



여성 통행실태 분석 및 여성친화형 교통정책 연구

이범규



DAEJEON
DEVELOPMENT
INSTITUTE



여성 통행실태 분석 및 여성친화형 교통정책 연구

이 범 규

연구책임

- 이범규 / 도시기반연구실 책임연구위원

연구 요약

I. 연구의 배경 및 목적

- 여성은 신체적 특성 등으로 인하여 교통약자로 인식되며, 최근 들어 여성친화도시 조성을 위하여 정부 및 지자체가 다양한 노력을 하는 등 관심이 증대되고 있음
- 그러나, 여성친화적인 교통정책의 추진을 위한 기초연구는 많지 않으며, 이러한 이유 등으로 교통부문에서 여성의 교통편의 및 안전성 향상을 위한 교통대책의 마련 및 사업의 추진은 다른 부문에 비하여 부족한 실정임
- 따라서 본 연구는 여성의 교통수단을 자가용승용차, 대중교통, 택시, 보행, 자전거로 구분하여 각각의 수단을 이용함에 있어 나타나는 편의성 및 안전성 측면의 문제점을 분석하고, 이를 개선하기 위한 정책대안을 모색하는데 목적이 있음

II. 연구의 주요 내용

□ 관련 법규·계획 및 선행연구 검토

- 관련법규, 상위계획 및 관련계획 검토
- 선행연구 검토

□ 여성 통행실태 분석 및 여성친화형 교통정책 사례 검토

- 여성 통행실태 분석, 교통사고 특성 분석, 통행 편의성 및 안전성 관련 설문조사
- 여성 친화형 교통정책 국내외 사례 검토

□ 여성친화형 교통정책 추진방안 강구

- 교통수단별 여성친화형 교통정책 추진을 위한 정책방안(사업) 모색
- 여성친화형 교통정책 추진을 위해 교통관련 법정계획 수립시 반영해야할 분석내용 및 계획내용 제시

Ⅲ. 주요 연구 결과

1. 여성 통행실태 분석

- 여성의 통행특성을 보면, 주로 이용하는 교통수단은 시내버스(64.7%) 및 도시철도(60.7%), 택시(51.5%), 보행(57.9%)을 많이 이용하며, 통행목적은 쇼핑(81.1%) 및 여가(63.6%) 통행이 많은 것으로 나타남

성별 교통수단 이용 특성

구분	도보	승용/승합	시내버스	시외/고속	도시철도	택시	자전거
남성(%)	42.1	70.3	35.3	50.5	39.3	48.5	69.6
여성(%)	57.9	29.7	64.7	49.5	60.7	51.5	30.4

성별 통행목적 특성

구분	출근	업무	등교	학원	쇼핑	여가
남성(%)	64.4	72.1	51.9	49.7	18.9	36.4
여성(%)	35.6	27.9	48.1	50.3	81.1	63.6

2. 여성 교통사고 특성 분석

- 승용차 교통사고 사망자는 남성이 전체 사고의 82.1%를 차지하고, 여성은 19.1%를 차지하는 것으로 나타났는데, 이는 승용차 통행 비중이 남성 70.3%, 여성 29.7%로 남성의 통행비중이 높기 때문에 나타난 결과로 해석됨
- 보행자 교통사고 사망자는 여성이 52.8%, 남성이 47.2%로 여성의 사고빈도가 높으며, 연령별로는 일반인의 경우 남성이 여성보다 약 1.5배 많은 것으로 나타남
- 보행자 사고를 시간대별로 보면, 남성은 야간(70.1%)에 빈도가 높고, 여성은 주간(54.7%)에 빈도가 높은 것으로 나타남
- 특히 여성의 보행사고 사망자는 65.5%가 횡단중에 발생하는 사고(무단횡단 포함)로 도로 횡단시 안전성 향상을 위한 대책이 필요함

3. 여성 통행 편의성 및 안전성 설문조사

- 시내버스의 경우 여성의 주요 불편사항이 저상버스 부족, 시내버스 내부 시설 중 손잡이 높낮이, 교통약자 좌석 부족과 안전성에 대한 문제로 나타남
- 도시철도의 경우 전반적으로 만족도는 높은 편이나, 임신부 좌석 부족, 교통약자 좌석 부족, 안전성 문제는 개선되어야 하는 것으로 나타남
- 자전거의 경우 보행로와 혼용 이용함에 따른 불편, 자전거 도로의 단절, 안전성 문제가 개선되어야 할 것으로 나타남
 - 특히 여성의 경우 남성의 비하여 이용률이 매우 낮으므로(남성 69.6%, 여성 30.4%) 여성의 자전거 이용에 따른 불편사항이 개선되어야 할 것으로 판단됨
- 승용차의 경우 타 수단에 비하여 만족도는 양호한 수준이나, 여성전용 주차공간에 대해서는 매우 부족한 것으로 느끼고 있으며, 승용차 이용에 따른 안전상의 위험이 큰 것으로 나타나므로 이에 대한 개선이 필요할 것으로 판단됨
- 보행은 전반적으로 만족도가 낮은 것으로 나타났으며, 주요 개선사항은 다음과 같음
 - 보행자길의 보도턱에 대한 만족도가 매우 낮으며, 여성의 63.4%가 불량하다고 인식하고 있으므로 보도턱 낮춤 사업이 필요한 것으로 판단됨
 - 보행자길의 노면 상태에 대해서도 여성의 48.3%가 불량하다고 인식하고 있으므로 보행자길 노면(균열, 경사 등)에 대한 개선이 필요한 것으로 판단됨
 - 보도육교, 지하보도 등 입체보행시설에 대해 여성의 절반 이상(51.4%)이 불편하다고 인식하고 있으므로 이에 대한 대책마련이 필요한 것으로 판단됨
 - 보행자길의 야간조명에 대해서도 여성의 절반 이상(55.7%)이 어둡다고 인식하고 있으므로 조명시설의 확충 등 개선이 필요한 것으로 판단됨
 - 아울러 여성의 교통사고 중 보행중 사고가 70.8%를 차지하고 있는 실정으므로 교통사고 감소를 위한 대책마련이 필요함

4. 여성친화형 교통정책 추진방안

- 여성친화형 교통정책 추진을 위한 방향을 설정하면 다음과 같음
 - 시내버스의 손잡이 높낮이 개선, 교통약자 좌석 확충, 저상버스 도입 확대, 정류장의 조명 개선, 유모차 대기공간 확보, 비상벨 설치
 - 도시철도 교통약자 좌석 확충, 차량 내 CCTV 설치
 - 보행로와 자전거 도로 명확히 구분, 야간 조명시설 개선, 자전거도로 환경 개선, 공용자전거 일부 전기자전거 도입
 - 여성 다중 이용시설 여성전용 주차공간 확충, 주차장 CCTV 및 조명시설 설치, 택시 안전체계 강화
 - 보행자길 노면상태, 유효보도폭 확충 등 정비, 보행자 신호체계 개선, 입체보행 시설 개선, 야간 조명시설 개선, 보행환경개선지구 조성

교통수단	실태 및 문제점	개선방향
시내버스	남성 35.3% 여성 64.7% 이용 교통약자 좌석 부족, 출입구 계단 높이 손잡이 높낮이 정류장 범죄 노출	① 시내버스 내부 손잡이 개선 ② 교통약자 좌석 확충 및 임산부 좌석과 분리 ③ 저상버스 확대 ④ 정류장 개선 / 조명, 대기공간, 비상벨
도시철도	남성 39.3% 여성 60.7% 이용 교통약자좌석 부족 도시철도 차량 내 범죄노출	① 교통약자 좌석 확충 / 임산부 좌석과 분리 ② CCTV 설치
자전거	남성 69.6% 여성 30.4% 이용 보행로와의 혼용 야간 안전성 저하 도로 폭 협소 및 단절 편의시설 부족	① 보행로와 자전거도로로 명확히 구분 ② 조명시설 개선 / 도로, 보관소 ③ 자전거 도로 환경 개선 / 노면, 보관소, 수리시설 등 ④ 전기자전거 도입 / 공용자전거 일부
승용차/ 택시	남성 70.3% 여성 29.7% 이용 / 승용차 남성 48.5% 여성 51.5% 이용 / 택시 여성전용 주차장 부족 택시 차량 내 범죄 노출	① 여성전용 주차공간 확충 ② 지하주차장 CCTV 설치 및 조명시설 설치 ③ 특별교통수단 임산부 이용 허용 ④ 택시 안전체계 강화 / 안심귀가 서비스, 안전한 택시환경 조성
보행	남성 42.1% 여성 57.9% 이용 보도상태 불량 보차미분리 및 단절 보도폭 협소 야간조명 불량으로 인한 안전성 저하 입체보행시설 불편	① 보행자길 정비 / 노면정비, 보도신설 및 단절 ② 보행자 교통신호 개선 ③ 보행환경 개선지구 조성 ④ 입체횡단시설 정비 / 보도육교 및 지하보도 ⑤ 보행자길 조명 개선



시내버스 정류장 조명 개선



시내버스 정류장 대기공간 개선



도시철도 CCTV 설치



보행로와 자전거도로 분리



자전거도로 조명 개선



자전거 수리센터 설치



여성전용 주차공간 확충



주차장 조명 및 비상벨 설치



생활도로 조명 개선



보도바닥 정비



가로수 지지공간 정비



입체횡단시설 E/V 설치

5. 여성친화형 교통계획 수립방안

- 교통관련 법정계획별 여성친화형 교통계획 수립을 위하여 포함될 내용 검토

여성친화형 교통계획 수립방안

구 분	내 용
대중교통기본계획	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 및 건설예정인 환승주차장의 여성전용주차공간 설치 및 안전성 향상 방안 • 정류장의 유모차 대기공간 확보 • 정류장 저상버스 이용환경 개선(정류장 대기공간, 연석 높이 등) • 정류장 야간 조명시설 개선 및 안전성 향상 방안 • 여성 및 교통약자 통행편의를 위한 저상버스 확충방안 • 대중교통수단의 교통약자, 임산부 전용좌석 설치 여부 및 부족 여부 검토 • 대중교통수단내의 여성관련 범죄 위험성 검토 및 안전성 향상 방안 • 자전거 대중교통 연계에 따른 자전거 주차장의 확충 및 개선
교통약자 이동편의 증진계획	<ul style="list-style-type: none"> • 특별교통수단 임산부 이용방안 검토 • 대중교통수단의 교통약자, 임산부 전용좌석 설치 여부 및 부족 여부 검토 • 여객자동차터미널, 도시철도 역사, 정류장 여성 및 유모차 통행 편의 향상방안 • 정류장 야간 조명시설 개선 등 여성의 범죄 위험요인 감소방안 • 여성 및 교통약자 통행편의를 위한 저상버스 확충방안 • 대중교통수단의 교통약자, 임산부 전용좌석 설치 여부 및 부족 여부 검토 • 대중교통수단내의 여성관련 범죄 위험성 검토 및 안전성 향상 방안 강구 • 보행우선 구역 설치 및 여성 통행편의·안전성 향상을 위한 설계기법 도입 • 여객시설 주변 여성 통행편의를 고려한 보행환경 개선 방안
보행안전 및 편의증진 기본계획	<ul style="list-style-type: none"> • 보도 파손, 재질 불량, 기울기 불량, 보행자 턱 불량, 맨홀 불량 구간 개선 방안 • 규격에 맞는 블라드 설치, 불법주차, 쓰레기 등 지장물 및 적치물 정비 • 보행자와 차량을 분리하고, 차량의 속도를 낮출 수 있는 교통정온화 기법 도입 • 보도폭 확장을 위한 가로수 지지대 개선 등 방안 • 횡단보도 설치 확대 및 무단횡단 방지시설 설치 방안 • 입체횡단시설 여성 보행자, 유모차 이용자 편의 개선 방안 • 보행환경개선지구 조성시 여성의 통행편의 및 안전성 향상 기법 도입 • 보행자길 야간 조명 개선 • 보행자 신호등 잔여시간 표시기 설치 및 여성 보행속도에 맞게 신호시간 조정 • 여성의 통행편의를 위한 각종 테마거리 조성

여성친화형 교통계획 수립방안(계속)

구 분	내 용
도로정비기본(중기) 계획	<ul style="list-style-type: none"> · 횡단보도 설치 확대 및 무단횡단 방지시설 설치 · 도로 및 횡단보도 조명시설 확충 및 정비 · 보행자 신호등 잔여시간 표시기 설치 및 여성 보행속도에 맞게 신호시간 조정 · 블라드 설치시 시인성 확보 및 안전성이 높은 규격에 맞는 시설 설치 · 생활도로 차량의 속도 감소를 위한 교통정온화(traffic calming) 기법 도입
자전거 이용 활성화 계획	<ul style="list-style-type: none"> · 보행로와 자전거도로의 분리 방안 <ul style="list-style-type: none"> - 보도 폭이 넓은 경우 설치시 보행로와 구분 방안 - 보도 폭이 좁은 경우 보행자와 상충 최소화 방안 · 자전거도로 노면 및 포장상태 불량 개선 방안 · 야간 자전거 도로 및 자전거 보관소 LED 가로등 설치 · 시야가 확보된 곳에 자전거보관소 설치 및 CCTV 등 도난방지시설 도입 · 자전거 이용시 벤치, 식수대, 자전거 수리시설 등 편의시설 개선 방안 · 여성 및 고령자 등 자전거 이용자의 편의를 위한 전기자전거 도입방안 검토
교통안전 기본계획	<ul style="list-style-type: none"> · 도심 제한속도 관리 및 차량의 속도를 낮출 수 있는 교통정온화 기법 도입 방안 · 횡단보도 설치 확대 및 무단횡단 방지시설 설치 · 횡단보도 신호등 잔여시간 표시기 설치 및 여성 보행속도에 맞게 신호시간 조정 · 도로 및 횡단보도 조명시설 확충 및 정비 · 보행자와 차량을 분리하고, 차량의 속도를 낮출 수 있는 교통정온화 기법 도입 · 자전거 교통사고 감소 방안 · 안전한 야간 자전거 이용 환경 조성을 위한 LED 가로등 설치 · 여성의 택시 승차시 안전성 향상을 위한 안심귀가 서비스 운영 · 택시 운영회사 관리 및 운전자 자격 강화 · 택시 토티ng 규제 등 안전성 향상 방안 · 도시철도 범죄예방을 위한 차량내 CCTV 설치
교통정비기본(중기) 계획	<p>교통부문의 최상위계획이며, 종합계획으로 대중교통, 도로, 보행, 자전거, 안전 등 하위계획의 내용을 모두 포함하여 수립</p>

- 제 목 차 례 -

제1장 연구의 개요	1
제1절 연구의 배경 및 목적	3
제2절 연구의 범위	4
제3절 연구의 체계	5
제2장 관련법규·계획 및 선행연구 검토	7
제1절 관련법규 검토	9
1. 여성발전기본법	9
2. 대전광역시 여성발전기본조례	10
3. 대전광역시 서구 여성친화도시 조성에 관한 조례	10
4. 대전광역시 동구/유성구 성평등 기본 조례	11
5. 여성친화도시 조성 매뉴얼	12
1) 여성·아동 안전시스템 구축 및 운영	12
2) 지역특성화 사업	13
제2절 관련계획 검토	15
1. 2030 대전도시기본계획	15
2. 대전광역시 도시교통정비 증기계획	15
3. 대전광역시 교통약자 이동편의 증진계획	16
4. 대전광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획	16
5. 대전광역시 교통안전기본계획	16
제3절 선행연구 검토	17
1. 여성의 통행특성과 교통안전 확보방안 연구	17
2. 성인지적 예산분석을 위한 기초연구	19
3. 경기도 대중교통이용 여성통행자 성범죄피해 현황과 개선방안	20
4. 안전한 대중교통 만들기	21
5. 여행프로젝트 정착을 위한 이론화 연구	22
6. 여성친화도시 공간 조성사업 발전 방안 연구	23

제3장 여성 통행실태 분석 및 사례 검토	25
제1절 여성 통행실태 분석	27
1. 자료분석	27
2. 교통수단 이용 특성	27
1) 시내버스 이용 특성	27
2) 도시철도 이용 특성	28
3) 시외/고속버스 이용 특성	28
4) 택시 이용 특성	29
5) 도보 이용 특성	29
6) 자전거 이용 특성	30
7) 승용/승합차 이용 특성	30
3. 통행목적 특성	31
1) 출근목적 통행 특성	31
2) 업무목적 통행 특성	31
3) 등교목적 통행 특성	32
4) 쇼핑목적 통행 특성	32
5) 여가목적 통행 특성	33
6) 학원목적 통행 특성	33
제2절 여성 통행 편의성 및 안전성 조사	34
1. 교통사고 특성 조사	34
1) 승용차 운전자 교통사고	34
2) 보행자 교통사고	38
3) 성별 교통사고 특성 종합	42
2. 여성 통행 편의성 및 안전성 설문조사	43
1) 설문 개요	43
2) 시내버스 및 정류장	45
3) 도시철도	47
4) 자전거	48
5) 승용차	50
6) 보행(보행자길)	51
3. 여성 통행 편의성 및 안전성 설문조사 종합	54

제3절 여성친화형 교통정책 사례 검토	55
1. 여성친화도시 조성 사례	55
1) 익산	55
2) 여수	55
3) 청주	56
4) 김포 신도시	56
5) 비엔나	57
6) 뮌헨	57
7) 런던	58
8) 몬트리올	58
2. 대중교통 개선사례	59
1) 청주 여성친화 택시(분홍택시)	59
2) 일본 지하철 여성전용차량	60
3) 멕시코 여성전용택시	61
4) 두바이 여성전용버스	61
5) 과테말라 여성전용버스	62
6) 이집트 지하철 여성전용차량	62
7) 영국 여성전용택시	63
3. 여성친화 특화거리 사례	64
1) 인천 부평구 여성친화거리	64
2) 비엔나 마리아hil프 지구의 여성친화도로	64
3) 보스톤 여성역사유산 거리	66
4. 여성친화 교통시설	67
1) 여성친화 보행시설	67
2) 버스정류장 야간조명	68
3) 교통약자 배려 버스정류장	68
4) 지하주차장 환경 개선	69
5) 보행자길 야간조명	69
제4장 여성친화형 교통정책 추진방안	71
제1절 여성친화형 교통정책 추진방향	73
제2절 여성친화형 교통정책 추진방안	76

1. 시내버스	76
1) 시내버스 내부 손잡이 개선	76
2) 교통약자 좌석 확충 및 임산부 좌석 분리	77
3) 저상버스 확대	78
4) 정류장 개선	80
2. 도시철도	82
1) 도시철도 교통약자 좌석 확충	82
2) 도시철도 차량내 CCTV 설치	83
3. 자전거	84
1) 보행로와 자전거도로의 구분	84
2) 조명시설 개선	85
3) 자전거도로 이용환경 개선	85
4) 전기자전거 도입(공공자전거 일부)	87
4. 승용차 및 택시	88
1) 여성전용 주차장 확충	88
2) 주차장 조명·CCTV·비상벨 설치	89
3) 특별교통수단 임산부 이용 허용	89
4) 택시 안전체계 강화	90
5. 보행	92
1) 보행자길 정비	92
2) 보행자 교통신호 개선	95
3) 입체횡단시설 개선	96
4) 보행자길 조명 개선	98
5) 보행환경 개선지구 조성	99
제3절 여성친화형 교통계획 수립방안	101
1. 법정 교통계획의 종류	101
2. 여성친화형 교통계획 수립방안	102
1) 도시교통정비기본(중기)계획	102
2) 도로정비기본(중기)계획	102
3) 대중교통기본계획	103
4) 교통약자 이동편의 증진계획	104
5) 보행안전 및 편의증진 기본계획	105
6) 자전거 이용 활성화 계획	106
7) 교통안전기본계획	107

제5장 결론 및 정책건의	109
제1절 결 론	111
제2절 정책건의	113
참고문헌	115
부 록	117
I. 성별영향분석평가 제도 개요	119
II. 대전시 입체횡단시설 현황	132

- 표 차례 -

<표 2-1> 여성발전기본법 주요 내용	9
<표 2-2> 대전광역시 여성발전기본조례 주요 내용	10
<표 2-3> 대전광역시 서구 여성친화도시 조성에 관한 조례 주요 내용	10
<표 2-4> 대전광역시 동구·유성구 성평등 기본 조례 주요 내용	11
<표 2-5> 여성 안전 모니터링 영역 및 지표	12
<표 3-1> 성별 시내버스 이용 특성	27
<표 3-2> 성별 도시철도 이용 특성	28
<표 3-3> 성별 시외/고속버스 이용 특성	28
<표 3-4> 성별 택시 이용 특성	29
<표 3-5> 성별 도보 이용 특성	29
<표 3-6> 성별 자전거 이용 특성	30
<표 3-7> 성별 승용/승합차 이용 특성	30
<표 3-8> 성별 출근목적 통행 특성	31
<표 3-9> 성별 업무목적 통행 특성	31
<표 3-10> 성별 등교목적 통행 특성	32
<표 3-11> 성별 쇼핑목적 통행 특성	32
<표 3-12> 성별 여가목적 통행 특성	33
<표 3-13> 성별 학원목적 통행 특성	33
<표 3-14> 성별 승용차 운전자 교통사고(2011년~2013년)	34
<표 3-15> 성별 승용차 운전자 사고유형별 교통사고(2011년~2013년)	35
<표 3-16> 성별 승용차 운전자 시간대별 교통사고(2011년~2013년)	35
<표 3-17> 성별 승용차 운전자 월별 교통사고(2011년~2013년)	36
<표 3-18> 성별 승용차 운전자 요일별 교통사고(2011년~2013년)	37
<표 3-19> 성별 보행자 교통사고(2011년~2013년) /	38
<표 3-20> 성별 보행자 사고유형별 교통사고(2011년~2013년)	38
<표 3-21> 성별 보행자 시간대별 교통사고(2011년~2013년)	39

<표 3-22> 성별 보행자 월별 교통사고(2011년~2013년)	40
<표 3-23> 성별 보행자 요일별 교통사고(2011년~2013년)	41
<표 3-24> 시내버스 내부시설 만족도	45
<표 3-25> 시내버스 개선필요 사항	45
<표 3-26> 저상버스 공급규모 만족도	45
<표 3-27> 정류장 편의시설 만족도	46
<표 3-28> 정류장 야간조명 만족도	46
<표 3-29> 시내버스 안전 만족도	46
<표 3-30> 도시철도 내부시설 만족도	47
<표 3-31> 도시철도 임산부 전용좌석 부족 여부	47
<표 3-32> 도시철도 개선 필요 사항	47
<표 3-33> 도시철도 안전 만족도	48
<표 3-34> 자전거도로 폭 만족도	48
<표 3-35> 저전거도로 편의시설 만족도	48
<표 3-36> 자전거도로 보행로와의 혼용 불편 여부	49
<표 3-37> 자전거도로 개선 필요 사항	49
<표 3-38> 자전거도로 안전	49
<표 3-39> 여성전용 주차공간 부족 여부	50
<표 3-40> 도로 노면표시 및 노면표지 만족도	50
<표 3-41> 차량용 교통신호체계 만족도	50
<표 3-42> 승용차 이용 안전 만족도	51
<표 3-43> 보행자길 노면상태 만족도	51
<표 3-44> 보행자길 보도턱 만족도	51
<표 3-45> 보행자길 입체보행시설 불편여부	52
<표 3-46> 보행자길 야간조명 만족도	52
<표 3-47> 보행자 교통신호시간 만족도	52
<표 3-48> 보행자길 개선 필요 사항	53
<표 3-49> 보행자길 안전 만족도	53
<표 4-1> 대전시 저상버스 확충계획	79
<표 4-2> 대전시 타슈 대여소 현황	87
<표 4-3> 대전시 타슈 이용현황(2013)	87

<표 4-4> 대전시 입체횡단시설 현황(2013)	96
<표 4-5> 광역시 교통관련 법정계획의 종류	101
<표 4-6> 도로정비기본(중기)계획의 여성친화형 교통계획 반영 내용	102
<표 4-7> 대중교통기본계획의 여성친화형 교통계획 반영 내용	103
<표 4-8> 교통약자 이동편의 증진계획의 여성친화형 교통계획 반영 내용	104
<표 4-9> 보행안전 및 편의증진 기본계획의 여성친화형 교통계획 반영 내용	105
<표 4-10> 자전거 이용 활성화 계획의 여성친화형 교통계획 반영 내용	106
<표 4-11> 교통안전기본계획의 여성친화형 교통계획 반영 내용	107

- 그림차례 -

[그림 1-1] 연구의 체계	5
[그림 3-1] 성별 승용차 운전자 시간대별 교통사고	35
[그림 3-2] 성별 승용차 운전자 월별 교통사고	36
[그림 3-3] 성별 승용차 운전자 요일별 교통사고	37
[그림 3-4] 성별 보행자 시간대별 교통사고	39
[그림 3-5] 성별 보행자 월별 교통사고	40
[그림 3-6] 성별 보행자 요일별 교통사고	41
[그림 3-7] 비엔나 성 평등 표지판	57
[그림 3-8] 청주 여성친화택시(분홍택시)	59
[그림 3-9] 일본 지하철 여성전용차량	60
[그림 3-10] 멕시코 여성전용 택시 및 두바이 여성전용버그	61
[그림 3-11] 과테말라시티 여성전용버스	62
[그림 3-12] 이집트 지하철 여성전용차량	62
[그림 3-13] 영국 여성전용택시	63
[그림 3-14] 부평구 여성친화거리	64
[그림 3-15] 마리아힐프 지구 여성친화 도로 시설 배치도	65
[그림 3-16] 마리아힐프 지구 여성친화적 보행로	65
[그림 3-17] 보스톤 여성역사유산거리 걷기 프로젝트	66
[그림 3-18] 비엔나 여성친화 보행시설	67
[그림 3-19] 서울시 여성친화 보행자길	67
[그림 3-20] 대구 및 수원 버스정류장 야간조명	68
[그림 3-21] 광주 및 수원 교통약자 배려 정류장	68
[그림 3-22] 비엔나 지하철차장 및 보행자길 조명개선 사례	69
[그림 4-1] 여성의 통행·교통사고 특성 및 불편사항	74
[그림 4-2] 교통수단별 여성친화형 교통정책 추진방향	75
[그림 4-3] 시내버스 내부손잡이 개선	76

[그림 4-4] 대전시 시내버스 좌석 배치도 현황	77
[그림 4-5] 시내버스 임산부 배려좌석 사례	78
[그림 4-6] 시내버스 정류장 조명 개선	80
[그림 4-7] 시내버스 정류장 대기공간 개선	81
[그림 4-8] 시내버스 정류장 비상벨 및 안전지대	81
[그림 4-9] 대전시 도시철도 1호선 좌석 배치도 현황	82
[그림 4-10] 도시철도 CCTV 설치 사례	83
[그림 4-11] 좁은 보행자길 상의 자전거도로	84
[그림 4-12] 보행로와 자전거도로의 분리	84
[그림 4-13] 자전거도로 조명 개선	85
[그림 4-14] 자전거도로 노면 개선	86
[그림 4-15] 자전거도로 보관소 개선	86
[그림 4-16] 자전거 편의시설 개선	86
[그림 4-17] 전기자전거 사례	87
[그림 4-18] 여성전용 주차장 사례	88
[그림 4-19] 여성전용 주차공간 주차구획	88
[그림 4-20] 주차장 조명·CCTV·비상벨 설치	89
[그림 4-21] 안심귀가 서비스 개념도(서울시)	90
[그림 4-22] 보행자길 보도바닥 정비	92
[그림 4-23] 보행자길 보도 기울기 정비	92
[그림 4-24] 여성의 보행편의상 지양해야 할 보도바닥 재질	93
[그림 4-25] 보행자길 맨홀 정비	93
[그림 4-26] 보행자길 가로수 지지공간 정비	94
[그림 4-27] 횡단보도 신호등(싱가포르)	95
[그림 4-28] 입체횡단시설 개선	96
[그림 4-29] 입체횡단시설 E/V 설치 사례	97
[그림 4-30] 계단 경사로 및 유모차 전용 리프트	97
[그림 4-31] 보행자길 야간 조명개선 사례	98
[그림 4-32] 횡단보도 야간 조명개선 사례	98

[그림 4-33] 보행환경개선지구 지구경계 설정 기준	99
[그림 4-34] 차량속도 감소	100
[그림 4-35] 보행공간 확보 및 편의시설 설치	100
[그림 4-36] 교통안전 및 범죄예방 시설 설치	100

제1장 연구의 개요

- 제1절 연구의 배경 및 목적
- 제2절 연구의 범위
- 제3절 연구의 체계

제1장 : 연구의 개요

제1장 연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

- 여성은 신체적 특성 등으로 인하여 남성에 비해 교통약자이나, 그동안 여성의 특성을 고려한 교통정책의 추진과 관련해서는 관심이 부족했던 측면이 있음
- 최근 들어 여성친화도시 조성을 위하여 여성친화도시 조성을 위한 매뉴얼 작성, 중장기발전계획 수립, 성별영향분석·평가 등 정부 및 지자체를 중심으로 다양한 노력을 함으로써 관심이 증대되고 있음
 - 여성친화도시(Women Friendly City)는 지역정책과 발전과정에 남녀가 동등 하게 참여하고 그 혜택이 모든 주민들에게 고루 돌아가면서, 여성의 성장과 안전이 구현되도록 여성정책을 운영하는 행정단위를 의미
- 그러나, 여성친화적인 교통정책의 추진을 위한 기초연구는 많지 않으며, 일부 연구 또한 설문조사를 통한 필요성의 재확인, 간략한 사례 소개, 기존의 교통정책 중 여성과 관계있는 사업 연관 등에 국한되고 있는 실정임
- 이러한 이유 등으로 교통부문에서 여성의 교통편의 및 안전성 향상을 위한 교통 대책의 마련 및 사업의 추진은 다른 부문에 비하여 부족한 실정임
 - 각종 계획 수립시 성별영향분석·평가를 받고 있으나, 실질적으로 여성을 대상으로 한 교통사업의 발굴은 미미하며, 통계의 성별 분류, 교통약자를 위한 사업을 여성을 위한 교통 정책 및 사업으로 연관시키는 수준에서 머물고 있음
- 여성이 편리하고, 안전한 교통체계를 구축하고, 나아가 여성친화적인 도시공간을 만들기 위해서는 여성의 통행특성, 요구사항을 면밀히 검토하고, 이를 충족할 수 있는 정책대안을 강구할 필요가 있음
- 따라서 본 연구에서는 여성의 교통수단을 자가용승용차(주차 포함), 대중교통, 택시, 보행, 자전거로 보다 체계적으로 구분하고, 각각의 수단을 이용함에 있어 나타나는 편의성 및 안전성 측면의 문제점을 통행실태 분석, 설문조사 등을 통해 분석하여 이를 향상시키기 위한 정책대안을 모색해 보고자 함

제2절 연구의 범위

- 본 연구는 여성의 통행실태 분석, 설문조사 등을 통해 여성의 교통편의 및 안전성을 향상시키기 위한 요구사항(문제점)을 분석하고, 이를 반영하여 여성친화적인 교통정책 추진을 위한 방안을 모색하는 것이 핵심 내용으로 연구의 내용적 범위를 설정하면 다음과 같음

□ 연구의 개요

- 연구의 배경 및 목적, 연구의 범위 및 체계 설정

□ 관련 법규·계획 및 선행연구 검토

- 관련법규 및 조례 검토
- 상위계획 및 관련계획 검토
- 선행연구 검토

□ 여성 통행실태 분석 및 여성친화형 교통정책 사례 검토

- 여성 통행실태 분석
- 통행 편의성 및 안전성 관련 설문조사 실시 및 요구사항 분석
- 여성 통행 불편 해소 및 안전성 향상 관련 국내외 사례 검토

□ 여성친화형 교통정책 추진방안 강구

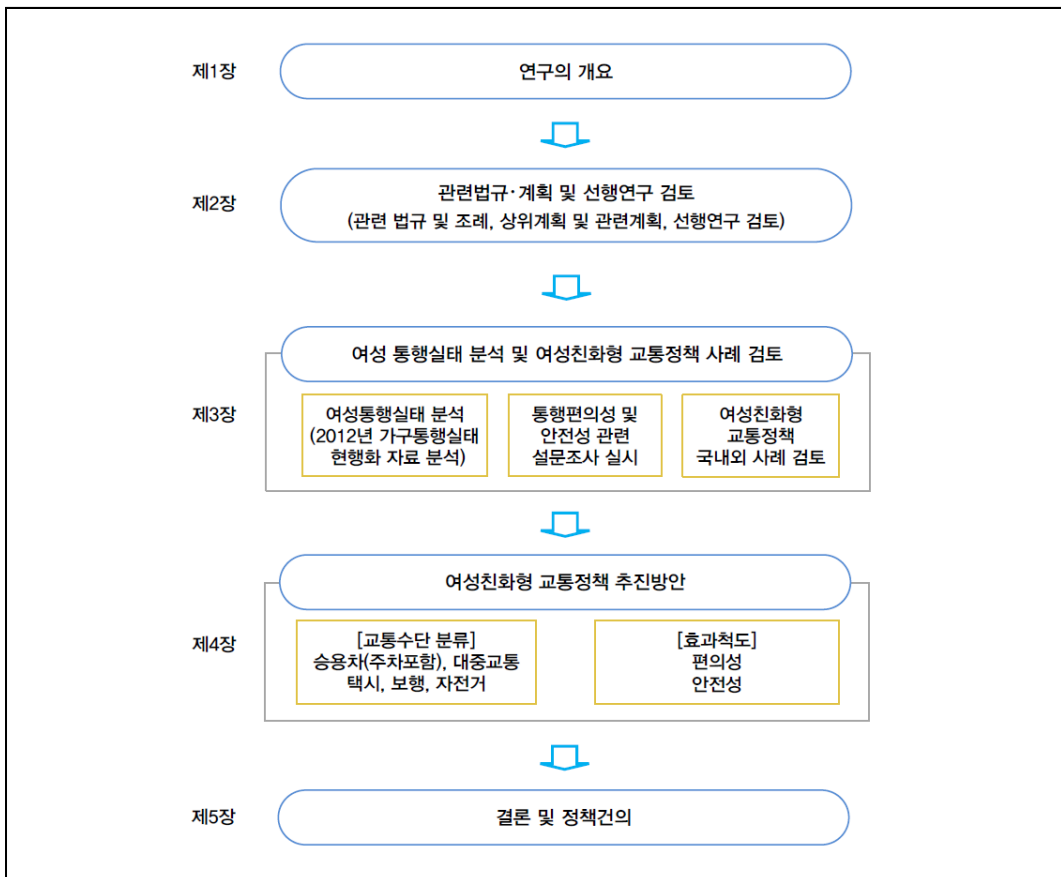
- 교통수단별 여성친화형 교통정책 추진을 위한 정책방안(사업) 모색
- 여성친화형 교통정책 추진을 위해 교통관련 법정계획 수립시 반영해야할 분석내용 및 계획내용 제시

□ 결론 및 정책건의

- 연구의 주요 결론 제시 및 정책 건의

제3절 연구의 체계

- 본 연구는 총 5장으로 구성되며, 제1장에서는 연구의 배경, 목적, 범위 및 체계를 설정하고, 제2장에서는 관련법규·계획 및 여성의 통행실태 분석과 여성친화형 교통정책과 관련된 선행연구를 검토함
- 제3장에서는 여성 통행실태를 분석하고, 통행 편의성 및 안전성 관련한 설문조사를 실시하여 요구사항을 분석하며, 국내·외 여성 통행 불편해소 및 안전성 향상과 관련한 사례를 검토함
- 제4장에서는 여성친화형 교통정책 추진을 위한 정책대안의 모색 및 법정 교통계획 수립시 포함해야할 내용을 제시하고, 제5장에서는 결론 및 정책건의를 정리함



[그림 1-1] 연구의 체계

제2장 관련법규·계획 및 선행연구 검토

제1절 관련법규 검토

제2절 관련계획 검토

제3절 선행연구 검토

———— 제2장 : 관련법규·계획 및 선행연구 검토 ————

제2장 관련법규·계획 및 선행연구 검토

제1절 관련법규 검토

1. 여성발전기본법

- 헌법에서 규정하고 있는 남녀평등의 이념을 실현하기 위해 국가와 지방자치단체의 책무 등에 관한 사항을 규정하여 모든 영역에서 남녀평등을 촉진하고 여성의 발전을 도모함

<표 2-1> 여성발전기본법 주요 내용

구 분		내 용
법 제2조	기본이념	<ul style="list-style-type: none"> • 개인의 존엄을 기초로 한 남녀평등의 촉진, 모성의 보호, 성차별적 의식의 해소 및 여성의 능력 개발을 통하여 건강한 가정을 이루고 국가와 사회의 발전에 남녀가 공동으로 참여하며 책임을 분담할 수 있도록 함
법 제3조	정의	<ul style="list-style-type: none"> • 여성관련 시설이란 남녀평등의 촉진, 여성의 사회참여 확대 및 복지증진을 위하여 대통령령으로 정하는 시설
시행령 제2조	여성정책의 범위 등	<ul style="list-style-type: none"> • 대통령령이 정하는 시설이라 함은 남녀평등의 촉진, 여성의 사회참여 확대 및 복지증진을 위한 시설 <ul style="list-style-type: none"> - 국가 및 지방자치단체가 설치·운영하는 시설 - 개인·법인 또는 단체가 관계법령의 규정에 의하여 설치·운영하는 시설
법 제7조	여성정책 기본계획의 수립	<ul style="list-style-type: none"> • 여성가족부장관은 여성정책에 관한 기본계획을 5년마다 수립 <ul style="list-style-type: none"> - 여성정책의 기본방향 - 여성정책의 추진 목표 : 남녀평등의 촉진, 여성의 사회참여 확대, 여성의 복지 증진, 그 밖에 여성정책에 관한 주요 시책 - 여성정책 추진과 관련한 자원의 조달방법
법 제8조	연도별 시행계획의 수립 등	<ul style="list-style-type: none"> • 중앙행정기관의 장과 광역시장은 기본계획에 따른 연도별 시행계획 수립·시행
법 제10조	정책의 분석 평가 등	<ul style="list-style-type: none"> • 국가와 지방자치단체는 소관 정책을 수립·시행하는 과정에서 그 정책이 여성의 권익과 사회참여 등에 미칠 영향을 미리 분석·평가하여야 함

2. 대전광역시 여성발전기본조례

- 「여성발전기본법」 및 관련 법령에 의해 대전광역시 여성정책 추진사항을 규정함

〈표 2-2〉 대전광역시 여성발전기본조례 주요 내용

구 분		내 용
법 제6조	여성정책 시행계획 수립	<ul style="list-style-type: none"> • 시장은 여성정책에 관한 기본계획을 기초로 연도별 시행계획을 수립·시행하여야 함 <ul style="list-style-type: none"> - 여성정책의 기본방향 - 여성정책의 추진 목표 : 남녀평등의 촉진, 여성의 사회참여 확대, 여성의 복지 증진 - 시정 각 분야의 주요 여성정책 - 여성정책 추진과 관련한 재원의 조달방법
법 제8조	정보제공	<ul style="list-style-type: none"> • 시장은 여성관련 정보를 수집·축적·관리하여 시민에게 최신 정보가 제공되도록 하여야 함

3. 대전광역시 서구 여성친화도시 조성에 관한 조례¹⁾

- 「여성발전기본법」 및 여성관련 법령에 따라 서구의 여성친화도시 조성에 필요한 사항을 규정함

〈표 2-3〉 대전광역시 서구 여성친화도시 조성에 관한 조례 주요 내용

구 분		내 용
법 제2조	정의	<ul style="list-style-type: none"> • 여성친화도시란 지역정책과 발전과정에 모든 성이 동등하게 참여하고 그 혜택이 모든 주민에게 고루 돌아가면서 여성의 성장과 안전이 구현되도록 여성정책을 운영하는 지역을 의미함
법 제5조	계획수립	<ul style="list-style-type: none"> • 구청장은 여성친화도시 조성을 위한 연도별 시행계획 수립·추진 <ul style="list-style-type: none"> - 여성친화도시의 기본방향 및 추진목표 - 여성친화도시 추진체계 및 주요정책과제 - 연차별 추진계획 - 여성친화도시 추진과제와 그 추진방법 - 여성친화도시 조성 추진과 관련한 재원의 조달방법
법 제9조	조성기준	<ul style="list-style-type: none"> • 여성친화도시 조성 기준은 성 평등 정책 협력 기반 구축, 여성의 경제·사회적 평등 실현, 안전하고 편리한 도시, 인간과 자연이 함께하는 환경 조성, 여성 사회참여 활성화와 지역 공동체 강화를 기본으로 함

1) 대전광역시 서구 여성친화도시 조성에 관한 조례, 2013.06.17 제정

4. 대전광역시 동구/유성구 성평등 기본 조례²⁾³⁾

- 「여성발전기본법」 및 성평등 관계 법령에 따라 대전광역시 동구/유성구의 성평등 정책을 종합적으로 추진함으로써 여성과 남성이 대등한 구성원으로서 모든 사회 활동에 함께 참여하도록 규정함

<표 2-4> 대전광역시 동구·유성구 성평등 기본 조례 주요 내용

구 분		내 용
법 제5조	여성정책 시행계획의 수립	• 구청장은 대전광역시 여성정책 시행계획을 기초로 하여 연도별 여성 정책 시행계획을 수립·시행
법 제6조	성별 분리통계의 구축	• 구청장은 양성 평등적 관점에서 정책을 수립·시행하기 위해 구청과 그 소속기관에서 조사·관리하는 각종 통계 및 자료를 작성하는 경우 성별을 구분하여 주요 분석단위에 포함
법 제7조	성평등 관련 정보의 제공	• 구청장은 성평등 관련 정보를 지속적으로 관리하여 구민에게 최신 정보 제공
법 제8조	구정참여의 성평등 보장	• 구청장은 정책결정을 위하여 지문기관을 설치·운영하는 경우 위촉직 위원 중 어느 한쪽의 성이 70퍼센트를 넘지 아니하도록 하여야함
법 제10조	경제활동의 지원	• 구청장은 여성의 취업·창업·기업 활동 등에 대한 지원방안을 강구
법 제11조	단체에 대한 지원	• 구청장은 성평등의 촉진과 여성의 사회참여 활성화를 위하여 관내에 소재하고 있는 법인 또는 단체의 조직과 활동에 필요한 행정지원을 할 수 있으며, 예산 범위내에서 활동경비의 일부 지원
법 제12조	소수자 여성의 인권 및 참여보장	• 구청장은 여성장애인, 문해능력이 없거나 부족한 여성들을 상대로 교육의 기회를 제공하고, 구청과 여성정책에 대한 정보를 제공하기 위한 시책을 수립·시행

2) 대전광역시 동구 성평등 기본 조례, 2012.11.23 제정

3) 대전광역시 유성구 성평등 기본 조례, 2013.06.14 제정

5. 여성친화도시 조성 매뉴얼⁴⁾

1) 여성·아동 안전시스템 구축 및 운영

- 성폭력, 가정폭력, 성매매로부터 자유로운 도시환경조성을 위하여 여성의 시선으로 도시 환경을 모니터링하고 각종 시설, 도로 및 교통의 안전을 도모함
- 각종 시설과 도로 및 교통시설에 관한 모니터링 활동은 아동·여성 보호 지역연대와 지역 내 단체 또는 자원봉사자 중심으로 전개됨

<표 2-5> 여성 안전 모니터링 영역 및 지표

영역	지표
공원 및 건물 등	범죄발생 상황을 쉽게 감시할 수 있도록 건축물, 창문이 설계되어 있는지
	공공장소에 도움을 청할 수 있는 장치(비상벨, 긴급전화)가 설치되어 있는지
	공원, 놀이터의 자연스러운 감시가 가능한지
	심야시간에는 공원 출입이 통제되고, 안전하게 관리되고 있는지
	건물의 출입구들은 주차 공간과 인도에서 볼 수 있게 되어 있는지
	벽, 울타리, 다른 조경적 요소가 출입구를 가리거나 덜 보이게 할 수 있는지
	벽, 울타리, 다른 조경적 요소가 숨을 수 있는 공간이나 눈에 띄지 않는 공간을 만들어내는지
	나무들과 다른 조경적 요소들이 건물에 비치는 조명 전체 또는 일부를 가리고 있는지
	주출입구 근처 사무실 또는 관리실에는 출입문의 관찰이 가능하도록 유리창이 많은지
	엘리베이터에 영구 정지 버튼이 설치되어 있는지
도로 및 교통시설	엘리베이터를 주출입구 근처에 위치시키고 문이 열렸을 때 내부 전체가 보이는지
	가로등이나 보안등의 밝기가 충분한지(교체 또는 높이 조절)
	보행자의 이동은 차량 교통으로부터 분리되어 있는지
	신호등의 길이가 노약자의 이동에 충분한지
	도로나 주차장에 움푹 패인 곳이 있는지
	도로나 주차장에 단차가 높아 바퀴가 이동하기 어려운지
	모든 주차공간과 자동차 통로들이 환하게 되어 있는지
마을	지하 주차장 등의 모든 표면이 빛을 반사하도록 깨끗하고 밝은 색깔인지
	낮 동안, 저녁과 늦은 밤에 얼마나 많은 사람들이 이 건물(주택) 주변에 있는지
	긴급 상황에 이 장소에 접근하는 것에 어려움은 없는지
	지역주민의 활력 넘치는 환경(공원, 산책로, 벤치)이 조성되어 있는지
	지역주민이 함께 어울릴 수 있는 상황이나 기회 증진으로 지역주민 간 유대가 충분한지
주변에 버려진 건물이 있거나 관리되지 않는 건물이나 지역이 있는지	

4) 여성가족부(2010), 여성친화도시 조성 매뉴얼

2) 지역특성화 사업

- 특성화 사업이란 여성친화도시에서 새로운 택지단지 조성이나 대규모 가로 정비사업 등을 추진할 때 지역 여성문화자원과 자연경관 등을 활용하여 지구 또는 가로, 건축물 등을 조성하는 사업임

□ 도시계획

- 여성 친화적 도시개발은 공간적·사회적 측면에서 여성과 남성의 평등한 생활을 보장하고 그들의 일상과 관련된 요구를 고르게 반영함
 - 커뮤니티중심의 생활밀착형 공간
 - 지역주민을 통합하고 다양한 계층의 소통을 위한 문화 및 공공 서비스

□ 여성특화거리

- 여성이 행복한 도시 이미지와 지역 정체성 형성에 기여함
 - 여성 관련 기관 및 센터 주변 500~1,000m 거리 조성
 - 소통과 관용의 문화프로그램 조성
 - 여성역사거리 콘텐츠 개발
 - 재래장터 및 벼룩시장과 연계

□ 보행친화적 도로망

- 소생활권과 핵심공간(학교, 공원, 공공문화시설, 커뮤니티시설 등)이 연계되어 도로로 인한 보행자 네트워크의 단절을 최소화하는 도로망 설계로 임산부, 유모차, 노약자들에게 편리성을 제공함
 - 구름다리 등 보행교차로의 입체화 또는 지하화

- 여성의 자유롭고 안전한 이동성 보장을 위해 24시간 대중교통 활성화
- 보행자가 단추 누르는 신호시설 설치 및 보행신호 시간 연장

□ 교통 표지판

- 성평등 디자인을 활용하여 성 평등한 도시 이미지를 형성함



□ 주차장

- 여성운전자의 안전 강화를 목적으로 설치함
 - 접근성 및 이동성이 양호한 위치에 여성전용 주차장 설치
 - 노약자와 영유아를 동반한 여성운전자를 위해 엘리베이터나 출입구 근처에 보조 기구를 사용할 수 있을 정도의 주차공간 확보
 - CCTV 설치 및 비상 안전장치 투시형 유리벽 설치 또는 상부 채광창으로 밝게 처리
 - 3~4미터 전방의 사람 얼굴 인식이 가능하도록 거리 가로등 조정

제2절 관련계획 검토

1. 2030 대전도시기본계획

- 고령자, 장애인 어린이 등 교통약자에 대한 복지정책 강화 및 여성친화도시 등 교통 측면의 사회적 형평성에 대한 보장 요구가 증대됨
- 관련 계획 시책으로 여성친화적 보행환경 등 유니버설 디자인을 도입함
 - 횡단보도 집중조명 설치, 교통 정류장·환승장·야간지하도의 밝은 조명 유지, 여성을 위한 택시운행, 무단횡단 방지시설 강화 등의 야간안전 보행환경 조성
- 사회·문화의 개발 및 진행계획의 전략으로 저출산 고령화 시대에 대응하는 정책을 강조하고 있음
- 관련 계획시책으로 여성의 임신·출산 지원 및 육아지원 인프라를 확충하여 도입함
 - 출산장려와 여성의 사회참여 확대를 위해 어린이집 등 아동보호 기능을 사회적 으로 지원하는 시설 확충

2. 대전광역시 도시교통정비 중기계획

- 여성은 남성보다 대중교통 이용 빈도가 높고 교통범죄로부터 심리적 불안감이 높기 때문에 교통체계의 여성친화적 개선이 필요함
 - 교통시설의 개선 : 여객시설 미끄럼방지, CCTV 설치, 조명 보완, 버스도착정보 제공으로 불필요한 교통범죄노출시간 최소화, 보행환경 개선시 하이힐이 빠지지 않는 포장계획 수립, 여성전용 주차면은 CCTV 부근 배치
 - 교통수단의 개선 : 영·유아 동반자, 임산부, 유모차 등의 이용이 용이하도록 저상 버스 확충, 차내 혼잡 완화로 성추행 등 범죄예방, 택시 안심귀가 서비스 활성화, 안심귀가 마을버스 도입
 - 교통범죄 예방 : 내부 보이는 정류장 및 조명 설치로 교통범죄 예방 및 심리적 안정감 제공, 교통범죄 잦은 지역 대상으로 조명 및 CCTV 강화

3. 대전광역시 교통약자 이동편의 증진계획

- 장애인, 고령자, 여성 등 교통약자의 이동편의 향상을 위해서 저상버스의 확충방안 제시
- 도시철도 역사를 이용하는 장애인, 고령자, 여성 등 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 미흡한 시설에 대한 개선방안 제시
- 교통약자 이동편의 증진을 위해 기존 보도육교의 엘리베이터 설치 및 구조개선 등 전반적인 정비방안 제시
- 보행환경 개선시 고령자, 여성 등의 편의를 위해 벤치, 소공원 등 휴게시설의 설치 필요성 언급
- 여객자동차 터미널의 이동편의를 위하여 BF 인증 방안 제시

4. 대전광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획

- 장애인, 고령자, 여성 등 교통약자 이동편의 증진을 위해서 기존 보도육교의 철거 및 횡단보도 설치, 엘리베이터 설치 방안 제시
- 고령자, 여성 등 교통약자의 이동편의 증진을 위해 교통약자의 보행속도에 적합하도록 보행신호시간의 조정, 횡단보도 잔여시간 표시기 확대 공급방안 제시
- 보행환경 개선시 고령자, 여성 등의 편의를 위해 벤치, 소공원 등 휴게시설의 설치 필요성 언급

5. 대전광역시 교통안전기본계획

- 대전의 평범한 여성이 살기 좋은 교통 안전도시 대전이라는 의미로 “She’s in Daejeon” 을 채택하고 각종 교통안전 제고 방안 제시
 - 보행자 작동 신호기 도입, 횡단보도 잔여시간 표시기 설치
 - 위험도로 구조개선사업, 교차로 교통사고 대책, 자전거 교통사고 감소대책 제시
 - 교통안전교육 및 홍보, 교통안전 캠페인 강화 방안 제시

제3절 선행연구 검토

1. 여성의 통행특성과 교통안전 확보방안 연구⁵⁾

- 여성의 통행특성과 관련한 국내 연구는 많지 않은 실정으로, 본 연구에서는 현재 시행되고 있는 여성 교통안전 방안을 개선하고 효과적으로 수행하기 위하여 여성의 통행행태 및 특성조사에 기반한 교통안전 확보방안을 제시함
- 본 연구는 여성 교통안전 정책의 현황 및 문제점을 분석하고, 여성의 통행특성을 조사 분석하였으며, 외국 여성교통의 안전정책 사례 및 여성 교통안전 대안 분석을 통해 다음과 같은 여성의 교통안전 확보방안을 제안함
- 첫째, 여성의 통행특성을 고려한 법·제도적 교통정책 방안은 다음과 같음
 - 향후 교통정책의 수립방향은 남성 위주의 교통정책에서 벗어나 여성만이 가지고 있는 통행특성을 고려한 여성친화적인 교통정책 방향으로 나가야 하며, 임산부와 영유아 동반자가 편하게 이동할 수 있는 교통 및 보행 환경을 조성하여 장기적으로 저출산 문제의 해결을 위한 접근이 이루어지도록 함
 - 지역교통계획 수립시 여성의 통행특성을 고려한 계획이 의무화되도록 계획 수립 과정에 있어 여성 측면의 접근성 계획(Accessibility Planning)을 포함하도록 의무화하고, 여성의 접근성에 대한 고려를 지역의 거시적 공공교통 전략, 정책, 프로그램에 반드시 포함
 - 여성의 공공시설 및 장소의 접근에 장애가 되는 교통 관련 물리적 장벽 제거, 특히 보도의 장애물 제거와 보행환경 개선 방안을 교통계획 수립 과정에 반영
 - 여성의 입장에서 교통시설(버스정류소, 지하철역, 전철역, 버스터미널 등)에 대해 안전감사 항목을 책정하여 검사하고 정해진 기준에 맞지 않으면 교통시설 관리 책임자에게 개선을 명할 수 있는 교통시설에 대한 여성안전감사제도 도입

5) 모창환 외 3인(2011), 여성의 통행특성과 교통안전 확보방안 연구, 한국교통연구원

- 둘째, 많은 여성들이 대중교통 이용시 가장 불편한 점으로 지적한 성희롱 및 폭력 대처방안 방안은 다음과 같음
 - 대중교통 이용시 성희롱을 당하는 여성들을 보호하기 위해서 휴대전화 단축키를 누르면 휴대전화에서 경고음이 발생하는 인프라를 개발하여 보급
 - 2010년부터 입법화되어 운행중인 여성전용택시(핑크택시)는 여성이 운전하는 택시를 여성 승객만 이용하는 제도로서 아직까지 여성운전자의 부족, 사업성의 우려로 인한 기피 등으로 활성화되지 못하는 실정이므로, 외국과 같이 회원제 운영방법 등을 통해 제도의 확대 필요
 - 범죄로부터 여성의 안전을 지키기 위하여 택시를 이용할 때 회원 등록된 티머니 카드 단말기 접촉시 안심귀가 알리미 서비스를 회원제로 제공하고 있으며, 이런 서비스를 지자체나 범정부 차원에서 추진하도록 유도하고 서비스의 대상도 대중교통까지 확대하는 방안 추진

- 셋째, 임산부나 유모차를 사용하는 여성의 교통권을 보장해 주기 위한 임산부 및 영유아 동반자 보호방안은 다음과 같음
 - 저상버스 도입을 통해 유모차 이용자의 편의를 증진하고, 버스 정류장 및 보도 정비를 통해 유모차 이용 여성의 이동성을 증대하는 환경으로 개선
 - 독립적 임산부 보호석 설치를 통해 이용자에게 우선권 부여
 - 임신 초·중기 임산부를 위한 배지 제도 도입 및 버스/지하철 모니터에 임산부 및 교통약자 보호 캠페인을 반복적으로 제시
 - 임산부 및 영유아 동반자의 이동편의 교육 실시 및 인터넷, 소책자, 정류장 광고, DVD 등 다양한 매체를 활용한 여성 맞춤 교통정보 제공
 - 육교 및 지하도 설치를 금지하고 횡단보도 복원 확대, 지하철역 엘리베이터 및 에스컬레이터 설치 확대, 보도턱 및 기울기 조정, 보행 장애물 제거 등을 통하여 여성이 이동하기에 안전한 교통/보행환경 조성

2. 성인지적 예산분석을 위한 기초연구⁶⁾

- 이동이라는 개념에 주목하여 이동에 제약을 겪고 있는 교통약자(장애인, 노인)의 이동편의 정책을 성인지적 관점에서 분석·평가하였으며, 이를 위해 관련 정책에서의 성별 욕구와 정책 수요의 차이를 분석하여 개선방안을 도출함
- 본 연구에서 제시하고 있는 교통약자 정책에서의 성인지적 의제는 다음과 같음
 - 장애여성과 노인여성은 자가운전 비율이 낮기 때문에 대중교통 이용률이 높으며 이용 과정에서 사고율이 높게 발생하고 있으므로 버스 이용환경 개선이 필요
 - 여성 교통약자는 사회적으로 취약하기 때문에 소득수준이 낮아 교통비에 부담을 느끼고, 이동에 직접적인 제약을 주는 질병을 많이 가지고 있으며, 장애여성의 경우 택시와 특별교통수단 등을 이용할 때 교통서비스 제공자의 사회적 편견으로 인한 불쾌함과 모욕감을 자주 경험하여 심리적인 불편이 발생
 - 장애여성은 이동중 다양한 유형의 성희롱을 경험하고 있으며, 자녀 동반 장애인 부모의 경우 대부분 여성이 담당하고 있어 이동시 신체적·정신적으로 어려움 발생
- 이와 같이 여성 교통약자는 대중교통 이용행태, 사회적 역할 등에서 남성과 차이를 보이고 있으므로, 여성의 특성을 고려한 교통약자 정책의 개선방안을 제시함
 - 일반버스의 난폭운전으로 인한 교통약자의 사고 위험을 낮추기 위해 이용환경을 개선하고 대중교통 안내 서비스를 확대
 - 장애인과 노인 교통약자를 대상으로 버스요금의 할인 또는 면제제도를 도입하고, 지하철 승강기의 확장 설치 및 저상버스 도입을 확대
 - 성폭력으로부터 안전한 장애여성의 이동환경을 보장하기 위해 택시 기사에 대한 성희롱 예방교육을 강화하고, 자녀 동반 장애인 부모를 위한 특별교통수단 이용자격을 완화하는 방안을 검토

6) 마경희 외 3인(2011), 성인지적 예산분석을 위한 기초연구 : 교통약자 이동욕구 및 정책 수요의 성별차이와 개선방안을 중심으로, 한국여성정책연구원

3. 경기도 대중교통이용 여성통행자 성범죄피해 현황과 개선방안⁷⁾

- 남성에 비해 대중교통 이용률이 높은 여성들이 날로 증가하는 대중교통 내 성범죄에 노출되어 있음을 시사하고, 이러한 성범죄로부터 안전하게 대중교통을 이용 할 수 있도록 예방, 감시, 대응의 3대 전략 및 개선방안을 제안함
- 첫째, 대중교통 성범죄 예방 방안으로 수도권 대중교통의 혼잡도 완화를 위한 혼잡 추가 노선 확충, 2층 버스 및 철도 도입을 통한 침두시 대중교통 용량 확대, 여성이 안전한 환경조성을 위해 정류장·야간지하도의 밝은 조명 유지 및 여성을 위한 택시 운행 등의 사업 도입, 대중교통 내 성범죄 예방 포스터 설치와 안내방송을 등을 제안함
- 둘째, 대중교통 성범죄 감시방안으로 지하철 내 CCTV 설치 및 버스 내 사각지대에 CCTV 추가 설치, CCTV 관제센터 설치를 통한 상시 모니터링, 범행 기회를 최소화 하기 위한 정복순찰의 확대시행 등을 제안함
 - 지하철 성범죄 예방을 위해서는 경찰의 가시성을 높이는 것이 매우 중요하므로, 출·퇴근시간에 집중되는 성범죄 사건을 억제하기 위해서 출·퇴근시간대의 정복순찰 집중 배치 요구
- 셋째, 대중교통 성범죄 대응방안으로 경고음, 홈페이지 등 범죄대응 시설의 적극적 설치 및 범죄지도와 처벌사례 게시, 지하철 성범죄 신고방법 적극 홍보, 지하철 전담 경찰인력 및 안전요원 확충 등을 제안함
 - 성범죄를 포함한 지하철 범죄를 담당하는 경찰인력이 매우 부족한 상황이므로 지자체 차원에서 지하철 안전요원 제도를 도입 및 시범 운영 필요
- 마지막으로, 앞서 제시한 방안들의 실효성 확보를 위해 운송사업자와 운수종사자를 대상으로 한 제도 변경의 필요성을 강조함

7) 빈미영(2011), 경기도 대중교통이용 여성통행자 성범죄피해 현황과 개선방안, 경기개발연구원

4. 안전한 대중교통 만들기⁸⁾

- 지속적으로 발생하고 있는 여성 대상 교통범죄의 원인이 성범죄자나 강력범죄자들에게도 자격을 부여하는 부실한 택시 운전자격제도와 불법 도급택시 운행, 대중교통 치안을 위한 예산 및 인력의 부족 때문이라고 지적하고 있음
- 여성의 경우 남성보다 택시이용이 빈번하기 때문에 택시에 의한 성범죄 위협에 상대적으로 많이 노출되어 있으며, 출·퇴근시간대 혼잡한 대중교통 환경 또한 성범죄가 빈번히 발생하는 요인으로 이러한 특성을 고려하여 안전한 대중교통 환경 조성을 위한 정책방향을 제시함
 - 택시 이용자의 이동경로 추적 및 승하차 정보를 서비스하는 안심택시의 도입, 택시 운전자 자격제도 강화 및 도급택시 운영업체에 대한 단속 강화
 - 택시 차내에 CCTV와 운전자 보호격벽 설치, GPS 의무화 등 안전시설물 강화와 택시 뒷자리 탑승 제도 도입
 - 대중교통 혼잡완화를 위해 2층 버스와 2층 철도를 도입하여 용량 증대
 - 부족한 순찰인원 보강을 위해 지하철 안전요원 배치 및 자치경찰제 도입으로 지역별 맞춤형 범죄대응 시스템 구비
 - 버스정류장 대기공간에 태양광 발전시스템을 이용한 친환경 조명 설치, 비상전화, CCTV 등의 설치로 정류장 대기승객들의 범죄 위험 최소화
 - 버스와 지하철 차내에 CCTV를 설치하여 범죄 예방 및 위급상황 발생 시 신속 대응, CCTV 통합관제센터의 모니터링 범위를 교통범죄 취약지점까지 확대하여 수시로 감독 실시
 - 지하주차장 조명 및 CCTV, 비상벨 등의 설치기준을 마련하여 안전시설 기준에 대한 심의 제도화, 여성 운전자 대상 범죄를 예방하기 위해 출입구 인접지역에 여성 전용 주차구역 별도 설치

8) 박경철(2011), 안전한 대중교통 만들기, 경기개발연구원

5. 여행프로젝트 정착을 위한 이론화 연구⁹⁾

- 여행프로젝트는 2007년부터 추진된 서울시의 대표적인 여성정책으로 최초의 지역 정부 여성정책이자 도시 공간 문제를 도입한 정책으로 주목 받았으며, 여성정책의 지평을 확대하였다는 평가를 받고 있음
- 그러나 사업 초기부터 정체성 정립의 부족, 충실하지 못한 사업 내용 등으로 여행 프로젝트에 대한 인지도나 체감도가 낮다는 지적을 받아온 서울시는 이를 해결하기 위한 다양한 노력을 하고 있으며, 본 연구를 통해 여행프로젝트의 정착을 위한 이론과 제도화 방안을 모색함
- 또한 여행프로젝트의 영역별 정책과제를 제안하고 있으며, 특히 여성 통행특성과 관련이 있는 대중교통 영역의 정책제언은 다음과 같이 정리할 수 있음
 - 대중교통 수요는 연령, 직업, 계층에 따라 차이가 있으나 공통적으로 대중교통의 접근성을 높여달라는 요구가 크기 때문에, 10대 학생들을 위한 통학버스 노선 개설, 직장인을 위한 마을버스 노선 확대, 노인여성을 위한 환승거리 단축 및 엘리베이터 증설 등을 추진
 - 출·퇴근 시 대중교통을 이용하는 여성의 안전을 위한 혼잡도 개선, 배차간격 단축, 차량의 쾌적한 내부 환경 조성 및 성희롱, 성폭력 예방을 위한 신고번호 안내, 신속한 사고처리
 - 영유아 동반자를 위한 대중교통 전용 좌석 제공, 유모차 통행 편의를 위한 통행로 확보 및 대중교통 내 이용 공간 제공
 - 야간시간대 여성 이용자의 안전을 확보하기 위해 기존 버스 정류장을 투명 구조 물로 개선, 조명시설 설치, 운행정보 제공 및 버스정류장과 보도의 장애물을 정리하여 접근성 향상
 - 장애 여성의 이동성 증진을 위해 버스 정류장의 턱을 없애고, 운전기사와 승객들이 저상버스 이용 장애인을 지원하는 문화 정착

9) 조영미 외 1인(2009), 여행프로젝트 정착을 위한 이론화 연구, 서울시 여성가족재단

6. 여성친화도시 공간 조성사업 발전 방안 연구¹⁰⁾

- 2009년 도입된 여성친화도시를 지정한 지방자치단체는 2012년 39개로 확산되었고 이후 점차 증가 추세에 있으나, 공간 인프라와 관련된 사업은 화장실과 주차장 개선, 수유실 설치, 조명 개선 등에 한정되어 있는 실정임
- 여성친화도시는 도시 공간 인프라를 성평등 문제에서 접근하기 때문에, 공간 조성 사업이 여성 편의의 문제를 넘어 여성지위 향상과 연계되어 추진될 필요가 있으며, 현실적인 사업 추진을 위한 체계화된 공간 조성방안이 제시되어야 함
- 따라서 본 연구는 여성친화도시의 사업 추진방향을 여성의 사회활동을 지원하는 공간 인프라 조성으로 정하였으며, 안전한 이동, 사회적 돌봄, 사회적 공간 창출을 사업목표로 설정하여 여성친화도시 공간 조성사업의 발전방안을 다음과 같이 제안함
- 첫째, 사업 추진의 법·제도적 근거가 강화되어야 함
 - 여성친화도시 공간 조성사업의 근거가 되는 여성친화도시 조성에 관한 조례 및 성평등 기본조례를 뒷받침하는 근거법의 마련 필요
 - 생활권 중심 인프라 조성, 여성 친화구역 조성과 관련하여 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」, 「건축법」, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 등 관련법에 여성친화도시 공간 조성사업의 내용 반영 필요
- 둘째, 여성친화도시 공간 사업이 체계적으로 추진되어야 함
 - 여성친화도시 조성에 있어 도시별 관련 조례가 사업 추진의 근거가 될 수 있도록 공간 조성사업의 목표와 범위를 명확히 할 필요가 있으며, 성평등 기본 조례를 통해 사업을 추진하는 경우 관련 사업에 대한 성별영향분석평가의 방향을 여성의 사회참여 활성화와 지역사회 성평등 기여로 명시함
- 셋째, 공간 사업 지원의 전문화가 필요함
 - 도시설계, 교통, 건축 등 분야별 전문가를 발굴하여 워크숍이나 포럼 등을 상시 진행하고, 여성친화도시 조성을 지원하기 위한 인프라 현황 분석 및 공유 필요

10) 최유진(2013), 여성친화도시 공간 조성사업 발전 방안 연구, 한국여성정책연구원

제3장 여성 통행실태 분석 및 사례 검토

제1절 여성 통행실태 분석

제2절 여성 통행편의성 및 안전성 조사

제3절 여성친화형 교통정책 사례 검토

———— 제3장 : 여성 통행실태 분석 및 사례 검토 ————

제3장 여성 통행실태 분석 및 사례 검토

제1절 여성 통행실태 분석

1. 자료분석

- 2012년 대전시 여객기종점 통행량 전수화 자료¹¹⁾를 토대로 대전시 남성과 여성의 통행특성을 분석함
- 통행수단은 시내버스, 도시철도, 시외/고속버스, 택시, 도보, 자전거 및 승용/승합차 등 7개로 구분하였으며, 통행목적은 출근, 등교, 학원, 업무, 쇼핑 및 여가 등 6개로 구분하여 분석함

2. 교통수단 이용 특성

1) 시내버스 이용 특성

- 여성이 64.7%, 남성이 35.3%로 여성의 통행비율이 높은 것으로 나타남(남성의 1.8배 수준)
- 연령별로 보면, 초등이하를 제외하고 중·고등생(50.8%), 일반(71.6%), 고령자(65.7%) 등 모든 연령층에서 남성보다 여성의 이용률이 높은 것으로 분석됨

<표 3-1> 성별 시내버스 이용 특성

구분	초등이하	중·고등생	일반	고령자	합계
남성(%)	50.3	49.2	28.4	34.3	35.3
여성(%)	49.7	50.8	71.6	65.7	64.7
합계(%)	4.5	24.4	57.3	13.8	100.0

11) 국토교통부(2013), 2012년 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측(raw-data 활용)

2) 도시철도 이용 특성

- 여성이 60.7%, 남성이 39.3%로 여성의 통행비율이 높은 것으로 나타남(남성의 1.5배 수준)
- 연령별로 보면, 남성은 초등이하(61.0%)의 연령층에서 이용비율이 높으며, 여성은 중·고등생(57.9%), 일반(63.9%), 고령자(50.8%) 연령층에서 이용률이 높은 것으로 분석됨

〈표 3-2〉 성별 도시철도 이용 특성

구 분	초등이하	중·고등생	일 반	고령자	합 계
남 성(%)	61.0	42.1	35.8	49.2	39.3
여 성(%)	39.0	57.9	64.2	50.8	60.7
합 계(%)	2.3	11.9	69.5	16.4	100.0

3) 시외/고속버스 이용 특성

- 여성이 49.5%, 남성이 50.5%로 여성의 통행비율이 조금 낮으며 거의 차이가 없는 것으로 나타남
- 연령별로 보면, 남성은 초등이하(66.7%), 중·고등생(52.2%), 일반(52.7%) 연령층에서 이용률이 높으며, 여성은 고령자(66.1%) 연령층에서 이용률이 높은 것으로 분석됨

〈표 3-3〉 성별 시외/고속버스 이용 특성

구 분	초등이하	중·고등생	일 반	고령자	합 계
남 성(%)	66.7	52.2	52.7	33.9	50.5
여 성(%)	33.3	47.8	47.3	66.1	49.5
합 계(%)	4.9	21.6	58.8	14.8	100.0

4) 택시 이용 특성

- 여성이 51.5%, 남성이 48.5%로 여성의 통행비율이 높은 것으로 나타남
- 연령별로 보면, 남성은 초등이하(52.3%), 중·고등생(60.1%) 연령층에서 이용률이 높으며, 여성은 일반(52.7%), 고령자(57.4%) 연령층에서 이용률이 높은 것으로 분석됨

<표 3-4> 성별 택시 이용 특성

구분	초등이하	중·고등생	일 반	고령자	합 계
남 성(%)	52.3	60.1	47.3	42.6	48.5
여 성(%)	47.7	39.9	52.7	57.4	51.5
합 계(%)	5.0	12.6	68.1	14.2	100.0

5) 도보 이용 특성

- 여성이 57.9%, 남성이 42.1%로 여성의 통행비율이 높은 것으로 나타남(남성의 1.3배 수준)
- 연령별로 보면, 남성은 초등이하(51.6%), 중·고등생(52.7%) 연령층에서 이용률이 높으며, 여성은 일반(73.5%), 고령자(59.6%) 연령층에서 이용률이 높은 것으로 분석됨

<표 3-5> 성별 도보 이용 특성

구분	초등이하	중·고등생	일 반	고령자	합 계
남 성(%)	51.6	52.7	26.5	40.4	42.1
여 성(%)	48.4	47.3	73.5	59.6	57.9
합 계(%)	40.8	15.2	34.2	9.8	100.0

6) 자전거 이용 특성

- 여성이 30.4%, 남성이 69.6%로 남성의 통행비율이 높은 것으로 나타남(여성의 2.2배 수준)
- 연령별로 보면, 남성이 초등이하(84.4%), 중·고등생(91.8%), 일반(51.5%), 고령자(77.5%) 등 모든 연령층에서 이용률이 높은 것으로 분석됨

<표 3-6> 성별 자전거 이용 특성

구분	초등이하	중·고등생	일반	고령자	합계
남성(%)	84.4	91.8	51.5	77.5	69.6
여성(%)	15.6	8.2	48.5	22.5	30.4
합계(%)	19.1	14.7	43.4	22.8	100.0

7) 승용/승합차 이용 특성

- 여성이 29.7%, 남성이 70.3%로 남성의 통행비율이 높은 것으로 나타남(여성의 2.3배 수준)
- 연령별로 보면, 남성이 중·고등생(67.9%), 일반(69.0%), 고령자(90.2%) 등 모든 연령층에서 이용률이 높은 것으로 분석됨

<표 3-7> 성별 승용/승합차 이용 특성

구분	초등이하	중·고등생	일반	고령자	합계
남성(%)	-	67.9	69.0	90.2	70.3
여성(%)	-	32.1	31.0	9.8	29.7
합계(%)	-	0.1	93.7	6.2	100.0

3. 통행목적 특성

1) 출근목적 통행 특성

- 출근목적 통행을 보면, 남성이 64.4%로 여성보다 1.8배 정도 통행이 많은 것으로 나타남
 - 이는 남성의 종사자 비율이 여성보다 높기 때문임

<표 3-8> 성별 출근목적 통행 특성

구분	초등이하	중·고등생	일반	고령자	합계
남성(%)	-	34.5	63.8	73.3	64.4
여성(%)	-	65.5	36.2	26.7	35.6
합계(%)	-	0.2	93.4	6.4	100.0

2) 업무목적 통행 특성

- 업무목적 통행을 보면, 출근목적 통행과 같이 남성이 72.1%로 여성보다 2.6배 정도 통행이 많은 것으로 나타남
 - 업무목적 통행 또한 성별 종사자 비율과 밀접한 관계가 있기 때문임

<표 3-9> 성별 업무목적 통행 특성

구분	초등이하	중·고등생	일반	고령자	합계
남성(%)	-	100.0	71.4	76.4	72.1
여성(%)	-	-	28.6	23.6	27.9
합계(%)	-	0.1	87.4	12.5	100.0

3) 등교목적 통행 특성

- 등교목적 통행을 보면, 남성이 51.9%, 여성이 48.1%로 모든 연령층에서 모두 남성의 통행빈도가 높은 것으로 나타남
 - 이는 성비와 관련이 있으며, 남성 학생이 여성 학생 보다 조금 많기 때문임

<표 3-10> 성별 등교목적 통행 특성

구분	초등이하	중·고등생	일반	고령자	합계
남성(%)	51.9	51.6	53.0	37.5	51.9
여성(%)	48.1	48.4	47.0	62.5	48.1
합계(%)	51.7	37.2	11.0	0.1	100.0

4) 쇼핑목적 통행 특성

- 쇼핑목적 통행을 보면, 여성이 81.1%로 남성보다 4.3배 정도 월등히 많은 것으로 나타남
- 연령별로 보면, 여성이 모든 연령층(초등이하 68.6%, 중·고등생 64.0%, 일반 85.1%, 고령자 67.6%)에서 남성보다 많은 것으로 나타남

<표 3-11> 성별 쇼핑목적 통행 특성

구분	초등이하	중·고등생	일반	고령자	합계
남성(%)	31.4	36.0	14.9	32.4	18.9
여성(%)	68.6	64.0	85.1	67.6	81.1
합계(%)	1.3	1.3	77.6	19.8	100.0

5) 여가목적 통행 특성

- 여가목적 통행을 보면, 여성이 63.6%, 남성이 36.4%로 남성보다 1.6배 정도 많은 것으로 나타남
- 일반 연령층의 경우 여성이 월등히 많으며, 고령자의 경우에도 여성이 조금 많은 것으로 나타남

<표 3-12> 성별 여가목적 통행 특성

구 분	초등이하	중·고등생	일 반	고령자	합 계
남 성(%)	50.7	54.1	30.7	47.2	36.4
여 성(%)	49.3	45.9	69.3	52.8	63.6
합 계(%)	3.3	2.5	67.5	26.8	100.0

6) 학원목적 통행 특성

- 학원목적 통행을 보면, 여성이 50.3%, 남성이 49.7%로 여성이 조금 더 많은 것으로 나타남
- 초등이하, 중·고등생 연령층에서는 등교목적 통행과 유사하게 남성 통행이 조금 더 많으나, 일반 및 고령자 연령층에서는 여성 통행이 더 많은 특성을 보임

<표 3-13> 성별 학원목적 통행 특성

구 분	초등이하	중·고등생	일 반	고령자	합 계
남 성(%)	53.4	53.0	24.1	50.0	49.7
여 성(%)	46.6	47.0	75.9	50.0	50.3
합 계(%)	70.5	16.0	12.3	1.2	100.0

제2절 여성 통행 편의성 및 안전성 조사

1. 교통사고 특성 조사

- 도로교통공단 TAAS 데이터를 활용하여 2011년~2013년의 3년간 성별 승용차와 보행자 사고 특성을 분석함(사고유형, 사고시간 등)

1) 승용차 운전자 교통사고

(1) 성별 승용차 운전자 교통사고

- 최근 3년간 대전시에서 발생한 승용차 교통사고는 총 10,520건으로 사망자 92명, 중상자 3,753명, 경상자 14,240명으로 나타남
- 발생건수 기준 남성 사고는 전체사고의 82.1%를 차지하고, 여성 사고는 19.1%를 차지하는 것으로 나타남(사망자수 기준 남성 80.1%, 여성 17.4%)
- 이는 승용차 통행 비중이 남성 70.3%, 여성 29.7%로 남성의 통행비중이 높기 때문에 나타난 결과로 해석됨

<표 3-14> 성별 승용차 운전자 교통사고(2011년~2013년)

구 분	발생건수(건)	사망자수(명)	중상자수(명)	경상자수(명)
남 성	8,511	76	3,006	11,697
	80.9%	82.6%	80.1%	82.1%
여 성	2,009	16	747	2,543
	19.1%	17.4%	19.9%	17.9%
합 계	10,520	92	3,753	14,240

(2) 성별 승용차 운전자 사고유형별 교통사고

- 사고유형별 교통사고 사망자를 보면, 남성과 여성 모두 측면직각충돌과 차량단독 사고의 빈도가 높은 것으로 나타남(남성 65.7%, 여성 75.0%)

<표 3-15> 성별 승용차 운전자 사고유형별 교통사고(2011년~2013년) / 단위 건, 명

구 분	남 성				여 성			
	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수
정면충돌	374	4	232	500	101	0	63	123
추 돌	2,701	11	648	4,555	420	3	113	616
측면직각충돌	3,391	24	1,303	4,465	1,061	3	390	1,322
차량단독	671	26	339	431	31	9	24	11
기 타	1,374	11	484	1,746	396	1	153	471

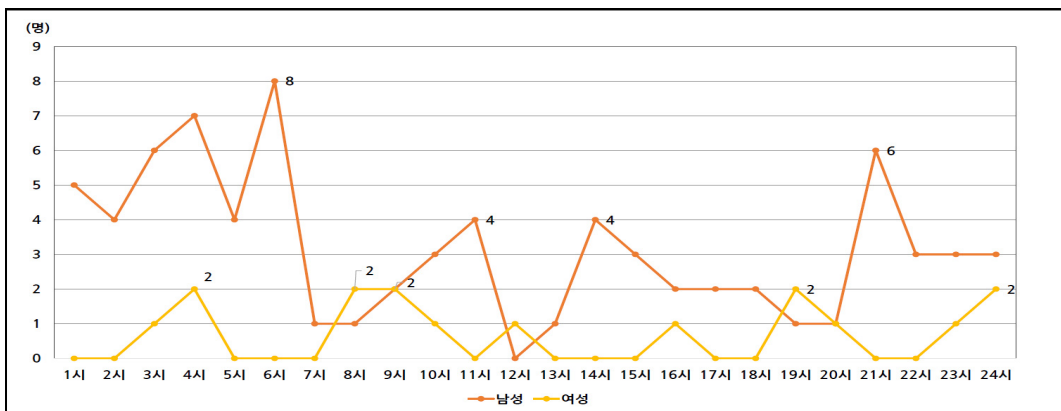
(3) 성별 승용차 운전자 시간대별 교통사고

□ 주·야간 교통사고

- 시간대별 교통사고 사망자를 보면, 남성과 여성 모두 야간에 발생빈도가 높은 것으로 나타남(여성 56.6%, 남성 56.2%)

<표 3-16> 성별 승용차 운전자 시간대별 교통사고(2011년~2013년) / 단위 건, 명

구 분	남 성				여 성			
	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수
주간 (06시~18시)	4,033	33	1,471	5,117	1,221	7	460	1,491
야 간 (18시~06시)	4,478	43	1,535	6,581	788	9	287	1,055



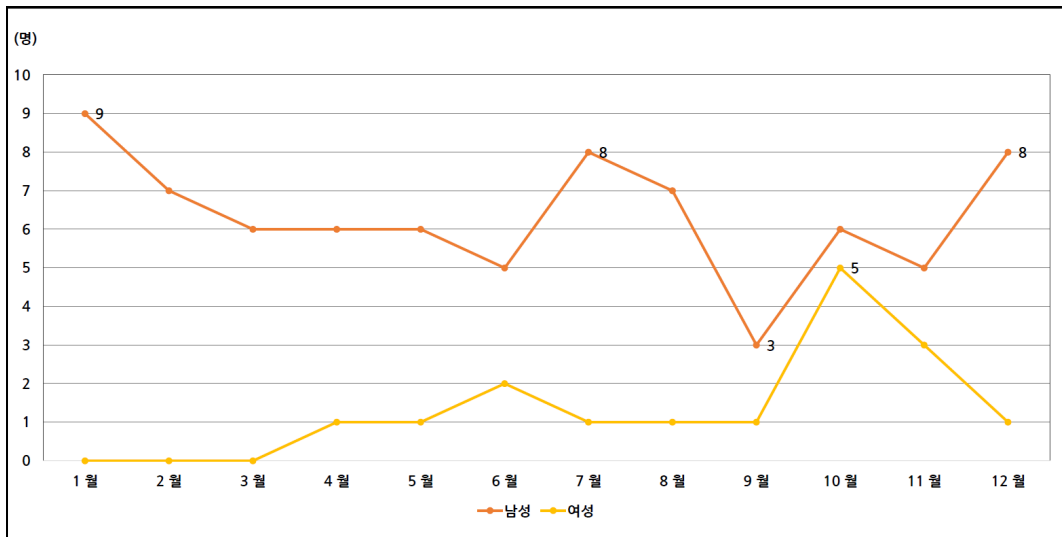
[그림 3-1] 성별 승용차 운전자 시간대별 교통사고

□ 월별 교통사고

- 월별 교통사고 사망자를 보면 남성은 12월, 1월, 2월 등 겨울철에 발생빈도가 높은 반면, 여성은 10월, 11월 등 가을철 발생빈도가 높은 것으로 나타남

<표 3-17> 성별 승용차 운전자 월별 교통사고(2011년~2013년) / 단위 건, 명

구 분	남 성				여 성			
	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수
1 월	667	9	235	961	130	0	49	169
2 월	566	7	197	745	163	0	76	216
3 월	749	6	258	935	183	0	67	234
4 월	724	6	248	971	202	1	63	268
5 월	759	6	292	1069	179	1	61	232
6 월	701	5	244	926	173	2	60	208
7 월	692	8	254	964	168	1	72	201
8 월	739	7	243	1,077	172	1	70	231
9 월	719	3	256	1019	172	1	72	198
10 월	729	6	261	1051	182	5	49	215
11 월	761	5	260	991	166	3	61	204
12 월	705	8	258	988	119	1	43	167



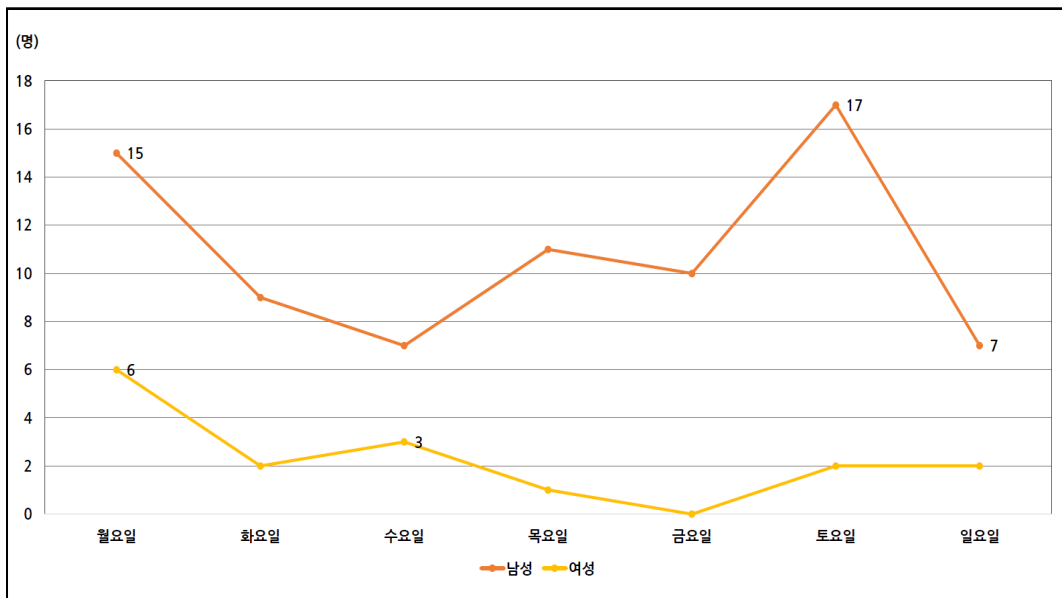
[그림 3-2] 성별 승용차 운전자 월별 교통사고

□ 요일별 교통사고

- 요일별 교통사고 사망자를 보면, 남성은 토요일에 발생빈도가 가장 높으며, 여성은 월요일 발생빈도가 가장 높은 것으로 나타남
 - 월요일은 남성과 여성 모두 교통사고 사망자 발생빈도가 높은 것으로 나타남

<표 3-18> 성별 승용차 운전자 요일별 교통사고(2011년~2013년) / 단위 건, 명

구 분	남 성				여 성			
	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수
월요일	1,156	15	404	1,480	285	6	112	324
화요일	1,132	9	390	1,471	316	2	123	405
수요일	1,153	7	394	1,559	310	3	114	375
목요일	1,216	11	445	1,614	282	1	103	380
금요일	1,333	10	469	1,722	312	0	99	384
토요일	1,408	17	502	2,050	283	2	102	383
일요일	1,113	7	402	1,801	221	2	90	292



[그림 3-3] 성별 승용차 운전자 요일별 교통사고

2) 보행자 교통사고

(1) 성별 보행자 교통사고

- 최근 3년간 대전시에서 발생한 보행자 교통사고는 총 2,823건으로 사망자 142명, 중상자 1,405명, 경상자 1,442명으로 나타남
- 발생건수 기준 남성 사고는 전체사고의 50.4%를 차지하고, 여성 사고는 49.6%를 차지하나, 사망자수 기준으로는 여성이 52.8%, 남성이 47.2%로 나타남
- 연령별 보행자 교통사고 사망자 특성을 보면 일반인의 경우 남성이 여성보다 약 1.5배 많으며, 고령자의 경우에는 여성이 남성에 비하여 약 1.7배 많은 것으로 나타남

<표 3-19> 성별 보행자 교통사고(2011년~2013년) / 단위 건, 명

구 분	남 성				여 성			
	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수
어린이	190	1	93	101	145	0	61	90
	6.7%	0.7%	6.6%	7.0%	5.2%	0.0%	2.2%	3.2%
일반인	1,040	35	449	626	901	23	460	490
	36.9%	24.6%	32.0%	43.4%	31.9%	16.2%	32.7%	34.0%
고령자	194	31	114	56	353	52	228	79
	6.9%	21.8%	8.1%	3.9%	12.5%	36.6%	16.2%	5.5%
합 계	1,424	67	656	783	1,399	75	749	659
	50.4%	47.2%	46.7%	54.3%	49.6%	52.8%	53.3%	45.7%

(2) 성별 사고유형별 보행자 교통사고

- 유형별 교통사고 사망자를 보면, 남성과 여성 모두 횡단중 사고가 많은 것으로 나타남

<표 3-20> 성별 보행자 사고유형별 교통사고(2011년~2013년) / 단위 건, 명

구 분	남 성				여 성			
	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수
길가장자리통행	208	1	50	170	194	5	65	132
보도통행중	140	4	42	106	125	8	68	57
차도통행중	226	6	103	127	164	6	76	92
횡단중	850	56	461	380	916	56	540	378

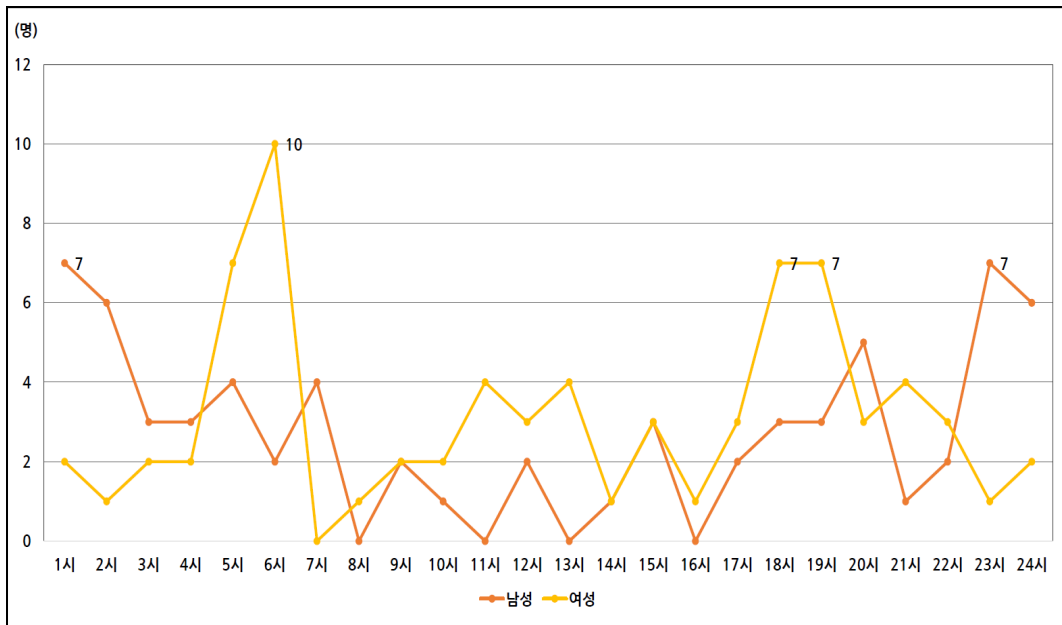
(3) 성별 시간대별 보행자 교통사고

□ 주·야간 교통사고

- 시간대별 보행자 교통사고를 보면, 남성은 야간 사고가 70.1%로 월등히 많은 반면, 여성은 오히려 주간에 발생하는 사고(54.7%)가 많은 것으로 나타남
 - 이는 여성의 경우 주간 활동비율이 높기 때문으로 판단되며, 야간에 활동에 비하여 사망사고가 많은 것은 운전자의 시야 확보가 어렵고, 차량의 속도가 높기 때문으로 판단됨

<표 3-21> 성별 보행자 시간대별 교통사고(2011년~2013년) / 단위 건, 명

구 분	남 성				여 성			
	발생건수	사망지수	중상지수	경상지수	발생건수	사망지수	중상지수	경상지수
주 간 (06시~18시)	643	20	312	338	907	41	488	416
야 간 (18시~06시)	781	47	344	445	492	34	261	243



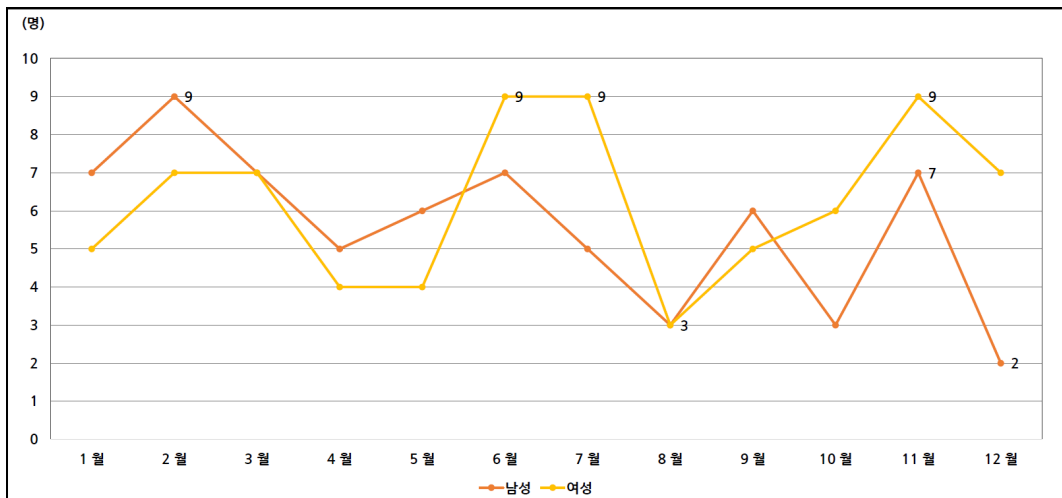
[그림 3-4] 성별 보행자 시간대별 교통사고

□ 월별 교통사고

- 월별 보행자 교통사고 사망자를 보면, 남성은 1월, 2월 등 겨울철에 발생빈도가 높으며, 여성은 6월, 7월 등 여름철에 발생빈도가 높은 것으로 나타남
 - 11월은 남성과 여성 모두 보행자 교통사고 사망자 빈도가 높게 나타남

<표 3-22> 성별 보행자 월별 교통사고(2011년~2013년) / 단위 건, 명

구 분	남 성				여 성			
	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수
1 월	104	7	42	59	100	5	55	49
2 월	114	9	50	57	107	7	64	44
3 월	143	7	64	77	108	7	59	48
4 월	133	5	60	79	120	4	58	61
5 월	122	6	56	67	113	4	56	59
6 월	115	7	54	65	121	9	61	58
7 월	110	5	50	60	125	9	56	65
8 월	84	3	35	50	90	3	54	38
9 월	125	6	57	67	130	5	74	62
10 월	121	3	60	67	129	6	69	62
11 월	130	7	67	65	136	9	72	60
12 월	123	2	61	70	120	7	71	53



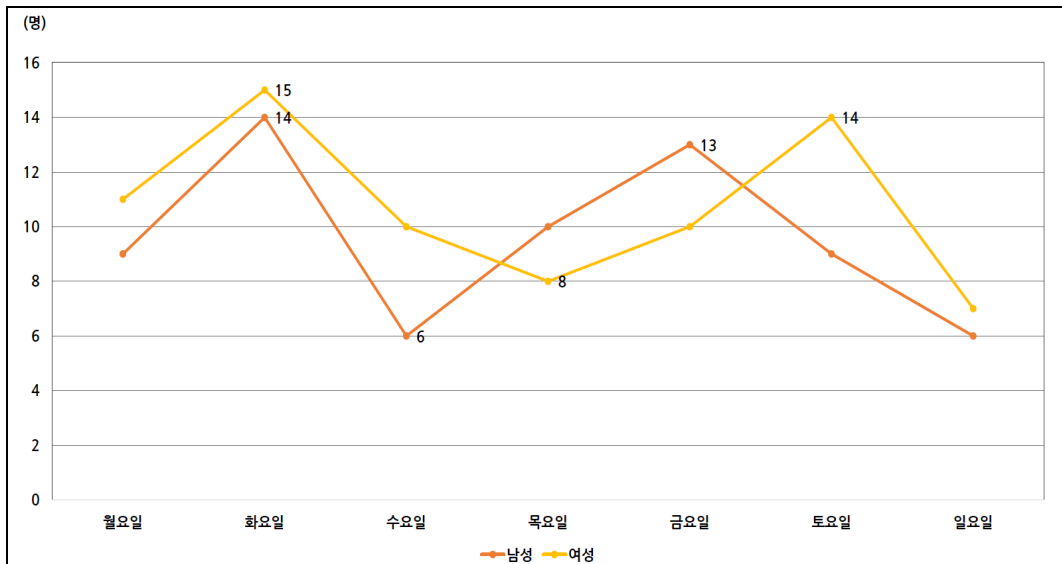
[그림 3-5] 성별 보행자 월별 교통사고

□ 요일별 교통사고

- 요일별 보행자 교통사고 사망자를 보면, 남성과 여성 모두 화요일에 발생빈도가 가장 높고, 다음으로 남성은 금요일, 여성은 토요일에 사고가 많은 것으로 나타남
 - 평일 중 남성은 수요일에 사고가 가장 적고, 여성은 목요일에 사고가 적은 것으로 나타남 / 사망자수 기준

<표 3-23> 성별 보행자 요일별 교통사고(2011년~2013년) / 단위 건, 명

구 분	남 성				여 성			
	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수	발생건수	사망자수	중상자수	경상자수
월요일	187	9	89	95	216	11	118	96
화요일	192	14	84	108	209	15	112	96
수요일	204	6	99	110	200	10	108	92
목요일	213	10	100	118	217	8	117	105
금요일	222	13	97	116	225	10	117	111
토요일	236	9	106	136	188	14	104	86
일요일	170	6	81	100	144	7	73	73



[그림 3-6] 성별 보행자 요일별 교통사고

3) 성별 교통사고 특성 종합

- 승용차 교통사고 사망자는 남성이 전체 사고의 82.1%를 차지하고, 여성은 19.1%를 차지하는 것으로 나타났는데, 이는 승용차 통행 비중이 남성 70.3%, 여성 29.7%로 남성의 통행비중이 높기 때문에 나타난 결과로 해석됨
- 승용차 운전자 교통사고를 유형별로 보면 남성과 여성 모두 측면직각충돌사고와 차량단독사고의 빈도가 높은 것으로 분석됨
- 승용차 운전자 사고를 시간별로 보면, 남성과 여성 모두 야간(각각 56.6%, 56.2%)에 높은 것으로 나타남
- 보행자 교통사고 사망자는 여성이 52.8%, 남성이 47.2%로 여성의 사고빈도가 높으며, 연령별로는 일반인의 경우 남성이 여성보다 약 1.5배 많으며, 고령자의 경우에는 여성이 남성에 비하여 약 1.7배 많은 것으로 나타남
- 보행자 사고를 유형별로 보면, 남성과 여성 모두 횡단중에 발생한 사고(각각 60.8%, 65.5%)가 많은 것으로 나타남
- 보행자 사고를 시간대별로 보면, 남성은 야간(70.1%)에 빈도가 높고, 여성은 주간(54.7%)에 빈도가 높은 것으로 나타남
- 최근 3년간 여성 교통사고 사망자는 71명으로 이중 승용차 운전중 사고가 16명, 보행중 사고가 75명으로 보행자 사고를 감소시킬 수 있는 대책마련이 필요함
 - 이는 여성의 경우 승용차 운전 비율이 낮고 대중교통 이용비율이 높아 보행활동을 남성에 비해 많이 하기 때문으로 판단됨
 - 남성의 경우 승용차 운전중 사망자가 76명, 보행중 사망자가 67명으로 운전중 사망자 비중이 높음
- 특히 여성의 보행사고 사망자는 65.5%가 횡단중에 발생하는 사고(무단횡단 포함)로 도로 횡단시 안전성 향상을 위한 대책이 필요함
- 또한 여성 보행자 중에서도 고령자 비중이 69.3%로 월등히 높은 실정으로 고령 여성 보행자의 교통사고를 감소시킬 수 있는 대책이 필요할 것으로 판단됨

2. 여성 통행 편의성 및 안전성 설문조사

1) 설문 개요

(1) 설문 목적

- 여성 통행실태 조사는 시내버스, 도시철도 등 여성의 편의성과 안전성에 대한 만족도 및 불편사항을 조사하여 정책대안을 마련하기 위해 사용함

(2) 조사 방법

- 표본수는 총 339부로 여성 210부, 남성 129부이며, 구별로 인구 비율에 따라 배분함
- 관공서, 은행, 문화시설, 보도, 정류장 등 공공시설 이용자를 대상으로 면접조사를 실시함
- 조사내용은 시내버스, 도시철도, 자전거, 보행, 승용차 등의 이용시 만족도 및 불편사항 등임
- 2014년 7월 28일에서 8월 1일까지 5일간 조사함

<조사 설문지>

통행실태 만족도 설문조사													
<p>금번 저희 연구원에서는 여성의 통행실태 만족도를 조사하고 있습니다. 본 조사는 여성의 통행 편의를 위한 참고자료로 활용하기 위함이니 협조해 주시면 감사하겠습니다.</p> <p style="text-align: right;">2014년 7월 문의 : 대전발전연구원 이 범 규 (042-530-3513)</p>	<p>2. 시내버스 및 정류장</p> <p>2-1 시내버스의 교통약자 좌석, 손잡이 높낮이, 좌석버스 간격 등 내부시설은 어떻다고 생각하십니까? ① 매우 불량 ② 불량 ③ 조금 불량 ④ 보통 ⑤ 조금 양호 ⑥ 양호 ⑦ 매우 양호</p> <p>2-2 시내버스의 내부시설 중 가장 개선이 필요한 부분은 무엇이라고 생각하십니까? ① 손잡이 위치 및 높낮이 ② 좌석간격 ③ 교통약자 좌석 ④ 내부청결도 ⑤ 출입구 계단 ⑥ 기타 ()</p> <p>2-3 현재 도입된 저상버스는 충분하다고 생각하십니까? ① 매우 부족 ② 부족 ③ 조금 부족 ④ 보통 ⑤ 조금 적정 ⑥ 적정 ⑦ 매우 적정</p> <p>2-4 시내버스 정류장의 의자, 비가림막 등 편의시설은 어떻다고 생각하십니까? ① 매우 부족 ② 부족 ③ 조금 부족 ④ 보통 ⑤ 조금 적정 ⑥ 적정 ⑦ 매우 적정</p>												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">면접원</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">조사장소</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"></td> </tr> <tr> <td>면접일시</td> <td>2014년 ____월 ____일 ____요일</td> <td></td> <td></td> <td>시 ____분</td> <td></td> </tr> </table>		면접원		조사장소				면접일시	2014년 ____월 ____일 ____요일			시 ____분	
면접원		조사장소											
면접일시	2014년 ____월 ____일 ____요일			시 ____분									
<p>1. 일반 현황조사</p> <p>1-1 성별 ① 남자 ② 여자 / 영·유아 동반자 () 임신부 () 고령자 ()</p> <p>1-2 연령 ① 10-19세 ② 20-29세 ③ 30-39세 ④ 40-49세 ⑤ 50-59세 ⑥ 60세 이상</p> <p>1-3 운전여부 ① 운전 ② 비 운전</p>													

2-5 시내버스의 정류장의 야간 조명 상태는 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 불량 ② 불량 ③ 조금 불량 ④ 보통 ⑤ 조금 양호 ⑥ 양호 ⑦ 매우 양호

2-6 성추행, 소매치기 등 안전에 대하여 어떻게 생각하십니까?

- ① 매우 위험 ② 위험 ③ 조금 위험 ④ 보통 ⑤ 조금 안전 ⑥ 안전 ⑦ 매우 안전

3. 도시철도

3-1 도시철도의 교통약자 좌석, 좌석서비스 간격 등 내부시설은 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 불량 ② 불량 ③ 조금 불량 ④ 보통 ⑤ 조금 양호 ⑥ 양호 ⑦ 매우 양호

3-2 도시철도의 입산부 전용좌석은 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 부족 ② 부족 ③ 조금 부족 ④ 보통 ⑤ 조금 적정 ⑥ 적정 ⑦ 매우 적정

3-3 도시철도의 내부시설 중 가장 개선이 필요한 부분은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 손잡이 위치 및 높낮이 ② 교통약자 좌석 ③ 내부청결도 ④ 기타

3-4 성추행, 소매치기 등 안전에 대하여 어떻게 생각하십니까?

- ① 매우 위험 ② 위험 ③ 조금 위험 ④ 보통 ⑤ 조금 안전 ⑥ 안전 ⑦ 매우 안전

4. 자전거

4-1 자전거 도로의 폭은 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 협소 ② 협소 ③ 조금 협소 ④ 보통 ⑤ 조금 적정 ⑥ 적정 ⑦ 매우 적정

4-2 자전거 이용시 보관소, 쉼터, 정비시설 등과 같은 편의시설은 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 부족 ② 부족 ③ 조금 부족 ④ 보통 ⑤ 조금 적정 ⑥ 적정 ⑦ 매우 적정

4-3 현재 도로폭이 협소하여 대부분 보행로와 자전거도로가 혼용으로 운영되고 있습니다. 이에 대해 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 불량 ② 불량 ③ 조금 불량 ④ 보통 ⑤ 조금 양호 ⑥ 양호 ⑦ 매우 양호

4-4 자전거도로 중 가장 개선이 필요한 부분은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 도로폭 ② 도로의 단절 ③ 편의시설 ④ 보행로와의 혼용 ⑤ 주차장(보관소) ⑥ 기타 ()

4-5 자전거 이용시 제반 여건을 고려할 때 안전에 대해서는 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 위험 ② 위험 ③ 조금 위험 ④ 보통 ⑤ 조금 안전 ⑥ 안전 ⑦ 매우 안전

5. 승용차

5-1 여성전용 주차 공간(입산부 전용 주차 공간 포함)은 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 부족 ② 부족 ③ 조금 부족 ④ 보통 ⑤ 조금 적정 ⑥ 적정 ⑦ 매우 적정

5-2 도로의 노면표시(일방통행, 횡단보도, 경지선 등) 및 교통표지는 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 불량 ② 불량 ③ 조금 불량 ④ 보통 ⑤ 조금 양호 ⑥ 양호 ⑦ 매우 양호

5-3 도로의 신호체계(신호순서, 신호방법, 신호시간 길이 등)은 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 불량 ② 불량 ③ 조금 불량 ④ 보통 ⑤ 조금 양호 ⑥ 양호 ⑦ 매우 양호

5-4 승용차 이용시 제반 여건을 고려할 때 안전에 대해서는 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 위험 ② 위험 ③ 조금 위험 ④ 보통 ⑤ 조금 안전 ⑥ 안전 ⑦ 매우 안전

6. 보행

6-1 보행로의 노면 상태(바닥재질, 경사, 균열 등)은 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 불량 ② 불량 ③ 조금 불량 ④ 보통 ⑤ 조금 양호 ⑥ 양호 ⑦ 매우 양호

6-2 유모차나 휠체어 이용이 용이하도록 보도턱이 정비(턱낮춤)가 되어 있다고 생각하십니까?

- ① 매우 불량 ② 불량 ③ 조금 불량 ④ 보통 ⑤ 조금 양호 ⑥ 양호 ⑦ 매우 양호

6-3 지하보도, 보도육교 등 입체시설의 보행여건은 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 불편 ② 불편 ③ 조금 불편 ④ 보통 ⑤ 조금 편리 ⑥ 편리 ⑦ 매우 편리

6-4 보행로의 야간 조명 상태는 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 불량 ② 불량 ③ 조금 불량 ④ 보통 ⑤ 조금 양호 ⑥ 양호 ⑦ 매우 양호

6-5 횡단보도 보행자 녹색시간은 충분하다고 생각하십니까?

- ① 매우 부족 ② 부족 ③ 조금 부족 ④ 보통 ⑤ 조금 충분 ⑥ 충분 ⑦ 매우 충분

6-6 보행환경 중 가장 개선이 필요한 부분은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 노면상태 ② 보도 턱낮춤 ③ 보도턱 ④ 보도 단절 ⑤ 보도폭 협소 ⑥ 편의 시설 ⑦ 조명시설 ⑧ 지하보도 및 보도육교 ⑨ 기타 ()

6-7 보도 이용시 제반 여건을 고려할 때 안전에 대해서는 어떻다고 생각하십니까?

- ① 매우 위험 ② 위험 ③ 조금 위험 ④ 보통 ⑤ 조금 안전 ⑥ 안전 ⑦ 매우 안전

2) 시내버스 및 정류장

(1) 내부시설 만족도

- 교통약자 좌석, 손잡이 높낮이 등 시내버스 내부시설에 대한 만족도는 남성 59.6점, 여성 59.7점으로 차이가 없는 것으로 나타났으며, 상대적으로 만족도는 다소 높은 것으로 조사됨

<표 3-24> 시내버스 내부시설 만족도

구 분	매우불량	불 량	조금불량	보 통	조금양호	양 호	매우양호	100점환산
남 성	0.0%	6.2%	7.8%	36.4%	21.7%	27.9%	0.0%	59.6점
여 성	0.0%	5.2%	14.3%	30.5%	20.0%	27.1%	2.9%	59.7점

(2) 개선 필요 사항

- 가장 개선이 필요한 부분은 남성의 경우 좌석간격(27.9%)을, 여성의 경우 출입구 계단(21.9%)을 지적하였으며, 다음으로 교통약자 좌석 및 손잡이 순으로 지적함

<표 3-25> 시내버스 개선필요 사항

구 분	손잡이	좌석간격	교통약자좌석	내부청결도	출입구계단	기타
남 성	21.7%	27.9%	24.1%	10.9%	14.0%	1.6%
여 성	21.0%	17.1%	20.0%	16.7%	21.9%	3.3%

(3) 저상버스 공급규모 만족도

- 저상버스가 충분한지를 묻는 질문에 남성과 여성 모두 부족하다는 응답이 많은 것으로 나타남

<표 3-26> 저상버스 공급규모 만족도

구 분	매우부족	부 족	조금부족	보 통	조금적정	적 정	매우적정	100점환산
남 성	3.9%	17.8%	23.3%	25.6%	14.0%	14.0%	1.4%	46.0점
여 성	3.8%	14.3%	21.4%	34.3%	10.0%	13.8%	2.4%	47.2점

(4) 정류장 편의시설 만족도

- 정류장 시설에 대한 만족도는 남성과 여성 각각 48.7점과 51.3점으로 남성보다 여성이 다소 높은 것으로 나타났으나, 상대적으로 정류장에 대한 만족도는 낮은 것으로 나타남

<표 3-27> 정류장 편의시설 만족도

구 분	매우부족	부 족	조금부족	보 통	조금적정	적 정	매우적정	100점환산
남 성	5.4%	12.4%	20.2%	29.5%	13.2%	17.8%	1.5%	48.7점
여 성	3.3%	12.4%	20.5%	25.7%	14.8%	21.4%	1.9%	51.3점

(5) 정류장 야간조명 만족도

- 버스 정류장 야간조명에 대한 만족도는 남성과 여성 각각 47.9점과 49.0점으로 큰 차이를 보이지는 않았으며, 상대적으로 만족도는 낮은 것으로 나타남

<표 3-28> 정류장 야간조명 만족도

구 분	매우불량	불 량	조금불량	보 통	조금양호	양 호	매우양호	100점환산
남 성	1.6%	14.7%	23.3%	31.8%	13.2%	14.7%	0.7%	47.9점
여 성	1.9%	12.4%	21.9%	35.2%	11.9%	15.2%	1.5%	49.0점

(6) 시내버스 이용 위험 여부

- 시내버스의 성추행, 소매치기 등 안전에 대한 만족도는 남성과 여성 각각 43.7점과 40.5점으로 여성의 만족도가 좀 더 낮으며, 여성의 54.4%가 위험하다고 응답함

<표 3-29> 시내버스 안전 만족도

구 분	매우위험	위 험	조금위험	보 통	조금안전	안 전	매우안전	100점환산
남 성	1.6%	16.3%	31.8%	31.0%	7.8%	11.5%	0.0%	43.7점
여 성	4.8%	21.0%	28.6%	26.5%	11.0%	7.6%	0.5%	40.5점

3) 도시철도

(1) 내부시설 만족도

- 도시철도 내부시설의 만족도는 남성과 여성 각각 58.5점과 60.7점으로 큰 차이는 없었으며, 상대적으로 도시철도 내부시설에 대한 만족도는 높은 것으로 나타남

<표 3-30> 도시철도 내부시설 만족도

구 분	매우불량	불 량	조금불량	보 통	조금양호	양 호	매우양호	100점환산
남 성	0.0%	8.5%	7.8%	37.2%	18.6%	26.4%	1.5%	58.5점
여 성	0.0%	3.3%	11.9%	32.4%	23.8%	26.7%	1.9%	60.7점

(2) 임산부 전용좌석 부족 여부

- 임산부 전용좌석에 대한 남성과 여성의 만족도는 각각 50.5점과 50.0점으로 차이가 없는 것으로 나타났으며, 여성의 36.7%는 임산부 전용좌석에 부족하다고 응답함

<표 3-31> 도시철도 임산부 전용좌석 부족 여부

구 분	매우부족	부 족	조금부족	보 통	조금적정	적 정	매우적정	100점환산
남 성	3.1%	8.5%	21.7%	34.1%	15.5%	15.5%	1.6%	50.5점
여 성	1.9%	10.5%	24.3%	30.5%	17.1%	13.3%	2.4%	50.0점

(3) 개선 필요 사항

- 가장 개선이 필요한 부분은 남성과 여성 모두 교통약자 좌석, 손잡이, 내부청결도 순으로 응답함

<표 3-32> 도시철도 개선 필요 사항

구 분	손잡이	교통약자좌석	내부청결도	기타
남 성	31.0%	45.7%	17.1%	6.2%
여 성	30.5%	40.5%	19.0%	10.0%

(4) 도시철도 이용 위험 여부

- 성추행, 소매치기 등 안전에 대한 만족도는 남성과 여성 각각 44.3점과 41.5점으로 여성이 남성보다 도시철도를 이용에 있어 위험하다고 응답하였으며, 상대적으로 만족도는 낮게 나타남

<표 3-33> 도시철도 안전 만족도

구 분	매우위험	위험	조금위험	보통	조금안전	안전	매우안전	100점환산
남성	1.6%	12.4%	30.2%	38.0%	10.1%	7.7%	0.0%	44.3점
여성	4.8%	15.7%	30.5%	31.4%	11.0%	5.6%	1.0%	41.5점

4) 자전거

(1) 자전거도로 폭 만족도

- 자전거도로 폭에 대한 만족도는 남성과 여성 각각 44.1점과 45.5점으로 크게 차이가 없는 것으로 나타났으며, 상대적으로 만족도는 낮게 나타남

<표 3-34> 자전거도로 폭 만족도

구 분	매우부족	부족	조금부족	보통	조금적정	적정	매우적정	100점환산
남성	5.4%	19.4%	23.3%	25.6%	11.6%	13.2%	1.5%	44.1점
여성	4.8%	13.8%	23.3%	32.9%	12.4%	12.8%	0.0%	45.5점

(2) 편의시설 만족도

- 자전거 관련 편의시설에 대한 만족도는 남성과 여성 각각 38.8점과 40.5점으로 큰 차이는 없었으며, 상대적으로 만족도는 매우 낮게 나타남

<표 3-35> 자전거도로 편의시설 만족도

구 분	매우부족	부족	조금부족	보통	조금적정	적정	매우적정	100점환산
남성	13.2%	20.2%	24.0%	20.2%	9.3%	12.4%	0.7%	38.8점
여성	9.5%	18.1%	25.2%	28.1%	6.2%	11.9%	1.0%	40.5점

(3) 보행로와의 혼용 불편 여부

- 자전거 도로가 보행로와 혼용됨에 따른 불편정도는 남성과 여성 각각 29.5점과 27.1점으로 큰 차이는 없었으며, 이에 따른 불편은 매우 큰 것으로 나타남

<표 3-36> 자전거도로 보행로와의 혼용 불편 여부

구 분	매우불량	불 량	조금불량	보 통	조금양호	양 호	매우양호	100점환산
남 성	19.4%	31.8%	20.9%	14.7%	7.8%	4.7%	0.7%	29.5점
여 성	17.1%	34.8%	26.2%	14.8%	4.8%	1.8%	0.5%	27.1점

(4) 개선 필요 사항

- 가장 개선이 필요한 부분은 남성과 여성 모두 보행로와의 혼용을 개선해야 한다고 응답한 비율이 각각 45.7%와 56.1%로 가장 많았으며, 그 외에 자전거 도로의 단절, 자전거 보관소 문제를 지적함

<표 3-37> 자전거도로 개선 필요 사항

구 분	도로폭	도로의 단절	편의시설	보행로 혼용	주차장(보관소)	기타
남 성	7.8%	25.6%	9.3%	45.7%	11.6%	0.0%
여 성	8.1%	21.0%	8.1%	56.1%	6.2%	0.5%

(5) 자전거도로 이용 위험 여부

- 자전거도로 이용에 따른 안전 만족도는 남성과 여성 각각 37.9점, 34.2점으로 여성의 만족도가 낮았으며, 여성의 68.6%가 위험하다고 응답함

<표 3-38> 자전거도로 안전

구 분	매우위험	위 험	조금위험	보 통	조금안전	안 전	매우안전	100점환산
남 성	6.2%	22.5%	29.5%	26.4%	10.7%	4.7%	0.0%	37.9점
여 성	4.8%	26.7%	37.1%	23.8%	5.2%	2.4%	0.0%	34.2점

5) 승용차

(1) 여성전용 주차공간 부족 여부

- 여성전용 주차공간에 대한 남성과 여성의 만족도는 각각 49.0점과 29.2점으로 여성의 경우 만족도가 매우 낮은 것으로 나타남
- 남성은 여성전용 주차공간이 적절한 수준이라고 생각하는 반면, 여성의 73.8%는 부족하다고 응답함

<표 3-39> 여성전용 주차공간 부족 여부

구 분	매우부족	부 족	조금부족	보 통	조금적정	적 정	매우적정	100점환산
남 성	1.3%	23.8%	12.5%	32.4%	8.7%	15.0%	6.3%	49.0점
여 성	15.5%	36.9%	21.4%	16.6%	3.6%	4.8%	1.2%	29.2점

(2) 노면표시 및 교통표지 만족도

- 노면표시 및 교통표지에 대한 남성과 여성의 만족도는 각각 48.5점과 45.6점으로 나타났으며, 여성의 경우 45.3%가 불량하다고 응답함

<표 3-40> 도로 노면표시 및 노면표지 만족도

구 분	매우불량	불 량	조금불량	보 통	조금양호	양 호	매우양호	100점환산
남 성	2.5%	12.5%	21.3%	33.7%	15.0%	15.0%	0.0%	48.5점
여 성	3.6%	15.5%	26.2%	31.0%	8.2%	13.1%	2.4%	45.6점

(3) 차량용 교통신호체계 만족도

- 신호체계에 대한 남성과 여성의 만족도는 각각 49.0점과 47.6점으로 크게 차이는 없는 것으로 나타났으며, 불량하다고 응답한 비율은 여성이 많은 것으로 나타남

<표 3-41> 차량용 교통신호체계 만족도

구 분	매우불량	불 량	조금불량	보 통	조금양호	양 호	매우양호	100점환산
남 성	5.0%	16.3%	7.5%	36.3%	21.3%	13.6%	0.0%	49.0점
여 성	4.8%	10.7%	15.5%	44.0%	13.1%	11.9%	0.0%	47.6점

(4) 승용차 이용 위험 여부

- 승용차 이용에 따른 안전도는 남성과 여성 각각 49.2점과 45.6점으로 조사되었으며, 여성의 41.7%가 남성(31.3%)보다 위험을 더 느끼는 것으로 나타남

<표 3-42> 승용차 이용 안전 만족도

구 분	매우위험	위험	조금위험	보통	조금안전	안전	매우안전	100점환산
남성	0.0%	5.0%	26.3%	46.3%	13.6%	8.8%	0.0%	49.2점
여성	2.4%	10.7%	28.6%	36.9%	11.9%	9.5%	0.0%	45.6점

6) 보행(보행자길)

(1) 보행자길 노면상태

- 보행자길 노면상태에 대한 남성과 여성의 만족도는 각각 44.6점과 41.8점으로 여성이 남성보다 낮은 것으로 나타났으며, 여성의 51.5%가 남성(44.1%)보다 노면상태가 불량하다고 생각하는 것으로 나타남

<표 3-43> 보행자길 노면상태 만족도

구 분	매우불량	불량	조금불량	보통	조금양호	양호	매우양호	100점환산
남성	2.3%	17.8%	24.0%	31.8%	14.0%	10.1%	0.0%	44.6점
여성	3.8%	21.0%	26.7%	25.7%	14.7%	8.1%	0.0%	41.8점

(2) 보행자길 보도턱

- 보행자길 보도턱에 대한 남성과 여성의 만족도는 각각 37.9점과 36.1점으로 큰 차이가 없는 것으로 나타났으며, 상대적으로 만족도는 낮은 것으로 나타남

<표 3-44> 보행자길 보도턱 만족도

구 분	매우불량	불량	조금불량	보통	조금양호	양호	매우양호	100점환산
남성	5.4%	24.0%	33.3%	20.9%	7.9%	8.5%	0.0%	37.9점
여성	9.5%	21.0%	32.9%	23.8%	6.1%	6.2%	0.5%	36.1점

(3) 보행자길 입체보행시설 불편여부

- 입체보행시설에 대한 남성과 여성의 만족도는 각각 41.1점과 41.0점으로 차이가 없는 것으로 나타났으며, 여성의 51.4%가 남성(45.9%)보다 입체보행시설과 관련하여 불편을 느끼는 것으로 나타남

<표 3-45> 보행자길 입체보행시설 불편여부

구분	매우불편	불편	조금불편	보통	조금편리	편리	매우편리	100점환산
남성	4.7%	16.3%	27.9%	35.7%	10.1%	5.3%	0.0%	41.1점
여성	4.3%	18.1%	29.0%	31.0%	11.4%	6.2%	0.0%	41.0점

(4) 보행자길 야간조명

- 보행자길 야간조명에 대한 남성과 여성의 만족도는 각각 41.6점과 39.5점으로 큰 차이는 없는 것으로 나타났으며, 상대적으로 야간조명 상태는 불량한 것으로 나타남

<표 3-46> 보행자길 야간조명 만족도

구분	매우불량	불량	조금불량	보통	조금양호	양호	매우양호	100점환산
남성	4.7%	19.4%	30.2%	24.0%	13.2%	6.2%	2.3%	41.6점
여성	3.3%	20.5%	31.9%	32.4%	4.7%	6.2%	1.0%	39.5점

(5) 보행자 교통신호시간

- 보행자 교통신호시간에 대한 남성과 여성의 만족도는 각각 49.7점과 50.2점으로 다소 낮은 것으로 나타났으며, 상대적으로 만족도는 낮은 것으로 나타남

<표 3-47> 보행자 교통신호시간 만족도

구분	매우부족	부족	조금부족	보통	조금충분	충분	매우충분	100점환산
남성	2.3%	9.3%	19.4%	41.1%	14.7%	10.9%	2.3%	49.7점
여성	2.9%	9.0%	21.4%	33.8%	17.2%	15.2%	0.5%	50.2점

(6) 보행자길 개선 필요 사항

- 보행자길 중 가장 개선이 필요한 부분은 남성과 여성 모두 보도 턱낮춤, 노면상태, 보도 단절, 조명시설 등의 순으로 개선이 이루어져야 한다고 응답함

<표 3-48> 보행자길 개선 필요 사항

구 분	노면상태	턱낮춤	보도단절	보도폭 협소	편의시설	조명시설	입체횡단시설	기 타
남 성	20.2%	27.2%	17.8%	7.0%	8.5%	10.9%	7.6%	0.8%
여 성	23.3%	24.7%	14.3%	9.0%	5.2%	12.4%	9.7%	1.4%

(7) 보행자길 이용 위험 여부

- 보행자길 이용에 따른 안전 만족도는 남성과 여성 각각 47.3점과 45.8점으로 나타나 만족도는 낮은 편이며, 여성의 39.9%가 남성(32.6%)보다 위험을 더 느끼는 것으로 나타남

<표 3-49> 보행자길 안전 만족도

구 분	매우위험	위 험	조금위험	보 통	조금안전	안 전	매우안전	100점환산
남 성	1.6%	8.5%	22.5%	45.0%	17.1%	5.3%	0.0%	47.3점
여 성	1.4%	9.0%	29.5%	40.0%	13.3%	6.8%	0.0%	45.8점

3. 여성 통행 편의성 및 안전성 설문조사 종합

- 교통수단별 여성의 편의성 및 안전성 관련 설문조사에 나타난 시사점을 정리하면 다음과 같음
- 시내버스의 경우 여성의 주요 불편사항이 저상버스 부족, 시내버스 내부 시설 중 손잡이 높낮이, 교통약자 좌석 부족과 안전성에 대한 문제로 나타남
- 도시철도의 경우 전반적으로 만족도는 높은 편이나, 임산부 좌석 부족, 교통약자 좌석 부족, 안전성 문제는 개선되어야 하는 것으로 나타남
- 자전거의 경우 보행로와 혼용 이용함에 따른 불편, 자전거 도로의 단절, 안전성 문제가 개선되어야 할 것으로 나타남
 - 특히 여성의 경우 남성의 비하여 이용률이 매우 낮으므로(남성 69.6%, 여성 30.4%) 여성의 자전거 이용에 따른 불편사항이 개선되어야 할 것으로 판단됨
- 승용차의 경우 타 수단에 비하여 만족도는 양호한 수준이나, 여성전용 주차공간에 대해서는 매우 부족한 것으로 느끼고 있으며, 승용차 이용에 따른 안전상의 위험이 큰 것으로 나타나므로 이에 대한 개선이 필요할 것으로 판단됨
- 보행은 전반적으로 만족도가 낮은 것으로 나타났으며, 주요 개선사항은 다음과 같음
 - 보행자길의 보도턱에 대한 만족도가 매우 낮으며, 여성의 63.4%가 불량하다고 인식하고 있으므로 보도턱 낮춤 사업이 필요한 것으로 판단됨
 - 보행자길의 노면 상태에 대해서도 여성의 48.3%가 불량하다고 인식하고 있으므로 보행자길 노면(균열, 경사 등)에 대한 개선이 필요한 것으로 판단됨
 - 보도육교, 지하보도 등 입체보행시설에 대해 여성의 절반 이상(51.4%)이 불편하다고 인식하고 있으므로 이에 대한 대책마련이 필요한 것으로 판단됨
 - 보행자길의 야간조명에 대해서도 여성의 절반 이상(55.7%)이 어둡다고 인식하고 있으므로 조명시설의 확충 등 개선이 필요한 것으로 판단됨
 - 아울러 여성의 교통사고 중 보행중 사고가 70.8%를 차지하고 있는 실정이므로 교통사고 감소를 위한 대책마련이 필요함

제3절 여성친화형 교통정책 사례 검토

1. 여성친화도시 조성 사례

1) 익산¹²⁾

- 익산시는 여성가족부에 의해 제1호 여성친화도시로 지정된 도시이며, 비전을 “여성 친화적 창조문화 도시조성” 으로 설정하고 평등한 도시, 안전한 도시, 건강 도시의 3대 목표를 설정함
- 이중 교통부문과 관련해서는 장애물 없는 생활환경 조성, 여성친화시범거리조성, 보행편의 개선을 위한 도로정비, 여성을 위한 주차편의 제공, 보행편의 개선, 스쿨존 내 횡단보도 정비사업, 여성·아동 안전지원 CCTV설치 등의 사업을 추진할 예정임

2) 여수¹³⁾

- 여수시는 “평등하고 안전하며 행복한 여성친화도시 여수” 를 비전으로 설정하고 평등한 도시, 안전한 도시, 행복한 도시를 3대 목표로 설정함
- 세부적으로는 성주류화 기반구축 및 지속성 확보를 통한 평등, 여성친화적 도시 공간 구축을 통한 안전도시 조성, 여성의 다양한 요구에 대응하는 행복한 도시 조성 관련 하여 12개 계획을 수립함
- 이중 교통부문과 관련해서는 여성친화 시범구역 중점조성, 여성친화 향수 공간 확보, 여성 및 유아동반 가족에 대한 지정주차구역 운영, 도로계획 등 수립시 여성 친화적 관점 반영, 여성친화동선 및 시설개선 등의 사업을 추진할 예정임

12), 13) 정일선 외 2명(2010), 경북형 여성친화도시 조성을 위한 연구, 경북여성정책개발원

3) 청주¹⁴⁾

- 청주시는 2010년 여성친화도시로 지정되어 이를 계기로 여성의 적극적 사회참여 및 약자 보호를 통한 삶의 질 향상을 위해 여성 주차장 개선, 시내버스 정류장 거울 설치, CCTV설치 등 다양한 사업을 추진하고 있음
- 또한 야간 및 한적한 공영주차장 내 도난 및 범죄발생 문제 해결을 위해 CCTV를 설치하고 있음
- 택시의 각종 범죄를 사전에 예방하고 안심하고 탑승할 수 있도록 여성안심 콜택시 정착을 위해 노력하고 있음
- 교통약자 및 여성이 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 저상버스의 도입을 확대하고, 일반버스에 임산부 우선 좌석을 설치하며, 여성의 안전하고 쾌적한 보행환경을 위해 권역별로 여성평화거리 조성사업을 추진하고 있음

4) 김포 신도시¹⁵⁾

- 김포 신도시는 양성 평등 신도시개발을 위해 성별영향평가 결과 환류를 위한 모니터링제도 도입, 일정규모 이상의 도시개발시 성별영향평가 실시, 각종 계획 및 지침에 성평등 도시계획 요소 반영을 추진할 계획임
- 이중 교통부문과 관련해서는 중심지와 배후 주거지간 원활한 대중교통 및 보행친화적 계획 수립, 보행자도로는 빗물이 잘 스며들 수 있도록 투수성 재료 사용 및 도로폭 1.5m 이상 확보, 보행자 도로는 단차를 최소화하고, 벤치 등 편의시설 확충, 공원을 보행자 전용도로와 연계하여 문화네트워크 구축, 야간 보행자 및 대중교통 이용자들의 방법·안전 등의 계획 기준 또는 개선방안을 수립하고, 여성친화도시 조성을 위해 노력하고 있음

14) 김종철(2012), 청주시 여성친화도시 발전방향 및 조성기준 수립 방안, 충청남도여성정책개발원

15) 김양희(2008), 여성이 행복한 도시 만들기, 행정중심복합도시건설청

5) 비엔나¹⁶⁾

- 오스트리아의 수도인 비엔나는 도시계획, 교통과 운송, 주택, 노동정책, 보건, 녹지 공간 디자인, 보육 및 교육, 문화, 과학과 연구개발, 공공건물과 공공안전 등의 정책 분야에서 성 주류화를 추진해옴
- 2006년도에는 교통 신호와 도로 표지판을 모두 성평등하게 개선하는 프로젝트를 추진하여 돌봄 역할을 여성과 남성이 함께 한다는 인식을 고취시켰으며, 여성의 안전권과 공간사용에 대한 권리를 보장하기 위한 체계적 방안 마련을 위해 노력함



〔그림 3-7〕 비엔나 성 평등 표지판

6) 뮌헨¹⁷⁾

- 독일은 연방도시계획법(Landesplanungsgesetz-LPIG)에 의거하여 지역개발 및 공간 정책의 성 주류화의 법적 근거를 마련하였으며, 뮌헨에서는 일찍이 지역정책의 성 주류화 차원에서 여성 친화적 지역개발을 선도해옴
- 이중 교통부문과 관련해서는 성 평등한 교통기반시설 조성을 위하여 ① 보행자와 자전거이용자를 대상으로 매력적이고 안전한 길 조성, ② 시범 프로젝트 지구에서 근거리 이동 구역 구상, ③ 이용자에게 공정한 주차장과 지하주차장을 마련함

16), 17) 김양희(2008), 여성이 행복한 도시 만들기, 행정중심복합도시건설청

- 특히 근거리교통 계획의 질적 기준을 확보하기 위해 보다 안전한 정류소 통로, 넓은 대기 장소, 악천후 대피소, 휠체어와 유모차에 적합한 정류소, 장애물 없는 차량통로, 전차 시간표와 노선도 정보, 높이 등에서 장애물 제거 등을 추진함

7) 런던¹⁸⁾

- 런던은 “모두에게 평등한 삶의 기회” 를 이라는 시정 방향 하에서 성평등을 증진시키고자 함
- 이러한 성평등 계획은 빈곤, 고용 및 비즈니스, 교육 및 기술, 폭력 및 안전, 교통, 주택 및 도시계획 등의 분야에서 세부적인 내용이 제시되며, 특히 도시개발과 직접 관련되는 폭력 및 안전, 교통, 주택 및 도시계획이 주요 분야로 다루어지고 있음
- 이중 교통부문과 관련해서는 대중교통에 대한 접근성 향상을 위한 지하철역 출입구 확장, 버스정류장의 접근성 강화, 대중교통 안전성 향상 및 보행, 자전거 친화도로 조성을 위한 무장애 지하철역, 버스정류장 확대 등을 추진함

8) 몬트리올¹⁹⁾

- 캐나다 몬트리올에서는 여성친화적 대중교통 서비스를 제공해오고 있으며, 여성단체의 요구에 따라 버스정류장 사이라도 여성승객의 목적지에 더 가까운 곳에 정차하는 서비스를 1996년 12월부터 영구적으로 시행하고 있음
- 또한 야간에 여성들의 안전을 위하여 버스 정류장의 주위를 모두 유리로 하여 밖에서도 여성들이 잘 보일 수 있으며, 위급한 상황시 사용할 수 있는 전화를 눈에 잘 띄는 곳에 설치함

18) 손문금 외 3인(2012), 마곡지구 성평등 도시개발 모델 구축, 서울여성가족재단

19) 정일선 외 2인(2010), 경북형 여성친화도시 조성을 위한 연구, 경북여성정책개발원

2. 대중교통 개선사례

1) 청주 여성친화 택시(분홍택시)²⁰⁾

- 청주시의 분홍택시 사업은 공차운행으로 인한 연료 낭비와 교통체증 유발 등 택시 문제 개선을 목적으로 시작된 사업을 여성 친화적으로 보완한 사례임
- 브랜드택시는 위성위치추적시스템(GIS), 카드결제기, 디지털미터기를 장착하고 호출 고객에 대한 신속한 배차, 운전자와 차량정보에 대한 문자서비스 등을 제공하여 이용자의 편의와 택시업계의 수익성 제고를 동시에 추구하고자 하는 사업임
- 안심귀가 서비스를 신청하는 고객에게는 고객이 신청하는 보호자의 휴대전화로 운전자와 탑승차량 정보를 제공하여 안심하고 이용할 수 있도록 하고 있음
- 또한 분홍택시는 모범운전자만 운행할 수 있도록 하고 있으며, 이용을 원하는 시민은 콜택시를 요청할 때 분홍택시를 지정하여 이용할 수 있음



[그림 3-8] 청주 여성친화택시(분홍택시)

20) 조경욱(2013), 여성친화도시 조성을 위한 남원시 여성정책 중장기 발전계획, 전북발전연구원

2) 일본 지하철 여성전용차량²¹⁾

- 일본 국토교통성은 교통서비스 질을 향상시키기 위하여 설문조사를 실시한 결과, 여성전용차량에 대한 수요(여성 80%, 남성 70%가 찬성)가 높은 것을 확인하고 여성전용차량 도입을 추진함
- 우선 여성전용차량 노선운영에 참여의사가 있는 철도회사를 모집하여 여성전용차량의 도입효과와 도입을 위한 구체적인 계획을 추진함
- 참여를 결정한 게이한전기철도와 한큐전철은 노선별 피크시간과 혼잡률 등을 분석하여 여성전용차량의 도입시기, 대상노선 및 대상편성차량, 운행시간대 등을 검토함
- 검토결과를 토대로 추가 혼잡률 발생, 혼잡발생에 따른 정차시간 연장, 남성의 승차대책, 안전성 확보 방안 등을 분석함
- 2006년에 여성전용차량의 도입효과가 긍정적으로 평가되고 필요성에 대한 수요가 증가하여 출근시간에 한정적으로 시행되던 것이 현재 전일제로 확대되어 운행중임



오사카 우메다역 지하철 여성전용차량



한큐전철 여성전용차량

[그림 3-9] 일본 지하철 여성전용차량

21) 빈미영(2011), 경기도 대중교통이용 여성통행자 성범죄피해 현황과 개선방안, 경기개발연구원

3) 멕시코 여성전용택시²²⁾

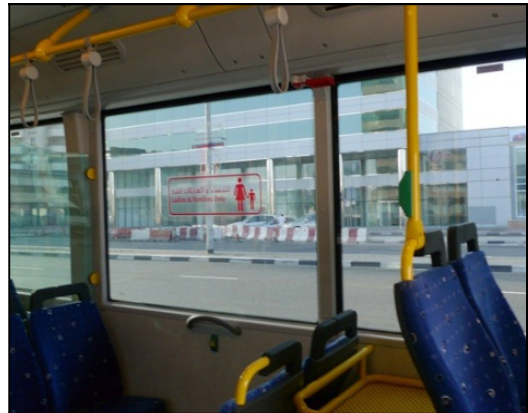
- 멕시코 푸에블라에서는 2009년 10월부터 여성 전용인 핑크 택시(Pink Taxi de Puebla) 운영을 시작함
- 핑크 택시는 여성들만 승객으로 태우며, 택시 운전사도 전원 여성으로 구성되어 있음
- GPS장치가 기본적으로 장착되어 있으며 차량번호와 이름, 운전사 성명, 현재 위치 등을 승객이 원하면 바로 확인할 수 있도록 구성됨

4) 두바이 여성전용버스²³⁾

- 두바이는 여성승객 수요가 급증함에 따라 2009년부터 여성들만 이용할 수 있는 여성전용버스를 도입함
- 여성전용버스는 오전·오후 첨두시간대인 06:30~09:00, 16:00~20:00에 운행하고 있으며, 일반버스와 구분하기 위해 버스에 여성 전용(women only) 표지를 부착하고 구간을 L55로 정함



멕시코 여성전용택시



두바이 여성전용버스

[그림 3-10] 멕시코 여성전용 택시 및 두바이 여성전용버그

22), 23) 빈미영(2011), 경기도 대중교통이용 여성통행자 성범죄피해 현황과 개선방안, 경기개발연구원

5) 과테말라 여성전용버스²⁴⁾

- 과테말라시에서 버스 내 성폭력 방지 대책의 일환으로 여성들만 탑승이 가능한 여성전용버스를 도입함
- 대중교통시스템 트랜스얼바노(Transurbano)는 모든 여성과 12세 이하의 남자아이가 탑승할 수 있으며, 일반버스와의 구별하기 위하여 버스 앞에 여성전용 핑크색 안내판을 설치함



[그림 3-11] 과테말라시 여성전용버스

6) 이집트 지하철 여성전용차량²⁵⁾

- 이집트 지하철은 여성전용 칸을 운영하고 있는데, 여성(아랍어로 왓-싸이다트)이라고 쓰여 있는 핑말로 여성전용 칸을 구분함(전동차 2 칸 지정 운행)



[그림 3-12] 이집트 지하철 여성전용차량

24), 25) 빈미영(2011), 경기도 대중교통이용 여성통행자 성범죄피해 현황과 개선방안, 경기개발연구원

7) 영국 여성전용택시²⁶⁾

- 2006년 3월 Pink Ladies라는 명칭으로 영업을 개시하여 프랜차이즈 차량 임대방식을 통해 14대의 택시가 운영중에 있으며, 운전기사는 모두 여성임
- 택시를 이용하기 위해서는 사전에 회원가입을 해야 하며, 멤버가 되면 요금은 사전에 등록된 신용카드 또는 핑크계정을 통해 이루어짐
- 예약은 전화예약으로 이루어지는데, 예약이 성사되면 회사에서는 차량 정보와 운전 기사 정보, 픽업 시간과 장소 등을 담은 문자 메시지를 고객에게 전송하는 시스템으로 운영되고 있음
- 1년 회비는 약 3만원이며, 이용요금은 일반 택시요금보다 10% 가량 비싸게 운영되고 있음
- 영국 런던을 위주로 운행이 되고 있으나, 여성손님들의 만족도가 높아서 영국 전역에서 여성전용 택시를 볼 수 있음



[그림 3-13] 영국 여성전용택시

26) <http://www.pinkladiesmembers.co.uk>

3. 여성친화 특화거리 사례

1) 인천 부평구 여성친화거리²⁷⁾

- 인천시 부평구는 여성친화도시 조성사업의 일환으로 어둡고 낙후됐던 부평 문화의 거리 뒷골목을 여성친화의 거리로 조성함
- 벽화를 그리고 벤치와 화단설치 및 가로등 조명을 밝게 하는 등 여성은 물론 주민 모두가 안전하고 편안하게 거닐 수 있는 거리를 조성함
- 거리 한쪽에 지상 3층의 원기둥 모양의 쉼터를 만들어 지역 주민의 안전과 편의를 위한 공간으로 꾸몄으며, 1층 화장실은 여성 화장실 수를 남성 화장실 수보다 1.4배 늘리고, 수유실과 기저귀 교환대를 설치함



문화의 거리



여성친화 거리

〔그림 3-14〕 부평구 여성친화거리

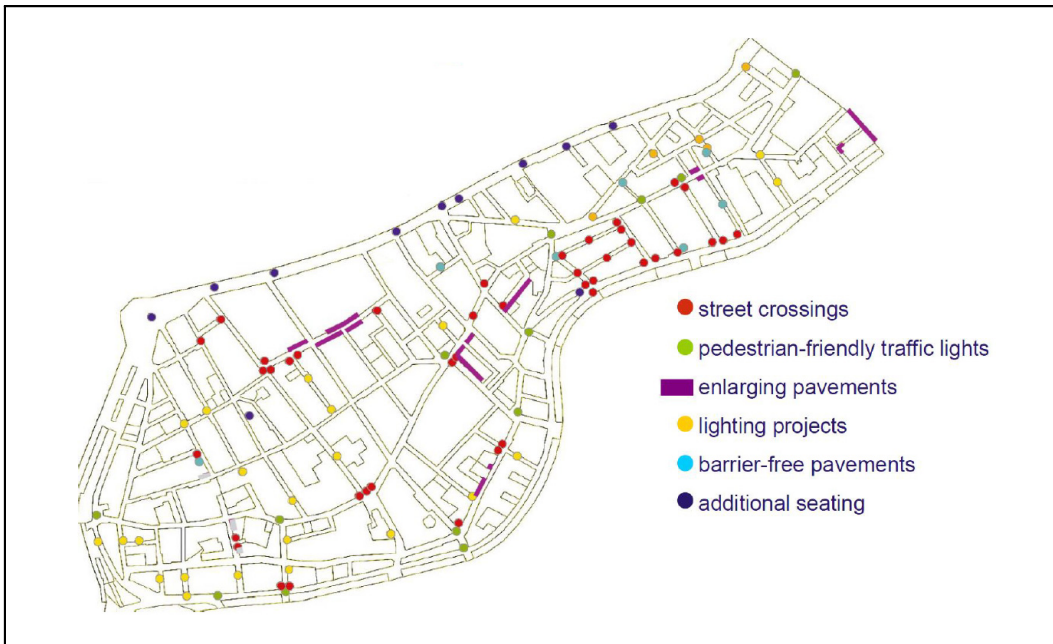
2) 비엔나 마리아hilf 지구의 여성친화도로²⁸⁾

- 비엔나시는 2002년 후반부터 제6구역(District Mariahilf)내 도로 재정비 시점에 맞춰 여성친화형 도로 건설을 추진함

27) <http://blog.daum.net/moge-family/5237>

28) 손문금 외 3인(2012), 마곡지구 성평등 도시개발 모델 구축, 서울여성가족재단

- 약 40개의 횡단보도를 추가 설치하고, 26개의 신호등을 노인과 아동의 걸음속도에 맞춰 신호 길이를 조정함
- 또한 아동이나 휠체어 이용자의 높이에 맞추어 신호등의 신호 단추를 설치하고, 장애물 없는 도로를 5개 지역에 조성, 승강기 1대 설치, 소규모 광장 2개 설치, 휴식을 위한 벤치도 9개 장소에 추가 설치함



〔그림 3-15〕 마리아힐프 지구 여성친화 도로 시설 배치도



무장애 보도

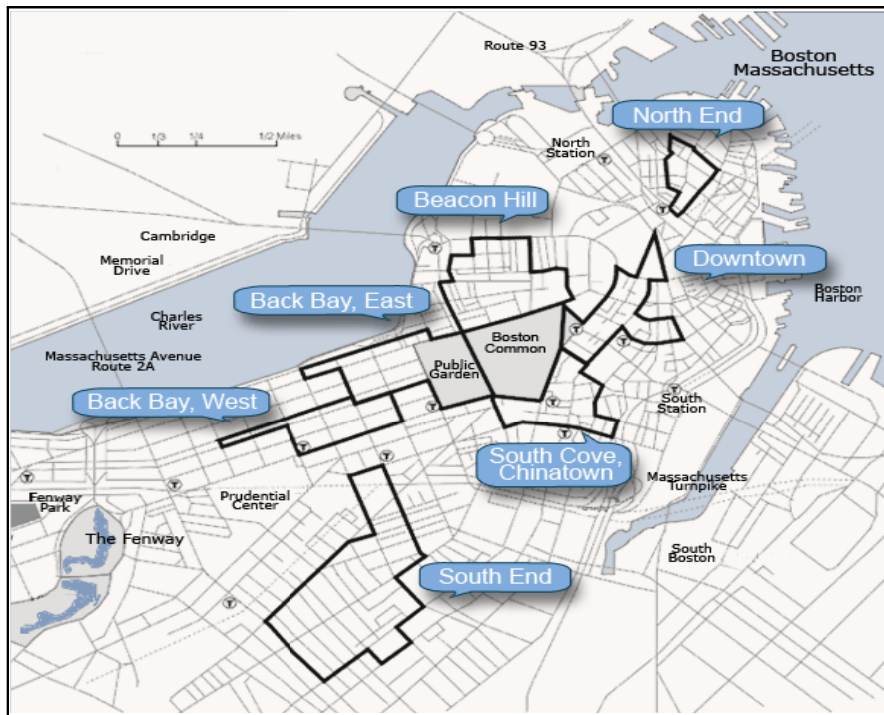
보행자 친화적 교통신호

보도폭 확장

〔그림 3-16〕 마리아힐프 지구 여성친화적 보행로

3) 보스톤 여성역사유산 거리²⁹⁾

- 여성특화거리는 여성이 행복한 도시 이미지와 지역 정체성 형성에 기여하는 사업으로 여성 관련기관 주변 500~1,000m 거리에 조성하며, 다양한 콘텐츠를 개발하고 베틀시장 등과 연계하여 추진함
- 보스톤의 경우 400년 가까이 되는 보스톤의 역사에서 애국자, 차별철폐주의자, 인권운동가, 예술가 등 여성의 기여가 중요했음을 인식하여 이들을 기념하는 보스톤 여성역사유산거리(Boston Women's Heritage Trail)를 조성함
- 여성역사유산거리 프로젝트에서는 주요 여성역사 인물을 기념하기 위해 구간별로 문화 프로그램을 조성하여 여행자들을 대상으로 다양한 걷기 상품을 운영하고 있음



(그림 3-17) 보스톤 여성역사유산거리 걷기 프로젝트

자료 : 보스톤 여성역사유산거리 홈페이지 (<http://bwht.org>)

29) 김양희(2008), 여성이 행복한 도시 만들기, 행정중심복합도시건설청

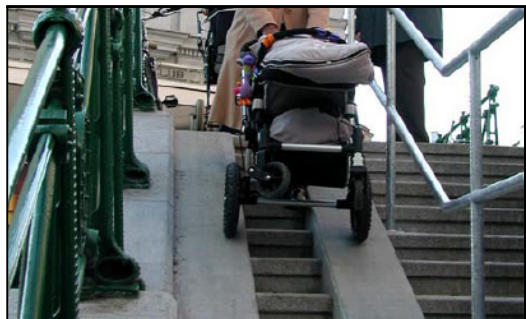
4. 여성친화 교통시설

1) 여성친화 보행시설³⁰⁾

- 비엔나의 경우 GIS 프로그램을 통해 시민들에게 문제점을 제보 받고, 이에 대한 대안으로 보행자 위주의 도로를 건설하고자 노력하고 있음
- 예를 들어 여성(특히 유모차를 가지고 다니는 여성), 장애인에게 방해요소인 도로의 턱을 낮추고, 유모차의 이용편의를 위해 계단에 경사로를 설치함



보도턱 낮춤



유모차 편의를 위한 계단

[그림 3-18] 비엔나 여성친화 보행시설

- 서울시는 범죄의 위협에 처해 있을 경우 지나가는 차에 도움을 청하기 쉽도록 펜스를 제거하고 낮은 가로수를 조성하였으며, 휠체어, 유모차 등이 쉽게 다닐 수 있도록 보도턱을 제거함



펜스 제거



보도턱 제거

[그림 3-19] 서울시 여성친화 보행자길

30) 정원희(2012), 아산시 여성친화도시 조성 연구, 미래발전연구원

2) 버스정류장 야간조명³¹⁾

- 버스정류장의 조명을 기존 형광등에서 LED 조명으로 교체하여 야간 시간대에 이용하는 여성들의 안전성을 향상시키고 운전기사가 기다리는 승객을 잘 알아볼 수 있도록 함



대구(외곽)

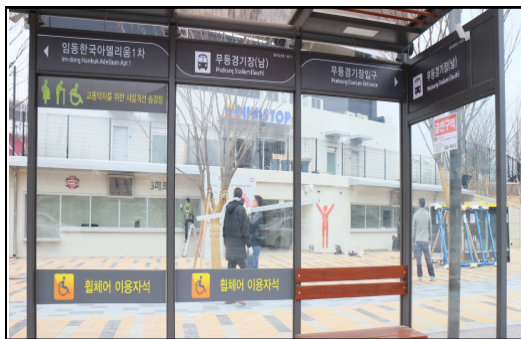


수원(도심)

[그림 3-20] 대구 및 수원 버스정류장 야간조명

3) 교통약자 배려 버스정류장³²⁾

- 시내버스 정류장의 장애인 휠체어 회전 공간과 유모차 등의 대기 공간을 확보할 수 있도록 접이식 의자를 설치하거나, 휠체어 대기 공간을 별도로 확보함



광주



수원

[그림 3-21] 광주 및 수원 교통약자 배려 정류장

31), 32) http://mayor.suwon.go.kr/web/board/BD_board.view.do?bbsCd=1060&seq=20140126010604817

4) 지하주차장 환경 개선³³⁾

- 비엔나시는 여성들이 지하주차장을 두려운 장소로 여긴다는 연구조사 결과를 반영하여 다음과 같은 세칙을 세움
 - 모든 주차공간과 출구, 엘리베이터는 환하게 밝힐 것
 - 출입구는 잘 보이는 곳에 위치할 것
 - 주차장은 CCTV로 모니터 하고, 안전요원이 순찰할 것
 - 경비원이 잘 감시할 수 있고, 긴급 요청을 들을 수 있으며, 출구나 엘리베이터 가까운 곳에 여성용 주차공간을 마련할 것

5) 보행자길 야간조명³⁴⁾

- 비엔나시는 보행자길, 공원 등 공공장소에 높은 조도의 질 좋은 가로등을 설치하여 여성 보행자 및 자전거를 타는 사람들에게도 유용하도록 함



지하주차장 조명



보행자길 조명

(그림 3-22) 비엔나 지하주차장 및 보행자길 조명개선 사례

33), 34) 김양희(2008), 여성이 행복한 도시 만들기, 행정중심복합도시건설청

제4장 여성친화형 교통정책 추진방안

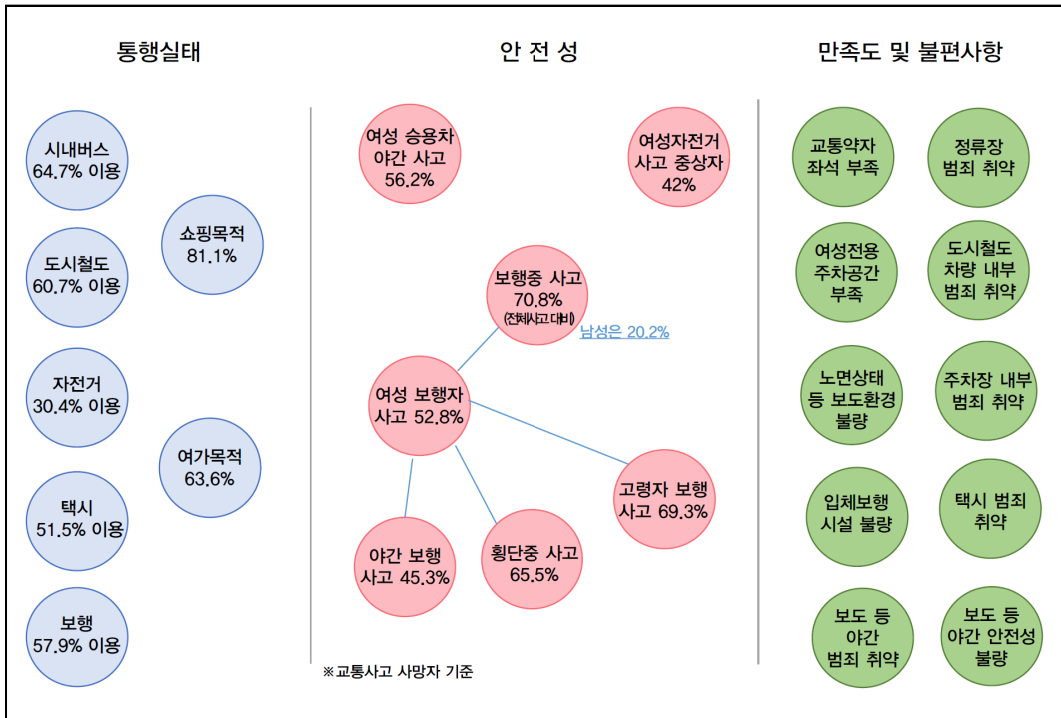
- 제1절 여성친화형 교통정책 추진방향
- 제2절 여성친화형 교통정책 추진방안
- 제3절 여성친화형 교통계획 수립방안

———— 제4장 : 여성친화형 교통정책 추진방안 ————

제4장 여성친화형 교통정책 추진방안

제1절 여성친화형 교통정책 추진방향

- 여성의 통행특성(교통수단, 통행목적), 교통사고 실태, 만족도 및 불편사항 설문조사 결과를 토대로 여성친화형 교통체계 구축을 위한 정책방향을 설정함
- 여성의 통행특성을 보면, 주로 이용하는 교통수단은 시내버스(64.7%) 및 도시철도(60.7%), 택시(51.5%), 보행(57.9%)을 많이 이용하며, 통행목적은 쇼핑(81.1%) 및 여가(63.6%) 통행이 많은 것으로 나타남
- 여성의 교통사고 특성을 보면, 승용차 운전자의 경우 야간 사고가 56.2%로 주간보다 많은 특성을 보이며, 보행자 교통사고는 남성에 비하여 월등히 많은 특성을 보임
 - 여성 전체 교통사고 사망자 중 70.8%가 보행관련 사고임(남성은 20.2%)
 - 보행자 교통사고 사망자는 여성이 52.8%, 남성이 47.2%로 여성이 많음
 - 여성 보행자 교통사고 사망자 특성을 보면, 횡단 중 사고가 65.5%(주로 무단횡단), 야간사고 45.3%, 65세 이상 고령자 사고가 69.3% 차지
- 만족도 및 불편사항 설문조사를 보면, 주로 편의성과 안전성 문제로 핵심 내용은 다음과 같음
 - 시내버스 : 교통약자 좌석 부족, 정류장 범죄 취약
 - 지하철 : 교통약자 좌석부족, 차량 내부 범죄 취약
 - 승용차 : 여성전용주차공간 부족, 주차장 내부 범죄 취약
 - 택시 : 범죄 취약
 - 보행 : 보도턱 불량, 노면상태 불량, 입체보행시설 불편
야간 안전성 불량 및 범죄 취약
 - 자전거 : 보행로와 혼용 불편, 야간 안전성 불량



(그림 4-1) 여성의 통행·교통사고 특성 및 불편사항

- 여성의 통행특성, 교통사고 실태, 만족도 및 불편사항을 종합하여 문제점을 분석하고 이를 기초로 여성친화형 교통정책 추진을 위한 방향을 설정하면 다음과 같음
 - 시내버스의 손잡이 높낮이 개선, 교통약자 좌석 확충, 저상버스 도입 확대, 정류장의 조명 개선, 유모차 대기공간 확보, 비상벨 설치
 - 도시철도 교통약자 좌석 확충, 차량 내 CCTV 설치
 - 보행로와 자전거 도로 명확히 구분, 야간 조명시설 개선, 자전거도로 환경 개선, 공용자전거 일부 전기자전거 도입
 - 여성 다중 이용시설 여성전용 주차공간 확충, 주차장 CCTV 및 조명시설 설치, 택시 안전체계 강화
 - 보행자길 노면상태, 유효보도폭 확충 등 정비, 보행자 신호체계 개선, 입체보행 시설 개선, 야간 조명시설 개선, 보행환경개선지구 조성

교통수단	실태 및 문제점	개선방향
시내버스	남성 35.3% 여성 64.7% 이용 교통약자 좌석 부족, 출입구 계단 높이 손잡이 높낮이 정류장 범죄 노출	① 시내버스 내부 손잡이 개선 ② 교통약자 좌석 확충 및 임신부 좌석과 분리 ③ 저상버스 확대 ④ 정류장 개선 / 조명, 대기공간, 비상벨
도시철도	남성 39.3% 여성 60.7% 이용 교통약자좌석 부족 도시철도 차량 내 범죄노출	① 교통약자 좌석 확충 / 임신부 좌석과 분리 ② CCTV 설치
자전거	남성 69.6% 여성 30.4% 이용 보행로와의 혼용 야간 안전성 저하 도로 폭 협소 및 단절 편의시설 부족	① 보행로와 자전거도로 명확히 구분 ② 조명시설 개선 / 도로, 보관소 ③ 자전거 도로 환경 개선 / 노면, 보관소, 수리시설 등 ④ 전기자전거 도입 / 공유자전거 일부
승용차/ 택시	남성 70.3% 여성 29.7% 이용 / 승용차 남성 48.5% 여성 51.5% 이용 / 택시 여성전용 주차장 부족 택시 차량 내 범죄 노출	① 여성전용 주차공간 확충 ② 지하주차장 CCTV 설치 및 조명시설 설치 ③ 특별교통수단 임신부 이용 허용 ④ 택시 안전체계 강화 / 안심귀가 서비스, 안전한 택시환경 조성
보행	남성 42.1% 여성 57.9% 이용 보도상태 불량 보차미분리 및 단절 보도폭 협소 야간조명 불량으로 인한 안전성 저하 입체보행시설 불편	① 보행자길 정비 / 노면정비, 보도신설 및 단절 ② 보행자 교통신호 개선 ③ 보행환경 개선지구 조성 ④ 입체횡단시설 정비 / 보도육교 및 지하보도 ⑤ 보행자길 조명 개선

[그림 4-2] 교통수단별 여성친화형 교통정책 추진방향

제2절 여성친화형 교통정책 추진방안

1. 시내버스

1) 시내버스 내부 손잡이 개선

- 여성 이용객이 많은 버스의 경우 손잡이가 높게 설치되어 있어 일반적으로 키가 작은 편인 여성의 경우 불편함을 느끼는 경우가 있으며, 이는 급출발, 급정거시 안전에도 영향을 미침
- 따라서 버스의 일부 손잡이를 현재 설치되어 있는 높이보다 10cm가량 하향 조정하여 설치하고, 설치시 높낮이가 다른 손잡이를 번갈아 가며 설치하는 방향으로 개선이 필요함



손잡이(불량)



손잡이(양호)

[그림 4-3] 시내버스 내부손잡이 개선

- 시내버스 손잡이 개선은 현재 운행하고 있는 시내버스에 대하여 교체하기 보다는 약 10년 주기로 차량이 교체(대폐차)되므로 신규차량 도입시 손잡이 높낮이 부분을 별도로 요구하여 교체하는 것이 효율적일 것으로 판단됨

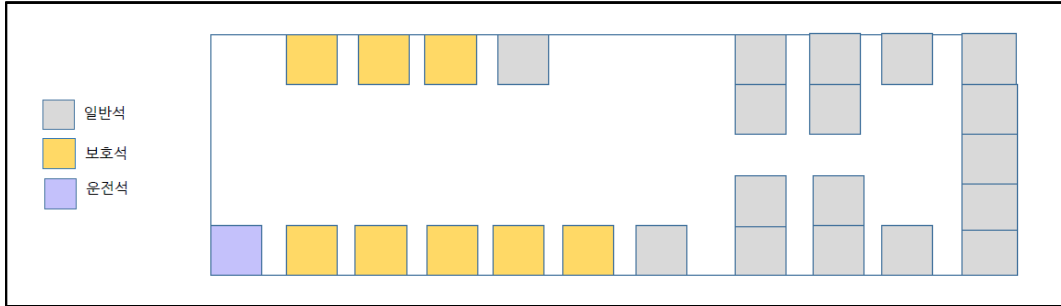
여객자동차 운수사업법

제84조(자동차의 차령 제한 등) ① 여객자동차 운수사업에 사용되는 자동차는 자동차의 종류와 여객자동차 운수사업의 종류에 따라 대통령령으로 정하는 연한(차령)을 넘겨 운행하지 못한다. 다만, 시·도지사는 해당 시·도의 여객자동차 운수사업용 자동차의 운행여건 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 안전성 요건이 충족되는 경우에는 2년의 범위에서 차령을 연장할 수 있다.

※ 시내버스의 경우 여객자동차 운수사업법 시행령 별표 2의 경우 9년으로 명시

2) 교통약자 좌석 확충 및 임산부 좌석 분리

- 현재 대전시 시내버스의 교통약자 좌석은 교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼에 제시된 기준은 충족하고 있음



[그림 4-4] 대전시 시내버스 좌석 배치도 현황

교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼 / 버스

- ① 교통약자용 좌석은 승강구 부근의 안기 편리한 위치에 지정하되, 전체 좌석의 3분의 1 이상의 좌석을 교통약자용으로 지정하여야 한다.
- ② 교통약자 좌석은 교통약자용 좌석임을 알 수 있도록 안내판을 부착하거나 노란색과 같이 시인성을 높은 색상의 좌석커버를 이용하여야 한다.
- ③ 정차신호를 알리는 장치를 작동시킬 수 있는 스위치는 교통약자가 좌석에 앉은 상태에서 사용할 수 있는 위치에 설치하여야 한다.



교통약자용 좌석 및 안내판 설치 예

- 그러나 실제 승차하는 교통약자의 수가 교통약자 좌석 수에 비해 많기 때문에 부족한 현상이 발생하며, 일부 버스의 경우에는 일반석과 구분이 명확하지 않아 일반인이 교통약자 좌석을 이용하는 경우가 빈번히 발생함

- 따라서 교통약자 좌석의 추가 설치, 교통약자 좌석의 시인성을 높일 수 있도록 노란색 등으로 좌석 커버를 교체할 필요성이 있음
- 또한 고령자 등이 교통약자 좌석을 대부분 차지하므로 임산부의 경우 이용하기에 다소 불편한 실정임
- 임산부의 편의를 위하여 교통약자 좌석 중 1개의 좌석을 분리하여 임산부 배려 좌석을 설치할 필요성이 있으며, 이 때에는 교통약자 좌석과 구분되며, 시인성을 높일 수 있도록 핑크색 등으로 좌석 커버를 교체하는 것이 바람직함



공주 시내버스



천안 시내버스

〔그림 4-5〕 시내버스 임산부 배려좌석 사례

3) 저상버스 확대

- 여성들의 경우 시내버스 이용시 가장 큰 불편사항으로 승차시 출입구 계단을 지적하고 있음
- 기존 시내버스의 출입구 계단은 개선할 수 없는 부분이므로 일부 도입된 저상버스를 지속적으로 확대할 필요성이 있음
 - 대전시의 저상버스 보급률은 2013년 161대로 16.8%의 수준으로, 타 광역시에 비해 조금 높은 수준이나 주요 선진국의 저상버스 보급률이 100% 수준임을 고려하면 매우 낮은 실정임
- 저상버스는 교통약자의 이동편의 증진법 제14조 및 동법 시행령 제14조에 의해 광역시의 경우 버스대수의 1/2을 저상버스로 도입해야 하는 것으로 규정하고 있음

교통약자 이동편의 증진법

제14조(노선버스의 이용 보장 등)

- ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 「여객자동차 운수사업법」 제4조에 따른 여객자동차운송사업 면허를 할 때에는 같은 법 제5조에 따른 면허기준을 갖추고 저상버스 등 교통약자가 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 구조를 가진 버스(저상버스)를 대통령령으로 정하는 대수 이상 운행하려는 자에게 우선적으로 노선 여객자동차운송사업 면허를 할 수 있다.
- ③ 시장이나 군수는 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립할 때 저상버스 등 도입 및 저상버스 등의 운영을 위한 버스정류장과 도로 등 시설물의 정비 계획을 반영하고, 이에 따라 저상버스 등을 도입하여야 한다.
- ④ 국가와 지방자치단체는 제3항에 따라 저상버스 등을 도입할 경우 노선버스 운송사업자에게 예산의 범위에서 재정지원을 하여야 한다. 이 경우 국가와 지방자치단체의 부담비율은 교통약자의 인구현황과 국가 및 지방자치단체의 재정여건 등을 고려하여 대통령령으로 정한다.

교통약자 이동편의 증진법 시행령

제14조(저상버스 등의 운행 대수 등) ① 법 제14조제2항에서 “대통령령으로 정하는 대수”란 다음 각 호의 구분에 따른 대수를 말한다.

1. 특별시와 광역시 : 운행하려는 버스 대수의 2분의 1
 2. 시와 군 : 운행하려는 버스 대수의 3분의 1
- ② 법 제14조제4항 후단에 따른 저상버스 도입 비용에 관한 국가와 지방자치단체의 부담비율은 다음 각 호의 구분과 같다.
1. 특별시 : 국가 40퍼센트, 지방자치단체 60퍼센트
 2. 제1호 외의 지방자치단체: 국가 50퍼센트, 지방자치단체 50퍼센트

- 대전광역시 교통약자 이동편의 증진계획³⁵⁾에서는 2014년부터 2018년까지 255대를 도입하여 총 355대를 운영할 수 있도록 계획하고 있음
 - 저상버스 비용 : 200백만원(국비 50백만원, 시비 50백만원, 운송사업자 100백만원)

<표 4-1> 대전시 저상버스 확충계획

구 분	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
확보계획(대)	25	25	72	60	69	28	26
저상 대폐차(대)	0	0	20	7	10	13	11
누적대수(대)	136	161	213	266	325	340	355
도입률(%)	16.8	19.9	26.3	32.8	40.1	41.9	43.8

35) 대전광역시(2014), 교통약자 이동편의 증진계획

4) 정류장 개선

(1) 정류장 조명 개선

- 외곽에 설치되어 있는 시내버스 정류장 또는 도심에 있더라도 어두운 정류장이 많이 있음
 - 정류장이 어두운 경우 여성을 비롯하여 승객들이 불안감을 느끼며, 실제 범죄 등 안전문제를 저하시키고, 운전자가 승객을 못보고 지나치는 상황을 발생시킴
 - 따라서 승객의 편의 도모 및 안전성 향상을 위해서는 시내버스 정류장에 대한 조명 설치 또는 개선이 필요하며, 비용을 절감을 위하여 태양광 LED 조명 설치가 바람직할 것으로 판단됨
- 설치비용 : 개소당 200~250만원



[그림 4-6] 시내버스 정류장 조명 개선

(2) 정류장 대기공간 개선

- 많은 시내버스 정류장의 경우 저상버스가 도착하여도 정류장의 구조적인 문제 또는 쉼터 내부의 공간부족으로 장애인 휠체어, 유모차 등이 대기할 수 없는 상황임
- 버스 쉼터의 구조로 인한 진출입구 협소, 가로수 등 지장물, 벤치 등 내부 시설 등으로 인해 발생

- 따라서 휠체어, 유모차 등이 정류소 승강장 내부로 원활히 진출입하고, 대기할 수 있도록 쉼터의 구조 개선, 지장물 제거, 접이식 의자 설치를 통한 공간 확보, 연석이 높은 경우 단차 제거 등 대책이 필요함
 - 정류장 문제가 개선되지 못하면 저상버스가 확충되어 운행되어도 저상버스를 이용하기 어려운 상황 발생



대기공간(불량)



대기공간(양호)

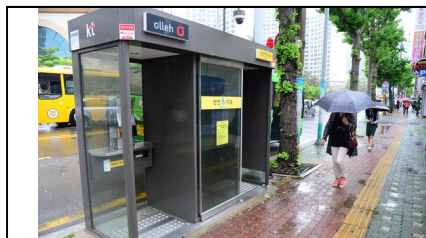
〔그림 4-7〕 시내버스 정류장 대기공간 개선

(3) 정류장 비상벨 및 안전지대 설치

- 이용객이 많지 않은 정류장의 경우 여성의 성폭행, 납치 등 범죄에 노출될 위험이 높으므로 혹시 모를 사고에 대처하기 위하여 비상벨 설치가 필요할 것으로 판단됨
- 나아가 도로 곳곳에 안전지대를 설치하는 것도 검토가 필요할 것으로 보임
 - KT는 공중전화부스를 활용하여 안전지대를 운영하고 있으며, 1초 이상 적색버튼을 누르면 긴급 상황에서 문이 잠기고, 위급시 적색버튼을 누르면 경광등이 켜지면서 스피커를 통해 사이렌이 울리고 112 호출로 경찰이 현장으로 출동



비상벨



안전지대



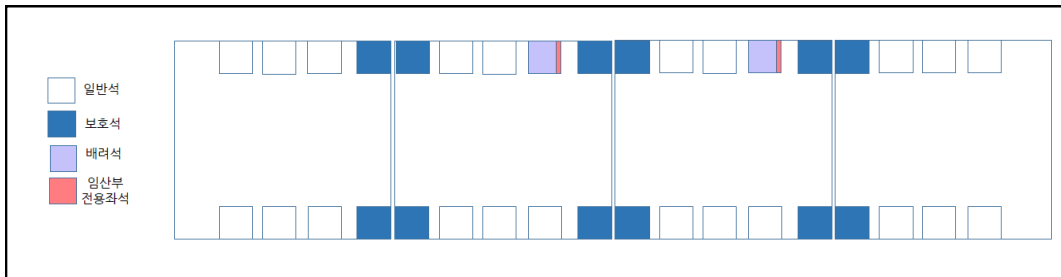
〔그림 4-8〕 시내버스 정류장 비상벨 및 안전지대

2. 도시철도

1) 도시철도 교통약자 좌석 확충

- 도시철도 교통약자 좌석은 전체 174석(4량 1편성) 중 36석이 설치되어 있음(20.6%)
- 교통약자 좌석은 교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼에 제시된 기준은 충족하고 있으나, 실제 노인 등 교통약자가 많아 사실상 부족한 실정이므로 교통약자 좌석을 좀 더 확충할 필요성이 있음

<p>교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼</p> <p>① 교통약자용 좌석은 승강구 부근의 낮기 편리한 위치에 1개 차량당 12개 이상 설치하여야 한다.</p> <p>- 일반적으로 도시철도 차량 및 광역철도 차량은 1개 객차의 앞·뒤 출입구에 있는 3인용 좌석 4개를 교통약자용 좌석으로 지정한다. 단 운전석이 있는 차량에는 6석 이상 설치하고, 휠체어사용자의 전용 공간이 있는 차량에는 그 공간만큼 좌석수가 설치된 것으로 본다.</p> <p>② 교통약자용 좌석 옆에는 교통약자를 위한 좌석임을 나타내는 안내판을 부착하여야 한다.</p>	
--	--



[그림 4-9] 대전시 도시철도 1호선 좌석 배치도 현황

- 도시철도 2, 3번째 차량에 6석의 교통약자 배려석이 설치되어 있으나, 임산부 배려석만 핑크좌석으로 설치되어 있어 나머지 배려석은 스티커만 붙여 있어 구분이 잘 되지 않아 주로 일반인들이 점유하고 있는 실정임
- 따라서 교통약자 배려석 12석을 교통약자 좌석으로 지정하고, 좌석의 색상을 달리 하는 등 시인성을 높일 필요성이 있음

2) 도시철도 차량내 CCTV 설치

- 도시철도법 제 41조에 의해 사회적 문제로 대두되고 있는 도시철도 차량 내 범죄를 예방하고 사고를 신속 정확하게 파악하기 위해 새로 구매하는 도시철도 차량은 CCTV 설치가 의무화 됨 / 기존에 운행되고 있는 차량을 적용을 받지 않음

도시철도법

제41조(폐쇄회로 텔레비전의 설치·운영) ① 도시철도운영자는 범죄 예방 및 교통사고 상황 파악을 위하여 도시철도차량에 대통령령으로 정하는 기준에 따라 폐쇄회로 텔레비전을 설치하여야 한다.

② 도시철도운영자는 승객이 폐쇄회로 텔레비전 설치를 쉽게 인식할 수 있도록 대통령령으로 정하는 바에 따라 안내판 설치 등 필요한 조치를 하여야 한다.

③ 도시철도운영자는 설치 목적과 다른 목적으로 폐쇄회로 텔레비전을 임의로 조작하거나 다른 곳을 비추서는 아니 되며, 녹음기능은 사용할 수 없다.

④ 도시철도운영자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 외에는 폐쇄회로 텔레비전으로 촬영한 영상 기록을 이용하거나 다른 자에게 제공하여서는 아니 된다.

1. 범죄 예방 및 교통사고 상황 파악을 위하여 필요한 경우
2. 범죄의 수사와 공소의 제기 및 유지에 필요한 경우
3. 법원의 재판업무수행을 위하여 필요한 경우

- 대전시 도시철도 1호선의 경우 84량(21편성)이 운행되고 있으며, 여성의 성추행 범죄, 도난 사고, 화재 사고 등을 방지할 수 있도록 CCTV를 설치할 필요성이 있음
 - 기존 차량의 CCTV 설치를 위해서는 설치기간이 오래 소요되므로 방학기간을 이용하여 운행간격 조정하면서 설치 필요
 - 1량 당 약 1천만원의 비용이 소요되므로 대전시 전체 1호선 차량(84량)에 설치하기 위해서 약 84천만원의 비용 소요 예상



도시철도 차량 내 CCTV(서울시)



CCTV 모니터링실(서울시)

[그림 4-10] 도시철도 CCTV 설치 사례

3. 자전거

1) 보행로와 자전거도로의 구분

- 대전시의 많은 자전거 도로의 경우 보도의 폭이 좁은 곳에 자전거 도로를 설치하다 보니 자전거도로와 보행로의 구분이 명확하지 않음
- 실제 자전거 이용시 보행자와 상충이 빈번히 발생하여 불편하며, 보행자 또한 통행의 불편과 안전상의 위험을 초래하고 있음



[그림 4-11] 좁은 보행자길 상의 자전거도로

- 따라서 보도의 폭이 넓은 경우에는 자전거도로를 설치하되, 보도 중앙에 설치하지 말고 측면에 설치하되 경계석으로 분리하거나 포장 색상 또는 재질을 다르게 하여 보행로와 자전거도로의 구분을 명확히 할 필요성이 있음
- 또한 보도폭이 좁은 경우에는 도로폭을 축소하여 별도의 자전거전용도로를 설치하거나, 자전거 전용도로의 설치가 어려운 경우에는 보행로만 설치하고 자전거 통행이 가능한 대체도로를 확보하는 것이 타당할 것으로 판단됨



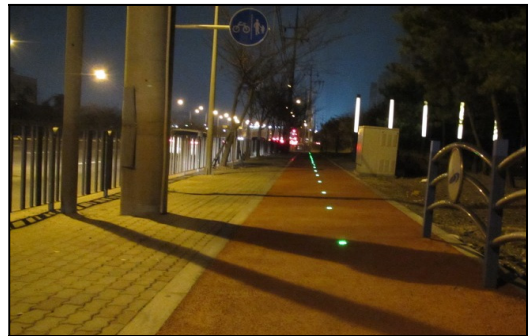
[그림 4-12] 보행로와 자전거도로의 분리

2) 조명시설 개선

- 야간 자전거 이용시 도로가 어두워 통행에 불편함과 각종 지장물(블라드, 버스 쉼터, 교통안전시설 등), 보행자와 충돌할 수 있는 안전상의 문제가 있음
- 야간 자전거 통행에 불편을 없애고 충돌 등 안전사고 및 범죄를 예방하기 위해 LED 가로등을 추가로 설치하여 안전한 자전거 이용 환경을 조성할 필요성이 있음



조명상태 불량



조명상태 양호

(그림 4-13) 자전거도로 조명 개선

3) 자전거도로 이용환경 개선

- 자전거 도로의 노면상태 불량, 자전거 보관소 부족 및 관리 미흡, 수리센터 및 쉼터 등 편의 시설의 부족으로 여성의 자전거 이용 환경이 좋지 않은 실정임
 - 여성의 자전거 이용률은 30.4%로 남성에 비하여 매우 적은 실정임
- 우선 자전거 도로의 노면상태에 대한 정비가 필요하며, 자전거 이용률을 높이기 위해서는 도로의 평탄성, 투수성, 시인성 확보가 중요함
- 자전거도로의 포장은 투수칼라콘크리트 포장, 칼라 아스콘 포장, 투수 아스팔트 포장 등을 사용하는 것이 바람직함
 - 대전시의 경우 보도블록(고압블록)에 자전거도로를 설치한 경우가 많으므로 지속적으로 재포장을 하여야 하며, 일부 도로의 경우 고무재질을 사용하는 경우가 있으나 자전거 이용자의 불편을 초래하므로 포장재질을 교체할 필요성이 있음



노면상태 불량



노면상태 양호

(그림 4-14) 자전거도로 노면 개선

- 자전거 보관소의 경우 시설 부족 및 미흡, 차양막 미설치 등으로 자전거가 손상되고, 도난 등의 문제가 발생함으로 자전거 이용률을 높이기 위해서는 자전거보관소를 충분히 설치하고, CCTV 등 도난 방지시설의 설치가 고려되어야 함



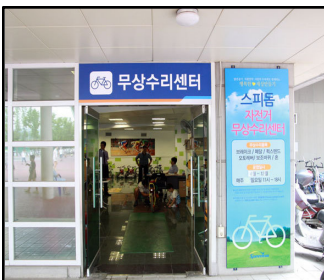
보관소(불량)



보관소(양호)

(그림 4-15) 자전거도로 보관소 개선

- 자전거 이용중 고장시 수리할 수 있는 수리시설, 음료대, 벤치 등 편의시설도 지속적으로 확충해 나아가야 함



무상수리센터



식수대



휴식공간

(그림 4-16) 자전거 편의시설 개선

4) 전기자전거 도입(공공자전거 일부)

- 여성 및 고령자 또는 일반인의 경우 경사진 곳이나 장시간 자전거를 타는 경우 어려움을 겪으므로 자전거 이용자의 편의를 위하여 전기자전거의 도입을 검토할 필요성이 있음
- 우선적으로 대전시는 공공자전거 타슈를 1,500대(145개 대여소) 운영하고 있으므로 공공자전거의 일부를 전기자전거로 대체하는 방안 검토 필요
- 이용자 설문조사 등 타당성 검토후 공공자전거 교체시 전기자전거 도입(대당 약 110만원 수준)
 - 타슈의 여성 이용비율은 41.7%로 전체 여성 자전거 이용률(30.4%)보다 높은 편임
 - 이용요금은 1년권 30,000원, 1개월권 5,000원, 7일권 2,000원, 1일권 500원임

<표 4-2> 대전시 타슈 대여소 현황

구 분	총 계	동 구	중 구	서 구	유성구	대덕구
대여소(개)	145	17	23	46	36	23

<표 4-3> 대전시 타슈 이용현황(2013)

총대여건수(건)	일대여건수(건)	회전율(%)	평균이용거리(km)	평균이용시간(분)
705,746	1,934	2.41	1.54	30



서울시



그리스

[그림 4-17] 전기자전거 사례

4. 승용차 및 택시

1) 여성전용 주차장 확충

- 여성들의 경우 일반적으로 주차시 남성들에 비하여 운전능력이 떨어지므로 여성의 주차장 이용편의를 위하여 여성전용 주차장 확충 필요
 - 서울시의 경우 주차대수 규모가 30대 이상인 노상·노외·부설 주차장에는 총 주차대수의 10% 이상을 여성우선주차장 주차구획으로 설치하도록 하고 있음
- 전체 승용차 통행 중, 여성의 통행은 29.7%로 남성(70.3%)에 비해 크게 낮으므로 전체 주차장에 대하여 강제하기 보다는 여성의 통행빈도가 높은 판매시설, 여가시설, 문화시설 위주로 여성전용 주차공간을 확충하는 것이 바람직할 것으로 판단됨
- 여성전용주차장 확충시에는 주차구획을 직각주차의 경우 2.5m 이상×세로 5.1m 이상으로 설계하고(일반형 가로 2.3m×세로 5.0m 이상), 분홍색의 여성마크(픽토그램)를 표시하는 등 일반주차장과 구분될 수 있도록 함

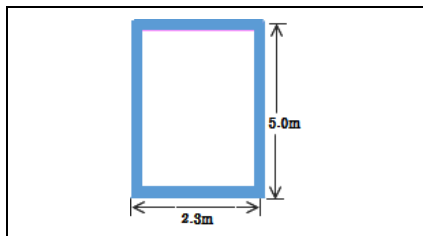


백화점 임산부 전용 주차공간

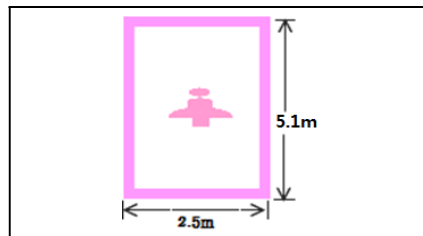


마트 여성전용 주차공간

(그림 4-18) 여성전용 주차장 사례



일반 주차구획



여성전용 주차구획

(그림 4-19) 여성전용 주차공간 주차구획

2) 주차장 조명·CCTV·비상벨 설치

- 주차장의 경우 일반적으로 어둡고 인적이 많지 않아 여성의 경우 범죄에 노출되는 경우가 많음
- 따라서 주차장을 이용하는 여성들의 안전성 향상을 위하여 조명을 밝게 유지시켜 주어야 하며, 사고를 미연에 방지할 수 있도록 CCTV를 설치하는 것이 바람직함
- 또한 사고 발생시 주위의 도움을 청할 수 있도록 주요 지점에 비상벨을 설치할 필요성이 있음



[그림 4-20] 주차장 조명·CCTV·비상벨 설치

3) 특별교통수단 임산부 이용 허용

- 2012년 대전시의 임산부는 15,279명으로 임산부의 이동편의를 위한 별도의 교통수단 마련 대책이 필요함
- 대전시 특별교통수단 중 일반택시차량은 55대이며, 2018년까지 90대로 확충할 계획으로 있음
- 아울러 휠체어 차량도 현재 39대에서 82대까지 확충할 계획으로 있으므로 특별교통수단을 이용할 수 있는 1·2급 등록 장애인의 범위 확대와 더불어 일반택시 차량에 임산부가 이용할 수 있도록 검토가 필요함
- 현재의 경우에는 특별교통수단의 보급대수가 적어 장애인이 이용하기에도 부족한 실정이므로 특별교통수단 확충 및 이용률을 검토하여 결정

4) 택시 안전체계 강화

(1) 안심귀가 서비스 도입

- 대전시 택시는 여성이 51.5%로 남성보다 많이 이용하고 있으며, 대부분 혼자 탑승하는 경우가 많으므로 여성의 안전측면에서 가장 취약한 수단중의 하나임
- 택시를 이용하는 여성의 안전성 향상을 위하여 국내외 많은 도시에서 여성전용 택시를 도입하여 운영하고 있음
 - 청주시는 여성전용택시(분홍택시)를 운행하고 있으며, 뉴욕의 경우 쉬라이즈(Sherides)라는 여성전용택시를 운행하고 있음(여성고객과 여성택시가사를 연결)
- 여성전용택시의 경우 우리나라 택시 사업 여건상 남녀 구분 없이 운행될 소지가 많으며, 성차별 서비스라는 비판이 있을 수 있으므로 서울시에서 시행하고 있는 택시안심귀가서비스를 도입하는 것이 타당할 것으로 판단됨
 - 야간, 심야시간 등 취약시간대에 택시를 이용하는 여성, 약자 등이 안심하고 편리하게 택시를 이용할 수 있도록 택시에 GPS를 장착하여 스마트폰 앱을 이용하여 실시간으로 보호자에게 위치정보 및 승하차 정보를 알려주는 서비스임



(그림 4-21) 안심귀가 서비스 개념도(서울시)

(2) 안전한 택시환경 조성

① 택시 운영회사 관리 강화

- 불법 도급택시 적발 시 감차 및 사업면허 취소 등 처벌을 강화할 필요성이 있으며, 하고, 운전기사의 법규위반, 교통사고, 승차거부, 범죄 등을 종합적으로 관리하여 처벌을 강화할 필요성이 있음

② 택시 운전자 자격 강화

- 택시 운전기사의 범죄경력(강도, 마약, 성폭행 등) 조회를 의무화하여 채용시 활용하고, 운행 중에도 정기적으로 범죄경력을 조회하여 적발시 자격을 박탈하는 등 범죄 발생을 사전에 방지할 필요성이 있음
- 운전기사의 신체검사, 적성검사를 정기적으로 시행하고, 서비스 및 안전교육을 체계적으로 실시할 필요성이 있음

③ 택시 내부 안전시설 강화

- 많은 택시가 과도하게 틴팅을 하고 있으며, 이는 범죄에 이용될 수 있으므로 택시 창에 대한 단속과 시정이 필요함
 - 도로교통법 시행령에 규정된 자동차창에 대한 가시광선 투과율 규제기준(앞면 창 70% 미만, 운전석 좌우 창 40% 미만)을 적용
- 택시 앞좌석에 앉는 뒷좌석에 앉는 것보다 상대적으로 범죄위험이 높으므로 가급적 뒷좌석에 앉도록 운전기사에 대한 교육이 필요함
- 택시차량에 대한 관리가 될 수 있도록 택시내 운전석의 CCTV 설치를 검토할 필요성이 있음

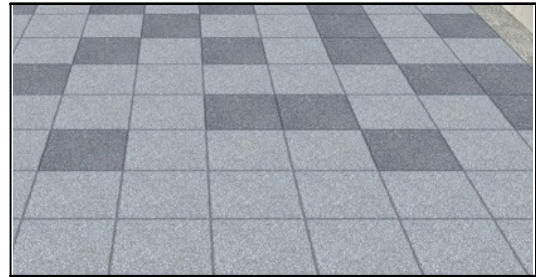
5. 보행

1) 보행자길 정비

- 보행과 관련된 여성의 주요 불만족 사항 중의 하나는 보도 바닥의 균열 및 파손 등으로 실제 대전시의 경우 원도심 등 보도 바닥상태가 불량한 도로가 많은 실정이나, 예산의 부족 등으로 보도가 잘 정비되지 못하고 있는 실정임
- 여성, 고령자 등 교통약자의 기초적인 통행권을 확보하기 위해서는 타 사업에 우선하여 보도의 바닥을 정비해 나아갈 필요성이 있음



보도 바닥 (불량)



보도 바닥 (양호)

[그림 4-22] 보행자길 보도바닥 정비

- 한편 대전시의 경우 보도가 심하게 기울어진 곳이 많아 유모차 및 장애인 휠체어, 하이힐을 신고 통행하는 여성에게 불편 및 위험을 초래하므로 수평이 되도록 정비할 필요성이 있음(보도의 기울기는 가급적 0~4% 이내 유지가 바람직)



보도 기울기 불량



보도 기울기 양호

[그림 4-23] 보행자길 보도 기울기 정비

- 또한 여성이 하이힐을 신고 보도를 통행할 때, 보도블록에 틈새가 있거나, 울퉁불퉁한 경우 굽이 끼이는 등 통행에 불편함을 초래함
- 따라서 보도의 재질은 틈새의 맞물림이 매끄럽지 않은 소형고압블록(인터록킹), 노면이 울퉁불퉁한 조경블록(잔디블록), 탄성으로 인해 중심잡기 어려운 고무매트 및 고무 블록 등의 재질 사용은 지양할 필요성이 있음



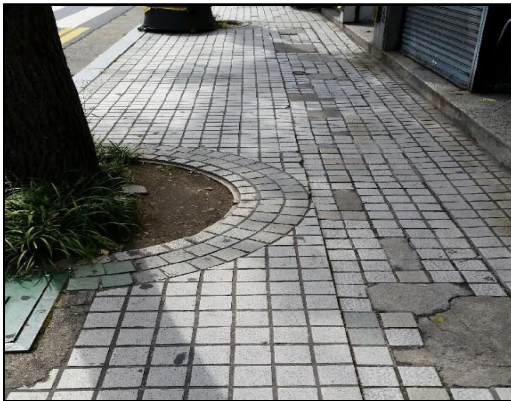
[그림 4-24] 여성의 보행편의상 지양해야 할 보도바닥 재질

- 보도 상에 설치된 맨홀에 경우 덮개가 불규칙하게 노출되어 있고, 보도의 노면 포장재와 이질감이 두드러져 시각적 연속성을 해치거나, 구멍의 뚫려있는 덮개의 경우 시각장애인의 지팡이나 하이힐의 굽 등이 빠져 위험한 상황이 발생함
- 따라서 보행에 방해가 되는 튀어나온 맨홀을 보도면과 같은 높이로 시공하고, 미관을 해치고 안전성에 문제가 되었던 구멍이 있는 맨홀을 구멍이 없는 보도와 조화된 맨홀로 교체할 필요성이 있음



[그림 4-25] 보행자길 맨홀 정비

- 전체 보도폭이 좁은 보도에서 가로수의 설치로 인해 통행할 수 있는 유효보도폭이 현저히 좁아 휠체어나 유모차 등의 통행에 불편을 주는 경우가 빈번히 발생함
- 또한 관리되지 않은 가로수 지지대 공간이 보도와 같은 재질로 되어있지 않거나, 침하된 곳이 많아 유효보도폭 확보가 어려운 실정임
- 따라서 폭이 좁은 보도에 가로수 지지대가 있는 경우 보도와 동일한 재질로 처리하여 보도폭을 넓게 활용할 필요성이 있음



가로수 지지공간 (불량)



가로수 지지공간 (양호)

[그림 4-26] 보행자길 가로수 지지공간 정비

2) 보행자 교통신호 개선

- 여성의 경우 남성에 비하여 걷는 속도가 느리므로 횡단보도 보행자 신호시간을 늘리는 것이 편의성 및 안전성 측면에서 좋음
- 횡단보도 보행신호 시간을 늘리는 방법에는 교통약자 등이 지나갈 경우에만 보행자 신호시간을 일시적으로 늘려주는 방법과 상시적으로 늘려주는 방법이 있음

- 싱가포르에서는 횡단보도를 통행하는데 시간이 오래 걸리는 교통약자 등의 이동편의를 위해 건널목 카드를 발행하고 있음
- 교통약자가 신호등에 설치된 단말기에 카드를 접촉하면 횡단보도 쪽에 따라 최소 3초에서 최대 13초까지 보행자 신호시간이 늘어남



[그림 4-27] 횡단보도 신호등(싱가포르)

- 이와 같이 일시적으로 보행신호시간을 늘리는 경우 단말기의 설치, 카드의 보급 및 발급대상 선정 등 고려할 사항이 많고, 교통약자 측면에서도 불편이 따름
- 따라서 보행자 통행량이 많은 도심의 횡단보도의 경우에는 상시적으로 보행자신호 시간을 늘려주는 것이 바람직할 것으로 판단됨
- 현재 보행자 신호시간의 경우 일반인의 보행속도에 맞추어 설정되어 있으므로 고령자, 여성, 어린이 등의 보행속도에 맞추어 신호시간을 조정할 필요성이 있음
 - 고령자 평균 보행속도는 0.8m/s
 - 대전시 보행자 신호시간 설정 기준 1.0m/s
- 한편, 여성의 횡단보도 보행시 편의 및 안전성을 위하여 횡단보도 잔여시간 표시장치의 설치의 확대도 필요할 것으로 판단됨
 - 대전시 전체 보행자 신호등(약 5,500개) 중 현재 설치 비율은 38.8%임
 - 기호형과 숫자형이 있으며 정확한 정보전달 측면에서 숫자형 설치가 바람직

3) 입체횡단시설 개선

- 보도육교, 지하보도의 경우 도로를 횡단하는데 시간이 많이 소요되고, 불편하여 이들 시설 주변에는 무단횡단이 빈번히 발생함
- 대전시에는 총 62개의 보도육교 및 지하보도가 있으며, 일부 시설은 무단횡단으로 인해 교통사고가 과다하게 발생하고 있는 실정임

<표 4-4> 대전시 입체횡단시설 현황(2013)

구 분		개소수(개)	시설명
보도육교	E/V 설치	12	버드내, 안영동, 은아, 죽동, 월드컵, 미래남, 미래북, 봉명, 원신흥, 상대, 외동, 화정초교(현재 건설중)
	E/V 미설치	36	명석고앞, 자양, 오류동, 산성, 문화동, 가람, 수정, 만년, 서부초교, 가수원역, 구봉, 신선, 대신고, 누리, 느리울, 매화, 도룡동, 원골, 읍내동, 오정동, 신탄진역, 제조창건널목, 신대화(아), 남경마을, 충남여고앞, 중촌, 갑천1, 갑천2, 한밭, 월평, 다모아, 큰마을, 갈마, 내동초교, 관저, 월평초교
지하보도 (E/V 미설치)		14	서대전, 문화, 정부청사, 보라매, 만월, 평송, 대덕, 갈마, 둔원, 정림, 구봉, 신선, 관저, 대전역

- 입체보행시설의 경우 휠체어, 유모차 등의 이용이 어렵고, 여성을 포함한 교통약자, 일반인 등 모든 사람의 통행에 불편을 초래하므로 우선적으로는 입체보행시설을 철거하거나, 존치하면서 횡단보도를 설치하는 것이 바람직함



대전역 보도육교 철거전



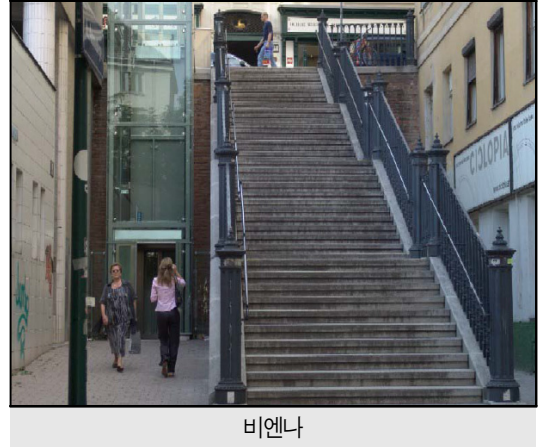
대전역 보도육교 철거후

[그림 4-28] 입체횡단시설 개선

- 교통이 혼잡하거나, 기타 이유로 횡단보도 설치가 어려운 경우에는 차선책으로 엘리베이터(E/V)를 설치하는 것이 바람직함
 - 보도육교 기준 E/V 2개 설치시 약 350백만원 소요



대전시



비엔나

〔그림 4-29〕 입체횡단시설 E/V 설치 사례

- 횡단보도 및 엘리베이터(E/V) 설치가 어려운 경우 유모차 이용자의 통행편의를 위하여 계단 경사로 및 유모차 전용 리프트 설치 고려 필요
 - 계단의 경사가 낮은 경우에는 경사로를 설치하고, 계단의 경사가 큰 경우에는 안전성 향상을 위하여 유모차 전용 리프트를 설치하는 것이 바람직할 것으로 판단됨



계단 경사로



유모차 전용 리프트

〔그림 4-30〕 계단 경사로 및 유모차 전용 리프트

4) 보행자길 조명 개선

- 야간의 경우 시야의 제약으로 운전자가 보행자를 미처 발견하지 못할 확률이 높기 때문에 사고로 이어지는 경우가 많으며, 사고 발생시 치사율이 높게 나타남
 - 또한 도로가 어두울 경우 여성들의 불안감을 높이고 범죄발생 위험을 높임
 - 따라서 야간시간대 보행자의 교통 안전성을 향상시키고 범죄 등의 위험을 감소시키기 위해서는 보행자길 및 횡단보도에 대하여 가로등 설치 확대 및 조명밝기 개선, 조명 높이 조정 등 전반적인 정비가 필요할 것으로 판단됨
- 가로등 개소당 약 400만원, 횡단보도 집중 조명(신호기 부착형) 400만원 소요



주택가 생활도로

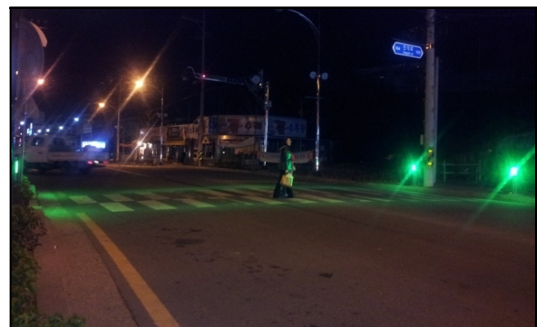


집산도로

〔그림 4-31〕 보행자길 야간 조명개선 사례



횡단보도 조명

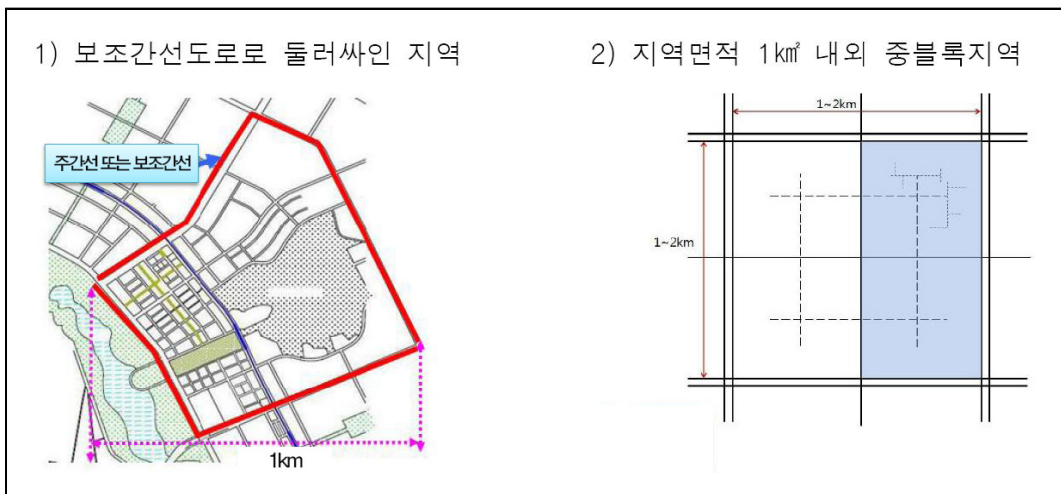


횡단보도 조명

〔그림 4-32〕 횡단보도 야간 조명개선 사례

5) 보행환경 개선지구 조성

- 여성친화적인 보행환경 조성을 위해서는 단위시설이나 보행자길 정비도 중요하지만 보행자 통행량이 많은 지역을 보행환경개선지구로 지정하여 차량의 통행 및 속도 억제, 각종 보행자 안전시설 및 편의시설을 설치하는 것이 효과를 높일 수 있음
 - 보행환경 개선지구(보행우선구역)는 차보다 보행자의 안전하고 편리한 통행을 우선하도록 보행환경을 조성한 구역으로 보행자 중심의 생활구역을 의미함
 - 보행환경개선지구는 2가지 지구경계기준이 있으며, 여건에 따라 지구의 범위를 확대하거나 축소 할 수 있음(보조간선도로로 둘러싸인 지역, 지역면적 1km² 내외의 중블록 지역)



[그림 4-33] 보행환경개선지구 지구경계 설정 기준

- 보행환경개선지구에는 우선적으로 차량의 통행을 억제하고 속도를 낮출 수 있는 설계기법이 동원됨
 - 차량의 감속을 유도하는 고원식 교차로 및 횡단보도, 시케인, 과속방지턱, 차도폭 및 교차로 폭 좁힘 등의 설계 및 최고제한속도를 30km/h로 규제



(좌) 고원식 교차로 및 횡단보도, (중) 과속방지턱, (우) 차로폭 좁힘

〔그림 4-34〕 차량속도 감소

- 또한 보행자와 차량을 분리하고, 블라드, 방호울타리, 보행자 횡단시설, 보행자 대피섬 등의 안전시설을 설치하며, 벤치 등 각종 편의시설을 설치함



(좌) 보행로 및 보행공간 확보, (중) 보행자 안전시설, (우) 보행자 편의시설

〔그림 4-35〕 보행공간 확보 및 편의시설 설치

- 어린이, 고령자, 여성 등 보행자의 교통안전 향상 및 범죄예방을 위하여 가로등 및 보안등, CCTV를 설치함



(좌) CCTV, (중) 공원내 조명, (우) 도로 조명

〔그림 4-36〕 교통안전 및 범죄예방 시설 설치

제3절 여성친화형 교통계획 수립방안

- 현재 법률에 따라 3년 이상의 주기로 수립하는 계획에 대해서는 성별영향분석평가를 이행하고 있으나, 아직 여성친화형 교통정책과 관련하여 이해가 부족한 실정임
- 따라서 본 절에서는 지자체에서 수행하는 법정계획을 살펴보고, 계획별 여성친화형 교통계획 수립을 위하여 포함될 내용을 검토함

1. 법정 교통계획의 종류

- 지자체에서 수행하는 교통관련 법정계획은 12개로 여성의 통행편의 및 안전성과 관련이 있는 계획은 7개로 파악됨

<표 4-5> 광역시 교통관련 법정계획의 종류

연 번	계 획 명	주 기	관 련 법	여성관련유무
1	도시교통정비기본계획 도시교통정비중기계획	20년 10년	도시교통정비촉진법	○
2	도로정비기본계획 도로정비기본계획수정계획	10년 5년	도로법	○
3	대중교통기본계획	5년	대중교통의 육성 및 촉진에 관한 법률	○
4	도시철도기본계획	10년	도시철도법	×
5	도시물류기본계획	5년	물류정책기본법	×
6	지속가능 도시교통물류발전계획	10년	지속가능 교통물류발전법	×
7	교통약자이동편의증진계획	5년	교통약자 이동편의 증진법	○
8	보행안전 및 편의증진기본계획	5년	보행안전 및 편의증진에 관한 법률	○
9	자전거이용활성화계획	5년	자전거이용 활성화에 관한 법률 (조례 위임)	○
10	교통안전기본계획	5년	교통안전법	○
11	지능형교통체계기본계획	5년	국가통합교통체계 효율화법	×
12	대도시권 광역교통기본계획	20년	대도시권 광역교통관리에 관한 특별법	×

2. 여성친화형 교통계획 수립방안

1) 도시교통정비기본(중기)계획

- 도시교통정비기본(중기)계획은 교통부문의 최상위계획이며, 종합계획으로 다음에서 제시될 대중교통, 도로, 보행, 안전 등 하위계획의 내용을 포함하여 수립되어야 할 것으로 판단됨

2) 도로정비기본(중기)계획

- 도로정비기본(중기)계획의 주요 내용인 도로망 건설 및 확충방안은 여성과 큰 관련이 없으며 자전거, 도로시설, 교통안전 사업이 여성과 관련 있을 것으로 판단되며, 여성친화형 교통정책 추진을 위해 본 계획에 반영될 내용을 정리하면 다음과 같음

<표 4-6> 도로정비기본(중기)계획의 여성친화형 교통계획 반영 내용

구 분		내 용
전반적인 계획 내용		1. 도로 건설·관리의 목표 및 방향 2. 개별 도로 건설사업의 개요, 사업기간 및 우선 순위 3. 도로의 관리, 도로 및 도로 자산의 활용·운영에 관한 사항 4. 도로의 건설·관리 등에 필요한 비용과 그 재원의 확보에 관한 사항 5. 도로 주변 환경의 보전·관리에 관한 사항 및 지역공동체 보전에 관한 사항 6. 도로의 경관 제고에 관한 사항 7. 도로교통정보체계의 구축·운영에 관한 사항 8. 그 밖에 도로관리청이 도로의 체계적인 건설·관리를 위하여 필요하다고 인정하는 사항
반영 내용	여성 관련내용	1. 자전거도로 및 편의시설 관련 사항 ← 자전거이용활성화계획 참조 반영 2. 도로시설(횡단보도, 신호기, 볼라드 등) 정비방안 3. 교통안전 증진방안 ← 교통안전기본계획 참조 반영
	분석 내용	• 교통사고자료 분석시 여성의 교통사고 특성 분석(횡단보도, 교차로 등) • 설문조사시 여성과 남성을 구분하여 여성의 도로이용 문제점 분석
	사업 (계획)	• 횡단보도 설치 확대 및 무단횡단 방지시설 설치 • 도로 및 횡단보도 조명시설 확충 및 정비 • 보행자 신호등 잔여시간 표시기 설치 및 여성 보행속도에 맞게 신호시간 조정 • 볼라드 설치시 시인성 확보 및 안전성이 높은 규격에 맞는 시설 설치 • 생활도로 차량의 속도 감소를 위한 교통정온화(traffic calming) 기법 도입

3) 대중교통기본계획

- 대중교통기본계획 중 도시철도, 간선급행버스(BRT), 요금체계, 운영체계 개선 등은 여성과 큰 관련이 없으며, 정류장, 환승주차장, 저상버스 등이 여성과 관련 있을 것으로 판단되며, 여성 친화형 교통정책 추진을 위해 본 계획에 반영될 내용을 정리하면 다음과 같음

<표 4-7> 대중교통기본계획의 여성친화형 교통계획 반영 내용

구 분		내 용
전반적인 계획 내용		<ol style="list-style-type: none"> 1. 대중교통의 현황과 전망 2. 대중교통정책의 기본방향과 목표 3. 대중교통수단간 수송분담률의 현황과 목표 4. 대중교통시설 및 대중교통수단의 개선·확충에 관한 사항 5. 대중교통이용정보의 제공 등 대중교통정보화에 관한 사항 6. 비수익 노선 대중교통수단의 현황과 향후 운행조정 및 지원 방향 7. 자가용 승용자동차 이용자의 대중교통 이용촉진에 관한 사항 8. 자전거 이용과 대중교통 이용의 연계성 향상에 관한 사항 9. 농어촌 및 벽지 주민을 위한 대중교통이용의 편의증진에 관한 사항 10. 기본계획의 추진에 소요되는 재원의 조달방안 11. 그 밖에 대중교통서비스의 향상 및 이용촉진 등을 위하여 대통령령이 정하는 사항
반영 내용	여성 관련내용	<ol style="list-style-type: none"> 1. 환승주차장 확충 및 개선 2. 정류장 확충 및 개선 3. 저상버스 확충방안 4. 대중교통 수단의 개선 5. 자전거와 대중교통 연계시 자전거 주차장 건설
	분 석 내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 대중교통 수단별 여성의 통행특성 분석(통행목적, 수단별 여성 이용률 등) • 만족도 등 설문조사시 여성과 남성을 구분하여 여성의 대중교통 이용 문제점 분석
	사 업 (계 획)	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 및 건설예정인 환승주차장의 여성전용주차공간 설치 및 안전성 향상 방안 • 정류장의 유모차 대기공간 확보 • 정류장 저상버스 이용환경 개선(정류장 대기공간, 연석 높이 등) • 정류장 야간 조명시설 개선 등 여성의 범죄 위험을 낮출 수 있는 안전성 향상 방안 • 여성 및 교통약자 통행편의를 위한 저상버스 확충방안 • 대중교통수단의 교통약자, 임산부 전용좌석 설치 여부 및 부족 여부 검토 • 대중교통수단내의 여성관련 범죄 위험성 검토 및 안전성 향상 방안 • 자전거 대중교통 연계에 따른 자전거 주차장의 부족여부를 검토하여, 부족하지 않게 설치하고, 잘 보이는 곳에 설치하며, 야간 일정수준 이상으로 조도를 확보할 수 있도록 설치

4) 교통약자 이동편의 증진계획

- 교통약자 이동편의 증진계획의 주요 내용은 특별교통수단, 저상버스, 보행우선구역의 지정 등으로 대부분의 내용이 여성과 관련이 클 것으로 판단되며, 여성 친화형 교통정책 추진을 위해 본 계획에 반영될 내용을 정리하면 다음과 같음

<표 4-8> 교통약자 이동편의 증진계획의 여성친화형 교통계획 반영 내용

구 분		내 용
전반적인 계획 내용		<ol style="list-style-type: none"> 1. 교통약자 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표에 관한 사항 2. 이동편의시설의 설치 및 관리 실태 3. 보행환경 실태 4. 이동편의시설의 개선과 확충에 관한 사항 5. 저상버스 도입에 관한 사항 6. 보행환경 개선에 관한 사항 7. 특별교통수단 도입에 관한 사항 8. 특별교통수단 운영의 지역 간 연계 등 교통약자의 이동권 확대에 관한 사항 9. 교통약자 이동편의 증진계획의 추진 자원 조달 방안 10. 그 밖에 교통약자의 이동편의 증진을 위하여 대통령령으로 정하는 사항
반영 내용	여성 관련내용	<ol style="list-style-type: none"> 1. 이동편의시설 개선 및 확충 2. 저상버스 도입 3. 특별교통수단 도입 및 개선 4. 도시철도 교통약자 전용구역(교통약자좌석) 배정 5. 보행환경 개선 6. 보행우선구역의 지정
	분석 내용	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자 현황 및 수요 예측시 여성 포함 및 구분하여 분석 • 교통약자 이동편의시설 만족도 및 불만족 이유 설문조사시 여성과 남성을 구분하여 여성의 통행관련 문제점 분석 • 특별교통수단, 저상버스 이용실태 분석시 여성을 구분하여 분석
	사업 (계획)	<ul style="list-style-type: none"> • 특별교통수단 임신부 이용방안 검토 • 대중교통수단의 교통약자, 임신부 전용좌석 설치 여부 및 부족 여부 검토 • 여객자동차터미널, 도시철도 역사, 정류장 여성 및 유모차 통행 편의 향상방안 • 정류장 야간 조명시설 개선 등 여성의 범죄 위험요인 감소방안 • 여성 및 교통약자 통행편의를 위한 저상버스 확충방안 • 대중교통수단의 교통약자, 임신부 전용좌석 설치 여부 및 부족 여부 검토 • 대중교통수단내의 여성관련 범죄 위험성 검토 및 안전성 향상 방안 강구 • 교통약자 이용이 많은 구역의 보행우선 구역 설치 및 여성 통행편의·안전성 향상을 위한 설계기법 도입 • 여객시설 주변 여성 통행편의를 고려한 보행환경 개선 방안

5) 보행안전 및 편의증진 기본계획

- 보행안전 및 편의증진 기본계획의 주요 내용은 보행자길의 확충 및 정비, 보행자 안전시설의 설치, 보행환경 개선지구의 조성 등으로 대부분의 내용이 여성과 관련이 클 것으로 판단되며, 여성 친화형 교통정책 추진을 위해 본 계획에 반영될 내용을 정리하면 다음과 같음

〈표 4-9〉 보행안전 및 편의증진 기본계획의 여성친화형 교통계획 반영 내용

구 분		내 용
전반적인 계획 내용		<ol style="list-style-type: none"> 1. 보행자의 안전확보 및 편의증진을 위한 정책의 기본방향 및 목표 2. 연도별 사업추진 및 필요한 자원 조달 계획 3. 보행자 안전시설의 설치와 유지·보수 및 성능 개선 4. 보행자의 통행을 방해하거나 보행자의 안전을 위협하는 시설물 및 적치물 등의 정비 5. 보행자길 신설, 단절된 보행자길의 연결 등 보행자길 조성 6. 보행자 안전을 위한 의식 함양 및 홍보 7. 어린이 보호구역, 노인 보호구역 및 장애인 보호구역과 그 인근 지역의 보행환경 정비 8. 그 밖에 보행자의 안전확보 및 편의증진을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항
반영 내용	여성 관련내용	<ol style="list-style-type: none"> 1. 보행 시설(횡단보도, 입체횡단시설, 신호등)의 정비 2. 보행자길의 개선 3. 보행환경개선지구의 지정 및 조성
	분 석 내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 보행관련 교통사고 분석시 성별, 연령별, 장소별 교통사고 특성을 분석하여 시사점 및 문제점 도출 • 보행자 만족도 및 불만족 이유 설문조사시 여성과 남성을 구분하여 여성의 통행관련 문제점 분석
	사 업 (계 획)	<ul style="list-style-type: none"> • 보도 파손, 재질 불량, 기울기 불량, 보행자 턱 불량, 맨홀 불량 구간 개선 방안 • 규격에 맞는 블라드 설치, 불법주차, 쓰레기 등 지장물 및 적치물 정비 • 보행자와 차량을 분리하고, 차량의 속도를 낮출 수 있는 교통정문화 기법 도입 • 보도폭 확장을 위한 가로수 지지대 개선 등 방안 • 횡단보도 설치 확대 및 무단횡단 방지시설 설치 방안 • 입체횡단시설 여성 보행자, 유모차 이용자 편의 개선 방안 • 보행환경개선지구 조성시 여성의 통행편의 및 안전성 향상 기법 도입 • 보행자길 야간 조명 개선 • 보행자 신호등 잔여시간 표시기 설치 및 여성 보행속도에 맞게 신호시간 조정 • 여성의 통행편의를 위한 각종 테마거리 조성

6) 자전거 이용 활성화 계획

- 자전거 이용 활성화 계획의 주요 내용은 자전거 도로의 정비, 편의시설의 정비, 자전거 안전성 확보 방안 등으로 부분적으로 여성과 관련이 있으며, 여성 친화형 교통정책 추진을 위해 본 계획에 반영될 내용을 정리하면 다음과 같음

<표 4-10> 자전거 이용 활성화 계획의 여성친화형 교통계획 반영 내용

구 분		내 용
전반적인 계획 내용		1. 자전거이용시설의 정비의 기본방향 2. 연도별 활성화계획 3. 자전거 이용자의 안전성 확보를 위한 방안 4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항
반영 내용	여성 관련내용	1. 자전거 도로망 정비계획 2. 자전거 편의시설 정비(주차시설, 편의시설, 안전시설 등) 3. 공공자전거 확충 및 개선 4. 자전거 안전성 확보 방안
	분석 내용	• 자전거 사고 분석시 성별, 연령별, 장소별 교통사고 특성을 분석하여 시사점 및 문제점 도출 • 자전거 이용률, 공공자전거 이용 특성 분석시 남성과 여성을 구분하여 분석 • 자전거 이용실태 설문조사시 여성과 남성을 구분하여 조사 및 분석
	사업 (계획)	• 보행로와 자전거도로의 분리 방안 - 보도 폭이 넓은 경우 설치시 보행로와 구분 방안 - 보도 폭이 좁은 경우 보행자와 상충 최소화 방안 • 자전거도로 노면 및 포장상태 불량 개선 방안 • 야간 자전거 도로 및 자전거 보관소 LED 가로등 설치 • 시야가 확보된 곳에 자전거보관소 설치 및 CCTV 등 도난방지시설 도입 • 자전거 이용시 벤치, 식수대, 자전거 수리시설 등 편의시설 개선 방안 • 여성 및 고령자 등 자전거 이용자의 편의를 위한 전기자전거 도입방안 검토

7) 교통안전기본계획

- 교통안전기본계획의 주요 내용은 도로, 철도 및 개인 승용차, 사업용 자동차 등의 교통안전 향상방안 등으로 부분적으로 여성과 관련이 있으며, 여성 친화형 교통정책 추진을 위해 본 계획에 반영될 내용을 정리하면 다음과 같음

<표 4-11> 교통안전기본계획의 여성친화형 교통계획 반영 내용

구 분		내 용
전반적인 계획 내용		<ol style="list-style-type: none"> 1. 교통안전에 관한 중·장기 종합정책방향 2. 육상교통·해상교통·항공교통 등 부문별 교통사고의 발생현황과 원인의 분석 3. 교통수단·교통시설별 교통사고 감소목표 4. 교통안전지식의 보급 및 교통문화 향상목표 5. 교통안전정책의 추진성과에 대한 분석·평가 6. 교통안전정책의 목표달성을 위한 부문별 추진전략 7. 부문별·기관별·연차별 세부 추진계획 및 투자계획 8. 교통안전표지·교통관제시설 등 교통안전시설의 정비·확충에 관한 계획 9. 교통안전 전문인력의 양성 10. 교통안전과 관련된 투자사업계획 및 우선순위 11. 지정행정기관별 교통안전대책에 대한 연계와 집행력 보원방안 12. 그 밖에 교통안전수준의 향상을 위한 교통안전시책에 관한 사항
반영 내용	여성 관련내용	<ol style="list-style-type: none"> 1. 도로교통부문 교통안전 증진방안 2. 사업용자동차 교통안전 증진방안
	분 석 내 용	<ul style="list-style-type: none"> • 교통사고 특성 분석시 성별, 연령별, 장소별 교통사고 특성을 분석하여 여성 교통안전상의 문제점 도출 - 승용차, 사업용 자동차, 보행, 자전거 등 통행 수단별로 분석하여 교통안전 개선 방안 강구시 활용
	사 업 (계 획)	<ul style="list-style-type: none"> • 도심 제한속도 관리 및 차량의 속도를 낮출 수 있는 교통정문화 기법 도입 방안 • 횡단보도 설치 확대 및 무단횡단 방지시설 설치 • 횡단보도 신호등 잔여시간 표시기 설치 및 여성 보행속도에 맞게 신호시간 조정 • 도로 및 횡단보도 조명시설 확충 및 정비 • 보행자와 차량을 분리하고, 차량의 속도를 낮출 수 있는 교통정문화 기법 도입 • 자전거 교통사고 감소 방안 • 안전한 야간 자전거 이용 환경 조성을 위한 LED 가로등 설치 • 여성의 택시 승차시 안전성 향상을 위한 안심귀가 서비스 운영 • 택시 운영회사 관리 및 운전자 자격 강화 • 택시 토티ng 규제 등 안전성 향상 방안 • 도시철도 범죄예방을 위한 차량내 CCTV 설치

제5장 결론 및 정책건의

제1절 결 론

제2절 정책건의

———— 제5장 : 결론 및 정책건의 ————

제5장 결론 및 정책건의

제1절 결론

- 여성은 신체적 특성 등으로 인하여 교통약자로 인식되며, 최근 들어 여성친화도시 조성을 위하여 정부 및 지자체가 다양한 노력을 하는 등 관심이 증대되고 있음
- 그러나, 여성친화적인 교통정책의 추진을 위한 기초연구는 많지 않으며, 이러한 이유 등으로 교통부문에서 여성의 교통편의 및 안전성 향상을 위한 교통대책의 마련 및 사업의 추진은 다른 부문에 비하여 부족한 실정임
- 따라서 본 연구에서는 여성의 교통수단을 자가용승용차(주차 포함), 대중교통, 택시, 보행, 자전거로 체계적으로 구분하여 각각의 수단을 이용함에 있어 나타나는 편의성 및 안전성 측면의 문제점을 분석하고, 이를 개선하기 위한 정책대안을 모색함
- 교통수단에 따른 남성과 여성의 통행특성을 비교한 결과, 시내버스(64.7%), 도시철도(60.7%), 택시(51.5%), 도보(57.9%)를 이용하는 비율은 여성이 남성에 비해 높은 반면, 승용/승합차(29.7%), 자전거(30.4%) 이용은 남성이 많이 이용하는 것으로 분석됨
- 통행목적별로는 여성의 경우 학원목적(50.3%), 쇼핑목적(81.1%), 여가목적(63.6%) 통행이 남성보다 월등히 많은 것으로 분석됨
- 승용차 교통사고 사망자는 남성이 전체 사고의 82.1%를 차지하고, 여성은 19.1%를 차지하는 것으로 나타났는데, 이는 승용차 통행 비중이 남성 70.3%, 여성 29.7%로 남성의 통행비중이 높기 때문에 나타난 결과로 해석됨
- 보행자 교통사고 사망자를 보면, 여성이 52.8%로 남성보다 많으며, 특히 고령자의 경우 남성 21.8%에 비하여 36.6%로 1.7배 높은 것으로 나타남
- 보행자 교통사고의 주야간 특성을 보면 여성의 경우 54.7%가 주간에 발생하나 야간에 발생하는 비율도 45.3%에 달(남성의 경우 70.1%가 야간에 발생)하는 것으로 나타남
- 특히 여성의 보행사고 사망자는 65.5%가 횡단중에 발생하는 사고(무단횡단 포함)로 분석됨

- 여성의 통행 편의성 및 안전성에 대한 주요 설문조사 결과는 다음과 같이 나타남
 - 시내버스, 도시철도, 자전거, 승용차이용 및 보행환경에 대한 전반적인 안전도는 남성에 비해 여성이 낮은 수준임
 - 여성의 경우 시내버스와 도시철도 이용시, 교통약자 좌석 부족, 출입구 계단 및 손잡이 높낮이에 따른 불편을 주요 문제로 지적함
 - 자전거 이용에 있어 자전거 도로 폭, 편의시설, 보행로와의 혼용에 따른 불편을 주요 문제로 지적함
 - 승용차 이용 시 여성전용 주차공간의 부족과 신호체계 불량 등으로 인한 불편을 주요 문제로 지적함
 - 여성은 보행시 노면상태, 보도 폭, 차도의 단절 및 보차 미분리, 야간조명시설 부족으로 인한 불편을 주요 문제로 지적함
- 선행연구, 타도시 사례, 통행실태 분석, 설문조사 결과를 종합하여 여성친화형 교통정책 추진을 위한 방향을 설정하면 다음과 같음
 - 시내버스의 손잡이 높낮이 개선, 교통약자 좌석 확충, 저상버스 도입 확대, 정류장의 조명 개선, 유모차 대기공간 확보, 비상벨 설치
 - 도시철도 교통약자 좌석 확충, 차량 내 CCTV 설치
 - 보행로와 자전거 도로 명확히 구분, 야간 조명시설 개선, 자전거도로 환경 개선, 공용자전거 일부 전기자전거 도입
 - 여성 다중 이용시설 여성전용 주차공간 확충, 주차장 CCTV 및 조명시설 설치, 택시 안심귀가서비스 도입 및 안전체계 강화
 - 보행자길 노면상태, 유효보도폭 확충 등 정비, 보행자 신호체계 개선, 입체보행 시설 개선, 야간 조명시설 개선, 보행환경개선지구 조성
- 마지막으로 교통관련 법정계획 수립시 여성친화 교통체계 구축을 위해 계획에 포함해야할 분석내용 및 계획내용을 제시함

제2절 정책건의

□ 보행환경에 대한 관심 증대 필요

- 보행의 경우 가장 기본적인 통행권임에도 불구하고 정책 우선순위에 밀려 보행 환경이 좋지 않은 도로가 매우 많은 실정임
- 특히 보행의 경우 여성, 어린이, 고령자 등의 통행빈도가 높은 특성을 보임
- 따라서 여성의 이용편의 도모 및 교통약자, 일반인의 교통편의를 위하여 보도바닥, 보도 기울기, 보도턱 낮춤, 편의시설 확충 등 보행길의 정비는 물론 보행공간 확충, 보행자와 차량의 분리, 보행로와 자전거 도로의 구분 등 개선사업이 시급히 추진될 수 있도록 관심과 예산투입이 필요함

□ 교통안전에 대한 관심 증대 필요

- 교통사고, 범죄 등 발생비율은 선진국 중 최하위 수준을 보이고 있음
- 이를 위해서는 자동차 위주의 교통정책에서 보행, 자전거 등 녹색교통, 대중교통 위주의 교통정책으로 전환될 필요성이 있음
- 또한 대중교통 정류장, 대중교통 내부, 보행로 및 자전거 도로, 택시, 주차장, 횡단 보도 등 많은 교통시설에 대하여 안전문제를 다시 모니터링 해보고, 안전성 향상을 다양한 대책을 강구할 필요성이 있음

참고문헌

1. 대전광역시(2014), 대전광역시 교통약자 이동편의 증진계획
2. 대전광역시(2014), 대전광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획
3. 국토교통부(2013), 2012년 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측(raw-data)
4. 모창환 외 3인(2011), 여성의 통행특성과 교통안전 확보방안 연구, 한국교통연구원
5. 마경희 외 3인(2011), 성인지적 예산분석을 위한 기초연구 : 교통약자 이동욕구 및 정책수요의 성별차이와 개선방안을 중심으로, 한국여성정책연구원
6. 빈미영(2011), 경기도 대중교통이용 여성 통행자 성범죄피해 현황과 개선방안, 경기개발연구원
7. 박정철(2011), 안전한 대중교통 만들기, 경기개발연구원
8. 조영미 외 1인(2009), 여행프로젝트 장착을 위한 이론화 연구, 서울시 여성가족재단
9. 최유진(2013), 여성친화도시 공간 조성사업 발전 방안 연구, 한국여성정책연구원
10. 정일선 외 2인(2010), 경북형 여성친화도시 조성을 위한 연구, 경북여성정책개발원
11. 김중철(2012), 청주시 여성친화도시 발전방향 및 조성 기준 수립 방안, 충청남도여성정책개발원
12. 김양희(2008), 여성이 행복한 도시 만들기, 행정중심복합도시건설청
13. 손문금 외 3인(2012), 마곡지구 성평등 도시개발 모델 구축, 서울여성가족재단
14. 조경옥(2013), 여성친화도시 조성을 위한 남원시 여성정책 중장기 발전계획, 전북발전연구원
15. 정원희(2012), 아산시 여성친화도시 조성 연구, 미래발전연구원
16. 서울시특별시(2011), 서울특별시 브랜드 콜택시 활성화 정책자료집
17. 유희정 외 4인(2010), 여성친화도시 조성 매뉴얼, 여성가족부
18. 오미란(2012), 광주광역시 광역형 여성친화도시 조성 과제, 광주여성재단

19. 정일선(2014), 구미시 여성친화도시 조성 중장기 계획, 경북여성정책개발원
20. 김승희 외 3인(2013), 여성친화도시 조성을 위한 원주시 여성발전 중장기계획, 강원발전연구원
21. 장미혜 외 3인(2009), 여아와 여성이 안전한 지역사회 환경 조성방안, 한국여성정책 연구원
22. 여성가족부(2013), 2014년 성별영향분석평가 지침
23. <http://www.pinkladiesmembers.co.uk>
24. <http://blog.daum.net/moge-family/5237>
25. <http://bwht.org>
26. <http://taas.koroad.or.kr>

부 록

- I . 성별영향분석평가 제도 개요
- II . 대전시 입체횡단시설 설치 현황

부 록

부 록 I. 성별영향분석평가 제도 개요

1. 성별영향분석평가 정의

- 성별영향분석평가란 법령·계획·사업 등 정부의 주요 정책을 수립·시행하는 과정에서 여성과 남성의 특성과 사회·경제적 격차 등의 요인들을 체계적으로 분석·평가함으로써 정부 정책이 성평등 실현에 기여하도록 하는 제도임

1) 성별영향분석평가의 목적

- 정부 정책이 성별에 미치는 영향을 체계적·종합적으로 분석·평가하여 실질적인 성평등을 실현함
- 정책의 성차별적 원인을 분석·평가하여 합리적으로 개선함으로써 효율적인 정책추진 체계를 확립함
- 정책 수요자의 성별 특성에 기반 한 정책실행으로 국민 만족도를 제고함

2) 법적 근거

- 성별영향분석평가법(이하 “법” 이라 함) 및 성별영향분석평가법 시행령(이하 “영” 이라 함)은 여성발전기본법 제10조, 제10조의2에 근거함

성별영향분석평가 지침

성별영향분석평가의 효율적 추진을 위하여 분석평가의 대상·기준·방법·절차 등 성별영향분석평가 운영에 필요한 구체적인 내용을 정한 법령보충 성격의 운영 기준(근거: 영 제3조)

3) 추진 경과

- 여성발전기본법에 성별영향분석평가 근거조항 마련(2002년)
 - 9개 기관(10개 과제)에 대한 시범사업 실시(2004년)
- 중앙행정기관 및 광역자치단체를 대상으로 본격 실시(2005년)

- 2006년 기초자치단체, 2007년 시·도 교육청을 대상기관으로 포함
- 성별영향분석평가법 제정(2011.9.15) 및 시행(2012.3.16)
 - 2005년 53개 기관 / 85개 과제 → 2012년 302개 기관 / 14,792개 과제

4) 대상정책(법 제5조 및 영 제2조)

- 법률·대통령령·부령 및 조례·규칙의 제정 또는 개정안
- 법률에 따라 3년 이상의 주기로 수립하는 계획
- 중앙행정기관의 주요한 정책으로서 추진하는 사업 및 지방자치단체 세출예산의 단위사업

5) 분석평가 고려사항(법 제6조)

- 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장은 다음 사항을 종합적으로 고려하여 분석평가를 하고 분석평가서를 작성하여야 함
 - 성별에 따라 구분한 성별통계
 - 성별 수혜분석
 - 분석평가결과에 따른 정책개선방안
 - 그 밖에 분석평가의 기준에 관하여 대통령령으로 정하는 사항

6) 적용 기관(법 제2조)

- 중앙행정기관 : 부·처·청, 위원회 등
- 지방자치단체 : 시·도, 시·군·구, 시·도 교육청

7) 실시방법(법 제18조 관련)

- 성별영향분석평가시스템(<http://gia.mogef.go.kr>)을 통해 분석평가의 모든 절차를 진행함

2. 성별영향분석평가 유형

[평가대상별 성별영향분석평가 체계]

평가대상		각 기관	여성가족부
법령	제·개정 법령안 (중앙부처)	·법령안 및 체크리스트와 분석평가서 작성·제출	·분석평가 검토 및 검토의견 통보 ·분석평가 컨설팅·교육 프로그램 운영
	제·개정 자치법규안 (지자체)	·자치 법규안 및 체크리스트와 분석평가서 작성·제출 ·분석평가 검토·협의를 기관별 분석평가책임관이 수행	·분석평가 컨설팅·교육 프로그램 운영
계획	중장기 계획 (중앙부처)	·당해 계획 수립안 및 체크리스트와 분석평가서 작성·제출	·분석평가 검토 및 검토의견 통보 ·분석평가 컨설팅·교육 프로그램 운영
	중장기 계획 (지자체)	·당해 계획 수립안 및 체크리스트와 분석평가서 작성·제출 ·분석평가 검토·협의를 기관별 분석평가책임관이 수행	·분석평가 컨설팅·교육 프로그램 운영
사업	주요 정책·사업 (중앙부처)	·체크리스트와 분석평가서 작성·제출	·분석평가 검토 및 검토의견 통보 ·분석평가 컨설팅·교육 프로그램 운영
	세출예산 사업 (지자체)	·체크리스트와 분석평가서 작성·제출 ·분석평가 검토·협의를 기관별 분석평가책임관이 수행	·분석평가 컨설팅·교육 프로그램 운영
특정성별영향분석평가		·대상 정책에 대한 자료 협조 ·개선대책 수립·시행 및 반영결과 통보	·특정성별영향분석평가 실시 ·정책개선 권고 및 반영결과 점검
분석평가결과 종합		·기관별 종합결과보고 제출 (다음년도 2월 말)	·종합분석보고서 작성 및 제출 - 국무회의 보고 후 국회 제출

3. 계획에 대한 성별영향분석평가

1) 개요

- 중앙행정기관과 지방자치단체는 법률에 따라 3년 이상의 주기로 수립하는 계획에 대하여 분석평가를 실시함(법 제5조 제1항 및 영 제2조)
 - 각 기관은 해당 계획을 수립하기 전까지 비전과 목표, 전략 및 중점과제에 대한 분석평가 실시(영 제4조)
- 실효성 있는 성별영향분석평가를 위해 계획 확정 2개월 전, 위원회 상정 30일 이전 또는 부처(부서)협의 전까지 중 빠른 시기에 실시하고, 분석평가 결과를 계획에 반영함
- 분석평가 결과 개선 예정이라고 한 계획에 대한 추진실적 재점검(중앙행정기관 대상)
 - 2012년 계획의 경우 「2013년 기관별 종합결과보고」 시 별도의 항목을 통해 점검

2) 추진절차 : 모든 과정은 GIA 시스템을 통해 진행

(1) 분석평가서 작성 제외대상(제외계획)

- 여성의 지위향상 또는 성평등 실현을 직접 목적으로 하는 계획으로 체크리스트만 작성·제출함

(2) 분석평가서 작성 대상

- 여성의 지위향상 또는 성평등 실현을 직접 목적으로 하는 계획에 해당되지 않으면 체크리스트와 분석평가서를 함께 작성·제출함

3) 분석평가서 작성 제외대상인 경우

(1) 체크리스트 작성·제출

- 계획 수립안 마련 시 성평등에 미칠 영향 판단을 위한 체크리스트를 작성하여 중앙행정기관은 여성가족부에, 지방자치단체는 해당 기관의 분석평가책임관에게 제출

(2) 제외계획 여부 통보

- 중앙행정기관은 여성가족부가, 지방자치단체는 분석평가책임관이 제출된 체크리스트를 검토하고, 계획안이 분석평가서 작성 제외대상(제외계획)인지 여부를 해당 부처/부서에 통보함
- 체크리스트에 대해 제외계획 통보, 분석평가서 제출 요청으로 구분하여 통보함
 - (제외계획 통보) 해당 계획안이 여성의 지위향상 또는 성평등 실현을 직접 목적으로 하는 계획에 해당함을 확인·통보 → 분석평가 절차 종료
 - (분석평가서 제출 요청) 해당 계획안은 제외계획이 아니므로 분석평가서 작성을 요청
- 15일 이내에 검토결과를 통보하고, 검토를 종료하기 어려운 불가피한 사정이 있는 경우 검토기간 연장이 가능함(이 경우 최대한 신속히 검토)
 - 검토의견 통보 기간 연장 사유 : 계획안의 지연 제출, 제출 자료의 보완, 관계기관과의 협의, 계획안의 수정·변경 등으로 시간이 필요한 경우

(3) 분석평가서 작성·제출

- 체크리스트 검토 결과 분석평가서 제출 요청을 받은 경우 분석평가서를 작성하여 중앙행정기관은 여성가족부에, 지방자치단체는 해당 기관의 분석평가책임관에게 제출함
 - 분석평가서 작성 시 관계 전문가 및 시민단체 의견 수렴 필요

(4) 검토의견 통보

- 중앙행정기관은 여성가족부가, 지방자치단체는 분석평가책임관이 제출된 분석평가서에 대한 검토의견 통보서를 작성하여 해당부처/부서에 통보함
 - 필요 시 분석평가서에 대한 전문가 검토의견 요청 가능
 - 분석평가서 검토 결과 자체개선사례에 해당한다고 판단되면 별도 등록

- 분석평가 결과에 따라 원안동의, 개선의견으로 구분하여 통보함
 - (원안동의) 제출된 분석평가서의 내용에 동의한다는 의견 → 분석평가 절차 종료
 - (개선의견) 성평등을 위해 계획안을 개선하여야 한다는 의견
- 45일 이내에 검토결과를 통보하고, 검토를 종료하기 어려운 불가피한 사정이 있는 경우 검토기간 연장이 가능함(이 경우 최대한 신속히 검토)
 - 검토의견 통보 기간 연장 사유 : 계획안의 지연 제출, 제출 자료의 보완, 관계 기관과의 협의, 계획안의 수정·변경 등으로 시간이 필요한 경우

(5) 반영결과 제출

- 검토의견 통보서의 결과가 개선의견인 경우 개선의견에 대한 반영결과 제출서를 작성함
- 해당 계획 확정 전까지 중앙행정기관은 여성가족부에, 지방자치단체는 해당 기관의 분석평가책임관에게 제출함

(6) 반영결과 관리

- 중앙행정기관은 여성가족부가, 지방자치단체는 분석평가책임관이 반영결과 제출서의 내용을 확인하여 개선의견 수용·불수용·일부수용으로 표시함
- 주요내용, 개선의견, 반영의견 등을 작성하여 개선의견으로 통보된 계획을 지속적으로 관리함

[분석평가서 작성 제외대상 평가 절차]

중앙행정기관	단계 및 내용		지방자치단체
해당 부처 (→여성가족부)	체크리스트 작성·제출	계획 수립안 마련 시 제외계획 선정기준 해당란에 체크하고 주요 내용 기재 후 제출 * 계획안 첨부	해당부서 (→분석평가 책임관)
↓			
여성가족부	제외계획 여부 통보	제출된 체크리스트를 검토하여 분석평가서 작성 제외대상 여부 통보	분석평가책임관
↓ <i>'제외계획'으로 통보받은 경우 절차 종료</i>			
해당 부처 (→ 여성가족부)	분석평가서 작성·제출	'분석평가서 제출 요청'으로 통보받은 경우 분석 평가서를 작성·제출 * '계획 확정 2개월 전, 위원회 상정 30일 이전 또는 부처(부서) 협의 전까지' 중 빠른 시기에 실시	해당부서 (→분석평가 책임관)
↓			
여성가족부	검토의견 통보	분석평가서를 검토하여 '원안동의', '개선의견' 으로 결과를 통보 * '자체개선사례'에 해당하는 경우 별도 등록	분석평가책임관
↓ <i>'원안동의'로 통보받은 경우 절차 종료</i>			
해당 부처 (→ 여성가족부)	반영결과 제출	검토의견 통보서의 결과가 '개선의견'인 경우 반영결과를 작성하여 계획 확정 전까지 제출	해당부서 (→분석평가 책임관)
↓			
여성가족부	반영결과 관리	해당부처(부서)에서 개선의견을 수용하였는지 여부를 확인 및 관리	분석평가책임관

4) 분석평가서 작성 대상인 경우

(1) 체크리스트 작성·제출

- 계획 확정 2개월 전, 위원회 상정 30일 이전 또는 부처(부서) 협의 전까지 중 빠른 시기에 비전과 목표, 전략 및 중점과제에 대한 체크리스트 및 분석평가서를 관계 전문가 및 시민단체의 의견을 수렴하여 작성한 후 중앙행정기관은 여성가족부에, 지방자치단체는 해당 기관의 분석평가책임관에게 제출함

(2) 검토의견 통보

- 중앙행정기관은 여성가족부가, 지방자치단체는 분석평가책임관이 제출된 분석평가서에 대한 검토의견 통보서를 작성하여 해당부처/부서에 통보함
 - 분석평가서 작성이 필요 없는 제외계획이면 제외 통보 → 분석절차 종료
- 분석평가 결과에 따라 원안동의, 개선의견으로 구분하여 통보함
 - (원안동의) 제출된 분석평가서의 내용에 동의한다는 의견 → 분석평가 절차 종료
 - (개선의견) 성평등을 위해 계획안을 개선하여야 한다는 의견
- 45일 이내에 검토결과를 통보하고, 검토를 종료하기 어려운 불가피한 사정이 있는 경우 검토기간 연장이 가능함(이 경우 최대한 신속히 검토)



(3) 반영결과 제출

- 검토의견 통보서의 결과가 개선의견인 경우 개선의견에 대한 반영결과 제출서를 작성함
- 해당 계획 확정 전까지 중앙행정기관은 여성가족부에, 지방자치단체는 해당 기관의 분석평가책임관에게 제출함

(4) 반영결과 관리

- 중앙행정기관은 여성가족부가, 지방자치단체는 분석평가책임관이 반영결과 제출서의 내용을 확인하여 개선의견 수용·불수용·일부수용으로 표시함
- 주요내용, 개선의견, 반영의견 등을 작성하고, 개선의견으로 통보된 계획을 관리함

[분석평가서 작성 대상 평가 절차]

중앙행정기관	단계 및 내용		지방자치단체
해당 부처 (→ 여성가족부)	체크리스트 및 분석평가서 작성·제출	체크리스트 및 분석평가서를 작성하고, 계획안을 첨부하여 제출 * 계획 확정 2개월 전, 위원회 상정 30일 이전 또는 부처(부서) 협의 전까지 중 빠른 시기에 실시	해당부서 (→ 분석평가 책임관)
			
여성가족부	검토의견 통보	분석평가서를 검토하여 해당부처(부서)에 '원안동의', '개선의견'으로 결과를 통보 * 제외계획인 경우 '제외통보' * '자체개선사례'에 해당하는 경우 별도 등록	분석평가책임관
 '원안동의', 제외통보'로 통보받은 경우 절차 종료			
해당 부처 (→ 여성가족부)	반영결과 제출	검토의견 통보서의 결과가 '개선의견'인 경우 반영결과를 계획 확정 전까지 제출	해당부서 (→ 분석평가 책임관)
			
여성가족부	반영결과 관리	해당부처(부서)에서 개선의견을 수용하였는지 여부를 확인 및 관리	분석평가책임관

5) 체크리스트(계획)

[체크리스트 양식]

(기관명) 성별영향분석평가 체크리스트(계획)			
계획명			
구분	신규 수립()	재수립()차	
근거 법령			
소관 부서	주관기관 및 부서	기관명: 부서명:	성명/전화번호
	관계기관	기관명: 부서명:	성명/전화번호
		기관명: 부서명:	성명/전화번호
		기관명: 부서명:	성명/전화번호
계획 수립 일정 (예정)	관계기관 협의	~	(일간)
	계획안 마련	~	(일간)
	위원회 상정 및 의결	~	(일간)
붙임 자료	계획(안) 및 요약본		
선정 기준		해당 여부	주요 내용
제외 계획	<input type="checkbox"/> 여성만을 대상으로 하는 계획 - 예) 여성농어업인육성, 경력단절 여성 등의 경제 활동 촉진, 여성과학기술인 육성지원 기본계획 등	<input type="checkbox"/> 예 <input type="checkbox"/> 아니오	
대상 계획	<input type="checkbox"/> 인적 대상 사업을 포함하고 있는 계획	<input type="checkbox"/> 예 <input type="checkbox"/> 아니오	
	<input type="checkbox"/> 시설설차개선 사업을 포함하고 있는 계획	<input type="checkbox"/> 예 <input type="checkbox"/> 아니오	
	<input type="checkbox"/> 그 외 여성과 남성에게 영향을 줄 수 있는 사업을 포함하고 있는 계획	<input type="checkbox"/> 예 <input type="checkbox"/> 아니오	

6) 성별영향분석평가서(계획)

[성별영향분석평가서 양식]

(기관명) 성별영향분석평가서(계획)								
<p>○ 계획명 :</p>								
<p>I. 개 요</p>								
<p><input type="checkbox"/> 비전과 목표</p> <p style="margin-left: 20px;">○ 계획의 추진목표, 발전목표 등을 기술</p>								
<p><input type="checkbox"/> 전략 및 중점과제</p> <p style="margin-left: 20px;">○ 계획의 전략과제별 추진계획, 전략 및 이행과제 등을 기술</p>								
<p>II. 비전과 목표</p>								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <th style="width: 50%;">분석평가 항목</th> <th style="width: 50%;">해당 여부</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">성별로 다른 영향 발생 가능성</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/>있음 <input type="checkbox"/>없음</td> </tr> </tbody> </table>			분석평가 항목	해당 여부	성별로 다른 영향 발생 가능성	<input type="checkbox"/> 있음 <input type="checkbox"/> 없음		
분석평가 항목	해당 여부							
성별로 다른 영향 발생 가능성	<input type="checkbox"/> 있음 <input type="checkbox"/> 없음							
<p><input type="checkbox"/> <분석 근거></p> <p style="margin-left: 20px;">○</p>								
<p>III. 전략 및 중점과제</p>								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #d9e1f2;"> <th style="width: 30%;">분석평가 항목</th> <th style="width: 40%;">해당 여부</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">성별 요구도</td> <td style="text-align: center;">* <input type="checkbox"/>있음 <input type="checkbox"/>없음</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">성별 형평성</td> <td style="text-align: center;">** <input type="checkbox"/>반영완료 <input type="checkbox"/>추후개선 <input type="checkbox"/>해당없음</td> </tr> </tbody> </table>			분석평가 항목	해당 여부	성별 요구도	* <input type="checkbox"/> 있음 <input type="checkbox"/> 없음	성별 형평성	** <input type="checkbox"/> 반영완료 <input type="checkbox"/> 추후개선 <input type="checkbox"/> 해당없음
분석평가 항목	해당 여부							
성별 요구도	* <input type="checkbox"/> 있음 <input type="checkbox"/> 없음							
성별 형평성	** <input type="checkbox"/> 반영완료 <input type="checkbox"/> 추후개선 <input type="checkbox"/> 해당없음							

- * 있음: 계획에 포함된 전략 및 중점과제를 중에 남성과 여성이 처해있는 사회문화적·경제적·신체적(생물학적) 여건의 차이로 인하여 서로 다른 정책 요구가 발생할 가능성이 있는 전략 및 중점과제가 있다면, 따라서 성별에 따라 서로 다르게 나타나는 정책요구를 반영하여 계획을 수립할 필요가 있다면 '있음'에 체크
 - ※ 해당계획이 성차별을 한다는 의미가 아님.
- * 없음: 계획 관련해서 남녀의 사회문화적·경제적·신체적(생물학적) 차이에 따른 성별 요구 차이가 없으면 '없음'에 체크

- ** 반영완료: 남성과 여성의 사회문화적·경제적·신체적(생물학적) 여건의 차이로 인한 요구를 이미 고려하여 전략 및 중점과제에 반영하였다면 '반영완료'에 체크
- ** 추후개선: 남성과 여성의 사회문화적·경제적·신체적(생물학적) 여건의 차이로 인한 요구를 고려하여 전략 및 중점과제에 수용할 필요가 있어, 이에 대한 개선조치를 마련할 예정이면 '추후개선'에 체크
- ** 해당없음: 계획에 포함된 전략 및 중점과제 관련 남녀의 사회문화적·경제적·신체적(생물학적) 차이에 따른 성별 요구 차이가 없어, 성별에 따라 다른 정책요구를 반영할 필요가 없다면 '해당 없음'에 체크

1. 성별 요구도

※ 아래 사항은 해당 항목에만 작성하거나 통합 작성 가능

1) 남녀의 사회문화적 차이에 따른 성별 요구 차이

<분석 근거>

- 관련 통계가 있을 경우 활용 제시

2) 남녀의 경제적 차이에 따른 성별 요구 차이

<분석 근거>

- 관련 통계가 있을 경우 활용 제시

3) 남녀의 신체적(생물학적) 차이에 따른 성별 요구 차이

<분석 근거>

- 관련 통계가 있을 경우 활용 제시

2. 성별 형평성

<분석 근거>

관련통계: * (계획 관련 통계를 추가하여 작성 가능)

구 분	2012년		2013년	
	사업대상자	사업수혜자	사업대상자	사업수혜자
전체				
여성(비율)				
남성(비율)				

* 통계출처:

성별격차 및 원인분석

반영완료사항

이미 성별 요구를 고려하여 반영한 내용을 기재

3. 성평등을 위한 조치사항(정책개선 및 환류)

분석평가 항목	해당 계획 개선안
법령 반영 계획	
사업(또는 과제) 반영 계획	

※ 성별 특성 반영 필요성이 없다고 분석하였거나, 이미 성별 특성을 반영한 경우는 작성하지 않으며, 추후 개선 계획인 경우만 작성

※ 법령 반영 계획인 경우 구체적으로 해당 법령명과 법령의 개선 계획을 기재

※ 사업 또는 과제 반영 계획인 경우 해당 사업 또는 과제명과 개선 계획을 기재

소관 부서 및 연락처

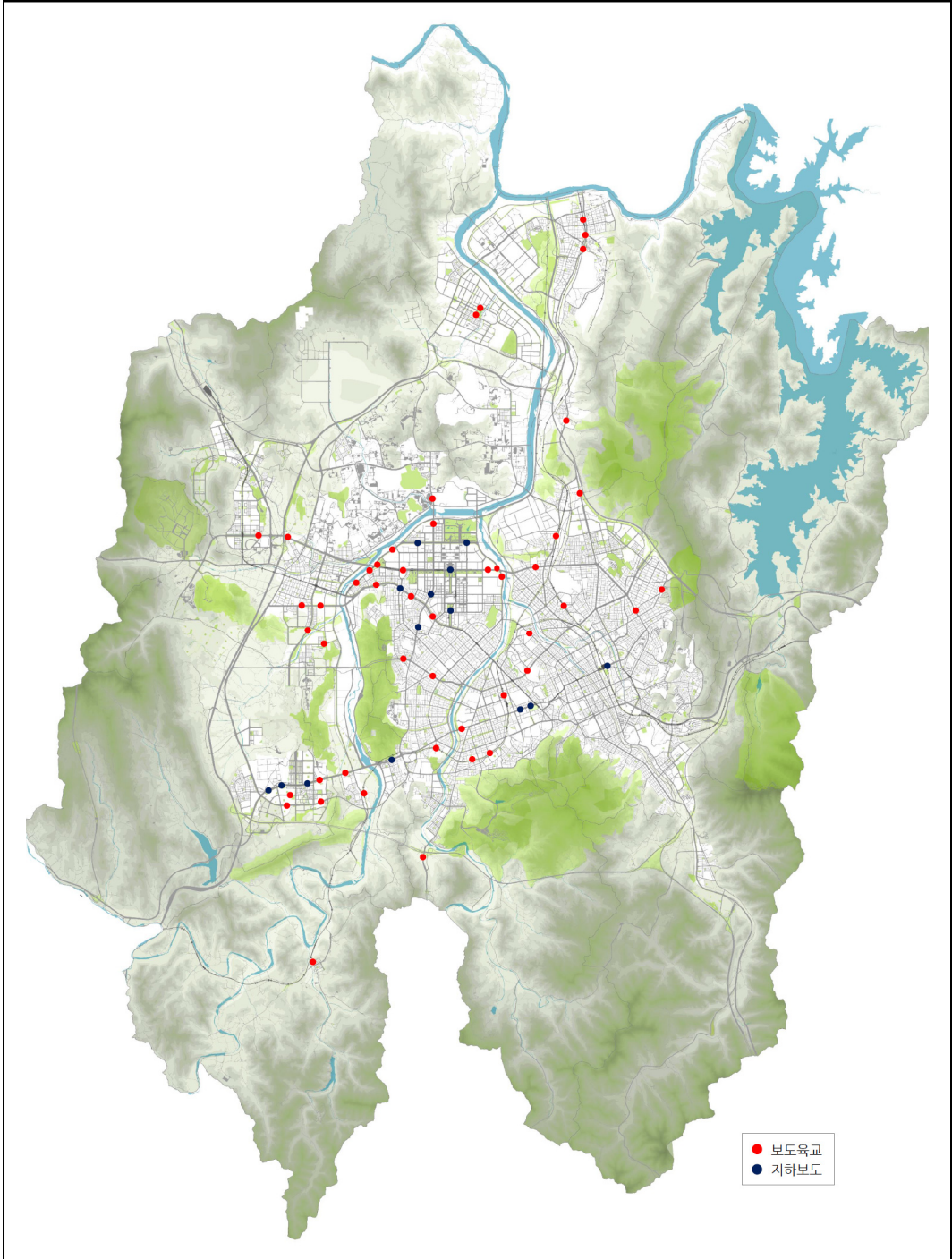
기관/부서명				
부서장	성 명:	직급:	전화번호:	
담당자	성 명:	직급:	전화번호:	이메일:

부 록 Ⅱ. 대전시 입체횡단시설 현황

[대전시 입체횡단시설(보도육교 및 지하보도) 현황]

구 분	내 용				
E/V 설치 보도육교 (12개소)	총 12개소 / 버드내, 안영동, 은아, 죽동, 월드컵, 미래남, 미래북, 봉명, 원신흥, 상대, 외동, 화정초교(현재 건설중)				
E/V 미설치 보도육교 (36개소)	교통사고 발생 미미 (24개소)	총 24개소 / 명석고앞, 자양, 오류동, 산성, 문화동, 가람, 수정, 만년, 서부초교, 가수원역, 구봉, 신선, 대신고, 누리, 느리울, 매화, 도룡동, 원골, 읍내동, 오정동, 신탄진역, 제조창건널목, 신대화(아), 남경미울			
	교통사고 발생 과다 (12개소)	시설명	준공년도	교통사고현황 (2010~2012)	개선안
		충남여고앞	1993	중상 3건	E/V 설치
		중촌	1993	사망 2건, 중상 4건	횡단보도 설치
		갑천1	1993	중상 2건	교차로 (횡단보도 및 E/V 설치 곤란)
		갑천2	1993	중상 2건	
		한밭	1992	사망 1건, 중상 1건	교통량 미미 (횡단보도 및 E/V 설치 곤란)
		월평	1993	사망 3건, 중상 2건	횡단보도 설치
		다모아	1997	사망 1건	교통량미미 (방호울타리 설치)
		큰마을	1996	사망 2건, 중상 4건	E/V 설치
		갈마	1993	사망 1건, 중상 2건	E/V 설치
		내동초교	1997	중상 2건, 경상 1건	횡단보도 인접 (방호울타리 설치)
		관저	2001	사망 1건	E/V 설치
		월평초교	2004	중상 2건	교통량미미 (방호울타리 설치)
지하보도 (14개소)	총 14개소 / 서대전, 문화, 정부청사, 보라매, 만월, 평송, 대덕, 갈마, 둔원, 정림, 구봉, 신선, 관저, 대전역				

[대전시 입체횡단시설 설치 위치]



정책연구보고서 2014-19

여성 통행실태 분석 및 여성친화형 교통정책 연구

발행인 유 재 일
발행일 2014년 9월
발행처 대전발전연구원
301-826 대전광역시 중구 중앙로 85(선화동 287)
전화: 042-530-3500 팩스: 042-530-3528
홈페이지 : <http://www.djdi.re.kr>

인쇄: 제일문화사 TEL 042-672-5193 FAX 042-672-5194

이 보고서의 내용은 연구책임자의 견해로서 대전광역시의 정책적 입장과는 다를 수 있습니다.

