

생활안전을 위한 도시환경 개선전략

2012. 2. 6 제108호

신상영 / 서울시정개발연구원 연구위원

< 목 차 >

요약

- I. 서울의 생활안전사고 특성
- II. 안전한 도시환경 추진사례
- III. 서울시 생활안전을 위한 도시환경 개선방향

요 약

도시의 안전은 시민들의 삶의 질 향상을 위한 가장 기본적인 조건이다. 서울시민은 도시성과 영역 중 경제적 활력(33%), 복지 및 형평성(21%) 다음으로 도시안전(19%)을 가장 중요하게 꼽고 있으며, 안전분야 중에서는 범죄예방(73%)을 가장 중요한 요소로 인식하고 있다. 급속한 도시성장을 거치는 동안 서울의 도시환경은 안전에 부정적인 고밀화, 대형화, 지하공간 확대, 노후화, 용도혼재 등을 특징으로 하는 도시공간이 되었다. 특히 서울은 교통사고와 강력범죄에서 도쿄에 비해 인명피해(사망, 중상)와 대인범죄(폭력, 강간, 강도 등)의 비중이 월등히 높은 실정이다.

서울에서 인명피해를 가장 많이 유발하는 생활안전사고는 교통사고와 강력범죄

도로교통사고는 경찰청 기준으로 매년 40천여 건(보험사 등 통합 193천여 건) 발생하며, 특히 노인의 교통사고 사망·부상률이 매우 높다. 보행자 교통사고는 횡단보도·교차로 일대에서 주로 발생하는데, 사망자는 동대문구, 영등포구, 금천구 등에서, 중상자는 강남구, 송파구, 관악구 등에서 많다. 5대 강력범죄는 매년 123천여 건 발생하며, 폭력, 절도, 강간 등의 순으로 많은 비중을 차지하고 있다. 강력범죄는 전반적으로 ‘노상’에서 많이 발생하지만, 살인범죄는 단독주택, 강간범죄는 숙박업소·유흥업소에서 가장 많이 발생한다. 119구조대의 구조 역시 교통사고 38.7%, 화재 24.4%, 산악사고 22.6% 순으로 많은 것으로 나타났다.

국내외 안전도시(Safe Communities) 프로젝트들은 참여와 협력을 기조로 추진

세계보건기구(WHO)의 안전도시 프로젝트는 손상, 폭력, 자살 등의 예방에 초점을 맞추고 다양한 이해관계집단의 파트너십과 협업, 안전취약계층에 대한 배려 등을 가장 중요하게 고려하고 있다. 우리나라는 수원, 송파구, 원주, 제주, 천안 등이 인증을 받고, 도시안전조례를 제정하여 운영하고 있다. 일본의 도시들은 상당수가 방법을 중심으로 생활안전 마을만들기(まちづくり) 조례를 제정하여 운영하고 있다. 안전확보를 위해 지역주민의 자주적 활동을 촉진하며, 주택, 도로, 공원, 상업시설, 학교 등 취약지역과 시설을 중심으로 공공지원과 정보를 제공하는데 역점을 두고 있다.

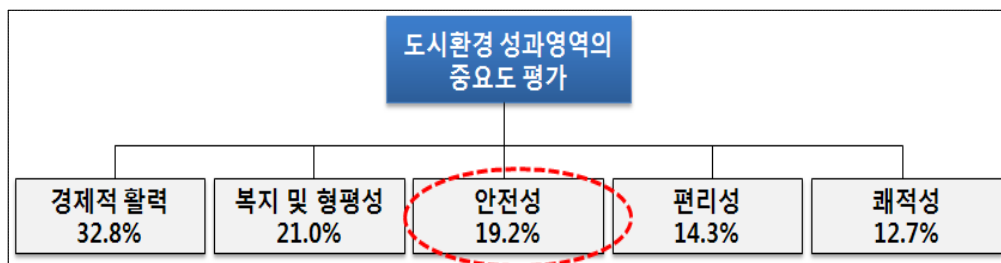
적극적인 도시환경 정비를 통한 사전예방 강화

향후 서울시의 생활안전 전략은 무엇보다도 도시환경정비를 통한 사전예방에 초점을 맞출 필요가 있다. 첫째, 취약집단 밀집지역과 사고다발지역을 비롯한 취약지역을 중심으로 도시환경을 정비할 필요가 있다. 둘째, 개별 시설 위주의 정비에서 지역중심의 종합적인 면적(面的) 정비의 개념을 강화한다. 특히 보행자 교통사고와 범죄예방을 위한 공공공간의 Barrier-free(무장애) 및 CPTED(범죄예방환경설계)를 강화한다. 셋째, 생활안전을 위한 제도적·협력적 기반을 구축할 필요가 있으며, 우선 「재난 및 안전관리 기본법」과 「재난 및 안전관리 기본조례」에 생활안전에 관한 사항을 추가한다. 이밖에 지역실정에 대해 가장 잘 아는 지역주민들의 주도적인 참여를 위해 마을공동체 만들기 사업과 소셜마케팅을 적극적으로 활용할 필요가 있다.

I. 서울의 생활안전사고 특성

서울시민의 높은 안전에 대한 인식

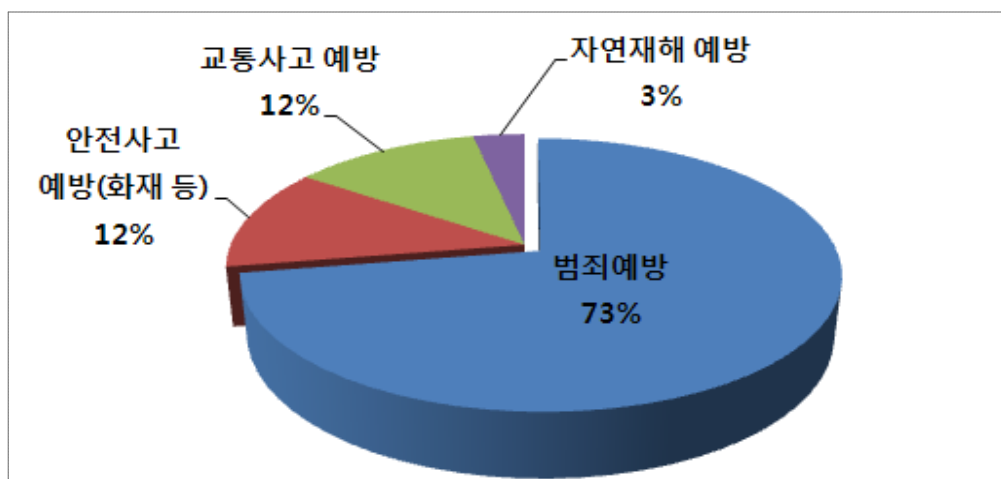
- 서울시민은 경제적 활력, 복지·형평성 다음으로 안전성을 중요시
- 2010년 서울시민 1천명을 대상으로 한 표본조사 결과에 따르면, 5가지 도시환경 성과영역 중 19%가 안전성을 가장 중요한 영역으로 평가



자료 : 서울특별시, 「지역발전계획 수립을 위한 정책지표 개발」 설문조사(2010년 7~8월)

[그림 1] 서울시민(1,000명 표본)의 도시환경 성과영역에 대한 중요도 평가결과

- 안전성 영역 내에서는 73%가 범죄예방을 가장 중요한 영역으로 평가

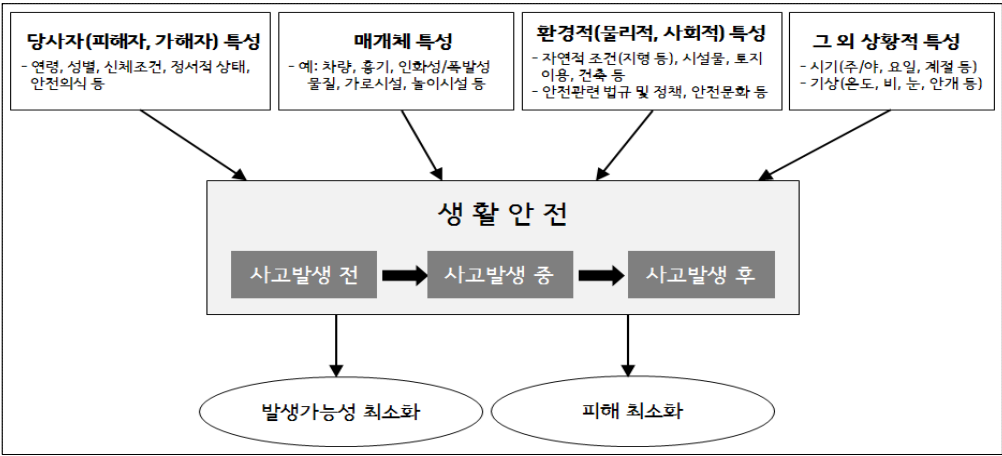


자료 : 서울특별시, 「지역발전계획 수립을 위한 정책지표 개발」 설문조사(2010년 7~8월)

[그림 2] 서울시민(1,000명 표본)의 안전성 영역 내에서 중요도 평가결과

□ 생활안전을 위한 도시차원의 관리 필요

- 생활안전은 사고에 관련된 당사자(피해자, 가해자), 매개체 특성(예 : 차량, 흉기, 가로시설), 물리적 및 사회적 환경 특성이 복합적으로 영향
- 안전한 도시환경을 만드는 것은 안전사고의 예방 측면에서 중요하며, 단속, 긴급구조·구급과 같은 대응 측면에 비해 지자체의 역할이 중요



[그림 3] 생활안전에 영향을 미치는 요인

도로교통사고가 인적재난의 가장 큰 비중을 차지

□ 인적재난은 도로교통사고, 화재 등의 순으로 큰 비중

- 도로교통사고는 매년 4만여 건(경찰청·보험사 등 통합 19만 3천여 건) 발생하며, 5만 9천여 명의 인명피해(사망, 부상 등) 유발

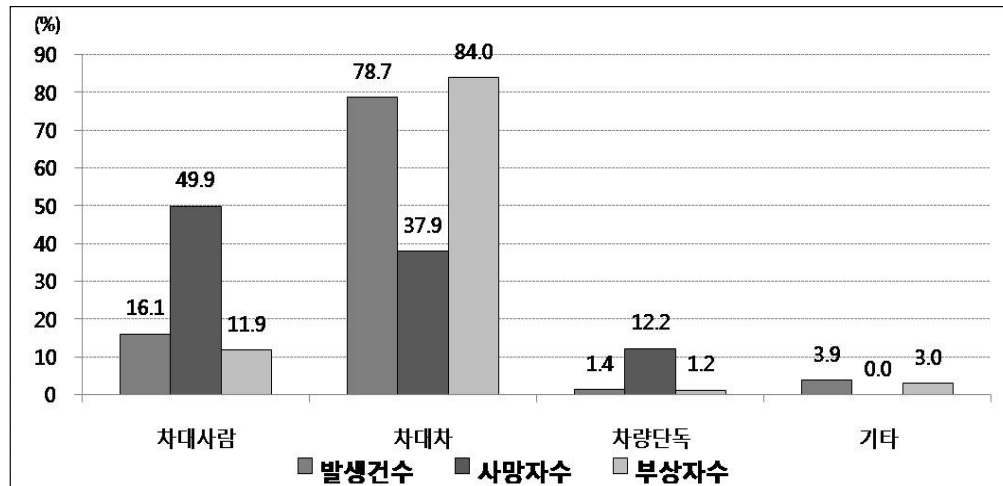
<표 1> 서울의 인적재난 발생 현황(2001~2010년 연평균)

구분	계	화재	산불	붕괴	폭발	도로교통사고*	기타
발생건수(건)	47,103	5,929	24	7	14	40,789	234
인명피해(명)	60,449	345	4	5	28	59,434	188

주 : * 경찰청에서 처리한 교통사고만을 집계

자료 : 서울통계연보

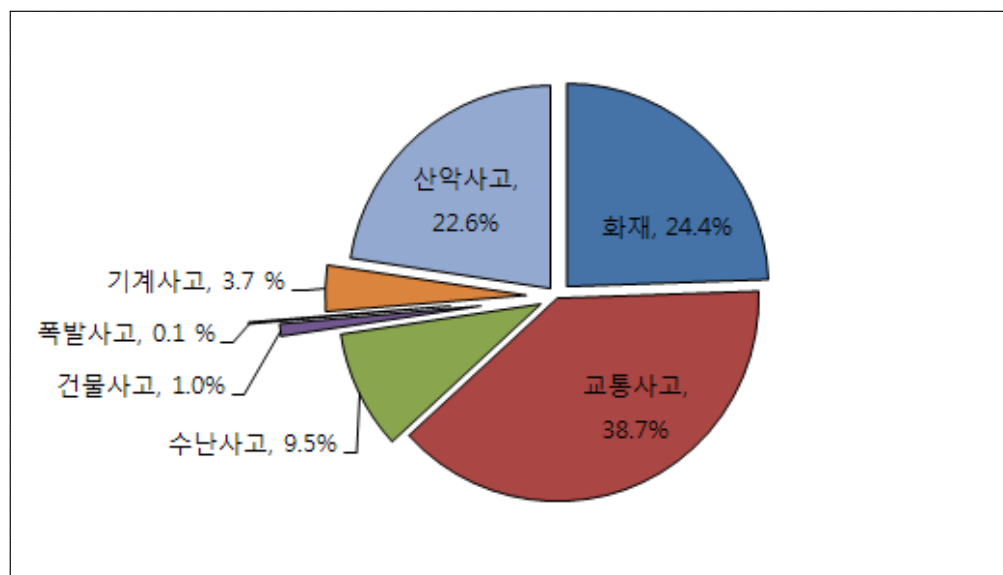
- 발생건수와 부상자수에서는 '차대차'사고가 가장 많은 부분을 차지하는 반면, 사망자수는 '차대사람'사고가 가장 많은 부분을 차지



자료 : 도로교통공단, 교통사고분석시스템(TAAS) 자료

[그림 4] 서울의 도로교통사고 유형별 구성(2007~2009년 연평균)

- 119구조대의 구조 역시 교통사고 38.7%, 화재 24.4%, 산악사고 22.6% 등의 순으로 교통사고가 가장 많은 부분 차지



[그림 5] 서울의 119구조대 구조인원의 사고종류별 구성

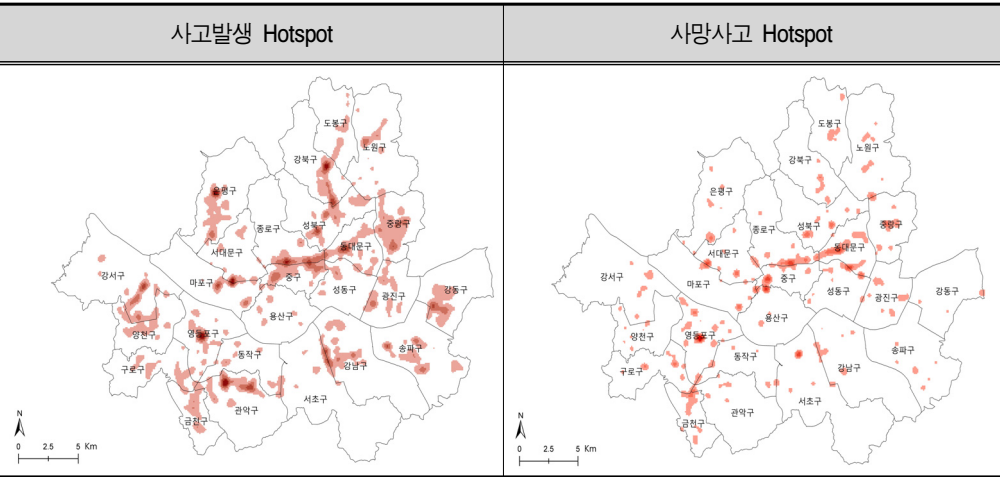
- 교통약자 중에서는 65세 이상 노인의 사망률과 부상률이 높음
 - 특히 노인 교통사고 사망률은 다른 어떤 연령계층보다 압도적으로 높아 노인교통안전을 위한 강력한 대책 필요

<표 2> 서울의 어린이 및 노인 교통사고 발생 현황(2009년)

구분	교통사고 사상자수(명)		인구 10만명당	
	사망자수	부상자수	사망자수	부상자수
전체 연령대	501	270,449	4.9	2,649.3
어린이(14세 이하)	14	14,076	0.9	945.0
노인(65세 이상)	145	11,998	15.5	1,282.2

자료 : 도로교통공단, 교통사고분석시스템(TAAS) 자료

- 보행자 교통사고는 횡단보도, 교차로 일대에서 주로 발생
 - 시가화면적 1km²당 밀도기준으로 사망자는 동대문구, 영등포구, 금천구 등의 순으로 높음.
 - 그러나 중상자는 강남구, 송파구, 관악구, 영등포구, 동대문구, 강서구 등의 순으로 높음.



주: 2007~2009년 보행자 교통사고자료를 핵밀도추정법(kernel density estimation)을 이용하여 식별

[그림 6] 서울의 보행자 교통사고 다발지역

강력범죄는 폭력을 비롯한 대인범죄가 큰 비중

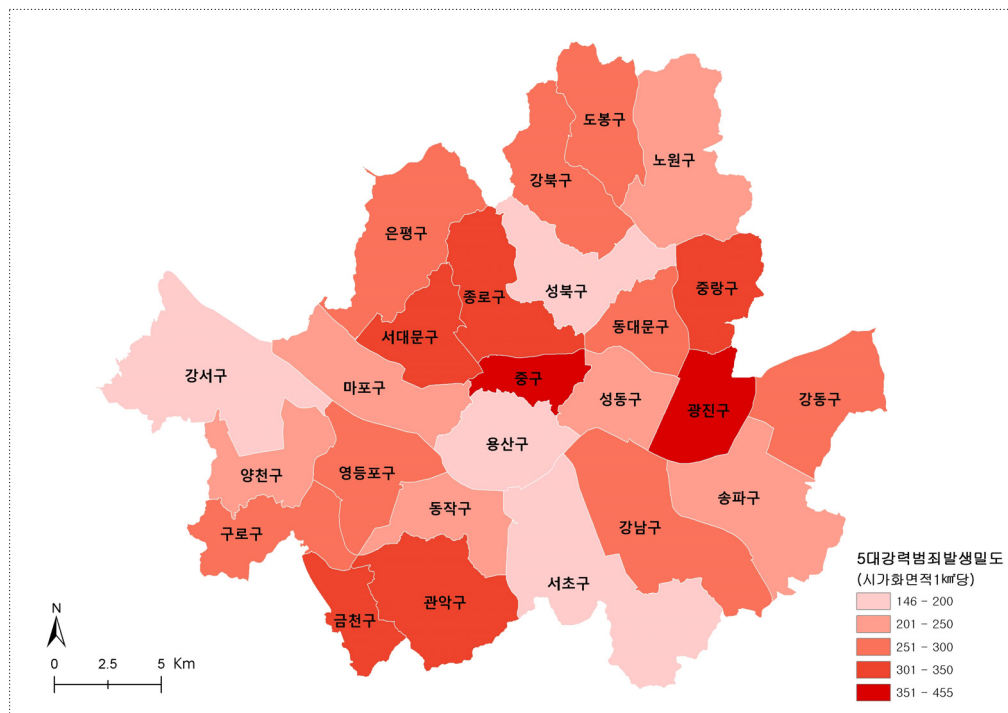
□ 서울에서 5대 강력범죄는 매년 12만 3천여 건 발생

- 폭력 63%, 절도 33.7%, 강간 1.8% 순
- 강력범죄는 전반적으로 감소세이나, 강간범죄는 지속적으로 증가 추세

<표 3> 서울의 5대 강력범죄 발생 현황(2001~2010년 연평균)

구분	계	살인	강도	강간	절도	폭력
발생건수(건)	123,544	217	1,575	2,195	41,666	77,890
비율(%)	100.0	0.18	1.27	1.78	33.7	63.05

- 강력범죄는 시가화면적 1km²당 밀도기준으로 중구, 광진구, 금천구, 관악구, 서대문구 순으로 높음(2007~2009년).



[그림 7] 서울의 5대 강력범죄 시가화면적 1km²당 연평균 발생밀도 분포

- 강력범죄는 주로 '노상'(도로를 포함한 불특정 공공장소)에서 많이 발생
- 살인범죄는 단독주택에서 가장 많이 발생
- 강간범죄는 숙박업소·목욕탕·유흥업소, 노상, 단독주택 순

<표 4> 5대 강력범죄의 발생장소 구성비(전국 2007~2009년 평균)

(단위: %)

구분	아파트 연립 다세대	단독 주택	노상	상점 시장	숙박업소 목욕탕 유흥접객업소	사무실	공장 공사장 창고 등	역대합실 지하철 기타 교통	학교	유원지 기타	계
강도	8.2	13.2	33.2	11.4	13.0	2.5	0.5	1.0	0.7	16.2	100.0
살인	15.9	24.9	23.1	2.3	11.1	2.7	0.9	1.2	0.4	17.5	100.0
상해	6.7	8.6	42.4	3.0	14.3	3.9	1.2	1.0	0.9	18.1	100.0
폭행	6.7	8.1	47.0	3.1	13.1	3.2	0.6	1.5	0.5	16.1	100.0
강간	10.6	16.6	17.9	2.0	21.6	1.6	0.3	7.6	1.0	20.6	100.0

자료 : 한국형사정책연구원 공식범죄통계시스템 자료

□ 도쿄에 비해 인명피해와 대인범죄 비중이 상당히 높은 수준

- 교통사고의 경우, 발생건수는 비슷하지만, 인명피해(사망, 부상)는 서울이 도쿄보다 월등히 높음.
- 강력범죄의 경우, 폭력, 강간, 강도 등 대인범죄에서 서울이 도쿄보다 월등히 높음.

<표 5> 교통사고와 강력범죄 발생현황의 서울과 도쿄 간 비교(2009년)

구분		교통사고(건, 명)			강력범죄(건)					
		발생	사망	부상	계	살인	강도	강간	폭력	절도
전체	서울	44,259	495	63,439	114,423	250	1,512	2,393	73,079	37,189
	도쿄	56,156	182	63,393	160,617	120	657	213	9,055	150,572
인구 10만명당	서울	423.0	4.7	606.3	1,093.5	2.4	14.4	22.9	698.4	355.4
	도쿄	432.3	1.4	488.1	1,236.6	0.9	5.1	1.6	69.7	1,159.2

주: 교통사고는 경찰청(경시청)에서 처리한 사고만을 집계한 것임.

자료: 서울통계연보(서울지방경찰청), 도쿄도 통계연감

II. 안전한 도시환경 추진사례

세계보건기구(WHO)의 안전도시(Safe Communities) 프로젝트

- 국제적인 안전도시 프로젝트는 손상, 폭력, 자살 등의 예방에 초점
 - WHO의 안전도시로 인증받기 위해서는 다음과 같은 요건 충족 필요
 - 안전과 관련되는 다양한 이해관계 집단 간의 파트너십과 협업
 - 성, 연령, 환경, 지역여건 등 다양한 상황에 적용가능한 장기적이고 지속 가능한 프로그램
 - 고위험군 집단 및 환경을 타겟으로 하는 프로그램과 취약집단의 안전을 증진하기 위한 프로그램
 - 손상(injury)의 빈도와 원인을 상세히 기록하는 프로그램
 - 프로그램, 과정, 효과 등을 평가할 수 있는 평가척도
 - 국가적·국제적 안전도시 네트워크에의 지속적인 참여

WHO가 정의하는 안전도시(Safe Communities)의 개념

- 인간을 둘러싸고 있는 환경변화(물리적, 사회적, 문화적, 정치적, 제도적 등), 행위변화(개인 및 그룹, 조직 등)를 위한 조직적 노력을 통해 손상과 불안감을 줄이고, 안전한 생활환경을 조성하여 질 높은 건강한 삶을 성취할 수 있도록 하는 도시
- 안전증진, 부상예방, 폭력예방, 자살예방, 자연재해로 인한 부상예방을 위해 노력하는 지방자치단체, 지역, 도시, 도시지역 등

- 우리나라의 경우, 수원시, 송파구, 원주시, 제주특별자치도, 천안시 등이 WHO 안전도시 인증 획득
 - 수원시는 시민의 안전증진을 위해 가정, 학교, 작업장, 지역사회 등 주요 환경에 맞는 안전도시사업 실시

- 「안전도시조례」를 제정하였고, 시와 교육청, 소방방재청, 경찰, 보건소, 의료기관, 산업계인사, 안전전문가, 시민 등 협력적 네트워크 구축

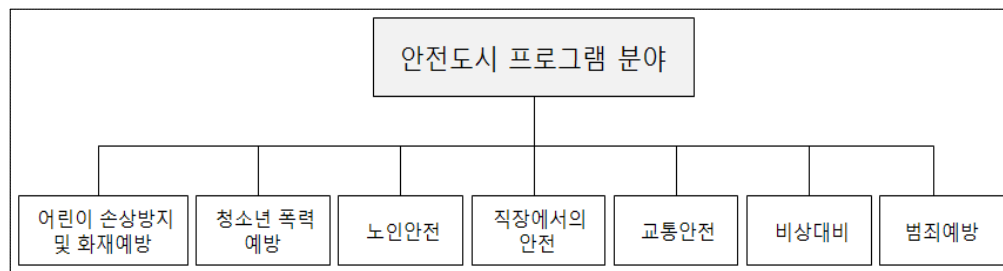
<표 6> 수원시 안전도시사업의 분야별 프로그램

분야	사업	분야	사업
가정	<ul style="list-style-type: none"> ·자살예방 프로그램 ·알코올관리 프로그램 ·방문건강관리사업 ·어린이 비만 관리사업 ·장애인 특별수송 서비스 ·저소득 장애인가구 주거환경 개선 ·저소득 가정 안전한 집수리사업 등 	청소년	<ul style="list-style-type: none"> ·청소년상담센터 운영 ·청소년 유해환경 개선 프로그램
		스포츠	<ul style="list-style-type: none"> ·스포츠·레저 안전대책 ·대형 공연 행사장 및 경기장 안전관리
지역	<ul style="list-style-type: none"> ·안전체험관 건립에 따른 안전테마공원 조성 ·최첨단 정보통신환경을 활용한 안전시스템 구축 ·범죄예방 CCTV 확대 운영 ·전통시장 시설 안전화 추진 ·가스시설 안전관리 추진 ·통수단면 확보를 통한 하천재해 예방 ·문화재 보호 및 안전관리 대책 ·노숙자 안전을 위한 종합 관리대책 	교통	<ul style="list-style-type: none"> ·교통혼잡지역 소통 개선사업 ·교통사고 잦은 곳 개선사업 ·교통안전 기본계획수립 ·LED신호등 교체공사 ·과속단속 카메라 설치 ·횡단보도 집중조명 ·보행자 무단횡단방지용 안전펜스 설치 ·보도정비 및 신설 ·자전거도로 확충 ·어린이보호구역 정비사업 ·교통안전 CCTV설치 ·기존 안전시설 보완 ·어린이 교통공원 운영 ·시민과 함께하는 교통포럼 운영 ·저상버스 도입 운행
노인	<ul style="list-style-type: none"> ·독거노인 문안전화 도우미 ·가정봉사원 파견 노인안전서비스 운영 ·노인복지시설 안전확충 및 관리 ·노인대상 안전교육 실시 	산업	<ul style="list-style-type: none"> ·대형공사장(건축물) 안전관리 ·지하철 건설현장 안전관리 ·기업체 안전관리
어린이	<ul style="list-style-type: none"> ·아동안전(사립유치원)체험교실 운영 ·자녀 안심하고 학교보내기 운동 ·어린이 안전교육 지도사 양성을 통한 안전교육 추진 ·학대아동 안전프로그램 ·보육시설 어린이 안전 프로그램 	재난 재해	<ul style="list-style-type: none"> ·유형별 재난·재해 안전관리체계 구축 ·계절별 취약시설물 안전점검 ·재난통신지원단 및 수난구조 비상훈련 ·특정관리대상시설물 안전점검 ·재난대응 안전한국 종합훈련 ·하천재해 예방 등

민간주도의 안전도시 프로그램 운영

- 캐나다 Brampton시의 경우, 민간파트너십 주도로 취약인구를 위한 종합적인 안전도시 프로그램 개발·시행
 - 1997년 WHO 안전도시 인증을 받았으며, 민간주도의 Brampton Safe City Partnership이 주관

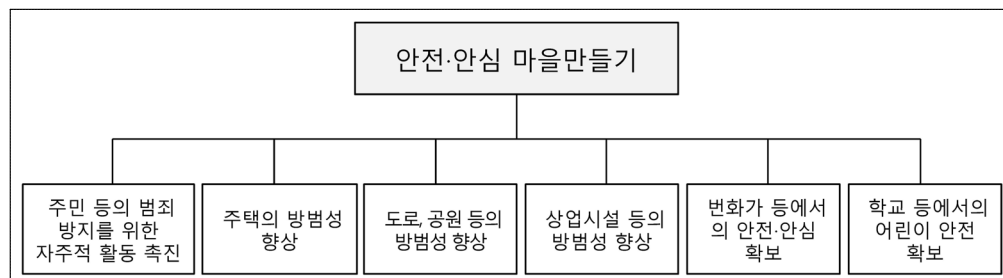
- 연령대 및 취약인구의 활동장소 또는 유형을 가정, 교통, 학교, 직장, 스포츠·레저 등으로 구분하여 필요한 프로그램들을 개발
- 예컨대, 노인안전 분야에서는 낙상방지클리닉, 노인학대방지, 노인사기방지, 노인을 위한 안전운전교육 등의 프로그램 시행



[그림 8] Brampton시(Canada Ontario주)의 안전도시 프로그램 분야

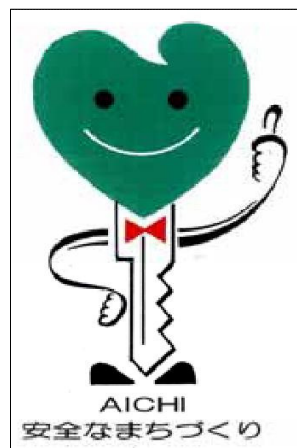
일본의 생활안전(방법)을 위한 마을만들기 조례

- 일본의 많은 도시들은 방법을 중심으로 생활안전 마을만들기조례를 제정
- 도쿄는 안전·안심 마을만들기조례(安全·安心まちづくり条例)를 통해 주택, 도로·공원, 상업시설, 번화가, 학교 등 취약지역 및 시설의 안전을 도모
- 주민들의 자주적 활동을 촉진하고, 안전확보를 위한 의무, 규제 등에 관한 지침과 함께 공공지원, 조언, 정보제공 등에 관한 사항 포함



[그림 9] 도쿄의 안전·안심 마을만들기조례의 구성

- 아이치현(愛知県)은 방범모델단지(防犯モデル団地) 지정제도 운영
 - 일정규모 이상의 신규주택단지로서 안전한 마을만들기조례(安全なまちづくり条例)에서 정한 방범기준에 적합한 것을 방범모델단지로 지정
 - 주택, 도로, 공원, 주차장 등의 방범기준 적합여부를 판단하여 지정하며, 지정된 단지는 마크를 부착하여 표시되고 홍보 등에 활용



[그림 10] 아이치현의 방범모델단지 표시마크

Ⅲ. 서울시 생활안전을 위한 도시환경 개선방향

적극적인 도시환경 정비를 통한 사전예방 강화

- 안전은 시민의 생명과 신체에 관련되는 가장 기본적인 도시성과요건
 - 특히 생활안전은 취약인구계층(어린이, 노인, 여성, 장애인 등)의 보호에 각별한 관심을 갖게 되기 때문에 복지와 직결되는 사항
 - 지역실정을 가장 잘 아는 지역주민들의 적극적인 참여가 매우 중요
 - 생활안전 분야에서 방법, 교통안전 등의 영역은 그동안 감시·단속·처벌, 긴급구조 등 사후적 대응이 주류를 이루어 지자체의 적극적인 역할에 한계
 - 도시환경정비를 통한 사전예방 개념을 강화하기 위해서는 서울시의 적극적인 역할이 매우 중요
 - 서울시 내부 관련부서와 자치구는 물론 관련기관과의 협력(경찰청, 교육청, 병원, 시민단체 등)을 한층 강화할 필요

□ 주요 추진전략과 과제

주요 전략	주요 과제
취약집단과 취약지역 중심으로 환경개선	· 안전취약인구 밀집지역 환경개선 · 안전사고 다발지역 환경개선
면적(面的) 정비의 개념과 공공공간의 안전성 강화	· 지구단위 또는 블록단위의 종합적 환경개선 · 보행자 교통사고 예방을 위한 공공공간의 Barrier-free 강화 · 범죄예방을 위한 공공공간의 CPTED 강화
생활안전을 위한 제도적·협력적 기반 구축	· 생활안전을 위한 제도적 기반 정비 · 안전도시를 위한 서울시 내·외부 협력네트워크 구축 · 주민참여를 통한 '안전마을만들기'와 소셜마케팅 활성화

취약집단과 취약지역 중심으로 도시 환경개선

□ 취약인구 밀집지역 환경개선

- 보행자 교통사고와 강력범죄는 유사한 발생특성
 - 모두 40대 중·장년층이 최대 피해자 그룹을 형성
 - 보행자 사망교통사고에서는 노인인구가 매우 취약
 - 강간범죄에서는 20대 젊은 여성인구가 가장 취약
 - 보행자 교통사고와 강력범죄 모두 야간에 가장 많이 발생

	피해자특성(취약인구)	발생장소	기타
보행자 교통 사고	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 40대 가장 큰 비중 ▪ 65세이상 노인(사망사고) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 통행량/유동인구 많은 지역 ▪ 상업·업무밀집지역 ▪ 단독·다가구·다세대 주택가 ▪ 횡단보도, 교차로 부근 ▪ 20M 이상 간선도로 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 야간에 많이 발생
강력 범죄	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 40대 가장 큰 비중 ▪ 강간의 경우, 20대 여성 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 노상 등 공공장소 ▪ 유흥업소밀집지역 ▪ 통행량/유동인구 많은 지역 ▪ 상업·업무밀집지역 ▪ 단독·다가구·다세대 주택가 	

[그림 11] 서울의 보행자 교통사고 및 강력범죄 피해자 및 발생장소 특성

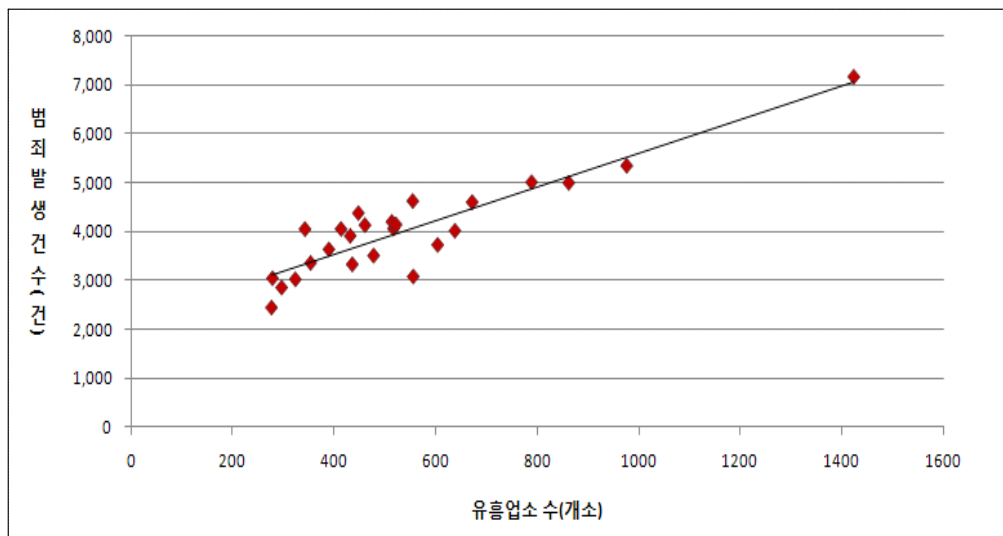
- 노인거주자 밀집지역과 노인이용시설을 중심으로 교통안전 대폭 강화
 - 노인교통안전을 위한 노인보호구역은 2011년 1월 현재 41개소가 지정되어 있는데, 어린이보호구역 수준으로 노인보호구역의 지정과 정비를 대폭 확대

- 노인의 신체적 특성 등을 충분히 고려하여 편리성 및 안전성 확보를 위한 무장애(barrier free) 개념과 접목
- 노인범죄가 증가하는 추세에 있고, 독거노인이 증가함에 따라 피해예방 대책도 점차 강화
- 어린이 및 청소년은 교통사고와 범죄에 가장 취약하므로 지속적이고 내실 있는 안전관리대책 필요
 - 交通安全을 위한 어린이보호구역의 지정·정비, 청소년 보호를 위한 청소년 통행금지·제한구역 및 청소년유해업소 지정·운영
 - 학교환경 보호를 위한 학교환경위생정화구역 지정·운영
 - 학교 및 주변지역의 안전을 위한 '배움터지킴이'(교육청)와 '학교보안관'(서울시) 운영 등 내실있는 대책 필요
- 장애인 밀집지역과 시설을 중심으로 보행안전에 각별한 관심 필요
 - 2011년 새로이 도입된 장애인 보호구역의 지정대상 및 적용사업유형을 조속히 마련하여 지정
- 젊은 여성들이 밀집한 상업지역, 대학가 주변 등을 중심으로 성범죄 예방을 위한 밤길안전 강화
 - 지하철 등 대중교통의 이용률이 높아짐에 따라 밤길안전 등 방법관리를 강화

□ 안전사고 다발지역 환경개선

- 보행자 교통사고와 강력범죄의 경우, 통행량과 유동인구가 많은 상업밀집지역, 주상혼재지역, 다가구·다세대주택 밀집지역이 취약

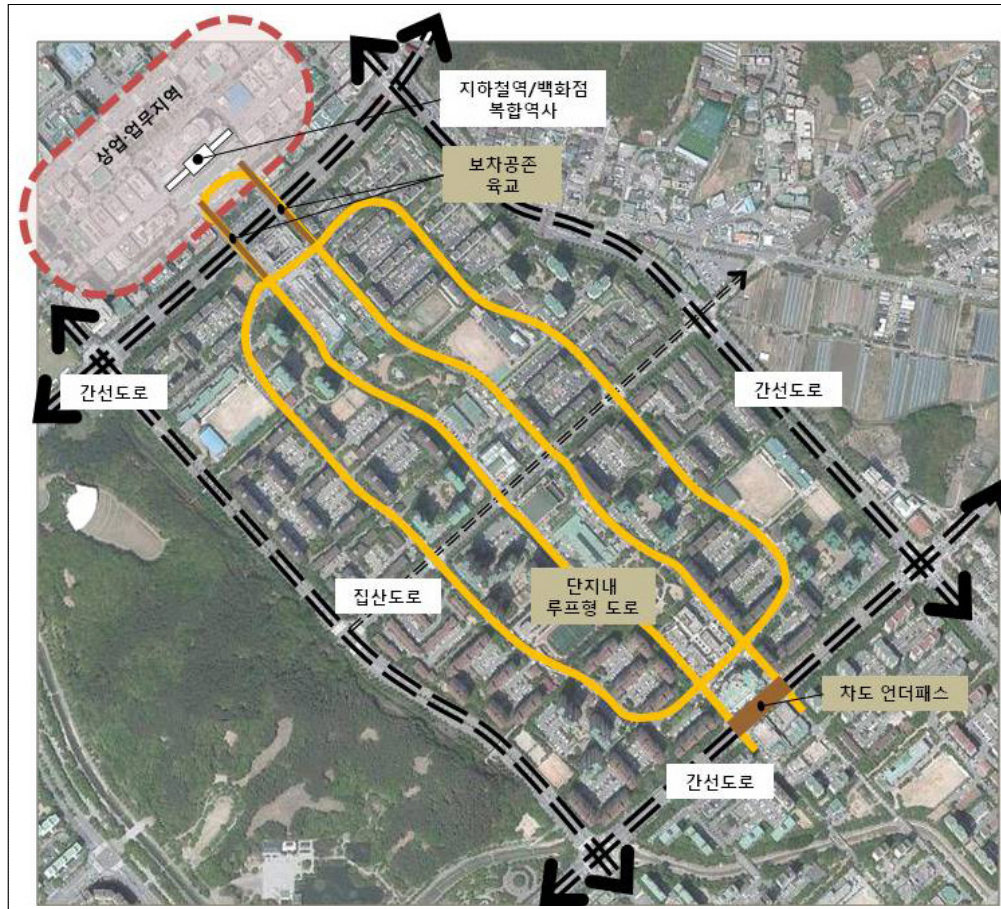
- 보행자 교통사고는 간선도로축 상의 횡단보도와 교차로 일대에서 많이 발생
- 강력범죄는 노상을 비롯한 공공장소, 유흥업소·숙박업소 밀집지역 등에서 많이 발생



주 : 유흥업소수는 2011년 1월 기준으로 단란주점, 유흥주점, 노래방, 게임제공업, 복합유통게임제공업, 비디오물 감상실, 전화방, 목욕장, 찜질방을 대상으로 하였고, 강력범죄 발생건수는 2007~2009년 기간의 평균치

[그림 12] 서울의 자치구 유흥업소수와 강력범죄 발생건수 간의 관계

- 통과교통과 외부인 접근 최소화를 통한 주택가 보호
 - 보행자 교통사고와 강력범죄 모두 교통량과 유동인구, 과도한 주상혼재 등에 가장 큰 영향을 받음.
 - 주택가 통과교통과 외부인 접근을 최소화하기 위해 현재의 격자형 간선 도로망 체계 하에서 근린주구 내에서는 Loop이나 Lollipop 등의 가로망 체계를 부분적으로 적용 필요



[그림 13] 보행안전과 외부인 진입을 고려한 가로망 사례 : 분당 시범단지

- 보행자 안전을 위한 보차분리와 보행동선 고려
 - 지구단위계획을 통한 도로와 주변 건축물의 일체적인 면적(面的) 설계, 공중 및 지하보도 네트워크 구축, 도로 Underpass 확대, 지형적 단차 활용 등을 적극적으로 도입
 - 보행동선체계와 횡단보도, 육교 등의 위치가 부합하지 않는 경우, 보행편의와 보행거리를 최소화하는 방향으로 유연한 위치조정과 설계



[그림 14] 육교주변 보행자 교통사고 다발지역 사례 : 광진구 천호대로 상의 용마보도육교

면적(面的) 정비의 개념과 공공공간의 안전성 강화

□ 지구단위 또는 블록단위의 종합적 환경개선

- 현재의 단기적인 개별시설 중심의 점적(點的) 내지 선적(線的) 대책에서 보다 근원적이고 종합적인 면적(面的) 대책을 대폭 보강
- 개별시설과 주변 건축물을 일체적으로 설계하거나, 블록단위나 지구단위 차원의 정비 개념을 강화
- 정비사업이나 지역주민 중심의 '마을공동체'사업을 생활안전 개선을 위한 기회로 최대한 활용

- 보행자 교통사고 예방을 위한 공공공간의 Barrier-free 강화
 - 현재의 건축물 위주 또는 보행 편리성 위주로 마련된 Barrier-free 기법에 가로환경, 공공장소 등의 보행안전을 위한 공공부문 Barrier-free 기법 보강
- 범죄예방을 위한 공공공간의 CPTED(Crime Prevention through Environmental Design) 강화
 - 현재의 건축물 위주로 되어 있는 CPTED 기법에 가로환경, 지하철역, 공원·녹지 등에 대한 공공부문 CPTED 기법을 보강

생활안전을 위한 제도적·협력적 기반 구축

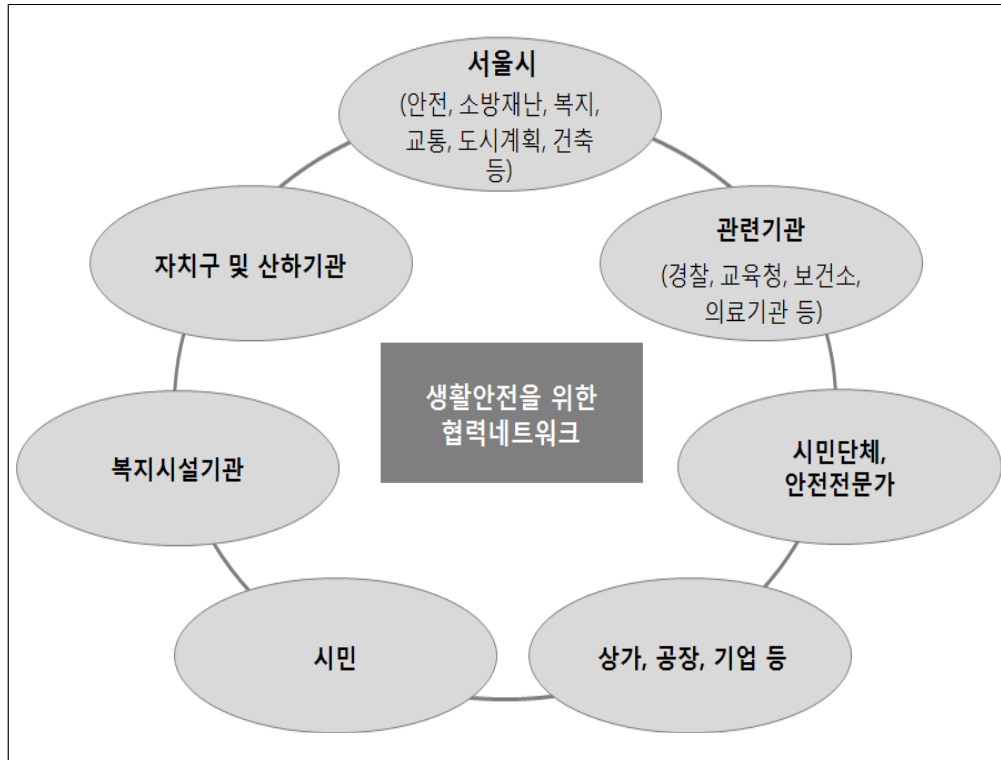
- 생활안전을 위한 제도적 기반 정비
 - 「재난 및 안전관리 기본법」 및 서울시 「재난 및 안전관리 기본조례」에 화재, 풍수해 등 재난·재해에 더하여 생활안전에 관한 사항 추가
 - 생활안전사고의 범위와 종류, 시책 및 사업개발, '안전마을만들기'와의 연계, 협력과 참여, 지원방안 등에 관한 사항 신설
 - 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」과 하위규정에 재난·재해뿐만 아니라 생활안전 강화를 위한 제도적 장치 강화
 - 용도지역상 일반주거지역에 입지 (불)가능한 허용(금지)용도와 「건축법」에 의한 근린생활시설 분류에 대해서 생활안전 관점에서 재검토하고 세분화 방안 마련
 - 방재지구를 비롯한 안전관련 용도지구가 실제 운용 가능하도록 개선하는 한편, 생활안전을 포함하는 방향으로 개편

<표 7> 현행 안전확보를 위한 물리적 환경규제에 관한 주요 제도 요약

구분	제도적 수단	근거 법령	안전성 확보를 위한 주요 내용
도시계획 · 건축	용도지역 · 용도지구(방화 · 방재 · 시설 보호지구) 지정	국토의 계획 및 이용에 관한 법률	•용도지역 · 지구별 차등화된 입지 및 규모(용적률, 건폐율 등) 제한
	건축제한	건축법	•건폐율, 대지와 인접도로의 관계, 건축선, 공지, 옹벽 · 사면 등에 대한 규제 등
	위해시설과의 안전거리 설정	주택법 (주택건설기준 등에 관한 규정)	•위험물저장 · 처리시설 등 위해시설에 대한 안전거리 확보, 옹벽 · 축대 등과의 이격, 수해방지 등
	범죄예방환경설계(CPTED) 적용	서울시 재정비촉진사업 범죄예방환경설계지침	•재정비촉진사업(뉴타운사업 포함)에 CPTED 적용(2009년)
교통안전	어린이 · 노인 · 장애인 보호구역 지정	도로교통법 (어린이 · 노인 및 장애인 보호구역 지정 및 관리에 관한 규칙)	•어린이보호구역(School Zone), 노인보호구역(Silver Zone), 장애인보호구역 내에서의 차량 속도 제한, 교통안전시설 등 도로시설물 정비
	생활도로구역(Zone30) 지정	도로교통법 (생활도로구역 속도관리 및 교통시설 설치 · 운영지침)	•주택가 이면도로, 상가밀집지역 등 보행자 통행이 많은 지역을 대상으로 속도제한, 교통안전시설 등 도로시설물 정비
교육환경 · 청소년 보호	학교환경위생 정화구역 지정	학교보건법	•학교 주변 위해시설에 대한 입지 제한(절대정화구역, 상대정화구역)
	청소년 유해업소, 청소년통행금지 · 제한구역 지정	청소년보호법	•청소년에게 유해한 업소를 대상으로 청소년출입고용금지 및 청소년고용금지업소를 지정, 청소년통행금지구역 및 청소년통행제한구역 지정
화재 예방	화재경계지구 지정	소방기본법	•시장 등 화재취약 · 위험시설 밀집지역에 대한 소방검사, 소방설비 등 규제
위험물 안전	위험물 시설과의 안전거리 설정	위험물안전관리법	•위험물 제조소 · 저장소 · 취급소 주변과의 안전거리 확보 등

□ 안전도시를 위한 서울시 내 · 외부 협력적 네트워크 구축

- 생활안전을 위해서는 예방, 단속, 사후대응 등의 유기적이고 통합적인 연계 필요
- 종합적인 실행을 위해서는 서울시 내부 관련부서(안전, 소방재난, 복지, 교통, 도시계획, 건축 등)와 자치구는 물론 관련기관과의 협력(경찰청, 교육청, 병원, 시민단체 등)을 한층 강화할 필요



[그림 15] 생활안전을 위한 협력네트워크

□ 주민참여를 통한 ‘안전마을만들기’와 소셜마케팅 활성화

- 생활안전분야는 자체의 특성상 공공부문의 노력만으로는 한계가 있고 지역 실정에 대해 가장 잘 아는 주민과 시민단체의 적극적인 참여가 중요
- 생활안전을 위한 지역주민의 주도적이고 자발적인 참여를 촉진하기 위해 안전한 도시환경 조성에 필요한 사업을 공모하고 인센티브를 부여하는 ‘마을만들기’ 사업 추진
 - 또한 일정수준 이상의 안전성능을 평가받은 지역사회에 대해 부여하는 안전도시 인증제도 운용
- 주민들로 하여금 생활안전을 ‘생활화’하도록 각종 캠페인, 행사 등은 물론

민간의 마케팅 기법을 적용하는 소셜마케팅(Social Marketing) 개념을 홍보·교육전략으로 적극 활용

신상영 | 서울시정개발연구원 연구위원

02-2149-1293

syshin@sdi.re.kr