

---

보행환경평가지원사업 국외출장보고서\_01

## 일본 동경의 보행환경 개선사례 및 정책

---

2012. 7.

**( a u r i )** 건축도시공간연구소

# 목 차

---

I. 출장개요 .....	1
1. 출장목적 .....	1
2. 출장범위 .....	1
3. 출장일정 .....	1
4. 특기사항 .....	2
II. 출장 세부내용 .....	3
1. 도쿄 도심부 일대 보행자천국 지정구간 답사 .....	3
2. 긴자보행자천국 관련 자문회의 .....	10
3. 국토교통성 자문회의 .....	16
4. 도쿄도 미타카시 생활도로 개선현황 답사 .....	27
III. 출장성과 요약 .....	36
1. ‘보행자를 위한 도시설계’ 사례 연구 관련 .....	36
2. 주거지 보행환경 개선 관련 .....	36
3. 보행환경과 정책 연구 관련 .....	36

# I. 출장개요

## 1. 출장목적

- ‘보행자를 위한 도시설계’ 보고서 사례조사를 위한 답사 및 연구자료 수집
- 일본 주거지 보행환경 개선사업 및 지원체계에 대한 심층조사
- 일본/동경의 보행교통 개선계획 및 관련 정책 추진현황 조사

## 2. 출장범위

- 출장인원 : 오성훈 연구위원 (건축도시연구본부 녹색도시연구센터)
- 출장기간 : 2012년 7월 7일(토)~ 7월 10일(화)
- 출장지역 : 일본 동경

## 3. 출장일정

일자	현지시간	일 정
7.7 (토)	12:05 14:15	출국 (김포 -하네다)
	16:00 18:00	• 도쿄 도심부 보행자천국 답사 1: 츄오도오리 긴자 지구
7.8 (일)	10:00 18:00	• 도쿄 도심부 보행자천국 답사 2: 츄오도오리 칸다-아키하바라-우에노 구간
7.9 (월)	11:00	■ 긴자도오리연합회 방문 자문회의 國平(쿠니히라)
	14:00	■ 일본 국토교통성 도로국 방문 자문회의 福島 誉央(후쿠시마), 기획과 국제조사계 松實 崇博(마즈미 타카히로), 환경안전과 도로교통안전대책실 계장 平井 親一(히라이 신이치), 환경안전과 도로교통안전대책실
7.10 (화)	10:00 14:00	• 도쿄도 미타카시 생활도로 보행환경 개선현황 답사 (스쿨존, 보행안심지구)
	19:45 22:05	귀국 (하네다-김포)

## 4. 특기사항 (일정 변경내역 및 사유)

### ○ 긴자 보행자천국 관련 방문기관 변경

- 긴자 지역에서 지역 상인과 주민들이 체감하는 보행자천국의 지정 효과와 자발적인 운영 및 유지관리 활동에 대하여 자세히 파악하고자 긴자마치즈쿠리협의회 내 디자인 협의기구인 긴자디자인협의회에 자문을 요청하였음
- 담당자 답변에 따르면, 긴자마치즈쿠리협의회는 보행자천국으로 지정된 중앙로(쥬오도오리)보다는 긴자 지역 전체를 대변하는 연합회의 성격이 강하고, 보행자천국의 운영과 관리는 중앙로를 대상으로 하는 별도의 상인조직에서 긴자도오리연합회에서 담당하고 있음
- 이 조언에 따라 당초 예정했던 긴자디자인협의회 대신 긴자지역의 보행자천국에 대해 더 잘 설명해줄 수 있는 대신 긴자도오리연합회로 방문기관을 변경하였음

### ○ 도쿄도 경시청 자문회의 취소

- 보행자천국의 지정 및 운영 현황 파악을 위하여 교통 통제 역할을 담당하는 도쿄도 경시청에 자문을 요청하였으며, 섭외 과정에서 다음과 같은 답변을 받았음
- 도쿄도 내에서 공식적으로 ‘보행자천국’이라는 용어를 사용하는 곳은 긴자, 아키하바라, 신주쿠의 3개소뿐이며, 보행자천국과 유사한 한시적인 교통통제 구간은 생활도로나 스쿨존, 지역 상업가로 등에 지정되어 있는 도쿄도 내에만 수십만 건에 이름
- 이 중에는 경시청보다는 각 지역의 경찰서나 파출소가 관리하는 경우가 많고, 또는 현지 주민단체에게 통제 역할을 위임하는 경우도 있어 전체 현황을 파악하기가 어려우며, 관련 자료가 일원화, 전산화되어있지 않기 때문에 검색과 조화가 불가능함
- 외무부를 통해 공식적으로 자료요청을 할 경우 열람이나 복사는 가능하지만, 서면자료의 분량이 수천페이지에 이르기 때문에 필요한 내용을 찾기가 어려울 것임
- 경시청에서는 현재 지정된 보행자천국에 대한 교통규제 업무만을 담당하고 있으므로, 담당자를 만나더라도 통제 지점이나 시간대 등 실무적인 정보 이외에 각 구간의 지정 사유나 폐지 연혁에 대해서는 자세한 내용을 알려줄 수 없음
- 위와 같은 상황을 고려할 때 자문회의가 사례조사 및 관련 연구에 도움이 되지 않는다고 판단하여 일정에서 제외하였음

### ○ 긴자지구 답사 일시 변경

- 예정대로 7/7 토요일 오후에 방문하였으나 우천으로 보행자천국이 실시되지 않아 다음날 다시 방문하였음

## Ⅱ. 출장 세부내용

### 1. 도쿄 도심부 일대 보행자천국 지정구간 답사

- 
- 일시: 7/8 (일) 12:00~18:00
  - 장소: 츄오도오리 긴자-아키하바라 구간
  - 답사목적
    - 긴자, 아키하바라 지구 보행자천국 운영 시간대의 가로특성 및 보행자 이용현황 파악
    - 보행자천국 폐지구간(니혼바시, 칸다, 우에노) 및 운영시간대 이외의 이용현황 비교
- 

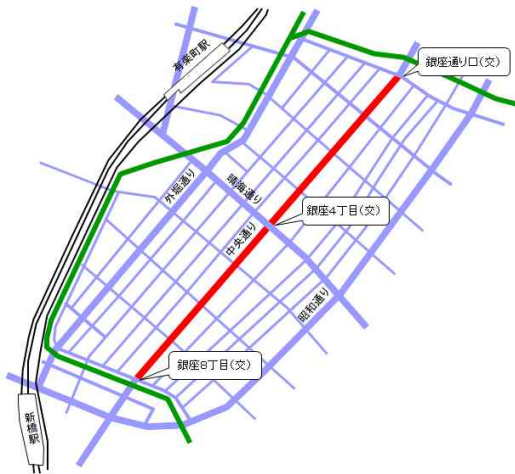
#### (1) 보행자천국(歩行者天國, ほこうじゃてんごく) 개요

- 특정 구간의 차량 통행을 금지하여 차도를 포함하는 도로 전체를 보행자가 안심하고 통행할 수 있도록 하는 일종의 ‘차없는 거리’ 조성 기법
- 보행을 비롯한 다양한 가로변 활동을 적극 지원함으로써 거리의 상업적, 문화적 활성화를 기대할 수 있다는 점에서 전국적으로 꾸준히 확산되어 1990년대 말 전성기를 이루었으며, 일본 전역에 보편화된 보행 활성화 전략임

#### (2) 대상지: 츄오도오리 긴자-아키하바라 구간

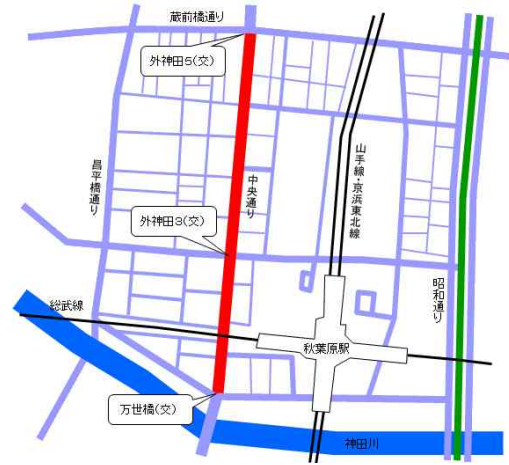
- 1970년 긴자지구에서 보행자천국이 최초로 실시된 이후, 긴자에서 우에노역까지 총 5.4km에 이르는 구간이 연속적으로 지정되어 한때 동양 최고의 길이를 자랑하는 보행자천국으로 명성을 떨쳤음
- 그러나 1990년대 후반 이후, 쓰레기와 소음문제, 과도한 노상 퍼포먼스나 노출, 몰래카메라 등의 경범죄 문제, 테러와 치안 문제, 접근성 저하에 따른 상권 침체 문제 등이 발생함에 따라 일부 지역에서는 보행자천국을 폐지하거나, 특정 행위를 금지하게 되었음
- 츄오도오리 일대에도 보행자천국의 집객효과 저하와 경기 침체로 인하여 1999년 칸다 지구를 시작으로 점차 폐지되는 구간이 늘어났으며, 특히 아키하바라 지구에서 2008년 6월 8일에 발생한 괴한사건으로 많은 보행자들이 희생됨에 따라 보행자 천국이 안고 있는 보안상의 취약점이 사회적인 문제로 드러남

- 현재 칸다, 우에노, 니혼바시 지구의 보행자천국은 폐지되었으며, 긴자지구(긴자거리 입구 교차로 ~ 긴자8초메 교차로 사이 약 1100m 구간)와 아키하바라 지구(츄오도오리 소토5초메 교차로 ~ 만세이바 교차로 사이 약 570m 구간)에서만 부분적으로 운영되고 있음



〈긴자 지구〉

4월~9월: 토,일, 공휴일 오후 12시~6시  
10월~3월: 토,일,공휴일 오후 12시~5시



〈아키하바라 지구〉

4월~9월: 일요일 오후 1시~6시  
10월~3월: 일요일 오후 1시~5시

### (3) 긴자지구 답사 내용



긴자지구  
보행자천국의 전경



자동차 진입이  
통제된 도로 위를  
자유롭게 활보하는  
보행자들



보행자천국이  
시작하는 지점에  
설치된 바리케이드



보행자천국과  
다른 도로가  
교차하는 지점에  
설치된 바리케이드



상인회에서 설치한  
파라솔과 의자



보행자천국에서  
금지되는 행위를  
알리는 경고문  
“도로 위에서는  
호객행위와 공연,  
물품판매를 할 수  
없습니다”



보행자천국에서  
금지되는 행위를  
알리는 경고문  
“보행자천국에  
자전거를 탄 채로  
들어오는 것은  
금지됩니다.”

#### (4) 아키하바라지구 답사 내용



아키하바라  
보행자천국의 전경



보행자천국 실시  
직전의 모습



보행자천국이 시작된  
직후의 모습.

가드레일 때문에  
보행자들 횡단보도  
주변에만 이  
모여있다.



보행자천국이  
시작하는 지점에  
설치된 바리케이드



보행자천국과  
다른 도로가  
교차하는 지점



자동차 진입이  
통제된 도로 위를  
자유롭게 활보하는  
보행자들



거리내 질서유지를  
위한 자율방범단의  
순찰 활동 모습



보행자천국에서  
금지되는 행위들과  
'아키하바라 협정'의  
내용을 알리는  
경고문



보행자천국 내에서  
자전거에서 내려서  
끌고가는 모습

## 2. 긴자 보행자천국 관계자 자문회의

- 일시: 7.9.(월) 오전 11:00
- 장소: 銀座通連合会(긴자도오리연합회) 사무실
- 참석인원: 총 3인

AURI	오성훈 연구위원
동경대학교	박내선 교수(통역)
긴자도오리연합회	國平(쿠니히라)

- 주요 자문내용
  - 가로경관의 정비 및 유지관리 수단으로서 긴자 룰의 의의와 가능성
  - 민간 건축물 이외에 보도/가로시설물 등 공적 영역에 대한 설계/관리 원칙
  - 보행자천국이 실시되지 않을 때, 긴자 보행환경의 문제점과 개선방안
  - 보행자 천국의 지정 및 폐지가 인접지구와의 연계 및 활성화에 미친 영향
  - 가로변 행위의 다양성과 규제에 대한 의견

질문 1) 긴자의 보행자천국의 역사가 40년이 넘는 것으로 알고 있습니다. 보행자천국이 지금까지 지속되는 핵심적인 이유는 무엇이라고 생각합니까?

- 그 질문에 답하기 위해서는 보행자천국이 처음 긴자에서 시작된 경위를 설명할 필요가 있습니다. 처음의 목적은 상점가의 활성화가 아니었습니다. 1964년에 도쿄 올림픽을 겪으면서 사회적으로 대도시문제와 공해문제가 이슈가 되었고 1968년에 ‘대 긴자마쓰리’ 라는 길거리 행사가 열렸는데 이를 계기로 앞으로의 도시는 인간 우선적인 도시가 되어야 한다는 논의가 활발하게 이루어졌습니다. 그때 도쿄 도지사도 도시가 자동차중심의 도시에서 벗어날 것을 강조하였으나 자동차가 생활의 중심으로 되어버린 사람들에게 반대에 부딪혔습니다. 결국에는 이러한 정책을 경시청과 국가에서 밀어붙이면서 본격적으로 추진하게 되었습니다.
- 1970년에 처음으로 국가에 의해 긴자지구의 1.1km가 보행자천국으로 선정되었으며 이외에도 신주쿠, 이케부쿠로, 하찌오치에서도 시행되었습니다. 긴자 중앙로의 경우 2년 후에 보행자천국이 니혼바시까지 연장되어 총 길이가 2.5km로 확장되었고, 또 1년 후에는 우에노까지 총 5.5km로 연장되었습니다. 1973년에는 하라주쿠에서도 시작되었습니다. 처음에는 국가의 요청으로 시행되었지만 차츰 구간이 연장된 것은 주변 사람들에게 반응이 좋았고 상업하는 사람들도 그들의 상업에 도움이 된다는 인식 때문에 확장 과정이 자연스럽게 진행되었습니다. 처음에는 일요일과

휴일에만 실시했지만, 긴자의 경우 토요일에도 3시부터 6시까지 보행자천국을 하게 되었습니다.

- 긴자의 경우 사람이 우선 되어야 한다는 생각으로 시작된 것이라 상업과 공연(퍼포먼서)를 금지합니다. 퍼포먼스를 허용하게 되면 사람들이 너무 많이 모이게 되어 사람들이 걷고자 하면서 얻는 개방감에 방해가 되기 때문에 금지하고 있습니다.

## 질문 2) 긴자 중앙로는 누가 관리합니까?

- 현재의 관할구역은 츠키지 경찰 소속인데 초창기에는 경찰인력 500명 중 40명 정도 투입되었으나 지금은 총 경찰인력이 250명으로 줄었기 때문에 과거의 40명 수준의 경찰인력을 투입할 수는 없습니다. 따라서 경찰에서는 보행자천국의 관리를 하지 않았으면 하는 분위기이고 인력도 대폭 수정하여 4명 정도로 축소해 메인 도로의 수신호를 정리하는 정도의 업무를 보고 있습니다. 대신에 긴자연합회에서 전문 경비업체를 고용하여 약 20여명 정도가 이 길을 관리하고 있습니다.
- 전문 경비업체는 긴자연합회에서 고용합니다. 경비는 연합회의 회비로 충당하며 연합회 가입자격은 길에 면해있는 건물의 건축주나 상점주 모두 가입이 가능합니다. 현재는 235개 점포가 회원으로 가입되어 있으며 가입의무는 없지만 대부분의 상점이 가입된 상태입니다.

## 질문 3) 한국의 상인연합회는 일반적으로 블록 단위로 나누져 있어서 여러 블록이 공유하는 도로의 비용이나 관리를 부담하기 어렵다. 지도를 보면 중앙로에 면하지 않은 상점도 부담금을 내는 경우가 있는데 이와 같은 문제는 어떻게 합니까?

- 지도를 보시면 ‘초카이’라고 해서 색깔별로 지역을 다시 구분하고 있고 연합회에 돈을 냅니다. 하지만 보행자천국을 위한 길에 대한 비용은 연합회비용으로 사용하지 않습니다. 즉, 연합회를 위한 비용과 중앙로를 위한 비용은 분리되어 있습니다. 또한 길을 따라, 길 이름 별로 작은 연합회가 구성되어 있는 것을 볼 수 있습니다. 그 작은 연합회에 따라 회원들끼리 돈을 모아서 필요한 행위를 하는 것이 일반적입니다.
- 현재 이면도로에 접해있는 상점의 경우 보행자천국이 아니기 때문에 보행자 천국으로 인해 이면도로로 많은 차량이 유입되어 손해를 보고 있지만 전체적으로 사람의 유입이 많아 이익이 발생하고 있습니다. 따라서 보행자천국에 따른 차별에 대해서는 문제 삼지 않고 있습니다. 이는 보행자 천국이 도쿄에서만 유명한 것이 아니

라 전국에서 사람들이 올 정도로 유명하고 많은 사람들이 방문하기 때문에 그에 따른 효과는 분명히 있다고 할 수 있습니다.

질문 4) 아키하바라와 긴자가 이용계층이 분명히 다른데 이 둘의 차별화된 시설이 있습니까? 또한 차량을 가지고 상품을 구매할 경우 불편함이 발생할 것 같은데 이에 따른 불만은 없습니까?

- 일단 차량에 따른 쇼핑의 불편함의 부분은 초창기인 1970년에는 많이 있었지만 지금은 없습니다. 차량이 필요하다면 이면도로를 통해서 들어와 쇼핑할 수도 있고 방문객들도 이곳을 단지 쇼핑만을 위해서 오지 않으며 걸을 수 있고 그 공간이 주는 개방감에 더 큰 매력을 느끼고 있습니다. 따라서 이곳은 쇼핑이 아닌 다른 목적으로 오는 사람이 많습니다. 이것이 아키하바라와의 차별성입니다.
- 또한 여기서는 대량으로 쇼핑할 수 있는 곳이 긴자로에서 마츠이, 미즈코시, 마츠자카야 등인데 이런 백화점 경우 뒤로 해서 주차장이 있어 차량을 세우고 쇼핑할 수 있기 때문에 문제가 되지 않습니다. 이곳은 중앙로가 아닌 다른 길(이면도로)를 통해서 차량이 다닐 수 있는 시스템입니다.

질문 5) 바리케이트가 두 곳 막은 길과 한 곳 막은 길이 있는데 그 차이는 무엇입니까?

- 보시면 도로가 전부 일방통행입니다. 한 쪽은 차량의 진입을 막기 위해서 3개는 놓고 만약을 위해서 뒤에 2개를 더 놓고 반대쪽은 사실 차량이 진입하지 않기 때문에 놓을 필요가 없지만 보행자천국이 현재 하고 있음을 표시하기 위해 설치하였습니다. 경찰 측에서는 똑같이 3개씩 놓아야 한다고 말하지만 연합회에서 할 때마다 설치하고 치우는 게 힘들고 시간도 걸리기 때문에 원래대로 하고 있습니다. 메인도로의 경우 중요하기 때문에 8개씩 놓습니다. 특별히 이곳은 경찰의 부탁이 있어서 그렇게 하고 있습니다.

질문 6) 긴자로의 파라솔에 보니까 가게의 상점 브랜드가 찍혀 있는데 이것은 업체에서 제공하는 것입니까?

- 기본적으로는 파라솔과 같은 것을 놓지 않는 것이 원칙입니다. 왜냐하면 긴급차량이 출동할 경우 신속히 철거해야 하는데 이를 두고 누구의 책임을 질 것이냐의 문제가 발생할 수 있기 때문입니다. 하지만 길 주변에 그늘도 없고 쉼 곳이 없기 때

문에 놓는 것은 허용하되 사용지역에서는 그 지부에서 그것을 책임지고 철거할 수 있도록 합니다. 또한 재정이 좋지 못한 곳은 그것조차 설치하지 못하기 때문에 원칙적으로는 가게이름을 넣을 수 없지만 이 부분은 공식적인 부분이 아니기 때문에 이름을 넣는 경우도 있습니다. 파라솔의 경우 기본적으로 연합회에서 외국 사람들이 이곳을 많이 방문하기 때문에 통일성을 주고자 색깔은 녹색으로 한정하며 크기도 정해주고 있습니다. 파라솔에 이름이 적혀 있는 것은 어쩔 수 없지만 앞으로 새로 설치하는 파라솔의 경우 불허합니다. 이것은 지역명만을 표시하여 통일성을 주려고 하는 목적에 따른 것입니다.

**질문 7) 서울의 경우 공공장소에 노점상을 등록해서 난립하는 상인을 제한하는 방식을 취하고 있습니다. 긴자에서는 이러한 운영방식이 고려된 적이 있습니까?**

- 역사를 돌이켜 보면 전쟁 후에는 긴자에도 노점상점이 있었습니다. 하지만 경찰들이 볼 때 긴자와 같은 변화가에는 노점상이 어울리지 않다고 생각했고 또한 노점상들로 인해 기존의 상점가들의 수입을 뺏어갈 수 있다는 생각에 초창기 단계에서 다 없애버렸습니다. 후쿠오카의 하타가와 삿포로의 경우, 시가 전략적으로 노점상을 활성화시킨 사례는 있지만 긴자시는 노점상과 어울리지 않는다는 전체적인 합의가 있었기에 시행되지 않았습니다. 다만 1968년에 ‘대긴자마쓰리’ 행사에는 한 적이 있었지만 그 이후에 평가가 좋지 못해서 다시 하지 않은 것으로 알고 있습니다.

**질문 8) 긴자 거리에서 공연(퍼포먼스)을 한 적이 있습니까? 있다면 현재 없어진 이유가 무엇입니까?**

- 예전에 아키하바라에서 무차별 살인 사건 이후로 보행자천국이 일시적으로 정지한 적이 있습니다. 그래서 5-6년 전부터는 순찰대원이 2명씩 돌면서 관리는 하는데 공연은 불허하고 있지만 마음대로 하는 사람들이 있습니다. 그것을 그대로 둘 경우 계속적으로 그런 사람들이 증가하기 때문에 관리를 해줘야 합니다. 문제는 주말에 순찰대원을 고용할 수 없기 때문에 관리하기 어렵고 경찰의 경우 적은 인력으로 통제하기 어렵기 때문에 이 부분에 대해선 서로 책임이 전가되고 있는 상태입니다. 순찰대원이 관리하기 이전에는 ‘해븐 아티스트’ 라는 제도를 통해서 3년 동안 퍼포먼스 행사를 하였는데 앞서 말씀 드린 아키하바라의 사고가 나서부터는 당초의 취지로 돌아가서 걷는 거리로 돌아갔습니다.
- 실제로 이벤트가 전혀 없는 것은 아닙니다. 현재 8월의 첫 번째 일요일은 ‘홀리데이 인 프롬 나드’ 축제 비슷한 행사를 하고 있습니다. 얼음 조각 전시도 하고 선물도 나누어 주고 자선행사도 하고 있으며 이는 5년 전까지는 8월 첫 번째 일요일과

5월 5일, 총 두 번째 왔습니다. 5월 5일을 제정한 것은 보행자 천국의 길이가 5.5km라는 수치 때문입니다. 현재는 8월 첫 번째 주에만 진행하고 있는데 5월 5일이 없어진 이유는 소토보리에서 어린이날 행사를 동일한 날에 하기 때문입니다. 지금은 42회째 행사를 하고 있습니다. (예를 들면 우찌미즈 - 도로에 물을 던지는 행사로 도로 주변이 시원해지는 효과와 절전 효과를 노린다고 합니다. - 선물 주는 행사, 도장 받는 이벤트 등이 있습니다.)

**질문 9) 도쿄 전체적으로 개수가 많이 늘었다가 줄었던 특별한 이유가 있습니까?**

- 첫 번째 가장 큰 이유는 예산 삭감으로 인해 경찰관이 줄었기 때문입니다. 경기가 좋지 않다보니깐 보행자천국을 관리할 인력이 부족합니다. 돈이 많이 들어오기 때문에 지방에서는 보행자천국과 같은 것을 하고 싶어 하지만 단순히 상점의 이익을 위해서 계속 하는 것에 대해서 경찰은 부담스러워 하기에 반대를 하고 있습니다. 경찰과 마찰이 생기면 행사를 진행하는데 어려움이 발생합니다. 긴자로의 경우 본래의 목적이 상점의 이익이 아닌 보행의 환경이기 때문에 경찰에서도 긴자로에 대해서 다른 지역과 달리 크게 반대하지 못하고 있습니다. 아키아바라에서는 사고 이후 2년 동안 보행자 천국을 금지하다 다시 하게 되었는데 이곳이 이제는 보행의 환경보다는 주변 상권과 경기활성화의 목적으로 변해가고 있어 이곳을 관리하는 경찰들에서 설득력을 잃고 있습니다. 신주쿠의 경우에도 이런 동일한 이유로 문제가 되고 있어 재검토를 하고 있습니다.
- 여기 도로에는 6군대 방송시설을 설치하여 개시와 종료를 알려주고, 조그만 파출소와 보안카메라로 안전을 도모하고 있습니다.
- 연합회와 경찰은 안전을 확보하는 것을 중요한 부분으로 생각하고 최소한의 안전책을 확보하려고 하고 있습니다. 예를 들면 파라솔이 넘어져서 사람들이 다칠 것에 대비한 보험에 가입하였고 큰 행사시 테러에 대한 위험에 대비해서는 경찰과 긴밀히 협조하여 안전을 확보하려고 하는 노력 등이 있습니다.

**질문 10) 지자체의 지원은 있습니까?**

- 전혀 없습니다. 연합회에서 자체적으로 추진하고 있습니다.

**질문 11) 주변을 관찰한 결과 가로시설물, 벤치 등 편의시설이 충분하지 않아 보입니다. 특별한 이유가 있습니까?**

- 벤치는 부족해서 앞으로 확충할 계획에 있습니다. 현재 가장 신경 쓰고 있는 것이 가로수입니다. 가로수를 10m 간격으로 심어서 그늘진 공간을 확보하고자 합니다. 베리어 프리는 현재에도 잘 되어 있다고 생각합니다. 옛날부터 이곳은 원칙적으로 가드레일이 없는 상태로 차도와 보도를 자유롭게 이동할 수가 있는데 이것은 계속 유지할 계획이고 또한 차도에서 보도로 들어갈 수 없기에 안전에는 문제가 없습니다. 현재 길가에서는 음식을 먹는 행위를 금지하고 있는데 개인적인 생각으로 이런 행위는 완화해야하지 않을까 라고 생각하고 있습니다. 또한 차도를 줄이고 보도가 늘어나게 되면 오픈카페나 노점상이 생겨서 보행 활성화에 좋을 것 같다는 생각이 듭니다. 다만, 이런 것을 진행하기 위해서는 일본 경찰과 협의를 거쳐야 하는데 보수적인 일본 경찰을 설득하기는 쉽지 않아서 시행하기가 어려울 것 같습니다. ( 작년 크리스마스때 오브제를 설치하려고 경찰에게 허락을 받은 경우도 있긴 합니다.)

**질문 12) 도로 다이어트를 검토하는 것도 좋은 방안일 것 같습니다.**

- 1968년에 ‘긴자로 대 개조’가 있었는데 그때 노면 전차를 철거하면서 보도가 6m 늘어났고 버드나무를 철거하였습니다. 개인적으로 생각하기에 차선을 1차선으로 줄이고 보도를 넓히는 것이 좋지 않을까 라고 해서 국토교통성과 협의 한 적이 있는데 예산문제로 거절당했습니다.

**질문 13) 보행자천국과 같은 사례가 성공하기 위해서 가장 중요한 점은 무엇이라고 생각합니까?**

- 첫 번째는 경찰과의 관계를 잘 조정해야 합니다. 주말에 대한 관리 근무 부담으로 인해 경찰과 협조가 필수입니다. 두 번째는 어느 길을 선정할 것인가가 중요합니다. 그것을 정하면 주변 영향에 대한 고려, 동선이나 우회도로, 특히 주변의 마이너스 영향을 받는 곳에 대한 연구 필요합니다. 예를 들면 긴자로의 경우 주변 백화점들의 차량 동선의 확보가 문제될 수 있습니다. 세 번째는 취지나 목적입니다. 목적이 상업이나 관광이나에 따라서 행정과 잘 연합하여 정책으로 결정하는 것이 중요합니다. 네 번째 단계적 실시를 하는 것입니다. 처음부터 전부를 하려고 하지 않고 단계적으로 시기에 따라 정해서 과정을 추진합니다. 예를 들면 긴자로의 경우 여름 겨울 등으로 구분하여 단계적으로 추진하였습니다.

**이상.**

### 3. 국토교통성 자문회의

- 일시: 7.9.(월) 오후 02:00
- 장소: 국토교통성 내 도로국 기획과 내 회의실 (정부합동청사 3호관 1층)
- 참석인원: 총 5인

AURI	오성훈 연구위원
동경대학교	박내선 교수
국토교통성 도로국	福島 誉央(후쿠시마), 기획과 국제조사계 松實 崇博(마츠미 타카히로), 환경안전과 도로교통안전대책실 계장 平井 親一(히라이 신이치), 환경안전과 도로교통안전대책실

- 주요 자문내용
  - 일본과 도쿄도, 산하 기초자치단체의 보행 관련 정책 추진 현황 (법제도 부문, 조사부문, 계획부문, 사업부문)
  - 도시 및 교통 분야의 국가적 정책에 있어서 보행의 위상과 전망
  - 주요 시책과 사업의 세부내용 및 우선순위, 쟁점에 대한 질의
  - 주거지 생활도로의 보행환경 개선을 위한 사업(스쿨존/커뮤니티존/보행안심지구 등)의 추진현황 및 개선효과에 대한 모니터링(시행착오 및 보완사항 위주)
  - 국가적 정책과 도쿄도, 산하 자치구/시, 지역사회의 역할 및 협력 체계

### 보행관련 주요시책 1: 무전주화사업에 관하여

○ (오성훈 연구위원, 이하 ‘○’로 표시) 사업의 추진배경과 내용은?

- (국토교통성, 이하 ‘-’로 표시) 지금 한국의 상황은 잘 모르겠습니다만, 도쿄대학 이면도로에 보면 전주가 굉장히 복잡하거든요. 근데 이것을 무전주화를 하는 이유는 1) 예쁘고 보기 좋게 하기 위해서. 2) 방재의 이유.(지진이 났을 때 쓰러지면 문제가 될 수 있다.) 3) 도로 자체가 굉장히 좁은데 자리를 차지하고 있기 때문이다. 이런 이유로 무전주화를 진행하고 있다.
- 외국하고 비교하면 도쿄는 무전주화 된 곳이 7%밖에 안 되지만 런던이나 홍콩은 역사적인 배경 상 100% 되어 있는 상황이고, 아시아 중에서도 싱가포르 같은 경우는 86% 이상 진행이 되어 있다.
- 무전주화의 방법에는 세 가지가 있는데, 하나는 전선을 지하화하여 매입하는 것이고, 두 번째는 이면도로로 이설, 세 번째는 지붕에 숨겨서 하는 방식이다.

○ 향후 추진계획은?

- 1986년에 국가계획으로 처음 이것이 실시되었고, 5년에 한번씩 계획 변경을 하는데, 현재는 제6차 계획에 있다. 홈페이지를 들어가 보면 자세한 내용을 더 알 수 있다. 계획은 국가가 여러 가지 방침이나, 어떤 식으로 생각할 것인지를 보여주는 것이고, 이것을 실제로 실행하는 것은 도로관리자이다.

○ 도로관리자는 국토관리청 이런 곳에 있는 것인가?

- 국도는 국가가 하고, 현도는 현이 하고, 시도는 시가 하는 방식이다.(지자체에서)

○ 관련 예산은 지자체에서 부담하는가?

- 네. 지자체에서 합니다.

○ 이게 일종의 공동구를 설치한 것으로 볼 수 있는가? 지하화의 경계는?

- 일반 공동구에는 가스, 전화, 수도, 전기 등 모든 기반시설이 다 들어가는데, 이거는 전선 공동구이기 때문에, 전화, 전기 딱 두 개만 들어간다.

○ 예산소요가 막대할 것으로 예상이 되는데, 중앙정부에서 별도의 지원이 있는지?

- 법에 의하면 반반 부담하도록 되어 있다.

## 보행관련 주요시책 2: Barrier-Free에 대하여

- 관공시설이나 병원처럼 노령자라든지 이런 사람들이 많이 갈 곳을 중심으로 이런 유니버설 디자인 설비를 하고 있다. 주요내용은 통행공간의 폭을 넓히고 단차, 경사, 엘리베이터. 같은 설비를 설치하는 것이다.

○ 이것은 의무화된 사항인가, 권장사항인가?

- 의무화된 부분이 있고, 의무화되지 않은 부분이 있다.

○ 조례로 정해진 것인가?

- barrier free라는 법이 있고, 그 법 중에서도 특히 장관이 지정하는 도로가 있어서, 그 도로는 특히나 어떻게 해야한다는 기준이 있다. 일본에서는 도시계획이나 법령, 기준이 바뀌더라도 당장에 해야 하는 것은 아니다. 신축 또는 개축 시에 그 기준에 맞춰서 정비를 하게 되어 있다. 그러니까 신축이나 개축을 하지 않으면 문제 있는 상태가 계속 된다. 그래서 지정되어 있지 않은 도로들은 아까 말했던 도로관리자가 '기준에 맞춰서 하도록 노력합니다.' 라고 권장사항이 되어 있는 것이다.

○ 규제사항인데, 관련 사업에 예산을 투입하고 있는지?

- 현재 예산을 투입하는 사업은 없습니다.

○ 특정도로의 지정이 많이 되는 편인가?

- 전국적으로 1700km가 있다. 일본 전국 도로가 120만km이니까, 그거에 비교하면 그렇게 많은 것도 아니다.

○ 이 68%는 특정도로 1700km 중에서 말하는 것인가?

- 그렇다. 1700km 중에서 68%이다. 지금 이것은 2009년이니까 3년 전의 수치이고, 지금 올해 3월 기준으로 77%이다.

### 보행관련 주요시책 3: 생활도로의 보행 안전

- 국가적으로 교통사고에 대한 대책을 마련하고 증진시켜보자는 취지하에 도로의 수리에 있어서는 간선도로와 생활도로로 나누어 안전대책을 마련하고 있다. 이는, 교통사고마다 양상이나 특징이 다르기 때문이다. 일본의 연간 교통사고 현황은(자세한 자료는 홈페이지 참조) 헤이세이 22년, 2010년도에 사망자 4863명에서, 올해는 4612명으로 점점 줄어들고 있다. 교통사고 건수로 보면 연간 70만 건, 사상자가 연간 90만명(일본 전체)이다. 연간 1만 몇천 명이 사망하던 70년대 초반과 비교하면 약 1/3정도로 줄었다고 보면 된다.
- 일본 전체의 도로는 간선도로와 생활도로로 나뉘어서 안전관리를 하는데, 간선도로는 일반 국도, 주요 지방도, 일반 도도부현도, 나머지 시정촌 도로랑 작은 규모는 전부 생활도로인데, 비율에서도 보시면 아시겠지만, 12,000km의 연장 중에서 지금 간선

도로가 차지하는 비율은 15%밖에 되지 않는다. 그런데 사망자를 보면 간선도로가 66%이고, 사상자를 합친 숫자를 보면 거의 반반이다. 즉, 사망사고는 주로 간선도로에서 일어나지만, 생활도로에서도 작은 사고나 부상자는 좀 일어난다는 것을 알 수 있다. 홈페이지에 관련 자료가 있다.

- 생활도로 같은 경우에는 주로 보행자사고와 자전거 사고가 문제인데, 둘 다 생활도로에서 훨씬 많이 일어나고 있는 것을 알 수 있다. 간선도로 같은 경우는 사고가 잘 일어나는 지점이 있어서, 거기만 관리를 잘 하면 금방 효과가 일어나는 것에 비해서, 생활도로는 어느 특정지역에 사고가 일어난다는 것이 없어서, 보통은 면적인 관리가 필요하다.

- 그래서 현재 안심보행 Area라는 프로젝트를 하고 있다. 2008년부터 올해까지 5년째 진행중이다. 2009년 3월에 시점으로 582개 지역이 지정이 됐다.

○ 전국적으로 추진되는 시책인가?

- 국가가 직접적으로 하는 것은 아니고, 지자체가 하면 보조금을 지원하는 방식이다.

○ 구체적인 개선책은 누가 작성하는지?

- 각 지자체가 경찰하고 주민하고 같이 조사를 해서 조정을 하고 결정한다.

○ 주도하는 사람들은 공무원인가?

- 맞다. 행정. 공무원이 한다.

○ 교통전문가나 교수같은 사람들은 참여하고 있는지?

- 별로 그렇지 않을 것 같다. 장소마다 다르지만, 처음에 검토하는 상황에서는 조금 관여했을지도 모르겠다. 기본적으로는 아닌 것 같다.

○ 설계 용역이 나가는 방식인지?

- 아마 그런 경우도 있을 것이다. 현장에서 필요에 따라서 발주를 해서 업무위탁을 하기도 한다. 여기는 그런 관련 컨설팅 회사가 많다.

- 기본적으로 안심 보행 area와 같은 업무는 도로관리자 혼자서 하는 것이 아니라 경찰하고 같이 하는 경우가 많다.

○ 예산을 얼마씩 나눠주는 개념인지, 아니면 신청을 하면 선정을 해주는 것인지?

- 후자에 더 가깝다. 지자체가 계획을 세워서 신청을 하면 그거에 맞춰서 예산을 주는데, 요즘은 개별프로젝트 보다는 전체적인 교부금 형태로 나눠주고 나서 지자체가 알아서 사용하도록 하는 경우가 많다.

○ 이 설계(안)에 관해서는 중앙정부는 관여하지 않는지?

- 기본적으로는 지자체에서 하는데, 예를 들어 국도의 사고 체로 사업 같은 경우는 관련 사무실에서 관리한다.

○ 자료에 의하면 생활도로사업 이라는 것이 일본 전역에 769개소가 있다고 했는데, 그것은 어떤 개념의 것인지?

- 그것이 일본에 있는 안심보행지구이다. 아까 말한 582개소는 2009년부터 추가로 지정된 것이고, 그 전에 실질적으로 2003년부터 있던 것까지 포함하면 그정도 수치이다.

○ 도쿄의 개선사례를 가본다면 추천할만한 곳은 어디인가?

- 치바의 가마가야시라는 곳이 유명하다.

○ 미타카시는 어떤가?

- 웹페이지에서 이것을 클릭하면 전체 일람표가 있는데, 거기에서 필요한 자료들을 찾을 수 있을 것이다.

## 한-일 비교 논의 주제 1: 보행우선도로

○ 생활도로 개선사업은 한국에서 최근 도입하려고 하는 보행우선도로와 관련이 깊은 것 같다. 현재 건축도시공간연구소에서 보행과 도시공간에 대해 연구하고 있는데, 최근 보행과 관련한 법률이 2건 입법되어 이와 관련한 관심이 더욱 높아지고 있다. 도로설계에서도 보행자에 대한 부분이 처음으로 신설되었기 때문에 보행환경과 설

계에 대해 전 세계 여러 나라의 사례를 참고하고자 한다. 조만간 보행우선도로 설계에 대한 매뉴얼을 발간하려는 계획이 있다.

- 보행자우선도로라는 것이 어떤 것인가?

○ 일단, 보차혼용도로를 기본으로 하는데, 보행자를 위한 각종 street furniture나 pavement가 특별하게 설계되어 있는 도로를 의미한다. 독일의 본엘프와 비슷한 개념이다. 법적인 개념이 없어도 이런 사업은 할 수 있지만, 도시계획시설로써 정함으로써 국가에서 사업을 진행할 때 예산투입이나 집행을 용이하게 하기 위해서 법을 개정한다. 아직 실제로 시행되지 않았다. 매뉴얼 연구가 더 진행돼야 한다.

- 일본에서는 국도처럼 넓은 도로는 반드시 보행자도로가 붙어 있는데 한국에서는 그렇지 않은가?

○ 법적으로는 8m이상 도로는 보행보도를 설치하기로 되어 있다. 자동차전용도로는 예외이다. 옛날에 지은 도로 중에는 보도가 설치되지 않은 경우도 있다.

- 8m 미만의 도로라는 것은 어떤 의미인가?

○ 8m이상의 도로는 보차분리를 하는 것이 원칙이기 때문에, 보행우선도로는 그 이하의 도로에 대해 적용된다. 이상의 도로를 그렇게 사용할 경우에는 그건 도로가 아니라 보행 광장의 개념으로 바뀌는 것이다.

- 보행우선도로 같은 경우에 보도 색깔을 바꾼다든지, 시설물 개선 같은 게 들어가야 할 것 같은데, 보차분리를 하자는 쪽으로는 가지는 않는지?

○ 작은 도로의 경우에는(차량통행이 많지 않을 경우에는) 보차분리를 하면 오히려 보행자의 행동을 제한하기 때문에 선호하지 않는다. 분리가 되어 있으면 운전자가 안심을 하고 속력을 낸다. 하지만 분리가 되어 있지 않으면 법적으로도 책임이 운전자에게 더 실리기 때문에 더 조심해야 되는 점이 있다. 실제로 분리가 되어 있으면 사람들이 길을 건널 때 부담을 느끼게 된다. 특히 학교 앞 같은 경우는 찾길이라고 생각을 하고, 좁은 길에 사람이 몰려나오기 때문에 이 또한 불편하다.

○ 도로에 선형을 주어서 운전을 어렵게 만들고, 굴곡이나 갖가지 시설물을 설치하는 것을 기본으로 한다. 30km/h가 제한이 되어 있는데, 궁극적으로 지금은 10~15km/h미만(언제라도 즉시 멈출 수 있도록)은 목표로 하고 있다. 사실 이것은

전통적인 도로라서, 서울의 typical한 도로는 아니다. 오래된 중심가이기 때문에, 서울에 새로 지어진 신시가지와는 많이 다르다.

## 한-일 비교 논의 주제 2: 자전거도로

- 한국에서는 현재 에너지 절약이나 이런 녹색성장과 관련하여 보행이 굉장히 강조되고 있는데, 일본에도 보행에 관하여 별도로 조명하는 정책이 있는지?
  - 자전거가 굉장히 강조되고 있다. 한국에서 자전거는 보도와 차도 어디를 다니는가?
- 기본적으로는 보도를 다니는게 법적으로는 맞는데 현실적으로는 차로를 많이 이용한다. 준비가 잘 되어 있지 않다.
  - 일본은 반대이다. 차도를 다니는 것이 법적으로는 맞는데, 실질적으로는 보도를 다닌다.
- 최근 우리나라도 자전거 도로가 많이 강조돼서 차도와 보도 사이에 설치하거나 보도위에 설치하고 있는데, 아직 어떤 것이 더 나은지 결론을 내리지 못했다. 자전거도 보행자에 비해선 굉장히 빠르기 때문에 그 처리가 굉장히 어렵다.
- 임대자전거는 활용하고 있는지?
  - 도쿄에 있다고는 하는데, 직접 본적은 없다.
- 도쿄와는 달리 서울은 지형적인 불리함 때문에 자전거로 이동하는데 한계가 있다. 자전거를 잘 쓰는 사람들은 천변이나 지천에 있는 사람들이 주를 이룬다.
  - 관광지 같은 곳에는 일반자전거도 있지만, 여기는 전동식 자전거를 굉장히 많이 타고 다닌다. 그런 것을 렌탈자전거로 많이 쓴다. 이끼 렌탈 싸이클이라고 검색하면 나온다.

## 한-일 비교 논의 주제 3: 스쿨존

- 초등학교 주변의 스쿨존에는 중앙정부에서 어떤 자세를 취하고 있는지?
  - 스쿨존이라고 해야 할지는 모르겠는데, 통합 안전 대책이라던지 그런 것을 하고 있다.
- 서울 같은 경우 학교주변 반경 200m에는 펜스나 CCTV, 과속방지턱을 설치해서 통학로 안전을 확보하기 위한 디자인을 개선하는 사업을 진행하고 있다.
  - 이쪽에서는 보안이나 치안 쪽은 안하고, CCTV 까지는 아니고 어두운 곳에 보안등 같은 것 정도는 설치하고 있다. 펜스를 연속적으로 설치하는지?
- 경우에 따라 다른데, 초등학생들이 찾길로 내려갈 수 있는 우려가 있을 때이다. 여기에 대해서도 논란이 많은데, 큰 간선도로 변에 있는 경우에 보통 화단이나 펜스로 막는다.
  - 가드레일이나 볼라드 같은 것은 누가 관리를 하는가?
- 지자체에서 하고, 국도의 경우에는 국토관리청에서 한다.

## 한-일 비교 논의 주제 4: 보행과 도시계획

- 지구계획에서 보행 네트워크 부분에 대해서 다루고 있는가?
  - 잘 모르겠다.
  - 보통 보면 안심보행지역에서 외주 도로 대책을 보면 대체적으로 이런 교차점에서의 안전대책이 위주가 되고, 내부적으로 보면 경로대책이라고 해서, 여기에 보행자 도로 같은 것을 설계를 하는데, 지금 말한 보행자 네트워크가 이런 것과 관계가 있는 것 같다.
- 역세권이라던지 대형 프로젝트에 있어서, 주변의 보행 접근성을 높이기 위해서 개선 계획을 세우는 경우가 점점 많아지고 있는데, 그런 부분이 적극적으로 접근되고 있는지?

- 그런 것은 사업자가 자신의 수입과 직결된다고 생각할 때에는 굉장히 열심히 한다.
- 앞서 얘기한 고령자, 장애자를 위한 Barrier-free 법령과도 관련이 있다. 이는 사고 대책에 관한 내용이기도 하여 접근이 다를 수도 있지만 이것이(자료) 법령에 대한 간단한 설명이다. 먼저 국가에서 기본방침을 세우고, 이것을 토대로 각 지역에서 구체적으로 어떻게 할지를 생각한다. 보행자를 고려하여 역과 주변 보행로에 중점 정비 지역을 설정하고, 그 시설 범위 안에 있는 도로들을 설계, 협의하여 진행한다.
- 한국에서는 대규모 도로건설을 더 이상 많이 하지 않으려고 하고 대신 쾌적함이나 질을 개선하려고 하는 것에 집중하고 있는 것이 보행과 관련된 중요한 변화인데, 이쪽은 어떠한가?
- 전체적인 흐름은 마찬가지이다. 기존에 있는 시설들은 어떻게 활용할 것인가?에 큰 관심을 가지고 있다. 실제로 시설을 옛날에 만들었는데, 잘 안 쓰이고 있는 경우가 비판의 대상이고, 그 활용방안이 초점이다.
- 이게(자료) 그 한 예로써, 원래 2차선 도로였는데, 1차선 도로로 바꾸고, 보도를 확대한 사례이다.
- 서울 같은 경우는 도심의 주차대수를 줄여나가는 정책을 펴고 있다. 차량진입을 막고, 주요터널에서의 혼잡통행을 막고, 대중교통이나 보행을 활성화하려는 정책들을 강조하고 있는데, 주차대수 통제 같은 것이 도쿄에서는 진행되고 있는지?
- 아마 도시국 소관일 것이라고 생각되는데, 제가(통역자가) 아는 방향으로도 그런 것이 없다. 왜냐면 여기는 주차장이 더 이상 줄이기 힘든 레벨로 왔다. 예를 들면 대형빌딩에 가면, 회장이랑 손님 한 명 정도를 위한 주차공간밖에 없다. 직원이 2,000명이나 되는 캐논 회사 건물에도 주차공간이 2대분밖에 없다. 말 그대로 업무용으로 꼭 놔야하는 차 말고는 주차장을 놓지 않기 때문에, 더 이상 줄일 래야 줄일 수가 없다. 이미 출퇴근시 대중교통 이용률이 78%에 이른다. 장애인이나 꼭 자동차를 써야 하는 사람 이외에 차를 쓰는 사람은 거의 없다고 볼 수 있다.

#### 주요시책 4: 가로변 상업과 오픈 카페

- 원래 도로라는게 자동차 아니면 사람들이 그냥 지나다니는 역할로 되어 있었지만, 요즘에는 도로의 기능을 다시 한번 생각해보자 하는 취지에서 지역 활성화를 목적

으로 원래는 불법이었던 오픈 카페 등을 이런 식으로 규제개혁을 해서 한번 해보자는 식으로 진행되고 있다.

○ 언제부터 시작되었나?

- 작년 10월부터이다. 법률이 바뀌어서 실제로 가능하게 된 것은..

○ 우리도 이런 프로젝트를 하고 있다. 개정된 규정을 받아볼 수는 있는가? 조항의 내용이 어떻게 되는가?

- 관련 내용을 홈페이지에서 찾아볼 수 있다. 메일로 보내주겠다.

○ 이것이 원래의 상점과 연계해서 관리하는 것인지? 아니면 별도로 관리하는 것인지?

- 어디에 오픈카페를 할 것인지 지자체가 계획을 먼저 세우고, 그것을 장소를 결정하는데, 아까 말한 도로관리자와 경찰이 같이 합의를 해서, 여기를 하겠습니다- 라고 결정이 나면, 그 때 응모를 해서, 누가 출자 받겠습니까? 하고, 거기서 선별을 해서 지자체가 결정하는 방식으로 진행된다. 미타카역 앞에도 하고 있는 것으로 알고 있다.

○ 오픈카페가 열리면 기간이나 시간 같은 것은 어떻게 되는지?

- 그것은 전부 지자체가 알아서 결정할 문제이다. 법률이 바뀐 이후 아직 실제 실행은 되지 않았다..

○ 그럼 담당은 도로과에서 하는 것인가?

- 마치즈쿠리 과에서 한다. 도로관리자가 아니라, 도시계획 쪽에서 하고 있다.

○ 본래 취지가 저 그림처럼 넓은 장소에서 하는 것인지? 아니면 개별 상점 앞에 조금씩 있는 것인지?

- 도로관리자의 입장에서 보면 역시 보도이기 때문에, 기본적인 통행이 방해가 되지 않는가를 기준으로 생각을 하고, 마치즈쿠리나 도시계획 쪽의 관리자 입장에서 보면, 역시 어느 지역을 하는 것이 가장 도심 활성화에 도움이 되는가가 가장 중요하

다. 두 가지 관점을 모두 검토하여 대상 지역을 결정한다.

- 지금 현재 움직임이 있는 곳이 도쿄 안에 3군데가 있는데, 아직 형태적으로는 구체적으로 잡혀있지 않아서, 아직 소개할 단계는 아니다.

- 한국의 경우에는 도로관리자가 관리하는 도로에서 민간이 영업활동을 하는 사례가 없는가?

○ 법적으로는 금지되어 있는데, 시청에서 주관해서 마트를 연다던지 이런 것들이 있다.

- 노점상과는 뭐가 다른가?

○ 한국의 노점상이라고 하면, 정식으로 등록되어 있는 것은 두 가지 정도 인데 하나가 구두수선점, 두 번째가 신문, 버스카드를 파는 키오스크이다. 조금 다른 종류로 음식을 판매하는 곳도 있는데, 사람이 앉을 수가 없다. 이런 것들은 주로 선적인 장소에 설치되며, 보여주신 것과 같은 면적인 장소로는 없다. 기본적으로 사람이 앉아서 쉬는 것이 아니라, 머무르지 않고, 걸어가다니면서 살 수 있는 곳이다. 특히 음식 판매의 경우, 오랜 시간 동안 이미 있어왔고 이 일을 하는 분들 중에는 생계가 어려운 경우가 많기 때문에, 강하게 규제하지 못하고 어느 정도의 선에서 허가를 해주고 있다. 최근 이러한 노점상을 법적이나 계획적으로 몇 년 안에 없애자고 하고 있으나, 실제로 건드리지는 못하고 있다.

- 그런 종류의 음식 판매업이라면 일본에서도 마츠리(축제) 기간에 일시적으로 판매하거나 하는 경우가 있다. 하지만 이렇게 영구적으로 면적을 갖고 운영을 하는 것은 이번이 처음이다.

이상.

## 4. 도쿄도 미타카시 생활도로 개선현황 답사

---

- 일시: 7/10 (화) 10:00~14:00
  - 장소: 미타카역 일대 및 시립 제3초등학교 주변
  - 답사목적
    - 미타카 시내 스쿨존, 커뮤니티존, 보행안심지구 등 생활도로사업 시행지구 답사
    - 설계적 특성과 물리적 시설 현황 및 보행자 이용 행태 분석
- 

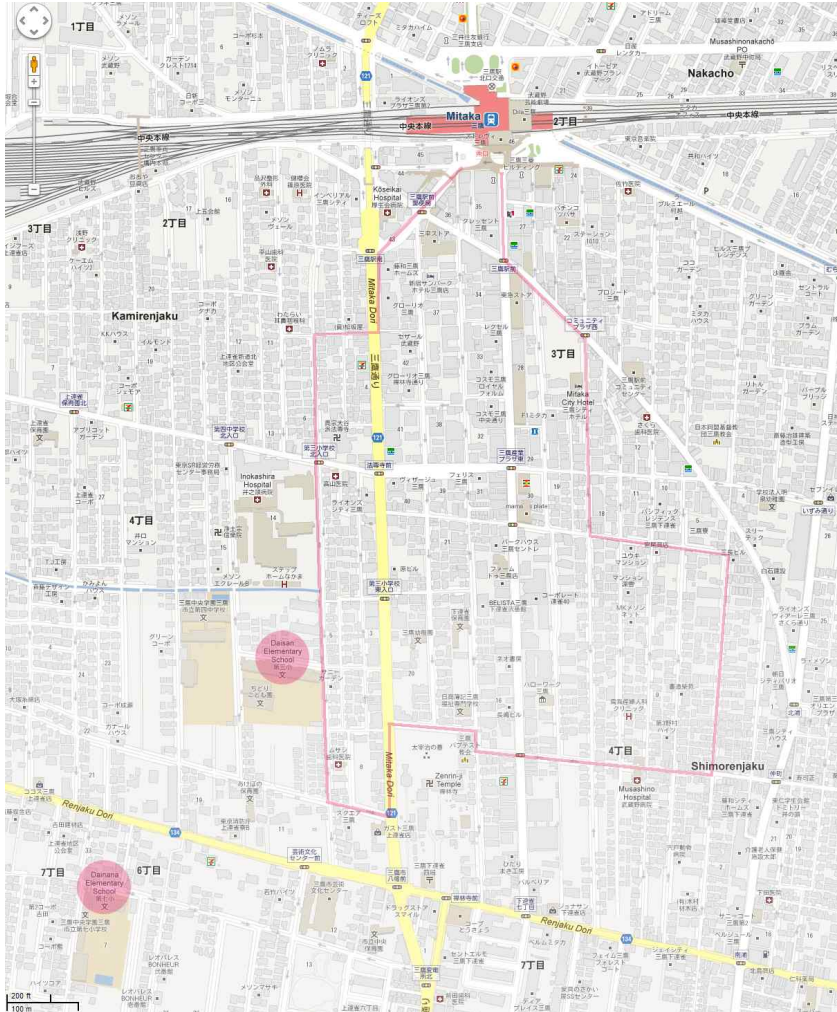
### 1) 생활도로 개선사업 개요

- 도시에서 자동차의 주행 속도를 떨어뜨리고 인도를 정비해 보행자 안전을 확보하기 위한 사업으로, 1996년 미타카시, 나고야, 오사카 등지에서 처음 시작되어 전국으로 확산되었음
- 교통을 관리하는 경시청과 도로를 관리하는 국토교통성의 도시국과 도로국의 협조체제 하에, 자치단체와 지역주민이 함께 추진하는 사업
- 커뮤니티 존: 주거지역 내부의 통과교통량과 주행속도, 불법주차 및 도로 점용을 억제하고 이용자의 안전성을 확보하기 위해 도입된 일본의 대표적인 보행환경 개선사업으로, 간선도로에 접한 1km<sup>2</sup> 내외의 지역에 대해 계획 과정부터 지역협의회를 구성하여 추진함(2000년도까지 동경도 50, 전국 300개소 지정)
- 안심보행지구: 주민 제안으로 이루어지는 대표적인 생활도로 사업으로, 지구지정을 신청하면 정부가 예산을 지원해 보행에 방해가 되는 장애물을 치우는 등 걷기에 쾌적한 거리를 조성(2006년 말 기준 일본 전역에 796개소 지정)

### 2) 미타카시 개요

- 도쿄도 외곽의 주거지역으로, 1990대 중반까지만 해도 보행환경이 가장 열악한 곳으로 꼽혀왔으나 커뮤니티 존을 비롯한 생활도로 개선사업이 성공적으로 이루어져 사업 시행 전후 보행자 교통사고가 50% 이상 감소하는 효과를 거둠
- 보행자 보호나 차량 감속을 위한 물리적 시설을 설치하는 것 이외에도, 좁은 도로에서 보행공간을 최우선적으로 확보하고, 등교시간 스쿨존의 차량진입을 전면 금지하는 등, 적극적인 보행자 위주의 정책을 추진하고 있음

### 3) 미타카시 답사 내용



답사 대상지 현황 및  
주요 이동 경로

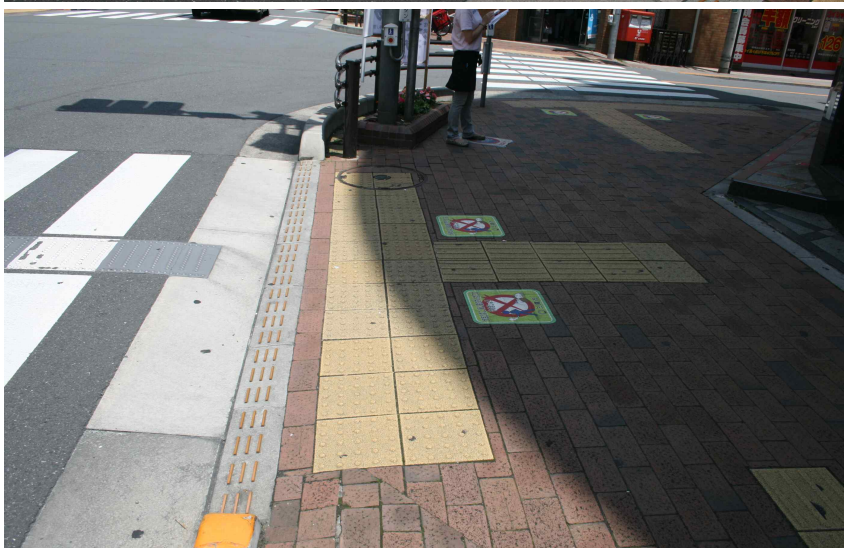


미타카 역세권  
상업가로의 정비된  
보행환경

차도의 포장재질을  
이용, 통과교통보다  
머무는 장소의  
특성을 강조하였다.



횡단보도의  
중심선을 따라  
연속적으로 설치된  
점자블록



일반적으로 횡단보도  
앞에 설치되는  
T자형의점자블록  
외에도, 보-차도  
경계석의 표면에  
요철처리를 하여  
시각장애인들이 더  
안전하게 길을 건널  
수 있다.



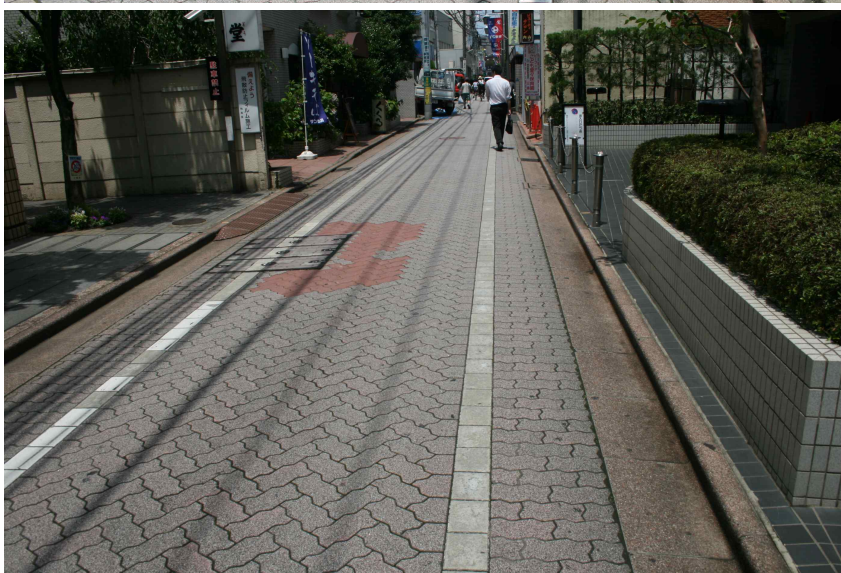
이면도로의  
진입부에서 보도가  
같은 높이와 재질로  
연속되도록  
처리하였다.



이면도로의  
진입부에서 양쪽  
보도 영역을  
연결하는 부분의  
바닥 재질을 다르게  
적용하여 보행경로의  
연속성을 강조하고  
운전자의 주의를  
끌도록 하였다.



이면도로에  
일반 차도와 확실히  
구분되는 포장재질을  
적용하였다.

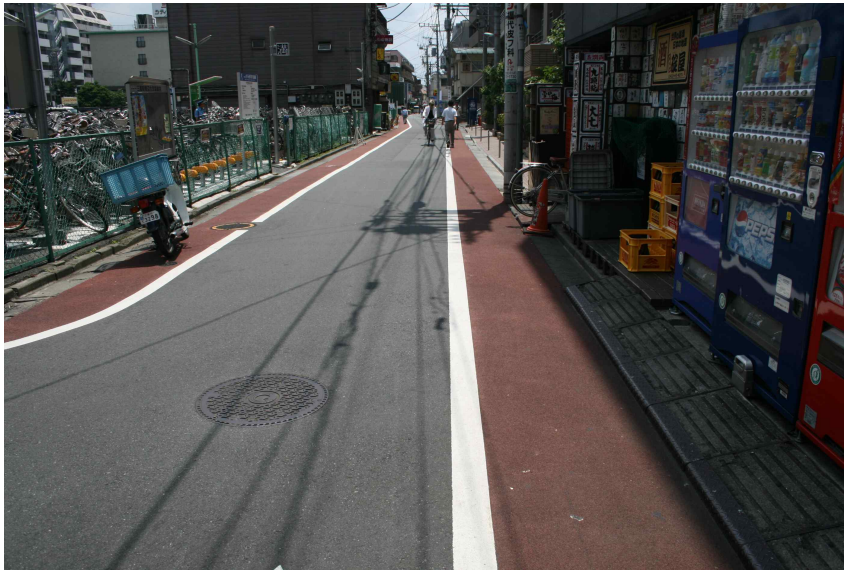


보도의 단차가 없는  
대신 길가장자리  
구역을 넓게  
확보하고 경계선을  
확실하게 표시하여  
차량이 침범할  
여지를 줄이고  
운전자의 주의를  
유도한다.



또다른 주택가  
이면도로의 모습.

좁은 도로 폭원에도  
불구하고 길가장자리  
구역과 정지선  
앞부분의 노면에  
대비되는 색채와  
재질을 적용하여  
보행자 공간을  
확보하고,  
안전주행을  
유도하였다.



도로 양쪽의  
강한 배색으로 인해  
차도가 좁아보이는  
효과가 있다.



골목길의 주행속도는  
20km 이하로  
제한된다.



골목길이 도로와  
만나는 정지선에는  
자동차 뿐 아니라  
자전거도 멈춰서  
보행자가 지나가길  
기다려야 한다.



노면 위의 3색  
표시가 마치 돌출된  
장애물이 있는 것  
같은 입체적인  
착시효과를 유발하여  
감속을 유도한다.



T자형 교차로  
표시에도 입체효과가  
적용되어 있다.

이러한 시설들은  
저렴한 비용으로  
큰 효과를 기대할  
수 있다.



스쿨존의 시작을  
알리는 노면표시

등교시간에는  
자전거를 제외한  
모든 차량이 진입할  
수 없고, 하교시간인  
오후 1-5시에는  
화물 등 대형차량에  
한해 출입을  
통제한다.



미타카 시립  
제3초등학교  
주변의 스쿨존.

등교시간  
(평일 7:40-8:40)  
자전거를 제외한  
차량의 진입을  
금지하는 표지판



도로의 폭원이  
상대적으로 넓음에도  
불구하고, 자동차  
통과를 위한  
최소폭을 제외하고  
나머지부분은 모두  
보행영역으로  
표시하였다.



스쿨존 내의 도로.  
양쪽 배색된  
가장자리구역  
안쪽으로 점선  
표시를 더해 도로가  
더욱 좁아보이게  
하였다.



T자 교차로 앞에는  
노면표시를 안쪽으로  
돌출시켜 차로를  
더욱 좁아보이게  
하였다.

또 회전차량이  
보행자의 영역을  
침범하지 않도록  
볼라드를  
모서리부분에  
설치하였다.



골목길이 교차하는  
지점에 T자로 노면  
표시를 하여, 멀리서  
접근하는 운전자에게  
안쪽 골목에서 차가  
나올 수 있음을  
알린다.  
사각지대에서  
보행자가 갑자기  
튀어나올 경우  
사고가 발생하기  
쉬우므로 잠시  
멈춰서라는 표시가  
있다.



이 표지판부터  
460m 구간은  
오전 7-9시  
출근시간은 물론  
오후 4-6시에도  
차량통제가  
적용된다.



이 골목길은 평일  
등교시간 뿐 아니라  
주민들의 가로이용이  
많은 토요일 오후  
4~7시, 일/공휴일  
12시~7시 에도  
차량을 통제한다.

이처럼 스쿨존  
외에도 다양한  
목적/구간/시간대에  
차량통행규제를  
탄력적으로  
활용한다.

### Ⅲ. 출장성과 요약

#### 1. ‘보행자를 위한 도시설계’ 사례 연구 관련

- 일본의 대표적 보행활성화 전략인 ‘보행자천국’의 명암과 운영방식을 긴자-아키하바라 지구 현장답사와 관계자 면담을 통해 구체적으로 살펴보았음
- 보행자천국에서의 행위제한이나 가로시설물의 유지관리, 자율방범대의 활동 등, 국내 ‘차없는 거리’의 지정 및 운영에 유효한 시사점을 도출하였음
- 현재 추진 중인 최신 사업들과 향후 정책적 전망 및 실행계획에 대한 정보를 수집하여, 시의성 있는 신규 사례를 발굴하고 후속 연구의 지평을 확장하였음

#### 2. 주거지 보행환경 개선 관련

- 생활도로와 이면도로, 스쿨존에 적용되는 설계기법과 시설, 각종 규제들이 실제 보행환경에서 어떻게 서로 조합되어 활용되고 작동하는지를 살펴봄으로써 국내 적용 가능성을 비판적으로 모색하였음
- 특히 미타카시에서는 좁은 도로를 보행자우선 구조로 전환하고, 설치비용이나 위험부담이 크지 않은 요소와 기법을 적재적소에 효율적으로 배치하며, 차량통행제한을 탄력적으로 활용하여 큰 시너지 효과를 거두고 있었음

#### 3. 보행환경과 정책 연구 관련

- 무전주화 사업, Barrier-free, 생활도로 안심보행지구, 오픈카페를 통한 가로변의 상업적 활성화 등 보행환경 개선과 보행활성화와 관련하여 국토교통성이 추진 중인 주요 시책들의 현황과 체계를 파악하였음
- 정부와 지자체, 전문가, 시민단체 등 보행환경 개선에 관여하는 다양한 주체들의 역할과 특성, 작동방식, 지원 및 협력체계를 구체적으로 이해할 수 있었음
- 보행우선도로, 스쿨존, 자전거도로, 보행환경과 도시계획 및 설계의 연계 방안 등 한일 양국이 공통으로 안고 있는 쟁점들에 대한 대응 방식을 논의함으로써, 정책적 합의와 비교연구 가능성을 모색하였음