

259

서울연구원 정책리포트
2018. 9. 28



서울시 생활도로 보행공간 확보를 위한 자치구 역할 강화방안

이신해

서울연구원
선임연구위원

서울연구원 정책리포트는 서울시민의 삶의 질을 향상하고
서울의 도시 경쟁력을 강화하기 위해 도시 전반의 다양한 정책 이슈를 발굴하여 분석함으로써
서울시의 비전 설정과 정책 수립에 기여하고자 작성된 정책보고서입니다.

발행인 : 서왕진

편집인 : 최 봉

발행처 : 서울연구원

06756 서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57

02-2149-1234

www.si.re.kr

twitter.com/seoulinstitute

www.facebook.com/SeoulInstitute/

※ 이 정책리포트는 서울연구원의 연구보고서 「서울시 생활도로 보행공간 확보 위한 자치구 역할 강화방안」을 바탕으로 작성되었습니다.

※ 이 정책리포트의 내용은 연구진의 견해로 서울특별시의 정책과 다를 수 있습니다.

서울시 생활도로 보행공간 확보를 위한 자치구 역할 강화방안

	요약	3
I.	생활도로 보행공간 운영 실태	4
II.	보행공간 확보를 위한 자치구 역할	7
III.	보행공간 중심의 '생활도로 운영계획' 수립	9
IV.	'생활도로 운영계획'의 실행력 지속 유지방안	16

이신해

서울연구원
선임연구위원

02-2149-1117
newsun@si.re.kr

서울시는 ‘걷는 도시, 서울’ 조성을 목표로 ‘서울로 7017 조성’, ‘보행특구 조성’, ‘녹색교통 진흥지역 지정’ 등 보행과 관련된 다양한 정책을 쏟아내고 있다. 하지만 보행이 주로 이루어지는 공간은 생활도로라는 측면에서 서울시의 정책이 시민의 실생활과 괴리가 있다는 지적이 꾸준히 제기되고 있다. 거주자의 보행공간을 확보하려면 생활도로의 주 관리기관인 자치구가 주도적인 역할을 할 필요가 있다. 이에 생활도로의 보행공간 확보를 위한 자치구의 역할을 제도적 측면과 세부사업 추진 측면에서 검토하고 개선방안을 마련하는 것이 필요하다.

생활도로 보행공간 확보 0순위는 기존 시가지 주택밀집지역 소로

‘생활도로’는 법적으로 정의되어 있지 않다. 그러나 생활도로의 보행공간 확보가 거주자를 중심으로 이루어져야 함을 고려하면, 가장 시급하게 보행공간이 요구되는 지역은 기존 시가지의 주택밀집지역이다. 주택가 외 상업·업무 지역에도 보행공간 확보가 필요하지만, 상업·업무 지역은 이용자를 대상으로 교통수요를 관리해 보행공간을 확보해야 하는 지역이다. 생활도로는 도로의 폭원별 구분에서 소로(폭 12m 미만)에 포함되는데, 소로는 서울시 전체 도로의 77.2%라는 매우 높은 비중을 차지하고 있다.

자치구 도로현황 알고 보행공간 확보하려면 생활도로 DB 구축해야

기존 생활도로는 차량 위주의 정책 영향으로 보행공간의 확보와 관리가 잘 이루어지지 않았다. 현재는 보행공간이 얼마만큼 확보되어 있는지, 보행공간으로 활용할 수 있는 여유공간이 있는지 등의 생활도로 운영현황조차 파악하기 어렵다. 보행공간 확보를 위해서는 현재 생활도로의 운영현황 파악이 필수적이며, 보행 관련 문제 발생 시 즉각 대응할 수 있도록 생활도로 DB 구축이 우선적으로 필요하다.

보행공간 중심의 ‘생활도로 운영계획’ 수립 필요

생활도로는 차도와 보행공간이 구분되지 않아 보행공간 확보가 필요한 도로가 대부분이다. 게다가 생활도로에 보행공간이 확보되어 있어도 불법 주정차 차량이 점유하는 등의 문제가 있어 실제로 보행공간을 확보하려면 운영개선이 필요한 상태이다. 또한, 생활도로는 거주자의 생활이 이루어지는 공간이므로 보행공간과 거주자의 주차공간이 우선적으로 고려되어야 한다. 이에 따라, 생활도로 공간계획 시 거주자의 보행공간과 주차공간을 확보한 후 나머지 공간에 승용차 공간을 배치하여 보행공간을 중심으로 하는 ‘생활도로 운영계획’ 수립이 필요하다.

I. 생활도로 보행공간 운영 실태

기존 시가지 폭 12m 미만 도로는 자치구 관리가 필요한 생활도로

모호한 생활도로의 정의

- 도로분류체계에 속해있지 않은 생활도로
- 「도로법」, 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 등은 도로의 관리주체, 기능, 폭원 등에 따라 도로의 분류체계 정의
- 기존 도로분류체계로는 ‘생활도로’를 직관적으로 판단하기 모호

표 1. 도로분류체계

구분	관리주체별 분류	기능별 분류(도시지역)	도로폭원별 분류(도시계획 측면)
근거	도로법	국토의 계획 및 이용에 관한 법률 : 도시·군계획시설의 결정구조 및 설치기준에 관한 규칙	
도로	고속국도, 일반국도, 특별시도, 광역국도, 지방도, 시도, 군도, 구도	도시고속도로, 자동차전용도로, 주간선도로, 보조간선도로, 집산도로, 국지도로	광로, 대로, 중로, 소로
생활도로 적용 시 문제점	생활도로 알 수 없음 시도, 군도, 구도 판단 어려움	개념적 성격이 강함 주간선~국지도로 구분 어려움 직관적으로 알기 어려움	직관적으로 알기 어려움

자료: 서울연구원, 2016, 「서울시 생활도로 차량 제한속도 보행자 위해 시속 30km로 낮춰야」

기존 시가지의 폭 12m 미만 도로가 실질적인 생활도로

- 서울시 도로의 77% 이상이 폭 12m 미만
- 12m 미만의 소로는 서울시 전체 도로의 77.2%로 매우 높은 비중을 차지
- 12m 미만 소로 중에서도 특히 7m 이하 도로는 주차차량, 통과차량, 보행자를 모두 흡수하기 어려워 마찰이 빈번하고, 일상적인 생활을 담기 불가능

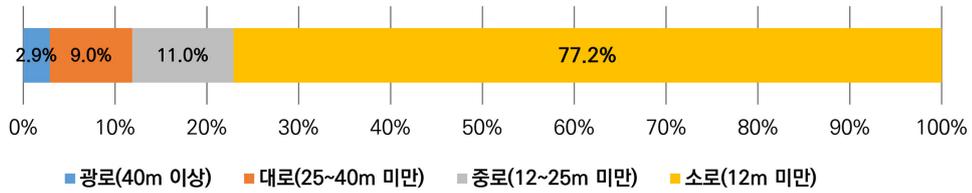


그림 1. 도로폭원별 서울시 도로 구성

- 보행공간 확보를 위해 자치구의 관리가 필요한 도로는 주택이 밀집한 기존 시가지
- 신규개발이나 재건축·재개발 지역은 상대적으로 보행공간 확보가 쉽지만, 기존 시가지, 특히 주택밀집지역은 보행공간 확보가 어려워 자치구의 역할이 매우 중요

불법주정차는 물론 안전까지 위협받는 생활도로 현황

생활도로는 차량과 상충이 빈번한 공간으로 전락

- 불법주정차의 생활공간 잠식
- 생활도로는 이동성보다 공간·접근기능 제공이 우선인 만큼 다른 도로보다 차량과 보행자의 상충이 많이 발생
- 보행 중 불편요인을 묻는 설문조사에서도 응답자들은 불법주정차와 이면도로에서 차량과 상충을 주로 지적



자료: 국토연구원, 2014, 「사람중심의 생활도로 재생방안」

그림 2. 생활도로 현황

표 2. 보행 중 불편요인 조사결과

보행 중 가장 불편한 요인(보행자)	응답비율(%)
1. 보도상 불법주정차	25.0
2. 이면도로 진입차량과 마주침	24.3
3. 협소한 보도	21.4
4. 교통섬 진입 시	7.9
5. 보도블록 파손, 침하	7.9
6. 보도상 불법 적치물	7.9
7. 횡단보도 이용 시 차량 진입	5.7
합계	100.0

자료: 서울연구원, 2015, 「신호교차로에서 보행통행권 확보를 위한 교통운영방안 연구」

- 보행교통사고 중 불법주정차로 인한 사고비율이 56% 이상
 - 불법주정차로 인한 보행교통사고 비율이 56.7%이며, 특히 단일로에서 불법주정차가 유발하는 보행교통 사고비율은 64.3%에 이르는 상황
 - 생활도로 대부분이 보차분리가 안 된 단일로임을 고려할 때, 불법주정차 문제는 생활 도로를 주로 이용하는 거주자의 안전을 위협하는 요소

표 3. 도로별 보행교통사고 요인

사고원인 방해물	단일로		사고원인 방해물	교차로	
	사고 건수	비율		사고 건수	비율
불법주정차	83	64.3%	불법주정차	27	41.5%
도로변구조물	4	3.1%	주행차량	38	58.5%
방해물 없음	42	32.6%	방해물 없음	0	0.0%
소계	129	100.0%	소계	65	100.0%
전체 소계(A)	194	불법주정차 요인 소계(B)	110	불법주정차 요인 비율(B/A)	56.7%

자료: 삼성교통안전문화연구소, 2017, 「보차혼용도로 보행자 사고실태 예방대책」(보도자료)

주: 삼성화재 보험사 DB 보차혼용도로 보행교통사고 영상분석 결과(2014.01~2016.08 자료)

II. 보행공간 확보를 위한 자치구 역할

도로관리자 역할을 담당해야 하는 자치구

보도와 구도의 관리책임은 자치구에 있지만 예산 등의 현실적인 문제 발생

- 자치구가 도로의 관리책임을 다할 수 있도록 필요예산의 다양한 재원 발굴 필요
- 「도로법」에 따른 도로관리기관 책임제도는 행정적 수준일 뿐, 예산과 분리되어 운영
- 도로관리 기관의 역할 개선을 위해서는 도로관리 기관이 도로의 모든 것을 책임지는 제도를 지향하고, 자치구 도로 관련 예산의 자립성 확보 및 도로예산의 재원 징수원을 다각화할 필요

표 4. 도로의 구성과 관리기관

구분		관리기관
차도	자동차전용도로, 서울특별시도	· 서울시 · 도로사업소
	구도	· 관할 자치구
보도	측구(빗물받이), 보차도경계석, 보도블록, 도로경계석	· 관할 자치구
도로시설물	교량, 터널, 고가차도, 입체교차(IC), 지하차도	· 서울시 · 도로사업소 · 관할 자치구
도로부속시설물	보도육교, 지하보도, 방음벽, 옹벽, 절개지(사면), 방호울타리(안전펜스), 블라드, 과속방지턱, 반사경, 미끄럼방지턱, 중앙분리대(간이중앙분리대), 충격흡수시설	· 관할 자치구

자료: 120다산콜센터 홈페이지(<http://120dasan.seoul.go.kr>)

영국은 행정조직 위계에 따라 역할분담이 명확

- 영국은 주차관리를 포함한 생활도로 관리를 자치구가 담당
- 중앙정부는 전략과 법적 지침 수립, 지방정부에 대한 예산지원 사업 등을 수행
- 지방정부는 법적 지침에 따라 지역 교통현안 중심의 지방교통계획을 수립하고 대중 교통 운영 등의 업무를 수행

- 자치구는 주로 주차를 포함한 생활도로 관련 실무를 담당하며, 광역지자체가 수립하는 지방교통계획에 따라 해당 지자체의 계획과 전략 등을 수립



그림 3. 영국의 행정 주체별 역할분담

보행공간 중심의 ‘생활도로 운영계획’ 수립이 자치구의 역할

- 보행공간 확보를 위해 현재 생활도로의 운영현황 파악이 필수
 - 현재는 보행공간이 얼마만큼 확보되어 있는지, 보행공간으로 활용할 수 있는 여유공간이 있는지 등 생활도로의 운영현황조차 파악이 안 된 상황
 - 생활도로의 운영현황이 파악되어야 보행공간을 중심으로 각 자치구의 특성을 고려한 ‘생활도로 운영계획’을 수립할 수 있고, 보행 관련 문제 발생 시 즉각 대응 가능
- ‘생활도로 운영계획’ 수립 후 지속적 실행력 확보 필요
 - 보행공간 확보를 중심으로 접근교통, 통과교통, 거주자 주차, 외지인 주차 등의 문제를 포함하는 ‘생활도로 운영계획’ 수립 후, 실행방안 지속과 예산 마련까지가 자치구 역할

III. 보행공간 중심의 ‘생활도로 운영계획’ 수립

생활도로 현황 DB 구축이 ‘생활도로 운영계획’의 첫 단계

보행공간에 관한 생활도로 현황 DB 구축

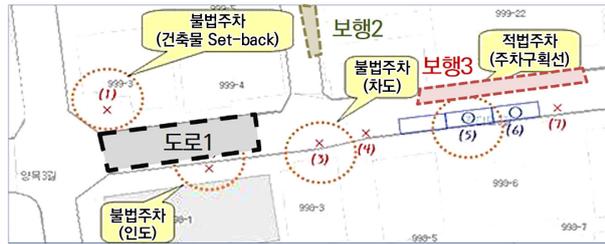
- 생활도로 DB 구축은 자치구의 도로현황 파악과 보행공간 확보가 목적
- 보행공간이 포함된 도로구간 정보와 보행공간 위치와 상태 등의 현황 조사 필요
- 도로공간 조사는 도로의 운영상태를 파악할 수 있는 기본 정보가 포함되도록 도로의 폭과 운영형태(일방향/양방향), 보행로 위치와 형태, 보행로 폭의 정보가 필요
- 보행공간 정보는 도로의 양쪽을 모두 조사해야 하고, 같은 도로에서도 건물의 변경에 따라 보행공간 요소나 공간의 변화가 발생하므로 상태나 특이사항을 상세히 조사

표 5. 도로공간 필요정보

조사구분	필요정보	조사구분	필요정보
도로폭	m	보행로 형태1	보도블록/볼라드/ 건축선 후퇴
도로 운영형태	일방향/양방향	보행로 폭1	m
노상주차장	있음/없음	보행로 형태2	보도블록/볼라드/ 건축선 후퇴
보행공간	없음/ 있음(도로 1면)/ 있음(도로 양면)	보행로 폭2	m
보행공간 위치	도로 내/도로 외	불법주정차	있음/없음

표 6. 보행공간 필요정보

조사구분	필요정보
보행로 여부	있음/없음
보행로 형태	보도블록/볼라드/펜스/건축선 후퇴
보행공간 상태	적치물/주차공간/기타
보행로 폭	m
기타	옆 건물과 담장 막힘/건축선 경계구분 어려움/기타



조사구분	도로폭	도로운영 형태	노상 주차장	보행 공간	보행공간 위치	보행로 형태1	보행로 폭1	불법 주차차	
도로1	3.2m	일방향	없음	있음	도로 한면	도로 외	건축선 후퇴	0.8m	있음

조사구분	사진	보행로 여부	보행로 형태	보행공간 상태	보행로폭
보행2		있음	건축선 후퇴	없음	1.1

조사구분	사진	보행로 여부	보행로 형태	보행공간 상태	보행로폭
보행3		있음	U형 블라드	없음	1.1

그림 4. 생활도로 DB 구축 사례

자치구의 기존 조사사업을 이용하면 생활도로 현황 DB 구축 용이

- 주차수급 실태조사를 보완해 생활도로 DB 구축
 - 자치구 사업인 주차수급 실태조사는 조사원이 현장을 직접 방문해 관내 모든 주차시설의 위치, 운영시간, 규모, 요금 등은 물론 도로상에 주차된 모든 주정차 차량의 위치, 차종, 번호판 등을 조사하는 사업
 - 주차수급 실태조사에 생활도로 DB 구축에 필요한 정보를 추가한다면, 기존의 인력과 행정절차 활용으로 생활도로 DB 구축이 가능
- 생활도로 DB 구축을 위해 조사구역 재설정 필요
 - 주차수급 실태조사 시 도로정보도 함께 조사할 수 있도록 조사구역에 도로를 포함하는 건축물 단위로 재설정할 필요
 - 현재는 「주차장법 시행규칙」에 따라 도로를 경계로 구분



그림 5. 생활도로 DB 구축을 위한 조사구역 경계 예시

‘생활도로 운영계획’의 중심은 보행공간 확보와 거주자통행

승용차공간을 보행공간과 거주자 통행공간으로 전환

- 보행공간과 거주자의 주차공간을 확보한 후 나머지 공간에 승용차공간을 배치
- 생활도로 운영의 공간계획 우선순위는 ① 보행공간 확보, ② 거주자의 주차공간 확보, ③ 통과차량, ④ 외지인 주차
- 기존 시가지는 보행공간 확보가 우선이므로 건축물 후퇴 부분까지 보행공간으로 포함



그림 6. 생활도로의 공간계획

- 보행공간을 기준으로 도로공간 유형 재구분
- 생활도로 운영현황을 보행공간의 확보 여부와 보행공간의 위치·형태·상태에 따라 구분하고, 운영개선이 필요한 유형을 선정
- 보행로와 차로구분이 안 되어 있어 보행공간 확보가 필요한 유형과, 보행공간은 확보 되어 있지만 주차공간으로 활용되는 유형이 우선 개선 대상

표 7. 생활도로 운영개선이 필요한 유형

구분	유형 1	유형 2			유형 3		
예시							
도로 공간 유형	차도와 보행공간 구분 안 됨	보행공간 위치	보행공간 형태	보행공간 상태	보행공간 위치	보행공간 형태	보행공간 상태
		도로 내	보도블록	주차	도로 외	건축선 후퇴부분	주차

생활도로의 보행공간 확보 시 주차문제 고려는 필수

- 불법주정차 단속, '보행자우선도로' 및 'Zone 30' 운영과 병행
 - 생활도로 운영개선에는 도로유형과 관계없이 불법주정차 단속 전제가 필수
 - 안전한 생활도로 공간 조성을 위해 생활도로는 '보행자우선도로'와 'Zone 30'으로 운영하는 것이 바람직
 - 생활도로의 불법주정차는 거주자의 주차수요 여부 판단이 중요한 요소로, 생활도로 DB 를 활용하여 거주자에 한해 합법적인 거주자 주차구역을 확보
 - 보행공간과 거주자 주차공간을 확보한 후에도 도로폭이 충분하다면 방문객 등 외지인을 위한 주차공간도 계획 가능

표 8. 생활도로 운영개선 방안

공간계획 우선순위	운영개선 방안
1. 보행공간 확보	1. 불법주정차 차량 → 불법주정차 단속 (거주자 차량 → 생활도로 DB를 이용해 가능한 공간에 합법적인 거주자 우선 주차구역 제공)
2. 거주자의 주차공간 확보	
3. 통과차량	2. 'Zone 30' 운영
4. 외지인 주차	3. 도로폭에 따라 보행자우선도로 또는 차로운영계획 수립 판단 4. 도로폭이 충분할 때(7m 이상) 방문객 등 외지인 주차공간 검토

도로공간 유형에 따라 생활도로 운영 차별화

차도와 보행공간의 구분이 없는 생활도로의 운영방안(유형 1)

- 폭 4m 미만 도로에 보행공간을 따로 확보하면, 차량의 교호통행도 어려우므로 보차 혼용도로로 운영
 - 거주자 주차가 필요한 곳은 생활도로 DB를 활용하여 주차공간 확보가 가능한 다른 도로에 거주자 주차공간을 확보
- 도로폭이 5~6m이면서 거주자 주차가 필요한 곳은 보행자우선도로로 운영하면 합법적인 거주자 우선 주차구역 제공이 가능
- 도로폭이 7m 이상이면, 보행공간 확보, 필요시 거주자 우선 주차구역 설치, 차로 운영계획 수립이 모두 가능

표 9. 유형 1: 차도·보행공간 구분 없음

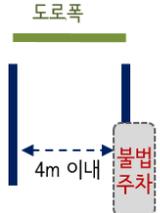
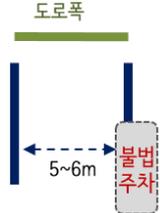
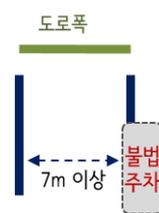
예시	도로폭 4m 이내	도로폭 5~6m	도로폭 7m 이상
			
운영 개선 방안	<ul style="list-style-type: none"> • 불법주정차 단속 • 거주자 주차공간 별도 확보 필요(생활도로 DB 이용) • '보행자우선도로'와 'Zone 30'으로 운영 	<ul style="list-style-type: none"> • 불법주정차 단속 • 거주자 주차공간 필요 여부 (필요시: 합법적 거주자 우선 주차구역 설치) • '보행자우선도로'와 'Zone 30'으로 운영 	<ul style="list-style-type: none"> • 불법주정차 단속 • 거주자 주차공간 필요 여부 (필요시: 합법적 거주자 우선 주차구역 설치) • '보행자우선도로'와 'Zone 30'으로 운영, 또는 '보행공간 확보' 후 차로운영방안 마련



그림 7. 유형 1 사례

보도가 주차공간으로 이용되는 생활도로의 운영방안(유형 2)

- 보행공간이 확보되어 있어도 보도 외 공간이 4m 이내인 도로에는 차량의 주차와 통행을 위한 공간을 동시에 확보할 수 없으므로, 생활도로 DB 를 이용해 다른 도로에 거주자 주차면을 제공
- 보도 외 공간이 5~6m일 때는 거주자 우선 주차구역 계획이 가능
- 보도 외 공간이 7m 이상이라면, 거주자 우선 주차구역 확보는 물론 보행공간 확장 등 다양한 차로운영방안 마련이 가능

표 10. 유형 2: 보도블록 내 주차

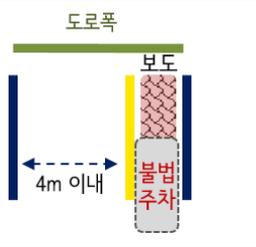
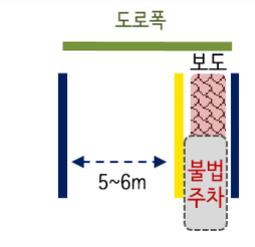
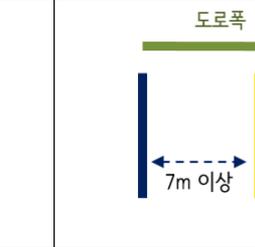
	도로폭	도로폭	도로폭
예시			
운영 개선 방안	<ul style="list-style-type: none"> • 불법주정차 단속 • 거주자 주차공간 별도 확보 확인(생활도로 DB 이용) • 'Zone 30'으로 운영 	<ul style="list-style-type: none"> • 불법주정차 단속 • 거주자 주차공간 필요 여부 (필요시: 합법적 거주자 우선 주차구역 설치) • 'Zone 30'으로 운영 	<ul style="list-style-type: none"> • 불법주정차 단속 • 거주자 주차공간 필요 여부 (필요시: 합법적 거주자 우선 주차구역 설치) • 'Zone 30'으로 운영, 차로운영 방안 마련



그림 8. 유형 2 사례

보도 외 보행공간이 주차공간으로 이용되는 생활도로의 운영방안(유형 3)

- 건축선 후퇴부분 등의 보행공간이 주차공간으로 활용되는 장소일 때, 건축물이 주거용 건물이 아니라면 건축선 후퇴부분을 보행공간으로 전환하여 관리
- 건축물이 주거용이라면, 건축선 후퇴부분이 거주자 주차공간이므로 기존의 주차공간을 유지하면서 유형 2의 운영방안을 준용

표 11. 유형 3: 건축선 후퇴부분 내 주차

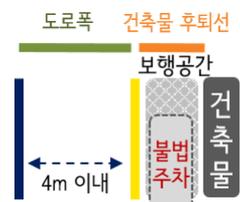
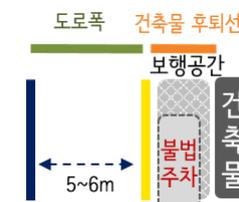
<p>예시</p>			
<p>운영 개선 방안</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 불법주정차 단속 • 거주자 주차공간 별도 확보 확인(생활도로 DB 이용) • 'Zone 30'으로 운영 	<ul style="list-style-type: none"> • 불법주정차 단속 • 거주자 주차공간 필요 여부 (필요시: 합법적 거주자 우선 주차구역 설치) • 'Zone 30'으로 운영 	<ul style="list-style-type: none"> • 불법주정차 단속 • 거주자 주차공간 필요 여부 (필요시: 합법적 거주자 우선 주차구역 설치) • 'Zone 30구역'으로 운영, 차로운영 방안 마련



그림 9. 유형 3 사례

IV. ‘생활도로 운영계획’의 실행력 지속 유지방안

‘생활도로 운영계획’ 수립을 지속할 수 있는 체계 구축 필요

법적 위상 정립과 재원 확보를 바탕으로 자치구의 ‘생활도로 운영계획’ 실행력 지속

- 자치구 법정계획 수립 시 해당 자치구의 고유한 지역별 특성을 반영하되 ‘생활도로 DB 구축’과 ‘생활도로 운영계획’은 반드시 포함
- 서울시는 특별시도를, 자치구는 구도를 관리하는 기관이므로 자치구의 보행사업을 생활도로 중심으로 전환하여 서울시 보행사업과 중복을 방지
- ‘생활도로 DB 구축’, ‘생활도로 운영계획’에 필요한 재원은 ‘주차장 특별회계’의 세출범위 확대 등 다각화 필요

주요 추진전략

주요과제	추진전략
자치구 법정계획 수립 시 ‘생활도로 운영계획’ 포함	- 생활도로 DB 구축 - 거주자의 보행공간 확보를 위한 생활도로 운영계획 수립
자치구 보행사업은 생활도로 중심으로 전환	- 서울시의 보행사업과 중복을 피하는 사업 발굴 - 자치구별로 생활도로의 특성에 맞는 주차정책과 차량통행방안 수립
보행사업의 다양한 재원 발굴	- 생활도로 DB 구축도 주차수급 실태조사와 병행하여 비용효율화 추구 - 공급중심의 ‘주차장 특별회계’ 세출 범위를 주차 및 보행 환경개선 중심으로 확장

자치구가 수립하는 법정계획에 ‘생활도로 운영계획’을 포함

서울시는 법정계획의 방향을 제시, 자치구는 특성을 반영한 실행계획 수립

- 자치구 실행계획은 지역실정과 특성을 반영하여 수립해야
 - 보행과 관련된 법정계획은 다수의 법에서 규정하고 있지만, 내용적 측면에서 차별성이 없어
 - 국가교통안전기본계획(교통안전법), 보행안전 및 편의증진 기본계획(보행안전 및 편의증진에 관한 법률), 보행교통 개선계획(지속가능 교통물류 발전법), 교통약자 이동편의 증진계획(교통약자의 이동편의 증진법) 등
 - 서울시의 기본계획은 자치구 계획의 방향을 제시하고, 자치구는 서울시에서 제시한 계획의 방향성 아래에서 지역특성을 반영한 실행계획 수립 필요

서울시	종로구	강남구	송파구
제4장 교통사고 발생추이 및 원인분석 4.1 서울특별시 교통사고 특성 4.2 부문별 교통사고 발생추이 4.3 교통사고 잦은 지점 4.4 교통문화지수 실태 분석	제4장 교통사고 발생현황 및 원인분석 4.1 일반현황 4.2 교통사고 발생현황 및 원인분석 4.3 사고누적지점 및 구간선정 4.4 종합 분석 및 주요 시사점	제3장 교통사고 발생추이 및 원인분석 3.1 일반현황 3.2 교통현황 3.3 교통사고 현황 및 분석 3.4 강남구 사고누적지점 선정	제5장 교통사고 발생추이 및 원인분석 5.1 교통사고 발생 현황 및 추이 5.2 교통안전지표별 사고발생 현황 5.3 교통사고 항목별 현황 5.4 사고누적지점 및 구간 선정 5.5 교통사고 종합 분석 및 교통안전 추진방향 도출
제5장 교통안전정책 목표설정 5.1 교통안전여건 변화 및 전망 5.2 서울특별시 교통안전기본계획의 비전 5.3 제3차 서울특별시 교통안전기본계획 목표설정	제5장 교통안전정책 목표설정 5.1 제3차 종로구 교통안전기본계획 비전 5.2 제3차 종로구 교통안전기본계획 목표설정 5.3 목표달성 추진방향	제5장 교통안전정책 목표설정 5.1 교통안전 상위계획 검토 5.2 교통안전정책 목표설정 5.3 교통사고 감소목표 5.4 추진목표 및 부문별 추진과제	제6장 교통안전정책 목표 설정 6.1 교통안전정책 목표 설정 6.2 연차별 교통안전정책 목표
제7장 교통안전정책 목표와 전략달성을 위한 부문별 추진 계획 7.1 핵심성과과제별 계획수립 7.2 보행자 사망사고 70% 감소 7.3 택시/버스 사망사고 절반 감소 7.4 자전거/이륜차 사고 절반 줄이기 7.5 교통안전 체계관리 7.6 도시철도 사고 Zero화	제6장 부문별 계획 6.1 보행자 안전 강화 6.2 고령자 보호 강화 6.3 아동친화도시 조성 6.4 통행속도 감소 유도 6.5 교통사고 잦은 곳 개선 6.6 위험구간 관리 강화 6.7 교통안전 교육 및 홍보활동 강화 제7장 교통문화 선진화 7.1 교통문화 선진화 개념 7.2 교통문화 선진화 계획	제6장 교통안전정책 목표 달성을 위한 부문별 개선계획 6.1 추진과제별 개선계획 종합 6.2 도로교통 분야 6.3 운수산업 분야 6.4 교통약자 분야 6.5 교통문화 선진화 분야	제7장 교통안전정책 목표 달성을 위한 부문별 계획 7.1 부문별 교통안전대책 추진방향 7.2 도로교통 안전대책 7.3 교통약자 보행환경 개선대책 7.4 안전한 생활권도로 정비 추진 7.5 자전거이용자 안전대책 수립 7.6 이륜차 안전대책 수립 7.7 불법 주.정차 방지대책 수립 7.8 행사기간 특별교통안전대책 수립 7.9 교통안전교육 및 홍보 방안

그림 10. 서울시와 자치구의 기본계획 비교(서울시, 2017, 「서울시 제3차 교통안전 기본계획」)

- ‘생활도로 DB 구축’과 ‘생활도로 운영계획’은 자치구별 특성이 반영되어야 하는 자치구의 영역
- 수립된 생활도로 운영계획이 실제 생활도로에 반영되기 위해서는 여러 해에 걸친 단계별 개선계획 수립이 필요
- 자치구가 수립하는 여러 법정계획에 자치구별 특성이 반영된 ‘생활도로 DB 구축’과 ‘생활도로 운영계획’ 포함

자치구 보행사업은 생활도로 중심으로 전환

서울시의 보행사업과 중복되는 보행사업 지양

- 자치구의 보행사업은 서울시 공모사업으로 진행되는 사업과 차별성 부재
 - 서울시 주도로 이루어진 자치구 공모사업이 대부분
 - 서울시 공모사업은 사업시행 지역만 다를 뿐 자치구별로 유사하게 진행되어 자치구의 특성이 고려되지 않고, 서울시 사업과 차별성도 부족
- 생활도로 중심으로 자치구 보행사업 개선
 - 생활도로의 보행공간은 보행자의 안전문제까지 연결되므로 자치구의 역할이 중점적으로 필요한 부분
 - ‘생활도로 DB 구축’으로 자치구 생활도로의 특성과 운영상황이 파악된다면, 각 자치구의 특성에 따른 보행공간 확보방안과 거주자 주차문제 해결방안 등 자치구 자체사업 발굴이 가능
 - 앞으로 자치구 보행사업은 생활도로를 중심으로 한, 거주자를 위한 보행사업으로 개선할 필요

주차부문 예산활용으로 보행사업의 지속성 확보

‘생활도로 DB 구축’과 ‘생활도로 관리’를 지속하기 위해서는 예산 확보가 필수

- 주차문제 해결은 생활도로 보행공간 확보와 불가분의 관계
- 자치구가 활용할 수 있는 교통 관련 특별회계는 「주차장법」에 따른 주차장 특별회계가 존재
- 현재 주차장 특별회계는 세출 범위를 신규 주차장의 설치와 관리·운영으로만 제한
- 앞으로 주차장 특별회계의 세출 범위를 신규 주차장 공급 중심에서 지역의 주차환경 개선과 관련된 사업으로 확장할 필요
- 주차장 특별회계의 세출 범위가 확장된다면, ‘생활도로 DB 구축’과 ‘생활도로 관리’ 사업도 자치구의 보행공간과 주차공간 확보를 위한 것이므로 사업의 지속성 확보 가능

서울연구원 정책리포트는
서울연구원 홈페이지
www.si.re.kr를 통해서도
보실 수 있습니다.

06756
서울특별시 서초구
남부순환로 340길 57

02-2149-1234
www.si.re.kr
twitter.com/seoulinstitute
www.facebook.com/SeoulInstitute