 따라 도시의 교통수요를 감안해 승용차 등 일반 차량의 통행을 제한할 수 있는 지역을 뜻하며 도심 상업지구의 활성화, 쾌적한 보행자 공간의 확보, 대중교통의 원활한 운행 확보 및 도심교통환경 개선 등을 목적으로 둔다.
- 서울시는 상시 교통정체 발생, 보행량은 많으나 지장물·노점상 등으로 보행여건 열악한 연세로를 대중교통전용지구로 지정하였다.
- 연세로 대중교통전용지구의 주요 개선내용은 다음과 같다.
  - 교통처리 : 버스, 긴급차량, 자전거만 통행 허용
    - 일반차량(승용차)는 24시간 통행제한
    - 택시, 조업차량 등은 지역특성, 상인 협의를 통해 탄력적 통행 허용
  - 차로폭 축소(12m → 6~7m) 후 보행공간 확폭(7~8m → 13~14m)
  - 보행 지장물 제거, 보행·대중교통 편의시설 설치
    - 지장물 제거 및 이전(한전분전함 38개소, 신호등제어기 3개소, 가로등제어기 2개소)
    - 가로수 정비, 조정시설 설치, 턱낮춤 등 무장애 공간 조성
  - 대학 문화의 거리 조성
    - 소규모 공연공간 및 쉼터 조성, 각종 문화공연·축제·이벤트 개최

〈표 2-14〉 대중교통전용지구 개요 - 연세로

위치도	추진실적
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ '12. 3 : 대중교통전용지구 종합계획 수립 착수</li> <li>○ '12. 3 ~ 6 : 서울전역 대상으로 10개 후보지구 선정</li> <li>○ '12. 7 : 시범사업으로 신촌지역 선정(연세로)</li> <li>○ '12. 8 ~ 9 : 추진위원회 구성 및 전체회의 개최</li> <li>○ '12. 10 ~ 11 : 주민공청회 개최, 공간조성·조경계획(안) 수립, 기본설계 진행</li> <li>○ '12. 12 : 교통분야 소위원회 개최</li> <li>○ '13. 2 ~ 4 : 2차 주민공청회 개최, 설계·공사 관련 소위원회, 지장물 이설 협의</li> <li>○ '13. 4. 3 : 서울시 디자인심의(2회)</li> <li>○ '13. 4. 23 : 교통안전시설 심의(서울경찰청)</li> <li>○ '13. 5 ~ 6 : 서울시 도시공원위원회 심의(2회)</li> <li>○ '13. 8. 1 : 대중교통전용지구 고시</li> <li>○ '13. 8. 6 : 계약심사 의뢰</li> <li>○ '13. 8. 23 : 공사 발주 요청(교통정책과→서대문구)</li> <li>○ '13. 9 ~ 12 : 대중교통전용지구 조성공사</li> <li>○ '14. 1. 6 : 대중교통전용지구 개통</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 위치 : 연세로(신촌로터리~연세대앞) 550m 및 명물거리(450m) 등 일대</li> <li>○ 사업비 : 4,961백만원</li> <li>○ 사업기간 : '12. 3 ~ '13. 12</li> <li>○ 주요 개선내용 → 보행지장물 제거, 보행·대중교통 편의시설 설치, 대학문화의 거리조성</li> </ul>

자료 : 서울시 내부자료



### 3. 어린이·노인 보호구역 현황

- 서울시 어린이 보호구역<sup>2)</sup> 대상시설 4,274(개소) 중 1,663(개소)가 어린이 보호구역으로 지정되어 있다. 초등학교 주변은 99.8% 이상이 어린이 보호구역으로 지정되어 있는 반면, 유치원·보육시설·특수학교 주변은 지정된 비율이 80% 미만에 그치고 있다. 특히 2011년부터 대상시설로 지정된 교습학원의 경우 해당시설 수가 가장 많은 예도 불구하고 아직 어린이 보호구역으로 지정된 곳이 거의 없기 때문에 사고 위험도가 매우 높다고 판단된다.

〈표 2-15〉 어린이 보호구역 지정 현황

(단위 : 개소)

구 분	계	초등학교	유치원	특수학교	어린이집 (100인 이상)	학원 (100인 이상)	기타 (외국인학교)
지정가능시설	4,274	599	872	29	351	2,423	-
지정현황	1,663	598	652	23	383	1	6
개선실적	1,664	593	663	23	378	1	6

주 : 2011년부터 교습학원(100인 이상) 확대, 대상학원(1,020개소) 수에는 강남교육청 관할 학원 미포함  
자료 : 서울시 도시교통본부 보행자전거과, 주요 현황 자료, 2014, 1

- 서울시에서 노인 보호구역<sup>3)</sup>으로 지정한 시설은 전체 해당시설 6,787(개소) 중 59(개소)에 불과하다. 이는 서울시 고령자들의 보행공간에 대한 안전성 확보가 매우 미흡한 실정이라고 판단된다.

〈표 2-16〉 노인 보호구역 지정 현황

(단위 : 개소)

구 분	계	노인보호구역				
		주거복지 (양로원, 복지주택)	의료복지 (요양시설, 전문병원)	여가복지 (복지회관, 경로당, 노인교실 등)	도시 공원	생활체육시설
지정가능시설	6,787	28	505	3,710	2,119	400
지정현황	59	3	8	46	2	-
개선실적	59	3	8	46	2	-

주 : 2011년부터 도시공원, 생활체육시설 확대, 종합복지관을 제외한 대부분의 시설이 소규모임  
자료 : 서울시 도시교통본부 보행자전거과, 주요 현황 자료, 2014, 1

- 2) 어린이보호구역이란 초등학교 및 유치원 등 대상시설 주출입문에서 반경 300m이내의 일정구간을 보호구역으로 지정하여 교통안전시설물 및 도로부속물 설치로 학생들의 안전한 통학공간을 확보하여 교통사고를 예방하기 위한 제도로 '스쿨존(School Zone)'이라고도 한다.
- 3) 노인 및 장애인 보호구역이란 노인복지시설(주거, 의료, 여가복지시설) 및 장애인시설의 주출입문에서 300m이내의 도로 중 일정구간을 보호구역으로 지정하여 교통안전시설물 및 도로부속물 설치하여 교통사고의 위험으로부터 노인 및 장애인을 보호하기 위한 구역이다.

## 4. 교통사고 현황

### 1) 전체 교통사고

- 2012년 서울시 전체 교통사고 건수는 40,829(건)으로 집계되었으며 2008년에 비해 873(건) 감소하였으며, 최근 5년간 교통사고로 인한 사망자수와 부상자수는 각각 58(건), 1,354(건) 감소하였다.

〈표 2-17〉 교통사고 발생 현황

(단위 : 건수, 명)

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
전체교통사고	41,702	44,320	41,662	40,451	40,829	-0.53%
사망자수	482	501	429	435	424	-3.15%
부상자수	59,937	63,584	59,718	57,625	58,583	-0.57%
인구10만명당 사망	4.8	5.0	4.2	4.3	4.3	-2.71%
차량1만대당 사망	1.4	1.5	1.2	1.3	1.2	-3.78%

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

### 2) 유형별 교통사고

- 서울시 교통사고 중 차량단독 교통사고는 2008년 1,106(건)이었으며 2012년까지 연평균 6.05%의 증가율로 293(건) 증가하였다. 2012년 차대사람 교통사고(보행자사고)는 10,892(건)으로 전체 교통사고 중 26.68%의 구성비를 차지하고 있다.

〈표 2-18〉 유형별 교통사고 현황

(단위 : 건수, 명)

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
계	41,702	44,320	41,662	40,451	40,829	-0.53%
	100%	100%	100%	100%	100%	
차대사람	10,468	10,987	10,783	10,869	10,892	1.00%
	25.1%	24.8%	25.9%	26.9%	26.7%	
차대차	30,128	31,978	29,579	28,294	28,537	-1.35%
	72.3%	72.2%	71.0%	70.0%	69.9%	
차량단독	1,106	1,354	1,300	1,288	1,399	6.05%
	2.7%	3.1%	3.1%	3.2%	3.4%	
차대열차	-	1	-	-	1	-
	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	

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

## 3) 어린이·노인 교통사고

- 2012년 서울시 어린이 교통사고는 총 1,621(건)으로 조사 되었으며 2008년에 비해 1,000(건) 감소하였다. 어린이보호구역에서 발생한 교통사고는 총 242(건)으로 전체 어린이 교통사고의 14.9%의 비중을 차지하고 있는 것으로 나타났다. 어린이 교통사고가 계속 감소하는 것은 서울시에서 펼친 어린이 보호구역 내 안전 개선대책의 효과라고 판단된다.

〈표 2-19〉 어린이 교통사고 현황

(단위 : 건수, 명)

구 분	어린이 교통사고			어린이보호구역 교통사고			어린이보호구역내 13세 미만 어린이 교통사고		
	발생	사망	부상	발생	사망	부상	발생	사망	부상
2008년	2,621	17	3,003	347	3	477	-	-	-
2009년	2,620	14	2,961	352	3	464	82	2	86
2010년	1,930	14	2,154	372	6	439	113	3	116
2011년	1,808	4	2,045	351	7	415	127	2	130
2012년	1,621	5	1,882	242	4	281	95	2	95

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

- 2012년 서울시 노인 교통사고는 총 4,197(건)으로 조사 되었으며, 2008년에 비해 1,097(건) 증가하였다. 노인 교통사고의 사망자수와 부상자수는 매년 증가하고 있는 실정이다. 노인보호구역 내 교통사고건수는 상당히 미미한 수준으로 조사되었는데, 이는 앞서 기술한 것처럼 노인보호구역으로 지정된 시설이 매우 적기 때문이라고 판단된다.

〈표 2-20〉 노인 교통사고 현황

(단위 : 건수, 명)

구 분	노인 교통사고			노인보호구역 교통사고			노인보호구역내 노인 교통사고		
	발생	사망	부상	발생	사망	부상	발생	사망	부상
2008년	3,100	121	3,114	-	-	-	-	-	-
2009년	3,609	145	3,634	0	0	0	0	0	0
2010년	3,528	125	3,584	6	1	5	2	1	1
2011년	3,733	123	3,791	4	0	4	1	0	1
2012년	4,197	144	4,268	5	0	5	2	0	2

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

## 4) 보행자 교통사고

## (1) 사고유형별 보행사상자

- 2012년 서울시 전체 보행자 교통사고 사망자 수는 242(명)으로 2009년보다 1(명) 증가한 것으로 집계되었다. 2012년 보행자 사망자 수에서 가장 높은 비중을 차지하는 사고 유형은 횡단 중에 일어나는 사고이며 전체 보행자 교통사고 유형의 52.1%를 차지하고 있다. 이는 전체 보행자 교통사고 사망자 수에서 절반 이상을 차지하는 수치로 여전히 보행자 횡단에 위험요인이 많다고 판단된다.

〈표 2-21〉 사고유형별 보행사상자 현황

(단위 : 명)

구 분		총계	차대사람						차대차
			소계	횡단중	차도 통행중	길가장 자리구역 통행중	보도 통행중	기타	
2009년	사망	241	235	127	47	6	10	45	6
		100.0%	97.5%	52.7%	19.5%	2.5%	4.1%	18.7%	2.5%
	부상	11,519	11,241	4,611	1,395	1,044	961	3,230	277
		100.0%	97.6%	40.0%	12.1%	9.1%	8.3%	28.0%	2.4%
2010년	사망	228	222	120	17	9	12	64	6
		100.0%	97.4%	52.6%	7.5%	3.9%	5.3%	28.1%	2.6%
	부상	11,233	11,003	4,477	1,181	860	819	3,666	230
		100.0%	98.0%	39.9%	10.5%	7.7%	7.3%	32.6%	2.0%
2011년	사망	249	244	139	27	7	10	61	5
		100.0%	98.0%	55.8%	10.8%	2.8%	4.0%	24.5%	2.0%
	부상	11,306	11,054	4,284	982	857	737	4,194	252
		100.0%	97.8%	37.9%	8.7%	7.6%	6.5%	37.1%	2.2%
2012년	사망	242	233	126	23	5	10	69	9
		100.0%	96.3%	52.1%	9.5%	2.1%	4.1%	28.5%	3.7%
	부상	11,360	11,113	4,181	841	701	636	4,754	247
		100.0%	97.8%	36.8%	7.4%	6.2%	5.6%	41.8%	2.2%

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

## (2) 연령대별 보행사상자

- 연령대별 보행자 사망자수를 살펴보면 가장 높은 비중을 차지하는 연령층은 65세 이상이였으며 전체 보행자 사망자수 중에 44.6%를 차지하고 있다. 2012년 기준으로 사망자수는 108(명), 부상자수는 1,749(명)으로 조사되었다. 최근 5년간 14세 이하 어린이 보행 사망자수와 부상자수는 꾸준히 감소하고 있는 추세인 반면, 65세 이상 노인들의 보행 사망자수와 부상자수는 계속 증가하고 있는 추세이다.

〈표 2-22〉 연령대별 보행사상자 현황

(단위 : 명)

구 분		총계	14세 이하	15~24세	25~34세	35~44세	45~54세	55~64세	65세 이상	기타 불명
2009년	사망	241	10	7	11	32	41	43	97	0
		100.0%	4.1%	2.9%	4.6%	13.3%	17.0%	17.8%	40.2%	0.0%
	부상	11,519	1,498	1,565	1,850	1,675	2,050	1,348	1,533	0
		100.0%	13.0%	13.6%	16.1%	14.5%	17.8%	11.7%	13.3%	0.0%
2010년	사망	228	12	9	16	18	44	34	95	0
		100.0%	5.3%	3.9%	7.0%	7.9%	19.3%	14.9%	41.7%	0.0%
	부상	11,233	1,372	1,503	1,832	1,656	1,877	1,424	1,569	0
		100.0%	12.2%	13.4%	16.3%	14.7%	16.7%	12.7%	14.0%	0.0%
2011년	사망	249	4	13	20	23	48	44	97	0
		100.0%	1.6%	5.2%	8.0%	9.2%	19.3%	17.7%	39.0%	0.0%
	부상	11,306	1,244	1,515	1,865	1,565	1,998	1,512	1,607	0
		100.0%	11.0%	13.4%	16.5%	13.8%	17.7%	13.4%	14.2%	0.0%
2012년	사망	242	3	5	14	21	36	55	108	0
		100.0%	1.2%	2.1%	5.8%	8.7%	14.9%	22.7%	44.6%	0.0%
	부상	11,360	1,018	1,649	1,914	1,546	1,944	1,540	1,749	0
		100.0%	9.0%	14.5%	16.8%	13.6%	17.1%	13.6%	15.4%	0.0%

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

## 제5절 통행량 조사

### 1. 서울관련 목적통행량

- 서울관련 통행량이란 서울 내부 간 통행량과 서울 유출입 통행량을 의미한다. 2010년 서울관련 총 목적통행량은 29,135천 통행으로, 1996년의 25,323천 통행보다 3,812천 통행 가량 증가하였다. 1996년과 2010년의 목적 구성비를 비교해 보면 등교, 쇼핑, 업무 목적의 통행의 구성비는 1996년에 비해 감소한 반면 출근, 학원, 업무 목적의 통행의 구성비는 증가한 것으로 나타났다.

〈표 2-23〉 서울관련 목적통행량

(단위: 통행/일)

구분	1996년		2002년		2006년		2010년		연평균 증감율
배웅	225,392	0.89%	232,874	0.91%	246,300	0.93%	193,772	0.67%	-1.07%
귀가	10,290,250	40.64%	10,268,530	39.96%	10,410,766	39.18%	12,210,561	41.91%	1.23%
출근	4,604,233	18.18%	4,711,482	18.34%	5,012,162	18.86%	5,923,655	20.33%	1.82%
등교	2,377,459	9.39%	2,128,689	8.28%	1,964,399	7.39%	2,096,079	7.19%	-0.90%
학원	700,002	2.76%	900,100	3.50%	1,087,790	4.09%	959,837	3.29%	2.28%
업무	2,575,925	10.17%	2,709,984	10.55%	2,875,093	10.82%	2,891,680	9.93%	0.83%
쇼핑	1,224,436	4.84%	1,160,123	4.52%	1,090,515	4.10%	1,031,422	3.54%	-1.22%
기타	3,325,134	13.13%	3,582,424	13.94%	3,883,102	14.61%	3,827,755	13.14%	1.01%
합계	25,322,831	100.00%	25,694,206	100.00%	26,570,127	100.00%	29,134,761	100.00%	1.01%

주 : 기타목적통행은 친교, 여가, 개인용무이며, 서울관련통행량은 서울→서울, 서울→시외 통행량을 뜻함

자료 : 서울특별시, 2002 서울시 가구통행실태조사, 2003. 4

수도권교통본부, 2006 수도권 가구통행실태조사, 2007.12

수도권교통본부, 여객 기종점통행량(O/D) 전수화 및 장래수요예측 공동조사, 2012.4

## 2. 서울관련 수단통행량

- 2010년 서울관련 지하철 환승을 포함 시킨 총 수단통행량은 37,655천 통행으로, 1996년 32,189천 통행 대비 5,466천 통행(약 17.0%) 증가하였다. 1996년부터 2010년까지 도보 및 자전거 통행은 연평균 2.84%로 증가, 승용차 통행은 0.67%로 증가, 버스 통행은 0.32%로 증가, 지하철통행(환승포함)은 2.33%로 증가추세를 보이고 있으며, 택시 통행과 오토바이 및 기타통행은 각각 연평균 1.84%, 0.72%로 감소추세를 보인다.

〈표 2-24〉 서울관련 수단통행량

(단위: 통행/일)

구분	1996년	2002년	2006년	2010년	연평균 증감율
도보 및 자전거	4,389,859	5,230,690	6,110,389	6,499,084	2.84%
승용차	6,829,224	7,982,832	8,188,781	7,501,988	0.67%
택시	2,901,178	2,194,799	1,959,612	2,236,058	-1.84%
버스	8,357,730	7,705,001	8,616,326	8,745,685	0.32%
지하철/전철/철도 (환승미포함)	5,084,989	6,026,878	6,298,380	6,848,620	2.15%
지하철/전철/철도 (환승포함)	8,182,634	10,284,673	10,839,341	11,289,362	2.33%
오토바이 및 기타	1,528,794	1,512,971	1,592,022	1,382,479	-0.72%
합계(환승미포함)	29,091,774	30,653,171	32,765,510	33,213,914	0.95%
합계(환승포함)	32,189,419	34,910,966	37,306,471	37,654,656	1.13%

주 : 기타목적통행은 친교, 여가, 개인용무이며, 서울관련 통행량은 서울·서울, 서울·시외 통행량을 뜻함

자료 : 서울특별시, 2002 서울시 가구통행실태조사, 2003. 4. 수도권교통본부, 2006 수도권 가구통행실태조사, 2007.12 수도권교통본부, 여객 기종점통행량(O/D) 전수화 및 장래수요예측 공동조사, 2012.4

### 3. 도보통행 분석

#### 1) 도보통행 통행목적 분포

- 서울시 도보통행의 통행목적 분포는 <표 2-25>와 같다. 귀가 통행은 다른 활동에 따라 발생하게 되는 종속적 활동이므로 귀가통행을 제외한 경우에는 기종점이 근거리인 등교(27.9%) 및 기타통행(29.1%)의 구성비가 높고, 업무(4.9%) 및 쇼핑통행(9.6%)의 구성비는 낮은 것으로 나타났다.
- 등교통행과 학원통행을 합친 학생관련 통행이 귀가통행 제외 시 전체 도보통행의 약 40%를 차지하고 있는 것으로 나타났다.
- 2010년 서울시 도보통행의 출근목적 구성비는 16.8%로 서울시 전체평균 도보통행 구성비 32.3%의 절반 수준인 것으로 분석되었다.
- 2006년과 2010년의 귀가통행 제외 구성비 변화를 살펴보면 출근통행과 기타통행은 각각 2.8%p, 2.5%p 증가하였다. 등교, 학원, 업무, 쇼핑통행은 각각 1.3%p, 1.5%p, 2.5%p, 0.1%p 감소한 것으로 나타났다.

<표 2-25> 도보통행의 통행목적 분포

구분	2006년				2010년			
	통행량	구성비	귀가제외 구성비	서울시 전체	통행량	구성비	귀가제외 구성비	서울시 전체
귀가	2,229,676	40.8%	-	-	2,659,843	45.2%	-	-
출근	453,917	8.3%	14.0%	31.1%	540,496	9.2%	16.8%	32.3%
등교	941,769	17.3%	29.2%	12.2%	899,399	15.3%	27.9%	13.2%
학원	423,361	7.8%	13.1%	6.7%	375,109	6.4%	11.6%	6.2%
업무	238,277	4.4%	7.4%	17.8%	158,717	2.7%	4.9%	17.1%
쇼핑	312,452	5.7%	9.7%	6.7%	310,861	5.3%	9.6%	6.6%
기타	858,338	15.7%	26.6%	25.5%	939,192	16.0%	29.1%	24.6%
합계	5,457,790	100.0%	-	-	5,883,618	100.0%	-	-
귀가 제외한 소계	3,228,114	-	100.0%	100.0%	3,223,775	-	100.0%	100.0%

주 : 분석대상 도보통행은 단일수단 도보통행으로 하며 통행량은 서울시 발생기준

자료 : 수도권교통본부, 2006 수도권 가구통행실태조사, 2007

수도권교통본부, 여객 기종점통행량(O/D) 전수화 및 장래수요예측 공동조사, 2012



## 2) 도보통행 목적별 시간별 통행량

- 서울시 도보통행의 목적별 시간별 통행은 다음의 <표 2-26>과 같다. 도보 통행량의 시간별 비율을 살펴보면 5분 이상 10분 미만의 통행 비율이 32.6%로 가장 높게 나타났다. 또한 도보 통행량을 귀가통행을 제외하고 목적별로 살펴보면, 그 비율은 등교통행이 14.3%로 가장 많았으며 여가·기타 통행이 다음 순으로 많은 것으로 나타났다.

&lt;표 2-26&gt; 도보통행 시간별 목적별 통행량

(단위: 통행/일)

통행 목적	5분 이내	10분	15분	20분	25분	30분	35분	40분	45분	50분	55분	60분 이상	계
배웅	719	1,729	460	499	0	116	23	12	0	26	0	0	3,601 0.1%
귀가	240,300	907,135	377,054	641,522	72,464	397,594	19,731	74,501	7,750	27,121	2,673	43,081	2,862,868 45.1%
출근	81,372	205,225	79,207	124,797	17,608	80,717	5,451	15,091	2,317	5,625	887	8,518	635,005 10.0%
등교	86,575	335,764	188,433	200,205	26,986	53,173	2,655	6,672	673	1,502	150	1,723	908,366 14.3%
학원	65,080	165,723	56,174	67,425	5,113	26,200	990	2,690	325	911	104	1,485	396,624 6.3%
업무	9,151	26,496	12,156	23,617	3,354	18,543	652	3,594	377	1,900	98	2,112	106,341 1.7%
귀사	7,283	25,006	10,312	11,630	1,146	7,363	1,312	1,052	355	903	0	262	67,752 1.1%
쇼핑	23,568	92,756	47,997	78,503	6,499	55,496	1,974	9,536	873	3,344	470	6,358	335,549 5.3%
여가	42,225	147,345	62,075	106,761	10,224	69,231	3,889	13,774	1,069	5,901	551	15,634	499,767 7.9%
기타	49,375	159,145	77,273	110,533	12,062	68,317	2,777	12,194	1,923	5,708	928	10,401	525,768 8.3%
계	605,649	2,066,322	911,140	1,365,493	155,456	776,750	39,454	139,117	15,663	52,941	5,860	89,574	5,341,641
	9.6%	32.6%	14.4%	21.5%	2.5%	12.2%	0.6%	2.2%	0.2%	0.8%	0.1%	1.4%	100.0%

주 : 2011년 현행화 데이터를 활용하여 산정하였음, 통행량은 서울 출발기준임

자료 : 서울연구원 내부자료

# 3장

PART 1. 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립

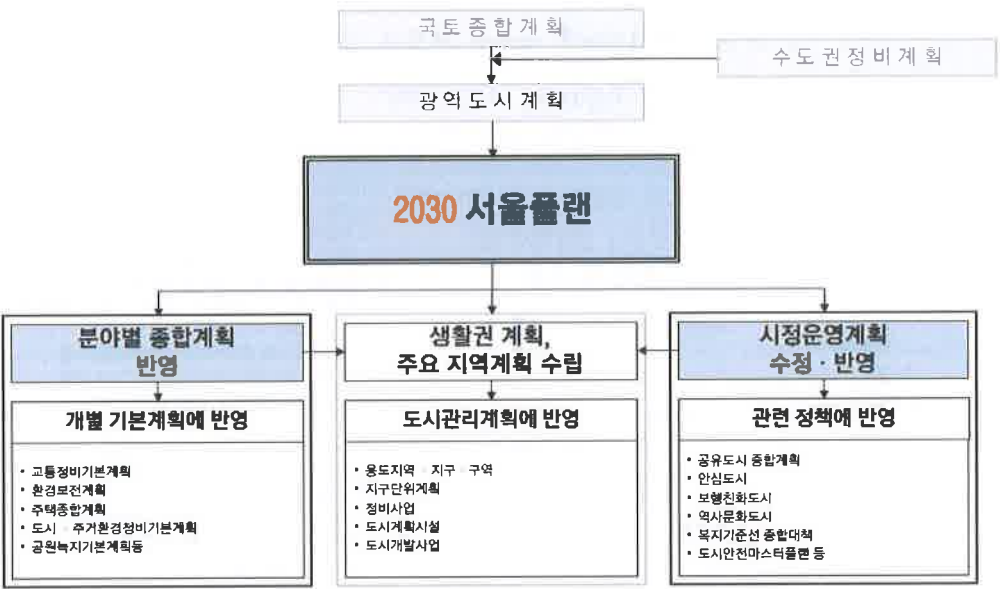
## 관련계획 및 연구 검토

# 제1절 국내 관련계획 및 연구 검토

## 1. 2030 서울도시기본계획<sup>4)</sup>

### 1) 계획 개요

- 2030 서울도시기본계획(이하 2030 서울플랜)은 서울시 모든 분야를 아우르는 최상위 법정계획으로서, 서울시의 20년 후의 모습을 내다보고 시대상과 가치를 담은 미래상과 발전방향의 기본 골격을 제시하는 장기계획이다. 서울시는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 및 도시기본계획 수립지침의 틀 하에서, 수립과정, 계획내용, 계획의 위상 등을 대도시 서울에 맞게 구성하여 도시기본계획을 새롭게 수립하였다.
- 2030 서울플랜은 시민·전문가 등 다양한 주체가 참여하여 수립과정을 공개적이고 투명하게 추진하였고, 핵심이슈 중심의 계획을 수립하여 전략·계획적인 성격을 보완하였으며, 도시계획국과 기획조정실이 주체가 되어 계획의 위상을 제고하였다.



〈그림 3-1〉 2030 서울플랜의 위상

4) 서울특별시, 2030 도시기본계획(안)(2030 서울플랜), 2013

- 현재 서울시의 문제와 앞으로의 변화 방향을 시민과 전문가가 함께 고민하고 토론하여 '소통과 배려가 있는 행복한 시민도시' 이라는 미래상을 설정하였다. 소통과 배려는 서울시 장기적으로 추구해야할 중요한 가치임과 동시에 향후 20년간 서울시 직면하는 문제들을 해결하고 삶의 질, 도시정체성, 균형발전, 도시경쟁력, 도시의 지속가능성 등 서울시 지향하는 다양한 목표를 달성하기 위해 가장 중요한 가치이다.

## 2) 계획 내용

### (1) 종합 부문

- '소통과 배려가 있는 행복한 시민도시' 이라는 미래상과 함께 2030년까지 서울시 해결해야할 과제에 대해 논의하여 교육·복지·일자리·소통·역사문화 및 경관·기후 변화 및 환경·도시개발 및 정비 등 7대 계획과제를 선정하였다.
- 선정한 서울시의 7대 계획과제는 이후 핵심이슈별 계획 수립을 위한 복지·교육·여성, 산업·일자리, 역사·문화, 환경·에너지·안전, 도시공간·교통·정비 등 5개 분과를 구성하는 기초가 되며 그 결과 5가지 핵심이슈별 계획을 수립하였다.
- 2030 서울 플랜의 핵심이슈별 목표와 전략은 다음과 같다.

〈표 3-1〉 2030 서울 플랜의 핵심이슈별 목표와 전략

핵심이슈	목표	전략
차별없이 더불어 사는 사람중심 도시	초고령 사회에 대응한 복지시스템 마련	1-1 안정적 노후생활 보장을 위한 사회적 지원 강화 1-2 고령인구의 사회참여 기회 확대와 세대통합 문화 조성
	시민 누구나 건강하게 사는 생활터전 조성	2-1 효율적 공공보건료체계 구축으로 건강사각지대 해소 2-2 생애주기별 예방적 건강관리 강화 2-3 환경성 질환 예방 관리 및 시민역거리 안전성 강화
	양극화 및 차별 해소를 위한 사회시스템 구축	3-1 차별받지 않고 살아갈 수 있도록 사회적 약자의 권리 보장 강화 3-2 지역 맞춤형 복지서비스 구축 3-3 나눔과 참여를 통한 자발적 복지공동체 구현 3-4 문화의 다양성과 가치가 존중되는 사회 조성
	전 생애에 걸쳐 학습 가능한 교육 시스템 구축	4-1 누구에게나 차별없는 교육지원 4-2 학습사회 구축을 통한 시민역량 강화 4-3 전인교육을 위한 학교의 기능 회복 4-4 지역자원을 활용한 교육공동체 실현
	성평등과 사회적 돌봄의 실현	5-1 성평등한 가족·사회문화 조성 5-2 여성의 경제활동 확대를 위한 사회환경 조성 5-3 위험, 폭력으로부터 안전한 환경조성 5-4 지역사회 돌봄공동체 구현
일자리와 활력이 넘치는 글로벌 상생도시	창의와 혁신에 기반한 글로벌 경제도시 도약	1-1 창조경제 기반 강화를 통한 성장동력산업의 경쟁력 제고 1-2 창의형 중소벤처기업 육성 1-3 서울형의 지속가능한 산업생태계 구축 1-4 혁신클러스터 육성 및 기존 산업집적지의 활성화
	경제주체 간 동반성장과 지역의 상생발전 도모	2-1 공존과 협동의 사회적경제 활성화 2-2 소상공인의 성장 지원을 통한 자생력 강화 2-3 취약계층의 자립적 일자리 확대
	사람과 일자리 중심의 활력경제 실현	3-1 창의적 인재 양성을 통한 창조계층 확대 3-2 세계인이 일하고 싶어하는 글로벌 환경 조성 3-3 생활-일자리 통합공간 창출을 통한 21세기형 도시경제 환경 조성

〈표 계속〉

핵심이슈	목표	전략
역사가 살아있는 즐거운 문화도시	생활 속에 살아 숨 쉬는 도시역사 구현	1-1 역사적 특성이 드러나는 도시공간구조형성 1-2 시민의 역사자원접근성 개선 1-3 역사자원의 시간적 공간적 확대 1-4 실행력 있는 역사보전의 추진
	마음으로 느낄 수 있는 도시경관	2-1 자연경관의 회복 2-2 역사경관의 보전과 관리 2-3 가로경관과 사가지 경관의 관리 2-4 시민과 함께하는 경관관리 추진
	모두가 함께 누리는 다양한 도시문화	3-1 모든 시민이 즐길 수 있는 문화적 여건 조성 3-2 문화로 특화된 지역발전 도모 3-3 문화생태네트워크 형성
생명이 살아 숨 쉬는 안심 도시	공원 선도형 생태도시 조성	1-1 공원 인프라 선도 도시로의 이행 1-2 도시기후 조절 능력 강화 1-3 도시 내 자연생태계 보전·회복과 공익기능 증대 1-4 도시생활 환경의 질적 향상 및 최적화
	에너지 효율적인 자원순환도시 실현	2-1 에너지 위기 대비 관리체계 고도화 2-2 저탄소 에너지 생산·소비 체계 정착 2-3 자원 리사이클링 확대
	다 함께 지켜주는 안전한 도시 만들기	3-1 위험정보의 획득 및 활용체계 고도화 3-2 조기대응 신속성 확보 및 역량 증진 3-3 도시 생활 안전 거버넌스 확대 3-4 기상재난의 예방 및 환경저수 역량 향상
주거가 안정되고 이동이 편한 주민 공동체 도시	삶터와 일터가 어우러진 도시재생 추진	1-1 역세권 중심의 직주근접형 복합 토지이용 1-2 지역별 특화발전을 통한 균형발전 도모 1-3 주민참여형 도시재생을 통한 지역활성화 1-4 도시공간과 정보통신기술을 접목한 통합적 관리 1-5 효율적인 친환경 물류체계 구축
	승용차에 의존하지 않아도 편리하게 생활할 수 있는 녹색교통환경 조성	2-1 대중교통 중심의 도시재생과 복합 연계교통체계 구축 2-2 보행과 자전거 이용이 안전한 도로공간 재편과 생활환경 조성 2-3 승용차 이용의 합리적 관리
	선택이 자유롭고 안정된 주거공간 확대	3-1 부담가능한 주택 공급의 확대 및 주택수급관리체계 구축 3-2 맞춤형 주거복지 프로그램 확대 3-3 살기좋은 주거공동체 조성

## (2) 보행 부문

- 서울시 교통 및 물류의 현황과 여건변화 전망을 통해 도출된 핵심이슈들을 중심으로 계획하며, ‘사람과 환경중심의 교통흐름이 원활한 광역대도시’를 목표로 한다.
- 계획 시에는 환경을 고려하여 차량보다는 사람을 중심으로, 승용차보다는 대중교통을 중심으로, 대중교통에서는 버스보다는 철도를 중심으로 계획한다. 또한 서울 대도시권의 광역화 가속에 따른 변화된 광역권 내 통행패턴을 고려하여 교통 및 물류를 계획함으로써 광역권내 이동이 원활하도록 한다.

### 가. 사람중심 교통체계 구축

- 차량의 통행보다는 보행자를 우선 고려하고, 특히 장애인이나 노인 등의 교통약자를 고려하여 계획한다. 보행의 연결성 보장과 교통약자의 통행 편의에 역점을 둔다.

- 교통약자 대중교통수단 접근시설 개선
  - 횡단보도에서의 시각장애인을 위해 음향신호기를 보행신호 잔여시간까지 일리는 방식으로 개선하고, 휠체어·자전거·시각장애인을 위한 보도턱 낮추기, 지하철역 엘리베이터의 접근성 향상을 위해 엘리베이터 옆에 횡단보도를 설치한다.
- 교통약자 맞춤형 정보제공
  - 버스정류장의 점자블록, 점자안내판, 문자안내판, 음향 정보 제공기, 버스정보안내 시스템 등을 설치하여 교통약자에게 버스 운행 정보를 제공한다.
  - 도시철도역의 안내시설 설치 및 도우미 배치, 휠체어 탑승칸 정보 제공, 도시철도 차량 내 정류장명 등의 문자안내 서비스 개선으로 교통약자의 편의를 도모한다.
  - 교통약자 맞춤형 정보제공을 통해 교통수단 접근성을 향상시키고, 이동편의시설 설치로 교통약자의 이동 편의를 증진시킨다.
- 교통약자를 위한 대중교통수단 운행 효율화
  - 장애인이 이용가능한 저상버스의 보급을 확대하고, 배차간격을 규칙적으로 조정하며, 저상버스 이용에 적합한 정류장 보도턱 높이 등을 개선한다. 또한 교통약자 수요에 따른 저상버스 노선을 조정하고, 교통약자 이용 편의를 위한 저상버스 운행 효율화를 통해 교통약자의 대중교통 이용 활성화를 도모한다.
- 교통약자를 위한 무장애 교통환경 조성
  - 장애인이 많이 이용하는 시설인 병원과 복지관 등을 무장애 공간으로 개선한다. 서울시 도심 주요 관광지 또한 무장애 공간으로 개선하여 교통약자들이 자유롭게 즐길 수 있는 관광 환경을 조성한다.
- 교통약자 통행지원 사업 효율화
  - 현재 분리되어 시행되고 있는 장애인 콜택시, 장애인 무료셔틀, 장애인 심부름센터와 같은 서울시 통행지원 사업을 통합적으로 운영관리하여 교통약자 통행지원 사업의 효율화를 시도한다.

#### 나. 환경중심 교통체계 구축

- 친환경교통체계 구축을 위해 대기오염원 배출량이 큰 승용차 통행 억제에 중점을 둔다. 이에 승용차 통행 수요관리 정책과 대중교통 개선을 병행하고, 친환경교통수단 이용을 활성화하도록 계획한다.

## ○ 대중교통체계 개선

- 수도권 BRT 노선들과 연계한 서울시 중앙버스전용차로제를 확대함으로써, 서울 대도시권의 버스전용차로의 연속성을 확보하고 버스 속도 경쟁력을 확보한다. 또한 운행 스케줄 관리가 힘든 장대노선을 짧게 재편하고 노선의 대체노선 여부, 차고지 현황 분석, 노선의 위계질서 및 재정수지 등을 고려하여 조정한다.
  - 교통약자 이동 편의를 위한 저상버스 도입, 친환경 연료 사용 및 내장재의 고급화 버스 등을 도입한다. 교통약자 배려 및 버스 서비스 질 개선을 통한 버스 매력도 향상으로 승용차 이용자의 수요 전환을 유도한다.
  - 도심·부도심의 대중교통 환승 결절점 및 광역 BRT와 만나는 시내외곽 지점에 R&R 중심(대중교통 간의 환승)의 복합환승센터를 건설하여 대중교통 접근성 및 편리성을 제공한다. 또한 일반적으로 도시철도 이용 효율은 낮지만 일부 구간에 발생하는 극심한 혼잡을 해소하기 위해 도시철도 인프라를 확충하거나 기존 노선을 조정한다.
- 도로교통 수요관리 강화
- 주차상한제 설치제한기준을 50~60% 수준으로 낮춰 주차상한제를 강화함으로써 교통수요 저감 효과를 제고하며, 지하철역 역세권 내 상업지역 및 상업화된 준주거지역 등 교통혼잡 예상지역은 주차상한제를 달리 추가적으로 적용한다.
  - 교통혼잡지역 중 대중교통 시설로의 수단전환이 용이한 지역을 대상으로 혼잡통행료를 징수하여 교통혼잡을 완화시킨다. 혼잡통행료 징수 지역 내 도로 이용자들의 소득수준과 시간가치 등을 고려하여 진입 교통량을 조절할 수 있는 수준으로 징수요금을 선정한다.



〈그림 3-2〉 혼잡통행료 징수 사례 - 서울, 싱가포르

## ○ 자전거 이용 활성화

- 간선기능, 집산기능, 국지기능별 자전거도로망의 선정 기준을 정립하고 각 위계별로 자전거도로망 구축을 추진한다. 근거리뿐만 아니라 간선도로도 자전거도로로 연결하며, 자전거도로를 기능별로 분류시켜 설치함으로써 연결성이 확보되어 자전거 이용의 활성화를 도모한다.

- 기존 이용이 가장 많았던 한강 및 지천변 자전거도로의 폭 확대, 자전거 시설 설치, 교량 연결로 정비 등을 통해, 자전거도로를 기존의 레저용이 아닌 하나의 통행수단으로 전환한다.
- 차도 및 보도와 자전거도로의 완전 분리를 통해 안전성이 확보되는 자전거 전용도로망을 구축한다. 기존에는 차량이나 보행자와의 상충으로 자전거를 낮은 속도로 이용했으나 타 교통수단과의 분리로 자전거 통행권을 보장하며 통행속도를 높인다.
- 자전거를 지역 교통수단인 지선버스와 동일하게 기능을 부여한다. 대중교통체계와 연계하여 환승시스템을 구축한 대중교통 역 주변에 자전거 주차장을 설치하여 자전거 이용자의 이동성을 확보한다.
- 차량배출 오염원 관리 강화
  - 우선 서울시 시내버스, 마을버스, 청소차를 저공해차량인 천연가스(CNG)차량으로 교체하여 저공해차량 보급을 확대한다. CNG 차량으로의 교체 및 운행에 따른 재정 지원, CNG차량 보급에 필수 요소인 CNG 충전소를 확충한다.
  - 운행차량 배출가스 정밀검사기관의 점검을 강화하고 연중 단속을 실시한다. 또한 배출가스의 무료점검센터 및 매연 신고센터를 운영하여 자발적 시민 신고 및 자가 점검 기회를 확대한다.
  - 서울시, 경기도, 인천시의 수도권 통합의 교통부문 대기오염물질 배출 총량제를 시행하여 대기오염 감축 효과를 기대할 수 있다. 지역별, 교통수단별 배출 총량을 산정하여 대기오염물질 배출 총량 관리를 실시하고, 허용 총량 초과 시 부담금을 부과하고 적게 배출 할 시에는 배출권을 판매할 수 있는 경제적 혜택도 부여한다.
  - 학교, 공원 등의 녹지 공간 확보가 가능한 장소에 방음언덕 및 방음림을 확대 조성하고, 도로변 도시경관을 저해하는 방음벽을 제한하고 저소음 포장을 확대 시행한다. 소음 및 진동 감소로 주민 생활 여건 개선과 도시 미관 개선 등을 도모한다.
  - 교통과 환경의 시뮬레이션 평가 모형을 구축하여 시도별 교통부문의 대기오염 기여도를 결정하고 지자체와 연계된 효과적인 대기관리권역을 설정하고, 교통수요관리 대책의 추진 강도 등을 결정한다.



## 2. 서울특별시 도시교통정비 기본계획<sup>5)</sup>

### 1) 계획 개요

- 서울특별시 도시교통정비 기본계획(이하 서울 교통비전 2030)은 서울시 교통부문의 최상위 법정계획으로서 서울 교통의 장기 비전과 각 교통수단 및 교통시설의 체계적인 공급, 관리, 운영계획 등의 정책방향을 제시하고 있다.
- 과거의 교통정책은 사람을 배려하지 못하는 자동차 위주의 교통정책이었으며, 이에 따라서 자동차 위주의 교통시설투자가 이루어졌으며 자동차 통행을 위한 신호체계를 구축하였다.
- 그러나 자동차위주의 정책으로 인하여 비효율적인 에너지 소비 구조, 대기오염 물질 과다 배출이라는 악영향과 지속적으로 증가하는 교통혼잡비용 등 사회적 비효율성을 가중시키는 좋지 않은 영향이 다수 발생되었다.
- 따라서 서울시는 사람중심의 교통정책을 수립하도록 장기적인 계획이 필요하였으며, 교통부문의 전반적인 내용을 포함하도록 하는 계획을 수립한 것이 바로 서울 교통비전 2030이다.



〈그림 3-3〉 서울 교통비전 2030의 주요 정책 비전

5) 서울특별시, 서울특별시 도시교통정비 기본계획(안), 2013

## 2) 계획 내용

### (1) 종합 부문

- 서울 교통 비전 2030의 주요 키워드는 사람·공유·환경이며, 정책비전은 ‘사람이 우선하는 건강한 서울 교통’이다.
- ‘사람이 중심인 교통’ 부문은 보행자를 우선 배려하는 교통환경 및 자전거가 중심인 생활환경을 만들고, 교통사망사고를 줄이며 일반인과 교통약자의 경계가 없는 무장애 환경 구축을 주요 시책으로 제시한다. 정책 목표로는 보도면적 및 자전거도로 연장 2배 확충, 교통사고 사망자를 1/6이하로 감소, 교통약자 지원시설 100% 설치로 설정하였다.
- ‘함께 이용하는 교통’ 부문은 철도 중심의 효율적 대중교통체계를 구축하고, 더 빠르고 편리한 대중교통을 만들며, 나눔을 실천하는 공유교통시대를 여는 것을 주요 시책으로 제시한다. 정책 목표로는 어디서나 10분 이내 지하철역 접근, 중앙버스 전용차로 속도 25km/h, 카셰어링 서비스 지점 동별 5개소 설치로 설정하였다.
- ‘환경을 배려하는 교통’ 부문은 불필요한 이동을 줄여 이동저감 사회를 만들고 교통수단과 시설의 친환경성을 강화하며, 막힘없고 단절 없는 도로 환경을 만들어 시민과 함께하는 교통문화선진도시 구축을 주요 시책으로 제시한다. 정책 목표로는 도심 승용차 수단분담률 10%, 무 배출 대중교통 차량 비율 100%, 간선도로 혼잡구간 비율 10%로 감소로 설정하였다.



〈그림 3-4〉 서울교통비전 2030에서 제시하는 서울 교통 미래상

## (2) 보행 부문

- 서울 교통 비전 2030의 보행부문 기간별 추진시책의 세부내용은 다음과 같다.

〈표 3-2〉 보행부문 추진시책 총괄

정책 방향	추진시책		
	단기	중기	장기
안전한 보행 환경	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 이면도로 보행자 안전관리 체계화               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행로 특성별 정비기준 마련 및 법제화</li> <li>- 보행자 안전에 취약한 이면도로 대상 '보행자 특별안전지구' 지정 관리</li> <li>- 이면도로상의 보차분리 확대 및 보행우선구역의 이면도로 정온화</li> <li>- 생활권 이면도로 불법주차 관리 강화</li> <li>- Home Zone 도입</li> </ul> </li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 교통약자를 위한 보행환경 개선               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 어린이, 노인 보행전용거리 운영</li> </ul> </li> </ul>		
편리한 보행 환경	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 보행공간 확장정책 지속               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도로다이어트 및 보도 확장, 보행연속성 확보 (건물 진출입시설 조정)</li> <li>- 보행전용거리 활성화 및 대중교통전용지구 확대</li> <li>- 보행자 우선 공유도로 조성</li> </ul> </li> <li>○ 지역별 불균형 해소               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Car Free Zone 도입</li> <li>- Flexible Road Diet 기법</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 장애물 없는 보행환경 조성               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 유니버설 디자인 적용으로 무장애 교통 환경 조성</li> <li>- 이동상인 정비방안 마련</li> <li>- 보도 포장 및 상태 개선</li> </ul> </li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대중교통 이용이 편리한 보행환경 조성               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대중교통 보행동선체계 설계지침 마련</li> <li>- 대중교통 접근성 개선(튜브형 버스정류장 등)</li> <li>- 대중교통 환승거리 최소화 (환승주차장 · 환승센터 건립 추진)</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중앙버스전용차로 정류장 위치 조정</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 횡단보도 복원 및 육교와 지하도 역할 축소               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도심(4대문 내) 모든 교차로 횡단보도 설치 (전방향 횡단보도)</li> <li>- 교차로 보행 저항 줄이기 사업 및 광복 횡단보도 도입</li> <li>- 연차적으로 육교와 지하도 규모 축소</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 서울시내 모든 교차로 횡단보도 설치</li> </ul>
보행 우선 문화 정착	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 보행공간에 대한 인식 제고               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행권 선언 및 시민 홍보</li> <li>- 보행우선문화 정착 캠페인</li> <li>- 운전자·시민·공무원 대상 교육 강화</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 보행우선문화 건인사업 실시               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행환경개선 아이디어 공모</li> <li>- 교통약자 보행환경 우수지역 포상</li> <li>- 보행우선문화를 뒷받침 할 제도 개선</li> </ul> </li> </ul>

### 3. 보행친화도시 서울비전<sup>6)</sup>

#### 1) 비전 개요

- 보행친화도시 서울비전은 2013년 1월에 발표한 선진국형 보행도시로의 전환에 기틀이 될 보행관련 비전으로서 보행 환경 및 관련 제도 개선 등을 포함한 10개 사업의 내용을 담고 있다.
- 과거 자동차 위주의 정책에 대한 비판적인 입장과 함께 차량중심에서 사람중심으로 바뀌는 도시환경변화 패러다임을 반영한 비전이 제시되어야 한다는 의견이 다수 존재하였다. 이에 따라 사람중심의 교통환경을 조성하고자 보행자전거 활성화를 통한 도시의 건강성 회복, 사람중심의 생활권 교통환경 조성을 통한 공동체 문화 회복, 교통약자의 이동권 보장을 통한 사회통합을 유도할 계획의 필요성이 대두되었다.
- 과거 보행사업은 시민단체와 지방정부, 공공, 주민 등 상호 연계와 거버넌스가 취약하였고, 거리 및 가로중심의 환경개선 사업에 치중되었으며 교통과 도시계획, 도로분야 등 종합적인 연계 계획 미흡하였다. 또한 보행관련 소관기관 다원화로 총괄 조정 기능 부재를 통한 한계를 보여주었다. 이에 이러한 한계점을 보완하는 새로운 보행정책의 도입이 필요한 시점이었다.
- 이러한 흐름에 맞춰 자동차 중심에서 사람 중심의 도시환경 개선을 추진하여 모든 시민이 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 '보행친화도시 서울' 조성의 기틀을 마련하는 것을 목표로 한다.
- 추진경위

- 시장 공약사항 : '걷고 싶은 도시를 만들겠습니다'(2011.10.27.)
- 시장 요청사항 : '차 없는 거리' 지정 추진(2012.03.02.)
- '차 없는 거리' 마스터플랜 수립(2012.06.15.)
- 서울시 보도블록 10계명 발표(2012.04.25.)
- 보행친화도시 마스터플랜 속의 개최(2012.08.24.)
- '보행친화도시 서울만들기' 정례간부 워크숍(2012.09.06.)
- 세종로 보행전용거리 시범운영 시행(2012.09.23.)
- '보행친화도시조성 추진위원회' 개최(2012.10.24.)
- '보행친화도시 서울비전' 발표(2013. 1. 21.)

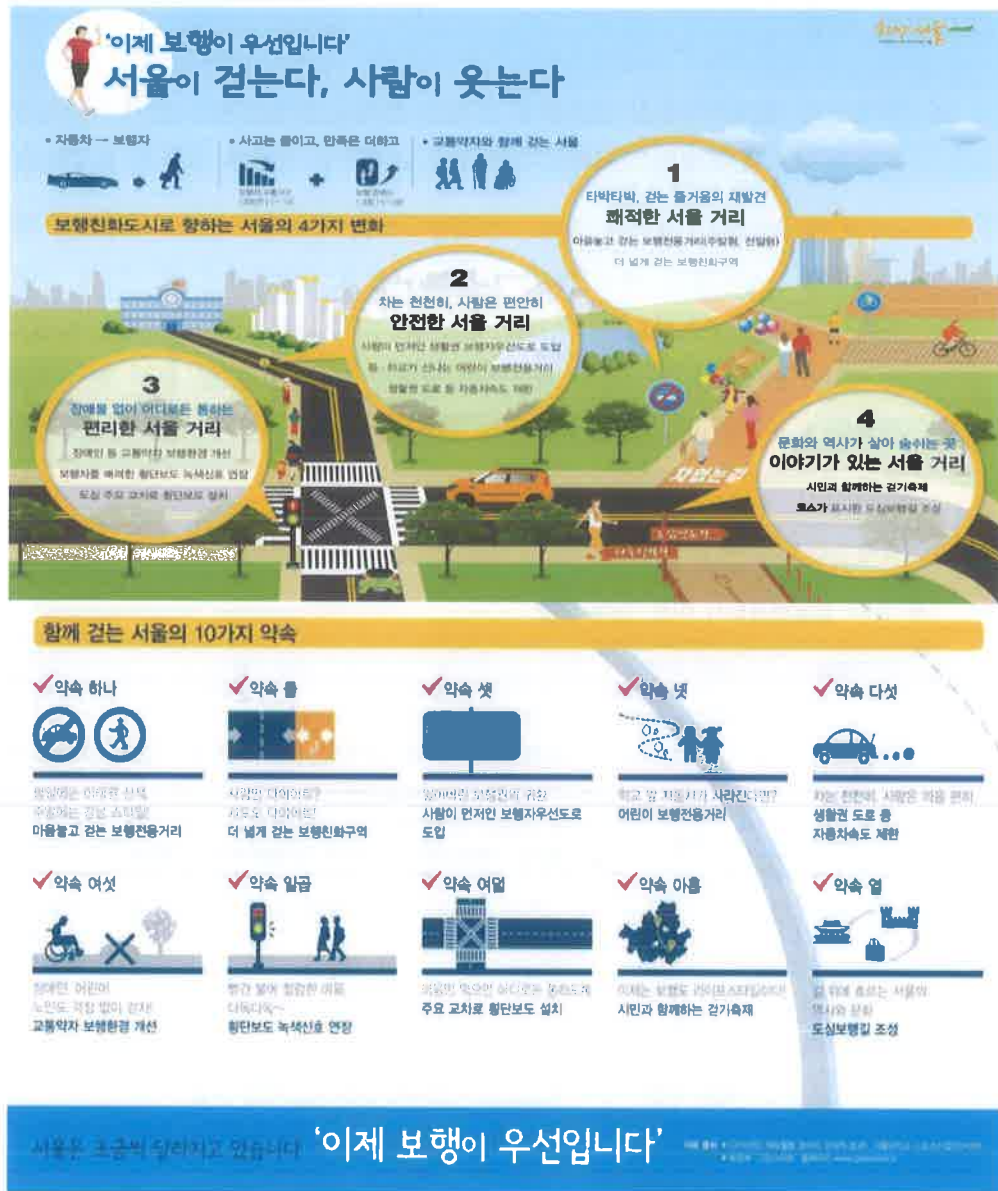
6) 서울특별시, 보행친화도시 서울비전, 2013

## 2) 비전 내용

- ‘보행우선, 보행친화도시 서울조성’이라는 비전을 수립하였고, 정책목표는 보행자 교통사고 감소와 보행면적/도로면적 확충과, 보행수단 분담률 증가로 설정하였다.
- 4가지 추진방향은 ‘쾌적한 거리’, ‘편리한 거리’, ‘안전한 거리’, ‘이야기가 있는 거리’ 조성으로 선정하였다. 추진전략은 상징성이 있고 사업효과가 큰 지역을 전략적 육성하여 성과를 극대화하고 시민단체, 학계 등 전 분야가 상시 참여하는 실질적 거버넌스 구축·운영하며, 자치구의 적극적인 참여를 위해 인센티브 부여 및 지속적인 유지관리를 하는 것이다. 또한 중앙정부, 경찰청 등 유관기관과 협력 강화로 제도개선을 적극 추진하는 것이다.
- 보행친화도시 서울비전의 10대 과제와 주요내용은 다음과 같다.

〈표 3-3〉 보행친화도시 비전 10대 과제

추진방향	10대 과제	주요 내용
1. 쾌적한 거리	보행전용거리 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 유형별 보행전용거리(차없는 거리)추진</li> <li>○ 교통여건·보행량·교통량 고려, 마음놓고 걷는 보행전용거리 운영</li> </ul>
	보행친화구역 조성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 더 넓게 걷는 보행친화구역 조성</li> <li>○ 특성화된 보행친화구역 조성(보행자 안전 시범, 역사문화 탐방, 보행자·대중교통 전용지구, 보행문화공간 확대)</li> </ul>
2. 안전한 거리	생활권 보행자 우선도로 도입	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 교통사고 위험 높고 보행량 많은 생활권 보행자 우선도로 도입</li> </ul>
	어린이 보행전용거리 시행	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 등하교시 시간제 차량 통행제한, ‘신나는 어린이 보행전용거리’ 추진</li> <li>○ 아이들이 마음대로 다니는 존(아마존) 시행</li> </ul>
	자동차속도 제한 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 생활권도로 속도제한 추진</li> <li>○ 주요도로 시범지역 선정 속도제한 하향</li> </ul>
3. 편리한 거리	교통약자 보행환경 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 장애물없는 대중교통 이용환경 시범사업 시행</li> <li>○ 지하철역사 확충으로 이동편의 확대</li> <li>○ 교통약자용 버스도착안내시스템 설치</li> </ul>
	보행자를 배려한 신호체계 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 보행자 횡단 대기시간 단축 운영, 횡단보도 속도 기준 적용</li> <li>○ 심야시간대 황색점멸 운영 확대, 횡단보도 보행전 시간부여</li> </ul>
	횡단보도 전면적 설치	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 보행동선체계를 고려하여 불합리한 횡단보도 기능개선</li> <li>○ 도심 주요 교차로 모든 방향 횡단보도 설치</li> <li>○ 지하보도·육교 지점 횡단보도 설치</li> <li>○ 대각선, 광폭 횡단보도, 고원식 횡단보도 설치</li> </ul>
4. 이야기가 있는 거리	‘보행친화도시 서울’ 걷기 대회	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 보행문화 확산을 위한 도심 보행축제를 개최, 보행자 중심도시로 전환</li> <li>○ 도심부 일정거리를 특정시간대 보행자 전용거리 운영</li> </ul>
	도심보행길 (프로미나드) 조성	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 도심권 고궁, 쇼핑, 역사문화 공간을 연결하는 보행길 조성</li> </ul>



자료 : 서울특별시, 보행친화도시 서울 비전, 2013.1

〈그림 3-5〉 보행친화도시 서울비전의 추진방향 및 주요사업

#### 4. 제2차 서울특별시 교통약자 이동편의 증진계획<sup>7)</sup>

##### 1) 계획 개요

- 중앙정부에서는 2005년 1월 28일 「교통약자의 이동편의증진법」을 제정하여 공포하였고, 동법 제7조에 근거하여 시·군·구 단위로 매 5년마다 교통약자이동편의증진계획을 수립하게 하였다. 이에 따른 교통약자 이동편의증진계획 수립용역이 수행되어 2008년 제1차 서울시 교통약자 이동편의 증진계획이 수립되었고, 2013년 11월에 제2차 서울시 교통약자 이동편의 증진계획이 수립되었다.
- 장애인, 고령자, 임산부, 어린이, 영유아를 동반한자, 외국인으로 구성되는 교통약자는 향후 고령자의 증가로 인해 지속적으로 증가할 것이며, 교통약자의 권리를 강하게 주장하고 있는 장애인단체의 활동은 지속적으로 이어질 것으로 예상됨에 따라 교통약자들의 이동을 안정적으로 보장하는 계획이다.
- 제2차 서울시 교통약자 이동편의 증진계획 수립목적은 다음과 같다.
  - 고령화 사회로 진입, 장애인의 사회활동 증가 등 변화하는 사회여건에 대응하기 위한 교통약자 이동편의 증진방향과 추진과제 등을 정립한다.
  - 교통약자를 포함한 서울시민 모두에게 편리한 보편적 교통복지 구현을 위한 추진방안 및 추진계획을 수립한다.

##### 2) 계획 내용

- 제2차 서울특별시 교통약자 이동편의 증진계획의 비전은 '서울시 교통체계의 Universal Design화'와 '서울시민 모두가 편안한 무장애 교통환경 구현'이며, 3개 목적, 3대 추진전략, 개선방안으로 구분하였다. 계획의 주요내용 및 중점관리 성과지표는 다음과 같다.

7) 서울특별시, 제2차 서울시 교통약자 이동편의 증진계획, 2013

〈표 3-4〉 제2차 서울특별시 교통약자 이동편의 증진계획 주요내용

목적	추진 전략	개선 방안
통일성·연결성 있는 교통시설 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>이동편의시설 지속적 설치·정비</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>이동편의시설 기준적합성 심사</li> <li>상시 보도 정비·점검</li> <li>횡단보도 음향신호기 설치</li> <li>도착버스정보제공(BIS) 설치</li> <li>장애물 없는 대중교통 이용환경 조성</li> <li>가로변 버스정류장 개선</li> <li>지하철 엘리베이터 설치</li> <li>자동차 진입 억제봉 정비</li> </ul>
예측 가능한 교통수단 이용환경 조성	<ul style="list-style-type: none"> <li>맞춤형 교통수단 및 교통 정보 제공 확대</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>저상버스 도입 확대</li> <li>장애인콜택시 운영</li> <li>택시를 활용한 교통수단 운영</li> <li>시각장애인심부름센터 차량 및 무료셔틀버스 운영 지원</li> <li>저상버스 배차체계 개선</li> <li>이동편의 종합정보 제공</li> <li>교통약자 이동케어서비스 제공</li> <li>저상버스 운행정보 제공</li> <li>교통약자 승차대기정보 제공</li> </ul>
체계적이고 효율적인 이동편의 증진정책 지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>교통약자 수요 및 이동편의시설 관리</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>기준적합성 심사위원회 구성·운영</li> <li>이동편의시설 DB구축</li> <li>교통약자 이동실태 DB 구축</li> <li>특별교통수단 수요 관리</li> <li>저상버스 관련 연구(원가절감, 중소형 저상버스 등)</li> </ul>

〈표 3-5〉 제2차 서울시 교통약자 이동편의 증진계획의 중점관리 성과지표

분야		성과지표	목표		산출방식
			'12년	'17년	
교통 수단	버스	저상버스 도입율	26.7%	55%이상	= 저상버스 대수 / 총 버스대수
	장애인콜택시	30분 이내 탑승율	65.3%	80%이상	= 30분 이내 탑승자 / 총 이용자
여객 시설	버스정류장	BIT 설치율	11.0%	50%이상	= 설치대수 / 버스정류장수
	지하철 역사	엘리베이터 설치율	22.0%	30%이상	= 지상 엘리베이터 / 총 출입구 수
보도 및 보행시설	여객시설 주변	접근·유도시설 (유도블록 등)	-	70%이상	= 설치개소 / 시내버스정류장수
	횡단보도	음향신호기 설치율	44.0%	60%이상	= 설치대수 / 총 보행등주



## 5. 보행업무편람<sup>8)</sup>

### 1) 편람 개요

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에서는 보행 실태조사, 기본계획 수립, 연차별 실행계획 수립, 보행환경 개선지구, 보행자 전용길, 기타 보행환경 증진을 위한 방안 등을 기술하고 있다.
- 보행업무편람에서는 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」을 기반으로 하여 각 항목별(보행안전 및 편의증진 실태조사, 보행안전 및 편의증진 기본계획, 연차별 실행계획, 보행환경개선지구, 보행자전용길, 기타 법 시행을 위한 업무)에 대한 절차 및 내용을 제시하고 있으며, 결과적으로 이를 참조하여 각 특별시, 광역시 등에서 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립할 수 있도록 하고 있다.

### 2) 편람 내용

- 본 기본계획에서는 보행업무편람에 기술된 항목 중 ‘보행안전 및 편의증진 기본계획’ 부분과 ‘보행환경개선지구’ 부분을 검토하였다.

#### (1) 보행안전 및 편의증진 기본계획

##### 가. 기본계획 수립 목적

※ 관련 법률 - 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제7조(보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립)  
 ① 특별시장등은 제6조제1항에 따른 실태조사 결과를 기초로 대통령령으로 정하는 절차와 방법에 따라 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년마다 보행안전 및 편의증진기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

- 모든 국민이 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 통행할 수 있도록 보행환경을 조성하는 것을 목적으로 하며, 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조 제1항 및 동법 시행령 제3조 제1항의 규정에 따라 지역 내 보행안전 및 편의증진 실태를 파악하여 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하기 위한 중·장기 계획이다.

##### 나. 기본계획 수립 주체

- 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시 관할구역의 군수는 제외)가 주체가 된다.

8) 행정안전부, 보행업무편람, 2013

### 다. 기본계획 수립 시기

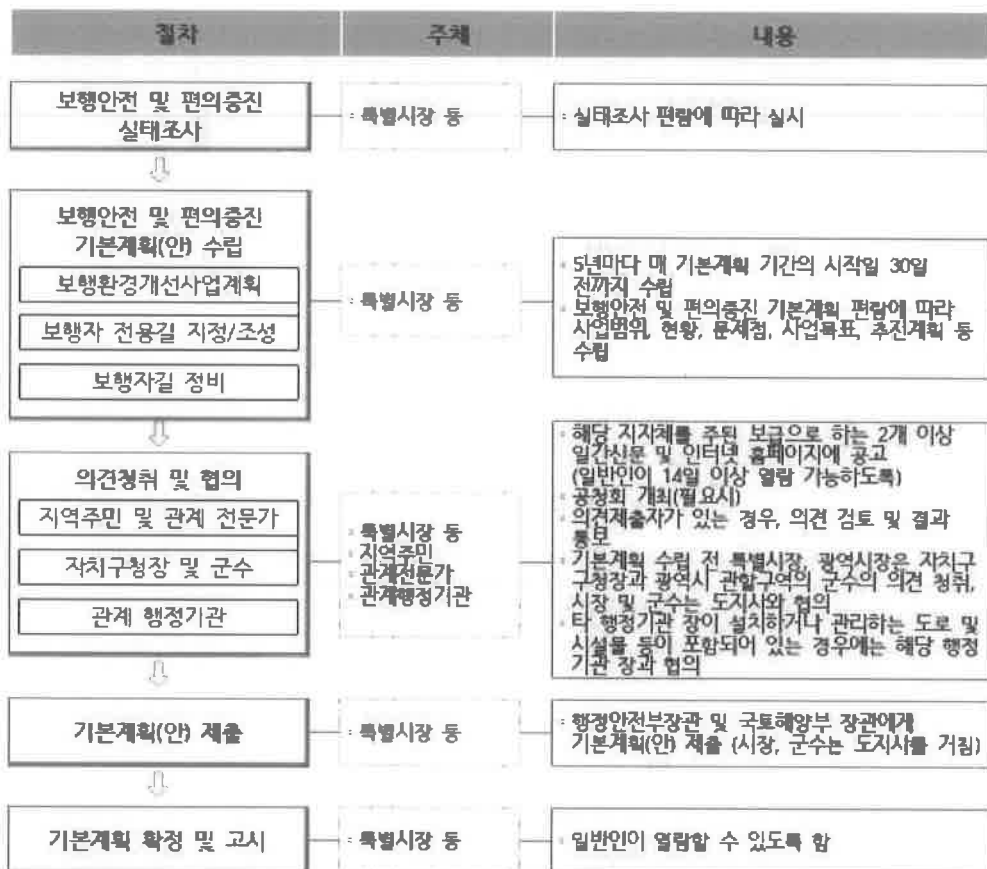
- 실태조사 결과를 기초로 지역 주민과 관계 전문가의 의견을 들어 5년마다 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하며, 5년마다 기본계획 기간의 시작일 30일 전까지 수립한다.

### 라. 기본계획 수립 범위

- 시간적 범위는 5년이며, 지역적 범위는 특별시, 광역시, 특별자치시 및 특별자치도 또는도 관할구역의 시·군이다.

### 마. 기본계획 수립 절차

- 보행업무편람에서 제시하고 있는 보행안전 및 편의증진 기본계획의 절차는 다음과 같다.



자료 : 행정안전부, 보행업무편람, 2013

〈그림 3-6〉 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립 절차

#### 바. 기본계획의 주요내용

- 해당 지자체의 위치, 면적, 인구 등 계획을 세우게 되는 지역의 대략적인 특성을 파악할 수 있도록 해야 하며, 계획의 수립 배경, 목적, 성격, 주요내용 등을 넣어 계획의 전체적인 내용을 파악할 수 있도록 하여야 한다.
- 보행업무편람에서 제시하고 있는 보행안전 및 편의증진 기본계획의 목차는 다음과 같다.

제1장 보행안전 및 편의증진 관련 사업의 추진성과 분석
1.1 보행안전 및 편의증진 관련 사업 추진성과 분석
1.2 보행안전 및 편의증진 기본계획사업 추진성과 분석
제2장 보행환경 및 편의증진 관련 실태조사 및 문제점 분석
제3장 보행안전 및 편의증진 기본계획 목표설정
제4장 보행안전 및 편의증진 기본계획 목표달성을 위한 실행계획 수립
4.1 부분별 사업추진 방향
4.2 보행환경개선지구 부문
4.3 보행자 전용길 부문
4.4 보행자길 부문
4.5 기타 보호구역 부문(어린이, 노인, 장애인)
4.6 보행문화 선진화 부문
제5장 연차별 세부추진계획 및 투자계획
5.1 연차별 세부추진계획
5.2 투자소요비용 및 연차별 투자계획
제6장 자원 조달 계획

#### 사. 기본계획 수립 시 고려사항

- 보행교통 개선계획 등 관련 계획의 내용을 수용하여 상호 연계되도록 하고, 해당 지역실정에 적합한 보행에 관한 중·장기 종합적인 정책방향을 제시하여야 한다.
- 보행안전 및 편의증진 기본계획에 포함된 사항이 타 법에 의해 수립된 경우 그 부분은 기본계획이 수립된 것으로 보나 그 부분들도 모두 포함시켜 보행관련 계획을 전체적으로 파악할 수 있도록 하며 살펴봐야 하는 관련 법령 및 계획은 다음과 같다.
  - 「지속가능 교통물류 발전법」 제38조에 근거하는 보행교통 개선계획
  - 「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조에 근거하는 지방교통약자이동편의 증진계획
  - 「교통안전법」 제18조에 근거하는 지방교통안전기본계획
  - 「도로법」 제 22조에 근거하는 도로정비 기본계획
  - 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제 8조에 근거하는 지방 대중교통 기본계획

## (2) 보행환경개선지구

### 가. 지구 지정 목적

※ 관련 법률 - 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제9조(보행환경개선지구의 지정)

① 특별시장등은 다음 각 호에서 정하는 구역을 보행환경개선지구로 지정할 수 있다.

1. 보행자 통행량이 많은 구역
2. 노인·임산부·어린이·장애인 등의 통행 빈도가 높은 구역
3. 역사적 의미를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역
4. 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역

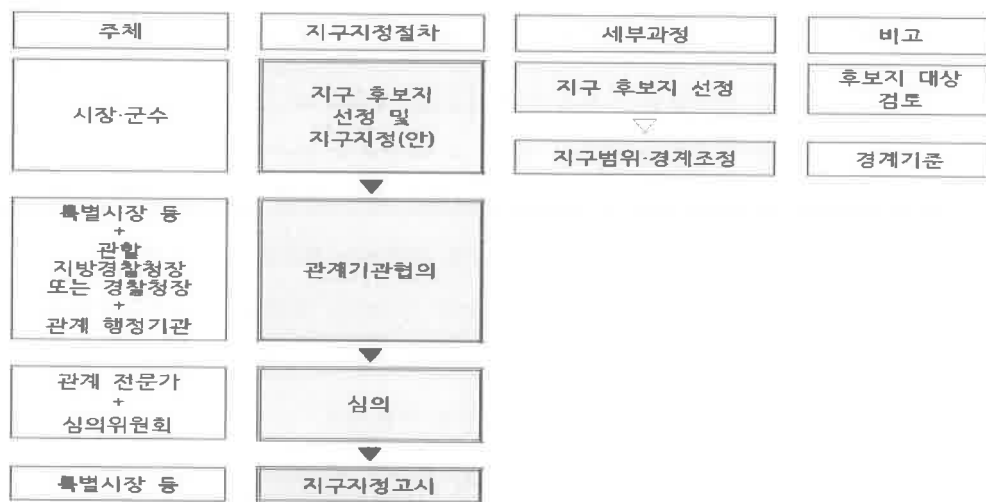
- 보행자 중심의 안전하고 쾌적한 보행공간을 조성하기 위해 자동차 통행 억제, 교통약자 배려, 보행위험요소 제거, 지구특성별 환경 및 경관 조성을 통하여 보행환경개선을 도모하기 위해 보행환경개선지구 지정을 한다.

### 나. 지구 지정·사업 시행·평가 주체

- 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시 관할구역의 군수는 제외)가 주체가 된다.

### 다. 개선지구 및 개선사업 추진

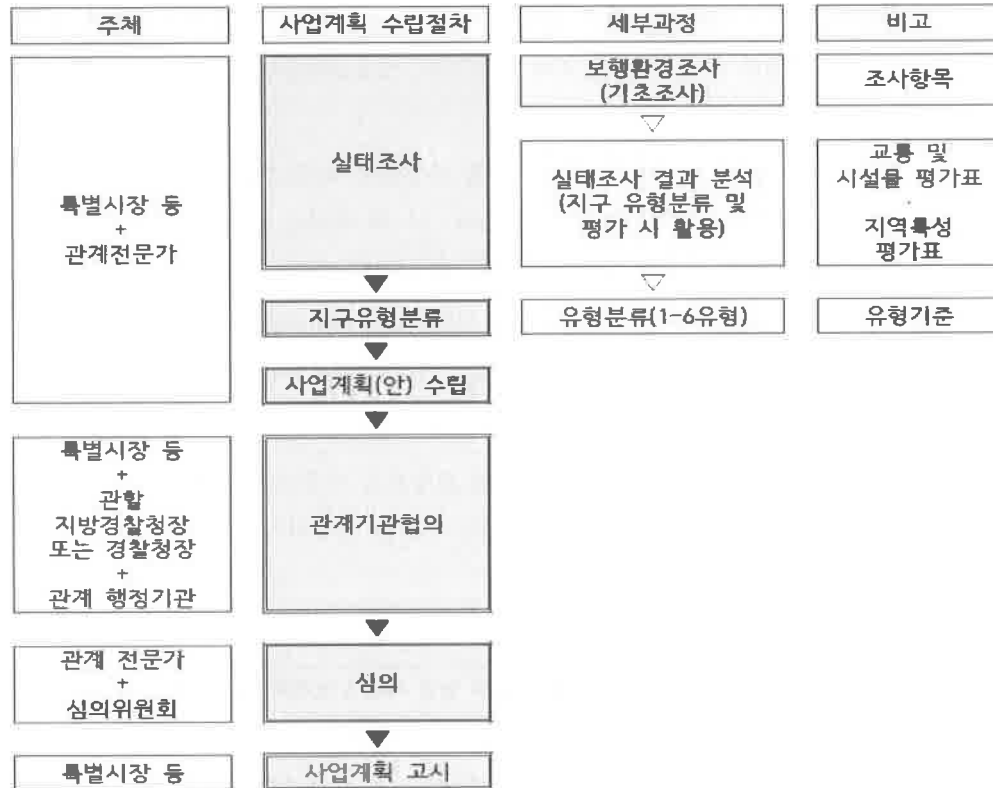
- 보행권 확보를 위하여 보행개선지구에서 추구되어야 할 기본 목표는 안전성·이동의 편리성·접근성·편의성·쾌적성·장소성이다.
- 보행업무편람에서 제시하고 있는 지구지정 절차는 다음과 같다.



자료 : 행정안전부, 보행업무편람, 2013

〈그림 3-7〉 보행환경개선지구 지정 절차

- 보행환경개선지구를 지정하는 경우, 공보 고시, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알린다.
- 보행업무편람에서 제시하고 있는 보행환경개선사업 계획의 수립절차는 다음과 같다.



자료 : 행정안전부, 보행업무편람, 2013

〈그림 3-8〉 보행환경개선사업 계획 수립 절차

- 사업계획 수립을 위해 보행자 통행량 등 28개의 항목에 대한 보행환경 조사를 하며 조사항목은 계획수립 및 평가 시에 활용한다.
- 보행환경개선지구 유형은 생활안전지구, 보행유발지구, 농어촌중심지구, 교통약자지구, 대중교통지구, 전통문화지구의 6가지로 구분한다.
- 사업계획(안) 수립 시에는 사업범위, 현황, 문제점, 개선사업 목표 및 기본계획 등을 고려해야 하며 보행환경 조사항목에 따라 조사자료를 분석하여 이를 개선하는 방향으로 계획을 수립한다.
- 보행환경개선사업계획에 다른 행정기관의 장이 설치하거나 관리하는 도로·시설물 등이 포함되어 있는 경우 지역 주민 및 관계전문가 의견을 청취하기 전에 관계기관 협의를 하게 되며 협의기관은 관할 지방경찰청장 또는 경찰서장, 관계 행정기관의 장이 된다.

- 지역주민 및 관계 전문가에게 의견청취를 하기 위해 해당 자치단체의 게시판과 인터넷 홈페이지에 14일 이상동안 일반인의 열람이 가능하게끔 해야 하며 필요시에는 공청회를 열어 의견을 청취한다. 열람 기간 동안 제출된 의견을 보행환경개선사업안에 반영할 것 인지를 검토하여 그 결과를 해당 의견서를 제출한 자에게 통보한다.
- 보행환경개선사업(안)에 대한 심의위원회는 보행환경개선사업 평가위원회 구성을 중용하 되, 심의위원은 관계 공무원 관련 대학교수, 도로교통공단 등 교통안전전문기관 직원 등 으로 구성한다.
- 보행환경개선사업을 확정고시하여 일반 국민들이 확인 할 수 있도록 해야 하며 사업계 획에 따라 보행환경개선사업을 시행한다. 이 때 국가는 예산의 범위 내에서 보행환경개 선사업의 시행에 필요한 경비의 일부를 보조할 수 있다.
- 보행환경개선사업 계획의 변경 시에는 사업계획 수립절차를 준용한다.
- 보행환경개선사업을 시행하였을 때, 매년 보행환경개선지구별로 그 관리 실태를 점검하 고 필요한 경우 유지 및 보수를 해야 한다.
- 지정목적이 달성(정부에서 매년 지정한 보행환경 수준)되었거나 상실된 경우 보행환경개 선지구 지정을 해제하며 공보 고시 또는 인터넷 홈페이지에 알린다.

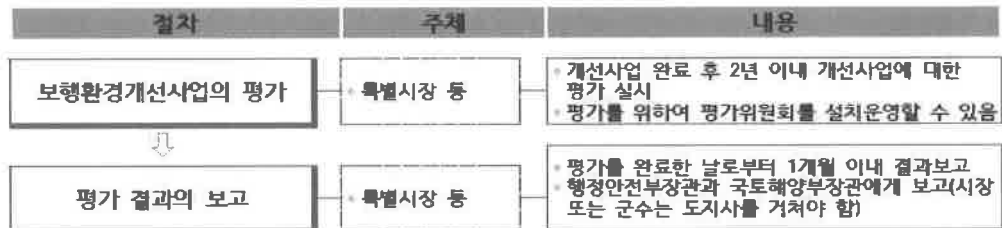
#### 라. 개선사업 평가

**※ 관련 법률 - 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제11조(보행환경개선사업의 평가)**

- ① 특별시장등은 제10조제1항에 따라 보행환경개선사업을 시행하였을 때에는 그 사업의 성과 등을 평가하 여야한다.
- ② 특별시장등은 제1항에 따른 평가를 하였을 때에는 그 결과를 안전행정부장관과 국토교통부장관에게 보 고하여야 한다. 이 경우 시장 또는 군수는 도지사를 거쳐야한다.
- ③ 제1항에 따른 평가의 기준과 방법·절차 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

- 보행환경개선사업을 시행하면 개선사업 평가를 실시하는데, 평가 시기는 보행환경개 선사업을 완료한 날부터 2년 이내이며 평가를 완료한 날부터 1개월 이내에 평가 결 과를 시장 또는 군수는 도지사를 거쳐 행정안전부장관과 국토교통부 장관에게 보고 해야 한다.
- 보행환경개선사업 평가위원회는 위원장 1명을 포함한 7명 이내의 위원으로 구성하며 평가위원회 위원은 관계 공무원과 보행, 교통, 도시계획 및 환경 등 관련 분야에 관 한 학식과 경험이 풍부한 민간 전문가 중에서 임명하거나 위촉한다.

- 보행업무편람에서 제시하고 있는 보행환경개선사업 평가 절차는 다음과 같다.



자료 : 행정안전부, 보행업무편람, 2013

〈그림 3-9〉 보행환경개선사업 평가 절차

- 보행환경개선사업 시행 전 평가계획을 미리 수립하도록 하며 평가지표는 개략적 사업효과 파악을 위해 정량적·정성적 방법을 이용하여 평가하도록 한다.
- 보행환경개선사업의 정량적 평가 방법은 Before & After 분석(교통사고발생 정도 및 보행시설물 개선사항, 시설물 및 기법의 효과, 지역경제 활성화 정도)과 B/C 분석을 통한 보행환경개선사업의 경제성 평가를 제시하고 있다. 정성적 평가 방법으로는 주민 만족도 설문조사를 제시하고 있다.

#### 마. 개선지구의 대장관리

※ 관련 법률 - 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제12조(보행환경개선지구의 관리)

- ① 특별시장등은 제10조제1항에 따른 보행환경개선사업을 시행하였을 때에는 매년 보행환경개선지구별로 그 관리 실태를 점검하고, 필요한 경우에는 유지·보수를 하여야 한다.
- ② 특별시장등은 안전행정부와 국토교통부의 공동부령으로 정하는 절차와 방법에 따라 보행환경개선지구 관리대장을 작성·보관하여야 한다.

- 보행환경개선사업을 시행 시 매년 보행환경개선지구별로 그 관리 실태를 점검하고, 필요한 경우에는 유지·보수하여야하고 이를 위해 지구별로 관리대장을 작성해야 한다. 관리대장 작성 근거는 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제12조에 둔다.

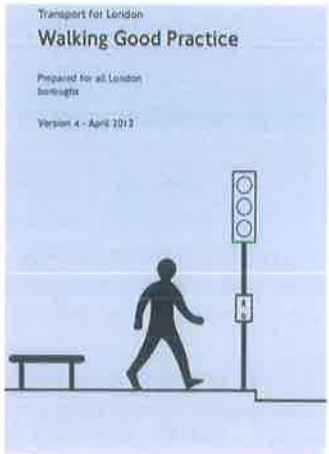
## 제2절 해외 관련계획 검토

### 1. 런던<sup>9)</sup>

#### 1) 주요 내용

- 런던에서는 보행환경 개선을 위하여 계획을 수립하였고, 런던의 보행 기본계획은 사회기반시설(Infrastructure), 정보(Information), 홍보(Promotion) 세 가지 분야로 구분되어있다.
- 런던 보행 기본계획의 비전 및 목표는 다음과 같다.

〈표 3-6〉 런던의 보행 기본계획의 비전 및 목표

Vision	Walking good practice	
Goal	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 사회기반시설                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 주요 보행경로 개선</li> <li>- 보행자 치안 안전</li> <li>- 보행자 도로(교통) 안전</li> <li>- 즐거운 공공 공간</li> <li>- 보행자 네트워크</li> </ul> </li> <li>○ 정보                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행 정보 "Legible London" 사업</li> <li>- 도보 안전 정보</li> <li>- 감사 및 검사(PERS)</li> <li>- 서비스수준 평가</li> <li>- 모니터링</li> </ul> </li> <li>○ 홍보                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행자 도로 안전 캠페인</li> <li>- 이벤트 및 홍보자료 출간</li> <li>- 걷기 홍보안내</li> </ul> </li> </ul>	
Objective	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 이산화탄소 배출량과 차량혼잡 감소</li> <li>- 공공보건의 증진과 비만 감소</li> <li>- 개인의 보행안전 확보</li> <li>- 대중교통으로의 접근성 증대</li> <li>- 지역사회 서비스시설로의 접근성 증대</li> <li>- 경제 회생</li> <li>- 여가 기회</li> </ul>	

9) Transport for London(2012), Walking Good Practice



## 2) 보행 기본계획 세부내용

### (1) 사회기반시설(Walking Infrastructure)

- 주요 보행경로 개선에 주력하며, 주요시설물(대중교통 역/정류장, 학교 쇼핑센터, 여가시설, 기타 주요시설)을 연결하는 양호한 상태의 보행경로를 구축한다. 보행경로에 대해서는 보도폭 확대 및 재포장, 사람들이 자주 이용하는 비공식 통로의 도로설치 및 개선, 구식의 표지·지주·울타리 등을 제거한다. 가로수 및 식수대, 벤치 등을 설치하고 보행안내 표지 설치를 확대하고, 사각지대를 제거하여 안전성을 확보한다.

#### ■ Case Study 1: Wanstead High Street key walking route

- Wanstead 역과 주거지역간의 보행로 개선을 통한 수요증가를 달성했다.(과거에는 안전상의 이유로 다른 보행로를 통행하는 경우가 많았으나, 조명시설 개선을 통한 안전성 개선으로 인해 보행수요가 증가하였음)

#### ■ Case Study 2: Wallington Integrated transport package

- 보행 및 자전거, 대중교통이용을 증진시키기 위해 통합적인 보도정비사업, 보행로 개선 및 자전거 통행로 재정비, 버스 정류장 개선 등을 실시하였다.



〈그림 3-10〉 보도정비사업 전후 비교 - Woodcost Road

#### ■ Case Study 3: Redcross way, southwark key walking route

- 보행로와 차로의 명확히 분리하고 보행로 확장을 통하여 접근성을 높이며 가로수를 설치하여 경관을 좋게 하였다.



〈그림 3-11〉 보도정비사업 전후 비교 - RedCross Way

- 보행자의 치안에 대해 안전성을 확보하기 위하여 보행자의 안전을 위협하는 환경(조명 없는 거리, 은폐구역, 골목, 사각지대, 교량 아래의 도보, 지하도 및 보행교, 활성화 되지 않은 건물 등)의 개선을 실시한다.
- 보행자 안전도 향상을 위하여 안전의 3요소(Engineering, Education, Enforcement)를 중심으로 정책을 실시하며, 도로 횡단시설 개선을 통하여 안전성을 확보한다.

■ Case Study 4: Light at the end of the tunnel programme

- 터널로 된 보행로는 매우 위험해 보이며, 여성 또는 노약자의 이용이 꺼려지기 때문에 터널 양 끝지점에 조명을 설치하여 안전을 확보하며 여성 및 노약자의 이용을 증진시켰다.

■ Case Study 5: Improving informal pedestrian crossing movements

- 횡단보도시설(비 신호)을 확충하였으며, 중앙분리대에 설치되어 있는 가드레일을 제거하여 횡단을 용이하게 하였다. 본 사업이 적용된 장소는 관광객들이 많은 Piccadilly st.를 중심으로 하였다.



〈그림 3-12〉 횡단보도 시설 확충사업 전후 비교 - Piccadilly

■ Case Study 6: Sharing road space : 보차혼용공간

- 보행로 옆에 카페나 꽃가게 등의 편의시설을 설치하여 보행공간 공유하도록 하였으며, 금요일부터 일요일까지 차 없는 거리를 운영하였다.



〈그림 3-13〉 보차혼용공간 정비사업 전후 비교 - Venn Street

- 즐거운 보행공간 조성을 위하여 통행은 물론 앉아서 친목도모를 하거나 휴식을 취할 수 있는 다기능 공간을 창출하여 보행환경을 개선한다. 또한 보행자 네트워크를 정비하여 녹지나 수변공간으로의 접근을 위한 여가 성격의 보행을 활성화시킨다.

#### ■ Case Study 7: Grants Quay Wharf, City of London

- 보행로를 재공사하여 디자인을 새로 하였으며, 새로운 벤치와 조명시설 조경을 보완하여 새로운 보행로 공간을 창조하였다. 그로인해 보행수요의 증가와 보행로에서 머무는 시간이 증가하였다.



〈그림 3-14〉 보행로에 벤치 설치 예시



〈그림 3-15〉 수변공간 보행로 설치 예시

#### ■ Case Study 8: Walk london network

- 보행로 개선사업에 대한 모니터링 체계를 구축하였으며 웹사이트를 통한 이용자 설문조사 및 웹사이트 이용횟수와 주요 이용정보를 파악하였다.

### (2) 정보(Information)

- 보행자가 이용하기 쉽도록 경로에 따라 연속적으로 보행정보를 제공한다. 보행정보의 질을 높이며 지속적으로 정보를 제공할 수 있도록 사업을 실시하며, 런던일부 구간에 적용되었던 사업의 범위를 런던 전역으로 확대한다. 또한 보행정보 외에도 도보 안전 정보도 함께 제공하도록 한다.
- PERS(Pedestrian Environment Review System)를 통하여 보행 관련 사업이 제대로 이루어지는지 평가를 실시하며, 보행과 관련된 모든 사항에 대해 파악하고 부족한 점을 확인하는 프로세스를 개발하도록 한다.

- PERS외에도 CSAs(Living Street's Community Street Audits)를 통하여 보행자 피드백과 지역 지식을 기반으로 한 정성적 자료를 제공하고, PCG(Pedestrian Comfort Guidance)를 통하여 보행로의 혼잡도 및 보행량을 이용하여 보행자가 느끼는 안락정도를 수치화 하며, 보행 모니터링을 통하여 보행자 수를 조사하고 설문 조사를 실시한다.

■ Case Study 9: Legible london decluttering

- 보행자들에게 혼란을 제공하는 표지판을 제거한 후 정확한 표지판으로 교체하였다.



〈그림 3-16〉 보행안내도 설치 예시1 - Legible London

■ Case Study 10: Legible london evaluation : "Legible London"의 평가

- Legible london 프로그램이 제대로 이루어 졌는지 평가하였으며, 평가 결과는 보행시간 단축 및 보행자 만족도 향상에 큰 효과를 거두었다.

■ Case Study 11: Willesden Green & PERS

- PERS 프로그램의 평가를 통하여 보행환경 개선 적용하며, 평가는 -3부터 +3점의 척도로 보행로 폭, 상태, 조명 상태, 청결정도, 개인의 안정감 정도를 이용하여 평가하였다.



## (3) 홍보(Promotion)

- 공학적 접근방법이나 사전 교육만으로는 도로 안전문제의 완벽한 해결이 불가능하기 때문에 보행안전 캠페인을 시행하여 보행사고를 감소시킬 수 있도록 한다. 또한 걷기 이벤트를 개최하거나 홍보자료를 출간하여 보행을 권장하도록 한다.

■ Case Study 12: Children Traffic club

- 어린이들(3~4세)을 상대로 교통안전 교육프로그램 개설하여 안전 교육 등을 실시하였다.

■ Case Study 13: Key walking route launches

- 런던에서 추진하고 있는 보행환경개선 프로그램을 적극적으로 홍보하고 있다.(TV 광고, 옥외광고, 신문 및 전단지등을 이용)

■ Case Study 14: Waterloo Hotspot Congestion Relief pilot

- 런던시의 Waterloo역부터 각 주요 지점까지 보행으로 걸리는 통행시간에 대한 정보를 제공하고 있다.(기점으로부터 20분이내의 주요지점을 표시)



〈그림 3-17〉 보행안내도 설치 예시2 - Legible London

## 2. 뉴욕<sup>10)</sup>

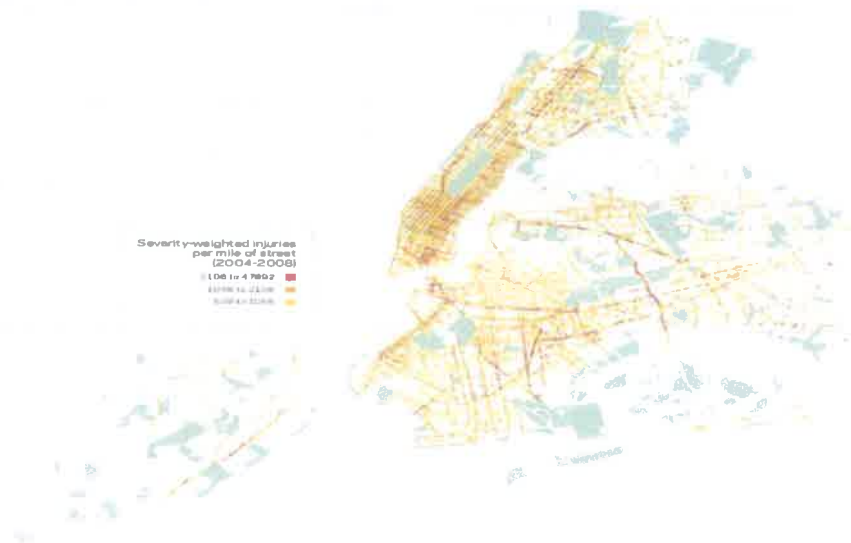
### 1) 주요 내용

- 2010년 New York City Department of Transportation에서는 The New York City Pedestrian Safety Study & Action Plan을 수립하였으며, 해외 다른 도시의 기본계획과는 달리 구체적인 비전은 없지만 뉴욕시의 교통관련 현황과 문제점을 언급하고, 이를 해결할 수 있는 실행계획을 수립하였다.
- 실행계획은 현황자료에 근거하여 수립되며, 세 가지 부분(Engineering, Enforcement, Education)으로 구분되어 접근한다. 이러한 정책과 프로그램을 통하여 뉴욕 DOT에서는 2030년까지 교통사고 사망자수를 50%감소하는 것을 목표로 하고 있다.

### 2) 보행 기본계획 세부내용

#### (1) 공학적 측면(Engineering)

- 가로망과 교차로에 대한 사고 자료를 통하여 우선적으로 정책을 시행해야하는 지점에 대한 파악이 필요하다. 부상정도에 가중치를 두어 교통사고가 빈번하게 발생하는 가로와 교차로에 대해 파악한 후, 자치구 또는 시 단위의 비교를 통하여 해당 지점의 안전도를 파악한다.



〈그림 3-18〉 뉴욕의 사고 다발 지점도

10) New York City Department of Transport(2010), The New York City Pedestrian Safety Study&Action Plan

- 사고다발 지역 파악 후 매년 최소 20miles 이상은 교통안전개선 가로로 지정하여, 안전개선을 달성할 수 있는 기법을 적용한다. 적용할 수 있는 방법은 보행섬 설치, 도로 다이어트, 보행로 확대, 보행광장 조성, 자전거 도로 확충, 차선 도색 실시, 신호현시 조정, 신호체계와 주차시스템 개선 등이 있다.
- 보행신호기에 남은 시간을 알려주는 신호등을 1,500개 교차로에 확대 설치한다. 이러한 신호등은 보행자 횡단사고를 감소시켜주며 보행자들에게 안정감을 줄 수 있다. 교통사고 다발 교차로부터 우선적으로 설치하며 점차 다른 교차로로 확대한다.



〈그림 3-19〉 보행 Countdown Signals

- 2011년까지 25~75개 지점에 Slow Speed Zone을 지정하며, Slow Speed Zone의 최고 속도는 20miles(약 32km/h)이다. Slow Speed Zone은 학교주변에 우선적으로 설치하며, 일반 주거지역은 시범사업을 실시한다. 일반 주거지역에 사업을 실행할 경우 지역 커뮤니티와 협의를 통하여 사업을 실행한다.
- 좌회전시 시야에 방해가 되는 장애물 등을 정비하여 시거를 확보한다. 좌회전 시거 확보를 통하여 보행자들과 차량 모두 시야가 넓어져 교통사고의 감소 효과를 기대할 수 있다.
- 사고가 높은 학교인근에 Safe Routes to Schools을 지정하여 보행 안전도를 향상시킨다. 주요 방법으로는 교통표지 설치, 횡단보도 가시성 향상, 차량속도 저감시설, 신호등 개선 등이 있다.
- 매년 약 75개의 차량속도 저감시설을 확대 설치한다. 차량속도 저감시설을 통하여 차량속도는 평균적으로 19%가 감소하며 보행관련 사고는 40%정도가 감소한다.



〈그림 3-20〉 Safe Routes to Schools예시와 차량속도 저감시설

## (2) 단속적 측면(Enforcement)

- 교통사고 다발지점에 대하여 NY DOT와 NYPD(뉴욕경찰국)의 업무협조를 통하여 운전자들에 대한 단속을 강화한다. NY DOT는 교육과 홍보적 측면을 담당하고 NYPD는 사고다발 운전자들을 대상으로 캠페인을 실시한다.
- 무면허 운전자들을 가려내기 위하여 지속적인 단속을 하며 규제를 강화한다.



〈그림 3-21〉 NYPD의 단속 현장 예시

- 운전 중 핸드폰 사용을 철저히 단속한다. 운전 중 전화 또는 문자 메시지를 주고받는 경우가 많은데, 이는 매우 위험한 행동으로 음주운전보다 더 위험할 수 있다. 따라서 뉴욕경찰국은 운전 중에 어떠한 경우라도 핸드폰을 사용하는 행위는 불법으로 판단하고 철저히 단속하고 있다.



## (3) 교육적 측면(Education)

- 5세에서 14세 이하의 어린이들을 대상으로 학교에서 교통안전교육을 실시하며, 11세에서 17세 이하의 학생들을 대상으로는 방과 후에 Art Program에 참여하도록 권장한다. 또한 이렇게 참여한 프로그램들을 SNS를 통하여 주변 친구들에게 널리 알리도록 하며, 시에서는 학교의 교육과정 일부에 교통안전 수업이 정기적으로 시행할 수 있도록 지원한다.
- 새로이 부모가 되는 사람들을 위하여 교통안전교육 워크숍을 실시하여 아이들에 대한 교통안전교육 방안을 설명한다. 이러한 프로그램은 교육수준이 낮은 부모들 위주로 실시한다. 그리고 이주민 부모들을 대상으로 보행시, 자전거 이용시 안전에 대하여 교육을 실시한다.
- 문화센터에서 노인들을 대상(65세 이상)으로 하는 교통안전교육을 실시하며, 다양한 언어로 교육을 실시한다.



〈그림 3-22〉 어린이들 및 노인들을 대상으로 교통안전교육 실시

### 3. 샌프란시스코<sup>11)</sup>

#### 1) 주요내용

- 샌프란시스코의 보행 기본계획은 'A City for Walking' 이라는 비전을 수립하고, 주요 목표로 보행자 사고 감소, 보행정책 형평성 확보, 단거리 통행의 보행수단비율 확대, 쾌적한 보행환경 제공을 설정하였다.
- 샌프란시스코 보행기본계획의 비전 및 목표는 다음과 같다.

〈표 3-7〉 샌프란시스코의 보행 기본계획의 비전 및 목표

Vision	A City for Walking	
Goal	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 보행자 사고(부상) 감소 (Reduce Pedestrian Injuries)</li> <li>○ 형평성 확보</li> <li>○ 단거리 통행의 보행수단비율 확대</li> <li>○ 쾌적한 보행환경 제공</li> </ul>	

#### 2) 보행 기본계획 세부내용

- 보행자의 부상을 줄이기 위한 노력의 일환으로 간선 도로의 차량 속도 감소를 유도 하며 이와 함께 보행자 안전 캠페인을 시행한다. 그리고 지속적으로 정책을 평가하 고 개발하기 위하여 사고 및 부상 정보를 모니터링 하여 정보를 제공한다.
- 형평성 확보의 일환으로 가장 부상건수가 높은 지역 및 도로에 대하여 우선적으로 안전 확보 정책을 실시하여 보행자 부상을 수치를 감소시키는 것을 목표로 한다. 단 거리 통행의 보행수단비율을 확대하고자 단거리 이동시 보행 수단을 권장·지원하고 이를 통하여 공공보건 증진을 이룩한다.
- 보행 안전성을 확보하고, 보도 위 식재 조성 등 쾌적성 향상을 통하여 보행자들의 접근을 유도한다. 학교 근처나 노약자 비중이 높은 지역 등을 보행환경을 우선적으 로 개선하며 쾌적한 보행환경 조성 정도를 파악하기 위한 시스템 평가를 실시한다.

11) San Francisco Municipal Transportation Agency(2013), San Francisco's Pedestrian Safety Features

- 저비용 안정형의 핵심 프로젝트 및 프로그램을 적용하며, 적용 정책의 평가에 따라 단계적으로 모범사례로 지정한다.

〈표 3-8〉 보행자 사고 감소를 위한 대책 및 목표치 설정

	수단	개선항목	연간목표	구현시간	평균비용
신호체계 및 표지	15mph 속도제한 표지	SVC	5개	1년 이내	\$
	횡단보도 재설치	SVC	2건	1년 이내	\$
	좁은 차선	SC	필요만큼	1년 이내	\$
신호등	보행자 신호 카운트다운	SVC	15-20건	1년 이내	\$\$
	Flashing beacon	SVC	3(2년 내)개	1년 이내	\$
	보행자 횡단 신호시간 연장	SC	160건	1년 이내	\$
	Smart lighting	SVC	3(2년 내)개	1년 이내	\$
핵심 프로젝트	Bulbouts	SVC	10개	2년	\$\$
	도로포장 요철처리	S	3(4년 내)건	1년 이내	\$
	교통섬	SVC	10개	2년	\$\$
	횡단보도 과속방지턱 처리	SVC	3(2년 내)건	1년 이내	\$
모범사례 프로젝트	횡단보도 폭 확대	SVC	1 mile	2-3년	\$\$\$\$
	보행자 전용 공간	SC	2021년까지 완료	1-2년	\$\$\$\$
	단절없는 보행자 네트워크	C	14(10년 내)	1-2년	\$\$\$\$
지원 가능 프로젝트 및 프로그램	주차공간 포장	C	1 플라자, 1 파크렛RFP, 20 파크렛	1년 이내	\$\$
	Green Connections	C	2013년까지 계획, 2032년까지 설치	-	\$\$\$
	완만한 경사의 연석	SVC	1300	18개월	\$\$\$\$

1) 개선항목 : S : 안전, V : 가시성, C : 편안함

2) 비용 : \$=\$10만 이하, \$\$=\$10만 이상 \$50만 이하, \$\$\$=\$50만 이상, \$1000만 이하, \$\$\$\$=\$1000만 이상 \$5000만 이하, \$\$\$\$\$=\$5000만 이상

〈표 3-8〉 보행자 사고 감소를 위한 대책 및 목표치 설정(계속)

수단		개선항목	연간목표	구현시간	평균비용
규제	보행자 안전을 위한 노력	SV	지속적으로	2개월 이내	\$
	차량속도 측정 시범시행	SV	지속적으로	1년 이내	\$\$
	LIDAR 속도 측정	S	지속적으로	1년 이내	\$
교육 및 지역주민 참여	건기 및 안전지원 캠페인	S	지속적으로	1년 이내	\$\$\$
	이벤트(예 : 일요일 거리정비, 주차없는 날 등)	VC	연간 11회	1년 이내	\$
	정책정보관련 홈페이지 관리	VC	지속적으로	6개월 이내	\$
	DMV 매뉴얼 상의 보행자 안전정보 관리	S	-	1-2년	\$
	등곳길 안전경로의 확대	SVC	지속적으로	1-2년	\$\$
정책 및 법률 제정	최우선사항 진행(예 : 속도정보 자동 제공)	S	-	1년 이내	\$
	이동성과 프로그램 가격책정	SC	-	1년 이내	\$
	도로의 제도화	SVC	-	1년 이내	\$
모니터링	다 기관의 연구 및 통계적 분석	-	지속적으로	1-2년	\$\$
	감독기관 및 보행안전 이사회 업데이트	-	연간 2회 이상	1개월	\$
	관련대책 업데이트	-	지속적으로	3개월	\$

〈표 3-9〉 보행자 사고 감소를 위한 대책 및 목표치 설정

구분	평가	결과	재정		
			총	장기	단기
핵심 프로젝트 및 프로그램	적용효과	성공적으로 완수	\$60M	\$50M	-
모범사례 프로젝트	시험평가	효과>현재 투자수준 유지	\$30M	\$25M	(\$5M)
		효과>영구적인 시설 설치	\$273M	\$73M	(\$200M)
지원 가능한 프로젝트 및 프로그램	모니터링	연구보고	\$172M	-	-

- 향후 과제 및 전략은 물리적인 도로 개선과 교육, 제도 개선, 정책, 모니터링 측면에서 수립된다.
- 물리적인 도로 개선(Physical Street Improvements)으로는 지구단위로 주요 거리에 대한 보도 감사기준을 개발하고, 보행통로의 완벽한 안전성 및 접근성을 확보한다. 또한 각 지구별 우선순위설정을 위한 이해관계집단을 조직하여 의견을 청취하며 우선순위별로 도시자본계획 수립한다.

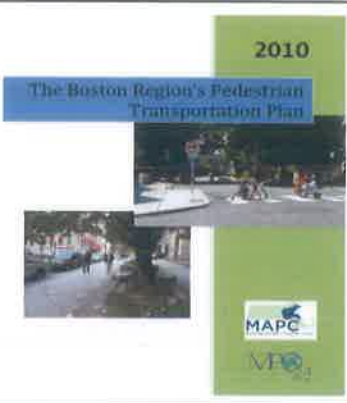
- 교육 및 지원(Education & Outreach)으로는 도보통근이 가능하도록 지원하며 멀티미디어를 통한 걷기를 장려하여, 보행에 대한 긍정적 인식을 심어준다.
- 법률집행(Enforcement)적 측면에서는 매달 SFPD(샌프란시스코 경찰국)에서 제공하는 안전사고 및 법률집행 자료를 수집한다.
- 정책 및 제도(Policy and Institutions)로는 각종 보행정책에 대하여 우선순위를 매겨 채택한다. 또한 주요 보행안전법률을 개정하고 도시계획전달의 절차를 개선하며 도로계획 확인목록을 개선한다.
- 모니터링(Performance Monitoring)적 측면에서는 여러 기관의 사고자료 수집 및 분석을 실시하며 분기별 이사회의 자격을 갱신한다.

#### 4. 보스턴<sup>12)</sup>

##### 1) 주요내용

- 보스턴의 보행기본계획의 주요비전은 완벽한 도로구축, 보행환경 지역 간 격차 줄이기, 보행환경 개선, 대중교통·학교·상업시설 주변의 보행시설 개선, 스마트 성장 원칙 이행이다.
- 보스턴 보행기본계획의 비전 및 목표는 다음과 같다.

〈표 3-10〉 보스턴의 보행 기본계획의 Regional Vision, Local Vision

Regional Vision	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 완벽한 도로의 구축</li> <li>○ 보행환경 지역 간 격차 줄이기</li> <li>○ 보행권 확보 및 보행 장려</li> <li>○ 대중교통, 학교, 상업시설 주변에 보행시설 개선</li> <li>○ 스마트 성장(Smart Growth) 원칙 이행 적용</li> </ul>	
Local Vision	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 보행 네트워크의 완성 및 통합</li> <li>○ 보행시설 디자인에 관한 가이드라인 제시</li> <li>○ 보행 관련시설의 유지 및 보수</li> </ul>	

##### 2) 보행 기본계획 세부내용

###### (1) Regional Vision

- 완벽한 보도는 도로의 양 가장자리에 보행 전용공간이 있어야 하고 전 교차로에는 횡단보도가 있으며, 2차로 이상의 도로가 교차하는 교차로에는 교통제어장치가 있어야 한다. 교통정온화 시설이 설치되어 있고 음향신호등이 설치되어 있어야 하며, 평행주차가 허용되는 도로에서는 횡단보도까지 영향이 미치지 않도록 한다. 또한 차선으로부터 보도는 분리되어 있어야 한다.
- 도시 외곽지역과 도심의 보행환경 격차를 줄여야 한다. 도심과 상업시설 과밀 지역의 보행로는 비교적 잘 정비되어 있으며 보행횡단시설 간격이 크지 않지만, 도시 외곽지역은 보행로가 없거나 보행횡단시설의 간격이 매우 넓은 편이다.

12) Metropolitan Area Planning Council(2010), The Boston Region's Pedestrian Transportation Plan

- 보행권의 확보와 보행을 장려할 수 있도록 보행환경을 개선한다. 보행환경개선은 보행로에 대한 정비뿐만 아니라 도로변 식재, 보행광장, 벤치, 자전거 도로 등 보도의 전반적인 부분에 대하여 검토를 실시한다.
- 대중교통시설 주변, 학교, 상업지역 인근의 보행환경을 개선한다. 대중교통시설 주변은 대중교통으로의 접근이 용이하도록 정비하고, 학교와 상업시설 인근은 교통약자들의 통행이 불편함이 없도록 정비한다.
- 커뮤니티를 촉진시켜 사람과 장소의 통합을 도모하며, 최근 성장한 지역에 대한 금전적 이익을 부여하며 보행가능한 거주지역에 금전적인 보상을 제공한다. 또한 적절한 토지 개발로 다양한 교통수단을 선택할 수 있도록 한다.

## (2) Local Vision

- 보도 조사 및 장애물 제거를 통하여 보도를 완성시키며, 보행자 네트워크 개선을 위하여 토지이용에 따른 보도를 구축하고, 교통분석을 통하여 속도제한을 실시한다. 또한 횡단도로 및 교차로, 완충지역에 대한 기준 및 가이드라인을 작성하고, 교통정문화 기법을 적용하여 통학로 안전을 확보하고, 매년 유지보수를 실시한다.

## (3) 커뮤니티 계획

- 커뮤니티 계획의 주요 내용은 인도 신설 및 보강에 관한 것과 보도 공사의 우선순위 선정에 대한 것이다. 보도는 차도로부터 연석 등으로 분리하고, 자전거 이용이 가능하도록 구축하며 보도와 자전거도로를 구분하도록 한다.
- 또한 전문 계획가 및 공학자, 교통시설 유지보수 기술자, 학교 이사회, 교사, 경관, 기타 선출된 관료에게 보행자 계획에 대하여 교육한다.
- 시민단체(Advocacy Groups)를 통하여 커뮤니티 계획을 수립할 수 있으며, 보스턴의 보행 관련 시민단체는 WalkBoston, LivableStreets, Massachusetts 스마트 성장 단체가 있다.
  - WalkBoston : 안전한 보도의 신설 및 보호를 위한 비영리 단체
  - LivableStreets 연합: 대중교통, 보행교통, 자전거 교통이 자동차교통과 균형과 조화를 이루도록 추구하는 비영리 단체
  - Massachusetts 스마트 성장 단체: 건강하고 다양한 커뮤니티 조성 및 공정한 사회발전을 추구하는 단체



〈그림 3-23〉 보스턴 Southwest Corridor Park

- 쾌적하고 안전한 보행환경을 추구하기 위하여 제설 대책을 수립하였으며, 보스턴은 제설작업이 잘 되어있는 도시로서 보도 제설작업에 대한 조례가 있다.
- 최소 42인치 이상의 보도폭을 확보하지 않을 경우 일일 50-150달러의 벌금부과 한다.
- 제거한 눈/얼음을 보도나 거리에 쌓아두는 경우 일일 250달러의 벌금 부과 한다.

#### (4) 보행 시설 설계

- 설계 기초적 측면에서 안전하고 쾌적한 보행환경은 보행자 시설은 물론 차도와 주변 건물의 통합 등 다양한 요소를 고려해야 한다. 또한 보행자 시설과 주변 사회기반시설 간의 관계를 고려한 설계방법은 보도 설계, 차도 설계, 교차로 설계 등이 있다.



〈그림 3-24〉 설계 개선 사례



- 보도(Sidewalks) 설계는 보도 포장 재료, 폭, 장애물(가로등, 전주, 소화전 등) 여부, 보도 관리 지침정보 제공, 보도영역 설정 및 확장 등의 내용을 포함하고 있다. 통행로(Paths)는 10feet 가량의 넉넉한 폭 으로 자전거 교통과 나무, 장벽 등을 피해 설치하도록 한다. 공용도로(Shared Streets)는 보차혼용도로, 공유 통행로(Shared-Use Path)는 자전거/보행자 혼용도로를 의미한다.



〈그림 3-25〉 Path의 좋은 예 - Lincoln(왼쪽), Natick(오른쪽)

- 차도(Driveways)는 보도가 차로로 확장되어 일정 높이에 설치된 경우 보행권 확보가 양호하나, 차도와 보도를 연결하는 경사는 2% 미만으로 설계되어야 한다. 또한 도류화(Lane Rechannelization)를 적용하여 차선 수를 줄여 보행자 안전 확보에 용이하도록 한다.

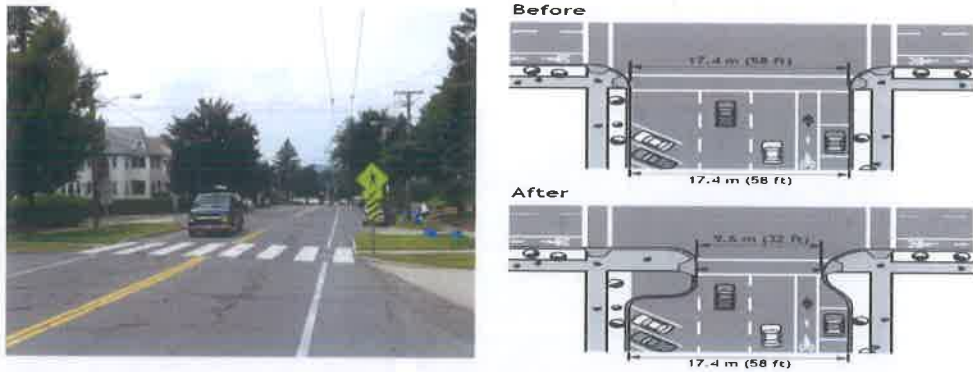


〈도류화 전〉

〈도류화 후〉

〈그림 3-26〉 도류화 적용(예시)

- 횡단보도(Crosswalks)는 보행자들의 이동이 용이하도록 회전반경, 램프 경사도 (Curb Ramp), 신호(Signals at Intersections) 등을 조정한다. 또한 연석 확장(Curb Extensions)을 통하여 보도 확장 및 횡단시간 단축을 도모한다.



〈그림 3-27〉 연석 확장의 개념 및 사례

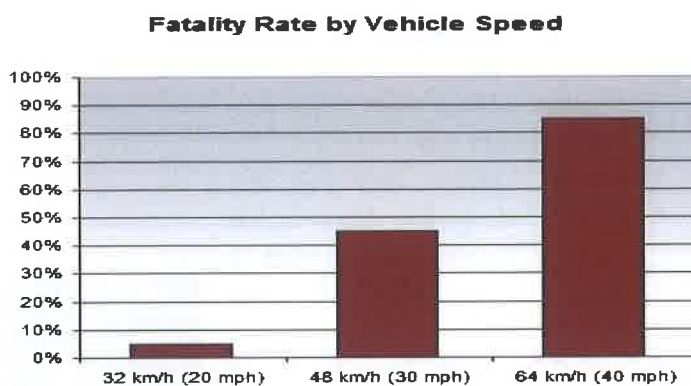
#### (5) 보행환경 개선을 위한 정책적 조치

- 보행자 네트워크 현황 파악을 통하여 구축할 보도 목록을 작성하고 보도목록을 확인한 후 우선순위를 선정하고 자금조달 계획을 수립한다. 그리고 보도상 장애물 제거를 통해 접근성 및 시인성을 확보 하며, 보행자 편의시설(가로수, 벤치, 조명, 간판 등)을 설치하고, 교통량이 적은 도로 주변 보도에 그린웨이(Greenways)를 조성한다.



〈그림 3-28〉 Greenway 사례(Rose Kennedy Greenway, 오른쪽)

- 공공시설(Public Facilities)은 보행자의 접근을 최우선시 하도록 하며, 건물 및 토지 이용(Building and Land Use)을 고려하여 보행자의 접근경로 및 주차환경에 맞게 건물을 배치한다.
- 차량과 비교하여 형평성을 확보해야하고 일정 교차로에서는 보행 서비스 수준이 차량 서비스 수준보다 우위에 있어야 한다.(Traffic Analysis) 그리고 속도제한(Speed Limit)을 통하여 보행자 안전을 확보한다.(30mph에서 20mph로 제한속도를 낮춤으로써 보행자 사망 확률 45%에서 5%대로 감소)




〈그림 3-29〉 속도 제한에 따른 보행자 사망률 감소

5. 시애틀<sup>13)</sup>

## 1) 주요 내용

- 시애틀 보행 기본계획은 'Make Seattle the Most Walkable City in the Nation' 이라는 비전을 수립하고, Safety · Equity · Vibrancy · Health의 네 가지 측면에서 접근하였다.
- 시애틀 보행 기본계획의 비전 및 목표는 다음과 같다.

〈표 3-11〉 시애틀 보행 기본계획의 비전 및 목표

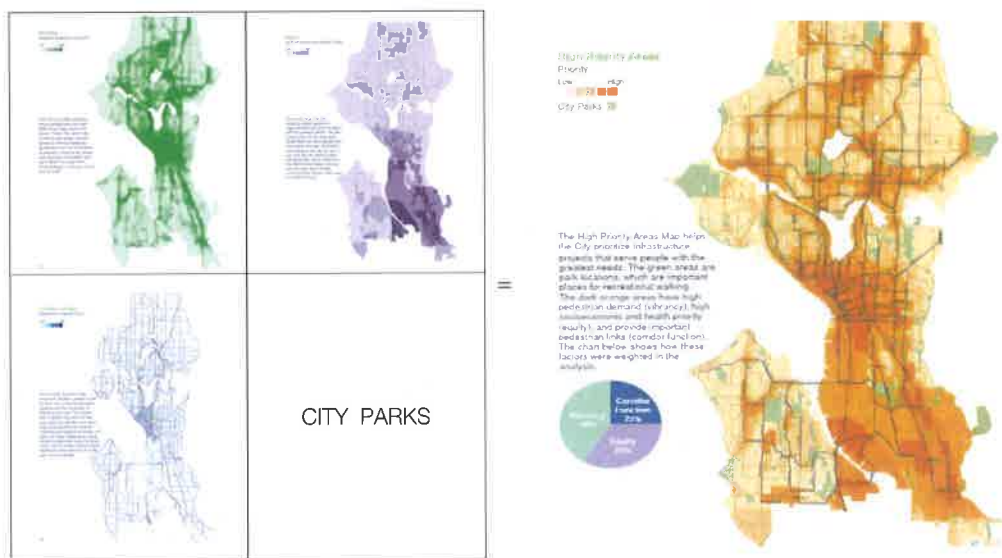
Vision	Make Seattle the Most Walkable City in the Nation	<p>Seattle Pedestrian Master Plan Summary September 2009</p> 
Goal	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Safety : 보행자와 관련된 사고의 수 감소와 심각도의 완화</li> <li>○ Equity : 대중참여, 서비스 제공, 접근성, 자본투자 측면에서의 형평성 확보를 통해 Seattle을 모든 사람들이 걷기 쉬운 도시로 만들</li> <li>○ Vibrancy : 건강한 커뮤니티와 경기 활성화를 뒷받침하는 보행환경의 개선</li> <li>○ Health : 건강 촉진과 질병 예방 측면에서의 보행의 중요성 인식 확대</li> </ul>	
Objective	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 계획을 통한 보행 시스템 구축</li> <li>- 모든 도로의 보행권 확보</li> <li>- 보행안전도 향상</li> <li>- 보행 환경 향상을 통한 지역 경제 활성화</li> <li>- 보행 권장을 통한 활기있는 거리 조성</li> <li>- 보행을 통한 이동성, 건강성 향상</li> </ul>	

## 2) 보행기본계획 수립을 위한 기초 연구

- 보행계획에서 수립하는 세부방안을 적용하기 위해서 시애틀의 기본적인 현황과약을 한다. 또한 시애틀 내부 보행량을 파악하고 토지계획과 연계하여 주요시설의 접근성을 높일 수 있는 방안을 연구하여 보행을 활성화시키며, 이를 통하여 지역경제의 발전에 이바지하도록 한다.

13) Seattle(2009), Seattle Pedestrian Master Plan

- 활성화(Vibrancy, ①): 현재와 미래의 보행발생량을 파악할 수 있다.
- 형평성(Equity, ②): 지역별 소득 및 차량소유, 장애인 분포, 당뇨병 및 비만환자 분포도를 작성한다.(사회경제 및 건강 우선순위)
- 통행기능(Corridor Function, ③): 교통 네트워크와 인접 토지이용 특성에 따라 보행 네트워크와 인접할수록 높은 우선순위를 부여한다.(보행자 링크 우선순위)
- 우선순위가 높은 지역(High Priority Areas, ④) = ① + ② + ③ + 공원 : 사회기반시설 기준으로 활성화, 형평성, 통행기능 및 위락을 위한 보행 우선순위를 부여한다.



〈그림 3-30〉 우선순위가 높은 지역(예시)

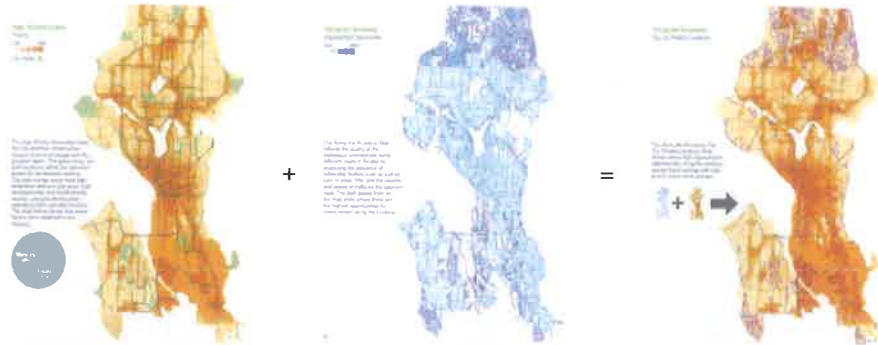
- 도로횡단(Across the Roadway, ⑤): 도로 특성(연석경사, 횡단보도, 교통신호, 교통표지, 도로 폭, 차량 속도, 교통량)에 따른 횡단환경의 쾌적성을 나타낸다.
- 도로횡단(Across the Roadway, ⑥)= 우선지역(④) + ⑤) : 우선순위가 높은 지역에서 가장 개선의 기회가 큰 횡단지점을 나타낸다.



〈그림 3-31〉 우선순위가 높은 지역에서의 개선기회가 큰 도로횡단지점(예시)



- 도로 상(Along the Road, ⑦): 보행자도로 및 완충도로의 존재여부, 경사, 인접도로의 교통량과 차량 속도를 평가하여 도로상의 보행자 환경의 질을 평가한다.
- 도로 상(Along the Road, 우선지역④ + ⑦) : 우선순위가 높은 지역에서 가장 개선의 기회가 큰 도로를 나타낸다.



〈그림 3-32〉 우선순위가 높은 지역에서 가장 개선의 기회가 큰 도로(예시)

### 3) 보행 기본계획 세부내용

#### (1) 보행기본계획을 통한 완벽한 보행체계 구축 및 유지관리

- 보행환경개선 및 유지관리 프로그램을 지원하기 위한 예산의 확보방안을 세부 계획으로 수립한다.
- 실행계획으로는 보행환경 개선을 위한 지속적인 장기 투자 예산 확보, 보행계획 내부에서 사업의 우선순위를 고려한 재원의 균등분배 달성, 보행환경 개선을 위한 예산 투입의 영향력 파악 등이 있다.

#### (2) 보행환경 개선 및 보행친화도 향상

- 보행 우선 존(차량 등의 통행금지 구역) 설정 및 유지 방안을 마련하고 보도설계를 위한 디자인 기준의 재정립, 식수대 설치에 따른 보행 편익을 파악하기 위한 세부계획을 수립한다.
- 실행계획으로는 보행 우선 존 유지방안 마련, 효과적인 보행로(고속도로, 철도등 횡단 포함) 제공, 식수대설치 및 보행로 유지관리 기준 개발 등이 있다.

## (3) 보행자 안전성 향상

- 교차로상의 보행자 시야를 확보하고, 보행자 수요가 많은 지점의 횡단상태 개선, 차량 속도 관리 및 보행을 장려하는 세부계획을 수립한다.
- 실행계획으로는 횡단보도와 Stop bar 설치기준 재정립, 교차로부근 주차금지구역 설정, 교통 정온화 기법 도입 등이 있다.

## (4) 보행자 이동성 향상을 고려한 보행로 계획, 설계, 구축

- 보행로 위의 통행권 확보 원칙을 정립하기 위한 세부계획을 수립한다.
- 실행계획으로는 도로 설계를 위한 기준을 나타내는 정책 및 법령 검토, Complete Streets 검토를 통한 수단간 상충 파악, 교통 변화와 토지이용의 관계 파악 등이 있다.

## (5) 활기찬 보행공간 조성

- 공동체 마을 구성 및 공공의 공간 활성화를 위한 세부계획을 수립한다.
- 실행계획으로는 보행친화적인 토지이용계획 마련, 도심 및 주요 공간들을 대상으로 공공 시설 활성화 및 네트워크 연결성 확보, 차 없는 거리 및 보차 혼용도로 구성을 위한 지침마련 등이 있다.



〈그림 3-33〉 보행 장려를 위한 대중공간의 활성화(예시)

## (6) 여가활동 및 건강증진을 통한 보행자 증가 유도

- 보행을 통한 이점을 홍보하고, 도보통행을 지원하기 위한 커뮤니티를 조성하며, 보행 활성화를 위한 교육프로그램을 개발한다. 또한 보행 기본계획의 세부 방안 모니터링을 위한 실시한다.
- 실행계획으로는 보행의 이점 홍보를 위한 프로그램 개발, 보행전용 지도 개발, 특정 운전자 및 보행자들을 대상으로 하는 보행 안전교육 실시 등이 있다.

## 4) 정책 목표

- 보행 기본계획의 성과를 평가하기 위하여 보행자 사고율 감소, 승용차 제한속도 감소, 보행안전교육 참여 학교 수 증가 등의 정책목표를 수립하였다.

〈표 3-12〉 미국 시애틀 보행기본계획 정책 목표

지표	현재	목표치
보행자 사고	사고수/보행량 수	사고율 감소
일부도로 통행속도	2008년의 승용차 속도	제한속도 감소
학교의 보행 안전교육 실시 정도	2008년 참여 학교수	참여 학교수 늘림
보행관련 법률의 인식정도	2009년 설문조사 결과	보행관련 법률 이해도 증가
보행계획 세부과제 투자 정도	2009년 보행계획 세부방안 리스트 참고	세부방안 추진실적 향상
보행관련 시민들과 소통	2009년 보행 계획 홈페이지 접속 정도	홈페이지 접속 횟수 증가
대중교통수단분담율	2008년 서비스 시간에 탑승률 확인	대중교통 이용률 증가
보행의 수단분담율	2006년 보행 수단 분담률	보행 수단분담률 증가
도로변 활성화 정도	-	-
보행 활성화 정도	특정지점 보행량 파악	보행량 증가
신체적 활동 정도 파악	Health report에서 비활동 정도 파악	비활동 정도 감소
학생들의 보행, 자전거 이용 정도	학교에서 학생들을 상대로 조사	보행 및 자전거 통행량 증가

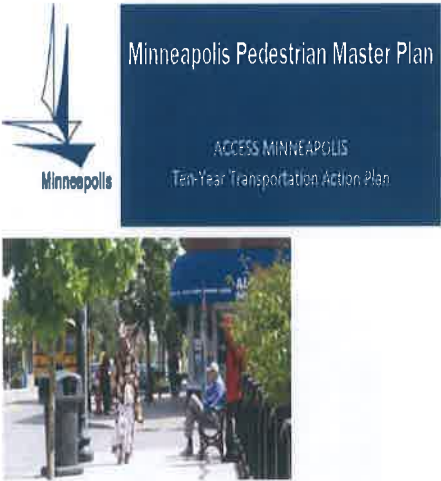


6. 미네아폴리스<sup>14)</sup>

## 1) 주요 내용

- 미네아폴리스는 유적지 및 랜드마크 등 걸을만한 장소가 많고 상업시설 및 공원과 대중교통 루트의 개발로 도시 전체의 걸쳐 보행자 중심의 네트워크가 구성되어 있다. 또한 걸어서 통근하는 인구 수가 가장 많은 50개의 도시 중 9위(2007년 기준)에 해당할 정도로 보행이 활성화된 도시이다.(거주 인구 중 걸어서 통근하는 인구의 비율은 총 19%)
- 미네아폴리스 보행 기본계획의 비전은 'Access Minneapolis'이며, 보행로 연결성 확보, 보행자들 접근성 향상, 안전한 도로 구축, 보행환경 개선, 보행로 유지관리 철저, 문화가 있는 보행, 보행환경 개선을 위한 기금 마련 및 정책적 선도 방안 향상 등 7가지 목표를 설정하였다.
- 미네아폴리스 보행기본계획의 비전 및 목표는 다음과 같다.

〈표 3-13〉 미네아폴리스의 보행 기본계획의 비전 및 목표

Vision	Access Minneapolis	
Goal	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 보행로 연결성 확보</li> <li>○ 보행자들 접근성 향상</li> <li>○ 안전한 도로 구축</li> <li>○ 보행환경 개선</li> <li>○ 보행로 유지관리 철저</li> <li>○ 문화가 있는 보행</li> <li>○ 보행환경 개선을 위한 기금 마련 및 정책적 선도 방안 향상</li> </ul>	

14) Minneapolis(2009), Minneapolis Pedestrian Master Plan

## 2) 보행 기본계획 세부내용

### (1) 보행로 연결성 확보

- 보행로 설치기준에 따른 보도를 설치하고 보도설치를 위한 자금조달 및 법적 근거를 마련하며 보도설치의 우선순위를 조사(공원, 학교, 묘지, 철도건널목)하고, 보도설치 대상구역을 조사한다.
- 보행로 연결성 확보를 위하여 조건에 타당한 새로운 보행로의 연결지점을 확보하며 기존 보행로 간의 연결성을 유지한다. 그리고 Skyway 보행로 개선의 일환으로 Minneapolis 도심 교통조치계획과 일치하는지 파악하며 기존 skyway-sidewalk 간의 연결을 평가한다.
- 보행표지의 타당한 위치선정을 하고 설치 및 유지보수를 실시한다.

### (2) 보행자들 접근성 향상

- 보행 방해시설물 확인 및 제거를 위하여 미국 장애인 법률(ADA)을 파악하며 연석에서의 접근성 확보를 위한 목록과 우선순위를 지정한다. 또한 보행로·보행교에서의 접근성 확보를 위한 목록과 우선순위를 지정한다.
- 접근성 향상을 위한 디자인 개선 및 연석 경사로의 표준을 개선하며 접근성이 높은 보도설계의 모범 사례를 검토한다. 정기적인 직원 교육을 실시하고 설계접근성 향상을 위한 설계기준을 만들며 지침을 개선한다.



〈연령과 조건에 상관없는 모든 보행자〉



〈짐이나 유모차 등을 소지한 보행자〉

〈그림 3-34〉 보행자 접근성 향상(예시)

### (3) 안전한 도로

- 보행자관련 교통사고 감소를 위해 사고율이 높은 도로 및 교차로에서의 발생한 사고 원인을 조사하며, 보행자 관련 사고의 정기적인 검토를 실시하고 보고체계 개선을 위한 연구를 수행한다.
- 운전자와 보행자에게 안전수칙 홍보 및 보행자, 자전거 이용자, 운전자의 의무와 권리에 대한 교육을 실시한다. 등교를 목적으로 하는 보행자를 대상으로 안전 프로그램을 지속적으로 교육하고, 기타 교통약자를 위한 보행자 안전향상 프로그램을 연구한다.
- 보행 신호체계 개선의 일환으로 교통신호에서의 접근성 방해 목록의 우선순위를 지정하며, 도시 전체에 걸쳐 보행자 카운트다운 설치 계획을 수립한다. 보행자 신호버튼으로 인한 접근성 장애목록과 우선순위를 지정하고 새로운 기법을 연구한다.
- 횡단보도 마킹 개선을 통하여 가시성을 향상시키며 현재 사용되는 횡단보도 표시기법에 대한 개선방안을 연구한다.



〈연석 확장 사례 : Lake Street〉



〈보행자 사고가 많은 Seven Corners〉

〈그림 3-35〉 보행자 안전성 향상(예시)

### (4) 보행환경 개선

- 보행자의 요구에 맞는 보행 공간을 설계하며 보도 및 가로수의 충분한 폭을 확보한다. 보행로 상의 조명시설 개선과 관련하여 가로조명 관련 정책을 시행하며, 가로조명 개선을 위한 민간참여를 독려한다.
- 배치된 가로시설물을 조정하며, 쓰레기통을 설치하고, 예술과의 융합을 통한 보행환경을 개선한다. 활기찬 보행 공간을 구성하기 위한 혁신적이면서도 실질적인 방법을 연구하고 보행로 부근의 녹지공간을 강화한다.



〈시에서 가장 보행교통이 많은 Nicolle Mall〉



〈보행환경이 우수한 Franklin Avenue〉

〈그림 3-36〉 보행자 접근성 향상(예시)

#### (5) 보행로 유지관리 철저

- 보행로 상의 제설작업 강화를 위하여 제설에 대한 이해와 교육을 통해 사회규범을 정립하고, 보도 및 보행자가 많은 지역의 제설관련 우선순위를 지정한다. 이와 관련하여 건축물 소유주의 제설비용을 지원하여 보행시설에 대한 제설 의무에 대한 부담을 감소시킨다.
- 보도상태 조사 및 보수는 지정된 기간 내에 실시하도록 하며, 철도건널목 주변 개선이 필요한 보도의 우선순위를 지정한다. 또한 공공재 근방의 보도를 고려한 연간 보도 유지보수 프로그램을 실시한다.
- 공사지역 부근의 보행로 안전성 보장 및 연결성 확보를 위하여 공사지역에서의 안전 및 접근성에 대한 지침을 개발한다. 또한 정기적인 안전교육을 실시하고 모범사례 자료를 제공한다. 보도 폐쇄와 관련된 기존의 정책과 요금구조에 대해 재조사를 실시한다.



〈공사중의 보행자 안전 및 접근성 확보〉



〈제설되지 않은 보도〉

〈그림 3-37〉 보행로 유지관리(예시)

## (6) 문화가 있는 보행

- 시민들에게 건강증진을 할 수 있는 보행의 장점을 알리고 보행이 통근 수단이 되도록 홍보한다. 또한 도보로 이동할 때 즐거웠던 경험을 공유하며(홈페이지를 통한 사연 모집), 보행 지도를 개발하고 여행자를 위한 보행경로를 개발한다. 걷기 행사 주최 및 홍보를 실시하고, 이를 통하여 걷기에 대한 긍정적인 분위기를 조성한다.

## (7) 보행환경개선을 위한 기금, 정책적 선도 방안 향상

- 보행환경개선을 위한 통합자본계획을 구축하고, 보행자 수요를 측정하는 방안을 고려하며 보행환경 개선효과 평가방안을 연구한다.
- 효율적인 보행체계 유지 시스템 구축을 위한 활동그룹(위원회 개최 및 활동)을 강화하고, 보행관련 자문위원회의 지속 및 발전을 도모한다.
- 보행시설물 구축을 위한 새로운 기금 마련 방안을 마련하고, 공공과 민간의 실정을 고려한 비용 분담 프로그램을 연구한다.

## 제3절 시사점

### 1. 국내관련 계획 종합

- 2030 서울플랜에서는 승용차에 의존하지 않아도 편리하게 생활할 수 있는 녹색 교통 환경을 조성하는 것을 보행 관련 계획의 주요 목표로 삼고 있다. 서울 교통비전 2030에서는 자동차 위주의 정책에서 사람 중심의 정책으로 변하고 있는 교통정책의 패러다임 추세를 강조하고 있으며, 같은 맥락으로 보행의 중요성을 역설하고 있다.
- 보행친화도시 서울비전을 살펴보면 보행전용거리 추진 및 보행친화구역 조성 등 보행환경을 개선하기 위해 시행할 수 있는 실질적인 사업위주의 내용을 구체적으로 제시하고 있다. 제2차 서울특별시 교통약자 이동편의 증진계획의 핵심 내용은 교통약자 뿐만 아니라 서울시민 모두가 무장애 교통환경의 조건에서 보행할 수 있는 환경을 조성하자는 것이다.

〈표 3-14〉 국내 관련 계획 및 연구 검토 내용 종합

구분	보행 관련 주요 내용
2030 서울도시기본계획 (2030 서울플랜)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 미래상: 소통과 배려가 있는 행복한 시민도시</li> <li>○ 핵심이슈               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 주거가 안정되고 이동이 편한 주민 공동체 도시</li> </ul> </li> <li>○ 목표 및 전략               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 승용차에 의존하지 않아도 편리하게 생활할 수 있는 녹색교통환경 조성 (보행과 자전거 이용이 안전한 도로공간 재편과 생활환경 조성)</li> </ul> </li> </ul>
서울특별시 도시교통정비 기본계획 (서울 교통비전 2030)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 주요 키워드               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 사람, 공유, 환경</li> </ul> </li> <li>○ 정책방향               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 안전한 보행환경, 편리한 보행환경, 보행우선문화 정착</li> </ul> </li> </ul>
보행친화도시 서울비전	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 비전: 보행우선, 보행친화도시 서울조성</li> <li>○ 정책목표               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행자 교통사고 감소, 보행면적/도로면적 확충, 보행수단 분담률 증가</li> </ul> </li> <li>○ 추진방향               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 쾌적한 거리, 편리한 거리, 안전한 거리, 이야기가 있는 거리</li> </ul> </li> </ul>
제2차 서울특별시 교통약자 이동편의 증진계획	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 비전: 서울시 교통체계의 Universal Design화 + 서울시민 모두가 편안한 무장애 교통환경 구현</li> <li>○ 3대목적(추진전략)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 통일성 연결성 있는 교통시설 구축(이동편의시설 지속적 설치정비)</li> <li>- 예측 가능한 교통수단 이용환경 조성(맞춤형 교통수단 및 교통정보 제공 확대)</li> <li>- 체계적이고 효율적인 이동편의 증진정책 지원(교통약자 수요 및 이동편의 시설 관리)</li> </ul> </li> </ul>
보행업무편람	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 보행안전 및 편의증진 실태조사, 보행안전 및 편의증진 기본계획, 연차별 실행계획, 보행환경개선지구, 보행자전용길, 기타 법 시행을 위한 업무에 대한 절차 및 내용을 제시</li> </ul>

## 2. 해외관련 계획 종합

- 본 기본계획에서는 6개 대도시들의 보행 기본계획을 검토해보았다. 이 도시들의 중점 목표를 세울 때 공통적으로 고려한 점을 검토한 결과, 보행자 사고 감소와 관련된 안전성, 보행자들의 보다 쉬운 이동과 관련된 접근성 및 연결성, 쾌적한 보행환경과 관련된 쾌적성 및 보건성, 마지막으로 보행관련 정보 및 시스템 개선과 관련된 편리성 등 4가지 주요 요소들을 발견할 수 있었다.

〈표 3-15〉 해외 보행기본계획 주요 내용 종합

구분	주요 내용
런던 (Good Practice for Walking Schemes)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 비전: Walking good practice</li> <li>○ 중점목표               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행관련 사회기반시설 정비</li> <li>- 보행자를 위한 이동 정보 개선</li> <li>- 보행의 이점 홍보 및 캠페인</li> </ul> </li> </ul>
뉴욕 (Pedestrian Safety Study & Action Plan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중점목표               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 공학적측면의 보행시설 개선</li> <li>- 제도적측면의 교통안전 규제 강화</li> <li>- 교육·홍보적 측면의 보행안전 강조</li> </ul> </li> </ul>
샌프란시스코 (Pedestrian Strategy)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 비전: A City for Walking</li> <li>○ 중점목표               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행자 사고(부상) 감소</li> <li>- 사고 다발 지역관리를 통한 지역 간 형평성 확보</li> <li>- 단거리 통행의 보행수단비율 확대</li> <li>- 쾌적한 보행환경 제공</li> </ul> </li> </ul>
보스턴 (Pedestrian Transportation Plan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 중점목표               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 완벽한 도로(안전·쾌적한)의 구축</li> <li>- 네트워크간의 간격 줄이기</li> <li>- 보행권 확보 및 보행 장려</li> <li>- 대중교통 이용시 환승시스템 개선</li> <li>- 스마트 성장(Smart Growth) 원칙 이행 적용</li> </ul> </li> </ul>
시애틀 (Pedestrian Master Plan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 비전: Make Seattle the Most Walkable City in the Nation</li> <li>○ 중점목표               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Safety : 보행자와 관련된 사고 감소</li> <li>- Equity : 모든 사람들이 걷기 쉬운 도시로 만들</li> <li>- Vibrancy : 건강한 커뮤니티와 경기 활성화</li> <li>- Health : 건강 측면에서의 보행의 중요성 인식 확대</li> </ul> </li> </ul>
미네아폴리스 (Pedestrian Master Plan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 비전: Access Minneapolis</li> <li>○ 중점목표               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행로 연결성 및 접근성 향상</li> <li>- 보행 안전 확보</li> <li>- 보행로 유지관리 철저</li> <li>- 문화가 있는 보행 공간 구성</li> <li>- 보행환경 개선을 위한 예산확보 등</li> </ul> </li> </ul>

### 3. 시사점

- 국내 관련 계획을 종합적으로 정리해보면 다음과 같은 시사점을 도출할 수 있다.
  - 첫째, 보행업무편람의 모든 내용의 근거가 되는 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 공포의 의의는 보행자가 안전하고 편리하게通行할 수 있고 생활할 수 있는 권리(보행권)를 이제는 국가에서 보장하고 조성하고 있는 것이라 말할 수 있겠다.
  - 둘째, 서울시 교통정책은 사람중심의 친환경적인 교통정책으로 변화하고 있으며, 이에 따라 보행권의 위상은 점차 높아지고 있는 것을 알 수 있다. 이에 그동안 간과해오던 생활권의 지역적 특성을 종합적으로 고려하는 보행친화적 생활권을 조성하기 위한 다양한 개선방안 및 정책들이 제시되고 있다. 이는 보행환경을 개선함으로써 안전하고 건강한 생활환경을 조성하기 위한 움직임이라고 판단된다.
  - 셋째, 사람중심의 교통정책에서 필수불가결 한 부분은 보행자를 고려한 정책이라는 것이다. 따라서 향후 전개될 교통정책의 핵심은 보행환경 개선으로 집중될 것이라 판단되며 선진 보행문화를 위한 보행정책의 시행이 필요할 것이다.
  - 넷째, 보행환경개선을 위한 펼쳐지는 사업의 시행성을 위한 구체적인 보행관련 업무추진 계획 수립 및 평가가 중요시 되고 있는 것을 알 수 있다. 이는 보행환경을 개선하기 위해서는 큰 틀을 잡고 목표를 세우는 것도 중요하지만, 가시적인 성과를 이루기 위해서 구체적인 사업내용과 개선방안이 더 중요하다는 것을 시사한다.
- 해외 관련 계획을 종합적으로 정리해보면 다음과 같은 시사점을 도출할 수 있다.
  - 첫째, 우선적으로 기본계획 수립에 앞서 예산을 확보하기 위해 노력하고 있다는 것이 두드러진 특징이다. 구체적인 기본계획을 세우기 이전에 예산확보 방안을 마련하여 보다 현실적이고 적극적인 계획을 수립할 수 있도록 하고 있다.
  - 둘째, 보행안전과 관련하여 보행시설물을 사회기반시설로 파악하여 안전 확보에 중점을 두어 정비하고 있는 것을 알 수 있다. 시설적 측면의 정비 이외에도 보행자 이동정보제공을 강화하거나 문화가 있는 거리공간을 창출하는 등 소프트웨어 측면의 정책 또한 강조하고 있다.
  - 셋째, 보행공간의 확보를 통하여 활성화된 도시를 구축하고 보행을 통하여 비만·고혈압 등의 발병확률을 낮추어 도시의 건강성을 회복하고자 한다는 것을 알 수 있다. 최근 현대인의 비만은 심각한 사회문제로 대두되고 있으며, 고령화 사회에서 보행은 사회를 건강하게 유지시키는 방안으로도 여겨지고 있다.



# 4장

PART 1. 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립

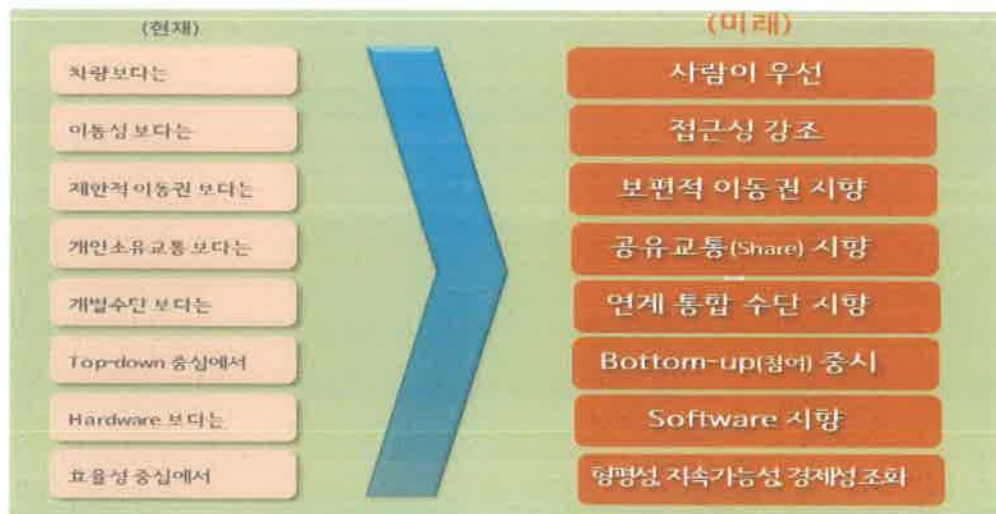
## 보행안전 및 편의증진 기본계획

### 비전 및 정책목표 수립

## 제1절 교통정책 패러다임 변화 분석

### 1. 교통정책 패러다임 변화

- 차량중심의 정책보다는 사람을 우선적으로 생각하는 교통정책이 향후 주류를 이룰 것이며, 이동성 보다는 접근성이 더 강조될 것이다. 그 동안에 교통약자의 이동권이 제한되었다면 향후에는 교통약자의 보편적 이동권을 보장하는 정책이 수립될 것이며, 개인소유의 자가용 보다는 공유 교통을 지향하는 방향으로 정책 패러다임이 변할 것으로 예측된다.
- 또한 단일 교통수단으로 이동하는 것 대신 대중교통을 활용한 연계 통합수단을 지향함으로써 환승문제 개선에 관한 정책의 중요성이 강조될 것이며, 정책수립 시에 정책 결정자의 일방적인 결정(Top-down)이 아닌 시민들과의 협의(Bottom-up)를 통한 교통정책이 수립될 것이다.
- 마지막으로 과거 도시 개발 시기에는 각종 인프라 건설 위주의 교통정책이 중심이 되었지만 도로가 포화상태인 지금의 상황에서는 건설된 도로를 효과적으로 사용할 수 있게 하는 도로 운영 중심의 정책이 주로 수립될 것이다. 이와 같은 맥락으로 과거 정책 목표가 효율성 달성을 중요시 여겼던 것과 달리, 향후 정책은 지속가능성과 형평성 등을 중요시하는 정책 목표가 설정될 것으로 예측된다.



자료: 서울 교통비전 2030

〈그림 4-1〉 교통정책 패러다임 변화

## 2. 보행측면 변화

### 1) 사람 우선

- 차량에게 공간을 내어주던 과거의 도로 설계에서 보행자들을 위한 공간 확보를 우선으로 하는 교통정책이 수립되고 있는 시점이다.
- 뉴욕 브루클린과 영국 런던 보행교를 통하여 알 수 있듯이 차량이 통행할 수 없는 전용보행교가 건설되고 있으며, 상업밀집 지역에서는 차량 통행을 불편하게 하거나 진입을 억제하여 보행환경을 개선하고 있다.



〈그림 4-2〉 브루클린 보행교와 런던 템즈강 보행교

- 파리의 경우 2013년 초에 세느강변의 자동차 전용도로를 없앴으며, 보행자들만 전용으로 통행하거나, 설 수 있는 공간을 만드는 정책이 수립되어 현재 공사 중에 있다.



〈그림 4-3〉 세느강변 보행환경 개선 개념도

## 2) 접근성 강조

- 그 동안 이동성을 강조하여 간선도로 건설 및 관리 등에 중점을 둔 교통정책이 주류를 이루었다면, 현재는 주택가 이면도로의 접근성을 향상시키는 정책이 다수 수립되고 있다.



〈그림 4-4〉 본엘프와 런던의 홈존

- 본엘프를 우리말로 직역하면 ‘생활의 터전’ 또는 ‘생활의 정원’ 정도가 될 수 있겠다. 본엘프는 1970년대부터 네덜란드에서 시작된 사람과 차량의 공존을 기본 개념으로 하는 생활도로 개선사업이다. 1975년도부터 정책적으로 본엘프를 정립했고 1976년에는 본엘프를 도로교통법(RVV) 상에 명문화하고 본엘프 디자인의 최저기준을 발표하였다. 이후 본엘프는 네덜란드의 전역에 급속히 확산되면서 1980년대 초반에만 전국 1,500개 이상의 주거지역에 적용됐다.
- 1990년대 중반부터 영국에서 실시되고 있는 홈존(Home Zone)은 네덜란드의 본엘프의 영향을 크게 받아 주거지역 교통 및 생활환경을 종합적이고 체계적으로 개선하기 위한 제도다. 홈존은 주택가 도로교통공간의 재정의를 통해 차량과 보행자의 공존을 추구하면서 보행자 보호 및 어린이의 생활놀이공간 확보에 중점을 두는 교통관리방법으로서 차량감속, 통과교통의 최소화, 생활도로공간의 질적 개선, 쾌적성을 확보하는 것을 주요 내용으로 하고 있다.

〈표 4-1〉 본엘프와 홈존의 주요 목적

구분	내용
본엘프 내 규정사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운전자는 사람의 보행속도 보다 빨리 운전해서는 안 됨</li> <li>○ 운전자는 보행자를 방해해서는 안 되며, 보행자도 불필요하게 운전자를 방해해서는 안 됨</li> <li>○ 이륜차 이상의 차량은 정해진 주차구역위에 주차를 하면 안 됨</li> </ul>
홈존의 주요목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 차량 주행속도 감소</li> <li>○ 기존도로에 비해 매우 높은 교통안전 수준</li> <li>○ 도로공간에 대한 더욱 효율성 높은 활용</li> <li>○ 주민 간 사회친화활동 증가</li> <li>○ 더욱 매력적이고 다양한 도로 경관 창출</li> </ul>

### 3) 보편적 이동권 지향

- 과거에는 교통약자의 이동권 보장에 대한 정책이 다소 부족하였지만, 향후 사회복지와 연계되어 교통약자에 대한 배려차원에서 많은 교통정책이 펼쳐질 것으로 예상된다. 기본적으로 교통약자의 보편적 이동권을 지향하는 정책은 2005년 수립된 「교통약자 이동편의증진법」이 핵심이다. 이 법은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회 참여와 복지 증진에 이바지함을 목적으로 하였다.
- 2007년 서울시에서도 「교통약자의 이동편의증진법」을 이어 받아 조례를 수립하였고, 2008년 법률에 따라서 「제1차 서울시 교통약자 이동편의 증진계획」을 수립하였으며, 2013년 서울시 포함 14개시에서 교통약자 이동편의 증진에 관한 조례를 제정하고 기본계획을 수립하였다. 이어 서울시는 2013년 11월 「제2차 서울시 교통약자 이동편의증진 계획」(2013~17년)을 수립하였으며 2014년 1월 확정 고시하였다.

### 4) 공유교통 지향

- 대중교통 지향 정책은 향후에도 교통정책의 중심이 될 것으로 보인다. 이는 승용차 수단으로 인하여 발생하는 각종 악영향을 저감하고자 하는 의도에서 수립되기 시작하였는데, 서울 뿐 아니라 세계 대도시들은 이미 대중교통의 중요성을 깨닫고 대중교통 위주의 교통체계 개편을 위하여 힘쓰고 있다. 이에 보행분야에서도 편리하게 대중교통을 접근할 수 있도록 각종 시설물을 설치하고 있으며 이러한 보행 관련 정책은 꾸준히 증가할 것으로 예측된다.



〈그림 4-5〉 편리한 대중교통 접근을 위한 시설물

## 5) 정책 결정시 Bottom Up 중시

- 과거 정책결정자의 판단에 의하여 일방적으로 정책이 수립되어 집행되었지만, 앞으로의 정책수립과정에는 이해당사자 또는 시민들의 의견이 포함될 것이다. 시민들의 정책 참여는 점차적으로 실질적인 부분까지 이르고 있으며, 현재에는 예산 편성 시에도 참여하는 구조를 가지고 있다.
- 정책수립 시 시민참여의 변화는 다음과 같다.

- 주민투표제도 시행(주민투표법, 2004.01)
- 주민 소환에 관한 법률 시행(2006.05)
- 주민참여 예산제 도입(지방재정법, 2011.09)
- 서울시 주민참여 예산제 운영조례 의결(2012.05)
- 2013년 서울시 예산부터 시민참여 예산 편성



년도	인원(명)	사업비(백만원)
2012년	500(190)	72
2013년	900(400)	199
2014년	1,380(480)	224
2015년	1,980(600)	249
2016년	2,580(600)	249
2017년	3,180(600)	249

자료 : 서울특별시, 서울특별시 마을공동체 기본계획, 2012

〈그림 4-6〉 서울시 마을공동체 활동현황 및 양성 계획



## 6) 소프트웨어 및 IT 지향

- 과거 인프라 투자위주의 정책에서 현재에는 가지고 있는 인프라를 효율적으로 활용하는 프로그램을 개발하거나 유지하는 운영 정책 위주의 교통정책이 펼쳐지고 있다.
- 차 없는 거리 위에는 시민들의 자발적 동참으로 이루어지는 공연이 진행되거나 시장이 들어설 가능성이 높다. 또한 길거리 공연 등 활기찬 거리공간 조성 이외에도 스트리트 페인팅을 통하여 재미있는 거리·특색 있는 거리 등을 조성할 수도 있다.



〈그림 4-7〉 광화문 광장과 런던 거리의 길거리 공연



〈그림 4-8〉 스트리트 페인팅(예시) - 런던, 플로리다

- 스마트 폰의 대중화로 인하여 일반 시민들은 스마트폰의 어플리케이션을 이용하여 보행루트 정보를 파악할 수 있으며, 핸드폰을 이용하여 원하는 목적지까지 사전 정보 없이도 쉽게 찾아 갈 수 있다.

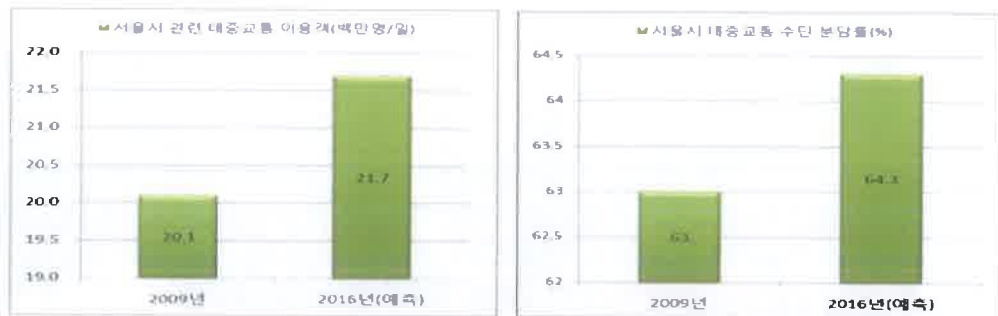


〈그림 4-9〉 보행경로 안내 스마트폰 어플리케이션(예시)

### 3. 보행량 관련 미래 예측

#### 1) 대중교통 통행 증가에 따른 보행량 증가

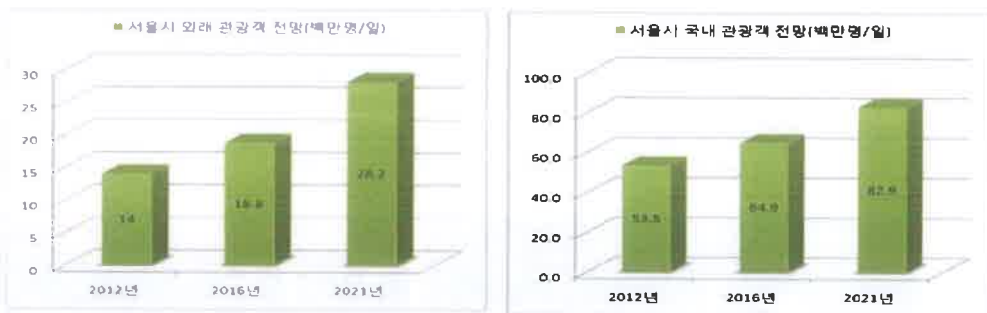
- 대중교통 이용객들은 대중교통 수단에 대한 보조수단으로 대부분 보행수단을 선택하며, 이에 따라 대중교통 이용객수가 증가하면 보행량도 함께 증가한다. 따라서 향후 증가하는 보행량에 대비하여 보행환경개선을 위한 노력을 기울여야 할 것이다.



〈그림 4-10〉 서울시 대중교통 이용객 및 수단 분담률 예측

#### 2) 관광객 수 증가에 따른 보행량 증가

- 서울시의 관광객 수는 지속적으로 증가하여 2016년에는 약 8,400만 명 정도의 관광객이 서울을 방문할 것으로 예측되며, 2021년도에는 1억 명 이상의 국내·국외 관광객의 방문이 예측된다. 관광객들의 주요 교통수단은 대중교통과 보행이므로 늘어나는 관광객들을 대비하여 보행환경 개선에 노력을 기울여야 할 것이다.



〈그림 4-11〉 서울시 방문 국내·국외 관광객 수 증가 예측



## 제2절 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획의 검토

### 1. 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획의 주요 내용

- 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획에서는 보행환경 개선을 위해 '보행 네트워크 구축', '대중교통의 지선수단으로 보행위상 강화', '보행 활성화'의 3가지 주요 목적을 설정하였는데, 그 목적을 달성하기 위해 계획한 주요 사업 및 목표를 살펴보면 다음과 같다.

〈표 4-2〉 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획 주요 목적

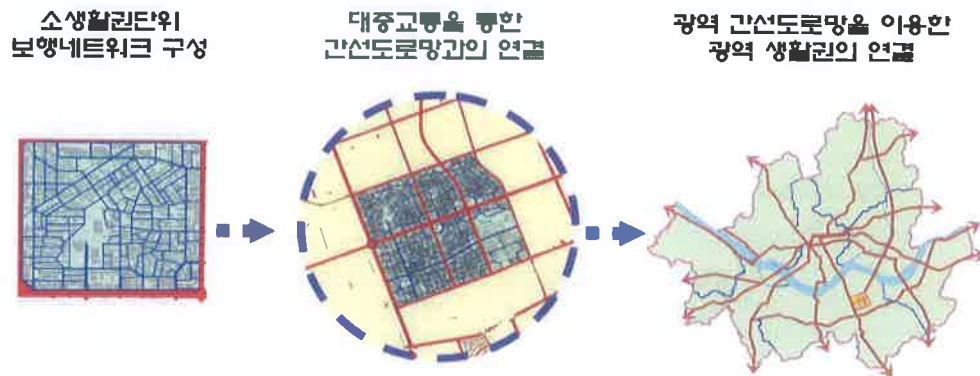
목적	주요 사업 및 목표	주요 내용
보행 네트워크 구축	'걷고싶은 도시만들기' 사업의 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 서울시의 보편적인 보행의 질을 향상하고자 '걷고싶은 도시만들기' 사업 대상지들과 연계할 수 있는 지역별 '보행망'을 형성하고자 한다.</li> <li>○ 이는 제1차 보행환경 기본계획의 우리동네 보행환경 개선 사업과 연속성이 지속되는 사업으로 자치구의 생활권을 대상으로 기초적인 보행환경을 개선하는 사업이다.</li> </ul>
	특화지역과 지역생활권을 구분한 보행 네트워크의 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 관광·쇼핑·여가를 목적으로 한 통행이 발생하는 특화 지역과 일상적인 출근, 귀가 등의 통행이 발생하는 지역 생활권은 정비 목적에서 분명히 차이가 있으므로, 관광·문화 특화지역의 주요 통행목적에 적합한 보행 Network를 구축하고자 한다.</li> </ul>
대중교통의 지선 수단으로 보행위상 강화	서울특별시 대중교통체계 개편과의 연계	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대중교통 이용과 보행은 서로 상보적인 관계로 보행인구가 증가하면 대중교통 이용도 자연히 증가된다. 따라서, 2004년 7월 시행된 서울특별시 대중교통체계 개편과 연계하여 안전하고 쾌적한 보행환경을 구축하고자 한다.</li> </ul>
	단거리 통행에서 보행의 수단분담률 증대	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ '2002 서울시 가구통행실태조사'의 수단통행 자료에 따르면, 5km 이하의 통행 중 보행의 수단분담률이 37%이고 승용차의 수단분담률은 16%인 것으로 나타나고 있다. 따라서, 승용차의 수단분담률을 보다 감소시키고, 단거리 통행을 보행통행으로 전환시킬 수 있는 방안을 마련하고자 한다.</li> </ul>
보행 활성화	보행 활성화를 위한 제도적 뒷받침 마련	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ '교통약자의이동편의증진법'이 제정됨에 따라, 보행활성화에 기여할 수 있는 여러가지 제도적 장치를 마련함으로써 보행환경개선의 기준과 근거를 마련하고자 하며, 보행환경 개선업무의 추진체계를 정립하고자 한다.</li> </ul>
	보행 장려 프로그램의 개발 및 운용	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 보행 활성화를 위해서 시설적 측면의 양적인 투자 또한 중요하지만, 공급된 시설의 바람직한 운용과 활용이 더 중요하다고 할 수 있다. 그러므로, 이를 위한 다양한 보행 관련 프로그램을 개발하고 효율적인 활용을 할 수 있도록 한다.</li> </ul>

## 2. 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획 주요 사업

### 1) '보행 Network 구축' 관련 목표 설정 및 사업화

#### (1) 지역별 보행 Network 구축

- 관광·쇼핑·여가 목적이 아닌 일상생활에서 발생하는 출근·등교·업무 통행 등에서 보행을 보다 활성화시키기 위해 지역생활권을 중심으로 하여 보행의 연결성 및 연속성을 강화시키고자 하는 것으로, 이는 '지역별 보행로 연결 사업'으로 사업명을 부여하고 사업을 계획하였다.



〈그림 4-12〉 생활권 단위 보행 Network 개념도

#### (2) 관광·문화 특화지역 보행 Network 구축

- 기존 '걷고싶은 도시 만들기' 사업구간, 청계문화벨트, 시민광장, 4대문안 문화벨트 등 관광·문화를 목적으로 특화된 지역의 접근성을 향상시키고, 대상지 간 연계를 강화시킬 수 있는 보행 Network를 구축한다. 이는 여가·휴식 기능의 통행을 활성화시키고, 보행자들에게 다양한 체험의 기회와 재미를 부여하기 위해서 도심지의 관광·문화 특화지역으로의 접근성을 향상시키고자 하는 것으로, 이는 '도심 관광·문화 특화지역 보행로 가꾸기 사업'으로 사업명을 부여하고 사업을 계획하였다.

## 2) ‘대중교통의 지선수단으로 보행위상 강화’ 관련 목표 설정 및 사업화

### (1) 대중교통시설 주변 간선도로 보행환경 개선

- 대중교통 중심의 교통정책으로의 전환과 맞물려 버스 및 지하철을 비롯한 대중교통의 이용을 활성화하며 접근성을 향상시키기 위해 대중교통시설 주변 간선도로의 보도상의 보행 장애물을 제거하고, 보행자의 안전을 위한 대책을 마련하고자 한다. 이는 ‘Walking to Station 사업’으로 사업명을 부여하고 사업을 계획하였다.

### (2) 대중교통관련 보행시설 개선

- 일반인뿐만 아니라 장애인, 노약자 등의 교통약자들이 대중교통을 이용함에 있어 불편함이 없도록 버스, 지하철 등 대중교통 관련 시설의 서비스 개선을 통하여 대중교통 이용을 활성화하고자 한다. 즉 대중교통 대기공간 및 이동로 등 대중교통관련 보행시설을 개선하고 공급하고자 하는 것으로, 이는 ‘편리한 대중교통시설 만들기 사업’으로 사업명을 부여하고 사업을 계획하였다.

## 3) ‘보행 활성화’ 관련 목표 설정 및 사업화

### (1) 지속적인 모니터링체계 구축

- 바람직한 계획을 수립하고 집행하는 것도 중요하지만 지속적으로 관리하고 모니터링하는 것 또한 보행환경의 개선에 있어 중요하다. 따라서 관리의 측면에서 효율적인 모니터링을 위한 제도를 마련하고자 한다. 이는 ‘지속적인 모니터링체계 구축 사업’으로 사업명을 부여하고 사업을 계획하였다.

### (2) 효율적인 홍보·교육체계 구축

- 보행에 대한 인식을 전환시킬 수 있는 홍보 수단을 마련하고, 보행 관련 당사자들 간의 책임과 의무 정립 및 교육을 실시한다. 이는 구체적인 홍보·교육 방침을 제시하여 실질적인 보행 활성화를 꾀하고자 하는 것으로, 이는 ‘효율적인 홍보·교육체계 구축 사업’으로 사업명을 부여하고 사업을 계획하였다.

### 3. 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획의 성과

#### 1) 지역별 보행로 연결

- 단절된 보행구간에 대한 보행로 연결사업을 실시하였으며, 그린웨이 조성사업 등 보행로의 연속성을 확보하여 보행환경을 개선하려는 사업이 추진되었다.

#### ■ Case Study 1, 서빙고동~이촌1동 '보행로 연결'(2012년 9월 4일 시정일보)

- 용산구는 주민 숙원사업인 이촌지하보·차도 개선 공사를 추진하기로 하고, 지난 8월31일 첫삽을 떴다.
- 이번 이촌지하보차도 개선 공사는 서빙고동~이촌 1동을 연결하고 있는 보행도로를 새롭게 리모델링하는 공사로, 2011년 9월 서빙고동 신동아 아파트 등 인근 2596명의 주민들이 막혀있는 동작대교 하부를 통해 이촌1동으로 통과할 수 있는 보행도로를 개설해달라는 요청에 따라 이뤄졌다.



...중략...

- 특히 사업에 필요한 예산 확보를 위해 구청이 직접 나섰다. 시청을 방문해 수차례에 걸쳐 이번 사업의 필요성과 타당성에 대해 이해와 설득 작업을 펼친 결과 총 사업비 17억원 전액을 서울시로부터 지원받았다.
- 이에 따라 구는 폭 2m, 연장 58m의 지하 보행로 설치 및 지하차도 콘크리트면 보수 등 환경 개선을 통해 이촌지하보·차도를 안전하고 편리한 시설로 보강한다는 계획이다. 또 일반인들은 물론 교통약자인 노약자, 장애인, 어린이 등이 편리하게 이용할 수 있도록 장애인용 엘리베이터(17인승)를 2곳에 설치하고 진출입로 주변에 간이 농구장을 조성할 예정이다.

이하 생략



〈그림 4-13〉 그린웨이 조성(예시) - 강동구

## 2) 도심관광 특화지역 보행로 가꾸기

- 국내 관광객뿐만 아니라 외국인들에게도 관광지를 중심으로 한 보행로 코스를 개발하여 'Visit Seoul' 이라는 사이트를 통하여 적극적으로 홍보하고 있다.

〈표 4-3〉 서울시 도보관광 코스 개설 현황

구분	도보관광 코스
전통 문화 중심지역	경복궁·효자동 코스 창덕궁 창경궁 북촌 한옥마을 서촌 한옥마을 선릉·봉은사
근대문화 중심지역	덕수궁·정동 성북동 경희궁·서대문
생태 복원 지역	청계천 1 청계천 2 남산성곽 낙산성곽 한강 절두산성지
전통마켓 지역	인사동·운현궁 동대문 전통마켓
고대문화 중심지역	몽촌토성
주말운영 테마코스	궁궐 속 숨어있는 생태이야기(창경궁) 궁궐 속 숨어있는 생태이야기(창덕궁) 성균관 유생들의 삶은 어땠을까?(성균관)



〈그림 4-14〉 북촌한옥마을과 서울시청 광장



### 3) Walking to Station

- 시민들의 통행에 불편을 주고, 보행로의 미관을 저해하는 길거리 이동상인을 정리하여 보행환경을 개선하였다.

■ Case Study 2. 드디어, 종로대로변 노점이 사라집니다! (2009년 12월 28일 도시교통본부 주요뉴스)

- '걷기 편한 종로거리 만들기' 사업의 일환으로 서울시와 종로구는 2010년 1월부터 종로대로 이동상인 비우기 사업을 마무리되어, 수 십년간 종로대로를 점령하였던 이동상인(647개)을 정리하였다.
- 유동인구가 많은 대로변에서의 영업 가득권을 포기하지 않으려는 종로노점상연합회(회원수 973명, 전국 최대의 단일 노점상연합회)의 반발, 노점의 특화거리 배치에 따른 주변상가 상인들의 강력한 항의, 노점과 상인간의 갈등문제 등 해결하기 쉽지 않은 사업이었다.
- 하지만 서울시와 종로구에서 이동상인 측에 대해서는 종로대로를 시민고객의 품으로 돌려주어야 할 필요성을 설명하고, 지속적인 교육과 워크숍을 통하여 시민고객에 대한 서비스 개선 등 의식전환을 통하여 거듭 태어날 수 있도록 하였고, 상가측에 대해서는 이동상인 배치에 따른 불만 요소 해소를 위해 보도폭 확대, 한전 변압기 감축, 전주 이설 및 공중선 정비 등 거리환경 개선과 상권활성화를 위한 노력을 기울이면서, 상가상인 개별 접촉 200여회, 사업설명회 20회, 각종 홍보를 배포 등으로 사업 성공을 위하여 적극 노력하였다.



〈그림 4-15〉 노점상 철거 전후(종로)

### ■ Case Study 3. 중구, 명동관광특구내 이동상인 대폭 줄인다 (2013년 4월 4일 중구 보도자료)

- 270개가 넘는 명동관광특구내 노점상이 130개로 줄어든다. 노점 구간도 중앙길, 명동길, 충무로길 등으로 한정된다. 중구는 이러한 내용을 담은 '명동 노점 및 노상적치물 정비 계획'을 수립해 4월부터 추진한다. 장기적으로는 노점을 완전 정비하는 것이 바람직하나 서민 경제 여건을 고려하여 현재 272개 명동 노점을 130개로 줄이되 명동 상인들의 영업에 지장을 주지 않고 관광객들이 편하게 걸으며 쾌적하게 쇼핑할 수 있도록 노점 축소와 재배치하는 것이 주 골자다.
- 이 계획은 지난 해 5월부터 10개월 동안 구청, 명동 상인, 노점상들이 수시로 머리를 맞대고 논의한 끝에 서로 윈윈하는 상생의 길을 찾아 명동 노점 운영 기본원칙을 마련한 것이 특징이다. 명동 노점상들이 구청의 기본원칙에 적극 동참하게 됨에 따라 오랫동안 노점상들이 관행적으로 불법 점거하다시피 했던 도로를 노점의 철저한 공적관리로 시민들에게 돌려주는 셈이다.
- 노점 운영 기본원칙은 노점의 기득권 배제, 한시적 순환운영(공공성 강화), 노점실명제 실시, 지정된 장소에서 노점 운영, 노점 규격 축소하여 통행인의 안전 보행 공간과 개방감 확보, 위조상품 판매금지, 바가지요금 및 호객행위 금지, 노점상 재산조치, 노점매대의 잘 보이는 곳에 사진과 실명판 부착 등이다.
- 노점상 실명제를 위해 노점상들은 사진이 포함된 운영자 인적사항을 노점 매대 내의 잘 보이는 위치에 부착해야 한다. 노점 규격은 통행인의 안전 보행 공간 확보를 위해 2.5m×1.4m에서 2m×1.2m 이내로 축소한다. 개방감을 줄 수 있도록 높이도 1.5m 이내로 줄인다.
- 그리고 중앙길, 명동길, 충무로길, 명례방길, 1번가 등 구에서 지정된 곳에서만 노점을 허용한다. 지하철 출입구, 버스정류장, 교차로 등 통행인구가 많은 지역은 노점 절대 금지구역으로 지정한다.

## 4) 편리한 대중교통시설 만들기

- 교통약자들이 편리하게 대중교통을 접근할 수 있도록 엘리베이터, 에스컬레이터, 휠체어 리프트, 무빙워크 등을 설치하였다. 2007년과 비교하여 2013년은 엘리베이터와 에스컬레이터의 설치 개소 수가 증가하였으며, 에스컬레이터가 타 시설보다 설치 증가율이 높다. 휠체어리프트의 경우에는 안전상의 문제로 인하여 기피되고 있으며, 엘리베이터 설치가 권장되고 있다.

〈표 4-4〉 교통약자 지하철 이용 편의시설 설치개소 수 변화

구분	년도	E/L	E/S	W/L	M/W
서울메트로(1~4호선)	2007년(개소)	279	257	150	-
	2013년(개소)	318	432	56	-
	설치 증가율	14%	68%	-63%	-
도시철도공사(5~8호선)	2007년(개소)	362	768	307	16
	2013년(개소)	432	1017	138	16
	설치 증가율	19%	32%	-55%	0%

주) E/L: Elevator, E/S: Escalator, W/L: Wheel Chair Lift, M/W: Moving Walk  
서울메트로 관리 역수는 120개, 도시철도공사는 157개(2013년 1월 1일 기준)

- 또한 지하철 승강장 바닥에 휠체어 마킹을 하여 장애인들의 지하철 탑승 시 탑승 칸 정보를 제공하고 있다.



〈그림 4-16〉 지하철 승강장에서 장애인 탑승칸 정보 제공

## 5) 지속적 모니터링 체계

- 2012년 2월 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상시킴으로써 공공의 복리 증진에 이바지함을 목적으로 하는 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」이 제정되었다. 이는 보행권을 규정하는 최초의 법률이며 보행환경개선 기본계획과 보행환경개선지구, 보행자길 지정 등 보행 사업을 실행하도록 규정하며, 사업 실행 시 평가를 하도록 규정하고 있다.
- 법률 내부의 모니터링 체계와 관련된 조항들을 살펴보면 보행환경개선사업의 평가를 명문화함으로써 개선사업 시 그 사업의 성과를 평가하도록 하였으며, 보행환경개선지구의 관리를 통하여 개선사업을 시행하였을 때 매년 그 관리 실태를 점검하여 보고하도록 법률에서 규정하고 있다.

### ■ 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 시행규칙 제4조(보행환경개선지구 관리대장)

- ① 특별시장등은 법 제12조제2항에 따라 보행환경개선지구 별로 별지 제1호서식의 보행환경개선지구 관리대장(이하 이 조에서 "개선지구관리대장"이라 한다)을 작성·보관하여야 한다. 이 경우 개선지구관리대장은 전자적 처리가 불가능한 특별한 사유가 없으면 전자적 처리가 가능한 방법으로 기록하고 유지·관리하여야 한다.
- ② 특별시장등은 현지조사 등을 통하여 개선지구관리대장의 작성·변경·정정 사유를 확인한 후에 개선지구관리대장을 작성하거나 그 기록사항을 변경 또는 정정하여야 한다. 이 경우 개선지구관리대장의 작성·변경·정정 사유를 확인할 수 있는 근거자료를 개선지구 관리대장과 함께 보관하여야 한다.
- ③ 특별시장등은 소속 공무원 중에서 개선지구관리대장의 전담 관리자와 책임자를 각각 지정하여야 한다.



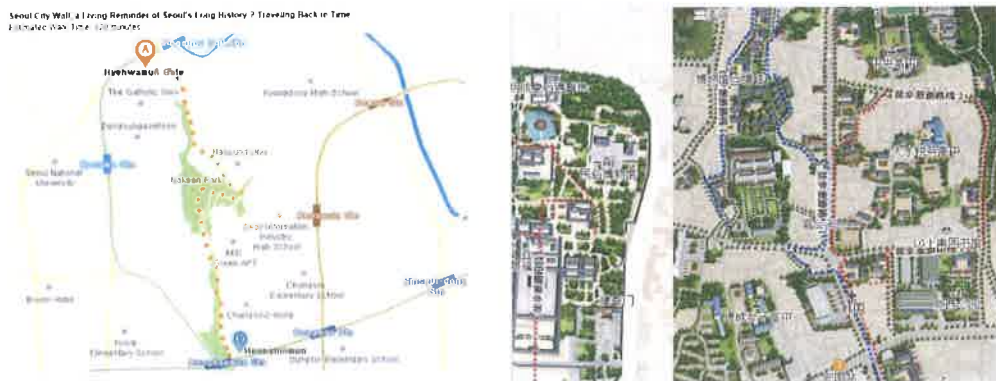
## 6) 홍보교육체계 구축

- 보행우선도시 서울 홍보를 적극적으로 하고 있으며, 2013년 1월 보행친화도시 서울 비전 발표를 통하여 보행자 위주의 정책 구상을 적극적으로 홍보하고 있다. 그 외에 세종대로의 보행전용거리 확대를 대대적으로 홍보하면서, 사람중심의 교통체계를 구축하고자 하는 노력을 널리 알리고 있다.
- 초등학교에서는 정기적으로 교통안전교육을 실시하고 있으며, 서울시 어린이 홈페이지를 통하여 교통안전 교육을 실시하고 있다. 안전교육 사이트를 통하여 초등학교 어린이들이 쉽게 이해할 수 있도록 교통사고 상황과 사례를 애니메이션을 이용하여 제공하고 있다.



〈그림 4-17〉 어린이 교통안전교육 홈페이지

- Visit Seoul 사이트를 통하여 '도보관광코스 20'을 소개하고 있으며, 도보관광 이용 안내 및 예약 제도를 운영 중이다. 또한 4개국의 언어로 번역되어 있어 국내 관광객 뿐만 아니라 외국인들의 사용이 가능하도록 하였다.



〈그림 4-18〉 영어, 중국어로 서울시 도보 관광코스 제시 사례

## 7) 시사점

- 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획에서 추진한 6대 중점사업은 지역별 보행로 연결, 도심관광 특화지역 보행로 가꾸기, Walking to Station, 편리한 대중교통시설 만들기, 지속적 모니터링 체계, 홍보교육체계 구축 사업으로, 이들 사업들은 필요에 따라서 보행안전 및 편의증진 기본계획에 반영되어야 한다.

〈표 4-5〉 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획의 중점 사업과 본 기본계획과의 연계·발전 방향

제2차 서울특별시 보행환경 기본계획 중점 사업	서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획과의 연결 방향
○ 지역별 보행로 연결	- 보행간선축 발굴 사업으로 연결하여 중단 없는 보행로 구축으로 발전
○ 도심관광 특화지역 보행로 가꾸기	- 도심 지역 뿐 아니라, 서울시의 주요 보행로에 보행친화도 향상 사업으로 연계
○ Walking to Station	- 대중교통 시설주변의 보행장애물 정비 및 제거 사업으로 연계 및 보행을 이용한 편리한 대중교통 접근사업으로 발전
○ 편리한 대중교통시설 만들기	- 교통약자 이동편의 증진계획과 연계한 장애물 없는 대중교통 이용환경 구축과 연계
○ 지속적 모니터링 체계	- 보행환경 개선사업 평가 방안으로 발전
○ 홍보교육체계 구축	- 지속적으로 보행의 이점을 홍보할 수 있도록 걷기 프로젝트등 개최 사업으로 연계

## 제3절 Vision · Object 및 정책목표 수립

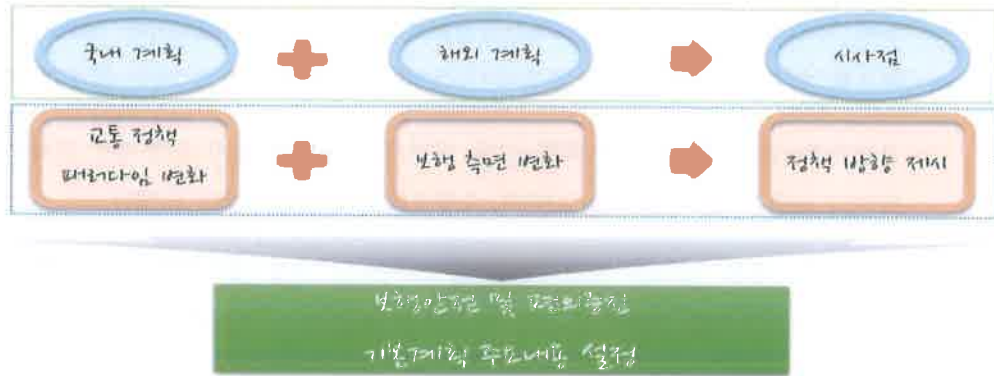
### 1. 수립원칙 및 수립절차

- 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획은 관련 계획 및 이전 보행 기본계획을 참조하여 수립하도록 한다. 이는 관련계획들과 유기적으로 연결되어야 계획의 실행력을 확보할 수 있으며, 장기적인 관점에서 추진해야하는 사업들이 다수 있기 때문이다.
- 관련계획이라 함은 본 기본계획 수립 이전에 수립된 서울시 교통계획 중에서 보행과 관련이 높은 서울 교통비전 2030과 보행친화도시 서울비전이 있겠다.
- 서울 교통 비전 2030은 장래 2030년을 대비하는 서울시의 종합 교통계획이며, 사람 중심의 교통체계를 구축하기 위한 내용들을 담고 있기 때문에 본 기본계획과 연계성을 가져야 한다.
- 보행친화도시 서울비전은 보행도시로 가기 위해 서울시에서 수립한 장기 비전이며 세부 사업들과의 연계성이 반드시 필요하다. 보행친화도시 서울비전에서 제시하는 보행전용거리, 보행친화구역, 생활권 보행자 우선도로, 어린이 보행전용거리 등의 각종 계획 사업들을 본 기본계획에 반영하도록 한다.
- 또한 제2차 서울시 보행환경 기본계획과의 연속성을 확보하여 계속적으로 서울시 보행환경을 개선할 수 있도록 본 기본 계획을 수립한다. 이는 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획에 지속적으로 추진되어야 하는 사업들이 존재하며, 이러한 사업들은 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립 시 반드시 반영해야 하기 때문이다.



〈그림 4-19〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립원칙

- 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 비전 및 목표를 설정하기 위하여 국내 관련 계획을 참고하였으며, 해외의 보행 기본계획 또한 검토하여 비전 및 계획 목표를 수립하기 위한 시사점을 도출하였다. 또한 교통정책의 패러다임 변화를 살펴보고 보행 측면의 변화를 파악하여 본 기본계획의 주요내용을 설정하였다.



〈그림 4-20〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립절차

## 2. Vision·Object·Action, 추진수단 및 정책목표 설정

- 서울 교통비전 2030과 보행친화도시 서울비전, 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획의 주요 키워드를 참고하여 비전 및 Object를 수립하였다.



〈그림 4-21〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 비전

- 비전은 ‘즐거운 보행친화도시 서울’ 으로 설정하였으며, 3개의 Object와 10개의 Action, 3개의 추진수단으로 기본계획의 기본 틀을 구성하였다.
- 3개의 Object는 생활공간 보행친화, 이동공간 보행친화, 문화의 보행친화로 구성하였다. 10개의 Action은 지구 특성 별 보행환경개선사업 확대, 통학로 보행안전 확보, 보행시설 개선을 통한 연결성 강화, 대중교통시설 주변 보행환경 개선, 대중교통 이용자의 보행동선 다양화, 이용자 참여 형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축, 대중교통 이동의 Barrier-Free, 보행 대표거리 조성, 서울이 하나 되는 걷기프로젝트 추진, 보행길 관련 연계 보행사업 실시이다. 3가지 추진수단은 보행영향평가제도 도입과 보행 관련 Data 정례적인 구축, 보행사업 실행 시 자치구·민간협의체 참여유도이다.

[ Vision ]

즐거운 **보행친화**도시.....서울

[ Object ]

생활공간  
보행친화

이동공간  
보행친화

문화의  
보행친화

[ Action ]

1. 지구 특성별 보행환경개선사업확대

4. 대중교통시설 주변 보행환경 개선

8. 보행 대표거리 조성

2. 통학로 보행안전 확보

5. 대중교통 이용자의 보행동선 다양화

9. 서울이 하나되는 걷기프로젝트추진

3. 보행시설 개선을 통한 연결성 강화

6. 이용자 참여 형 대중교통관련 보행정보제공시스템 구축

10. 보행길 관련 연계 보행사업 실시

7. 대중교통 이동의 Barrier-Free

[ 추진수단 ]

보행영향 평가제도 도입

보행관련 Data 정례적인  
구축

보행사업 실행 시 자치구, 민간  
협의체 참여유도

〈그림 4-22〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 Object, Action, 추진수단

- 정책목표는 서울 교통비전 2030의 보행부문 정책목표와 보행친화도시 서울비전의 정책목표를 기초로 하여 수립하였다.

〈표 4-6〉 서울교통비전 2030의 정책 목표

사업명	현재( '10)	2016(단기)	2021(중기)	2031(장기)
녹색교통 수단분담율	70%	-	75%	80%
수단분담률	15.9%	17%	18%	20%
보도면적/도로면적	8%	9%	12%	15%
보행자 교통사고	10,783건	9,000건	8,000건	1,000건

〈표 4-7〉 보행친화도시 서울비전의 정책 목표

사업명	단위	2012 (현재)	2014(단기)	2020(중기)
보행자 교통사고	건	10,869	10,000	8,000
보도면적/도로면적	%	8	10	15
보행수단분담률	%	16	17	20
교통약자 보호구역	개소	1,667	1,900	2,600

- 본 기본계획에서는 4가지의 정책목표를 세웠다.
- 첫째, 2m이하 좁은 보도 비율을 10%로 감소시키는 것이다. 2009년 유동인구조사 시 10,000지점에 대하여 조사한 결과 2m이하의 좁은 보도의 비율은 18.5%인 것으로 나타났다.
- 둘째, 교통약자보호구역을 제외한 보행환경개선지구를 20개소 지정하는 것이다.
- 셋째, 단거리 이동시 승용차의 수단분담률을 한 자릿수로 감소시키는 것이다. 2011년 가 구통행실태 조사 자료로 분석해 본 결과 5km이하의 경우 승용차 수단분담률은 15.15%로 분석되었다.
- 넷째, 보행자 교통사고를 9,000건으로 감소시킨다. 이는 인구 10만명당 보행교통사고 사망자수가 1.7로 감소되는 것과 같으며, 이는 일본의 1.6명과 비슷한 수준으로 감소되는 것이다.

〈표 4-8〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 정책 목표

목표 지표	현재(2013)	2014(단기)	2016(중기)	2018(장기)
2m 이하 보도 비율	18.5%	15%	12.5%	10%
보행환경 개선지구 지정 개소 수	5개소	2개소	7개소	11개소 (5년간 누적 20개소)
5km 이하 단거리 승용차 수단 분담률	15.15%	14%	12%	10%
보행자 교통사고 건수	10,783건	10,000건	9,500건	9,000건

### 3. 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 주요내용

#### 1) 생활공간 보행친화(Object 1)

##### (1) 지구 특성별 보행환경 개선사업 확대(Action 1)

- 보행량이 많고, 교통약자들의 통행빈도가 높은 지역, 역사적 의미를 지니고 있는 지역, 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 지역에 대하여 보행환경 개선지구를 운영할 수 있으며, 보행환경개선지구로 지정되면 보행환경 개선 사업을 실시하여야 한다.

##### (2) 통학로 보행안전 확보(Action 2)

- 보행친화도시 서울비전에서 제시하는 어린이 보행전용거리와 생활권 교통안전구역(아마존) 시범사업 실시 및 확대를 통하여 기존의 어린이 보호구역의 문제점을 개선하는 방안을 검토한다.

##### (3) 보행시설 개선을 통한 연결성 강화(Action 3)

- 대각선 횡단보도와 광폭횡단보도 등 보행자 및 교통약자를 고려한 횡단보도 설치를 검토한다. 각 횡단보도 설치기준을 확인하고, 서울시 주요 도로에 설치 가능여부를 판단한다. 이와 함께 횡단보도 중간에 보행섬 설치 기준을 확인하고 교통약자들의 횡단을 용이하게 할 수 있도록 보도 턱 낮추기 사업을 검토한다.

## 2) 이동공간 보행친화(Object 2)

### (1) 대중교통시설 주변 보행환경 개선(Action 4)

- 대중교통시설 주변에 이동상인과 불법 주정차로 인하여 대중교통을 이용하려는 사람들의 불편함은 가중된다. 이동상인과 불법 주정차 차량을 없애는 가장 효과적인 방법은 단속이겠지만, 근본적으로 이동상인에 대한 운영 방안을 수립하여 장기적인 안목으로 접근하는 것이 타당하며 보도상의 불법 주정차 차량에 대한 문제 또한 주차정책과 단속을 병행하여 추진하는 것이 바람직 할 것이다.

### (2) 지하철 이용자의 보행동선 다양화(Action 5)

- 일부 지하철역 출입구는 좁은 보도 상에 설치되어 있어 도시미관을 저해하고 보행자들의 불편을 초래한다. 그리고 일시에 많은 사람들이 몰리면 출입구에 과도한 용량 발생으로 역시 보행자들의 불편을 초래한다. 따라서 지하철역 출입구를 보도상으로 연결하는 대안 외에 건물로 연결하여 출입구가 보도를 차지하는 것을 방지하고, 출입구를 다양화 하여 일시에 많은 사람들이 몰려도 분산시킬 수 있는 대안을 검토한다.

### (3) 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축(Action 6)

- 런던의 Legible London 사업에서는 길 찾기 정보제공을 보다 원활하게 하기 위하여 보행 안내표지판을 전면적으로 개선하였다. 본 계획에서는 안내표지판을 개선하되 해당 구간을 이용하는 시민들의 의견을 받아들여 사업을 추진하는 시스템을 구축한다.

### (4) 대중교통 이동의 Barrier-Free(Action 7)

- 장애물 없는 보행환경 개선을 통하여 보행자들의 대중교통 접근성을 향상시킨다. 교통약자 통행이 많은 지역 내의 보도, 횡단보도, 버스정류장, 지하철 출입구 등을 대상으로 보행 접근성 및 이동편의성 향상을 위한 사업을 고려해 볼 필요가 있다.



## 3) 문화적 보행친화(Object 3)

## (1) 보행 대표거리 조성(Action 8)

- 런던의 옥스퍼드 거리, 파리의 샹젤리제 거리, 바르셀로나의 람브라스 거리처럼 해외 대도시들은 보행 대표거리가 존재한다. 따라서 서울의 상징이 되는 거리를 조성할 필요가 있으며, 대표거리 조건에 타당한 여러 대상지들에 대한 검토가 필요하겠다. 다만 거리마다 규모(보도폭 등)와 보행량이 상이하기 때문에 거리의 위계를 조정할 필요가 있다. 따라서 서울 대표거리와 지역 대표거리로 구분하여 대상지에 대하여 검토한다.

## (2) 서울이 하나되는 걷기 프로젝트 추진(Action 9)

- 현재 서울시와 자치구들은 걷기대회를 개최하고 있다. 본 계획에서는 걷기대회 보행로에 대한 환경정비 방안을 검토하여 보다 편리한 보행로로 만들기 위한 방향을 제시한다. 걷기대회 주최 측을 개별 자치구에서 인접한 자치구 간의 공동주최로 바꾼다면 보다 다양한 프로그램을 시민들에 제공할 수 있을 것이다. 그리고 이러한 정보들을 시민들이 파악할 수 있도록 하는 정보제공 방안에 대해서도 검토한다.

## (3) 보행길 관련 연계 보행사업 실시(Action 10)

- 서울시에서는 다양한 보행길을 발굴하여 운영하고 있다. 본 계획에서는 보행길 발굴에 대한 부분이 아니라, 이미 운영 중에 있는 보행길을 보다 보행친화적으로 바꿀 수 있는 부분에 대하여 검토한다. 보행루트 내에 있는 화장실 등의 편의시설 설치 정보 제공, 보행 안내표지 설치 등 정보제공, 보행 맵(Map) 제공과 Information Desk 마련 등을 통하여 보행길 내부의 보행친화도를 향상시키는 방안을 검토한다.

#### 4) 보행친화도시 추진 수단

##### (1) 보행영향 평가제도 도입

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제10조와 11조에서는 보행환경개선지구 지정 및 사업 시에 평가를 실시하여야 한다고 명시되어 있으며, 제20조에는 개발사업을 실시하게 되면 보행환경을 검토해야 한다고 규정되어 있다. 다만 교통영향평가를 받는 사업은 교통영향평가로 대체된다고 예외 조항이 존재한다. 여기서 문제점은 교통영향평가가시에 보행환경을 검토하는 부분이 매우 간략하다는 것이다. 따라서 보행영향평가제도를 도입하는 방향을 검토하면서 교통영향평가 시에 보행환경 부분에 대한 검토사항을 강화하는 방향을 검토한다.

##### (2) 보행관련 Data 정례적 구축

- 해외 주요도시들은 보행환경개선 및 보행정책 모니터링 시스템을 구축하기 위해 매년 보행관련 Data를 구축한다. 서울시 보행량 Data는 2009년과 2012년 유동인구 조사를 통하여 조사한 바가 있지만, 더 정확하고 다양한 자료들을 활용하기 위해서는 정례적으로 보행관련 Data를 구축하기 위한 프로세스가 정착되어야만 한다.

##### (3) 보행사업 실시시 민간협력 공동체, 자치구 활용

- 보행환경개선사업을 실시할 때 시에서 일방적으로 주도하여 사업을 시행하는 것이 아니라 민간 공동체를 이용하여 사업을 시행하기 위한 방안이 필요하겠다. 예를 들면 지역재개발·재건축 시에 보행로 정비에 관한 내용을 추가하도록 하거나, 보행로 정비에 관한 시민들의 의견을 청취할 경우 기 구성된 지역협의체와 논의하는 방안이 있겠다. 지역협의체는 사업 시행 후에 사업이 제대로 이루어졌는지 모니터링하는 단체로도 활용될 수 있다.

**PART 1. 서울시**  
**보행안전 및 편의증진**  
**기본계획 수립** **5장**  
**보행안전 및 편의증진 기본계획의**  
**실행계획**

〈표 5-1〉 추진사업 총괄

3 Object	10 Action	세부추진사업	단기	
			2014년	2015년
1. 생활공간 보행친화	1.1 지구 특성별 보행환경개선사업 확대	1.1.1 보행환경개선지구 지정 및 개선	• 사업대상지 지정 • 시범대상지 사업 실행	• 3개소 사업 실행 • 시범대상지 사업
		1.1.2 보행환경개선지구 관련 제도 정비	• 보행 기본 조례 개정 • 사전·사후 평가 지침 마련	• 보행환경 개선사업 평가 지침 마련
	1.2 통학로 보행안전 확보	1.2.1 어린이 보행전용거리 지정·추진	• 10개소 사업 실행	• 15개소 사업 실행 • 2014년 사업 평가
		1.2.2 보행환경개선지구를 활용한 어린이 보호구역의 맞춤형 개선 : 아마존 사업의 확대	• 2개소 시범수업 추진	• 우선지역 선정 후 2개소 사업추진
	1.3 보행시설 개선을 통한 연결성 강화	1.3.1 도로 횡단시설의 보행 연결성 강화	• 설치 기준 정리 및 사업대 상지 발굴	• 보행환경개선지구 연간 2개소 설치
		1.3.2 보도 및 보행관련 도로시설의 개선	• 설치 기준 지침 발간	• 도심권 주요 교차 사업 실행
2. 이동공간 보행친화	2.4 대중교통시설 주변 보행환경 개선	2.4.1 대중교통시설 주변 이동상인 정비	• 이동상인 관리 방안 수립	• 승하차 인원 높은 정류장에 방안 적
		2.4.2 대중교통시설 주변 보도상 불법주차 근절	• 불법 주차 근절방안 수립	• 승하차 인원 높은 정류장에 방안 적
	2.5 대중교통 이용자의 보행동선 다양화	2.5.1 민간건물 내 지하철 출입구 설치 확대	• 대상지 발굴 및 사업 실행	• 발굴된 대상지에
		2.5.2 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결사업	• 대상지 발굴 및 1개소 시 범사업 실시	• 운영기관과 협의 사업 확대
	2.6 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축	2.6.1 이용자 참여형 대중교통 보행정보제공		• 주요 10개 역 주 정보 제공 시범사
		2.6.2 대중교통 보행정보제공 이용자 참여방법 개발	• 이용자 참여 방안 연구	• 이용자 참여방법
	2.7 대중교통 이동의 Barrier-Free	2.7.1 장애물 없는 교통환경 개선	• 1개소 추진	• 1개소 추진
		2.7.2 가로변 버스정류장 개선	• 13년 부터 매년 1300개소(완료시까지) 보도상 접근	
		2.7.3 지하철 이동편의시설 확대		• 국토교통부와 협의
	3. 문화적 보행친화	3.8 보행대표거리 조성	3.8.1 보행 대표거리 조성	• 서울 대표거리 1개 지정
3.8.2 보행 대표거리 활용계획 수립			• 보행 대표거리 추진절차 수립 및 적용 프로그램 개 발	• 새로운 프로그램
3.9 서울시 하나되는 걷기 프로젝트 추진		3.9.1 자치구별 걷기대회간 연계방안 마련	• 서울시-각 자치구간 업무 협조 체계 정리	• 자치구간 연계 걷기
		3.9.2 걷기대회 관련 통합정보 제공 수단 개발	• 통합정보 제공 수단 개발	• 통합정보 UPDAT
3.10 보행길 관련 연계 보행사업 실시		3.10.1 보행길 보행친화도 제고	• 테마보행길에 시범사업 추 진	• 도심보행길 5개소
		3.10.2 보행 Map 등 정보제공 사업추진	• 정보제공 방안 연구시행	• 테마 보행길 보행
추진수단				
보행영향 평가제도 도입			보행관련 Data 정례적인 구	

## 제1절 생활공간 보행친화(Object 1)

### 1. 지구특성별 보행환경개선사업 확대(Action 1.1)

#### 1) 목적

- 보행자 중심의 안전하고 쾌적한 보행공간을 조성하기 위해 그 동안 선적인 개념에서 추진되던 보행환경개선사업을 면적인 개념으로 확대하여 보행환경을 개선한다. 주요 적용 방안으로는 자동차 통행 및 속도 억제, 교통약자 배려시설 설치, 보행 장애물 및 위협요소 제거 등이 있다.
- 또한 그 동안은 지구 특성을 고려하지 않고 보행환경 개선을 도모하였지만, 본 기본 계획에서는 상업지구, 주거지구, 위락지구 등 토지이용 특성을 고려하여 보행환경 개선사업을 실시할 수 있도록 하였다.

#### 2) 현황

##### (1) 보행환경개선지구 지정 기준

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제9조에서는 보행환경개선지구 지정을 위한 기준을 제시하고 있다. 현재 시행중인 어린이 보호구역과 노인보호구역, 장애인 보호구역, 보행우선구역을 포함하여 지정할 수 있도록 하였다.

##### ■ 제9조(보행환경개선지구의 지정)

① 특별시장등은 다음 각 호에서 정하는 구역을 보행환경개선지구로 지정할 수 있다.

1. 보행자 통행량이 많은 구역
2. 노인·임산부·어린이·장애인 등의 통행 빈도가 높은 구역
3. 역사적 의미를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역
4. 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역

② 특별시장등은 보행환경개선사업의 효과를 높이기 위하여 필요하다고 인정하면 다음 각 호의 구역을 포함하여 제1항에 따른 보행환경개선지구(이하 "보행환경개선지구"라 한다)를 지정할 수 있다.

1. 「도로교통법」 제12조제1항에 따라 지정된 어린이 보호구역
2. 「도로교통법」 제12조의2제1항에 따라 지정된 노인 보호구역 및 장애인 보호구역
3. 「교통약자의 이동편의 증진법」 제18조에 따라 지정된 보행우선구역

## (2) 보행환경개선지구 지정 현황

- 서울시는 보행환경개선지구로 구의강변로, 세계음식문화거리, 명동관광특구, 동대문 디자인플라자, 성북역사문화지구 5개소를 지정하고 현재 사업 진행 중이며, 법률에서 명시된 명칭으로 지정되진 않았으나 보행친화도시를 만들기 위해 보행친화도시 서울 비전 발표와 함께 추진된 사업이 있다.

〈표 5-2〉 서울시 보행환경개선지구 관련 추진사업

사업명		대상지
보행전용거리		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 주말형 4개소(세종로, 이태원로, 돈화문로, 연서로 29길)</li> <li>○ 전일형 4개소(어울마당로, 감고당길, 이태원길, 디지털로 32길)</li> </ul>
보행 친화구역	보행우선구역	○ 광진구 강변역 일원(정규사업 2차)
	보행환경개선지구	○ 구의강변로, 세계음식문화거리, 명동관광특구, 동대문 디지털플라자(DDP), 성북역사문화지구
	대중교통전용지구	○ 연세로
생활권 보행자 우선도로		○ 2개소(개봉로, 면목로)
어린이 보행전용거리		○ 2012년: 20개교, 2013년: 16개교, 2014년: 10개교



자료 : 서울시 보도자료, 2013.12

〈그림 5-1〉 서울시 보행환경개선지구 5개소

## 3) 방향

- 지구특성에 맞는 보행환경개선지구 실시 확대를 위하여 우선적으로 토지이용 특성에 맞게 유형을 분류한다. 그리고 유형에 맞는 기본 목표를 설정하여 보행환경개선사업을 실시하게 된다.
- 보행환경개선사업의 주요 기본 목표로 이동편리성, 연결성, 안전성, 쾌적성, 장소성을 선정하였다.

〈표 5-3〉 보행환경개선사업 기본 목표

기본 목표	주요 내용
이동편리성	○ 보행자가 보행공간에서 이동 시 보행 장애물 등으로부터 방해를 받지 않고 편리하게 보행할 수 있도록 함
연결성	○ 보행자가 원하는 목적지까지 도달 하는데 보행동선의 단절 없이 원활하게 이동 하도록 함
안전성	○ 보행자가 보행공간에서 타 교통수단 및 장애물로부터 생명과 신체의 위험 없이 이동하도록 함
쾌적성	○ 보행 공간 주변 환경의 정비·청결성 향상 등을 통하여 쾌적함을 느끼며 보행할 수 있도록 함
장소성	○ 해당 지역의 특성·개발계획 등을 반영함

- 상업지역의 경우에는 많은 보행자들이 이동하는 것이 주요한 특징이기 때문에 다수의 보행자들이 목적지로 이동하기에 편리하도록 이동 편리성, 연결성을 주요한 계획 방향으로 설정한다.
- 주거지역의 경우에는 연결성 중심으로 보행환경을 개선해야 하며, 어린이 보호구역의 경우에는 안전성 중심으로 보행환경을 개선해야 한다.
- 전통문화지역은 관광객이 보행자의 다수를 차지하므로 이러한 보행자들이 쾌적한 환경에서 보행할 수 있도록 쾌적성을 확보해 주어야 하고, 장래 큰 토지이용의 변화가 예상되는 지역은 그 지역의 특수한 개발계획을 반영한 장소성 위주의 보행환경개선 사업이 이루어져야 한다.
- 여기서 알아두어야 할 것은 상업지역이라고 해서 안전성, 쾌적성이 중요하지 않다는 뜻이 아니라 여러 요소 중에서 이동편리성과 연결성이 가장 중요하게 고려되어야 한다는 뜻이다.

- 본 기본계획에서는 보행환경개선지구의 주요 계획방향 및 개선요소를 선정하기 위해 토지이용을 유형별로 나누어 파악해 보았으며 그 결과는 다음과 같다.

〈표 5-4〉 토지이용 유형별 보행환경개선지구 주요 계획방향 및 개선요소 파악 결과

구 분	상업지역	주거지역	어린이 보호구역	전통문화지역	장래 큰 변화 예상지역
주요 계획방향	이동편리성 · 연결성	연결성	안전성	쾌적성	장소성
개 선 요 소	차량속도 규제	○	◎	◎	장소 특성에 맞는 개선요소 적용
	통과차량 배제	△	○	○	
	주차 공급 (조업주차 중심으로 공급)	○	×	△	
	안전시설물 설치	△	○	◎	
	쾌적성 향상 시설물 설치	○	△	◎	
	기타	보행광장 설치	보도턱 낮추기 등으로 보행공간 확대	장소특성에 맞는 보행로 정비	

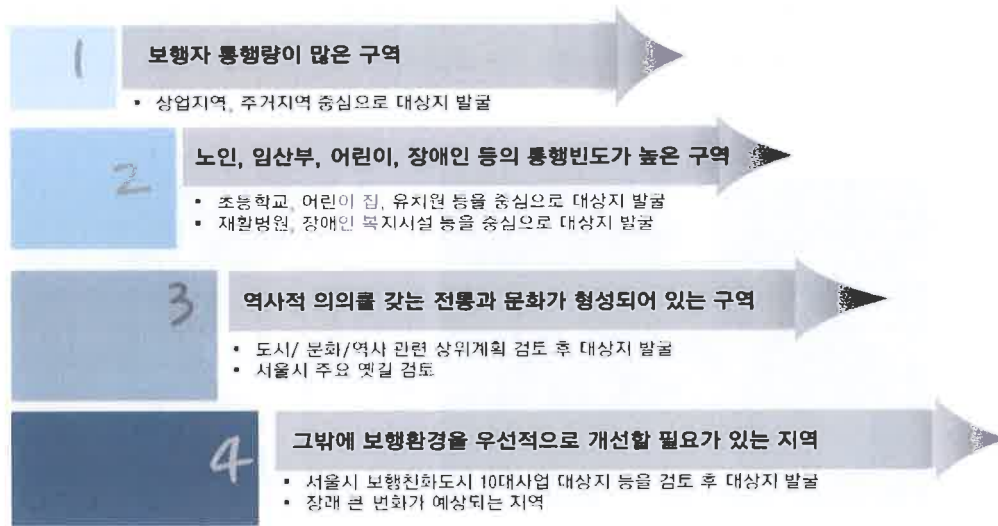
#### 4) 세부추진사업

##### (1) 보행환경개선지구 지정 및 개선(세부추진사업 1.1.1)

###### ■ 보행환경개선지구 지정 및 대상지 발굴 방향

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제9조를 살펴보면 보행환경개선지구 지정 기준이 제시되어 있는데, 그 내용은 다음과 같다.
  - 첫째, 보행자 통행량이 많은 구역이다. 2012년 유동인구 조사 자료를 살펴보면 상업지역과 주거지역이 대체적으로 보행자 통행량이 많은 것을 알 수 있는데, 이를 이용하여 보행자 통행량이 많은 구역은 상업지역과 주거지역 중심으로 대상지를 발굴할 수 있다.
  - 둘째, 노인, 임산부, 어린이, 장애인등의 통행빈도가 높은 구역이다. 이 구역은 어린이 보호구역, 어린이 보행전용거리 사업 대상지, 아마존 사업대상지를 우선적으로 검토할 수 있다. 또한 노인 장애인 콜택시 이용 정보를 활용하여 주요 재활병원, 장애인 복지시설이 위치한 지역을 중심으로 발굴한다.
  - 셋째, 역사적 의의를 갖는 지역이다. 이는 서울에서 추진 중인 문화·역사와 관련한 계획을 검토하여, 서울시의 주요 옛길을 파악하여 보행환경개선지구 대상지로 발굴할 수 있다.
  - 넷째, 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있는 지역은, 정책적 판단을 통하여 상위계획에서 보행환경 개선의 필요성을 제기한 지역 또는 장래 큰 변화가 예상되는 지역으로 대상지를 발굴한다.





〈그림 5-2〉 보행환경개선지구 지정 기준 및 대상지 발굴 방향

#### ■ 보행환경개선지구 유형별 개선(예)

- 상업지역 유형
  - 상업지역은 이동편의성과 연결성을 강화하는 것을 주요 목표로 하고 정비하며 대표적으로 적용 가능한 지역은 명동이다.
  - 예시로 설정한 명동의 보행환경개선지구는 4호선 명동역부터 을지로까지의 주요 상업시설이 위치한 지역이다. 해당지역은 기본적으로 매우 많은 유동인구를 보여주며 서울의 대표적인 상업지역이다.



〈그림 5-3〉 명동 보행환경개선지구 구역 설정(예시)

- 명동에 대한 주요 보행환경 정비는 골목길 위주로 이루어지며, 보행 기피지역으로 생각되었던 골목길을 정비하여 보행환경을 개선한다.



〈그림 5-4〉 명동에 대한 보행환경 개선 전후 비교 예시

- 주거지역 유형
  - 주거지역은 연결성을 강화하는 것을 주요 목표로 하고 정비하며 대표적으로 적용 가능한 지역은 신림동이다.
  - 예시로 설정한 신림동의 보행환경개선지구는 2호선 신림역 동남측에 위치한 제3종 일반주거 지역으로, 주거지역 중에서 많은 유동인구를 보여주며, 일반 다세대 주택위주로 형성된 주거지역이다.



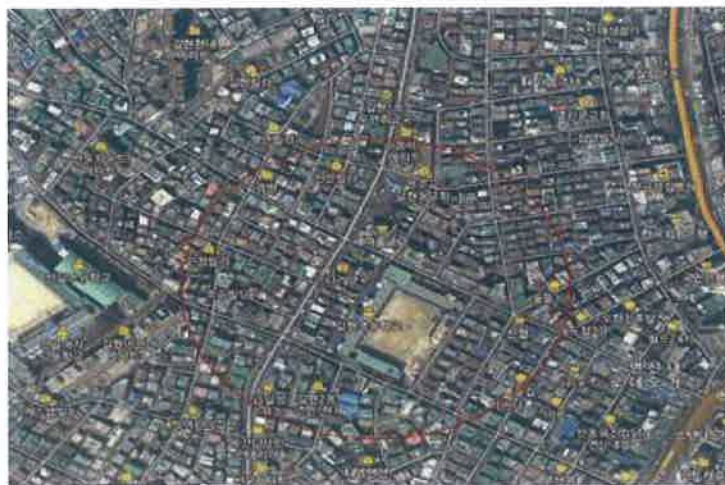
〈그림 5-5〉 신림동 보행환경개선지구 구역 설정(예시)

- 신림동에 대한 주요 보행환경 정비 방향은 담장 허물기를 통한 그린파킹을 조성하고, 보도턱을 낮추고, 노면바닥의 재질을 변경하여 차량의 속도를 저감시켜 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하는 것으로 한다.



〈그림 5-6〉 신림동에 대한 보행환경 개선 전후 비교(예시)

- 어린이 보호구역 유형
  - 어린이 보호구역은 안전성을 강화하는 것을 주요 목표로 하고 정비하며 대표적으로 적용 가능한 지역은 은평구 갈현초등학교 인근이다.
  - 예시로 설정한 은평구 갈현초등학교 인근은 학원밀집지역으로 어린이 보행량이 많으며 간선도로와 집산도로가 연계되어 통과교통이 많아 교통사고의 위험이 내재되어 있는 지역이다.



〈그림 5-7〉 갈현초등학교 인근 보행환경개선지구 구역 설정(예시)



- 은평구 갈현초등학교 인근에 대한 주요 보행환경 정비는 차도 축소·보도턱 낮추기·노면 바닥 디자인을 통하여 이동차량의 속도를 저감시켜 안전한 어린이 보행환경을 조성할 수 있다.



〈그림 5-8〉 해외의 보행 안전성 향상(예시)

- 전통문화지구 유형
  - 전통문화지구는 쾌적성 강화를 주요목표로 하고 정비하며 대표적으로 적용 가능한 지역은 북촌 한옥마을이다.
  - 예시로 설정한 북촌 보행환경개선지구는 경복궁과 창덕궁, 종묘 사이에 위치한 지역으로 전통한옥이 밀집되어 있는 지역이며 많은 사적들과 문화재, 민속자료가 있어 많은 관광객들이 방문하는 서울의 대표적인 관광지이다.



〈그림 5-9〉 북촌 보행환경개선지구 구역 설정(예시)

- 북촌에 대한 주요 보행환경 정비는 전면 한옥상가 유지를 통하여 특성화된 경관을 유지하며 전통적 분위기의 식재와 녹지공간을 조성하여 보행자의 쾌적성을 향상 시킬 수 있도록 한다.



〈그림 5-10〉 북촌에 대한 보행환경 개선 전후 비교(예시)

- 장래 큰 변화 예상되는 지역 유형
  - 장래 큰 변화 예상되는 지역은 장소성 강화를 주요 목표로 하고 정비하며 대표적으로 적용 가능한 지역은 동대문 디자인 플라자(DDP)이다.
  - 예시 구역으로 설정한 DDP는 2014년 3월 개관 예정인 동대문 디자인 플라자를 중심으로 하여 주변의 의류상가와 제일평화시장, 혼련원 공원 등을 포함한 지역을 보행환경개선지구 구역으로 설정하였다.



〈그림 5-11〉 DDP 보행환경개선지구 구역 설정(예시)

- DDP 보행환경개선지구는 DDP와 주변지역과 조화가 잘 될 수 있도록 하는 것에 초점을 맞춘다. 횡단보도를 설치하여 주변 블록과의 연결성을 높이고, 보행로가 중간에 중단되지 않도록 보행로를 확보한다.

〈개선 전〉



〈개선 후〉



〈그림 5-12〉 DDP에 대한 보행환경 개선 전후 비교(예시)

## (2) 보행환경개선지구 관련 제도 정비(세부추진사업 1.1.2)

## ■ 보행조례 개정

- 현재 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본 조례」는 선언적 의미의 조례로 기본계획 수립 외에는 실무적인 조항이 없는 실정이기 때문에 보행환경개선지구 지정 및 시행, 평가 등에 관한 내용을 추가한다.
- 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본 조례」를 살펴보면 다음과 같다.

## 서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본 조례[2013.3.28. 일부개정]

## 제1조 목적

이 조례는 서울특별시민(이하 "시민"이라 한다)의 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본사항을 규정하여, 서울특별시(이하 "시"라 한다)가 보행환경 시책을 종합적이고 계획적으로 추진토록 함으로써, 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하고 시민의 보행권을 확보함을 목적으로 한다.

## 제2조 정의

이 조례에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. "보행권"이라 함은 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리를 말한다.
2. "보행환경"이라 함은 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적, 감각적, 정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경을 말한다.

## 제3조 서울특별시시장의 책무(중략)

## 제4조 시민의 권리와 의무(중략)

## 제5조 보행환경개선 기본계획의 수립

- ① 시장은 매 5년마다 보행환경개선 기본계획을 수립하고 매년 연도별 시행계획을 수립하여야 한다.(개정 2009.11.11)
- ② 보행환경 기본계획에는 다음 각호의 내용이 포함되어야 한다.
  1. 보행환경 개선목표 및 시책 방향
  2. 보행환경 여건의 변화와 전망
  3. 보행환경 개선목표 달성을 위한 분야별, 단계별 사업계획
  4. 사업시행에 소요되는 비용의 산정 및 재원조달 방안
  5. 기타 보행환경 개선에 필요한 사항
- ③ 시장은 보행환경 기본계획을 수립하거나 주요사항을 변경하고자 할 경우에는 시민이 의견을 충분히 수렴하여 반영한다.
- ④ 시장은 도시계획 등 보행환경과 관련이 있는 주요계획이 수립되거나 변경될 때에는 보행환경 기본계획을 최대한 반영하도록 하여야 한다.

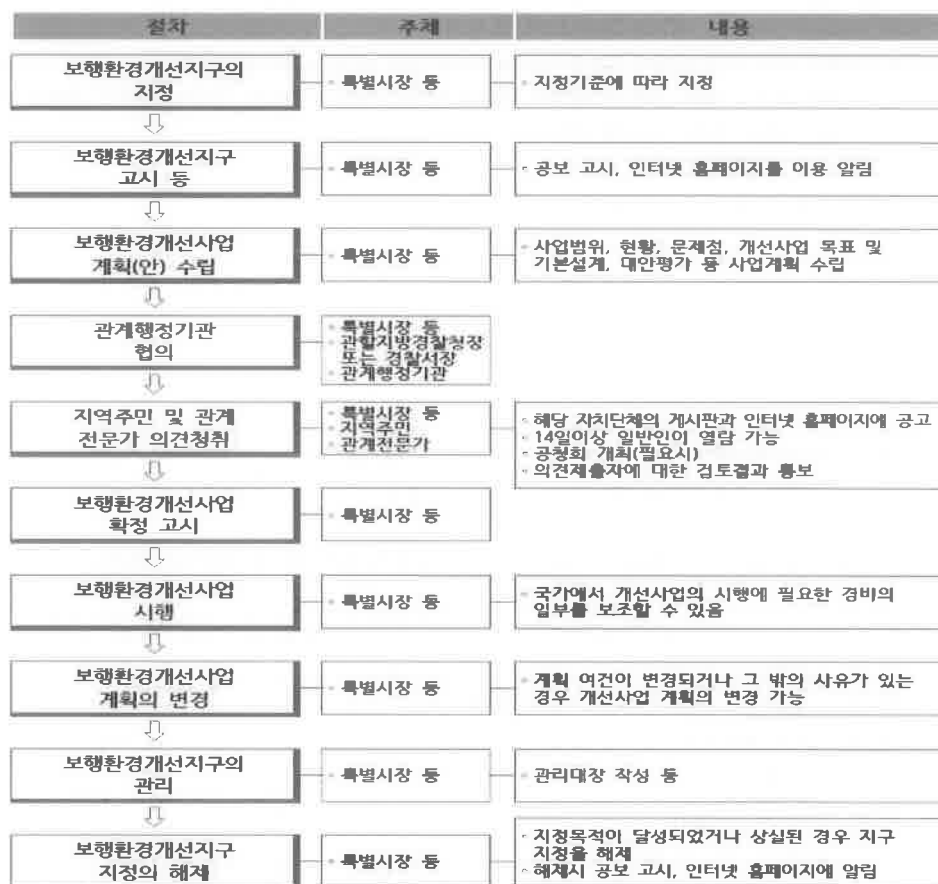
## 제6조 보행환경개선 조성기준의 설정(중략)

## 제7조 재정지원(중략)

## 제8조 권한위임(중략)

## 제9조 시행규칙(중략)

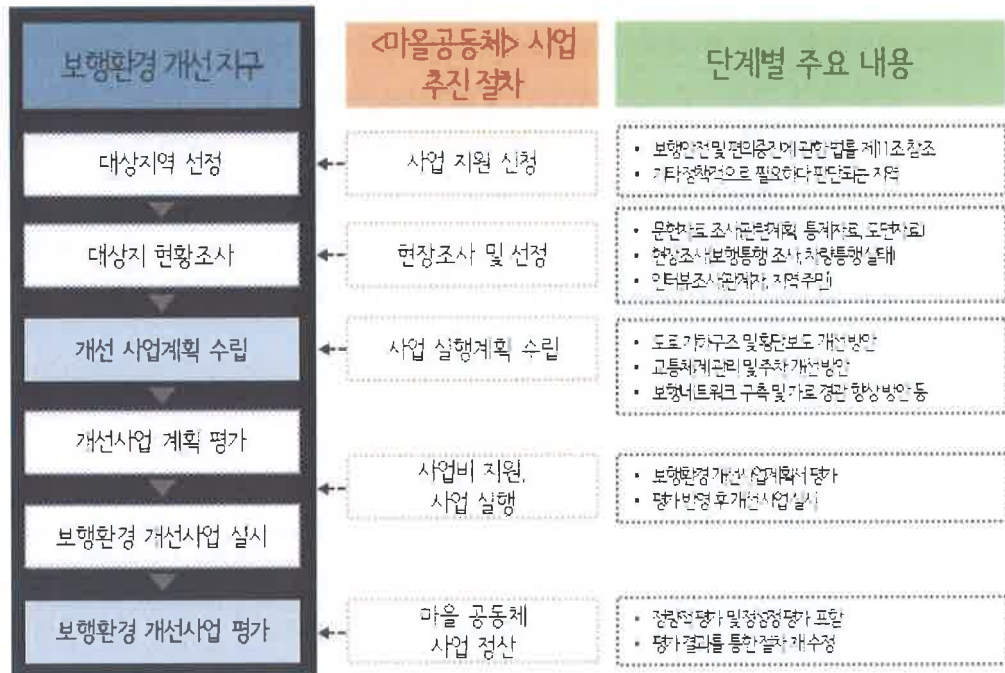
- 안전행정부의 보행업무편람에서 제시하는 보행환경개선지구 사업 추진절차를 살펴보면 시행초기의 지정부터 고시, 행정기관 협의, 확정, 해제 등 행정적 절차에 대하여 제시하고 있다.
- 서울시에서 보행환경개선지구 사업을 실행할 경우 행정적 절차는 보행업무편람을 따르며, 지역주민의 의견을 반영하여 사업을 추진하기 위한 절차를 제안한다. 보행환경개선지구 사업 실행 시 마을 공동체 사업이 추진되고 있을 경우에는 함께 협의하여 사업을 진행하고, 마을 공동체 사업이 추진되고 있지 않을 경우에는 기 구성된 지역 협의체를 활용하여 지역 의견을 반영한다. 보행환경개선사업 계획 수립 시와 보행환경개선사업 종료 후 평가 시에 지역주민의 의견을 반영한다.
- 보행환경개선사업 계획 수립 시 주민의 의견을 반영하면 사업실행에 대한 주민의 저항을 줄일 수 있으며, 보행환경개선사업 종료 후 평가 시 주민의 의견을 청취를 통하여 향후 보행환경개선지구 유지관리 시 주요 정비 방향을 파악할 수 있다.



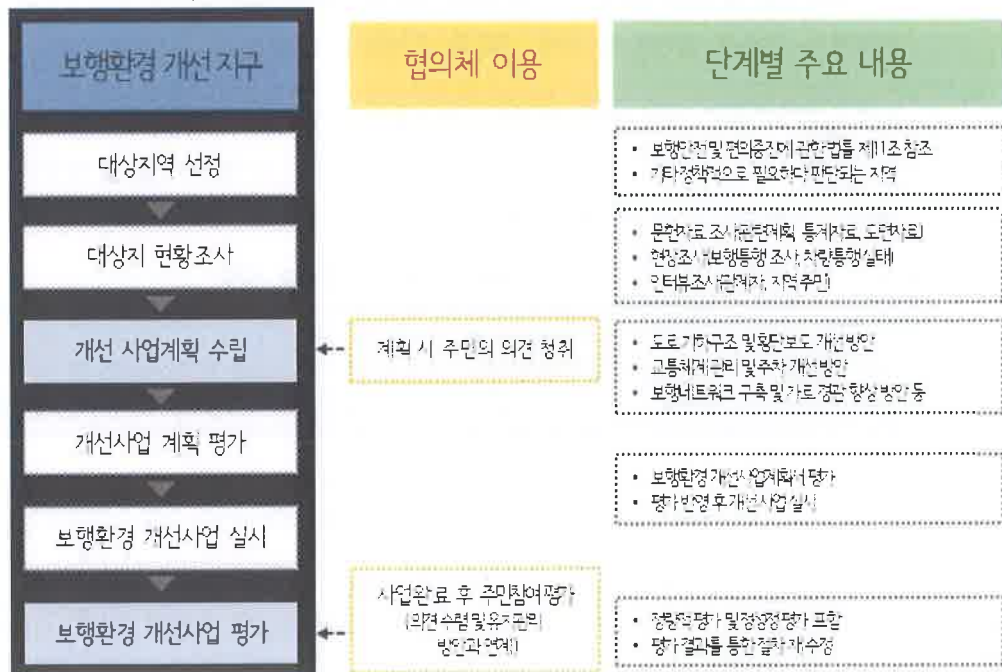
〈그림 5-13〉 보행업무편람의 보행환경개선지구 사업 추진 절차



〈마을공동체 사업과 연계 가능할 경우〉



〈마을공동체 사업과 연계가 어려울 경우 기 구성된 마을 협의체 이용〉



〈그림 5-14〉 서울시 보행환경개선지구 시행 절차 제안(안)

## ■ 보행환경 평가지침 마련

- 기본조례 개정 뿐 아니라 보행환경개선지구 사업을 시행할 경우, 사업 시행 전 보행환경 개선 계획서에 대한 평가가 이루어지고 사업 완료 후, 사후 평가가 이루어지게 된다. 하지만 아직까지 평가 지침은 없기 때문에 향후 보행환경개선사업이 원활히 정착할 수 있도록 평가지침을 마련해야 할 것이다. 보행환경 평가지침 구성 방안에 관한 내용은 이후 본 장 제4절 '추진수단' 부분에 언급되어 있으며, 구체적인 평가방법은 제6장 '보행친화수준 평가방안'의 적용사례 부분을 참고하면 된다.

## 5) 연차별 계획 및 사업 주체

- 2014년에는 보행환경개선사업 대상지를 지정하며 시범사업을 실시한다. 2015년에는 3개 보행환경개선지구를 추가 지정하여 사업을 시행하게 된다. 또한 2014년에 시행한 시범대상지 내의 완료된 부분에 한하여 보행환경개선사업 평가를 실시하게 된다. 2016년에는 추가적으로 4개 보행환경개선지구를 지정하고 사업을 실시하며 2017년은 5개소, 2018년은 6개소를 지정하여 보행환경개선사업을 시행한다. 일반적으로 보행환경개선사업은 1년 만에 이루어지는 것은 다소 어려우므로 보행환경개선사업 종료 후 전체적인 평가를 실시하게 되며 지속적 유지관리 대책 또한 수립해야 한다.
- 보행환경개선지구 관련 제도 정비는 2014년에 보행 기본조례를 제정하여 보행환경개선지구에 대한 내용을 명문화하고 보행환경개선사업 관련 지침을 수립한다. 2015년에는 보행환경개선사업에 대한 평가를 실행할 수 있도록 평가 지침을 작성한다.

〈표 5-5〉 지구 특성별 보행환경개선사업 확대 추진사업의 연차별 계획

추진사업	추진계획				
	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
1.1.1 보행환경개선지구 지정 및 개선	사업대상지 지정 및 시범대상지 사업 실행	보행환경개선지구 3개소 사업 실행	보행환경개선지구 4개소 사업 실행	보행환경개선지구 5개소 사업 실행	보행환경개선지구 6개소 사업 실행
		시범대상지 사업 평가	2015년 사업 평가	2016년 사업 평가	2017년 사업 평가
1.1.2 보행환경개선지구 관련 제도 정비	보행 기본 조례 개정 및 지침 마련	보행환경 개선사전, 사후 평가 지침 마련	지속적 제도 정비		

- 보행환경개선지구 지정은 서울시와 각 자치구에서 실시하며 사업시행 시 계획서 검토와 사업평가는 지역협의체의 의견을 받아 진행하게 된다. 또한 보행환경개선사업에 대한 평가는 외부 연구기관에서 실시하여 투명성을 높이도록 한다.
- 보행환경개선지구 관련 제도 정비는 현 서울시 도시교통본부에서 관련 보행 조례를 제정하거나, 현 보행기본조례에 규정을 추가하고 향후 보행환경개선사업 지침과 평가 지침을 수립하도록 한다.

〈표 5-6〉 지구 특성별 보행환경개선사업 확대 추진사업의 사업 주체

추진사업	사업주체
1.1.1 보행환경개선지구 지정 및 개선	서울시(도시교통본부), 각 자치구, 연구기관, 지역 협의체
1.1.2 보행환경개선지구 관련 제도 정비	서울시(도시교통본부)

## 2. 통학로 보행안전 확보(Action 1.2)

### 1) 목적

- 어린이들을 보호하기 위하여 학교를 중심으로 300m 이내 지역을 어린이 보호구역으로 지정하고 통행하는 차량의 속도를 제한하였다. 하지만 어린이보호구역 제도가 시행되고 있음에도 어린이 교통안전이 크게 향상 되고 있지 못하고 있는 실정이다.
- 아래 표에서 확인 할 수 있듯이 어린이 보호구역으로 지정되어도 어린이들의 교통사고 감소에 큰 영향을 주지 못하기 때문에, 실질적으로 어린이들의 보행안전을 담보할 수 있는 새로운 사업이 필요하다.

〈표 5-7〉 지점별 사고분석

사고지점		사고건수 (건)	구성비
어린이 보호구역 내		84	46%
어린이 보호구역 외	학교 반경 300m 미만	57	31%
	학교 반경 300m 이상	42	23%
	소계	99	54%
합계		183	100%

자료 : 서울연구원, 생활권 교통안전구역 지정 및 관리전략 수립, 2014

- 어린이 보호구역으로 지정되면 보차분리를 위하여 인도와 차도 경계에 펜스를 설치하도록 되어있다. 이렇게 설치된 펜스는 오히려 보행로를 좁게 만들며, 이로 인하여 어린이들의 보행권이 확보되지 못한다.

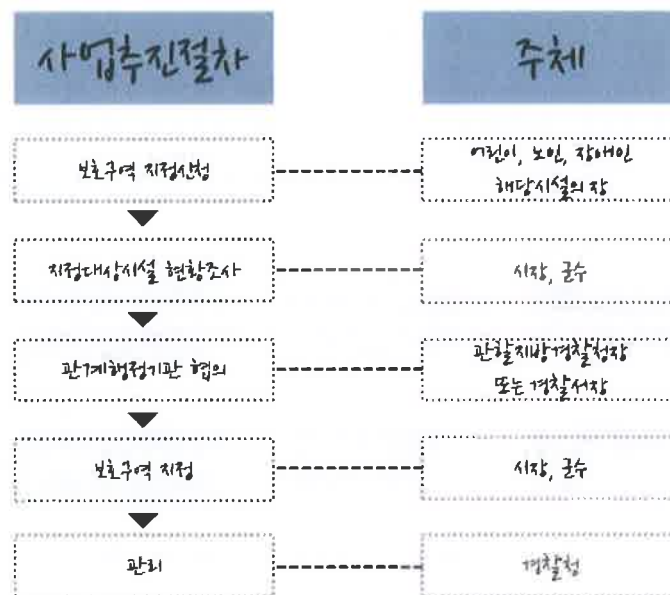


〈그림 5-15〉 어린이 보호구역 내 보행환경 실태

## 2) 현황

## (1) 어린이 보호구역

- 어린이 보호구역은 「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」 제2조 및 제3조에 근거하여 초등학교 및 특수학교, 유치원, 어린이집 및 학원 등을 말하며, 해당 시설의 주변도로 가운데 일정구간을 지정할 수 있다. 지정 범위는 「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」 및 「어린이·노인·장애인보호구역 통합지침」에 의하여 지정대상 시설의 주 출입문으로부터 반경 300m 이내의 도로 중 일정 구간을 보호구역으로 지정할 수 있다.
- 보호구역의 지정권한은 시장, 군수에게 있다. 지정신청 권한은 어린이, 노인, 장애인 해당 시설의 장에게 있고 시설의 장이 신청 후 시장, 군수와 경찰청이 협의한 후 보호구역으로 지정하며 보호구역에 대한 유지관리 권한은 경찰청에 있다.



〈그림 5-16〉 어린이·노인 및 장애인 보호구역 지정 절차

- 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 설치시설물은 표지판, 노면시설, 무인 교통단속 장비, 적색 포장, 과속방지턱, 차량진입억제용 말뚝, 횡단시설, 보행자작동 신호기, 보도확보 등으로 규정할 수 있다.
- 서울특별시 어린이보호구역 대상시설은 2014년 1월 기준으로 4,274개소로 집계되었으며 실제로 지정된 시설은 약 56.9%정도인 1,663개소로 집계되었다.

## (2) 어린이 보행전용거리

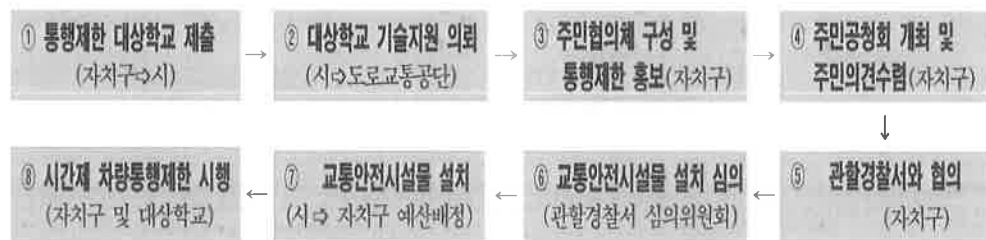
- 어린이 보행전용거리는 초등학생이 안전하게 등·하교 할 수 있도록 학교 앞 등·하교길의 일정 구간에 일시적으로 차량통행을 제한하는 거리를 말한다.
- 어린이 보행전용거리는 어린이 교통사고 예방 및 어린이가 보행하기 편리한 공간 조성을 위하여 2013년 3월부터 시작된 사업이며, 2012년부터 2014년까지 총 46개교에 추진할 예정이다.

〈표 5-8〉 어린이 보행전용거리 연차별 추진계획

구분	계	2012년	2013년	2014년
대상학교	46개교	20개교 (자체 시행중)	16개교	10개교

자료 : 서울시 도시교통본부, 2013 시정 집중핵심사업 『보행친화도시』 사업별 추진현황, 2013.12

- 어린이 보행전용거리 시행절차를 살펴보면 우선 통행제한 대상학교를 자치구에서 제출하면, 서울시에서는 도로교통공단에 대상학교 기술지원 요청을 한다. 자치구에서는 주민협의체 구성 및 보행전용거리 통행제한 홍보를 실시하고 이와 함께 주민공청회 등 주민의견을 수렴한다. 그 후에는 관할 경찰서와 협의하여 안전시설물 설치를 심의하며 시설물 설치 후 자치구는 대상학교에 시간제 차량통행제한을 시행하게 된다.



〈그림 5-17〉 어린이 보행전용거리 시행 절차

## 3) 방향

- 현재 통학로의 보행안전을 확보하기 위하여 시행 중인 어린이 보행전용거리를 확대하고, 어린이 보호구역을 포함하는 보행환경개선지구 지정을 통하여 어린이 보호구역의 문제점을 개선한다.
- 아이들의 특성을 고려하여 안전시설을 개선하는 방안으로 과속방지시설, 고원식 횡단보도, 차량통행금지, 일방통행, 교통정온화 기법 등을 활용한다.

- 지금까지의 어린이 보호구역의 지정절차에서는 지역 주민이 참여하여 의견을 제시할 수 없었다. 어린이들의 보행안전을 확보하기 위해서는 지역 주민의 적극적 동참이 필요한데 어린이 보호구역의 맞춤형 개선 시 지역 협의체를 활용하여 주민들의 의견을 적극적으로 청취하여 계획 단계부터 평가 단계까지 활용해야 할 것이다.

#### 4) 세부추진사업

##### (1) 어린이 보행전용거리 확대(세부추진사업 1.2.1)

- 현재 운영되고 있는 어린이 보행전용거리를 확대하고, 학교 앞 등하굣길을 시간제 통행제한 방식으로 운영하는 보행전용거리로 추진한다. 또한 현재까지의 어린이 보행전용거리는 통행제한과 안전시설물 설치 등에 중점을 두었지만 횡단안전성 향상을 위한 캠페인을 통하여 통학로의 안전성을 향상시킨다.

##### ■ 해외사례. 뉴욕의 Look 캠페인

- 뉴욕에서는 보행 중 핸드폰 사용의 증가, 주의력 감소로 인한 횡단 중 보행자 사고를 막기 위하여 'Look 캠페인'을 시행하였는데, 이를 주의력이 부족한 어린이의 도로횡단시 안전성 향상 방안으로 활용할 수 있다.



〈그림 5-18〉 뉴욕의 횡단 안전성 향상 캠페인 사례



## (2) 보행환경개선지구를 활용한 어린이 보호구역의 맞춤형 개선: 아마존 사업의 확대(세부추진사업 1.2.2)

### ■ 아마존 사업의 확대

- 서울시 아마존 사업은 어린이들이 안심하고 다닐 수 있는 보행환경 조성을 통하여 교통사고 예방뿐만 아니라 유괴, 폭력 등 어린이 생활안전 대책을 포함한 아이들의 안전한 공간을 조성하기 위해 시작하였다.
- 서울시는 2012년 2월부터 2014년 12월까지 5개소에 대하여 아마존 사업을 계획하고 있으며 2013년에 3개소 사업완료, 2014년에 2개소에 사업을 추진할 예정이다.
- 아마존 사업의 주요 방안은 과속방지시설, 고원식횡단보도, 차량통행제한, 일방통행, 정온화기법 등을 활용한 아이들의 특성에 맞는 안전시설 개선이며, 아마존 순찰대 운영, 금연거리 조성, 벽화그리기 등 설계부터 완료까지 주민들의 주도하에 사업을 추진할 예정이다.
- 하지만 아마존 사업은 그를 뒷받침해줄 제도가 아직 마련되지 못하였다. 따라서 이를 보행환경개선지구 제도를 활용하여 어린이 보호구역을 맞춤형으로 개선하는 형태로 확대 및 재편 할 수 있을 것이다.

### ■ 보행환경개선지구를 이용한 어린이 보호구역 개선

- 현재의 보행환경개선지구는 어린이 보호구역 등 교통약자 보호구역을 포함하여 지정하게 되어 있으므로, 보행환경개선지구 지정 시 어린이 보호구역을 포함시킨다면 어린이 보행권 확보에 중점적인 사업을 시행할 수 있다.
- 또한 다양한 정온화 기법 및 교통안전시설물 설치를 통하여 어린이들의 보행안전성을 향상시킬 수 있으며, 보도턱 낮추기, 보차혼용 등 어린이 보행공간 확보를 위한 정책 또한 적용할 수 있다.



〈그림 5-19〉 보도 턱 낮추기 사례 - 일본



- 어린이 보호구역의 보행환경개선지구는 시-자치구-경찰청-학교간의 업무 협조를 통하여 대상지를 지정하게 된다. 연구기관에서는 대상지 현황조사 및 보행환경개선사업 계획을 수립하고 계획서를 자치구 및 서울시에 제출하게 된다.
- 보행환경개선사업 계획서에 대한 평가는 자치구와 서울시에서 평가하되 학부모 등으로 이루어진 지역협의체의 의견을 반영하여 보행환경개선사업 계획서를 평가하게 된다. 그리고 작성된 계획서에 의거하여 개선사업을 실시하게 되며, 개선사업이 완료된 후에 지역협의체의 의견을 반영하여 보행환경개선사업 평가를 실시하여 보행환경개선사업의 성과를 파악하게 된다.



〈그림 5-20〉 어린이 보호구역의 보행환경개선지구 실행 절차 제시(안)

- 보행환경개선지구 제도를 이용한 어린이보호구역 개선사업 후보 대상지는 기존의 아마존 사업 대상지와 어린이 보행 전용거리 대상지를 우선적으로 검토해 볼 수 있다.

〈표 5-9〉 아마존 사업 대상지와 어린이 보행 전용거리 대상지

아마존 사업 대상지(5개소)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 은행사거리 인근, 개봉초등학교 인근, 갈현초등학교 인근, 안평초등학교 인근, 미아초등학교 인근</li> </ul>
어린이 보행 전용거리 대상지(5개소)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 화계초등학교 인근, 용마초등학교 인근, 대광초등학교 인근, 성자초등학교 인근, 고일초등학교 인근</li> </ul>

## 5) 연차별 계획 및 사업 주체

- 2014년에는 어린이 보행전용거리 10개소 사업을 시행한다. 자치구의 신청을 통하여 사업의 시급성 등을 판단하여 10개소의 어린이 보행전용거리를 지정 후 사업을 시행하게 된다. 2015년에는 5개 학교를 증가하여 15개 학교에 어린이 보행전용거리 사업을 시행하고 2014년에 시행된 어린이 보행전용거리 사업을 서울시-자치구-지역협의체가 협조하여 평가하게 된다. 2016년부터는 20개 학교를 대상으로 어린이 보행전용거리 사업을 시행하고 전년도에 이루어진 어린이 보행전용거리 사업을 평가한다.
- 보행환경개선지구를 활용한 어린이 보호구역의 맞춤형 개선사업의 경우에는 2014년부터 지속적으로 매년 2개소에 사업을 추진한다. 우선 2014년에 2개 지구에 시범사업을 실시하며, 2015년에 본격적으로 사업을 실행한다. 2016년에는 보행환경개선지구 사업에 대한 평가를 통하여 제도를 보완하게 되며, 지정된 보행환경개선지구에 대하여 지속적인 유지관리를 실시한다.

〈표 5-10〉 통학로 보행안전 확보 추진사업의 연차별 계획

추진사업	추진계획				
	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
1.2.1 어린이 보행전용거리 지정·추진	어린이 보행전용거리 10개소 사업 실행	어린이 보행전용거리 15개소 사업 실행 2014년 사업 평가	어린이 보행전용거리 20개소 사업 실행 2015년 사업 평가	어린이 보행전용거리 20개소 사업 실행 2016년 사업 평가	어린이 보행전용거리 20개소 사업 실행 2017년 사업 평가
1.2.2 보행환경개선지구를 활용한 어린이 보호구역의 맞춤형 개선	2개소 시범사업 추진	우선지역 선정 후 2개소 사업추진	2개소 사업추진	2개소 사업추진	2개소 사업추진
			개선지구 사업 평가 및 지속적 유지 관리		

- 어린이 보행전용거리 지정은 자치구와 서울시가 연계하며, 어린이 보행전용거리 사업 실행은 경찰청과 해당학교가 주도하여 안전시설물을 설치하게 된다. 보행환경개선지구를 활용한 어린이 보호구역 맞춤형 개선 사업 지정은 서울시와 각 자치구에서 실시하며, 평가는 지역협의체를 활용하여 사업을 평가하게 된다.

〈표 5-11〉 통학로 보행안전 확보 추진사업의 사업 주체

추진사업	사업주체
1.2.1 어린이 보행전용거리 지정·추진	서울시(도시교통본부), 경찰청, 지역협의체, 해당학교
1.2.2 보행환경개선지구를 활용한 어린이 보호구역의 맞춤형 개선	서울시(도시교통본부), 각 자치구, 지역협의체, 해당학교

### 3. 보행시설 개선을 통한 연결성 강화(Action 1.3)

#### 1) 목적

- 교차로 등 차도 횡단 시 보행자의 보행여건을 개선하기 위하여 다양한 목적의 횡단 보도를 설치하고, 교통약자들에 대한 배려를 위하여 보행섬 및 교차로 내 교통섬 보도턱 낮추기 사업을 제안한다.

#### 2) 현황

- 특수한 횡단보도 설치 기준은 「교통노면표시 설치관리 매뉴얼」<sup>15)</sup>에서 규정하고 있으며, 대각선 횡단보도에 관한 기준은 존재하지만 세부적이진 않으며 광폭횡단보도, 보행섬, 교차로 내 교통섬의 보도턱 설치 기준은 없는 상태이다.
- 대각선 횡단보도 설치 기준은 다음과 같다.

##### ■ 교통노면 표시 설치관리 매뉴얼 - 대각선 횡단보도 설치 기준

- 교차로에서 보행자의 대각선 횡단이 필요한 지점에 설치한다.
- 백색으로 폭원은 4m 이상이고 노면을 대각선 방향으로 가로질러 표시하는 지브라식으로 설치한다.
- 횡단보도의 설치위치는 보행자의 동선, 보행자 및 자동차의 통행량, 신호주기, 교차로간 거리 등에 대한 공학적 판단에 따른다

- 광폭 횡단보도 설치기준을 검토해보면 횡단보도의 최소 폭원만 정해져있고, 최대 폭원은 규정하고 있지 않다. 따라서 횡단 보행량이 많은 가로는 광폭횡단보도 설치를 고려해 볼 만 하다. 이 때 보행자 안전 대책 또한 함께 수립되어야 할 것이다.

##### ■ 교통노면 표시 설치관리 매뉴얼 - 광폭 횡단보도 설치 기준

- 횡단보도의 폭원은 4m 이상으로 하되, 부득이하게 줄일 수 있다.

- 보행섬 설치 기준은 다음과 같다.

##### ■ 교통노면 표시 설치관리 매뉴얼 - 보행섬 설치 기준

- 도로 폭이 넓어 보행시간으로 인해 차량흐름이 방해되어 도로의 효율성이 저하될 만한 지점 및 어린이 보호구역내에 설치한다.
- 편도 3차로 이상의 도로에서는 도로 중간에 안전지대를 설치한다.(권장사항)

15) 경찰청, 교통노면표시 설치 관리 매뉴얼, 2012.11

### 3) 방향

- 대각선 횡단보도와 광폭 횡단보도는 일반 횡단보도와 비교하여 한 번의 현시에 많은 보행자를 횡단시킬 수 있으며, 이러한 횡단보도는 향후 지정되는 상업지역과 주거지역을 포함하는 보행환경개선지구에 적용하는 것이 바람직 할 것이다.
- 보행섬과 교차로 내에 있는 교통섬의 보도턱 정비는 교통약자들의 보행권 확보 측면에서 매우 중요하며, 이는 향후 교통약자구역을 포함하는 보행환경개선지구에 적용함으로써 교통약자들의 보행권을 증진시킬 수 있다.

### 4) 세부추진사업

#### (1) 도로 횡단시설의 보행 연결성 강화(세부추진사업 1.3.1)

##### ■ 대각선 횡단보도 설치

- 노면을 대각선 방향으로 가로질러 설치하는 횡단보도는 보행자가 신호기 있는 교차로를 대각선으로 횡단할 수 있도록 하기 위하여 설치하는 노면표시이다. 대각선 횡단보도는 일반교차로에 비하여 동시에 많은 보행자가 횡단할 수 있다는 장점을 가지고 있으며, 이 경우 차량용 신호등은 전 방향 적색신호이어야 한다.
- 대각선 횡단보도는 긴 전 적색(All-red)시간을 필요로 하므로 예시 안의 그림처럼 넓지 않은 교차로에 설치하는 것이 바람직하며, 예시지역으로는 보행량이 많고 차로 폭은 넓지 않은 명동과 종로구 일대의 교차로에 설치 할 수 있다.



〈그림 5-21〉 대각선 횡단보도 설치(예시)

### ■ 광폭 횡단보도 설치

- 광폭 횡단보도는 일반적인 횡단보도(4m, 8m)보다 더 넓게 마킹하여 한 현시에 많은 보행자들을 횡단할 수 있다. 광폭 횡단보도는 횡단 보행량이 많은 대로에 설치하며 한 번에 많은 보행자들을 횡단시킬 수 있는 장점을 가진 반면, 차량 대 보행자간의 교통사고는 증가하여 안전성 문제 측면에서는 단점을 지니고 있다.
- 광폭횡단보도 설치는 보행량이 많은 명동과 강남역, 종로구, DDP 등의 지역에 설치하는 것이 바람직하며, 보행환경개선지구 지정 시 횡단 보행량이 많은 지점에 대하여 설치할 수 있다.



〈그림 5-22〉 광폭 횡단보도 설치 실제

### ■ 보행자 신호체계 개선

- 보행자를 배려하는 보행신호등의 체계 조정을 통하여 보행 환경을 개선한다. 기존의 횡단보도에서 보행자의 대기시간을 150초에서 120초로 단축하며, 신호시간을 20초에서 30초로 증가 시킨다. 다만 이러한 변경사항은 어린이가 많은 학교 주변이나 노인 및 장애인 통행이 많은 지역에 우선적으로 도입한다.
- 심야시간대의 황색점멸등 운영을 확대하고 선별 시행한다. 심야시간대에는 차량이나 보행량이 많지 않으므로 신호를 점멸등으로 전환하여 보행자들의 대기시간을 감소시킬 수 있다. 다만 교통량이 많은 지역은 설치가 불가능하므로 차량 및 보행자가 적은 서울 외곽지역의 주거지역을 대상으로 적용할 수 있다.

- 횡단보도를 건너기 전 시간을 확대 부여한다. 이로써 교차로 내 신호변경 시 횡단보도 내 교통사고를 예방하는 효과를 가져올 것으로 기대 되며, 교통약자들의 통행이 많은 학교 주변이나, 노인보호구역에 우선적으로 적용이 가능하다.

## (2) 보도 및 보행관련 도로시설의 개선(세부추진사업 1.3.2)

### ■ 보행섬 신설

- 보행섬은 도로 횡단 시에 교통약자들이 한 번의 신호에 통과가 불가능하거나 무리하게 움직여야 통행이 가능한 경우, 횡단보도 중간의 작은 공간에서 쉬었다가 다음 신호에 횡단할 수 있도록 횡단보도 중앙에 설치된 공간이다. 물론 한 번에 횡단이 가능한 사람은 얼마든지 통행하도록 현시는 충분히 확보되어야 할 것이다.
- 일본과 영국의 경우에는 보행자가 한 번에 건널 수 있는 횡단거리를 15m 이하로 보고, 횡단거리가 15m 이상인 지역에는 보행자가 대피할 수 있는 중앙분리대, 안전섬 등을 적절하게 설치하여 운영하고 있다. 따라서 보행속도가 느린 어린이들이나 노인, 교통약자들의 통행이 빈번한 곳에 우선적으로 설치하는 것을 고려해 보아야 한다.
- 서울시에 설치 가능한 지역은 교통약자구역을 포함하는 보행환경개선지구에 우선적으로 설치할 수 있겠으며, 보행환경개선지구가 아니더라도 초등학교 밀집지역, 요양원·재활병원 밀집지역에 설치 할 수 있겠다.
- 현재 보행섬은 「경찰청 교통노면표시 설치관리 매뉴얼」에 스태거드 횡단보도라고 되어 있으나 이는 현시 두 번에 나누어서 가는 방식이다. 따라서 보행섬이 설치되더라도 현시 한 번에 갈 수 있도록 하는 보행섬 설치 기준의 도입이 필요하겠다.



〈그림 5-23〉 보행섬 설치 실제



### ■ 교차로 내 교통섬 보도턱 정비

- 교통섬은 교차로 내에서 우회전 차량과 횡단보도의 녹색 현시와 상충을 피하고자 설치되었으며, 보행자들이 보행신호를 기다리는 공간으로 활용되고 있다.
- 교통섬 설치 자체는 문제가 되지 않으나 일관되지 않은 교통섬 내의 보도턱을 정비할 필요성이 있다. 아래 그림의 왼쪽 사진은 횡단보도의 가운데만 보도턱을 낮춰놓고 양 옆으로 블라드를 설치하였다. 오른쪽 사진은 블라드는 설치되어 있지 않지만, 횡단보도의 일부분만 보도턱을 낮추었다. 보폭이 넓지 않은 교통약자들이 일부구간으로만 횡단할 수 있게 설치되어 있는 교통섬 내 보도턱을 정비할 필요가 있다.



〈그림 5-24〉 교통섬 내 보도턱의 잘못된 설치 사례

- 교통섬에 있는 보도턱의 횡단보도에 연결되는 부분은 전체적으로 보도턱을 낮춰서 보행자들의 횡단에 불편함이 없게 해야 할 것이다.



〈그림 5-25〉 교통섬 내 보도턱의 바람직한 설치사례

## 5) 연차별 계획 및 사업 주체

- 2014년에는 대각선 및 광폭횡단보도 설치기준을 자체적으로 정비하고 대상지를 발굴하며, 2015년부터는 보행환경개선지구 대상지와 보행대표거리 사업 대상지를 중심으로 설치를 확대한다.
- 보행섬 및 교통섬 내 보도턱은 설치 기준 자체가 없으므로, 2014년에는 설치기준을 정립하고, 2015년부터 보행환경개선지구 내 주요 교차로를 대상으로 보행섬을 설치하고 교통섬 내 보도턱 낮추기 사업을 실행한다.

〈표 5-12〉 보행시설 개선을 통한 연결성 강화 추진사업의 연차별 계획

추진사업	추진계획				
	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
1.3.1 도로 횡단시설의 보행 연결성 강화	설치 기준 정리 및 사업지 발굴	보행환경개선지구와 대표 보행거리 사업에 맞추어 설치 확대 및 지속적 관리 연간 2개소 설치 후 확대			
1.3.2 보도 및 보행관련 도로시설의 개선	설치 기준 지침 발간	도심권 주요 교차로에 5개소 사업 실행	5개소 사업 실행	5개소 사업 실행	미 설치 구간 파악 및 서울 전체지역으로 확대

- 대각선 및 광폭횡단보도, 보행섬, 교통섬 내 보도턱 설치기준은 경찰청에서 결정하므로 서울시와 경찰청의 업무협조를 통하여 새로운 기준을 정립하여 적용해야 한다.

〈표 5-13〉 보행시설 개선을 통한 연결성 강화 추진사업의 사업주체

추진사업	사업주체
1.3.1 도로 횡단시설의 보행 연결성 강화	서울시(도시교통본부), 각 자치구, 경찰청
1.3.2 보도 및 보행관련 도로시설의 개선	서울시(도시교통본부), 각 자치구, 경찰청



## 제2절 이동공간 보행친화(Object 2)

### 1. 대중교통시설 주변 보행환경 개선(Action 2.4)

#### 1) 목적

- 대중교통 이용자는 원하는 목적지까지 이동하기 위해 대중교통 수단을 이용하는 것 이외에 보조수단으로 도보 통행을 하게 된다. 대중교통 수단과 보행은 자연스럽게 연결되는 수단이기 때문에 대중교통시설 주변의 보행환경 개선을 통해 대중교통을 이용할 때 불편함이 없도록 해야 한다.
- 대중교통을 이용하기 위해 사람들은 대부분 걸어서 버스정류장이나 지하철역으로 보행을 통하여 버스 정류장으로 접근하게 된다. 하지만 보도 상의 장애물이나 대중교통 이용을 위해 대기하는 다른 사람들로 인하여 보행공간은 좁아진다. 따라서 대중교통시설(정류장, 지하철 역) 주변의 보행 장애물에 대한 정비는 반드시 필요하다.

#### 2) 현황

- 서울시 이동상인(거리가게)은 고령화, 단속, 입지 축소(시민위생의식 향상) 등의 이유로 인하여 감소추세에 있다.

〈표 5-14〉 거리가게 발생 변화

(단위 : 개소)

2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
10,345	9,395	9,117	9,292	8,826

- 서울시는 단속을 통하여 이동 상인들을 정비해왔지만 2013년부터 거리가게 상생 정책 자문단을 구성하여, 그 동안 시행해왔던 단속과 규제 위주의 이동상인 관리가 아닌 소통과 상생의 새로운 노점관리 대책을 마련하여 운영 중에 있다.
- 서울시는 보도블록 위 불법 주정차 차량은 즉시 견인한다는 방침을 세우고, 불법 주정차 단속을 위하여 전담공무원을 채용하고, 스마트 폰을 통하여 단속하는 등 지속적인 관심을 기울이고 있다.

### 서울시, 불법주차-승차거부 단속 전담공무원 모집

27일~12월3일 원시 접수...내년 3월부터 150명 활동

서울시-서울신문-서울신문

서울시가 불법 주차차, 택시 승차거부 등 교통법규 위반 단속을 전담하는 공무원 150명을 모집한다.

서울시 도시교통본부(본)는 내년 3월부터 교통법규 위반을 단속할 시간제 계약직 공무원을 모집하기 위해 오는 27일부터 내년 3월까지 원서를 접수한다고 4일 밝혔다.

지원요건은 공무원 경력사유가 없고 서울공고일 현재 서울시에 1년 이상 주민등록이 되어 있는 자로, 2층 보통 이상 문신면허 소지자면 연령 성별 불문 누구나 응시할 수 있다.

시 홈페이지 공고에 첨부된 봉사원서-이력서 자기소개서와 주민등록초본 문진검핵응답서를 접수기간 내 서울시청 불자로별관 2층 1층 교통지도과에 방문접수하면 된다.

서울시청은 서울경찰청과 협력, 연립차량 2대까지 단속한다.

합격자 150명은 내년 3월부터 시내 6차로 이상 도로의 주정차 위반 차량 및 택시 승차거부 단속, 자동차 과대용 적남차량 번호판 업치 등의 현장 업무를 수행하게 된다.

하루 8시간 격일제 근무가 기본이고, 근무기간 5년 범위 내에서 근무실적에 따라 1년 단위로 연장할 수 있다.

### 서울시, 8월부터 '보도블록 위 불법주정차' 즉시견인

서울시-서울신문-서울신문



보도블록 위 불법주정차

앞으로 보도블록 위에 차를 불법 주차하면 과태료 부과는 물론 즉시 견인 조치된다. 불법 위를 무법으로 달리는 모토틀라이드 범칙금 부과 대상이다.

서울시는 "그동안 적발된 보도블록 위의 불법주정차 차량에 과태료를 백잡없이 부과해왔지만 아직 이렇듯 이런 행태가 근절되지 않고 있다"며 8월부터는 즉시 견인으로 단속강도를 높인다고 5일 밝혔다.

시에 따르면 올 1~6월까지 '보도블록 위 불법주정차' 총 8만6530건을 적발해 과태료를 부과했다. 이는 불법주정차로 적발된 총 139만6506건의 6.2%에 해당한다.

〈그림 5-26〉 서울시 불법 주정차 단속 사례

- 서울시의 이러한 노력에도 불구하고 불법 주정차와 이동상인들로 인해 보행자들의 유효보도폭 확보는 여전히 어려운 실정이다.



〈그림 5-27〉 서울시 불법 주정차 및 이동상인 현황

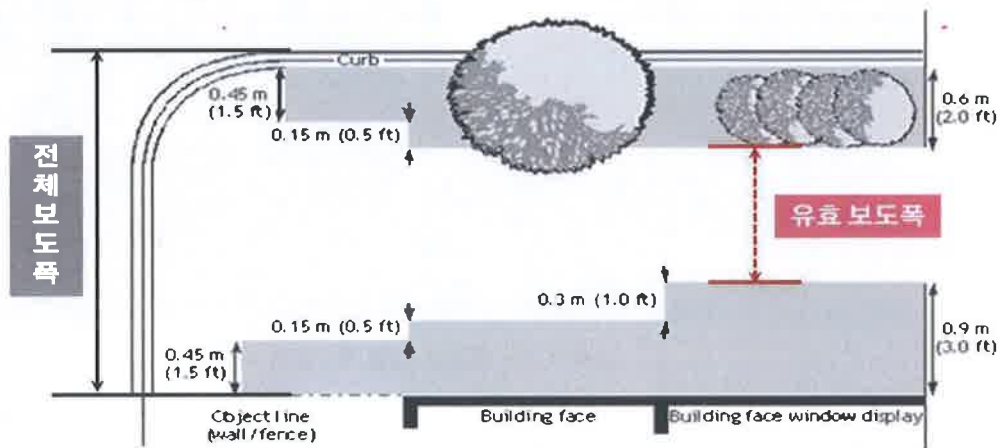
### 3) 방향

- 대중교통 이용시설 주변의 이동상인과 불법 주정차를 단속하고 대중교통 이용자 또는 해당 보도를 이용하는 보행자들의 보행환경을 향상시킨다. 다만 이와 관련하여 서울시에서도 지속적으로 정책을 수립하였기 때문에, 기존의 정책에 대한 보완점을 중심으로 제시한다.

## 4) 세부추진사업

## (1) 대중교통시설 주변 이동상인 정비(세부추진사업 2.4.1)

- 유동인구가 많은 대중교통 시설 주변은 이용자의 편의를 위해 충분한 유효보도폭<sup>16)</sup> 확보가 필요하지만, 이동상인들의 시설로 인해 충분한 유효보도폭을 확보하기 힘든 실정이다.



〈그림 5-28〉 유효보도폭(예시)

- 대중교통시설 주변 이동상인들을 정비하기 위해 정책적으로는 현재 운영 중인 거리상생 정책 자문단을 활용하여 거리가게 정비 정책을 수립하며, 물리적으로는 대중교통시설 주변에 한하여 보행친화시설을 설치하여 거리상인의 이용공간을 보행자에게 돌려주고자 한다.



〈그림 5-29〉 보행로 화단 및 식재 설치 사례

16) 유효보도폭이란 실제 보도폭에서 보도 상에 설치되어 보행에 지장을 주는 시설의 방해폭원을 제외한 폭원으로서 보행자가 이용할 수 있는 최소 폭원을 말한다.

## (2) 대중교통시설 주변 보도상 불법주차 근절(세부추진사업 2.4.2)

- 보도상의 불법 주·정차는 보행환경을 저해하는 주요한 요소로 작용한다. 대중교통 시설 주변의 불법 주·정차는 대중교통 이용자들에게 많은 불편을 야기하며 해당 보행로를 이용하는 보행자들 또한 불편을 초래한다.



〈그림 5-30〉 보도상 불법 주·정차 사례

- 서울시는 보도상 불법 주·정차를 정비하기 위하여 단속을 강화했지만, 해당 자치구의 담당인력 부족 등 단속의 한계를 드러내며 여전히 문제점으로 존재하고 있다.
- 향후 보도상의 불법 주·정차 단속을 강화하고, 특히 대중교통시설 주변에 대한 단속을 강화하기 위해서는 대중교통시설 주변에 대한 기존의 인력에 주차단속 카메라 등을 설치하여 단속을 강화할 수 있다. 그리고 안전행정부 또는 서울시에서 구축한 시민신고 시스템을 이용하여 불법 주정차를 단속할 수 있다.



〈그림 5-31〉 불법 주정차 단속을 위한 무인카메라와 시민신고 시스템

## 5) 연차별 계획 및 사업주체

- 대중교통시설 주변 이동상인 정비를 위하여 2014년 대중교통 시설 주변 이동상인 관리 방안을 수립하고, 2015년부터 승하차 인원 및 유동인구가 많은 주요 대중교통시설에 적용한다. 2016년부터는 다른 지역으로 확산시키며 지속적인 모니터링 작업을 통한 제도개선을 한다.
- 대중교통시설 주변 보도상 불법주차 근절을 위해서 2014년 대중교통시설 주변 불법주차 근절방안을 수립하고, 2015년부터 승하차 인원 및 유동인구가 많은 주요 대중교통시설에 적용한다. 2016년부터 다른 지역으로 확산하며 지속적인 모니터링 작업을 통한 제도개선을 한다.

〈표 5-15〉 대중교통시설 주변 보행환경 개선 추진과제의 연차별 계획

추진사업	추진계획				
	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
2.4.1 대중교통시설 주변 이동상인 정비	대중교통 시설 주변 이동상인 관리 방안 수립	승하차 인원 높은 주요역, 정류장에 방안 적용	타 지역으로 확산	타 지역으로 확대 및 지속적 모니터링 및 제도 개선	
2.4.2 대중교통시설 주변 보도상 불법주차 근절	대중교통시설 주변 불법 주차 근절방안 수립	승하차 인원 높은 주요역, 정류장에 방안 적용	타 지역으로 확산	타 지역으로 확대 및 지속적 모니터링 및 제도 개선	

- 대중교통시설 주변 보행환경을 개선하기 위해서 이동상인 및 불법 주차 근절방안을 수립하고 각 자치구에서는 서울시에서 수립하고 시행하는 정책을 현장에 적용한다.

〈표 5-16〉 대중교통시설 주변 보행환경 개선 추진과제의 연차별 계획

추진사업	사업주체
2.4.1 대중교통시설 주변 이동상인 정비	서울시(도시교통본부), 각 자치구
2.4.2 대중교통시설 주변 보도상 불법주차 근절	서울시(도시교통본부), 각 자치구



## 2. 대중교통 이용자의 보행동선 다양화(Action 2.5)

### 1) 목적

- 대중교통 이용자의 보행동선을 다양화 하는 사업을 통하여 대중교통을 이용하려는 사람들의 보행환경 뿐만 아니라 일반 보행자들의 보행환경을 개선한다.

### 2) 현황

- 지하철은 대량의 승객 수송이 가능하지만 많은 승객들이 소수의 출구를 통하여 보도로 나오면서 일반 보도를 이용하는 보행자들과 상충이 생긴다. 또한 첨두시에는 지하철을 이용객들이 지하철 출구로 들어가기 위해 보도 상에서부터 줄서서 대기하는 등 지하철 이용객들과 일반 보도를 이용하는 보행자들의 상충이 발생하기도 한다.
- 또한 현재 중앙버스 정류장은 블록의 중앙에 설치되어 있어, 버스에서 지하철로 환승하려면(또는 지하철에서 버스로 환승) 먼 거리를 돌아가야 하는 불편을 가지고 있다.
- 지하철 출구는 역사를 이용하는 수요와 상관없이 결정되며 한 번에 많은 사람들이 이용하게 되면 출구 역시 혼란스러워지고 출구와 연결된 보행로 역시 복잡해진다. 그리고 지하철 출구가 일반 보도 상에 설치되면, 유효보도폭을 감소시켜 일반 보도 이용자들의 보행환경을 저해한다.



〈그림 5-32〉 지하철 출구 설치현황(예시)

- 현재 중앙버스 정류장은 주변 지하철 역사와 매우 멀리 떨어져 있는 경우가 많기 때문에 환승을 위해 먼 거리를 걷게 된다. 아래의 예시 그림은 중앙버스 정류장과 지하철역까지의 매우 긴 거리를 나타내는데, 버스를 타고 중앙버스 정류장에서 하차하여 강남역으로 이동하기까지 거리는 약 300m, 도보 통행시간은 약 5분이 소요되며 여기에 횡단보도 대기시간 까지 포함하면 약 10분 이상 소요될 것으로 예상된다.



〈그림 5-33〉 강남역 중양버스 정류장과 2호선 강남역 거리(예시)

### 3) 방향

- 대중교통 이용자들의 보행동선을 다양화하기 위하여 지하철 출입구를 다양하게 설치할 수 있는 방안을 살펴본다. 또한 민간 건축물과 연계하여 출입구 설치가 가능한지 파악한다.
- 중앙버스 정류장과 지하철 역사 간의 물리적 거리는 좁힐 수는 없기 때문에 보행자들의 보행환경을 쾌적하게 만들어 줄 수 있는 방안을 제시한다.

### 4) 세부추진사업

#### (1) 민간건물 내 지하철 출입구 설치 확대(세부추진사업 2.5.1)

- 현재 지하철 출입구는 보도 상에 설치되어 있기 때문에 통행불편 및 도시미관을 저해한다. 이로 인하여 보행자들의 통행을 불편하게 하여 이동성을 떨어뜨리며 보행환경을 악화시켜 쾌적성을 떨어뜨리는 결과를 가져온다.



〈그림 5-34〉 좁은 보도 상에 설치된 지하철 출입구(예시)

- 지하철 출입구를 주변 건물이나 타 대지와 연계하여 설치 할 수 있다. 「서울특별시 도시계획 조례」 제55조를 살펴보면 지하철 출입구 건물 연계 설치 시 용적률 인센티브를 부여할 수 있는 조항이 명시되어 있다.

■ 서울특별시 도시계획 조례 제55조 제15항 <18>

- <18> 제1항의 규정에 불구하고 공공보도의 보행환경 개선과 도시미관향상을 위하여 지하철출입구 또는 환기구를 건물 또는 대지내 설치하여 기부채납하거나 구분지상권을 설정하는 경우에는 영 제85조제1항의 해당 용도지역의 용적률의 범위 안에서 다음 산식에 따라 시도계획위원회의 심의를 거쳐 완화 할 수 있다.

1. 대지에 설치할 경우 : 용적률 × (지하철출입구 또는 환기구의 건폐면적 / 대지면적) 이내
2. 건물에 설치할 경우 : 용적률 × (지하철출입구 또는 환기구의 연면적 / 건물 연면적) 이내

- 향후 건설되는 지하철 역사 중심으로 건물 내에 지하철 출입구 연결을 적극적으로 권장하며, 현재 지하철 역 중에서 유동인구가 많은 역을 선정하여 역사 주위 건물에 지하철 출입구를 연결할 수 있는지 가능성을 파악한다.
- 지하철 출입구 설치 유형은 민간 건축물에 연결하는 경우와 민간 대지에 연결하는 경우를 생각해 볼 수 있다.



〈그림 5-35〉 민간건축물 내 지하철 출입구 설치(예시)



〈그림 5-36〉 민간대지 내 지하철 출입구 설치(예시)



## (2) 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결 사업(세부추진사업 2.5.2)

- 중앙버스 정류장과 지하철 출입구를 연결하여 보행자들의 이동편의성을 증진시킨다.  
예를 들면 중앙버스 정류장에서 지하로 연결하는 에스컬레이터를 설치하여 지하공간을 통하여 지하철 개찰구로 연결하는 보행로를 확보하는 것이 있겠다.
- 도입이 필요한 곳은 블록 중간에 버스정류장이 위치해 있으면서 주변 환승역으로 이동 간에 긴 시간이 소요되는 정류장(역)으로서 연결 사업을 진행할 때 버스정류장과 연결이 가능한지 우선적으로 검토하도록 한다.
- 우선적으로 도입이 필요한 지역은 강남대로 구간의 지하철 역사(양재역, 강남역, 논현역, 신사역 등) 주변이다. 그리고 향후 건설되는 지하철 역사들 중에서 중앙 버스 정류장과 거리가 멀어 환승시간이 많이 소요될 것으로 예상되는 지역 또한 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결사업의 추진이 가능하다.

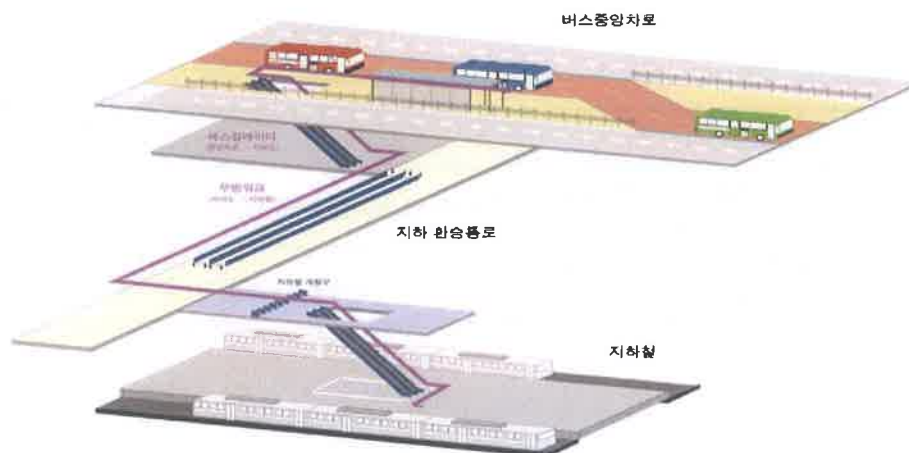
〈양재역 예시〉



〈신사역 예시〉



〈그림 5-37〉 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결사업 대상지역(예시)



〈그림 5-38〉 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결 개념도

## 5) 연차별 계획 및 사업주체

- 민간 건물 내 지하철 출입구 설치 확대는 지하철 출입구와 민간 건축물로 연결하는 제도가 존재하므로, 도시계획 조례를 활용하여 대상지 발굴 및 사업을 실행한다. 2015년부터 점차적으로 발굴된 대상지의 민간 사업자들과 협조를 통하여 지하철 출입구를 연결한다.
- 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결 사업은 우선적으로 대상지를 발굴하며, 그 후에 1개소를 대상으로 시범사업을 실시한다. 그 후에 사업 모니터링을 통하여 제도를 개선하고 향후 운영기관과 협의를 통하여 점차적으로 확대한다.

〈표 5-17〉 대중교통 이용자의 보행동선 다양화 추진과제의 연차별 계획

추진사업	추진계획				
	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
2.5.1 민간 건물 내 지하철 출입구 설치 확대	대상지 발굴 및 사업 실행	발굴된 대상지에 대하여 사업 시행			
2.5.2 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결 사업	대상지 발굴 및 1개소 시범사업 실시	운영기관과 협의를 통한 사업 확대	지속적 확대		

- 민간 건물 내 지하철 출입구 설치 확대는 민간 사업자의 동의가 없이는 불가능한 사업이므로 민간 사업자와 협의를 통하여 사업을 진행시킬 수 있으며, 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결 사업은 서울시와 도시철도 운영기관의 업무협조를 통하여 달성할 수 있다.

〈표 5-18〉 대중교통 이용자의 보행동선 다양화 추진과제의 사업주체

추진사업	사업주체
2.5.1 민간 건물 내 지하철 출입구 설치 확대	서울시(도시교통본부), 도시철도 운영기관, 관련 민간사업자
2.5.2 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결 사업	서울시(도시교통본부), 도시철도 운영기관

### 3. 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축(Action 2.6)

#### 1) 목적

- 이용자들이 직접 참여하여 제공하는 보행정보는 현실적인 애로사항과 노하우가 포함된 정보이기 때문에 이용자의 눈높이에 맞춘 정보 제공이 가능하다. 공공기관에서 정보제공 시스템이 구축되고 있으나 보행정보의 최신화 및 유지는 시설 이용자가 하는 것이 더욱 효과적이므로 저비용으로 고효율 보행정보제공 시스템 구축을 꾀한다.

#### 2) 현황

- 대중교통관련 보행정보를 제공하는 표지로는 지하철 역사 내에서 환승하는 곳의 방향을 알려주는 표지와 나가는 곳을 알려주는 표지 등이 있으며, 주변 안내도등의 간략한 지도도 지하철 역사 내에서 보행정보를 제공한다. 다만 역사 내에서는 지하철-버스 환승 정보는 파악하기 어려운데, 이럴 경우에는 개개인이 미리 알고 있는 보행동선을 통하여 이동하게 된다.



〈그림 5-39〉 지하철역사내 보행정보 제공 사례

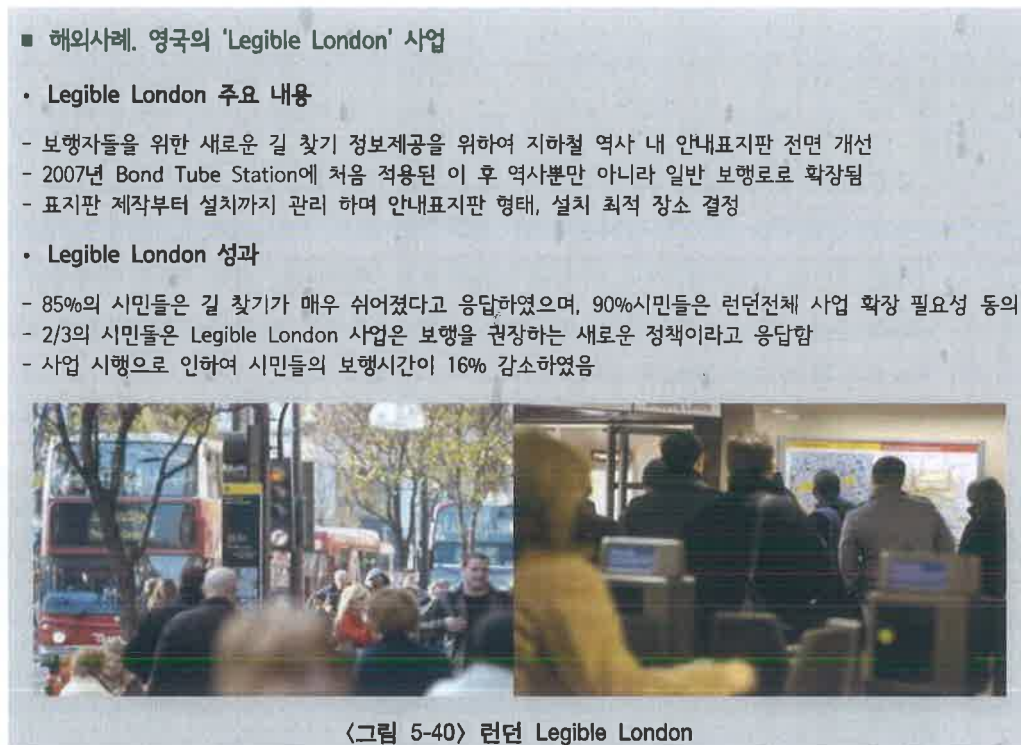
#### 3) 방향

- 대중교통 이용에 관한 정보는 대중교통 운영기관에 제공하는 것이 일반적이며, 간혹 이용자들에게 혼란을 주는 정보가 제공되거나 필요한 정보가 누락되는 경우가 있다. 이렇게 잘못된 정보가 제공되는 것을 사전에 방지하고 정확하고 신속한 정보 제공을 위해 대중교통 이용자들이 직접 자신들이 알고 있는 정보를 다른 이용자들에게 제공할 수 있는 시스템을 구축한다.

#### 4) 세부추진사업

##### (1) 이용자 참여형 대중교통 보행정보제공(세부추진사업 2.6.1)

- 런던에서는 2012년 올림픽을 준비하는 과정에서, 관광객들이 런던을 많이 방문할 것으로 예측하여 대중교통 중심의 길 찾기 시스템 개선을 목적으로 하는 Legible London 사업을 시행하였다.



- 대중교통이용자들의 의견을 반영하여 보행정보를 제공하거나 불필요한 정보를 제거 하여 보행관련 정보의 질을 높일 수 있다.



- 또한 지하철 관련정보 뿐만 아니라 버스-지하철 환승 정보를 제공하여 보행편리성을 증대시키고, 대중교통 이용 목적지 주변정보와 주변 보행길 정보를 제공함으로써 대중교통 이용자들이 목적지를 찾는데 용이하도록 한다.
- 대중교통 정보들을 이용자들이 직접 구축하여 제공하는 경우로는, 버스정류장마다 버스의 진행 방향을 화살표로 표시하여 이용자의 편리성을 도모한 사례가 있다. 이는 공공기관에서 주도한 것이 아닌 일반 대학생의 자발적 참여로 이루어진 것이다.



〈그림 5-42〉 이용자 참여 대중교통 정보 제공 사례

## (2) 대중교통 보행정보제공 이용자 참여방법 개발(세부추진사업 2.6.2)

- 대중교통관련 보행정보를 이용자들이 참여하여 제공할 수 있는 방안으로는 스마트폰 어플리케이션 개발, 대중교통 보행정보 관련 모니터링단 운영이 있다.
- 스마트폰 어플리케이션 시스템 개발의 예로는 대중교통 이용정보 제공 앱을 개발하여 일반이용자들이 일반게시판을 이용하여 새로운 정보를 지속적으로 게재할 수 있게 한 것이 있다. 대중교통 보행정보 관련 모니터링단을 운영하여 이용정보를 모니터링하고, 잘못된 정보라 판단되면 해당 대중교통시설에 의견을 반영하고 수정하는 방법도 대중교통 보행정보제공 이용자 참여방법의 하나로 이용할 수 있다.



〈그림 5-43〉 모니터링단 운영 사례



## 5) 연차별 계획 및 사업 주체

- 2014년에는 대중교통 보행정보제공에 대하여 이용자들이 참여할 수 있는 방안을 연구한다. 그리하여 2015년부터 이용객 등 다양한 기준을 통하여 시범사업 할 대상지를 선정하고, 2016년 이후 부터는 다른 역사와 버스정류장 등에도 적용하게 하며 지속적인 모니터링을 통하여 제도 개선을 이룬다.
- 2014년 이용자들의 참여 방안을 수립한 후, 지속적인 방안 수정을 통하여 이용자들이 보다 쉽게 참여할 수 있는 방안을 수립하게 한다.

〈표 5-19〉 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축 추진사업의 연차별 계획

추진사업	추진 계획				
	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
2.6.1 이용자 참여형 대중교통 보행정보 제공		주요 10개 역 주변에 보행정보 제공 시범사업 실시	서울시 주요 역으로 확대 및 지속적 모니터링		
2.6.2 대중교통 보행정보제공 이용자 참여방법 개발	이용자 참여 방안 연구	이용자 참여방법 지속적인 수정 및 개선			

- 이용자 참여형 대중교통 보행정보 제공은 서울시와 대중교통 운영기관이 주도하여 사업을 진행하며, 이용자 참여방법을 연구기관에서 제시하도록 한다. 여기서 가장 중요한 사업주체는 시스템 구축 후 대중교통 이용정보를 직접 다른 이용자들에게 제공할 시민들이다.

〈표 5-20〉 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축 추진사업의 사업주체

추진사업	사업주체
2.6.1 이용자 참여형 대중교통 보행정보 제공	서울시(도시교통본부), 대중교통 운영기관, 시민
2.6.2 대중교통 보행정보제공 이용자 참여방법 개발	서울시(도시교통본부), 연구기관

## 4. 대중교통 이동의 Barrier-Free(Action 2.7)

## 1) 목적

- 교통약자 통행이 많은 지역의 보도, 횡단보도, 버스정류장, 지하철 출입구 등의 개선을 통해 보행접근성 및 이동편의성을 향상시키기 위한 사업이다. 교통약자들의 대중교통 이용편의 증진, 보행 접근성 향상을 위해 보행 장애물을 제거하고 이동편의시설의 설치·정비를 추진하는 보행환경개선사업이다.

## 2) 현황

- 서울시에서 2008년에 수립한 「서울시 교통약자 이동편의 증진계획」에서 기추진된 무장애 교통환경 조성을 위한 사업을 검토한 결과, 관련사업으로 3개의 증진 시책을 시행하였으며 그 내용은 다음과 같다.

■ 무장애 교통환경 조성 : 3개 증진시책, 25억원

• ① 국립재활원 일대('09.3 ~ '11.6월)

- 사업구간 : 국립재활원~국립재활원 사거리 약 0.7km 구간
- 주요 개선내용 : 보행공간 확보(0.9m→3.0m), 유도블록 정비 등
- 추진방식 : 교통시설 설치 매뉴얼에 따라 설계·시공



자료 : 서울시 도시교통본부 보행자전거과, 『서울시 교통약자 이동편의 증진계획』 추진성과, 2013.3

〈그림 5-44〉 국립재활원 일대 무장애 교통환경 조성 결과

• ② 독섬역~서울숲 일대('12.3~'13년 상반기)

- 사업구간 : 독섬역에서 서울숲까지 약 1.3km 구간
- 주요 개선내용 : 보도 평면화, 이동편의시설의 일관성 확보 등
  - 단차·경사로 제거, 연속된 보행공간 및 동선 확보
  - 보도상 교통시설 인지 및 방향 전환토록 유도블록 정비 등
- 추진방식 : '장애인 이동편의 마실그룹' 사업 전과정 직접 참여
  - 장애 유형별 관련 단체 활동가, 전문가 등 10명으로 구성



자료 : 서울시 도시교통본부 보행자전거과, 「서울시 교통약자 이동편의 증진계획」 추진성과, 2013.3

〈그림 5-45〉 독섬역~서울숲 일대 무장애 교통환경 조성 결과

• ③ 「서울시 교통시설 설치 및 관리 매뉴얼」 구축('09.12월)

- 여객시설·보행시설별 교통약자 이동편의시설 설치기준 매뉴얼 구축
  - 장애인 관련 단체, 교통시설 실무 담당자 등 실무협의회에서 정립
  - 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 제2조(별표1) 설치기준을 반영하고 중앙버스정류장 추가, 이동편의시설 배치 및 연결방법 등
- 교통시설 관련 기관(부서), 업체 등에 설계·공사시 반영토록 전파





## 3) 방향

- 기 추진된 무장애 교통환경 조성 사업을 참고하여 교통약자들의 보행권을 보장하기 위하여 일반 보도상의 보행장애물을 제거하고, 대중교통 이용에 대한 거리감이 없도록 버스정류장을 개선하고 지하철 이용 편의시설을 확충한다.

## 4) 세부추진사업

## (1) 장애물 없는 교통환경 개선(세부추진사업 2.7.1)

- 장애물 없는 보행환경을 조성하기 위하여 보도 평탄화 및 볼라드 설치를 통해 교통약자들의 보행 연속성을 확보하고, 버스정류장 대기공간을 개선하여 대중교통 이용에 불편함이 없도록 하며, 고원식 횡단보도를 설치하여 보행안전성을 확보한다.

〈표 5-21〉 장애물 없는 교통환경 개선(예시)

보도 평탄화 및 연속성 유도	버스정류장 대기공간 등 개선	고원식 횡단보도 및 볼라드 설치 개선 등
		

## (2) 가로변 버스정류장 개선(세부추진사업 2.7.2)

- 휠체어, 유모차 등이 대기할 수 있는 공간이 미흡하고 교통약자들의 이동 특성을 고려한 이동편의시설 설치가 부족하므로, 버스정류장에 쉼터를 설치하고 대기 공간 및 의자, 정보제공시설 등을 정비하여 교통약자들이 편리하게 대중교통을 이용할 수 있도록 한다.
- 각 정류장의 보도폭 여건에 따라 정류장 접근 유도시설, 도착버스노선 안내시설, 교통약자 대기공간 등이 모두 갖춰진 종합적 버스정류장으로 개선한다.



〈그림 5-46〉 버스정류장 개선(예시)

### (3) 지하철 이동 편의시설 확대(세부추진사업 2.7.3)

- 지하철 역사에 엘리베이터와 에스컬레이터 등의 이동편의시설을 확충하고 승강장과 전동차간의 간격을 줄여 교통약자들이 지하철 탑승에 문제가 없도록 하며, 환승안내·이동도우미 운영 등을 통하여 지하철 이용을 편리하게 한다.
- 지하철 역사에서 승강장까지 접근을 위하여 지상 출입구 주변의 보도환경을 개선하고, 곡선 승강장 등 승강장과 차량과의 간격 해소를 위하여 휠체어 탑승지점에 자동 안전발판을 설치한다.

### 5) 연차별 계획 및 사업 주체

- 장애물 없는 교통환경 개선은 2013년부터 2014년까지 매년 1개소씩 추진하며 2015년 이후 '교통약자 이동 편의시설 기준적합성 심사' 와 연계하여 확대 추진한다.
- 가로변 버스정류장 개선은 2013년부터 매년 1,300개소를 실시하며, 비용은 민간투자 방식(BTO)을 이용하여 추진한다.
- 지하철 이동편의시설 확대설치는 2017년까지 엘리베이터 100대, 에스컬레이터 136대, 안전발판 99개 설치를 목표로 한다.

〈표 5-22〉 대중교통 이동의 Barrier-Free 추진사업의 연차별 추진계획

추진사업	추진계획					
	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
2.7.1 장애물 없는 교통환경 개선	1개소 추진	1개소 추진	'교통약자 이동 편의시설 기준적합성 심사' 와 연계하여 확대 추진			
2.7.2 가로변 버스정류장 개선	13년 부터 매년 1300개소(완료시까지) 보도상 접근시설 설치, 도착버스 노선안내, 승하차 대기공간 개선 ※ '민간투자방식 (BTO)' 으로 추진					
2.7.3 지하철 이동편의시설 확대 설치		국토교통부와 설치에 대하여 협의	2017년까지 엘리베이터 100대, 에스컬레이터 136대, 안전발판 99개 설치 목표			

- 대중교통 이동의 Barrier-Free 추진사업의 사업주체는 서울시와 대중교통 운영기관에서 핵심적으로 담당하며, 가로변 버스정류장 개선은 민간투자방식으로 이루어지므로 민간 투자자와 협의하여 진행한다.

〈표 5-23〉 대중교통 이동의 Barrier-Free 추진사업의 사업주체

추진사업	사업주체
2.7.1 장애물 없는 교통환경 개선	서울시(도시교통본부), 운영기관
2.7.2 가로변 버스정류장 개선	서울시(도시교통본부), 운영기관, 민간 투자자
2.7.3 지하철 이동편의시설 확대 설치	서울시(도시교통본부), 운영기관

## 제3절 문화적 보행친화(Object 3)

### 1. 보행대표거리 조성(Action 3.8)

#### 1) 목적

- 서울 대표거리 조성을 통하여, 시민 및 관광객들이 도시의 대표적인 랜드마크로 인식할 수 있도록 한다. 서울 대표거리 조성 이외에도 각 지역(자치구)도 보행대표거리를 조성한다.
- 이는 향후 지속적인 증가추세를 보일 것으로 예측되는 관광객들에게 중요한 관광명소로 인식되어, 서울의 관광수요 창출에 이바지 할 것으로 기대된다.
- 프랑스 파리의 샹젤리제거리, 스페인 바르셀로나의 람블라스 거리는 도시 이름만 들어도 일반사람들이 떠올릴 수 있는 대표거리로 인식되고 있으며, 서울시도 이와 같이 인식되어질 수 있는 대표거리를 조성하는 것을 목표로 해야 한다.
- 이러한 거리들의 특징은 1층부에 상업시설이 많아 유동인구가 자연스레 많고, 보도가 차도 보다 넓어 보행자들의 보행권이 보장되고 있으며, 다양한 보행자 편의시설이 설치되어 있다는 것이다.



〈그림 5-47〉 파리 샹젤리제 거리와 바르셀로나 람블라스 거리

#### 2) 현황

- 서울시는 정기적 또는 비 정기적으로 보행전용거리를 운영하고 있으며, 이를 지역의 축제나 각종 행사와 연계하고 있다.

〈표 5-24〉 서울시 보행전용거리 운영 실태(2012년~2013년)

구분	도로 명	내용
주말형	세종로	2012년 시범대상지 2013년 사업 시행,차없는 거리 등 운영
	이태원로	2013년 시범운영 이태원 지구촌 축제와 연계
	돈화문로	2013년 시범운영 대한민국 국악제 행사와 연계
	연서로 29길	2013년 시간제 보행전용거리 운영
전일형	어울마당로	2013년 시범 운영 젊음의 거리 컨셉으로 운영
	감고당길	2011년부터 주말 보행전용거리 시행 2014년 방화기간으로 확대 계획
	이태원길	2012년 행정안전부 시범사업 대상지 시간제 보행전용거리 시행
	디지털 32길	2013년 차없는 거리 계획 부결(경찰청) 2014년 시간제 보행전용거리 재추진

### 3) 방향

- 대표거리로 지정되면 특성화된 거리공간을 조성하는 등 보행환경을 개선하고, 보도를 넓혀 시민과 관광객들의 보행권을 확보한다. 보행공간이 넓어지면 그 공간에 벤치나 식재 등을 배치하여 보행환경을 쾌적하게 조성할 수 있으며, 상업시설(야외 테이블) 및 길거리 공연을 위한 공간으로 활용되어 시민들과 관광객들의 방문을 증가시켜 활기찬 거리로 만들 수 있을 것이다. 또한 다양한 길거리 이벤트를 통하여 주변 관광객들이 집중시키고, 그에 따라서 상업시설이 집중 분포되는 선순환 구조를 정착시켜야 할 것이다.



〈그림 5-48〉 보행대표거리 조성(예시)

#### 4) 세부추진사업

##### (1) 보행대표거리 조성(세부추진사업 3.8.1)

- 본 기본계획에서 뽑은 서울시 보행대표거리 후보는 세종대로와 강남대로이다. 광화문에서 시작하는 세종대로는 2012년에 보행전용거리로 시범운영 되었으며, 2013년에는 본격적으로 보행전용거리로 운영되었다.
- 강남대로는 신논현역에서 강남역 사거리까지 약 770m 거리를 2013년에 보행전용거리 시범대상지로 선정되었으나, 복잡한 교통환경과 과다한 보행량으로 인하여 보행환경이 열악하다는 평가를 받아 종합적인 교통대책 수립 후 시행해야 한다는 의견을 제시받았다. 서울시의 상징성 또는 이용 수요 측면에서 서울시의 대표적인 거리임은 확실하지만 교통소통 측면에서 무리함이 없도록 계획을 수립해야 할 것이다.



〈그림 5-49〉 세종대로와 강남대로

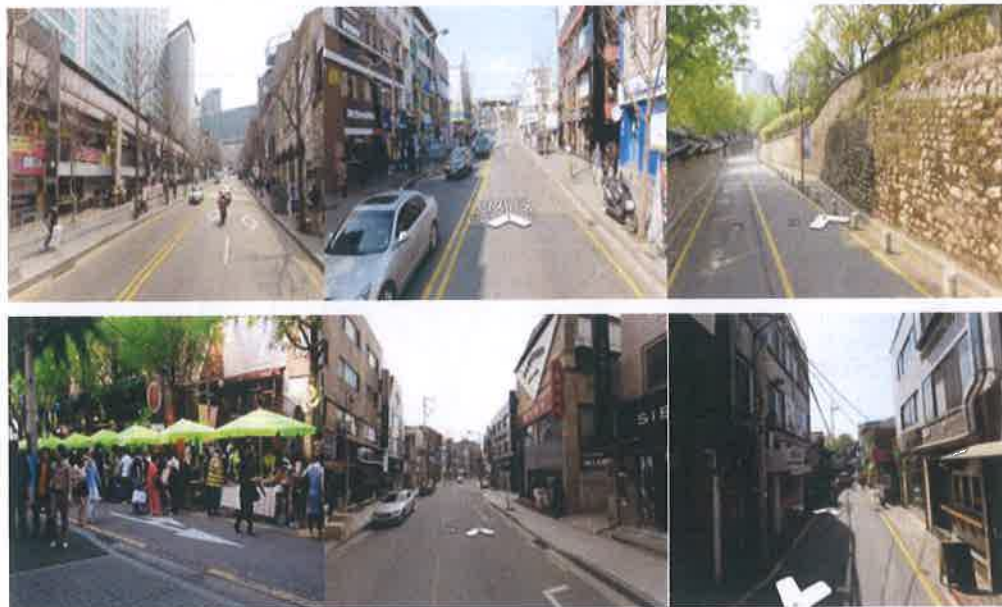
- 서울 보행대표거리와 연계하여 연속성이 강한 도심 보행 간선 축 조성방안을 고려한다. 보행 간선 축은 도심에서 도보 통행자들의 중요한 경로로 이용될 것이며, 도심 특성상 많은 유동인구가 확보될 것이다. 본 기본계획에서는 세종대로와 연계하는 도심 보행 간선축을 제안한다. 이 보행 간선축은 광화문에서 시작하여 보행대표거리 지역인 세종대로를 지나 서울시청, 숭례문을 연결하는 보행로이다.





〈그림 5-50〉 도심 보행 간선 축 제안(예시)

- 지역 보행대표거리는 서울 보행대표거리처럼 넓고 큰 도로가 아니라 주로 지역의 특수성을 반영하는 기준으로 선정한다. 본 기본계획에서는 젊음과 문화의 거리인 홍익로와 연세로, 전통문화거리인 덕수궁길과 북촌로, 가로수길과 문정동 로데오 거리 등을 고려해 볼 수 있다.



〈그림 5-51〉 지역 대표거리 후보 - 홍익로, 연세로, 덕수궁 길, 가로수길, 문정동 로데오 거리, 북촌로

- 보행대표거리 디자인 설계는 해외사례를 참고 할 수 있다. 본 기본계획에서는 뉴욕의 'Active Design Shaping the sidewalk Experience NYC' 를 검토하였으며 그 내용은 다음과 같다.

■ 해외 보도 디자인 예시 : Active Design Shaping the Sidewalk Experience NYC

- 검토내용 : 보도 설계에 대해 경험적 관점, 물리 공간적, 정책적 관점에서 초점을 두고 연구를 진행하며 정책적 관점은 도시마다 다르므로 경험적 관점, 물리 공간적 관점만 파악한다.

• (1) 경험적 관점

- 보행자 도로는 보행자의 이동에 의한 동적인 성격의 공간임

- 활동적인 보도의 구성요소는 아래와 같음

- ① 연결성(Connectivity) : 명확한 길 안내정보와 목적지까지의 길 연속성 및 연결성
- ② 접근성(Accessibility) : 연령과 보행자 조건에 상관없이 보행자 다수의 접근성 보장
- ③ 안전성(Safety) : 24시간 적절한 조명, 경사, 재료로 설계
- ④ 인적 척도와 복잡한 특징(Human Scale And Complexity)
  - : 인간의 신체적 특성을 파악하고 보행환경을 조성
  - : 건물의 1~2층이 보행자에게 가장 크게 관련있는 범위임 : 건축 세부장식, 입구, 투명도, 조경 등
- ⑤ 다양성의 지속(Continuous Variety) : 보행자의 이동속도와 활동상태를 고려
- ⑥ 지속가능성 및 기후변화에 대한 적응성(Sustainability & Climate Resilience)
  - : 지역(기후, 식목 및 가로수, 대기질, 우수관리)적 특성 및 상황고려



〈그림 5-52〉 활동적인 보도의 구성요소



- (2) 물리 공간적 관점

- ① 인근의 영향(The neighborhood context)

- : 인근 내의 보도들은 포괄적인 보행자 네트워크의 구축을 위해 함께 작용함
- : 도심이나 교외 개발지역에 상관없이 지역상점, 놀이터, 공원, 기타 지역 시설로의 보행접근이 가능하고 차량이 필요 없는 환경이 이상적임

- ② 거리 유형(The street typology)

- : 보도 주변과 연계하여 이해하면 거리의 상태를 즉각적으로 확인할 수 있음
- : 인근과의 위치관계, 인접토지이용, 건물 높이, 거리 폭, 공간의 비율 등에 의해 결정됨 (도심의 상업시설, 인근 중심가, 주거전용지구)
- : street wall의 존재여부와 위치에 따라 큰 영향을 받음(빌딩과 보행공간의 경계가 직접적으로 맞닿아 있을 경우, 세부디자인이 보도경험에 미치는 영향이 큼)

- ③ 보행공간(The sidewalk room)

- : 보행공간을 아래와 같이 네가지로 분리, 각 공간간의 상호작용에 대한 이해를 도움



〈그림 5-53〉 보행공간의 구분

- i) 가로 바닥면

- > 일반적으로 보도로 인식되는 공간으로 모든 보행자의 접근이 쉬워야 함
- > 설계요소 : 넓이, 청결도, 식재, 가로수, 연석의 단면, 슬로프, 지하철 입구, 서비스 접근성, 조명, 지주, 포장재질, 무늬, 가로시설, 쓰레기통, 신문가판대, 소화전

- ii) 도로측면

- > 설계요소 : 식재, 가로수, 조명, 간판, 지주, 노점상, 노면주차, 자전거 도로, 자전거 거치대, 가로시설물, 쓰레기통, 신문가판대, 소화전

- iii) 캐노피

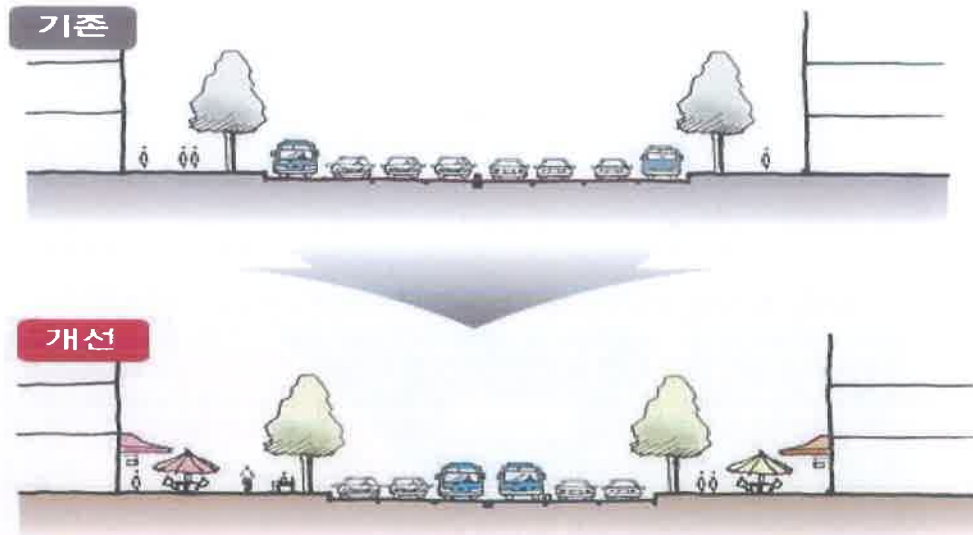
- > 설계요소 : 캐노피, 차양, 발코니, 화재피난장치, 간판, 가로수, 건축물 높이, 조명, 지주, 랜드마크

- iv) 건축물 벽면

- > 설계요소 : 토지이용, setback, 건축물 높이/연장 및 입구, 노외주차, 식재 및 건물외관, 투명도, 간판

## (2) 보행대표거리 활용 계획(프로그램) 수립(세부추진사업 3.8.2)

- 보행대표거리로 지정되면 우선적으로 거리의 보행환경을 개선해야 한다. 보행환경을 개선시킬 수 있는 대표적인 방안은 도로다이어트를 통해 보행로를 확장해서 보행권을 확보하는 것이다.



〈그림 5-54〉 도로다이어트(예시)

- 확장된 보행로에 생기 있는 거리공간을 조성하기 위하여 물리적으로는 벤치와 식대, 등을 설치하여 보행환경을 쾌적하게 할 수 있다. 길거리에 쉼터를 설치하고 주변에 식대를 정비하여 분위기 있는 거리 공간을 창출하며 보행광장을 제공할 수도 있다. 물리적 시설 이외에 길거리 음악공연 및 거리 미술전 등 다양한 프로그램을 통하여 생기 있는 거리를 만들 수 있다.



〈그림 5-55〉 길거리 쉼터 및 연못 조성을 통한 거리 활성화



〈그림 5-56〉 길거리 음악공연 및 거리 미술전 사례

### 5) 연차별 계획 및 사업 주체

- 2014년에는 서울 대표거리 1개소를 지정하여 사업을 시행하며, 2015년에는 서울대표거리 1개 지정 및 2014년에 개발한 보행대표거리 적용 프로그램을 이용하여 사업을 시행한다. 그리고 2016년부터 2018년까지 지역 대표거리를 매년 1개씩 지정하여 프로그램을 적용한다.

〈표 5-25〉 보행대표거리 조성 추진사업의 연차별 계획

추진사업	추진계획				
	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
3.8.1 보행 대표거리 조성	서울 대표거리 1개 지정	서울 대표거리 1개 추가 지정 및 프로그램 적용	지역대표거리 1개 지정 및 프로그램 적용	지역대표거리 1개 지정 및 프로그램 적용	지역대표거리 1개 지정 및 프로그램 적용
			대표거리 조성사업 평가	대표거리 조성사업 평가	대표거리 조성사업 평가
3.8.2 보행 대표거리 활용 계획(프로그램) 수립	보행 대표거리 추진절차 수립 및 적용 프로그램 개발	새로운 프로그램 발굴	지역 대표거리로 프로그램 적용 확대	지속적 모니터링	

- 서울 대표거리 조성 사업은 서울시 주도하에 사업을 진행하고 지역 대표거리는 각 자치구간 연계하여 진행하되 지역협의체 의견을 받아서 사업을 시행한다. 보행 대표거리 활용 프로그램수립은 서울시 주관 하에 연구기관의 협조를 통하여 진행한다.

〈표 5-26〉 보행대표거리 조성 추진사업의 사업주체

추진사업	사업주체
3.8.1 보행 대표거리 조성	서울시(도시교통본부), 각 자치구, 지역 협의체
3.8.2 보행 대표거리 활용계획(프로그램) 수립	서울시(도시교통본부), 연구기관

## 2. 서울이 하나되는 걷기 프로젝트 추진(Action 3.9)

### 1) 목적

- 서울시 및 개별 자치구는 보행에 대한 관심이 증가하면서 매년 다양한 걷기대회를 개최하고 있다. 현재 걷기대회는 각각의 자치구에서 주최하여 개별 형식으로 열리고 있지만, 자치구에서 개최하는 것 보다 이웃한 지역에서 공동으로 개최한다면 보다 다양한 산책로나 행사 프로그램 등을 제공할 수 있을 것이다. 서울시 주관 하에 개별 자치구 걷기 프로젝트들을 연계하여 통합한다면 내실 있는 걷기대회를 개최할 수 있을 것이다.

### 2) 현황

- 서울시는 나라사랑 고궁사랑 걷기대회, 남산 숲길 걷기대회 등을 개최하였으며, 25개 자치구에서는 개별적으로 1개 이상의 걷기대회를 개최하고 있다.

〈표 5-27〉 서울시와 자치구 걷기 대회 현황

구 분	걷기대회명
서울시	나라사랑고궁사랑 걷기대회, 생명사랑 밤길걷기, 남산숲길만보걷기대회 ...
종로구	희망으로 한걸음 나눈걷기대회, 장애인가족과 함께하는 고궁나들이 ...
중구	Love My Body 건강걷기대회, 중구민한가족 걷기대회 ...
용산구	용산구민을 위한 건강걷기대회, 희망나눔 자선 걷기대회 ...
성동구	하늘사랑 걷기대회, 성동 건강걷기대회, 성동구민 한마음 걷기대회 ...
광진구	광진구민 한가족 건강 걷기대회...
동대문구	구민 한마음 봄꽃축제걷기대회, 거북이 나눔 걷기대회 ...
종랑구	종랑구민 한마음 걷기대회 ...
성북구	성북구민 걷기대회 ...
강북구	강북구민 한마음 걷기대회 ...
도봉구	남산단풍길 걷기대회, 가족건강 걷기축제 ...
노원구	노원구민 산길 걷기대회, 경춘선 폐선부지 철길걷기 ...
은평구	북한산 둘레길 걷기대회, 하늘 사랑 걷기대회, 불광천변 걷기대회 ...
서대문구	서대문안산 벚꽃길 걷기대회,안산둘레길 걷기대회...
마포구	마포구민걷기축제, 와우산 건강걷기대회 ...
양천구	환경사랑 한마음 가족 걷기대회 ...
강서구	가족과 함께하는 공산둘레길 걷기대회 ...
구로구	안양천걷기대회, 안양천 사랑 가족건강 걷기대회 ...
금천구	해피워킹한가족 건강걷기 대회 ...
영등포구	어르신 건강걷기대회, 고향의 봄 안양천 벚꽃마을잔치 건강걷기대회 ...
동작구	푸른하늘의 날 기념 걷기대회 ...
관악구	관악구민 건강걷기 대회, 도림천 구민 걷기대회 ...
서초구	서초한가족 걷기대회 ...
강남구	Green건강 걷기대회 ...
송파구	송파구 한마음 걷기대회
강동구	강동그린웨이 걷기대회, 일자산 걷기대회 ...



## 3) 방향

- 각 자치구에서 개별적으로 개최하던 걷기대회를 인근 자치구 간의 연계를 통하여 통합 개최할 수 있도록 추진한다. 이를 위해 행정적 절차를 마련해서 연계 추진 시 원활한 업무 협조체제를 유지할 수 있도록 한다. 또한 시민들이 걷기대회에 대한 정보를 정확하고 쉽게 파악할 수 있도록 걷기대회 관련 정보제공 수단을 개발한다.

## 4) 세부추진사업

## (1) 서울이 하나되는 걷기프로젝트 개최(세부추진사업 3.9.1)

- 서울시와 각 자치구간 통합 걷기대회를 개최하기 위해서는 우선적으로 업무협조체제를 정비해야 한다. 이렇게 정비된 업무 협조체계를 활용하여 인근에 위치한 자치구 또는 성격이 비슷한 걷기대회끼리 연계할 수 있도록 하며, 추가적으로 걷기대회가 일회성으로 끝나지 않고 연례행사로 자리매김할 수 있도록 한다.



〈그림 5-57〉 서울시 주최 걷기대회 사례

## (2) 걷기관련 행사 통합정보제공 수단 개발(세부추진사업 3.9.2)

- 시민들에게 걷기대회 정보를 알려주어야 한다. 실제로 걷기대회 정보를 알지 못해 참가하지 못하는 경우도 상당 수 존재한다. 인터넷을 통하여 정보를 알려주거나 스마트폰 어플리케이션을 통하여 걷기 대회 정보를 제공할 수 있다. 이 때 제공하여야 하는 정보는 걷기대회 특성, 주요 코스, 보행시간, 칼로리 소모량 등이 있다.

## 5) 연차별 계획 및 사업 주체

- 2014년에는 서울시와 각 자치구간 업무 협조체계를 정비하며, 2015년에는 정비된 업무 협조체계를 이용하여 자치구간 연계 걷기대회를 개최하고, 2016년 이후로는 지속적으로 업무 협조체계를 유지하면서 걷기대회를 정기적으로 시행한다.
- 2014년에 정보 제공 수단을 개발하고, 그 이후에는 정보를 Update하며 새로운 정보 제공 수단을 개발한다.

〈표 5-28〉 서울이 하나되는 걷기 프로젝트 추진 추진계획의 연차별 계획

추진사업	추진계획				
	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
3.9.1 서울이 하나 되는 걷기프로젝트 개최	서울시-각 자치구간 업무 협조 체계 정리	자치구간 연계 걷기대회 개최	지속적 업무협조체계 유지		
3.9.2 걷기대회 관련 통합정보 제공 수단 개발	통합정보 제공 수단 개발	통합정보 UPDATE 및 새로운 제공 수단 발굴			

- 서울이 하나 되는 걷기프로젝트는 서울시와 각 자치구의 업무 협조체계를 구축함에 따라 추진되고, 걷기대회 관련 통합정보 제공 수단은 서울시와 연구기관이 함께 고민하여 개발한다.

〈표 5-29〉 서울이 하나되는 걷기 프로젝트 추진 추진계획의 사업주체

추진사업	사업주체
3.9.1 서울이 하나 되는 걷기프로젝트 개최	서울시(도시교통본부), 각 자치구
3.9.2 걷기대회 관련 통합정보 제공 수단 개발	서울시(도시교통본부), 연구기관

## 3. 보행길 관련 연계 보행사업 실시(Action 3.10)

## 1) 목적

- 서울시는 도심보행길, 도심순환길 등 많은 도보관광코스를 개발하였는데, 이러한 루트의 보행환경을 쾌적하게 할 수 있는 방안을 모색한다. 보행길에 대한 정보 취득이 용이하도록 다양한 보행안내표지판 설치를 하여 보행 안내체계를 개선한다.

## 2) 현황

- 서울시에서는 프러머나드 도심보행길을 구상하고 있으며, Visit Seoul에서는 21개의 서울 주요 도보 관광 코스를 소개하고 있다. 이러한 도보 관광코스를 중점적으로 보행안내체계 개선사업을 시행할 필요가 있겠다.

## ■ 프러머나드 도심보행길 코스

- ① 도심고궁길 : 경복궁 ~ 광화문광장 ~ 덕수궁 ~ 송례문
- ② 도심명소길 : 남산 ~ 명동 ~ 청계천 ~ 인사동 ~ 삼청동 ~ 북악스카이웨이
- ③ 서울성곽길 : 홍인지문 ~ 송례문 ~ 돈의문터 ~ 숙정문
- ④ 도심디자인길 : DDP ~ 동대문 ~ 낙산
- ⑤ 서울종묘길 : 청계천 ~ 세운초록띠공원 ~ 종묘 ~ 창덕궁
- ⑥ 도심순환길 : 경복궁 ~ 삼청동 ~ 인사동 ~ 광교 ~ 청계광장 ~ 광화문광장



〈그림 5-58〉 프러머나드 도심보행길 구상 코스

〈표 5-30〉 서울시 주요 도보 관광 코스 - Visit Seoul

구분	주요 도보 관광 코스
전통 문화 중심지역(6개소)	경복궁·효자동 코스, 창덕궁, 창경궁, 북촌 한옥마을, 서촌 한옥마을, 선릉·봉은사
근대 문화 중심지역(3개소)	덕수궁·정동, 성북동, 경희궁·서대문
생태 복원 지역(5개소)	청계천1, 청계천2, 남산성곽1, 남산성곽1, 한강철두산성지
전통 마켓 지역(2개소)	인사동·윤현궁, 동대문 전통마켓
고대문화 중심지역(1개소)	몽촌토성
주말운영 테마코스(3개소)	궁궐 속 숨어있는 생태이야기-창경궁, 궁궐 속 숨어있는 생태이야기-창덕궁, 성균관 공간과 인물들
문화관광해설사 상설운영 코스(1개소)	주요 관광 명소

### 3) 방향

- 주요 보행길을 이용하는 관광객, 시민들이 불편함이 없도록 보행자 안내 가이드라인을 제시한다. 즉 보행안내 표지판 설치, 보행길 내에 주요 편의시설 정보 제공 등 보행친화도를 높이기 위한 사업을 실시한다.

### 4) 세부추진사업

#### (1) 보행길 보행친화도 제고(세부추진사업 3.10.1)

- 주요 편의시설 및 주요 관광 거점을 찾아갈 수 있도록 안내표시를 강화한다.

〈표 5-31〉 주요 안내표시(예시)

도심 보행길 안내	내용	설치물(예시)	설치계획도(예시)
보행안내 표지판 ●	주위 환경 안내 및 이동거리 안내		
유도점선 —	도심보행길 안내		
도보표시 ●	도심보행길 방향표시 안내		
이정표 ●	도심보행길 이동거리 및 소요시간 안내		

- 새로운 디자인을 개발하여 보행자 안내표지판의 시인성을 제고한다. 이는 보행길 주요 거점에 설치하여 많은 시민과 관광객들이 볼 수 있도록 한다.



〈그림 5-59〉 벤쿠버와 런던의 보행자 안내표지판



- 보행자 안내표시, 표지판 등을 설치할 수 없는 공간은 노면에 이정표를 설치하여 보행자들을 안내한다. 그리고 서울 특유의 디자인을 설계하여 노면표시로 설정한다면 서울의 또 다른 상징으로 부각될 수도 있을 것이다.



〈그림 5-60〉 노면 이정표

## (2) 보행 Map 작성 등 정보제공 사업추진(세부추진사업 3.10.2)

- 보행 Map을 작성하고 시민들에게 배포하여 보행자들이 목적지를 쉽게 찾아갈 수 있도록 한다.



〈그림 5-61〉 서울 도보 관광코스(예시) - 관광정책과

- 보행 맵 이외에도 서울시 홈페이지, SNS, 스마트폰 어플리케이션을 통하여 보행길 관련 정보를 제공할 수 있다.



〈그림 5-62〉 한국관광공사에서 제공하는 보행길 정보제공 관련 스마트폰 어플리케이션

## 5) 연차별 계획 및 사업 주체

- 2014년에는 프로머나드 도심보행길에 보행표지판 설치 등 보행친화도 제고 사업을 시범적으로 추진하며, 2015년부터는 서울시 주요 도보 관광코스에 보행친화도 제고 사업을 시행한다.
- 보행 정보제공 사업은 2014년 정보제공 방안을 연구하고, 2015년부터 보행길에 보행 맵을 설치하거나, 다른 수단을 이용하여 서울시의 주요 보행길에 대한 정보를 제공할 수 있도록 한다.

〈표 5-32〉 보행길 관련 연계 보행사업 실시 추진사업의 연차별 계획

추진사업	추진계획				
	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
3.10.1 보행길 보행친화도 제고	현 테마보행길에 시범사업 추진	도심보행길 5개소에 사업 추진	도심보행길 5개소 사업추진	도심보행길 5개소 사업추진	도심보행길 6개소 사업추진
3.10.2 보행 Map 작성 등 정보제공 사업추진	정보제공 방안 연구시행	테마 보행길 보행 MAP 제작	타 보행길로 확산	지속적 정보 UPDATE	

- 보행길 보행친화도 제고와 보행 정보제공 사업추진은 서울시에서 자체적으로 하며 보행 정보제공 방안은 연구기관과 협조를 통하여 수립할 수 있다.

〈표 5-33〉 보행길 관련 연계 보행사업 실시 추진사업의 사업주체

추진사업	사업주체
3.10.1 보행길 보행친화도 제고	서울시(도시교통본부)
3.10.2 보행 Map 작성 등 정보제공 사업추진	서울시(도시교통본부), 연구기관

## 제4절 보행안전 및 편의증진 기본계획의 추진수단

### 1. 보행영향 평가제도(가칭) 도입

#### 1) 목적

- 보행영향 평가제도는 신규 개발 사업이나, 보행환경개선사업 등의 보행환경에 영향을 주는 사업을 실행 하였을 때, 보행에 미치는 영향을 분석하고 적절한 대응책 수립의 유무를 파악하기 위한 제도이다. 이는 대규모 개발 사업으로 인하여 보행환경이 악화되는 되는 사례를 방지하며, 보행환경개선사업을 평가함으로써 내실 있는 개선사업을 시행할 수 있게 해준다.

#### 2) 현황

##### ■ 보행환경개선사업 평가 시

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률 시행령」 제10조에서는 보행환경개선사업 시행 전 계획서 평가와 시행 후 평가에 대하여 구체적으로 언급되어 있다.

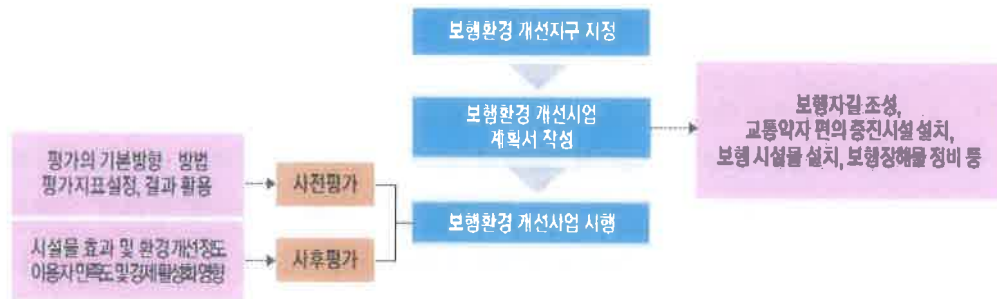
##### 제10조(보행환경개선사업의 평가)

- ① 특별시장등은 법 제11조제1항에 따라 보행환경개선사업을 평가하기 위하여 다음 각 호의 사항을 포함한 보행환경개선사업 평가계획을 해당 사업의 시행 전에 미리 수립하여야 한다.
  1. 보행환경개선사업 평가의 기본방향
  2. 보행환경개선사업 중 평가 대상사업 및 방법에 관한 사항
  3. 보행환경개선사업 평가지표의 설정에 관한 사항
  4. 보행환경개선사업 평가 결과의 활용 및 공개에 관한 사항
  5. 제11조에 따른 보행환경개선사업 평가위원회를 설치하는 경우 그 구성에 관한 사항
  6. 그 밖에 보행환경개선사업 평가에 필요한 사항
- ② 특별시장등은 제1항의 보행환경개선사업 평가계획에 따라 보행환경개선사업을 완료한 날부터 2년 이내에 보행환경개선사업을 평가하여야 한다.
- ③ 특별시장등은 제2항에 따른 평가를 할 때에는 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다.
  1. 보행환경의 개선을 위한 각종 시설물의 효과
  2. 보행의 안전성·편리성 및 쾌적성 등에 대한 개선 정도
  3. 해당 보행환경개선사업이 지역경제의 활성화에 미치는 영향
  4. 보행환경개선지구를 통행하는 보행자와 운전자의 만족도
  5. 그 밖에 보행환경개선지구 지정 목적 달성 여부를 평가하기 위하여 안전행정부장관 및 국토교통부장관이 필요하다고 인정한 사항
- ④ 특별시장등은 제2항에 따른 평가를 완료한 날부터 1개월 이내에 평가 결과를 안전행정부장관 및 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

사전평가

사후평가

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률 시행령」 제10조의 내용을 그림으로 표현하면 아래와 같으며, 보행환경개선지구로 지정되면, 보행환경개선사업 계획서를 제출하고 사업 시행 전 평가를 받고 시행 후 평가를 받게 되어 있다.



〈그림 5-63〉 보행환경개선사업 평가

## ■ 기타 개발 사업 평가시

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제20조에는 개발사업 시 보행환경을 검토하도록 명시되어 있다.

### 제20조(개발사업 등의 시행 시 보행환경 검토)

① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업(이하 "대상사업"이라 한다)을 하려는 자(국가와 지방자치단체를 포함하며, 이하 "사업자"라 한다)는 보행자의 안전확보와 편의증진을 위한 방안(이하 "보행환경 증진방안"이라 한다)을 마련하여야 한다. 다만, 「도시교통정비 촉진법」 제15조제2항 각 호의 사업과 같은 법 제16조에 따라 교통영향분석·개선대책을 제출하여야 하는 사업은 그러하지 아니하다.

1. 「도시개발법」 제2조제1항제2호에 따른 도시개발사업
2. 「도시 및 주거환경정비법」 제2조제2호에 따른 정비사업
3. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 기반시설 중 대통령령으로 정하는 시설에 관한 도시계획시설사업

4. 그 밖에 보행자의 안전확보 및 편의증진을 확보할 필요가 있는 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업

② 보행환경 증진방안의 내용은 다음 각 호와 같다.

1. 안전한 보행자길의 조성
2. 도로에서 보행자의 안전을 확보하기 위한 시설물의 설치
3. 주거지역에서의 차마 운전속도 저감대책
4. 보행자의 통행을 위한 안내표지판의 설치
5. 노인·어린이·장애인 등을 위한 보호구역의 설치
6. 그 밖에 안전행정부와 국토교통부의 공동부령으로 정하는 사항

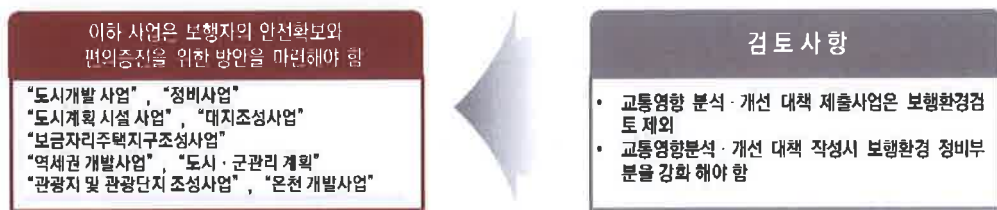
③ 사업자는 제1항 각 호의 사업 또는 그 사업계획에 대한 승인·인가·허가 또는 결정 등(이하 "승인등"이라 한다)을 받아야 하는 경우에는 그 승인등의 권한을 가진 기관의 장(이하 "승인관청"이라 한다)에게 대통령령으로 정하는 시기까지 보행환경 증진방안을 제출하여야 한다.

④ 승인관청은 제3항에 따라 제출된 보행환경 증진방안을 검토하여 변경하거나 수정할 필요가 있다고 인정하는 경우에는 보완하게 할 수 있다.

⑤ 승인관청은 보행환경 증진방안을 검토하기 위하여 필요한 경우에는 관계 전문기관 또는 전문가의 의견을 들을 수 있다.

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제20조를 그림으로 표현하면 아래와 같으며, 개발사업을 실시할 경우 보행환경을 검토해야 하지만, 교통영향 분석·개선 대책 제출사업은 제외하는 것으로 규정하였다. 그러나 교통영향 분석·개선 대책 작성 시 보행환경 검토에 대한 부분을 강화하여야 제대로 된 보행환경 검토가 이루어 질 것으로 판단된다.

■ 제20조 : 개발사업 등의 시행 시 보행환경 검토



〈그림 5-64〉 개발사업 등의 시행시 보행환경 검토

## ■ 현 교통영향 분석 개선대책 심의 주요 내용

- 「교통영향분석·개선대책 심의 표준매뉴얼」에서는 각종 개발사업과 건축물에 대한 교통영향분석 개선대책이 보다 효율적이고 합리적으로 수립될 수 있도록 심의내용을 몇 가지로 구분한다.

〈표 5-34〉 교통영향 분석 개선대책 심의 표준매뉴얼 구성

구분	주요 내용
가로소통과 교차로	○ 교차로 구조, 도로의 통행방식, 교통신호, 도로 개설 및 운영에 관한 부분
진·출입 동선체계	○ 개별 시설물의 경우에는 진·출입구 위치, 규모, 용량, 운영방식 이며, 개발 사업의 경우 상위 및 관련계획과의 적합성을 판단
대중교통	○ 버스관련 시설, 택시관련 시설, 환승시설에 대한 종합적 검토 실시
보행 및 자전거도로	○ 보행의 경우에는 보도설치, 보행동선, 횡단시설이며 자전거도로의 경우에는 도로설치와 주차장 설치 검토
교통안전 및 교통정온화	○ 교통안전은 사고다발지역에 대한 개선책을 강구하며, 도로 및 교차로의 안정성을 제고하는 방안 검토 ○ 교통정온화는 신호기설치, 비보호좌회전 설치, 회전교차로 설치, 스쿨존 설정에 관한 내용을 심의 함
주차	○ 자주식 주차장의 설치위치, 시설기준 등과 기계식 주차장의 설비 제원 등을 검토 함

- 보행관련 부분만 자세히 살펴보면 다음과 같다.

〈표 5-35〉 교통영향 분석 개선대책 심의 표준매뉴얼 중 보행관련 부분 심의 내용

구분	주요내용
보도설치	- 보행권역, 통행특성고려 - 보차분리여부, 전용도로 설치, 유효 보도폭
보행등선	- 보행등선 구축
횡단시설	- 설치 적정성 및 신호등 설치 여부

- 「교통영향 분석 개선대책 심의 표준매뉴얼」의 심의항목 구성을 살펴보면 보행에 관한 부분은 미약하다. 특히 평가 기준에 대한 언급이 없으며 정량적 평가방법, 정성적 평가 방법이 누락되어 있어 구체적인 평가방안이 없는 실정이다. 그리고 보행환경 검토 시 토지이용 특성에 따라서 고려해야하는 항목이 다를 것이며, 특히 교통약자들의 통행이 많은 곳은 보도턱, 보행장애물, 보행 신호시간 등 고려해야 하는 요소가 다양한데, 이런 요소들은 전혀 고려되지 않고 있다.
- 따라서 향후 개발사업 시에는 보행영향평가(가칭)를 받거나, 심의내용을 강화한 교통영향 분석 개선대책 심의 표준매뉴얼의 심의 내용을 적용하여 각종 개발사업 및 계획으로 인한 보행환경 침해를 방지해야할 것이다.

## ■ 해외 사례 검토

- 본 기본계획에서는 보행영향평가제도의 해외사례로 미국 샌프란시스코 공중보건영향부의 보행영향평가를 검토하였으며 그 내용은 다음과 같다.

### ■ 해외 보행평가 예시 : 미국 샌프란시스코 공중보건부의 보행환경 평가(PEQI)

- 평가방식 : 각 카테고리별로 세분화한 항목을 이용하여 보행환경 점수 채점

#### • (1) 주요 내용

##### ○ 배경 및 개요 :

- 보행은 시민의 건강 향상, 환경측면에서 긍정적인 잠재력 내재, 지역의 응집력 도모, 사회적 자본을 구축함
- 샌프란시스코의 공중보건부는 도시계획에 있어서 보행자에 대한 우선순위를 평가하기 위해 보행환경 우수 지표(Pedestrian Environmental Quality Index : PEQI)를 개발함
- PEQI는 도로와 교차로 환경계수를 기반으로 한 정량적 관측 수단이며 이를 사용하여 보행환경 수준에 대한 검사를 함
- PEQI는 공인된 저널과 미국과 캐나다의 교통계획부의 연구들에 근거함
- 총 5개 영역 31개 지표



## &lt;해의 보행평가 예시 계속&gt;

&lt;표 5-36&gt; 미국 샌프란시스코 PEQI 지표

교차로 안전	교통	도로설계	토지이용	안전성
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 횡단 보도</li> <li>- 가시성 좋은 횡단 보도</li> <li>- 교통 제어 장치</li> <li>- 보행자 신호</li> <li>- 대기 시간</li> <li>- 횡단 거리</li> <li>- 횡단 속도</li> <li>- 교차로 조명</li> <li>- 보행섬</li> <li>- 연석 경사</li> <li>- 공학적 대책</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 차선 수</li> <li>- 공시제한속도(표지)</li> <li>- 교통량</li> <li>- 교통정온화 기법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보도 폭</li> <li>- 도로 폭</li> <li>- 대형 장애시설</li> <li>- 보도 상 저항</li> <li>- 가로수</li> <li>- 차량진입로</li> <li>- 완충시설 유무</li> <li>- 식수대</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 공공 좌석</li> <li>- 예술공간 및 유적지</li> <li>- 상점 및 공공 장소</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행자용 조명</li> <li>- 불법 낙서</li> <li>- 쓰레기</li> <li>- 공터</li> </ul>

## • (2) 세부 내용

## ○ STEP 1: 기본자료 다운로드(Download data from SFDPH and review tools for data collection)

- PEQI 조사지, 매뉴얼, ArcGIS지도, "Cheat Sheet". 데이터입력 자료

## ○ STEP 2: 기본정보 수집(Prepare PEQI Survey Background Information)

- 지도(Reading the Map) 등

## ○ STEP 3: 교차로 정보수집(Data Collection: Measuring Intersection Quality)

- 횡단보도(Crosswalks)정보 등

## ○ STEP 4: 도로 정보수집(Data Collection: Measuring Street Quality)

- 차선 수(Number of Vehicle Lanes)등

## ○ STEP 5: 수집정보 정리(Data Entry)

- 공식적으로 제공하는 소프트웨어와 자료를 사용

## ○ STEP 6: 지도 준비(Map Preparation)

- STEP5에서 입력된 DB를 바탕으로 PEQI의 점수는 지리정보시스템상에 저장됨

## ○ STEP 7: 자료 분석 및 해석(Data Analysis and Interpretation)

## 3) 방향

## ■ 법적근거 마련 및 지침작성

- 서울시에 보행영향 평가제도를 도입하기 위해서는 지금의 서울시 보행조례를 개정하여 보행영향 평가제도 내용을 규정하는 사전 준비단계가 필요하다.

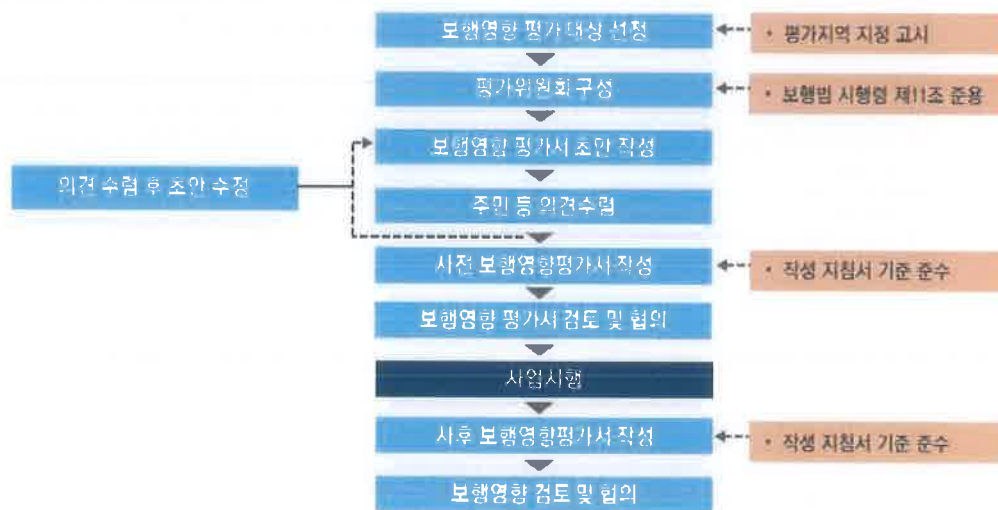
- 첫 번째 필요 사항은 보행조례에 보행개선 사업평가, 보행환경 검토 등의 내용을 추

가하여 보행영향 평가제도 도입을 위한 근거 법안을 마련하는 것이다.

- 두 번째로는 법률과 조례를 근거로 하여 보행영향 평가서 작성 지침을 수립하여야 한다. 보행영향 평가서 작성 지침은 교통영향분석·개선대책 지침서에 보행영향평가에 대한 부분을 강화하도록 하는 방법과 새롭게 보행영향 평가 대상사업, 방법 등을 포함하는 보행영향평가 지침서를 개발하는 방법이 있겠다. 이는 추후 서울시의 정책 방향 또는 서울시 보행 조례 개정 방향에 따라 결정할 수 있을 것이다.

### ■ 절차(안) 제시

- 보행영향평가제도 제안 절차는 아래 그림과 같다. 우선 보행영향평가의 대상지 선정을 하고 평가위원회를 구성하고, 보행영향 평가서 초안을 작성한 뒤 주민들의 의견을 수렴하여 사전 보행영향 평가서를 작성한다. 작성된 보행영향 평가서에 대한 검토 및 협의 단계를 거친 후, 사업 시행을 하며 사업 완료 후에는 사후 보행영향 평가서를 작성한다.



〈그림 5-65〉 보행영향평가 제도 절차(안) 제시

### ■ 평가지표 개발

- 마지막으로 보행영향평가 평가지표를 개발하여야 한다. 평가지표로는 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에서 제시하는 보행환경 개선을 위한 각종 시설물의 효과, 보행의 안전성·편리성 및 쾌적성 등에 대한 개선 정도, 해당 보행환경개선사업이 지역 경제의 활성화에 미치는 영향, 보행환경개선지구를 통행하는 보행자와 운전자의 만족도 등을 고려할 수 있다. 더불어 추가적인 연구를 통하여 보행관련 사업의 효과와 영향을 파악할 수 있는 지표를 개발해야 할 것이다.



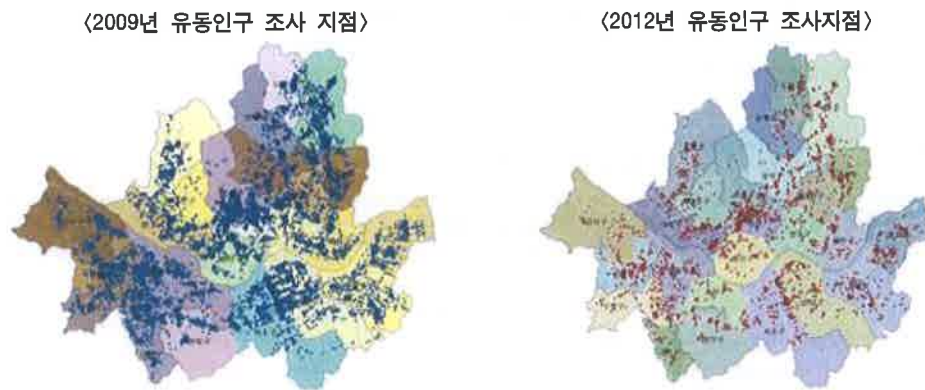
## 2. 보행관련 Data 정례적인 구축

### 1) 목적

- 보행관련 사업의 활성화, 보행정책의 지속적 추진, 보행환경 개선정도 파악 등을 하기 위해서 정례적인 보행관련 Data를 구축은 반드시 필요하다. 정기적인 보행 관련 Data 조사체계를 마련하여 보행활동 DB로서의 활용을 확대시킨다.
- 또한 보행관련 Data를 축적시켜 DB화 시킨다면, 보행량에 따른 지역경제 파급효과 또는 보행유발시설 파악 및 유발정도 분석 등 다양한 분야에서도 요긴하게 활용될 것이다.

### 2) 현황

- 서울시에서는 2009년과 2012년에 각각 10,000지점과 2,000지점에 대하여 유동인구 조사를 실시하였다. 2009년 유동인구 조사지점과 2012년 유동인구 조사지점은 아래 그림과 같다.



〈그림 5-66〉 2009 · 2012년 유동인구 조사 지점

〈표 5-37〉 서울시 유동인구 조사 내용

구분	주요 내용
2009년 유동인구 조사	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 서울시 10,000지점 조사</li> <li>○ 시간대별 보행량 조사(7:30~20:30)</li> <li>○ 일주일 5회(월, 화/목, 수, 금, 토), 5분단위 조사</li> <li>○ 보도현황 조사(보도폭, 보도 내 장애물종류, 보도유형) 및 1층부 용도 조사</li> <li>○ 1,000지점에 대하여 속성조사</li> <li>○ 속성조사 항목: 통행목적, 조사지역 평균 통행횟수, 통행 동행여부, 조사지역 통행 직전 이용 교통수단, 조사지역 보행환경 만족도</li> <li>○ 100지점에 대하여 관찰조사 실시</li> <li>○ 관찰조사 항목: 성별, 연령대, 옷차림, 짐여부, 이동방향</li> </ul>
2012년 유동인구조사	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 서울시내 주요 2,000지점 조사</li> <li>○ 일주일 3회(목, 금, 토), 5분단위 조사</li> <li>○ 1,000지점 20,000명에 대해서는 속성조사 실시</li> <li>○ 속성조사 항목: 성별, 연령, 직업, 거주지, 통행목적, 통행횟수, 보행 환경 전반적 만족도 및 불만족 이유 등</li> <li>○ 1,000지점 8,000회에 걸쳐 관찰 조사 실시</li> <li>○ 관찰조사 항목: 성별, 연령, 소지품 여부, 복장 등</li> </ul>

- 해외의 여러 도시에서 다양한 Data 구축 목적에 따라서 유동인구 조사를 실시한다. 유동인구 조사 항목에는 보행량만 있는 것이 아니라 보행혼잡도, 보행목적, 보행 장애물 조사 등 다양한 항목이 있다.

〈표 5-38〉 해외 유동인구 조사 도시와 주요 조사 항목

보행관련 Data 정기적 구축 도시	Data 구축 목적	주요 조사 항목
하마마츠, 오이타, 나가사키, 도쿄카와, 가고시마, 고후, 도야마, 미토(일본), 포틀랜드, 시애틀(미국)	도시 활성화 정책 개발	보행량
사이타마(일본), 런던(영국)	시설물 입지 결정	보행량, 보행 혼잡도(런던)
사이타마(일본), 런던, 노팅힐(영국), 밴쿠버(캐나다)	보행 서비스 분석	보행량, 출발지 및 도착지, 통행목적, 주요교통수단, 경로선택, 보행용의시간, 서비스 및 쾌적성(밴쿠버)
도쿄도 23구, 고후(일본), 브롱크스, 워싱턴DC, 블랙스버그(미국), 밴쿠버(캐나다)	보행 환경 개선	보행량, 거주지, 보행목적, 보행시 불편사항(워싱턴)
노시로, 도쿄도 기타구(일본), 뉴욕, 샌프란시스코(미국), 런던(영국), 멜버른(호주)	보행 모니터링 시스템 개발	보행량, 보행 장애물, 보도 시설물, 대중교통 이용 혼잡도(뉴욕)

## 3) 방향

- 유동인구 조사지점 지도에서 알 수 있듯이 2009년 유동인구 조사지점 개소 수는 2012년 조사지점 개소 수보다 훨씬 많았기 때문에, 당연히 2009년에 더 많은 조사비용이 소요되었다. 매년 2009년처럼 조사할 필요는 없지만 최소 5년에 한 번씩은 대규모 조사를 실시하여 서울시의 유동인구 동향을 파악할 필요가 있다. 대규모 조사를 한 후에는 경제적 문제를 고려하여 조사지점을 줄이고 주요 지점만 조사하여 자료를 보완하는 방법을 제안한다.
- 그동안의 유동인구 조사 시에는 보행량을 위주로 조사하였지만, 이제는 보행량 뿐만 아니라 보행환경에 대해서도 조사를 실시하여 자료를 구축할 필요성이 있다. 유효보도폭, 보도상 장애물 분포 등을 조사하여 자료를 구축하도록 한다.
- 대규모 유동인구 조사 시점을 수도권 교통수요 조사 및 DB 구축사업 시기와 연결하여 실시하도록 한다. 교통수요 조사 및 DB 구축사업은 교통분야 통계조사 이외에 급격하게 변화하는 교통여건 변화를 파악하기 위하여 5년 단위로 실시하는 대규모 사업이다. 이 조사에서는 보행량 조사가 누락되어 있기 때문에 주요지점에 대한 보행량을 조사항목에 추가하여 5년 단위로 실시하고, 매년 조사지점을 축소하여 1년 단위로 보행량 조사를 실시하여 그 변화를 파악할 수 있도록 해야 할 것이다.

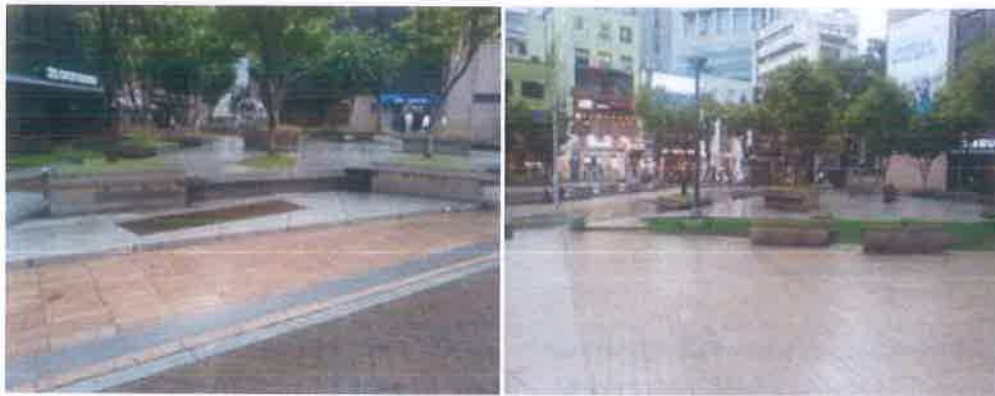
### 3. 보행사업 실행 시 자치구, 민간 협의체 참여유도

#### 1) 목적

- 보행사업은 지역 단위 또는 마을 단위로 실행하는 경우가 많으며, 이때 주민들의 의견을 반영하여 보행사업을 실시하면 사업에 대한 반대가 줄어들고, 주민들의 적극적이고 자발적인 참여를 이끌어 낼 수 있어 훨씬 수월하게 사업을 진행할 수 있다.
- 또한 지역 재개발사업 시에, 민간 사업자들에게 재개발 지구 주변 및 내부의 보행환경 개선방안을 제시하도록 유도하여 보행환경을 자연스럽게 향상시킬 수 있다.

#### 2) 현황

- 지역 재개발사업을 하면서 보행환경을 개선한 사례는 아직까지 흔치 않다. 최근 외환은행 명동지점 주변을 재개발하면서 인근의 보행로와 보행환경을 개선하였는데, 보행자들이 쉴 수 있도록 벤치를 설치하였으며 식재를 심어 보행환경을 개선하였다.



〈그림 5-67〉 명동 외환은행 앞 광장 사례

#### 3) 방향

- 민간협의체의 참여를 유도하기 위한 방안은 지역사업의 특징상 공공기관과 주민들 또는 민간협의체와의 이해관계가 얽혀있는 부분이 많기 때문에 구체적으로 제시하기 어렵지만, 일방적인 사업추진방식이 아닌 민간협의체를 통하여 주민들의 의견을 수렴하는 방향으로 보행환경개선사업을 추진해야 할 것이다.

- 본 기본계획에서는 민간협의체가 참여하여 보행관련 사업을 실시한 대표적인 사례는 '생태교통 수원 2013' 이라 판단하고 이를 검토하였다.

■ 보행사업 실행 시 민간협의체 참여 사례 : 생태교통 수원 2013

- 핵심 - 생태교통 수원 2013사업을 시행하기 위하여 수원시 공무원 조직과 민간조직은 협업을 하였다.
- 주요 내용
  - 생태교통 수원은 2013년 9월 1일부터 9월 30일까지 수원시 행궁동 일대에 사람 중심의 도로운영, 친환경 이동수단 지원, 생태교통형 마을 만들기 등을 통하여 친환경 미래도시를 구현하였다. 생태교통을 추진하기 위하여 생태교통 추진단을 구성하고 시민기자단, 주민추진단, 전문가, 청소년기자단 등을 구성하여 사업을 추진하였다.



〈그림 5-68〉 생태교통 수원 2013 추진 체계

- 생태교통 수원을 추진하기 위하여 공무원 조직은 홍보와 주민의식조사, 정책방향을 결정하였으며, 주민조직은 다른 주민들을 설득하였고, 주민들의 행사 참여 기회를 제공 하였다.



〈그림 5-69〉 생태 교통 조직별 역할 관계

<보행사업 실행 시 민간협의체 참여 사례 계속>

• 주요 내용

- 주민설득을 위하여 생태교통 워크숍 및 포럼을 개최하여 생태교통에 대한 의사소통 기회를 제공하였으며, 마을 골목길의 벽화 그리기 및 담장 페인팅 활동을 통하여 주민참여 기회를 제공하였다.
- 그리고 생태교통 주민추진단을 구성하여 지역 거주민 중 4,400명 중 1,300명을 가입시켜 주민들에게 소속감 및 행사참여 동기를 부여하였다. 그리고 중요한 결정에 대하여 설득은 주민추진단이 다른 주민들을 설득하여 생태교통 수원 프로젝트가 원활하게 추진되도록 하였다.
- 또한 생태교통 행사를 통하여 다양한 먹거리를 판매하도록 하였으며, 체험행사 진행에 참여하도록 하였고 이렇게 참여할 경우 지원금 제공을 통하여 참여동기를 유발시켰다.



〈그림 5-70〉 주민 참여 유도 및 설명회 개최

## 제5절 소요비용 산출 및 재원조달 방안

### 1. 사업별 소요비용 산출

#### 1) 생활공간 보행 친화(Object 1)

- 지구 특성별 보행환경개선사업 확대를 위하여 2014년부터 2018년까지 약 200억원의 비용이 소요될 것으로 예상되며 보행환경개선지구는 국비의 일부를 보조 받을 수 있으므로, 약 100억원의 서울시 예산이 필요할 것으로 예상된다.
- 통학로 보행안전 확보사업은 보행환경개선지구와 연계하여 국비의 일부를 지원 받을 수 있으므로 약 110억원의 서울시 예산이 필요할 것으로 예상되고, 보행시설 개선을 통한 연결성 강화를 위해서 매년 5억원의 서울시 예산이 필요할 것으로 예상된다.

〈표 5-39〉 생활공간 보행친화 부문 소요비용 산출

(단위 : 억원)

Action	추진사업	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	합계
1.1 지구 특성별 보행환경 개선사업 확대	1.1.1보행환경개선지 구 지정 및 개선	20	30	40	50	60	200 <sup>17)</sup>
	1.1.2 보행환경개선지구 관련 제도 정비	-	-	-	-	-	저 예산 사업으로 추진
1.2 통학로 보행안전 확보	1.2.1 어린이 보행전용거리 지정·추진	20	30	40	40	40	170 <sup>18)</sup>
	1.2.2 보행환경개선지구를 활용한 어린이 보호구역의 맞춤형 개선	10	10	10	10	10	50 <sup>19)</sup>
1.3 보행시설 개선을 통한 연결성 강화	1.3.1 도로 횡단시설의 보행연결성 강화	-	2	2	2	2	8
	1.3.2 보도 및 보행관련 도로시설의 개선	3	3	3	3	3	15
총계		53	75	95	105	115	443

17) 보행환경개선사업(장안근린 공원지구)참조

18) 어린이보호구역 정비(용곡초) 참조

19) 아이들이 안전한 환경 '아마존' 조성 사업 참조



## 2) 이동공간 보행친화(Object 2)

- 대중교통시설 주변 보행환경 개선사업은 2014년도에 관리방안을 수립하여 2015년부터 매년 20억원의 서울시 예산이 소요될 것으로 예상된다.
- 민간건물 내 지하철 출입구 확대 사업은 민간재원으로 추진하고, 중앙버스 정류장-지하철 연결사업은 대상지 3개소를 선정하여 서울시 예산으로 추진한다.
- 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템구축사업은 서울시 주요 지하철 역사 10개소를 선정하여 매년 2억원 예산이 소요될 것으로 예상되며, 이용자 참여방법 개선을 위하여 매년 1억원의 예산이 투입될 것으로 예상된다.
- 대중교통 이동의 Barrier-Free사업은 제2차 서울시 교통약자 이동편의 증진계획을 참고하여 소요예산을 예상하였다.

〈표 5-40〉 이동공간 보행친화 부문 소요비용 산출

(단위 : 억원)

Action	추진사업	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	합계
2.4 대중교통시설 주변 보행환경 개선	2.4.1 대중교통시설 주변 노점상 정비	-	10	10	10	10	40
	2.4.2 대중교통시설 주변 보도상 불법주차 근절	-	10	10	10	10	40
2.5 대중교통 이용자의 보행동선 다양화	2.5.1 민간건물 내 지하철 출입구 설치 확대						민간 재원으로 추진
	2.5.2 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결사업	50	100				150 <sup>20)</sup>
2.6 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축	2.6.1 이용자 참여형 대중교통 보행정보제공	-	2	2	2	2	8
	2.6.2 대중교통 보행정보제공 이용자 참여방법 개발	2	1	1	1	1	6
2.7 대중교통 이동의 Barrier-Free <sup>21)</sup>	2.7.1 장애물 없는 교통환경 개선	24	8	-	-	-	32
	2.7.2 가로변 버스정류장 개선	-	-	-	-	-	민간 재원으로 추진
	2.7.3 지하철 이동편의시설 확대	179	360	200	93	-	832
총계		255	491	223	116	23	1,108

20) 예비타당성 조사지침의 철도부문 비용 추정에서 3m X 8m의 통로인 경우 약 11,000,000원/m 에서 300m 적용 33억원의 토목공사 비용과 무빙벨트, 에스컬레이터 8개 설치비용 11억원과 기타 운영비용을 더하여 약 50억원 으로 가정

21) 제2차 서울시 교통약자 이동편의 증진계획 참조

## 3) 문화적 보행친화(Object 3)

- 보행대표거리 조성을 위하여 2014년도에는 서울대표 보행거리를 지정하고 2015년부터 본격적으로 프로그램을 적용하여 사업을 진행하며, 2015년부터 2018년 까지 매년 70억원의 서울시 예산이 투입될 것으로 예상된다.
- 서울이 하나되는 걷기프로젝트 개최는 서울시와 자치구, 자치구간의 업무협조 체계를 구축하면 되는 사업이므로 저 예산 사업으로 추진한다. 그리고 걷기대회 관련 통합 정보 제공 수단 개발을 위하여 개발 초기 단계에 1억원의 개발비용이 소요될 것으로 예상된다.
- 서울의 주요 보행로에 보행친화도 제고를 위하여 2014년도에는 시범사업을 추진하고 2015년부터 도심 보행길에 보행친화도 사업을 적용하며 시행초기에는 4억원, 2015년부터는 매년 8억원의 서울시 예산이 소요될 것으로 예상된다. 보행 Map작성 등 정보제공 사업을 위해서 추진 초기에는 1억원, 2015년 이후에는 매년 3억원 정도의 예산이 소요될 것으로 파악된다.

〈표 5-41〉 문화적 보행친화 부문 소요비용 산출

(단위 : 억원)

Action	추진사업	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	합계
3.8 보행대표거리 조성	3.8.1 보행 대표거리 조성	2	70	70	70	70	282
	3.8.2 보행 대표거리 활용계획(프로그램) 수립	2	-	-	-	-	2
3.9 서울이 하나되는 걷기 프로젝트 추진	3.9.1 서울이 하나되는 걷기프로젝트 개최	-	-	-	-	-	저 예산 사업으로 추진
	3.9.2 걷기대회 관련 통합정보 제공 수단 개발	1	-	-	-	-	1
3.10 보행길 관련 연계 보행사업 실시	3.10.1 보행길 보행친화도 제고	4	8	8	8	8	36
	3.10.2 보행 Map 작성 등 정보제공 사업추진	1	3	3	3	3	13
총계		10	81	81	81	81	334

## 4) 종합

- 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 세부추진과제 실행을 위하여 2014년부터 2018년 까지 약 1,901억원이 소요될 것으로 파악되었다. 이 중에서 864억원은 교통약자 이동편의 증진계획에 포함되는 비용이다. 연도별로 살펴보면, 2014년에는 318억원, 2015년에는 657억원, 2016년에는 401억원, 2017년에는 304억원, 2018년에는 221억원이 소요될 것으로 예측된다.

〈표 5-42〉 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 추진을 위한 비용 산출 종합

(단위 : 억원)

Object	Action	추진사업	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	사업별 합계
1. 생활공간 보행친화	1.1지구 특성별 보행환경 개선사업 확대	1.1.1보행환경개선지구 지정 및 개선	20	30	40	50	60	200 (국비지원가능)
		1.1.2 보행환경개선지구 관련 제도 정비	-	-	-	-	-	저 예산 사업으로 추진
	1.2통학로 보행안전 확보	1.2.1 어린이 보행전용거리 지정·추진	20	30	40	40	40	170 (국비지원가능)
		1.2.2 보행환경개선지구를 활용한 어린이 보호구역의 맞춤형 개선	10	10	10	10	10	50 (국비지원가능)
	1.3 보행시설 개선을 통한 연결성 강화	1.3.1 도로 횡단시설의 보행연결성 강화	-	2	2	2	2	8
		1.3.2 보도 및 보행관련 도로시설의 개선	3	3	3	3	3	15
2.이동공간 보행친화	2.4 대중교통시설 주변 보행환경 개선	2.4.1 대중교통시설 주변 노점상 정비	-	10	10	10	10	40
		2.4.2 대중교통시설 주변 보도상 불법주차 근절	-	10	10	10	10	40
	2.5 대중교통 이용자의 보행동선 다양화	2.5.1 민간건물 내 지하철 출입구 설치 확대						민간 재원으로 추진
		2.5.2 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결사업	50	100				150
	2.6 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축	2.6.1 이용자 참여형 대중교통 보행정보제공	-	2	2	2	2	8
		2.6.2 대중교통 보행정보제공 이용자 참여방법 개발	2	1	1	1	1	6
	2.7 대중교통 이동의 Barrier-Free	2.7.1 장애물 없는 교통환경 개선	24	8	-	-	-	32
		2.7.2 가로변 버스정류장 개선	-	-	-	-	-	민간 재원으로 추진
		2.7.3 지하철 이동편의시설 확대	179	360	200	93	-	832

〈표 계속〉

(단위 : 억원)

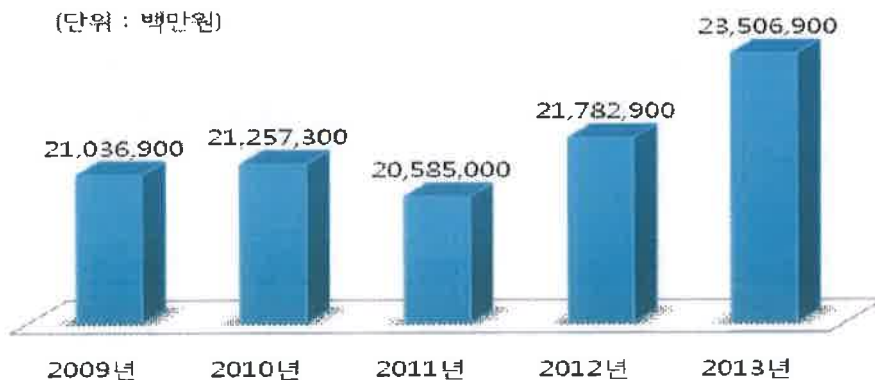
Object	Action	추진사업	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	사업별 합계
3. 문화적 보행친화	3.8 보행대표거리 조성	3.8.1 보행 대표거리 조성	2	70	70	70	70	282
		3.8.2 보행 대표거리 활용계획(프로그램) 수립	2	-	-	-	-	2
	3.9 서울이 하나되는 걷기 프로젝트 추진	3.9.1 서울이 하나되는 걷기프로젝트 개최	-	-	-	-	-	저 예산 사업으로 추진
		3.9.2 걷기대회 관련 통합정보 제공 수단 개발	1	-	-	-	-	1
	3.10 보행길 관련 연계 보행사업 실시	3.10.1 보행길 보행친화도 제고	4	8	8	8	8	36
		3.10.2 보행 Map 작성 등 정보제공 사업추진	1	3	3	3	3	13
추진 수단	보행관련 데이터 정례적 구축		-	10	2	2	2	16
연차별 합계			318	657	401	304	221	1,901

## 2. 재원 조달 방안

### 1) 서울시 세출 현황

#### (1) 서울시 세출

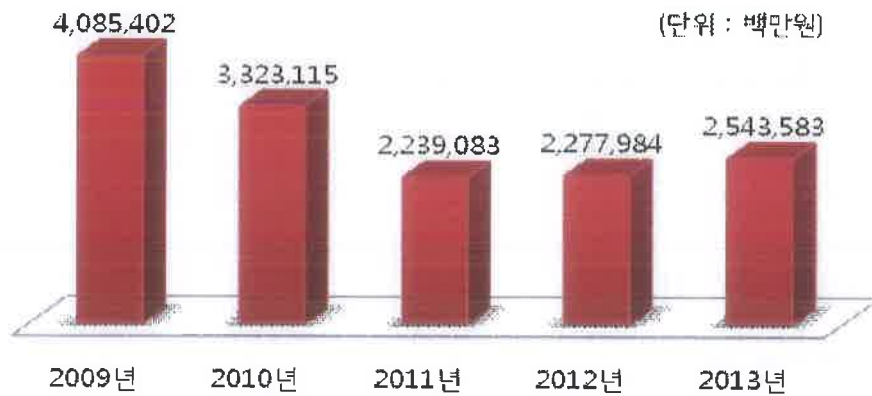
- 서울시는 매년 약 21조원의 세출계획을 수립하였으며, 2013년은 2012년 대비 7.91%가 증가한 23.5조의 세출계획을 수립하였다. 2013년 세출이 증가한 이유로 여러 가지 원인이 있겠으나, 서울시 복지 분야에 대한 예산투입 증가가 주된 원인으로 판단된다.



〈그림 5-71〉 서울시 세출 추이

## (2) 도시교통본부 세출

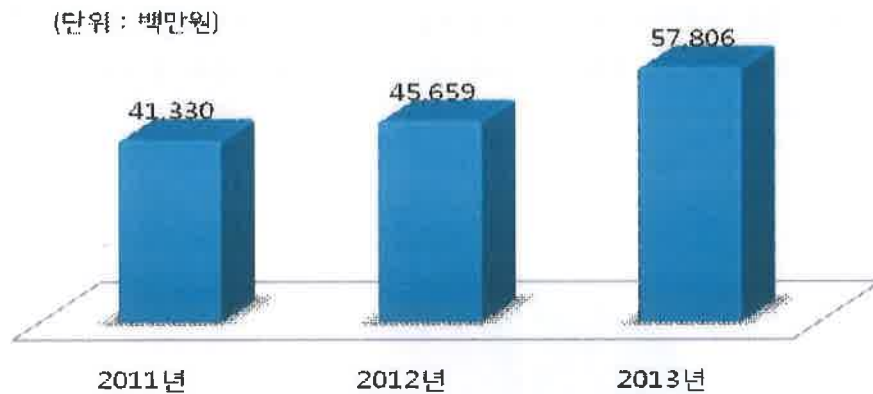
- 도시교통본부의 세출은 평균적으로 2조원 초반에서 4조원 사이를 기록하고 있으며, 2013년은 2.5조원 정도를 보여준다.
- 2009년에는 약 4.1조원 이었던 세출이 2010년 약 3.3조원으로 18.7% 감소하였고, 2011년에는 2.2조원으로 다시 32.6% 감소하였다. 이는 서울시 디자인 강화, 복지 강화 등 타 분야로 예산이 이전되어, 교통분야 예산이 자연스럽게 감소한 것으로 파악된다. 2013년의 도시교통본부의 세출은 2012년 보다 11.7% 증가한 약 2.5조원을 기록하였다.



〈그림 5-72〉 도시교통본부 세출 추이

## (3) 보행자전거과 세출

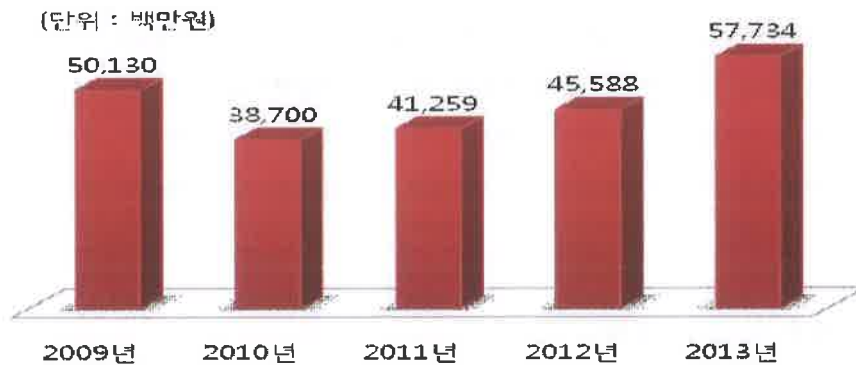
- 2009년과 2010년은 교통운영담당관 소속하에 보행 및 자전거 관련 사업을 진행하였으며, 2011년에 보행자전거과로 분리되었다.
- 교통운영담당관 소속일 때는 2009년 766억원, 2010년은 633억원을 기록하였으며 분리된 후에는 400억원에서 500억원을 사이를 기록했다. 2013년은 578억원의 세출을 기록하였다.



〈그림 5-73〉 보행자전거과 세출 추이

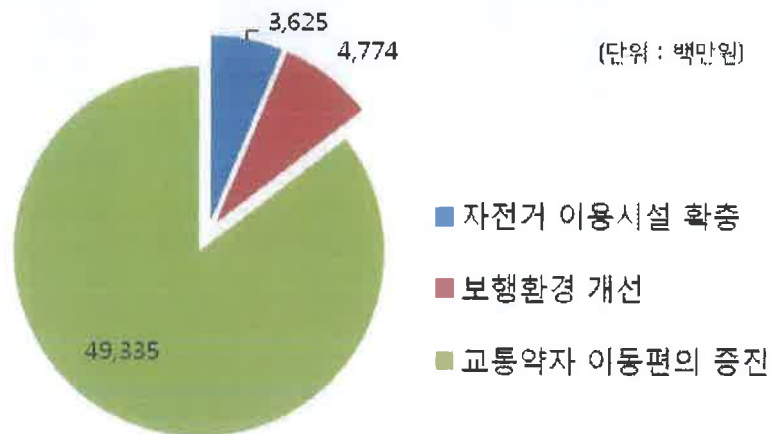
#### (4) 보행사업 관련 세출 현황

- 보행관련 사업은 자전거 이용시설 확충, 보행환경개선사업 실시, 교통약자 이동편의 증진, 교통약자 보호구역 정비 사업 등에 예산을 투입하였다.
- 보행사업 관련 세출은 보행자전거과의 세출과 비슷한 추이를 보이며, 2013년의 보행 관련 사업 세출은 도시교통본부 세출의 2%를 차지하며, 서울시 세출의 0.2%를 차지한다.



〈그림 5-74〉 보행사업 관련 세출 추이

- 2013년의 보행관련 사업 세출 분포를 살펴보면 자전거 이용시설 확충이 보행관련 사업 세출의 6%, 보행환경 개선이 8%, 교통약자 이동편의 증진을 위하여 85%의 예산을 투입하고 있다.



〈그림 5-75〉 2013년 보행관련 사업 세출 분포

## 2) 기본계획 추진을 위한 재원 조달 방안

### (1) 도시교통본부 내 조달

- 우선적으로는 도시교통본부 내에서 예산을 배정 받아 기본계획에서 구상한 사업들을 추진한다. 하지만 도시교통본부의 예산은 지속적으로 감소하고 있으며, 도시교통본부의 예산만으로는 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획에서 제시하는 사업을 모두 진행하기 어렵기 때문에 서울시 예산 및 국비를 조달 할 수 있는 방안을 수립해야 할 것이다.

### (2) 서울시 내부 조달

- 보행환경을 개선하면 도보통행을 보조 수단으로 이용하는 대중교통 이용자들의 대중교통 이용환경도 함께 향상되기 때문에, 대중교통 관련 보행사업 시행 시에 도시철도 건설사업비 특별회계의 예산을 투입하여 사업을 진행하는 방안을 고려한다.
- 대규모 개발사업으로 인하여 보행량이 증가하면 보행환경개선의 요구는 증가하기 마련인데, 이와 연관지어서 광역교통사업 특별회계에서 예산을 이용할 수 있는 방안 또한 고민해 보아야 할 것이다.



## (3) 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 의한 국비 조달

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에는 보행환경개선지구 지정 및 사업 실시, 보행자의 안전확보와 편의증진을 위한 연구 개발 사업 등의 정책을 시행하기 위하여 안전행정부, 국토교통부의 예산을 지원 받을 수 있다고 명시되어 있다.

## ※ 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제10조, 제26조

## 제10조(보행환경개선사업의 시행)

⑥ 국가는 예산의 범위에서 지방자치단체에 대하여 제1항에 따른 보행환경개선사업의 시행에 필요한 경비의 일부를 보조할 수 있으며 안정적 재원확보를 위하여 적극 노력하여야 한다.

## 제26조(보행안전 연구·개발 사업 등의 지원)

안전행정부장관과 국토교통부장관은 보행자의 안전확보와 편의증진을 위하여 다음 각 호의 사항에 대한 연구·개발 사업을 지원할 수 있다. <개정 2013.3.23>

1. 보행자의 안전 및 편의증진을 위한 법·제도의 연구
2. 보행안전문화 확산을 위한 주민 참여 방법 또는 교육사업 등의 개발

## *Part 2.*

### 보행환경개선지구 시범사업 및 보행친화수준 평가방안

## 6장

PART 2. 보행환경개선지구 시범사업 및 보행친화수준 평가방안

### 보행환경개선지구 시범사업



## 제1절 시범대상지 선정

### 1. 시범대상지 선정기준

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제9조(보행환경개선지구의 지정)에는 보행환경개선지구의 지정 요건이 명시되어 있으며, 그 내용은 다음과 같다.

※ 관련 법률 - 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제9조(보행환경개선지구의 지정)

- ① 특별시장등은 다음 각 호에서 정하는 구역을 보행환경개선지구로 지정할 수 있다.
1. 보행자 통행량이 많은 구역
  2. 노인·임산부·어린이·장애인 등의 통행 빈도가 높은 구역
  3. 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역
  4. 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역
- ② 특별시장등은 보행환경개선사업의 효과를 높이기 위하여 필요하다고 인정하면 다음 각 호의 구역을 포함하여 제1항에 따른 보행환경개선지구(이하 "보행환경개선지구"라 한다)를 지정할 수 있다.
1. 「도로교통법」 제12조제1항에 따라 지정된 어린이 보호구역
  2. 「도로교통법」 제12조의2제1항에 따라 지정된 노인 보호구역 및 장애인 보호구역
  3. 「교통약자의 이동편의 증진법」 제18조에 따라 지정된 보행우선구역
- ③ 특별시장등은 보행환경개선지구의 지정 여건이 변경되거나 그 밖의 사유가 있는 경우에는 보행환경개선지구의 범위를 확대하거나 축소할 수 있다.
- ④ 특별시장등은 제1항 또는 제2항에 따라 보행환경개선지구를 지정하는 경우에는 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다.

- 따라서 본 기본계획에서는 서울시에서 다음과 같은 선정기준을 바탕으로 하여 보행환경개선지구 시범대상지를 선정하였다.

- 첫째, 보행자 통행량이 많은 구역
  - 서울시 유동인구조사 보행량 검토, 용도지구별 유동인구 보행량 검토
- 둘째, 노인·임산부·어린이·장애인 등의 통행 빈도가 높은 구역
  - 어린이 보호구역, 어린이 보행전용거리 사업 대상지, 아마존 사업대상지 검토
  - 노인 및 장애인 복지시설 검토, 장애인 재활병원 위치 검토
- 셋째, 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역
  - 서울시에서 추진 중인 문화 및 역사 관련 계획 검토
- 넷째, 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역
  - 서울시 보행친화도시 10대사업 대상지와 교통사고 다발지역 검토

## 2. 시범대상지 후보 선정

- 보행환경개선지구 시범대상지 선정을 하기에 앞서 위에 기술한 보행환경개선지구 지정 관련 법률에 명시된 4가지 선정기준을 충족시키는 후보지들을 뽑아 보았다.
- 관련기관 통계자료와 주요시설 분포현황에 대한 GIS DATA를 활용하여 후보지들을 선정하였다.

### 1) 보행자 통행량이 많은 구역

#### (1) 서울시 유동인구조사 보행량 순위 고려

- 2012년 서울시 유동인구조사의 상위 20지점의 유동인구와 순위는 <표 6-1>과 같다.
- 2012년 유동인구 조사 자료를 살펴보면 상업지역과 주거지역은 대체적으로 보행자 통행량이 많은 것을 알 수 있다. 따라서 상업지역과 주거지역 중심으로 보행자 통행량이 많은 구역의 후보지를 발굴 하였다.

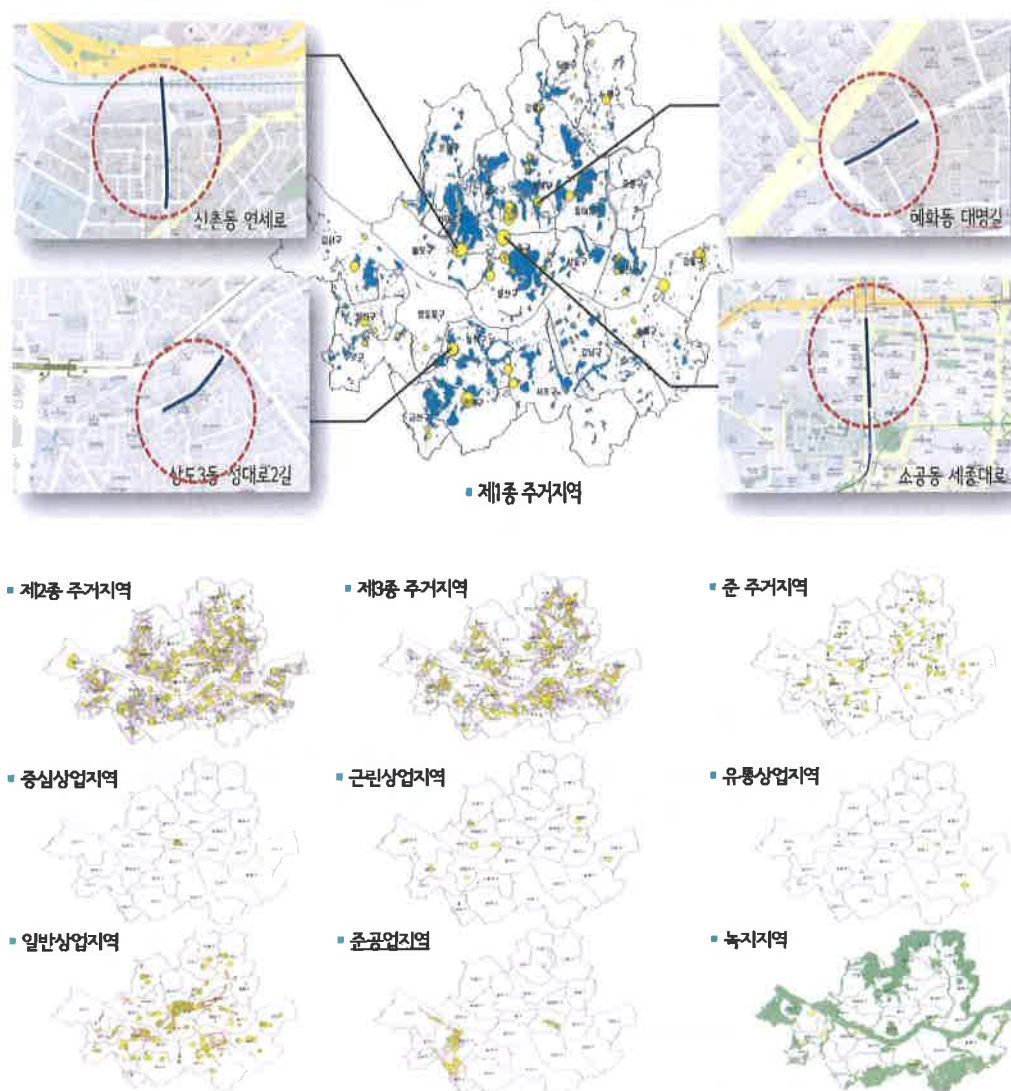
<표 6-1> 보행자 통행량이 많은 구역 기준의 후보 구역

구역	지점주소	토지이용	유동인구 (인/14hr)	유동인구 순위
명동	중구 명동2가 83-5, 31-1, 50-5	중심상업	82,166	1,3,4
	중구 명동2가 50-16 , 50-5	중심상업	40,550	5,13,14,16
강남역 인근	서초구 서초동 1306-3	3종 주거	70,180	2
혜화역 인근(대학로)	종로구 명륜2가 39	1종 주거	40,394	6
을지로	중구 소공동 1	중심상업	37,165	7
영등포	영등포구 영등포동 10-12	일반상업	36,775	8
남대문 시장 인근	중구 남창동 50-41, 32-10	일반상업	36,714	9,15
천호역 인근	강동구 천호동 454	3종 주거	36,473	10,19
인사동	종로구 관훈동 50-1, 196-1	일반상업	35,727	11,12
종로2-3가	종로구 종로2가 84-5, 3가 107-2	일반상업	31,643	17,18
신촌역(연대 앞)	서대문구 창천동 31-2	1종 주거	30,515	20

자료 : 서울시 유동인구조사, 2012

(2) 서울시 용도지구별 유동인구 보행량 고려

- 서울시 용도지구 GIS DATA에 유동인구 보행량을 중첩시켜 지점을 확인하는 과정을 거쳐 용도지구별 유동인구 보행량을 고려한 후보지를 발굴하였다.
- 분석결과 중심상업지역에서는 총 25개 지점에서 레이어가 중첩되었으며, 그 중 1순위는 중구 명동, 2순위는 중구 소공동의 보행량이 많은 것으로 분석되었다. 제1종 주거지역(일반+전용)에서는 총 98개 지점에서 레이어가 중첩되었고, 그 중 1순위는 종로구 혜화동, 2순위는 서대문구 신촌동으로 분석되었다.



〈그림 6-1〉 용도지구별 유동인구 보행량 고려(예시)



## 2) 노인, 임산부, 어린이, 장애인 등의 통행빈도가 높은 구역

- 노인, 임산부, 어린이, 장애인 등의 통행빈도가 높은 구역은 서울시에서 지정한 어린이 보호구역이나 어린이 보행전용거리 사업 대상지, 아마존 사업대상지를 검토하였으며, 노인복지시설 및 장애인 복지시설 GIS DATA를 이용하여 통행빈도를 분석하였다. 또한 장애인 콜택시 이용 정보를 이용하여 주요 재활병원이 위치한 지역 중심으로 후보지를 발굴하였으며, 그 결과는 다음과 같다.

〈표 6-2〉 노인, 임산부, 어린이, 장애인 등의 통행빈도가 높은 구역 기준의 후보 구역

연번	시범대상지 후보	연번	시범대상지 후보
1	은행사거리 인근	11	수유리국립재활원 인근
2	개봉초등학교 인근	12	상계동뇌성마비복지관 인근
3	갈현초등학교 인근	13	신촌세브란스재활병원 인근
4	안평초등학교 인근	14	상계동북부장애인복지관 인근
5	미아초등학교 인근	15	하계동서울정민학교 인근
6	화계초등학교 인근	16	구산동서울재활병원 인근
7	용마초등학교 인근	17	하계동을지병원 인근
8	대광초등학교 인근	18	신촌연세재활학교 인근
9	성자초등학교 인근	19	신내동서울의료원 인근
10	고일초등학교 인근	20	길음동준재활의학과별관 인근

## 3) 역사적 의미를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역

- 서울시에서 추진 중인 문화·역사와 관련한 계획을 우선적으로 검토하였다. 또한 주요 옛길을 파악하여 시범 대상 후보지를 발굴하였으며, 그 결과는 다음과 같다.

〈표 6-3〉 역사적 의미를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역의 후보 구역

연번	시범대상지 후보	연번	시범대상지 후보
1	북촌로 인근	11	마른내로 2길 인근
2	돈화문로 인근	12	동호로 24길 인근
3	율곡로 10길 인근	13	남대문로 1길 인근
4	인사동길 인근	14	남대문 시장 4길 인근
5	종로5길 인근	15	종묘앞 길 인근
6	창경궁로 인근	16	계동길 인근
7	퇴계로 20길 인근	17	자하문로 인근
8	대학로 2길(피맛길) 인근	18	음식문화거리 인근
9	수표로 6길 인근	19	무교로 인근
10	충무로 2길 인근	20	을지로 30, 35길 인근

## 4) 그밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있는 지역

- 정책적 판단을 통하여 상위계획에서 보행환경 개선의 필요성을 제기한 지역 또는 장래 큰 변화가 예상되는 지역으로 후보지를 발굴하였다.
- 본 계획에서는 서울시 보행친화도시 10대사업 대상지와 교통사고 다발지역 중심으로 후보지를 검토하였다.

〈표 6-4〉 그밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있는 지역의 후보 구역

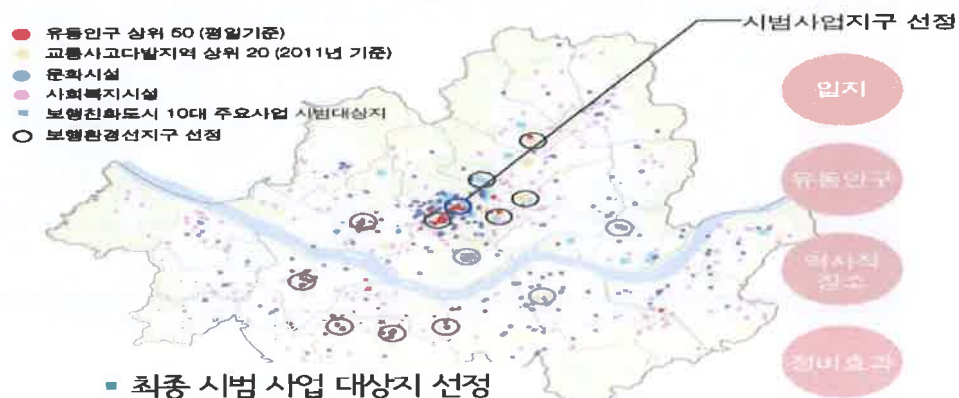
연번	시범대상지 후보	연번	시범대상지 후보
1	DDP 인근	6	연세로 인근
2	DMS(Digital Media Street) 인근	7	용산 해방촌길 인근
3	마포 어울마당로 인근	8	개봉동길 인근
4	구로 창조 1,2길 인근	9	무교동길 인근
5	구의 강변로 인근	10	국회단지길 인근

## 3. 최종 시범대상지 선정 결과

- 시범대상지 선정 결과, 최종적으로 명동과 동대문 디지털 플라자가 선정되었다.

〈표 6-5〉 최종 시범대상지 선정 결과 및 근거

연번	최종 시범대상지	선정 근거
1	명동	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 서울에서 유동인구가 가장 많은 지역</li> <li>○ 상업공간으로서 오랜 전통과 역사를 가진 지역</li> <li>○ 오래된 역사유적 및 옛 도시조직이 남아 있는 지역</li> <li>○ 시범지구 시범 모델로서 역할 수행가능성이 높은 지역</li> </ul>
2	동대문 디지털 플라자(DDP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 특정 산업이 밀집된 전통과 문화가 형성되어 있는 지역</li> <li>○ 역사적 의미를 갖는 전통과 문화가 형성되어있는 지역</li> <li>○ 그밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역</li> </ul>



〈그림 6-2〉 최종 시범사업대상지 선정 과정

## 4. 시범대상지 개요

### 1) 명동

#### (1) 대상지 개요

- 선정된 시범대상지의 위치는 서울특별시 중구 명동 일원으로서 총 면적은 0.33km<sup>2</sup> (322,290.5m<sup>2</sup>)이다. 구체적인 행정구역으로는 중구 을지로2가, 명동1가, 명동2가, 충무로1가, 충무로2가, 저동1가, 남대문로2가 등을 포함하고 있다. 시범대상지 주변의 경계도로는 남대문로(40m), 삼일대로(40m), 퇴계로(35m) 을지로(30m) 등이 있고 내부도로는 명동길(15m), 명동8길(10m) 등이 있다.



〈그림 6-3〉 명동 보행환경개선지구 현황

## (2) 지정근거

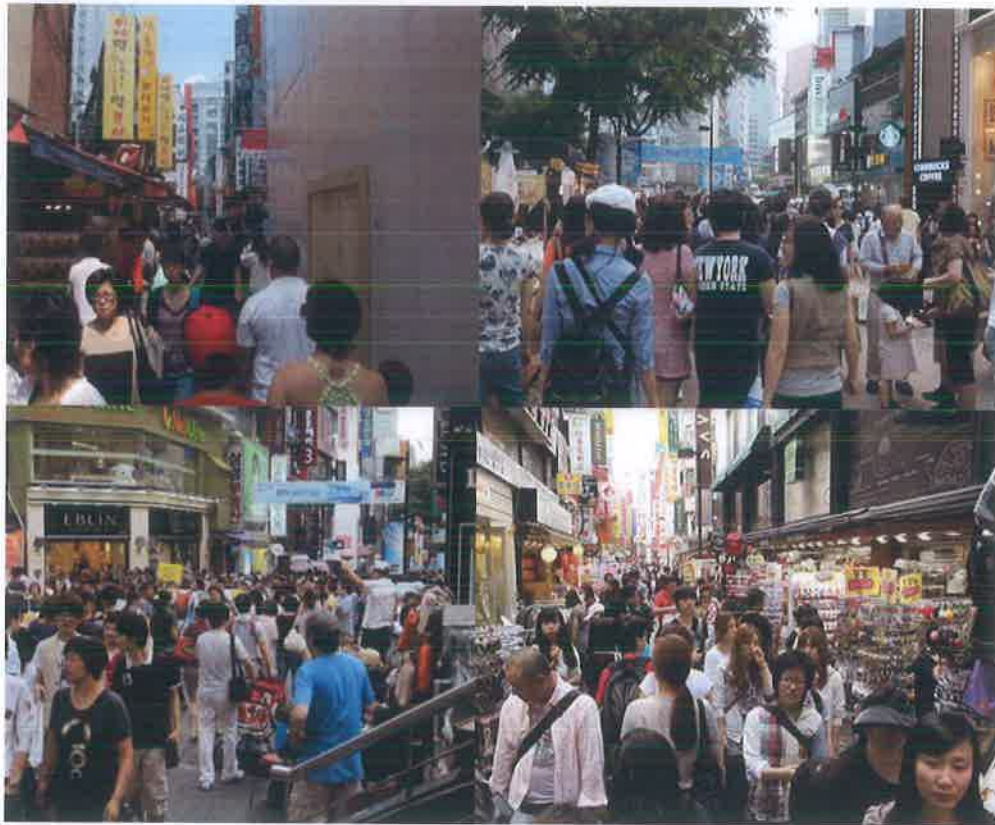
- 명동 일대는 서울 변화를 대표하는 상업지역이자 현재 한류열풍의 중심지로서 서울 유동인구조사 상위 10지점 중 5지점이 명동 내 위치할 정도로 유동인구가 많은 지역이다. 또한 명동은 일제강점기 상업지구로 변화하면서 현재까지 상업기능을 유지하고 있다. 과거 문인들의 활동이 활발했던 문화와 예술의 중심지였으며, 옛 길과 옛 도시조직, 역사적 건조물과 유적터 등이 남아 있는 전통과 역사가 있는 상업지역이다.
- 이에 명동은 관련법령 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제9조 1항의 ‘보행자통행이 많은 지역’, ‘역사적 의미를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역’이라는 기준에 의해 보행환경개선지구로 지정이 가능하다.
- 또한 명동의 주 보행은 주요도로에 집중되어 발생하는 경향을 보이는데, 블록 내부에 위치한 내부 골목길 환경개선을 통해 보행동선의 다양화(분산)를 통한 보행네트워크 개선이 필요한 지역이기도 하다.

- (제9조 ①항 1호) 보행자통행이 많은 지역  
→ 서울시 유동인구 상위 10지점 중 6개 지점 위치
- (제9조 ①항 3호) 역사적 의미를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 지역  
→ 약 100년간의 상업기능 유지, 역사자원존재
- (제9조 ①항 4호) 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역  
→ 골목길 환경 및 보행네트워크 개선 필요지역



### 가. 지정근거 -1 : 서울에서 유동인구가 가장 많은 지역

- '2012 서울시 유동인구조사보고서'에 따르면 조사된 서울시 유동인구 상위 10지점 중 1위(중구 명동2가 눈스퀘어 빌딩83-5), 3위(중구명동2가 31-1 엠플라자), 4위(중구 명동2가 50-5 명동예술극장 티니위니), 5위(중구명동2가 50-16 유네스코 하우스)의 지점이 명동 내 위치하고 있으며, 2위(서초구 서초동 1306-3 한승빌딩)를 제외하고는 상위 5개 지점이 명동에 속한다.
- 또한 명동과 보행동선의 연장선이라 볼 수 있는 인접지점(7위, 중구 소공동 1 롯데백화점)을 포함하면 사실상 서울시 유동인구 상위 10지점 중 5개 지점이 명동에 위치하고 있다. 이는 명동이 타 지역에 비해 얼마나 많은 보행자가 통행하고 있는지를 보여주는 조사결과라 할 수 있다.
- 따라서 서울에서 유동인구가 가장 많은 지역으로서 상징성과 장소성이 매우 크기 때문에 보행환경개선지구로 지정이 요구된다.

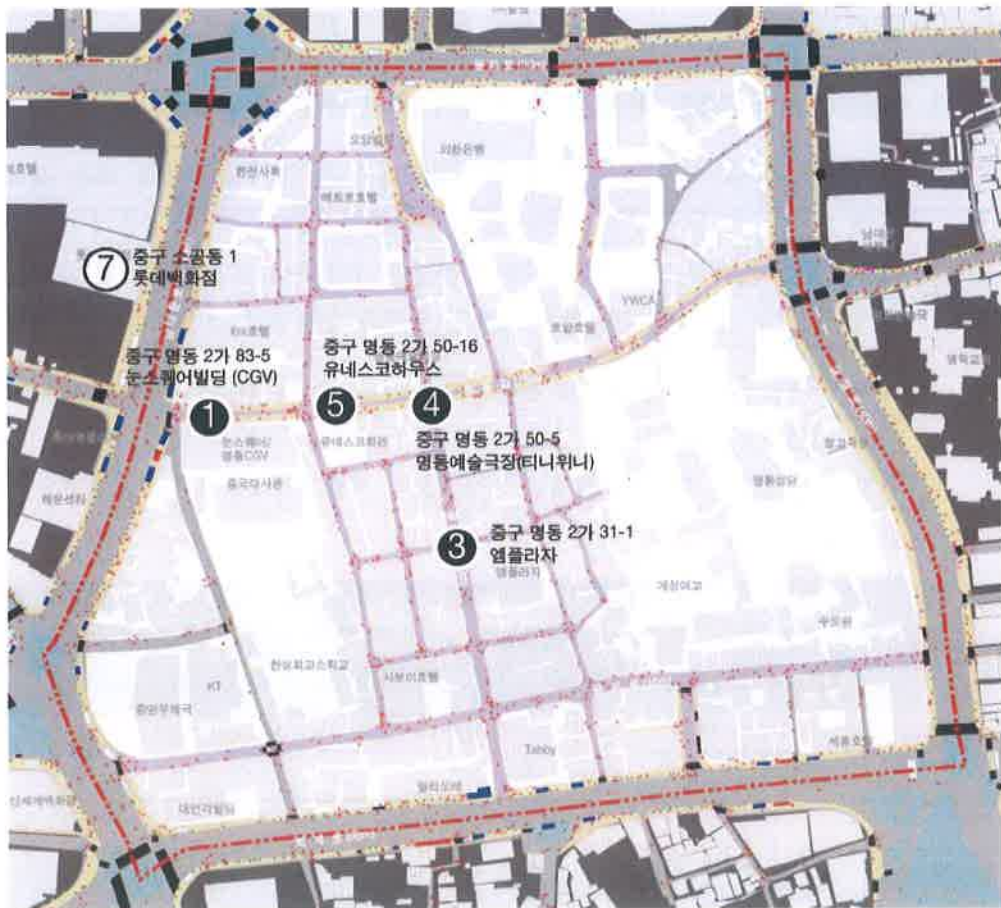


〈그림 6-4〉 명동 보행 현황

〈표 6-6〉 서울시 유동인구 상위 10지점

순위	지점	주요시설(건물)	평균보행량(인/14hr)
1	중구 명동2가 83-5	눈스퀘어빌딩(CGV)	82,166
2	서초구 서초동 1306-3	한승빌딩	70,180
3	중구 명동2가 31-1	애플라자	47,737
4	중구 명동2가 50-5	명동예술극장(티니위니)	44,521
5	중구 명동2가 50-16	유네스코하우스	40,550
6	종로구 명륜2가 39	기영빌딩	40,394
7	중구 소공동 1	롯데백화점	37,165
8	영등포구 영등포동 10-12	영등포역 맞은 편 삼성모바일	36,775
9	중구 남창동 50-41	남대문시장 4길(칼안경)	36,714
10	강동구 천호동 454	천호대로 1021(고운미소치과)	36,473

자료 : 2012 서울시 유동인구조사보고서



〈그림 6-5〉 명동 내 유동인구 상위 10지점

#### 나. 지정근거 -2 : 상업공간으로서 오랜 전통과 역사를 가진 지역

- 명동은 1920년대(일제강점기) 충무로(훈마치)를 중심으로 상업거리 형성되어 100여 년 동안 서울을 대표하는 가로 대응형 상업지역으로 그 명성과 위상을 가지고 있는 지역이다.



〈그림 6-6〉 명동 역사적 변천과정

#### 다. 지정근거 -3 : 오래된 역사유적 및 옛 도시조직이 남아 있는 지역

- 명동성당, 한전사옥 명동 예술극장, 가톨릭회관 등 역사적 건조물 다수 존재하고 있으며 옛 길, 옛 도시조직이 남아 있는 상업지역으로서 보전과 활용이 필요한 지역이나, 현행 관련규정에 따라 자동차의 이동을 고려하여 도로 확폭 및 주차장 설치를 하게 될 경우 오히려 이와 같은 고유의 특성과 장소성이 소멸될 우려가 크다.
- 따라서 명동은 현재 골목으로 활용되고 있는 길을 유지하기 위해서 도로의 주된 이용이 보행자로 제한되어야 한다. 명동은 보행자의 이동 편의와 쾌적성이 보장되는 방향으로 검토될 수 있는 최적의 대상지로서 보행환경개선지구에 부합하는 지역이다.



〈그림 6-7〉 명동 내 역사자원 및 옛 물길



#### 라. 지정근거 -4 : 시범지구 시범 모델로서 역할 수행가능성

- 명동은 지난 2006년~2010년 동안 4단계에 걸쳐 대부분 구간에 명동관광특구 가로환경개선사업이 추진되었으며 가로광장, 보차공존도로, 보행광장, 보행전용거리, 보차분리(보도신설), 기타 바닥포장, 가로시설물 등의 결과물을 창출했다.
- 이에 명동 보행환경개선지구는 다양한 가로유형에서 일어나는 보행행위를 분석할 수 있으므로 다양한 개선(안)을 제시할 수 있다. 또한 기 추진된 구간의 전후 비교를 통해 개선항목 도출 및 항목별 효과에 대한 검증이 가능하며 명동 보행환경개선지구 지정 이후 사업에 대한 결과 예측이 가능하다.



보행환경개선 지구 시범 모델 : 명동

- 가로환경개선사업 기 시행 구간의 사업 추진 전후비교를 통해 개선항목 도출 및 항목별 효과 검증가능
- 가로유형 및 보행행위가 다양하여 다양한 개선(안) 제시 가능
- 보행환경개선사업 시행 후 변화예측가능

시행 전

시행 후

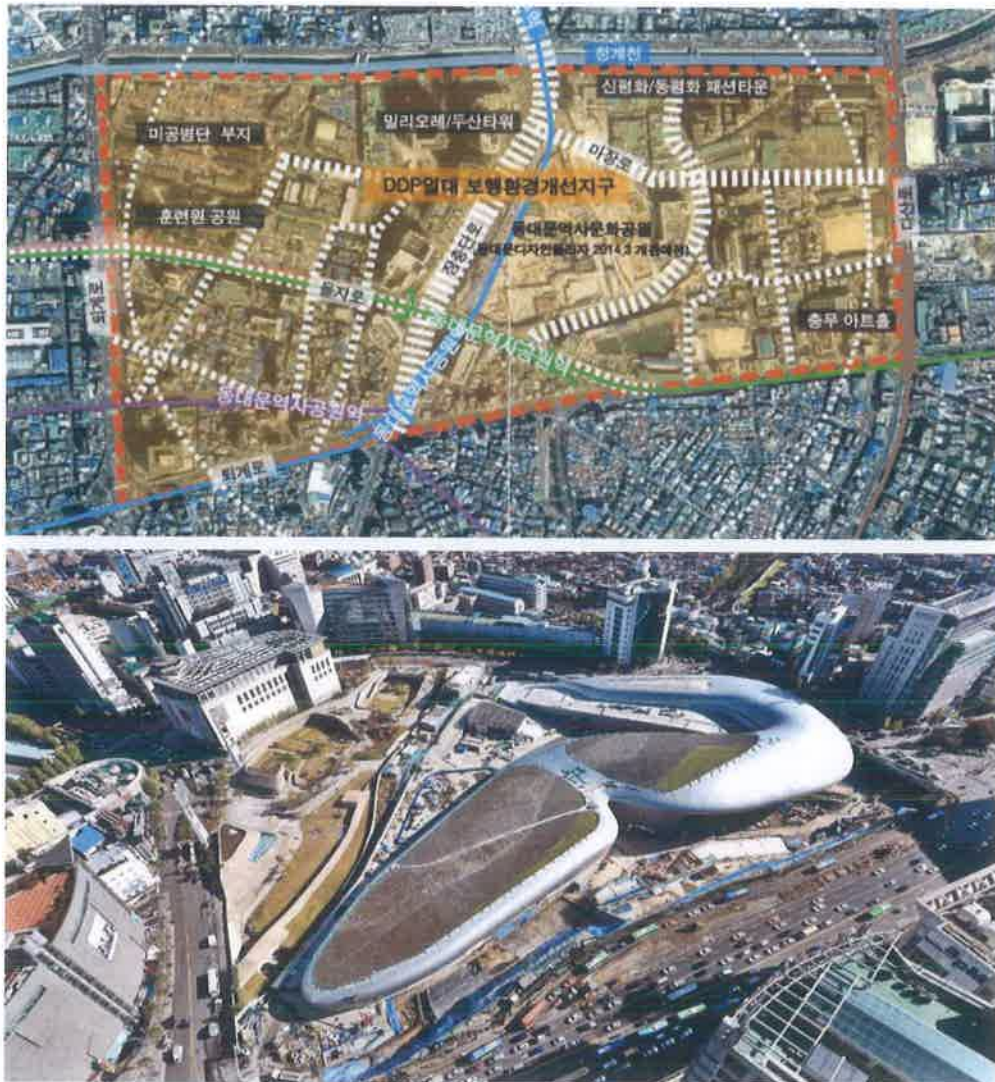


〈그림 6-8〉 명동 가로환경개선사업 기 추진구간

## 2) 동대문역사문화공원(DDP) 일대

### (1) 대상지 개요

- 두 번째로 선정된 시범대상지의 위치는 서울특별시 중구 관희동 일원으로서 총 면적은 0.69km<sup>2</sup>이다. 시범대상지 주변의 간선도로는 동호로(40m), 퇴계로(35m), 다산로(40m), 청계천로(13m) 등이 있고 내부도로는 장충단로(40m), 마장로(20m) 등이 있다.



〈그림 6-9〉 DDP일대 보행환경개선지구 현황

## (2) 지정근거

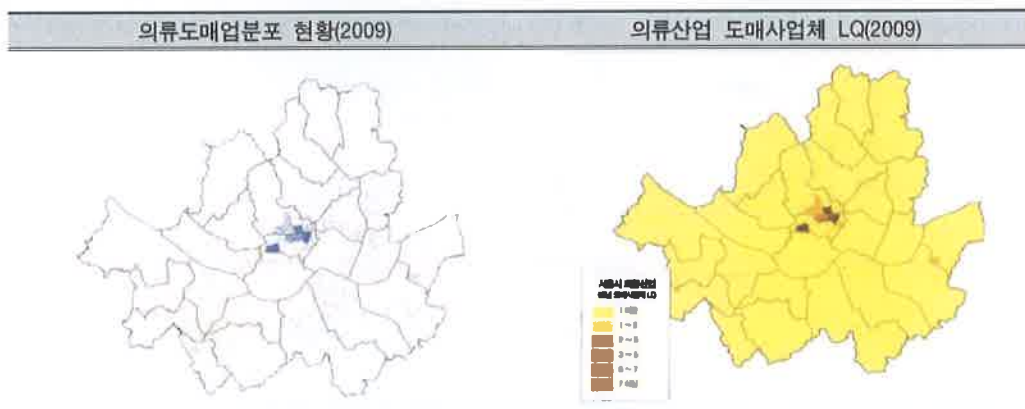
- DDP 일대는 서울을 넘어 아시아를 대표하는 패션의 중심지이다. 두타, 밀리오레, Hello APM 등 37개소의 대규모 패션상가와 3만 5천여 개의 점포, 10만여 명의 디자인 관련 종사자들이 활동하고 있는 지역이기도 하다.
- 또한 동대문(홍인지문)과 오간수문, 한양도성, 훈련원 터 등 많은 문화재가 위치하고 있다. 조선후기 상업 활동의 시작으로 전통적인 도매 상권을 거쳐 서울의 대표 의류 도매상업 중심지로 발전한 전통과 역사를 가지고 있는 상업지역이다.
- 이에 DDP는 관련법령 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제9조 1항 3. 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역, 4. 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역의 기준에 의해 보행환경개선지구로 지정이 가능하다.

- (제9조 ①항 3호) 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 지역  
→ 동대문(홍인지문)과 오간수문, 한양도성, 훈련원 터 등 문화재 위치  
→ 서울 대표 의류밀집지역인 동대문 패션타운 위치
- (제9조 ①항 4호) 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역  
→ DDP 조성(개관), 대규모부지이전계획으로 인한 장래 보행량 변화 예상

## 가. 지정근거 -1 : 특정 산업이 밀집된 전통과 문화가 형성되어 있는 지역

- DDP 일대는 통계청에서 실시한 ‘2009년 전국사업체 조사’의 의류도매업 분포현황, 서울시 의류산업 도매사업체 LQ조사에서 높은 비율을 차지하고 있다. 봉제 산업, 의류도매 등 서울을 대표하는 의류산업과 도매산업이 밀집되어있는 지역이다.

〈표 6-7〉 서울시 의류산업 통계



자료 : 통계청, 2009년 전국사업체 조사



## 나. 지정근거 -2 : 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어있는 지역

- 역사적 의의를 가지는 측면에서 볼 때 DDP 일대는 조선후기 상업 활동 중심지 형성 (비오개장)을 시작으로 전통적인 도매상권(광장시장)을 거쳐 서울의 대표 의류도매상업 중심지(동대문시장)로 발전한 전통 있는 상업지역이다.
- 동대문(홍인지문), 오간수문지(사적 제461호) 등 국가지정 문화재와 역사적 가치가 있는 우수 근현대 건조물이 다수 위치해 있다. 따라서 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어있는 지역으로서 이 지역만의 고유성, 역사성, 장소성 등 전통과 문화를 유지하기 위해서는 보행환경개선지구로서의 최적 조건을 갖추고 있는 지역이다.



〈그림 6-10〉 DDP일대 역사적 변천과정



〈그림 6-11〉 DDP일대 역사자원현황

다. 지정근거 -3 : 그밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역

- DDP 일대는 주변의 동대문역사문화공원개관, 미공병단부지, 훈원원공원, 경찰기동대, 국립의료원의 대규모 부지이전계획으로 인한 장래 보행량의 변화가 클 것으로 예상된다.
- 따라서 장래 보행량을 대비하여 DDP일대의 이용자를 고려한 가로광장, 보행광장, 보차공존도로, 보도 신설, 가로시설물 개선 등의 전체적인 가로환경 개선이 필요하다.



〈그림 6-12〉 동대문디자인플라자 조감도



〈그림 6-13〉 DDP 일대 부지 이전계획

## 제2절 명동 보행환경개선지구 개선계획

### 1. 계획방향

#### 1) 걷기 편한 명동(이동편리성 강화)

- 명동은 주요 가로에 보행이 집중되어 혼잡하기 때문에 좁은 골목길 정비 및 건물 내 통로개설 등 보행 네트워크 조성을 통한 보행동선의 다양화를 도모하고자 한다.
- 보행자가 밀집한 가로 중 차량의 통행이 가능한 가로를 대상으로 보행전용거리 조성, 시간제 차량통행, 불법주정차 등 교통체계를 개선하여 보행안전을 도모하고자 한다.
- 보도에 점유하고 있는 상점들의 매대·입간판 정비 및 불법적치물 관리 등 보행공간을 확보하여 이동편리성을 강화하고자 한다.

#### 2) 녹음과 머무름이 있는 명동(쾌적성 강화)

- 명동 내 주요 진입부 및 유희공지를 활용하여 보행자 휴식 공간, 이벤트 공간을 조성하여 머무를 수 있는 명동을 조성하고자 한다.
- 수목·녹공간 조성, 보도·옥외광고물 정비 등을 통해 쾌적한 보행경관을 조성하고자 한다.

#### 3) 모두가 안전하고 편안한 명동(안전성 강화)

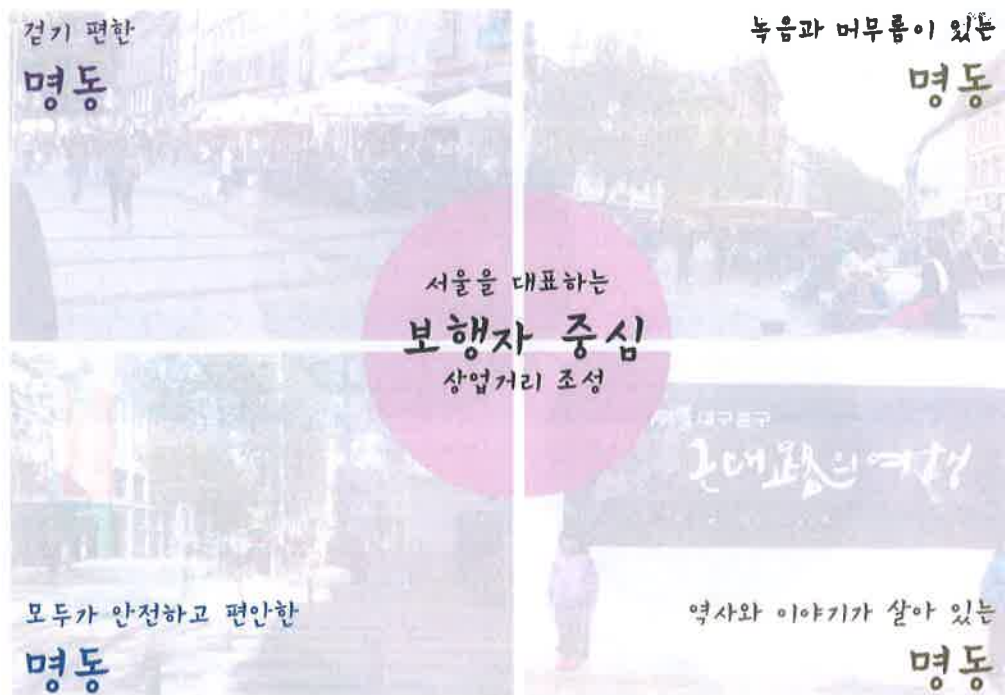
- 여행객, 방문객, 지역상인, 교통약자 등 다양한 보행자특성을 반영하여 모두가 편리하게 다닐 수 있는 보행환경을 조성하고자 한다.
- 안내시설, 편의시설 확충을 통해 편의성을 확보하고 CCTV, 방호울타리 등 보행자 안전시설을 설치하여 안전한 보행환경을 조성하고자 한다.

#### 4) 역사와 이야기가 살아 있는 명동 (장소성 강화)

- 입구게이트, 안내판 설치 등 주요 진입부와 내부 가로의 상징성과 인지성을 개선하고 명동 내 위치하는 근대역사자원을 활용한 역사문화탐방로 조성 등을 통해 역사와 이야기가 살아 있는 명동을 만들고자 한다.

〈표 6-8〉 명동 보행환경개선 계획방향

계획방향	개선효과
<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 걷기편한 명동</li> <li>- 보행네트워크 조성, 교통체계 개선, 보행공간 확보 등</li> </ul>	이동편리성 강화
<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 녹음과 머무름이 있는 명동</li> <li>- 진입부 환경개선, 녹공간조성, 옥외광고물 정비 등</li> </ul>	쾌적성 강화
<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 모두가 안전하고 편안한 명동</li> <li>- 보도구조개선, 안전시설물 설치 등</li> </ul>	안전성 강화
<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 역사와 이야기가 살아 있는 명동</li> <li>- 상징성 개선, 탐방로 조성 등</li> </ul>	장소성 강화



〈그림 6-14〉 명동 보행환경개선 계획방향



## 2. 개선계획

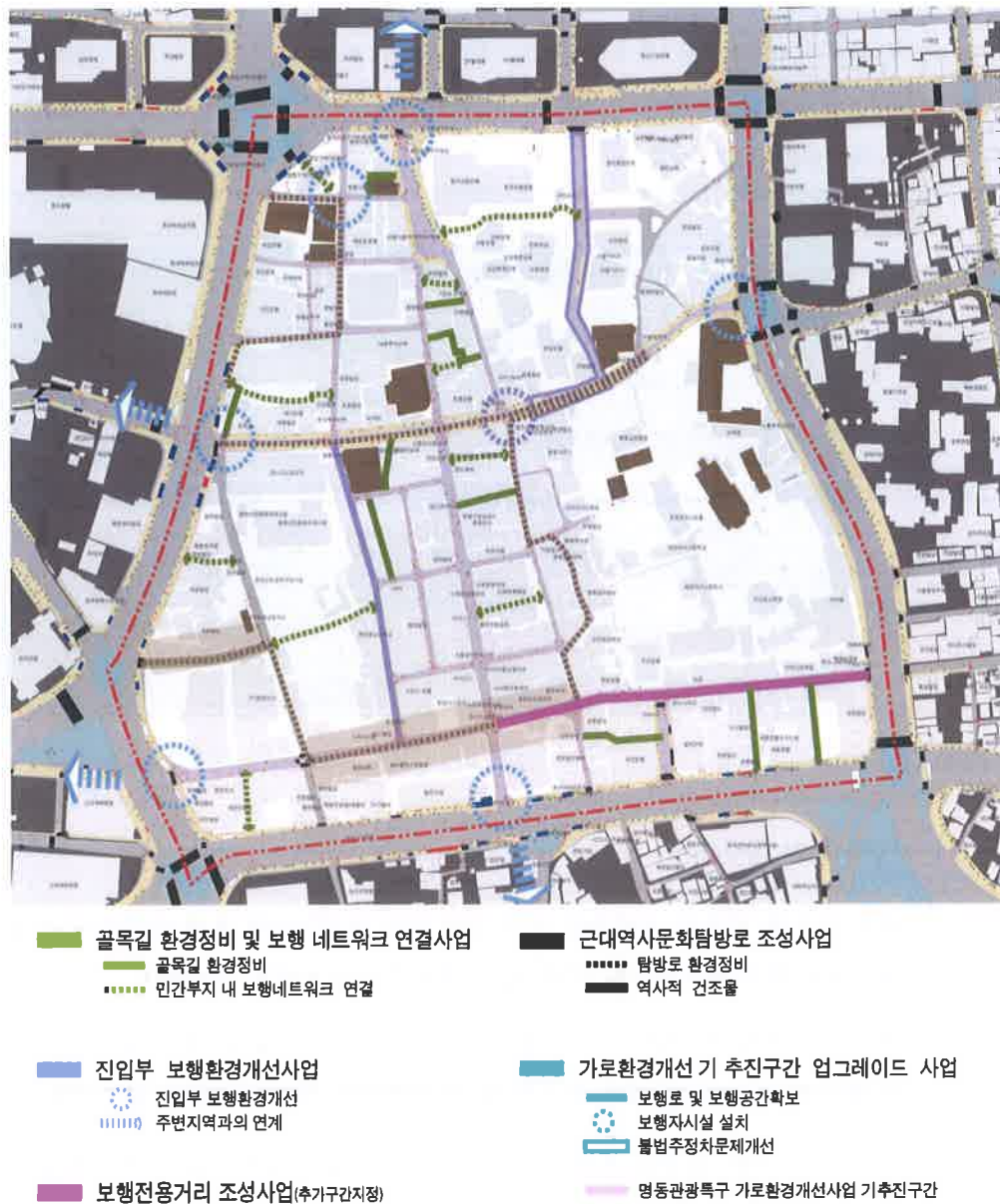
- 명동은 2006년~2010년 4단계에 걸쳐 명동 관광특구 가로환경개선사업을 진행한 결과 보도포장, 가로시설물 정비 등이 이루어졌으나, 여전히 휴게 공간 조성, 보행네트워크 연결, 가로시설물 등의 개선이 필요한 실정이다.
- 이에 보행중심의 명동을 조성하기 위해 골목길 환경정비 및 보행 네트워크 연결사업, 진입부 보행환경개선사업, 차 없는 거리 조성사업, 근대역사문화탐방로 조성사업, 가로환경개선 기추진구간 업그레이드 사업 등의 5개 부문으로 나누어 보행환경개선계획에 부합하는 사업 구상안을 제시하였다.



〈그림 6-15〉 명동 보행환경개선 사업

〈표 6-9〉 명동 보행환경개선사업 사업별 구상

사업별 구상	계획방향과의 적합성
골목길 환경정비 및 보행 네트워크 연결사업	→ 이동편리성, 접근성, 안전성
진입부 보행환경개선사업	→ 쾌적성, 장소성, 접근성
보행전용거리조성사업	→ 편의성, 안전성, 쾌적성
근대역사문화탐방로 조성사업	→ 장소성, 쾌적성, 편의성
가로환경개선 기 추진구간 업그레이드 사업	→ 이동편리성, 안전성



〈그림 6-16〉 명동 보행환경개선 사업 구간

## 1) 골목길 환경정비 및 보행 네트워크 연결사업

### (1) 현황

- 명동길, 중앙로, 충무로 등의 주요가로는 가로환경개선사업이 진행되었으나 내부골목길은 여전히 낙후되어 있는 상황이다.
- 또한 골목길은 흡연 장소로 이용되거나, 주차장, 가건물식당의 테이블 공간으로 활용되고 있으며, 전선, 적치물 등으로 통행이 용이하지 않다.
- 민간부지 내 조성된 통로를 통해 이면 블록으로의 접근이 가능하나 통로에 대한 인식이 부족하여 그 활용이 미비한 상황이다.

〈표 6-10〉 명동 골목길 현황

구분	현황		
골목길			
민간 통로			

### (2) 개선사업

#### 가. 사업목표 및 대상지

- 주요 도로에 집중된 보행량을 이면 골목길의 환경정비를 통해 분산하여 주요 도로와 골목길의 보행 네트워크를 연결 및 보행동선의 다양화를 도모한다.
- 안내시설 설치 등 민간부지 내 통로의 인지성 확보를 통해 부지 내 통로를 적극적으로 활용할 수 있도록 하여 접근성 및 이동편리성 측면의 개선을 도모한다.
- 골목 내 위치한 음식점 주변의 테이블, 시설물 등 골목환경을 정비하여 보행자의 편의 및 골목상권의 활성화를 도모한다.

- ‘골목길 환경정비 및 보행 네트워크 연결 사업’의 대상지는 명동길 내부 골목길 10개소(연장:954m, 면적:1,648㎡) 및 민간부지 통로 10개소(연장:582m)이다.

〈표 6-11〉 골목길 환경정비 및 보행 네트워크 연결사업 대상 구간

골목길		민간부지 통로	
구분	연장(m) / 면적(㎡)	구분	연장(m)
1	L:38.4 B:3 / 110.2	11	46.2
2	L:33.3 B:2 / 82.4	12	118.7
3	L:57.5 B:2 / 141.8	13	29.3
4	L:31.5 B:3 / 110.4	14	18.9
5	L:37.8 B:2 / 74.6	15	93
6	L:67.2 B:3 / 202.6	16	50.6
7	L:51.8 B:3 / 169.1	17	39.4
8	L:64.9 B:3 / 205.7	18	96.2
9	L:62.1 B:4 / 270	19	47.8
10	L:60.4 B:4 / 281.7	20	42.3
합계	연장 : 953.7m / 면적: 1,775.9㎡	합계	582.4



〈그림 6-17〉 골목길 환경정비 및 보행 네트워크 연결사업 대상 구간



## 나. 개선사업(안)

### ■ 이면부 골목길로의 보행분산, 보행동선의 다양화 도모

- 노면 함몰, 파손 등 불규칙한 보도구조 및 바닥포장 개선, 불법적치물(입간판, 매대), 주차환경개선 등 보행공간 확보 등을 통해 보행로 및 보행공간을 확보한다.

〈표 6-12〉 보행로 및 보행공간 확보(예시)



### ■ 보행 접근성 향상 및 안전성 확보

- 어두운 골목환경을 개선하기 위해 바닥조명 설치 및 주요 지점 방범용 CCTV 등의 조명시설·방범시설 설치한다.

〈표 6-13〉 조명시설·방범시설 설치(예시)

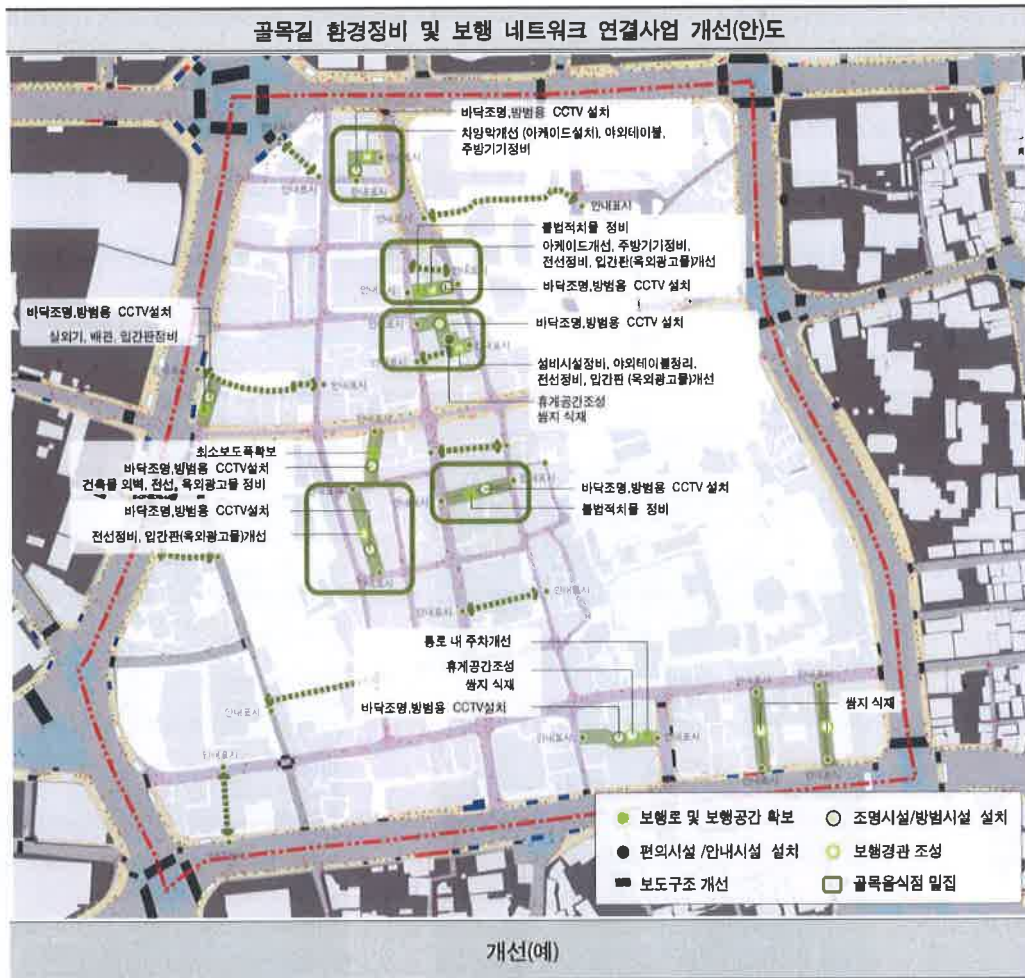


- 골목길 및 민간부지 통로 내 통행 가능 안내판 등의 편의시설·안내시설 설치한다.
- 보행경관을 조성하기 위해 전신주, 전선, 통로 외벽 정비, 차폐시설 등을 설치하고, 자투리 공간을 활용한 수목식재, 쌈지 휴게공간 등을 확보한다.

### ■ 명동 음식점 밀집 골목 환경정비

- 골목 내 상점들의 옥외 광고물, 입간판, 야외 테이블 등을 정비하여 쾌적한 보행경관을 조성한다.

〈표 6-14〉 골목길 환경정비 및 보행 네트워크 연결사업 개선(안)도



개선 전



개선 후









## 2) 주요 진입부 환경개선 사업

### (1) 현황

- 주요 진입부는 차량의 진입이 빈번하여 안전상 위험이 있으며 주변지역과 지구를 연결하는 보행자 시설이 부족하여 보행을 통한 주변과의 연계가 미비한 실정이다.
- 또한 서울을 대표하는 상업지역인 명동의 주요 진입부지만 이를 인지하고 상징할 수 있는 시설이 부족하다.

〈표 6-15〉 명동 진입부 현황

구분	현황	구분	현황
1		4	
2		5	
3		6	

### (2) 개선사업

#### 가. 사업목표 및 대상지

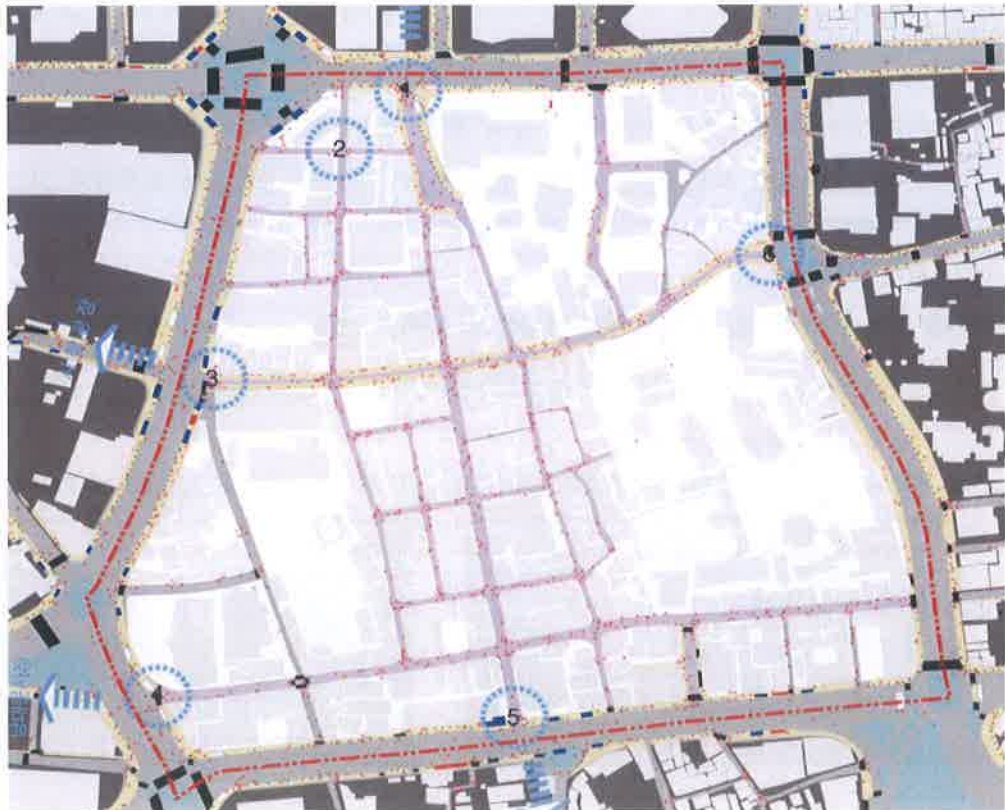
- 보행자 중심의 진입광장을 조성하여 보행자의 편의성 및 쾌적성을 강화할 수 있도록 하며, 입구게이트, 안내시설 설치를 통해 진입부의 상징성 및 방향성을 확보할 수 있도록 한다.
- 보행자의 안전성을 확보할 수 있도록 하며, 횡단보도 등 주변지역과 보행 이동편의성을 강화할 수 있도록 한다.



- ‘주요 진입부 환경개선 사업’의 대상지는 명동 주요 진입로 6개소(총 면적 2,641.5㎡)이다.

〈표 6-16〉 주요 진입부 환경개선 사업 대상구간

연번	위치	면적(㎡)
1	을지로2가 181 일대(한국의환은행 본점 앞 진입부)	698.2
2	을지로2가 199-5 일대(SK네트워크 뒤편 사거리)	285.3
3	명동2가 83-5 일대(명동 눈스퀘어 앞 진입부)	649.3
4	충무로 1가 21-1 일대(서울 중앙우체국 앞 진입부)	331.6
5	충무로 2가 24-1 일대(밀리오레 앞 명동역 6,7번 출구 일대)	274.9
6	저동 1가 27-39 일대(가톨릭회관 앞 진입부)	402.2
합계		2,641.5



〈그림 6-18〉 주요 진입부 환경개선 사업 대상구간

## 나. 개선사업(안)

### ■ 진입부 방향성 확보

- 영상정보처리기기, 보행환경개선지구 종합 안내판 설치 등을 통해 진입부의 방향성을 확보한다.

〈표 6-17〉 편의시설(안내시설) 설치(예시)



### ■ 보행자 편의성 및 안전성 확보

- 보행 장애물(가각부 노점상, 시야차단시설 등)을 제거하여 보행로 및 보행공간을 확보한다.
- 진입부 주변의 택시, 관광버스 등의 불법 주정차를 정비하고, 고원식 횡단보도를 설치한다. 또한 보도 턱을 맞추고 진입차량의 속도를 제한하여 보행자의 안전성을 확보한다.

### ■ 진입광장 조성을 통한 보행자 편의성 및 쾌적성 강화

- 식재를 심거나 휴게시설 및 녹지공간을 만들어 진입광장(휴게공간)을 조성한다.

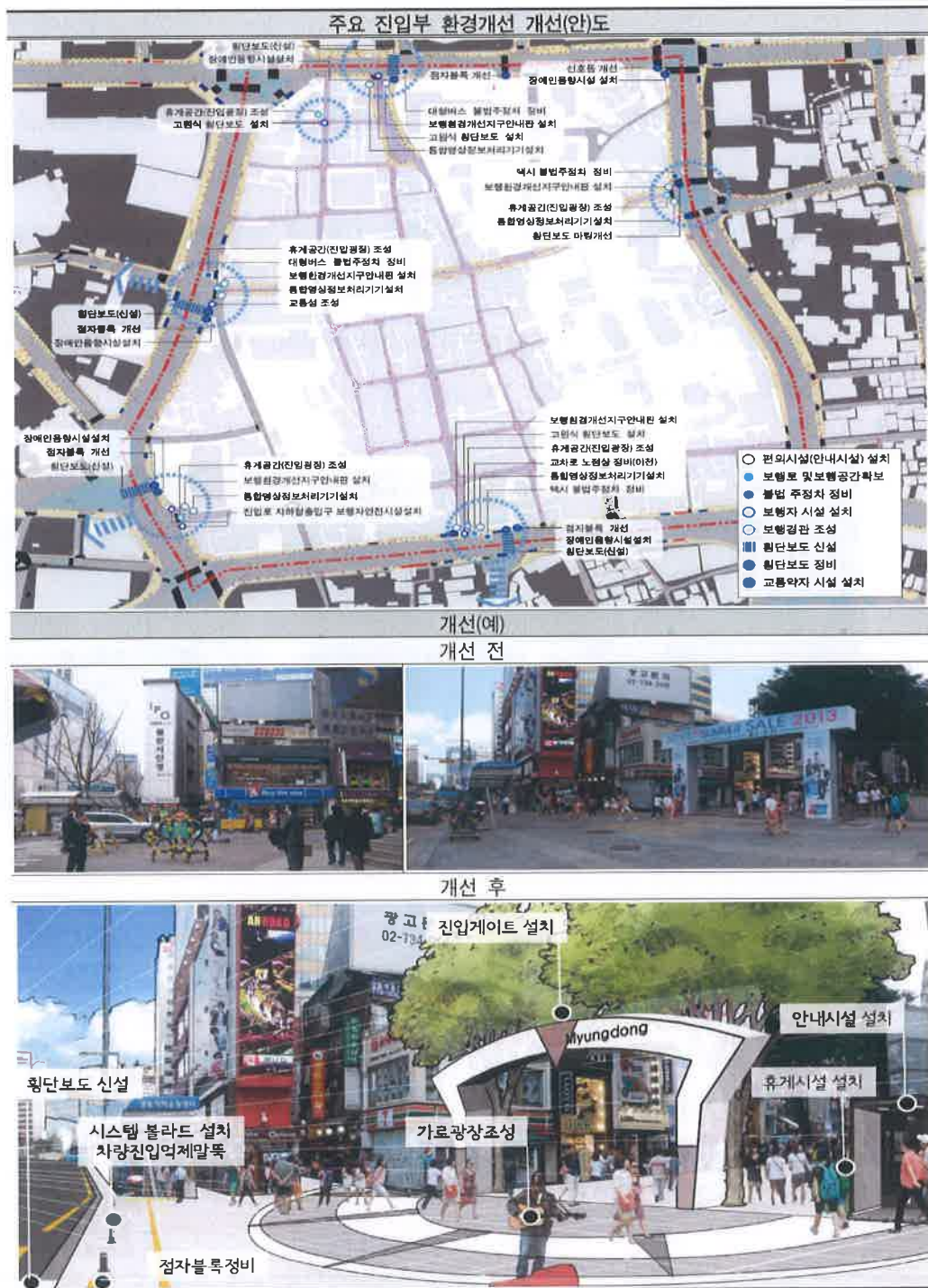
〈표 6-18〉 보행광장조성 예시



### ■ 보행을 통한 주변지역과의 연계 및 이동편리성 강화

- 신규 횡단보도 설치 및 마킹정비를 하고, 교통섬과 같은 보행자 시설을 확충하고 개선한다.

〈표 6-19〉 주요 진입부 환경개선사업 개선(안)도





### 3) 보행전용거리 조성사업

#### (1) 현황

- 명동 관광특구 가로환경개선 사업 1차 구간으로, 지역상인들의 보행전용거리 조성이 필요한 구간이다.
- 도로패턴을 통해 보도와 차도로 구분되나, 보도 내 불법주정차 차량, 입간판, 의자, 주차금지표시 등으로 인해 보행은 주로 차도를 통해 이루어지고 있다.
- 보차혼용도로이며 현재 운영시스템이 미비하여 트럭, 조업차량으로 인한 보행자들의 안전을 위협 받는 구간이다.



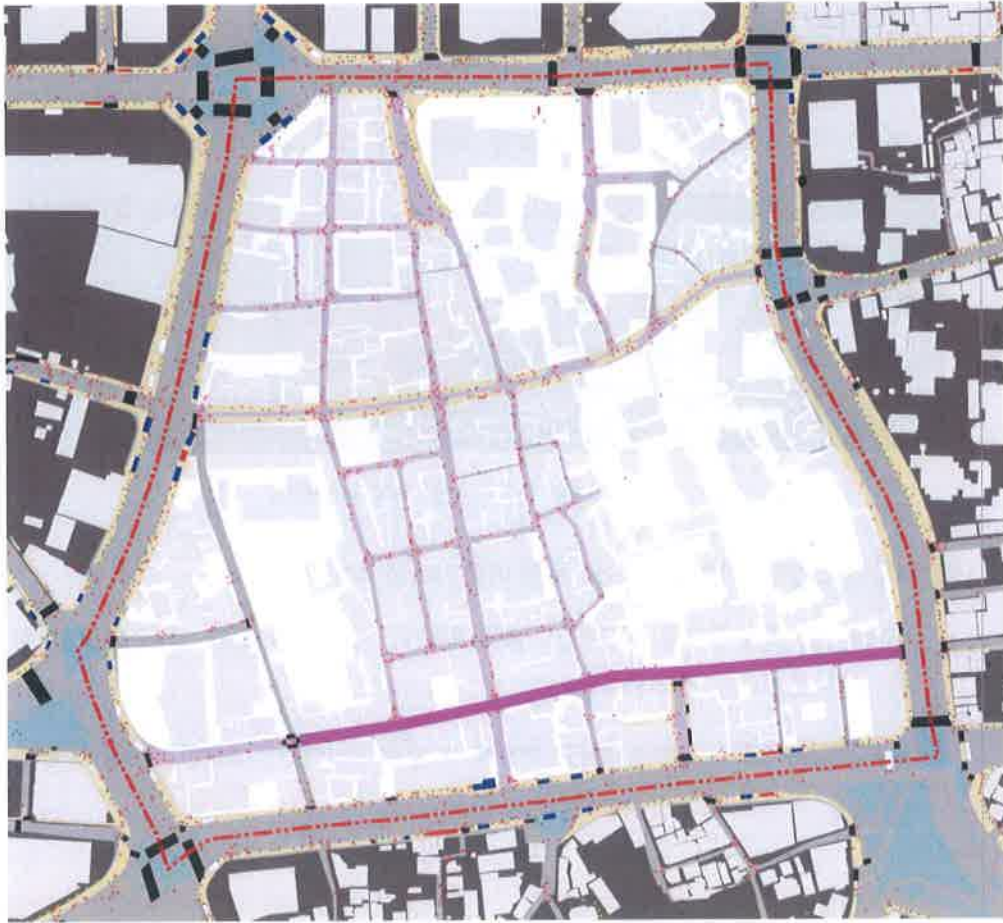
〈그림 6-19〉 보행전용거리 조성사업 대상구간 현황

#### (2) 개선사업

##### 가. 사업목표 및 대상지

- 전체 구간을 단번에 조성하는 것이 아니라 일부구간을 중심으로 단계별로 시간제 보행자전용도로로 운영한다.
- 차량 속도 저감을 위한 교통 정온화시설 및 보행자시설을 설치하여 차량통행으로부터 안전한 보행공간을 확보한다.
- 보도변 입간판, 불법 주정차 차량 등의 시설물정비를 통해 보행공간을 확보한다.

- '보행전용거리 조성사업'의 대상지는 명동 주요 진입로 6개소(총 면적 2,641.5㎡)이다.



〈그림 6-20〉 보행전용거리 조성사업 대상구간

## 다. 개선사업(안)

### ■ 차량통행으로부터 안전한 보행활동 공간 확보

- 단계별로 보행자전용도로를 조성하고, 차량통행방식을 개선하여 시간제 보행자전용도로로 운영한다.
- 통과교통을 제한하고, 자동차 속도를 제한하며 속도 저감시설을 설치한다.



〈그림 6-21〉 차량 통행개선(예시)

### ■ 가로변 입간판, 시설물 정비를 통한 이동편리성 강화

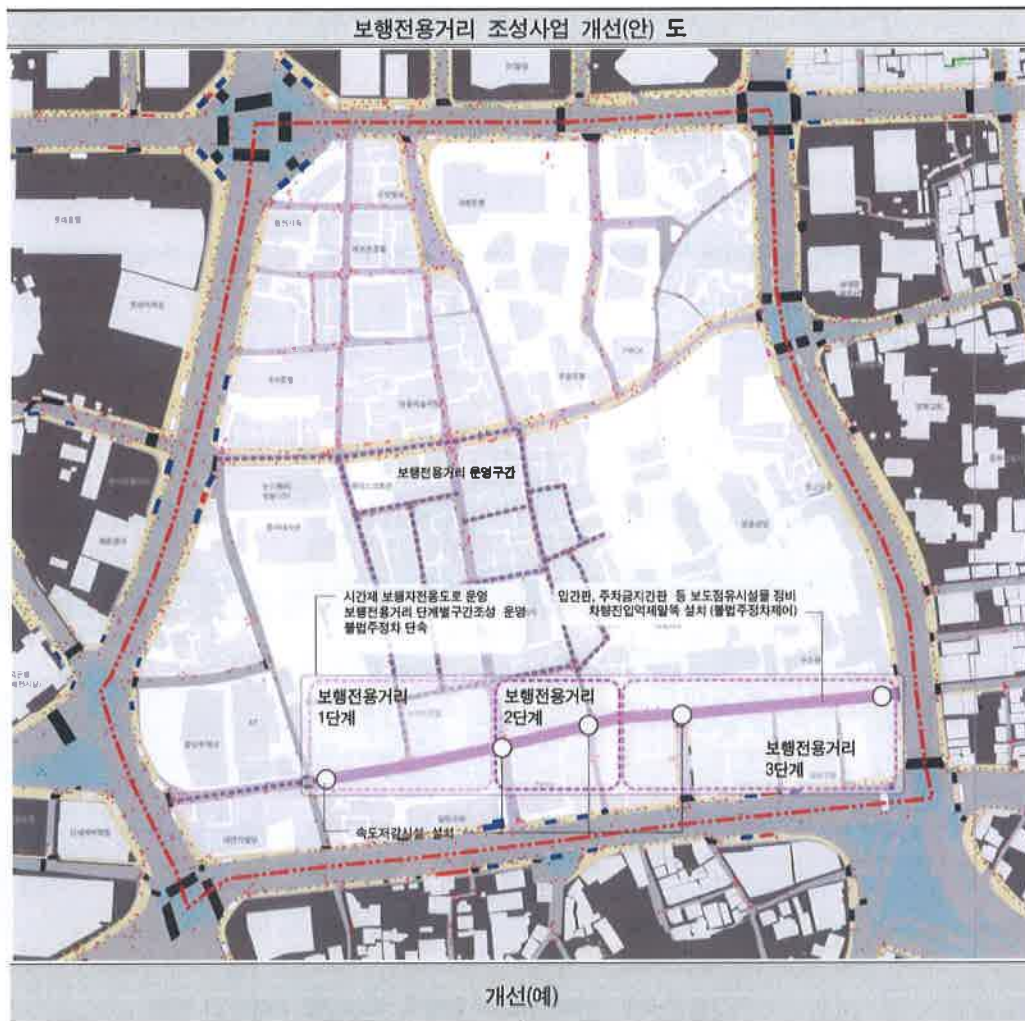
- 보행로 및 보행공간을 확보하기 위해 입간판, 주차금지 간판 등이나 불법 적치물 등의 보행 장애물을 제거한다.
- 무인 CCTV 설치를 통해 불법 주정차 차량을 단속하고 차량진입억제 말뚝을 설치하여 불법 주정차 차량을 제어한다.



〈그림 6-22〉 보행자시설 설치(예시)



〈표 6-20〉 보행전용거리 조성사업 개선(안)도



개선 전



개선 후





#### 4) 근대역사문화 탐방로 조성사업

##### (1) 현황

- 명동은 일제 강점기 형성된 상업가로로서 시대적 변화에 따라 대표적 상업/문화공간으로 자리해 온 지역이다.
- 명동성당, 한전사옥, 명동예술극장, 일제 강점기 세장형 필지, 중국화폐거리 등 현재까지 다양한 역사적 흔적이 남아 있으나, 이를 활용한 탐방 프로그램이 부재한 실정이다.



〈그림 6-23〉 근대역사문화 탐방로 조성사업 대상구간 현황

##### (2) 개선사업

###### 가. 사업목표 및 대상지

- 명동 내 위치한 다양한 역사적 자원의 스토리텔링화를 통해 전통과 역사적 공간으로서의 상징성 및 장소성을 강화한다.
- 안내정보제공, 루트조성 등 스토리텔링 기법과 연계한 보행로로 정비하여 보행자에게 다양한 체험의 기회를 제공할 수 있도록 한다.

- '근대역사문화 탐방로 조성사업' 대상지는 명동 내 역사자원 및 역사자원 연결 가로 (총 연장 : 1,585.8m)이다.



〈그림 6-24〉 근대역사문화 탐방로 조성사업 대상구간

#### 나. 개선사업(안)

##### ■ 보행자에게 다양한 체험의 기회 제공

- 명동에 위치한 역사자원들 간의 연계성을 위한 스토리텔링 보행루트를 개발하고, 이야기 발굴, 안내정보(지도)제공, 스탬프, 퀴즈 등 다양한 체험 프로그램을 개발한다.

##### ■ 전통과 역사적 공간으로서 상징성, 장소성 강화

- 보행 장애물제거, 보행로 정비, 불법적치물 정비 등을 통해 보행로 및 보행공간을 확보한다. 또한 보도패턴 및 컬러를 정비하여 쾌적한 보행경관을 조성한다.



〈그림 6-25〉 근대역사탐방로 조성사업 개선(예시)

## 5) 기 가로환경개선 추진 구간 업그레이드 사업

### (1) 현황

- 명동은 4년(2006년~2010년)간 4차에 걸쳐 명동 관광특구 가로환경정비사업 진행되었으나 불법 적치물로 인한 보행공간 협소, 불법주차로 인한 보행공간 침해, 보행자와 차량 간 충돌지점, 건물 앞 주차로 인한 차량통행 방해 등에 대한 개선이 필요하다.

1. 명동 2가 53-10~53-1



- 명동 롯데리아 ~명동 빙스
- 연장 : 256.3m
- 가로변 노점상, 매대

2. 명동 2가 33-1 일대



- 명동 외환은행 교차로
- 연장 : 532.0m
- 차량과 보행자의 충돌

3. 을지로 2가 181 ~ 6-3 일대



- 동양증권~서울로알호텔
- 연장 : 290.4m
- 가로변 불법주차

〈그림 6-26〉 기 가로환경개선 추진 구간 업그레이드 사업 대상구간 현황

### (2) 개선사업

#### 가. 사업목표 및 대상지

- 보행로 정비, 안전시설 설치 등 기 추진구간의 문제를 보완할 수 있도록 한다.
- '기 가로환경개선 추진 구간 업그레이드 사업' 대상지는 명동 4길(명동2가 53-10 ~ 53-1), 명동2가 33-1 교차로 및 인근 가로), 명동11길 (을지로2가 181 일대)이다.



〈그림 6-27〉 기 가로환경개선추진구간 업그레이드 사업 대상구간

## 나. 개선사업(안)

## ■ 명동 4길(명동2가 53-10 ~ 53-1)

- 노점상 가이드라인 및 거리 상인들의 약속을 통해 불법 적치물을 정비하고, 매대와 DP를 정비하여 보행로 및 보행공간을 확보한다.

## ■ 명동길 (명동2가 33-1 교차로 및 인근 가로)

- 보행자 시설을 확충하고 교차로에 고원식 횡단보도 설치한다.

## ■ 명동11길 (을지로2가 181 일대)

- 불법 주정차 문제를 개선하기 위해 불법 주정차 차량을 단속하고 시차별로 규제하며 차량진입억제 말뚝을 설치하여 불법 주정차 차량을 제어한다.



〈그림 6-28〉 보행로 및 보행공간확보를 위한 노점가이드라인(예시) - 미국

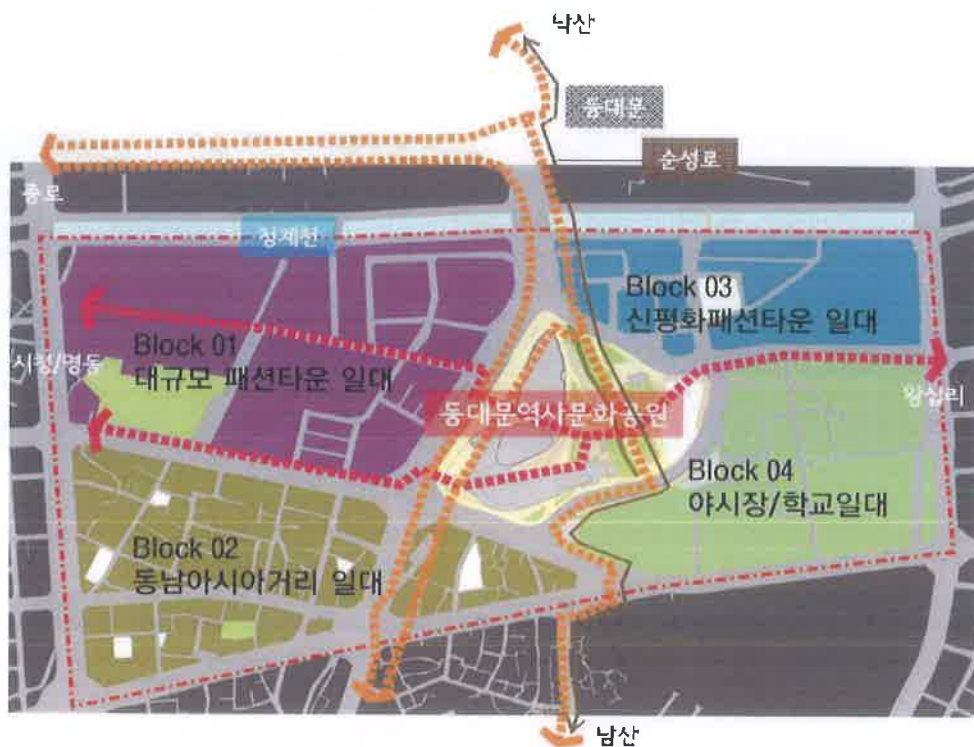


## 제3절 DDP 보행환경개선지구 개선계획

### 1. 계획방향

#### 1) DDP를 중심으로 대블록간 연결

- 동대문역사문화공원(DDP) 블록을 중심으로 대규모 패션타운 일대(Block 01), 동남아시아거리 일대(Block 02), 신평화패션타운 일대(Block 03), 야시장·학교 일대(Block 04) 등 4가지 대블록간의 연결을 목표로 한다.



〈그림 6-29〉 동대문역사문화공원 일대 대블록 구분도

#### 가. Block 01(대규모 패션타운 일대) ↔ DDP 간 연결

- DDP와 이어지는 장충단로변 횡단보도를 설치하여 대규모 패션타운 블록과 DDP 사이를 보행을 통해 연결할 수 있도록 한다.

#### 나. Block 02(동남아시아거리 일대) ↔ DDP 간 연결

- 동대문 역사문화공원 사거리에 교차횡단보도를 설치하여 동남아시아거리와 DDP블록과의 연계성을 강화할 수 있도록 한다.

#### 다. Block 03(신평화/동평화 패션타운 일대) ↔ DDP 간 연결

- 동평화/신평화 패션타운 일대의 매대, 노점상, 주정차 차량으로 혼잡한 마장로 1길의 보행환경정비를 통해 보행공간을 확보하고, 청계천과 DDP 사이를 보행을 통해 연결할 수 있도록 한다.

#### 라. Block 04(야시장 / 학교 일대) ↔ DDP 간 연결

- 횡단보도 설치를 통해 DDP 내부 보행동선이 주변 블록과 연결되도록 하며, 한양도성 성곽라인을 따라 조성된 과거 역사가로(순성로)의 재현을 위해 탐방로를 정비할 수 있도록 한다.

### 2) 블록 내 특성을 살린 보행환경 조성

#### 가. Block 01 대규모 패션타운 일대

- 이전계획부지(미공병단부지) 이전 시, 동대문 일대의 지구단위계획 지침과 연계하여 공공보행통로를 조성함으로써 DDP ~ 패션타운블록 ~ 외부지역 간의 연결성을 확보한다.
- 을지로와 장춘단로 13길의 보행로 정비를 통해 보행공간을 확보하고 개선지구 내 동서 보행 축을 형성할 수 있도록 한다.

#### 나. Block 02 동남아시아거리 일대

- 동남아거리를 보행전용거리로 조성하여 외국인 음식점 밀집 특화골목으로 다양한 문화 활동을 할 수 있도록 조성한다.
- 보행밀집가로인 을지로 4가의 보행로 정비를 통해 보행공간을 확보하고 내부 블록 간의 보행을 통해 연결이 가능하도록 한다.

#### 다. Block 03 신평화/동평화 패션타운 일대

- 마장로 1길을 중심으로 주변 가로의 노점들을 정비하고, 내부 골목환경 개선을 통해 한시적으로 열리는 잡화시장의 원활한 활동이 가능하도록 한다.

#### 라. Block 04 야시장 / 학교 일대

- 충무 아트홀 이용객과 주변 학교 학생들의 보행편의 및 보행안전 확보를 위해 보행로를 정비한다. 또한, 보행로 정비를 통해 야시장 개설 시 상인 및 방문객들이 원활한 활동을 할 수 있도록 한다.

### 3) 블록별 계획방향 종합

- DDP 보행환경개선지구 개선계획의 기본방향은 크게 2가지로 구분할 수 있는데, 하나는 DDP를 중심으로 대블록간을 연결시키는 것이고, 다른 하나는 각각의 블록 특성을 고려하여 그에 알맞은 보행환경을 조성하는 것이다.
- <그림 6-30>, <그림 6-31>, <그림 6-32>, <그림 6-33>은 이 2가지 기본방향을 종합하여 블록 별로 구체적인 위치에 표현한 것이다.

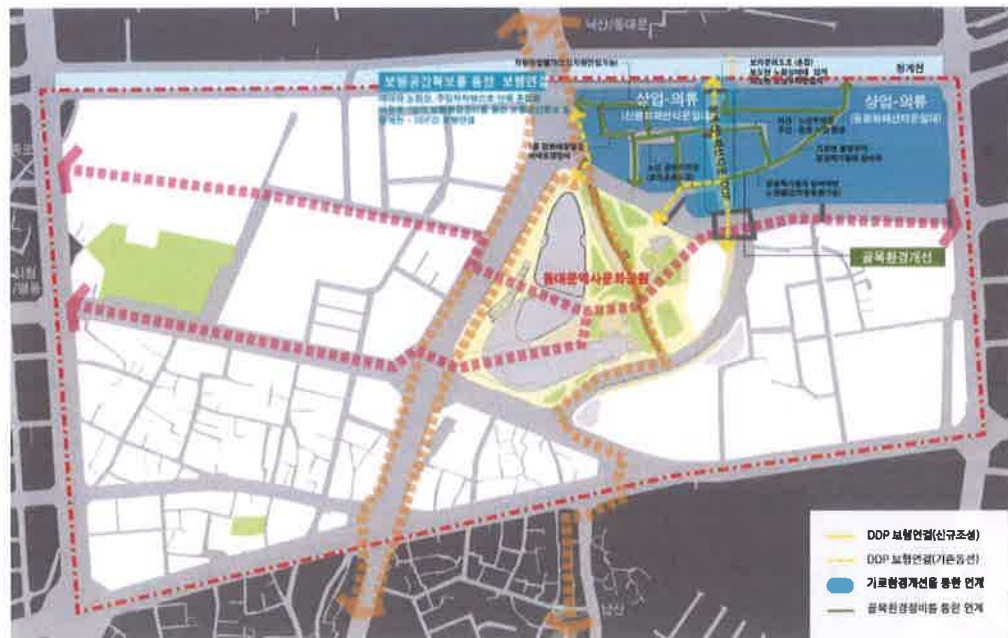


<그림 6-30> Block 01 대규모 패션타운 일대 구상

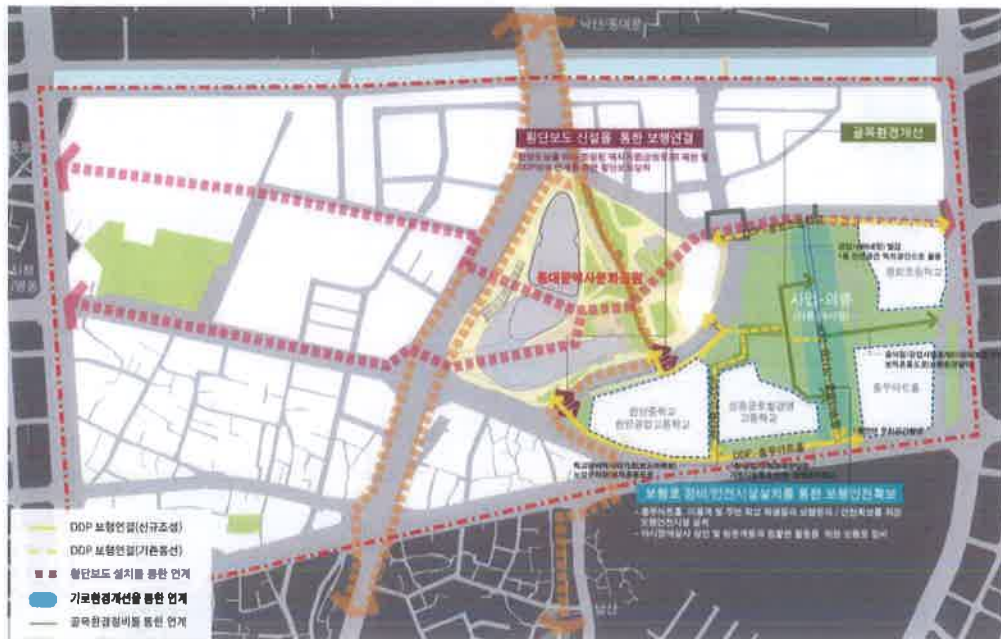




〈그림 6-31〉 Block 02 동남아시아거리 일대 구상



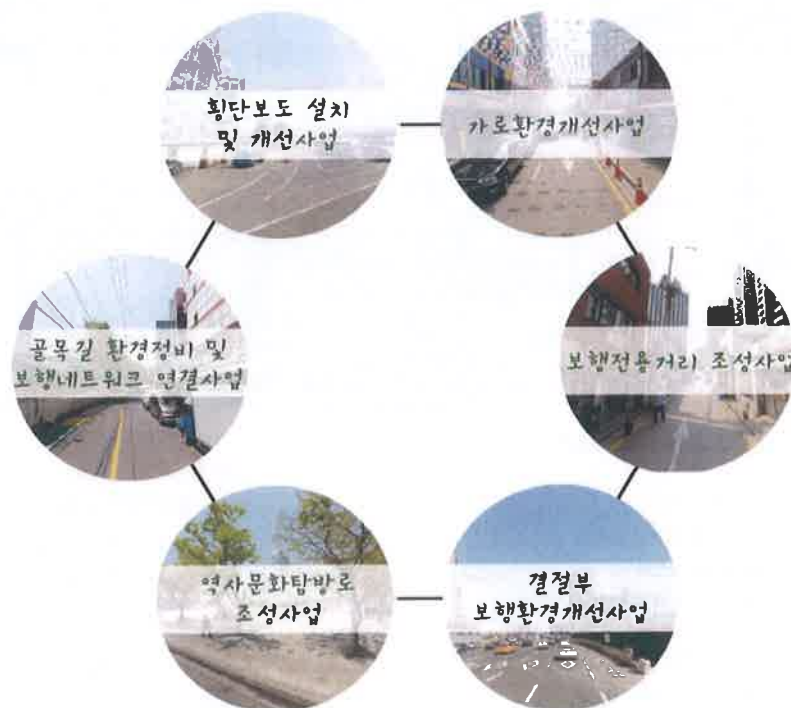
〈그림 6-32〉 Block 03 신평화/동평화 패션타운 일대 구상



〈그림 6-33〉 Block 04 야시장 / 학교 일대 구상

## 2. 개선계획

- 동대문역사문화공원(DDP) 주변은 간선도로로 둘러싸여 있어 보행을 통한 주변지역과의 연계에 있어 한계를 보인다. 따라서 주요 보행동선을 고려한 횡단보도 설치 및 개선사업을 통해 주변지역과 연계를 도모하였다.
- 또한 DDP로 연결되는 주요 동선에 위치한 가로를 대상으로 가로환경개선사업을 추진하여 보행연결을 도모할 수 있도록 하였으며, 골목길 환경정비를 통해 블록내부의 유기적인 동선체계가 형성될 수 있도록 하였다.
- 특정업종이 밀집하거나 주변지역과 차별화된 문화가 형성된 가로의 경우 보행전용거리로 조성하여 문화와 보행이 어우러진 특화가로를 조성할 수 있도록 하였다. 또한 블록으로 진입하는 주요 결절부의 보행환경개선사업을 통해 경관측면을 개선할 수 있도록 하였다.
- 역사문화탐방로를 조성하여 동대문역사문화공원(DDP) 일대의 장소성과 상징성을 강화할 수 있도록 하였다.



〈그림 6-34〉 DDP일대 보행환경개선 사업



〈표 6-21〉 DDP일대 보행환경개선계획 사업별 구상

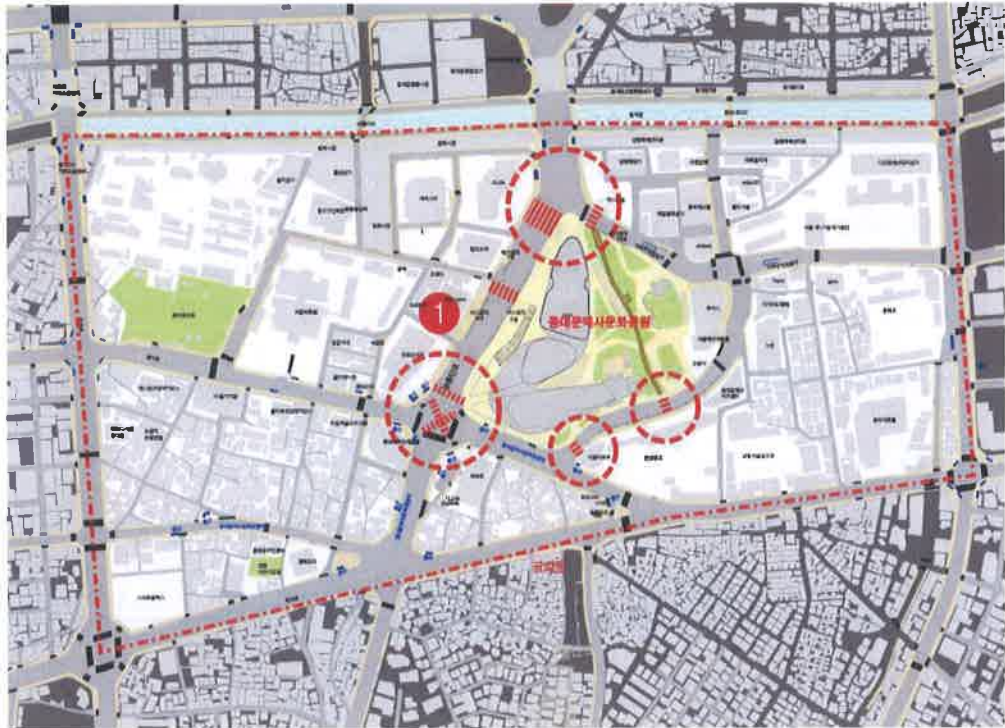
사업별 구상	계획방향과의 적합성
횡단보도 설치 및 개선	○ 이동편리성
가로환경 개선사업	○ 안전성, 장소성, 이동편리성
골목길 환경정비 및 보행네트워크 연결사업	○ 장소성, 안전성, 접근성
보행전용거리 조성(시간대별 지정)	○ 장소성, 쾌적성, 편의성
역사문화탐방로 조성사업	○ 장소성
결절부 보행환경개선사업	○ 접근성, 이동편리성, 장소성



〈그림 6-35〉 DDP일대 보행환경개선 사업구간

## 1) 횡단보도 설치 및 개선 사업

- DDP블록과 주변 블록의 연계를 위해 주요 보행동선에 위치한 지점 및 홍인지문, 장충단로 DDP 입구 등의 주요 결절점에 횡단보도를 새로이 만들거나 개선한다.



〈그림 6-36〉 횡단보도 설치 및 개선 사업 대상구간

〈표 6-22〉 횡단보도 설치 개선(예시)





## 2) 가로환경개선사업

- 밀리오레, 두산타워, 신평화/동평화시장, 야시장 일대에 위치한 보행밀집가로 중 노점, 적치물, 불법주차 등 가로환경을 집중적으로 개선하여 보행중심가로로 조성한다.



〈그림 6-37〉 가로환경개선 사업 대상구간

〈표 6-23〉 가로별 가로환경개선 사업 구분

사업구분		계획방향
2	종로~청계천로~장충단로13길 가로환경개선사업	장소성
3	마장로1길 가로환경개선사업	이동편리성
4	퇴계로73길 가로환경개선사업	이동편리성
5	을지로 가로환경개선사업	접근성

## 가. 종로~청계천로~장충단로13길 가로환경개선사업

- 종로~청계천로~장충단로13길의 주요 현황은 다음과 같다.



- 종로에서 청계천을 통해 동대문지역으로 이어지는 가로로서 의류 부자재 등 관련 상점들이 밀집해있다.
- 하역차량 및 불법주차가 성행하고 있으며, 보행시설 불량으로 보행 개선 필요한 구간이다.
- 또한 국립의료원, 공병단부지 이전 시 DDP에서 연결되는 주요가로로 이용이 가능하다.



〈그림 6-38〉 종로~청계천로~장충단로13길 현황

- 종로~청계천로~장충단로13길을 주요보행가로로 활용하기 위해 도로포장, 차도축소 및 보도확폭, 가로수 식재, 보행시설 개선 등의 보도정비를 하여 가로환경을 개선하고, 국립의료원 북측 결절점에 보행광장을 조성한다.

〈표 6-24〉 종로~청계천로~장충단로13길 개선 예시





### 나. 마장로1길 가로환경개선사업

- 마장로1길의 주요 현황은 다음과 같다.



- 보차분리도로로서 청계천~동대문 내 대형쇼핑몰로 이어지는 진입도로로 활용된다.

- 대형의류쇼핑몰 밀집지역으로 가로변 노상주차장이 조성되어 있으며, 노점이 성행하는 구간으로 다소 혼잡한 양상을 보인다.



〈그림 6-39〉 마장로1길 현황

- 마장로1길의 가로환경 개선을 위해 도로를 포장하고 보행시설을 개선하며, 보행을 방해하는 노점들과 불법주차 차량들을 개선한다. 또한 현재 행해지고 있는 가로형 베틀시장 관련 프로그램과 연계하여 마장로 1길을 특성가로화 시킨다.

〈표 6-25〉 마장로1길 개선(예시)



## 다. 퇴계로73길 가로환경개선사업

- 퇴계로73길의 주요 현황은 다음과 같다.



- 의류 부자재 관련 상업이 밀집되어 있으며, 동대문 지역 내 주요 내부가로로 활성화 필요한 구간이다.
- 창덕초, 성동고, 한양공고 등 주변학교 학생들의 주요 통학로로 활용되고 있다.
- 야간에는 야시장이 개설되어 활기를 띠는 가로이다.



〈그림 6-40〉 퇴계로73길 현황

- 퇴계로73길은 도로포장 및 보행시설 개선 등의 가로환경개선사업을 실시한다. 보행량을 유도하여 주변지역의 활성화를 도모한다.

〈표 6-26〉 퇴계로73길 개선(예시)



## 라. 을지로 가로환경개선사업

- 을지로의 주요 현황은 다음과 같다.



- 가로수, 버스정류장, 환풍구 등으로 인해 보행공간이 다소 협소한 구간이다.
- DDP 입구 교차로 지점에 대기택시들의 불법주정차가 성행하고 있다.



〈그림 6-41〉 을지로 현황

- 을지로 가로환경개선을 위한 주요사업은 국립의료원 이전계획 수립 시에 일부 전면공지를 활용하여 훈련원공원과 연계된 보행광장 조성함으로써 동서보행축을 확보하는 것이다. 또한, 택시불법주정차를 단속하고 가로시설물 정비를 통해 보행공간을 확보한다.

〈표 6-27〉 을지로 개선(예시)





## 4) 골목길 환경정비 및 보행네트워크 연결사업

- 밀리오레, 신평화/동평화시장 등 대규모 패션타운 주변 보행밀집골목을 대상으로 골목환경을 정비하여 주요가로에 집중된 보행을 분산하고 주변 블록과의 보행네트워크를 형성한다.
- 미공병단부지, 국립의료원 등 이전계획이 있는 대규모시설의 개발계획과 연계하여 보행네트워크 연결을 위한 민간부지 내 공공보행통로를 계획한다.



〈그림 6-42〉 골목길 환경정비 및 보행네트워크 연결사업 대상구간

〈표 6-28〉 가로별 골목길 환경정비 및 보행네트워크 연결사업 구분

사업구분		계획방향
6	DDP 서측 내부블록 보행 네트워크 연결	안전성 이동편리성 접근성 편의성 장소성
7	DDP 동측 내부블록 보행 네트워크 연결	
8	DDP 북측 내부블록 보행 네트워크 연결	안전성 이동편리성 접근성 쾌적성 장소성
9	공병단부지 내 보행 네트워크 연결	

### 가. DDP 내부블록 보행 네트워크 연결

- DDP 내부블록의 주요 현황은 다음과 같다.



- 패션관련 산업, 음식점이 혼재되어 있는 골목으로 보행 및 차량 동선이 혼재되어 있다.
- 불법주차 등 보행환경이 열악하고 대형의류쇼핑몰 밀집지역으로 보행 차단되어 있다.



〈그림 6-43〉 DDP 내부블록 현황

- DDP 내부블록 내에 차량 속도 저감시설 등의 안전시설물을 설치한다. 또한 특화가 로로서 도로포장 및 보행시설물을 개선하고 주차구역을 설정하여 불법 주정차 문제를 개선하기 위해 노력한다.

〈표 6-29〉 DDP 내부블록 개선(예시)



### 나. 공병단부지 내 보행 네트워크 연결

- 공병단부지의 주요 현황은 다음과 같다.



- 대규모 미 공병단부지로 블록 내부 및 주변지역과 단절되어 있다.
- 미 공병단 이전과 관련한 부지활용계획 수립 예정이다.



〈그림 6-44〉 공병단부지 현황

- 공병단부지 활용 시, 내부지역~청계천 간의 연계성을 위한 보행통로를 설치한다. 또한 동대문역사공원 일대 지구단위계획 지침(공공보행통로 조성)과 연계하여 사업을 시행한다.



〈그림 6-45〉 공병단부지 내부통로 개선 예시(뉴욕 Whyte Way)



## 5) 보행전용거리 조성 사업

- 시간제 보행전용거리 운영을 통해 다양한 문화 활동이 이루어질 수 있는 다문화 특화거리로 조성한다.



〈그림 6-46〉 보행전용거리 조성사업 대상구간

〈표 6-30〉 가로별 보행전용거리 조성사업 구분

사업구분		계획방향
10	동남아시아 거리 보행전용거리 운영	장소성

## 가. 동남아시아 거리 보행전용거리 운영

- 동남아시아 거리의 주요 현황은 다음과 같다.



- 음식점 밀집 가로로서 동남아시아 문화가 특화된 가로이다.
- 보행폭원이 협소하나, 차량동선과 보행동선 동일가로 내에 형성되어 다소 복잡하다.



〈그림 6-47〉 동남아시아거리 현황

- 동남아시아거리로 특화하여 시간대별 보행전용거리로 단계별로 조성한다. 또한 문화 활동을 위한 보행광장을 조성한다.

〈표 6-31〉 동남아시아 거리 개선(예시)



## 6) 역사문화탐방로 조성사업

- 동대문 ~ DDP ~ 남산을 잇는 역사문화탐방로를 조성한다.
- 과거 한양도성 순례길인 순성로를 재현한다.



〈그림 6-48〉 역사문화탐방로 조성사업 대상 구간

〈표 6-32〉 가로별 역사문화탐방로 조성사업 구분

사업구분		계획방향
11	종로~장충단로 역사문화탐방로 조성	장소성
12	홍인지문~DDP한양도성구간~광화문 역사문화탐방로 조성	장소성



## 가. 종로~장충단로 역사문화탐방로 조성

- 종로~장충단로의 주요 현황은 다음과 같다.



- 종로~장충단로는 주변지역 중 가장 보행자통행량이 많은 구간이다.
- 장충단로는 옛 물길(남소문동천)로서 역사적 가로로 정비할 필요가 있는 구간이다.



〈그림 6-49〉 종로~장충단로 현황

- 장충단로 내의 노점들을 정비하고 보행로를 확장한다. 또한 부족한 횡단보도를 확충하며, 미디어파사드·미디어폴 도입을 통한 유비쿼터스 환경을 구축하여 동대문의 특성에 맞는 가로경관을 창출한다.
- 장충단로에 바닥표시 등을 통해 옛 물길인 남소문동천의 흔적을 조성하여 옛 물길로서의 상징성과 인지성을 확보한다.
- 종로의 보행공간 확충 및 휴식공간 조성을 위한 보행환경개선사업을 추진한다.
- 역사가로로서 상징성 강화를 위해 가로의 역사적 사건, 의미, 인물 등에 대한 스토리를 발굴하고 시민들에게 안내한다.

## 나. 홍인지문~DDP한양도성구간~광화문 역사문화탐방로 조성

- 홍인지문~DDP한양도성구간~광화문의 주요 현황은 다음과 같다.



- 과거 한양도성 성곽구간으로 현재 낙산~광희문구간으로 이어지는 순성로이다.
- DDP 내로 연결되는 성곽라인과 연계하여 역사문화탐방로로 조성할 필요가 있는 구간이다.



〈그림 6-50〉 홍인지문~DDP한양도성구간 현황

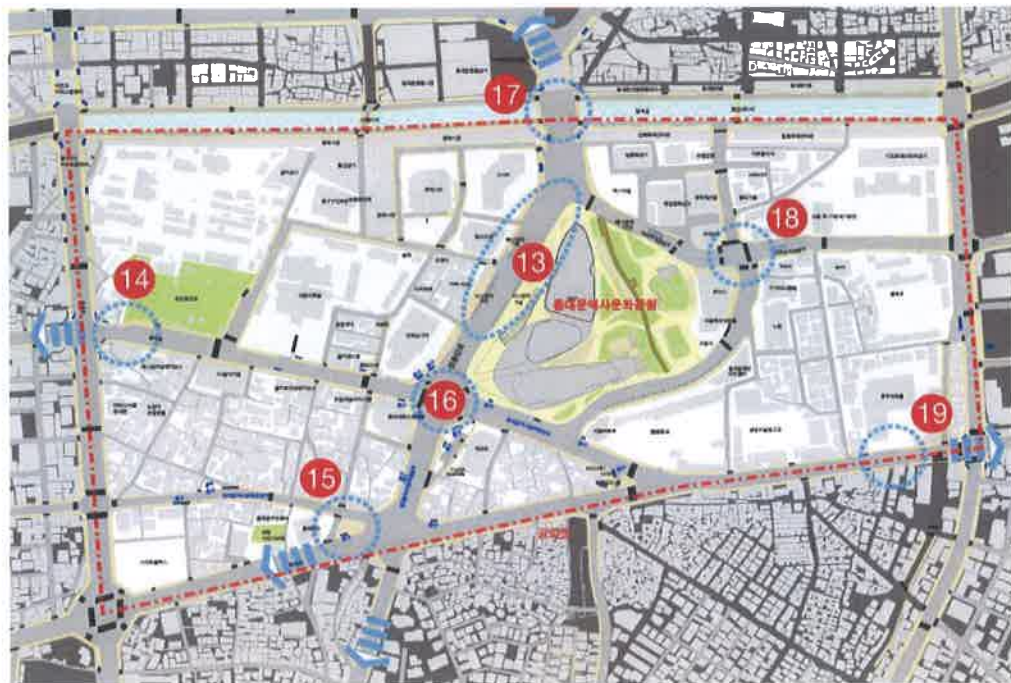
- 기존의 순성로를 DDP내 성곽공원 내부로 이동시키고, 순성로의 장소적 의미를 부각시키기 위한 보행관련시설 개선 및 안내시설을 확충한다.



〈그림 6-51〉 홍인지문~DDP한양도성구간 개선 예시(대구 근대골목, 후쿠오카 모찌코 레트로)

## 7) 결절부 보행환경개선사업

- DDP입구, 훈련원 입구 등 주요시설과 도로의 결절부에 위치한 지점의 보행환경개선을 통해 장소성을 강화할 수 있도록 한다.
- 청계천, 종로 등 주변 명소와의 연결하고 지하철입구·버스정류장 주변 환경개선을 통해 접근성과 이동편리성을 강화할 수 있도록 한다.



〈그림 6-52〉 결절부 보행환경개선사업 대상구간

〈표 6-33〉 가로별 결절부 보행환경개선사업 구분

사업구분		계획방향
13	장충단로변 DDP 보행접근 개선	접근성
14	훈련원공원 입구 환경개선	접근성
15	광희동사거리 진입부 보행환경개선	안전성
16	DDP 입구 보행환경개선	이동편리성
17	홍인지문~청계천~DDP 연결 진입부 보행환경개선	장소성
18	서울패션아트홀 앞 사거리 보행환경개선	이동편리성
19	충무아트홀 앞 사거리 보행환경개선	접근성



### 가. 장충단로변 DDP 보행접근 개선

- 장충단로변 진입부의 주요 현황은 다음과 같다.



- 장충단로 DDP 변으로 버스정류장 설치계획
- 향후 설치되는 버스정류장에서 DDP 2층 전망대로 동선이 연계되므로 주요 결정부로서 역할 가능



〈그림 6-53〉 장충단로변 진입부 현황

- DDP 주요 접근로의 인지성 강화를 위해 버스정류장 주변에 DDP 안내판을 설치하며, 이용객 편의성 강화를 위해 대중교통알림시설을 설치한다. 버스베이 및 가로시설물 설치 시에는 유효보도폭을 확보하며, 불법주정차를 방지하기 위해 CCTV를 설치하거나 주차 단속을 강화한다. 이전한 버스정류장의 위치와 연계하여 새로운 횡단보도를 설치한다.

〈표 6-34〉 장충단로변 진입부 개선(예시)



### 나. 훈련원공원 입구 환경개선

- 훈련원공원 입구의 주요 현황은 다음과 같다.



- 훈련원 공원 입구로서의 인라인 등 많은 사람이 이용하는 공원이나, 안내장치가 없어 인지도가 떨어진다.
- 주변도로 폭이 넓으나 불법주차, 지장물 설치 등 보행환경 개선이 필요한 구간이다.



〈그림 6-54〉 훈련원공원 입구 현황

- 훈련원공원 시설을 정비하고 연계한 주변지역의 보도환경을 개선한다. 또한 훈련원공원 입구에 소광장과 휴게시설물을 설치하여 보행광장을 조성한다.

〈표 6-35〉 훈련원공원 입구 개선(예시)



#### 다. 광희동사거리 진입부 보행환경개선

- 광희동사거리 진입부의 주요 현황은 다음과 같다.



- 동대문역사문화공원역 5번 출구(5호선)로서 지하철이용객들이 다수 이용하는 주요 진입부이다.
- 대중교통을 이용객의 주요 진입부이나 특별한 공간적 매력이 떨어진다.



〈그림 6-55〉 광희동사거리 진입부 현황

- 광희동 사거리 진입부의 지하철 출입구를 주변건물이나 출구 공지 등과 연계하는 방식으로 개선한다.



〈그림 6-56〉 광희동사거리 진입부 개선(예시) - 불가리아 소피아, 스페인 광장 스페냐 지하철 출입구



## 라. DDP 입구 보행환경개선

- DDP 입구의 주요 현황은 다음과 같다.



- 지하철 2·4호선동대문역사문화공원역 출구가 집중된 구간으로 DDP 주요 보행출입구이다.
- 동대문역사문화공원 교차로로서 차량과 보행자의 통행이 잦은 지점이다.



〈그림 6-57〉 DDP 입구 현황

- DDP입구의 횡단보도를 확충하고 진입부로서의 상징적 보행공간을 조성한다.



〈그림 6-58〉 DDP 입구 개선(예시) - 일본 신사야바시 입구 게이트, 헬싱키 횡단보도 개선

## 마. 홍인지문~청계천~DDP 연결 진입부 보행환경개선

- 홍인지문~청계천~DDP 진입부의 주요 현황은 다음과 같다.



- 한양도성 멸실 구간 종로로부터 DDP로 진입하는 주요 진입부이다.
- 청계천 위에 형성된 다리구간으로 보행로가 정비되어 있지 않으며, 차량들로 인해 보행자 안전에 위협을 받는 구간이다.



〈그림 6-59〉 홍인지문~청계천~DDP 진입부 현황

- 홍인지문으로부터 DDP 내 한양도성발굴구간으로 이어지는 역사적 가로로서의 성격을 부여하며, 횡단보도를 확충하고 보도와 보행시설물을 개선한다.



〈그림 6-60〉 DDP 연결 진입부 개선(예시) - 독일 오버하우젠, 파리

### 바. 서울패션아트홀 앞 사거리 보행환경개선

- 서울패션아트홀 앞 사거리의 주요현황은 다음과 같다.



- 청계천, 을지로 연결되는 주요 가로로서 DDP 진입부 및 대형 패션몰이 입지하고 있다.
- 보행량이 많은 지역이나 안전시설, 안내시설 등 보행자 시설이 부족한 구간이다.



〈그림 6-61〉 서울패션아트홀 앞 사거리 현황

- 청계천으로 연결되는 구간의 가로환경개선과 연계하여 보행자 안전시설을 설치하고, DDP 지역 내 진입하는 주요 보행 결절지점에 보행광장을 조성한다.

〈표 6-36〉 서울패션아트홀 앞 사거리 개선(예시)





### 사. 충무아트홀 앞 사거리 보행환경개선

- 충무아트홀 앞 사거리의 주요 현황은 다음과 같다.



- 충무아트홀 앞 사거리로 외부 지역과 다산로, 퇴계로로 이어지는 주 진입부이다.
- 지하철 신당역출입구가 조성되어 있으며, 충무아트홀을 이용하는 방문객들이 주로 이용한다.



〈그림 6-62〉 충무아트홀 앞 사거리 현황

- 충무아트홀과 연계한 보행광장을 조성하고, 횡단보도를 개선하며 보행시설물을 확충한다.



〈그림 6-63〉 충무아트홀 앞 사거리 개선(예시) - 부평 교통광장, 영국 런던

# 7장

PART 2. 보행환경개선지구 시범사업 및 보행친화수준 평가방안

## 보행친화수준 평가방안

## 제1절 보행친화수준 평가방법 사례

### ■ 보행환경개선사업 평가 개요

#### • 보행환경개선사업 평가 목적

- 2012년 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 공포에 따른 보행환경개선사업의 평가가 꼭 필요한 상황이며, 보행 보행서비스의 질적 향상과 지속가능한 보행환경을 유지하기 위하여 성과중심의 정책과 사업관리가 필요하다.
- 보행환경 개선 사업의 효과를 극대화하기 위해 사후평가 결과를 향후 사업의 근거자료로 활용하고, 보행환경 개선과 관련된 사업들의 평가체계를 구축하여 서울시 보행환경개선사업들이 지속적으로 추진될 수 있게 하는데 그 목적을 둔다.

#### • 보행환경개선사업 평가 관련 법률

항목	내용
보행안전 및 편의증진에 관한 법률	보행안전 및 편의증진에 관한 법률 시행령
제10조(보행환경개선사업의 평가)	제10조(보행환경개선사업의 평가) ① 특별시장등은 법 제11조제1항에 따라 보행환경개선사업을 평가하기 위하여 다음 각 호의 사항을 포함한 보행환경개선사업 평가계획을 해당 사업의 시행 전에 미리 수립하여야 한다. 1. 보행환경개선사업 평가의 기본방향 2. 보행환경개선사업 중 평가 대상사업 및 방법에 관한 사항 3. 보행환경개선사업 평가지표의 설정에 관한 사항 4. 보행환경개선사업 평가 결과의 활용 및 공개에 관한 사항 5. 제11조에 따른 보행환경개선사업 평가위원회를 설치하는 경우 그 구성에 관한 사항 6. 그 밖에 보행환경개선사업 평가에 필요한 사항 ② 특별시장등은 제1항의 보행환경개선사업 평가계획에 따라 보행환경개선사업을 완료한 날부터 2년 이내에 보행환경개선사업을 평가하여야 한다. ③ 특별시장등은 제2항에 따른 평가를 할 때에는 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다. <개정 2013.3.23> 1. 보행환경의 개선을 위한 각종 시설물의 효과 2. 보행의 안전성·편리성 및 쾌적성 등에 대한 개선 정도 3. 해당 보행환경개선사업이 지역경제의 활성화에 미치는 영향 4. 보행환경개선지구를 통행하는 보행자와 운전자의 만족도 5. 그 밖에 보행환경개선지구 지정 목적 달성 여부를 평가하기 위하여 안전행정부장관 및 국토교통부장관이 필요하다고 인정한 사항 ④ 특별시장등은 제2항에 따른 평가를 완료한 날부터 1개월 이내에 평가 결과를 안전행정부장관 및 국토교통부장관에게 보고하여야 한다. <개정 2013.3.23>

자료 : 국가법령정보센터, 보행안전 및 편의증진에 관한 법률·시행령, 2013

## • 평가의 대상 및 시기

항목	내용
평가 대상	- 보행환경개선사업을 시행하였을 때
평가 시기	- 보행환경개선사업을 완료한 날부터 2년 이내
평가결과의 보고	- 평가를 완료한 날부터 1개월 이내의 평가 결과를 행정안전부장관과 국토해양부장관에게 보고(시장 또는 군수는 도지사에게 거쳐야 함)

자료 : 행정안전부, 보행업무편람, 2013

## • 평가위원회의 구성

- 위원장 1명을 포함한 7명 이내의 위원으로 구성한다.
- 평가위원장 : 평가위원회 위원 중 특별시장 등이 지명하는자로 한다.
- 간사 : 간사 1명을 두며, 특별시장 등이 소속 공무원 중에서 지정한다.
- 위원 중 4명 이상은 민간위원으로 한다.
- 평가위원회 위원은 관계 공무원과 보행, 교통, 도시계획 및 환경 등 관련분야에 관한 학식과 경험이 풍부한 민간 전문가 중에서 임명하거나 위촉한다.

## • 평가 계획 수립 및 실시 방법

- 사업 시행 전 평가계획을 미리 수립하도록 하며, 평가지표는 사업의 특성에 따라 정량적·정성적 방법을 이용하여 평가하도록 한다.

단계	항목	내용
평가계획 수립단계	평가계획수립	평가목적, 평가기준, 평가항목 등 평가에 필요한 사항과 평가활용방안 결정
평가실시단계	자료수집	평가항목의 점검에 필요한 자료 수집
	자료 분석 및 도출	평가항목을 도출하고 필요하나 결론과 개선방안 제시
	평가보고서 작성	지구의 특성과 조건을 고려할 수 있도록 평가보고서를 작성

자료 : 행정안전부, 보행업무편람, 2013

## 1. 해외 사례

## 1) 5Cs

- 런던보행계획(Transport for London, 2004)에 제시된 보행환경 평가지표로써, Connected, Convivial, Conspicuous, Comfortable, Convenient 이른바 '5Cs' 를 설정하여 견고 싶은 런던을 만들기 위한 기준으로 삼고 있으며 해당 항목의 내용은 다음과 같다.

〈표 7-1〉 런던 보행환경 평가지표

항 목	내 용
Connected (연결성)	<ul style="list-style-type: none"> <li>보행 Network의 연결을 의미하는 것으로 보행자가 원하는 목적지까지 안전하고 쉽게 직접적인 경로를 경유하여 갈 수 있어야함</li> <li>도로의 연결성은 보행을 교통수단의 하나로 선택할 수 있게 하는 주요 원인이 됨</li> </ul>
Convivial (쾌적성)	<ul style="list-style-type: none"> <li>보행환경의 쾌적성을 의미하는 것으로 보행환경의 질을 떨어뜨리는 도로상의 혐오물질(낙서, 쓰레기 등)과 노상 적재물처럼 보행공간을 방해하는 것들이 많다면 보행환경의 쾌적성은 감소함</li> </ul>
Conspicuous (명확성)	<ul style="list-style-type: none"> <li>보행환경의 안전성을 의미하는 것으로 보행도로나 공공 광장 등에 가로등을 설치하고 치안을 강화하여 보행자들이 항상 '안전한 거리' 라고 생각할 수 있도록 함</li> </ul>
Comfortable (편안함)	<ul style="list-style-type: none"> <li>보행환경의 편안함을 의미하는 것으로 보도포장재질의 향상, 도로의 효율적 분배, 교통제어, 매력적인 전망과 건축물 신설, 휴게시설의 설치 등을 통해 보행을 좀더 즐겁게 할 수 있음</li> </ul>
Convenient (편리성)	<ul style="list-style-type: none"> <li>보행의 편리성을 의미하는 것으로 위에서 열거한 네가지 요인들을 향상시키기 위한 여러 사업을 수행하여 보행을 하나의 교통수단으로 정착시키고 다른 교통수단과의 경쟁에서도 뒤지지 않는 경쟁력을 갖추게 함</li> </ul>

자료 : Transport for London, 2004

## 2) PEF

- 미국 오래곤주 포틀랜드의 보행환경 평가지표인 PEF(Pedestrian Environmental Factor)는 4가지 항목을 기준으로 각 항목마다 4점을 만점으로 하여 도로의 보행환경을 평가하는 지표이다. PEF는 4~12까지 9개의 항목으로 구분되며, 이를 구성하는 4가지 항목과 측정방법은 다음과 같다.

〈표 7-2〉 포틀랜드 보행환경 평가지표

항 목	내 용
Ease of Street Crossing (도로횡단의 용이성)	<ul style="list-style-type: none"> <li>주요 교차로를 선정하고 교차로의 폭, 신호간격, 교통량을 측정함</li> </ul>
Sidewalk Continuity (보도의 연속성)	<ul style="list-style-type: none"> <li>대중교통과 연계되거나 향후 대중교통과 연계될 것으로 예상되는 주요 간선 도로 보도가 얼마만큼 연결되어 있는지 판단한 후, 지역 집산도로 보도 또한 조사함</li> </ul>
Street Connectivity (도로의 연결성)	<ul style="list-style-type: none"> <li>보행자가 원하는 목적지까지 한번에 통행할 수 있는지를 살펴본 것으로 쿨데삭, 막다른 골목, 대형블록, 원형 도로보다는 격자형 도로가 바람직함</li> <li>조사자는 각 존별로 격자형 가로망 패턴의 범위를 조사하고, 교차점간 거리 등 격자형 도로망의 완성도를 평가함</li> </ul>
Topography (지형)	<ul style="list-style-type: none"> <li>각 지역 도로의 경사도를 살펴보는 것으로 도로의 가파른 정도가 심할수록 보행환경에 바람직하지 않음</li> <li>조사자는 경사지역의 범위와 이 지역 경사의 기울기를 측정함</li> </ul>

## 3) Walking Score

- 일반적으로 보행환경 평가를 위해 보행자를 대상으로 설문조사를 실시하는 방법이 가장 널리 사용되고 있다. 하지만, 설문조사의 경우 만족도에 대한 응답이 왜곡될 가능성이 크고 응답자의 경험의 한계에 따라 답변이 고르지 않게 나올 위험<sup>22)</sup>이 있다.
- 이러한 문제점을 해결하기 위해서 보행환경을 정량적 지표로 단순화시킨 보행지수가 개발되어 현재 미국에서 보행자의 환경을 평가하는 시스템이 구축되어 Internet Site<sup>23)</sup>를 중심으로 운영 중에 있다.
- Walking Score(WS)는 보행자(이용자)가 지정하는 중심점(Centroid : 집, 지하철 역 등)의 주소(Address)를 기반으로 문화편의시설(Amenities)까지의 직선거리를 산출하고, 산출된 거리를 바탕으로 보행점수(WS)를 산정한다.
- 보행점수를 부여할 경우 직선거리를 바탕으로 0.25mile(0.4Km)에 위치할 경우 최고 점수(Maximum Number of Point)를 부여하고 1mile(1.6Km)에 위치할 경우 최저점수를 부여하는 방식으로 계산을 하며, 점수는 표준화 과정을 거쳐 도출한다.
- Walking Score의 점수범위와 그 의미는 <표 7-3>과 같다.

&lt;표 7-3&gt; Walking Score 점수구분 및 의미

점수등급	점수범위	세부설명
1	90~100	Walkers' Paradise
2	70~89	Very Walkable
3	50~69	Somewhat Walkable & Bike
4	25~49	Car-Dependent
5	0~24	Car-Dependent(Driving Only)

자료 : 김태호 이수일 주용진 노정현, 2010, 역세권 보행환경지수(WES)개발 및 적용, 교통기술과 정책 제7권 제3호

22) 김태호 이수일 주용진 노정현, 2010, 역세권 보행환경지수(WES)개발 및 적용, 교통기술과 정책 제7권 제3호

23) www.walkscore.com



## 4) Walkonomics

- 영국에서 시작된 Walkonomics는 앞서 말한 Walking Score보다 보행자체에 좀 더 중점을 두어 보행에서 느낄 수 있는 행복 지수와 다양한 심리적 느낌을 계량화한 프로그램이다.
- 8개의 지표를 이용, 도시의 보행환경을 평가해 그 정보를 알려주는 웹 프로그램이 개발되어 런던, 샌프란시스코, 맨해튼 등에서 서비스를 제공하고 있다.
- 지표 산정을 위해 처음에는 ‘Walkobot’ 이라는 자동시스템을 개발해 모든 관련 자료를 자동적으로 분석, 도로별 데이터베이스를 구축했지만 이후에는 지역에 거주하는 일반인들의 경험이 지속적으로 업데이트가 되어져 정보가 누적된다.
- Walkonomics의 8가지 평가지표의 내용은 다음과 같다.

〈표 7-4〉 Walkonomics 평가지표

연번	평가지표 내용
1	Road safety (도로의 안정성)
2	Easy to cross (도로 횡단의 안정성)
3	Pavements/Sidewalks (보행도로의 질)
4	Hilliness (구릉의 정도)
5	Navigation (길 찾기의 쉬움)
6	Fear of crime (범죄에 대한 두려움의 정도)
7	Smart&Beautiful (도로의 아름다움)
8	Fun and relaxing (보행의 즐거움)



자료 : walkonomics 홈페이지(www.walkonomics.com)

〈그림 7-1〉 Walkonomics의 거리 등급 및 거리정보 표시화면

## 2. 국내 사례

### 1) 도로용량편람(KHCM)의 보행 서비스수준(LOS)

- 도로용량편람에서는 보행자시설을 자동차의 통행이 배제된 상태에서의 보행자만의 통행을 위한 시설이라 정의하고 있으며, 보행자도로, 신호횡단보도, 계단, 대기공간으로 구분한다.
- 보행자가 이용하는 시설에 따라 그 특성이 다르며, 이에 따른 서비스수준도 시설별로 효과척도를 달리하게 된다.
- 보행자시설 효과척도
  - 보행자도로 주요 효과척도 : 보행교통류율, 보행자 점유공간, 보행밀도, 보행속도
  - 계단 주요 효과척도 : 보행교통류율
  - 대기공간 주요 효과척도 : 보행자 점유공간
  - 횡단보도 주요 효과척도 : 보행자의 평균지체, 보행자 점유공간
- 보행과 관련된 교통류는 보행자 시설의 분석과 정립 과정에서 기본적인 관계식으로 이용되며, 보행자시설은 각 유형별로 보행교통량-속도-밀도-보행자점유공간의 보행교통류 관계를 통해 효과척도가 정해지면 이 결과를 이용하여 서비스수준을 판정한다.

〈표 7-5〉 보행교통류의 기본 변수

항 목	내 용
보행자시설의 보행교통량-보행속도-보행밀도 관계식	$V = S \times D$ <p>여기서,  <math>V</math> = 보행교통류율(인/분/m)  <math>S</math> = 보행속도(m/분)  <math>D</math> = 보행밀도(인/m<sup>2</sup>)</p>
보행자시설의 보행교통량-속도-점유공간 관계식	$V = \frac{S}{M}$ <p>여기서,  <math>V</math> = 보행교통류율(인/분/m)  <math>S</math> = 보행속도(m/분)  <math>M</math> = 보행점유공간(m<sup>2</sup>/인)</p>

자료 : 국토해양부, 도로용량편람, 2013

### 2) 서울시 제1·2차 보행환경 기본계획의 평가지표

- 제1차 서울시 보행환경 기본계획에서는 보행환경의 수준 평가, 보행환경의 지속적인 측정과 비교, 장래 보행환경의 목표와 개선방안의 제안을 위해 최종적으로 8개의 평가항목을 선정하였으나, 보행을 교통수단으로 인식하지 못하는 한계점을 가지고 있었다.

〈표 7-6〉 제1차 보행환경 기본계획의 보행환경 평가지표

평가지표	세부평가항목
기초지표	- 보도율
	- 보행자 위주의 도로비율
안전성 관련지표	- 교통사고 사망자 중 보행자 비율
	- 신호기준 준수한 횡단보도 비율
편리성 관련지표	- 교차로 횡단보도 설치율
	- 환승구간의 편의시설 설치율
쾌적성 관련지표	- 중앙분리대가 있는 도로의 비율
만족도 지표	- 보행환경에 대한 만족도

자료 : 서울특별시, 보행환경 기본계획, 1998

- 제2차 서울시 보행환경 기본계획에서는 제1차 보행환경 기본계획의 평가지표인 안전성, 편리성, 쾌적성의 틀을 유지하여 연속성을 확보하였으며, 앞서 말한 한계점을 극복하기 위해 보행을 교통수단으로 인식하여 새로운 평가항목인 접근성을 추가하였다.

〈표 7-7〉 제2차 보행환경 기본계획의 보행환경 평가지표

평가지표	세부평가항목	
기초지표	- 보도상의 차량진출입로 조사	- 보도상의 노상적재물 조사
	- 편리한 횡단시설 유무조사	- 신호등 유무 조사
	- 보도상의 불법주차차량 조사	- 보도상의 노점상 조사
	- 도로 횡단시 용이한 정도	
안전성 관련지표	- 조명시설 설치여부 조사	- 보도상의 공사장 조사
	- 보도상의 휴게시설 조사	- 보도포장의 재질 조사
	- 보도상의 혐오물질 조사	- 보도포장의 상태 조사
	- 보행량 측정	
편리성 관련지표	- 보도유무	- 안전표지판 조사
	- 보차분리시설 조사(가드레일 등)	- 과속방지턱의 유무
	- 노면표지판 조사	- 차량통행방향
쾌적성 관련지표	- 버스정류장 조사	- 택시정류장 조사
	- 지하철역 출입구 조사	- 연결된 도로의 수 조사
	- 횡단보도 설치 유무 조사	
만족도 지표	- 설치된 블라드 수 조사	- 설치된 유도블럭 수 조사
	- 설치된 경사완만 보도턱 수 조사	

자료 : 서울특별시, 제2차 보행환경 기본계획, 2005

### 3) 보행업무편람의 평가 방법

#### (1) 정량적 평가 방법

- 보행업무편람에서는 교통사고 발생정도 및 보행시설물 개선사항, 시설물 및 기법의 효과, 지역경제 활성화 정도 등의 항목을 이용하여 평가하도록 기술되어 있다.
- 교통사고발생 정도 및 보행시설물 개선사항
  - 평가목표 : 보행자교통사고 감소, 보도설치 및 정비 수준, 불법주차 감소, 보행공간 확보 등
  - 평가항목 : 보행자 교통사고건수, 불법주차비율, 보행밀도 등을 포함한 10개 항목
  - 평가방법 : 사업 전·후 값을 비교(Before & After 분석)

〈표 7-8〉 보행환경개선사업 평가항목 및 방법 결정단계

연번	평가항목		유효결과
1	차량의 주행속도	지점별 85분위 속도(km/h)가 30km/h 이상인 도로의 비율	감소
2	보행자교통사고 발생건수	도시 내 평균 교통사고 발생건수보다 많은 교통사고가 발생한 도로의 비율	감소
3	보행자교통사고 사망자수	1명 이상 보행자 교통사고 사망자가 발생한 도로의 비율	감소
4	보차분리형태	보행전용·보도 설치 비율	증가
5	불법주차	전체 도로연장 대비 불법주차가 차지하는 길이의 비율	감소
6	유효보도폭	유효보도폭 미확보(1.5m 이하) 보도의 비율	감소
7	전체도로 대비 보도연장	구역 내 전체 도로연장 대비 보도연장의 비율	증가
8	시설로의 보행접근정도	우회 정도	감소
9	휴게·녹지공간	휴게·녹지공간의 확보 정도	증가
10	보행환경 개선요구정도	보행관련 민원발생 3건/6개월 이상 발생하는 보도의 비율	감소

자료 : 행정안전부, 보행업무편람, 2013

- 보행환경개선을 위한 각종 시설물 및 기법의 효과
  - 평가목표 : 시설물의 효과로 인한 불법주차, 주행속도 등의 감소비율 확인
  - 평가항목 : 보행시설물 및 교통규제 등을 포함한 13개 항목
  - 평가방법 : 측정지표 확인

〈표 7-9〉 보행환경개선을 위한 각종 시설물 및 기법의 효과

연번	평가항목		설치 효과	유효결과
1	속도 저감 시설	고원식 교차로	통과시 불쾌감을 주고 시각적으로 사전에 인지하게 하여 속도 감소 효과가 나타남	평균 차량 속도 감소율(%)
2		지그재그 도로	운전자에게 핸들조작을 강요하여 속도 감소 효과가 나타남	평균 차량 속도 감소율(%)
3			차도폭 좁힘, 자동차 진입억제용 말뚝과 조합하여 주차 공간을 없애는 효과 있음	불법 주정차 건수 감소율(%)
4		차도폭 좁힘	시각적, 물리적으로 차량이 속도를 내어 지나가기 어렵게 하여 속도 감소 효과가 나타남	평균 차량 속도 감소율(%)
5			주차공간을 없애는 효과가 있음	불법 주정차 건수 감소율(%)
6		노면요철 포장	시각적 효과, 진동 및 소음에 의해 속도를 감소시키는 효과 있음	평균 차량 속도 감소율(%)
7		과속 방지턱	통과시 불쾌감을 주고 시각적으로 사전에 인지하게 하여 속도 감소 효과가 나타남	평균 차량 속도 감소율(%)
8	횡단 시설	고원식 횡단보도	통과시 불쾌감을 주고 시각적으로 사전에 인지하게 하여 속도 감소 효과가 나타남	평균 차량 속도 감소율(%)
9	기타 시설	블라드	주차공간을 없애는 효과가 있음	불법 주정차 건수 감소율(%)
10	교통 규제	최고속도 규제	규제 속도 이상 주행할 수 없음	평균 차량 속도 감소율(%)
11		일방통행 규제	목적지에 도달하기 위해 돌아가야하는 경우가 많아 위반할 여지가 많음	역방향 주행차량 비율(%)
12		주정차 금지	노상 불법주차 문제를 해결할 수 있음	불법 주정차 건수 감소율(%)
13		통행제한	차량 흐름을 통제하여 통과교통 억제 효과를 유발 하나 직접적 조사가 불가능하므로 통행제한 위반 차량 비율을 조사함	통행제한 위반차량 비율(%)

자료 : 행정안전부, 보행업무편람, 2013

## - 지역경제 활성화

- 평가목표 : 보행환경개선사업 후 지역경제 활성화 정도를 평가
- 평가항목 : 상업·문화시설 등의 매출(수입) 증가분, 일자리 창출로 인한 증가분, 지구 내 부동산 시세 증가분, 상업·문화시설 개발비율 증가분, 보행활동량 증가분 등 5개 항목
- 평가방법 : 사업 전·후 값을 비교(Before & After 분석)

〈표 7-10〉 지역 경제 활성화 조사 항목

연번	평가항목		유효결과
1	상업문화시설 매출	사업 전·후 상업·문화시설 수입	증가
2	일자리수(종사자수)	사업 전·후 지구 내 일자리 수	증가
3	부동산 시세	사업 전·후 부동산 시세의 순현재가치	증가
4	상업문화시설 면적	사업 전·후 상업·문화시설 면적	증가
5	보행량	사업 전·후 지구 내 보행량의 변화	증가

자료 : 행정안전부, 보행업무편람, 2013

## (2) 정성적 평가 방법

- 보행업무편람에서는 보행자 설문조사를 통하여 정량적 평가가 어려운 사항에 대한 효과(안전성, 이동편리성, 접근성, 쾌적성, 편의성, 장소성)를 해당 지구 주민을 대상으로 평가하도록 기술되어 있다.

〈표 7-11〉 주민 만족도 설문조사 항목

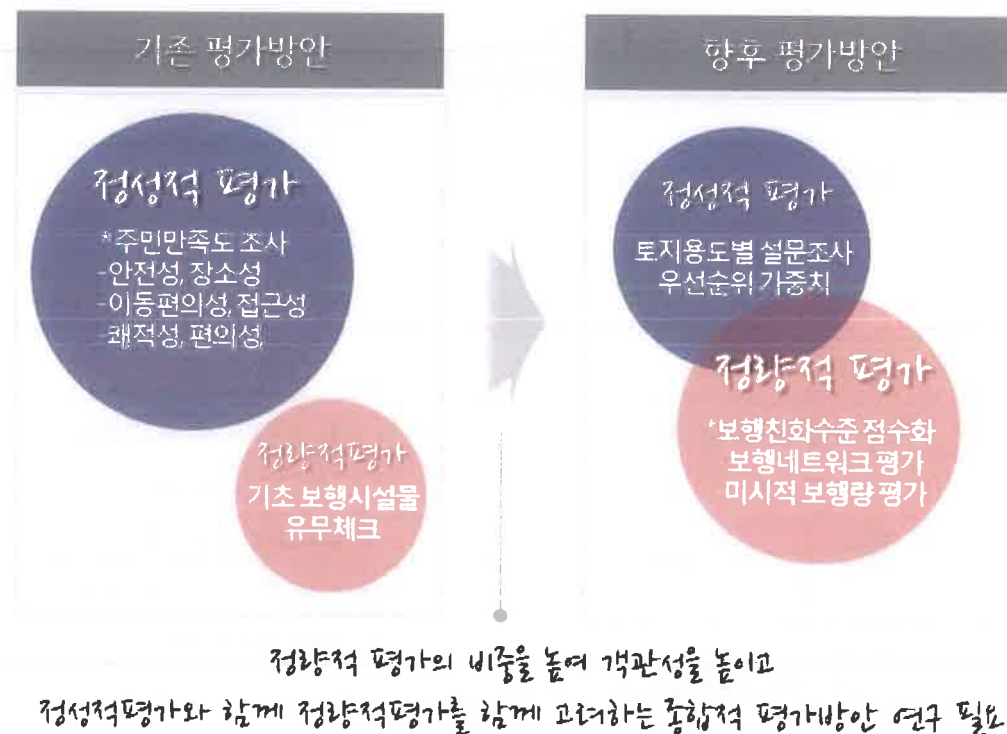
항 목	설문 대상	설문 항목(유형)	
안전성	일반인 측면	차량 주행속도 감소 여부	
		충돌 감소	
		방법 CCTV, 조명시설에 대한 만족도	
이동편리성 접근성	일반인 측면	이동편리성 파악	유효보도폭
			노면 평탄성
	접근성 개선여부		
	교통약자 측면	턱 낮춤, 점자블록 설치의 적절성	
쾌적성 편의성 장소성	공통	식재, 휴게공간의 충분성	
		보행경관에 대한 만족도	
		가로시설물 디자인에 대한 만족도	
		안내 시설의 충분성	

자료 : 행정안전부, 보행업무편람, 2013



## 3. 시사점

- 국내·외의 보행친화수준 평가방법 사례를 살펴본 결과, 국내에는 보행친화수준을 평가하는 정량적 평가방안이 부족하다는 것을 알 수 있었다.
- 기존 보행친화수준 평가방안은 만족도와 같은 정성적 평가지표를 활용하여 평가하는 방법에 치우쳐 있으며, 정량적 평가지표로는 보도율, 횡단시설 유무 등의 기초시설에 대한 항목에 그치고 있는 실정이다.
- 최근 해외에서 보행친화수준을 점수화하는 연구를 진행하고 있는 것처럼, 보다 객관적인 기준으로 보행친화수준을 평가할 수 있도록 정량적 지표에 대한 지속적인 연구가 이루어져야 할 것으로 판단된다.
- 같은 맥락으로 정량적 평가지표와 정성적 평가지표를 함께 고려하는 종합적 평가방안에 대한 연구도 지속적으로 이루어져야 할 것으로 판단된다.



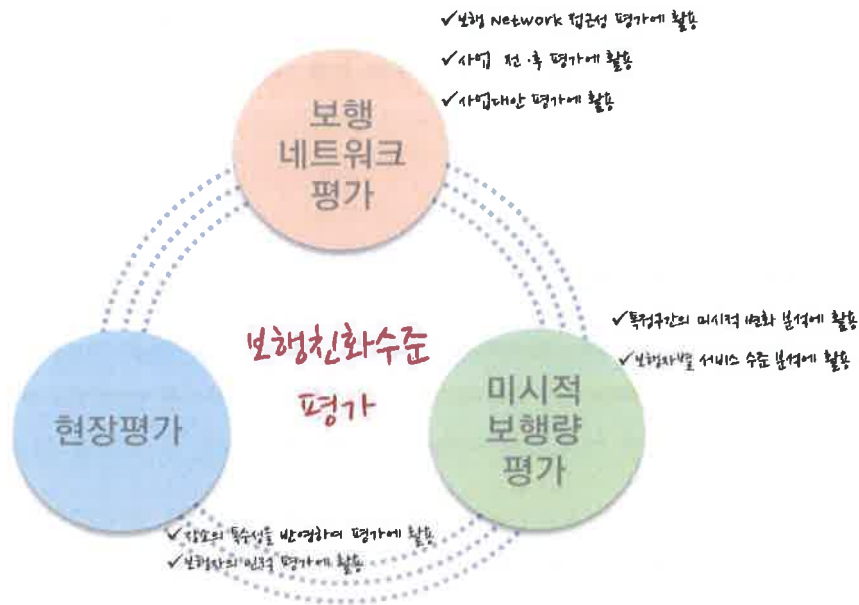
〈그림 7-2〉 보행친화수준 평가방안 제시

## 제2절 보행친화수준 평가방안

### 1. 보행환경개선사업의 보행친화수준 평가방안

#### 1) 보행친화수준 평가의 틀

- 본 기본계획에서 보행환경개선사업 평가 시에 지켜야하는 기본원칙은 정량적 평가방법과 정성적 평가방법이 조합된 평가가 이루어져야 한다는 것이다. 따라서 각각의 보행환경개선사업의 성향에 맞는 유연성 있는 평가방법 채택이 필요하겠다.



〈그림 7-3〉 보행환경개선사업 평가의 틀

- 보행환경개선지구 관련 사업을 시행할 경우에는 미시적 보행량 평가와 현장평가를 실시하여 사업 전후의 효과를 비교 분석해야 할 것이다.
- 환경영향평가 또는 재개발 지역의 사업을 시행할 경우에는 사업으로 인한 보행 네트워크의 변화가 있을 가능성이 크다. 따라서 미시적 보행량 평가와 현장평가를 실시하고, 더불어 보행 네트워크 평가를 추가로 실시하여 사업 전후의 개선효과를 비교 분석하여야 할 것이다.
- 또한, 보행 교통체계에 대한 검토를 사전에 수행하고 사후에 보행환경개선사업의 효과를 평가할 수 있도록 보행친화수준 평가지표의 개발이 필요하다.

## 2) 보행 네트워크 평가

### (1) 보행 네트워크 평가의 활용 대상

- 보행 네트워크 평가는 다음과 같은 3가지 경우에 활용할 수 있다.
  - 첫째, 사업 대상지 내 보행 네트워크의 접근성 평가에 활용할 수 있다. 최근 스페이스 신택스를 활용한 도시공간구조의 효율성에 대한 연구들이 활발히 진행되고 있는 추세이며 이는 교통 분야에서도 마찬가지이다.
  - 둘째, 사업 대안 평가에 활용할 수 있다. 사업 대안 평가를 할 때에는 각각의 대안의 미시적인 보행자의 행태 분석보다는 사업으로 인한 전체 보행 네트워크의 변화를 파악하는 것이 더 효과적일 수 있다.
  - 셋째, 사업 전·후 평가에 활용할 수 있다. 보행 네트워크를 변경하는 사업일 경우에는 신설되거나 없어진 네트워크로 인해 주위 보행 네트워크가 받는 영향과 그 정도를 평가할 수 있다.

### (2) 네트워크 분석 프로그램

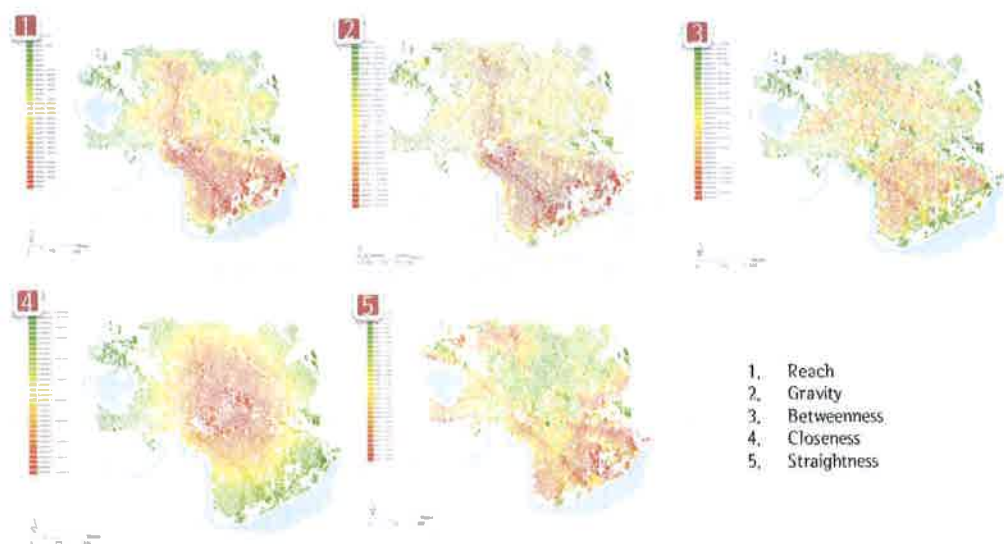
#### 가. Urban Network Analysis

- UNA(Urban Network Analysis)는 Martin Center for built form and Land Use Studies, Space Group at the UCL, Human Space Lab 등 공간네트워크 분석 연구팀에서 개발하였으며 현재 City Form Lab(MIT)에서 개발 및 관리를 하고 있다.
- 자체 개발한 ArcGIS Toolbox를 이용하여 공간 네트워크 분석이 가능하며 Nodes와 edges 2가지 네트워크 요소를 사용하는 타 소프트웨어와는 달리 건물을 네트워크 요소 분석의 공간적 단위로 사용한다.
- UNA에서는 총 5가지 평가지표에 대한 결과 값을 이용하여 네트워크 분석을 할 수 있으며, 그 세부내용은 <표 7-12>와 같다. Closeness와 Straightness 같은 경우 보행 네트워크 평가지표로 쓰기에 적절한 것으로 판단된다.

〈표 7-12〉 Urban Network Analysis의 평가지표

항 목	내 용
Reach	○ 반경 설정 하에 네트워크 안의 한 건물에 대한 주변건물에서의 접근 수를 산출하는 척도
Gravity	○ Reach에서 산출되는 단순 접근 수와는 달리 도착지의 거리나 인구수 같은 변수를 고려한 접근 수를 구하는 척도
Betweenness	○ 지점과 지점 사이를 이동할 시에 임의의 건물을 통과하는 수치를 가늠하는 척도
Closeness	○ 한 지점으로부터 주어진 반경 안에서 주변 지점으로까지의 거리가 얼마나 가까운지 가늠하는 척도 ○ 한 지점으로부터 분석반경 내 모든 지점에 대한 최단경로 누적합의 역수로 표현 ○ 값이 작을수록 그 지점은 접근성이 좋음
Straightness	○ 한 지점으로부터 다른 지점까지의 최단경로가 얼마나 직선에 가까운가를 나타내는 척도 ○ 분석반경 내의 두 지점간의 최단경로 대비 직선거리의 누적 합으로 표현 ○ 값이 클수록 그 지점은 직선성이 좋음

자료 : Andres Sevtsuk, Urban Network Analysis : A new toolbox for ArcGIS, 2011

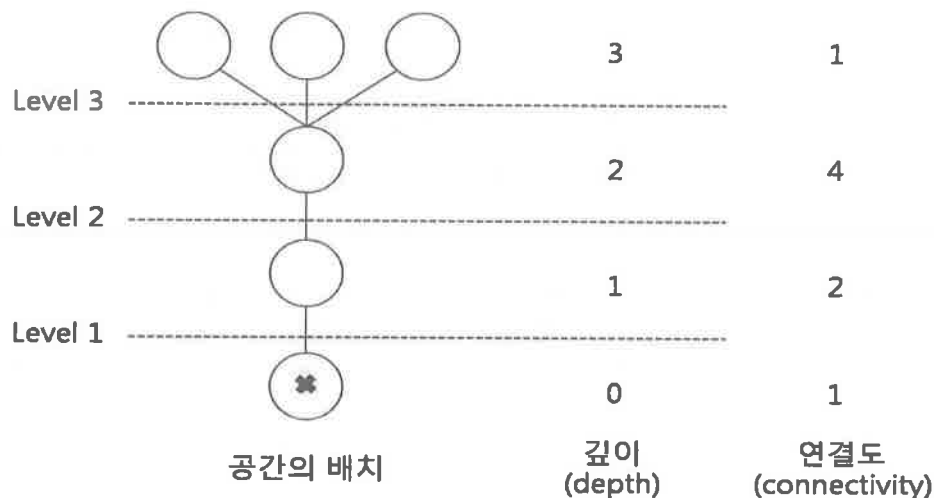


〈그림 7-4〉 Urban Network Analysis 분석 결과(예시) - cambridge & Somerville, MA

#### 나. Space Syntax

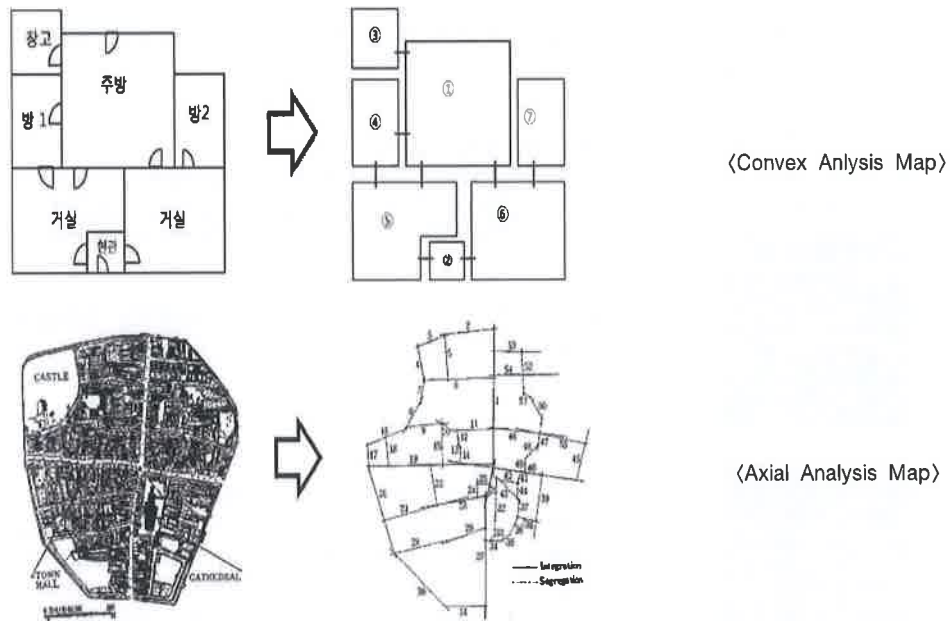
- Space Syntax는 1980년대 영국 런던대학교 Hillier 교수 연구팀에서 개발되었으며 현재 전 세계적으로 Space Syntax 이론을 적용하여 학술 연구 및 실무에 활용하고 있으며 적용분야는 건축, 도시, 교통, 환경계획으로 매우 다양하다.

- Space Syntax의 공간구분 변수는 깊이(Depth), 연결도(Connectivity), 통합도(Integration)로 나뉜다.
- 깊이는 한 단위공간을 기준으로 특정 공간까지 가는 과정에서 거치게 되는 최소한의 연결선들의 개수, 상대적인 거리의 기본 단위이다.
- 연결도는 특정 단위공간에 접해있는 주변의 단위공간의 수로서 연결도가 높다는 것은 동선의 중심적 공간이라고 할 수 있다.
- 통합도는 특정 단위공간에서 다른 단위공간까지 접근하기 위한 상대적 깊이를 나타내는 지표로서 특정 단위공간이 공간구조상에서 가지는 위계성의 정도, 접근성의 정도를 뜻한다.

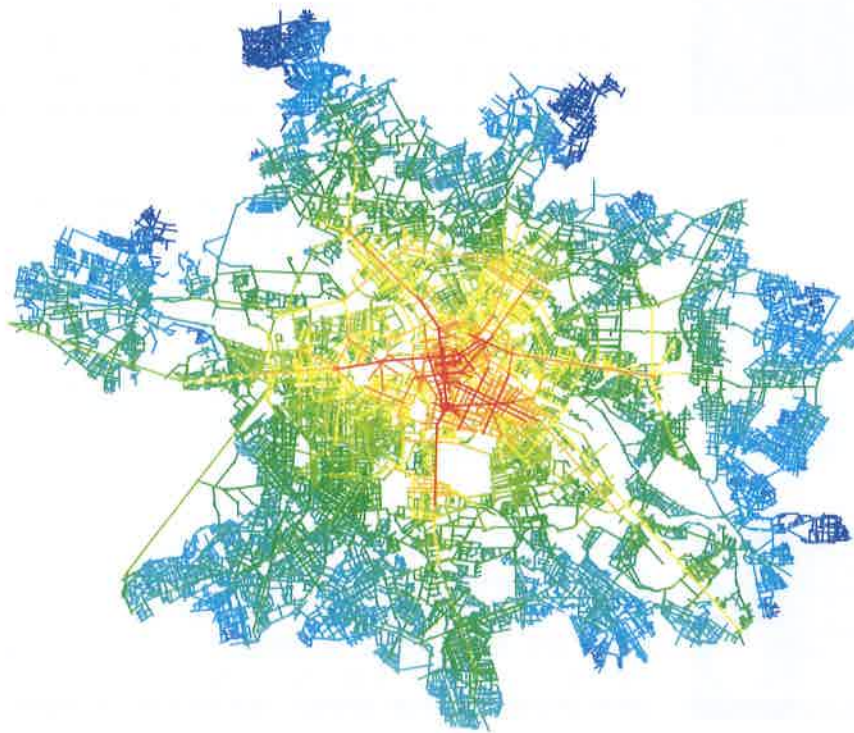


〈그림 7-5〉 Space Syntax의 공간구분 변수

- Space Syntax의 분석 방법은 크게 단위공간에 의한 분석(Convex Analysis)과 단위축에 의한 분석(Axial Analysis)으로 나뉜다. 단위공간에 의한 분석은 공간의 물리적 구조를 단위공간으로 표현하여 그 연결된 정도를 분석하는 방법으로서 일반적으로 내부공간의 분석에 이용된다. 단위축에 의한 분석은 공간의 물리적구조를 단위축으로 표현하여 그 연결된 정도를 분석하는 방법으로써 외부공간의 분석에 이용된다.
- 도로, 인도가 명확하게 표시된 지도를 따라 스페이스 신택스에서 정의된 축선도(선)를 작성하여 신택스 프로그램으로 적용하면 공간구조의 특성에 따라 색상이 다르게 나타난다. 빨간선이 통합도가 높은, 즉 사람들이 많이 모이는 공간이며 파란선은 통합도가 낮은, 즉 사람들이 적게 모이는 공간을 의미한다.



〈그림 7-6〉 Space Syntax의 분석방법



자료 : Space Syntax를 활용한 보행네트워크의 정량적 계획 및 평가, 세종대학교, 김영욱 교수

〈그림 7-7〉 Space Syntax의 분석 결과(예시) - Global Integration in Berlin



- Space Syntax를 이용하여 공간 분석을 하는 컴퓨터 소프트웨어는 매우 다양하며, 현재에도 꾸준히 개발되고 있다.

〈표 7-13〉 Space Syntax를 이용한 소프트웨어(예시)

항 목	내 용
 〈Axman〉	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Axman이란 도시와 도시 내부공간을 분석하는데 사용되는 응용법이다. Axman은 axial line 그래프, 그래프의 지점으로 설명되는 그래프 라인간의 교차점으로 구성된다.</li> </ul>
 〈Pesh〉	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ pesh란 광장은 물론 작은 도시 체계 안의 복합건축물을 분석하는데 일반적으로 사용되는 응용법이다. 이 방법은 Axman처럼 동일한 교차 테스트와 그래프타입을 실행할 수 있지만, pesh는 단순한 선을 사용하는 것 대신에 어떠한 그래프의 점으로 끝을 이루는 그래픽적인 대상이나 선, 사각형, 다각형, 원에서도 이용가능하다. 이러한 탄력성 때문에 Pesh는 축성 분석, 불룩한 형태 분석, 토지외형 분석, 파사드 분석, 균형 테스트를 포함한 다양한 분석에 쓰이게 된다.</li> </ul>
 〈SpaceBox〉	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ SpaceBox란 사실상 직관적으로는 작성이 불가능한 axial map과 convex overlap map의 모든 선들은 생성하고 분석하는데 쓰인다. 또한 SpaceBox는 도시 구조와 도시 내부 계획을 연구하는데도 사용할 수 있다. 특히, 공공 광장이나 그에 인접한 환경 같은 소규모 도시 지역을 자세하게 분석하는데 적절하며, 빌딩 내부의 열린 공간, 주택에서부터 오피스 계획, 터미널까지 분석하는데 사용된다.</li> </ul>
 〈NewWave〉	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ NewWave는 convex spatial 시스템을 분석하는 또 다른 툴이다. 사용자들은 주어진 시스템 안의 공간간의 관계 리스트를 텍스트 파일로 만들고 NewWave는 그 시스템의 선택적 특징을 평가한다. 이것은 Pesh보다 5년을 앞서서 만들어졌고 그래픽적인 기능이 없이도 처리하는 엔진은 OrangeBox와 비슷하다.</li> </ul>
 〈OrangeBox〉	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ OrangeBox는 Axman 파일을 빨리 처리하는 것은 가능하지만, Axman의 분석 기능을 가지고 있지 않다. 이것은 용량이 큰 시스템을 빠르게 처리할 수 있으며, 세 가지 이상의 범위를 처리하는 데에도 쓰인다. (이는 Axman에서 종종 문제를 야기 시키기도 한다.)</li> </ul>
 〈Depthmap〉	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Depthmap이란 공간적 환경의 visibility 그래프 분석을 수행하기 위한 프로그램이다. 이 프로그램에서는 분석 대상의 2차원 평면을 변환 시켜 입력한 뒤 점 그리드로 오픈 스페이스를 채운다. 그래픽으로 구축된 즉시 다양한 그래픽 분석을 수행할 수 있다. 또한 그리드안의 한 지점에서 각 그리드의 다른 지점으로부터 모든 가시 가능한 지역을 찾는 시도를 하며, 간단한 점으로 측정된 지점에서 현재의 지점까지 방출되는 visibility를 분석한다. 또한 Depthmap은 윈도우 95/98/NT에서 돌린다.</li> </ul>

자료 : 세종대학교 Space Syntax 연구소 홈페이지(<http://dasan.sejong.ac.kr/>)

### 3) 미시적 보행량 평가

#### (1) 미시적 보행량 평가의 활용 대상

- 미시적 보행량 평가는 다음과 같은 2가지 경우에 활용할 수 있다.
  - 첫째, 특정 구간의 보행자 속도, 밀도, 보행량 등 보행자의 보행 통행 행태에 대한 미시적 변화 분석이 가능하다.
  - 둘째, 서비스 수준 분석에 활용할 수 있다. 보행교통량-속도-밀도-보행자점유공간의 보행 교통류 관계를 통해 효과척도가 정해지면 이 결과를 이용하여 서비스 수준을 판정할 수 있게 된다.

#### (2) 미시적 보행량 평가 시뮬레이션

- 미시적 보행 시뮬레이션이란 어떠한 보행공간 내에서 보행자의 이동을 흐름이 아닌 각각의 단위 셀로 구분하여 그 움직임을 세밀히 추적할 수 있도록 구현한 프로그램을 말한다.

#### 가. CA모형

- CA(Cellular Automata)모형은 공간영역을 일정한 크기의 격자형 구조의 단위로 나눈 후, 각 단위 셀 사이의 상호작용을 규칙화 한 후 이를 프로그램화 한 조합을 말한다.<sup>24)</sup>
- CA모형의 구성요소는 상태(State), 주변(Neighborhood), 규칙(Rule)의 3가지 요소로 구성된다. 이 모형을 기반으로 하는 NetLogo 프로그램에서 보행 시뮬레이션의 구현이 가능한데 그 예로 NetLogo PedestrianV1이 있다.

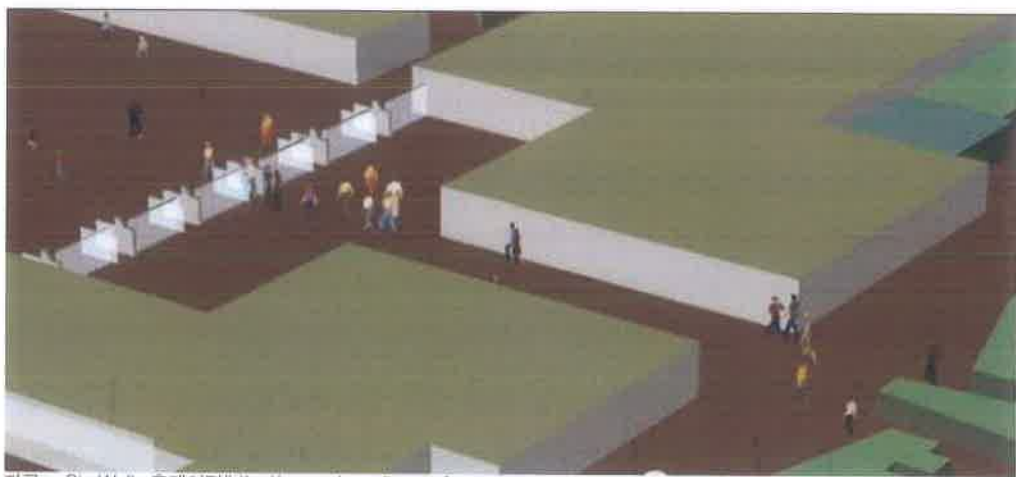
#### 나. Vissim 내 Pedestrian Simulation

- Vissim은 주로 차량 중심의 분석을 위해 쓰이는 프로그램이지만 5.10버전부터 보행자의 행태를 분석하기 위한 Tool이 추가 되었다.
- Vissim에서 사용되는 기본적인 알고리즘은 Helbing(1992)의 Social Force 모델이다. 이 모델은 보행자가 사전에 정한 시간 내로 목적지에 도달하려는 동기로 움직인다고 가정한다. 또한 보행자의 속도는 목적지 도달시간까지의 남은 시간과 남은 거리, 타 보행자간, 보행 장애물과의 반발작용으로 결정된다고 가정한다.

24) 손영태 외 4명, 보행자 시설 서비스 수준 산정에 관한 연구, 대한교통학회 제20권 제1호

#### 다. SimWalk

- SimWalk는 Savannah Simulations AG사에서 개발한 보행 시뮬레이션 프로그램으로서 환승역이나 공항, 공공장소와 같은 환경에서 일반적인 보행자의 보행상태를 표현할 수 있으며 다리나 터널 같은 환경에서의 대피 시뮬레이션을 표현할 수 있다.
- SimWalk 프로그램에서 쓰이는 보행환경 평가척도로는 보행자의 속도, 밀도, 점유공간 등이 있으며 산출된 결과를 통해 서비스 수준을 분석할 수 있다.
- SimWalk는 세가지 힘에 의해 구동되는데, 이는 보행자를 그들의 목적지로 이끄는 힘, 다른 보행자와 부딪치지 않도록 하기 위해 일정간격을 유지해 주는 힘, 벽과의 간격을 유지해 부딪치지 않도록 하는 힘이다.



자료 : SimWalk 홈페이지(<http://www.simwalk.com/>)

〈그림 7-8〉 SimWalk 구동화면 예시

## 4) 현장평가

- 현장평가는 정량적 평가가 어려운 사항에 대한 효과를 해당 지구 주민을 통해 판단하기 위해 실시한다.

## (1) 현장평가의 활용 대상

- 현장평가는 다음과 같은 2가지 경우에 활용할 수 있다.
  - 첫째, 장소의 특수성을 반영하여 주거지역, 상업지역, 어린이보호구역, 역사문화지역 등에 따라서 주요하게 평가되어야 하는 항목을 달리 적용하여 평가를 실시 할 수 있다. 이를 통하여 향후 보행환경 개선사업 시 토지이용 특성에 맞게 보행환경 정비 방향을 설정할 수 있다.
  - 둘째, 해당 보행로를 이용하는 보행자의 실질적인 의견을 반영하여 보행환경 개선정도를 평가할 수 있다.

## (2) 평가 항목 도출

## 가. 국내 보행환경 조사 항목

## ■ 보행 우선구역 표준설계 매뉴얼의 보행 조사

- 국토해양부에서 작성한 보행 우선구역 표준설계 매뉴얼은 보행환경에 대한 조사 시에 보행환경 조사 외에 이용형태와 교통 환경에 대한 조사를 실시한다.

〈표 7-14〉 보행 우선구역 표준설계 매뉴얼의 보행환경조사 항목

보행환경 조사	
보행자 설문조사	현장관측 및 조사
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행량 및 보행 시간대(요일포함)를 조사</li> <li>- 보행 목적: 배웅, 귀가, 출근, 등교, 학원, 업무, 쇼핑, 친교/개인, 관광기타</li> <li>- 보행동선: 보행자 기종점 조사, 보행자 경유지 조사</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보도시설물: 위치, 누적거리, 폭, 길이, 수량</li> <li>- 점자블록: 위치, 폭, 블록형태(점형블록, 선형블록)</li> </ul>

〈표 7-15〉 보행 우선구역 표준설계 매뉴얼의 가로이용 행태 조사 항목

가로이용 행태 조사		
건축물 현황	보행자 행태	주요 보행자
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 건축물 주용도 및 층수</li> <li>- 1층부 주 용도</li> <li>- 건축물 주 출입구 및 1층 출입구</li> <li>- 주차장 출입구</li> <li>- 공지</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행행위 관찰: 보행이 멈춰있는 공간, 활동이 일어나는 공간, 보행이 발생하는 공간</li> <li>- 보행 장애 관찰: 보행 장애물에 의한 보행 흐름 단절 및 동선 우회, 보행자와 차량의 충돌 발생(잠재적 사고), 보행자와 보행자의 충돌 발생</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 주요 보행자: 어린이, 중고등학생, 청장년, 노인, 장애인</li> </ul>

〈표 7-16〉 보행 우선구역 표준설계 매뉴얼의 교통 환경 조사 항목

교통 환경 조사	
교통 환경 실태 조사	교통 환경 시설물 조사
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 비 물리적 교통 환경 조사와 관련된 항목으로써 '교통량, 차량동선, 차량속도, 교통사고'</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 물리적 교통환경 조사와 관련된 항목으로써 '도로시설물, 교통안전 표지, 교차로 기하구조, 주차시설 및 주차실태, 대중교통시설'</li> </ul>

### ■ 보행업무편람: 보행자길 만족도 조사

- 보행업무편람에서는 보행자길 실태조사 외에 기본계획의 목표 달성 여부를 파악하기 위한 이용자 만족도 조사항목을 제시한다.

〈표 7-17〉 보행업무편람 보행자길 만족도 조사 항목

보행자길 전반적 만족도	보행 안전성	보행편의성	보행 환경	교통약자 배려
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 안전성</li> <li>- 편리성</li> <li>- 길 찾기 용이성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 안전시설물 설치</li> <li>- 속도저감시설물 설치</li> <li>- 방범시설 설치</li> <li>- 공사시 안전통로 설치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 충분한 보행공간</li> <li>- 횡단보도간 간격</li> <li>- 보도상 휴게시설</li> <li>- 보행안내시설</li> <li>- 조명시설</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 소음</li> <li>- 매연</li> <li>- 녹지 및 가로수</li> <li>- 보행장애물</li> <li>- 보도상 불법주정차</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 시각장애인을 위한</li> <li>- 편의시설 설치</li> <li>- 보도턱 정비</li> <li>- 고령자를 위한</li> <li>- 횡단보도 녹색시간</li> </ul>

### 3. 보행자길에 대한 전반적인 만족도 조사

#### 3-1. 현재 이용하시는 보행자길은 이용하기 안전함

매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족
-------	----	----	-----	--------

#### 3-2. 현재 이용하시는 보행자길은 이용하기 편리함

매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족
-------	----	----	-----	--------

#### 3-3. 현재 이용하시는 보행자길은 이해하기 쉽게 목적지를 찾아갈 수 있음

매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족
-------	----	----	-----	--------

### 4. 보행 안전성 조사

#### 4-1. 안전시설물(방호울타리, 블라드 등)이 적절히 설치되어 보행 안전성이 확보

매우 마조	마조	보통	불마조	매우 불마조
-------	----	----	-----	--------

〈그림 7-9〉 보행자길 만족도 조사 시트(예시) - 보행업무편람

## ■ 사단법인 녹색교통운동의 보행환경 측정 설문조사

- 녹색교통운동에서는 보행권을 되찾기 위하여 캠페인을 진행하고 있으며, 집 주변 보행길의 보행환경 정도를 설문을 통하여 파악한다. 이때 설문지 내용은 아래와 같다.

### ■ 사단법인 녹색교통운동 보행환경 측정 설문조사 내용

- [Q1] 사람이 다니는 길(보도)은 넓은가?
- [Q2] 차가 다니는 길(차도)은 넓은가?
- [Q3] 차가 다니는 거리(차도)에 아무데나 세워둔 차가 많은가?
- [Q4] 보도위에 주차되어 있는 차는 많은가?
- [Q5] 보도에 차들이 진입할 수 있게 보도높이를 낮춘 곳이 많은가?
- [Q6] 차 다니는 길과 사람 다니는 길의 높낮이 차이는 어떠한가?
- [Q7] 보도의 노면상태는 평평한가?
- [Q8] 시각장애인을 위한 별도의 점자유도블럭이 제대로 설치되어 있는가?
- [Q9] 보도위에 설치된 공공시설물(변압기, 분전함, 지하철 환기구)은 어떠한가?
- [Q10] 보도위에 불법으로 설치된 장애물(노점상, 가판대 등)은 어떠한가?
- [Q11] 도로에 횡단보도는 충분히 설치되어 있는가?
- [Q12] 보행자신호등의 상태는 알아보기 쉽게 되어있는가?
- [Q13] 보행자 녹색신호시간은 충분히 길게 되어있는가?
- [Q14] 육교나 지하보도는 편리하게 되어있는가?
- [Q15] 교통표지의 상태는 알아보기 쉽게 되어있는가?
- [Q16] 도로의 소음정도는 어떠한가?
- [Q17] 공기(오염,매연)는 쾌적하고 맑은가?
- [Q18] 보도의 쓰레기 등 청소상태는 깨끗한가?
- [Q19] 쓰레기통은 충분히 설치되어 있나?
- [Q20] 옥상 광고나 입간판의 상태는 깔끔한가?
- [Q21] 건물이 도로보다 조금 뒤로 물러나 여유가 있는가?
- [Q22] 가로수나 심어놓은 나무들의 상태는 좋은가?
- [Q23] 거리의 모습은 활기가 넘치는가?
- [Q24] 문화가 있는 거리라고 느껴지는가?
- [Q25] 도로에 대한 느낌은 애착이 가는가?

## 나. 해외 보행환경 조사 항목

### ■ Pedestrian Environment Review System

- 런던 교통국(Transport for London)에서는 보행환경을 평가하여 보행경로와 보행공간을 개선하기 위하여 PERS(Pedestrian Environment Review System)라는 소프트웨어를 개발하였으며, 보행환경 평가항목은 다음과 같다.



〈표 7-18〉 Pedestrian Environment Review System의 보행환경 평가항목

가로	횡단보도	보행루트	버스정류장	공공 공간	환승지역
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 유효보도폭</li> <li>- 연석</li> <li>- 노면경사</li> <li>- 보행장애물</li> <li>- 개방성</li> <li>- 가독성</li> <li>- 조명시설</li> <li>- 교통약자지원시설</li> <li>- 가로의 색상 대비</li> <li>- 보안</li> <li>- 노면상태</li> <li>- 보행자 상충</li> <li>- 편의성</li> <li>- 유지보수정도</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 설치의 적절성</li> <li>- 추가보행거리</li> <li>- 운영상태</li> <li>- 횡단보도 용량</li> <li>- 보행자지체</li> <li>- 가독성</li> <li>- 시각장애인을 위한 지원시설</li> <li>- 연석</li> <li>- 노면경사</li> <li>- 보행장애물</li> <li>- 노면상태</li> <li>- 유지보수정도</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 최단거리로부터의 이격정도</li> <li>- 개방성</li> <li>- 안전성</li> <li>- 보안</li> <li>- 가독성</li> <li>- 휴게지점</li> <li>- 편의성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 정류장 접근 정보</li> <li>- 정류장 주변 시설</li> <li>- 정류장 승차 시설</li> <li>- 정류장 제공 정보</li> <li>- 안전성</li> <li>- 보안시설</li> <li>- 조명시설</li> <li>- 편의성</li> <li>- 유지보수 정도</li> <li>- 안락감</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 이동성</li> <li>- 보행지원시설</li> <li>- 안전성</li> <li>- 안락감</li> <li>- 매력도</li> <li>- 수용성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 환승시간</li> <li>- 방향식별</li> <li>- 안전성</li> <li>- 편의성</li> <li>- 유지보수 정보</li> </ul>

## ■ Pedestrian Environmental Quality Index

- 샌프란시스코의 공중보건국(San Francisco Department of Public Health)에서는 보행환경을 평가하여 점수화 하였으며, 보행환경 평가항목은 다음과 같다.

〈표 7-19〉 Pedestrian Environmental Quality Index의 보행환경 평가항목

교차로 안전성	가로 교통특성	가로 설계	가로 안전성	가로 토지이용
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 일반 횡단보도</li> <li>- 사다리형 횡단보도</li> <li>- 보행자 신호등</li> <li>- 차량용 신호등</li> <li>- 보행자 횡단 속도</li> <li>- 전방향 횡단보도</li> <li>- 적신호 시 회전 금지</li> <li>- 교통정온화 기법</li> <li>- 보행안내 표지판</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 차로수</li> <li>- 양방향 통행</li> <li>- 제한속도</li> <li>- 교통량</li> <li>- 교통정온화 기법</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보도폭</li> <li>- 보행저항</li> <li>- 보행 장애물</li> <li>- 연석</li> <li>- 진입로 수</li> <li>- 가로수</li> <li>- 식재/화단</li> <li>- 쉼터/의자</li> <li>- 완충공간</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 불법 낙서/벽화</li> <li>- 쓰레기</li> <li>- 조명시설</li> <li>- 공사현장</li> <li>- (방치된)폐건물</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 공공예술/문화재</li> <li>- 상점시설</li> </ul>

### ■ Pedestrian and Bicycle Information Checklist

- 미국 교통국(U.S. D.O.T)에서는 보행환경에 대한 체크리스트를 작성하며, 체크리스트 항목은 다음과 같다.

〈표 7-20〉 Pedestrian and Bicycle Information Checklist의 보행환경 평가항목

보도 상태	횡단보도	운전자 행태	안전성	보행 환경
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행로 시종점 상태</li> <li>- 보행로 정비 상태</li> <li>- 보행로 시설물 상태</li> <li>- 보행로 유무</li> <li>- 통행 차량의 과다</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 차로폭(보도폭X)</li> <li>- 보행을 위한 신호시간</li> <li>- 노면 마크, 신호등 설치</li> <li>- 주차 차량으로 인한 시거</li> <li>- 식수대로 인한 시거</li> <li>- 연석</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 운전자 신호 준수</li> <li>- 보행자 횡단시 양보 준수</li> <li>- 차량 속도</li> <li>- 황색시 차량속도 증가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행자와 운전자의 시야</li> <li>- 보행자 보호 펜스</li> <li>- 신호등 설치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 가로수, 정원 설치</li> <li>- 조명시설</li> <li>- 청결상태</li> <li>- 대기오염도(매연)</li> </ul>

### ■ Walk San Diego Checklist

- 미국 샌디에이고에서는 ‘Walk San Diego’ 라는 비전 하에 Walkability Guide를 개발하였으며 보행환경 정도에 대하여 점수를 매기기 위한 체크리스트를 제공하는데, 그 항목은 다음과 같다.

〈표 7-21〉 Walk San Diego Checklist의 보행환경 평가항목

보도 상태	횡단보도	운전자 행태	안전성	보행 환경
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보도 존재 유무</li> <li>- 보행로 정비 상태</li> <li>- 보행 장애물</li> <li>- 보행 연속성</li> <li>- 보행로 경사 정도</li> <li>- 보도폭</li> <li>- 주차시설과 분리</li> <li>- 연석</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 차로폭(보도폭X)</li> <li>- 보행을 위한 신호시간</li> <li>- 횡단보도 마킹 상태</li> <li>- 횡단보도간 거리(90m)</li> <li>- 중앙분리대 설치 유무</li> <li>- 보행자 신호 버튼</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행자 횡단시 양보 준수</li> <li>- 차량 속도</li> <li>- 정지 사인 준수 정도</li> <li>- 횡단보도 내 정차</li> <li>- 운전자 부주의</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 거리 내 노숙인 현황</li> <li>- 차량속도</li> <li>- 조명시설</li> <li>- 유기견 유무</li> <li>- 보행로 옆 건물 축물 노후도</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 가로수, 정원 설치</li> <li>- 조명시설</li> <li>- 버스 정류장 시설</li> <li>- 청결상태</li> <li>- 대기오염도(매연)</li> <li>- 악취정도</li> <li>- 벤치 등 휴식 장소 유무</li> </ul>

### ■ Walk Across Illinois Checklist

- 일리노이주에서 'Walk Across Illinois' 라는 비전을 수립하고, 보행자들의 보행환경을 파악하기 위하여 체크리스트를 개발하였으며, 그 주요 항목은 다음과 같다.

〈표 7-22〉 Walk Across Illinois Checklist의 보행환경 평가항목

보도 상태	교통특성	횡단보도	운전자 행태	보행 환경
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보도의 유무</li> <li>- 보도 정비 상태</li> <li>- 보행 장애물</li> <li>- 보행로 연결성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 과다한 교통량</li> <li>- 과다한 자전거 상충</li> <li>- 차량속도</li> <li>- 보행로 혼잡도</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 차로폭(보도폭X)</li> <li>- 보행을 위한 신호시간</li> <li>- 중앙분리대 설치 유무</li> <li>- 횡단시 장애물</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 차량 속도</li> <li>- 정지 사인 준수 정도</li> <li>- 횡단보도내 정차</li> <li>- 운전자 부주의</li> <li>- 신호 준수 정도</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 가로수, 정원 설치</li> <li>- 청결상태</li> <li>- 조명시설</li> </ul>

### ■ US Centers for Disease Control and Prevention Walkability Audit tool

- 미국의 질병통제예방센터(US Centers for Disease Control and Prevention)에서는 보행 환경에 대한 평가를 수행하기 위한 설문조사를 시행하였으며, 주요 설문 내용과 평가방법은 아래와 같다.

#### ■ 미국 질병통제예방센터 설문조사 내용

- [Q1] 보행로 설치 유무 및 장애인 통행에 불편함이 없는가?
- [Q2] 차량과 보행자간의 상충점이 존재하는가?
- [Q3] 횡단보도 설치 유무 및 마킹의 선명함 정도
- [Q4] 보행로 정비 상태
- [Q5] 보행로 폭(5피트 이상에 장애물이 없는 것이 최적인 상태)
- [Q6] 도로와 보행로 사이의 버퍼 유무
- [Q7] 연석 높이에 따른 휠체어 통행가능 여부
- [Q8] 보행로 미관 상태
- [Q9] 보행길 햇빛 가림시설 설치 여부
- 매우 그렇다, 그렇다, 보통, 그렇지 않다, 매우 그렇지않다의 5점 척도를 이용해서 평가



#### Walkability Audit Tool

This tool will help you assess the walkability of your workplace. Directions and the tool follow.

Location: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

**A. Pedestrian Facilities (High):** presence of a suitable walking surface, such as a sidewalk or path.  
1 No permanent facilities; pedestrians walk in roadway or on dirt path

2

3 Continuous sidewalk on both sides of road, or completely away from roads

4

5 Sidewalk on one side of road; minor discontinuities that present no real obstacle to passage

**B. Pedestrian Conflicts (High):** potential for conflict with motor vehicle traffic due to driveway and loading dock crossings, speed and volume of traffic, large intersections, low pedestrian visibility.

1 High conflict potential

2

3

4

5 Low conflict potential

〈그림 7-10〉 US Centers for Disease Control and Prevention Walkability Audit tool(예시)

### ■ Walk On Checklist(Ontario Regional Heart Health Project)

- 캐나다 온타리오주에서는 ‘Walk ON’ 이라는 비전을 수립하고 지역주민들의 심장질환 예방 프로젝트의 일환으로 지역의 주민들이 편하고 안전하게 통행하고 있는지에 대한 보행환경 평가를 실시하는데, 그 평가항목은 다음과 같다.

〈표 7-23〉 Walk On Checklist의 보행환경 평가항목

연결성	편의성	미관성	안전성
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행로 존재 유무</li> <li>- 보행로 폭</li> <li>- 보행로 정비 상태</li> <li>- 휠체어, 유모차 사용편리성</li> <li>- 보행 장애물</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 상업시설, 학교 등과 연계성</li> <li>- 주거지역과 밀접성</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행로경관성</li> <li>- 가로수</li> <li>- 벤치 등 휴게시설</li> <li>- 흥미로운 구조물 장식</li> <li>- 상업시설과 어울림</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행로와 도로와의 분리</li> <li>- 도로 횡단시 안전성</li> <li>- 차량의 신호 준수</li> <li>- 차량의 속도 제한 준수</li> <li>- 신호의 가독성</li> <li>- 조명시설</li> </ul>

### 다. 국내·외 사례를 통한 현장평가 항목 도출

- 본 기본계획에서는 보행환경 개선 현장평가 조사항목을 선정하기 위하여 국내·외 사례를 조사하고 분석하였으며, 사례 분석 결과 중복되는 항목을 파악하여 현장평가 항목으로 설정하였다.
- 보행환경 현장평가의 조사항목은 보행로의 물리적 상태, 횡단보도, 안전성, 보행환경, 차량 특성 등 5개 대항목과 26개 소항목으로 구분하였다. 다만, 설정된 조사항목은 현장상황에 따라 조정할 수 있다.

〈표 7-24〉 보행환경 현장평가 조사항목

보행로 물리적상태 (편리성)	횡단보도 (연결성)	안전성	보행 환경 (쾌적성)	차량 특성
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 유효 보도폭(7)</li> <li>- 연석:보도턱 정비(7)</li> <li>- 보행장애물(7)</li> <li>- 보행로 존재 유무(5)</li> <li>- 교통약자지원시설(3)</li> <li>- 보행자 상충(3)</li> <li>- 보행로 내 주차(3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 횡단보도 설치 적절성(6)</li> <li>- 신호시간 적절성(6)</li> <li>- 신호등 및 사인 시야(5)</li> <li>- 횡단보도 마킹상태(4)</li> <li>- 중앙 대피시설(2)</li> <li>- 시각장애인 지원시설(2)</li> <li>- 연석:보도턱 정비(2)</li> <li>- 횡단시 장애물(2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조명시설(7)</li> <li>- 차로와 이격(6)</li> <li>- 노후건물과 보도 이격(3)</li> <li>- 공사시 안전시설물 설치(2)</li> <li>- 방범시설 설치(2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 가로수 설치(6)</li> <li>- 햇빛가림, 벤치등 편의시설(4)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 주행 차량 속도(5)</li> <li>- 차량의 신호 준수(4)</li> <li>- 교통량(2)</li> </ul>

주: ( )는 국내의 보행환경 평가 항목에 포함된 횟수

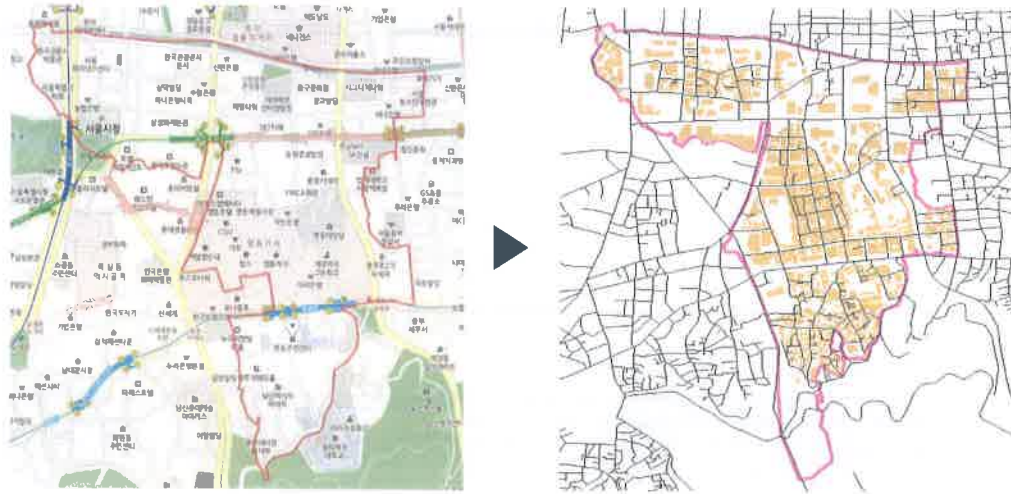
## 2. 보행환경개선사업의 보행친화수준 평가 적용 사례

### 1) 보행 네트워크 평가 분석 예(Urban Network Analysis)

- 본 연구에서는 ‘Urban Network Analysis’ 프로그램을 이용하여 보행 네트워크 평가를 실시하였다. 보행환경개선지구 시범대상 사업지인 명동 전체를 분석범위로 선정하였으며, 프로그램 구동을 위한 보행 네트워크를 구축하였고 명동 내 건물에 대한 데이터를 구축하였다.
- 또한 네트워크 변화로 인한 개선효과를 보기위해 UNA의 평가 지표 중 Straightness 값과 Closeness 값을 산출하여 네트워크 변화 전과 후를 비교 분석하였다.

#### (1) 보행 네트워크 구축

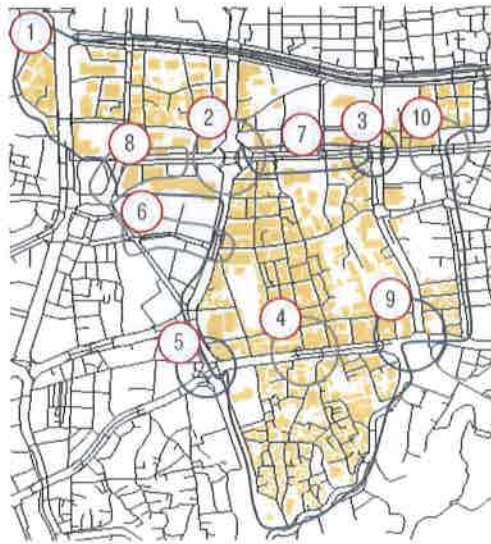
- ArcGIS를 이용하여 명동 보행 네트워크를 구축하였다. UNA 프로그램이 구동되기 위해서는 네트워크 자료와 건물 자료가 필요하다.



〈그림 7-11〉 명동 보행 네트워크 구축 - UNA

#### (2) 보행 네트워크 수정

- 현재 ArcGIS에서 흔히 사용되고 있는 네트워크는 자동차(도로) 기준으로 만들어져 있기 때문에 보행 네트워크 평가를 하기 위해 UNA 프로그램의 입력자료로 곧바로 쓰기에는 적합하지 않다. 따라서 육교나 지하보도, 횡단보도 등 보행자 중심의 네트워크로 수정하는 작업이 반드시 필요하다.



#### ■ 명동 네트워크 주요 수정내역

- 1. 명동 전체 네트워크 오류 수정
  - 각 노드에서 끊어지지 않은 링크 수정
  - 노드에 미연결된 링크 결합
  - 누락 네트워크 추가 보완
  - 실제 네트워크와 비교 세부 현상 보완
- 2. 을지로입구역 출입구 연결링크 및 횡단보도
- 3. 을지로2가 교차로 및 횡단보도 추가
- 4. 명동역 출입구 연결 링크 추가
- 5. 회현사거리 교차로 수정
- 6. 명동지하쇼핑센터, 소공지하쇼핑센터 보행로
- 7. 을지로지하쇼핑센터 보행로 추가
- 8. 시청광장지하쇼핑센터 보행로 추가
- 9. 퇴계2로2가 교차로 횡단보도 추가
- 10. 을지로3가역 출입구 연결링크 및 횡단보도

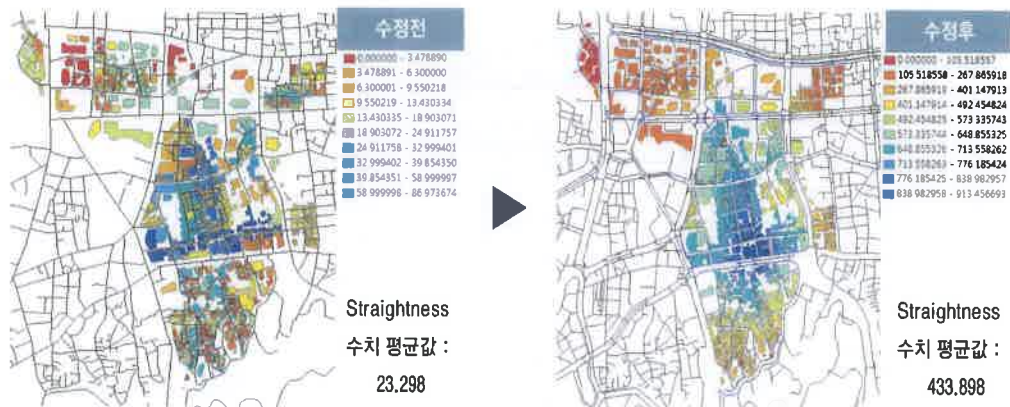
〈그림 7-12〉 명동 보행 네트워크 주요 수정내역 - UNA

### (3) 보행 네트워크 평가 분석 결과

#### 가. Straightness 수치 분석 결과

- Straightness는 한 지점으로부터 다른 지점까지의 최단경로가 얼마나 직선에 가까운가를 나타내는 평가지표로서 분석반경 내의 두 지점간의 최단경로 대비 직선거리의 누적 합으로 산출된다. 값이 클수록 그 지점은 직선성이 좋다고 판단할 수 있다.
- 네트워크 수정 전과 후의 Straightness 수치 평균값을 비교해보면 23,298에서 433,898로 매우 크게 증가하였는데, 이는 수정과정에서 네트워크가 상세화 되면서 전체 네트워크의 직선성이 좋아진 결과라고 볼 수 있다.
- UNA 프로그램 결과는 무지개 스펙트럼의 색으로 표현할 수 있다. Straightness의 결과를 보면, 명동 중심으로 갈수록 Straightness 수치가 높아져서 빨간색에서 파란색으로 변하는 것을 알 수 있는데, 이는 명동 중심이 가장자리보다 직선성이 더 높다는 것을 의미한다.

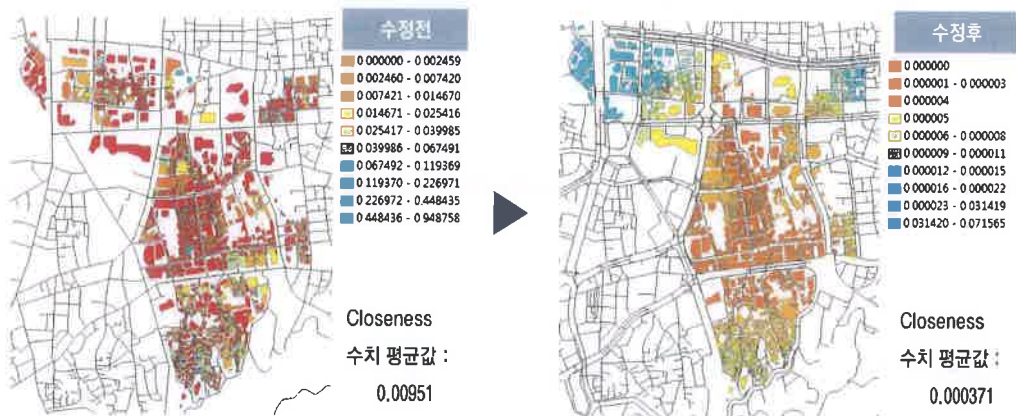




〈그림 7-13〉 명동 보행 네트워크 Straightness 수치 변화 분석 - UNA

#### 나. Closeness 수치 분석 결과

- Closeness는 한 지점으로부터 주어진 반경 안에서 주변 지점으로부터의 거리가 얼마나 가까운지 가능하는 평가지표로서 한 지점으로부터 분석반경 내 모든 지점에 대한 최단경로 누적 합의 역수로 산출된다. 값이 작을수록 그 지점은 접근성이 좋다고 판단할 수 있다.
- 네트워크 수정 전과 후의 Closeness 수치 평균값을 비교해보면 0.00951에서 0.000371로 매우 큰 폭으로 감소하였는데, 이는 수정과정에서 네트워크가 추가되면서 전체 네트워크의 접근성이 좋아진 결과라고 볼 수 있다.
- Closeness의 결과를 보면 명동 중심으로 갈수록 그 수치가 낮아져서 파란색에서 빨간색으로 변하는 것을 알 수 있는데, 명동 중심의 접근성이 가장자리보다 더 높다고 할 수 있겠다.



〈그림 7-14〉 명동 보행 네트워크 Closeness 수치 변화 분석 - UNA

## 2) 미시적 보행량 평가 분석 예(SimWalk Pro 4.2)

- 본 연구에서는 ‘SimWalk’ 보행시뮬레이션을 이용하여 미시적 보행량 평가를 실시하였다. 보행환경개선지구 시범대상 사업지인 명동 내의 ‘명동 4길’ 을 보행 네트워크로 선정하였으며, 보행시뮬레이션 구동을 위해 필요한 기본 Parameter 설정을 위해 현장 조사를 하였다.
- 또한 미시적인 보행행태 변화로 인한 개선효과를 보기위해 대안별 시나리오를 설정하여 지점속도를 산출하였으며, 보행자 밀도를 이용하여 전체 네트워크의 서비스 수준의 변화를 살펴보았다.

### (1) 보행 네트워크 구축

- 실제 지도와 현장조사 결과를 바탕으로 AutoCAD를 이용하여 명동 4길의 네 개 블록을 포함한 보행 네트워크를 만들고, 최종적으로 SimCAD를 이용하여 SimWalk에 사용할 수 있는 네트워크를 구축하였다.



〈그림 7-15〉 명동 보행 네트워크 구축 - SimWalk

### (2) 기본 Parameter 설정을 위한 현장조사 결과

- SimWalk에 기본적으로 입력해야 할 Parameter 설정을 위해 현장조사를 실시하였으며 조사 결과는 〈표 7-25〉와 같다.

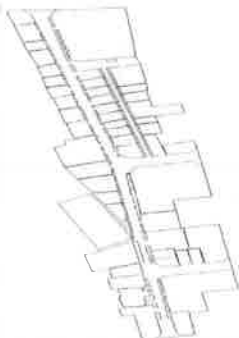

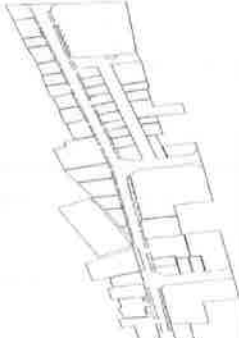
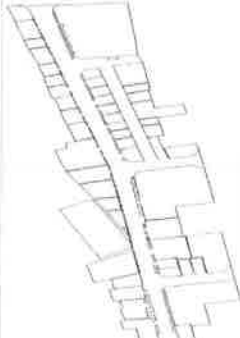
〈표 7-25〉 분석 범위 현장조사 결과

항 목	조사 내용
보행로 물리적 상태파악	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 해당 네트워크 유효 보도폭 : 1~5m</li> <li>◦ 상가 건물 앞의 매대 다수 존재</li> <li>◦ 협소한 골목길</li> <li>◦ Street Furniture 존재</li> </ul>
분석범위 보행량 파악	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 평일 보행량 : 약 5,000인/시</li> </ul>
보행 목적 파악	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 쇼핑 및 문화활동의 보행 목적이 가장 많음</li> </ul>
기타	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 50여개의 상가건물 존재(음식점, 대형 쇼핑몰)</li> </ul>

## (3) 시나리오 설정

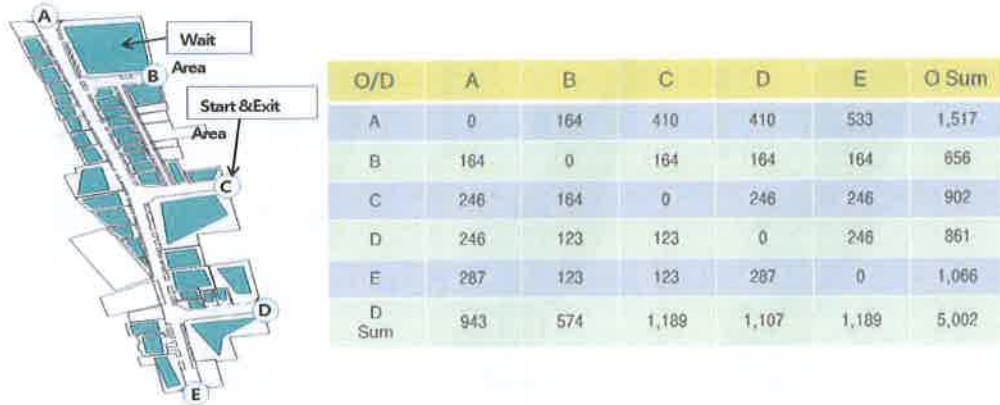
- 총 3가지 시나리오를 설정하여 SimWalk 보행시뮬레이션을 구동하였다. 구축된 보행 네트워크 현황에는 노점상과 상가건물 앞의 매대를 표현하였으며 시나리오1에서는 양측 노점상들을 각각 0.3m씩 후퇴시켜 유효보도폭을 넓혔다. 시나리오2에서는 북동쪽 협소한 골목길의 보행 장애물을 제거하여 보행동선을 확보하였으며, 시나리오3은 시나리오 1과 2를 함께 적용하였다.

〈표 7-26〉 Simwalk 시나리오 설정

현황	시나리오1	시나리오2	시나리오3
<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 노점상/매대 의 보도점유폭원 0.8~2m</li> <li>◦ 보행로 협소, 골목길 비활성화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 양측노점상 각각 0.3m씩 후퇴</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 골목길 환경개선(보행장애물 제거)</li> <li>◦ 노점상 보도점유폭원 약 0.5m축소+보행동선 확보</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 시나리오 1+2</li> </ul>
			

## (4) O/D 구축

- 네트워크 현황과 뒤, 각각 5개의 Start Area와 Exit Area, 41개의 WaitArea (상가건물)를 구성하고 이에 맞춰 기종점을 설정하였으며, 실제 명동 4길의 평일 보행량인 약 5천명의 가상 O/D 구축하였다.

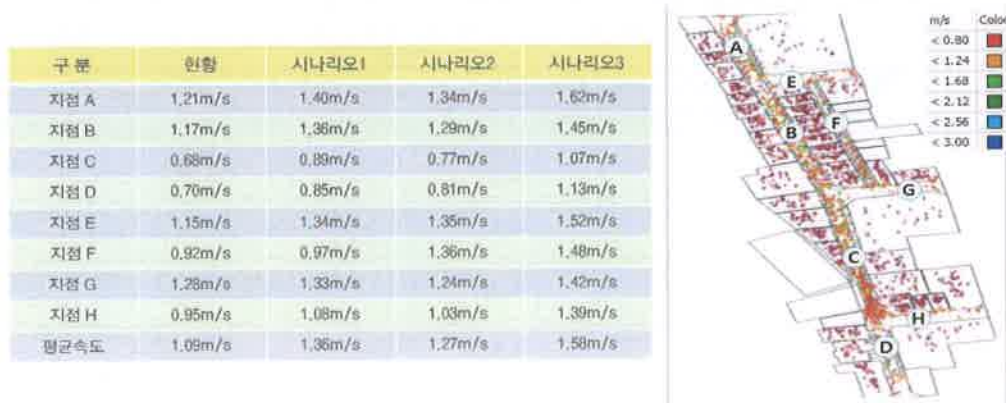


〈그림 7-16〉 기종점 설정 및 OD 구축 - SimWalk

## (5) 미시적 보행량 평가 분석 결과

## 가. 시나리오 별 지점속도 분석 결과

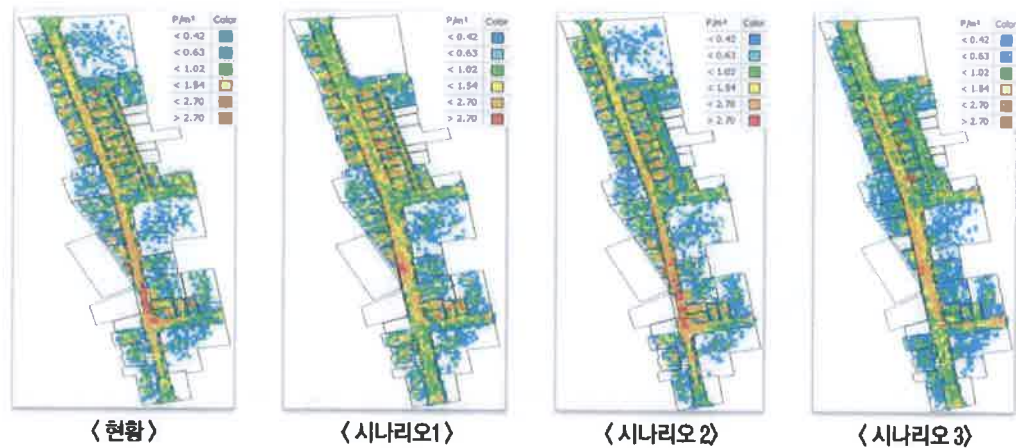
- 시나리오 1과 관련된 지점 A, B, C, D의 경우 대상지 현황에 비해 약 0.2m/s의 속도가 평균적으로 증가한 것으로 나타났다.
- 시나리오 2와 관련된 지점 F의 경우 대상지 현황에 비해 약 0.4m/s의 속도가 평균적으로 증가한 것으로 나타났다.



〈그림 7-17〉 시나리오 별 지점속도 분석 결과 - SimWalk

### 나. 시나리오 별 보행 서비스수준 분석 결과

- 기존 현황 네트워크의 밀도는 2.07 인/m<sup>2</sup>, 시나리오 1, 2, 3의 밀도는 각각 1.72 인/m<sup>2</sup>, 1.83 인/m<sup>2</sup>, 1.48 인/m<sup>2</sup> 로 분석되었다. 각각의 셀들은 보행자 밀도를 나타내며 시뮬레이션 결과는 무지개 스펙트럼의 색으로 표현 되는데, 파란색에서 빨간색으로 갈수록 보행자 간의 상충현상이 많이 일어나는 것을 의미한다.



〈그림 7-18〉 시나리오 별 보행 서비스수준 분석 결과 - SimWalk

- SimWalk에서는 시뮬레이션 구동 시에 time step별로 볼 수 있는 국가별 보행서비스 수준(density, space) 기준 값이 저장되어 있으며, 그 중 유럽에서 쓰이는 Fruin(1971), 아시아의 Tanaborboon(1995), 그리고 미국의 HCM(2000) 기준으로 결과비교 하였다. 시나리오 3의 경우 Tanaborboon 기준으로 서비스 수준을 판단하면 LOS E에서 LOS C 수준까지 개선되는 것을 알 수 있다.

〈표 7-27〉 시나리오 별 보행 서비스수준 분석 결과 - 국가별 보행 서비스수준 기준

구분	Fruin					Tanaborboon					HCM				
	밀도 기준	현황	시나리오1	시나리오2	시나리오3	밀도 기준	현황	시나리오1	시나리오2	시나리오3	밀도 기준	현황	시나리오1	시나리오2	시나리오3
LOS A	0.31 이하					0.42 이하					0.18 이하				
LOS B	~0.43					~0.63					~0.27				
LOS C	~0.72					~1.02				○	~0.45				
LOS D	~1.08		○	○	○	~1.54		○	○		~0.71				
LOS E	~2.17	○				~2.70	○				~1.33				
LOS F	2.17 이상					2.70 이상					1.33 이상	○	○	○	○



## 3) 현장평가(분석 예)

## (1) 설문조사 대상

- 토지용도별 설문조사를 하기 위해 주거지역, 상업지역, 어린이 보호구역 각각의 보행 거리를 통행하는 시민들을 대상으로 설문조사를 실시하였다.
- 주거지역은 명륜동, 신촌, 상도동, 암사동, 상업지역은 명동, DDP, 강남역, 천호역, 어린이 보호구역은 아마존 대상 후보지역 초등학교 인근 주민들을 대상으로 실시하였다.

## (2) 설문조사 방법

- 해당지역에 주민들을 대상으로 보행환경개선사업 평가 시 토지이용목적에 따라서 어떤 항목에 우선순위를 두어야 하는지에 대한 설문을 실시하였다. 평가 항목은 위의 평가항목 설정에서 파악된 보행로 물리적 상태(편리성), 횡단보도(연결성), 안전성, 보행환경(쾌적성), 차량 특성 등 다섯 가지 항목이다.
- 주민들을 대상으로 각 항목에 대한 설명을 하고 난 뒤, 보행환경개선사업 평가 시 우선순위를 두어 평가해야하는 항목에 대하여 1순위부터 5순위까지 순위를 매기도록 하였다. 그리고 그 순위에 따라서 점수를 부과(1순위 5점, 5순위 1점)하여 총점이 가장 높은 항목을 해당 지역에서 가장 중요하게 평가해야 하는 항목으로 선정하였다.

〈표 7-28〉 설문조사 평가항목

평가항목	평가항목 설명
편리성 (보행로 물리적 상태)	편리성은 보행로의 물리적 상태를 의미하며, 보행자 및 교통약자가 보행시 불편함을 느끼지 않도록 방해 시설물의 유무 및 보행로의 전반적인 물리적 정비상태를 의미함
연결성 (횡단보도)	연결성은 보행자가 차도를 횡단할 때 횡단보도 설치 및 신호시간의 적절성 등 횡단의 용이성을 의미 함. 차도 횡단을 위한 신호등 및 횡단보도에 대한 전반적인 보행 용이성을 판단함
안전성	보행시 보행로의 전반적인 안전도에 대하여 평가함. 즉, 보행자가 안전함을 느끼며 보행할 수 있도록 환경이 갖추어져 있는지를 판단함
쾌적성 (보행로 이용 환경)	보행자가 보행시 쾌적함을 느낄 수 있도록 보행환경에 대한 전반적인 환경에 대하여 평가함. 주로 보행자들을 위한 편의 시설을 통하여 보행자가 체감하는 쾌적성을 판단함
차량 특성	차도상의 차량은 운행상태가 보행자들에게 미치는 영향을 통하여 전반적인보행환경을 판단함



## (3) 설문조사 결과

- 상업지역의 설문조사를 실시한 결과 연결성이 가장 높은 순위로 파악되었으며, 편리성, 안전성, 쾌적성, 차량특성 순서로 중요도가 파악되었다. 향후 상업지역에 보행환경개선사업을 실시한 후 현장평가를 할 경우 연결성에 가중치를 두어 평가를 해야 할 것이다.

〈표 7-29〉 상업지역 설문조사 결과

(단위 : 응답자 수)

구분	편리성	연결성	안전성	쾌적성	차량특성
1순위(5점)	22	28	21	21	8
2순위(4점)	14	29	26	25	6
3순위(3점)	49	15	19	6	11
4순위(2점)	10	19	20	35	16
5순위(1점)	5	9	14	13	59
총점	338	348	320	306	188

- 주거지역의 경우에도 상업지역과 같이 연결성이 가장 중요한 보행환경 평가요소로 설문되었다. 연결성에 이어 편리성과 안전성이 비슷하게 조사되었으며 다음으로 쾌적성과 차량특성 순으로 조사되었다.

〈표 7-30〉 주거지역 설문조사 결과

(단위 : 응답자 수)

구분	편리성	연결성	안전성	쾌적성	차량특성
1순위(5점)	17	32	26	16	9
2순위(4점)	18	16	16	24	26
3순위(3점)	35	29	20	16	0
4순위(2점)	26	16	24	18	16
5순위(1점)	4	7	14	26	49
총점	318	350	316	286	230

- 어린이 보호구역의 경우에는 안전성 항목이 가장 높은 보행환경 개선 평가 항목으로 조사되었으며, 쾌적성, 편리성, 연결성, 차량특성의 순서로 조사되었다.

〈표 7-31〉 어린이 보호구역 설문조사 결과

(단위 : 응답자 수)

구분	편리성	연결성	안전성	쾌적성	차량특성
1순위(5점)	13	22	26	25	14
2순위(4점)	11	17	27	32	13
3순위(3점)	57	25	14	4	0
4순위(2점)	13	16	20	20	31
5순위(1점)	6	20	13	19	42
총점	312	305	333	324	226

- 주거지역, 상업지역, 어린이보호구역의 보행환경개선사업 사후 평가 시에 각 구역마다 중요시해야 하는 평가항목을 종합해보면 아래 그림과 같다. 상업지역은 연결성-편리성에 높은 가중치를 부여한 후 평가해야 하며, 주거지역은 연결성-편리성-안전성, 어린이 보호구역은 안전성-쾌적성에 높은 가중치를 부여한 후 평가를 실시해야 할 것이다.



〈그림 7-19〉 토지용도별 우선순위 항목 설문 결과

# 8장

## 정책 제언

### ■ 보행사업 효율향상을 위한 통합추진체계 구축

- 서울시 도시교통본부 보행자전거과의 조직체계와 보행업무의 추진경위를 살펴보면 2003년에는 교통국의 교통운영팀에서 보행관련업무를 자전거업무와 함께 통합추진하였으며, 2010년 이후에는 도시교통본부 보행자전거과의 보행정책팀과 보행안전팀에서 독립적으로 추진되고 있다.



〈그림 8-1〉 도시교통본부 보행자전거과 조직체계 및 보행업무 추진경위

- 1990년 초부터 현재까지 보행업무의 중요도는 점점 커졌으며, 이에 따라 보행업무의 추진체계 또한 담당공무원 - 팀단위 - 과단위로 확대되고 있다.



〈그림 8-2〉 보행업무 추진체계 현황

- 아래 표는 보행이 관련되어 있는 4대문 안 도심사업을 예로 든 것인데, 똑같은 연구는 아니지만 장소적 범위가 4대문 안 도심이라는 공통점이 있는데도 불구하고 과제를 추진하는 부서가 제 각각인 것을 알 수 있다. 이와 같이 보행업무의 특성상 보행업무가 다양한 분야와 연결되어 있기 때문에 현재의 '과' 단위로는 보행업무를 효과적으로 처리하기에는 부족한 면이 존재한다.

〈표 8-1〉 보행관련업무 추진부서(예시)

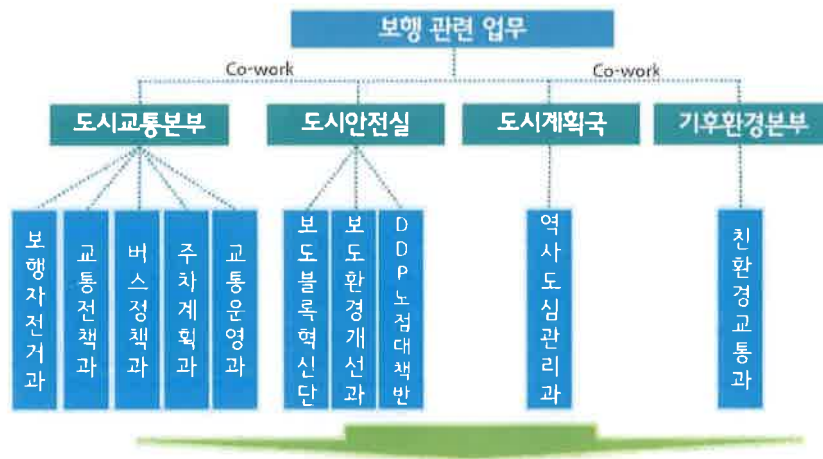
분야	과제명	추진부서
보행관련 4대문 안 도심사업	친 환경적 도로공간 활용방안 수립용역	도로계획과
	지속 가능한 도시교통 관리방안 연구	교통정책과
	한양도성 주변 성곽마을 조성 종합계획 수립	주거환경과
	도시계획을 통한 도심산업 육성발전 방안	역사도심관리과
	역사문화를 고려한 도심부 관리기본계획 수립(1차)	역사도심문화과
	역사문화를 고려한 도심부 관리 기본계획 수립(2차)	역사도심관리과
	서울의 정체성으로서 漢城의 원형요소 회복 구상	도시관리과
	청계천 개선보완 마스터플랜 수립연구	하천관리과

- 지금까지 보행관련 계획 및 사업 추진은 도시교통본부의 보행자전거과에서 진행해왔으며, 보도의 유지 보수 및 시설과 관련한 사업은 도시안전실의 보도환경개선과에서 실시해왔다. 또한 특별히 도심에 실시하는 계획 및 사업은 도시계획국의 역사도심관리과에서 추진하고 있다.
- 이와 같이 같은 보행업무를 시행하고 있음에도 불구하고 추진 부서가 상이하여 협업을 통하여 업무를 추진해야 하는 상황이 빈번히 발생하며, 각 부서에서 보행업무를 처리하기에 업무의 중복으로 인한 비효율성, 보행정책 방향의 차이 등의 문제가 발생한다.
- 이러한 문제를 해결하기 위해서 보행사업 규모 및 중요도를 고려한 'TF' 구성을 통해 보행업무 추진체계에 유연성을 부여한다면 지금보다 효과적으로 보행사업을 시행할 수 있을 것이다.
- 따라서 장기적으로 서울시 보행정책을 효율적으로 수행하기 위해서 현 보행업무 관련 부서들의 기능을 연계·통합하는 새로운 조직을 구성하는 조직 재편이 필요하다.

〈표 8-2〉 서울시 주요부서 보행업무 파악

구분	부서명	주요 업무
도시교통본부	보행자전거과	보행환경개선업무 <b>총괄</b> , 어린이·노인·장애인 보호구역, 자전거 정책 <b>총괄</b> , 교통약자이동편의 업무 <b>총괄</b>
	교통정책과	교통업무기획, 도시철도업무, 교통수요관리, ITS업무 <b>총괄</b>
	버스정책과	버스경영합리화 업무 <b>총괄</b> , 버스노선조정, 운행실태점검, 버스정류소 개선
	주차계획과	주차상한제 및 주차수요관리 <b>총괄</b> , 시영주차장관리, 환승 및 주택가 공동주차장 <b>관리총괄</b>
	교통운영과	교통사고에 관한 업무 <b>총괄</b> , 도로교통 소통개선, 회전교차로 및 횡단보도설치, 버스중앙차로에 관한 <b>업무총괄</b> , 교통신호 <b>업무총괄</b>
도시안전실	보도블록 혁신단	보도환경개선 및 거리가게 대책 <b>업무총괄</b>
	보도환경개선과	보도관리 제도개선, 지하도상가 관리 <b>업무총괄</b> , 공중선 지중화 사업 <b>총괄</b> , 보도관리 일상점검, 보도상 영업시설물 <b>총괄</b>
	DDP 노점대책반	거리가게팀 업무 <b>총괄</b> , 거리가게 특화거리 추진
도시계획국	역사도심관리과	도심관리업무 <b>총괄</b> , 도심관리기본계획, 도심산업활성화, 도심재정비, 광화문광장 관리 <b>총괄</b>
기후환경본부	친환경교통과	친환경 교통정책수립, 그린카 보급 업무 <b>총괄</b> , 승용차요일제 업무 <b>총괄</b>

주 : 부서별 주요 업무 중 보행관련 업무는 볼드체로 표시



기획·실행 업무가 통합되는 '보행도시 추진단' 구축 필요

〈그림 8-3〉 보행사업 효율성향상을 위한 통합업무 추진체계 제안(안)



# 참고문헌

## 참고문헌

- 경찰청(2012), 교통노면표시 설치관리매뉴얼
- 국토해양부(2008), 보행우선구역 표준설계 매뉴얼
- 국토해양부(2010), 제1차 복합환승센터 개발 기본계획
- 국토해양부(2011), 보행교통 실태조사 및 개선지표 수립연구
- 국토해양부·대한교통학회(2012), 교통영향분석·개선대책 심의 표준매뉴얼
- 국토해양부(2012), 교통영향분석·개선대책수립 지침
- 국토해양부(2013), 도로용량편람
- 도로교통공단 교통사고종합분석센터(2012), OECD 회원국 교통사고 비교
- 문화체육관광부(2011), 제3차 관광개발 기본계획
- 서울도시철도공사(2007~2013), 도시철도 수송계획
- 서울메트로(2007~2013), 서울메트로 수송계획
- 서울시(1998), 서울시 보행환경 기본계획 수립
- 서울시(2005), 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획
- 서울시(2008), 보행환경 정비방안 연구
- 서울시(2010), 2009 서울시 유동인구 조사
- 서울시(2011), 제2차 서울특별시 대중교통계획
- 서울시(2011), 특별교통수단 이동지원센터 구축·운영계획 수립연구
- 서울시(2012), 2011 서울서베이
- 서울시(2012), 서울특별시 마을공동체 기본계획
- 서울시(2012), 열린공간 사람이 모이면 도시는 즐겁다
- 서울시(2012), 장애물 없는 대중교통 이용환경 개선사업 기본 및 실시설계보고서

- 서울시(2013), 보행친화도시 서울 비전
- 서울시(2013), 서울 교통비전 2030
- 서울시(2013), 2012 서울시 유동인구 조사
- 서울시(2013), 서울특별시 교통약자 이동편의 증진계획
- 서울시(2013), 제53회 서울통계연보
- 서울시(2014), 역사도심관리 기본계획(안)
- 서울시(2014), 2030 서울도시기본계획(안)
- 서울시정개발연구원(2008), 서울특별시 교통약자 이동편의증진계획 수립을 위한 학술용역
- 서울시정개발연구원(2008), 지속가능한 교통정책지표 개발 및 활용방안
- 서울시정개발연구원(2009), 보행환경 개선을 위한 지하철 역사 진·출입 시설 개편방향 연구
- 서울시정개발연구원(2010), 서울시 대중교통 체질개선 및 도로공간 Reformation
- 서울시정개발연구원(2010), 보행밀집지역의 보행채널 다양화 방안
- 서울시정개발연구원(2011), 길찾기 좋은 서울(Legible Seoul)을 위한 전략
- 서울시정개발연구원(2012), 서울형 대중교통전용지구 도입 연구
- 서울연구원(2014), 생활권 교통안전구역(아마존) 지정 및 관리 전략 수립
- 서울시 지하철공사(2004), 지하철 연계버스 운영방안 연구
- 수도권교통본부(2007), 2006 수도권 가구통행실태조사.
- 수도권교통본부(2012), 여객 기종점통행량(O/D) 전수화 및 장래수요예측 공동조사
- 수원시정연구원(2013), 지속가능한 “생태교통 수원 2013”
- 한국문화관광연구원(2012), 외래관광객 1,000만 명 시대의 관광수용태세 정비방안
- 한양대학교 산학협력단(2011), 보행안전 및 편의증진 기본계획 작성지침 연구
- 행정안전부(2013), 보행업무편람

Seattle(2009), Seattle Pedestrian Master Plan

Minneapolis(2009), Minneapolis Pedestrian Master Plan

Transport for London(2012), Walking Good Practice

Metropolitan Area Planning Council(2010), The Boston Region's Pedestrian Transportation Plan

New York City(2013), Active Design Shaping the Sidewalk Experience

New York City Department of Transport(2010), The New York City Pedestrian Safety Study&Action Plan

San Francisco Department of Public Health(2012), Pedestrian Environmental Quality Index; Street Auditor's Training Manual

김태호, 이수일, 주용진, 노정현, 역세권 보행환경지수(WES) 개발 및 적용, 교통기술과 정책, 제7권 제3호, 2010.8

이신해, 서울시 보도의 보행 LOS 진단 및 분석방법 개선에 관한 연구, 대한교통학회지 제30권 제3호, 2012.6

지우석, 보행환경수준의 평가방법 개발, 대한교통학회지 제27권 제2호, 2009.4

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

<http://traffic.seoul.go.kr/>(서울특별시 도시교통본부 홈페이지)

<http://www.trl.co.uk/>(런던 교통국 홈페이지)

<http://www.walksandiego.org/>(WALK SanDiego 홈페이지)

<http://www.standingupforillinois.org/>(일리노이주 홈페이지)

<http://www.cdc.gov/>(미국 질병통제예방센터 홈페이지)

<http://www.together4health.ca/>(Together4Health 홈페이지)

# 부록

---

## 서울시 사회경제지표 현황(구별)

### 1. 구별 면적 현황

〈표 1-1〉 면적 현황

(단위 : km<sup>2</sup>, %)

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
전 국	100,140.10	100,208.02	100,033.08	100,221.78	100,188.08	0.012%
서울시	605.27	605.25	605.25	605.21	605.18	-0.004%
종로구	23.91	23.91	23.91	23.91	23.91	0.000%
중구	9.96	9.96	9.96	9.96	9.96	0.000%
용산구	21.87	21.87	21.87	21.87	21.87	0.000%
성동구	16.85	16.85	16.85	16.85	16.85	0.000%
광진구	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	0.000%
동대문구	14.20	14.20	14.20	14.20	14.20	0.000%
종랑구	18.50	18.50	18.50	18.50	18.50	0.000%
성북구	24.57	24.57	24.56	24.57	24.57	0.000%
강북구	23.61	23.61	23.61	23.60	23.60	-0.011%
도봉구	20.70	20.70	20.70	20.70	20.70	0.000%
노원구	35.43	35.44	35.44	35.44	35.44	0.007%
은평구	29.69	29.69	29.69	29.69	29.70	0.008%
서대문구	17.60	17.60	17.60	17.60	17.61	0.014%
마포구	23.87	23.87	23.88	23.84	23.84	-0.031%
양천구	17.40	17.41	17.40	17.41	17.40	0.000%
강서구	41.43	41.42	41.43	41.43	41.43	0.000%
구로구	20.14	20.12	20.12	20.12	20.12	-0.025%
금천구	13.01	13.00	13.00	13.00	13.00	-0.019%
영등포구	24.57	24.57	24.57	24.57	24.55	-0.020%
동작구	16.35	16.35	16.35	16.35	16.35	0.000%
관악구	29.57	29.57	29.57	29.57	29.57	0.000%
서초구	47.00	47.00	47.00	47.00	47.00	0.000%
강남구	39.54	39.54	39.51	39.51	39.50	-0.025%
송파구	33.88	33.88	33.88	33.88	33.88	0.000%
강동구	24.58	24.58	24.58	24.59	24.59	0.010%

주 : 구별 면적은 소수점 둘째자리까지만 표기함(구별면적 합에 의한 서울시 면적이 상이할 수 있음).

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도



## 2. 구별 인구 현황

〈표 1-2〉 구별 인구현황

(단위 : 명, %)

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
서울시	10,456,034	10,464,051	10,575,447	10,528,774	10,442,426	-0.03%
종로구	179,754	177,543	179,362	177,419	173,148	-0.93%
중구	138,811	137,861	141,200	141,567	140,807	0.36%
용산구	251,043	251,200	257,143	259,288	255,294	0.42%
성동구	322,679	316,064	316,892	308,767	306,868	-1.25%
광진구	387,254	386,513	388,775	386,673	384,269	-0.19%
동대문구	381,663	374,277	379,343	378,534	375,683	-0.39%
종랑구	432,845	429,700	432,302	428,672	423,655	-0.54%
성북구	481,419	484,457	497,692	494,422	490,639	0.48%
강북구	345,754	343,912	350,007	348,740	346,493	0.05%
도봉구	376,698	372,398	370,734	367,949	364,454	-0.82%
노원구	620,808	615,161	615,425	608,062	600,829	-0.81%
은평구	463,364	470,782	492,925	498,350	505,902	2.22%
서대문구	340,731	336,649	333,871	324,529	324,733	-1.20%
마포구	393,241	392,313	400,464	398,627	393,576	0.02%
양천구	507,899	506,684	505,223	505,605	500,533	-0.36%
강서구	583,545	579,196	580,506	575,846	573,794	-0.42%
구로구	448,696	449,613	452,667	458,908	454,478	0.32%
금천구	265,244	263,116	264,544	264,256	260,734	-0.43%
영등포구	443,537	441,747	445,648	439,555	426,876	-0.95%
동작구	410,934	407,973	413,814	413,658	416,268	0.32%
관악구	551,873	547,311	549,736	546,350	540,520	-0.52%
서초구	412,065	431,131	440,021	439,012	439,998	1.65%
강남구	565,624	569,499	577,070	573,003	569,997	0.19%
송파구	676,580	689,296	693,144	690,466	680,150	0.13%
강동구	473,973	489,655	496,939	500,516	492,728	0.97%

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

## 3. 구별 자동차 등록현황

〈표 1-3〉 자동차 종류별 등록 현황

(단위 : 대, %)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
서울시	계	3,357,293	3,364,913	3,392,015	3,387,689	3,413,877	0.42%
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-
	사륜차	2,945,755	2,951,138	2,977,535	2,973,286	2,964,504	0.16%
		87.7%	87.7%	87.8%	87.8%	86.8%	-
	이륜차	408,082	410,209	410,615	410,090	444,693	2.17%
		12.2%	12.2%	12.1%	12.1%	13.0%	-
	기타	3,456	3,566	3,865	4,313	4,680	7.87%
		0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	-
종로구	계	95,651	84,116	62,540	64,889	65,080	-9.18%
	사륜차	82,416	71,080	49,575	51,934	51,388	-11.14%
	이륜차	13,147	12,949	12,871	12,842	13,559	0.77%
	기타	88	87	94	113	133	10.88%
중구	계	83,634	66,748	76,187	75,090	79,375	-1.30%
	사륜차	69,671	52,847	62,336	61,175	64,576	-1.88%
	이륜차	13,846	13,788	13,692	13,712	14,559	1.26%
	기타	117	113	159	203	240	19.68%
용산구	계	91,569	91,316	91,018	92,200	92,534	0.26%
	사륜차	76,099	75,876	75,509	76,641	76,078	-0.01%
	이륜차	15,403	15,375	15,439	15,486	16,403	1.58%
	기타	67	65	70	73	53	-5.69%
성동구	계	104,479	104,650	106,174	105,891	107,650	0.75%
	사륜차	85,109	85,528	87,167	87,100	87,585	0.72%
	이륜차	19,220	19,003	18,897	18,674	19,946	0.93%
	기타	150	119	110	117	119	-5.62%
광진구	계	108,689	111,238	110,273	111,759	113,252	1.03%
	사륜차	90,973	93,489	92,646	94,182	94,528	0.96%
	이륜차	17,662	17,691	17,561	17,419	18,556	1.24%
	기타	54	58	66	158	168	32.81%
동대문구	계	111,465	111,638	113,171	114,060	116,232	1.05%
	사륜차	89,082	89,401	90,861	91,576	92,249	0.88%
	이륜차	22,302	22,158	22,217	22,376	23,859	1.70%
	기타	81	79	93	108	124	11.23%
종랑구	계	124,403	125,385	126,561	126,674	128,237	0.76%
	사륜차	101,740	102,508	103,591	103,862	103,811	0.51%
	이륜차	22,508	22,700	22,782	22,603	24,218	1.85%
	기타	155	177	188	209	208	7.63%

〈표 계속〉

(단위 : 대, %)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
성북구	계	133,110	136,946	140,383	141,069	142,763	1.77%
	사륜차	109,763	112,356	115,544	116,172	116,270	1.45%
	이륜차	23,305	24,537	24,783	24,829	26,424	3.19%
	기타	42	53	56	68	69	13.21%
강북구	계	91,748	92,212	94,093	94,582	96,486	1.27%
	사륜차	71,363	71,905	73,762	74,081	74,654	1.13%
	이륜차	20,346	20,272	20,288	20,447	21,764	1.70%
	기타	39	35	43	54	68	14.91%
도봉구	계	107,263	107,936	107,447	108,229	108,503	0.29%
	사륜차	93,524	94,044	93,636	94,324	93,642	0.03%
	이륜차	13,676	13,820	13,728	13,803	14,744	1.90%
	기타	63	72	83	102	117	16.74%
노원구	계	167,530	168,710	169,685	169,036	169,142	0.24%
	사륜차	153,663	154,720	155,641	155,118	153,813	0.02%
	이륜차	13,790	13,909	13,941	13,792	15,173	2.42%
	기타	77	81	103	126	156	19.30%
은평구	계	125,637	129,319	134,954	137,552	142,472	3.19%
	사륜차	107,242	110,636	115,920	118,476	121,488	3.17%
	이륜차	18,307	18,607	18,953	18,981	20,858	3.32%
	기타	88	76	81	95	126	9.39%
서대문구	계	94,214	94,173	93,424	91,724	93,673	-0.14%
	사륜차	79,930	80,109	79,460	77,942	78,911	-0.32%
	이륜차	14,162	13,987	13,882	13,685	14,653	0.86%
	기타	122	77	82	97	109	-2.78%
마포구	계	124,222	124,738	126,507	127,812	128,371	0.82%
	사륜차	107,693	108,190	109,907	111,139	110,468	0.64%
	이륜차	16,375	16,381	16,383	16,414	17,619	1.85%
	기타	154	167	217	259	284	16.53%
양천구	계	158,347	162,792	162,813	162,878	164,428	0.95%
	사륜차	143,295	146,146	146,088	146,317	146,454	0.55%
	이륜차	14,660	16,250	16,343	16,177	17,561	4.62%
	기타	392	396	382	384	413	1.31%
강서구	계	188,200	191,124	196,938	195,116	194,441	0.82%
	사륜차	172,227	175,078	180,808	178,963	176,387	0.60%
	이륜차	15,815	15,863	15,940	15,961	17,770	2.96%
	기타	158	183	190	192	284	15.79%
구로구	계	149,063	148,803	151,556	146,891	145,687	-0.57%
	사륜차	135,746	135,510	138,369	133,527	130,433	-0.99%
	이륜차	13,201	13,214	13,106	13,260	15,133	3.47%
	기타	116	79	81	104	121	1.06%

〈표 계속〉

(단위 : 대, %)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
금천구	계	81,296	81,819	82,854	84,285	87,045	1.72%
	사륜차	71,188	71,627	72,490	73,919	75,513	1.49%
	이륜차	10,047	10,128	10,295	10,299	11,464	3.35%
	기타	61	64	69	67	68	2.75%
영등포구	계	163,862	162,111	158,956	153,656	154,683	-1.43%
	사륜차	146,204	145,514	142,370	137,388	136,719	-1.66%
	이륜차	17,140	15,958	15,931	15,664	17,416	0.40%
	기타	518	639	655	604	548	1.42%
동작구	계	108,557	109,518	110,530	110,742	114,077	1.25%
	사륜차	94,563	95,508	96,502	96,706	98,569	1.04%
	이륜차	13,934	13,945	13,951	13,940	15,388	2.51%
	기타	60	65	77	96	120	18.92%
관악구	계	140,649	141,263	140,989	140,912	142,890	0.40%
	사륜차	118,592	119,253	119,081	118,967	118,853	0.05%
	이륜차	21,972	21,911	21,795	21,822	23,900	2.13%
	기타	85	99	113	123	137	12.67%
서초구	계	177,273	177,300	180,528	181,521	184,750	1.04%
	사륜차	166,846	166,832	169,784	170,834	171,902	0.75%
	이륜차	10,187	10,233	10,527	10,424	12,527	5.31%
	기타	240	235	217	263	321	7.54%
강남구	계	259,203	260,217	269,172	261,624	253,858	-0.52%
	사륜차	243,771	244,804	253,860	246,195	237,128	-0.69%
	이륜차	15,238	15,186	15,074	15,169	16,485	1.99%
	기타	194	227	238	260	245	6.01%
송파구	계	221,381	227,877	229,761	231,259	231,115	1.08%
	사륜차	205,046	211,290	213,292	214,816	213,440	1.01%
	이륜차	16,135	16,417	16,271	16,223	17,457	1.99%
	기타	200	170	198	220	218	2.18%
강동구	계	145,848	152,964	155,477	158,216	157,115	1.88%
	사륜차	130,009	136,887	139,336	141,932	139,645	1.80%
	이륜차	15,704	15,927	15,941	16,066	17,239	2.36%
	기타	135	150	200	218	231	14.37%
기타	계	-	-	24	22	18	-
	사륜차	-	-	-	-	-	-
	이륜차	-	-	24	22	18	-
	기타	-	-	-	-	-	-

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

## 4. 구별 도로연장 현황

〈표 1-4〉 폭원별 도로연장 현황

(단위 : m, %)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
서울시	계	8,092,960	8,101,593	8,142,122	8,147,579	8,173,509	0.25%
		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-
	광로	245,988	247,272	234,425	234,425	234,993	-1.14%
		3.0%	3.1%	2.9%	2.9%	2.9%	-
	대로	715,991	717,237	711,750	712,030	718,944	0.10%
		8.8%	8.9%	8.7%	8.7%	8.8%	-
	중로	856,064	859,613	857,718	861,167	872,898	0.49%
		10.6%	10.6%	10.5%	10.6%	10.7%	-
	소로	6,274,917	6,277,471	6,338,229	6,339,957	6,346,674	0.28%
		77.5%	77.5%	77.8%	77.8%	77.6%	-
종로구	계	274,291	274,291	274,291	274,291	274,458	0.02%
	광로	7,950	7,950	7,950	7,950	7,950	0.00%
	대로	23,872	23,872	23,872	23,872	23,872	0.00%
	중로	29,773	29,773	29,773	29,773	29,840	0.06%
	소로	212,696	212,696	212,696	212,696	212,796	0.01%
중구	계	114,280	114,428	114,428	114,435	114,452	0.04%
	광로	9,002	9,002	9,002	9,002	9,002	0.00%
	대로	16,722	16,722	16,722	16,722	16,722	0.00%
	중로	19,989	19,989	19,989	19,989	20,006	0.02%
	소로	68,567	68,715	68,715	68,722	68,722	0.06%
용산구	계	279,175	279,225	279,874	280,235	280,255	0.10%
	광로	11,289	11,289	11,289	11,289	11,289	0.00%
	대로	43,416	43,416	43,416	43,416	43,416	0.00%
	중로	27,623	27,623	27,724	27,724	27,724	0.09%
	소로	196,847	196,897	197,445	197,806	197,826	0.12%
성동구	계	407,932	407,932	407,932	407,932	407,932	0.00%
	광로	4,370	4,370	4,370	4,370	4,370	0.00%
	대로	20,910	21,050	21,050	21,050	21,050	0.17%
	중로	48,547	48,407	48,407	48,407	48,407	-0.07%
	소로	334,105	334,105	334,105	334,105	334,105	0.00%

〈표 계속〉

(단위 : m, %)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
광진구	계	323,702	323,702	323,742	323,742	323,742	0.00%
	광로	3,700	3,700	3,700	3,700	3,700	0.00%
	대로	30,458	30,458	30,458	30,458	30,458	0.00%
	중로	22,804	22,804	22,804	22,804	22,804	0.00%
	소로	266,740	266,740	266,780	266,780	266,780	0.00%
동대문구	계	324,119	324,211	324,496	325,732	325,732	0.12%
	광로	4,300	4,300	4,300	4,300	4,300	0.00%
	대로	35,341	35,341	35,341	35,341	35,341	0.00%
	중로	29,721	29,925	30,410	31,598	31,632	1.57%
	소로	254,757	254,645	254,445	254,493	254,459	-0.03%
종로구	계	323,200	323,340	323,410	323,410	323,630	0.03%
	광로	-	-	-	-	-	-
	대로	27,337	28,017	28,017	28,017	28,017	0.62%
	중로	40,496	40,331	40,331	40,331	40,331	-0.10%
	소로	255,367	254,992	255,062	255,062	255,282	-0.01%
성북구	계	624,110	625,026	626,654	627,028	627,028	0.12%
	광로	1,640	1,744	1,744	1,744	1,744	1.55%
	대로	29,758	29,654	29,654	29,654	29,654	-0.09%
	중로	45,305	46,027	47,177	47,392	47,392	1.13%
	소로	547,407	547,601	548,079	548,238	548,238	0.04%
강북구	계	227,658	228,637	226,349	226,664	226,664	-0.11%
	광로	-	-	-	-	-	-
	대로	15,650	15,650	15,650	15,650	15,650	0.00%
	중로	29,003	29,082	29,314	29,356	29,356	0.30%
	소로	183,005	183,905	181,385	181,658	181,658	-0.18%
도봉구	계	255,406	255,646	255,646	256,066	256,334	0.09%
	광로	5,900	5,900	5,900	5,900	5,900	0.00%
	대로	16,395	16,395	16,395	16,675	16,675	0.42%
	중로	24,671	24,671	24,671	24,671	24,939	0.27%
	소로	208,440	208,680	208,680	208,820	208,820	0.05%
노원구	계	291,348	291,348	291,393	291,393	291,404	0.00%
	광로	-	-	-	-	-	-
	대로	51,338	51,338	51,338	51,338	51,338	0.00%
	중로	54,458	54,458	54,458	54,458	54,458	0.00%
	소로	185,552	185,552	185,597	185,597	185,608	0.01%
은평구	계	330,780	331,323	332,043	332,472	333,247	0.19%
	광로	1,450	1,450	1,450	1,450	1,450	0.00%
	대로	33,762	33,762	34,473	34,473	34,473	0.52%
	중로	19,011	19,229	19,229	20,518	20,518	1.93%
	소로	276,557	276,882	276,891	276,031	276,806	0.02%



〈표 계속〉

(단위 : m, %)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
서 대 문 구	계	308,621	308,695	308,695	309,008	309,008	0.03%
	광로	5,917	5,917	5,917	5,917	5,917	0.00%
	대로	27,985	27,985	27,985	27,985	27,985	0.00%
	중로	21,579	21,579	21,579	21,579	21,579	0.00%
	소로	253,140	253,214	253,214	253,527	253,527	0.04%
마 포 구	계	418,899	418,899	418,899	419,924	419,924	0.06%
	광로	12,129	12,129	12,129	12,129	12,129	0.00%
	대로	34,720	34,720	34,720	34,720	34,990	0.19%
	중로	42,975	42,975	42,975	43,356	43,378	0.23%
	소로	329,075	329,075	329,075	329,719	329,427	0.03%
양 천 구	계	398,307	398,307	398,357	398,357	404,016	0.36%
	광로	7,208	7,208	7,208	7,208	7,208	0.00%
	대로	26,608	26,608	26,608	26,608	28,712	1.92%
	중로	10,539	10,539	10,589	10,589	12,574	4.51%
	소로	353,952	353,952	353,952	353,952	355,522	0.11%
강 서 구	계	377,107	377,616	377,616	377,616	377,616	0.03%
	광로	22,446	22,446	22,446	22,446	22,446	0.00%
	대로	40,911	40,911	40,911	40,911	40,911	0.00%
	중로	45,397	45,397	45,397	45,397	45,397	0.00%
	소로	268,353	268,862	268,862	268,862	268,862	0.05%
구 로 구	계	286,536	286,711	287,021	287,330	292,894	0.55%
	광로	8,907	8,907	8,907	8,907	8,907	0.00%
	대로	28,905	28,905	29,095	29,095	32,519	2.99%
	중로	25,916	26,536	26,616	26,885	28,665	2.55%
	소로	222,808	222,363	222,403	222,443	222,803	0.00%
금 천 구	계	179,042	179,042	179,902	179,967	179,967	0.13%
	광로	5,080	5,080	5,080	5,080	5,080	0.00%
	대로	5,947	5,947	5,947	5,947	5,947	0.00%
	중로	32,977	32,977	33,728	33,793	33,793	0.61%
	소로	135,038	135,038	135,147	135,147	135,147	0.02%
영 매 포 구	계	386,359	387,179	387,502	387,502	387,794	0.09%
	광로	6,860	6,860	6,860	6,860	6,860	0.00%
	대로	54,541	54,901	54,901	54,901	54,901	0.16%
	중로	39,741	40,201	40,341	40,341	40,341	0.38%
	소로	285,217	285,217	285,400	285,400	285,692	0.04%
동 작 구	계	241,430	242,155	242,985	243,372	244,890	0.36%
	광로	10,619	10,619	10,619	10,619	10,619	0.00%
	대로	14,939	14,939	14,939	14,939	14,939	0.00%
	중로	34,812	34,812	34,812	34,812	35,740	0.66%
	소로	181,060	181,785	182,615	183,002	183,592	0.35%

〈표 계속〉

(단위 : m, %)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
관악구	계	316,103	316,103	316,103	316,103	316,103	0.00%
	광로	11,597	11,597	11,597	11,597	11,597	0.00%
	대로	9,385	9,385	9,385	9,385	9,385	0.00%
	중로	30,437	30,437	30,437	30,437	30,437	0.00%
	소로	264,684	264,684	264,684	264,684	264,684	0.00%
서초구	계	347,135	347,135	377,425	377,425	377,425	2.11%
	광로	38,337	38,337	25,490	25,490	25,490	-9.70%
	대로	35,256	35,256	27,480	27,480	27,480	-6.04%
	중로	40,040	40,040	32,108	32,108	32,108	-5.37%
	소로	233,502	233,502	292,347	292,347	292,347	5.78%
강남구	계	422,699	422,849	423,124	423,124	432,553	0.58%
	광로	33,827	35,007	35,007	35,007	35,575	1.27%
	대로	31,974	30,794	31,069	31,069	30,825	-0.91%
	중로	55,409	55,575	55,575	55,575	61,625	2.69%
	소로	301,489	301,473	301,473	301,473	304,528	0.25%
송파구	계	352,108	354,898	361,340	361,340	362,700	0.74%
	광로	19,998	19,998	19,998	19,998	19,998	0.00%
	대로	39,731	41,081	42,194	42,194	43,554	2.32%
	중로	46,227	47,547	50,595	50,595	50,595	2.28%
	소로	246,152	246,272	248,553	248,553	248,553	0.24%
강동구	계	282,613	282,895	282,895	283,111	283,741	0.10%
	광로	13,462	13,462	13,462	13,462	13,462	0.00%
	대로	20,130	20,130	20,130	20,130	20,130	0.00%
	중로	38,614	38,679	38,679	38,679	39,259	0.42%
	소로	210,407	210,624	210,624	210,840	210,890	0.06%

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

주: 도로폭원은 광로(40m이상),대로(25~40m미만),중로(12~25m미만),소로(12m미만)를 기준으로 함.

## 5. 구별 보행연관 시설물 현황

〈표 1-5〉 보행연관 시설물 현황

(단위 : 개, %)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
서울시	보도육교	198	187	180	169	166	-4.31%
	지하보도	79	91	87	88	88	2.73%
	가로등	155,284	155,772	162,208	162,219	176,794	3.30%
종로구	보도육교	5	4	4	3	3	-11.99%
	지하보도	4	4	4	4	4	0.00%
	가로등	5,950	6,471	6,607	5,933	8,975	10.82%
중구	보도육교	3	3	3	3	3	0.00%
	지하보도	11	14	14	14	14	6.21%
	가로등	6,498	6,568	6,688	6,868	9,380	9.61%
용산구	보도육교	18	18	18	18	16	-2.90%
	지하보도	4	4	4	4	4	0.00%
	가로등	5,901	5,840	6,632	6,658	6,861	3.84%
성동구	보도육교	3	3	3	3	3	0.00%
	지하보도	6	6	6	6	6	0.00%
	가로등	5,781	4,918	5,720	5,193	5,884	0.44%
광진구	보도육교	6	3	2	1	-	-100.00%
	지하보도	3	3	3	3	3	0.00%
	가로등	4,971	4,971	4,834	4,947	4,957	-0.07%
동대문구	보도육교	11	12	11	12	12	2.20%
	지하보도	1	1	1	2	2	18.92%
	가로등	6,362	6,324	7,140	7,151	7,289	3.46%
종랑구	보도육교	11	10	7	6	4	-22.35%
	지하보도	2	2	2	2	3	10.67%
	가로등	4,582	4,790	5,110	5,130	5,310	3.76%
성북구	보도육교	5	5	5	5	5	0.00%
	지하보도	3	3	3	3	3	0.00%
	가로등	6,429	5,760	5,191	4,967	5,283	-4.79%
강북구	보도육교	3	3	3	3	3	0.00%
	지하보도	-	-	-	-	-	-
	가로등	3,427	3,472	4,191	4,330	4,303	5.86%

〈표 계속〉

(단위 : 개, %)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
도봉구	보도육교	1	1	1	1	-	-100.00%
	지하보도	-	-	-	-	-	-
	가로등	3,913	3,952	4,266	4,629	4,420	3.09%
노원구	보도육교	7	7	9	7	7	0.00%
	지하보도	6	6	6	6	6	0.00%
	가로등	9,098	9,333	8,556	8,648	8,934	-0.45%
은평구	보도육교	1	1	1	1	1	0.00%
	지하보도	-	-	-	-	-	-
	가로등	5,972	6,033	7,340	7,388	8,162	8.12%
서대문구	보도육교	10	10	10	10	9	-2.60%
	지하보도	3	3	3	3	2	-9.64%
	가로등	4,676	4,796	4,922	5,002	5,563	4.44%
마포구	보도육교	2	2	2	2	2	0.00%
	지하보도	3	4	4	4	2	-9.64%
	가로등	6,025	6,039	6,018	6,694	7,322	4.99%
양천구	보도육교	16	16	15	15	16	0.00%
	지하보도	1	3	2	2	2	18.92%
	가로등	7,058	6,950	7,026	7,396	7,346	1.00%
강서구	보도육교	7	7	3	3	4	-13.06%
	지하보도	3	3	3	3	3	0.00%
	가로등	6,817	6,557	6,483	6,453	6,499	-1.19%
구로구	보도육교	10	10	10	9	10	0.00%
	지하보도	-	6	5	5	7	-
	가로등	5,823	5,863	6,296	6,315	6,994	4.69%
금천구	보도육교	5	6	6	6	9	15.83%
	지하보도	-	-	-	-	-	-
	가로등	4,282	4,285	4,650	3,808	4,598	1.80%
영등포구	보도육교	11	11	9	6	6	-14.06%
	지하보도	3	3	1	1	1	-24.02%
	가로등	8,538	8,583	8,658	8,620	8,781	0.70%
동작구	보도육교	14	11	11	10	10	-8.07%
	지하보도	4	4	4	4	4	0.00%
	가로등	4,230	4,050	4,450	4,471	5,015	4.35%

〈표 계속〉

(단위 : 개, %)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
관악구	보도육교	9	9	9	8	8	-2.90%
	지하보도	1	1	1	1	1	0.00%
	가로등	4,770	4,898	4,984	4,934	5,121	1.79%
서초구	보도육교	12	12	14	14	14	3.93%
	지하보도	6	6	6	6	6	0.00%
	가로등	9,819	10,357	10,200	10,224	10,591	1.91%
강남구	보도육교	9	9	10	10	10	2.67%
	지하보도	7	7	7	7	7	0.00%
	가로등	10,604	11,283	11,530	11,334	12,390	3.97%
송파구	보도육교	11	6	6	6	5	-17.89%
	지하보도	7	7	7	7	7	0.00%
	가로등	8,618	8,484	8,996	9,034	10,348	4.68%
강동구	보도육교	8	8	8	7	6	-6.94%
	지하보도	1	1	1	1	1	0.00%
	가로등	5,140	5,195	5,720	6,092	6,468	5.91%

주 : 가로등 개소는 도시개발시설본부 및 각 지역별 사업소의 현황은 제외됨.

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

## 서울시 보행유발시설 현황(구별)

### 6. 구별 공원시설 현황

〈표 1-6〉 공원 현황

(단위 : 개소, km, %)

구 분		2008년		2009년		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
		개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	
서울시	계	2,465	168,151	2,531	169,047	2,608	169,792	2,643	170,001	2,714	169,125	0.14%
	자연공원	2	39,448	1	39,374	1	39,448	1	39,448	1	37,345	-1.36%
	도시공원	1,913	112,511	1,965	113,754	2,032	114,474	2,064	114,729	2,119	115,939	0.75%
	기타공원	550	16,192	565	15,919	575	15,870	578	15,826	594	15,842	-0.54%
종로구	계	100	10,653	100	11,464	99	10,901	102	10,899	116	11,644	2.25%
	자연공원	1	4,328	-	4,282	-	4,328	-	4,328	-	4,998	3.66%
	도시공원	68	6,243	67	7,059	64	6,448	64	6,445	78	6,520	1.09%
	기타공원	31	83	33	123	35	125	38	126	38	126	11.00%
중구	계	56	1,855	60	2,517	65	3,125	68	3,130	68	3,130	13.97%
	자연공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시공원	47	1,834	50	2,468	55	3,076	57	3,080	57	3,080	13.84%
	기타공원	9	21	10	49	10	49	11	50	11	50	24.22%
용산구	계	68	2,564	77	1,395	77	1,350	80	1,353	80	1,353	-14.77%
	자연공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시공원	46	1,938	54	768	59	771	58	771	58	771	-20.55%
	기타공원	22	626	23	627	18	580	22	582	22	582	-1.81%
성동구	계	80	2,955	80	2,869	81	2,870	81	2,955	80	2,955	0.00%
	자연공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시공원	54	1,021	54	1,023	56	1,027	58	1,113	58	1,113	2.18%
	기타공원	26	1,934	26	1,845	25	1,843	23	1,842	22	1,842	-1.21%



〈표 계속〉

(단위 : 개소, km, %)

구 분		2008년		2009년		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
		개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	
광진구	계	56	3,396	56	3,396	56	3,396	55	3,396	55	3,396	0.00%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	40	2,946	40	2,946	42	2,950	42	2,950	42	2,950	0.03%
	기타 공원	16	450	16	450	14	446	13	446	13	446	-0.22%
동대문구	계	99	1,208	100	1,280	105	1,238	105	1,237	106	1,238	0.62%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	80	983	81	1,034	87	994	88	994	89	995	0.30%
	기타 공원	19	225	19	245	18	244	17	243	17	243	1.94%
종로구	계	82	5,113	85	5,206	87	5,207	95	5,243	95	5,243	0.63%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	54	4,935	55	5,027	56	5,026	64	5,062	64	5,062	0.64%
	기타 공원	28	178	30	179	31	180	31	180	31	180	0.28%
성북구	계	118	7,716	124	8,115	127	8,164	128	8,167	130	8,391	2.12%
	자연 공원	-	3,643	-	3,638	-	3,643	-	3,643	-	3,664	1.48%
	도시 공원	65	4,015	71	4,419	74	4,462	75	4,465	77	4,469	2.71%
	기타 공원	53	58	53	58	53	58	53	58	53	58	0.00%
강북구	계	67	14,318	69	14,349	69	14,336	71	14,339	83	14,337	0.03%
	자연 공원	1	12,559	1	12,588	1	12,601	1	12,601	1	11,899	-1.34%
	도시 공원	47	1,574	48	1,574	48	1,574	50	1,577	63	2,279	9.69%
	기타 공원	19	186	20	186	20	161	20	161	19	158	-4.00%
도봉구	계	65	10,499	65	10,453	73	10,500	74	10,505	74	10,059	-1.06%
	자연 공원	-	9,191	-	9,145	-	9,149	-	9,149	-	8,703	-1.35%
	도시 공원	43	1,056	43	1,056	50	1,099	51	1,150	51	1,150	2.15%
	기타 공원	22	252	22	252	23	253	23	206	23	206	-4.91%

〈표 계속〉

(단위 : 개소, km, %)

구 분		2008년		2009년		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
		개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	
노 원 구	계	146	14,126	146	14,126	146	14,126	146	14,126	167	14,142	0.03%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	126	13,851	126	13,851	126	13,851	126	13,851	125	13,847	-0.01%
	기타 공원	20	275	20	275	20	275	20	275	42	295	1.77%
은 평 구	계	107	15,700	119	15,720	131	15,856	130	15,856	135	14,026	-2.78%
	자연 공원	-	9,453	-	9,434	-	9,440	-	9,440	-	7,663	-5.11%
	도시 공원	77	6,154	82	6,186	89	6,300	88	6,300	96	6,249	0.36%
	기타 공원	30	92	37	101	42	115	42	115	39	114	5.51%
서 대 문 구	계	105	5,480	112	5,564	119	5,570	124	5,580	122	5,507	0.12%
	자연 공원	-	274	-	287	-	287	-	287	-	218	-5.56%
	도시 공원	62	4,818	68	4,885	76	4,894	82	4,903	81	4,901	0.43%
	기타 공원	43	388	44	392	43	389	42	390	41	388	0.00%
마 포 구	계	107	4,997	107	5,050	132	5,082	132	5,082	141	5,214	1.07%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	86	2,134	91	2,198	92	2,209	92	2,209	101	2,341	2.34%
	기타 공원	21	2,862	16	2,852	40	2,873	40	2,873	40	2,873	0.10%
양 천 구	계	115	2,858	114	2,858	116	2,866	116	2,866	119	2,906	0.42%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	98	2,442	98	2,443	98	2,443	98	2,443	101	2,483	0.42%
	기타 공원	17	417	16	415	18	423	18	423	18	423	0.36%
강 서 구	계	161	3,916	163	4,024	162	4,004	162	4,004	162	4,004	0.56%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	150	3,149	152	3,257	151	3,237	151	3,237	151	3,237	0.69%
	기타 공원	11	767	11	767	11	767	11	767	11	767	0.00%

〈표 계속〉

(단위 : 개소, km<sup>2</sup>, %)

구 분		2008년		2009년		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
		개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	
구로구	계	103	3,134	102	3,134	98	3,170	97	3,187	96	3,187	0.42%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	50	2,805	50	2,805	56	2,848	55	2,865	55	2,865	0.53%
	기타 공원	53	330	52	329	42	321	42	321	41	321	-0.69%
금천구	계	51	2,189	51	2,189	51	2,189	51	2,189	51	2,189	0.00%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	44	2,030	44	2,030	44	2,030	44	2,030	44	2,030	0.00%
	기타 공원	7	159	7	159	7	159	7	159	7	159	0.00%
영등포구	계	98	2,152	112	2,176	116	2,184	122	2,190	122	2,194	0.48%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	68	706	77	726	83	739	89	745	89	749	1.49%
	기타 공원	30	1,446	35	1,450	33	1,445	33	1,445	33	1,445	-0.02%
동작구	계	73	3,970	73	4,106	72	4,565	74	4,568	78	4,630	3.92%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	61	3,784	61	3,920	59	4,376	61	4,378	64	4,438	4.07%
	기타 공원	12	186	12	186	13	189	13	189	14	192	0.80%
관악구	계	102	10,954	103	10,954	107	10,965	108	10,974	108	10,973	0.04%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	89	10,947	90	10,947	94	10,958	95	10,967	95	10,966	0.04%
	기타 공원	13	7	13	7	13	7	13	7	13	7	0.00%
서초구	계	128	15,817	127	15,816	130	15,822	130	15,822	131	15,821	0.01%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	117	15,022	116	15,021	119	15,028	119	15,028	120	15,026	0.01%
	기타 공원	11	795	11	795	11	795	11	795	11	795	0.00%

〈표 계속〉

(단위 : 개소, ㎡, %)

구 분		2008년		2009년		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
		개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	
강 남 구	계	133	5,674	133	5,672	134	5,672	134	5,672	137	5,920	1.07%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	117	4,651	117	4,649	119	4,649	119	4,649	122	4,897	1.30%
	기타 공원	16	1,023	16	1,023	15	1,023	15	1,023	15	1,023	0.00%
송 파 구	계	141	4,686	144	4,688	141	4,686	144	4,718	144	4,719	0.18%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	130	2,078	130	2,078	130	2,078	133	2,110	133	2,111	0.39%
	기타 공원	11	2,608	14	2,610	11	2,608	11	2,608	11	2,608	0.00%
강 동 구	계	103	3,056	108	2,793	113	2,815	113	2,815	113	2,815	-2.03%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	93	2,232	99	2,251	104	2,273	104	2,273	104	2,273	0.46%
	기타 공원	10	824	9	542	9	542	9	542	9	542	-9.94%
서 을 대 공 원	계	1	9,163	1	9,133	1	9,133	1	9,133	1	9,133	-0.08%
	자연 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	도시 공원	1	9,163	1	9,133	1	9,133	1	9,133	1	9,133	-0.08%
	기타 공원	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

주1 : 조성기준이며, 유원지, 한강시민공원, 마을마당 포함. 연평균 증가율은 면적기준임

주2 : 구별 면적은 소수점이하를 절삭함(면적 합계값과 상이할 수 있음).

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

## 7. 구별 유통(대규모점포) 현황

〈표 1-7〉 유통(대규모 점포) 현황

(단위 : 개소, km, %)

구 분		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
		개소	면적	개소	면적	개소	면적	
서울시	계	536	5,947	585	8,260	592	7,003	8.52%
	대형마트	62	742	63	758	58	715	-1.84%
	전문점	20	309	24	400	23	433	18.38%
	백화점	29	827	31	915	33	900	4.32%
	쇼핑센터	32	581	30	595	32	673	7.63%
	시장	239	1,712	277	3,867	279	2,427	19.06%
	기타	154	1,777	160	1,725	167	1,854	2.14%
종로구	계	24	318	27	266	27	300	-2.87%
	대형마트	-	-	-	-	-	-	-
	전문점	3	31	5	33	5	33	3.18%
	백화점	-	-	-	-	-	-	-
	쇼핑센터	-	-	3	49	3	49	-
	시장	15	154	15	153	15	187	10.19%
	기타	6	133	4	30	4	30	-52.51%
중구	계	65	1,107	68	1,131	68	1,130	1.03%
	대형마트	2	26	2	26	2	26	0.00%
	전문점	1	3	1	3	1	3	0.00%
	백화점	5	114	5	114	5	114	0.00%
	쇼핑센터	4	39	4	39	4	39	0.00%
	시장	28	465	31	488	31	488	2.44%
	기타	25	460	25	460	25	460	0.00%
용산구	계	13	279	19	288	18	355	12.80%
	대형마트	-	-	1	3,506	2	22	-
	전문점	6	126	6	126	6	183	20.51%
	백화점	1	24	1	24	1	24	0.00%
	쇼핑센터	2	95	2	95	2	95	0.00%
	시장	3	16	5	21	4	16	0.00%
	기타	1	18	4	18	3	15	-8.71%
성동구	계	15	192	17	166	17	171	-5.63%
	대형마트	2	29	2	29	2	29	0.00%
	전문점	1	29	1	29	1	29	0.00%
	백화점	-	-	-	-	-	-	-
	쇼핑센터	7	49	-	-	-	-	-
	시장	5	80	4	52	5	62	-11.97%
	기타	-	6	10	57	9	51	191.55%

〈표 계속〉

(단위 : 개소, km, %)

구 분		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
		개소	면적	개소	면적	개소	면적	
광진구	계	20	158	23	195	23	200	12.51%
	대형마트	2	15	2	15	2	15	0.00%
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	1	27	1	27	1	27	0.00%
	쇼핑센터	-	-	-	-	-	-	-
	시장	11	40	13	81	13	86	46.63%
	기타	6	76	7	72	7	72	-2.67%
동대문구	계	35	368	30	475	33	489	15.27%
	대형마트	3	34	3	34	2	23	-17.75%
	전문점	3	27	3	27	3	27	0.00%
	백화점	2	58	2	58	2	58	0.00%
	쇼핑센터	-	-	-	-	-	-	-
	시장	15	168	17	305	20	319	37.80%
	기타	12	82	5	51	6	62	-13.05%
중랑구	계	13	73	19	150	18	194	63.02%
	대형마트	5	38	6	68	6	68	33.77%
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	-	-	-	-	-	-	-
	쇼핑센터	-	-	-	-	-	-	-
	시장	8	35	13	82	12	126	89.74%
	기타	-	-	-	-	-	-	-
성북구	계	11	97	15	135	15	92	-2.61%
	대형마트	1	10	3	47	3	47	116.79%
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	1	37	1	37	1	37	0.00%
	쇼핑센터	-	-	1	9	1	9	-
	시장	9	43	10	43	10	-	-
	기타	-	8	-	-	-	-	-
강북구	계	16	111	18	94	18	124	5.69%
	대형마트	-	-	1	8	1	8	-
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	1	28	1	28	1	28	0.00%
	쇼핑센터	1	4	1	4	1	4	0.00%
	시장	11	46	11	37	11	67	20.69%
	기타	3	33	4	18	4	18	-26.15%



〈표 계속〉

(단위 : 개소, km, %)

구 분		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
		개소	면적	개소	면적	개소	면적	
도봉구	계	11	102	11	102	12	88	-7.12%
	대형마트	3	25	3	25	3	25	0.00%
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	-	-	-	-	-	-	-
	쇼핑센터	-	-	-	-	-	-	-
	시장	4	36	4	36	4	36	0.00%
	기타	4	42	4	42	5	27	-19.82%
노원구	계	17	193	18	184	18	176	-4.51%
	대형마트	5	75	5	64	3	33	-33.67%
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	2	34	2	34	2	34	0.00%
	쇼핑센터	-	-	-	-	-	-	-
	시장	3	43	3	43	3	43	0.00%
	기타	7	41	8	44	10	66	26.88%
은평구	계	26	99	28	1,738	22	101	1.01%
	대형마트	3	39	2	22	2	22	-24.89%
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	-	-	-	-	-	-	-
	쇼핑센터	3	16	1	4	1	4	-50.00%
	시장	9	15	14	1,667	13	29	39.04%
	기타	11	29	11	45	6	46	25.94%
서대문구	계	7	77	10	95	10	91	8.71%
	대형마트	-	-	-	-	-	-	-
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	1	35	1	35	1	35	0.00%
	쇼핑센터	-	-	-	-	-	-	-
	시장	5	14	7	32	7	28	41.42%
	기타	1	28	2	28	2	28	0.00%
마포구	계	16	100	22	124	23	155	24.50%
	대형마트	2	23	2	23	3	38	28.54%
	전문점	-	-	1	14	1	14	-
	백화점	-	-	-	-	-	-	-
	쇼핑센터	-	-	1	12	1	6	-
	시장	12	63	14	62	14	85	16.16%
	기타	2	13	4	13	4	13	0.00%

〈표 계속〉

(단위 : 개소, km<sup>2</sup>, %)

구 분		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
		개소	면적	개소	면적	개소	면적	
양천구	계	19	134	22	145	22	142	2.94%
	대형마트	1	14	1	14	1	14	0.00%
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	2	63	2	63	2	63	0.00%
	쇼핑센터	1	20	1	20	1	20	0.00%
	시장	8	19	10	28	10	25	14.71%
	기타	7	19	8	21	8	21	5.13%
강서구	계	28	141	30	289	23	312	48.75%
	대형마트	5	66	4	67	4	67	0.75%
	전문점	-	-	1	18	1	18	-
	백화점	-	-	1	35	1	35	-
	쇼핑센터	-	-	1	68	1	78	-
	시장	12	31	12	60	11	85	65.59%
	기타	11	43	11	42	5	30	-16.47%
구로구	계	27	393	32	459	31	460	8.19%
	대형마트	5	65	4	41	4	41	-20.58%
	전문점	1	3	1	3	-	-	-
	백화점	1	25	2	63	2	63	58.75%
	쇼핑센터	1	10	1	4	1	4	-36.75%
	시장	4	14	6	41	6	45	79.28%
	기타	15	277	18	306	18	306	5.10%
금천구	계	14	268	14	281	18	334	11.64%
	대형마트	4	61	3	54	3	54	-5.91%
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	-	-	-	-	-	-	-
	쇼핑센터	2	30	2	30	3	62	43.76%
	시장	4	41	5	58	8	77	37.04%
	기타	4	136	4	139	4	141	1.82%
영등포구	계	39	430	39	509	39	564	14.53%
	대형마트	5	64	5	59	4	59	-3.99%
	전문점	2	15	2	15	2	15	0.00%
	백화점	2	54	2	65	2	65	9.71%
	쇼핑센터	3	108	3	108	4	145	15.87%
	시장	27	189	26	257	26	275	20.62%
	기타	-	-	1	4	1	4	-

〈표 계속〉

(단위 : 개소, km<sup>2</sup>, %)

구 분		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
		개소	면적	개소	면적	개소	면적	
동작구	계	11	32	7	30	7	33	1.55%
	대형마트	-	-	-	-	-	-	-
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	1	11	1	11	1	11	0.00%
	쇼핑센터	-	-	-	-	-	-	-
	시장	3	4	5	13	5	17	106.16%
	기타	7	16	1	5	1	5	-44.10%
관악구	계	27	123	25	130	23	123	0.00%
	대형마트	1	4	1	4	-	-	-
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	1	18	1	22	1	22	10.55%
	쇼핑센터	3	28	4	27	4	31	5.22%
	시장	17	69	18	73	16	63	-4.45%
	기타	5	4	1	4	2	8	41.42%
서초구	계	25	304	31	345	32	331	4.35%
	대형마트	5	53	5	53	3	23	-34.12%
	전문점	3	74	3	74	3	54	-14.58%
	백화점	1	84	1	84	2	66	-11.36%
	쇼핑센터	-	-	-	-	-	-	-
	시장	5	7	6	41	6	41	142.02%
	기타	11	86	16	92	18	147	30.74%
강남구	계	17	176	19	198	33	258	21.07%
	대형마트	1	5	1	5	1	5	0.00%
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	5	110	5	110	6	113	1.35%
	쇼핑센터	3	30	3	30	3	30	0.00%
	시장	8	30	10	53	10	41	16.90%
	기타	-	-	-	-	13	68	-
송파구	계	24	453	26	544	25	593	14.41%
	대형마트	3	46	3	46	3	46	0.00%
	전문점	-	-	-	-	-	-	-
	백화점	1	76	1	76	1	76	0.00%
	쇼핑센터	2	153	2	98	2	98	-19.97%
	시장	7	4	8	89	7	138	487.37%
	기타	11	174	12	235	12	235	16.21%

〈표 계속〉

(단위 : 개소, ㎡, %)

구 분		2010년		2011년		2012년		연평균 증감률
		개소	면적	개소	면적	개소	면적	
강동구	계	16	217	15	186	17	186	-7.42%
	대형마트	4	50	4	50	4	50	0.00%
	전문점	-	-	-	57	-	57	-
	백화점	1	28	1	29	1	29	1.77%
	쇼핑센터	-	-	-	-	-	-	-
	시장	6	86	10	51	12	50	-23.75%
	기타	5	53	-	-	-	-	-

주 : 2009년부터 시장 중에서 하나 또는 대통령령이 정하는 둘 이상의 연접매장으로 설치되어 있고, 상시적으로 운영되며 연접매장 총면적이 3,000㎡인 경우 대규모점포로 분류되나 시장과 명확히 구분되지 않아 시장으로 분류함  
 자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

## 8. 구별 문화 및 집회시설 현황

〈표 1-8〉 문화 및 집회시설

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
서울시	공연 시설	소계	259	281	298	323	356	8.28%
		종합공연장	14	14	16	18	19	7.93%
		일반공연장	72	81	84	93	101	8.83%
		소공연장	100	111	122	146	165	13.34%
		영화관	73	75	76	66	71	-0.69%
	전시 시설	소계	138	140	146	147	148	1.76%
		박물관	106	108	112	114	114	1.84%
		미술관	32	32	34	33	34	1.53%
	지역 문화 복지 시설	소계	232	234	237	238	249	1.78%
		문화예술회관	15	15	16	16	18	4.66%
		구민회관	24	24	24	24	24	0.00%
		종합복지회관	95	95	95	96	98	0.78%
		구민체육시설	37	38	38	38	46	5.59%
		청소년회관	61	62	64	64	63	0.81%
	문화 보급 전수 시설	소계	30	30	31	31	31	0.82%
		문화원	24	24	25	25	25	1.03%
		국악원	2	2	2	2	2	0.00%
		전수회관	4	4	4	4	4	0.00%
종로구	공연 시설	소계	83	85	90	105	105	6.05%
		종합공연장	1	1	1	1	1	0.00%
		일반공연장	14	16	16	18	19	7.93%
		소공연장	57	57	62	78	77	7.81%
		영화관	11	11	11	8	8	-7.65%
	전시 시설	소계	52	54	55	53	53	0.48%
		박물관	39	41	41	39	39	0.00%
		미술관	13	13	14	14	14	1.87%
	지역 문화 복지 시설	소계	7	6	6	6	7	0.00%
		문화예술회관	2	1	1	1	2	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민체육시설	2	2	2	2	2	0.00%
		청소년회관	1	1	1	1	1	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	2	2	5	5	5	25.74%
		문화원	1	1	4	4	4	41.42%
		국악원	1	1	1	1	1	0.00%
		전수회관	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
중 구	공연 시설	소계	33	39	36	35	37	2.90%
		종합공연장	2	2	2	2	2	0.00%
		일반공연장	15	18	18	19	18	4.66%
		소공연장	5	8	7	7	9	15.83%
		영화관	11	11	9	7	8	-7.65%
	전시 시설	소계	11	11	11	12	12	2.20%
		박물관	10	10	10	11	11	2.41%
		미술관	1	1	1	1	1	0.00%
	지역 문화 복지 시설	소계	11	11	11	11	11	0.00%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	2	2	2	2	3	10.67%
		구민체육시설	1	1	1	1	2	18.92%
		청소년회관	6	6	6	6	4	-9.64%
	문화 보급 전수 시설	소계	2	2	3	3	3	10.67%
		문화원	1	1	2	2	2	18.92%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	1	1	1	1	1	0.00%
용 산 구	공연 시설	소계	3	3	3	7	9	31.61%
		종합공연장	-	-	-	2	2	-
		일반공연장	1	1	1	3	3	31.61%
		소공연장	-	-	-	-	2	-
		영화관	2	2	2	2	2	0.00%
	전시 시설	소계	8	8	7	7	7	-3.28%
		박물관	6	6	5	5	5	-4.46%
		미술관	2	2	2	2	2	0.00%
	지역 문화 복지 시설	소계	5	6	6	6	6	4.66%
		문화예술회관	-	1	1	1	1	-
		구민회관	-	-	-	-	-	-
		종합복지회관	2	2	2	2	2	0.00%
		구민체육시설	1	1	1	1	1	0.00%
		청소년회관	2	2	2	2	2	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	3	3	3	31.61%
		문화원	1	1	3	3	3	31.61%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-



〈표 계속〉

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
성 동 구	공연 시설	소계	2	2	2	2	4	18.92%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	1	1	1	1	2	18.92%
		소공연장	-	-	-	-	1	-
		영화관	1	1	1	1	1	0.00%
	전시 시설	소계	3	3	3	3	3	0.00%
		박물관	3	3	3	3	3	0.00%
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	6	7	7	7	9	10.67%
		문화예술회관	-	-	-	-	1	-
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	2	2	2	2	3	10.67%
		구민체육시설	1	2	2	2	2	18.92%
		청소년회관	2	2	2	2	2	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-
광 진 구	공연 시설	소계	11	13	16	16	17	11.50%
		종합공연장	3	3	3	3	3	0.00%
		일반공연장	5	5	6	6	7	8.78%
		소공연장	1	2	3	3	3	31.61%
		영화관	2	3	4	4	4	18.92%
	전시 시설	소계	4	4	4	4	4	0.00%
		박물관	3	3	3	3	3	0.00%
		미술관	1	1	1	1	1	0.00%
	지역 문화 복지 시설	소계	8	8	8	8	8	0.00%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	3	3	3	3	3	0.00%
		구민체육시설	2	2	2	2	2	0.00%
		청소년회관	1	1	1	1	1	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
동 대 문 구	공연 시설	소계	1	1	2	2	2	18.92%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	-	-	-	-	-	-
		소공연장	-	-	-	-	-	-
		영화관	1	1	2	2	2	18.92%
	전시 시설	소계	5	5	5	5	5	0.00%
		박물관	5	5	5	5	5	0.00%
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	7	7	7	7	7	0.00%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	2	2	2	2	2	0.00%
		구민체육시설	2	2	2	2	2	0.00%
		청소년회관	1	1	1	1	1	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-
중 랑 구	공연 시설	소계	2	3	3	2	2	0.00%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	1	1	1	1	1	0.00%
		소공연장	-	-	-	-	-	-
		영화관	1	2	2	1	1	0.00%
	전시 시설	소계	-	-	-	-	-	-
		박물관	-	-	-	-	-	-
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	10	10	10	10	10	0.00%
		문화예술회관	-	-	-	-	-	-
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	4	4	4	4	4	0.00%
		구민체육시설	3	3	3	3	3	0.00%
		청소년회관	2	2	2	2	2	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
성 북 구	공연 시설	소계	7	7	7	7	8	3.39%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	2	2	2	2	2	0.00%
		소공연장	3	3	3	3	3	0.00%
		영화관	2	2	2	2	3	10.67%
	전시 시설	소계	7	7	8	8	8	3.39%
		박물관	6	6	6	6	6	0.00%
		미술관	1	1	2	2	2	18.92%
	지역 문화 복지 시설	소계	9	9	9	9	9	0.00%
		문화예술회관	-	-	-	-	-	-
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	5	5	5	5	5	0.00%
		구민체육시설	2	2	2	2	2	0.00%
		청소년회관	1	1	1	1	1	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-
강 북 구	공연 시설	소계	2	5	4	4	5	25.74%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	1	1	1	1	1	0.00%
		소공연장	-	2	2	2	2	-
		영화관	1	2	1	1	2	18.92%
	전시 시설	소계	-	-	1	1	1	-
		박물관	-	-	1	1	1	-
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	11	11	11	12	12	2.20%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	4	4	4	5	5	5.74%
		구민체육시설	2	2	2	2	2	0.00%
		청소년회관	3	3	3	3	3	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
도 별 구	공연 시설	소계	4	4	4	3	3	-6.94%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	2	2	2	1	1	-15.91%
		소공연장	2	2	2	2	2	0.00%
		영화관	-	-	-	-	-	-
	전시 시설	소계	2	2	2	2	2	0.00%
		박물관	2	2	2	2	2	0.00%
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	10	10	10	10	10	0.00%
		문화예술회관	-	-	-	-	-	-
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	3	3	3	3	3	0.00%
		구민체육시설	1	1	1	1	1	0.00%
		청소년회관	5	5	5	5	5	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-
노 원 구	공연 시설	소계	7	6	6	6	6	-3.78%
		종합공연장	1	1	1	1	1	0.00%
		일반공연장	1	1	1	1	1	0.00%
		소공연장	3	2	2	2	2	-9.64%
		영화관	2	2	2	2	2	0.00%
	전시 시설	소계	3	3	3	3	3	0.00%
		박물관	3	3	3	3	3	0.00%
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	13	13	13	13	15	3.64%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	8	8	8	8	8	0.00%
		구민체육시설	1	1	1	1	2	18.92%
		청소년회관	2	2	2	2	3	10.67%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
이 평 구	공연 시설	소계	2	3	3	3	4	18.92%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	-	1	1	1	1	-
		소공연장	-	-	-	-	-	-
		영화관	2	2	2	2	3	10.67%
	전시 시설	소계	-	-	-	-	-	-
		박물관	-	-	-	-	-	-
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	7	7	7	7	8	3.39%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	3	3	3	3	3	0.00%
		구민체육시설	1	1	1	1	2	18.92%
		청소년회관	1	1	1	1	1	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-
서 대 문 구	공연 시설	소계	6	8	9	10	11	16.36%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	1	2	3	4	4	41.42%
		소공연장	-	1	1	1	3	-
		영화관	5	5	5	5	4	-5.43%
	전시 시설	소계	5	5	5	5	5	0.00%
		박물관	5	5	5	5	5	0.00%
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	8	8	8	8	9	2.99%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	3	3	3	3	3	0.00%
		구민체육시설	1	1	1	1	2	18.92%
		청소년회관	2	2	2	2	2	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	-	-	-	-
		문화원	1	1	-	-	-	-
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
마 포 구	공연 시설	소계	9	12	14	17	24	27.79%
		종합공연장	-	-	1	-	-	-
		일반공연장	1	1	1	1	4	41.42%
		소공연장	5	7	7	11	15	31.61%
		영화관	3	4	5	5	5	13.62%
	전시 시설	소계	4	4	5	5	5	5.74%
		박물관	4	4	5	5	5	5.74%
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	5	5	6	6	7	8.78%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	2	2	2	2	2	0.00%
		구민체육시설	-	-	-	-	1	-
		청소년회관	1	1	2	2	2	18.92%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	-	-	-	-
		문화원	1	1	-	-	-	-
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-
양 천 구	공연 시설	소계	5	4	5	5	7	8.78%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	3	3	3	3	4	7.46%
		소공연장	-	-	-	-	1	-
		영화관	2	1	2	2	2	0.00%
	전시 시설	소계	2	2	2	2	2	0.00%
		박물관	2	2	2	2	2	0.00%
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	13	13	13	13	13	0.00%
		문화예술회관	-	-	-	-	-	-
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	5	5	5	5	5	0.00%
		구민체육시설	3	3	3	3	3	0.00%
		청소년회관	4	4	4	4	4	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-



〈표 계속〉

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
강 서 구	공연 시설	소계	2	2	2	3	3	10.67%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	1	1	1	1	1	0.00%
		소공연장	-	-	-	-	-	-
		영화관	1	1	1	2	2	18.92%
	전시 시설	소계	1	1	2	2	2	18.92%
		박물관	1	1	2	2	2	18.92%
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	16	16	16	16	15	-1.60%
		문화예술회관	-	-	-	-	-	-
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	10	10	10	10	10	0.00%
		구민체육시설	1	1	1	1	1	0.00%
		청소년회관	4	4	4	4	3	-6.94%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	-	-	-	-
		문화원	1	1	-	-	-	-
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-
구 로 구	공연 시설	소계	5	6	5	9	9	15.83%
		종합공연장	-	-	-	1	1	-
		일반공연장	3	3	3	4	4	7.46%
		소공연장	-	1	-	2	2	-
		영화관	2	2	2	2	2	0.00%
	전시 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		박물관	1	1	1	1	1	0.00%
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	7	7	7	7	8	3.39%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	3	3	3	3	3	0.00%
		구민체육시설	1	1	1	1	2	18.92%
		청소년회관	1	1	1	1	1	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	-	-	-	-
		문화원	1	1	-	-	-	-
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
금 천 구	공연 시설	소계	3	5	5	4	5	13.62%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	1	1	2	2	2	18.92%
		소공연장	1	3	2	1	2	18.92%
		영화관	1	1	1	1	1	0.00%
	전시 시설	소계	-	-	-	-	-	-
		박물관	-	-	-	-	-	-
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	6	6	6	6	6	0.00%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	2	2	2	2	2	0.00%
		구민체육시설	1	1	1	1	1	0.00%
		청소년회관	1	1	1	1	1	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-
영 등 포 구	공연 시설	소계	6	10	10	9	11	16.36%
		종합공연장	1	1	1	1	1	0.00%
		일반공연장	1	4	4	4	5	49.53%
		소공연장	1	1	1	2	2	18.92%
		영화관	3	4	4	2	3	0.00%
	전시 시설	소계	2	2	3	3	3	10.67%
		박물관	1	1	2	2	2	18.92%
		미술관	1	1	1	1	1	0.00%
	지역 문화 복지 시설	소계	10	11	12	12	13	6.78%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	2	2	2	2	2	0.00%
		구민체육시설	1	1	1	1	2	18.92%
		청소년회관	5	6	7	7	7	8.78%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
동작구	공연 시설	소계	2	1	1	1	1	-15.91%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	-	-	-	-	-	-
		소공연장	-	-	-	-	-	-
		영화관	2	1	1	1	1	-15.91%
	전시 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		박물관	1	1	1	1	1	0.00%
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	13	13	13	13	13	0.00%
		문화예술회관	-	-	-	-	-	-
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	6	6	6	6	6	0.00%
		구민체육시설	2	2	2	2	2	0.00%
		청소년회관	4	4	4	4	4	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-
관악구	공연 시설	소계	3	4	4	3	4	7.46%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	1	1	1	1	1	0.00%
		소공연장	-	-	-	-	-	-
		영화관	2	3	3	2	3	10.67%
	전시 시설	소계	4	4	4	3	4	0.00%
		박물관	2	2	2	2	2	0.00%
		미술관	2	2	2	1	2	0.00%
	지역 문화 복지 시설	소계	11	11	11	11	11	0.00%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	5	5	5	5	5	0.00%
		구민체육시설	2	2	2	2	2	0.00%
		청소년회관	2	2	2	2	2	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	1	1	1	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
서 초 구	공연 시설	소계	16	16	17	18	20	5.74%
		종합공연장	2	3	3	2	3	10.67%
		일반공연장	8	7	7	9	8	0.00%
		소공연장	3	3	4	5	7	23.59%
		영화관	3	3	3	2	2	-9.64%
	전시 시설	소계	8	8	8	9	9	2.99%
		박물관	3	3	3	4	4	7.46%
		미술관	5	5	5	5	5	0.00%
	지역 문화 복지 시설	소계	9	9	9	9	10	2.67%
		문화예술회관	-	-	-	-	-	-
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	4	4	4	4	4	0.00%
		구민체육시설	1	1	1	1	2	18.92%
		청소년회관	3	3	3	3	3	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	2	2	2	18.92%
		문화원	-	-	1	1	1	-
		국악원	1	1	1	1	1	0.00%
		전수회관	-	-	-	-	-	-
강 남 구	공연 시설	소계	30	27	35	32	37	5.38%
		종합공연장	2	2	2	2	2	0.00%
		일반공연장	5	6	6	6	6	4.66%
		소공연장	16	14	21	18	23	9.50%
		영화관	7	5	6	6	6	-3.78%
	전시 시설	소계	10	10	11	11	11	2.41%
		박물관	6	6	7	7	7	3.93%
		미술관	4	4	4	4	4	0.00%
	지역 문화 복지 시설	소계	13	13	13	13	14	1.87%
		문화예술회관	-	-	-	-	-	-
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	6	6	6	6	6	0.00%
		구민체육시설	3	3	3	3	3	0.00%
		청소년회관	3	3	3	3	4	7.46%
	문화 보급 전수 시설	소계	3	3	3	3	3	0.00%
		문화원	1	1	1	1	1	0.00%
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	2	2	2	2	2	0.00%

〈표 계속〉

(단위 : 개소, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
송 파 구	공연 시설	소계	10	10	11	14	15	10.67%
		종합공연장	2	1	2	3	3	10.67%
		일반공연장	3	3	3	3	4	7.46%
		소공연장	3	3	3	6	6	18.92%
		영화관	2	3	3	2	2	0.00%
	전시 시설	소계	5	5	5	7	7	8.78%
		박물관	3	3	3	5	5	13.62%
		미술관	2	2	2	2	2	0.00%
	지역 문화 복지 시설	소계	12	12	12	12	12	0.00%
		문화예술회관	1	1	1	1	1	0.00%
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	6	6	6	6	6	0.00%
		구민체육시설	1	1	1	1	1	0.00%
		청소년회관	3	3	3	3	3	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	2	2	1	1	1	-15.91%
		문화원	1	1	-	-	-	-
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	1	1	1	1	1	0.00%
강 남 구	공연 시설	소계	5	5	4	6	7	8.78%
		종합공연장	-	-	-	-	-	-
		일반공연장	1	-	-	1	2	18.92%
		소공연장	-	2	2	3	3	-
		영화관	4	3	2	2	2	-15.91%
	전시 시설	소계	-	-	-	-	-	-
		박물관	-	-	-	-	-	-
		미술관	-	-	-	-	-	-
	지역 문화 복지 시설	소계	5	5	6	6	6	4.66%
		문화예술회관	-	-	1	1	1	-
		구민회관	1	1	1	1	1	0.00%
		종합복지회관	2	2	2	2	2	0.00%
		구민체육시설	1	1	1	1	1	0.00%
		청소년회관	1	1	1	1	1	0.00%
	문화 보급 전수 시설	소계	1	1	-	-	-	-
		문화원	1	1	-	-	-	-
		국악원	-	-	-	-	-	-
		전수회관	-	-	-	-	-	-

주 : 영화관에는 자동차 전용극장 포함

비등록 박물관 제외

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

## 서울시 교통사고 현황(구별)

### 9. 구별 전체 교통사고

〈표 1-9〉 교통사고 발생 현황

(단위 : 건, 명)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
서울시	전체사고	41,702	44,320	41,662	40,451	40,829	-0.53%
	사망자수	482	501	429	435	424	-3.15%
	부상자수	59,937	63,584	59,718	57,625	58,583	-0.57%
종로구	발생건수	1,565	1,579	1,436	1,421	1,374	-3.20%
	사망자수	23	18	19	14	12	-15.01%
	부상자수	2,155	2,211	2,009	1,994	1,994	-1.92%
중구	발생건수	1,435	1,539	1,540	1,497	1,458	0.40%
	사망자수	13	12	7	13	12	-1.98%
	부상자수	1,962	2,078	2,152	2,025	2,018	0.71%
용산구	발생건수	1,233	1,345	1,245	1,170	1,203	-0.61%
	사망자수	19	20	15	9	11	-12.77%
	부상자수	1,805	1,927	1,738	1,704	1,809	0.06%
성동구	발생건수	1,141	1,271	1,097	1,154	986	-3.58%
	사망자수	17	13	15	21	6	-22.92%
	부상자수	1,616	1,745	1,528	1,603	1,400	-3.52%
광진구	발생건수	1,648	1,656	1,540	1,430	1,494	-2.42%
	사망자수	17	26	17	23	17	0.00%
	부상자수	2,470	2,335	2,212	2,033	2,190	-2.96%
동대문구	발생건수	1,678	1,983	1,834	1,777	1,881	2.90%
	사망자수	41	27	25	13	20	-16.43%
	부상자수	2,377	2,615	2,484	2,431	2,511	1.38%
종랑구	발생건수	2,039	2,032	2,080	1,782	1,753	-3.71%
	사망자수	17	15	17	12	11	-10.31%
	부상자수	2,783	2,825	2,841	2,386	2,401	-3.62%
성북구	발생건수	1,781	1,905	1,611	1,569	1,572	-3.07%
	사망자수	19	15	10	22	11	-12.77%
	부상자수	2,506	2,617	2,197	2,103	2,055	-4.84%



〈표 계속〉

(단위 : 건, 명)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
강북구	발생건수	1,373	1,392	1,293	1,174	1,212	-3.07%
	사망자수	12	20	16	7	9	-6.94%
	부상자수	1,887	1,949	1,780	1,648	1,680	-2.86%
도봉구	발생건수	1,036	988	975	933	983	-1.30%
	사망자수	17	17	11	15	16	-1.50%
	부상자수	1,467	1,405	1,362	1,279	1,294	-3.09%
노원구	발생건수	1,742	1,829	1,683	1,529	1,623	-1.75%
	사망자수	22	21	25	14	13	-12.32%
	부상자수	2,476	2,602	2,434	2,231	2,330	-1.51%
은평구	발생건수	1,596	1,739	1,514	1,509	1,519	-1.23%
	사망자수	16	15	16	20	21	7.03%
	부상자수	2,160	2,379	2,120	2,058	2,197	0.43%
서대문구	발생건수	1,081	1,231	1,141	1,061	1,041	-0.94%
	사망자수	14	26	15	14	13	-1.84%
	부상자수	1,530	1,811	1,719	1,496	1,645	1.83%
마포구	발생건수	1,673	1,658	1,726	1,623	1,561	-1.72%
	사망자수	12	29	22	23	23	17.66%
	부상자수	2,544	2,526	2,697	2,530	2,363	-1.83%
양천구	발생건수	1,533	1,732	1,463	1,444	1,418	-1.93%
	사망자수	21	18	12	14	14	-9.64%
	부상자수	2,122	2,413	2,070	2,006	2,036	-1.03%
강서구	발생건수	2,056	1,994	1,872	1,885	1,767	-3.72%
	사망자수	22	15	21	16	25	3.25%
	부상자수	2,811	2,867	2,594	2,740	2,573	-2.19%
구로구	발생건수	1,577	1,583	1,568	1,542	1,582	0.08%
	사망자수	22	15	14	15	21	-1.16%
	부상자수	2,348	2,364	2,270	2,226	2,366	0.19%
금천구	발생건수	961	1,081	1,123	1,125	1,017	1.43%
	사망자수	14	21	12	10	21	10.67%
	부상자수	1,405	1,649	1,702	1,649	1,540	2.32%
영등포구	발생건수	2,211	2,336	2,253	2,310	2,179	-0.36%
	사망자수	36	33	30	28	32	-2.90%
	부상자수	3,309	3,448	3,348	3,326	3,206	-0.79%

〈표 계속〉

(단위 : 건, 명)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
동작구	발생건수	969	1,233	1,131	1,192	1,258	6.74%
	사망자수	10	16	13	13	14	8.78%
	부상자수	1,436	1,801	1,594	1,676	1,707	4.42%
관악구	발생건수	1,944	1,979	1,851	1,737	1,713	-3.11%
	사망자수	13	14	16	17	20	11.37%
	부상자수	2,710	2,778	2,632	2,396	2,299	-4.03%
서초구	발생건수	1,985	2,228	2,152	2,048	2,090	1.30%
	사망자수	17	24	20	17	25	10.12%
	부상자수	3,312	3,570	3,372	3,189	3,214	-0.75%
강남구	발생건수	3,131	3,723	3,551	3,562	3,843	5.26%
	사망자수	25	27	31	36	25	0.00%
	부상자수	4,469	5,455	5,176	5,184	5,666	6.11%
송파구	발생건수	2,622	2,739	2,573	2,554	2,844	2.05%
	사망자수	30	22	16	36	14	-17.35%
	부상자수	3,925	4,084	3,742	3,632	4,060	0.85%
강동구	발생건수	1,692	1,545	1,410	1,423	1,458	-3.65%
	사망자수	13	22	14	13	18	8.48%
	부상자수	2,352	2,130	1,945	2,080	2,029	-3.63%

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

## 10. 구별 유형별 교통사고

〈표 1-10〉 유형별 교통사고 현황

(단위 : 건, 명)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
서울시	계	41,702	44,320	41,662	40,451	40,829	-0.53%
	차대사람	10,468	10,987	10,783	10,869	10,892	1.00%
	차대차	30,128	31,978	29,579	28,294	28,537	-1.35%
	차량단독	1,106	1,354	1,300	1,288	1,399	6.05%
	건널목	-	1	-	-	1	-
종로구	계	1,565	1,579	1,436	1,421	1,374	-3.20%
	차대사람	393	363	377	407	399	0.38%
	차대차	1,124	1,152	998	966	925	-4.75%
	차량단독	48	64	61	48	50	1.03%
	건널목	-	-	-	-	-	-
중구	계	1,435	1,539	1,540	1,497	1,458	0.40%
	차대사람	336	383	357	401	376	2.85%
	차대차	1,065	1,117	1,149	1,063	1,046	-0.45%
	차량단독	34	39	34	33	36	1.44%
	건널목	-	-	-	-	-	-
용산구	계	1,233	1,345	1,245	1,170	1,203	-0.61%
	차대사람	262	285	272	273	267	0.47%
	차대차	931	993	906	854	882	-1.34%
	차량단독	40	67	67	43	53	7.29%
	건널목	-	-	-	-	1	-
성동구	계	1,141	1,271	1,097	1,154	986	-3.58%
	차대사람	244	275	231	257	212	-3.45%
	차대차	873	948	823	866	736	-4.18%
	차량단독	24	48	43	31	38	12.17%
	건널목	-	-	-	-	-	-
광진구	계	1,648	1,656	1,540	1,430	1,494	-2.42%
	차대사람	355	379	359	354	378	1.58%
	차대차	1,253	1,240	1,148	1,035	1,081	-3.62%
	차량단독	40	37	33	41	35	-3.28%
	건널목	-	-	-	-	-	-
동대문구	계	1,678	1,983	1,834	1,777	1,881	2.90%
	차대사람	435	514	488	474	500	3.54%
	차대차	1,204	1,415	1,270	1,242	1,316	2.25%
	차량단독	39	54	76	61	65	13.62%
	건널목	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

(단위 : 건, 명)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
중 랑 구	계	2,039	2,032	2,080	1,782	1,753	-3.71%
	차대사람	524	534	560	484	467	-2.84%
	차대차	1,448	1,433	1,457	1,235	1,220	-4.19%
	차량단독	67	65	63	63	66	-0.38%
	건널목	-	-	-	-	-	-
성 북 구	계	1,781	1,905	1,611	1,569	1,572	-3.07%
	차대사람	468	508	504	471	468	0.00%
	차대차	1,276	1,329	1,070	1,040	1,040	-4.98%
	차량단독	37	68	37	58	64	14.68%
	건널목	-	-	-	-	-	-
강 북 구	계	1,373	1,392	1,293	1,174	1,212	-3.07%
	차대사람	403	439	446	362	379	-1.52%
	차대차	916	914	813	784	784	-3.82%
	차량단독	54	39	34	28	49	-2.40%
	건널목	-	-	-	-	-	-
도 봉 구	계	1,036	988	975	933	983	-1.30%
	차대사람	323	281	289	293	324	0.08%
	차대차	688	685	665	614	634	-2.02%
	차량단독	25	22	21	26	25	0.00%
	건널목	-	-	-	-	-	-
노 원 구	계	1,742	1,829	1,683	1,529	1,623	-1.75%
	차대사람	455	472	443	436	420	-1.98%
	차대차	1,244	1,311	1,197	1,061	1,164	-1.65%
	차량단독	43	45	43	32	39	-2.41%
	건널목	-	1	-	-	-	-
은 평 구	계	1,596	1,739	1,514	1,509	1,519	-1.23%
	차대사람	514	494	487	530	521	0.34%
	차대차	1,055	1,180	974	921	946	-2.69%
	차량단독	27	65	53	58	52	17.80%
	건널목	-	-	-	-	-	-
서 대 문 구	계	1,081	1,231	1,141	1,061	1,041	-0.94%
	차대사람	318	339	335	341	301	-1.36%
	차대차	726	854	766	679	702	-0.84%
	차량단독	37	38	40	41	38	0.67%
	건널목	-	-	-	-	-	-
마 포 구	계	1,673	1,658	1,726	1,623	1,561	-1.72%
	차대사람	367	400	401	389	376	0.61%
	차대차	1,269	1,207	1,270	1,174	1,133	-2.79%
	차량단독	37	51	55	60	52	8.88%
	건널목	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

(단위 : 건, 명)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
양천구	계	1,533	1,732	1,463	1,444	1,418	-1.93%
	차대사람	432	385	355	347	391	-2.46%
	차대차	1,071	1,315	1,073	1,049	980	-2.20%
	차량단독	30	32	35	48	47	11.88%
	건널목	-	-	-	-	-	-
강서구	계	2,056	1,994	1,872	1,885	1,767	-3.72%
	차대사람	541	535	554	553	495	-2.20%
	차대차	1,447	1,402	1,255	1,262	1,191	-4.75%
	차량단독	68	57	63	70	81	4.47%
	건널목	-	-	-	-	-	-
구로구	계	1,577	1,583	1,568	1,542	1,582	0.08%
	차대사람	419	434	412	415	451	1.86%
	차대차	1,106	1,096	1,108	1,065	1,072	-0.78%
	차량단독	52	53	48	62	59	3.21%
	건널목	-	-	-	-	-	-
금천구	계	961	1,081	1,123	1,125	1,017	1.43%
	차대사람	264	286	327	339	272	0.75%
	차대차	673	758	761	744	703	1.10%
	차량단독	24	37	35	42	42	15.02%
	건널목	-	-	-	-	-	-
영등포구	계	2,211	2,336	2,253	2,310	2,179	-0.36%
	차대사람	473	527	519	593	553	3.98%
	차대차	1,660	1,709	1,650	1,628	1,534	-1.95%
	차량단독	78	100	84	89	92	4.21%
	건널목	-	-	-	-	-	-
동작구	계	969	1,233	1,131	1,192	1,258	6.74%
	차대사람	252	329	303	365	355	8.94%
	차대차	676	850	773	791	857	6.11%
	차량단독	41	54	55	36	46	2.92%
	건널목	-	-	-	-	-	-
관악구	계	1,944	1,979	1,851	1,737	1,713	-3.11%
	차대사람	540	571	557	503	520	-0.94%
	차대차	1,337	1,342	1,238	1,170	1,131	-4.10%
	차량단독	67	66	56	64	62	-1.92%
	건널목	-	-	-	-	-	-
서초구	계	1,985	2,228	2,152	2,048	2,090	1.30%
	차대사람	354	404	447	470	516	9.88%
	차대차	1,569	1,760	1,630	1,509	1,500	-1.12%
	차량단독	62	64	75	69	74	4.52%
	건널목	-	-	-	-	-	-

〈표 계속〉

(단위 : 건, 명)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감률
강 남 구	계	3,131	3,723	3,551	3,562	3,843	5.26%
	차대사람	663	781	740	807	876	7.21%
	차대차	2,431	2,857	2,745	2,669	2,867	4.21%
	차량단독	37	85	66	86	100	28.22%
	건널목	-	-	-	-	-	-
송 파 구	계	2,622	2,739	2,573	2,554	2,844	2.05%
	차대사람	643	635	610	580	637	-0.23%
	차대차	1,922	2,051	1,873	1,907	2,123	2.52%
	차량단독	57	53	90	67	84	10.18%
	건널목	-	-	-	-	-	-
강 동 구	계	1,692	1,545	1,410	1,423	1,458	-3.65%
	차대사람	490	434	410	425	438	-2.77%
	차대차	1,164	1,060	967	966	970	-4.46%
	차량단독	38	51	33	32	50	7.10%
	건널목	-	-	-	-	-	-

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

## 11. 어린이 교통사고

〈표 1-11〉 어린이 교통사고 현황

(단위 : 건, 명)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
서울시	어린이 교통사고	발생건수	2,139	2,138	1,930	1,808	1,621
		사망자수	16	13	14	4	5
		부상자수	2,437	2,421	2,154	2,045	1,882
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	67	82	113	127	95
		사망자수	0	2	3	2	2
		부상자수	76	86	116	130	95
종로구	어린이 교통사고	발생건수	45	38	33	31	37
		사망자수	1	0	0	0	0
		부상자수	50	43	40	36	60
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	3	4	4	1	3
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	3	5	4	2	3
중구	어린이 교통사고	발생건수	32	33	23	28	28
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	36	35	25	31	36
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	0	5	1	1	2
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	0	5	1	1	2
용산구	어린이 교통사고	발생건수	30	42	36	42	32
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	32	49	44	48	37
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	1	2	1	3	0
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	1	2	1	3	0
성동구	어린이 교통사고	발생건수	51	49	42	60	27
		사망자수	0	1	0	0	0
		부상자수	55	50	47	69	31
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	3	1	2	1	0
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	3	1	2	1	0
광진구	어린이 교통사고	발생건수	105	76	79	69	51
		사망자수	1	0	2	1	0
		부상자수	110	83	91	78	60
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	2	1	3	6	1
		사망자수	0	0	1	0	0
		부상자수	2	1	3	6	1



〈표 계속〉

(단위 : 건, 명)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
동대문구	어린이 교통사고	발생건수	65	76	73	72	50
		사망자수	1	1	0	0	0
		부상자수	85	80	82	83	55
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	1	1	5	4	2
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	1	1	5	4	2
중랑구	어린이 교통사고	발생건수	125	144	112	91	78
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	139	175	127	97	84
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	1	6	5	5	5
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	2	6	5	6	5
성북구	어린이 교통사고	발생건수	98	111	102	79	81
		사망자수	0	0	0	1	0
		부상자수	118	120	109	91	92
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	7	6	7	13	14
		사망자수	0	0	0	1	0
		부상자수	7	6	7	13	14
강북구	어린이 교통사고	발생건수	77	81	65	62	55
		사망자수	0	1	1	0	0
		부상자수	84	95	69	67	60
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	0	1	5	2	5
		사망자수	0	0	1	0	0
		부상자수	0	1	4	2	5
도봉구	어린이 교통사고	발생건수	89	75	62	64	53
		사망자수	0	0	0	0	1
		부상자수	95	83	70	70	54
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	5	8	5	3	6
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	5	8	7	3	6
노원구	어린이 교통사고	발생건수	139	130	108	115	80
		사망자수	0	0	0	1	1
		부상자수	160	143	120	126	92
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	8	2	7	13	9
		사망자수	0	0	0	0	1
		부상자수	8	2	7	14	9
이천구	어린이 교통사고	발생건수	110	123	105	117	84
		사망자수	2	0	0	0	0
		부상자수	126	131	116	126	100
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	4	8	11	9	4
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	4	9	12	9	4

〈표 계속〉

(단위 : 건, 명)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
서대문구	어린이 교통사고	발생건수	53	68	70	42	44
		사망자수	0	0	1	0	0
		부상자수	59	79	78	46	48
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	3	1	5	3	2
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	3	1	5	3	2
마포구	어린이 교통사고	발생건수	86	65	67	56	56
		사망자수	1	1	1	1	0
		부상자수	110	102	75	62	67
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	3	0	4	6	2
		사망자수	0	0	0	1	0
		부상자수	3	0	5	5	2
양천구	어린이 교통사고	발생건수	101	117	102	92	67
		사망자수	1	0	0	0	0
		부상자수	115	129	111	102	72
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	3	5	8	8	3
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	3	5	8	8	4
강서구	어린이 교통사고	발생건수	123	106	102	94	79
		사망자수	2	2	2	0	1
		부상자수	139	116	109	104	86
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	3	5	6	6	8
		사망자수	0	1	1	0	1
		부상자수	3	4	5	6	7
구로구	어린이 교통사고	발생건수	91	86	73	63	85
		사망자수	1	0	0	0	1
		부상자수	103	98	80	86	103
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	3	2	4	3	11
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	3	2	4	3	11
금천구	어린이 교통사고	발생건수	52	61	58	47	54
		사망자수	2	1	0	0	1
		부상자수	56	67	67	52	62
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	0	1	3	0	1
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	0	1	3	0	1
영등포구	어린이 교통사고	발생건수	93	89	91	81	73
		사망자수	0	1	3	0	0
		부상자수	104	105	109	100	87
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	1	2	4	3	0
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	1	2	4	4	0

〈표 계속〉

(단위 : 건, 명)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
동작구	어린이 교통사고	발생건수	63	78	59	64	39
		사망자수	1	0	0	0	0
		부상자수	73	87	64	71	42
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	2	5	5	8	3
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	2	6	6	8	3
관악구	어린이 교통사고	발생건수	92	92	89	76	65
		사망자수	2	0	1	0	0
		부상자수	102	103	103	83	73
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	3	4	5	5	1
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	3	4	5	5	1
서초구	어린이 교통사고	발생건수	68	75	68	72	68
		사망자수	0	2	1	0	0
		부상자수	88	88	76	87	83
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	3	3	3	4	1
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	11	4	3	4	1
강남구	어린이 교통사고	발생건수	85	94	79	77	101
		사망자수	0	1	0	0	0
		부상자수	90	101	91	87	118
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	3	2	3	8	3
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	3	2	3	8	3
송파구	어린이 교통사고	발생건수	142	128	151	114	149
		사망자수	0	1	0	0	0
		부상자수	168	147	163	128	183
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	3	3	3	8	5
		사망자수	0	0	0	0	0
		부상자수	3	4	3	8	5
강동구	어린이 교통사고	발생건수	124	101	81	100	85
		사망자수	1	1	2	0	0
		부상자수	140	112	88	115	97
	어린이 보호구역내 어린이사고	발생건수	2	4	4	4	4
		사망자수	0	1	0	0	0
		부상자수	2	4	4	4	4

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

## 12. 구별 노인 교통사고

〈표 1-12〉 노인 교통사고 현황

(단위 : 건, 명)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증가율
서울시	발생건수	3,100	3,609	3,528	3,733	4,197	7.87%
	사망자수	121	145	125	123	144	4.45%
	부상자수	3,114	3,634	3,584	3,791	4,268	8.20%
종로구	발생건수	101	122	139	148	144	9.27%
	사망자수	6	3	7	5	4	-9.64%
	부상자수	98	121	140	152	149	11.04%
중구	발생건수	95	140	124	134	143	10.77%
	사망자수	2	8	2	2	5	25.74%
	부상자수	99	140	132	141	143	9.63%
용산구	발생건수	84	115	114	87	119	9.10%
	사망자수	4	4	3	1	2	-15.91%
	부상자수	84	118	115	97	121	9.55%
성동구	발생건수	89	102	98	112	106	4.47%
	사망자수	5	2	3	5	0	-100.00%
	부상자수	84	106	97	109	111	7.22%
광진구	발생건수	112	117	117	109	140	5.74%
	사망자수	5	6	4	7	7	8.78%
	부상자수	113	111	119	106	143	6.06%
동대문구	발생건수	164	205	211	204	248	10.89%
	사망자수	12	6	11	5	5	-19.66%
	부상자수	158	206	206	208	253	12.49%
종랑구	발생건수	152	161	193	163	217	9.31%
	사망자수	5	5	5	3	5	0.00%
	부상자수	153	158	202	165	223	9.88%
성북구	발생건수	186	177	175	184	182	-0.54%
	사망자수	4	7	7	8	6	10.67%
	부상자수	185	175	175	183	185	0.00%
강북구	발생건수	120	136	128	121	137	3.37%
	사망자수	2	4	5	2	6	31.61%
	부상자수	120	134	130	129	138	3.56%

〈표 계속〉

(단위 : 건, 명)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증가율
도봉구	발생건수	104	117	119	111	122	4.07%
	사망자수	7	4	5	4	5	-8.07%
	부상자수	99	119	122	117	125	6.00%
노원구	발생건수	139	159	155	158	181	6.82%
	사망자수	5	8	8	4	4	-5.43%
	부상자수	146	158	154	166	185	6.10%
은평구	발생건수	164	197	166	194	221	7.74%
	사망자수	4	8	8	14	10	25.74%
	부상자수	162	207	173	186	228	8.92%
서대문구	발생건수	106	138	121	136	131	5.44%
	사망자수	8	11	6	4	2	-29.29%
	부상자수	101	136	119	139	134	7.32%
마포구	발생건수	125	132	138	141	147	4.14%
	사망자수	4	9	4	5	10	25.74%
	부상자수	124	131	142	143	142	3.45%
양천구	발생건수	109	125	112	124	136	5.69%
	사망자수	7	4	3	4	8	3.39%
	부상자수	107	125	113	121	129	4.79%
강서구	발생건수	130	155	173	172	184	9.07%
	사망자수	6	7	5	3	7	3.93%
	부상자수	128	156	179	178	182	9.20%
구로구	발생건수	118	144	127	147	168	9.23%
	사망자수	7	8	2	6	6	-3.78%
	부상자수	115	145	127	149	169	10.10%
금천구	발생건수	79	101	87	98	100	6.07%
	사망자수	4	6	1	2	4	0.00%
	부상자수	77	99	93	99	101	7.02%
영등포구	발생건수	164	182	179	210	224	8.11%
	사망자수	9	4	9	4	14	11.68%
	부상자수	165	186	179	211	220	7.46%
동작구	발생건수	69	125	99	114	129	16.93%
	사망자수	1	5	5	4	4	41.42%
	부상자수	76	126	99	113	129	14.14%

## 〈표 계속〉

(단위 : 건, 명)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증가율
관악구	발생건수	143	152	158	169	181	6.07%
	사망자수	2	6	7	6	9	45.65%
	부상자수	144	146	159	170	178	5.44%
서초구	발생건수	122	121	148	165	163	7.51%
	사망자수	4	8	5	4	9	22.47%
	부상자수	132	129	153	173	172	6.84%
강남구	발생건수	126	165	157	192	239	17.36%
	사망자수	1	3	3	2	5	49.53%
	부상자수	131	172	157	196	254	18.00%
송파구	발생건수	189	181	172	188	268	9.12%
	사망자수	5	2	5	12	4	-5.43%
	부상자수	195	182	179	183	275	8.97%
강동구	발생건수	110	140	118	152	167	11.00%
	사망자수	2	7	2	7	3	10.67%
	부상자수	118	148	120	157	179	10.98%

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

## 13. 구별 사고유형별 보행사상자

〈표 1-13〉 사고유형별 보행사상자 현황

(단위 : 명, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감율
서울시	계	사망자수	256	241	223	246	235	-2.12%
		부상자수	10,840	11,519	11,238	11,309	11,383	1.23%
	횡단중	사망자수	161	130	121	139	126	-5.94%
		부상자수	4,987	4,747	4,602	4,411	4,322	-3.51%
	차도통행중	사망자수	37	47	17	27	23	-11.21%
		부상자수	1,759	1,421	1,203	1,008	858	-16.43%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	12	6	9	7	5	-19.66%
		부상자수	1,268	1,057	869	865	704	-13.68%
	보도통행중	사망자수	9	10	12	11	10	2.67%
		부상자수	1,160	998	830	751	646	-13.61%
	불명	사망자수	37	48	64	62	71	17.70%
		부상자수	1,666	3,296	3,734	4,274	4,853	30.64%
중도구	계	사망자수	15	10	12	13	9	-11.99%
		부상자수	400	383	390	424	417	1.05%
	횡단중	사망자수	12	4	9	8	6	-15.91%
		부상자수	203	144	168	178	169	-4.48%
	차도통행중	사망자수	1	2	-	1	1	0.00%
		부상자수	73	65	54	21	33	-18.00%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	1	-	2	-	-	-100.00%
		부상자수	59	31	24	25	20	-23.70%
	보도통행중	사망자수	1	-	-	1	1	0.00%
		부상자수	34	27	23	12	32	-1.50%
	불명	사망자수	-	4	1	3	1	#DIV/0!
		부상자수	31	116	121	188	163	51.43%
중구	계	사망자수	7	10	2	11	7	0.00%
		부상자수	364	397	377	419	391	1.80%
	횡단중	사망자수	5	7	1	2	5	0.00%
		부상자수	134	143	122	117	133	-0.19%
	차도통행중	사망자수	-	2	-	1	1	-
		부상자수	94	73	63	43	31	-24.22%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	54	54	29	34	25	-17.51%
	보도통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	44	35	42	49	28	-10.68%
	불명	사망자수	2	1	1	8	1	-15.91%
		부상자수	38	92	121	176	174	46.28%



〈표 계속〉

(단위 : 명, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감율
용 산 구	계	사망자수	4	9	6	4	6	10.67%
		부상자수	270	301	273	288	283	1.18%
	횡단중	사망자수	2	4	4	1	1	-15.91%
		부상자수	115	131	120	110	105	-2.25%
	차도통행중	사망자수	1	3	-	2	2	18.92%
		부상자수	36	52	36	40	45	5.74%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	-	-	1	1	-
		부상자수	25	19	20	42	27	1.94%
	보도통행중	사망자수	1	1	-	-	1	0.00%
		부상자수	22	26	18	24	20	-2.35%
	불명	사망자수	-	1	2	-	1	-
		부상자수	72	73	79	72	86	4.54%
성 동 구	계	사망자수	7	3	5	7	4	-13.06%
		부상자수	243	284	234	260	222	-2.23%
	횡단중	사망자수	1	1	2	3	3	31.61%
		부상자수	123	114	88	100	63	-15.40%
	차도통행중	사망자수	1	-	1	1	-	-100.00%
		부상자수	33	26	18	14	15	-17.89%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	7	14	6	7	2	-26.89%
	보도통행중	사망자수	1	-	-	-	-	-100.00%
		부상자수	17	20	11	7	14	-4.74%
	불명	사망자수	4	2	2	3	1	-29.29%
		부상자수	63	110	111	132	128	19.39%
광 진 구	계	사망자수	8	8	8	16	8	0.00%
		부상자수	370	396	368	356	397	1.78%
	횡단중	사망자수	3	4	6	10	4	7.46%
		부상자수	182	181	145	132	130	-8.07%
	차도통행중	사망자수	4	1	-	1	1	-29.29%
		부상자수	72	54	35	19	28	-21.03%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	43	46	15	2	8	-34.32%
	보도통행중	사망자수	-	1	-	1	-	-
		부상자수	52	27	19	25	10	-33.78%
	불명	사망자수	1	2	2	4	3	31.61%
		부상자수	21	88	154	178	221	80.11%

〈표 계속〉

(단위 : 명, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감율
동 대 문 구	계	사망자수	25	20	18	5	11	-18.56%
		부상자수	433	528	503	503	519	4.63%
	횡단중	사망자수	16	12	14	3	3	-34.20%
		부상자수	257	273	219	198	213	-4.59%
	차도통행중	사망자수	2	2	-	2	1	-15.91%
		부상자수	30	42	41	65	32	1.63%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	1	1	-	-	-	-100.00%
		부상자수	9	19	15	11	16	15.47%
	보도통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	25	43	32	24	20	-5.43%
중 랑 구	불명	사망자수	6	5	4	-	7	3.93%
		부상자수	112	151	196	205	238	20.74%
	계	사망자수	8	9	7	8	8	0.00%
		부상자수	549	551	578	506	499	-2.36%
	횡단중	사망자수	6	5	3	4	7	3.93%
		부상자수	269	224	203	171	209	-6.11%
	차도통행중	사망자수	-	2	-	1	-	-
		부상자수	88	46	61	40	30	-23.59%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	-	1	1	1	-
		부상자수	89	92	71	38	53	-12.15%
성 북 구	보도통행중	사망자수	1	-	-	1	-	-100.00%
		부상자수	71	42	50	32	35	-16.21%
	불명	사망자수	1	2	3	1	-	-100.00%
		부상자수	32	147	193	225	172	52.26%
	계	사망자수	13	8	8	14	8	-11.43%
		부상자수	485	529	518	485	491	0.31%
	횡단중	사망자수	7	6	6	10	6	-3.78%
		부상자수	285	227	197	220	274	-0.98%
	차도통행중	사망자수	3	2	1	-	1	-24.02%
		부상자수	58	65	73	32	27	-17.40%
성 북 구	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	44	33	31	33	25	-13.18%
	보도통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	40	48	36	39	21	-14.88%
	불명	사망자수	3	-	1	4	1	-24.02%
		부상자수	58	156	181	161	144	25.53%

〈표 계속〉

(단위 : 명, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감율
강 북 구	계	사망자수	7	5	11	3	5	-8.07%
		부상자수	421	466	474	392	397	-1.46%
	횡단중	사망자수	5	3	6	1	2	-20.47%
		부상자수	233	225	218	163	164	-8.40%
	차도통행중	사망자수	-	-	-	-	1	-
		부상자수	34	40	36	29	41	4.79%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	1	1	-	-	1	0.00%
		부상자수	53	52	58	38	27	-15.52%
	보도통행중	사망자수	-	-	2	1	-	-
		부상자수	20	24	36	24	14	-8.53%
	불명	사망자수	1	1	3	1	1	0.00%
		부상자수	81	125	126	138	151	16.85%
도 봉 구	계	사망자수	12	10	5	7	10	-4.46%
		부상자수	333	299	300	300	327	-0.45%
	횡단중	사망자수	10	4	1	5	4	-20.47%
		부상자수	190	144	120	133	152	-5.43%
	차도통행중	사망자수	1	1	-	1	3	31.61%
		부상자수	50	21	47	25	26	-15.08%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	1	1	-	-	-	-100.00%
		부상자수	25	13	17	23	29	3.78%
	보도통행중	사망자수	-	3	2	-	-	-
		부상자수	26	26	20	22	17	-10.08%
	불명	사망자수	-	1	2	1	3	-
		부상자수	42	95	96	97	103	25.14%
노 원 구	계	사망자수	10	11	11	8	10	0.00%
		부상자수	460	484	462	460	439	-1.16%
	횡단중	사망자수	7	5	6	8	8	3.39%
		부상자수	252	243	242	286	255	0.30%
	차도통행중	사망자수	2	5	1	-	1	-15.91%
		부상자수	65	67	57	78	39	-11.99%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	-	1	-	-	-
		부상자수	12	25	14	32	33	28.78%
	보도통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	31	36	37	36	27	-3.39%
	불명	사망자수	1	1	3	-	1	0.00%
		부상자수	100	113	112	28	85	-3.98%

〈표 계속〉

(단위 : 명, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감율
전 체 구	계	사망자수	14	9	9	16	13	-1.84%
		부상자수	530	517	510	549	553	1.07%
	횡단중	사망자수	6	5	4	9	10	13.62%
		부상자수	196	156	193	248	205	1.13%
	차도통행중	사망자수	4	2	1	2	1	-29.29%
		부상자수	73	74	44	40	65	-2.86%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	4	-	2	1	-	-100.00%
		부상자수	151	90	99	116	68	-18.08%
	보도통행중	사망자수	-	1	1	2	2	-
		부상자수	90	57	48	46	60	-9.64%
	불명	사망자수	-	1	1	2	-	-
		부상자수	20	140	126	99	155	66.85%
서 대 문 구	계	사망자수	10	13	10	10	4	-20.47%
		부상자수	327	355	355	358	325	-0.15%
	횡단중	사망자수	6	8	7	4	1	-36.11%
		부상자수	148	159	161	155	134	-2.45%
	차도통행중	사망자수	3	2	-	4	-	-100.00%
		부상자수	69	46	31	31	21	-25.73%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	38	30	25	17	17	-18.22%
	보도통행중	사망자수	-	-	2	-	-	-
		부상자수	25	20	29	24	26	0.99%
	불명	사망자수	1	3	1	2	3	31.61%
		부상자수	47	100	109	131	127	28.21%
마 포 구	계	사망자수	7	12	9	13	9	6.48%
		부상자수	390	428	422	402	402	0.76%
	횡단중	사망자수	6	6	4	8	-	-100.00%
		부상자수	174	172	195	169	147	-4.13%
	차도통행중	사망자수	-	3	2	2	2	-
		부상자수	54	49	39	49	30	-13.67%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	67	39	11	19	11	-36.35%
	보도통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	39	23	23	21	22	-13.34%
	불명	사망자수	1	3	3	3	7	62.66%
		부상자수	56	145	154	144	192	36.07%

〈표 계속〉

(단위 : 명, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감율
양천구	계	사망자수	11	5	6	5	8	-7.65%
		부상자수	441	397	371	366	399	-2.47%
	횡단중	사망자수	8	2	2	3	6	-6.94%
		부상자수	211	176	158	154	175	-4.57%
	차도통행중	사망자수	-	3	-	-	2	-
		부상자수	68	40	34	45	38	-13.54%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	1	-	-	1	-	-100.00%
		부상자수	50	40	24	27	24	-16.76%
	보도통행중	사망자수	1	-	1	1	-	-100.00%
		부상자수	57	32	40	29	20	-23.04%
	불명	사망자수	1	-	3	-	-	-100.00%
		부상자수	55	109	115	111	142	26.76%
강서구	계	사망자수	8	7	11	5	14	15.02%
		부상자수	565	567	586	570	512	-2.43%
	횡단중	사망자수	1	1	6	3	5	49.53%
		부상자수	210	209	224	168	111	-14.73%
	차도통행중	사망자수	3	2	-	-	1	-24.02%
		부상자수	80	75	51	47	30	-21.75%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	1	1	1	-	-	-100.00%
		부상자수	56	32	16	19	15	-28.06%
	보도통행중	사망자수	1	1	-	1	1	0.00%
		부상자수	52	44	25	27	16	-25.52%
	불명	사망자수	2	2	4	1	7	36.78%
		부상자수	167	207	270	309	340	19.45%
구로구	계	사망자수	12	8	5	9	10	-4.46%
		부상자수	442	462	429	433	484	2.30%
	횡단중	사망자수	11	3	1	9	9	-4.89%
		부상자수	242	233	238	251	273	3.06%
	차도통행중	사망자수	-	3	2	-	-	-
		부상자수	85	64	39	24	27	-24.93%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	1	-	-	-	-
		부상자수	60	55	50	92	46	-6.43%
	보도통행중	사망자수	-	-	1	-	1	-
		부상자수	41	46	22	26	34	-4.57%
	불명	사망자수	1	1	1	-	-	-100.00%
		부상자수	14	64	80	40	104	65.09%

〈표 계속〉

(단위 : 명, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감율
금 천 구	계	사망자수	10	15	6	7	12	4.66%
		부상자수	277	299	346	355	281	0.36%
	횡단중	사망자수	5	8	3	5	7	8.78%
		부상자수	137	133	182	161	119	-3.46%
	차도통행중	사망자수	3	1	2	-	-	-100.00%
		부상자수	31	26	16	8	6	-33.67%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	18	24	28	21	12	-9.64%
	보도통행중	사망자수	-	-	-	-	1	-
		부상자수	17	19	9	13	4	-30.35%
영 등 포 구	계	사망자수	2	6	1	2	4	18.92%
		부상자수	74	97	111	152	140	17.28%
	횡단중	사망자수	20	15	17	16	19	-1.27%
		부상자수	491	562	538	610	578	4.16%
	차도통행중	사망자수	11	10	7	8	11	0.00%
		부상자수	217	220	229	232	242	2.76%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	3	2	4	1	1	-24.02%
		부상자수	98	83	83	81	70	-8.07%
	보도통행중	사망자수	-	-	1	3	-	-
		부상자수	42	33	31	15	26	-11.30%
동 작 구	계	사망자수	-	-	2	1	1	-
		부상자수	56	72	54	58	31	-13.74%
	불명	사망자수	6	3	3	3	6	0.00%
		부상자수	78	154	141	224	209	27.94%
	계	사망자수	5	7	6	8	6	4.66%
		부상자수	260	342	311	374	362	8.63%
	횡단중	사망자수	4	7	5	5	2	-15.91%
		부상자수	123	143	118	112	126	0.60%
	차도통행중	사망자수	1	-	-	1	-	-100.00%
		부상자수	46	41	30	24	15	-24.43%
동 작 구	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	29	35	20	16	11	-21.52%
	보도통행중	사망자수	-	-	-	-	-	-
		부상자수	27	19	16	20	15	-13.67%
	불명	사망자수	-	-	1	2	4	-
		부상자수	35	104	127	202	195	53.64%

〈표 계속〉

(단위 : 명, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감율
관악구	계	사망자수	8	7	11	10	10	5.74%
		부상자수	567	603	579	524	528	-1.77%
	횡단중	사망자수	5	4	7	4	6	4.66%
		부상자수	279	249	221	207	179	-10.50%
	차도통행중	사망자수	2	2	-	2	-	-100.00%
		부상자수	97	43	48	41	38	-20.89%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	-	-	-	-	1	-
		부상자수	76	76	82	53	43	-13.27%
	보도통행중	사망자수	1	-	-	1	-	-100.00%
		부상자수	81	55	34	34	36	-18.35%
서초구	불명	사망자수	-	1	4	3	3	-
		부상자수	34	180	194	189	232	61.62%
	계	사망자수	5	11	15	8	13	26.98%
		부상자수	368	443	468	479	524	9.24%
	횡단중	사망자수	3	8	8	4	5	13.62%
		부상자수	122	164	173	165	176	9.59%
	차도통행중	사망자수	1	0	1	1	1	0.00%
		부상자수	90	80	46	35	30	-24.02%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	0	0	1	0	0	-
		부상자수	25	13	24	18	18	-7.88%
강남구	보도통행중	사망자수	0	1	1	0	0	-
		부상자수	35	32	58	43	39	2.74%
	불명	사망자수	1	2	4	3	7	62.66%
		부상자수	96	154	167	218	261	28.41%
	계	사망자수	12	14	12	17	15	5.74%
		부상자수	691	810	769	852	941	8.03%
	횡단중	사망자수	9	5	4	9	6	-9.64%
		부상자수	263	298	280	243	248	-1.46%
	차도통행중	사망자수	1	6	2	1	2	18.92%
		부상자수	120	87	80	68	60	-15.91%
강남구	길가장자리 구역통행중	사망자수	1	0	0	0	1	0.00%
		부상자수	103	102	99	104	91	-3.05%
	보도통행중	사망자수	1	0	0	0	1	0.00%
		부상자수	131	123	68	54	51	-21.01%
	불명	사망자수	0	3	6	7	5	-
		부상자수	74	200	242	383	491	60.50%



〈표 계속〉

(단위 : 명, %)

구 분			2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균 증감율
송 파 구	계	사망자수	11	10	5	21	6	-14.06%
		부상자수	658	668	637	594	669	0.42%
	횡단중	사망자수	8	5	2	9	4	-15.91%
		부상자수	239	226	224	175	185	-6.20%
	차도통행중	사망자수	1	1	0	3	0	-100.00%
		부상자수	154	118	99	73	52	-23.77%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	0	1	0	0	0	-
		부상자수	73	71	49	40	38	-15.06%
	보도통행중	사망자수	1	1	0	1	0	-100.00%
		부상자수	59	56	34	33	33	-13.52%
	불명	사망자수	1	2	3	8	2	18.92%
		부상자수	133	197	231	273	361	28.36%
강 동 구	계	사망자수	7	5	8	5	10	9.33%
		부상자수	505	448	440	450	443	-3.22%
	횡단중	사망자수	4	3	3	4	5	5.74%
		부상자수	183	160	164	163	135	-7.32%
	차도통행중	사망자수	0	0	0	0	1	-
		부상자수	61	44	42	36	29	-16.96%
	길가장자리 구역통행중	사망자수	1	0	0	0	0	-100.00%
		부상자수	60	19	11	23	19	-24.98%
	보도통행중	사망자수	0	1	0	0	1	-
		부상자수	68	46	46	29	21	-25.45%
	불명	사망자수	2	1	5	1	3	10.67%
		부상자수	133	179	177	199	239	15.78%

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

## 자문회의록

### ■ 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립 자문회의 #1

- 일자 : 2013.5.8(수)
- 장소 : 서울연구원 209호
- 참석자 : 김형철(가천대학교), 서민호(국토연구원), 성현곤(한국교통연구원), 여혜진(건축도시공간연구소), 이진선(우송대학교), 지우석(경기개발연구원), 박준영(보행자전거과)
- 해외 보행관련사업 동향은 일단 사업을 벌인 후에 simple한 근거자료를 가지고 시민들을 설득시켜 정책을 강하게 펼쳐나가는 동향을 보이고 있음. 우리나라도 반발문제로 보류할 것이 아니고 일단 시작해야함
- 서울시민이 가장 불편하게 생각하는 보행문제는 무엇인가? 아직 서울시민이 가장 불편하게 생각하는 보행문제가 무엇이지에 대한 설문조사가 행해진 적이 없음. 따라서, 가장 근본적인 문제가 무엇인지 파악하는 것이 우선되어야 할 것임
- 토지이용과 연계된 보행기본계획이 필요하며 포커스를 줄여야 할 듯. 현재 내용에서 시스템 구축 부분만 1년 넘게 걸릴 듯 함. 따라서 기간 내에 할 수 있는 사업 추진방향 필요(지금은 너무 많음)
- 보도면적에 따른 보행량, 서비스수준 검토가 필요. 무조건 보도면적이 넓다고 보행자 서비스수준이 좋은 것은 아니므로, 보행목적, 보행환경에 따른 서비스수준이 필요하며 그에 대한 사업이 이루어져야함
- 추가적으로, Street Furniture에 따른 서비스수준 검토, Shared Road 업그레이드 방향 모색 필요함
- 현재 서울시 보행비전은 작은 사업아이템들을 긁어 모아서 만든 것이라 위계가 없는 것이 당연함. 그리고, Plan에서 시범사업으로 갈 때는 굉장히 구체적으로 가야함. 또한 단기적, 장기적으로 사업을 구분해서 진행해야 할 것임
- 큰 틀에서 보행 추세를 파악해야함. 외국을 보면 입체보행에서 나오는 문제점 때문에 평면보행으로 바뀌었는데 과연 우리나라는 현재 어느 위치에 와있는지에 대한 평가필요
- 추가적으로, 대표적인 해외 가로에 대한 조사가 필요하며, 보행기본계획에 필요한 기초자료에 대한 상시조사가 필요. 그리고 역세권 조사, 가로의 역사·문화성 조사 필요
- 지하철 역 출구 위치 문제 해결방안 필요함. 땅위의 보행 서비스 수준은 거의 쾌적한 수준이라고 생각하는 반면, 가장 불쾌함을 느끼는 보행환경은 지하철 환승통로 부분이며 이에 대한 해결방안 모색이 시급함

## ■ 서울시 보행안전 및 편의 증진 기본계획 수립 자문회의 #2

- 일자 : 2013.7.4(수)
- 장소 : 서울연구원 320호
- 참석자 : 배웅규(중앙대학교), 여혜진(건축도시공간연구소), 맹다미(서울연구원), 유나경(PMA)
- 회의 주요 내용 :
  - 마을 공동체 사업과 보행환경 개선사업을 연계하는 방안은 신중해야 할 것임
  - 보행환경개선 사업과 마을공동체 사업을 연계하면 예산이 두 군데에서 나오기 때문에 직접적인 연계는 힘들고, 사업을 분화해야 할 것임
  - 직접적으로 마을공동체 사업과 연계하는 방안보다는 마을 공동체 사업을 통해 만들어진 마을단체나 협회를 이용하여 주민의 의견을 청취하는 것이 더 효과적일 듯 함
  - 마을공동체 사업과 연계보다는 민간협력형사업으로 타이틀을 바꾸는 것이 이해가 쉬울 듯 함
  - 마을공동체 사업에서 구성된 지역협의체에서 보행환경 개선사업 지역으로 신청할 수 있게 프로세스를 마련해 주는 방안도 있음
  - 보행환경개선사업 시 계획단계에서 지역협의체 주민들의 의견을 청취할 수 있도록 하는 방안이 효과적일 듯. 사업 종료 후 사후평가 과정에서도 지역협의체 주민들의 의견을 청취할 수 있도록 프로세스를 수립할 것
  - Legible City와 관련하여 미디어 풀이나 종합안내도 개선에 관한 내용을 신규 사업으로 추가할 수 있음
  - 길찾기 시스템의 개선에서 가장 중요한 부분은 이용자의 의견을 청취할 수 있는 방안을 마련하는 것임
  - 이용자 참여형 길 찾기 시스템 개선으로 방안을 수립하고 보행경로 선택시 불편했던 사항에 대한 의견을 수렴 받을 수 있도록 함
  - 지하철 이용자 보행동선 다양화에 대하여 이면가로에 지하철 출입구를 개설하는 방안을 고려해 볼 필요 있으며, 중앙버스정류장에 지하철 출입구를 설치하는 방안도 검토 필요
  - 1층부 용도변경과 관련하여 기본계획에서 용도변경을 주도하는 방안을 수립하는 것은 힘들 것으로 예상. 보행환경 개선사업시 자연스럽게 1층부 용도는 변경될 것이며, 그것을 자연스럽게 유도하는 방안을 검토해 볼 필요 있음

### ■ 서울시 보행안전 및 편의 증진 기본계획 수립 자문회의 #3

- 일자 : 2013.7.5(목)
- 장소 : 서울연구원 320호
- 참석자 : 명묘희(도로교통공단), 김용석(건설기술연구원)
- 회의 주요 내용 :
  - 교통노면 표지 설치 관리 매뉴얼(경찰청)을 살펴보면 횡단보도 설치에 관한 기술적인 부분의 내용은 파악가능(노명 마킹의 두께, 너비 정도)
  - 횡단보도의 설치 지점에 대한 기준은 수립된 바가 없으며 현재 건설기술연구원에 연구 진행 중에 있음
  - 대각선 횡단보도 설치기준에 지침이 없으므로 기본계획 수립시 설치기준에 대한 약간의 언급이나 예시 등이 필요할 것임. 즉 대각선 횡단 보행량이 많은지점과 역사나 문화를 고려할 때 상징성이 있는 가로에 대각선 횡단보도를 설치한다 등의 기준을 제시하는 것이 필요할 듯 함
  - 광폭횡단보도의 설치경우에는 최대기준에 대한 규제가 없으므로 광폭횡단보도 설치시 법률에 위배되지는 않는 상황임. 다만 이 또한 설치에 대한 구체적인 기준이 없으므로 기본계획 수립시 기준을 제시할 필요가 있음
  - 보행섬 설치에 관하여 규정을 살펴보면 왕복 4차로 이상의 도로에 설치할 수 있다는 규정이 있으며, 이 또한 금지 규정은 없음. 이 또한 보행섬 설치에 대한 기준을 간략적으로 수립하여 제시할 필요가 있음
  - 보행섬 설치시 보행 현시를 분할하지 않는 방향으로 설계되어야 함
  - 노인보호구역과 장애인 보호구역은 유명무실한 정책이며, 이는 장기적으로 봤을 때 어린이 보호구역으로 통합될 가능성 존재. 본 기본계획에서는 어린이 보호구역 강화 위주로 기술 하는 편이 효과적일 것임

#### ■ 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립 자문회의 #4

- 일자 : 2013.7.6(금)
- 장소 : 서울연구원 320호
- 참석자 : 김형철(가천대학교), 오승훈(경기대학교)
- 회의 주요 내용 :
  - 보행환경개선 사업시 영향권 범위설정이 중요할 것임. 즉 효과 평가시 사업 시행으로 인하여 효과가 발생할 것으로 예상되는 지점을 선정해 놓아야 네트워크 분석 및 미시적 보행량 분석, 현장조사를 통하여 사업을 평가할 수 있을 것임
  - 보행환경개선지구 지정에 대한 법률의 기준이 다소 애매함. 즉 통행량이 많은 지점에 지정할 수 있다 라고 되어 있지만, 과연 몇 명의 통행자가 많은 것인지 알 수 없음. 따라서 본 기본계획에서 간략하게나마 기준을 제시하는 것도 필요 할 듯
  - 교통영향평가 시행 사업은 보행영향 평가를 받지 않을 수 있다는 단서조항으로 인하여 보행영향평가 제도가 축소 될 가능성 있음. 따라서 교통영향평가서 지침에 보행부분을 대폭 강화하는 방안을 마련해야 함. 또한 교통영향평가와 보행영향평가를 따로 받게 해야 보행영향평가의 실효성이 있을 듯
  - 네트워크 분석도 중요하지만, 보행로를 새로 추가하는 사업보다 장애물 제거 등 환경개선 에 관한 내용이 더 많을 것으로 예상되므로, 미시적 보행량 분석이 반드시 필요할 것임
  - 현장조사시 보행로 평탄성 검토 및 장애물 제거 정도 등 조사할 필요가 있음

## ■ 서울시 보행안전 및 편의 증진 기본계획 수립 자문회의 #5

- 일자 : 2013.9.11(수)
- 장소 : 서울연구원 320호
- 참석자 : 김용석(건설기술연구원), 김형철(가천대학교), 명묘희(도로교통공단), 박진영(한국교통연구원), 서민호(국토연구원), 여혜진(건축도시공간연구소)
- 회의 주요 내용 :
  - 보행을 교통수단으로 인정하기 위해서는 교통수단이라는 개념 자체에 대한 재정리가 필요함(예를 들어 현재 자전거는 교통수단으로 명문화하기 위한 법률 발의가 진행 중, 하지만 보행이라는 수단은 법률적으로 명시되어 있지는 않음)
  - 굳이, 보행을 법률적으로 교통수단으로 명문화 시키려는 의도는 예산의 지원 등 다양한 지원이 발생하며, 지위가 탄탄해 지는 계기가 될 것임.
  - 보행사업을 교통분야에서 시행하기 위한 근거는 보행의 목적을 파악하여야 함. 보행을 하는 목적은 이동, 레크레이션, 운동 등 다양한 목적이 존재하지만 다양한 목적 중에서 주된 목적이 무엇인지 파악이 필요
  - 보행환경을 개선하기 위해서 도시 계획 분야에서는 토지이용을 변화시키면 되며, 교통분야에서는 물리적으로 보행로를 정비할 수 있으며, 문화적으로는 다양한 이벤트 개최 및 문화관광 루트를 개발 할 수 있음. 다만 보행환경을 개선하기 위하여 가장 큰 기여를 할 수 있는 분야에서 사업시행을 하며, 타 분야와 Co-work를 하는 것이 바람직 할 것임
  - 보행공간을 확보하기 위한 열쇠는 교통분야에서 쥐고 있으며, 넓혀진 공간에서 무엇을 할지는 도시계획분야와 문화·관광분야와 협업이 필요할 것임
  - 보행영향평가제도를 시행할 경우 현재의 교통영향평가제도와 같은 수준으로 이루어지기는 근거자료의 부재 등으로 인하여 대단히 힘들 것으로 파악되며, 현재의 가용한 자료를 최대한 활용하는 방안으로 지침서를 일단 구축하고, 발전시키는 방향으로 되어야 할 듯
  - 결론적으로, 보행을 교통수단으로 명확하게 하기 위해서는 보행의 주된 목적을 파악하여, 이동이 주된 목적이라는 것을 파악하는 것이 필요할 듯하며, 법률적으로 명시하는 작업도 고려해 볼 만함. 그리고 보행영향평가제도는 우선 몇가지 기준을 수립해야 하며, 이는 지침을 만들기 위한 세부과제로 진행되어야 할 듯 함

# ■ 서울시 보행안전 및 편의 증진 기본계획 수립 전문가 초청 세미나

- 일자 : 2013.11.6.(수)
- 장소 : 서울연구원 209호
- 발표자 : 김숙희(수원시정연구원)
- 토론자 : 김은희(도시연대), 배웅규(중앙대학교)
- 회의 주요 내용 :
  - 생태교통 수원 2013행사 추진시 시민과의 협력체계가 매우 중요했음. 생태교통 행사 대상지 인근주민의 도움 없이는 행사가 불가능했으며 시민의 참여를 이끌어내는 역할은 수원시와 행사 주최 측에서 적극적인 노력을 기울였음
  - 생태교통 수원 2013준비시 시민의 참여가 중요했기에 주민역량강화에 중점을 두었음. 행사를 진행하기에는 시민의 역량이 부족했으며, 주민이 주체가 되어 하는 활동이 매우 부족한 상태였음. 따라서 시민대표자들을 교육하여 행사의 취지를 전달하여 시민이 시민에게 정보를 전달하는 체계를 구축하였음
  - 그리고 행사진행시 시민의 반대가 예상되는 사항은 미리 계획에 있었음에도 불구하고 급작스럽게 진행하는 형태로 진행하여 시민의 반대를 최소화 하였음
  - 향후 서울시에서 마을공동체사업 진행시 보행관련사업을 함께 진행하면 주민들에게 혼선을 줄 수 있으므로, 마을공동체사업이 아닌 보행환경 개선을 위한 사업이라 전달 한 후 주민조직과의 의견조율을 통하여 사업을 진행하는 것이 명확할 듯 함
  - 주민조직의 구성은 보행환경 개선 사업 전에 미리 모집을 하거나 기 구성되어 있는 조직을 활용함. 모집을 할 경우 마을의 주요한 인물들을 중심으로 주민 협의체를 구성해야하며, 기 구성되어있는 경우 협의체의 성격을 파악(이름뿐인 협의체 제외)하여 의견을 조율, 사업을 진행함



## ■ 서울시 보행안전 및 편의 증진 기본계획 수립 자문회의 #6

- 일자 : 2013.11.8.(금)
- 장소 : 서울연구원 320호
- 참석자 : 손영태(명지대학교), 조준한(교통안전공단), 지우석(경기개발연구원)
- 회의 주요 내용 :
  - 교통영향 분석 개선대책(교통영향평가)는 민간의 사업을 평가하는 수단이지만, 보행영향평가는 공공의 사업이므로, 이에 대한 평가 절차는 교통영향 분석 개선대책과 다를 것임
  - 보행영향평가를 실시해야하는 조건은 보행로 변경(확장·축소)또는 보행로 신설, 폐기시 보행영향평가를 실시한다는 명확한 단서 조항을 추가해야 실질적인 제도로 정착될 것임
  - 교통안전공단의 대중교통평가처럼 매년 보행환경을 평가하는 하나의 프로세스로 정착시키는 것도 하나의 방법이며, 지역단위의 교통안전 기본계획은 매년 수립하므로 이때 보행안전부분을 평가하는 것도 보행환경평가를 정례화 할 수 있는 방법임
  - 보행영향평가는 새로운 제도이며, 교통영향평가와는 사업의 목적이 다르므로, 교통영향평가의 보행평가 부문을 강화하기 보다는 새로운 제도로 출발하는 것이 바람직 할 것임.
  - 서울연구원의 공공투자관리센터에 보행사업 규모가 30억원 이상이며 예비타당성 조사를 받도록 하고 있으며, 예비타당성 조사 시 보행영향을 평가하도록 명시하는 것도 하나의 방법임
  - 프리머나드(보행간선축)조성은 서울대표 보행거리 시범사업과 연결하여 2-3km이상 되는 넓고 긴 보행로 개발로 하는 것이 바람직할 것이며 이에 대한 위치는 서울의 주요 도심부에 보행량이 많은 곳으로 하는 것이 좋을 듯 함

## 학술용역 연구보고서 활용(실행)계획

용역명	서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 연구	연구기관	기관명	서울연구원
			책임연구원	이신해 (☎ 02-2149-1117)
주관부서 / 과장(담당관)	보행자전거과/ 이원목 (☎ 02-2133-2410)	보행정책팀장		전재명 (☎ 02-2133-2412)
		담당자		홍주희 (☎ 02-2133-2420)
계약방법	수의계약	계약금액		159,540,000원
용역기간	2013.03.01~ 2014.02.28 (12 개월)			
활용구분	1.정책반영(○) 2.제도개선(○) 3.기초자료(○) 4.미반영( )			
연구목적	'차량중심에서 사람중심으로' 전환되는 교통정책의 패러다임에 맞춰 사람을 최우선으로 하는 교통체계 구축 및 보행환경 조성을 위한 기본계획 수립			
용역결과 주요내용	보행안전 및 편의증진 실태조사 결과, 보행안전 및 편의증진 기본계획 및 연차별 시행계획, 보행환경 개선지구 지정·사업계획 및 보행 전용길 조성 검토, 보행친화수준 평가방안 제시 등			
활용방안	- 향후 5년 동안 서울시 보행정책의 바탕이 되며, 연차별 시행계획에 근거하여 각종 사업을 실시 - 보행환경 개선사업 계획 시 제출된 보행환경 개선 계획서 참고			
활용 (실행) 계획	1. 보행안전 및 편의증진 기본계획의 활용 계획 - 향후 5년간 연차별 실행계획 수립 시 기초자료로 활용 · 연차별 사업 시행안을 바탕으로 시정 방향과의 부합성, 사업 시행의 시급성 등을 판단하여 실행계획 수립 - 보행정책 실행을 위한 보행기본조례 개정 추진 - 기타 보행관련 신규 사업에 대한 구체화 진행 2. 보행환경 개선사업 시행 및 평가 - 보행환경 개선사업 평가지침 수립('14): 보행친화도 평가 방안 참고 - 보행환경 개선사업 시범사업 실시('15): 보행환경 개선 계획서 참고 - 추진완료 된 보행환경 개선사업 평가 실시('15년) - 보행환경 개선사업 후보지 및 자치구 의견을 수렴하여 확대 추진('15년 이후)			

