

## 보행정책 성과평가체계의 개발 및 시범적용

김승남 부연구위원, 박수조 연구원

### 요약

- 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」의 제정으로 보행 관련 정책 투자가 확대되고 있으나, 보행정책 성과를 정량적으로 측정하고 평가할 수 있는 체계는 부재한 상태
- 따라서 지자체 단위로 적용 가능한 '보행정책 성과평가체계'를 개발하고, 이를 활용한 2014년 보행정책 성과 지수 산정 결과를 제시
- 특별·광역시·자치구(제1군), 인구 50만 명 이상의 시(제2군), 인구 50만 명 미만의 시(제3군), 군(제4군)으로 구분하여 평가를 진행한 결과, 울산 동구(80.41점), 경남 창원시(83.55점), 충남 계룡시(77.35점), 충북 증평군(80.40점)이 각 군의 최고점을 기록하였으며, 광역자치단체 중에서는 충청북도(66.30점)가 가장 높은 점수를 보임
- 보행정책 성과지수는 공신력 있는 국가통계자료를 기반으로 구축한 '결과 지표' 중심의 평가체계로서, 고비용을 수반하는 기존 평가체계에 비해 경제적이고 효율적이며 객관적인 평가도구로 활용될 수 있음
- 이는 지방자치단체의 정책성과 모니터링 도구이자 실태조사 도구로서 활용 가능하며, 평가 결과는 정부 주도 공모사업 선정 과정에서 가산점 부여나 예산 할당의 근거로 활용될 수 있음

## 1 보행정책 성과평가체계 개요

### ■ 개발 배경 및 목적

- 2012년 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」이 제정됨에 따라, 보행 관련 정책 투자가 전국적으로 확대되고 있음
  - 중앙부처 주도로 시행된 4개 보행 관련 사업에 지난 10여 년간 약 6,400억 원 투입
- 그러나 보행정책 성과를 정량적으로 측정하고 평가할 수 있는 체계는 부재한 실정임
- 따라서 지방자치단체 단위로 적용 가능한 ‘보행정책 성과평가체계’와 이를 활용한 2014년 보행정책 성과지수 산정 결과를 제시
  - 이를 통해 각 지자체의 보행정책 성과를 모니터링함과 동시에 지방자치단체 간의 경쟁을 유발함으로써 자발적인 정책 확산과 투자를 유도

### ■ 평가 대상 및 범위

- 본 평가체계는 228개 기초자치단체와 17개 광역자치단체를 평가 대상으로 함
  - 본 평가지수는 광역지자체 단위 평가에도 활용 가능하나, 지수 개발의 취지나 평가 지표의 특성을 고려할 때 광역자치단체보다는 기초자치단체 평가에 적합함
  - 행정구역 체계상의 위계와 도시 규모를 고려하기 위해, 주 평가 대상인 228개 기초자치단체는 다음과 같이 4개의 평가군으로 구분하여 평가(2014년 기준)

행정구역 위계 및 규모에 따른 평가군 구분

평가군	정의	행정 단위	약칭	지자체 수
제1군	특별·광역시의 구	자치구	자치구	69개
제2군	특별·광역시가 아닌 시 중 인구 50만 명 이상의 시 (지방자치법에 의한 대도시 및 분구 기준)	시	대도시	15개
제3군	특별·광역시가 아닌 시 중 인구 50만 명 미만의 시 (세종특별자치시 포함)	시	중소도시	63개
제4군	전국의 모든 군	군	군	81개

- 본 평가체계는 ‘녹색교통 활성화’와 ‘보행안전’이라는 두 가지 큰 정책목표의 달성 정도를 평가하는 데에 초점을 맞추고 있음
  - 가로환경이나 근린환경에 대한 미시적인 평가체계는 후속 보고서를 통해 소개할 예정

보행환경 종합 평가체계의 구성과 보행정책 성과평가체계의 내용적 범위

	보행환경 종합 평가체계			
	보행정책 성과평가체계 (도시 평가체계)	근린 평가체계	가로 평가체계	사업 평가체계
평가 목적	지자체 간 경쟁유발, 보행 관련 투자 유도, 대국민 인식 제고	근린의 보행환경 수준에 대한 정보제공	우수 가로 발굴, 주요 가로의 보행여건 · 이용행태 · 만족도 등에 대한 정보 제공	보행사업 효과 검증 및 개선방향 도출, 보행사업 활성화 유도
평가 대상 및 단위	기초자치단체, 광역자치단체	특정지점으로부터 반경 500m 범위 (읍면동 단위로도 집계 가능)	특정 가로 혹은 가로군	특정 가로 혹은 사업지구
평가 내용	보행정책 성과 : 녹색교통 활성화 및 보행안전	보행 네트워크 체계	가로활력도와 보행환경의 질	좌동 + 사업효과 및 타당성
평가 주관점	성과 중심 평가	기반여건 중심 평가	현장 중심 평가	사업효과 중심 평가
평가 방법	통계자료 분석	공간정보 분석	영상촬영 및 분석, 설문조사	영상촬영 및 분석, 설문조사
평가 지표*	대응지표 중심 (7개 지표)	요인 및 상태지표 중심 (5개 지표)	상태 및 대응지표 중심 (12개 지표)	상태 및 대응지표 중심 (좌동 + 3개 지표)
평가 및 공표 주기	1년(5년)**	실시간	수시(예 : 10개 가로씩)	매 조사 시
지표 갱신 주기	2년(5년)***	1년	필요시	필요시
공표 방식	연차(수시)보고서	웹서비스	수시보고서	수시보고서

\*Driving force - state - response framework에 의한 지표 유형을 의미

\*\*보행안전지수는 1년, 보행정책 성과지수와 녹색교통 활성화지수는 5년

\*\*\*보행안전지수는 2년, 보행정책 성과지수와 녹색교통 활성화지수는 5년

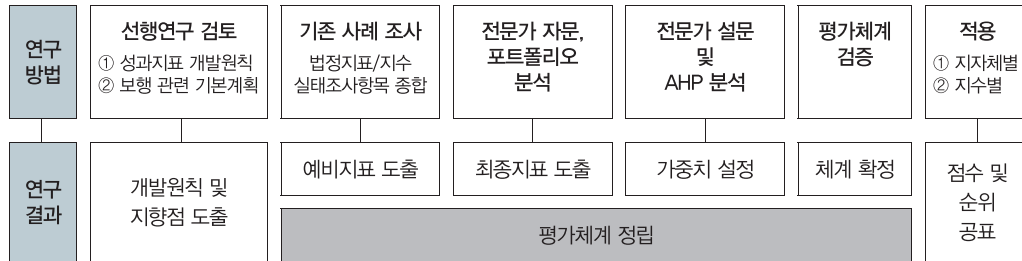
## 2 평가체계 및 지표 개발

### ■ 개발 원칙

- 국무조정실(2006)에서 제안한 성과지표 개발의 7대 원칙을 따라 지표 선정
  - 정책대표성 : 정책 목표(전략목표 및 성과목표)의 핵심 내용이 포함되어야 함
  - 목표설정의 적절성 : 목표치를 적절하게 설정하고, 그 근거가 명확해야 함
  - 인과성(요인통제) : 결과에 영향을 미칠 수 있는 외부요인에 대한 통제가 가능해야 함
  - 구체성 : 성과목표 또는 사업의 핵심적인 내용을 명확하고 구체적으로 나타내어야 함
  - 측정가능성 : 성과지표의 측정방법을 명확하게 제시할 수 있어야 함
  - 기한성 : 많은 시간이 소요되지 않아 해당 연도에 성과를 평가할 수 있어야 함
  - 비교가능성 : 과거의 성과 및 유사 사업의 성과와 비교 가능하도록 설정하여야 함
- 이 외에도, 공신력 있는 통계자료와 객관화된 지표 측정방법 적용을 원칙으로 함

## ■ 개발 방법 및 절차

- 보행정책 성과평가체계의 개발 방법 및 절차는 다음과 같음



평가체계 개발 방법 및 절차

- 기존 평가체계로부터 추출된 예비지표에 대한 전문가 자문과 포트폴리오 분석을 통해 최종 평가지표를 선정하고, AHP 분석을 통해 가중치 산정
  - 특히, 포트폴리오 분석에서는 적용의 시급성과 난이도 측면에서 우선순위 도출

높음	<b>예비지표:</b> 정책 추진기반 - 조례 제정 여부 - 기본계획 수립 여부	<b>전문가 제안 지표</b> - 보도 설치 비율 - 보행만족도 - 보행유발시설 개수 - 평균 제한속도	<b>예비지표:</b> 정책 이행 적절성 - 기본계획 내용의 적절성 - 기본계획 이행의 적절성 - 사업 추진 의지	<b>전문가 제안 지표</b> - 보행안전 민원 대응 노력 - 사유지에 대한 보행환경 개선 노력 - 이면·생활도로 불법주정차 - 운전자제도준수를 중 위반 사고건수
난이도	II		I	
낮음	III		IV	
낮음	<b>전문가 제안 지표</b> - 자전거 보험 가입자 수 - 자전거도로 비율 - 대중교통이용 활성화 - 도로연장 대비 횡단보도 개수 - 자동차 수 대비 주차면수 - 교통약자 사고 관련 정책 투자 지표		<b>예비지표:</b> 녹색교통 활성화 - 수단분담률 - 수단분담률 증감 - 일평균 통행시간 증감 - 일평균 통행시간 증감 - 어린이 통학수단 분담률 - 비업무 통행시간비	<b>예비지표:</b> 보행자 사고 - 보행자 사고율 - 보행자 사고율 증감 - 보행자 사고 심각도 - 보행약자 사고율 - 보호구역 사고율 - 보행공간 사고율
낮음			<b>전문가 제안 지표</b> - 인구당·자동차당 사망자 수·사고건수	
	시급성		높음	

평가지표에 대한 포트폴리오 사분면 분석 결과(난이도 및 시급성 기준)

- 시범적용을 위해 2010년 가구통행실태조사 자료와 2014년 교통사고 DB를 활용하였으며, 평가부문 및 지표 선정의 타당성 검증과 평가군 구분의 적절성 검토를 통해 최종 평가체계 확정



## ■ 보행정책 성과평가체계(안)

- 상기한 과정을 통해 도출된 보행정책 성과평가체계의 최종 확정안은 지표 도입 취지에 맞게 평가영역, 평가부문, 평가지표를 위계구조로 세분화 함
  - － 평가 영역(시점) : 모든 지표를 ‘현황’ 지표와 전년대비 ‘증감’ 지표로 나누어 측정
  - － 평가 부문(대부분) : ‘녹색교통 활성화’ 부문과 ‘보행안전’ 부문으로 대별
  - － 주 지표 및 상세지표 : 총 7개의 주 지표와 지표별 상세지표 확정(상세지표를 합산 하면 주 지표 값과 동일한 값을 갖게 되도록 설계됨)

보행정책 성과평가체계 최종 확정안

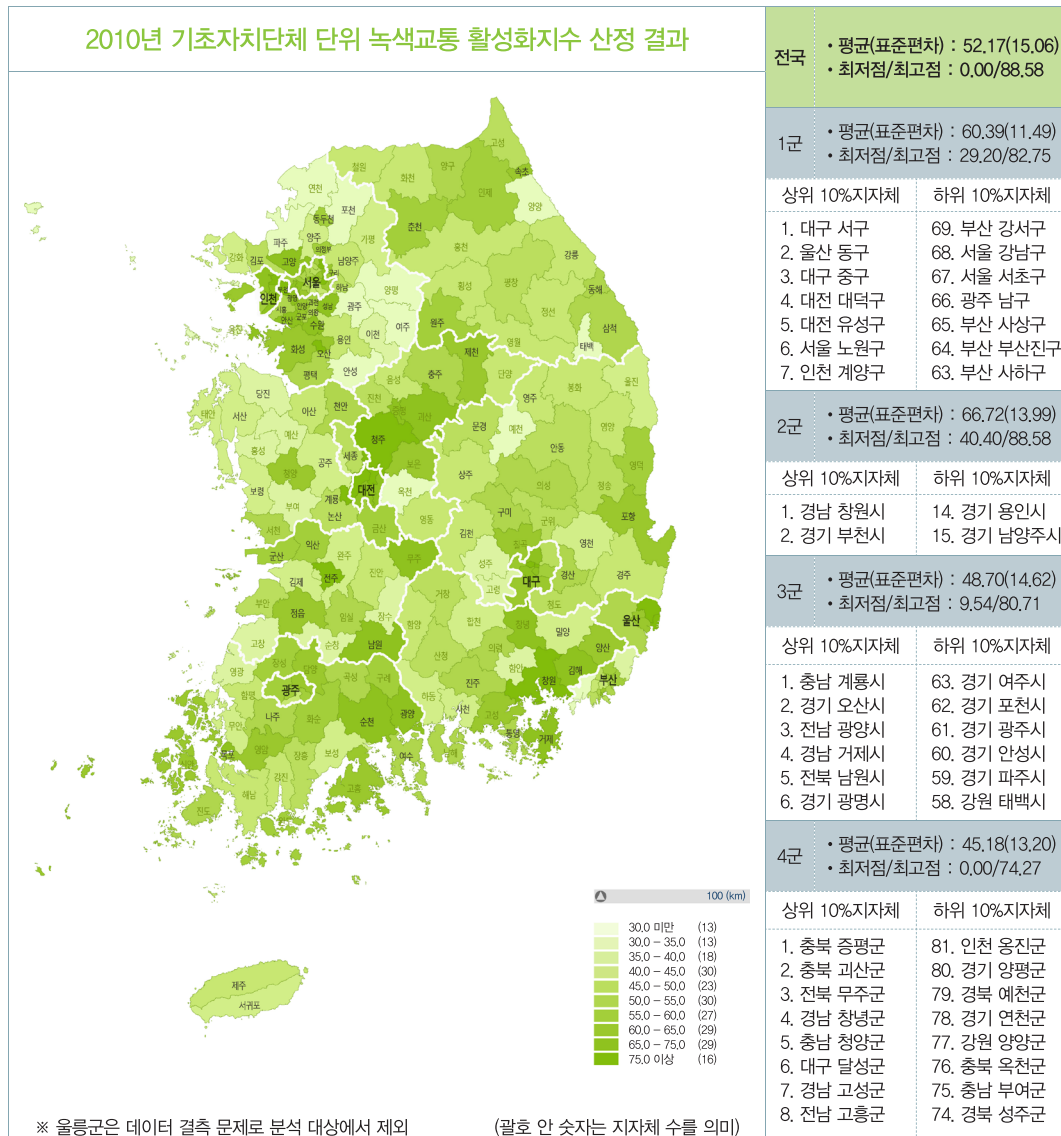
영역 (시점)	부문	주 지표 및 상세지표	주지표 가중치	상세지표 가중치	산출식
현황 (0.6146)	녹색 교통 활성화 (0.4733)	1. 보행·자전거 통행수단 분담률(0.6102)	0.2888		각 {상세지표값 × (상세지표 가중치 × 상세지표 개수)}의 합
		(a) 어린이의 통행수단 분담률		0.4269	13세 미만_보행·자전거 통행수 / 총 통행수
		(b) 노인의 통행수단 분담률		0.3561	65세 이상_보행·자전거 통행수 / 총 통행수
		(c) 일반인의 통행수단 분담률		0.2170	13~65세_보행·자전거 통행수 / 총 통행수
		2. 1인당 일평균 보행·자전거 통행시간(0.3898)	0.1845		1과 동일
		(a) 통근·통학 목적 통행시간		0.8103	(귀가, 출근, 등교, 학원, 업무, 귀사 목적) 보행·자전거 이용 시간 / 표본인구수
		(b) 여가·레저 목적 통행시간		0.1897	(쇼핑, 여가, 오락, 외식, 배웅, 친지방문, 기타 목적) 보행·자전거 이용 시간 / 표본인구수
	보행 안전 (0.5267)	3. 인구 10만 명당 보행사고 사상자(연령별)(0.5990)	0.1440		1과 동일
				0.5185	13세 미만_보행 사상자 / 인구수 * 100,000
				0.3378	65세 이상_보행 사상자 / 인구수 * 100,000
				0.1437	13~65세_보행 사상자 / 인구수 * 100,000
		4. 도로 1만km당 보행자 교통사고 건수(폭원별)(0.4010)	0.0964		1과 동일
				0.5495	6m 미만 도로에서의 보행교통사고건수 / 일반도로 및 보행자 우선도로 총연장
				0.2992	6m~13m 도로에서의 보행교통사고건수 / 일반도로 및 보행자 우선도로 총연장
				0.1513	13m 이상 도로에서의 보행교통사고건수 / 일반도로 및 보행자 우선도로 총연장
		5. 사고의 인명 피해 정도(0.3783)	0.1083		1과 동일
				0.6147	보행자 사망사고 건수 / 보행교통사고건수
				0.2758	보행자 중상사고 건수 / 보행교통사고건수
				0.1095	보행자 경상이하 사고건수 / 보행교통사고건수
		6. 사고 발생 공간(0.3048)	0.0873		1과 동일
				0.4269	횡단 중 보행교통사고건수 / 차대사람 교통사고건수
				0.0964	차도통행 중 보행교통사고건수 / 차대사람 교통사고건수
				0.2599	길가장자리구역 통행 중 보행교통사고건수 / 차대사람 교통사고건수
	보행 자 사고 심 각 도 (0.5437)	7. 보도구역 개소당 사고건수(0.3169)	0.0907		어린이·노인보호구역 내 보행자 교통사고 건수 / 보호구역 지정 개소
					어린이·노인보호구역 내 보행자 교통사고 건수 / 보호구역 지정 개소
증감 (0.3854)		지표 1~7번의 전년대비 증감 정도	현황과 동일		전년대비 현황지표 1~7의 증감값 (현황 지표에서 산출된 가중치를 적용)

※ 주 : 괄호 내 숫자는 각 항목의 지역(local) 가중치를 의미함

### 3 2014년 기초자치단체 보행정책 성과지수 산정 결과

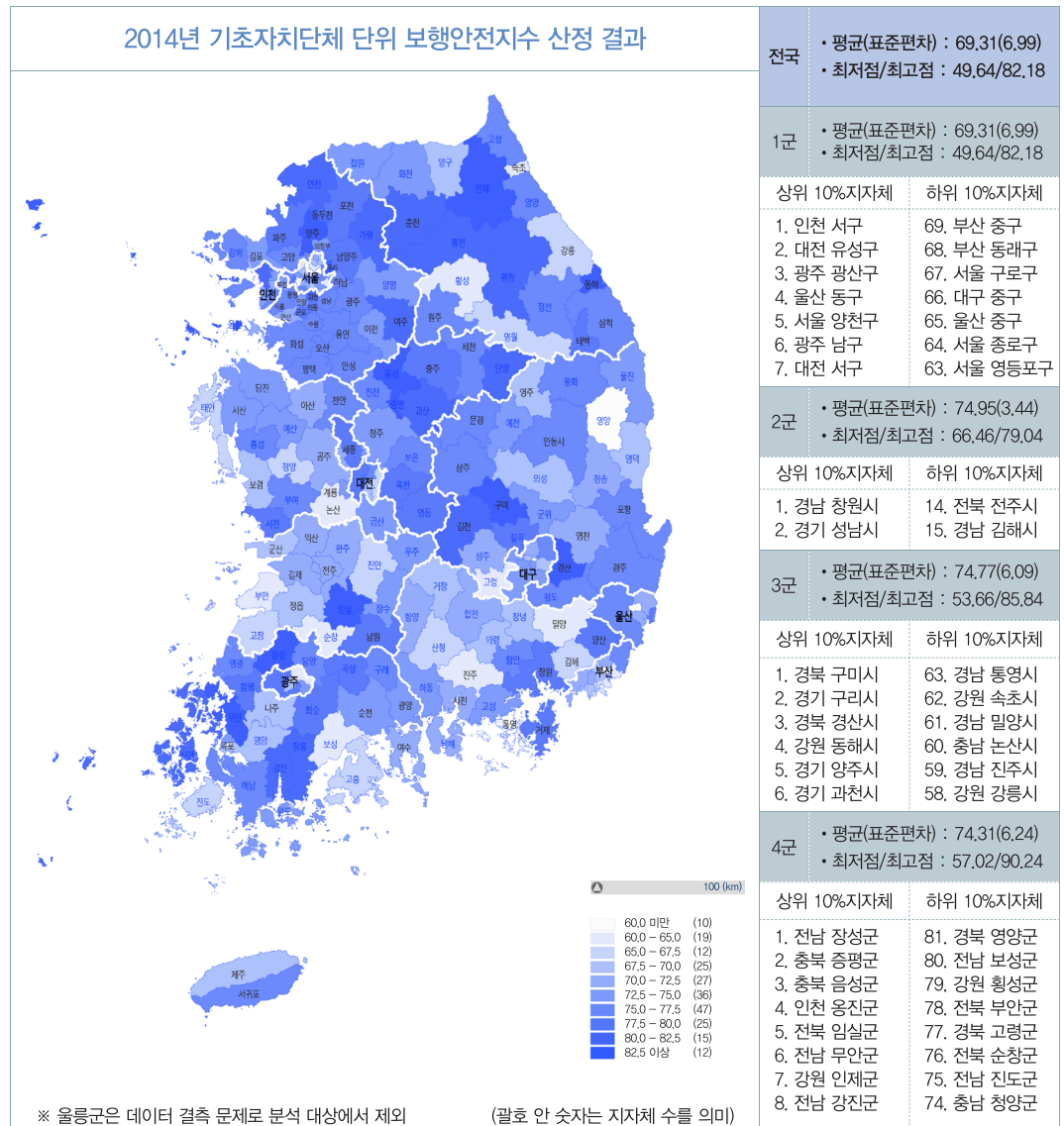
#### ■ 녹색교통 활성화지수

- 녹색교통 활성화 부문에서는 특별 광역시를 제외한 인구 50만 명 이상의 대도시 (제2군 : 66.72점)와 특별 광역시의 자치구(제1군 : 60.39점)가 높은 점수 획득
  - 제1군 : 대구 서구가 최고점(82.75점), 부산 강서구가 최저점(29.20점) 기록
  - 제2군 : 경남 창원시가 최고점(88.58점), 경기 남양주시가 최저점(40.40점) 기록
  - 제3군 : 충남 계룡시가 최고점(80.71점), 경기 여주시가 최저점(9.54점) 기록
  - 제4군 : 충북 증평군이 최고점(74.27점), 인천 옹진군이 최저점(0.00점) 기록



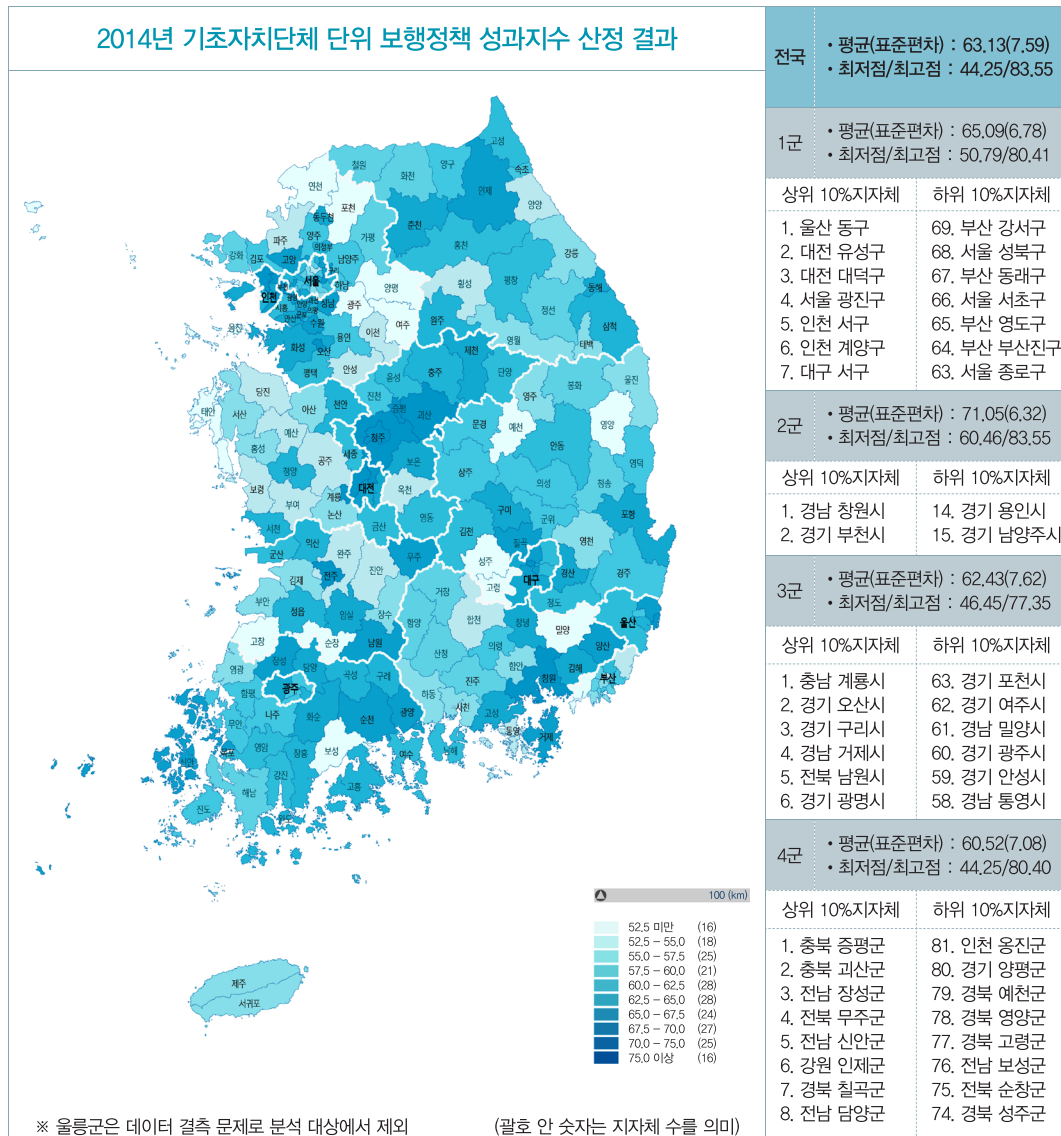
## ■ 보행안전지수

- 보행안전 부문은 평가군별 점수 차가 미미하나, 제1군(자치구)만 69.31점으로 다소 낮은 점수를 보임
  - 제1군 : 인천 서구가 최고점(82.18점), 부산 중구가 최저점(49.64점) 기록
  - 제2군 : 경남 창원시가 녹색교통 활성화 부문에 이어 최고점(79.04점) 차지, 경남 김해시가 최저점(66.46점) 기록
  - 제3군 : 경북 구미시가 최고점(85.84점), 경남 통영시가 최저점(53.66점) 기록
  - 제4군 : 전남 장성군이 최고점(90.24점), 경북 영양군이 최저점(57.02점) 기록



## ■ 종합결과 : 보행정책 성과지수

- 종합 결과인 보행정책 성과지수는 대도시 지역이 높은 점수를 획득하는 녹색교통 활성화지수와 유사한 분포를 보임
  - 대도시 지역(제2군 : 71.05점)이 가장 높은 점수를 획득하였으며, 군 지역(제4군 : 60.52점)이 가장 낮은 점수를 보임
  - 제1군 : 울산 동구가 최고점(80.41점), 부산 강서구가 최저점(50.79점) 기록
  - 제2군 : 경남 창원시가 두 세부 부문에 이어 종합점수에서도 최고점(83.55점), 경기 남양주시가 최저점(60.46점) 기록
  - 제3군 : 충남 계룡시가 최고점(77.35점), 경기 포천시가 최저점(46.45점) 기록
  - 제4군 : 충북 증평군이 최고점(80.40점), 인천 옹진군이 최저점(44.25점) 기록



- 전 지자체 중에서는 경남 창원시(제2군)가 83.55점으로 가장 높은 보행정책 성과 점수를 기록했으며, 인천 옹진군(제4군)이 44.25점으로 최저점을 기록함
  - 녹색교통 활성화지수의 최상위·하위 지자체는 종합 점수와 동일했으며, 보행안전 지수의 경우는 전남 장성군(90.24점)과 부산 중구(49.64점)가 최상위와 최하위를 기록
- 각 지수에 대한 평가군별 상위 10% 지자체에는 인센티브를, 하위 10% 지자체에는 지원책을 마련할 필요

기초자치단체 단위 평가 결과 종합

전체결과	녹색교통 활성화지수		보행안전지수		보행정책 성과지수(종합점수)	
평균(표준편차)	52.17(15.06)		72.97(6.72)		63.13(7.59)	
최저점      최고점	0.00	88.58	49.64	90.24	44.25	83.55
25%ile ~ 75%ile	41.96 ~ 62.28		69.01 ~ 77.28		57.28 ~ 69.06	
평가군별 결과	상위 10%지자체	하위 10%지자체	상위 10%지자체	하위 10%지자체	상위 10%지자체	하위 10%지자체
제1군 특별·광역시·도의 '자치구' (총 69개)	1. 대구 서구 2. 울산 동구 3. 대구 중구 4. 대전 대덕구 5. 대전 유성구 6. 서울 노원구 7. 인천 계양구	69. 부산 강서구 68. 서울 강남구 67. 서울 서초구 66. 광주 남구 65. 부산 사상구 64. 부산 부산진구 63. 부산 사하구	1. 인천 서구 2. 대전 유성구 3. 광주 광산구 4. 울산 동구 5. 서울 양천구 6. 광주 남구 7. 대전 서구	69. 부산 중구 68. 부산 동래구 67. 서울 구로구 66. 대구 중구 65. 울산 중구 64. 서울 종로구 63. 서울 영등포구	1. 울산 동구 2. 대전 유성구 3. 대전 대덕구 4. 서울 광진구 5. 인천 서구 6. 인천 계양구 7. 대구 서구	69. 부산 강서구 68. 서울 성북구 67. 부산 동래구 66. 서울 서초구 65. 부산 영도구 64. 부산 부산진구 63. 서울 종로구
평균(표준편차)	60.39(11.49)		69.31(6.99)		65.09(6.78)	
최저점      최고점	29.20	82.75	49.64	82.18	50.79	80.41
25%ile ~ 75%ile	52.95 ~ 67.67		64.02 ~ 74.66		59.94 ~ 69.29	
제2군 인구 50만 명 이상의 '대도시' (총 15개)	1. 경남 창원시 2. 경기 부천시	14. 경기 용인시 15. 경기 남양주시	1. 경남 창원시 2. 경기 성남시	14. 전북 전주시 15. 경남 김해시	1. 경남 창원시 2. 경기 부천시	14. 경기 용인시 15. 경기 남양주시
평균(표준편차)	66.72(13.99)		74.95(3.44)		71.05(6.32)	
최저점      최고점	40.40	88.58	66.46	79.04	60.46	83.55
25%ile ~ 75%ile	60.66 ~ 80.63		73.54 ~ 77.28		67.74 ~ 76.42	
제3군 인구 50만 명 미만의 '중소도시' (총 63개)	1. 충남 계룡시 2. 경기 오산시 3. 전남 광양시 4. 경남 거제시 5. 전북 남원시 6. 경기 광명시	63. 경기 여주시 62. 경기 포천시 61. 경기 광주시 60. 경기 안성시 59. 경기 파주시 58. 강원 태백시	1. 경북 구미시 2. 경기 구리시 3. 경북 경산시 4. 강원 동해시 5. 경기 양주시 6. 경기 과천시	63. 경남 통영시 62. 강원 속초시 61. 경남 밀양시 60. 충남 논산시 59. 경남 진주시 58. 강원 강릉시	1. 충남 계룡시 2. 경기 오산시 3. 경기 구리시 4. 경남 거제시 5. 전북 남원시 6. 경기 광명시	63. 경기 포천시 62. 경기 여주시 61. 경남 밀양시 60. 경기 광주시 59. 경기 안성시 58. 경남 통영시
평균(표준편차)	48.70(14.62)		74.77(6.09)		62.43(7.62)	
최저점      최고점	9.54	80.71	53.66	85.84	46.45	77.35
25%ile ~ 75%ile	39.32 ~ 58.48		71.15 ~ 78.82		55.93 ~ 69.40	
제4군 전국 모든 '군' (총 81개)	1. 충북 증평군 2. 충북 괴산군 3. 전북 무주군 4. 경남 창녕군 5. 충남 청양군 6. 대구 달성군 7. 경남 고성군 8. 전남 고흥군	81. 인천 옹진군 80. 경기 양평군 79. 경북 예천군 78. 경기 연천군 77. 강원 양양군 76. 충북 옥천군 75. 충남 부여군 74. 경북 성주군	1. 전남 장성군 2. 충북 증평군 3. 충북 음성군 4. 인천 옹진군 5. 전북 임실군 6. 전남 무안군 7. 강원 인제군 8. 전남 강진군	81. 경북 영양군 80. 전남 보성군 79. 강원 횡성군 78. 전북 부안군 77. 경북 고령군 76. 전북 순창군 75. 전남 진도군 74. 충남 청양군	1. 충북 증평군 2. 충북 괴산군 3. 전남 장성군 4. 전북 무주군 5. 전남 신안군 6. 강원 인제군 7. 경북 칠곡군 8. 전남 담양군	81. 인천 옹진군 80. 경기 양평군 79. 경북 예천군 78. 경북 영양군 77. 경북 고령군 76. 전남 보성군 75. 전북 순창군 74. 경북 성주군
평균(표준편차)	45.18(13.20)		74.31(6.24)		60.52(7.08)	
최저점      최고점	0.00	74.27	57.02	90.24	44.25	80.40
25%ile ~ 75%ile	36.17 ~ 55.09		69.27 ~ 78.58		55.01 ~ 65.07	

## 4 2014년 광역자치단체 보행정책 성과지수 산정 결과

### ■ 종합결과 : 보행정책 성과지수

- 광역지자체의 보행정책 성과지수는 고루 높은 점수를 획득한 충청북도가 최고점(66.30점)을, 보행안전 부문에서 최저점을 얻은 부산광역시가 최저점(29.01점)을 기록
  - 녹색교통 활성화지수 : 대전광역시가 가장 높은 점수(100.00점), 제주특별자치도가 가장 낮은 점수(0.00점)를 보임
  - 보행안전지수 : 세종특별자치시가 최고점(71.69점), 부산광역시가 최저점(26.16점) 기록
- 앞서 언급한 바와 같이, 본 평가체계는 지수 개발의 취지나 평가지표의 특성을 고려할 때 광역자치단체보다는 기초자치단체 평가에 적합하고, 광역자치단체 단위의 평가결과는 하위에 속한 자치단체들의 지수 분포 경향을 파악하는 기초자료로 활용할 수 있음

광역자치단체 보행정책 성과지수 산출 결과

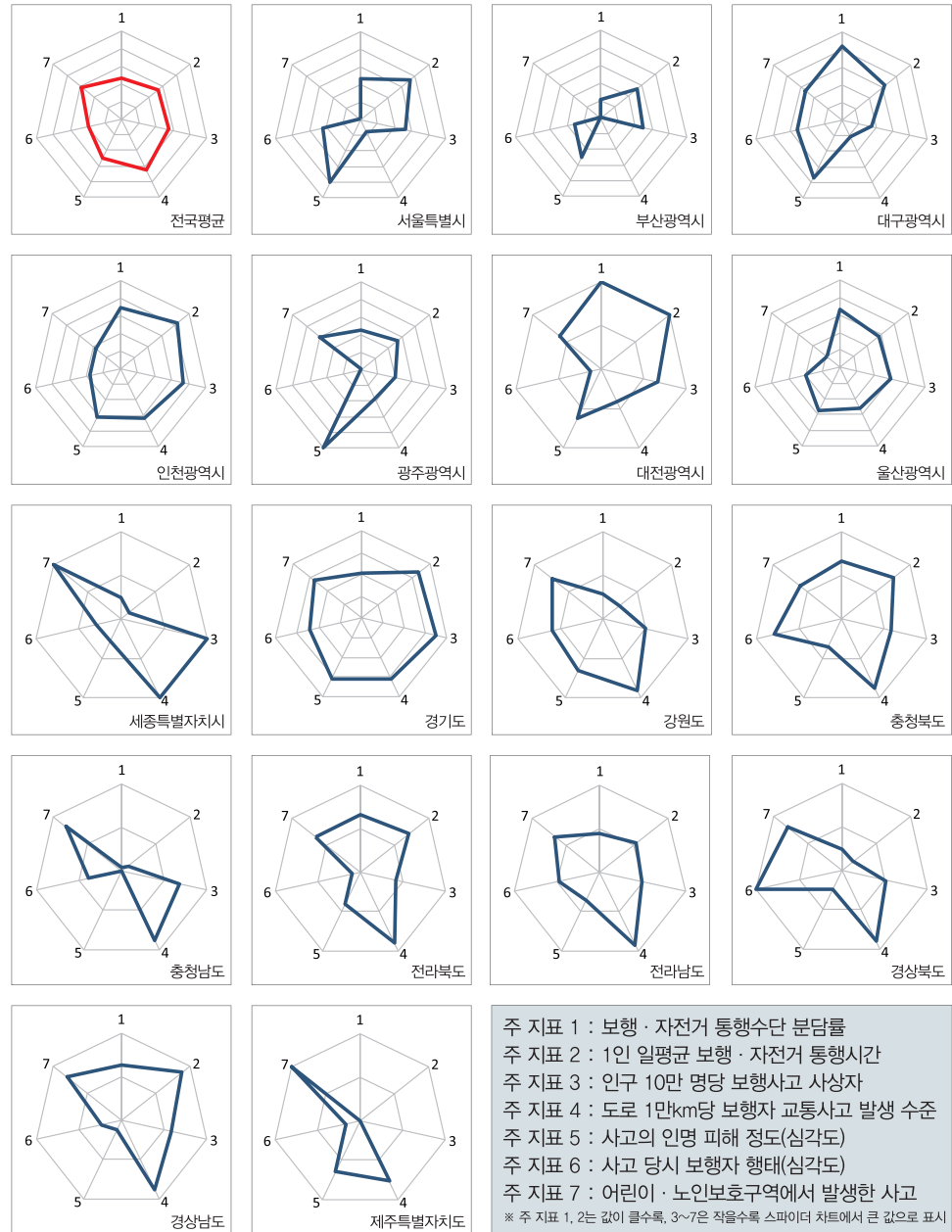
녹색교통 활성화지수			보행안전지수			보행정책 성과지수(종합점수)		
순위	자치단체 명	점수	순위	자치단체 명	점수	순위	자치단체 명	점수
1	대전광역시	100.00	1	세종특별자치시	71.69	1	충청북도	66.30
2	인천광역시	76.54	2	경상북도	68.96	2	대전광역시	63.43
3	경상남도	75.87	3	강원도	67.74	3	인천광역시	60.75
4	대구광역시	74.02	4	충청북도	64.30	4	경상남도	59.17
5	충청북도	71.30	5	경기도	59.70	5	경기도	58.20
6	전라북도	68.19	6	전라남도	58.70	6	세종특별자치시	56.40
7	울산광역시	61.76	7	충청남도	55.29	7	강원도	55.99
8	서울특별시	59.35	8	인천광역시	54.43	8	전라남도	55.83
9	경기도	54.43	9	경상남도	52.49	9	경상북도	55.01
10	광주광역시	49.10	10	제주특별자치도	51.31	10	대구광역시	54.96
11	전라남도	48.65	11	전라북도	48.89	11	전라북도	54.40
12	부산광역시	36.15	12	대전광역시	48.80	12	울산광역시	49.94
13	강원도	26.61	13	광주광역시	47.44	13	광주광역시	47.91
14	경상북도	20.13	14	대구광역시	47.34	14	서울특별시	44.57
15	충청남도	7.29	15	울산광역시	45.21	15	충청남도	41.46
16	제주특별자치도	0.00	16	서울특별시	38.65	16	제주특별자치도	36.65
			17	부산광역시	26.16	17	부산광역시	29.01

### ■ 광역자치단체 간 지표별 획득점수 비교

- 스파이더 차트를 활용해 각 광역자치단체의 지표별 획득점수를 시각화하고 이를 비교·분석함으로써, 각 자치단체의 강점과 약점을 파악할 수 있음



- 대전광역시의 경우 주 지표 1, 2에 대해서는 매우 높은 점수를 획득한 반면, 3, 4, 6, 7에 대해서는 비교적 취약한 특성을 보임
- 반대로, 세종특별자치시의 경우 주 지표 3, 4, 7에 강점을 가지고 있으나, 1, 2, 5, 6에 대해서는 높은 점수를 얻지 못함
- 경기도의 경우 모든 지표에서 비교적 양호한 점수를 획득한 반면, 부산광역시는 모든 지표에 대해 취약점을 드러냄



광역자치단체의 지표별 획득점수 분포

## 5 결론 및 정책적 활용방안

### ■ 평가체계의 의의

- 본 평가체계는 공신력 있는 국가통계자료를 기반으로 구축한 결과지표 중심으로 산정하므로, 고비용을 수반하는 기존 평가체계에 비해 경제적이고 효율적이며 객관적인 평가도구로 활용될 수 있을 것으로 기대됨

### ■ 정책적 활용방안

- 정책성과 모니터링 도구로서 활용
  - 중앙 및 지방정부에서 보행관련 법정계획이나 정책사업을 추진할 시 성과지표로서 이 지수를 활용 가능하며, 이 경우 서로 다른 정성적·정량적 목표를 가지고 추진되던 유관 계획과 사업들을 통합적으로 재조정함으로써 정책투자의 효율성을 증진
  - 국가통계자료에 기반을 두고 있는 평가체계로서, 각 지자체의 정책 담당자들이 비교적 쉽게 정책 목표 달성도를 파악하기 위한 도구로 활용 가능
- 공모사업 평가기준으로서 활용
  - 최종 평가결과가 지자체별 순위와 등급으로 제시될 수 있다는 측면에서, 이 평가체계는 보행환경개선사업의 대상지 선정 과정이나 보행관련 정책 추진을 위한 예산 배분 기준으로 활용될 수 있음
  - 가령 공모방식으로 사업 대상지를 선정하는 경우, 전년(전기)대비 지수 증감률을 지자체의 정책 추진의지로 반영하여 가산점을 부여하거나, 반대로 최하위 등급에 속한 지자체의 경우 취약지역으로 간주하여 전체 예산(또는 선정 지역의 수) 중 일부를 할당하여 우선적인 투자가 이루어질 수 있도록 할 수 있음
- 지자체 보행환경 실태조사 도구로서 활용
  - 본 평가체계는 간접적인 보행환경 실태조사 도구로서 활용 가능
  - 이를 바탕으로 해당 지자체에서 가장 앞서 있거나 취약한 부문을 쉽게 파악할 수 있으며, 각 지표에 대한 전국적인 위치를 파악하는데도 용이하게 활용 가능

김승남 부연구위원 (044-417-9605, snkim@auri.re.kr)

박수조 연구원 (044-417-9837, sjpark@auri.re.kr)

