

자치구 단위 생활환경개선을 위한 교통개선사업 추진방안

[김승준]



시 정 연
2007-R-15

자치구 단위 생활환경개선을 위한 교통개선사업 추진방안

A Study of Implementation of Transportation Improvement Projects
for Self-Governing Districts of Seoul
with Emphasis on Living Environment Improvement

2007

연구진

연구책임 김 승 준 • 도시교통부 부연구위원

연구원 임 은 영 • 도시교통부 연구원

자문위원 이 성 모 • 서울대학교 지구환경시스템공학부

이 청 원 • 서울시립대학교 교통공학과

김 도 경 • 서울시립대학교 교통공학과

김 점 산 • 경기개발연구원 교통정책연구부

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서
서울특별시의 정책과는 다를 수도 있습니다.

요약 및 정책건의

I. 연구의 개요

1. 연구의 배경 및 목적

- 서울시에서 지역 내의 지구도로관리, 보행 및 자전거 등의 녹색교통수단 활성화, 학교주변 사고방지 및 교통환경개선 등 생활과 밀접한 교통환경개선은 대부분 자치구 권한도로를 대상으로 함.
- 1994년 자치구 교통전문직 공무원을 위임하여 자치구 단위의 교통환경개선을 위한 노력을 지속적으로 추진하고 있으나 자치구의 생활환경은 크게 개선되지 못했음.
- 따라서 자치구 생활환경 개선을 위해 자치구 교통개선사업이 본격적으로 시행된 지 10년 남짓 지난 현 시점에서 자치구 교통개선사업에 대해 되짚어보고 보다 효율적인 개선을 위한 검토가 필요함.
- 이와 같은 배경으로 본 연구의 목적은 다음과 같음.
 - 자치구 단위 교통개선사업의 현황 및 문제점 파악
 - 자치구 생활환경개선을 위한 교통개선사업 추진방안 제시

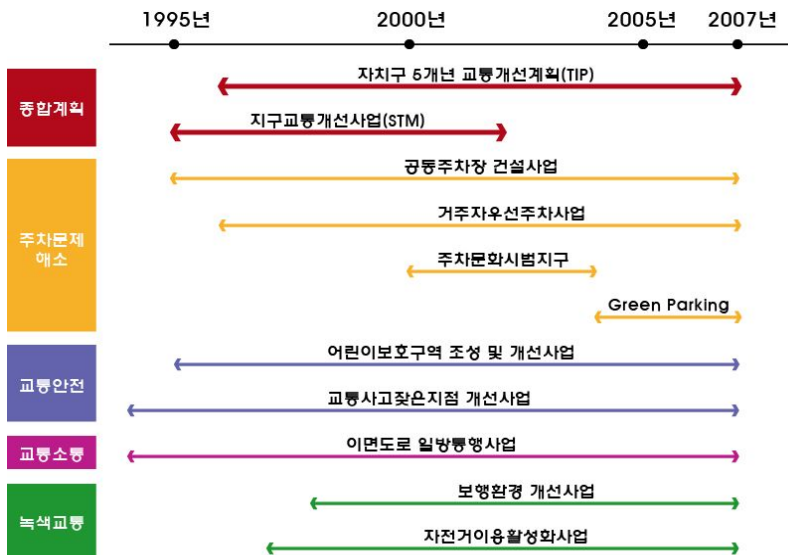
2. 연구의 범위

- 시간적 범위 : 1994년 이후 ~ 현재
- 공간적 범위 : 서울시 내 25개 자치구
- 내용적 범위 : 교통개선사업 중 자치구 단위로 권한을 가지고 시행 가능한 생활교통체계 정비사업으로 내용적 범위 한정

3. 연구의 내용

○ 자치구 교통개선사업의 현황

- 자치구 교통전문직 공무원 대상의 설문조사를 통해 사업현황을 파악함.
- 1994년부터 자치구 교통전문직 공무원을 위임하여 자치구 자체적으로 지구도로 개선을 추진하도록 하였으나 승용차의 증가 등으로 인해 지구도로의 환경이 점점 더 열악해지자 서울시에서는 다양한 시책사업을 개발하여 자치구에 하달하는 방식으로 사업이 진행됨.
- 현재 자치구 생활교통환경 개선과 관련된 사업은 대부분 서울시 시책사업으로 진행되고 있으며, 종합계획, 주차, 교통안전, 교통소통, 녹색교통 부문으로 나뉘어 각 목적에 맞는 사업이 진행되고 있음. 자치구 자체적으로 추진하는 사업은 종합계획인 자치구 5개년 교통개선계획에서 일부 계획하는 사업 또는, 민원에 의한 단발적인 사업만이 있음.



[자치구 교통개선사업 전개과정]

○ 자치구 교통개선사업 문제점

- 종합적인 지구교통개선계획의 부재

- 현재 진행중인 각각의 사업은 서로 중복되는 개선목적 및 수법을 가지고 수행되고 있어 주차, 교통소통, 교통안전, 녹색교통 등 어느 하나의 부문만을 목적으로 하고 있지 않음. 또한 어느 한 부문만을 목적으로 하는 개선으로는 생활환경 개선을 이룰 수 없음.
- 현재는 지구교통개선계획이 부재한 채 부문별 단위사업의 시행으로 점적인 개선이 이루어져, 생활단위로서의 면적 개선이 이루어지지 못하고 있음.

- 자치구 교통개선사업의 역할 및 위상 불명확

- 지구도로는 자치구 권한 도로임에도 불구하고 자치구에서는 자체적인 사업을 계획/시행하지 못하고 시책사업을 하달 받아 사업을 시행중임. 자치구 자체적으로 사업을 개발하기에는 재정부족과 조직미비로 인해 많은 어려움이 있으며 이는 자치구 교통개선사업의 역할 및 위상이 불명확하기 때문임.
- 자치구 생활교통환경 개선을 위해서는 자치구 교통개선사업의 역할 및 위상정립과 그에 따른 재정적 조직적 지원체계가 재정립되어야 할 필요가 있음.

- 시민의식 결여

- 재정 등의 기타 여건이 만족되더라도 시민의식이 따르지 못해 주민들의 민원으로 사업수행이 어려움. 또한 물리적 환경개선 후에도 주민들이 규율을 준수하지 않아 개선효과를 내지 못하는 경우가 많아 생활환경개선에 커다란 걸림돌이 되고 있음.

- 사업시행 이후 모니터링 및 DB구축 시스템 부재

- 교통개선사업 시행 이후 자치구 차원에서의 모니터링은 민원발생 시 보완해주는 정도에 그치고 있음. 또한 사업시행 후 사업관련 데이터를 자치구에서도 서울시에서도 축적하고 있지 않아 자치구 교통개선사업을 시행함에 있어 개선사업이 한 지점에 중복되고 시행된 지 얼마 지나지 않아 변경되는 일들이 빈번히 발생함.

○ 해외사례 시사점

[해외사례 연구대상]

지역교통계획체계	· 독일의 지역교통계획 체계 · 일본의 지역교통계획 체계
지구교통개선사업	· 네덜란드 본엘프 (Woonerf) · 영국 홈존 (Homezone) · 일본 커뮤니티도로, 커뮤니티존, 생활도로존 · 최고속도 존 규제 · 교통진정 (Traffic Calming)
교통매니지먼트	· 일본의 모빌리티 매니지먼트(Mobility Management)

- 상위기관과 자치단체의 역할이 명확하며, 그에 따른 재정적 지원이 이루어짐.
- 보행자 및 지역주민의 안전성과 쾌적성을 중시하는 지구교통개선사업이 계속적으로 시도되고 발전되어가며 제도적 기반을 형성함.
- 주민참여 및 교육에 의한 교통매니지먼트 프로그램의 다양한 시도를 통해 주민의식 개선 및 교통환경 개선효과 달성.

○ 자치구 교통개선사업 개선방향

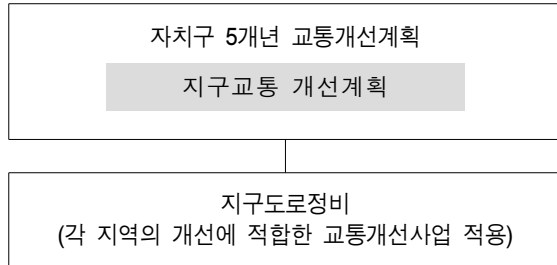
- 녹색교통 중심의 지구도로 개선사업 확대
- 면적인 접근의 지구교통개선계획 도입
- 주민참여 및 교육프로그램 도입
- 교통개선사업 DB구축

○ 자치구 교통개선사업 추진방안

- 자치구 교통개선사업의 역할 및 위상 정립
 - 기성시가지인 서울시의 여건을 고려하였을 때 현재 도입이 필요한 지구교통개선계획의 성격은 기반시설이 양호한 지역에 적용할 수 있는 하나의 지구정비수법임. 따라서 지구교통개선계획은 면적인 개선이 필요한 경우 구역을 지정하여 시행할 수 있도록 체계화 하는 것이 바람직함.
 - 지구교통개선계획의 도입은 제도화 되어있는 보행우선구역을 활용 하거나, 서울시의 시책사업화 하는 방안이 있음. 보행우선구역을 통한 방안은 지구의 보행환경개선을 이룰 수는 있겠으나 제도의 성격 상 지구의 종합적이고 체계적인 교통문제 해결에는 미약한 점이 있음. 따라서 서울시 각 자치구의 실정에 맞고 종합적인 교통 체계 개선이라는 목적을 달성하기 위해서는 서울시의 시책사업으로 도입하는 것이 유리하다고 판단됨.
 - 자치구 5개년 교통개선계획의 역할은, 주요 목표를 지구교통개선계획으로 설정하고 각 지구별 현황분석을 실시하여 지구교통의 문제점 및 개선방향을 지역의 여건에 맞게 제시하도록 함. 또한 이러한

과정에서 지구 교통환경과 관련한 DB를 구축하도록 하여 자치구 교통개선사업의 기반이 될 수 있도록 함. 또한 자치구 광역적인 관점에서 녹색교통 마스터플랜을 수립하여 추후 지구별/사업별 정비에 있어 일관성 있는 개선이 일어날 수 있도록 함.

- 본 연구에서 제시하는 자치구 교통개선사업의 추진체계는 다음과 같음.



- 예산확보 방안

- 면적인 지구교통개선사업을 시책사업으로 도입하여 시비 조달
- 자치구 교통예산 중 일반회계 비중 확대
- 자치구 주차장 특별회계의 완화 적용
- 자치구 주차장 특별회계를 교통특별회계로 통합 전환
- 주차단속 강화 및 과태료/범칙금 납부를 상향 노력

- 조직체계 개선방안

- 교통개선계획팀을 별도로 조직하고 교통전문직 팀장 하에 권한 및 의결권 부여
- 교통전문직 공무원의 전문교육 프로그램 도입

II. 정책건의

1. 면적인 지구교통개선사업의 도입을 통한 자치구 생활환경 개선 시급

- 현재 지구도로의 생활환경은 매우 열악하여 개선이 절실함. 또한 서울시를 지속가능한 도시로 만들기 위해서는 녹색교통 중심의 생활교통환경 개선이 필수적임. 그러나 현재와 같은 점·선적인 개별사업으로는 생활교통환경개선이 어려움. 서울시에서는 면적인 개선사업으로 2000년대 초반에 중지된 지구교통개선사업과 주차문제만을 중시한 주차문화시범지구 조성사업, 녹색주차마을 조성사업을 시도하였으나 지구 종합적인 교통체계개선의 시도는 지구교통개선사업 실패 후 더 이상 발전되지 못했음. 따라서 현시점에서 지구도로 생활환경개선을 위한 면적인 교통개선사업이 시급히 재도입되어야 함.

2. 주차장 특별회계를 통합한 자치구 교통특별회계 설치의 검토 필요

- 주차장 특별회계 설립 당시의 교통개선 방향과 현재의 교통개선 방향은 상당부분 변경되었다고 판단됨. 주차문제 개선을 위하여 주차장을 우선적으로 확보하는 정책에서 변화하여, 현재는 교통수요관리 등 대중교통중심의 정책방향으로 녹색교통 개선 및 생활환경 개선에 초점을 두고 있음. 따라서 주차관련 사업에만 예산이 적용되는 주차장특별회계로는 서울시의 정책방향에 따른 교통환경개선을 달성하기 어려워졌다고 할 수 있음. 그러므로 현재 시급한 자치구 지구교통환경 정비에의 재정적 지원이 가능한 교통특별회계를 설치하는 것을 검토할 필요가 있음.

3. 서울시와 자치구의 역할 및 권한 관계에 있어 장기적으로 자치구에 교통 개선사업의 권한을 부여할 것인가에 대한 검토 필요

- 점차 다양한 사업들을 통해 지구교통 여건이 상당부분 개선되고, 지방 자치제도가 정착될 경우 자치구에 권한을 부여하여 각 자치구 별로 새로운 개선안의 발굴 및 적용이 가능하게 된다면, 서울시 내의 각 자치구 별로 각각의 장소적 특성을 갖는 생활환경이 조성될 가능성이 열리는 것이며 이를 통해 다양성 있는 서울의 공간을 창출할 수 있을 것임.

목 차

제1장 연구의 개요	1
제1절 연구의 배경 및 목적	3
제2절 연구의 범위 및 주요내용	5
1. 연구의 범위	5
2. 연구의 주요내용	7
제2장 생활교통환경 실태 및 관련연구 동향	9
제1절 자치구 생활교통환경 실태	11
제2절 관련연구 동향	22
1. 해외연구 동향	22
2. 국내 관련연구실적 고찰	24
제3장 자치구 교통개선사업 현황 및 문제점	27
제1절 자치구 교통개선사업 관련 조사	29
1. 1차 조사	29
2. 2차 조사	32
제2절 자치구 교통개선사업 현황	34
1. 종합계획	36
2. 교통소통	50
3. 교통안전	53
4. 주차	60
5. 녹색교통	72
제3절 자치구 교통개선사업 문제점	79

제4장 해외사례 연구	87
제1절 지역교통계획체계 사례	89
제2절 지구교통개선사업 사례	93
제3절 교통매니지먼트 사례	111
제4절 해외사례 시사점	116
 제5장 자치구 교통개선사업 개선방향 및 추진방안	 119
1절 자치구 교통개선사업 개선방향	121
1. 녹색교통 중심의 지구도로 개선사업 확대	121
2. 면적인 접근의 지구교통개선계획 도입	127
3. 주민참여 및 교육 프로그램 도입	131
4. 교통개선사업 Data Base 구축	134
2절 자치구 교통개선사업 추진방안	136
1. 자치구 교통개선사업의 역할 및 위상 정립	136
2. 예산확보 방안	146
3. 조직체계 개선방안	153
 제6장 결론 및 정책건의	 157
1절 결론	159
2절 정책건의	163
 부록. 자치구 교통개선사업의 시행에 관한 설문조사 시트지	 171

표 목 차

<표 1> 서울시 자치구 별 도로 현황	13
<표 2> 서울시 연도별 주차장 확보율	14
<표 3> 서울시 주차시설 현황 (2006.12 기준)	14
<표 4> 서울시 자치구 별 주차장 확보율 (2006.12 기준)	16
<표 5> 2003 OECD조사 결과 국가별 보행사망자 비율	17
<표 6> 연도별 전체사망자 중 보행사망자 비율 (전국 기준)	18
<표 7> 서울시 도로폭원별 보행자 교통사고 발생건수 변화	19
<표 8> 관련연구 동향	25
<표 9> 자치구 교통개선사업 시행 현황 및 추세	32
<표 10> 자치구 교통개선계획 수립 현황	37
<표 11> 자치구 5개년 교통개선계획의 주요내용	38
<표 12> 자치구 5개년 교통개선계획 수립을 위한 사업비	39
<표 13> 서울시 자치구별 재정자립도 및 기준재정수요충족도	40
<표 14> 자치구 5개년 교통개선계획의 목표	42
<표 15> 자치구 5개년 교통개선계획 사업계획 대비 시행율 (자치구 평균)	43
<표 16> 부문 별 자치구 5개년 교통개선계획 사업계획 수 및 자치구 평균 비율 ..	44
<표 17> 광진구 5개년 교통개선계획 사업계획 대비 시행율	45
<표 18> 지구교통개선사업의 연도별 사업시행 현황	46
<표 19> 이면도로일방통행사업 시행 현황 (2006년 기준)	51
<표 20> 어린이보호구역 지정 현황 (2007년 4월 기준)	54
<표 21> 어린이보호구역개선사업 추진 현황	55
<표 22> 어린이보호구역개선사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)	55
<표 23> 어린이보호구역내 교통사고 현황	56
<표 24> 보행 어린이 사상자	56

<표 25> 집으로부터의 거리별 보행어린이 사망자 수	57
<표 26> 교통사고 잦은 곳 개선사업 추진절차	58
<표 27> 교통사고 잦은 곳 개선사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)	59
<표 28> 거주자우선주차사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)	65
<표 29> 자치구 별 거주자우선주차 현황 및 비율 (2006. 12)	66
<표 30> 주택가 공동주차장 자치구 시행현황 (2006년 기준)	68
<표 31> Green Parking사업 추진 현황	69
<표 32> Green Parking사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)	71
<표 33> 보행환경개선사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)	73
<표 34> 걷고싶은거리조성사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)	73
<표 35> 자전거이용활성화사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)	75
<표 36> 자치구 교통개선사업 현황 종합	78
<표 37> 자치구 생활교통환경이 개선되지 않는 이유	81
<표 38> 자치구 생활교통환경 개선을 위해 필요한 사항	83
<표 39> 일본 국토교통성의 모빌리티 매니지먼트 방법	112
<표 40> 모빌리티 매니지먼트의 검토순서	113
<표 41> 일본의 지구도로기능 분류 및 정비수법별 사업 명	122
<표 42> 지구도로에서의 이용주체별 행동분류	123
<표 43> 선행연구에서의 지구도로 기능 및 정비관련 내용	124
<표 44> 지구 내 통행목적 별 교통환경개선을 위한 필요 사업 검토	125
<표 45> 자치구 생활교통환경 개선을 위해 필요한 사항	132
<표 46> ‘자치구 교통개선사업 제도화방안 연구’ 법적 근거 대안비교	136
<표 47> 자치구 주차장 특별회계 규모	148
<표 48> 자치구 예산 규모	149
<표 49> 자치구 주차장 특별회계 각목별 세입예산	152
<표 50> 자치구 교통전문직 공무원 조직분포 현황	155

그림목차

<그림 1> 연구의 범위	6
<그림 2> 연구의 체계	8
<그림 3> 도로 폭원별 연장 비율	12
<그림 4> 서울시 주차시설 형태별 비율	15
<그림 5> 국가별 보행사망자 비율	17
<그림 6> 연도별 보행사망자 비율 (전국기준)	18
<그림 7> 서울시 도로폭원별 보행자 교통사고 비율	19
<그림 8> 각 자치구 및 신도시 관련통행에 대한 보행수단 분담율 (2005년) ..	20
<그림 9> 지구도로 보행환경 실태	21
<그림 10> 자치구 교통개선사업 전개과정	34
<그림 11> 자치구 종합계획의 위상	36
<그림 12> 자치구 5개년 교통개선계획을 수립하지 않은 이유	39
<그림 13> 자치구 5개년 교통개선계획의 목표	42
<그림 14> 자치구 5개년 교통개선계획 사업계획율과 시행율	43
<그림 15> 자치구 5개년 교통개선계획 자치구 자체평가 결과	45
<그림 16> 강남구 지구교통개선사업 연차별 시행 내역	48
<그림 17> 이면도로일방통행사업 자치구 자체평가 결과	51
<그림 18> 어린이보호구역 개선사업 자치구 자체평가 결과	58
<그림 19> 교통사고 잦은 곳 개선사업 자치구 자체평가 결과	59
<그림 20> 주차사업의 전개과정	61
<그림 21> 거주자우선주차사업 자치구 자체평가 결과	67
<그림 22> 공동주차장설치사업 자치구 자체평가 결과	68
<그림 23> Green Parking사업 자치구 자체평가 결과	70
<그림 24> 보행환경개선사업 자치구 자체평가 결과	73

<그림 25> 자전거이용 활성화사업 자치구 자체평가 결과	76
<그림 26> 사업별 개선 목적 및 수단	80
<그림 27> 자치구 생활교통환경이 개선되지 않는 이유	81
<그림 28> 자치구 생활교통환경 개선을 위해 필요한 사항	83
<그림 29> 네덜란드 본엘프 (Woonerf)	95
<그림 30> North West Bognor Regis의 홈존	99
<그림 31> 영국 홈존 (Home Zone)	100
<그림 32> 생활도로 존 개념도	105
<그림 33> 속도제한 방법	108
<그림 34> 향후 생활교통환경 개선을 위해 중점을 두고 있거나 개선이 더욱 필요한 항목 · 122	
<그림 35> 지구 종합적인 관점에서의 교통개선사업 개념	128
<그림 36> 나고야 시 주거지구 종합교통안전 모형사업(Road-Pia구상)	129
<그림 37> 센다이 시라하기지구의 커뮤니티존	130
<그림 38> 자치구 교통개선사업 데이터구축 항목 및 세부내용	135
<그림 39> 자치구 생활교통환경이 개선되지 않는 이유	138
<그림 40> 지구교통개선계획의 위상	140
<그림 41> 자치구 5개년 교통개선계획의 성격변화에 관한 설문 결과	145
<그림 42> 지구도로 정비의 위상	145
<그림 43> 자치구 교통개선사업 체계 정립	146

제 I 장 연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

제2절 연구의 범위 및 주요내용

제1절 연구의 배경 및 목적

서울시에서 지역 내의 지구도로 관리, 보행 및 자전거 등의 녹색교통수단 활성화, 학교주변 사고방지 및 교통환경개선 등 생활과 밀접한 교통환경개선은 대부분 자치구에서 권한을 가지고 추진하는 사업이다. 그러나 이러한 사업들이 제대로 추진되지 못하고 있어 자치구 단위의 생활환경은 현재 열악한 상황이다.

1994년 자치구 교통전문직 공무원을 위임하여 자치구 단위의 교통환경개선을 위한 노력을 지속적으로 추진하고 있으나 자치구의 권한인 지구도로는 크게 개선되지 못했다.

지구도로는 지구 내 거주민들의 일상적인 삶의 바탕이 되는 생활의 공공영역으로서 단지 지구 내로의 차량 소통을 위한 도로의 역할만을 하는 것은 아니다. 따라서 현재 차량중심의 지구교통환경을 생활환경 및 보행환경 중심으로 변화시키는 지구 내 생활교통환경의 정비는 매우 중요하다. 또한 지구도로는 주민통행의 기종점의 역할을 담당하기 때문에, 서울시의 정책방향인 지속가능한 대중교통중심도시를 구현하는 데 있어서도 필수적으로 개선되어야 할 부분이다.

지금까지 이러한 공공생활영역으로서의 지구도로 개선을 위한 다양한 교통개선사업이 존재하였으나 많은 사업들이 그 실효성을 거두지 못하고 중지되었으며 연속성을 가지지 못한 채 새로운 사업으로 점차 바뀌어 가고 있는 실정이다. 또한 서울시에서 총괄되지 않고 있기 때문에 현재 자치구의 교통개선과 관련된 사업을 명확히 파악하기조차 어려운 실정이다.

따라서 자치구 교통개선사업이 본격적으로 시행된 지 10년 남짓 지난 현 시점에서 자치구 지구도로 관련 교통개선사업에 대해 되짚어보고 생활환경개선 측면에서의 보다 효율적인 개선을 위한 교통개선사업 추진방안을 제시하는 것은

앞으로의 자치구 교통개선사업을 활성화 시키고 자치구의 생활환경을 개선하는데 중요한 역할을 할 것이라 생각된다.

이상과 같은 사실을 배경으로, 본 연구의 목적은 다음과 같다.

- 자치구 단위 교통개선사업의 현황 및 문제점 파악
- 자치구 생활환경개선을 위한 교통개선사업 추진방안 제시

제2절 연구의 범위 및 주요내용

1. 연구의 범위

1) 시간적범위

자치구 교통전문직 공무원 위임을 통해 자치구 교통개선사업이 본격적으로 일어난 1995년 이후부터 현재까지를 현황 및 문제점 분석의 시간적 범위로 설정하였다.

2) 공간적 범위

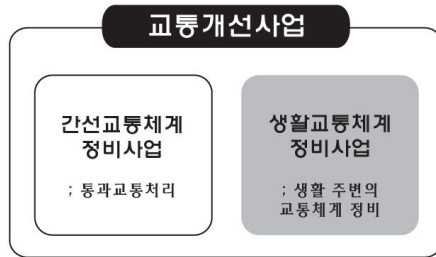
연구의 공간적 범위는 서울시 내 25개 자치구를 대상으로 한다.

3) 내용적 범위

(1) 연구대상 사업의 범위설정

교통개선사업은 크게 간선교통 체계의 정비사업과 생활교통 체계의 정비사업으로 양분할 수 있다¹⁾. 국가 간선교통시설부터 도시 내부간선교통 체계의 정비확충까지를 담당하는 간선교통체계의 정비는 대부분 서울시 및 국가적 차원에서 권한을 가지고 이루어지는 사업으로, 본 연구에서는 자치구 단위로 권한을 가지고 시행 가능한 생활교통체계 정비사업으로 내용적 범위를 한정하여 연구를 진행하였다.

1) 도시생활교통체계의 정비, 이인원, 도시문제, 2001.12, 통권 제36권 397호, p.8



<그림 1> 연구의 범위

(2) 연구대상 도로의 용어 규정

생활 주변의 교통체계 정비에 있어서 정비 대상도로인 지구 내 도로는 지구 도로, 이면도로, 국지도로, 생활도로 등 여러 가지 단어로 혼재되어 사용되고 있는 실정이다.

국지도로는 ‘도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙’에 정의되어 있는데 도로의 기능별 구분인 주간선도로, 보조간선도로, 집산도로, 국지도로에서 최하위로, 가구(도로로 둘러싸인 일단의 지역을 말함)를 구획하는 도로를 일컫는다. 이면도로는 간선도로·보조간선도로에 반하는 개념으로 주로 사용되고 있는데, ‘어린이보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙’에서는 도시지역에 있어서 간선도로가 아닌 도로로서 일반의 교통에 사용되는 도로로 정의되어 있다. 생활도로는 지구 내 도로가 주민생활의 장이라는 측면에서 사용되고 있는데 법에서 규정되고 있지는 않다. 지구도로 또한 법적으로 규정되어 있지 않으며, 교통측면에서 지구교통개선사업이 수립·시행 되면서 지구도로라는 용어가 사용되어왔다.

국지도로는 본 연구대상이 되기에는 범위가 작으며, 이면도로는 개념이 모호하여 혼란을 줄 여지가 있다고 판단된다. 생활도로는 본 연구의 목적과 유사한 개념이나, 자치구의 종합적인 생활교통체계 개선을 위해서는 교통기능이 강조된 도로정비 또한 필요하기 때문에, 거주민의 생활기능 도로정비에만 내용이 한정된 경향이 있다고 판단된다. 따라서 본 연구에서는 간선 또는 보조간선도로로

둘러싸인 지구 내의 도로를 포괄적으로 지칭하여, 지구 내의 교통기능 및 생활 도로 기능을 모두 포함할 수 있는 지구도로로 용어를 규정하였다.

2. 연구의 주요내용

본 연구는 총 6장으로 구성되어 있는데, 각장의 내용을 소개하면 다음과 같다.

첫째, 서론에서는 연구의 배경 및 필요성을 기술하여 연구의 목적 및 범위를 설정하고, 연구의 목적에 맞는 연구의 흐름을 설계한다.

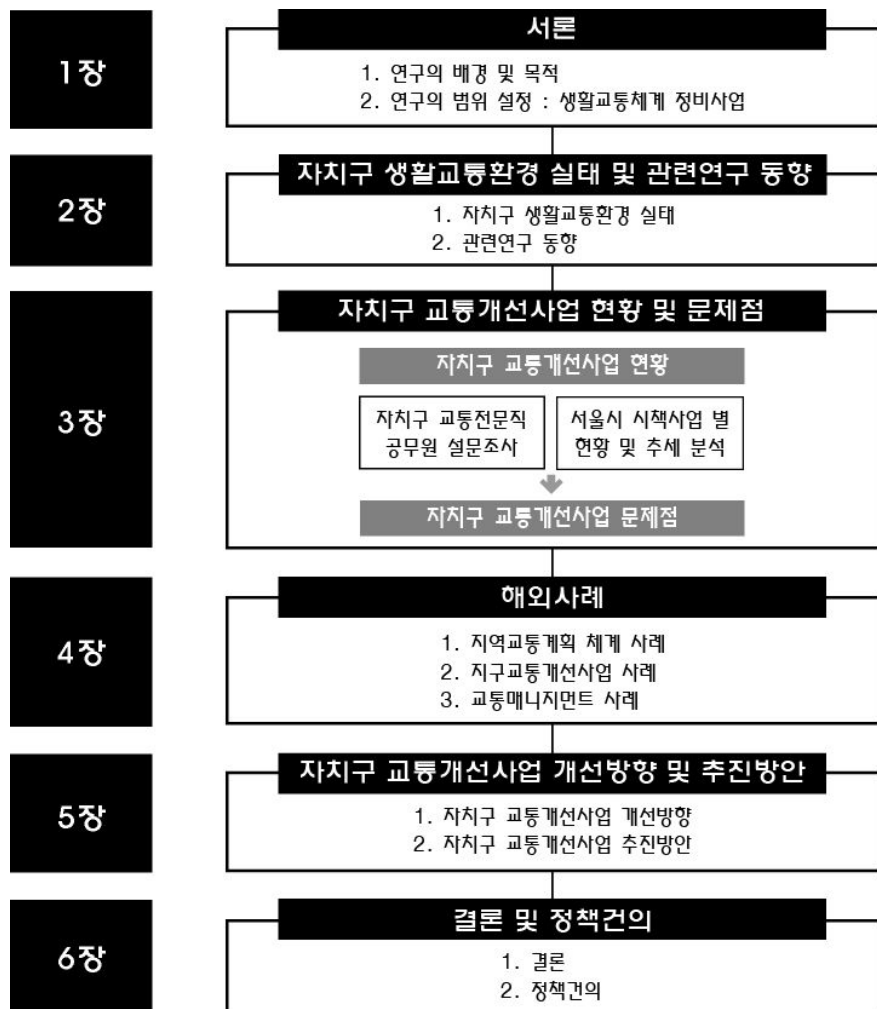
둘째, 2장에서는 자치구 지구도로 교통환경의 문제점을 지적하고 관련연구 동향을 파악하여 본 연구의 필요성을 제고시킨다.

셋째, 3장에서는 교통개선사업과 관련된 자치구 전문직 공무원 설문조사 및 서울시 시책사업관련 자료를 수집하여 자치구 교통개선사업의 현황 및 문제점을 파악한다.

넷째, 4장에서는 자치구 교통개선사업이 활성화되고 효과를 발휘하고 있는 해외사례 연구를 통해 자치구 교통개선사업의 추진방안에 대한 시사점을 도출한다.

다섯째, 5장에서는 자치구 교통환경정비를 위해 교통사업의 개선방향을 제시하고 이를 효율적으로 운영하기 위한 추진방안을 제시한다.

끝으로, 6장에서는 본 연구를 통해 얻은 결과를 요약하고, 향후 본 연구의 결과를 추진하는 과정에 있어 정책적 건의를 한다.



<그림 2> 연구의 체계

제Ⅱ장 자치구 생활교통환경 실태 및 관련연구 동향

제1절 자치구 생활교통환경 실태

제2절 관련연구 동향

제Ⅱ장 자치구 생활교통환경 실태 및 관련연구 동향

제1절 자치구 생활교통환경 실태

1. 자치구 권한 지구도로의 좁은 폭

도로법에 의해 서울특별시 내 도로는 서울특별시도 와 구도로 양분되어 관리주체가 구분되어 있다. 따라서 서울시 가로망 중 고속도로와 간선도로 및 보조간선도로는 대부분 서울특별시에서 관할하고 있고, 자치구에서는 지구 내 집산도로 및 국지도로를 관할하고 있어, 자치구 단위로 권한을 가지고 시행되는 교통개선사업은 도로의 규모별 구분에 있어서는 주로 폭원 12m미만의 소로 정비와 관련된 사업이다.

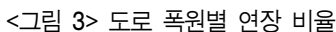
[도로법]

제14조 (특별시도·광역시도) 특별시도·광역시도는 특별시 또는 광역시 구역안의 다음 각호의 1에 해당하는 도로로서 특별시장 또는 광역시장의 그 노선을 인정한 것을 말한다.

1. 자동차전용도로
2. 간선 또는 보조간선기능 등을 수행하는 도로
3. 도시 내 주요지역간이나 인근 도시 및 주요지방간을 연결하는 도로
4. 제1호 내지 제3호외에 도시기능유지를 위하여 특히 중요한 도로

제17조의2 (구도) 구도는 특별시 또는 광역시 구역안의 도로 중 특별시도·광역시도를 제외한 구(자치구에 한한다)안의 동간을 연결하는 도로로서 관할 구청장이 그 노선을 인정한 것을 말한다. [본조신설 1995.12.6]

도로분류상의 소로 중에서도 생활주변의 교통체계와 관계된 지구 내 가로망의 경우 대부분 7m 이하로 주차차량, 통과차량, 및 보행자를 모두 흡수하기 어려워 빈번히 마찰이 생기고 있으며, 지구도로는 일상적인 생활을 담는 가로공간으로서의 기능을 전혀 하지 못하고 있다.



<표 1> 서울시 자치구 별 도로 현황

	합계 [m]	광로 (40m이상) [m]	대로 (25~40m미만) [m]	중로 (12~25m미만) [m]	소로 (12m이하) [m]	12m이하 도로비율 [%]
서울특별시	8,045,932	243,575	707,124	842,308	6,252,925	77.7
종로구	273,075	7,950	23,872	29,230	212,023	77.6
중구	114,280	9,002	16,322	20,389	68,567	60.0
용산구	278,685	11,289	43,416	27,293	196,687	70.6
성동구	406,397	2,170	22,170	49,327	332,730	81.9
광진구	323,500	3,700	30,458	22,366	266,976	82.5
동대문구	323,045	4,300	35,206	29,856	253,683	78.5
중랑구	320,349	0	27,337	39,211	253,801	79.2
성북구	621,798	1,640	28,191	44,625	547,342	88.0
강북구	223,863	0	15,650	27,880	180,333	80.6
도봉구	255,406	5,900	16,395	24,078	209,033	81.8
노원구	287,268	0	47,678	54,258	185,332	64.5
은평구	330,020	1,450	33,762	18,853	275,955	83.6
서대문구	306,189	5,917	27,985	21,080	251,207	82.0
마포구	417,798	12,129	34,720	42,975	327,974	78.5
양천구	397,379	7,208	26,553	9,415	354,203	89.1
강서구	369,509	22,233	39,403	40,804	267,069	72.3
구로구	282,778	8,907	26,103	26,238	221,530	78.3
금천구	178,582	5,080	5,947	32,217	135,338	75.8
영등포구	386,318	6,860	54,541	39,703	285,214	73.8
동작구	234,586	10,619	14,939	34,031	174,997	74.6
관악구	314,563	11,597	9,385	29,279	264,302	84.0
서초구	347,135	38,337	35,256	40,040	233,502	67.3
강남구	422,189	33,827	31,974	54,899	301,489	71.4
송파구	351,908	19,998	39,731	46,227	245,952	69.9
강동구	279,312	13,462	20,130	38,034	207,686	74.4

자료출처 : 서울통계연보, 2005

2. 지구도로 주차문제 심각

서울시 자동차 등록대수의 꾸준한 증가에 반해 주차장 공급 부족으로 90년대 전후로 주차문제가 심각하게 대두되기 시작했다. 이러한 주차문제 해결을 위하여 2001년 주차장법을 강화하여 건축물 내 부설주차장의 면수가 증가함에 따라, 현재 서울시의 평균 주차장 확보율은 99.1%로 높게 나타나고 있다.

<표 2> 서울시 연도별 주차장 확보율

구분	'96	'97	'98	'99	'2000	'2001	'2002	'2003	'2004	'2005	'2006
자동차 등록대수	2,168	2,249	2,199	2,298	2,441	2,550	2,691	2,776	2,780	2,809	2,833
주차장 면수	1,225	1,449	1,499	1,581	1,659	2,133	2,333	2,568	2,631	2,759	2,808
주차장 확보율	56.5%	64.4%	68.2%	68.8%	68%	83.6%	86.7%	92.5%	94.6%	98.3%	99.1%

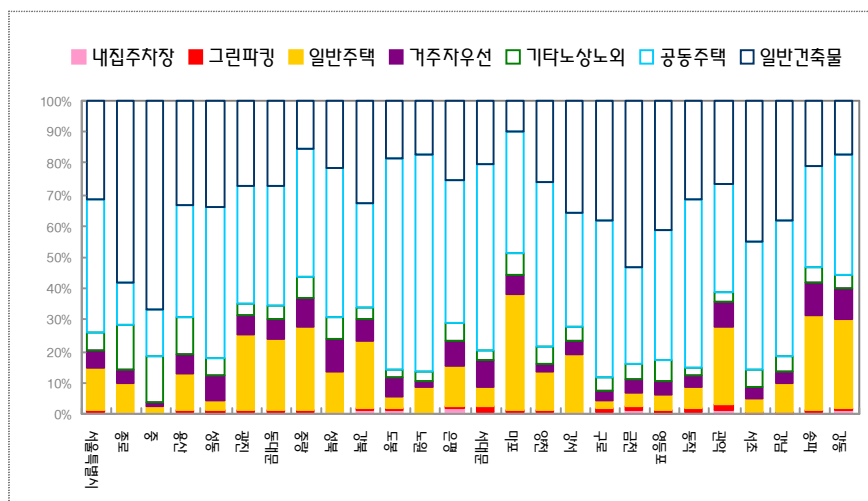
자료출처 : 서울특별시 교통국 홈페이지

<표 3> 서울시 주차시설 현황 (2006.12 기준)

구분		개소	면수	비율
노상주차장	거주자우선	3,040	160,821	5.6 %
	구영	320	15,503	0.5 %
	시영	95	4,559	0.2 %
소계		3,455	180,883	6.3 %
노외주차장	구영	506	37,133	1.3 %
	민영	2,773	93,372	3.2 %
	시영	62	9,495	0.3 %
소계		3,341	140,000	4.9 %
건축물부설주차장	내집주차장	12,226	18,348	0.6 %
	Green Parking	8,485	16,293	0.6 %
	일반주택	110,322	398,754	13.8 %
	공동주택	36,715	1,222,277	42.4 %
	일반건축물	63,226	908,152	31.5 %
소계		230,974	2,563,824	88.9 %
총계		237,770	2,884,707	100.0 %

자료출처 : 서울특별시 주차계획과 내부자료

자치구 지구도로의 주차문제 개선은 지구 내에 주차공간을 확보하는 것 자체만의 목적이 아니라, 궁극적으로 지구 내 생활교통환경을 개선을 위한 것이다. 따라서 거주자우선 주차 구획 등의 설치로 인한 주차공간 확보는 지구도로의 안전성 및 쾌적성 저하를 담보로 한 일차원적인 수단으로, 지양되어야 한다.



<그림 4> 서울시 주차시설 형태별 비율

2) 자료출처 : 서울특별시 교통국 홈페이지 (http://www.seoul.go.kr/info/organ/subhomepage/traffic/traffic_data/statistics/statis/1203434_11156.html)

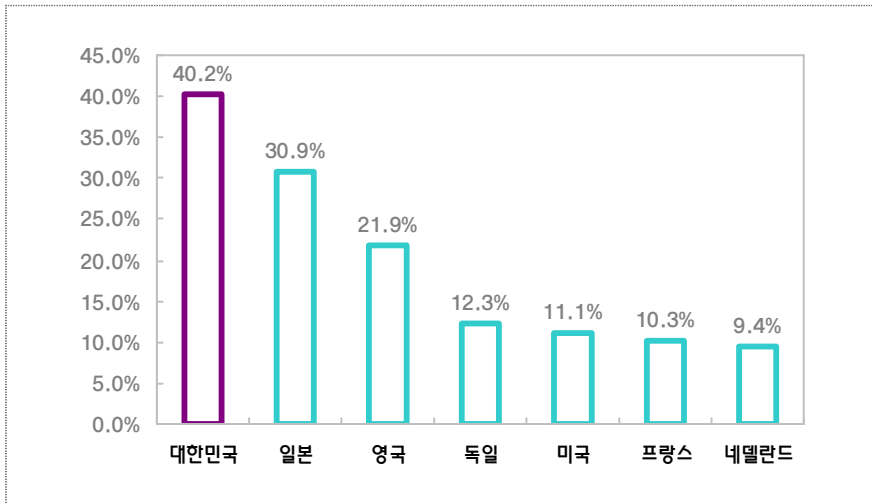
<표 4> 서울시 자치구 별 주차장 확보율 (2006.12 기준)

구분	자동차 등록대수	주차 면수	주차장 확보율
서울특별시	2,851,548	2,884,707	98.9 %
종로구	68,454	62,127	110.2 %
중구	51,075	91,492	55.8 %
용산구	71,362	75,948	94.0 %
성동구	88,477	87,969	100.6 %
광진구	90,300	88,740	101.8 %
동대문구	89,133	86,715	102.8 %
중랑구	99,804	86,933	114.8 %
성북구	106,555	91,647	116.3 %
강북구	72,084	64,583	111.6 %
도봉구	93,087	92,819	100.3 %
노원구	151,723	140,937	107.7 %
은평구	107,435	77,950	137.8 %
서대문구	82,607	83,373	99.1 %
마포구	109,143	93,629	116.6 %
양천구	141,863	128,403	110.5 %
강서구	161,589	156,808	103.1 %
구로구	127,059	123,056	103.3 %
금천구	71,793	78,751	91.2 %
영등포구	136,641	162,140	84.3 %
동작구	95,135	99,013	96.1 %
관악구	118,276	117,615	100.6 %
서초구	164,910	201,768	81.7 %
강남구	236,419	281,456	84.0 %
송파구	189,009	188,544	100.3 %
강동구	127,615	122,291	104.4 %

자료출처 : 자동차등록대수 [건설교통부], 주차면수 [서울특별시 주차계획과]

3. 열악한 지구도로 안전문제

2003년 OECD조사에 따르면 전체 교통사고 사망자 가운데 보행중 사망하는 사람이 차지하는 비율은 40.2%로 제일 높은 것으로 조사되었으며 이는 네덜란드와 비교하였을 때 4배 이상 높다.



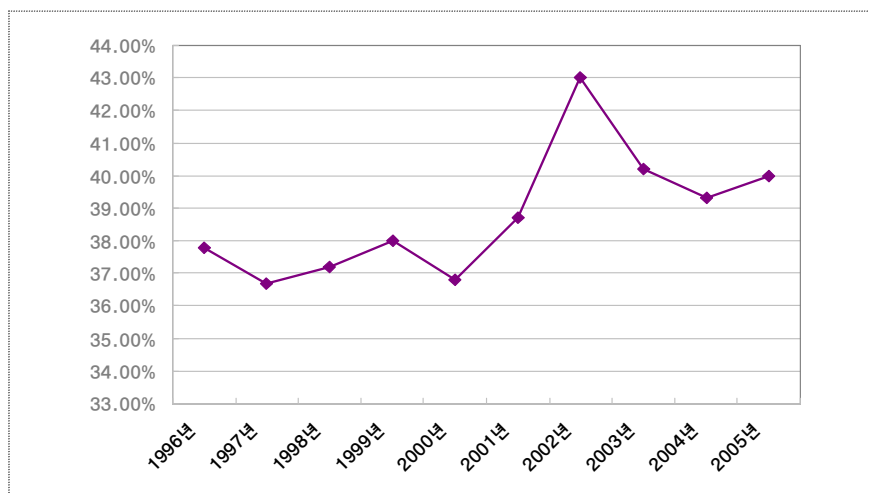
<그림 5> 국가별 보행사망자 비율

<표 5> 2003 OECD조사 결과 국가별 보행사망자 비율

국가	전체사망자	보행사망자	비율
대한민국	7,212	2,896	40.2 %
일본	8,877	2,739	30.9 %
영국	3,658	802	21.9 %
독일	6,613	812	12.3 %
미국	42,643	4,749	11.1%
프랑스	6,058	626	10.3 %
네덜란드	1,028	97	9.4 %

자료출처 : 2005년판 OECD회원국 교통사고 비교, 도로교통안전관리공단

전체 교통사고 사망자 중 보행자 사망비율은 10년 전과 비교하였을 때 전반적으로 늘어난 추세이다. 특히 서울시의 보행사망 비율은 2005년 기준, 전체 사망자 485인 중 229인³⁾으로 47.2%를 차지하며 전국 평균을 훨씬 웃돌고 있다.



<그림 6> 연도별 보행사망자 비율 (전국기준)

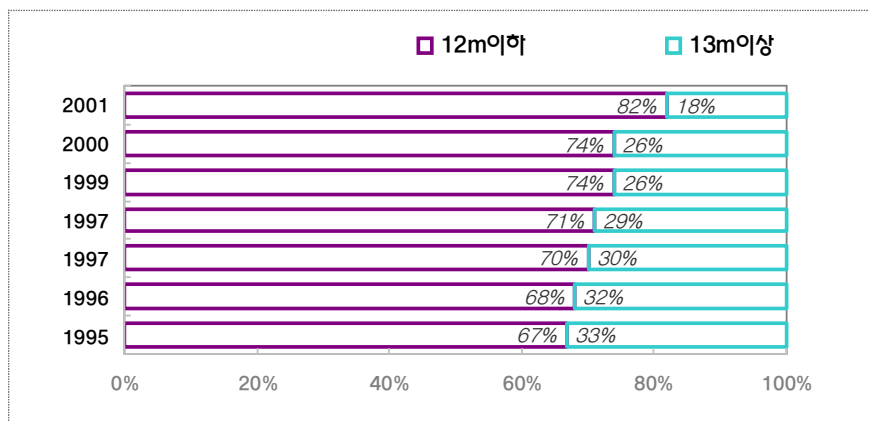
<표 6> 연도별 전체사망자 중 보행사망자 비율 (전국 기준)

연도	전체사망자	보행사망자	비율
2005	6,376	2,548	40.0 %
2004	6,563	2,581	39.3 %
2003	7,212	2,896	40.2 %
2002	7,222	3,108	43.0 %
2001	8,097	3,137	38.7 %
2000	10,236	3,764	36.8 %
1999	9,353	3,550	38.0 %
1998	9,057	3,369	37.2 %
1997	11,603	4,262	36.7 %
1996	12,653	4,788	37.8 %

자료출처 : 통계청

3) 자료출처 : 도로교통안전관리공단 교통사고통계검색

특히, 서울시에서 지난 1995년부터 2001년까지 발생한 보행자 교통사고 발생 건수를 도로폭원별로 살펴보면 보행사망사고의 67% ~ 82%가 12m이하 도로에서 발생하고 있으며 그 비율이 점차 증가하는 추세로, 지구도로의 안전성은 여전히 개선되지 않고 오히려 악화되어 가는 경향을 보이고 있다. 따라서 지금까지의 지구도로 교통환경 개선 사업은 그 효과를 제대로 발휘하지 못하고 있으며 앞으로 필수적으로 개선되어야 할 부분이다.



<그림 7> 서울시 도로폭원별 보행자 교통사고 비율

<표 7> 서울시 도로폭원별 보행자 교통사고 발생건수 변화 (단위: 건)

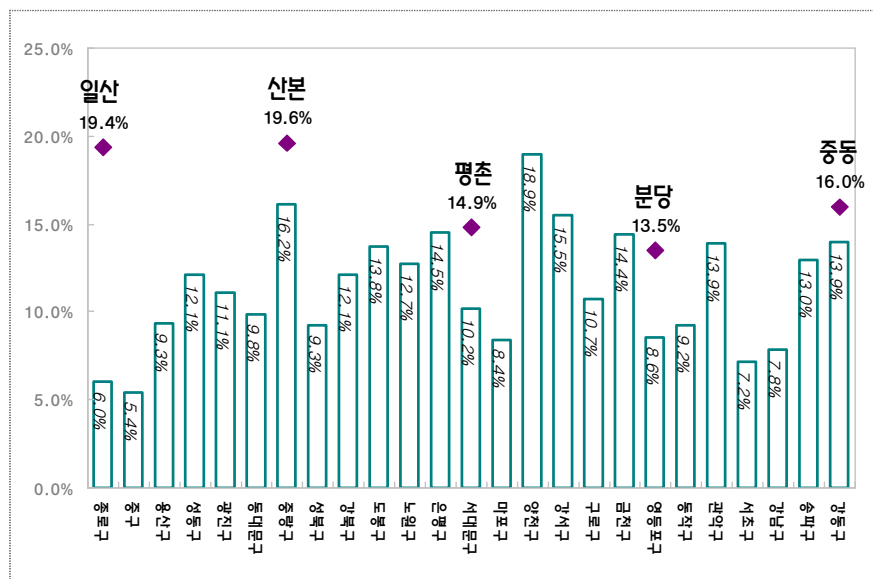
도로폭원		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
12m 이하	6m 미만	2,241	2,631	2,376	2,354	2,460	3,839	3,653
	6m ~ 8m	5,105	5,532	4,133	4,062	4,417	4,181	4,007
	9m ~ 12m	3,646	2,642	2,544	2,402	2,920	2,410	2,294
	소계	10,992	10,805	9,053	8,818	9,797	10,430	9,954
	비율	67%	68%	70%	71%	74%	74%	82%
13m 이상	13m ~ 19m	2,996	3,141	2,455	2,281	2,388	2,668	1,369
	20m 이상	2,441	1,993	1,453	1,347	1,116	1,044	778
	소계	5,437	5,134	3,908	3,628	3,554	3,712	2,147
	비율	33%	32%	30%	29%	26%	26%	18%

자료출처 : 서울시 보행우선지구 제도운영방안 p.18에서 재인용

4. 일상적인 생활공간에서의 보행체계 구축 필요

신도시 계획에 있어서는 계획 시부터 보행권의 개념을 중시한 통행목적별 생활권 계획과 대중교통시설과의 연계를 고려하고 보차분리를 통해 안전성을 확보한 보행자 도로 계획을 실시하고 있다. 반면 기성시가지는 보행로가 정비되어 있지 않고 더욱이 좁은 도로와 주차문제 등으로 일상적인 보행통로가 되는 지구 도로의 보행환경은 열악한 실정이다.

서울시내 각 자치구와 5대신도시의 보행수단분담율을 분석⁴⁾한 결과 신도시는 평균 16.7%, 서울시내 자치구는 평균 11.4%로 나타나, 환경적 정비가 이루어져 있는 신도시에서의 보행이 기성시가지 보다 활성화 되어있음을 알 수 있다.



<그림 8> 각 자치구 및 신도시 관련통행에 대한 보행수단 분담율 (2005년)

4) 자료출처 : 2005 서울시 교통지표산출, 서울특별시, 2006 (2005년 OD자료)
 신도시는 일산(고양시 일산구), 분당(성남시 분당구), 평촌(안양시 동안구), 산본(군포시 산본1동, 산본2동, 금정동), 중동(부천시 중동, 상동)을 대상으로 분석함.

이와 같이 보행활성화를 위해서는 우선적으로 보행환경의 정비가 필요하며, 이러한 관점에서 2004년 수립된 제2차 서울시 보행환경 기본계획에서는 일상생활에서 발생하는 출근, 등교, 업무통행 등에서 보행을 보다 활성화시키기 위해서 지역 생활권을 중심으로 하여 보행의 연결성 및 연속성을 강화하고자 지역별 보행로 연결 사업을 제시하였으나, 계획기간이 끝나가는 현시점까지 사업이 시작되지 못하고 있는 실정이다.

서울을 지속가능한 도시로 만들기 위해서는 일상생활에서 발생하는 출근, 등교, 업무통행 등에서 보행을 보다 활성화시키기 위한 보행체계 구축이 필요하며, 이를 달성하는데 있어 중요한 지구도로 보행환경 개선 및 보행로 연결을 위한 지역별 보행 네트워크 탐색은 지역의 생활패턴을 실질적으로 알고 있는 자치구가 주체가 되어 계획되고 수행될 때 보다 효과적인 결과를 기대할 수 있을 것이다.



<그림 9> 지구도로 보행환경 실태

제2절 관련연구 동향

1. 해외 연구 동향 : 지구교통에 관한 사업의 변천⁵⁾

생활교통체계 개선을 위한 연구의 방향설정을 위해, 지구교통과 관련된 계론, 실천론의 역사적 변천에 관해, 자동차 사회가 진전하기 시작한 20세기 초두부터 순서대로 살펴보았다.

1) [근린주구론]과 [부캐넌보고서] : 지구교통계획의 기본이념 확립

자동차사회에 있어서 지구교통계획의 방안을 최초로 확립한 것으로 페리의 [근린주구론] (1927년, 미국)을 들 수 있다. 이것은 지구 내에서 통과교통을 배제하는 것과 지구 내에서의 주행속도를 규제하기 위한 선형 등을 연구하는 것, 지구 내 교통에 관한 접근성 또한 확보하는 것 등을 원칙으로 하였으며, 기본적인 접근방식은 현재의 지구교통계획에도 그대로 계승되어있다.

한편 [부캐넌보고서](1963년, 영국)는 “도시에 있어서 자동차의 효율적 이용”과 “자동차교통으로부터 거주환경보호”에 착안하여, 종래 각국의 경험을 기초로 집대성한 것인데, 그중에서도 [도로망의 단계적 구성]과 [거주환경지구]라고 하는 접근방식은 세계적으로 지구교통계획 속에 스며들어 있다.

2) 교통관리에서 종합교통관리로

1970년대가 되어 영국에서는 종래의 교통관리와 주거환경관리의 접근방식을 합한 종합교통관리(CTM : Comprehensive Traffic Management)라고 하는 개념이 대두되었다. 이것은 “개인의 모빌리티/접근성(accessibility)의 확보”와 “보행

5) ‘커뮤니티 존 형성 매뉴얼, 사단법인 교통공학연구회, 1996’과 ‘지구교통계획, 금기정 역, 청문각, 1995’을 종합함

자/거주자의 거주환경/어메니티의 개선"을 확보하기 위한 목적으로 수행된 것인데 관리의 대상이 종합적이다. 또한 영국의 종합교통관리는 역사적으로 형성된 시가지에 자동차라는 새로운 교통수단을 적용시키기 위한 사회적 배경에 유래하여 주거환경개선을 위한 지향성이 중시된 특징을 갖는다.

3) Appleyard,D.의 지구교통계획프로세스론 - 주민참여의 제창

1970년대 후반에서부터 1980년대에 걸쳐 전개된 Appleyard(미국)의 이론에서는 실천의 입장에서 지구교통계획의 프로세스를 확립하는 것이 중요하며 더욱이 그 프로세스중의 전 단계에 주민참여가 필요하다는 것을 주장하였다. 또한 모든 단계에서 주민참여를 위한 구체적 방법론과 함께 각 단계를 진행시키는 내용을 담고 있다.

4) 본엘프의 탄생 - 보차공존도로의 개념

1970년대 네덜란드의 델프트에서 탄생한 본엘프는 자동차의 통행기능을 최소한으로 줄이고 보행자, 커뮤니케이션, 놀이, 경관을 중시하는 공간을 정비한 것으로 [보차공존의 개념]을 처음으로 실천한 것이다. 본엘프 내에서는 보행자가 자동차와 [동등]하게 취급되어 자동차는 서행하지 않으면 안 된다. 본엘프는 종래의 [보차분리]의 원칙에 부가되는 새로운 개념으로서 생활도로정비의 접근방식에 거대한 영향을 미치게 되어 일본에서도 1980년대가 되어 이 개념을 도입한 커뮤니티도로가 만들어졌다.

5) 본엘프에서 교통정온화로

본엘프는 노선단위의 발상의 연장이며, 좁은 주택전용지구에 한정된 모델도였지만 이어서 1980년대가 되어 생활의 정원을 [서행시키는 것]에 머물지 않

고 적용범위를 넓혀 좀 더 규격이 높은 도로도 포함한 [속도규제 30km/h (Tempo30)]라는 면적인 교통정온화대책이 독일과 네덜란드를 중심으로 시작되었다. 그리하여 80년대 후반이 되어서는 도로구조를 변경하는 것에 의해 자동차의 속도를 제재하는 수법의 연구가 진행되고, 더욱이 면적인 대책이 제도화될 필요가 생겨 [존30]이 유럽 각국에 탄생했다.

또한 일본에서도 1996년 커뮤니티 존 형성매뉴얼을 수립하여 면적인 개선을 진행하고 있으며 2002년부터는 주거지역만을 대상으로 하지 않고 그 범위를 넓혀 생활도로 존 조성사업을 준비해 왔다.

교통정온화의 실시국은 현재 각국에 퍼지고 있으며, 그 배경에는 교통정온화라고 하는 것이 교통안전대책 뿐 만 아니라 환경과 도시경관 등의 도시정책적인 요구에도 대응할 수 있는 속 내용을 가지고 있기 때문이라고 생각할 수 있다.

2. 국내 관련연구실적 고찰

지구도로 개선과 관련한 선행연구는 다음과 같이 세 가지 주제로 분류될 수 있다.

1) 개별 교통개선사업의 사후평가 및 개선방안 제시

지구도로 개선을 위해 수행되었던 개별 사업에 대한 평가 및 개선방안을 제시하기 위한 연구로 주로 지구교통개선사업과 주차관련사업, 어린이보호구역 등 개별 교통개선사업과 관련한 연구들이 있었다. 1990년대 후반에서 2000년대 초반까지는 주로 지구교통개선사업의 평가 및 개선방안에 관한 연구가 다수였으며, 어린이보호구역 및 주차 관련 연구는 2000년대 초반부터 현재까지 활발히 이루어지고 있었다.

2) 생활환경으로서의 지구도로 개선을 위한 교통정온화 수법 도입

두 번째 유형은 지구도로의 역할이 주민생활의 바탕이 되는 생활도로라는 관점에서 시작하여 지구교통환경 정비를 위해 교통정온화수법을 도입하는 연구로, 2000년대에 들어와서 활발히 진행되고 있다. 연구내용은 대부분 교통정온화 수법의 물리적 기법에 관한 연구가 진행되었으며, 1998년 교통개발연구원의 ‘지구교통관리지침에 관한 연구’나 2002년 교통안전공단의 ‘교통정온화(마을마당길) 사업의 표준모형개발 및 적용에 관한 연구’에서는 도로유형 별 적용방법을 구체적으로 제시하고 있다. 또한 2002년 서울시정개발연구원에서 수행된 ‘서울시 보행우선지구 제도 운영방안’에서는 보행우선지구라는 제도를 활용하여 교통정온화수법의 제도적 도입을 시도하였다.

3) 효율적인 자치구 교통개선사업 수행을 위한 교통행정체계 정립

마지막은 자치구의 효율적인 개선사업 수행을 위한 행정체계에 관한 연구로, 주로 지방자치제가 실시되어 서울시와 자치구의 역할분담을 시작하는 단계인 1990년대 중반에 연구가 이루어졌다. 자치구 교통개선사업의 도입과 추진방안을 행정적·제도적으로 접근하여 자치구의 업무체계를 정립하였다.

<표 8> 관련연구 동향

분류 년도	'95 이 전	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07
개별 교통개선사업의 사후평가 및 개선방안 제시	3		1	1	1	1	2	2	2	3	5	6	4
교통정온화 수법 도입		1	1	1				3	2	2		2	
자치구 교통행정체계 정립	2	3											

자료출처 : 건축도시연구정보센터와 국회도서관을 통해 논문 및 단행본을 검색·정리함

선행연구의 검토결과와 같이 자치구 지구도로의 개선을 위해 진행된 개별사업의 평가 및 개선방향에 관한 연구는, 각각의 사업시행 후 꾸준히 이루어져 왔다. 또한 교통정온화수법 도입에 관한 연구를 통해 앞으로 자치구 교통환경개선을 위한 정비방향 모색 및 지구도로에 대한 물리적 기법적용에 관한 연구도 활발히 진행되어 왔다고 볼 수 있다. 그러나 그것을 어떻게 효율적으로 체계화하고 추진하여 실제적인 환경의 개선을 이루어 낼 수 있을지에 대한 추진체계 연구는 지난 10년간 한건도 진행되지 않았을 정도로 미진하여 자치구 지구도로의 환경은 앞서 지적한 바와 같이 열악한 실정이라고 할 수 있다.

따라서 본 연구에서는 자치구 지구도로 개선을 위한 물리적 수법연구 보다는 지난 10년여 간의 자치구 교통개선사업을 종합적으로 돌아보고, 그것을 바탕으로 앞으로 나가갈 사업 방향의 설정과, 그것을 효율적으로 실행할 수 있도록 하는 행정적·제도적 차원에서의 추진방안을 제시하는 것에 초점을 두고 연구를 진행하고자 한다.

제Ⅲ장 자치구 교통개선사업 현황 및 문제점

제1절 자치구 교통개선사업 관련 조사

제2절 자치구 교통개선사업 현황

제3절 자치구 교통개선사업 문제점

제III장 | 자치구 교통개선사업 현황 및 문제점

제1절 자치구 교통개선사업 관련 조사

자치구에서 지난 10여년간 수행해온 교통개선사업은 서울시에서 총괄하지 않고 있으며, 각각의 자치구에서 조차 과거의 자료를 보관하지 않은 채 담당자가 변경되는 상황으로, 실제적으로 자치구에서 수행되어 온 업무과약은 제대로 되지 않고 있는 실정이다. 따라서 본 연구에서는 자치구에서 지난 10여년간 시행해온 교통개선사업에 대한 현황과약을 연구의 시작으로 설정하고 자치구 교통전문직 공무원을 대상으로 설문조사를 실시하였다.

1. 1차 조사

1) 조사 목적 및 내용

1차 조사는, 자치구의 교통개선사업 현황을 개괄적으로 파악하고 그와 관련된 자치구의 의견을 알아보기 위해 실시되었다. 1차 조사의 내용은 다음과 같다.

- 자치구에서 10년간 수행해 온 교통개선사업 명 및 기간
- 자치구에서 계획 중인 교통개선사업 명 및 기간
- 자치구 교통개선사업을 진행하거나 사업예산을 확보하면서 느꼈던 문제점
- 자치구에서 필요로 하는 교통개선사업과 사업추진에 있어서의 애로사항

2) 조사대상 및 방법

조사 기간은 5월 22일~6월 1일이며 조사방법은 각 자치구에서 교통개선사업을 담당하고 있는 교통전문직 공무원을 대상으로, Fax 또는 E-mail에 의한 설문조사를 실시하였다.

총 25개 자치구 중 10개 구에서 회신이 있었으며 그 결과를 토대로 자치구 교통개선사업의 개략적인 현황을 파악하였다.

3) 1차 조사 결과 및 시사점

1차 조사 결과 자치구 교통개선사업 현황은 <표 9>와 같다.

(1) 자치구 권한도로인 지구도로 환경개선은 시책사업 중심으로 진행됨

1차 조사 결과 자치구의 교통개선사업은 사업 주체에 따라 크게 두 가지 유형으로 나뉘었다. 하나는 자치구 자체적으로 권한을 가지고 계획하여 진행하는 사업으로, 자치구 5개년 교통개선계획수립과 기타 민원에 의한 교통개선사업이 이에 속한다. 다른 하나는 서울시에서 하달하는 시책사업으로, 자치구의 생활교통환경 개선과 관련한 사업들은 주로 이런 방식으로 진행돼 왔다. 생활교통환경과 관계된 지구도로는 자치구 권한의 도로이나, 실제로 개선사업은 시책사업에 의존해왔으며 자치구의 자체적인 개선사업 발굴 및 시도는 거의 없었다.

(2) 바람직한 사업방향 우선설정 후 그에 따른 재정 및 조직 지원 필요

이러한 이유는 교통전문직 설문결과 자치구의 노력 부족으로 생각하기 보다는 자치구의 재정을 포함하여 권한 자체가 미약하기 때문이라는 의견이 많았으며 조직체계도 자체적인 계획을 세울 수 있을 만큼 체계화 되어있지 않다는 것

<표 9> 자치구 교통개선사업 시행 현황 및 추세

구 분	추진사업	강북	광진	영등포	중	양천	서초	강서	관악	동작	성북
1.대중교통부	경전철								○		
2.교통소통부	이면도로 교통개선사업				○						
	상습정체지점 개선사업 (도로교통서비스증진사업)				○	○	○		○		
	이면도로 일방통행사업			●			●	○	●	●	
	지구교통개선사업					●		●		●	
	간선도로 교통체계 개선사업					○		○	●	●	
	강변역 주변지역 개발에 따른 교통대책 수립 기본계획		●								
	병목구간 정체지점 개선사업		○								
	서부트럭터미널 및 양화교 주변 교통개선계획					●					
	교통소통worst-10개선계획					○					
	영등포1동 대우아파트 앞 삼거리 개선사업			●							
	영등포 로터리 개선사업			○							
3.주차부	그린파킹 사업	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	주차문화시범지구 개선사업								●	●	
	거주자우선주차 설치사업									●	
4.교통안전부	어린이보호구역 개선사업	○	○	○		○	○	○	○	○	
	교통사고 잦은 지점 개선사업	○	○	○		○	○	●	○		
	이면도로교차로 노면표지설치공사								●		
	교통안전시설물 설치공사								○		
	도로부속시설물 정비								○		
5.녹색교통부	자전거이용활성화 사업	○	○				○	○	○		
	보행환경개선사업		○				○				
	안전지대를 활용한 교통섬 녹지화 사업								●		
	도림천 복개사업								○		
	자전거도로 순환체계 구축을 위한 기본계획		●								
	노인보호특별구역 조성 기본계획					●					
	검고싶은거리 조성사업			○							
	자치구 교통개선 기간완료	●	●				●		●	●	●
6.기타	기간중			○		○	○	○			
	교통현황(교통량) 조사보고서	○	●		○	●		○			○
	교통시설 전산화 사업		●								

* 범례 - ● : 과거 완료 사업, ○ : 현재 진행 중인 사업, : 시책사업

을 문제점으로 지적하였다. 그러나 재정적 권한과 조직체계의 문제는 바람직한 개선사업의 시행방향에 따라 수위를 맞추어 지원되어야 하는 후차적인 문제로, 권한과 조직체계 만을 지원한다고 해서 더 나은 개선이 이루어진다고 판단할 수는 없다.

따라서 본 연구에서는, 생활교통환경 개선을 위해 앞으로 개선되어야 할 사업의 방향을 제시하고자, 우선적으로 지금까지 진행되어온 자치구 교통개선사업의 종합적인 현황파악 및 평가를 실시하고자 하며, 이를 토대로 생활교통환경 개선에 있어서의 문제점을 도출해낼 것이다.

2. 2차 조사

1) 조사 목적 및 내용

2차 조사는 1차 조사한 내용을 토대로 생활교통체계 개선과 관련된 자치구 교통개선사업의 구체적인 현황 파악 및 평가를 위해 실시되었다. 또한 자치구별로 수립하는 자치구 5개년 교통개선계획의 효과성을 판단하고 성격을 명확히 하여 교통개선사업의 효율적인 추진방안을 모색하기 위한 정보를 수집하는 것도 2차 조사의 목적이다.

2차 조사의 내용은 먼저 자치구 5개년 교통개선계획과 관련하여 다음과 같은 내용을 조사하였다.

- 자치구 5개년 교통개선계획의 실행여부
- 사업의 예산규모 및 재정구조
- 자치구 5개년 교통개선계획 수립 조직
- 자치구 5개년 교통개선계획 수립의 목적

- 자치구 5개년 교통개선계획의 자체 평가
- 자치구 5개년 교통개선계획의 바람직한 방향

또한, 1차 조사를 통해 수집된 자치구 교통개선사업 각각에 대해 아래와 같은 내용을 조사하였다.

- 사업시행 개소수
- 사업예산규모
- 사업주관부서
- 관계기관
- 자치구의 역할
- 각 사업의 개선효과 자체 평가와 판단근거
- 지구도로 생활교통환경 개선이 되지 않는 이유와 개선을 위해 필요한 것
- 예산확보를 위한 바람직한 방법

2) 조사대상 및 방법

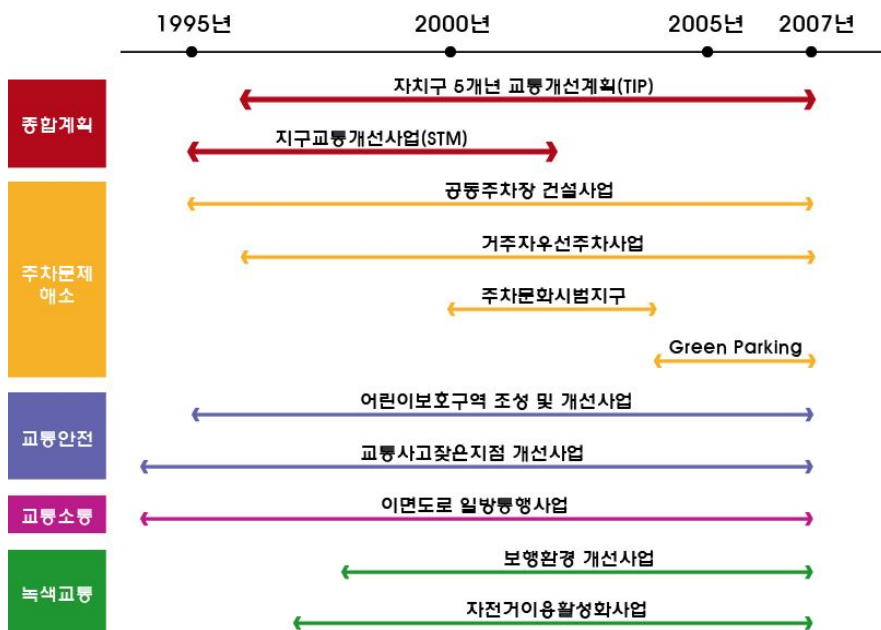
조사 기간은 10월 22일 ~ 11월 2일이며 조사방법은 각 자치구에서 교통개선사업을 담당하고 있는 교통전문직 공무원을 대상으로, Fax와 E-mail을 통해 설문지를 배포하였으며, 조사원을 통해 수거 및 간단한 인터뷰를 실시하였다.

2차 조사는 서울시의 총 25개 자치구 중 18개 자치구로부터의 회신이 있었으며, 그 결과를 바탕으로 자치구 생활교통환경 개선사업의 종합적인 전개과정을 파악하였으며 각 사업의 현황 및 문제점을 분석하였다.

2차 조사의 결과는 3장 2, 3, 4절에 정리되어 있다.

제2절 자치구 교통개선사업 현황

자치구 교통개선사업 전개과정



<그림 10> 자치구 교통개선사업 전개과정

지난 10년을 되돌아보면 자치구에서는 생활교통환경개선을 위한 다양한 사업을 시행해 왔다. 이러한 사업들은 크게 종합계획, 주차, 교통안전, 교통소통, 녹색교통 부문으로 나뉘어 각각의 목적에 맞는 사업을 진행해 왔다.

서울시는 1994년부터 자치구 교통전문직 공무원을 임용하여 자치구 자체적으로 지구도로 개선을 추진하도록 하였으나 승용차의 증가 등으로 인해 지구도로의 환경이 점점 더 열악해지자, 서울시에서 다양한 시책사업을 개발하여 자치구에 하달하는 방식으로 사업이 진행되었다.

종합계획으로는 자치구 5개년 교통개선계획과 지구교통개선사업을 시행하였으며, 주차문제 해소를 위해서는 공동주차장 건설사업, 거주자우선주차사업, 주차문화시범지구사업, Green Parking사업이 서울시의 정책방향에 따라 변화하며 시행되어왔다. 교통안전부문은 교통사고율을 줄이는 것에 초점을 두고 어린이보호구역과 교통사고 잦은지점 개선사업이 1990년대 중반부터 꾸준히 진행되어왔으며, 교통소통은 이면도로일방통행사업이 실시되었고, 녹색교통부문은 보행환경 개선사업과 자전거이용활성화 사업이 1990년대 후반부터 시행되기 시작하였다.

자치구 교통개선사업 현황분석의 개요

자치구 교통개선사업의 현황 및 문제점 분석을 위해 필요한 각 사업의 평가는, 각각의 교통개선사업이 시행되어 온 지 10년 정도의 시간이 지나왔기 때문에 사업 전/후의 물리적 변화를 현재 파악하기 어려우며, 또한 자치구와 서울시에서 10년여 간 시행해 온 사업과 관련된 사업내용에 관한 자료를 구축해 놓지 않아, 정량적으로 실시하기 어렵다는 한계가 있었다.

이에 본 연구에서는 기존에 각 사업을 평가한 선행연구와 자치구 교통전문직 설문조사를 바탕으로 자치구에서 시행되어 온 각 교통개선사업의 현황을 분석하고 이를 통해 문제점을 추출하는 방식으로 평가를 진행하였다.

현재 자치구 교통개선사업은 어린이보호구역 개선사업 이외에는 제도화 되어 있는 것은 없다. 사업주체별로 살펴보면 자치구 5개년 교통개선계획과 자치구의 주민민원에 의한 교통개선사업을 자체적으로 추진하고 있으며 그 이외에는 서울시의 시책사업을 하달 받아 자치구에서 집행하는 방식으로 시행되고 있다.

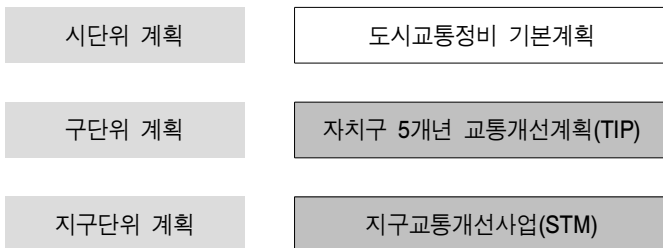
자치구 교통개선사업의 현황 분석은 종합계획, 교통소통부문, 주차부문, 교통안전부문, 녹색교통부문의 각 부문별 개선을 위해 진행되어왔던 사업을 종합하여 각 사업의 현황 및 한계점을 분석하였다.

1. 종합계획

자치구에서 실시해온 종합계획 성격의 사업은 자치구 5개년 교통개선계획과 지구교통개선사업이 있다. 서울시에서는 1990년대에 들어와서 날로 심각해지는 서울시 교통문제를 보다 적극적으로 심도 있게 대처하기 위하여 자치구 단위로 분할하여 시행하는 자치구 교통개선사업을 도입하였으며, 그 일환으로 1993년 서울시정개발연구원의 “자치구 5개년 교통개선계획 도입방안 연구”를 시작으로 자치구 5개년 교통개선계획이 도입되어 각 자치구에서 수립해 오고 있다. 지구교통개선사업 또한 지구도로 도로기능체계정립과 지구내 도로공간에 안전성과 쾌적성 부여를 목적으로 1994년도 이후 각 자치구 마다 교통전문직 공무원을 채용하여 추진하였다.

자치구 5개년 교통개선계획의 상위계획은 도시교통정비기본계획으로 도시교통정비촉진법 제5조에 의거하여 수립된다. 그러나 자치구 5개년 교통개선계획은 도시교통촉진법 제5조 4항에 의해 서울시에서 기본계획 수립 시 자료를 협조할 의무에 대해서만 규정되어 있어 법제화 되어 있는 것은 아니다.

자치구 5개년 교통개선계획과 지구교통개선사업의 위상은 다음과 같이 정리될 수 있다.



<그림 11> 자치구 종합계획의 위상

각 사업별 사업 현황 및 시행효과는 다음과 같다.

1) 자치구 5개년 교통개선계획 (Transportation Improvement Program : TIP)

(1) 사업현황

자치구 5개년 교통개선계획에서 다루고 있는 개선 분야 및 개선 내용은 <표 10>과 같다.

자치구별로 계획 내용의 구성은 조금씩 다른데, 대부분의 자치구에서는 각 분야별 개선사업의 기본방향을 정립하고 있으며, 몇몇 자치구의 경우 자치구에서 교통개선이 필요한 지점 별로 계획을 세워 서울시에서 보조금을 받기 위한 방향으로 계획을 진행하고 있다.

<표 10> 자치구 교통개선계획 수립 현황

계획 후 기간 완료	강남구(1996), 마포구(1996), 서초구(1997) , 도봉구(1997), 광진구(1997), 성북구(2000), 관악구(2000), 강북구(2001), 동작구(1996) [9개구]
계획 후 기간 중 (현재)	송파구(2002), 중랑구(2003) 강남구(2003), 마포구(2004), 서초구(2004) , 양천구(2004), 강동구(2004), 강서구(2004), 영등포구(2006) [9개구]
계획안 작성 중	중구, 용산구 [2개구]
계획 없음	종로구, 성동구, 동대문구, 노원구, 은평구, 서대문구, 구로구, 금천구 [8개구]

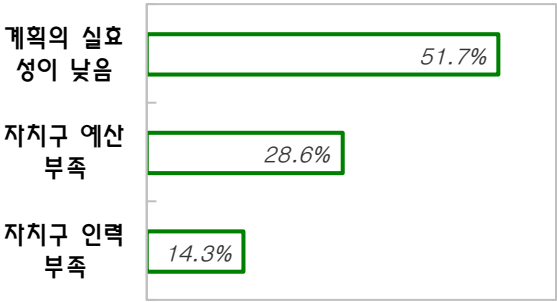
자치구 5개년 교통개선계획을 수립하여 사업이 완료된 자치구는 9개구이며, 이중 강남구와 마포구, 서초구는 연속적인 계획을 재차 수립하였으나 그 외 6개구는 수립이 중단되고 있는 상황이다. 현재 계획이 수립되어 있는 자치구는 9개구이며, 중구와 용산구는 계획안을 작성할 예정이고, 8개 구는 계획안을 작성할 예정이 없는 것으로 조사되었다.

<표 11> 자치구 5개년 교통개선계획의 주요내용

개선분야		개선내용
도로정비 및 교통개선	지구내 이면도로의 정비	·기능별 체계정립:집·분산도로, 생활도로, 지구도로기능의 확립 ·기능에 부합되는 설계 ·시설 정비 및 운영기법의 도입:교통시설 보강 및 정비, 안전표지 및 표식정비 등
	가로정비 및 확충	·간선도로와의 연계정비:간선도로망과의 연계도로 진출입구 정비, 개선안 건의 등 ·도로관리 개선 : 도로표지판, 차선, 안전표지, 구조 등 개선 ·교통소통개선 : 일방통행제, 병목구간 해소 등
교통안전 증진	교통안전시설 개선	·보차구분시설:보차구분시설 및 구획선 설치 등 ·교차로 부근 교통안전시설 확충
	교통안전지구 설정	·주거지역 교통안전증진:과속방지시설, 교통진정지구 도입, 속도규제 ·학교지역 교통안전: 스쿨존 설정, 차량진입제한
대중교통 이용증진	대중교통 접근성 제고	·역세권을 중심으로 한 보행 및 자전거 이용 루트정비 및 개발 ·지하철과 버스정류장 환승체계 정비
대중교통 개선사업: 대중교통 이용증진	버스이용 증진방안	· 시내버스 및 마을버스 정류장 개선 ·지역순환버스 및 마을버스 노선조정 ·버스 전용차선제 확대검토 ·버스안내체계 정비 ·버스 차고지 확보
보행 및 자전거통행 환경개선	보행환경개선	·보행공간의 확보:노상적치물 정비, 보행동선 확보 등 ·보행자 전용물 설치, 보행자 안내체계 구축 ·주요시설 접근성 향상을 위해 보행자 우선 동선체계 개발
	자전거 통행환경개선	·자전거 이용로 개설, 자전거 보관소의 설치 ·자전거 도로 안내체계 구축 및 홍보
주차시설 정비 및 주차운영 방법 개선	주차시설 정비	·각 지구내 이면도로 주차구획선의 정비 ·블럭단위의 공공주차공간의 확보 ·사업지 주차시설의 정비 ·주차시설의 확충:공공용지의 활용, 주차시설 입체화 등
	주차운영방법 개선	·거주자우선주차제 도입 ·노상주차장 유료화 검토 ·조업주차지역의 선정 ·주차장 안내시스템 도입 ·주차관리 전담기구 설치
시사업으로 자치구에서 추진하는 교통관련사업	대중교통 접근성 제고	·정체지점 개선사업 ·사고 많은 지점 개선사업 ·교차로 횡단보도 개선 ·교차로 기하구조 개선안

자료출처 ; 자치구 교통개선사업 제도화방안 연구, 서울시정개발연구원, 1996,

자치구 5개년 교통개선계획은 제도화 되어 있지 않아 자치구의 상황별로 계획을 수립하는 구도 있고 수립하지 않는 구도 있다. 설문조사 결과 계획을 수립하지 않는 이유는 첫 번째로 계획의 실효성이 낮기 때문으로 조사되었으며, 다음으로 자치구의 예산 부족이 높게 조사되었다. 자치구 교통개선계획은 제도화 되어있지 않기 때문에 서울시나 정부에서 계획수립을 위한 재정지원 없이 자치구에서 계획비용을 스스로 부담해야하기 때문에 <표 13>에서와 같이 대부분 재정자립도가 높은 구에서 수립되고 있으며, 재정자립도가 낮은 구에서는 수립에 어려움이 있다.



<그림 12> 자치구 5개년 교통개선계획을 수립하지 않은 이유

<표 12> 자치구 5개년 교통개선계획 수립을 위한 사업비

구청명	구비 (백만원)			시비
	일반회계	구성비	특별회계	
관악구(2000)	60	100%	0	0
강북구(2001)	90	100%	0	0
송파구(2002)	280	100%	0	0
강서구(2004)	130	100%	0	0
서초구(2004)	142.5	100%	0	0
영등포구(2006)	174	100%	0	0

<표 13> 서울시 자치구별 재정자립도 및 기준재정수요충족도 (단위 : 백만원, %)

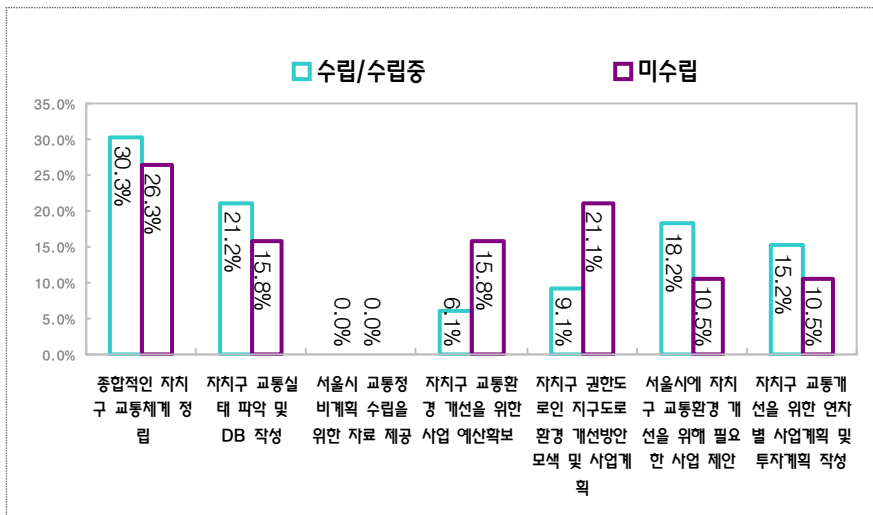
구분	자체수입	재정자립도	기준재정수요충족도
총계/평균	4,327,126	50.3	65.6
중구	166,866	92.7	155.2
서초구	183,718	91.4	134.9
강남구	310,850	91.4	237.2
송파구	207,211	74.1	99.0
영등포구	169,900	73.5	95.3
종로구	149,847	68.2	88.8
용산구	166,489	53.0	52.4
양천구	156,534	44.6	50.6
강서구	203,411	43.8	57.3
동작구	166,882	43.3	44.6
성북구	178,567	43.1	46.2
강동구	150,139	41.2	50.3
마포구	167,900	40.6	46.1
서대문구	160,800	39.6	38.1
구로구	168,589	39.3	40.4
도봉구	144,628	38.3	32.9
광진구	147,544	37.6	38.8
동대문구	168,500	36.4	40.7
성동구	154,136	34.5	39.1
관악구	183,200	33.1	38.8
금천구	130,560	32.9	35.3
은평구	160,000	30.9	35.5
중랑구	170,643	30.3	32.9
노원구	214,412	29.5	35.8
강북구	145,800	27.9	33.2

자료출처 : 서울시와 자치구간 사무 및 재원의 합리적 배분에 관한 연구(2), 서울시정개발연구원, 2005

더욱이 자치구의 교통개선 사업 대부분이 서울시 시책사업으로 진행되며 각 사업별로 사업예산을 하달 받고 있기 때문에, 자치구 자체에서 계획을 수립한다고 하여도 그 사업을 시행할 만한 재정적 뒷받침이 이루어지지 않기 때문에 계획의 실효성이 낮다고 판단되어, 자치구 재정이 부족한 구에서는 예산 투입에의 기회비용이 낮아 계획을 수립하고 있지 않은 것으로 분석된다.

설문 조사결과 각 자치구에서 자치구 5개년 교통개선계획을 수립하는 목적은 다음과 같이 조사되었다. 대부분의 자치구에서 ‘종합적인 자치구 교통체계 정립’을 목표로 가장 많이 꼽았으며, 그 다음으로 자치구 5개년 교통개선계획을 수립하거나 수립중인 자치구는 자치구 ‘교통실태 파악 및 DB작성’, ‘서울시에 자치구 교통환경개선을 위해 필요한 사업 제안’ 등을 중요한 목적으로 꼽았다.

이와는 다소 상이하게 자치구 5개년 교통개선계획을 수립하지 않은 자치구는, 추후 계획 수립 시 자치구 권한도로인 지구도로환경 개선방안 모색 및 사업계획이 중요한 목적이 될 것으로 대답한 자치구의 수가 두 번째로 많았다. 이는 계획 수립이전에는 계획의 초기 목표인 자치구 권한의 지구도로 개선을 주요하게 생각하고 있으나 실제적으로 계획을 수립하게 되면 자치구 지구도로의 개선은 단위사업 성격의 시책사업 중심으로 진행되고 있기 때문에 자치구 자체적인 계획 수립의 필요성을 느끼지 못하게 되기 때문이다. 그리하여 결과적으로 계획 내용에 있어 자치구 5개년 교통개선계획의 핵심적인 초기 목표인 지구도로 개선 계획 수립 보다는 자치구 전반적인 교통체계 정립 및 사업제안, 사업투자계획 등으로 중요 목표가 변모되었다고 보여 진다.



<그림 13> 자치구 5개년 교통개선계획의 목표

<표 14> 자치구 5개년 교통개선계획의 목표

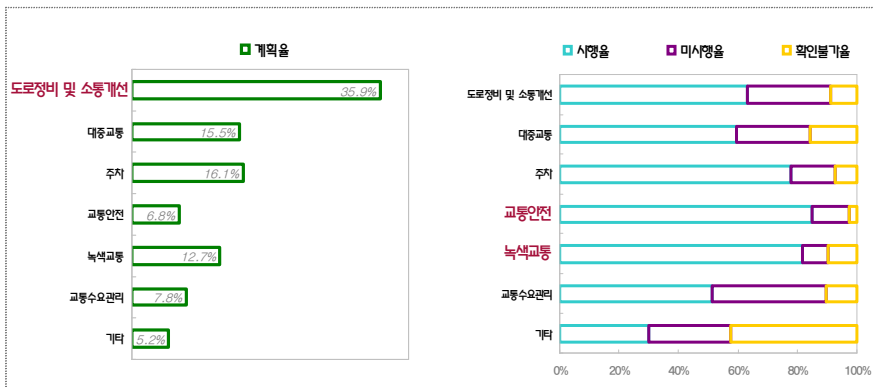
내 용	수립 /수립중	미수립
종합적인 자치구 교통체계 정립	30.3%	26.3%
자치구 교통실태 파악 및 DB 작성	21.2%	15.8%
서울시 교통정비계획 수립을 위한 자료 제공	0%	0%
자치구 교통환경 개선을 위한 사업 예산확보	6.1%	15.8%
자치구 권한도로인 지구도로로 환경 개선방안 모색 및 사업계획	9.1%	21.1%
서울시에 자치구 교통환경 개선을 위해 필요한 사업 제안	18.2%	10.5%
자치구 교통개선을 위한 연차별 사업계획 및 투자계획 작성	15.2%	10.5%

(2) 시행효과

자치구 5개년 교통개선계획의 시행효과를 분석하기 위해서 자치구 5개년 교통개선계획에서의 계획 사업 수 대비 시행 사업 수율을 분석하였다. 서울시내 자치구의 총 평균 사업 시행율은 기시행사업만 계산했을 경우 51.5%, 추후 시행 계획중인 사업을 포함하면 64.1%로 분석되었다.

<표 15> 자치구 5개년 교통개선계획 사업계획 대비 시행율 (자치구 평균)

계획부문	시행율	추후시행율 (계획사업포함)	미시행율	확인불가율
도로정비 및 소통개선	38.4%	63.3%	28.0%	8.7%
대중교통	41.5%	59.6%	24.6%	15.8%
주차부문	62.8%	77.9%	15.0%	7.1%
교통안전	82.5%	85.0%	12.5%	2.5%
녹색교통	62.2%	81.8%	8.6%	9.6%
교통수요관리	51.3%	51.3%	38.5%	10.3%
기타	21.5%	29.9%	27.8%	42.4%
평균	51.5%	64.1%	22.1%	13.8%



<그림 14> 자치구 5개년 교통개선계획 사업계획율과 시행율

<표 16> 부문 별 자치구 5개년 교통개선계획 사업계획 수 및 자치구 평균 비율

계획부문	강서	관악	영등포	광진	중랑	강남	도봉	서초	송파	양천	강북	계	비율
도로정비 및 소통개선	13	28	5	4	25	4	36	13	10	19	22	185	35.9%
대중교통	4	13	5	2	16	12	7	6	5	3	4	71	15.5%
주차부문	0	14	5	3	17	5	16	6	5	3	6	80	16.1%
교통안전	1	5	5	14	3	0	3	0	1	1	1	34	6.8%
녹색교통	7	5	5	15	8	2	3	6	3	3	6	63	12.7%
교통수요관리	7	10	0	0	17	0	2	0	3	0	0	39	7.8%
기타	0	9	0	0	12	0	1	0	0	1	3	26	5.2%

사업 부문별로 살펴보면 자치구 5개년 교통개선계획에서 수립하고 있는 사업계획 비중은 도로정비 및 소통개선 부문이 35.9%로 가장 높았다. 상대적으로 자치구 지구도로 개선에 있어 중요한 주차부문, 녹색교통부문, 교통안전부문의 사업계획수 비율은 각 16.1%, 12.7%, 6.8%로 낮게 나타났다. 따라서 자치구에서는 계획수립 시 구의 종합적인 교통체계구축에 있어 지구 내 지구도로의 생활환경개선 보다는 도로정비 및 소통개선에 집중하고 있음을 알 수 있다.

그러나 자치구의 권한은 대부분 지구도로에 한정되어 있으므로 실제적으로 시행이 되는 비율은 교통안전부문이 85%, 녹색교통부문이 81.8%로 가장 높게 나타났으며, 서울시에 권한이 있는 간선도로 개선중심의 도로정비 및 소통개선 부문, 대중교통부문, 교통수요관리부문은 각각 63.3%, 59.6%, 51.3%로 낮게 나타났다. 이는 자치구에서 자치구 내 간선도로 개선을 위해 시행되지 않을 것을 알면서도 서울시에 사업을 건의하는 성격의 계획을 상당수 제시하기 때문인 것으로 판단된다.

이와는 반대로 교통안전부문과 녹색교통부문의 시행률이 높은 주요한 이유는 대상 도로가 자치구 권한 도로라는 것도 있지만, 주로 매해 수행되는 서울시 시책사업으로 진행되기 때문에, 자치구에서 자체적으로 새로운 개선안을 제시하

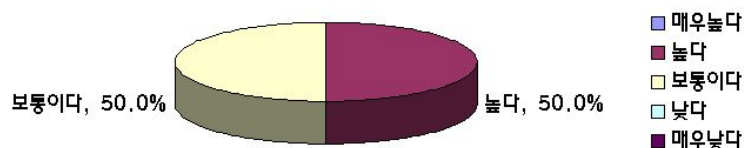
지 않고 시책사업을 그대로 계획에 반영하였기 때문에 시행률이 높은 것으로 판단된다. 따라서 자치구 5개년 교통개선계획에서는 대부분의 자치구가 지구도로의 환경 개선을 중요하게 다루지는 않았던 것으로 판단된다.

자치구 지구도로개선을 계획의 주요 목적으로 대답한 광진구에서는 교통안전부문과 녹색교통부문의 사업계획 비율이 총 73.6%로 높게 나타났는데, 사업의 시행율이 97.4%로 조사된 구 중에서 가장 높은 것으로 분석되었다.

<표 17> 광진구 5개년 교통개선계획 사업계획 대비 시행율

계획부문	사업수 (개)		사업시행수 (개)		미시행수 (개)	
도로정비 및 소통개선	4	10.5%	4	100.0%	0	0.0%
대중교통	2	5.3%	2	100.0%	0	0.0%
주차부문	3	7.9%	3	100.0%	0	0.0%
교통안전	14	36.8%	14	100.0%	0	0.0%
녹색교통	15	39.5%	14	93.3%	1	6.7%
교통수요관리	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%

자치구 교통전문직 공무원 설문을 통한 자체적인 효율성 평가 결과, 그렇다 50%, 보통이다 50%로 나타났다. 대부분의 자치구에서 보통이거나 효과적이었다고 판단하고 있으나, 매우 효과적이라고 대답한 구는 한 곳도 없고, 평가점수를 최고 5점으로 설정하였을 때 3.5점으로 비교적 낮게 환산되어 자치구 스스로 보다 효과적인 계획을 위한 약간의 아쉬움이나 한계를 느끼고 있는 것으로 판단된다.



<그림 15> 자치구 5개년 교통개선계획 자치구 자체평가 결과

1) 지구교통개선사업 (Site Transportation Management : STM)

(1) 사업현황

지구교통개선사업은 1994년 강남구 학동공원지구를 시작으로 각 자치구로 확대되어 시책사업으로 진행되어 오다가, 2000년대 초반 주택가 주차난 해소 방향으로 정책의 비중이 커져가면서 사업 자체가 서울시 시책사업에서 사라지게 되었고 현재는 시행되지 않고 있다.

또한 사업시행이 끝났기 때문에 서울시에서 현재는 과거 사업실적에 대해서 관리조차 하고 있지 않아 현시점에서 지구교통개선사업의 명확한 현황과약은 어렵다. 따라서 기존의 사업평가 관련 선행 연구와 자치구 제공 자료를 토대로 현황과약을 실시하였다.

과거 시행 추세를 살펴보면 1995년 5개 시범지구를 대상으로 도입된 이래 1999년까지 총 114개 지구를 대상으로 사업이 시행되었다. 예산은 서울시 예산이 전체 예산의 39%, 자치구 예산이 61% 정도를 점하고 있다.

<표 18> 지구교통개선사업의 연도별 사업시행 현황

연도	사업 지구수	구비투자		시비지원		총사업비	
		예산액	집행액	예산액	집행액	예산액	집행액
1995	4개구 5지구	1,305	1,143	-	-	1,305	1,143
1996	22개구 30지구	8,358	5,921	6,000	4,918	14,358	10,839
1997	21개구 31지구	7,230	6,025	6,000	5,419	13,230	11,444
1998	19개구 26지구	8,061	5,723	4,000	3,001	12,061	8,724
1999	15개구 24지구	3,169	-	2,000	-	5,169	-
총계	114지구	28,123 (61%)	18,812 (59%)	18,000 (39%)	13,338 (41%)	46,123 (100%)	32,150 (100%)

자료출처 : 지구교통개선사업·주차문화시범지구사업 평가 및 개선방안 연구, 2000

지구교통개선사업이 활발하게 일어난 강남구의 사례를 살펴보면 연차별 시행내역은 <그림 16>과 같다. 1995년부터 2001년 까지 그린벨트지역인 수서초등학교 및 세곡지구를 제외하고 강남구 내의 전 지구를 대상으로 지구교통개선사업을 실시하였다. 그 이후에도 지구교통개선에 대한 지속적인 관심으로 시책사업을 수용하는 타 자치구의 계획과는 차별되게 2003년 강남구 5개년 교통개선계획에서 생활권도로 기능향상을 위해 자체적으로 지구교통관리계획 수립의 필요성을 지적하며 시범지구 교통관리계획 수립(안) 및 사업시행 및 투자계획을 제시하였으나 사업의 우선순위에서 밀려 시행되지는 못했다.

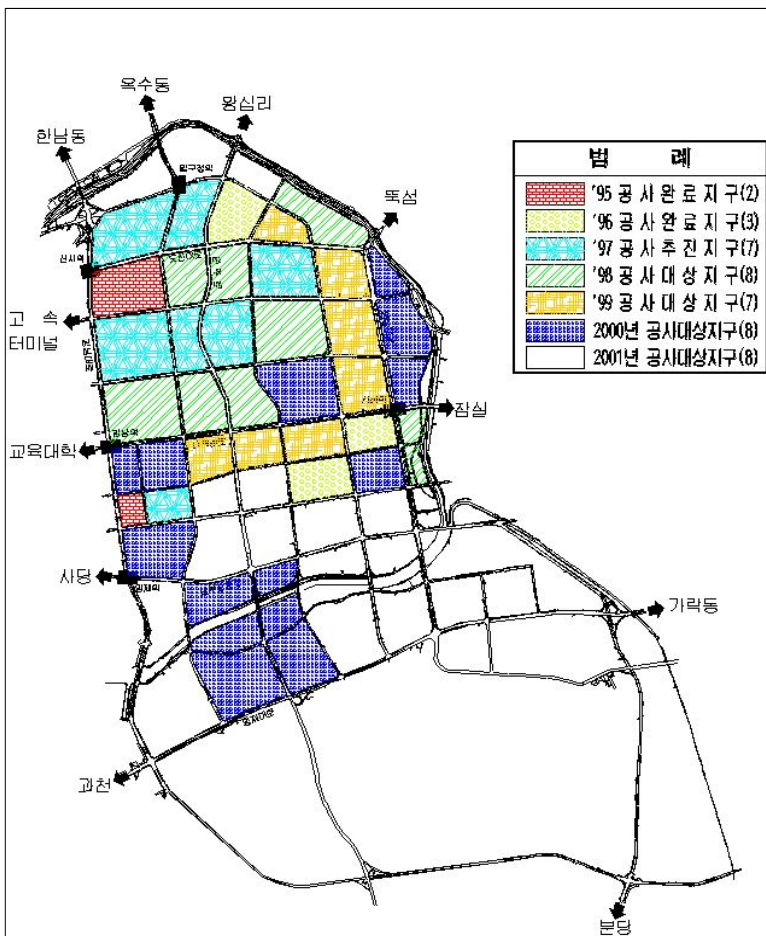
(2) 시행효과

지구교통개선사업은 자동차의 소통을 개선하면서 보행환경을 개선하고자 했던 당초 출발 목적과는 달리 대부분의 정비 방법이 일방통행 도입, 주차장 정비, 과속방지턱의 설치 등에 머물러 자동차의 주차와 통행을 원활히 하기 위한 사업에 그쳤다는 비판을 받았으며, 무질서한 노상주차장이 정비되면서 오히려 자동차의 통행속도가 상승했을 뿐 아니라, 주택가 생활도로 교통사고의 위험성이 더욱 커지게 되었다.

주택가 주차문제의 심각성으로 인해 지구교통개선사업 결과 지구 내 도로가 주차장으로 변해버리게 되었고 이것은 지구교통개선사업의 시행효과를 저감시키는 가장 큰 요인으로 지목되고 있다. 따라서 지구교통개선사업의 시행과를 극대화하기 위해서는 무엇보다도 먼저 지구교통개선사업이 적용될 수 있는 환경을 마련하는 것이 무엇보다 필요하다고 하겠다.

또한 대부분의 지구에서 지역주민의 개선요구가 높았던 공용주차장 설치, 자전거 이용증진, 보행환경정비 등에 관해서는 구체적인 계획안이 빠진 개념적인 내용을 제안하는 정도의 수준에 그치고, 실제 계획 시에는 교통안전시설과 주차구획선의 정비, 일방통행의 시행과 같이 비교적 시행이 용이한 항목에 집중되어 있다.

추진체계에 있어서도 도로정비 및 소통개선, 교통안전, 주차시설 및 운영개선 등 주요계획과 실시공사를 담당하는 각 자치구 또는 관련기관이 서로 달라 계획내용에 관한 조정과정이 쉽지 않았다. 또한 경찰청, 관할 경찰서, 교통지도과, 토목과, 공원녹지과 등 각 기관별 이해 상충과 이해부족에 따른 마찰, 경찰과의 협의 및 승인단계에서 교통계획의 당초 목표가 상실되거나 왜곡되는 등의 문제점도 자주 드러났다.



<그림 16> 강남구 지구교통개선사업 연차별 시행 내역
자료출처 : 강남구청 교통행정과 내부자료

사업시행 이후의 관리방안 부재문제로 사업시행이후 사업지구를 관리할 수 있는 조직과 행정력이 갖추어져 있지 않기 때문에 사업효과가 지속되지 못하는 문제도 나타나고 있으며, 특히 불법주차 단속, 일방통행 위반차량 단속, 어린이 보호구역 위반차량 단속 등이 이루어지지 못하고 있다.

3) 종합계획의 한계점

(1) 자치구 교통계획의 역할 및 위상 정립 미비로 인한 종합계획 부재

종합적인 마스터플랜 수립 등 자치구 지구도로 개선을 위한 비전을 제시할 수 있는 자치구 5개년 교통개선계획과 지구교통개선계획의 역할 및 위상이 정립되어 있지 않아 지구교통의 체계적인 정비가 이루어지지 못하고 있다. 자치구 5개년 교통개선계획을 수립하지 않고 있는 자치구는 자치구의 종합적인 교통체계에 대한 방향 없이 서울시에서 내려오는 시책사업과 주민 민원에 의하여 근시안적이고 임기응변식의 교통개선에 머물 수밖에 없는 현실이다. 더욱이 현재는 지구교통개선사업도 진행되지 않고 있어 지구 종합적인 교통관리가 이루어지지 않고 있다.

(2) 녹색교통 중심의 지구도로 개선 등한시

자치구 종합계획의 내용이 차량의 교통소통 중심이어서 서울시의 대중교통 우선정책에 따른 개선이 필요한 보행활성화 및 녹색교통 부문은 등한시 되어온 실정이다.

앞으로는 바람직한 미래도시의 방향인 지속가능한 도시환경 창출을 위한 서울시의 정책에 발맞추어 자치구의 교통환경개선사업도 진행되어야 할 것이며, 이러한 변화의 시점에서 미래의 비전을 제시하는 종합계획의 수립은 매우 중요하다고 할 수 있다. 따라서 종합계획 하에 각 부문별로 교통환경을 순차적으로

개선해 나가는 것이 가능하도록 교통개선체계를 정립하는 것 또한 매우 중요하다고 하겠다.

2. 교통소통

지구 내의 교통소통개선을 위한 사업은 이면도로일방통행사업과 지구교통개선사업이 수행되어 왔다. 지구교통개선사업은 종합계획 성격으로 앞에서 다루었으므로 여기서는 이면도로일방통행사업을 중심으로 다루고자 한다.

1) 이면도로일방통행사업

(1) 사업현황

이면도로일방통행사업은 서울시의 차량증가로 기존 도로시설을 최대한 효율적으로 이용하기 위해 이면도로의 활용도를 높이려는 목적으로 도입되어, 1986년 이후 추진한 17개 주요교통축에 대한 축별 TSM사업과 1990년 이후 추진한 7개 지역의 지역 TSM사업을 통해 이면도로에 대한 일방통행제의 부분적 추진을 시작하였다.

이면도로일방통행사업은 이면도로 거주주민들의 제안으로도 시행되었는데, 주거지내 주차면 확보와 불법주정차를 정비하여 긴급차량 등의 소통을 위한 소방도로를 확보하는 것을 목적으로 하였다. 이 방법은 주민들이 일방통행제를 제안하면 경찰청이 관계부서와 협의 및 검토를 거쳐 교통규제를 실시하는 것이다.

지구교통개선사업에서도 지구도로정비의 기법으로 지구 내 교통소통개선 및 거주자우선주차구역 확보, 보도설치 등을 위하여 이면도로 일방통행제를 실시하였다.

현재 서울시 시책으로 진행되는 이면도로일방통행사업은 없으며, 자치구 교통행정과에서 자치구 구비 일반회계 예산으로 주민 민원에 따라 경찰청, 관할

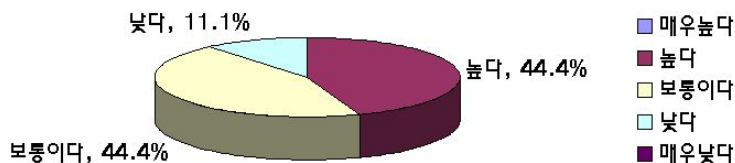
경찰서 와 협의하여 신설하거나 폐지하는 정도의 관리차원에서 시행되고 있다. 조사 결과 2006년을 기준으로 설문지를 회신한 17개 자치구 중 5개 구에서만 이면도로일방통행사업을 시행한 것으로 나타났다.

<표 19> 이면도로일방통행사업 시행 현황 (2006년 기준)

자치구	사업개소	2006사업예산 (단위:백만원)	
		구비[일반회계]	시비
강서구	2	30	0
관악구	2	10	0
영등포구	4	40	0
금천구	미확인	12	0

(2) 사업효과

이면도로일방통행사업에 대한 자치구 교통전문직의 자체평가 결과는, 높다 44.4%, 보통이다 44.4%, 낮다 11.1%로 나타났으며, 효과성의 평가 기준을 최저 1점~최고5점으로 설정하였을 때, 3.3점으로 나타났다. 개선효과가 높다고 평가한 이유로는 환경개선(쾌적성·안전성증대)과 민원감소를, 개선효과가 미미한 이유로는 운영상의 문제를 지적하였다.



<그림 17> 이면도로일방통행사업 자치구 자체평가 결과

일방통행제 실시에 따른 장점은 지구내의 좁은 도로에서도 차량소통이 용이하게 이루어질 수 있다는 것이다. 또한 통과교통이 배제되며 보행교통이 차량보

다 우선권을 갖는 국지도로에서 차량을 한쪽 방향으로만 통행하도록 하여 차량과 차량, 차량과 보행자의 상충을 적게 할 수 있으며, 보도를 설치할 공간을 확보할 수 있다는 가능성을 가지고 있다.

2) 교통 소통 개선사업의 한계점

(1) 교통소통과 주차면 확보를 목적으로 사업이 진행되어 지구도로 보행환경은 더욱 열악해짐

TSM 및 지구교통개선사업에서 이면도로 일방통행은 보행자 보다는 차량 소통위주로 실시되어 이면도로에 확보된 공간은 보행자를 위한 공간으로 사용되지 않고 거주자우선주차구획으로 설치되었다. 따라서 보행자 측면에서의 환경개선은 이루어지지 않아 사업 후 이면도로의 차량속도증가에 따른 보행자 사고 위험성이 증대되는 결과를 초래하였다.

(2) 지구 종합적인 도로체계 개선이 안 됨

또한 지역주민들이 제안한 도로구간만을 일방통행도로로 지정하는 경우가 대부분으로 해당지역의 주차면 확보 등의 목적으로 일방통행도로가 이용되고 있어 지역전체의 도로망을 고려한 교통운영계획이 설정되지 못하고 있다.⁶⁾

지구 내 교통소통의 개선을 위해서는 지역 전체의 도로망을 고려하여 지구 도로의 위계에 따른 체계정비가 필요하다. 이면도로 일방통행제는 지구도로 체계정비 시 사용될 수 있는 하나의 기법으로, 이면도로일방통행사업이라는 단일 사업으로는 지구 내 교통체계개선을 달성하기에는 역부족이다.

6) 일방통행제 적용방안에 관한 연구(서울시 이면도로를 중심으로), 백승걸, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문, 1995

3. 교통안전

교통안전 부문은 비교적 목적과 위상이 명확한 사업으로 어린이보호구역과 교통사고찾은곳 개선사업이 진행되어 왔다.

어린이보호구역은 통학로에서의 어린이 교통안전 확보를 위해 1995년부터 도로교통법 12조에 의거‘어린이보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙’을 행정자치부, 건설교통부, 교육부 등 관계부처의 공동부령으로 제정하여 초등학교 및 유치원을 대상으로 어린이보호구역이 지정 관리되고 있다. 이는 제도화 되어있는 유일한 교통안전 사업이다.

교통사고 잦은곳 개선사업은 교통사고가 일정 기준 이상 발생하는 지점을 조사하여 인간 및 차량공학적인 측면에서 도로구조와 각종 안전시설의 정비, 확충 및 교통운영의 개선 등을 통해 쾌적하고 안전한 교통 환경을 확보하는 사업이다. 또한 개선공사 실시 전·후 효과를 분석함으로써 효율적 교통안전대책을 개발, 시행하여 교통사고로부터 귀중한 인명과 재산을 보호하는 효과를 높이고 있다.

우리나라의 교통사고 잦은 곳 개선사업은 1987년 국무총리실 주관 교통안전 종합대책의 첫 번째 중점과제로 선정되면서 시작되었고, 1998년 국민의 정부 100대 국정과제의 생명을 중시하는 교통사고 방지체제 구축의 중점과제로 선정되어 교통안전을 위한 주요 사업으로 지속적으로 추진되어 왔다.

각 사업별 사업 현황 및 시행효과는 다음과 같다.

1) 어린이 보호구역

(1) 사업현황

어린이보호구역의 지정은 교육감이 학교장의 건의를 받아 어린이보호구역의 지정을 신청하면 경찰청이 학교의 주 출입문을 중심으로 반경 300m 이내의 도

로중 일정구간을 정하여 지정한다. 어린이보호구역 내에서는 신호등이 우선적으로 설치되고 녹색등의 신호시간을 어린이의 보행속도에 맞추도록 하고 있으며, 노상 주차장의 설치를 금하거나 이미 설치되어 있는 경우 이를 폐지하거나 이전하도록 해야 한다.

또한 시간대별로 차량통행을 금지시키거나 운행속도를 30km/h로 제한할 수 있으며 일방통행 등의 조치를 취할 수 있다. 도로표지·도로반사경, 과속방지시설 및 방호울타리 등의 도로부속물 설치가 필요할 때에는 도로관리청에 설치를 요청하도록 하고 요청받은 도로관리청은 이를 우선적으로 설치하고 유지·관리하도록 하고 있다. 이에 따라 도로관리청인 각자치구는 통학로개선사업을 통해 통학로 조사 및 안전시설 설치를 시행하고 있다.

2007년 4월 현재 서울시내 어린이 보호구역 대상은 1,814개교로 이중 58%인 1,052개교(원)가 어린이보호구역으로 지정되어 운영되고 있다. 특수학교와 어린이집은 2006년부터 지정되기 시작했다.

<표 20> 어린이보호구역 지정 현황 (2007년 4월 기준)

구분	계	초등학교	유치원	특수학교	어린이집
대상	1,814	569	923	47	275
지정	1,052	569	328	25	130
비율	58%	100%	36%	53%	47%

자료출처 : 어린이보호구역에 대한 예상설명자료, 서울특별시 교통운영과, 2007

어린이보호구역의 지정은 1995년부터 1990년대 후반까지 활발하게 진행되었고, 2000년대에 접어들어 신규 구역지정 개소수가 줄어들게 되어서 2003년부터는 사후관리 개념의 어린이보호구역개선사업이 실시되어왔다. 사업추진 현황은 1단계로 2003년~2007년까지 초등학교와 특수학교의 정비를 완료하고 유치원의 시범정비를 실시하며, 2008년~2012년까지는 유치원 및 어린이집 개선정비(508개소)를 계획하고 있다.

<표 21> 어린이보호구역개선사업 추진 현황 (단위 : 개소, 백만원)

구분	계	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
구역수	611	30	63	128	161	229
사업비	113,431	6,728	12,428	23,412	29,975	40,888

자료출처 : 어린이보호구역에 대한 예상설명자료, 서울특별시 교통운영과, 2007

2006년도 어린이보호구역개선사업의 1개소당 평균투자비는 195백만원 (토목 169백만원, 교통 26백만원)으로 산출되었다.

자치구 조사에서도 어린이보호구역개선사업은 회신이 있었던 17개 모두에서 시행하고 있다고 대답하였으며, 자치구의 교통행정과에서 시비50%, 국비50%의 예산지원으로 시행하고 있다

<표 22> 어린이보호구역개선사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)

자치구	사업개소	2006사업예산 (단위:백만원)	
		시비	국비
강서구	14	1,022	1,022
영등포구	13	457.5	457.5
노원구	10	805.9	805.9
동대문구	5	510	510
성동구	5	447	447

(2) 시행효과

어린이보호구역개선사업의 시행효과는 지금까지 교통사고 현황분석을 통해 이루어졌다. 최근의 서울시 어린이 보호구역 내 교통사고 현황을 살펴보면 2003년 어린이보호구역 개선사업이 시작된 이후에 오히려 발생 건수가 늘어나고 있

는 추세로 나타났다.

시설의 개선에도 불구하고 어린이보호구역 내 교통사고 발생이 늘어나고 있는 것은 운전자 및 지역주민의 교통법규 준수가 잘 이루어지지 않고 있어 구역 내 불법주차, 과속 등이 빈번히 일어나고 있기 때문이다. 어린이보호구역은 시설의 개선자체에 그칠 것이 아니라 구역 내 교통법규의 준수, 시민의식 개선 등 사후의 유지관리 시스템이 함께 이루어져야 실효성이 높아질 것으로 판단된다.

<표 23> 어린이보호구역내 교통사고 현황

구분	전 체			어린이(12세 이하)		
	발생(건)	사망(명)	부상(명)	발생(건)	사망(명)	부상(명)
2003년	125	6	134	42	6	39
2004년	79	0	97	11	0	12
2005년	197	2	293	39	0	45
2006년	225	4	294	57	1	64

자료출처 : 어린이보호구역에 대한 예상설명자료, 서울특별시 교통운영과, 2007

어린이 보호구역 이외에 어린이 교통사고 현황을 분석해보면 어린이 사상자 중 보행중에 사고를 당해 사망한 어린이는 74.7%, 부상자는 50.2%를 차지하고 있다. 전체 보행중 사상자와 비교해보면 어린이의 교통수단이 주로 보행이기 때문에 전체 사상자의 보행중 사망자 구성비 38.7%, 부상자 14.5%와 비교하였을 때 훨씬 높게 나타났다. 이는 어린이의 보행권확보가 더욱 절실함을 말해준다.

<표 24> 보행 어린이 사상자

구분	어린이				전체			
	전체 사고		보행자 사고		전체 사고		보행자 사고	
사망자(인)	300	100%	224	74.7%	6,563	100%	2,543	38.7%
부상자(인)	25,214	100%	12,652	50.2%	346,987	100%	50,247	14.5%

자료출처 : 2005년판 교통사고 통계분석, 도로교통안전관리공단

또한 보행어린이 사망자의 사고발생지점에서 집까지 거리와의 관계를 분석해보면 취학전 아동은 집에서 가장 가까운 100m이하에서, 초등학생은 500m ~ 1,000m이하에서 가장 많이 사망한 것으로 나타나 어린이보호구역 대상구역인 초등학교 등 시설의 주출입문을 중심으로 300m 이내구역 뿐만 아니라 그 밖의 장소에서의 어린이 보행 안전성 확보도 중요한 것으로 판단된다.

<표 25> 집으로부터의 거리별 보행어린이 사망자 수

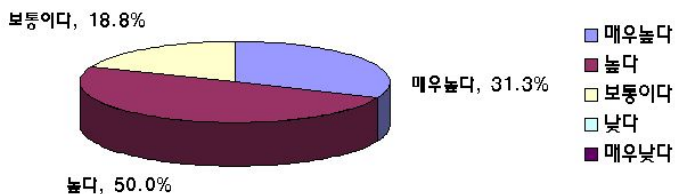
구분	계	100m 이하	500m 이하	1,000m 이하	2,000m 이하	2,001m 이상	기타
계(명)	224	23	13	14	9	17	148
	100%	10.3%	5.8%	6.3%	4.0%	7.6%	66.1%
취학전아동	111	16	5	5	2	9	74
	100%	14.4%	4.5%	4.5%	1.8%	8.1%	66.7%
초등학생	90	7	4	8	6	7	58
	100%	7.8%	4.4%	8.9%	6.7%	7.8%	64.4%
중학생	23	0	4	1	1	1	16
	100%	0.0%	17.4%	4.3%	4.3%	4.3%	69.6%

자료출처 : 2005년판 교통사고 통계분석, 도로교통안전관리공단

따라서 어린이 보행안전성 확보를 위해서는 초등학교 중심의 어린이보호구역 대상구역 지정에서 벗어나 놀이를 위한 공원접근, 학원통행 등 어린이의 일상적인 통행루트를 고려하여 보행환경 개선이 이루어져야 할 것이다.

또한 어린이보호구역의 목적이 어린이의 보행안전성 확보를 최우선으로 하지만, 앞으로는 그와 함께 쾌적하고 걷기편한 환경적 측면의 고려도 이루어져야 할 것이다.

어린이보호구역개선사업의 효과성에 대한 자치구의 자체 평가결과 개선효과가 매우 높다 31.3%, 높다 50.0%. 보통이다 18.8%로 나타났으며, 점수로 환산하면 4.1점으로 높게 나타났다. 효과가 높다고 판단한 이유는 환경개선과 주민만족도 증가라는 답이 많았다. 이러한 자치구의 긍정적 평가에도 불구하고 <표 23>의 교통사고 데이터가 보여주듯 사업의 실효성은 여전히 의문시 된다.



<그림 18> 어린이보호구역 개선사업 자치구 자체평가 결과

2) 교통사고 잦은 곳 개선사업

(1) 사업현황

교통사고 잦은 곳 개선사업의 추진절차는 <표 26>과 같다. 사업의 추진에 있어 자치구의 역할은 대상지 선정과 개선방안을 수립 시 관계기관과 협의하여 검토의견을 내는 것과 개선공사를 시행하는 것이다.

자치구의 사업현황 조사 결과 설문회신이 있었던 17개 자치구 중 9개구에서 사업을 수행하였다고 대답하였다. 사업의 시행은 시비50%, 국비50%의 재원으로 이루어진다.

<표 26> 교통사고 잦은 곳 개선사업 추진절차

단계	업무내용		추진일정	추진기관
1	교통사고 자료조사, 분석		1~4월	도로교통안전관리공단
2	개선지점 선정 /현장조사	후보지점 선정	5월	도로교통안전관리공단
		개선지점 선정	5~6월	도로관리청(공단협의)
		현장조사	7~8월	도로교통안전관리공단
3	사고요인 분석 / 개선방안 수립		8~10월	공단, 도로관리청
4	개선계획 보고서 작성 및 통보		11~12월	도로교통안전관리공단
5	개선공사	공사계획 통보	익년 1월	도로관리청
		개선공사 시행	익년 1~12월	
6	개선공사 효과분석		익년 1~12월	도로교통안전관리공단

자료출처 : 도로교통 안전사업의 효율적 추진방안, 한국교통연구원, 2006.

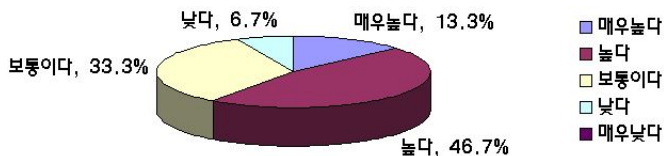
<표 27> 교통사고 잦은 곳 개선사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)

자치구	사업개소	2006사업예산 (단위:백만원)	
		시비	국비
강서구	1	22	22
관악구	미확인	10	10
양천구	미확인	87	87
구로구	선정 : 8 시행 : 0	260	260
동대문구	1	30	30
성동구	미확인	216	216

(2) 시행효과

교통사고 잦은 곳 개선사업은 사업 후 개선효과 분석을 경찰청과 도로교통안전관리공단에서 실시하고 있다. 일반적으로 개선사업을 시행하면 사고건수는 24.3%, 사망자수는 38% 감소하는 것으로 나타났다. 따라서 교통사고 잦은 곳 개선사업은 교통사고 감소효과가 매우 높게 평가되고 있다.

자치구 자체 평가에서는 매우높다 13.3%, 높다 46.7%, 보통이다 33.3%, 낮다 6.7%로 나타났으며, 점수는 3.7점으로 환산되었다. 개선효과가 높다고 판단한 이유는 환경적 개선과 주민 만족도 증가 순으로 많게 되었으며, 개선효과가 미미한 이유는 사업 내용자체가 미비하고 사업을 시행하는 데 2년 정도의 시간이 걸리는 장기사업으로 인하여 현장여건이 변화한다는 문제점을 지적하였다.



<그림 19> 교통사고 잦은 곳 개선사업 자치구 자체평가 결과

3) 교통안전사업의 한계점

(1) 보행자의 일상적인 교통안전문제 소외됨

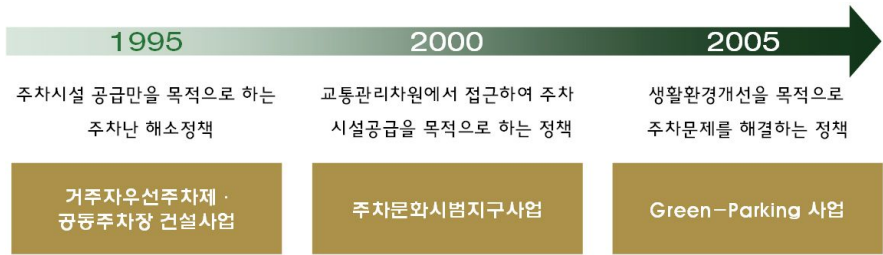
교통안전사업은 다른 사업에 비해 비교적 목적이 뚜렷하고 법규 또는 중앙 정부에 의해 수행되는 사업으로 자치구의 역할은 교통안전문제 개선을 위한 개선계획에 있지 않고 공사를 시행하고 관리하는 데 있다. 현재 어린이보호구역개선사업, 교통사고 잦은지점 개선사업 이외에 자치구에서 시행하는 교통안전사업은 주민민원에 따른 교통안전시설물정비사업을 구비 일반회계로 수행하고 있으나, 주민민원에 따른 단발적인 개선에 머무르고 있다.

따라서 현재 시행되고 있는 교통안전사업은 사업자체의 목적이나 성격이 명확한 반면 자치구 지구도로 보행자의 일상적인 교통안전 문제는 소외되어 있다고 판단된다.

자치구 지구 내 도로의 안전문제는 본 연구의 2장에서 지적하고 있듯이 어린이 뿐 만 아니라 보행자 전체를 대상으로 매우 심각하다. 그러나 보행자 전체를 고려하였을 때 교통안전문제는 지구도로 주차문제 등과 함께 고려되지 않으면 해결이 되지 않을 것이다. 따라서 개선사업의 목적을 교통안전에만 국한시키지 않고 교통안전, 주차, 보행환경 등을 종합적으로 고려하여 개선사업을 창출하여 시행해 나가야 할 것이다.

4. 주차

주차문제는 지구도로의 교통환경개선에 있어 가장 문제가 심각하면서도 가장 필수적으로 해결되어야 하는 분야이다. 따라서 주차문제 해소를 위해 서울시는 정책방향에 따라 다양한 사업을 실시해 왔다. 주차사업의 전개과정은 <그림 20>과 같다.



<그림 20> 주차사업의 전개과정

주차시설 공급만을 목적으로 하는 주차난 해소 정책

<거주자우선주차제·공동주차장 건설사업에서 주차문화시범지구사업으로 변화>7)

1995년 이후 주차공간을 확보하지 아니한 채 차량의 급격한 증가로 인해, 시내 중심가의 불법주차와 주택가 지구도로의 무단주차가 성행하였다. 그때까지 주차문제는 각 자치구별로 담당하고 있었으나, 보유차량이 더욱 증가함으로 인해 결국 주차문제는 시민들이 일상생활까지 불편하게 만드는 요인이 되어, 서울시에서는 ‘주차시설 확충 및 관리대책’을 추진하게 되었다.

주요 정책방향은 ‘99년까지 주차문제 해결을 위해 주간 업무지역은 수요를 억제하고 시설이 현저히 부족한 지역은 시설확충을 병행 추진하여 적정한 수급을 기하며, 주택가 지역은 자가용 증가에 대응하는 주차시설의 확충 등 주차난 해소대책을 체계적으로 접근하여 시행해 나가는 것이었다.

이에 지구도로의 주차문제를 해결하기 위한 방법으로 주택가 주차시설 확충을 위해 도로상에 주차공간을 확보하는 거주자우선주차 사업과 주택가의 소규모 부지, 공원지하, 학교운동장을 이용하여 주차공간을 확보하는 공동주차장설치사업이 도입되었다.

7) ‘새서울 주차백서, 서울특별시, 2002’와 ‘지구교통개선사업·주차문화시범지구사업 평가 및 개선방안 연구, 2000, 서울특별시’를 참고하여 재정리함.

그러나 거주자우선주차제를 시행하는 도로에서는 질서가 잘 잡히는 반면, 시행하지 아니하는 인접한 도로는 주차구획을 배정받지 못한 차량과 주차요금 납부를 기피한 차량이 2열주차 등으로 무단 주차하여 긴급차량의 통행을 방해하는 등 문제가 있었다. 또한 주택가 공동주차장은 예산이 많이 투입되어 건설되었으나 주민들이 주차요금의 납부를 기피하여 골목길에 주차함으로써 공동주차장은 비어있으나 주변의 지구도로는 무단주차로 어려움을 겪는 사례가 많았다.

이러한 거주자우선주차제 시행사업과 공동주차장 건설사업 등의 문제점을 개선하고, 주택가 주차문제를 전체적인 교통관리 차원에서 접근하여 주민들의 주차질서에 대한 의식도 개선하기 위한 목적으로 서울시에서는 주차문화시범지구 조성사업을 도입하게 되었다. 주차문화시범지구는 1999년에 사업추진계획이 확정되었으며 각 자치구별로 1개 시범지구를 선정해서 모두 25개 지구 조성할 계획이었으나 일부 자치구에서 복수의 시범지구를 조성함에 따라 모두 30개 지구가 참여하여 실시되었다.

주차문화시범지구는 거주자우선주차제와는 달리 선 개념이 아닌 면적 개념으로 주차문제를 해소해나가려는 시도였다. 따라서 지구 내의 부족한 주차면수를 조사하고 내집주차장 설치, 거주자우선주차제, 공동주차장 설치 등의 기법을 종합적으로 이용하여 지구 내의 주차장 공급을 늘리는 방법으로 수행되었다. 그리하여 주차장 확보율을 47%에서 73%로 향상시키고 불법주차의 45%를 합법주차로 유인하는 등 주차문제 해결에 있어 많은 효과를 나타내었다.

한편 주차문화시범지구사업은 지구교통개선을 동반하여 지구도로의 정비, 안전시설의 설치 등을 수행하였는데, 이는 주차공간 확보를 최우선의 목적으로 이루어져 차량중심의 사고에서 벗어나지 못하는 한계점을 드러냈다. 또한 주차문제 해결을 면적으로 접근하는 유의미한 시도였다고 할 수 있으나, 별도의 지구교통개선계획 없이 주차문화시범지구사업 만으로 지구교통을 다루는 데는 한계가 있었다.

거주자 우선주차제와 주차문화시범지구 사업은 주차장 부족에 허덕이는 주

민들에게 환영을 받은 일면도 있지만, 이와 같은 일시적인 주차정책이 자동차 보유대수 증가율을 따라갈 수 없는 물리적 한계가 있어 근본적인 대책일 수 없다. 또한 주차공간을 확보하는 것은 그것 자체로의 목적이 아니라 지구도로 환경개선(지구 내 생활환경개선)을 위한 수단인 것이다. 따라서 거주자우선 주차구획 등의 설치로 인한 주차공간 확보는 지구도로의 안전성 및 쾌적성 저하를 담보로 한 일차원적인 수단으로 지양되어야 한다. 따라서 생활환경 및 보행통로로서의 지구도로 계획 하에 이를 저해하지 않는 범위에서 주차장 공급계획이 이루어져야 할 것이다.

지구도로의 생활환경개선을 목적으로 주차문제를 해결하려는 정책방향 변화

<Green Parking 사업의 도입>

“Green Parking사업”은 사람과 환경을 먼저 생각하는 서울시의 의지를 담은 프로젝트로, 차량소유주가 스스로 주차공간을 확보하도록 도와 주택가 주차질서를 회복하고 살아 숨쉬는 자연 친화적인 주거환경을 만드는 주차 시책이다. Green Parking 사업은 차량 중심 및 공급위주의 주차정책에서 주택가 주차난 해소뿐만 아니라 주택가 골목길에 만연한 불법주차와 외부차량의 무분별한 진입으로 인한 주거환경의 악화를 방지하고, 보다 살기 좋은 마을환경을 조성하기 위한 사업으로써 주민들의 자발적인 참여와 협력을 토대로 하여 주민들이 스스로 마을을 설계하고 관리해 나가는 것을 원칙으로 한다.

Green Parking 사업은 담장을 허물고 주차 공간 확보 후 여유공간에 조경을 조성하는 담장허물기 사업과 도로의 기능을 보행자 중심으로 전환하여 불법주차를 방지하고 보행자들이 안전하게 걸을 수 있는 보도와 조경수를 설치하는 생활도로 조성사업, 보안과 불법주차 방지를 위한 CCTV 설치사업으로 구성된다.

Green Parking 사업은 기존의 거주자우선주차사업과는 달리 주차공간을 도로가 아닌 차량소유자의 주택 내부 공간으로 확보하도록 함으로써 도로에 설치

되어있던 주차공간을 보행 및 녹지공간으로 확보할 수 있게 되어 지구도로의 주차문제 해소뿐만 아니라 보행자의 안전성 확보 및 환경개선을 종합적으로 고려할 수 있어 매우 바람직한 사업이라 할 수 있다. 또한 사업추진과정에 주민에게 내 집 주차장을 갖도록 설득시키고 주민을 설계과정에 참여시킴으로써 차량 소유자가 주차공간을 스스로 확보해야 하며, 도로 공간은 공공이 공유하는 생활의 공간이라는 시민의식을 고취시키는 데 많은 도움을 주었다.

그러나 사업이 시행될 수 있는 지역이 단독주택 지역으로 한정되어 있어 현재는 활발히 진행되고 있으나, 추후 지속적인 시행이 어려울 수 있다는 한계점이 있다. 또한 다세대 주택이 밀집한 지역에는 해당되지 못하는 사업으로 주차문제 해소를 위한 하나의 정비 수법일 뿐 지역 전체의 주차 문제 해소할 수 없으며, 단일 사업으로는 지구의 종합적이고 체계적인 생활교통환경을 제공하는 데는 한계가 있다.

따라서 지구의 종합적인 관점에서 주차시설의 부족분을 조사하고 각 지역의 상황에 맞게 적절한 해소책을 제시하는 방식으로 주차문제 개선사업이 진행되어야 하며, 이는 지구 내 도로의 생활교통체계를 종합적으로 고려하여 수행되어야 한다.

현재 자치구에서 시행되고 있는 주차문제 개선을 위한 사업 현황 및 시행효과를 다음과 같다.

1) 거주차우선주차사업

(1) 사업현황

거주차우선주차사업은 현재 25개 모든 자치구에서 시행하고 있으며, 설치 현황을 살펴보면 서울시 전체적으로는 총 주차면수 중 평균 6.3%를 차지하고 있어 일반주택의 비율인 13.8%, 그린파킹 0.6%, 내집주차장 0.6% 등과 비교하였을 때 주택가 주차 수요의 많은 부분을 담당하고 있다고 할 수 있다.

25개 자치구 중 거주자우선주차 비율이 가장 높은 자치구는 송파구로 총 주차면수의 10.8%를 차지하고 있으며, 가장 낮은 곳은 2.1%인 노원구로 나타났다.

지구도로는 보행자 및 생활환경 조성을 위한 공간이라는 인식이 확대됨에 따라 Green Parking 사업으로 주차정책이 전환되면서, 거주자우선주차면수는 점차 삭선하는 방향으로 진행되고 있다.

현재 자치구에서 수행중인 거주자우선주차사업은 Green Parking사업추진에 따른 거주자우선주차구획 삭제와 일부 신설 또는 구획 재도색 등의 관리 차원에서 진행되고 있으며, 대부분 교통지도과 또는 주차관리과에서 주관하여 경찰서와 협의 하에 수행되고 있다. 사업의 재원은 구비의 특별회계로 100% 조달하고 있다.

<표 28> 거주자우선주차사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)

자치구	2006사업예산 (단위:백만원)	
	구비[일반회계]	구비[특별회계]
강서구	0	99
관악구	0	300
광진구	0	18
양천구	0	335
영등포구	0	25,500
중랑구	0	104
금천구	0	150

<표 29> 자치구 별 거주자우선주차 현황 및 비율 (2006.12)

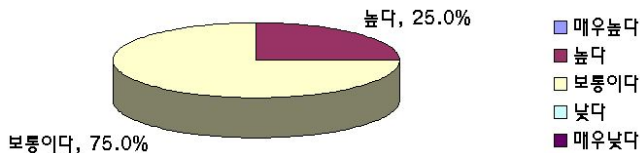
	총 주차 면수	거주자우선주차 면수	비율
서울특별시	2,884,707	180,883	6.3 %
종로구	62,127	3,346	5.4 %
중구	91,492	2,234	2.4 %
용산구	75,948	4,924	6.5 %
성동구	87,969	8,021	9.1 %
광진구	88,740	5,771	6.5 %
동대문구	86,715	6,375	7.4 %
중랑구	86,933	8,960	10.3 %
성북구	91,647	9,793	10.7 %
강북구	64,583	4,787	7.4 %
도봉구	92,819	5,914	6.4 %
노원구	140,937	2,906	2.1 %
은평구	77,950	6,324	8.1 %
서대문구	83,373	7,399	8.9 %
마포구	93,629	6,206	6.6 %
양천구	128,403	4,391	3.4 %
강서구	156,808	7,767	5.0 %
구로구	123,056	4,515	3.7 %
금천구	78,751	5,169	6.6 %
영등포구	162,140	9,344	5.8 %
동작구	99,013	3,793	3.8 %
관악구	117,615	10,485	8.9 %
서초구	201,768	8,184	4.1 %
강남구	281,456	11,516	4.1 %
송파구	188,544	20,455	10.8 %
강동구	122,291	12,304	10.1 %

자료출처 : 서울특별시 주차계획과 내부자료

(2) 시행효과

거주자우선주차제 시행으로 지구도로의 주차질서회복을 통해 주차문제 해소에 효과가 있었으나, 지구도로를 주차장으로 만들어버리는 결과를 초래하게 되었다.

자치구의 자체적인 사업효과 평가에서는 보통이라는 대답이 75%로 많았으며, 점수환산 결과 3.3점으로 나타났다. 개선효과가 미미한 이유로는 운영상의 문제와 협의마찰을 지적하였는데, 이는 거주자우선주차는 주민들이 규정을 준수하지 않을 경우 단속이 어려우며, 주민의 민원에 의해 구획을 삭선 하였다가 다시 그렸다가를 반복하게 되기 때문이다.



<그림 21> 거주자우선주차사업 자치구 자체평가 결과

2) 공동주차장 설치사업

(1) 사업현황

공동주차장 건설 사업은 조사 결과 대부분 자치구별로 1개소 이상씩 시행 중인 것으로 나타났다.

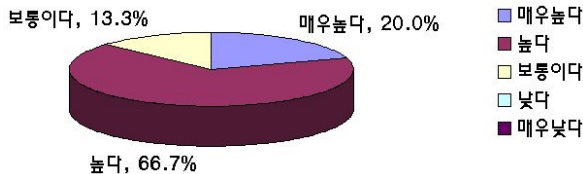
주택가 공동주차장사업을 수행하는 자치구의 조직은 다양하게 조사되었다. 대부분의 자치구는 교통지도과에서 수행하고 있으며 주차관리과 또는 교통행정과에서 수행하고 있는 자치구도 있었다. 관계기관도 서울시와 협조 하에 사업을 시행한다는 자치구와, 자치구 예산으로만 시행하는 경우 중 일부는 자치구 독자적으로 사업을 시행한다고 답한 자치구가 있었다.

<표 30> 주택가 공동주차장 자치구 시행현황 (2006년 기준)

자치구	사업개소	2006사업예산 (단위:백만원)	
		구비[특별회계]	시비
강북구	미확인	3,363	0
강서구	1	2,659	0
관악구	2	2,185	1,436
광진구	미확인	2,450	0
양천구	미확인	3,800	1,772
영등포구	3	8,875	8,875
종랑구	미확인	970	2,117
금천구	미확인	1,752	0
노원구	1	253	0
성동구	미확인	6,127	14,297
은평구	미확인	2,105	0
용산구	미확인	5,000	0

(2) 시행효과

공동주차장은 예산이 많이 투입되어 건설되었으나 주민들이 주차요금의 납부를 기피하여 사용하지 않고 지구도로에 무단주차 하는 문제점이 발생하기도 하였다. 자치구 자체 평가 결과 시행효과는 매우높다 20.0%, 높다 66.7%, 보통이다 13.3%로, 점수환산 결과 4.1점으로 높게 나타났다. 높다고 판단한 이유로는 주민만족도 증가와 환경적 개선이 많았다. 그러나 한 개소의 사업을 추진하는데 2~3년 쯤 오래 걸리고 예산도 많이 필요해 사업의 효율성이 떨어진다는 의견도 있었다.



<그림 22> 공동주차장설치사업 자치구 자체평가 결과

3) Green Parking 사업

(1) 사업현황

Green Parking 사업은 2004년에 시작하여 2006년까지 총 주택 9,350동 주차장 16,771면을 확보하였으며, 생활도로는 총 연장 69,319m, CCTV 427대를 설치하였다. 이를 2006년 거주자우선주차면수 160,821면과 비교해 보면 약 10% 정도의 거주자우선주차구획을 도로에서 삭제하는 효과라고 할 수 있다.

<표 31> Green Parking사업 추진 현황

연도	담장허물기사업	생활도로조성사업	CCTV
2004년	주택 2,008동, 주차장 3,921면	총 연장 30,788m	165대
2005년	주택 4,068, 주차장 6,982면	총 연장 29,049m	176대
2006년	주택 3,274동, 주차장 5,868면	총 연장 10,573m	86대

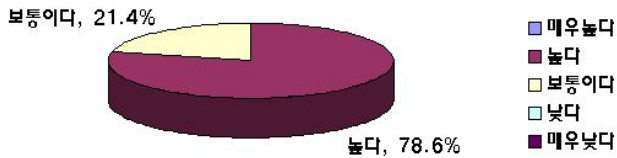
자료출처 : 서울시 주차계획과 내부자료

Green Parking 사업은 현재 서울시의 중점 시책사업으로 자치구에서도 활발하게 진행 중이다. 자치구의 교통지도과 또는 주차관리과에서 주관하고 있으며, 대략적으로 구비 특별회계 30%와 시비 70%의 재원구성으로 시행되고 있다.

(2) 시행효과

Green Parking 사업의 시행으로 도로에 설치되어 있던 주차공간을 보행 및 녹지공간으로 확보할 수 있게 되어 지구도로의 주차문제 해소뿐만 아니라 보행 환경개선이 종합적으로 이루어졌다고 평가할 수 있으며, 사업추진과정에 주민을 참여시킴으로서 시민의식을 고취시키는데 도움을 주었다고 평가된다.

자치구 자체평가 결과는 3.8점으로 다소 높게 나타났으며 주민만족도 증가와 환경개선을 높게 평가한 이유로 대답하였다. 사업시행이 어려운 이유로는 주민 설득의 어려워 협의마찰이 많음을 문제로 지적하였다.



<그림 23> Green Parking사업 자치구 자체평가 결과

4) 주차문제 개선사업의 한계점

(1) 주차시설의 물리적인 설치만으로는 개선에 한계가 있음

주차문제는 지구도로 환경개선에 있어 필수적으로 개선되어야 하는 사항이다. 그러나 주차문제는 교통측면의 문제뿐 만 아니라 주차장 건설과 관계되는 건축법 등과도 밀접하게 관계되는 사항으로 개선이 매우 어려운 것이 현실이다.

또한 주민의 규정 준수 등과 같은 시민의식이 시설개선뿐 만아니라 주차문제 개선에 있어 중요한 성패요인으로 작용 하고 있다. 따라서 주차공간의 확보도 중요하지만 불법주차, 개인의 차고지 확보 등의 시민의식 개선이 함께 따르지 않으면 공동주차장이 비어있는 현실이 말해주는 것처럼 주차문제의 개선이 이루어지기 어려울 것이다.

따라서 주차문제는 주차시설 공급만으로는 해결이 어려우며 편리한 대중교통 서비스제공, 차고지증명제와 같은 제도적 정비 및 시민의식 개선을 위한 주민교육 프로그램 등이 동시에 이루어져야 만족할 만한 개선 결과를 얻을 수 있을 것이다.

<표 32> Green Parking사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)

자치구	사업개소				2006사업예산 (단위:백만원)			
	담장허물기		생활도로 (m)	CCTV (대)	구비[특별회계]		시비	
	동	면						
종로구	13	27	0	0				
중구	5	8	0	0				
용산구	55	84	40	1				
성동구	129	227	1,000	12	1,241	37.6%	2,062	62.4%
광진구	118	195	313	5	300	41.3%	427	58.7%
동대문구	56	108	110	2				
중랑구	105	150	240	1	238	30.0%	556	70.0%
성북구	28	45	0	0				
강북구	100	174	0	0				
도봉구	183	398	210	4				
노원구	27	50	0	0	78	30.0%	182	70.0%
은평구	78	149	0	0				
서대문구	176	431	213	4				
마포구	70	135	0	0				
양천구	123	327	51	0	460.5	30.0%	1,075	70.0%
강서구	108	172	165	1	170	29.8%	401	70.2%
구로구	340	633	1,257	4	70	28.0%	250	72.0%
금천구	149	313	359	4	259	30.7%	584	69.3%
영등포구	291	379	1,440	10	2,365	71.3%	953	28.7%
동작구	193	353	982	11				
관악구	405	532	1,130	11	1,355	30.1%	3,145	69.9%
서초구	70	183	270	2				
강남구	60	143	0	0				
송파구	129	337	510	2				
강동구	263	315	1,192	12				

자료출처 : 서울시 주차계획과 내부자료와 2차 조사자료를 종합함

5. 녹색교통

지구 내 녹색교통 정비를 위한 사업은 아직까지 본격적으로 진행된 것이 없다. 현재 자치구에서는 보행환경개선사업과 자전거이용활성화사업이 진행되고 있으나 보행환경개선사업은 일상생활환경에서의 보행환경개선이라기 보다는 특수 목적적인 걷고싶은거리조성사업만이 대표적으로 시행되고 있을 뿐 기타사업은 주민의 민원에 따라 보행시설을 설치하거나 조정하는 단발적인 사업에 지나지 않으며, 자전거이용활성화사업도 지금까지는 생활권 내까지의 정비는 이루어지지 못했고 현재 중점적인 시책사업으로 시작 단계에 있어 지구 내 녹색교통 정비부문은 지난 10년간 소외되고 있었다고 할 수 있다.

1) 보행환경 개선사업

(1) 사업현황

서울시는 보행환경개선을 위해 1997년 ‘서울특별시 보행권 및 보행환경 개선을 위한 기본조례’를 제정하고 매5년마다 보행환경 기본계획을 수립해 왔다. (1차 1998년, 2차 2004년) 그러나 1차·2차 보행환경 기본계획에서 제시하고 있는 다양한 사업들 중 횡단보도, 대중교통관련 보행시설 등 주로 간선도로에서의 보행시설 정비와 관련된 사업과, ‘걷고싶은거리 조성사업’, ‘역사문화탐방로 조성사업’ 등 특정지역의 보행환경개선사업만이 진행되어 왔다. 그러나 지구 내 보행환경개선을 위해 제시되었던 ‘우리동네 보행환경 개선사업’, ‘지역별 보행로 연결사업 사업’등은 제안에만 그치고 있지 거의 시행되지 못했다.

현재 자치구의 역할은 거의 서울시 시책사업을 수행하는 데 그치고 있기 때문에 조사 결과 걷고싶은거리조성사업을 제외하고 자치구 스스로 보행환경개선사업을 시행하였다고 답한 자치구는 17개 자치구 중 2개의 구밖에 되지 않았다. 그러나 그 사업내용도 관악구는 걷고싶은거리조성사업 실시와 함께 횡단보도의 위치를 옮기는 등의 시설개선에 그쳤으며, 송파구는 자치구 5개년 교통개선계획에서 계획한 보행불편시설 정비 등을 수행하는 등 시설개선에 그치고 있다.

<표 33> 보행환경개선사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)

자치구	사업개소	2006사업예산 (단위:백만원)	
		구비[일반회계]	시비
관악구	3	20	0
송파구	미확인	350	0

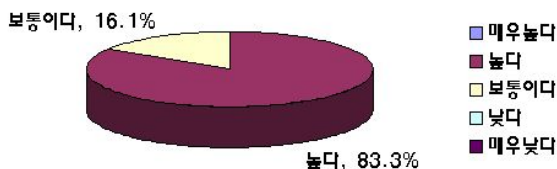
걷고싶은거리조성사업은 3개의 자치구에서 2006년 시행하였다고 답하였다. 사업은 양천구와 관악구는 토목과, 노원구는 공원녹지과에서 주관하고있으며, 교통행정과는 추진과정에서 교통관련 문제를 협의하는 정도의 역할을 수행하고 있다.

<표 34> 걷고싶은거리조성사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)

자치구	사업개소	2006사업예산 (단위:백만원)		
		구비[일반회계]	시비	국비
관악구	3	4,000	0	0
노원구	1	0	830	0
양천구	미확인	0	0	750

(2) 시행효과

보행환경개선사업의 자치구 교통전문직 자체평가는 3.8점으로 나타났으며, 주민만족도 증가와 환경개선을 시행효과가 높다고 판단한 이유로 제시하였다.



<그림 24> 보행환경개선사업 자치구 자체평가 결과

2) 자전거이용 활성화사업

(1) 사업현황

서울시는 체계적이고 종합적인 자전거 이용시설 정비·확충계획을 마련하고 자전거 이용의 활성화를 통한 시민건강 증진, 교통난 완화, 환경오염의 감소, 에너지절약 등을 도모하고자 자전거이용시설 정비 5개년 계획을 수립해 왔다. (1차 1997년, 2차 2003년).

제1차 자전거이용시설정비 5개년계획을 수립하여 사업을 수행한 결과 자전거 도로 448km가 설치되었다. 제2차 자전거이용시설정비 계획에서는 간선·집산·국지 자전거도로망을 구축하여 자전거도로 체계를 정비하고, 자전거 보관대 설치를 통한 대중교통과의 연계와 자전거 시범사업을 계획하여 시행함으로써 현재까지 자전거 도로 총 648km(전용 55km, 겸용 593km), 보관소 74,967대, 대여소 28개소를 설치하게 되었다.⁸⁾

서울시는 민선 4기에 들어와서 자전거이용을 지금까지의 인식이었던 레저용에서 벗어나 친환경적인 교통수단의 하나로써 활성화시키기 위해 서울시의 주요 시책사업으로 선정하고 2007년 5월 29일 서울특별시 자전거이용활성화에 관한 조례를 공포하였다. 또한 자전거이용을 활성화하기 위해서는 자전거의 기초인프라 구축이 중요하다는 판단 하에 2007년 11월 5일 보도자료를 통해 ‘자전거전용도로망(Network)의 조기 구축계획’을 2008년부터 2010년까지 본격적으로 추진할 계획임을 공포하였다.

사업내용은 자전거운전자가 안전하게通行할 수 있는 주요 자전거 생활권역별 자전거전용도로를 구축하고, 권역간에는 한강과 한강지천의 자전거전용도로를 이용하여 연결하는 등의 자전거전용도로의 도로망 (Network) 360km를 2010년까지 구축한다는 것이다. 또한 공공임대 자전거제도의 도입과 자전거의 법적

8) 보도자료, ‘자전거로 다니기가 더욱 안전하고 편리해진다’, 서울특별시 교통운영과, 2007.11.5

지위를 강화하고 자전거 보험상품을 개발하는 등의 자전거 이용환경 개선을 위한 제도적 정비도 함께 계획하고 있다.

자치구 조사결과 자전거도로의 설치여건이 비교적 좋은 송파구가 2006년 자전거이용활성화사업이 특성화되어 서울시의 지원을 받아 우선적으로 시행되었다. 사업을 시행을 위해 서울시의 재정지원을 받기 위해서는 자치구 자체에서 사업비 50%정도가 우선적으로 확보되어야 하는 조건이 있어 자치구의 재정이 부족한 구는 사업을 시행하고 싶어도 못하고 있는 실정이라는 의견이 있었다.

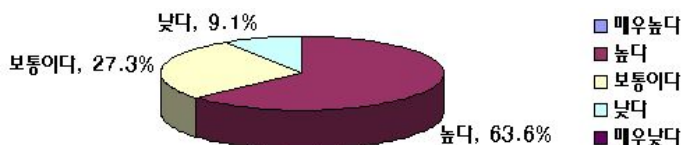
<표 35> 자전거이용활성화사업 자치구 시행현황 (2006년 기준)

자치구	2006사업예산 (단위:백만원)			
	구비[일반회계]	구비[특별회계]	시비	국비
강북구	106	0	0	0
강서구	80	0	0	0
송파구	0	3,163	3,163	0
양천구	0	0	0	25
영등포구	10	0	0	0
금천구	46	0	10	0
노원구	0	50	428	0
성동구	2	0	180	0
은평구	10	0	30	0
용산구	0	0	200	0

(2) 시행효과

자치구의 자체적인 시행효과 평가 결과는 높다 63.3%, 보통이다 27.3%, 낮다 9.1%로, 환산점수 3.5점으로 나타났다. 개선효과가 미미한 이유로는 사업 내용 자체가 미비하다 답이 많았다. 서울의 지형이나 좁은 도로여건 상 안전하고 편리

한 자전거전용도로를 설치하고 네트워크화 하는데 어려움이 있는데 그에 대한 해결책 또한 제시되지 않기 때문인 것으로 판단된다. 이러한 이유로 현재 자전거 도로가 설치되어 있는 구간은 주로 간선도로변으로 지구 내 생활권 안까지 연결되어 있지 않아 이용이 불편한 상황이다.



<그림 25> 자전거이용 활성화사업 자치구 자체평가 결과

자전거전용도로를 설치하고 이용을 활성화 시키겠다는 서울시의 계획은 바람직하나, 경사로에서의 문제나 좁은 도로폭의 문제 등 위에서 지적한 바와 같은 실제 시설 설치시나 생활권 안으로 까지 네트워크화 시킬 때의 문제점들을 해결할 수 있는 물리적·제도적 개선방안이 함께 제시하지 않으면 실제적인 자전거 이용 활성화가 이루어지기 어려울 것이다.

3) 녹색교통 정비의 한계점

(1) 지구 내 녹색교통 정비노력 부족

대중교통우선정책에 있어 녹색교통은 필수적으로 지원이 되어야 하는 사항이나 서울시의 편리한 녹색교통환경 제공에의 노력은 지금까지 미미했다. 따라서 앞으로 사업을 어떻게 만들어 나가서 보행 및 자전거 이용환경의 개선을 이룰 수 있을지에 대한 연구가 심도 있게 진행되어야 할 필요가 있다.

자치구 지구도로의 보행환경개선을 주요 목적으로 1995년 자치구 교통전문직 공무원제도를 도입하고 자치구 TIP계획수립 및 지구교통개선사업을 실시하였으나 지난 10년간 교통소통정비, 주차문제 해소 등 차량중심의 개선사업 실시

로 실제적으로 보행환경개선을 위한 사업은 제대로 시행되지조차 못했다.

바람직한 미래 도시의 방향으로서 지속가능한 도시를 만들기 위해 녹색교통의 정비는 매우 중요한 요소이다. 따라서 신도시 계획 시 통행목적별로 생활권 계획 하에 보행 네트워크와 자전거 도로 등을 우선적으로 계획하는 것과 같이 서울시내의 기성시가지의 녹색교통 정비가 이루어져야 한다. 기성시가지의 종합적인 정비를 위해 서울시에서 뉴타운 사업을 실시하는 것도 하나의 정비방법이겠지만, 기존의 도시조직에서 도로의 정비만으로 개선이 가능한 곳은 효율적인 녹색교통 정비사업으로 지역의 환경개선을 이루어낼 수 있을 것이다.

지금까지 지구 내 녹색교통 정비를 위한 사업은 본격적으로 시행된 사례가 없어 앞으로 효율적인 정비를 위한 다양한 개선 아이디어들의 발굴이 더욱 중요하다고 하겠다. 또한 녹색교통 정비 사업도 주차문제, 차량동선의 문제와 밀접하게 관련되어 있어 상호 함께 해결되어야 하는 성격으로, 지구 종합적인 접근을 통해 생활교통체계를 만들어 나아가야 할 것이다.

<표 36> 자치구 교통개선사업 현황 종합

사업		근거법 / 제도	추진기관	사업 수행	예산부담			자치구 평가 점수
					자치구 비	시비	국비	
종합 계획	자치구 5개년 교통개선계 획	도시교통정비촉진법 제5조에 의거 서울시에서 기본계획 수립 시 자료 협조 권고	자치구	자치구	100%	-	-	3.4
	지구교통 개선사업	서울시 추진 사업	서울시	자치구	50%	50%	-	-
교통 소통	이면도로 일방통행사업	서울시 추진 사업 서울지방경찰청 추진 사업	서울시/ 서울지방 경찰청	자치구	100%	-	-	3.3
교통 안전	어린이 보호구역 개선사업	도로교통법 제12조/어린이보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙	서울경찰 청장/ 경찰서장	자치구	-	50%	50%	4.1
	교통사고 찾은지점 개선사업	1987년 총리실 [교통안전 종합대책] 1998 국민정부 100대 국정과제의 생명을 중시하는 교통사고 방지체제 구축의 중점과제로 선정 / 교통안전기본계획	도로교통 안전관리 공단	자치구	-	100%	-	3.7
주차	거주자우선 주차사업	서울시 추진 사업 (주차장법 개정)	서울시	자치구	100% (특별)	-	-	3.3
	주차문화 시범지구사업	서울시 추진 사업	서울시	자치구	-	시설별 지원	-	-
	공동주차장 설치사업	서울시 추진 사업	서울시	자치구	50% (특별)	50%	-	4.1
	Green Parking	서울시 추진 사업 (사업시행매뉴얼작성)	서울시	자치구	30% (특별)	70%	-	3.8
녹색 교통	보행환경 개선사업 (지구도로)	1997년 '서울시 보행권 및 보행환경 개선을 위한 기본조례'제정으로 보행환경기본계획수립	서울시	자치구	(100 %)	-	-	3.8
	자전거이용 활성화사업	자전거이용시설정비 5개년계획 (1997, 2003) 2007년 '서울특별시 자전거이용활성화에 관한 조례'제정	서울시	자치구	50%	50%	-	3.5

제3절 자치구 교통개선사업 문제점

자치구 교통개선 역할 중 가장 중요한 부분인 지구도로의 개선에 있어 교통개선사업의 문제점은, 앞에서의 사업부문별 현황 및 문제점 분석 및 자치구 교통전문직 설문조사를 통해 다음과 같이 추출 하였다.

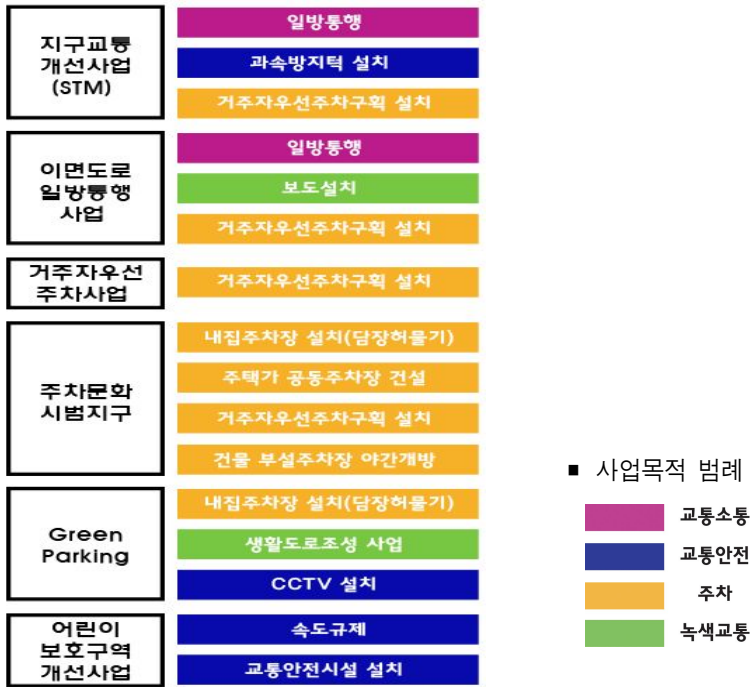
1) 종합적인 지구교통개선계획의 부재

지구 내 도로의 체계적인 정비를 위해서는 지구 전체의 종합적인 계획이 선행되어야 한다. 그러나 지구 종합계획 성격이었던 지구교통개선사업 조차 차량 중심의 지구도로개선사업으로 2000년대 초반 사라지게 되었고 자치구 내에서도 지구교통개선을 위한 계획이나 사업을 별도로 실시하지 않고 있다.

현재 자치구에서는 교통소통정비, 주차문제 해소, 교통안전확보, 녹색교통활성화를 위한 사업을 각각 수행 중에 있다. 그러나 이러한 각각의 사업들은 <그림 26>과 같이 다양한 개선목적 및 수법을 가지고 서로 밀접하게 관계되어 있어 어느 하나만을 목적으로 하지 않는다. 또한 어느 하나만을 목적으로 하는 개선으로는 지구 내 생활교통환경개선을 이루어낼 수 없다.

현재 시책 사업으로 활발히 추진 중인 Green Parking사업이 주차문제 해소와 생활도로 조성을 통한 보행환경 개선에 긍정적인 효과를 가져다주었지만 이 역시 생활권을 바탕으로 하는 지구단위의 생활교통체계를 개선하는 데는 국소적인 사업에 지나지 않는다.

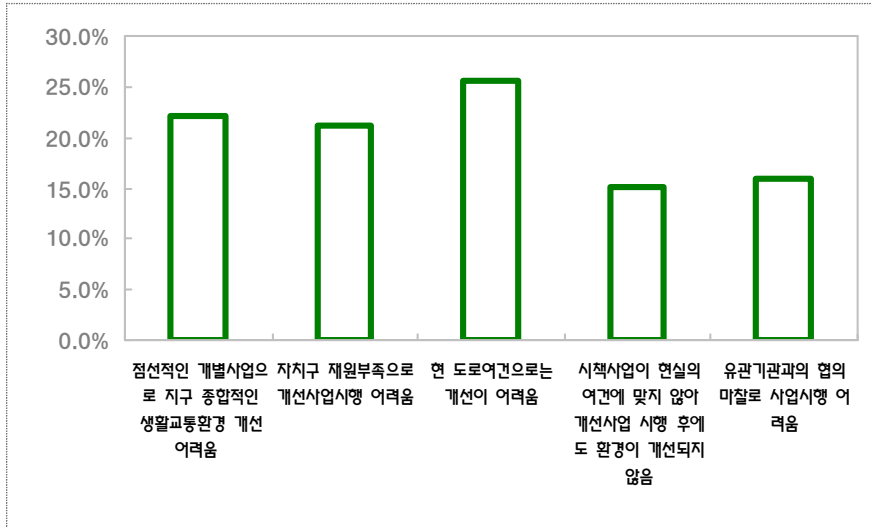
따라서 현재는 지구 종합적인 교통체계를 계획하고 개선방향을 모색 할 수 있는 지구교통개선계획이 부재한 채 각 부문별 단위 사업의 시행으로 점적인 개선이 이루어져 생활단위로서의 면적 개선이 이루어지지 못하고 있다.



<그림 26> 사업별 개선 목적 및 수단

자치구 교통전문직 설문조사 결과 지금까지 많은 사업에도 불구하고 자치구 생활교통환경이 개선되지 않은 이유에 관한 질문에 현 도로여건으로는 개선이 어렵다는 의견이 가장 많았다. 두 번째 의견으로는 점·선적인 개별사업으로는 지구 종합적인 교통환경개선이 어렵다는 것이며 세 번째는 자치구의 재원이 부족하여 사업시행자체가 어렵다는 것이었다. 자치구 5개년 교통개선계획을 수립한 구와 수립하지 않은 구의 차이는 역시 계획을 수립할 수 없는 자치구는 재정여건이 매우 어렵기 때문에 재정문제를 더 심각하게 생각하고 있다는 결과가 도출되었다.

본 설문에서의 시사점은 재정이 지원이 된다 하더라도 점·선적인 개별사업으로는 지구 종합적인 교통환경 개선이 어렵다는 한계를 자치구 교통전문직 공무원 스스로도 크게 느끼고 있다는 것이다.



<그림 27> 자치구 생활교통환경이 개선되지 않는 이유

<표 37> 자치구 생활교통환경이 개선되지 않는 이유

내 용	수립	미수립	종합
점/선적인 개별사업으로 지구 종합적인 생활교통환경 개선 어려움	22.2%	21.7%	22.2%
자치구 자원부족으로 개선사업시행 어려움	18.7%	24.2%	21.1%
현 도로여건으로는 개선이 어려움	24.0%	27.5%	25.6%
시책사업이 현실의 여건에 맞지 않아 개선사업 시행 후에도 환경이 개선되지 않음	16.7%	13.3%	15.2%
유관 기관과의 협의의 시 마찰로 사업시행 어려움	18.0%	13.3%	15.9%

지구교통개선계획 하에 지역의 여건을 판단하고 지역의 상황에 맞는 순차적인 개선을 시행하는 것이 아니라 서울시의 시책 변화에 따라 각각의 사업을 수행하기 때문에, 지구 여건이 좋은 곳은 서울시의 사업대상지 선정에 있어 기준이 되는 사업효과가 뛰어나고 민원이 적은 사항을 만족시키기 위해, 개선을 더 필요로 하는 지역이 있음에도 불구하고 우선적으로 대상지로 선정되어 시책사업이

변화할 때마다 개선사업이 여러 번 시행되는 불평등한 결과를 초래하였다.

따라서 지구내의 종합적이고 형평성 있는 생활교통환경 개선을 위해서는 기존에 있는 사업을 대상지에 적용시키는 방식이 아니라 각 지역의 여건을 우선적으로 파악한 후 그에 맞는 개선방법을 찾아 적용시키는 방향으로 진행되어야 할 것이며 이러한 체계적인 개선은 지구교통개선계획으로 이루어질 수 있을 것이다.

2) 자치구 교통개선사업의 역할 및 위상 불명확

지구도로는 자치구 권한의 도로임에도 불구하고 자치구에서는 스스로 사업을 계획·시행하지 못하고 시책사업을 하달 받아 사업을 시행하는 상황이다. 이는 자치구의 재정여건이 부족하여 서울시에 많은 부분 의존하고 있기 때문에 서울시에서 재정적 지원을 해주는 시책사업을 우선적으로 수행할 수밖에 없기 때문이다.

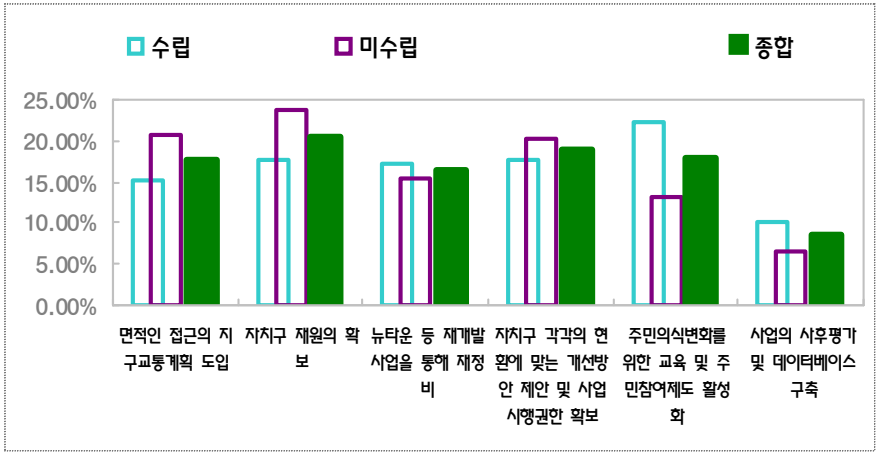
자치구의 역할이 이러한 시책사업의 수행정도에 그치고 있기 때문에 자치구 내의 교통전문직 공무원도 사업별 담당자로 교통행정과 교통지도과 등 각 조직에 배분되어 있어 결국 시간적인 여유가 생기더라도 자치구 스스로 특성에 맞는 개선방안을 계획하거나 시행할만한 권한과 조직적 체계가 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

이러한 이유로 자치구별로 도시 여건이 다름에 따라 문제 해결을 위한 해결책도 다를 수 있음에도 불구하고 자치구 스스로 계획을 수립하지 못하고 서울시에서 시행하는 사업만으로 자치구는 교통개선사업을 수행하고 있다.

이는 또한 자치구 교통개선5개년계획, 지구교통개선계획 등이 법제화 되어있지 않아 자치구 스스로 문제를 해결하기 위한 방안을 모색하고 사업을 수행할 수 있는 자체적인 재원확보가 어렵기 때문인 것으로 판단된다.

자치구 교통전문직 설문조사 결과 자치구에서는 자치구 권한도로인 지구 내 생활교통환경 개선을 위해 자치구 각각의 현황에 맞는 개선방안 제안 및 사업시

행 권한의 확보와 그에 따르는 재원의 확보를 절실히 원하고 있는 것으로 나타났다.



<그림 28> 자치구 생활교통환경 개선을 위해 필요한 사항

<표 38> 자치구 생활교통환경 개선을 위해 필요한 사항

내 용	수립	미수립	종합
면적인 접근의 지구교통계획 도입	15.2%	20.8%	17.8%
자치구 재원의 확보	17.7%	23.8%	20.5%
뉴타운 등 재개발사업을 통해 재정비	17.2%	15.5%	16.4%
자치구 각각의 현황에 맞는 개선방안 제안 및 사업시행권한 확보	17.7%	20.2%	18.9%
주민 의식변화를 위한 교육 및 주민참여제도 활성화	22.2%	13.1%	18.0%
사업의 사후 평가 및 데이터베이스 구축	10.1%	6.5%	8.5%

따라서 교통개선사업에 있어 자치구 교통개선사업의 역할 및 위상정립과 그에 따른 재정적 조직적 지원의 체계가 재정립 되어야 할 필요가 있고 판단된다.

3) 시민 의식 결여

개선사업이 효과적으로 수행되고 환경개선에 효과성을 나타내기 위해서는 지구 내 거주민의 적극적인 참여와 협조가 필수적이다. <표 38>의 설문결과에 서와 같이 자치구 5개년 교통개선계획을 수립한 자치구에서는 자치구 생활교통 환경개선을 위해 주민의식 변화를 위한 교육 및 주민참여제도 활성화를 가장 중요한 사항으로 지적하고 있다.

현재는 사업을 수행하는데 주민들이 민원으로 어려운 경우가 많으며, 물리적 환경을 개선하더라도 주민들이 규율을 준수하지 않아 개선효과를 내지 못하는 경우도 많다. 따라서 주민 스스로 규정을 준수하고 공익을 우선하며 대중교통을 확대 이용할 수 있도록 교육하는 주민 의식개선 프로그램은, 자치구 교통환경 개선에 있어 매우 중요한 요소로 작용한다.

4) 사업시행 이후 모니터링 및 DB구축 시스템 부재

교통개선사업 시행 이후 자치구 차원에서의 사후평가는 현재 민원 발생 시 보완해주는 정도에 그치고 있다. 서울시에서는 사업별로 자치구 별 평가를 수행하여 인센티브를 주는 사례도 있었으나 이는 사업달성에 초점을 두고 있는 평가로 사업의 지속적인 모니터링이나 사업을 더욱 발전시켜나가기 위한 장치라고 보기는 어렵다.

본 연구를 수행하기 위해 과거 10년간 이루어진 교통개선사업들의 현황을 파악하고자 서울시와 자치구에 자료협조를 요청하였으나 그 중 현재 활발히 진행 중인 사업을 제외하고는 어느 기관에서도 Data를 축적하고 있지 않았다. 더욱이 담당자의 잦은 변경으로 인해 개인적으로 수집하던 자료들도 종합정리 되지 못한 채 사라져버리는 경우가 대부분이다. 서울시의 시책사업이 계속적으로 개선되면서 발전하지 못한 채 단발적인 사업으로 사라져버리는 것도 이러한 이유 때문일 것이다.

또한 실제적으로 자치구에서 교통개선사업을 시행함에 있어 과거 어떠한 사업이 어떤 지역에 실시되었었는지 파악이 되지 않아 개선사업이 중복되고 시행된지 얼마 지나지 않아 변경되는 일들이 빈번히 일어나 체계적인 교통개선이 이루어지지 못하고 있다는 교통전문직 공무원들의 지적이 많았다.

사업을 활발히 계획하고 시행하는 것도 중요하나 사업시행 이후에 모니터링 및 DB를 구축하여 추후 지속적인 평가와 개선이 이루어질 수 있도록 해야 하는 것은 매우 중요하며, 이러한 DB를 바탕으로 연속성 있고 일관성 있게 개선사업이 발전되어 갈 수 있을 것이다.

제Ⅳ장 해외사례 연구

제1절 지역교통계획체계 사례

제2절 지구교통개선사업 사례

제3절 교통매니지먼트 사례

제4절 해외사례 시사점

제1절 지역교통계획체계 사례

1. 독일의 지역교통계획체계

연방제도로 연방정부는 대략적인 연방교통계획 수립, 정책집행은 주와 자치단체 소관

독일의 행정체계는 연방제도로, 연방정부는 주로 국방, 교통, 통신 업무와 각 주간의 조정기능을 행하고, 주정부는 교육, 내무, 문화를 고유 업무로 하는데, 연방정부는 이들에 대해 대략적인 정책방향만을 제시하고 구체적인 정책집행은 전적으로 주와 자치단체의 소관이다. 연방교통계획(BVWP : Bundes Verkehrs Wege Plan)은 연방정부인 연방교통부(MFV)에서 1976년부터 연방교통계획제도를 제정하여 수립·시행하고 있다.

교통진정지구설정과 녹색교통수단 증진은 지방자치단체에 의해 이루어지며, 연방정부는 정책에 대한 사전조사와 연구 후 지침 제시

독일에서 교통진정지구설정과 녹색교통수단 증진 등 환경친화적인 교통계획의 수립 및 시행은 지방자치단체 등에 의해 이루어지고 있다. 그러나 지방자치단체에서 이러한 계획을 시행하는 데 앞서 연방정부에서는 교통부(BWV), 도시계획부(BMBau), 환경부(BMU)와 그에 속해있는 기관들인 연방도로체계연구소, 연방지역 및 토지이용 연구소, 연방환경사무소 등을 통하여 녹색교통수단에 직접 관련된 정책에 대한 충분한 사전조사와 연구결과 후 선별된 도시에 시범사업을 실시하고 이에 대한 Monitoring을 거쳐 환경우호적인 교통계획에 대한 지침

을 제시하게 된다. 즉, 연방정부에서는 교통관련부처와 관련연구기관들이 집중적인 공조체계를 갖추고, 계획가와 연구자들로 구성된 위원회와 세미나를 거쳐 새로운 정책모델을 제시할 수 있는 시스템을 지원하고 있다.

주정부는 교통계획안내서를 제시하고 지방자치단체는 각 시의 실정에 맞는 정책 수립

연방구조상 도시개발과 환경, 특히 법률시행에 상당한 권한을 가지고 있는 주정부는 연방정부에서 지원하는 프로그램을 바탕으로 하여 주의 실정에 맞는 목표를 설정하고 이에 적합한 교통계획안내서를 제시한다.

지방자치단체에서는 연방정부와 주정부의 지원프로그램을 바탕으로 하여 기존의 일반적인 교통계획들을 수정하고 각 시의 실정에 맞는 정책을 수립하는 체계를 갖추었다. 일례로 1988년에 시당국들은 연방정부에서 제시한 환경우호적인 교통정책인 Tempo30(30km/hr zone)의 시행에 대한 긍정적인 평가로 도시 내 통행속도 규제를 위해 3가지 시스템(Three-Tier System)을 설정하였다.

상향식 지역교통계획 수립과정으로 지방자치단체의 권한이 강화

이렇듯 독일의 지역교통계획수립과정은 지역주민의 요구나 지방자치단체에서 지원한 연구소의 연구결과로 개발목표가 설정되고, 이에 대하여 연방정부와 주정부의 지원프로그램을 작성하고 이를 시범적으로 실시·운영하여 전국적으로 확대하는 방안을 취하는 전체적으로 지방자치단체의 권한이 강한 양상을 보인다.

2. 일본의 지역교통계획체계

중앙정부의 권한이 강해 자치단체는 부문별 계획 및 사업 수립, 보조금 취득

일본의 교통계획체계는 중앙정부의 권한이 지방정부의 권한보다 매우 크고 부문별 계획이 강하여 종합계획이 그 기능을 제대로 수행하지 못하는 특징이 있다. 이러한 영향으로 일본의 자치단체 교통개선사업은 체계적인 계획과정 내에서 종합적이고 일관적인 계획을 수립한다기 보다는 자치단체가 개선하고자 하는 교통부문에 대하여 부문별로 계획 및 사업을 수립하고 중앙정부에서는 이에 대한 사업별 재정지원기준에 따라 보조금을 지원하는 체계가 이루어져 있다.

중앙정부에서 지원하는 가로정비사업의 일부로 지구중심의 면적인 계획 시행

본래 자치단체의 교통개선계획은 시행초기 단계에는 자치단체가 아니라 경 찰주도로 시작하여 교통안전 및 규제에 치중한 교통경영의 성격을 가지는 사업 이었으나 유럽의 교통개선사업의 기법을 도입하여 지구 중심의 면적인 계획을 시도하였고 중앙정부에서 지원하는 가로정비사업의 일부로 채택되어 현재 까지 시행되고 있다. 자치단체 교통환경개선사업에 포함되는 사업은 가로정비사업의 일부와 토지구획정리사업의 도로 및 교통운영관련부문, 지구교통개선계획제도로 서 주거환경 정비사업 중 교통관련부문이 해당된다.

가로정비사업은 급격한 시가지의 확대와 교통수요의 급증에 대한 가로정비 로 도로개량사업, 포장신설사업, 보행자전용도로정비, 모노레일 정비사업, 공동구 설치 등 9종류의 사업으로 구성되어 있고 7개의 정비사업의 내용이 포함되어 있 다. 가로정비사업 중 현(縣)도로 이하의 도로에 대해서는 각 지방자치단체가 시 행주체로서 개선사업을 계획하고 중앙정부에는 이에 대한 일정율의 보조금을 지 원한다.

[도로정비긴급조치법]에 의한 도로정비특별회계를 통해 보조금 지원

가로정비사업은 1958년에 제정된 [도로정비긴급조치법]에서 도로정비특별회계 중 가로사업비를 규정함으로써 사업을 시행할 수 있다. [도로정비긴급조치법]은 도로를 계획적으로 신축하게 정비함으로써 도로교통의 안전확보와 원활화를 도모하기 위한 것으로 이 법에 근거하여 건설성에서 도로정비 5개년계획을 수립하도록 하고 있다.

시행주체는 建設大臣(한국의 이전 건설부장관에 해당)으로 1988년 이후 5년간 고속자동차국도 및 일반국도 그리고 정령에서 정하는 도·도·부·현도, 기타 도로의 신설, 개축, 유지, 수선에 관한 계획안을 작성하여 閣議(한국의 국무회의에 해당)의 결정을 얻어야 한다. 도로정비 5개년계획에는 5년간 시행해야할 도로정비의 목표와 도로 정비의 사업 수에 관하여 정해야 한다.

지방공공단체에 대한 부담금 비율의 특례에 관련하여 법 제 4조에서는 지방공공단체에 대한 도로의 포장·개축·수선에 관한 국가의 보조금율에 대해 규정하고 있다. 도로법, 도로수선에 관한 법률, 토지구획정리법의 규정에 관계없이 개축에 관해서는 3/4(토지구획정리에 대해서는 2/3), 수선에 관해서는 1/2의 범위 내에서 정령으로 특별히 정할 수 있다.

지방도로정비 임시교부금에 대하여는 법 제 5조에서 국가는 지방자치단체에 대하여 규정하는 공공공익시설의 정비와 관련되는 도·도·부·현도와 기타 도로의 포장·개축·수선 가운데 건설대신이 정하는 기준을 초과하지 않는 범위 내에서 긴급한 정비가 인정되는 사업에 대하여 필요한 경비(교부금)를 교부한다. 교부금은 지방자치단체로부터 제출된 계획에 근거하여 지방자치단체별로 교부한다. 교부금의 총액은 해당 연도의 휘발유세 수입 예산액의 1/4에 상당하는 금액을 상한으로 한다.

지방정부에서 행하는 가로정비사업과 토지구획정리사업, 주거환경정비사업에 대하여 재정지원이 가능한 채택기준을 도로정비긴급조치법에 규정하고 각 지방정부에 대하여 일정 비율에 따라 보조금을 지원하고 있다.

제2절 지구교통개선사업 사례

1. 네덜란드 본엘프(Woonerf)

(1) 도입배경

1960년대 말 도시 간 도로 건설로 ‘Grey Zone’문제가 대두되면서 주민들의 교통환경에 대한 논의가 시작되어 1970년대 “사람과 차의 공존”이라는 개념 등 장하였으며 1972년 지역주민이 통과교통의 방지를 위하여 도로에 화단과 연석 등을 설치하는 기법을 적용하였고 이에 대하여 “생활속의 터”라는 의미의 [Woonerf]가 용어로 정착되었다.

보급과정은 1975년 네덜란드 정부가 [Verkeersleefbaarheid(생활과함께하는 도로)]를 지정하고 1976년초 Woonerf실시를 위한 각 부처 간 합의를 도출하여 기존 시가지의 주거지역에 도로개량사업의 일환으로서의 Woonerf를 도로교통법(RVV)의 내용에 포함시켜 법제화하였다.

(2) 추진방법

본엘프의 지정방법은 행정주도형과 주민주도형이 있다. 행정주도형은 도시계획국이나 공공사업국이 주민의사를 타진하여 지정하는 것이며, 주민주도형은 주민이나 시의회의 요청에 의해 지정하는 것이다. 계획은 법적인 설계기준에 따라 시당국 또는 전문가에 의해 구체적인 설계가 작성되고 도시교통협회에 의해 수립된다. 재정적 지원은 도시계획사업의 일환으로 국고보조금제도가 적용된다.

(3) 개선사업 내용

본엘프에서는 일반적으로 보도와 차도를 특별히 구분하지는 않지만 차도를 깔고 폭을 좁히고 턱을 두어 차량이 고속으로 주행할 수 없도록 하며, 도로에는

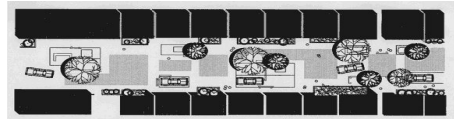
주민을 위한 주차공간을 확보하되 도로 양쪽에 번갈아 가면서 주차공간을 확보하고 차의 통로를 지그재그 모양으로 만들어 감속을 유도하였다.

각 나라별 본엘프 관련 법규의 공통된 내용은 다음과 같다.

- 보행자는 본엘프로 정해진 도로 내에서는 도로 폭원 전부를 사용할 수 있다. 도로상에서 놀아도 상관없다.
- 차량의 속도는 보행속도보다 빨라서는 안 된다.
- 운전자는 보행자를 위협하게 해서는 안 되고 보행자나 자전거이용자가 자동차에 우선하나, 보행자가 자동차 교통을 불필요하게 방해하여서는 안 된다.
- 주차는 표시된 장소이외에는 허용되지 않는다.

네덜란드 본엘프의 세부시행내용을 살펴보면 앞서 제시된 기본원칙 이외에 설계기준을 통해 도로구조의 변경과 차량관리, 주민생활에 대한 보호 등 세부적인 내용까지 규정하고 있다. 주된 내용으로는 도로가 보도와 차도로 분리되어 있는 것 같은 인상을 피하도록 하고, 이를 위해 25m 마다 도로가 연속되지 않도록 하며, 50m 마다 차량속도를 감속할 수 있는 교통진정시설을 도입하도록 하였다. 본엘프의 출입구를 인지할 수 있는 표식과 시설을 설치하도록 하며 주차공간의 경계를 명확히 하고, 적절한 조명을 설치해야 한다는 최저기준을 명시하고 있다.

Woonerf



www.clas.ufl.edu



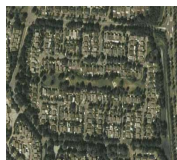
www.ontwerpatelier.nl



uniqbike.vox.com



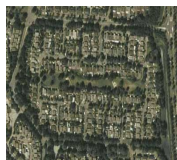
www.hamilton-baillie.co.uk



www.soundandvision.be



www.scotland.gov.uk



www.verkehrsplanung.de/home.pla.net.nl

<그림 29> 네덜란드 본엘프 (Woonerf)

2. 영국의 홈존(Homezone)

(1) 도입배경

홈존은 영국에서 1998년에 도입되어 실시되고 있는 영국식 본엘프이다. 홈존은 본엘프에 비해 단순히 자동차 이용에 제한을 가하는 정도가 아니라, 가로환경의 질적 개선을 포함한 도로기능 자체의 변화를 목적으로 하고 있으며, 주택가 생활도로의 도로공간을 거주민과 보행자, 자전거 이용자, 어린이들을 위한 생활공간으로 전환하고자 한다.

홈존의 기본원리는 ‘거주민들의 거리’이며, 거리를 단지 교통소통을 위한 것이 아니라 사람들을 위한 장소로 조성하여 거주자의 거리로서 삶의 질을 향상시키는 것을 목적으로 한다.

영국의 홈존은 1998년 7월 1일 신교통정책 백서를 통해 정식으로 거론되기 시작한 이후 DETR에 의해 1999년부터 3년동안 9개 지역의 시범지역에서 모니터링 프로젝트를 수행한 결과 2001년 2월부터 Transport Act 2000을 통해 영국에서 법적으로 인정되기 시작하였다.

(2) 추진방법

2001년 가을부터 홈존으로 지정된 지방도로의 속도와 이용에 대한 규제가 지방 자치단체의 지도하에 가능해지는 등 각 지방 자치단체에서는 홈존을 지정하는데 특별한 권한을 가지게 된다. 도로 사용에 대한 규제는 거주민에게 도로 사용권을 부여하고, 도로를 단순히 통과하기 위한 목적으로 사용하는 것을 제한하기 위한 것이지만, 다른 사람들이 합법적으로 도로를 사용하거나 정당하게 건물에 접근하는 것에 대해서는 제한할 수 없도록 하고 속도제한 역시 속도감소 대책을 수립한 지방자치단체의 교통당국에 위임하고 있다.⁹⁾

(3) 개선사업내용

홈존은 독일과 네덜란드 등 다른 유럽국가의 경험과 계획내용을 토대로 이루어지고 있으며, 대상지의 선정은 침두시 교통량이 시간당 100대 미만인 도로로 총 연장이 600m가 안 되는 도로(막다른 골목인 경우에는 400m)에 대해 지정할 것을 권장하고 있다. 홈존에 거주하는 주민의 삶이 질적으로 향상되는데 잠재적으로 기여할 수 있도록 통과차량은 최대한 제한하고 있다.

홈존을 성공적으로 수행하기 위해서는 다음의 요소들이 수행되어야 한다.

- 단순히 이동을 목적으로 하는 공간이 아닌 공공 공간의 가치를 지닌 주택가 생활도로로 전환
- 지역 공동체 의식, 다양한 주민활동, 가로 이용 촉진
- 활동적이고 창조적인 어린이 놀이 기회의 증가
- 자연적인 감시 증가로 우발적 범죄 방지
- 10mph 정도로 차량속도 감소
- 안전한 주거지역으로 개선되었거나 적어도 이전의 상태가 계속 유지된다는 인식 고취
- 차량 중심의 환경을 개선하여 어린이, 노인, 장애인 등 보행약자의 이동성을 높이고, 근거리의 보행 및 자전거 이용을 장려
- 도시 가로환경의 질 개선
- 도시적 생활 요구 증가에 도움

9) www.hmsa.gov.uk/acts/acts2000/00038-ap.htm#268

Transport Act 2000에서 제시하고 있는 홈존에 대한 법적 조항은 다음과 같다.

*** 「Transport Act 2000」 268.10) (조용한 골목길과 홈존)**

- 지방자치단체의 교통당국 (local traffic authority)은 관할 도로에 대해 조용한 골목길 또는 홈존으로 지정할 수 있다.
- 도로 사용권(통행제한), 속도제한 등 중앙정부의 권한은 조용한 골목길 또는 홈존으로 지정된 도로에 대해 지방자치단체의 교통당국이 합법적인 권한을 지닐 수 있도록 한다.
- 도로 사용권은 최종 목적이 대상도로의 내부일 경우 통행을 허가하는 명령이다.(통과차량배제)
- 그러나 다음과 같은 경우에 대해 도로 사용권이 제한될 수 없다.
 - 다른 사람들이 합법적인 도로의 이용을 고의적으로 방해하는 것
 - 도로에 면해있거나 도로에 위치한 건물에 정당하게 접근하기 위한 도로의 사용
- 속도제한은 정해진 자동차의 속도감소 대책을 수립한 지방자치단체의 교통당국에 위임한다.
- 중앙정부는 비준절차를 포함하여(주요사항, 중앙정부권한 등) 다음사항에 대한 폐지, 개정, 신설에 대해 법에서 정하는 절차를 만들 수 있다.
 - 지정
 - 도로사용권과 속도제한(이하 생략)

10) www.opsi.gov.uk/ACTS/acts2000

North West Bognor Regis, West Sussex, UK

West Sussex의 최초의 홈존은 North West Bognor Regis에 만들어졌으며, 이 지역은 교통환경개선 대책으로 홈존만 계획된 것이 아니라 다음 그림에서 보는바와 같이 최고속도 존 규제지역, 스쿨존 지역 등이 함께 계획 된 것을 알 수 있다.

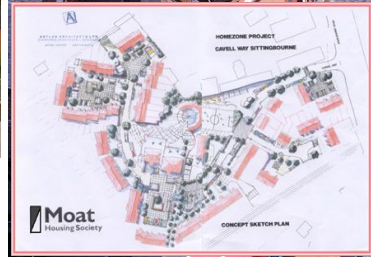


<그림 30> North West Bognor Regis의 홈존

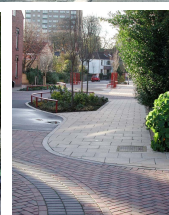
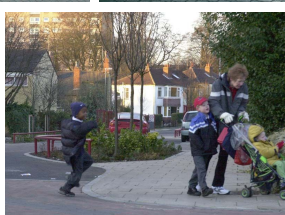
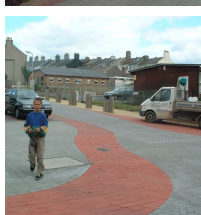
Northmoor Estate, Manchester, UK

홈존은 Northmoor의 진행 중인 주요 계획안으로서 정부의 9가지 중요 국책 과제 중의 하나이다. 이는 교통관리분야에서 담당하는 업무로서 보행자에게 우선권을 주는 다양한 방안이 이슈화되고 있고, 홈존 이내 지역은 20mph 이내 지역으로 계획하였다. 지역 내 차량의 이동과 속도는 rumble strips, build out, gateway 등에 의해 제한된다.

Home Zone



www.ctc.org.uk



www.methleys.org.uk



www.northmoorhomezone.org

<그림 31> 영국 홈존 (Home Zone)

3. 일본의 커뮤니티도로, 커뮤니티 존 및 생활도로 존

1) 커뮤니티 도로

(1) 도입배경

1966년 일본정부는 심각한 교통사고 문제에 대처하기 위해 [교통안전시설 등 정비사업에 관한 긴급조치법]을, 그리고 1970년에 [교통안전대책기본법]을 제정함에 따라 보도, 신호등, 가드레일, 횡단보도 등의 정비가 급속하게 진행되었다.

1974년부터 공안위원회(경찰청)에 의해 “생활 존 규제”가 실시되었는데 이는 자동차 이용으로 인한 편리성 보다 보행자나 지역주민의 안전과 쾌적성을 중시하고, 자동차의 통행은 이러한 환경이 침해되지 않는 범위 내에서 그 이용을 인정하고자 하는 것을 기본 바탕으로 하고 있다. 이를 위해 생활존에서는 일방통행, 좌우회전 금지, 대형자동차 통행금지, 일시정지와 속도규제가 실시되었다.

“생활 존 규제”는 1980년까지 상당한 성과를 거두다 1980년대 이후 자동차의 이용규제에 관한 이념의 대립, 규제 수준의 차이, 자동차 교통의 이용자 증대, 운전규범의 저하 등으로 그 효과가 미흡해졌고, 특히 기존 시가지 도로의 대부분이 보차도의 구분이 없는 6~8m도로로 이에 대한 교통안전대책이 요구되기 시작하였다. 이러한 문제를 해결할 방법으로 네덜란드의 본엘프가 소개되었지만, 기존의 도로교통법 제도 하에서 기존시가지의 도로에 차량의 통행을 방해하는 장애물을 두는 것은 불가능한 것으로 여겨졌다.

그러던 중 오사카시는 교통안전대책의 일환으로 일본에 적용 가능한 보차공존의 형태에 대한 검토를 시작하였고, 그 실험결과를 토대로 1982년 8월 아베노구 나카이케초의 기존 주택가에 일본 최초의 “커뮤니티도로”로 이름 지어진 보차공존도로가 도입되었다. 이러한 오사카시의 커뮤니티도로의 시험은 전국적인 주목을 끌어 1983년 [특정 교통안전시설 등 정비사업]의 보조 대상사업으로 결정되면서 전국적으로 확대 시행되었다.

(2) 추진방법

커뮤니티도로는 유럽의 본엘프에서와 같이 도로교통법에서 정하는 별도의 법적 효력을 가진 도로는 아니다. 주거환경정비사업, 연도환경정비사업, 심볼로드 정비사업, 상업가 진흥정비특별사업 등 일본의 가로환경정비사업과 연계하여 조성된 도로로, 예산지원과 각종 교통시설의 예외적인 도입은 특별법의 성격을 지니고 있는 [교통안전시설 등 정비사업에 관한 긴급조치법]에 의해 가능하다. 시행주체는 시정촌이며 국토교통성 도로국에서 주관한다.

(3) 사업내용

기존법에 따라 보도와 차도는 분리하되, 차도폭은 3M로 줄이고, 그 나머지를 보도로 조성하였다. 차량의 속도를 제한하기 위해 도로의 선형을 지그재그 형태로 굴절시키고, 보도에는 자동차가 올라오는 것을 방지하기 위해 콘크리트로 제작된 블라드가 설치되었다.

일본의 경우 가로수나 블라드 등은 보도상이 아니면 설치될 수 없다는 제약이 있기 때문에 차도와 보도의 구분이 없도록 조성하는 것을 원칙으로 하는 유럽의 본엘프형 도로와는 달리 커뮤니티 도로에서는 차도와 보도의 경계를 명시하는 선형을 표시하고, 차도부의 포장을 보도에서 사용하는 블록 포장을 하거나, 크랭크형 또는 사행으로 도로선형을 계획하는 경우가 많다.

2) 커뮤니티 존

(1) 도입배경

지구 종합적인 교통매니지먼트의 필요성이 부각됨에 따라, 보행자의 통행이 우선되어야 하는 주거지 등을 대상으로 한 교통안전대책인 커뮤니티 존 조성사업이 1996년에 도입되었다. 그 후 전국 각지로 확산되어 커뮤니티 존의 도입이 추진되고 있으며, 현재 사업이 완료된 지역에서는 교통사고 감소 효과가 크게

나타나고 있다.

(2) 추진방법

일본도 우리나라와 마찬가지로 도로의 건설과 관리업무가 건설성과 경찰청에 의해 나뉘어 있어 도로 관련 행정 및 실무의 추진에 여러 가지 어려움이 발생하고 있었다. 이를 해결하기 위해 지구 내 도로개선을 일본의 제6차 교통기본계획의 중점과제로 설정하고, 경찰청을 포함한 건설성의 도로국과 도시국이 상호 협조체계를 구축하여 실시하였다.

계획매뉴얼 작성 단계에서부터 경찰이 참여하도록 함으로써 경찰과 건설성의 도로국, 도시국이 상호 협조체계를 구축하도록 하고, 계획과정에 지역주민의 의견과 지구 특성을 반영하기 위해 지역협의회를 구성하고, 다양한 방법으로 적극적인 주민 참여를 유도함으로써 사업의 성공률을 높였다. 특히 지역주민의 합의 형성을 위해 협의회, 간담회, 워크숍, 안전 총 점검, 지도 작성, 현지체험조사, 설문조사, 홍보설명회, 견학모임, 계획안 설명회, 안내부스 설치, 사회시험 등 다양한 수법을 도입하여 주민의견을 수렴하고 사업의 이해를 높였다.

일본의 커뮤니티존은 제 6차 · 7차 교통기본계획의 중점과제로 [교통안전시설 등 정비 사업에 관한 긴급조치법]에 의한 정부보조금의 지원 하에 각 자치단체의 관련부서(도시과, 도로과, 도로교통과 등)와 경시청이 사업주체가 되어 추진되고 있다.

(3) 사업내용

커뮤니티존의 목표는 다음과 같다.

- 존 내부를 통과하는 교통량을 최대한 억제하고 외부의 간선 및 보조간선도로로 유도하는 동시에 존 외부도로의 교통흐름이 원활하도록 추진한다.
- 존 내부를 운행하는 모든 차량의 주행속도를 감소시킨다.
- 보행자와 자전거, 특히 어린이, 장애인, 고령자 등 교통약자의 안전성 확보

를 배려한다.

- 존 내부에서 불법주차 및 도로의 부적절한 점용을 억제하고 도로교통을 원활하게 한다.

커뮤니티존은 기존의 주거환경계획이나 경관계획이 교통계획과의 연결성이 약했던 부분을 보완하여 지구 차원으로 면적인 범위를 설정하여 교통규제를 실시하고 지역주민과 보행자의 안전성 확보를 위해 다양한 교통진정시설을 설치하여 자동차의 주행속도를 감소시키는 것을 목표로 추진된다.

따라서, 일본에서는 ‘커뮤니티존 형성 매뉴얼’을 발간하여 교통사고 저감과 쾌적한 보행환경 조성을 목적으로 조성하는 보행자 우선도로인 커뮤니티존의 도로계획 지침서로 사용하였다. 여기에는 커뮤니티존 도입의 필요성과 폭넓은 해외 사례를 포함하여 도로구조의 변경과 교통운행을 위해 필요한 다양하고 구체적인 기법 등이 표현되어 있다.

3) 생활도로 존

(1) 도입배경

일본에서는 최근 고조되고 있는 무장애구역(barrier-free)이나 자전거에 대한 하드/소프트 정책, 도로녹화나 소음대책 등 지구환경개선, 특히 안전하고 안심할 수 있는 마을 만들기(마찌즈쿠리)사업을 커뮤니티 존에 부가하여 2002년부터 생활도로 존 조성사업 시행을 위해 노력해오고 있다.

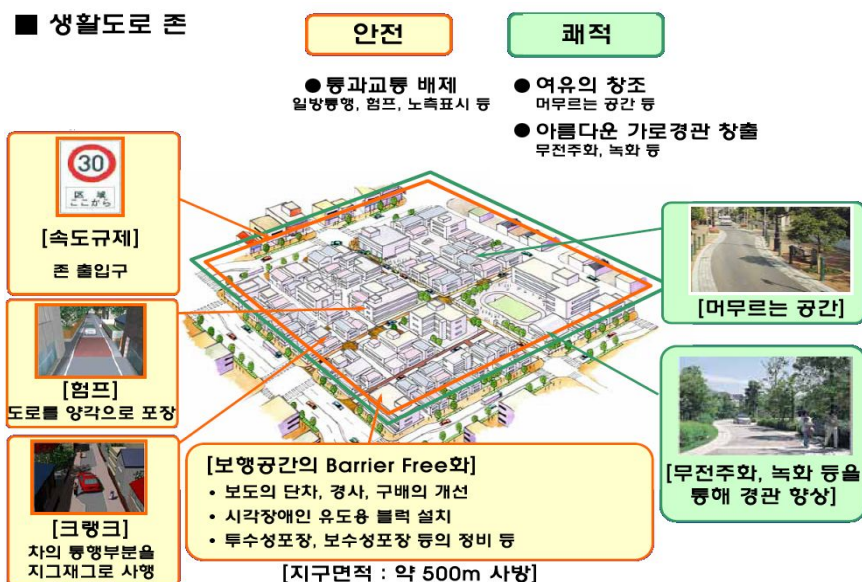
(2) 추진방법

생활도로 존은 국토교통성 도로국에서 주관하는 시책으로 2002년부터 참여 의욕이 높은 지구를 모집하여 현재 전국적으로 42지구가 선정되어 있다. 생활도로 존에 참여하는 지구는 보조사업의 중점배분과 사회실험비의 지원을 받을 수

있으며, 소프트한 것으로는 연락회의개최 및 전문가자문을 통한 노하우 제공, 생활도로 존 실험설비 렌탈, 정보의 공유를 지원받을 수 있다.

(3) 사업내용

생활도로 존은 주거환경에만 국한된 것이 아니라 주거지계, 상업지계, 관광지계 3가지로 나뉘어 연구되고 있다. 목적은 지구의 안전성과 쾌적성을 확보하는 것으로 통과교통을 배제를 위해 일방통행, 험프, 노측표시, 속도규제 등의 수법을 이용하며 보행공간의 Barrier-Free화를 위한 보도단차개선, 시각장애인용 유도블럭 등을 설치한다. 또한 쾌적성 확보를 위해 머무르는 공간 등 여유를 창출하고 무전주화·녹화 등을 통해 아름다운 가로경관을 창출하는 것이 사업의 주요 내용이다.



<그림 32> 생활도로 존 개념도

4. 최고속도 존 규제

1960년대 이후 유럽에서 자동차 교통량의 증가는 교통정체를 피해 지구도로로 진입하는 통과교통량 증가로 이어졌다. 그 결과 지구 내 생활도로에서의 교통사고 위험이 커지고 보행환경이 열악해지면서 1980년대 중반부터 독일, 네덜란드, 프랑스, 덴마크, 스위스, 영국 등 유럽국가에서는 Zone 30이라고 하는 최고속도 존 규제가 도입되었다.

Zone 30은 간선도로로 둘러싸인 일정구역 내에서 자동차의 통행속도를 30km/h를 넘지 못하도록 법으로 규제한 후 자동차의 통행을 방해하는 인위적인 구조물을 설치함으로써 보행자의 안전과 편의를 보장하는 면적인 교통관리대책이다.

최고속도가 30km/h로 정해진 이유는 28km/h로 주행하다가 갑자기 급제동을 걸어도 10m 이내에서 정지할 수 있다는 교통공학적인 관점에서 도출된 실험결과에 의한 것으로 독일 쾰른시의 ‘Neusser Wall’에서 행해졌던 실험결과를 따르고 있다.

1) 독일 Tempo 30

독일에서는 “Tempo 30”이라는 교통안전운동을 도입하여 1982년부터 도로교통법에서 정하는 바에 따라 운영하고 있다. 단순히 Zone 30을 알리는 표지판 하나를 세워놓고 규제하는 것이 아니라 “누가 보더라도 Zone 30임을 알 수 있는 물리적 규제 장치가 부설되어 있지 않으면 Zone 30구역의 설정은 무효”라고 규정하고 있다.

운전자가 Zone 30 구역에 진입할 때에는 표지판 뿐 아니라 차도 폭 좁힘, 장치물, 도로 포장의 재질 및 색깔 변화 등으로 금방 자신이 Zone 30 구역에 진입을 했고 이 구역을 빠져나가기 전까지 속도 30km/h 이상으로는 올리지 못한다는 것을 인식하도록 유도하고 있다.

2) 네덜란드 Zone 30

네덜란드 역시 1983년 도로교통법(RVV) 개정시 주거지역내의 교통사고 감소, 쾌적한 주거환경 보전 등을 목적으로 강제적으로 자동차의 통행 및 속도를 30km/h로 규제하기 위해 Zone 30 을 규정하고 있다. 네덜란드에서 Zone 30은 본엘프와 구별되어야하고, 도로구조나 운용방법에 대한 별도의 속도규제 대책이 수립되어야 한다.

또한 식별성과 안전성 확보를 위해 조명을 설치하고, 긴급차량의 운행에 대한 고려를 법으로 규정하고 있다. 1987년에는 Zone 30 에 대한 세부운영 지침에 관한 별도의 매뉴얼을 발간하여 전국적으로 Zone 30을 확대운영하고 있다.

3) 영국 20mph Zone

영국은 다른 유럽국가에 비해 조금 늦은 1990년 국가의 보조 사업으로 20mph Zone을 도입하였다. 지역을 대상으로 교통진정화를 실시하는 것이지만 속도규제뿐 아니라 이를 위한 물리적인 시설을 반드시 설치하도록 하고 있다.

또한, 사전에 18개월의 시행 기간을 두고 교통안전상의 효과 등을 실증하는 교통 실험을 의무화하고, 각 지방자치단체가 20마일 존을 설정하여 필요한 조치를 할 수 있도록 하고 있다.

영국의 호삼지구와 독일의 마인츠시에서 시행한 사례에서와 같이 각 국가별로 범위 설정기준과 운영방법, 법적인 지원은 조금씩 차이가 있지만 자동차의 속도를 줄이고, 이를 위한 시설을 설치함으로써 실시 이후 교통사고의 감소와 통과교통량 감소의 효과가 있는 것으로 나타나고 있다. 특히 최고속도 존 규제는 1) 자동차 소음을 극단적으로 억제하고, 2) 노상주차장이 늘어나며, 3) 비용이 비교적 저렴하며, 4) 사회적 평가가 양호하여 유럽에서는 대부분의 국가에서 시행이 되고 있으며, 최근에는 미국이나 호주 등의 나라에서도 도입되고 있다.

20mph Zone 에서는 Traffic calming 기법을 사용함으로써 교통속도를 제한한다.

Build Outs	Chicanes	20mph Zone Entries or Gateways
		

<그림 33> 속도제한 방법

5. 교통진정(Traffic Calming)

Traffic Calming이란 가로를 쾌적하고 안전한 환경으로 개선하면서 자동차의 속도를 억제하기 위한 교통정책으로 정의되고 있다. 미국의 교통공학협회(ITE)¹¹⁾에서는 자동차로 인한 부정적 영향을 감소시키고 자동차 운전자의 통행 행태를 변화시키며 보행자 및 자전거 이용자들의 통행환경을 개선시키기는 것을 목적으로 하며, 주택지 등의 지구를 대상으로 자동차 주행속도의 억제 및 통과 교통의 배제를 위한 여러 가지 물리적인 대책으로 정의하고 있고, 일본에서는 Traffic Calming을 교통정온화 또는 교통진정화로 번역하여 안전하고 쾌적한 지구를 형성하는 방안으로 정의한다.

Traffic Calming은 독일어인 Verkehrsberuhigung에서 유래된 것으로 어원은 독일어이지만 유래는 네덜란드의 본엘프라 할 수 있다. 앞서 살펴본바와 같

11) Institute of Transportation Engineers

이 본엘프에서 시도된 교통진정시설에 의해 주거지의 도로환경을 개선하는 효과를 얻어 1970년대 중반부터 유럽 각국에 확산되기 시작하였고, 존 30이라는 지역적인 교통규제로 이어지는 계기가 되어 교통진정시설은 네덜란드, 독일, 덴마크, 영국 등 유럽의 각국에서 선도적으로 도입되어 운영되고 있다.

1) 영국의 교통진정시설 기준

영국은 1983년 처음으로 과속방지턱이 도로교통법에 조문형태로 도입된 후 별도의 「과속방지턱 규칙(Highways Road Humps Regulations 1990)」을 제정하였다. 1991년 도로교통법 개정을 통해 지방자치단체별로 독자적인 과속방지턱 설치에 대한 특별권한을 갖게 됨에 따라 스피드 쿠션을 비롯한 다양한 형태의 과속방지턱이 등장하게 되었고, 반복되는 법개정을 통해 1996년에는 과속방지턱 설치 시 관할 소방서와 앰블런스 서비스를 제공하는 책임자의 자문, 조명 설치가 강조되고, 1999년 개정에서는 Zebra, Pelican, Puffin 횡단보도 관련 규정이 추가되는 등 변화하는 법과 도로환경에 적극적으로 대응하고 있다.

또한 과속방지턱을 제외한 교통진정시설에 대해 별도의 「교통진정규칙(Highways Traffic Calming Regulations 1993)」을 제정하여 도로에 적용하고 있다. 1992년 도로법에서 조문추가의 형태로 Traffic Calming 이라는 용어를 처음으로 영국 법률에 등장시킨 이후 1993년 8월 27일 교통진정 규칙이 발효됨에 따라 시케인(Chicanes), 게이트웨이, 교통섬, 림블스트립, 오버런, 폴트(Build-out), 차도 폭 줄임(Pinch points) 등이 새롭게 법적 위상을 부여받게 된다. 교통진정시설을 설치할 때 도로가 위치한 지역의 경찰서장과 지역주민 및 관련단체와 협의하도록 명시하고, zone 20 속도제한이 실시되는 지역에 대한 예외규정을 두고 있다. 영국 교통부에서는 각종 교통진정시설에 대한 조사와 연구 결과를 종합하여 표준화된 설계기준을 다양한 도면과 사례사진과 법적 기준 등이 수록된 리플릿(Traffic Advisory Leaflet)으로 제작하여 실무에 활용하도록 하고 있다.

2) 일본의 교통안전시설 등 정비사업에 관한 긴급조치법

일본에서 커뮤니티 도로나 커뮤니티 존에 설치되는 교통진정시설은 「교통안전시설 등 정비 사업에 관한 긴급조치법」에 의해 별도의 예외 시설로 도입되어 오다가, 지난 2001년 도로 구조령의 개정으로 국공부와 협착부의 설치가 정식으로 인정되어 도로 이용자와 연도 주민의 이해를 전제로 도로를 구부리거나 차도의 폭을 줄이는 것이 가능해졌다.

교통진정시설은 도로의 구조를 변경하거나, 도로시설을 설치하는 방법과 교통규제에 의한 방법으로 나눌 수 있다. 교통진정시설의 목적은 주로 자동차의 속도를 억제하거나 통행량을 줄이기 위한 것으로 30km/h의 속도규제구역의 설정, 노상주차규제, 대형차량의 통행금지 규제 등의 교통규제가 실시되며, 진입부강조(gateway), 사다리꼴·원호형 과속방지턱, 감속쿠션, 차도 꺾기(clank Slalom), 차도 폭 줄임(pinch point, choker, overrun area), 미니로터리, 요철포장, 칼라포장, 통행차단, 블라드 등의 시설과 기법이 조합되어 설치되는 경우가 일반적이다.

도로의 구조를 바꾸어 차량통행을 억제하는 교통진정시설의 설치는 자동차의 속도규제 이외에도 불법노상 주차를 예방하고, 안전한 노상주차 확보할 수 있으며, 운전자에게는 일반도로와는 다른 성격의 지구에 위치해 있다는 것을 인식시킬 수 있어 교통규제만 실시하는 것에 비해 훨씬 효과가 높다.¹²⁾

12) 서울시 보행우선지구 제도 운영방안, 서울시정개발연구원, 2002, p.83

제3절 교통매니지먼트 사례¹³⁾

교통체제나 대중교통 서비스 등 교통을 둘러싼 문제는 복잡하며, 환경문제를 시작으로 토지이용의 문제, 경관의 문제, 그리고 고령화 사회의 문제 등에 이르기까지 커다란 영향을 미치고 있다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 다양한 정책과 제도가 도입되었을 뿐만 아니라, 이에 더하여 자동차, 지하철, 버스, 자전거, 도보 등에 의한 교통문제의 개선을 위해 자율적이고 계속적으로 매니지먼트가 필요하다.

이에 일본의 국토교통성에는 ‘MM 정책: Mobility Management’에 대한 연구를 바탕으로 매니지먼트를 실제 사례에 적용하고 있다. 계속적인 커뮤니케이션을 통해 교통에 대한 생각을 전환할 수 있으며, 교통의 행태까지도 변화시킬 수 있다는 전제하에 모빌리티 매니지먼트를 사회적으로도 개개인에 있어서도 보다 바람직한 방향으로 개선하려고 노력하고 있다.

TDM(Transportation Demand Management : 교통수요매니지먼트)와 MM(Mobility Management)은 비슷한 점이 많으나, TDM이 소프트한 교통정책으로서 과금이나 규제, 종류별 서비스 정책에 의해 ‘수요’의 행태변용을 유도하려는 것임에 반해, MM은[자발적인 행동변화를 기대함], [개개인의 개별적인 커뮤니케이션을 주체로 한 시책]이란 특징을 가지고 있다.

1) 모빌리티 매니지먼트의 방법

모빌리티의 본래 의미는 ‘이동’이다. 모빌리티 매니지먼트는 개인의 이동이 개인뿐만 아니라 사회에도 바람직한 방향으로 변화할 수 있도록 관리하는 것으

13) MM:Mobility Management (교통을 둘러싼 다양한 문제의 해결을 위하여), 일본 국토교통성 안내자료

로서 정보제공 등의 커뮤니케이션을 중심으로 한 기법을 주로 활용한다.

모빌리티 매니지먼트는 여러 가지 방법을 조합하여 [협력행동 : 공익의 증진에 기여하는 개개인 행동]의 실행을 목표로 한다.

<표 39> 일본 국토교통성의 모빌리티 매니지먼트 방법

개별대중교통 이용정보제공	대중교통의 노선도나 시간표, 이용방법, 관련정보를 개별적으로 제공 환경과 정체의 문제 등을 정확히 전달
협력행동의 의뢰	지구환경이나 교통문제를 고려하여 자동차 이용을 유도하고, 가급적 대중교통기관을 이용하며, 주차매너를 지키는 일 등의 사회적, 개인적으로 바람직한 교통행동을 의뢰
피드백 정보의 제공	개개인의 교통행동을 조사하고, 이에따른 영향, 자동차이용시간, CO2배출량, 칼로리 소비량 등의 정보의 피드백
어드바이스 정보의 제공	개인의 교통행동을 측정하고, 이에 대한 개별적 어드바이스와 맞춤형정보를 제공
행동플랜의 요청	협력을 의뢰하는 행동에 대해서는, 구체적으로 [언제, 어디서, 어떤 식으로 행동을 바꾸는가]를 검토 요청

2) 모빌리티 매니지먼트의 검토순서

모빌리티 매니지먼트의 검토 순서는 우선 목표를 설정하고, 대상 장소 및 대상을 선정 후 실시주체를 정하고, 효과적인 방법을 선택한다.

<표 40> 모빌리티 매니지먼트의 검토순서

목표	철도 버스 혹은 특정노선의 이용추진 CO ₂ 배출량감소, 혹은 지역대기오염물질배출량 감소 지역 혹은 특정노선의 정체에 대한 대책
대상	장소 : 지역 특정의 철도나 버스, 직장, 학교 등 대상자 : 주민, 전입자, 신규 입주자, 직원·학생·보호자·철도/버스이용자 등
실시주체	국가, 지방자치단체, 교통사업자, 지역단체 관계기관과 연계한 협의회 등 대상 조직 내의 대표(직장의 책임자, 교사)
방법	정보제공 : 개별정보제공, 피드백, 어드바이스, 의뢰, 행동플랜수법의 조합 (여행피드백프로그램 등) No My Car Day, 무료승차권의 배포 등에 의한 경험유발, 여타의 구조적 방책과의 패키지화

3) 모빌리티 매니지먼트 사례

(1) 전입자를 대상으로 한 모빌리티 매니지먼트 사례 (시청창구를 통한 전입 신고시의 정보제공)

새로운 거주지에서 생활을 시작하는 전입자는 정보수집의 의향이 강하기 때문에 철도, 버스, 자동차등을 이용하는 새로운 교통행동이 쉽게 이루어지게 된다.

■ (구)미하라마치의 전입자를 대상으로 한 프로그램

실시주체	미하라마치
실시시기	2003년
내용	주민 전 세대와 전입자에 [마이타운 버스맵]과 [버스이용법] 팸플릿을 배포하고 버스이용을 촉진함 · [버스의 이용법] 팸플릿: 버스의 편리한 사용법을 안내하는 동시에 교통수단의 이용계획에 대한 설문조사 수행 · 마이타운 버스맵: 버스노선, 정류소, 시간표등의 이용정보를 제공하는 전단지
효과	마이타운 버스맵을 이용한 응답자중 약 4% 버스이용률 증가

(2) 워크숍에 의한 모빌리티 매니지먼트 사례

그룹의 힘을 활용한 조직의 확장사례로, 워크숍을 개최하고 직접적인 커뮤니케이션을 통해 참가자의 태도와 행동의 변화를 기대할 수 있으며, 지역사회에 공헌하는 리더의 양성에도 도움이 된다.

■ 쇼핑에서부터 환경과 교통을 생각하는 모임

실시주체	가와니시시 세이와다이자치회, 요코하마현민국, 키키푼수국
실시시기	2005년 11월
내용	어느 가게에서 어떤 상품을 살까 등을 생각하는 [쇼핑게임]을 통해, 환경과 교통의 관계를 고려하여 “가까운 산지의 식품을 산다”, “가까운 쇼핑은 도보·자전거를 이용한다” 라는 결과를 도출해 냄.

■ 외출지도를 작성하는 워크숍

실시주체	교토부, 키키푼수국
실시시기	2005년9월
내용	낮시간의 외출에 필요한 정보를 기재하고 지도를 만드는 워크숍형식으로 실시하여 자기스스로가 일상의 교통패턴을 확인하고, 어떤 정보가 필요할까를 의논한 후 완성된 지도를 지역에 배포 (참가단체 : 나가오카교시 여성회, 소우라쿠군 연합부인회, 우지시여성회 연락협의회, 조요시 연합여성회,야와타시 부인회, 쿠미야마마치회)

(3) 대중교통 이용촉진을 위한 모빌리티, 매니지먼트 사례

여행, 피드백, 프로그램 등의 개별적 커뮤니케이션 정책과 IC카드를 활용한 요금할인, 상점가와 연계한 공동교통 이용촉진책 등이 시행되고 있다.

■ 전차 · 버스의 이용촉진을 목적으로 한 모빌리티 매니지먼트

실시주체	코베시 TDM연구회
실시시기	2003~2005년
내용	지하철, 호쿠신 급행전철, 시버스 이용자를 대상으로 초등학생 이하 두명까지 무료로 이용하도록 한 [에코패밀리제도], 노선상가의 특전이 주어지는[에코쇼핑]을 실시함
효과	에코패밀리제도는 2003년10월부터 실시기간동안 210만명의 이용자가 있으며, 에코쇼핑도 1.3만명이 이용하고 있음. 계속적으로 2005년 10월까지 본격 실시되고 있음

제4절 해외사례 시사점

(1) 상위기관과 자치단체의 역할이 명확하며, 그에 따른 재정적 지원이 이루어짐

지역교통계획체계는 독일과 일본사례를 살펴보았다. 독일은 지방자치단체의 권한이 강하며 교통진정지구설정과 녹색교통수단 증진은 대부분 지방자치단체에 의해 이루어진다. 권한은 지방자치단체에 있지만 연방정부와 주정부는 지방자치단체에 권한을 맡기고 좌시하고 있는 것이 아니라, 지방자치단체가 계획을 시행하는 데 앞서 정책에 대한 사전조사 및 연구 수행 후 지침을 제시하거나 교통계획안내서를 제시하는 등 지방자치단체의 계획을 바람직한 방향으로 이끌어주는 역할을 한다.

일본의 경우는 중앙정부의 권한이 강한 특징이 있는데, 중앙정부에서 지원하는 가로정비사업은 일부로 지구중심의 면적인 계획이 시행된다. 또한 중앙정부는 [도로정비긴급조치법]에 의한 도로정비특별회계를 통해 재정적 지원을 해줌으로써 사업이 활발하게 진행되도록 하고 있다.

(2) 보행자 및 지역주민의 안전과 쾌적성을 중시하는 지구교통개선사업이 계속적으로 시도되고 발전되어가며 제도적 기반을 형성함

지구교통개선사업의 사례는 유럽의 여러 나라와 일본의 사례를 살펴보았다. 유럽에서는 1960년대부터 지구도로를 생활환경으로 인식하고 차량중심이 아닌 보행자 중심의 교통개선을 다양하게 시도해 왔다. 처음에는 보행우선도로 개념에서 출발하였지만 점점 기법이 발달하여 면적인 접근의 규제와 시설설치가 이루어짐에 따라 지구 전체적인 생활환경이 상당히 개선되는 효과를 얻었다. 또한 교통개선을 위한 장치들이 법적으로 제도화되어 사업수행의 원활화를 도모하고 있다.

일본의 경우도 1970년대 중반부터 보행자나 지역주민의 안전과 쾌적성을 중시하는 면적인 개선을 시도해 왔으며, 커뮤니티도로, 커뮤니티 존을 거쳐 현재 생활 도로 존 조성사업을 시행하고 있다. 일본의 경우 제도화 된 것은 아니지만 국가적 시책으로 진행되어 사업이 원활히 수행되도록 하고 있다.

(3) 주민참여 및 교육에 의한 교통매니지먼트 프로그램의 다양한 시도를 통해 주민의식 개선 및 교통환경 개선효과 달성

일본에서는 물리적 환경변화를 위한 사업실시 뿐만 아니라 교통수요를 대중교통중심으로 전환하고 주민의 의식을 개선할 수 있는 교통매니지먼트 프로그램이 동시에 시도되고 있어 지구 종합적인 환경개선에 시너지 효과를 주고 있다.

제 V 장 자치구 교통개선사업 개선방향 및 추진방안

제1절 자치구 교통개선사업 개선방향

제2절 자치구 교통개선사업 추진방안

제 V 장 자치구 교통개선사업 개선방향 및 추진방안

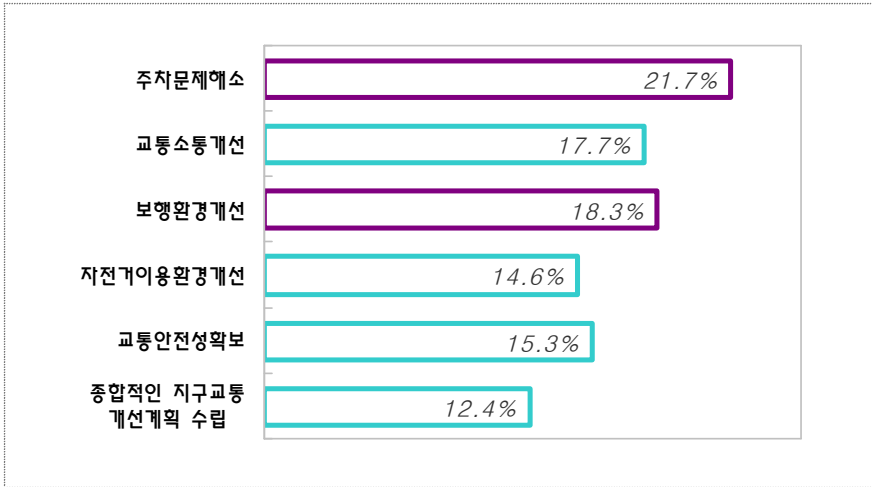
제1절 자치구 교통개선사업 개선방향

1. 녹색교통 중심의 지구도로 개선사업 확대

대중교통과 녹색교통 중심의 지속가능한 도시를 지향하는 서울시의 정책방향에 발맞추어 지구 내 도로의 녹색교통정비는 필수적으로 이루어져야 하는 요소이다. 현재까지는 지구도로의 교통개선사업이 자동차 중심으로 이루어져 자동차 중심의 지구도로환경을 제공하고 있었지만, 대중교통과 녹색교통 중심의 패러다임 변화에 발맞추어 지구도로의 정비방향도 보행자 중심으로 전환되어야 하는 시점에 있다.

자치구 설문 결과 향후 생활교통환경 개선을 위해 중점을 두고 있거나 개선이 필요한 항목으로 주차문제 해소와 함께 보행환경개선을 많이 선택한 것으로 나타났는데 이는 자치구 교통전문직 담당자들도 녹색교통 중심의 보행환경 개선이 절실하다는 것을 인식하고 있다는 것이다.

신도시 계획에 있어서는 계획 시부터 보행권의 개념을 중시한 통행목적별 생활권계획과 대중교통시설과의 연계를 고려하고 보차분리 수법을 이용하여 안전성을 확보한 보행자 도로 계획을 실시하고 있으며, 자전거도로 또한 보행자 도로와 함께 계획하여 안전하고 편리한 녹색교통 환경을 제공하고 있다.



<그림 34> 향후 생활교통환경 개선을 위해 중점을 두고 있거나 개선이 더욱 필요한 항목

일본의 경우에는 기성시가 지구도로 정비를 위하여 지구도로를 기능별로 자동차계도로, 커뮤니티도로, 庭先도로, 보행자도로로 분류하고, 또다시 보행자도로는 목적별로 세분화하여, 각 기능에 맞게 지구도로체계를 개선하기 위한 정비수법을 도입하여 추진해왔다.

<표 41> 일본의 지구도로기능 분류 및 정비수법별 사업 명

지구도로의 기능분류	지구도로의 정비수법	
	시작년도	사업명
지구도로:	1971년	자전거, 보행자 전용도로 등의 정비사업
- 자동차계도로	1975년	거주환경 정비사업
- 커뮤니티도로	1977년	커뮤니티 도로 정비사업
- 庭先도로(정선도로)	1981년	역사적 지구 환경정비 가로사업
- 보행자도로 : · 보행자 천국	1984년	주구통합 교통안전 모델사업 (Road pia구상)
· 貫物도로(매물도로)	1989년	Symbol Road 정비사업
· 遊邀도로(유오도로)	1990년	I-Road 사업
· 산책도로	1996년	커뮤니티 존 조성사업
· 통학, 통원도로	2002년	생활도로 존 조성사업 (쿠라시노 미치 존)
· 통근도로		

자료출처 : 교통공학, Vol.28, No6, p47, 1993, 교통공학연구회 / 지구도로 설계·운영지침에 관한 연구, 1995, 서울시정개발연구원에서 재인용

서울시 또한 기성시가지지를 지속가능한 도시형태로 변화시키기 위한 생활교통환경 개선을 위해 지구 도로를 녹색교통중심으로 정비하는 것과 이들의 종합적인 네트워크화는 매우 중요한 역할을 하게 될 것이다. 따라서 지구도로의 통행목적별 정비목표를 설정하고 현재 이루어지고 있는 사업들이 사람 중심의 생활교통환경 정비에 충족되고 있는지 검토하였다.

우선적으로 지구도로의 통행목적별 정비목표 설정을 위하여 선행연구에서의 지구도로에서의 이용주체별 행동분류 및 지구도로의 기능, 지구교통정비와 관련된 항목들을 검토하였으며 그 내용은 <표 42>, <표 43>과 같다. 지구도로의 이용주체는 사람과 차량으로, 사람은 통근, 통학, 쇼핑을 목적으로 하는 이동이 보행과 자전거를 통해 발생하고 도로에서 산책을 하거나 이웃과의 교류를 위한 대

<표 42> 지구도로에서의 이용주체별 행동분류

이용주체	일상생활	행동목적	구체적 행동내용	종류
사람	보행 자전거	통근 통학 쇼핑	집에서 지역내 각 시설로의 접근 -지하철역 -업무시설 -상점가 지역내 각 시설로의 접근	이동
	보행	산책	공원이용	산책
	대화 놀이	대화 운동 놀이		놀이
차량	주행 주정차	통근 쇼핑 기타	역으로의 접근 지역내 각 시설로의 접근 간선도로로부터 유출 간선도로로부터의 진입 시설로의 접근	이동
	주행	긴급주행		
	주정차		쓰레기 수집 화물의 집배	주정차

자료출처 : 교통공학, Vol.28, No4, pp6, 1993, 교통공학연구회 / 지구도로 설계, 운영지침에 관한 연구, 1995, 서울시정개발연구원에서 재인용

화, 운동, 놀이 등의 행동을 하며, 차량은 간선도로로부터의 유출입 및 지역 시설로의 접근을 위한 주행과 주정차, 방재 및 공급처리 기능을 위한 주행 및 주정차 행위를 발생시킨다. 지구도로는 이러한 통행목적에 맞게 사람과 차량에게 교통기능을 제공하고, 생활환경 및 공동체형성기능과 지구의 방재 및 공급처리 기능을 충족시킬 수 있도록 정비되어야 한다.

<표 43> 선행연구에서의 지구도로 기능 및 정비관련 내용

선행연구	구분	세부내용	
도시주거지 가로의 기능 ¹⁴⁾	교통기능	·자동차와 보행자의 통행 ·건축물과 시설로의 진입 ·주,정차공간 제공	
	생활환경기능	·산책, 조깅, 휴식 등 비목적적 보행활동 수용 ·이웃과의 교류, 커뮤니티 형성 ·매매활동 ·생활작업공간	
	지구형성기능	·간선, 보조간선 등의 도로위계로서 도시골격 형성 ·생활권역의 경계 형성	
	방재 및 공급처리기능	·재해에 대한 소방활동 지원 ·에너지, 상수, 통신의 공급로 ·폐기물, 하수, 우수 처리공간	
지구도로 정비의 목표 ¹⁵⁾	교통안전성 제고 (직접적 목표)	·통과교통량 억제 ·주행속도 억제 ·보행자 공간의 확보	
	지구환경의 제고 (간접적 목표)	·소음, 배기가스의 감소 ·오픈스페이스 확대 ·경관의 향상(쾌적한 도로환경)	
지구교통계획 의 평가항목과 그 조사 ¹⁶⁾	평가 항목	주거지구	공동
	1) 차량의 통행	접근성	교통량, 속도 주정차량
	2) 지구 공동체	어린이의 놀이 이웃교제	보행자/자전차/신체장애인/고 령자의이동성
	3) 지구의 환경	안전성, 소음	사회적 안정성
	4) 지구의 재해	범죄(방법)	긴급자동차의 접근성

선행연구의 항목을 바탕으로 지구 내 통행목적 별 교통환경 정비를 위해 고려해야 할 사항과 현재 그에 대응하는 사업의 현황, 추후 개선을 위해 필요한 사업을 정리한 것은 <표 44>와 같다.

<표 44> 지구 내 통행목적 별 교통환경개선을 위한 필요 사업 검토

항목의 분류	통행목적	정비사항	사업현황	필요사업제안
사람 (보행· 자전거)	통근	대중교통접근로정비		Walk to station (보행· 자전거 네트워크 연결사업)
	통학	통학로 정비	어린이보호구역	
	쇼핑, 업무	근린상업가로정비 (공공청사)		생활도로정비 (Main Street)
	산책,조깅,놀이	공원 연계된 산책로정비	생활도로정비	산책로정비
차량	외부도로 이동	지구도로체계 정비	이면도로일방통행	도로위계별 교통체계 정립
	주정차	주차 공간 확보	거주자우선주차 그린파킹 공동주차장	차고지증명제 주민참여 및 교육
	방재 및 공급처리 (소방차접근)	소방도로 확보	이면도로일방통행 거주자우선 주차구획정비	도로위계별 교통체계 정립

이용주체가 사람일 경우 일상적으로 통근, 통학, 쇼핑/업무, 산책/조깅/놀이의 통행목적으로 보행과 자전거 통행이 발생한다. 이러한 통행목적별로 보행로 및 자전거이용도로를 정비해 줄 필요가 있다.

현재 시행중인 사업현황을 살펴보면 보행환경개선을 위한 사업은 어린이보호구역과 Green Parking 사업의 일환으로 특정 구간의 생활도로정비사업 만이

-
- 14) 저층밀집주거지내 가로의 보행환경 개선방안연구, 최이명, 서울대학교석사학위논문, 2006
에서 재인용
15) 지구도로설계·운영지침에 관한 연구, 서울시정개발연구원, 1995
16) 지구교통계획, 금기정역, 청문각, 1995

시행되고 있어 지구 내에서의 보행환경 개선을 위한 노력이 부족한 현실이다. 또한 자전거이용활성화사업을 현재 서울시에서 진행 중이기는 하나, 한강변과 간선도로 중심의 자전거전용도로 설치 사업으로 지구내의 자전거이용 환경정비는 이루어지지 않고 있다.

반면 차량이용의 측면에서는 방재 및 공급처리를 포함하여 각 건물에의 차량의 접근성 확보와 주차장 공간확보가 중요하며, 이러한 측면에서 지구도로 체계정비를 위해서는 이면도로일방통행사업, 주차공간확보를 위해서는 거주자우선 주차사업, Green Parking사업, 공동주차장설치사업 등이 활발하게 진행되고 있다.

검토결과 현재 사람중심의 녹색교통환경개선을 위한 사업은 매우 미흡한 실정이다. 따라서 통행목적별로 사업을 제안하면 통근통행을 위해서는 대중교통접근로 정비와 함께 거시적인 보행네트워크 연결을 수행할 수 있도록 하는 성격의 Walk to Station사업과 지역의 시장 및 근린상업가로, 공공기관 등을 연결하는 생활도로 정비사업이 필요하다.

또한 산책, 조깅, 놀이를 지원할 수 있도록 공원과 연계된 산책로 정비사업 등이 새로운 사업으로 발굴되어 시행되어야 할 필요가 있다. 이때 하교길에 공원에 들러 놀이를 즐기는 어린이들의 통행패턴을 고려하여 어린이 통학로와도 연계하여 정비해야 할 것이다.

차량의 이동문제는, 보행환경정비와 방재 및 공급처리 문제를 우선적인 목적으로 하여 도로의 위계를 설정하고 교통체계를 정립해 줄 필요가 있으며, 주차문제는 현재 시행중인 그린파킹사업과 공동주차장설치사업 등 주차공간을 도로가 아닌 개인적 공간에 확보할 수 있도록 주차장을 공급함과 동시에 차고지증명제 등 제도적 방안을 함께 도입해야만 해결될 수 있을 것이다. 또한 주차문제개선은 규율준수 등 주민의 의식수준에 따라 사업의 성과가 달려있으므로 개선방안들의 궁극적인 성공을 위해서는 주민의 의식개선을 위한 주민참여 및 교육시스템이 절대적으로 필요하다.

2. 면적인 접근의 지구교통개선계획 도입

자치구 권한도로인 지구도로의 정비를 위해서는 지구를 하나의 생활권으로 인식하고 접근할 필요가 있다. 서울시는 계획되지 않은 기성시가지로 아파트 단지를 제외하고는 생활권 개념이 적용되어 있지 않아 지구계획을 통해 설계된 신도시와는 달리 기반시설이 부족하고 생활환경이 체계적이지 못한 상황이다. 이러한 상황에서 개별목적을 가진 점/선적인 개선사업으로 현재까지 지구도로의 정비를 추진해 왔으나 이러한 방법으로는 생활권내 교통체계를 재정비하기 어렵다.

또한 지구 내 도로는 실제적으로, 차량 중심의 간선도로·보조간선도로 등과는 달리, 지구 주민 통행의 기·종점으로서 매일매일의 보행공간으로 작용하며, 또한 주민의 생활환경의 장으로서 이웃 간의 교류의 공간이자 아이들에게는 놀이의 공간으로 작용하고 있다. 따라서 지구 내 도로는 차량을 위한 목적 보다는 보행자 중심의 공간으로 더욱 중요하게 기능하고 있으나 앞에서 지적한 바와 같이 지금까지 지구 내 도로의 정비방향은 자동차의 소통 및 주차공간의 기능 확보에만 치우쳐있었다.

대중교통과 녹색교통 중심의 지속가능한 도시를 만들기 위한 서울시의 정책적인 노력이 이루어지는 현시점에서 녹색교통 확보를 목적으로 하는 지구 내 교통체계의 개선은 필수적으로 이루어져야 하는 요소이며 이를 위해서는 지구 종합적인 접근을 통한 녹색교통 정비와 그에 따른 도로위계정립이 필요하다.

교통체계개선, 보행 및 자전거 환경개선, 주차문제개선, 안전문제개선은 <그림 35>에서와 같이 서로 별개의 문제가 아니라 상호 유기적으로 관계되어 있어, 동시에 고려되지 않고 개별적으로 사업이 진행되면 그 효과성이 떨어지게 된다. 또한 어느 하나만의 집중적인 개선으로도 지구 전반적인 생활교통환경 개선을 이루어낼 수 없다.

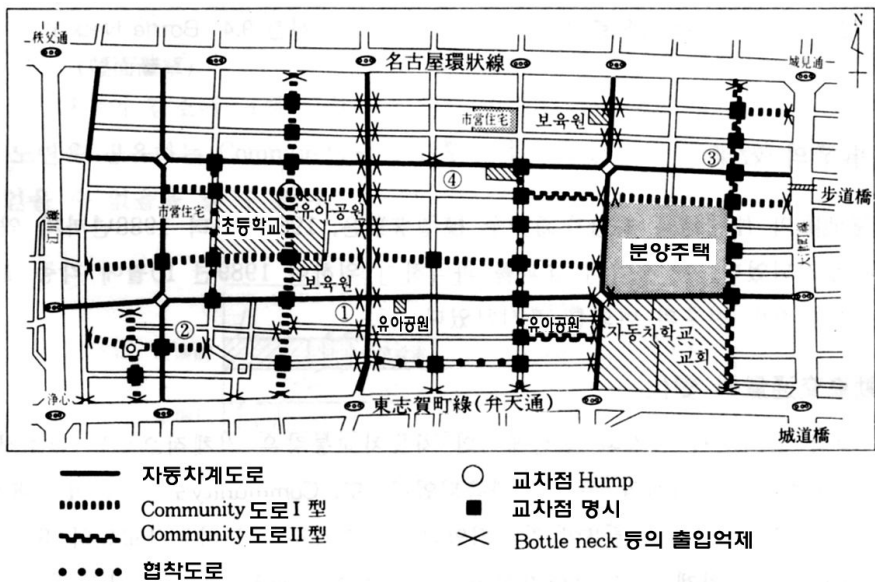


<그림 35> 지구 종합적인 관점에서의 교통개선사업 개념

따라서 유럽의 도시들과 일본의 해외사례에서 살펴본 바와 같이 면적인 교통환경 개선 도입은 지구 내 생활교통환경 문제가 심각한 우리의 현실에서 매우 절실한 상황이다.

일본의 경우 1970년대부터 면적인 개선의 다양한 시도를 실시해왔다. 1970년대 거주환경 정비사업, 1980년대 역사적 지구 환경정비 가로사업과 주구통합 교통안전 모델사업(Road-Pia 구상), 1990년대 주거지 환경개선을 위해 커뮤니티 존 조성사업을 실시하였으며, 이러한 시도들을 토대로 2002년부터 생활 도로 존 조성 사업을 발족하고 다양한 세미나와 연구를 통해 본격적인 사업시행을 준비해왔다. 생활 도로 존은 주거지계, 상업지계, 관광지계로 구분하고 면적인 교통개선을 실시하여 자동차에게 빼앗겨 소외되었던 사람의 놀이, 교류, 여가 등의 지구도로의 본질적 기능을 회복시키는 것을 목적으로 진행되고 있다.

<그림 36>은 나고야 시에서 1980년대 진행된 주거지구 종합교통안전 모형사업(Road-Pia구상)의 정비사례이다. 지구 내 가로망계획의 프로세스는 자동차 계도로의 위치와 운영체계를 결정하고 보행자계도로는 주요시설 간의 연결에 유의하여 설정한 후 각각 설정된 도로를 연결하여 체계화하며, 보행자화 단위에 불필요한 자동차의 진입을 방지하기 위하여 출입부에 Bottle Neck, 과속방지턱 등의 자동차 억제책을 실시하는 것으로 진행되었다. 사업 시행 후 자동차 교통량이 자동차계 도로로 설정된 노선은 약간 감소하거나 일부구간에서는 3~4%증가하는 것으로 나타났으며 커뮤니티도로 등 보행자계도로의 대부분은 10%정도의 교통량이 감소되어 자동차계 도로와 보행자계 도로의 구분을 명확히 규정되는 효과를 얻었다고 평가되었다. 또한 통과교통량의 감소, 자동차 주행속도의 저하, 보행자 교통량의 증가, 지구내 노상주차대수 감소 등의 효과가 있음이 사후평가를 통해 확인되었다.



<그림 36> 나고야 시 주거지구 종합교통안전 모형사업 (Road-Pia구상)

자료출처 : 지구교통계획, 금기정 역, 청문각, 1995, p.309

<그림 37>의 센다이 시라하기지구의 커뮤니티존 계획도에서와 같이 지구 종합적으로 지구 내 초등학교, 공원등을 고려하여 차량을 위한 지구 골격도로와 보행자 중심의 생활도로인 Green Road, 보차공존도로인 i-road등 지구 도로의 체계를 정비하여, 보행자의 안전성을 확보하고 걷기 즐거운 도로를 제공함으로써 지구 전반적인 생활환경 개선을 이루어낼 수 있었다.



<그림 37> 센다이 시라하기지구의 커뮤니티존

자료출처 : http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/jirei_syu/index6.html

서울시에서 수행되었던 면적인 교통개선사업으로는 1990년대 후반 지구교통 개선사업과 안전한 동네 골목길 조성사업이, 2000년대 초반 주차문화시범지구 조성사업이 있었으나, 지구교통개선사업은 차량중심의 지구도로 개선으로 결과적으로 지구의 환경을 더욱 열악하게 만들었다는 한계점을 드러내며 현재 시행되지 않고 있고, 안전한 동네 골목길 조성사업은 사업추진과정에서 주차문화시

범지구 조성사업에 소요예산 전체가 포함됨에 따라 사업이 무산되었다. 주차문화시범지구 조성사업은 지구 내 주차공간을 확보하였다는 긍정적인 일면도 있지만, 주차공간 확보만을 주요 목적으로 사업이 시행되어 보행자의 안전과 편의는 크게 고려되지 않아 근본적으로 지구교통환경 개선을 위한 바람직한 방안으로 평가할 수 없다.

따라서 서울시와 같은 기성시가지의 지구교통환경, 궁극적으로는 지구생활환경정비를 위해서는, 지구 내 도로는 주민의 생활의 장이라는 인식과 함께, 지구 내 통과교통을 배제하고 안전하고 걷기 즐거운 도로를 만들기 위해 다양한 물리적·제도적 기법을 적용할 수 있는 면적인 교통개선사업이 도입되어야 할 것이다.

3. 주민참여 및 교육 프로그램 도입

자치구의 교통환경 개선사업은 대부분 해당 지구주민을 위한 것임에도 불구하고 지금까지 이루어진 사업에 있어서는 주민이 수동적인 입장이 되어 왔다. 그러나 교통개선사업의 성격 상 주민의 이해를 얻지 못하면 사업추진은 불가능하고 교통규제에 관해서도 규제내용이 지켜지지 않으면 양호한 개선효과를 얻기 어렵다.

자치구 교통전문직 공무원 설문결과 자치구의 재원이 어느 정도 확보되어 자치구 5개년 교통개선계획을 수립할 수 있었던 자치구에서는 교통환경개선을 위해 주민의식변화를 위한 교육 및 주민참여제도 활성화가 가장필요하다고 대답하였다. 이러한 결과에서 유추할 수 있듯이 사업의 재원이 확보되더라도 주민의 민원문제로 사업 수행 자체가 어려운 현실이다. 예를 들어 어린이보호구역 내 거주자우선주차구획은 제도적으로 설치되지 못하도록 되어있음에도 불구하고 이미 구획되어있던 주차선을 어린이보호구역 지정으로 인해 지우는 것조차 인근 주민의 민원으로 수행이 어렵다는 의견도 있었다.

따라서 지구환경 개선을 위해서는 사업계획 및 시행에 있어 주민이 적극적으로 참여할 수 있는 체계를 만드는 것이 중요하다. 일본에서 면적인 교통개선

사업이 활발히 진행될 수 있었던 것은 일본사회에 정착되어 있는 ‘마찌즈쿠리’제도 덕분에 이미 지역정비에 있어 주민참여가 활발히 이루어지고 있었기 때문이다. 현재 일본에서 진행 중인 생활 도로 존 조성사업도 ‘걷기 즐거운 가로 만들기’사업과 연계되어 진행되고 있다.

<표 45> 자치구 생활교통환경 개선을 위해 필요한 사항

내 용	수립	미수립	종합
면적인 접근의 지구교통계획 도입	15.2%	20.8%	17.8%
자치구 재원의 확보	17.7%	23.8%	20.5%
뉴타운 등 재개발사업을 통해 재정비	17.2%	15.5%	16.4%
자치구 각각의 현황에 맞는 개선방안 제언 및 사업시행 권한 확보	17.7%	20.2%	18.9%
주민 의식변화를 위한 교육 및 주민참여제도 활성화	22.2%	13.1%	18.0%
사업의 사후 평가 및 데이터베이스 구축	10.1%	6.5%	8.5%

또한 궁극적으로 지속가능한 도시를 만들기 위해 대중교통을 활성화 하고 안전하고 편리한 보행환경을 제공함에 있어 물리적·제도적 서비스의 개선도 중요하지만, 일본의 지구교통매니지먼트 사례에서와 같이, 주민 스스로 환경을 생각하여 이러한 정책에 자발적으로 참여하고 준수할 수 있도록 교육시킬 수 있는 프로그램의 검토가 필요하다.

이러한 주민 참여와 교육 체계를 통해서 주민 스스로 자신의 생활환경을 변화시키고자 하는 의식 전환과 함께 실천적 노력을 기울이게 함으로써 궁극적인 지구환경의 개선을 이루어낼 수 있을 것이다.

현재까지 진행된 교통개선사업에서의 주민참여는 대부분 형식적으로 이루어져 왔다. 교통개선사업 중 주민에 의한 자치를 통해서 제도가 정착되는 것을 기

본방향으로 하여 주민자치조직을 체계화한 것으로 주차문화시범지구 조성사업이 있다. 이 사업에서의 주민참여 방식은 행정기관에서 사업의 대상지를 선정한 후, 주민여론조사를 통해 주민여론 및 주차시설활용 실태 등을 조사하고, 그 결과를 지구설계 및 시설물 설치계획·주차요금 수준결정 및 시범지구 관리계획에 반영하며, 지구 내 주민공청회 개최 후 지구설계를 진행하는 것이다. 또한 지구 내 주민자치위원회를 구성하여 시범지구의 관리를 행정조직이 아닌 주민 스스로 담당하도록 하는 체계를 도입하였다. 그러나 사업 결과 약 50%정도의 지구에서만 이 주민자치위원회에서 관리되는 정도에 그치게 되었으며, 결국 시범사업에 그치고 주차시책이 Green Parking사업으로 전환됨에 따라 주민 스스로의 관리한다는 의미 역시 사라지게 되었다.

Green Parking사업은 주차문화시범지구에서의 경험을 토대로 사업시행 전 과정에 걸쳐 주민참여가 이루어지도록 사업계획을 수립하였으며, 가장 핵심적인 사항은 주민주도의 사업추진방식을 적용하여 실질적인 의사결정을 주민이 하도록 하는 행정주민 일체형으로 사업을 추진하는 것을 원칙으로 하였다. 따라서 사업 매뉴얼에 다양한 주민협력기법을 제시하였는데, 그 내용은 워크샵, 지구전체 현장 합동점검, Hearing-Map작성, 현지체험조사, 여론조사, 홍보활동 및 주민설명회, 우수지역 견학, 사업계획 설명회, 체험부스 설치 등이 있다. 그러나 담장과 대문을 허물어 주차장을 만드는 담장허물기 사업은 우리의 오랜 관습과 정서상 매우 어렵기 때문에 실제적인 사업시행에 있어서는 주민설득을 위한 홍보 전략 중심으로 주민참여가 시행되었다.

Green Parking사업은 주민 개인의 참여를 이끌어 내고, 주차문제에 있어 개인 차량을 위한 주차장은 개인이 확보해야 한다는 주민의식개선에 있어 효과성이 있었으나, 주민참여에 있어서는 행정조직의 홍보와 설득 노력으로 사업에의 참여를 이끌어낸 결과라고 할 수 있어, 주민 스스로 자신의 거주 환경에 대한 관심을 갖고 문제를 개선하고자 노력할 수 있는 바탕이 되는 지역의 주민참여 활동 체계 자체를 제공해주지 못했다고 판단된다.

일본의 경우 마찌즈쿠리 제도가 지역 마다 정착되어 있어 주민 스스로 주변

환경에 대해 관심을 갖고 문제점을 건의하여 행정조직과 함께 해결해 나갈 수 있는 주민참여체계가 갖추어져 있다. 이러한 주민참여체제는 교통뿐만 아니라 전반적인 생활환경문제에 걸쳐 적용될 수 있으므로 본 연구에서 그 제도 자체의 도입방안을 제시하지는 못하나, 교통문제개선은 공공영역에서 이루어지는 것으로 주민참여가 중요한 역할을 하며, 주차문화시범지구와 Green Parking사업에서 주민참여를 실시해온 경험도 있으므로 추후 면적인 교통개선의 도입에 있어 한 걸음 나아간 주민참여 체계를 만들어나갈 수 있을 것이라 판단된다. 주민참여의 성격은 이제까지의 주민홍보와 설득에서 벗어나 주민스스로가 지구 내의 종합적인 교통환경에 관해 의견을 모아 문제점을 도출하고 개선안 작성에 참여할 수 있도록 하며, 행정기관은 주민교육 프로그램을 개발하여 주민의식개선을 위해 노력함으로써 지구내의 바람직한 교통환경정비 결과를 얻어낼 수 있을 것이다. 또한, 이러한 주민조직과 사업체계를 갖춘 면적인 교통개선사업의 경험은 주민 참여체계 자체가 서울시에 정착되는 데 한걸음 가까이 다가갈 수 있는 계기가 될 수 있을 것으로 생각된다.

4. 교통개선사업 Data Base 구축

자치구 교통개선사업은 다양한 형태로 진행되어 왔다. 그러나 앞에서 지적한 바와 같이 현재 서울시와 자치구에서는 지구도로 교통개선사업과 관련하여 DB화하지 않고 있어 사후평가 및 모니터링을 위한 현황 파악 자체가 어려운 실정이다. 다양한 교통개선사업을 시도하고 사후평가를 실시하여 더욱 진보된 개선사업을 연속성 있게 창출하고 시행하기 위해서는 교통개선사업의 DB구축이 필요하다.

자치구에서 독자적으로 시행하고 있는 자치구 5개년 교통개선계획은 자치구의 교통현황을 DB하고 있으나 주로 간선교통체계 및 주차관련 데이터로 지구 내부로는 크게 관심을 두지 않고 있다. 따라서 지구 내 도로의 교통개선사업에 중점을 두어 새롭게 DB를 구축하는 일은 앞으로의 개선방향인 지구교통환경정비를 위해 매우 중요한 밑거름이 될 것이다.

지구교통환경정비를 위해 DB를 구축하는 주요 목적은 다음과 같이 정리될 수 있다.

- 새로운 개선사업 및 지속적인 모니터링 수행에 있어 효율성을 창출하여 보다 체계적이고 효과적으로 자치구 지구교통을 유지관리 할 수 있는 기반마련
- 지구별, 추진사업별로 조사 및 수집되는 각종 데이터를 일회성에 그치지 않고 연속성 있는 교통자료 형태로 유지·관리하고자 함
- 새로운 개선사업 창출 및 관련 분야에서의 연구 및 평가에 있어서도 유용한 기초데이터 제공

데이터 항목은 크게 기초 Data, 교통시설 Data, 교통운영 Data, 교통환경 Data, 개선사업 수행 Data 5가지로 구분할 것으로 제안한다.

각 항목별로 구축이 필요한 데이터는 <그림 38>과 같으며, GIS 등 도면과 연계되는 프로그램을 사용하여 시각화가 가능하도록 한다.

기초 Data	교통시설 Data	교통운영 Data	교통환경 Data	개선사업수행 Data
· 도로기능 · 도로명 · 중교통정류장 위치 · 차장필요면수 · 차장확보면수 (주차장 종류별) · 지구 내토지이용현황	· 횡단보도위치 · 폭원 · 차로수 · 연장 · 통행속도 · 교통량 · 보도폭 · 교통진정시설 설치위치 및 개수 · 교통약자지원 시설 설치위치 및 개수 · 최근개선일자	· 자전거도로 · 일방통행도로 · 거주자우선주차 계획 · 속도규제현황	· 교통사고발생위치 · 교통사고발생건수 · 교통사고발생유형 · 불법주정차 단속 건수 · 불법주정차 단속 위치	· 사업시행시기 · 사업 대상지 · 사업 내용 · 사업 예산규모 · 사업 담당자

<그림 38> 자치구 교통개선사업 데이터구축 항목 및 세부내용

제2절 자치구 교통개선사업 추진방안

1. 자치구 교통개선사업의 역할 및 위상 정립

지구교통환경개선을 위한 물리적 기법에 관한 연구는 교통정온화 기법으로 선행연구에서 많이 다루어져 왔다. 제도적 방안에 관한 연구는 교통정온화 기법의 실제적 적용을 위한 방안으로서 ‘서울시 보행우선지구 제도운영방안’을 2002년 서울시정개발연구원에서 진행하여 면적인 교통개선이 필요한 지역을 보행우선지구로 지정하여 교통시설을 정비하고 교통규제를 실시할 수 있도록 관련 법·제도개선 방안을 제시하는 연구가 있었으며, 1996년 서울시정개발연구원의 ‘자치구 교통개선사업 제도화방안 연구’에서는 <표 46>과 같이 자치구 5개년 교통개

<표 46> ‘자치구 교통개선사업 제도화방안 연구’ 법적 근거 대안비교

대안	장점	단점
교통기본법 제정	·중앙정부의 정책에 따라 계획 목표를 유도할 수 있음 ·우선순위에 따라 예산을 지원하기 때문에 영향력이 가장 포괄적이고 효과가 큼	·기존의 교통관련계획체계를 근본적으로 개선하고 예산회계법까지도 수정하는 입법절차를 거쳐야하기 때문에 많은 시간과 노력이 필요함
도시교통정비촉진법 개정	·계획수립이 명확함 ·서울시와 자치구간의 일관성 있는 계획수립 용이 ·광역적인 교통사업시행 가능	·서울시를 제외한 다른 광역시의 동의를 얻기가 어렵고, 사업내용과 예산의 연계에 대한 법조문의 수정이 불가피함.
서울시 조례제정	·상위법의 개정 또는 제정 없이 단시일 내에 제도화 가능 ·자치구의 사업목적이 서울시의 정책방향과 부합되도록 유도가능	·자치구의 독자적인 사업추진이 어려움. ·계획의 실현가능성이 미약 ·행정권한이 법적으로 귀임되지 않아서 법적인 구속력 미비
구조례제정	·자치구의 실정에 맞는 자율적인 통제방안	·교통개선사업에 대한 자치구별로 이해도가 다르기 때문에 법제정이 어려움

자료출처 : 자치구 교통개선사업 제도화방안 연구, 서울시정개발연구원, 1996

선사업과 지구교통개선사업의 제도화를 위한 법적 근거대안을 제시하였는데, 이는 지구교통개선사업내용의 적용을 위한 제도화 방안이 아닌 서울시와 자치구 간의 교통행정체계 자체의 정립방안을 제시한 것으로 개선사업의 내용을 떠나서 자치구에 자치구교통개선사업의 권한을 부여하는 것이 바람직하다는 판단 하에 제시된 것이다.

선행연구를 토대로 지구교통개선계획의 도입방안은 크게 두 가지로 나눌 수 있다. 하나는 자치구 5개년 교통개선계획의 하위계획으로서 지구단위 단기계획 성격의 정기계획으로 도입하고 제도화시키는 것이며, 다른 하나는 지구단위 교통정비가 필요한 곳에 적용하는 별도의 실행계획으로서 사업화하여 도입하는 방법이다.

정기계획 성격으로 도입하는 것은 자치구의 권한과 교통계획체계를 명확히 하여 지구단위의 교통계획을 계속적으로 수립하고 모니터링 해갈 수 있는 여건을 만들 수 있다는 장점이 있으며, 별도의 실행계획으로서 사업화 하여 도입하는 방안은 사업이 필요한 곳을 선정하고 추진하여 지구교통개선의 실효성을 높일 수 있다는 장점이 있다.

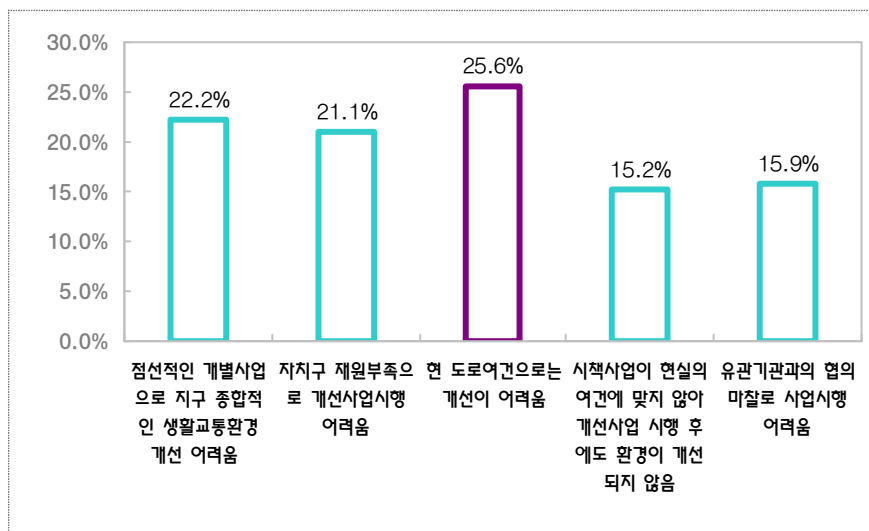
본 연구에서는 기성시가지인 서울시의 여건을 고려하여 현재 도입이 필요한 지구교통개선계획의 성격과 위상을 재정립해봄으로써 현실의 여건에 맞는 도입방안을 제시하고자 한다.

1) 지구교통개선계획의 성격 재정립

교통계획만으로 도로문제를 포함한 지구환경문제를 근본적으로 치유할 수 없음

도시 조직을 구성하고 있는 도로, 필지, 건물은 서로 유기적으로 작용하고 있으며, 특히 도로는 이들을 서로 연결하고 있는 조직의 혈관으로서 작용하기 때문에, 이미 도시가 형성되어 있는 기성시가지에서 필지와 건물의 재정비 없이 도로만 정비한다는 것은 현실적으로 어려운 일이다. 따라서 도로의 여건이 열악

한 지역은 교통계획만으로 도로문제를 포함하여 지구 내 생활환경 문제를 근본적으로 치유할 수 없다는 한계를 갖는다. 자치구 교통전문직 공무원의 설문조사 결과 현도로의 여건으로는 자치구 생활교통환경 개선이 어렵다는 지적이 가장 많은 비율을 차지하는 것도 같은 맥락에서 볼 수 있다.



<그림 39> 자치구 생활교통환경이 개선되지 않는 이유

지구교통개선계획은 기반시설이 양호한 지역에 적용할 수 있는 하나의 지구 정비수법 임

더욱이 지구교통정비의 궁극적 목표는, 지금까지 교통분야에서 중점적으로 다루던 교통소통 개선을 목적으로 하는 것이 아니라, 지구에서의 공적 공간인 지구도로환경을 정비함으로써 지구의 생활환경을 정비하는 것이다. 따라서 지구교통정비사업은 노후·불량한 지역의 지구정비 수법인 재개발, 재건축, 주거환경 개선사업, 뉴타운사업 등과 동일한 위상으로, 지역의 기반시설이 비교적 양호한 지역에 적용할 수 있는 하나의 지구정비수법으로 볼 수 있다.

2) 지구교통개선계획의 위상 정립

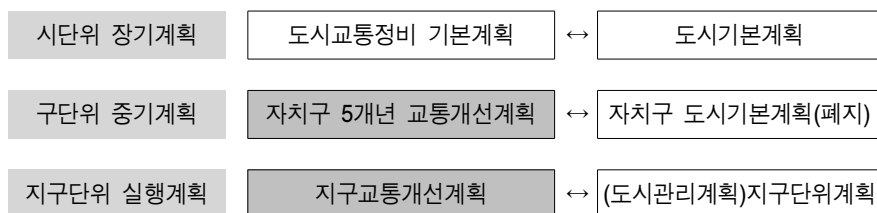
지구교통개선사업의 위상을 정립하기 위하여 상위계획인 도시교통정비기본계획과 법적 위상이 비슷한 도시기본계획 체계를 비교해 보았다.

도시계획체계상의 지구단위계획은 실행계획 성격의 도시관리계획으로, 자치구 도시기본계획과는 별도로 규정되어 있음

우선 구 단위 중기계획인 자치구 5개년 교통개선계획과 그 목적과 취지가 비슷한 성격으로 국토의계획및이용에관한법률 제18조1에 의한 법정도시계획(서울시도시기본계획)의 하위계획인 자치구 도시기본계획을 비교해볼 수 있다. 자치구 도시기본계획은 자치구의 계획적·종합적 도시행정의 추진을 위한 토대구축으로 지방자치의 내실화를 도모하고 기존 도시계획의 하향식 계획과정에 상향식 계획과정을 접목시켜 도시계획의 구체화 및 보완기회를 부여하기 위한 차원에서 시작되었으며, 문제 대응적이고 문제 중시적인 계획접근방법으로 서울시 도시기본계획의 경직성 및 추상성을 보완코자 하였다. 또한 지역단위의 종합정비계획 수립으로 기능 간 체계성을 확보한다는 근본적인 취지를 가지고 서울시는 1991년 [자치구 도시기본계획 수립지침]을 마련하여 1991년~1995년 각 구청별로 자치구 도시기본계획을 수립하였으나 계획수립 시 서울시의 부단한 지도 및 보완 노력에도 불구하고 계획과정에서 초기의 목적과 계획내용이 왜곡되는 등의 문제점이 발생하여 현재는 폐지되었다.

지구단위 실행계획의 성격을 띠는 지구교통개선계획은, 도시기본계획의 구체적인 실행계획인, 도시관리계획의 하나인 지구단위계획과 비교해 볼 수 있다. 지구단위계획은 도시계획 수립대상 지역안의 일부에 대하여 토지이용을 합리화하고 그 기능을 증진시키며 미관을 개선하고 양호한 환경을 확보하여, 당해 지역을 체계적·계획적으로 관리하기 위한 목적으로 수립하는 도시관리계획을 말한다. 도시기능과 미관을 증진시키고 쾌적한 도시환경을 확보하기 위해서는 모든 지역

에 확일적으로 적용되는 기준보다는 지역의 특성에 맞는 특수한 기준이 필요하다는 취지에서 생겨났다. 실행계획의 성격을 띠는 지구단위계획은 모든 지구에 지정되는 것이 아니라 도시 안의 특정한 구역을 지정해 종합적이고 체계적인 공간계획을 수립한다.



<그림 40> 지구교통개선계획의 위상

자치구 도시기본계획은 제도화 되어있지 않아 현재는 폐지되었으나 지구단위 실행계획 성격인 지구단위계획은 도시관리계획으로 제도화되어 있어 지구단위의 종합적이고 체계적인 관리가 필요한 경우 구역을 지정하여 시행할 수 있다.

지구교통개선계획을 자치구 지구단위 단기 계획으로 자치구5개년 교통개선계획과 함께 제도화하는 방안은 자치구에 권한을 이양하는 것으로 현실적 여건에서 제약이 따르며 정비사업으로서의 계획성격에도 적합하지 않음

지구교통개선계획의 위상을 정립하기 위해서는 지구교통개선계획에 있어 자치구의 권한을 어느 정도로 줄 것인가에 대한 결정이 선행되어야 한다. 지구교통개선계획을 자치구 5개년 교통개선계획과 함께 자치구 교통개선계획으로 제도화 한다는 것은 지구교통개선의 권한을 자치구에 이양하여 자치구의 재량으로 지구교통문제를 해결하도록 하는 것과 같다. 그러나 교통개선의 문제는 공공적인 측면이 강한 분야로 경찰청, 서울시 등 협의를 거쳐야 하는 기관도 많고 현재의 주차문제나 도로여건 상 시설정비만으로 개선 가능한 것이 아니기 때문에, 과거 1990년대의 TIP사업을 통해 자치구에 권한을 주었다가 개선에 실패한 경

협에서와 같이 현재로서는 자치구 혼자만의 권한으로 집행해 나가는 어려운 점이 있다.

지구교통개선계획은 지구단위 실행계획으로의 위상 정립이 바람직함

따라서 지구교통개선계획의 위상은 지구정비수법으로서의 지구교통개선계획의 성격과 교통사업시행의 현실적 어려움을 고려하였을 때 도시교통정비기본계획과 같이 정기적으로 수립하는 법정계획으로 제도화하는 것은 실행계획의 성격인 지구교통개선계획의 목적에 부합하지 않으며 실효성 높은 결과를 얻기도 어렵다고 판단된다. 따라서 지구단위의 정기적 단기계획으로의 성격보다는 지구단위계획과 같이 지구단위 실행계획으로서 도입하여 관리가 필요한 경우 구역을 지정하여 시행할 수 있도록 체계화 하는 것이 바람직하다.

3) 지구교통개선계획의 도입방안

(1) 제도화 되어 있는 보행우선구역 활용

현재의 도로관련 법제도에 면적으로 보행우선의 개념을 규정하고 있는 것은 교통약자의 이동편의 증진법 상의 보행우선구역이 있으며, 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 따른 서울특별시 도시계획조례에서 보행우선지구를 규정하고 있다.

[교통약자의 이동편의 증진법] (제정 2005.1.27)

제18조 (보행우선구역의 지정) ①시장 또는 군수는 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 도로의 일정구간을 보행우선구역으로 지정할 수 있다.

②시장 또는 군수는 제1항의 규정에 의하여 보행우선구역을 지정하고자 하는 때에는 보행우선구역의 지정 및 유지관리를 위한 계획(이하 "지정계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

③지정계획에는 해당 보행우선구역의 위치·면적 그 밖에 건설교통부령이 정하는 사항이 포함되어야 한다.

④시장 또는 군수는 지정계획을 수립하고자 하는 경우에는 미리 당해 지역을 관할하는 지방경찰청장 또는 경찰서장 등 관계 행정기관의 장과 협의 후 당해 지역주민 및 관계 전문가의 의견을 청취하여 이를 확정·고시하여야 한다.

⑤보행우선구역의 지정기준, 의견청취절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제19조 (보행우선구역안의 조치) ①시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 보행자의 안전 또는 편의를 도모하기 위하여 다음 각호의 조치를 지방경찰청장 또는 경찰서장에게 요청할 수 있다.

1. 자동차의 일방통행 등 통행 제한
2. 보행우선구역안에서의 자동차 운행속도 제한
3. 자동차의 정차나 주차의 금지

②제1항의 규정에 의한 요청을 받은 지방경찰청장 또는 경찰서장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

제21조 (보행 시설물의 설치) ①시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 보행자가 안전하고 편리하게 보행할 수 있도록 다음 각호의 보행시설물을 설치할 수 있다.

1. 속도저감시설
2. 횡단시설
3. 대중교통정보알림시설 등 교통안내시설
4. 보행자 우선통행을 위한 교통신호기
5. 그밖에 보행자의 안전과 이동편의를 위하여 대통령령이 정하는 시설

보행우선지구는 주거지내 생활가로의 보행환경 개선을 목적으로 하여 2002년 서울시 보행우선지구 제도운영방안 연구가 서울시정개발연구원에서 진행되었다. 그러나 생활가로의 보행환경개선을 위한 수법은 대부분 도로에 물리적 시설을 설치하는 것과 교통규제를 실시하는 것으로, 용도지구에서 다루는 토지의 이용 및 건축물의 규제로는 도로·교통시설의 컨트롤이 불가능하다. 따라서 보행우선지구를 통해 교통환경을 정비하기 위해서는 도로시설의 일반사항을 규정하고 있는 관련제도를 모두 수정해야 하는 한계점이 있다. 따라서 보행우선지구는 보행우선구역과 중복지정을 통해 지구의 종합적인 생활환경개선을 이룰 수는 있지만 개별적 지정으로 보행권을 지원해주기는 어렵다.

보행우선구역은 일정 지구 안에서 교통규제와 물리적 수법을 사용하여 지구 내의 보행안전성을 확보할 수 있도록 제정되어 있어 보행자 중심의 면적인 지구교통개선을 위해 사용될 수 있다. 그러나 보행우선구역은 보행안전장치를 마련함으로써 지구의 보행환경개선을 이룰 수 있겠으나 지구의 종합적이고 체계적인 교통문제 해결을 위한 계획의 성격으로는 미약한 부분도 있다고 판단된다.

(2) 서울시 시책사업으로 도입

또 하나의 대안은 일본의 생활도로 존 조성사례에서와 같이 제도화되어있지는 않지만 시책사업으로 도입하여 재정적·기술적 지원을 해주는 것이다. 서울시에서는 1990년대 중반부터 면적인 지구교통개선사업을 실시하였으나 사업이 계속적으로 발전되지 못하고 중단되어 버렸다.

따라서 현재까지의 교통개선사업 경험을 토대로 지구단위 생활교통체계 정비를 위한 시책사업을 다시 도입하여 좀 더 서울시 내 각 자치구의 실정에 맞고 종합적인 교통체계개선이라는 목적에 좀 더 부합하는 사업을 진행할 수 있을 것이다.

4) 자치구 5개년 교통개선계획의 역할

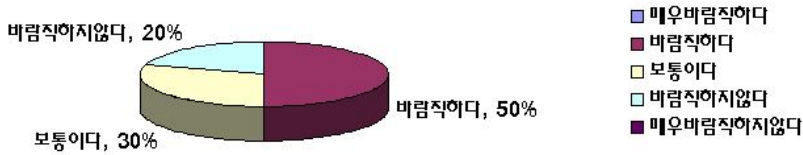
사업화된 지구교통개선계획과 자치구 5개년 교통개선계획과의 관계는 다음과 같이 설정되는 것이 바람직하다. 3장에서의 자치구 5개년 교통개선계획의 효과분석 결과에서 나타난 것처럼 자치구 5개년 교통개선계획의 효율성을 높이기 위해서는 계획 수립의 초기목적과 같이 자치구 권한도로인 지구 내 도로의 환경 개선에 초점을 맞출 필요가 있다.

자치구 5개년 교통개선계획의 주요 목표를 지구교통개선계획으로 설정하고 지구현황조사 및 분석을 통한 지구 교통 Data Base구축

따라서 자치구 5개년 교통개선계획의 주요 목표를 지구교통개선계획으로 설정하고 각 지구별 사이트 분석을 실시하여 그 현황분석결과를 토대로 지구교통의 문제점 및 개선방향을 지역의 여건에 맞게 제시한다. 면적인 지구교통개선이 필요한 곳은 사업화된 지구교통개선사업으로 실시하고 선적인 개선으로도 충분하다고 판단되는 지역은 개별 사업으로 진행하며, 현재 여건상 개선이 어려운 곳은 도시재정비사업으로 실시하도록 대상지를 우선적으로 구분하고 사업시행계획을 수립하는 역할을 수행한다. 이는 도시주거환경정비계획에서 지역의 현황과 악을 바탕으로 우선적으로 정비예정구역을 구분하는 방식과 유사한 접근 방식이다.

이러한 과정을 수행함에 있어 지구 내 교통환경 및 개선사업과 관련한 Data Base를 구축하도록 하여 지구교통정비의 기반이 될 수 있도록 한다.

이러한 자치구 5개년 교통개선계획의 방향은 자치구 교통전문직 공무원 설문조사를 통해서도 긍정적으로 나타났다. 자치구 5개년 교통개선계획의 수립하였던 구 중에서 계획의 성격을 지구교통개선계획중심으로 변경하는 것에 대해 바람직하다고 대답한 구가 50%로 긍정적으로 생각하는 자치구가 많았다.



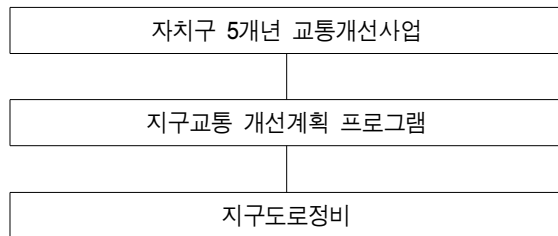
<그림 41> 자치구 5개년 교통개선계획의 성격변화에 관한 설문 결과

자치구 종합적인 녹색교통 네트워크 마스터플랜 수립

지구교통개선의 주요 내용인 녹색교통개선에 있어 자치구 전체적인 네트워크화는 매우 중요한 요소이다. 따라서 보행네트워크, 자전거도로네트워크 등 자치구 전체적으로 녹색교통체계를 정립할 수 있도록, 자치구 광역적인 관점에서의 녹색교통 마스터플랜을 자치구 5개년 교통개선계획에서 담당하여 추후 지구별·사업별 정비에 있어 거시적인 틀 안에서 일관성 있는 개선이 일어날 수 있도록 하는 것이 바람직하다.

5) 자치구 교통개선사업 체계 정립

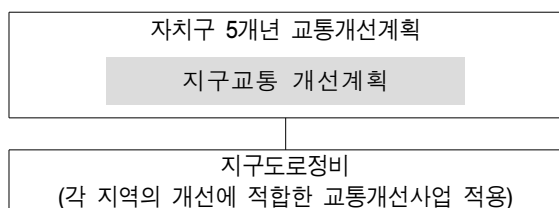
자치구의 주 업무인 지구도로 정비의 위상은 <그림 42>¹⁷⁾와 같이 자치구 5개년 교통개선사업과 지구교통개선계획 프로그램을 상위개념으로 한다.



<그림 42> 지구도로 정비의 위상

17) 지구도로 설계 운영지침에 관한 연구, 1995, 서울시정개발연구원, p.4

본 연구에서 제안하는 자치구 5개년 교통개선계획의 역할과 지구도로정비체계는 <그림 43>과 같다. 면적인 지구교통개선사업을 포함한 다양한 교통개선사업 적용을 통한 지구도로정비를 수행함에 앞서, 각 지구별 현황 및 개선에 필요한 사업을 검토할 수 있는 지구교통 개선계획을 자치구 5개년 교통개선계획의 주요내용으로 포함시키는 것이다. 그럼으로써 자치구 종합적으로 체계화된 교통개선계획 하에, 각 지구의 여건에 맞는 지구도로정비 방향이 제시될 수 있고, 그에 맞는 정비사업을 적용함으로써 자치구의 교통환경개선을 이루어낼 수 있을 것이다.



<그림 43> 자치구 교통개선사업 체계 정립

2. 예산확보 방안

자치구 교통전문직 공무원 설문조사 결과 교통환경이 개선되지 않는 가장 큰 이유로 자치구 재원부족을 문제로 지적하였으며, 개선을 위해 필요한 것에 있어서도 자치구의 재원확보가 가장 절실한 문제로 나타났다. 자치구 교통개선사업의 예산확보와 관련하여서는 자치구 자체의 재원 확보방안과 서울시 지원금 확보 방안을 분리하여 생각할 수 있다.

1) 서울시 지원금 확보 방안

(1) 면적인 지구교통개선사업을 시책사업으로 도입

서울시 지원금 확보 방안은, 본 연구에서 제안한 것과 같이 지구교통개선사업을 시책사업으로 추진하게 되면, 시비를 지원받아 지구교통개선계획 하에 자치구 지구도로 개선을 위한 다양한 시도와 계획을 해나갈 수 있게 될 것이므로

자치구에서 지구도로 개선을 위해서 필요하지만 시책 사업이 아니기에 재정부족으로 시행하지 못했던 사업을 시행할 수 있게 될 것이다.

그러나 시책사업으로 시비를 지원받는 사업의 경우에도 서울시 교부금을 지원해주는 조건으로 사업 수행에 필요한 비용의 50%를 자치구에서 우선적으로 확보하도록 하기 때문에 자치구의 재정이 부족한 곳은 교통개선사업을 시행하고 싶어도 못하는 상황이다. 따라서 교통개선사업을 위한 자치구 자체의 재원을 확보하는 일 또한 매우 중요하다.

2) 자치구 재원 확보 방안

자치구 재원 현황

자치구의 재원은 일반회계와 특별회계로 구성되어 있으며, 교통관련 특별회계로는 주차장특별회계가 있다. 주차장 특별회계는 주차장법에 의하여 주차장의 효율적인 설치 및 관리·운영을 위하여 구청장이 설치할 수 있도록 되어있다. 주차장 특별회계의 재원은 주로공영주차장 이용요금과 도로교통법 위반으로 인한 과태료, 서울시 보조금, 주차장 관리 기준위반에 따른 과징금 등으로 구성된다.

[주차장법]

제21조의2 (주차장특별회계의 설치등) ①특별시장·광역시장, 시장·군수 또는 구청장은 주차장의 효율적인 설치 및 관리·운영을 위하여 주차장특별회계를 설치할 수 있다. <개정 1995.12.29>

③제1항의 규정에 의하여 구청장이 설치하는 주차장특별회계는 다음 각호의 재원으로 조성한다. <개정 1995.12.29, 1997.8.30, 2003.12.31, 2005.5.31>

1. 제24항제1호의 수입금 및 납부금중 당해 구청장이 설치·관리하는 노상주차장 및 노외주차장의 주차요금과 대통령령이 정하는 납부금
2. 제24조의2의 규정에 의한 과징금의 징수금
3. 당해 지방자치단체의 일반회계로부터의 전입금
4. 특별시 또는 광역시의 보조금
5. 도로교통법 제161조제1항 단서의 규정에 의하여 시장등이 부과 및 징수한 과태료
6. 제32조의 규정에 의한 이행강제금의 징수금

조사결과 주차장 특별회계는 공영주차장조성사업, 거주자우선주차제 운영, 학교시설복합화(주차장 포함), 자전거도로조성, 학교주차장 개방사업, 주정차 단속 CCTV시스템 설치와 그린과킹사업 등에 투자되고 있으며 자치구별 예산은 <표 47>과 같다.

자치구 자체 재원확보 방안 마련을 위해 자치구 예산과 관련하여 기준재정수요충족도가 2005년 기준으로 237.2%로 가장 높은 강남구와 50.6%로 평균정도인 양천구 그리고 33.2%로 가장 낮은 수준인 강북구의 예산현황을 분석하였다.

<표 47> 자치구 주차장 특별회계 규모 (단위 : 백만원)

구분	2006 결산		2007 예산	
	세입	세출	세입	세출
강남구	37,677	8,569	26,314	25,433
강북구	15,200	15,200	14,874	14,874
강서구	14,026	14,026	12,117	11,117
광진구	11,586	7,120	9,354	9,354
송파구	283,652	250,735	276,498	276,498
양천구	10,834	10,834	12,042	12,042
영등포구	274,994	274,994	272,835	272,835
중랑구	15,980	9,590	10,231	10,231
구로구	16,200	6,886	1,128	11,100
금천구	6,784	3,784	6,535	6,535
노원구	17,146	7,103	11,769	11,769
성동구	14,384	12,214	11,221	11,221
은평구	7,995	5,439	6,200	6,186
종로구	33,663	9,852	3,052	3,052
용산구	14,128	14,128	17,241	17,241

분석결과 일반회계에서 교통예산은 교통관리비와 국토자원보존개발비의 도로건설비 항목으로 잡혀있으며, 일반회계 중 교통예산의 비중은 양천구 2.97%,

강북구 4.08%를 차지하고 있다. 강남구의 경우는 8.97%로 다른 구에 비해 상대적으로 매우 높게 나타났다. 예산액은 양천구 약 63억, 강북구가 78억으로 기준 재정수요충족도가 낮은 강북구가 조금 더 높게 나타났으며, 강남구의 경우는 양천구에 비해 5.3배, 강북구에 비해서는 4.2배 이상 많은 것으로 나타나 재정 상태의 양호한 정도에 따라 교통환경 개선을 위해 확보할 수 있는 예산 차이가 매우 큰 것으로 드러났다.

<표 48> 자치구 예산 규모 (단위 : 백만원)

예산내역		강남구		양천구		강북구	
일반 회계	소계	369,440		209,870		193,025	
	일반행정비	169,612	45.91%	94,356	44.96%	80,641	41.78%
	사회개발비	151,008	40.87%	98,704	47.03%	100,348	51.99%
	경제개발비	41,192	11.15%	14,009	6.68%	9,410	4.88%
	(교통관리비)	(17,975)	(4.87%)	(920)	(0.44%)	(278)	(0.14%)
	(도로건설)	(15,151)	(4.10%)	(5,305)	(2.53%)	(7,596)	(3.94%)
	(소계)	(33,126)	(8.97%)	(6,225)	(2.97%)	(7,874)	(4.08%)
	민방위비	3,127	0.85%	613	0.29%	659	0.34%
특별 회계	지원 및 기타경비	4,500	1.22%	2,188	1.04%	1,965	1.02%
	소계	27,194		12,809		15,563	
	주차장	26,314		12,042		14,874	
	의료급여기금	395		305		404	
	생활안정기금	485		462		285	
	총계	396,634		222,679		208,588	
교통 예산 계		44,289	11.17%	18,267	8.20%	22,748	10.91%
일반 : 특별 비율		55.73 : 44.27		34.08 : 65.92		34.61 : 65.39	

자료출처 : 강남구 <http://www.gangnam.go.kr/home/govern/budged/index.html>
 양천구 http://www.yangcheon.go.kr/admin_info/budget_info2007_1.asp
 강북구 <http://www.gangbuk.seoul.kr/open/finances/01/index.aspx>

총 자치구 예산 중 주차장 특별회계를 포함한 총 교통예산의 비율은 강남구 14.99%, 양천구 8.20%, 강북구 11.91%로 나타났다. 교통예산 중 일반회계와 특별회계의 비율을 살펴보면 강남구의 경우 55.73%를 일반회계로 충당하고 있으나, 양천구는 34.08% 강북구는 34.61%만이 일반회계로 확보되어 있다.

따라서 재정이 충분치 못한 대부분의 자치구에서는 교통환경개선을 위한 예산을 상당부분 주차장 특별회계에 의존하고 있는 것으로 나타났는데, 주차장 특별회계는 주차장 사업과 관련하여서만 예산을 사용할 수 있기 때문에 자치구에서 필요한 기타의 교통환경 개선사업을 계획하고 시행하는 것은 현실적으로 어려운 상황에 있음을 알 수 있었다.

(1) 자치구 교통예산 중 일반회계 비중 확대

자치구에서 교통사업관련 일반회계를 확보하기 위한 방안으로 자치구 간 재정적 불균형 해소라는 근본적인 문제를 해결하기 위해서는 서울시와 자치구 간 재정배분 관계를 고려하여 자치구 간 형평성 있도록 역교부금, 공동세, 세목교환 등이 이루어져야 할 것이며 현재 이러한 방향의 연구가 진행 중에 있어 장기적으로 대안이 나올 것으로 생각된다.

자치구 재정이 어려운 현실을 감안하여도 자치구 일반회계에서 교통예산의 비중은 낮은 현실이다. 자치구에서 인식하는 교통개선사업은 주민 민원에 의해 시설을 개선하는 정도로 중요하지 않게 생각하고 있기 때문에 예산이 우선적으로 배분되지 않아 재정적 여유가 없는 구에서는 현재와 같은 낮은 일반회계 비중을 나타내고 있는 것으로 판단된다.

더욱이 교통사업의 인식 자체가 자치구 5개년 교통개선계획 내용의 분석결과와 같이 도로주행환경 개선 등 자동차 중심으로 되어있어 예산분배도 지구교통환경개선 보다는 도로건설 위주로 되어있다. 그러나 지구교통환경개선을 위한 노력은 지역 주민의 생활환경을 정비할 수 있는 하나의 정비 수법으로 지역의 환경개선과 지역주민의 삶의 질 향상을 위해 매우 중요한 역할을 하는 것이다.

삶의 질적 향상에 대한 관심과 추구는 생활에 있어 기본적인 것이 충족되고 재정적 여유가 생겨야 생각할 수 있는 문제로, 재정적으로 어려운 자치구에서 생활교통환경 개선을 지금까지와 마찬가지로 중요하게 인식하지 못할 가능성이 크다. 일본의 생활 도로 존 사업추진에 있어서는 정부기관인 국토교통성 추진으로 사회적 합의를 이룰 수 있도록 지속적인 홍보와 회의 및 연구를 2002년부터 진행해 오는 등 사회적 인식개선을 위해 노력하고 있다.

따라서 자치구 재원을 교통환경 개선사업에 배정받기 위해서는 지구교통개선이 자치구의 환경정비와 지역 생활환경개선에 있어 매우 중요한 수법임을 사회 전반적으로 인식시킬 수 있도록 홍보 및 세미나 등이 계속적으로 이루어져야 할 것이다.

(2) 자치구 주차장 특별회계의 완화 적용

주차장특별회계를 완화하여 기타 사업에 활용할 수 있도록 하는 방안은 면적인 지구교통개선사업을 실시하면서 가능한 방안이라고 판단된다.

현재 주차장 특별회계를 이용하여 자전거도로건설사업, 학교복합화 사업 등을 시행하고 있는데 이는 주차장 사업을 포함하여 사업을 시행하기 때문에 가능한 것이다. 따라서 지구교통개선사업도 주차문화시범지구사업에서와 같이 지구 전체적인 주차문제개선과 함께 진행되기 때문에 주차장 특별회계를 사용하는데 있어 문제가 없을 것으로 판단된다.

(3) 자치구 주차장 특별회계를 교통특별회계로 통합 전환

자치구 교통전문직 공무원들은 예산확보 방안으로 자치구에서 원하는 교통개선사업 수행을 위해 교통특별회계를 신설하거나 주차장특별회계와 통합하여 기타 사업에 활용할 수 있도록 해야 한다는 요구가 높았다.

자치구 주차장 특별회계 각목별 세입예산을 살펴보면 순세계잉여금과 주차시설 사용료가 많은 부분을 차지하고 있다. 순세계잉여금은 총세입 예산에서 총

세출 예산을 뺀 금액으로 과년도에 지출하지 못한 예산이 올해로 넘어왔음을 의미한다. 종로구의 경우 업무지역이 많으며 도심의 주차상한제 적용으로 인해 주차장 설치 사업 등이 활발하게 진행되지 못하여 예산을 전부 사용하지 못하고 차년도로 넘기고 있는 것으로 판단된다. 강남구의 경우 2006년 주차장을 포함한 학교복합화 사업 등, 주차장과 관련지은 새로운 사업을 시도하여 잉여금이 없었던 것으로 보인다.

기준재정수요충족도가 중간정도 수준인 양천구와 하위그룹에 속하는 관악구의 경우, 자치구 재원이 부족하여 교통개선사업을 원활히 진행하지 못하고 있음에도 불구하고 주차장특별회계의 예산을 모두 사용하고 있지 않다는 것은 주차장 특별회계의 사용처가 주차관련 사업으로만 한정되어 있어 예산을 활용하는데 제약이 크며, 사회적으로 요구되는 사업방향이 주차문제 개선만을 목적으로 하지 않는다는 것을 의미한다.

<표 49> 자치구 주차장 특별회계 각목별 세입예산

(2007년 기준, 단위 : 백만원)

	강남구		종로구		양천구		관악구	
공유재산임대료	0	0.0%	0	0.0%	235	2.0%	0	0.0%
주차시설사용료	10,981	43.7%	4,267	12.9%	3,313	27.5%	3,735	31.4%
징수교부금수입	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	40	0.3%
이자	692	2.8%	860	2.6%	384	3.2%	328	2.8%
순세계잉여금	19	0.1%	20,000	60.6%	5,500	45.7%	3,893	32.7%
기타회계전입금	49	0.2%	1,000	3.0%	0	0.0%	0	0.0%
일반부담금	0	0.0%	500	1.5%	0	0.0%	139	1.2%
과태료 및 범칙금	9,184	36.5%	2,619	7.9%	1,428	11.9%	1,566	13.2%
기타잡수입	207	0.8%	54	0.2%	0	0.0%	484	4.1%
과태료지난년도수입	4,021	16.0%	3,702	11.2%	1,180	9.8%	1,718	14.4%
계	25,153	100.0%	33,002	100.0%	12,040	100.0%	11,903	100.0%

자료출처 : 강남구 <http://www.gangnam.go.kr/home/govern/budged/index.html>

종로구 <http://jongno.seoul.go.kr/index.jsp>

양천구 http://www.yangcheon.go.kr/admin_info/budget_info2007_1.asp

관악구 <http://www.gwanak.go.kr>

현황과악 결과에 의하면 현재의 교통개선 방향이 주차장특별회계 설립목적과는 다소 상이하게 변질되어 있음을 알 수 있다. 특별회계는 절차에 따라 폐지 또는 신설될 수 있는 성격으로 현 시대의 요구에 맞는 교통사업예산 확보를 위해 변화할 수 있다. 일본의 경우도 면적인 지구교통개선사업 시행을 위해 도로정비긴급조치법에 의한 도로정비특별회계를 이용할 수 있도록 하였다. 따라서 자치구의 생활교통체계 개선을 위해 주차장특별회계를 교통특별회계로 통합하여 좀 더 다양한 사업에 사용가능하도록 개선하는 방안도 고려해 보아야 할 것이다.

(4) 주차단속 강화 및 과태료 및 범칙금 납부를 상향 노력

과태료 및 범칙금 수입은 주차장특별회계의 당해년도 수입 중 큰 부분을 차지하고 있다. 따라서 주차장특별회계를 완화하여 사용하거나 교통특별회계로 통합할 경우 주차단속을 강화하는 노력을 기울이는 것도 교통개선사업 예산확보를 위한 하나의 방법이 될 수 있다. 이 방법은 주차공간의 제공과 함께 이루어져야 민원으로부터 정당성을 얻을 수 있으며, 이러한 전제가 성립된다면 단속을 통해 교통환경개선도 이룰 수 있다는 장점이 있다.

또한 과태료 및 범칙금 예산은 대부분의 자치구에서 당해 년도의 경우 30%, 지난년도의 경우 10%의 납부율로 설정되고 있다. 따라서 범칙금의 납부율을 높이기 위한 노력을 통해 자치구 교통개선사업 예산을 좀 더 확보할 수 있을 것이다.

3. 조직체계 개선방안

자치구 조직체계 현황

현재 자치구 교통전문직 공무원은 각 구청에 평균적으로 3명 정도씩 분포되어 있는 것으로 나타났다. 조사된 자치구의 총 57명의 전문직 공무원 중 63.1%인 36명은 교통행정과 소속으로 조사되었으며, 19.3%는 교통지도과, 기타 주차관리과, 교통운수과 등의 소속으로 조사되었다.

교통행정과의 주요업무는 교통정책수립, 교통영향평가, 교통시설물 설치정비, 어린이보호구역 등이며, 교통지도과는 불법 주/정차 위반차량지도·단속 및 과태료 부과 등 교통관련 지도단속 업무를 맡고 있다. 주차장건설에 관한 업무는 교통행정과에서 담당하고 있는 자치구도 있었고 교통지도과에서 담당하거나 주차관리과를 별도로 설치하여 수행하고 있는 등 각각의 자치구 별 조직형태에 따라서 다른 부서에서 담당하고 있는 것으로 조사되었다.

자치구 교통전문직 공무원의 조직 내 업무분담 형태는 대부분 교통행정과 내 교통시설팀, 교통행정팀에 소속되어 개개인별로 서로 다른 담당업무를 맡고 있는 상황으로 나타났으며, 교통행정과 내 교통개선팀이 있어 교통전문직으로 조직원을 구성하고 있는 곳은 양천구, 영등포구 밖에 없는 것으로 나타났다. 더욱이 교통개선팀의 팀장을 교통전문직이 맡아 자치구 교통개선을 위해 팀 전체를 이끌어 나갈 수 있도록 조직되어 있는 곳은 양천구 한 곳 밖에 없는 것으로 나타났다.

자치구 교통전문직 공무원을 채용하여 자치구 지구도로를 개선하고자 했던 초기 TIP 도입시기에는 교통개선계획실이 교통행정과(86%) 또는 교통시설계(14%)에 소속되어 자치구 5개년 교통개선계획, 지구교통개선사업, 어린이통학로 개선사업, 주차확충계획, 이면도로 개선계획, 교통영향평가 등을 수행하였던 것으로 서울시정개발연구원의 자치구 교통개선사업 제도화방안 연구에 나타나 있다. 그러나 현재는 전문직 공무원이 각각 별개의 업무를 수행하고 있어 자치구 교통환경개선을 위한 종합적인 계획을 수립하고 집행해나갈 조직적 기반이 사라졌다는 것을 알 수 있었다.

<표 50> 자치구 교통전문직 공무원 조직분포 현황

구분	총인원	교통행정과	교통지도과	주차관리과	교통운수과	정책사업 기획단	상임기획단
종로구	2	1	1	-	-	-	-
용산구	3	3	-	-	-	-	-
성동구	3	2	1	-	-	-	-
광진구	3	2	-	1	-	-	-
동대문구	3	1	2	-	-	-	-
종량구	3	-	2	-	-	1	-
강북구	3	3	-	-	-	-	-
노원구	4	-	2	-	-	2	-
은평구	3	2	1	-	-	-	-
양천구	4	3	1	-	-	-	-
강서구	4	3	-	1	-	-	-
구로구	3	2	-	-	-	-	1
금천구	3	3	-	-	-	-	-
영등포구	4	3	1	-	-	-	-
관악구	3	3	-	-	-	-	-
서초구	4	-	-	1	3	-	-
강남구	3	3	-	-	-	-	-
송파구	2	2	-	-	-	-	-
총 계	57	36	11	3	3	3	1

자료출처 : 자치구 교통전문직 설문조사 결과

(1) 교통개선계획팀을 별도로 조직하고 교통전문직 팀장 하에 권한 및 의결권 부여

교통전문직 공무원을 채용한 본래의 취지는 교통전문가의 전문성을 살려 자치구 지구 도로의 개선방안을 모색하고 바람직한 방향으로 계획해 나가는 것이다. 이러한 종합적이고 전문성 있는 계획 수립을 위해서는 전문요원들이 팀을 이루고 서로 협력하여야만 가능한데 현재와 같은 조직체계로는 자치구의 교통환경개선을 위한 계획수립 자체가 불가능한 상황이다.

따라서 초기의 조직체계와 같이 교통행정과 내 교통개선계획팀을 별도로 조직하고 교통전문직 팀장 하에 전문요원을 구성하는 전문팀 체제로 구성하여 권한 및 의결권을 부여하여야 한다. 자치구 스스로 자치구내 각 지구의 현황 파악과 각 지구의 실정에 맞는 교통개선방안을 모색과 정비를 이끌어 나갈 수 있는 조직기반이 우선적으로 뒷받침 되어야만 자치구 교통개선사업이 성공적으로 진행될 수 있을 것이다.

(2) 교통전문직 공무원의 전문교육 프로그램 도입

각 부문별로 교통전문직 공무원의 전문교육 프로그램을 도입하고 활성화하여 신기술 및 새로운 개선사업의 동향 등을 계속적으로 교육시킴으로써 단기적으로는 교통개선의 효과를 높일 수 있으며, 장기적으로는 자치구 스스로 자신들의 현황에 맞는 교통환경개선을 진행해나갈 수 있는 역량을 키워나가는 밑거름이 될 것이다.

제VI장 결론 및 정책건의

제1절 결론

제2절 정책건의

제1절 결론

자치구 지구도로의 교통개선을 위하여 지난 10여년 간 많은 사업들이 수행되어 왔지만 지구의 생활교통환경은 개선되지 않고 여전히 열악한 실정이다. 지구의 생활교통환경은 일상적 삶의 바탕이 되는 장소이며 주민 통행의 기중점으로서의 역할을 한다. 따라서 지구의 생활교통환경은 서울시의 정책방향인 지속 가능한 대중교통중심도시를 구현하는 데 있어서도 필수적으로 개선되어야 할 사항이다.

지구도로의 권한을 가지고 있는 자치구의 교통개선사업은 현재 서울시에서 관리되고 있지 않아 실제로 자치구가 자치구 권한의 지구도로 정비를 위해 어떤 일들을 하고 있는지에 대한 정보가 없는 실정이다. 본 연구는 이러한 점에 착안하여 지난 10여년 간의 자치구 교통개선사업의 현황과악 및 문제점 분석을 통해 자치구 교통개선사업의 바람직한 개선방향과 추진방안을 제시하는 것을 목적으로 진행되었다.

우선적으로 자치구 교통개선사업의 현황 파악을 위해 자치구의 교통전문직 공무원을 대상으로 설문을 실시하였다. 자치구 교통개선사업은 크게 종합계획, 교통소통, 교통안전, 주차, 녹색교통 부문으로 유형이 나뉘며 각각의 문제 해결을 목적으로 사업이 진행되어져 왔다. 그러나 자치구 권한도로임에도 불구하고 자치구 자체적인 개선의 노력과 시도는 거의 없었으며 서울시의 시책사업을 하달 받아 개선사업을 시행하고 있는 것으로 나타났다.

자치구 종합계획은 구 단위 중기계획 성격의 자치구 5개년 교통개선계획이 1996년부터 자치구 권한 하에 수립되어 왔으며, 지구단위 계획 성격의 지구교통

개선사업은 서울시 시책사업으로 1995년부터 2000년대 초반까지 실시되다가 현재는 시행되지 않고 있다. 교통소통부문은 이면도로일방통행사업, 교통안전은 어린이보호구역과 교통사고 잦은 곳 개선사업, 주차부문은 공동주차장 설치사업, 거주자우선주차사업, 주차문화시범지구조성사업, Green Parking사업이 다양하게 시도되었으며, 녹색교통은 보행환경기본계획과 자전거이용시설개선 5개년 계획을 통해 시행되어 왔다.

종합적인 교통개선사업 현황분석과 자치구 교통전문직 공무원 설문을 통해 도출된 자치구 교통개선사업의 문제점은 다음과 같이 네 가지로 정리될 수 있다.

첫째는, 지구교통을 종합적·체계적으로 개선할 수 있는 지구교통개선계획이 부재하다는 것이다. 현재 자치구에서는 각 부문의 문제해결을 위해 다양한 사업들을 시도하고 있으나 각각의 사업들은 서로 밀접하게 관계되어 있어 어느 하나만을 목적으로 지구 종합적인 교통환경 개선을 이루어낼 수 없다. 또한 생활교통환경 개선을 위해서는 지구 내 주민의 안전성 및 쾌적성을 확보해주어야 하는데 이는 점·선적인 개선만으로 이루어 질 수 없는 것이어서 지구교통환경이 현재와 같이 열악할 실정이다.

둘째는, 자치구 교통개선사업의 역할 및 위상이 불명확하다는 것이다. 자치구는 재정적 지원을 포함하여 자체적으로 개선사업을 수행할 수 있는 권한을 요구하고 있으나 현재의 시스템은 그것을 전혀 뒷받침하지 못하고 있어 대부분 서울시의 시책사업을 하달 받아 적용시키는 정도에 그치고 있다. 또한 자치구 5개년 교통개선계획의 성격도 자치구 지구도로 개선을 도모하고자 했던 초기 목적에서 변질되어 자치구 내의 서울시 권한도로에 대한 사업건의 및 채원 조달을 목적으로 하는 등 자치구 교통개선사업의 역할이 불분명해 짐으로써 자치구 교통개선사업의 효율성이 떨어지는 문제점이 드러났다.

셋째는, 시민의식의 결여로 생활교통환경 개선이 어렵다는 것이다. 민선구청장으로 주민 민원의 힘이 커졌으나, 개인의 이익만을 생각하는 주민들의 민원으로 사업의 수행이 어려운 경우가 많으며, 물리적 환경개선을 이루더라도 주민들

이 규율을 준수하지 않아 개선효과를 내지 못하는 경우도 많다.

마지막은, 사업시행 이후 모니터링 및 DB구축 시스템이 부재하다는 것이다. 다양한 사업의 시행도 중요하지만 사업시행 이후의 사후평가나 모니터링 또한 개선사업을 더욱 발전시켜나가는 데 매우 중요하다. 그러나 현재까지 시행된 교통개선사업은 데이터가 구축되어 있지 않아 개선방향 모색을 위한 정보 자체를 얻기가 어렵다. 교통개선사업이 연속성을 갖고 진보하지 못하고 단발적 사업으로 끝나는 것도 이러한 맥락에서의 문제로 생각할 수 있다.

이러한 문제인식과 해외사례연구를 바탕으로 자치구 교통개선사업이 개선되어야 할 방향을 설정하였다.

첫째, 녹색교통중심의 지구도로 개선사업을 확대하는 것이다, 지구교통체계 개선을 위한 방향설정을 위해 사람을 중심으로 지구도로의 기능 별 정비사항을 분석하였는데 녹색교통 사업은 매우 미흡한 실정이다. 따라서 앞으로 녹색교통 중심의 지구도로개선사업을 확대해 나감으로써 기성시가지지를 지속가능한 도시형태로 만들어 나갈 수 있을 것이다.

둘째, 면적인 접근의 지구교통개선계획을 도입하는 것이다. 해외에서는 지구 교통환경 개선을 위해 1960~70년대부터 꾸준히 면적인 개선사업을 시도하고 정착시켜나갔다. 지구도로의 정비를 위해서는 지구를 하나의 생활권으로 인식하고 개선해나가야 하며, 이러한 접근을 통해 진정한 생활환경개선을 이루어낼 수 있다.

셋째, 주민참여 및 교육프로그램을 도입하는 것이다. 교통사업은 공공의 영역에서 진행되는 것으로 민원이 많으며, 물리적 시설설치로만 개선 효과를 내기 어려운 특징이 있다. 따라서 교통개선사업의 수행에 있어 주민참여 및 교육프로그램을 도입하여 주민 스스로 자신의 생활환경을 변화시키고자 하는 의식전환과 함께 실천적 노력을 기울일 수 있는 체계를 만들어 나가야 할 것이다.

넷째, 교통개선사업 Data Base 구축이다. 지구교통에 중점을 둔 데이터구축을 통해 새로운 개선사업 발굴 및 지속적인 모니터링에 있어 효율성을 창출하여

보다 체계적이고 효과적으로 자치구 지구교통을 유지관리 할 수 있는 기반을 마련하여야 한다.

본 연구에서는 마지막으로 이러한 교통개선사업의 방향에 발맞추어 교통개선사업을 추진할 수 있도록, 자치구 교통개선사업의 역할 및 위상을 정립하고 예산확보 방안 및 조직체계 개선방안을 제시하였다.

현재 필요한 지구교통개선계획의 성격은 궁극적으로 지구 생활환경개선을 위해 기반시설이 양호한 지역에 적용할 수 있는 하나의 정비 수법으로 규정하였으며, 따라서 지구교통개선계획의 위상도 정기적으로 수립되는 지구단위의 단기 계획이 아니라 실행계획으로 정립하여 면적인 개선이 필요한 지역에 구역을 지정하여 시행할 수 있도록 체계화하였다. 자치구 5개년 교통개선계획의 역할은 주요 목표를 지구교통개선계획으로 설정하고 지구교통 Data Base를 구축하여 지구 별 개선방향을 설정하고 사업수법을 계획 하도록 하였으며 자치구 종합적인 녹색교통네트워크 마스터플랜 수립 내용도 포함하였다.

예산확보방안은 서울시 지원금 확보방안과 자치구 재원확보방안을 제시하였는데 서울시 지원금은 면적인 지구교통개선사업 도입을 통해 확보될 수 있다. 자치구 재원확보방안으로는 자치구 교통예산 중 일반회계 비중을 확대하는 것과 주차장 특별회계를 완화 적용하는 것, 주차장 특별회계를 교통특별회계로 통합 전환하는 방안과 주차단속 강화 및 과태료 및 범칙금 납부를 상향노력을 제안하였다. 제시한 대안의 종합적인 노력을 통해 자치구 지구도로 정비를 위한 사업재원이 확보될 수 있을 것이라 생각된다.

조직체계 개선은 자치구 자체적으로 지구교통환경 개선계획을 수립할 수 있도록 교통개선계획팀을 별도로 조직하고 교통전문직 팀장 하에 권한 및 의결권이 있도록 체계화 하는 것을 제시하였으며, 교통개선사업의 효율성을 높일 수 있도록 교통전문직 공무원의 전문교육 프로그램 도입을 제시하였다.

제2절 정책건의

지금까지의 연구를 바탕으로 본 연구에서 제시하는 정책건의 사항은 다음과 같다.

첫째, 면적인 지구교통개선사업의 시급한 도입을 통해 자치구 지구교통환경을 개선해나가야 한다. 현재 지구도로의 생활환경은 매우 열악하여 개선이 절실하다. 또한 서울시를 지속가능한 도시로 만들기 위해서는 녹색교통 중심의 생활교통환경 개선이 필수적이다. 그러나 현재와 같은 점·선적인 개별사업으로는 생활교통환경 개선이 어렵다. 서울시에서는 면적인 개선사업으로 2000년대 초반에 중지된 지구교통개선계획과 주차문제만을 중시한 주차문화시범지구 조성사업, 녹색주차마을 조성사업을 시도하였으나 지구 종합적인 교통체계개선의 시도는 지구교통개선사업 실패 후 더 이상 발전되지 못했다. 따라서 현 시점에서 지구도로 생활환경개선을 위한 면적인 교통개선사업이 시급히 재도입되어야 할 필요가 있다.

둘째, 주차장 특별회계를 통합한 자치구 교통특별회계 설치의 검토가 필요하다. 주차장 특별회계 설립 당시의 교통개선 방향과 현재의 교통개선 방향은 상당부분 변경되었다고 판단된다. 주차문제 개선을 위하여 주차장을 우선적으로 확보하는 정책에서 변화하여, 현재는 교통수요관리 등 대중교통중심의 정책방향으로 녹색교통 개선 및 생활환경 개선에 초점을 두고 있다. 따라서 주차관련 사업에만 예산이 적용되는 주차장특별회계로는 서울시의 정책방향에 따른 교통환경개선을 달성하기 어려워 졌다고 할 수 있다. 그러므로 현재 시급한 자치구 지구교통환경 정비에의 재정적 지원이 가능한 교통특별회계를 설치하는 것을 검토할 필요가 있다.

셋째, 서울시와 자치구의 역할 및 권한 관계에 있어 장기적으로 자치구에 교통개선사업의 권한을 부여할 것인가에 대한 검토가 필요하다. 점차 다양한 사업들을 통해 지구교통 여건이 상당부분 개선되고, 지방자치제도가 정착될 경우 자치구에 권한을 부여하여 각 자치구 별로 새로운 개선안의 발굴 및 적용이 가능하게 된다면, 서울시 내의 각 자치구 별로 각각의 장소적 특성을 갖는 생활환경이 조성될 가능성이 열리는 것이며 이를 통해 다양성 있는 서울의 공간을 창출할 수 있을 것이다.

참 고 문 헌

참고문헌

- 경기개발연구원, 「교통시설 투자재원 확보방안」, 2006
- 교통개발연구원, 「지구교통관리지침에 관한 연구」, 1998
- 금기정 역, 「지구교통계획」, 청문각, 1995
- 김종민, 「교통개선계획(TIP) 도입방안에 관한 연구」, 홍익대학교 박사논문, 1996
- 도로교통안전관리공단, 「2005년판 OECD회원국 교통사고 비교」, 2005
- 방우달, 「자치구 교통개선사업 5개년계획(TIP)의 정립에 관한 연구」, 서울시립대학교 석사논문, 1995
- 배호영 편역, 「보차공존도로의 계획과 기법」, 도서출판 국제, 1999
- 백승걸, 「일방통행제 적용방안에 관한 연구(서울시 이면도로를 중심으로)」, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문, 1995
- 부산발전연구원, 「부산시 자치구 교통개선사업 활성화방안」, 2000
- 서울시정개발연구원, 「지구도로설계·운영지침에 관한 연구」, 1995
- 서울시정개발연구원, 「서울시 도로교통 개선사업 추진체계 재정립 방안」, 2004
- 서울시정개발연구원, 「서울시 보행우선지구 제도 운영방안」, 2002
- 서울시정개발연구원, 「서울시와 자치구간 사무 및 재원의 합리적 배분에 관한 연구(II)」, 2005
- 서울시정개발연구원, 「자치구 교통개선사업 제도화방안 연구」, 1996
- 서울시정개발연구원, 「자치구 5개년 교통개선계획 도입방안 연구」, 1993
- 서울시정개발연구원, 「주거지 환경개선을 위한 마을만들기 활성화방안 연구」, 2006
- 서울시정개발연구원, 「주민참여형 마을만들기 사례연구」, 1999

서울시정개발연구원, 「주민참여형 주거지 정비수법 개발」, 1996

서울시정개발연구원, 「주차환경개선지구 지정 및 관리방안 연구」, 2005

서울특별시, 「2005 서울시 교통지표 산출」, 2006

서울특별시, 「2005년도 Green Parking 사업 자치구별 추진 우수 사례집」, 2006

서울특별시 교통운영과, 「자전거로 다니기가 더욱 안전하고 편리해진다.」, 보도자료, 2007. 11. 5

서울특별시, 「Green Parking 녹색주차마을 사업시행 매뉴얼」, 2006

서울특별시, 「새서울 주차백서」, 2002

양천구, 「신월1동 B지구 지구교통개선사업 기본 및 실시설계」, 2002

이인원, 「도시 생활교통체계의 정비」, 「도시문제」, 2001.12, 통권 제36권 397호

이해경 편역, 「여유 있는 사회와 가로 만들기 도로 만들기」, (주)다산컨설팅트, 1999

이홍로, 「교통정온화(마을마당길)사업의 표준모형개발 및 적용에 관한 연구」, 교통안전공단, 2002

최이명, 「저층밀집주거지내 가로의 보행환경 개선방안연구」, 서울대학교 공학석사학위논문, 2006

[자치구 5개년 교통개선계획]

강남구, 「중장기 교통대책수립-강남교통 VISION 21」, 2003

강서구, 「강서구 교통종합계획」, 2004

관악구, 「관악구 중기교통종합계획」, 2000

광진구, 「'96 광진구 교통개선사업」, 1996

마포구, 「마포구 5개년 교통개선 기본계획」, 1996
 마포구, 「마포구 중기교통개선 기본계획」, 2004
 서초구, 「서초구 교통개선사업 5개년 계획」, 2004
 서초구, 「서초구 교통개선 5개년 계획」, 1998
 송파구, 「송파구 종합교통 기본계획」, 2002
 양천구, 「교통개선종합계획 수립」, 2004
 영등포구, 「영등포구 교통종합기본계획」, 2006
 중랑구, 「중랑구 중기 종합교통계획」, 2003
 도봉구, 「도봉구 교통개선5개년 계획」, 1997
 강북구, 「강북구 교통개선 5개년 계획」, 1998

[일본서]

사단법인 교통공학연구회, 「커뮤니티존 실천 매뉴얼」, 2000
 사단법인 교통공학연구회, 「커뮤니티존 형성 매뉴얼」, 1996
 交通工學, 特集 : 交通まちづくりの新しい風 -市民主導の 交通計画と 事例-,
 2003년 5월호, Vol.38, No.3
 MM:Mobility Management (교통을 둘러싼 다양한 문제의 해결을 위하여), 일본
 국토교통성 안내자료

[인터넷 사이트]

경찰청 <http://www.police.go.kr>
 도로교통안전관리공단 <http://www.nso.go.kr/>

법제처 <http://moleg.go.kr>

서울통계 http://www.seoul.go.kr/v2007/publicinfo/statistics/satistics_seoul/potal_P01000046.html

서울특별시 교통국 <http://www.seoul.go.kr/info/organ/subhomepage/traffic>

통계청 <http://www.nso.go.kr/>

일본 <http://www.city.osaka.jp/kensetsu/shigoto/michi/10.htm>

<http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/index.html>

<http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/comzone/index.htm>

http://www.pref.shimane.jp/section/road/p26/1_page.html

영국 www.ctc.org.uk

www.sustrans.org.uk

www.methleys.org.uk

www.northmoorhomezone.org

네덜란드 www.clas.ufl.edu

www.ontwerpatelier.nl

unibike.vox.com

www.hamilton-baillie.co.uk

www.scotland.gov.uk

www.verkehrsplanung.de

부 록

자치구 교통개선사업의 시행에 관한 설문조사

안녕하세요! 저희 서울시정개발연구원 도시교통부에서는 [자치구 단위 교통환경개선을 위한 사업유형 정립 및 추진방안 연구]를 수행하고 있습니다. 본 연구는 지구도로 관리, 보행 및 자전거 등의 녹색교통수단 활성화, 학교주변 사고방지 등 거주민의 생활환경과 밀접한 관계를 맺고 있는 자치구의 교통환경개선을 위해, 이를 추진하는 자치구 단위 교통개선사업을 활성화시킬 수 있도록, 자치구 단위의 사업유형 정립 및 세부적인 추진방안을 제시하는 것을 목적으로 합니다.

이를 위하여 저희 연구원에서는 각 자치구에서 집행하였거나 집행 중 또는 계획하고 있는 교통개선사업의 실태를 파악하기 위하여 예비조사를 실시한 바 있습니다. 이번 2차 조사는 예비조사를 토대로 자치구 교통환경개선 및 사업의 효율적 추진을 위한 방향을 설정하는데 구체적인 자료가 될 것입니다.

저희 연구원에서는 자치구 교통개선사업의 실태 및 업무추진 과정과 그 어려움을 정확히 분석하고 서울시와 협의하여 자치구의 의견이 반영된 새로운 정책을 제시하는 데 귀구의 의견을 필요로 합니다. 귀구의 명확한 상황조사 하나하나가 예산확보방안을 위한 대안제시를 포함하는 자치구 교통개선사업의 활성화, 나아가서는 자치구 거주민의 생활환경 개선의 초석이 될 것입니다.

작성이 완료된 설문지는 담당자분과 개별 연락 후 조사원을 통해 수거할 예정입니다. 자치구의 업무로 바쁘시겠지만 설문을 위해 시간을 할애해주시길 간곡히 부탁드립니다.

*** 보내실 곳 : 서울시 서초구 서초동 391번지**
서울시정개발연구원 도시교통부
김 승준 부연구위원
전화번호 : 2149-1162 (담당자 임 은영)
팩스번호 : 2149-1120
e-mail : kochab07@sdi.re.kr

자치구 교통개선 5개년 계획 (계획 수립 구 대상)

1. 귀 구의 자치구 교통개선5개년계획에서 수립한 사업의 시행 여부에 관한 사항입니다.

구 분	영등포구 교통개선종합계획수립(2006.2) 사 업 계 획	사업 시행	사업 시행 계획중	사업 미시행	확인 불가
1. 대중교통 부문	- 여의도 신교통체계 도입 방안				
	- 버스정류장 개선(버스정류장 위치조정, 정류장 시설정비)				
	- 버스차량 고급화(저상버스, CNG버스, 굴절버스 확대 도입)				
	- 버스안내체계(BIS) 도입				
	- 환승센터 구축				
2. 교통소통 부문	- 중앙버스전용차로 개선안(미개통구간인 영등포고가 및 문래고가 구간 연결)				
	- KTX 영등포역 정차				
	- 경인우회도로 건설				
	- 영등포로터리의 평면화 및 4지교차로로 단순화				
	- 도림로~상도동길 주변 개선방안 (차량동선체계 개선 및 신길광장공원 앞 교차로 기하구조 개선 및 신호현시 재조정)				
3. 주차부문	- 영등포로 개선방안 (가변차로 폐지 및 차선재조정, 양남사거리 교차로 기하구조 개선 및 신호시간 재조정)				
	- 주택가 공동주차장 건설				
	- 담장허물기 사업				
	- 그린파킹 사업				
	- 불법주정차 무인단속시스템 구축				
4. 교통안전 부문	- 사고다발지점 개선사업				
	- 신정1교 하부 개선사업				
	- 해군호텔 개선사업				
	- 대각선횡단보도 설치사업				
	- 보행잔여표시기 설치사업				
5. 녹색교통 부문	- 자전거도로 네트워크 구축				
	- 영등포관내 자전거 네트워크 구축				
	- 자전거 무료대여소 설치 (양평대여소, 당산대여소 설치)				
	- 신길6동 벚꽃길에 걷고싶은거리 조성				
	- 보행 네트워크 구축				

6. 귀 구의 교통개선에 있어 자치구 교통개선5개년계획 수립이 효과적이었다고 판단하십니까?

- ① 매우 그렇다
- ② 그렇다
- ③ 보통이다
- ④ 그렇지 않다
- ⑤ 매우 그렇지 않다

6-1. 효과적이지 않았다면 그 이유 중 가장 심각하다고 판단되는 항목부터 순위를 기입해 주십시오. (이외에 느끼신 문제점이 있으면 기타 항목에 적어 우선순위를 기입해 주십시오.)

내 용		우선순위
①	계획 성격이나 대상이 자치구의 권한을 벗어나 광범위함	
②	시책사업의 변화로 자치구 계획사업이 무효화 됨	
③	자치구 재정의 부족으로 사업시행 어려움	
④	사업 시행을 위한 자치구 인력부족	
⑤	비효율적인 자치구 교통행정 조직체계	
기타		

7. 효율적인 자치구 교통개선을 위해, 자치구 교통개선5개년계획 수립에 있어 가장 필요하다고 판단되는 항목부터 순위를 기입해 주십시오.

내 용		우선순위
①	자치구 교통개선5개년 계획의 제도화	
②	자치구 교통개선5개년 계획의 성격 재정립 (사업대상을 자치구 권한도로 중심으로)	
③	계획을 수립하는 교통행정 조직체계의 재구성	
④	자치구 재정여건에 맞는 계획 수립	
⑤	시책사업의 일관성 및 지속성 확보	
기타		

8. 추후 지속적으로 자치구 교통개선5개년계획을 수립할 의향이 있습니까?

- ① 매우 그렇다
- ② 그렇다
- ③ 보통이다
- ④ 그렇지 않다
- ⑤ 매우 그렇지 않다

자치구 교통개선 5개년 계획 (계획 미수립 구 대상)

1. TIP조직체계에 관한 질문입니다. 귀 구의 교통전문직 조직분포 현황을 기입해주십시오.

* 총인원 (명)

교통행정과(명) 교통지도과(명) 교통관리과(명) 교통개선기획단(명)

기타 (부서명 : _____, 인원 : _____명)

2. 자치구 교통개선5개년계획을 수립하지 않은 가장 주된 이유는 무엇입니까?

- ① 계획 수립을 위한 자치구 예산 부족
② 계획 수립을 위한 자치구 인력부족
③ 계획의 효율성이 낮다고 판단됨
④ 기타 ()

3. 추후 자치구 교통개선5개년계획을 수립할 의향이 있습니까?

- ① 매우 그렇다
- ② 그렇다
- ③ 보통이다
- ④ 그렇지 않다
- ⑤ 매우 그렇지 않다

4. 장래 자치구 교통개선5개년계획을 수립한다면, 계획의 주된 목적이 될 것으로 판단되는 3가지 항목을 선정하여 주십시오.

내 용		선택여부
①	종합적인 자치구 교통체계 정립	
②	자치구 교통실태 파악 및 DB 작성	
③	서울시 교통정비계획 수립을 위한 자료 제공	
④	자치구 교통환경 개선을 위한 사업 예산확보	
⑤	자치구 권한도로인 지구도로환경 개선방안 모색 및 사업계획	
⑥	서울시에 자치구 교통환경 개선을 위해 필요한 사업 제안	
⑦	자치구 교통개선을 위한 연차별 사업계획 및 투자계획 작성	
기타		

생활교통환경 정비관련 사업 (전체 구 대상)

1. 귀 구에서 2006년 진행되었던 교통개선사업에 관한 질문입니다.

사 업 명	사업 시행 개소	주 관 부 서	관계기관 [해당항목 모두선택]	2006 사업예산 (단위:백만원)			
				구비		시비	국비
				일반회계	특별회계		
1	어린이보호구 역개선사업	① 교통행정과 ② 교통지도과 ③ 교통관리과 ④ 기타[부서명:]	① 서울시 ② 경찰청 ③ 경찰서 기타:				
2	교통사고 자은지점 개선사업	① 교통행정과 ② 교통지도과 ③ 교통관리과 ④ 기타[부서명:]	① 서울시 ② 경찰청 ③ 경찰서 기타:				
3	이면도로 일방통행사업	① 교통행정과 ② 교통지도과 ③ 교통관리과 ④ 기타[부서명:]	① 서울시 ② 경찰청 ③ 경찰서 기타:				
4	지구교통 개선사업	① 교통행정과 ② 교통지도과 ③ 교통관리과 ④ 기타[부서명:]	① 서울시 ② 경찰청 ③ 경찰서 기타:				
5	Green -Parking	① 교통행정과 ② 교통지도과 ③ 교통관리과 ④ 기타[부서명:]	① 서울시 ② 경찰청 ③ 경찰서 기타:				
6	거주자 우선주차 설치사업	① 교통행정과 ② 교통지도과 ③ 교통관리과 ④ 기타[부서명:]	① 서울시 ② 경찰청 ③ 경찰서 기타:				
7	주택가 공동주차장 건설사업	① 교통행정과 ② 교통지도과 ③ 교통관리과 ④ 기타[부서명:]	① 서울시 ② 경찰청 ③ 경찰서 기타:				
8	보행환경 개선사업	① 교통행정과 ② 교통지도과 ③ 교통관리과 ④ 기타[부서명:]	① 서울시 ② 경찰청 ③ 경찰서 기타:				
9	걷고싶은거리 조성사업	① 교통행정과 ② 교통지도과 ③ 교통관리과 ④ 기타[부서명:]	① 서울시 ② 경찰청 ③ 경찰서 기타:				
10	자전거이용 활성화사업	① 교통행정과 ② 교통지도과 ③ 교통관리과 ④ 기타[부서명:]	① 서울시 ② 경찰청 ③ 경찰서 기타:				
11	기타:	① 교통행정과 ② 교통지도과 ③ 교통관리과 ④ 기타[부서명:]	① 서울시 ② 경찰청 ③ 경찰서 기타:				

사 업 명		자치구역할 [해당항목 모두선택]	개선 효과	개선효과가 높다고 판단한 이유 (①②를 선택한 경우) [상위 2개 항목 선택]	개선효과가 미미한 이유 (③④⑤를 선택한 경우) [상위 2개 항목 선택]
1	어린이보 호구역개 선사업	①대상지선정 ②계획설계 ③공사시행 ④사후관리 기타:	①매우높음 ②높음 ③보통 ④낮음 ⑤매우낮음	①주민 만족도 증가 ②수치적 계획 목표 달성 ③환경개선 ④민원 감소 ⑤기타 :	①예산부족 ②협의마찰 ③내용미비 ④인력부족 ⑤운영상의 문제 ⑥기타 :
2	교통사고 자은지점 개선사업	①대상지선정 ②계획설계 ③공사시행 ④사후관리 기타:	①매우높음 ②높음 ③보통 ④낮음 ⑤매우낮음	①주민 만족도 증가 ②수치적 계획 목표 달성 ③환경개선 ④민원 감소 ⑤기타 :	①예산부족 ②협의마찰 ③내용미비 ④인력부족 ⑤운영상의 문제 ⑥기타 :
3	이면도로 일방통행 사업	①대상지선정 ②계획설계 ③공사시행 ④사후관리 기타:	①매우높음 ②높음 ③보통 ④낮음 ⑤매우낮음	①주민 만족도 증가 ②수치적 계획 목표 달성 ③환경개선 ④민원 감소 ⑤기타 :	①예산부족 ②협의마찰 ③내용미비 ④인력부족 ⑤운영상의 문제 ⑥기타 :
4	지구교통 개선사업	①대상지선정 ②계획설계 ③공사시행 ④사후관리 기타:	①매우높음 ②높음 ③보통 ④낮음 ⑤매우낮음	①주민 만족도 증가 ②수치적 계획 목표 달성 ③환경개선 ④민원 감소 ⑤기타 :	①예산부족 ②협의마찰 ③내용미비 ④인력부족 ⑤운영상의 문제 ⑥기타 :
5	Green -Parking	①대상지선정 ②계획설계 ③공사시행 ④사후관리 기타:	①매우높음 ②높음 ③보통 ④낮음 ⑤매우낮음	①주민 만족도 증가 ②수치적 계획 목표 달성 ③환경개선 ④민원 감소 ⑤기타 :	①예산부족 ②협의마찰 ③내용미비 ④인력부족 ⑤운영상의 문제 ⑥기타 :
6	거주자 우선주차 설치사업	①대상지선정 ②계획설계 ③공사시행 ④사후관리 기타:	①매우높음 ②높음 ③보통 ④낮음 ⑤매우낮음	①주민 만족도 증가 ②수치적 계획 목표 달성 ③환경개선 ④민원 감소 ⑤기타 :	①예산부족 ②협의마찰 ③내용미비 ④인력부족 ⑤운영상의 문제 ⑥기타 :
7	주택가 공동 주차장 건설사업	①대상지선정 ②계획설계 ③공사시행 ④사후관리 기타:	①매우높음 ②높음 ③보통 ④낮음 ⑤매우낮음	①주민 만족도 증가 ②수치적 계획 목표 달성 ③환경개선 ④민원 감소 ⑤기타 :	①예산부족 ②협의마찰 ③내용미비 ④인력부족 ⑤운영상의 문제 ⑥기타 :
8	보행환경 개선사업	①대상지선정 ②계획설계 ③공사시행 ④사후관리 기타:	①매우높음 ②높음 ③보통 ④낮음 ⑤매우낮음	①주민 만족도 증가 ②수치적 계획 목표 달성 ③환경개선 ④민원 감소 ⑤기타 :	①예산부족 ②협의마찰 ③내용미비 ④인력부족 ⑤운영상의 문제 ⑥기타 :
9	걷고싶은 거리 조성사업	①대상지선정 ②계획설계 ③공사시행 ④사후관리 기타:	①매우높음 ②높음 ③보통 ④낮음 ⑤매우낮음	①주민 만족도 증가 ②수치적 계획 목표 달성 ③환경개선 ④민원 감소 ⑤기타 :	①예산부족 ②협의마찰 ③내용미비 ④인력부족 ⑤운영상의 문제 ⑥기타 :
10	자전거 이용 활성화 사업	①대상지선정 ②계획설계 ③공사시행 ④사후관리 기타:	①매우높음 ②높음 ③보통 ④낮음 ⑤매우낮음	①주민 만족도 증가 ②수치적 계획 목표 달성 ③환경개선 ④민원 감소 ⑤기타 :	①예산부족 ②협의마찰 ③내용미비 ④인력부족 ⑤운영상의 문제 ⑥기타 :
11	기타:	①대상지선정 ②계획설계 ③공사시행 ④사후관리 기타:	①매우높음 ②높음 ③보통 ④낮음 ⑤매우낮음	①주민 만족도 증가 ②수치적 계획 목표 달성 ③환경개선 ④민원 감소 ⑤기타 :	①예산부족 ②협의마찰 ③내용미비 ④인력부족 ⑤운영상의 문제 ⑥기타 :

2. 현재 귀 구의 (지구도로) 생활교통환경 수준을 어떻게 평가하십니까?

- ① 매우 양호하다
- ② 양호하다
- ③ 보통이다
- ④ 열악하다
- ⑤ 매우 열악하다

3. 많은 사업에도 불구하고 생활교통환경이 개선되지 않는 이유 중 가장 심각하다고 판단되는 항목부터 순위를 기입해 주십시오. (이외에 느끼신 문제점이 있으면 기타 항목에 적어 우선순위를 기입해 주십시오.)

내 용		우선순위
①	점/선적인 개별 사업으로 지구 종합적인 생활교통환경 개선 안 됨	
②	자치구 재원부족으로 개선사업시행 어려움	
③	현 도로여건으로는 개선이 어려움	
④	시책사업이 현실의 여건에 맞지 않아 개선사업 시행 후에도 환경이 개선되지 않음	
⑤	유관 기관과의 협의 시 마찰로 사업시행 어려움	
기타		

4. 자치구 생활교통환경 개선을 위해 가장 필요하다고 판단되는 항목부터 순위를 기입해 주십시오. (이외에 느끼신 문제점이 있으면 기타 항목에 적어 우선순위를 기입해 주십시오.)

내 용		우선순위
①	면적인 접근의 지구교통계획의 도입	
②	자치구 재원의 확보	
③	뉴타운 등 재개발사업을 통해 재정비	
④	자치구 각 현황에 맞는 개선방안 제안 및 사업시행 권한 확보	
⑤	주민 의식변화를 위한 교육 및 주민참여제도 활성화	
⑥	사업의 사후평가 및 데이터베이스 구축	
기타		

5. 향후 생활교통환경 개선을 위해 귀 구에서 중점을 두고 있거나 개선이 더욱 필요하다고 판단되는 항목부터 순위를 기입해 주십시오.

내 용		우선순위
①	주차문제 해소	
②	교통소통 개선	
③	보행환경 개선	
④	자전거 이용환경 개선	
⑤	교통안전성 확보	
⑥	종합적인 지구교통개선 계획 수립	
기타		

6. 자치구 생활교통환경 개선을 위해 자치구 교통개선5개년계획의 성격을 지구교통개선 계획 중심으로 변경하는 방안에 관해 어떻게 생각하십니까?

- ① 매우 바람직하다
- ② 바람직하다
- ③ 보통이다
- ④ 바람직하지 않다
- ⑤ 매우 바람직하지 않다

7. 시책사업 이외에 자치구 차원에서의 생활교통환경 개선사업 수행을 위해 필요한 예산 확보 방안으로 바람직한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 교통특별회계 설치하고 주차장특별회계와 통합 운영
- ② 각 사업 간 예산전용 허용
- ③ 본청에 사업제안 시 새로운 사업에 대한 교부금 지급이 가능하도록 제도마련
- ④ 각 사업별로 교부금을 지급하지 않고 지구교통계획 하에 종합적으로 교부금 지급
- ⑤ 기타()

8. 귀 구의 주차장 특별회계 규모에 관한 질문입니다.

① 귀 구의 세입과 세출 규모를 적어주십시오.

	세입	세출
2006 결산	백만원	백만원
2007 예산	백만원	백만원
2007 추경예산	백만원	백만원

② 2006년도 주차장특별회계의 투자사업 중 규모가 가장 큰 3가지 사업을 명기하시고 그 세출규모를 적어주십시오.

	사업명	예산규모
예)	OO지구 주차장 건설사업	백만원
1		백만원
2		백만원
3		백만원

9. 기타 자치구 생활교통환경 개선을 위한 건의사항이나 의견이 있으시면 기술해주시십시오.

작성자

이름 :

소속:

연락처:

영문요약(**Abstract**)

A Study of Implementation of Transportation Improvement Projects for Self-Governing Districts of Seoul with Emphasis on Living Environment Improvement

Project Number	SDI 07-R-15
Research Staff	Seung-Jun Kim (In Charge) Eun-Young Im

Although an extensive amount of transportation improvement project has been done to improve the harsh living environment at the community level, there are hardly any further improvement for the place in which people live. Transportation affects everyday aspects of life in terms of productivity, performance, and activity, more specifically associated with the beginning and ending of a trip. In order to make the city of Seoul more sustainable and public transportation oriented and ultimately increase the quality of life, a walkable, comfortable, and safe transportation environment needs to be created.

The transportation projects undergone by the self-governing districts of Seoul in the span of more than ten years can be classified as five major categories: basic master plan, traffic flow improvement, traffic safety, parking, and green mode of transportation. Unfortunately, most of the projects received a negative evaluation and are considered unsuccessful. Key reasons are that 1) the projects have implemented independently of each other and, therefore, they failed to increase synergy effects and 2) even though municipalities have a sole responsibility to construct, improve, and manage local streets, they have carried out the improvement projects developed by Seoul metropolitan government without endeavors to develop the projects reflecting local characteristics. The points at issue identified are described in more detail below: First, there is a lack of comprehensive and systematic site transportation plan. The effectiveness of one municipal improvement project can not be considered separately but it is strongly inter-dependent. It seems difficult to achieve a security and comfortability simply resorting to stand alone projects rather than area wide plans. Second, the municipal traffic environmental improvement projects is further problematized by

their unclear role and status. Currently, municipalities want to secure an adequate funds from Seoul metropolitan government and implement improvement projects under its own control rather than top-down control. Third, the public are not willing to pay more for improvement. Because of public resentments it is sometimes difficult to find the ways of facilitating collaborative improvement projects as intended. Last, a database system is not readily available in order to monitor the progress toward target and support corrective maintenance after the completion of projects. Most of data is retained as piece of paper in several different departments instead of being stored centrally or electronically. It is desirable to construct a system for storing and organizing data regarding projects from which the useful information can be extracted for a number of purposes.

The comprehensive investigation of the improvement projects undergone by the municipalities identified four main needs: 1) the need for the improvement project to be expanded with a community moving towards the green mode of transportation and emphasizing people over car, 2) the need to introduce area-wide site transportation plan (STP) similar to solutions adopted in most of developed countries, 3) the need to enhance the public involvement process and develop a community-based education campaign. There is no doubt that voluntary efforts of the community are increasingly important factors in what make the improvement projects successful and what doesn't, and 4) the need to build a database system of the past, present, and future improvement projects essential to efficiency promotion, maintenance management, and new project development.

In addition, for encouraging and boosting the improvement projects, it is necessary to establish financial resources for most of the municipality experiencing financial difficulties. The lack of financial resources has prohibited the municipalities from expanding operations and, therefore, this research found the ways of how to get more including increased budget allocation from Seoul metropolitan government, expansion of transportation-related budget among general account, a more proactive use of special account for parking. In addition, it was suggested that the organization should be created which is dedicated exclusively to setting up a comprehensive and systematic transportation improvement program (TIP) and following up the progress of individual improvement projects.

Table of Contents

Chapter I Introduction

1. Background and Purpose
2. Scope and Main Contents

Chapter II Review of Transportation Improvement Projects for Self Governing Districts of Seoul

1. Current Conditions
2. Research Trends

Chapter III Evaluation of Transportation Improvement Projects for Self Governing Districts of Seoul

1. Survey of Transportation Improvement Projects
2. Analysis of Survey Results
3. Problem Identification

Chapter IV Transportation Improvement Projects in Foreign Countries

1. Overview of Transportation Planning System
2. Some Examples of Municipal Transportation Improvement Projects
3. Some Examples of Transportation Managements
4. Implications

Chapter V Proposed Alternatives for Improving and Implementing Municipal Transportation Improvement Projects

1. Improvement of Municipal Transportation Improvement Projects
2. Implementation of Municipal Transportation Improvement Projects

Chapter VI Conclusions and Policy Recommendations

1. Conclusions
2. Policy Recommendations

- ***References***

- ***Appendices***

Survey Sheet for Transportation Improvement Projects for Self Governing
Districts of Seoul

시정연 2007-R-15

**자치구 단위 생활환경개선을 위한
교통개선사업 추진방안**

발 행 인 정 문 건

발 행 일 2007년 12월 31일

발 행 처 서울시정개발연구원

137-071 서울시 서초구 서초동 391번지

전화 (02)2149-1176 팩스 (02)2149-1120

값 8,000원 ISBN 987-89-8052-518-8-93530

본 출판물의 판권은 서울시정개발연구원에 속합니다.