creative commons
COMMONS DEED

저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:

저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.

변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 이용허락규약(Legal Code)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

Disclaimer

dCollection

조경학석사 학위논문

서울시 “보행정책”에 대한 사회적 반응 고찰

- 신문미디어를 중심으로 -

Study of Social Reaction through the Analysis on the “Walkability Policy” in Seoul

– Based on the Newspaper –

2017년 2월

서울대학교 환경대학원

환경조경학과

황 세 영

서울시 "보행정책"에 대한 사회적 반응 고찰

- 신문미디어를 중심으로 -

지도교수 서 예 례

이 논문을 조경학석사 학위논문으로 제출함

2016년 10월

서울대학교 환경대학원

환경조경학과

황 세 영

황세영의 석사 학위논문을 인준함

2016년 12월

위 원 장 박 소 현 (인)

부위원장 조 경 진 (인)

위 원 서 예 례 (인)

서울시 "보행정책"에 대한 사회적 반응 고찰

- 신문미디어를 중심으로 -

서울대학교 환경대학원 환경조경학과
황 세 영

위 논문은 서울대학교 및 환경대학원 환경조경학과 학위논문 관련 규정에 의거하여 심사위원의 지도과정을 충실히 이수하였음을 확인합니다.

2017년 2월

위 원 장 박 소 현 (서울대학교 건축대학 교수)

부위원장 곽 경 진 (서울대학교 환경대학원 교수)

위 원 서 세 계 (서울대학교 환경대학원 교수)

국 문 초 록

오늘보행은 역사상 가장 근원적인 교통수단이다. 하지만 산업화와 교통 기술의 발달로 인해, 보행의 권리는 점점 줄어들고 있다. 그러나 최근 워커빌리티에 대한 이슈가 확산되었고, 보행 도시, 보행 친화적 도시라는 슬로건을 내세운 유명한 도시들을 쉽게 볼 수 있다.

대한민국 서울시는 90년대 초까지 차 중심 정책에 필요한 전제로 나타나게 된다. 이후 시민단체들의 보행권 증진 운동으로 인해 서울시 민선시장 이후로 보행정책을 펼치고 있다. 이런 보행관련 정책은 각 시장에 의해 변화되어 왔으며, 그 속에서 '보행'은 다양한 의미를 지니고 있다. 신문 매체는 다른 어떤 미디어의 매체보다 시민들의 의식을 지속적으로 보여주는 매체라고 볼 수 있다. 중앙지 중 하나인 한겨레를 통해, 보행권이 시작한 93년부터 서울시에 거주하는 시민들의 보행의식을 알기 위해서 선정된 연속 간행물과 사진자료를 바탕으로 시민들의 '보행사업'의 인식의 흐름을 보았다.

민선이전인 93년도부터 민선1기전까지 서울시는 시민단체들이 주장하는 보행권과 보행의식을 수동적으로 수용했다. 공간의 변화와 큰 사업의 형태는 나타나지 않았지만, 시민단체의 자발적인 의식수준을 볼 수 있는 구간이다. 민선1기는 보행환경 기본조례를 만들어진 시기로, 배경원인인 문화와 건강의 영향을 많이 받은 기간이다. 보행환경 기본조례의 원문에서 볼 수 있듯이 '안전'한 환경 즉 건강과 교통의 측면을 통해 이루어진 사업이라고 할 수 있다. 민선 2기에서는 문화에 내용이 다른 유형보다 2배 이상 나타난다. 안전, 경제와는 다르게 문화적 특색있는 거리 공간을 만들기 위해 보행사업의 형태가 나타났다고 보인다. 서울시의 각 구와 지역의 특색을 찾아 볼 수 있다. 따라서 이 시기는 문화의 공간을 만들기 위해 보행을 정치적 입장으로 사용한 기간이라 할 수 있다. 민선 3기는 서울시의 사업을 경제적 입장에서 보행 사업을 다루었다는 것을 알 수 있다. 그러나 여기서의 경제적 입장이 상인들, 특히 노점

상의 생존권이 포함되지 않았다. 하지만 서울시 민성시장 이후로 수동적의 입장에서 보행관련 사업을 처음 시작한 시기였으며 이때부터 많은 서울시의 공간 변화가 생긴다는 점에서 보행의미의 전환점 시기라 할 수 있다. 민선 4기는 민선2기처럼 문화적 측면을 만들려는 사업이 '보행' 으로 나타나는 시기이다. 민선2기와 차이점은 민선이전에서부터 민선2기까지 서울시의 보행관련 사업들이 능동적인 입장에서 표현되었다면, 민선4기는 매우 수동적인 입장에서 사업이 진행되었다는 점이다. 또한 건강과 교통이 보행과 함께 많이 거론 되는 것으로 보아, 안전에 영향을 많이 받는 시기라 할 수 있다. 민선5기는 가장 낮은 정치적 입장과 가장 높은 문화적 입장을 제외하면 경제, 건강, 교통이 비슷한 수치로 나타난다. 이를 통해 민선5기의 보행의 의미는 문화적 사업과 동시에, 보행의 다양한 의미를 내포하고 있다는 점을 알 수 있다. 또한 보행인식의 증가를 위해 시의 많은 노력들이 보여져왔다.

본 연구는 민선의 각 사업의 형태는 정부의 보행인식을 알 수 있었으며, 각 정부의 사업 형태는 몇 가지 의미로 표출된 것을 알 수 있었다. 또한 보행인식의 증가를 위해 시의 많은 노력들이 보여져왔지만, 아직까지 부족한 점이 보인다. 따라서 시와 시민들의 지속적인 관심이 필요하다.

주요어 : 보행, 보행친화도시, 서울시, 서울시민선시장, 신문매체

학번 : 2015-24857

목 차

제1장 서론

1절. 연구의 배경 및 목적 ····· 01

1. 연구의 배경 ····· 02
2. 연구의 목적 및 의의 ····· 04

2절. 연구의 범위 ····· 05

1. 이론적 범위 ····· 05
2. 공간적 범위 ····· 06
3. 시간적 범위 ····· 06

3절. 서울시 보행성에 대한 선행연구 검토 ····· 07

1. 안전으로서 보행에 관한 연구 ····· 07
2. 경제성으로서에 연구 ····· 08
3. 시설로서에 관한 연구 ····· 08
4. 건강으로서의 연구 ····· 09

4절. 연구 방법 ····· 09

1. 연구의 방법 ····· 09
2. 연구진행과정 ····· 12

제2장 보행 개념의 이론적 고찰

1절. 도시계획 담론에서의 보행개념 ····· 13

1. 도시의 공간을 다루는 개념 ····· 13
2. 도시의 가로를 다루는 개념 ····· 18

2절. 도시의 권리 관점에서의 보행개념 ····· 20

1. 도시의 권리를 다루는 개념 ····· 20
2. 사람의 행동을 다루는 개념 ····· 21
3. 도시의 거리를 다루는 개념 ····· 22

제3장 서울시 ‘보행’ 사업 흐름

1절. 서울시장 민선 이전의 보행사업 ····· 24
1. 93년부터 ····· 24

2절. 서울시장 민선 이후의 보행사업 ····· 25
1. 민선1기 조순시장 ····· 25
2. 민선2기 고건시장 ····· 26
3. 민선3기 이명박시장 ····· 31
4. 민선4기 오세훈시장 ····· 34
5. 민선5기 박원순시장 ····· 35

3절. 현재 서울시 부서별 보행 정책사항 ····· 42
1. 서울시 부서 ····· 42
2. 보건복지부 ····· 45
3. 국토교통부 ····· 45
4. 교통정책부 ····· 46

제4장 신문을 통한 서울시 ‘보행’ 인식 조사

1절. 신문을 통한 ‘보행’ 인식 분석 ····· 47
1. 민선 이전의 인식 ····· 48
2. 민선1기 조순시장 ····· 50
3. 민선2기 고건시장 ····· 54
4. 민선3기 이명박시장 ····· 60
5. 민선4기 오세훈시장 ····· 65
6. 민선5기 박원순시장 ····· 72

2절. 분석 ····· 81
1. 분석 ····· 81

제5장 결론

1절. 연구의 결론 및 함의 ····· 87
2절. 연구의 한계 및 제언 ····· 91

참고문헌

한겨레 기사 원문 목록

부록

<그림 목차>

<그림1-1> 이대노점상 ····· 3
<그림1-2> 연세로 주말사진 ····· 3
<그림1-3> 연구진행과정 ····· 13
<그림3-1> 녹색교통운동 ····· 24
<그림3-2> 걷고싶은도시만들기시민연대 ····· 24
<그림3-3> 보행환경 개선방안 ····· 25
<그림3-4> 보행환경 기본계획 홍보 팜플렛(시안) ····· 27
<그림3-5> 서울시 보행환경 기본계획 ····· 29
<그림3-6> 광화문 횡단보도 설치 전과 후 ····· 30
<그림3-7> 걷고 싶은 거리 만들기 시범가로 조성사업 구간 ····· 31
<그림3-8> 서울시청앞 광장 ····· 32
<그림3-9> 서울시 대중교통체제 개편 첫날 ····· 33
<그림3-10> 제1회 세종로 '보행전용거리' 시범운행 ····· 36
<그림3-11> 보도블록 10계명 ····· 37
<그림3-12> 서울 교통비전 2030 ····· 37
<그림3-13> 보행친화도시 서울비전 주요내용 ····· 39
<그림3-14> 보행친화도시로 향하는 서울의 4가지 변화 ····· 39
<그림3-15> 연세로 '대중교통지구' 사업 전과 후 ····· 40
<그림3-16> 걷기좋은 서울 ····· 40
<그림3-17> 걷기좋은 서울 시민공모전 ····· 40
<그림3-18> 걷기1·2·3 생활수칙 ····· 41
<그림3-19> 걷자, 서울·U 브랜드 아이덴티티 ····· 41
<그림3-20> 서울로(Seoullo) ····· 41
<그림4-1> 걷고싶은 거리 첫발부터 '삐끗' ····· 56
<그림4-2> 걸을 권리 보장하라 ····· 56
<그림5-1> 서울시 보행인식 변화 ····· 90
<그림5-2> 서울시 교통사고 현황 ····· 90

<표 목차>

<표1-1> 연구의 범위 ····· 7
<표1-2> 보행성에 대한 선행연구 조사 ····· 8
<표1-3> 연속간행물 목록 ····· 11
<표1-4> 한겨레 시기별 보행관련 기사 갯수 ····· 11
<표2-1> 페리 근린주거에 나타난 보행의 사용 ····· 15
<표2-2> 얀 겔의 살아 있는 도시 디자인에서 나타난 보행의 사용 ····· 16
<표2-3> 윌리엄 화이트의 작은 도시 공간에서 나타난 보행의 사용 ····· 17
<표2-4> 뉴 어바니즘의 워커빌리티에서 나타난 보행의 사용 ····· 18
<표2-5> 도날드 애플야드 살아있는 도시에서 나타난 보행의 사용 ····· 19
<표2-6> 알란 제이콥스의 위대한 길에서 나타난 보행의 사용 ····· 19
<표2-7> 앙리 르페브르의 도시권에서 나타난 보행의 사용 ····· 20
<표2-8> 데이비드 하비의 도시권에서 나타난 보행의 사용 ····· 21
<표2-9> 도시의 산책자에서 나타난 보행의 사용 ····· 21
<표2-10> 미셸드설트 일상성에서 나타난 보행의 사용 ····· 22
<표2-11> 제인 제이콥스 미국 대도시의 죽음과 삶에서 나타난 보행의 사용 ·· 34
<표4-1> 한겨레 신문을 통한 민선이전의 보행인식 ····· 50
<표4-2> 한겨레 신문을 통한 민선1기 보행인식 ····· 54
<표4-3> 한겨레 신문을 통한 민전2기 보행인식 ····· 58
<표4-4> 한겨레 신문을 통한 민선2기 보행인식 (빅카인즈) ····· 59
<표4-5> 한겨레 신문을 통한 민선3기 보행인식 ····· 64
<표4-6> 한겨레 신문을 통한 민선4기 보행인식 ····· 69
<표4-7> 한겨레 신문을 통한 민선4기(재선) 보행인식 ····· 72
<표4-8> 한겨레 신문을 통한 민선5기 보행인식 ····· 75
<표4-9> 한겨레 신문을 통한 민선5기(재선) 보행인식 ····· 80
<표4-10> 서울시 보행관련 사업에 따른 서울시 공간변화 ····· 82
<표4-11> 서울시 보행관련 사항 뉴스 기사 ····· 85
<표4-12> 보행관 연관된 당행본과 학위논문 수 ····· 86
<표5-1> 한겨레 신문을 통한 민선별 주요 보행 주요 내용과 배경 원인 ····· 87

제 1장 서론

1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

보행은 역사상 가장 이동적인 교통수단이었으나 산업화와 교통 기술의 발달로 인해, 보행의 권리는 점점 줄어들었다. 하지만 최근 워커빌리티(Walkability)[1]에 대한 이슈가 전세계적으로 확산되고 있다. 도시 브랜드의 일종인 보행도시, 보행친화적 도시 라는 슬로건을 내세운 유명한 도시들을 심심찮게 볼 수 있다. 미국의 '워크 스코어(Walkscore)' 사이트는 세계의 도시들을 걷기 편한 길을 중심으로 여러 도시에 점수를 주는 사이트다. 다른 예로는 '론리플레닛(Lonely Planet)' 사이트는 매년 걷기 쉬운 도시랭킹을 선보이고 있다. 이미 수많은 도시들이 걷고 싶은 길을 만들기 위해 도시설계에 큰 관심을 보이며 지자체마다 여러 정책을 제시하고 있다. 대한민국 서울시는 2013년 도시교통본부에서 '보행친화도시 서울비전' 에 관한 정책과 목표를 발표하는 등 보행도시를 만들기 위한 여러 사업을 진행하고 있다.[2] 'I·걷자,서울·U' 슬로건만 봐도 현재 서울시의 행정의 모습을 알 수 있다. 하지만 정치적인 차원의 보행은 다양한 의도로 사용되고 있음을 볼 수 있다. 서울시의 도시교통본부, 보시재생본부와 중앙행정기관인 보건복지부, 국토교통부에서 쓰이는 보행은 각기 다른 의미를 지니고 있다. 이렇듯 보행이 주요 테제로 자리잡기는 하였으나 관의 목적에 따라 그 의미는 다양한 해성이 가능하다.

서울시는 지자체로서는 세계 최초로 보행조례를 먼저 만든 도시이다.[3] 1994년 '걷고싶은도시만들기시민연대' (도시연대)에 의해서 '걷고싶은 서울

1) Jeff Speck. Walkable City, 박혜인 (역),『걸어다닐 수 있는 도시: 부와 건강, 지속 가능성에 대한 해답』(서울: 마티, 2012), p.6 직역하면 보행가능성, 보행친화성으로 옮길 수 있다.
2) 서울시 홈페이지, 보도자료 - 서울시, 보행친화도시 서울비전 발표
3) 서울시 보행조례 제정운동

만들기’ 구성을 주도한 이래로 보행조례제정 운동을 추진 받아왔다. 이후 서울시 1996년 시민단체의 ‘걷고싶은 서울만들기 운동본부’를 출범시켰다. 1997년 보행조례를 공포하고, 보행환경5개년기본계획을 발표한 이후로 사람을 위한 길 ‘보행전용거리’ 사업을 추진했다. 2005년에는 ‘걷고 싶은 거리’ 조성사업을 벌이면서, 보행자의 통행권을 보장하는 사업이 시작되면서, 서울시가 보행에 관해 관심을 많이 가지게 되었다. 그 이후 2015년 열린 ‘서울 걷자 페스티벌’을 시작으로, 서울시는 ‘걷는 도시, 서울’ 이라는 브랜드 아이덴티티를 만들면서, ‘걷자 서울’ 슬로건을 내세운 행사들이 서울 곳곳에서 열리고 있다. 이러한 활동들은 보행환경의 증진을 위한 도시 재생 산업까지 영향을 주고 있다. 서울시는 이미 많은 도시재생사업에서 보행환경 증진이라는 단어를 함께 쓰고 있으나, 도시 정책상 언급되는 보행이라는 개념은 용도에 따라 매우 다양한 의미로 사용되고 있다. 예를 들면, 보건복지부에서의 보행은 건강을 뜻하고, 국토교통부에서는 안전을 뜻하며, 도시재생부서에서는 거리의 경제 활성화를 돕는 요소로 사용된다. 하지만 정책적 목적, 주체에 따라 보행의 의미는 건강, 시설, 안전, 경제성 등의 상이한 용도로 사용된다.

거리 사용에 있어서 ‘보행’과 ‘거리’는 밀접한 연관이 있으나 사람들의 인식의 차이가 확연히 드러나는 차이점이 있다. 노점상의 예를 통해 볼 수 있다. 기본적으로 노점상은 유동인구가 많은 거리에 나타나며, 인도에서 물건을 팔고 사는 행위가 일어난다. 노점상은 조선시대부터 시작된 하나의 장사 행위이다. 이때 노점상은 보행의 요소를 방해하고 더 나아가 지역교통을 방해한다고 한국도시연구소에서 말한다.[4] 그렇기에 「걷고싶은 거리」와 같은 지역에는 보행자와의 마찰이 잦아지고 있다. 서대문구에 위치한 이화여자 대학교를 진입하는 길에는 노점상들이 밀집해 있다. 좁은 2차선이 위치한 하고 있음에도, 인도의 폭이 좁기 때문에 이런 인도위에 위치한 많은 노점상들은 이화대학교

4) 한국도시연구소(2001),『노점상 관리 중장기 대책방안 모색』p.6

를 다니는 학생들에게도 피해를 주지만, 이대를 놀러온 방문객에게도 보행을 방해한다고 정부기관들은 주장한다. 하지만 노점상들의 생계 문제에 대한 정책이 부족하고, 지역마다 노점상이 허락 되는 곳과, 불허한 곳의 차이점은 불명확하다. 또한 노점상과 지역 임대 상인들과 마찰이 사회 여러 문제에서 볼 수 있다. 하지만 노점상이 존재 하는 것은 그만큼 수요가 있다는 증거로 볼 수 있다.

반면에 홍대에게 상권을 빼앗긴 신촌은 2015년부터 연세로 「차없는 거리」를 조성하면서 보행공간을 전보다 약 2배정도 넓혔다. 이후로 신촌에 방문객들이 증가하고, 주변 상권도 되살아나고, 주말엔 행사들로 성화를 이루지만 이의 이면에는 상인들과 행사주체와의 마찰, 통제가 되지 않는 거리 예술 그리고 길을 막고 있는 보행자들의 문제점들이 존재한다.

[그림1-1- 이대앞 노점상(출처 : 구글)]

[그림1-2 - 신촌 연세로 주말 사진 출처 : 구글]

한편 미국에서는 보행에 관한 정책사항을 경제적인 측면에서만 바라보지 않고, 보행에 관한 법률이 보건복지부(Department of Health and Human Services 이하 HHS) 에서 다뤄지고 있는 현황을 보았을 때, 보행의 의미를 건강, 위생적인 측면에서 바라보고 있다. 그러나 기본적인 보행은 거리에 대한 권리인 '도시권'과 관련이 있다. 데이비드 하비의 도시권에 영향을 받은 앙리 르페브르는 '사용가치'와 '교환가치'에 대해서 논의 한다. 자본의 흐름에 따른 교환가치 보다는 사용자에 따른 사용가치에 대해 더 우위를 주어야

한다는 그의 말은 보행을 거리에 대한 권리라는 관점으로 보았을 때, 전과 다른 관점이 제공된다. 거리를 점유하기 때문에 보행자에게 불편을 준다는 이들도 대부분 거리에 있을 수밖에 없는 이들이다. 노숙자, 노점상, 청소년, 시위대, 노인들, 장애인 등의 보행 건흥을 진정한 공공공간과 거리에 대한 권리를 고려하지 않는다. 예를 들어 미국 뉴욕시의 Zuccotti Park에서 'Occupy Movement'의 점유, 광화문 앞 농성, 서울역 노숙자 제거, 88 올림픽 준비 당시 거리 미화를 위해 수천명 이주민들이 생긴 점을 들 수 있다.

대한민국에서 보행은 기본적으로 의학용어에서 먼저 이야기가 되고 있지만, 도시공간으로의 보행으로 점차 그 의미가 확장되고 있다. 이렇듯, 보행이라는 단어는 매우 상의하여 여러 분야에서 같은 용어로 이야기 되고 있으나, 이 단어가 내포하는 의미는 목적에 따라 다르다.

2. 연구의 목적 및 의의

최근 전 세계적으로 보행권에 대한 인식과 이해가 넓어지고 있다. 하지만 서울시는 90년대에 이르러서야 시작된 일이다. 따라서 정량적 연구가 아직까지 매우 많다는 것을 알 수 있다. 물론 이런 연구가 필요하지만 보행이 이루어지는 거리의 도시권에 대한 논의 또한 필요하다.

우리나라 대부분의 보행의 연구 자료들을 살펴보면, 인간의 걷는 행위를 다루는 것을 알 수 있다. 그 다음으로 특정 지역 주민들을 대상으로 구역의 보행 형태와 환경만을 이야기 하고 있다. 그러나 보행의 근본적인 의미를 도출하지 않을 채, 물리적인 공간과 GIS 프로그램을 사용한 주민들의 보행 행위를 통계에서만 인간의 행위를 적용하고 있다. 또한 서울시 도시 재생에서는 외국의 여러 보행조례와 도시재생 프로젝트를 차용하고 있지만 사회적, 정치적 보행의 의미는 다루지 않고 있다. 따라서 연구는 보행역사에서 말하는 보행의 다양한 의미를 도출하는데 첫 번째 목적이 있다. 본 연구는 보행을 다루는 담론의 보행의 역사와 함께 사회학적 개념들도 재해석한다.

두 번째로 신문기사에서 서울시의 보행이 어떻게 다뤄졌는가를 분석함으로써 서울시의 보행을 사용하는 목적과 그 의미를 해석한다. 이를 통해 서울시 시민들에게 있어서 보행의 의미를 논의한다.

2절 연구 범위

1. 이론적 범위

건축과 도시에 있어서 보행을 다루는 담론들은 2014년에 한국도시설계학회에서 출판한 '도시설계의 이해' 책에서 간단히 다루고 있다. 본 저서에서 다루는 서양의 도시 보행 담론들은 다음과 같다. 초등학교 도보권을 기준으로 설정된 단위주거구역 기능을 주장한 페리의 근린주구, 보도의 공중생활을 주장한 제인 제이콥스, 보행자 중심과 사람이 모이는 도시를 주장한 얀 겔. 이상적인 가로의 모습과 살기 좋은 길을 제시한 도날드 애플야드, 좋은 도시의 가로 구조와 패턴을 조사한 말란 제이콥스, 작은 도시 공간과 걷기라는 이론을 이야기한 윌리엄 화이트, 그리고 도시 팽창에 반하는 걸어서 모든 생활이 가능한 지역을 제안한 미국의 뉴 어바니즘(New Urbanism)이 있다.[5] 본 이론들은 각 지역내의 사회적 현상에 대해서 이야기 하지만, 보행은 자명한 개념으로 사용될 뿐 보행의 개념을 정의하기 위한 별 다른 논의를 제시하지 않는다. 따라서 본 연구를 통해 서양의 보행 담론들을 중심으로 형성되어 있는 보행 개념에 대한 관찰을 진행하고자 한다.

이와는 다르게 보행을 사회학적으로 다루는 도시권과 시민권의 역사를 통해서 보행의 사회학적 주요 논의들을 다루고자 한다. 보행을 '거리'의 개념으로 보았을 때, 사회학적, 정치학적 분석이 필요하다. 더불어 도시계획에 기능주의적 담론과 사회 정치학적 담론을 각각 살피고 이를 기반으로 한국에 있어 보행 개념의 한계와 가능성을 분석하고자 한다.

---

5) 박소현(2014),『도시설계의 이해』p130

더불어 도시에서 사회적, 정치적으로 보행을 다루는 개념들도 살펴볼 것이다. 독일의 문예학자인 발터 벤야민이 주장한 도시에서의 방랑자(Flaneur)은 도시에서 보행만을 다루지 않고, 보행이 행해지는 '거리'에 대해서도 이야기 한다. 따라서 도시에서의 보행이 공간적, 사회적, 정치적으로 쓰여지고, 어떤 의미를 지니고 있는지 재해석 하고자 한다.

2. 공간적 범위

본 연구의 대상지는 서울시를 대상으로 한다. 근데 이후 서울시는 차량을 중심의 도시로 변화되었지만 90년대 초, 시민단체들에 의해 보행에 대한 인식이 급격히 늘어남에 따라 서울시의 공간들이 다양하게 변화했다. 이로 인해 많은 시민들의 인식과 보행에 대한 의식수준 그리고, 서울시내에 도로와 거리 그리고 여러 변화가 시작되었다. 따라서 본 연구의 대상지를 서울시로 한정하여 보행의 사회적 흐름과 현재까지의 보행사업에 대해서 조사하여 보행에 대한 인식의 변화를 찾고자 한다.

3. 시간적 범위

서울시에서 보행에 대한 논의는 1960년대부터 지속적으로 언급되었지만 90년대 전까지는 특정한 사업으로 진행되지는 않았다. 이후 서울시의 민선시장 전인 90년대부터 서울시는 서울시장이 바뀔 때마다 정권과 정책이 바뀌면서 서울시내 주요 보행사업인 90년대의 '보행환경기본계획'부터 '보행친화도시' 그리고 '보행도시' 선언까지 많은 변화가 있었다. 하지만 이 모든 정치적 보행사업의 흐름은 보행권이 시작한 이후부터 시작된다. 따라서 본 연구의 시간적 범위는 시민단체가 보행권을 주장하게 된 1993년부터 현재(2016년 10월 31일)까지로 정하여 보행사업의 정책적 변화와 시민들의 보행의식의 흐름을 파악한다.

[표 1-1] 연구의 범위

연구 범위	시간
이론적 범위	도시설계에서 보행을 다루는 이론적 개념들 (2장에서 논의)
시간적 범위	1993년대 ~ 현재(2016년 10월 31일)
공간적 범위	대한민국 서울시

3절 서울시 보행성에 대한 선행 연구 검토

서울시의 보행성은 크게 4가지로 나눠진다. 기본적으로 교통과 관련된 안전성, 최근 유동인구로 인한 경제성, 거리와 관련된 시설물로서의 변화과정 그리고 건강으로서의 논의로 나누어진다.

1) 안전으로서 보행에 관한 연구

안전으로서의 보행에 대한 연구는 안전하기 위한 쾌적한 공간이 도시이미지 만들기에 대한 변화와 교통사고 안정성을 확보하기 위한 횡단보도상 보행자 패턴 조사한 연구들이 있다.[6] 보행환경을 마련하기 위해 법제도와 교통수요 관리가 필요한 안전으로서 보행에 관한 연구가 있다.[7]

2) 경제성으로서에 관한 연구

경제성장을 위한 매개로서의 보행에 대한 연구 조사는 상업가로의 활성화를 위한 가로구성과 유동인구를 분석한 보행환경요소에 대한 연구[8] 복합상업시설이 보행자의 행태에 어떻게 미치는지에 대한 경젱성과 보행과의 상관관계를

6) 이두희, 횡단보도 보행자 형태에 관한 안전도 예측 모형 개방 : 대전광역시를 중심으로, 단국대학교 대학원 석사논문, 미간행, 2005, p6.
7) 박서현, 보행자 안전도 향상을 위한 영향요인 분석, 가천대학교 대학원 석사논문, 미간행, 2014, p6.
8) 유승준, 상업가로활성화를 위한 보행환경요소 분석, 연세대학교 대학원 석사논문, 미간행, 2016, p8

나타낸 연구들이 있다.[9)]

3) 시설로서에 보행에 관한 연구

보행과 거리환경과 관련된 도로 시설물의 변천과정을 통한 보행환경에 대해 사회 인식 변하 연구가 있다.[10)] 또한 시서물과 관련하여 특히 학교 앞 어린이의 보행 안전을 위한 시설 디자인을 이야기한 선행 연구논문을 확인 할 수 있었다.[11)]

4) 건강으로서의 보행에 관한연구

보행과 건강에 미치는 연구로는 도시 형태로의 근린 환경이 보행 시간과 건강에 영향을 주는 분석이 있다.[12)] 더불어 근린생활권내 물리적 환경이 어떻게 보행 활동과 건강에 미치는 연구가 있다.[13)] 대부분의 건강연구는 토지이용과 특정 사이트를 대상으로 인터뷰와 설문지를 조사 했다는 한정적인 내용이 많았다.

---

9) 황지현, 복합상업시설이 상업지역 보행자 형태에 미치는 영향, 서울대학교 대학원 석사논문, 미간행, 2012, p7

10) 천효원, 도로 시설물의 생성과 변천 : 보행에 대한 사회적 인식 연구 : 횡단보도, 신호등, 보도육교, 지하보도 중심으로, 서울대학교 대학원 석사논문, 미간행, 2014, p7

11) 이선화, 어린이 안전을 위한 스쿨존 보행로 내 시설 디자인, 건국대학교 대학원 석사논문, 미간행, 2013, p4

12) 이경환, 근린 환경이 지역주민의 보행 시간과 건강에 미치는 영향 : 서울시 3개 행정동을 대상으로, 서울대학교 대학원 석사논문, 미간행, 2008, p7

13) 김병훈, 근린생활권 주관적 환경인지가 보행 및 건강에 미치는 영향 창원대학교 대학원 석사논문, 미간행, 2013, p6

주요 선행연구들의 도표눈 다음과 같다.

[표 1-2] 보행성에 대한 선행연구 조사

분류	논문명	Keyword
안전	윤덕수(2015). 안전한 보행도로를 위한 환경개선에관한 연구	쾌적함. 도시이미지. 공공디자인, 보행공간
	이두희(2005). 횡단보도 보행자 형태에 관한 안전도 예측 모형 개방 : 대전광역시를 중심으로	교통사고, 안정성 확보, 이동성, 접근성, 도로의 정온화(Traffic calming)
	박서현(2014). 보행자 안전도 향상을 위한 영향요인 분석	보행환경, 법제도, 교통수요관리
경제성	유승준(2016). 상업가로활성화를 위한 보행환경요소 분석	도시재생, 보행환경, 가로구성, 접근성, 저층부업종, 지가, 유동인구
	황지현(2012). 복합상업시설이 상업지역 보행자 행태에 미치는 영향	복합상업시설, 상업지역, 보행자 행태
시설	천효원(2014). 도로 시설물의 생성과 변천 : 보행에 대한 사회적 인식 연구 : 횡단보도, 신호등 보도육교, 지하보도 중심으로	도로시설물, 보행환경, 교통정리, 보행 환경 변천
	이선화(2013). 어린이 안전을 위한 스쿨존 보행로 내 시설물 디자인	어린이 중심 디자인, 어린이 보호구역, 보행로 시설물 디자인
건강	이경환(2008), 근린 환경이 지역주민의 보행 시간과 건강에 미치는 영향 : 서울시 3개 행정동을 대상으로	보행 시간, 건강 수준, 토지이용, 도시형태, 동네 효과
	김병훈(2013), 근린생활권 주관적 환경인지가 보행 및 건강에 미치는 영향	근린생활권, 물리적 환경, 보행 활동.
	곽지원(2012), 도시환경요소가 지연주민의 보행행태에 미치는 영향	보행환경, 녹지공간, 시설 확충, 안전성, 보행량, 건강

4절 연구 방법

1. 연구 방법

먼저 보행을 다루고 있는 담론의 사례와 관련 연구 자료를 검토하여 보행의 의미 기준을 설정한다. 보행의 사회적 서양의 담론에서 다루는 보행의 역사적 궤도를 훑고, 이를 통해 보행의 여러 의미를 도출한다. 각각의 담론들은 경제, 문화, 건강, 교통, 정치적인 목적을 위해 제각기 다른 보행개념을 형성한다. 따라서 각 담론들에서 말하는 공간을 사회적 그리고 이론적 흐름들을 수집한다.

보행권이 시작한 93년부터 서울시에 거주하는 시민들의 보행의식을 알기 위해서 선정된 연속 간행물과 사진자료를 바탕으로 시민들의 '보행사업'의 인식의 흐름을 보고자 한다. 대표적인 포털사이트인 네이버에서 제공하는 네이버뉴스 라이브러리(Newslibrary)를 통해 93년부터 99년까지의 보행인식 흐름과 빅카인즈(BIG KINDS)[14]를 통해 2000년대부터 현재까지의 신문기사들을 살펴본다.

본 연구의 분석은 국내 주요 중앙지 중 하나인 한겨레를 통해 조사한다. 신문 매체는 다른 어떤 미디어의 매체보다 시민들의 의식을 지속적으로 보여주는 매체라고 볼 수 있다. 과거의 비해 다양한 디지털 매체들이 늘어나 신문의 입지는 점점 줄어들었지만, 시민들의 의견을 여전히 효과적으로 전달 해준다.

한겨레는 한국의 주요 중앙지중 하나로, 이 외에도 조선일보, 중앙일보, 동아일보 등이 있다. 하지만 조선일보의 경우 네이버뉴스라이브러리에서 제공하지 않으며, 유료 서비스이기 때문에 제외하였다. 또한 동아일보의 경우 네이버뉴스에서는 90년대까지 기사원문이 제공되지만, 빅카인즈에서 뉴스제공 협약을 맺지 않아 제공되지 않아 제외하였다.

14) 빅카인즈는 2016년 3월 전까지 카인즈(KINDS)라는 홈페이지의 리뉴얼 버전이다. 뉴스의 빅데이터 분석 서비스를 제공한다.

보행기사 선별을 크게 다음과 같이 이루어 졌다.

네이버 뉴스 라이브러리

상세조건으로 검색하고 기사를 수집하였다.

①지면(전체/1면) : 전체

②종류(정치, 경제, 사회, 생활/문화, IT과학, 연예, 스포츠, 광고) : 정치, 경제, 사회, 생활/문화

③범위(전체보기/제목에서만) : 전체보기

빅카인즈

상세조건으로 검색하고 기사를 수집하였다.

①지면(전체/1면) : 전체

②종류(정치, 경제, 사회, 문화, 국제, 지역, 스포츠, IT/과학) : 정치, 경제, 사회, 문화

③범위(전체보기/제목에서만/본문에서만) : 전체보기

[표 1-3] 연속간행물 목록

서비스 신문	서비스 기간	제공기관
한겨레	1993.01.01 ~ 1999.12.31. 1949.10.06.(창간)	네이버뉴스라이브러리
한겨레	2000.01.01. ~ 2016.10.31	빅카인즈

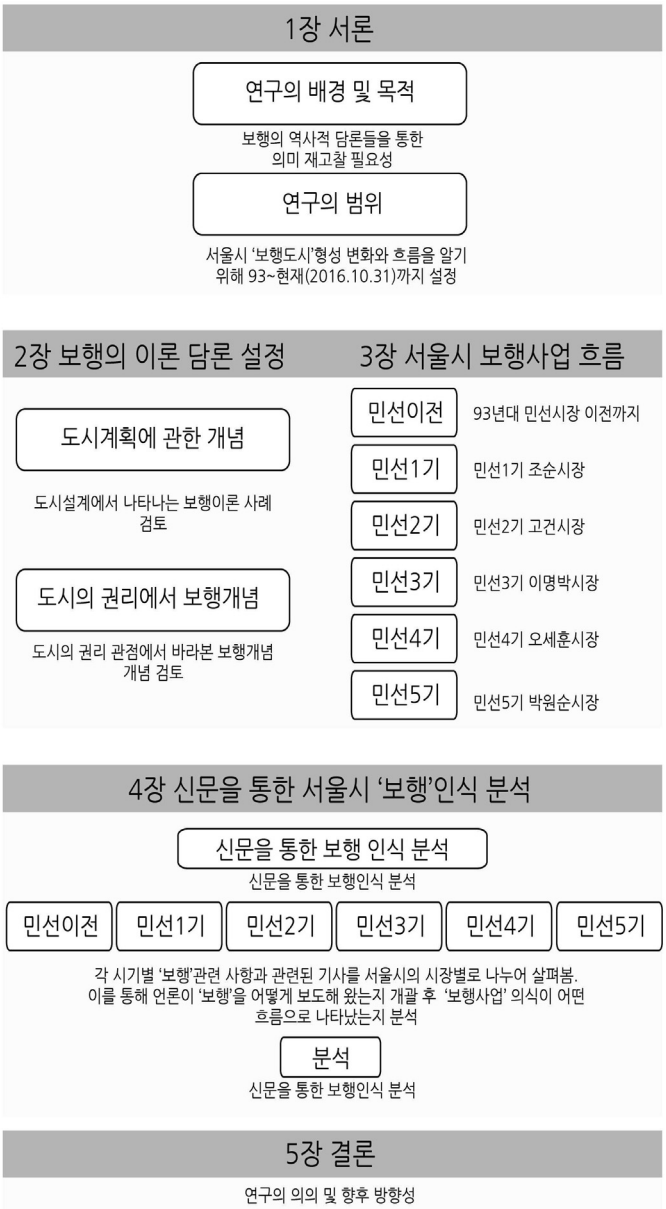
다음은 본 논문을 위해 검토했던 연속간행물이다. 90년대 이후로는 서울시의 보행관련 사업보고서와 부처별 사업내용보고서와 시민들과 전문가들의 인터뷰를 통해 보행도시에 대한 인식과 연구를 조사한다.

[표 1-4] 한겨레 신문에서 보여지는 시기별 보행관련 기사

시기	한겨레 신문	출 처
민선이전 (1993.01.01.~1995.06.30.)	68	네이버뉴스 라이브러리
민선1기 (1995.07.01.~1997.09.09.)	106	네이버뉴스 라이브러리
민선2기 (1997.09,10~2002.06.30.)	123	네이버뉴스 라이브러리 (1997.09.10.~1999.12.31.) 빅카인즈 (2000.01.01.~2002.06.30.)
민선3기 (2002.07.01.~2006.06.30.)	151	빅카인즈
민선4기 (2006.07.01.~2011.08.26)	325	빅카인즈
민선5기 (2011.08.27.~2016.10.31.)	301	빅카인즈
총계	1,074	

2. 연구진행과정

본 연구의 진행과정은 다음 그림과 같다.


1장 서론
연구의 배경 및 목적
보행의 역사적 담론들을 통한
의미 재고찰 필요성
연구의 범위
서울시 '보행도시'형성 변화와 흐름을 알기
위해 93~현재(2016.10.31)까지 설정
2장 보행의 이론 담론 설정
도시계획에 관한 개념
도시설계에서 나타나는 보행이론 사례
검토
도시의 권리에서 보행개념
도시의 권리 관점에서 바라본 보행개념
개념 검토
3장 서울시 보행사업 흐름
민선이전
93년대 민선시장 이전까지
민선1기
민선1기 조순시장
민선2기
민선2기 고건시장
민선3기
민선3기 이명박시장
민선4기
민선4기 오세훈시장
민선5기
민선5기 박원순시장
4장 신문을 통한 서울시 '보행'인식 분석
신문을 통한 보행 인식 분석
신문을 통한 보행인식 분석
민선이전
민선1기
민선2기
민선3기
민선4기
민선5기
각 시기별 '보행'관련 사항과 관련된 기사를 서울시의 시장별로 나누어 살펴봄.
이를 통해 언론이 '보행'을 어떻게 보도해 왔는지 개괄 후 '보행사업' 의식이 어떤
흐름으로 나타났는지 분석
분석
신문을 통한 보행인식 분석
5장 결론
연구의 의의 및 향후 방향성

[그림1-3 연구진행과정]

제2장 보행 개념의 이론적

1절 도시계획 담론에서의 보행개념

1. 도시의 공간을 다루는 개념

1. 페리의 근린주구

근린주거를 주장한 시기는 1920년대로 미국의 산업화와 더불어 도시들이 많이 계획되었던 시기이다. 페리는 현대 도시계획의 시조인 에버니저 하워드(Ebenezer Howard)의 전원도시(Garden City) (1902년 영국)에 영향을 받아 근린주거 라는 개념을 만들었다. 페리는 보행이라는 단어를 많이 다루지 않지만, 역사적 보행 담론에서 거의 처음으로 도시계획을 이야기한 첫 이론이기 때문에, 근린주구론을 조사하는데 큰 의미가 있다.

페리는 주장하는 근린주구의 6가지- 규모, 주구의 경계, 오픈스페이스, 공공시설, 상업시설, 내부도로체계-를 주장하기 전에, 그가 분석한 연구의 목적에 대해서 이야기 한다. 저자는 뉴욕에 있는 대도시권 지역의 놀이터를 배치와 동시에 분배에 관한 규정을 만들기 위해 본 연구를 시작했다.[15] 페리는 놀이터는 근린주거가 가지는 복합체 중 하나라고 여겼다.[16] 따라서 그는 아이들에게 제공해야 되는 놀이터의 크기와 집으로 부터의 거리의 범위를 규정하기로 시도했다.[17]

여기서 시사하는 바는 놀이터를 이용하는 아이들, 즉 보행약자에 대한 '안전' 방어책으로, 근린주구의 규모와 내부도로체계를 만들었다. 근린주구 6가지 요소 중에서 규모는 보행자의 걸을 수 있는 범위와 거주자의 '위생'을 보장하기 위한 도구로 이용된다. 근린주거에 거주민들에게 초등학교의 요

15) Clarence, Perry. *Neighborhood Unit.* 이용근(역),『근린주구론 도시는 어떻게 오늘의 도시가 되었나?』(서울: 커뮤니케이션북스, 1929), p12
16) 같은책, p15
17) 같은책, p20

소는 공공공간을 제공하기 틀로서 제공된다. 이를 표로 나타내면 다음과 같다.

[표 2-1] 페리 근린주거에서 나타난 보행의 사용.

페리의 근린주거에서 나타난 보행 요소	다른 의미
규모	안전, 위생,
놀이터	어린이(보행약자)의 안전
초등학교	도시의 공공공간

하지만 거리와 건물용도의 다양화를 주장한 미국의 사회운동가인 제인 제이콥스(Jane Jacobs)는 페리가 주장한 근린주거는 도시에서의 다양성을 지양한다는 점을 지적했다. 또한 도시에서 사람들의 사회적 관점보다는 물리적 관점에서만 커뮤니티 형성을 한다고 비판했다.

2. 얀 겔 - 삶이 있는 도시디자인

덴마크의 건축가인 얀 겔(Jan Gehl)의 저서인『옥외 공간의 생활과 디자인』을 통해 옥외의 공간의 활동을 목적에 따라 3가지 필요활동, 임의활동, 그리고 사회 활동으로 분류했다.[18] 저자는 보행의 척도와 건물 사이의 활동은 보행자가 가로에서 느끼는 매력에 따라 변한다고 주장하고 있다. 얀 겔은 옥외 공간과 도시에서의 관계를 시간에 흐름에 따라 설명했다. 그는 중세 시대의 도시를 다음과 같이 정의 한다.

> " 중세 시대의 도시는 그 자체가 목적이 아니라 이용방법에 따라 형성되는 도구[19] ....르네상스의 도시는 도구가 아닌 종합적으로 구상되고 인식되고 실현되는 예술작품의 성격으로 진보했다.[20] .... 근대시대는 하지만 어느 순간 도시는 물리적 측면을 지향하는 기능주의로 간주 되었고, 건축물이 가

18) Jan Gehl, *Life Between Buildings : Using Public space*, 김진우, 이성미, 한민정 [공]역.『삶이 있는 도시 디자인』, (서울: 푸른솔 1987). p.51
19) 같은책, p55
20) 같은책, p57

져야 하는 사회적 측면을 언급하지는 않게 된다." [21]

더불어 보행을 위한 옥외 디자인의 요소를 머무루는 공간, 멈추는 공간, 앉을 수 있는 공간, 대해 할 수 있는 공간 그리고 유연한 경계 공간으로 나누었다. [22] 걷기라는 행위에 대해서 옥외 공간의 상관관계를 보여준다. 산업화 이후 이후 근대 도시는 정량적 혹은 획일화된 공간이 되었으며, 외부 공간 또한 획일화 되었다. 외부 활동이 일어나는 거리를 사용하는 보행자 간의 사회적 관계가 자연스럽게 약해지며, 보행의 의미도 약해졌다. 따라서 이를 분석하여 보행의 다른 또 다른 이용을 살펴본다면 거리에서 나타나는 옥외 활동은 보행의 또 다른 흥미를 제공한다. 걷기를 위한 공간의 요소는 도시에서 공공공간 권리를 제공해야 함을 뜻한다. 이를 정리하면 다음과 같다.

[표 2-2] 얀 겔의 삶이 있는 도시 디자인에서 나타난 보행의 사용.

페리의 근린주거에서 나타난 보행 요소	다른 의미
옥외 활동	모든 형태의 흥미
앉기, 파사드, 멈춤, 좌석배치, 경계	공공공간의 새로운 활동

3. 작은 도시 공간과 걷기 이론을 제시한 윌리엄 화이트

미국의 윌리엄 화이트(William H. Whyte)는『The Social Life of Small Urban Space』에서 작은 도시 공간과 걷기 이론을 제시한 도시 계획 전문가이다. 그는 미국 도시에서 작은 공간에서 보행자들의 여러 행동 패턴들을 분류하여 작은 공간이 보행자에게 어떤 영향을 미치는지에 대해 그림과 도표로서 보여준다. 작은 공간에서의 거리(Street), 앉을 수 있는 공간(Sitting place)이 도시의 거리를 걷는 사람들에게 행동패턴을 줄 수 있다고 이야기 한다. 이는 거리와 쉴수 있는 공간이 보행자에게 도시의 공공공간으로서 다가갈 수 있다고 분석

21) 같은책, p61
22) 같은책, p.167

될 수 있다. 또한 불황자(undesirable person)에게는 작은 공간과 거리가 위생으로서 도시 공간을 대표 할 수 있다고 이야기 하고 있다. 이를 표로 표현하면 다음과 같다.

[표 2-3] 윌리엄 화이트의 작은 도시 공간과 에서 나타난 보행의 사용.

삶이 있는 도시 디자인에서 나타난 보행 요소	다른 의미
거리, 휴식공간	거리의 활성화
방량자(undesirable people)	위생

4. 뉴 어바니즘

뉴 어바니즘이란 근대시대를 거쳐 20세기에 들어오며서, 미국과 캐나다 도심에서 일어나는 불규칙한 팽창(Sprawl) 현상 균형을 유지하기 위한 미국의 사회단체이다. 뉴 어바니즘의 멤버이자 미국 도시계획가인 제프 스펙(Jeff Speck)은 도시에서의 워커빌리티(Walkability)의 중요성을 전세계적으로 알리고 있다. 그는 10가지의 요소들을 제안하며, 도시에서의 걷기를 격려하고 있다. 그는 걷기의 용도를 유용성(useful), 안전성(safe) 편안함(comfortable), 흥미로움(interesting) 총 4가지로 나누며, 이 안에서 더 디테일한 요소들을 나누어 소개한다. 유용성에서는 차를 가능하면 집에 두고 다니고, 지역의 용도를 섞고, 주민들에게 주차할 권리를 잠시 쟁취하는 것이다. 이를 위해서는 도시의 대중교통 시스템을 효율적으로 작용시킬 것을 주장한다. 안정성에 대해서는 보행자를 안전에 대해 논의하고 있으며, 차량보다는 자전거를 확대 시킬 수 있는 행정이 필요하다고 말한다. 편리성으로는 주민들이 필요한 공공공간을 만들고, 그 사이의 나무를 심고, 흥미성에서는 보행자에게 거리를 친숙하게 만들어 독특한 길을 만들도록 주장한다.[23]

하지만 그가 주장하는 워커빌리티의 대부분은 경제적 측면에서 이윤이 있다

23) Jeff Speck,. *Walkable City*, 박혜인 (역).『걸어다닐 수 있는 도시: 부와 건강, 지속 가능성에 대한 해답』. (서울: 마티 2012) p5

고 설득한다. 이는 사회적 현상보다는 물질적, 결과론적 도시의 수준을 부동산 등의 가치로 활용하고 있음을 지적해야 한다.

[표 2-4」 뉴 어바니즘의 워커빌리티 에서 나타난 보행의 사용.

뉴 어바니즘에서 보행 요소	다른 의미
보호, 자전거	안전성
새로운 공간, 나무	편리성
독특한 거리, 승리자	흥미로움
차를 배재, 용도 섞기, 대중교통	유용성

2. 도시의 가로를 다루는 개념

1. 도날드 애플야드 살아있는 거리

학부시절 건축을 배우고, 이후 석사와 박사를 도시계획을 배운 도시계획자인 도날드 애플야드(Donald Appleyard)은 그의 저서인 『Liveable Streets』에서 미국 샌프란시스코 도시에 있는 3개 거리를 분석했다. 저자는 이를 통해 거리의 자세하게 설명한 책이다. 저자는 본 연구를 통해 교통량과 거리에서의 외부 활동의 상관관계를 보여준다. 이를 통해 도시에서의 질적 공간은 도시의 특정 공간 특히 주거지역의 물리적 환경 요소가 영향을 미치고 있다는 것을 보여 준다. 이외에도 소음(Noisy), 스트레스(Stress), 오염(Pollution) 정도가 지역인지영역(Home Territory)과 환경인지(Environmental Awareness)에 대해서 판단될 수 있다고 이야기 한다. 결과적으로 거리에 대한 주거지역의 입주자들의 권리는 공기 오염도(Air pollution), 차의 접근성(Easy for car), 평지(Level Ground)에 외적 형태로 결정된다. 그렇기 위해 거리의 활성화를 주기 위해선 보호구역(Safe Sanctuary), 건강한 환경(Healthy Environment), 커뮤니티(Community), 주변 인근영역(Neighbory Territory), 놀고 배울 수 있는 공간

(Place for Play and Learning), 녹지공간과 유희공간(Green and Pleasant Land) 그리고 특이한 역사적 공간(Unique History Place)가 제공되어야 한다고 이야기 한다. 결과적으로 교통량이 줄어들면, 외부활동이 늘어나고, 옥외활동이 가능한 공간이 늘어나 거리가 활성화 된다. 이를 그룹화 시키면 교통량은 보행자와의 안정적인 면을, 보호구역과 환경 그리고 인지 능력은 보행의 건강성을, 녹지와 유희공간은 공공공간으로서의 보행자의 권리를 마지막으로 역사적 공간은 보행자의 경험적 인지를 할 수 있는 공간으로 해석된다. 이를 표로 정리하면 다음과 같다.

[표 2-5] 살아 있는 도시에서 나타난 보행의 사용.

살아 있는 도시에서 나타난 보행 요소	다른 의미
교통량	안전성
보호구역, 환경, 인지 능력	건강성
녹지, 유희공간	공공공간
역사적 공간	경험적 가치

2. 알란 제이콥스의 위대한 길

미국의 건축가이자 도시계획가인 알란 제이콥스는 어떤 형태의 세계에서 가장 좋은 길을 치수와 평면 단면으로 그려 모은 내용이다. 도시의 구조직중 블록, 도로, 거리등을 같은 스케일에서 비교분석 하였고, 단면을 끊어 '좋은 길' 이란 어떻게 구성되었는지 여러 요소를 살펴보았다.

[표 2-6] 알란 제이콥스의 위대한 길에서 나타난 보행의 사용.

위대한 길에서 타난 보행 요소	다른 의미
가로	물리적 활성화, 커뮤니티 형성
단면	건물전면의 공간

2절. 도시의 권리 관점에서의 보행개념

‘보행’이 행해지는 공간은 범위는 ‘거리’이다. 여기서의 시민들의 도시권을 주장할 수 있는 민주주의적인 공간을 뜻한다. 도시에서의 권리를 주장하는 개념들을 조사하여 보행의 다의적인 의미를 재 고찰하고자 한다.

1. 도시의 권리를 다루를 개념

1. 르페브르의 도시권

프랑스의 철학자인 르페브르(Lefebvre, Henri)는 60년대 도시의 권리를 찾은 운동을 진행하였다. 이 도시권(Right to the City) 운동은 1968년 그의 저서인 도시에 대한 권리(Le Droit a la ville)에서 처음으로 제안된 그의 주장이었다. 도시는 다양한 거주자들이 만들어 가는 작품이며, 이런 거주자들은 도시권 형성을 기여하고, 그러한 자격이 있다고 이야기 한다. 당시 시민운동들이 도시에서 여러방면으로 형성되었고, 대표적으로 거리에서의 시위를 이러한 운동으로 취급했다.

[표 2-7] 앙리 르페브르의 도시권에서 나타난 보행의 사용.

르페브르의 도시권에서 나타난 보행 요소	다른 의미
거리	도시권을 표출하는 장소

2. 데이비드 하비의 도시권

영국의 지리학자이자 사회학자인 데이비드 하비(David Harvey) 앞서 설명된 르페브르의 도시권을 더 발전시킨다. 하비는 공간을 점유하는 시민들이 도시의 공간을 사용함으로써 그 공간에 대해 그들 스스로 의미를 부여한다. 또한 정부는 이들을 통제하기 위해 하나의 도구로서 사용된다고 주장한다.

[표 2-8] 데이비드 하비의 도시권에서 나타난 보행의 사용.

데이비드 하비의 도시권에서 나타난 보행 요소	다른 의미
시민들의 거리	도시의 권리를 표출하는 공간
정부의 거리	도시의 통제권을 가지는 공간

2. 사람의 행위를 다루를 개념

1. 발터 벤야민의 도시의 산책자

독일출신의 철학자이자 비평가인 발터 벤야민(Walter Benjamin)은 환경과 대도시에 있어서, 산책자는 단순한 여행자나 구경꾼과는 다르다고 정의한다.[24] 그는 19세기 파리의 아케이드를 걷는 산책자를(Flaneur) 중심으로 자본주위에 발생한 파리의 도시를 설명한다. 길과 도시의 공간을 산책자의 입장에서 바라보면, 건물의 내부의 공간이 오히려 목적지로서 사용되고, 파리에 존재하는 아케이드가 거리에서 목적지로 들어가는 하나의 입구라고 설명한다.

[표 2-9] 도시의 산책자에서 나타난 보행의 사용.

도시의 산책자	다른 의미
아케이드	입구
거리	소통의 공간

2. 미셸 드 설트 일상성

미셸 드 설트(Michel de certeau) 의 저서 The Naked City와 The Practice of Everyday Life에서 그는 시민들의 거리에 대한 일상성을 이야기 하고 있다. 특히 The Practice of Everyday Life에서 도시에서의 걷기가 사회의 이슈에 의해 변형된다고 말한다. 따라서 일상적인 개인과 집단의 행위는 사회에 왜곡되며 일상성은 아주 외부에 영향을 받는다.

24) Walter Benjamin(1985), 『The Arcades Project』, 발터 벤야민(1985), 『도시의 산책자』 p23

[표 2-10] 미셸드설트 일상성에서 나타난 보행의 사용.

미셸드설트 일상성에서 나타난 보행 요소	다른 의미
거리	사회에 의해 왜곡되는 공간

3. 도시의 거리를 다루는 개념

1. 제인 제이콥스의 거리

제인 제이콥스는 미국의 도시의 다양성과 도시권을 주장한 사회운동가이다. 그녀의 대표적인 저서인『미국 대도시의 죽음과 삶 (The Death And Life of Great American Cities by Jane Jacobs)』에서 미국 도시들의 문제점들을 비판한다. 책의 저자는 도시 다양성을 옹호하며 혼합적인 건물의 용도와 작은 블록과 오래된 건물의 필요성에 대해서 이야기 한다. 또한 도시는 하나의 커다란 그림이며, 보행자에게 각각의 풍경을 제공해야 하지만, 획일적인 건물과 대규모 건설을 반대했다.[25] 또한 제인 제이콥스는 이 책을 통해서 거리의 사회적 자본(Social capital)을 논의한다.[26] 거리는 사회적 자본으로서 더 이상의 교환가치보다는 사용가치가 높다는 것이다.

제인 제이콥스는 좁은 블록과 보행자를 함께 이야기 하고 있다. 여기서 작은 블록들은 보행자에게 다양한 선택을 줄 수 있다는 점은 거리의 활성화와 일맥상통한다, 또한 오래된 거리 요소 역시 도시 거리의 다양성을 이야기 한다. 이를 보행성의 의미와 관련하여 표를 만들면 다음과 같다.

25) Jane Jacobs(1961),『The Death and Life of Great American Cities』A pelican book
제인 제이콥스(1964),『미국 대도시의 죽음과 삶』p120
26) 같은책 p126

[표 2-11] 제인 제이콥스 미국 대도시의 죽음과 삶에서 나타난 보행의 사용.

미국 대도시의 죽음과 삶에서 나타난 보행 요소	다른 의미
좁은 블록	거리의 활성화
오래된 거리	도시의 다양화

3장 서울시 '보행도시' 사업 흐름

서울시의 보행사업 흐름과 변화는 시민단체가 보행권을 주장한 93년부터 시작해 분석한다. 서울시 보행사업의 가장 큰 전환점인 90년대를 기준으로 그 이전과 이후로 서울시의 정책과 시민들과 운동단체들의 대치적 상황을 비교한다. 2000년대 이후로는 각 보행사업들의 기본내용과 이에 따른 시민들의 보행인식을 살펴보고 분석한다.

1절. 서울시장 민선 이전의 보행사업

90년대는 서울시의 보행권이 형성된 처음 시기이다. 1992년 시민운동 단체인 녹색교통운동이 출범하게 되었고, 이듬해 1993년부터 보행권을 위한 시민대회가 개최되었다.[27] 1994년부터는 월간 녹색교통을 발간하면서 서울시의 보행권 주장을 본격적으로 보행권 신장을 시작한다. 같은 해에는 다른 시민단체인 대한걷기연맹이 걷기 신장을 위한 한국국제걷기대회 위원회를 발족하게 된다.[28] 또한 녹색교통과 같은 맥락에서의 시민운동 단체인 걷기싫은도시만들기 시민연대(이하 도시연대)도 출범했다.[29] 이로서 서울시는 보행조례 제정 이전부터 보행권을 주장하는 여러 시민단체들이 자발적으로 생겼으며, 이들은 이후 보행조례 공포에 대한 큰 영향을 미쳤다.

녹색교통
사람 중심의 교통,친환경적인 교통

[그림 3-1 녹색교통운동]

걷고싶은도시만들기시민연대

27) 녹색교통운동 연혁
28) 재단법인 대한걷기연맹 연혁
29) 걷고싶은도시만들기 시민연대 연혁

[그림 3-2 걷고싶은도시만들기시민연대]

2절. 서울시장 민선 이후의 보행사업

1. 민선 1기 조순시장

민선 1기의 조순시장을 기준으로 이전에 서울시의 정책은 탑다운 형식으로 정부 사업이 진행된다. 그러나 조순시장 이후로 시민들과 시민단체들의 움직임으로 서울시의 입장의 변화가 들어나는 시기이다. 이 당시 각 시민단체들의 법률 의회 발의 이전에 보행환경 기본계획(1998)의 연구 책임자이자 2년후 서울시 첫 보행환경 기본조례 총 책임을 맡은 정석연구원은 보행환견 기본조례가 발표되지 이전인 1996년부터 보행환경 개선방안에 관한 연구를 진행하고 있었다.

[그림 3-3 보행환경 개선방안]

이후 각 보행권을 주장하는 단체들의 등장 이후 보행권을 주장한 시민단체들은 보행에 관한 법률 개정안 마련을 발의를 주도 했다. 첫 보행권 신장을 주장한 시민단체인 녹색교통운동은 1996년도에 교통안전에 관한 4개 법률을 국회에 발의했다.[30] 이듬해 1997년에는 보행조례에 직접적은 의견을 제시한

시민단체인 도시연대가 '걷고싶은 서울만들기 운동본부'를 구성하여 보행조례제정운동을 추진하였다.[31] 이후로 보행조례 공포에 큰 영향력을 주었고, 서울시는 '보행환경5개년 기본계획'을 발표하게 된다. 또한 보행환경을 업무를 보는 '녹색교통계'를 서울시 교통운영과 내에 신설한다.[32]

2. 민선2기 고건시장

민선2기 고건시장 시절에는 조순시장이 임기시절 시행한 보행환경 기본계획을 받은 서울시정개발연구원이 1998년, '걷고 싶은 서울을 만들기 위한 서울시 보행환경 기본계획(안)'을 보도한다. 이와 동시에 '서울시 보행환경 기본계획(안)'에 관한 시민 공청회를 1998년 9월 14일(월)날 개최했다.[33] 이날 발표된 사항은 5년간 추진될 보행환경에 관한 내용이었다. 또한 '보행환경 개선 10대 사업' 내용을 발표하였다. 목록은 다음과 같다.

> 보행환경 개성사업으로는 첫째, 기초보행환경 개선을 위한 사업으로, 1) 교차로 횡단보도 복원 및 확충사업, 2)보도상 주차금지 및 보도시설물 정비사업, 3)우리동네 보행환경 개선사업과 둘째, 대중교통과 직결된 보행환경 개선사업으로 4)지하철 에스컬레이터 확충사업, 5)역과 정류소간 한승편의 개선사업, 셋째, 쾌적한 보행공간을 점진적으로 늘려나가기 위한 사업으로 6)차없는 거리/구역 조성사업, 7)보행자친화적 도로구조 개선사업, 8)교차로와 교통광장 기하구조 개선사업, 끝으로 장애인의 통행여건 개선을 위한 사업으로 9)무장애 역/건물 지정 및 정비사업, 10)무장애 가로/공원 지정 및 정비사업 등 10대사업이 향후 중점적으로 추진될 것으로 보인다.[34]

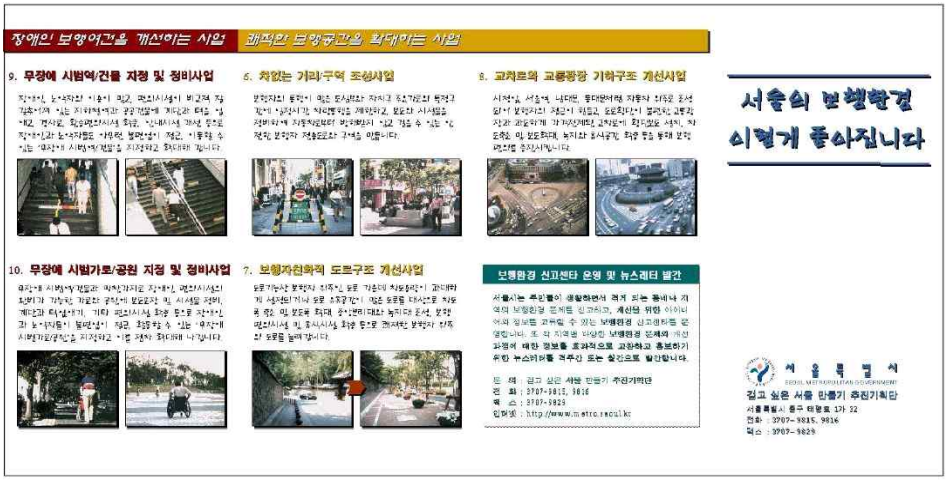
서울시는 보행조례를 제정하기 위해 시민 1천명을 대상으로 여러 조사를 하

30) 녹색교통운동
31) 걷고싶은도시만들기 시민연대
32) 보행환경 기본계획(1998) p206
33) 걷고 싶은 서울을 만들기 위한 서울시 보행환경 기본계획(안) 1998
34) 같은 보고서 p3

였다. 조사 결과를 다음과 같이 분류했다.

1) 하루 평균 보행시간
2) 통행목적별 보행시간
3) 하루 평균 보행거리
4) 대중교통 이용자의 하루평균 보행시간 및 보행거리
5) 성별 하루평균 보행량
6) 연령별 하루평균 보행량
7) 서울의 보행환경에 대한 시민 만족도

보행환경 개선 5개년 사업계획의 목표는 크게 4개로, 1)보행자의 안전과 편의 증진 2)보행자 공간의 확대 및 정비 3)장애인, 노약자의 보행여건 개선 4) 주민과 함께 하는 보행환경 개선을 세웠다.[35]



[사진3-4 보행환경 기본계획 홍보 팜플렛(시안) 출처 : 구글]

이 10개의 사업을 발표한 이후, 이날 실시된 공청회를 통해 시민들의 의견을 적극적으로 수렵하고, 곧바로 10월에 '보행환경 기본조례'를 발표하고, 홍보 팜플렛을 배포한다.

서울시 보행환경 기본계획(1998) 보고서

서울시는 1998년에 '보행환경 기본계획'을 발표했다. 이 보고서는 앞서 발표한 계획안을 좀 더 확실하게 범위를 정하고 서울시내의 보도상황과 보행환경 등을 수치로 정리했으며, 미래 서울시의 보행관련 정책을 정리해 놓았다. 이를 보행조례를 만든 이유와 과정은 다음과 같이 서술되고 있다.

> 1996년 8월에는 보행환경과 자전거 업무를 다루는 주무부서로 녹색교통계(현재는 보행안전계)를 신설하였으며, 지난 1997년초에는 시민단체와 전문가, 그리고 시의회와 공무원들의 공동노력의 결실로 '서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례'가 시의회에서 제정되기에 이르렀고, 매 5년마다 기본계획 수립을 의무화하고 있는 보행조례의 규정에 따라 서울시 최초의 보행환경 기본계획 수립을 추진하게 되었습니다. [36]

여기서 사용하는 용어를 다음과 같이 정의 했다.

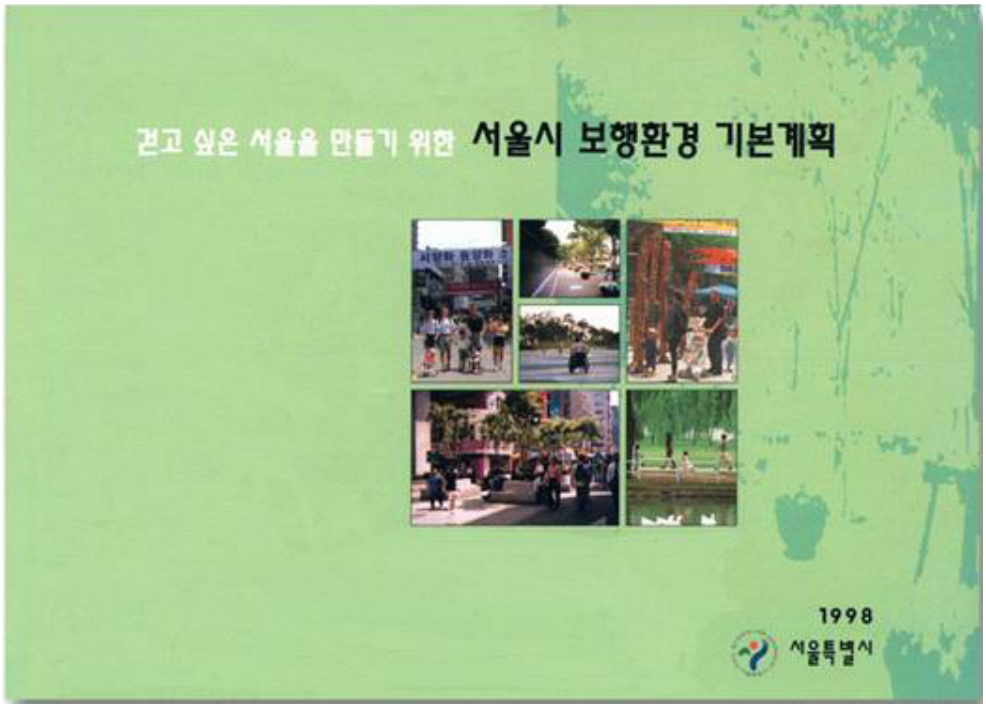
35) 같은 보고서 p16
36) 보행환경 기본계획(1998)_서울시정개발연구원장 p3

1. “보행권”이라 함은 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리를 말한다.

2. “보행환경”이라 함은 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적, 감각적, 정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경을 말한다.

3. “보행약자”라 함은 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는 어려움이 있는 어린이, 노인, 장애인, 임산부 등의 사람을 말한다. [37]

이와 더불어 부임한 고건서울시장에게는 걷기 편한 도시로서의 기본책무를 수행하게 만들며 서울시의 ‘보행도시’의 기초 조례가 완성되었다.



[그림 3-5 서울시 보행환경 기본계획] 서울특별시

37) 같은책 p194

이후로 보행에 관한 권리의식이 서울시 전체적으로 퍼져갔고, 1999년 초에는 세종로에 위치한 광화문 사거리 광장에 횡단보도가 복원되었다.[38] 더불어 녹색교통운동에서 '보행권 회복을 위한 전국 네트워크'를 발족하는 등 보행권 확보에 힘을 기울이고 있었다.

[사진 3-6 광화문 횡단보도 설치 전과 후]〈출처 : 서울신문〉

2000년대 들어서 서울시정연은 보행조례에 그치지 않고 '걷고싶은 거리 만들기 시범가로 시행평가 및 향후 추진방향'을 발표한다. 이 사업은 1998년 7월부터 추진했으며, 자치구별로 각 1개씩을 시범가로로 선정하고 자치구 중심으로 개별 추진되었다. [39]

38) 정석(2013), 나는 튀는도시보다 참한도시가 좋다 p.154
39) 2001 걷고싶은 거리만들기 시범가로 시행평가 및 향후 추진방향 p4

걷고싶은 거리만들기 시범가로 조성사업 구간

구 분	구	가 로 명	구 간	연장(m)
시시범가로	종 로 · 중 구	돈화문길	돈화문~남산한옥마을	1,990
자치구 시범가로 1단계	서대문구	명물거리	현대백화점 별관~신촌민자역사	440
	성 북 구	참살이길	안암동로타리~안암역	400
	용 산 구	효창공원길	숙명여자대학교 입구~효창공원길	1,000
	금 천 구	은행나무길	서울은행사거리~동일여중	970
	영등포구	여의도공원길	여의도생태공원~여의나루역	1,600
	송 파 구	석촌호수길	석촌호수 남측길	1,260
	강 동 구	방아다리길	해태백화점~길동자연생태공원	1,000
	광 진 구	광나룻길	어린이대공원역~구의사거리	1,000
자치구 시범가로 2단계	동대문구	회기로, 홍릉길	종암동~홍릉~한국농촌경제연구원	1,600
	중 랑 구	중랑천길	묵동교~이화교간	1,650
	강 북 구	4.19길	솔밭공원~아카데미하우스	1,900
	도 봉 구	도봉산길	도봉로~도봉산입구	700
	노 원 구	화랑로	화랑대역~태릉선수촌	2,500
	양 천 구	신정로데오거리	등촌로~경인고속도로 입구	1,400
	은 평 구	진흥로	신사오거리~역촌오거리	970
	강 서 구	우장공원길	화곡동~내발산동	1,370
	구 로 구	구로큰길	구로구청~도림로간	1,000
	동 작 구	노량진공원길	대방로~영화초등학교	800
	서 초 구	강남대로	양재역~양재시민의 숲	1,500
	강 남 구	압구정로	압구정역~갤러리아백화점	1,400

[그림 3-7 걷고싶은 거리만들기 시범가로 조성사업 구간 (출처: 서울연구원 연구보고서)]

2001년 걷고싶은 거리만들기 시범가로 시행평가 및 향후 추진방향

이 사업에 의해서 고건시장(재임기간 1998년 7월 1일 ~ 2002년 6월 30일)은 서울시 보행권 형성에 기본 토대를 구축한 첫 번째 서울 시장이 된다.

3. 민선3기 이명박시장

고건 시장 이후로 천계천 복개 사업과 대중교통체계를 전면적으로 개편한 이명박(재임기간 : 2002년 7월 1일 ~ 2006년 6월 30일)의 사업은 기존 자동차 중심에서 사람 중심으로 보행친화도시의 이미지를 더욱 굳힌 개기가 되었다.

한 예로서 도시연대는 1996년부터 ‘시민광장’을 위해 서울시청 앞 광장을 보행자광장으로 변화를 요구해왔고, 2002년 7월에는 토론회와 워크숍을 개최하면서 시청앞 광장을 시민을 위한 광장으로 추진을 주장했다. 2004년 5월에 잔디로 만들어진 시청 광장이 개장하게 된다. [40] 더불어 제2차 서울시 보행환경 기본계획이 수립된다. [41]

[사진 3-8 서울시청앞 광장] (출처: 구글)

서울광장을 추진한 제32대 이명박 서울시장은 앞선 사업과 더불어 청계천 복개사업을 추진한다. 특히 청계천 복원은 이명박 시장이 재임당시 시작과 사

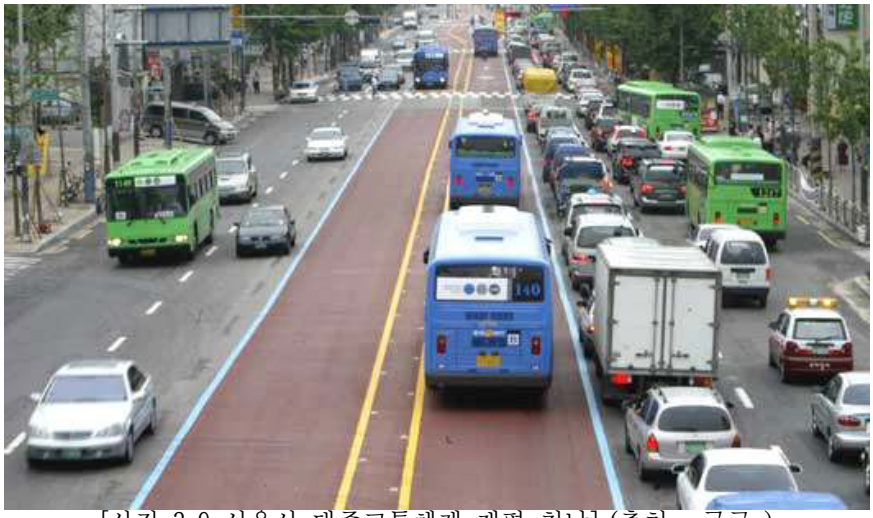
40) 1996년에 자문회를 개최해 3가지 대안을 제시하였지만 절충안에 대한 의견차이로 결렬된다. 이듬해 대안 1과 새로운 안을 중심으로 논의가 개최되었지만 이전보다 더 개악하다고 판단한 걷고 싶은 서울마들기 운동본보는 이를 거부하고, 서울시의 경찰청에 의해 잠정 보류 하게 된다. 그러나 도시연대는 도심에서의 광장의 필요성에 대해 사회 인식 노력을 계속했다. 이후 2002년 한일 월드컵에 의해 시청 앞 광장에 모인 시민들은 광장의 중요성을 느꼈고, 이런 사회적 분위기에 맞춰 도시연대는 시청 앞 광장 조성을 다시 한번 요구 한다. -도시연대 홈페이지

41) 서울시 보행친화도시 전략 v4 p10

업완료(2003년 7월 1일 ~ 2005년 9월 30일)[42] 까지 한 사업이다.

하지만 이 사업들은 비판적인 면들 또한 보여준다. 예를 들어 잔디광장은 초기에 시민들에게 자율적인 사용을 금지시켰다. 서울시 관련 행사가 있을 경우에만 시민들에게 부분적으로 허용했다. 다른 예로서 청계천은 서울시내 도심 공원화에 따른 보행증진은 긍정적으로 평가받았으나, 서울시 시장이후의 대통령 선거용으로 날림시공과 함께 반환경적 시스템으로 오히려 많은 상수재해를 도래했다.

이와 더불어, 2004년 7월 1일 부로 서울의 대중교통체계가 현재 버스중앙전용차로제로 바뀌게 된 해이다. 자동차 주심에서 사람 중심의 시정 패러다임 전환을 의미한 이 사업이었다. 이 사업은 현재 이명박 시장의 사업 중 성공된 성과물로 회자된다. 그러나 서울시 전체적인 교통시스템과 자동차량의 흐름을 고려하지 않은 채 시작된 버스중앙전용 차로제 사업은 그 당시 시민들의 많은 불만을 야기했다. 또한 현재까지 서울시 중요부분의 도로만 버스중앙전용차선으로 교체되어 전체적인 버스전용노선이 엉키게 되는 일도 생겨나 여전히 혼란을 주고 있다.



[사진 3-9 서울시 대중교통체계 개편 첫날](출처 : 구글)

42) 서울시설공단 청계천

기존 지하도로만 있던 광화문지역을 광화문광장 조성과 ‘디자인 서울’ 정책을 주진한 오세훈(재임기간 2006년 7월 1일 ~ 2011년 8월 26일)시장은 재임기간 처음으로 보행자보호의무 관련 법률 개정제안(이하 보행법)이 2007년에 제안된다. 이는 특별한 성과는 나오지 않지만 이후 박원순 시장이 이야기 하는 ‘차없는 거리’의 시초가 된다.

그러나 결론적으로 이명박 시장에게 보행관련 사업들은 대선용 이미지로 사용된다. 궁극적인 보행권 개선을 위한 서울시의 전체적 고려보다는 성과용, 선전용 사업에 머무르게 된다.

4. 민선4기 오세훈시장

서울시가 서울시 중요한 사업의 목적으로 보행관련 사업이 진행된 것은 민선4기인 오세훈 시장부터 이다. 2007년 서울시 시장으로 당선된 오세훈 시장은 재선이전인 첫 번째 서울시시장 임기당시 계속적으로 보행과 관려노딘 사업을 추진했다. ‘디자인 서울거리’, ‘거리 르네상스’ 사업을 통해 각각 30개, 41개소의 서울시내의 거리를 재조정 했으며 이는 서울시장 재선이후 2011년까지 계속되었다. [43]

건설교통부는 2007년 보행우선구역 시범사업 7개 지역을 선정했다.

2008년에는 국토해양부에서 주최하는 ‘제 1차 보행우선구역 시범사업의 성과와 개선방안’ 세미나가 열렸다. 보행우선구역[44] 시범사업이란 다음과 같이 정의된다.

> 교통사고의 위험이 많거나 보행여건이 매우 열악한 주택가 주변의 이면도로를 정비하여 장애인, 고령자, 어린이 등 교통약자의 대중교통수단 접근

43) 서울시 보행친화도시 전략 v4 p10

44) 보도와 차도가 구분되지 않은 도로에 보차를 구분하고, 차량속도저감시설 (Traffic Calming) 및 보행안전시설물 설치 출처 -

로 확보 및 보행환경을 개선하는 업무.

2009년에 ‘교통약자의 이동편의 증진법’의 시작으로 교통 약자의 보행환경 개선을 위한 시범 사업이 실시되었다. 주요 논의로는 보행 쾌적성, 대중교통 접근성 향상 등을 다루는 사업이다. 이것은 ‘보행권 확보 및 보행편의 증진에 관한 법률안’으로 발표된다. 더불어 보행교통 개선계획이 수립되었다.[45] ‘장애없는’ 보도조성 10원칙은 다음과 같다.

장애없는 보도조성 10원칙
①보도의 일정폭을 보행안전구역으로 조성한다
②보행안전구역 내 보행기준선을 명확히 한다.
③보행기준선이 없거나 단절되는 곳은 선형블록을 사용하여 시각장애인의 보행을 유도한다.
④버스쉘터, 횡단보도, 건물돌출부 등 시각장애인에게 위험이 있는 곳은 점자블록을 설치하여 위험을 경고한다.
⑤점자블록 색상은 황색계열을 원칙으로 한다.
⑥점자블록 재질은 스테인레스 등 미끄러지기 쉬운 재료나 유지관리가 어려운 고무재질 등의 사용을 지양한다.
⑦횡단보도에는 지체장애인 및 노약자를 위한 ‘부분턱낮춤’과 시각장애인을 위한 점자블록을 분리하여 설치하며, 점자블록은 전면에 설치한다.
⑧‘부분턱낮춤’은 1개 설치하는 것을 원칙으로 한다(단, 횡단보도의 폭이 8m 이상인 경우 2개까지 설치 가능)
⑨횡단보도에서 전체 턱낮춤 시에만 볼라드를 설치하되 횡단보도의 중앙에 설치되지 않도록 하고, 휠체어 통행에 방해가 되지 않도록 1.5m 내외의 간격을 유지한다.
⑩건물 주차장 진입부, 또는 이면도로에 고원식 횡단보도 사용으로 보도의 연속성을 유지하여 보행자 위주의 보도를 조성한다.

5. 민선5기 박원순시장

서울시가 보행도시로 슬로건을 내세우며 보행사업을 시작한 시기는 민선5기

45) 서울시 보행친화도시 조성 사업개요

박원순 서울시장 임기와 함께 시작된다. 보행친화도시 서울비전을 제시한 첫 서울시장인 박원순은 (2011년 10월 27일 ~ 현재까지) 보행친화도시 조성 개업 사업을 본격적으로 시작한다.

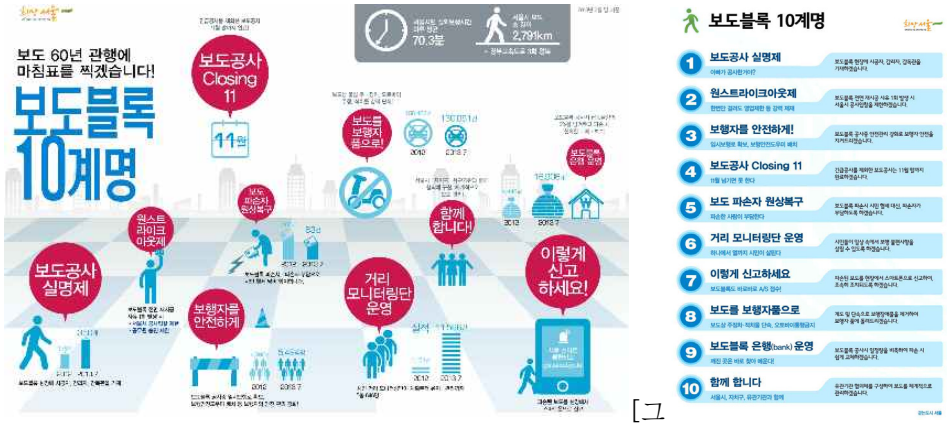
2012년 보행안전 및 편의증진에 관한 법률을 안전행정부에서 제정한다. 같은 해 8월에 '보행친화도시 마스터플랜 숙의 개최'를 하였고, 한달 뒤 '보행친화 도시 서울만들기' 정례간부 워크숍과 더불어 '제1회 세종로 보행전용거리 시범운행 시행' 시행한다. 곧 바로 '보행친화도시 추진위원회'를 구성하요, 11월에 제2회 세종로 보행전용거리 시범운영을 시행했다.[46] 다음해인 2013년에는 3월 '세종로 보행전용거리 운영 시행'을 4월 '세종로 보행전용거리 운영'을 실행했다.

46) 같은 개요

[그림 3-10 제1회 세종로 '보행전용거리' 시범운영](출처 : 서울시)

또한 서울시 박원순 시장은 2012년 보행친화도시 구상을 시작하면서 보도블럭 10개명을 발표했다. 다음 사항은 다음과 같다.

1. 보도공사 실명제
2. 원스트라이크아웃제
3. 보행자를 안전하게!
4. 보도공사 Closing 11
5. 보도 파손자 원상복구
6. 거리 모니터링단 운영
7. 이렇게 신고하세요
8. 보도를 보행자품으로
9. 보도블록 은행(bank) 운영
10. 함께 합시다.



[그림 3-11 보도블록 10계명] (출처 : 서울시)

2012년 보행우선, 보행친화도시 서울 조성 당시 추진방향으로 쾌적한 거리, 편리한 거리, 안전한 거리, 이야기가 있는 거리 총 4가지를 내세웠다. 보행친화도시 사업 초기목표는 다음과 같이 구성되었다.

곧바로 이듬해 서울 교통비전2030 서울시교통정비 기본계획안에서는 보행과 자전거 활성화를 이야기 한다. 과거 자동차 위주의 교통정책은 도로 시설물에 관해서 알 수 있었다.

[그림 3-12 보행친화도시 서울비전 목표] (출처 : 도시교통본부)

서울연구원에서 미래서울 연구 총서 시리즈의 하나로 보행도시 책을 출판했다. 본서는 서울시가 주장한 ‘교통비전 2030’ 소개와 함께 보행도시로 가기 위해 보행안전을 위한 조건을을 더욱 제안한다.

1. 차량속도의 제한
2. 횡단보도의 재점검
3. 교통안전 프로그램의 개발
4. 보행로의 밝기 점검
5. 보행로의 개선
6. 기타 이동수단의 진입과 hreh의 제한
7. 장애인에 대한 배려
8. 기후변화에 대한 주시

- 보행도시 . 임금선. 2013-

도서의 저자인 임근선은 이러한 안전한 보행도시로 변하기 위해선 현재 서울시 보행망에 대한 실태를 조사해야 필요가 있다고 지적한다.[47]

2013년 1월 21일에는 박원순 시장이 도시교통본부와 함께 ‘보행친화도시 서울비전’을 발표했다. 보도블록 10개명을 이은 보행 사업이다. 주요 내용으로 보행전용거리를 세분화 하고 보행친화 구역과 생활권 보행자 우선도로를 실시하는 것이다.[48] 또한 4개인 키워드 쾌적함, 안전함, 편리함 그리고 이야기를 가지고 보행도시 사업을 시작했다.

47) 임근선(2013)『보행도시』p.41
48) 서울시 ‘보행친화도시 서울비전’

'보행친화도시 서울 비전' 주요 내용

명칭	대상	내용
주말형 보행전용거리	세종로, 이태원로, 강남대로, 돈화문로	토 · 일 또는 시간제로 차량 통제
전일형 보행전용거리	이태원길, 동대문디자인플라자, 홍대 앞 어울마당로, 구로 창조1길	전면 차량통제, 관광 활성화
보행친화구역	연세로, 성북동길, 강변로, 영중로, 대학로	보도확장, 안전시설물 설치, 지역 맞춤형 특화 등
생활권 보행자 우선도로	해방촌길, 국화단지길, 개봉동길, 능동길, 무교동길 중 2곳	시속 30㎞ 이하 주행, 차량속도 저감시설, 보행자 우선 표지판 등 설치

자료: 서울시

[그림 3-13 보행친화도시 서울비전 주요내용] (출처 서울시)

[그림 3-14 보행친화도시로 향하는 서울의 4가지 변화] (출처 : 서울시)

20

14년에 '서울시정 4개년 계획' 중 안전도시 만들기. 보행자 안전과 권리를 확대했으며 '보행친화도시 만들기 가로설계 관리메뉴얼'을 배포했다. 2015년 박원순 시장은 서울시 시장에 재 선임이후로도 서울시 보행도시 확보를 위한 사업들을 끊임없이 추진한다. 특히 2015년의 가장 큰 사업중 하나는 신촌 연세로에 '대중교통전용 지구'로 한 것이다. 기존 차도의 폭을 크게 축소하

여 보도를 크게 넓히는 신촌의 대중교통전용지구 정책은 버스를 제외한 일반 차량 진입금지로 인해 보행권을 확보했다. 또한 주말마다 차없는 거리를 조성하고하여 보행권을 확보하는 사업이다.

[사진 3-15 연세로 '대중교통지구' 사업 전과 후] (출처 : 서울시)

여기서 기존의 서울시장 정책과는 다른 차이점이 발견할 수 있다. 서울시는 기존 Top-Down 형식의 보행사업을 따르지 않고, 시민들과 함께할 사업을 구상할 수 있도록 시민 공모전을 발표한다.

[그림 3-16 걷기좋은 서울] (출처 : 서울시) (왼쪽)

[그림 3-17 걷기좋은 서울 시민공모전] (출처 : 서울시) (오른쪽)

2016년 1월부터는 ‘걷는 도시, 서울’이라는 슬로건을 내세운 보행자우선도로 확대 사업이 추진했다.[49] 곧이어 4월 17일에 서울 브랜드 아이덴티티를 위한 보행도시 로고를 만들고 발표하며 본격적인 도시 브랜드 이미지를 만들기 시작했다. 5월 27일에는 시민과 함께하는 ‘걷기 1·2·3 생활수칙’을 발표해 앞서 서울시에서 발표한 ‘걷는 도시, 서울’을 구체적으로 실천 할 수 있는 방안을 제시했다. [50] 9월 26일 프랑스와 동시에 서울시 ‘차없는 날’ 선언 했다.

[그림 3-18 - 걷기 1·2·3 생활수칙 -서울시 (출처 : 서울시) (왼쪽)

[그림 3-19 ·걷자, 서울 ·U 브랜드 아이덴티티 (출처 : 서울시) (오른쪽)

2016년 10월에 들어서는 ‘서울로 7017’의 이름으로 내년에 완공될 서울역 고가의 이름을 보여주며, 서울의 도시 ‘브랜드’를 확고해 나간다.

[그림 3-20 서울로(Seoullo) (출처 : 서울로7017)

49) 보행자 우선도로 사업 추진계획 보고서
50) 서울 교통 홈페이지

3절. 현재 부서별 보행 정책사항

정책사항은 정책과 시장에 의해 매우 다르게 변해간다. 따라서 , 하지만 2016년 현재 서울시의 부서별 보행 정책사항을 알아볼 가치가 있다.

현재 서울시는 도시교통본부 내에 '보행친화기획관'을 만들어 보행정책과 부서를 조직했다. 보행친화기획관은 보행정책과 뿐만 아니라, 자전거정책과, 교통운영과, 교통지도과, 교통정보과도 구성했다. 각각의 조직들은 좀 더 세분화 시켜 정책, 시설, 안전, 문화, 운영 등을 다룬다. 이는 물리적 보행 행위에서만 보행이 국한되지 않는 다는 것을 내포한다. 하지만 서울시 부서 이 외에도 보건복지부와 국토교통부에서도 보행을 다루는 사항, 정책 그리고 시행령들을 내세우고 있다. 이 후 보행관련 사업들을 발표하기에 앞서, 우선 각 부서별로 보행을 다루는 부서들의 내부 사항을 알아볼 필요가 있다.

1. 서울시 부서

(1) 보행자전거과

도시교통본부 보행자전거과는 2013년 「보행친화도시 서울 비전」을 담당했던 부서이다. 현재 보행자전거과는 보행정책과와 자전거정책과로 분리된 상태이다. 각 정책사항과 시설과 문화를 다루는 세부 부서가 존재한다. 보행정책과는 주로 '걷는 도시, 서울' 주요 사업 관리 및 보행환경개성지구 지정 및 정비를 맡으며 서울시 내의 불법주정차를 단속하고 현장을 관리하고 있다.

(2)보행정책과

보행정책과는 기본적인 정책팀과 시설팀, 안전팀, 그리고 문화팀으로 분류된다. '걷자, 서울'을 슬로건으로 내세워 서울시 보행전용거리-세종대로, 동대문디자인플라자, 청계천로, 덕수궁길-의 공연 전시와, 보행전용거리를 운영하고 있다. 행문화 확산을 위해 보행친화적, 환경친화적인 거리를 조성하여 자동

차에 밀려난 도시의 가로를 시민에게 환원을 목적으로 두고 있다. 2005년 청계천로의 차없는 거리 운영 추진을 시작으로, 2014년도에 보행친화도시 확대 발전계획을 수립하였다. 이 후 같은 해에 덕수궁길 보행전용거리 운영을 시작으로 2015년부터는 나머지 보행전용거리를 운영하고 있다. 지역중심의 보행환경 개선 및 보행문화 확산을 유도하기 위해 보행전용거리 운영에 따른 교통안전시설 설치 등을 확대 하고 며 사업추진의 필요성을 주장하고 있다.[51] 이 외에도 보행전용거리 시민 공연 작품모집, 보행자 우선도로 조성 등의 사업을 수행하고 있다.[52]

(3) 자전거정책과

우리나라의 첫 자전거정책과는 창원시가 자전거 이용 활성화를 위해 2008년에 첫 번째 신설한 '누비자[53]' 사업이례로 전국적으로 개설되었다.[54] 창원시는 자전거 선진국인 네덜란드,영국, 일본의 자전거 이용 활성화 성공을 배경으로 시민 자전거 사업을 시작했다. 서울시도 최근 건강한 사회와 시민들의 삶의 질을 높이기 위해 교통체증과 대기오염을 줄이기 위한 방안으로 서울시민이라면 누구라고 쉽게 사용할 수 자전거 무인대여 시스템인 공공자전거(이하, "따릉이")를 만들었다.[55] 저렴한 가격(하루 천원, 1년 이용권 3만원) 때문에 '따릉이'의 이용자가 10만명을 넘으며[56] 서울 곳곳에 자전거 탄 사람들을 쉽게 볼 수 있다.

하지만 따릉이의 등장 이후 인도의 보행자들의 안전을 위협하는 사례가 커지고 있다. 매달 따릉이의 이용자수가 늘고 있지만, 안전에 대한 대책은 나오지 않고 있다. 도로교통법 정책상 자전거는 차로 분류된다.[57] 그렇기 때문에

51) 서울시_2016 보행전용거리 운영 현황
52) 서울시홈페이지_분야별 통합 (보행친화로 검색)
53) 누리자와 자전거의 합성어 _ 출처 창원시 공영자전거 누비자 홈페이지
54) 창원시 공영자전거 누비자 홈페이지
55) 서울자전거 홈페이지 이용약관
56) 서울시홈페이지
57) 도로교통법 1장 2조. 가.

자전거를 보도에서 타는 것은 불법이다. 그럼에도 불구하고, 인도에서 자전거를 타는 사람들을 쉽게 볼 수 있지만, 보행 유동인구가 많은 지역에 설치된 '따릉이'는 보행자의 안전을 위협하고 있다. 더불어 자전거전용도로를 제외한 자전거보행자겸용도로에는 몇몇 인도위에 자전거 도로가 같이 놓여있다. 이와 같은 사례로, 한강공원 내에 있는 자전거 코스는 모두 자전거 보행자 겸용도로 이다. 하지만 이러한 인식이 부족해 자전거와 보행자와의 사고가 매년 증가하는 추세이다. 도로교통정책상 약자를 보호해야 기준 때문에, 보행자는 언제나 보행권에 위협받고 있다.

2. 도시재생본부

서울시 도시재생본부는 크게 재생정책기획관과 주거사업기획관으로 나뉘며, 2015년 1월 1일 출범했다.[58] 서울시에서 가장 많이 홍보하고 있는 부서로, 2015년부터 서울시 도시재생사업이라는 명목으로 서울시내에 역사적으로 오래된 건축물에 대한 새로운 활용 가치를 주장하고 있다. 도시재생본부 정책기획관에 속해있는 역삼도심재생과에서 2015년 6월 국제현상설계공모를 통해 세운상가의 활성화 방안을 발표했다.

서울시에서는 공중보행교를 설치하며, 세운상가 주변환경과 보행자 동선을 고려한 프로젝트 진행 중에 있다. 2단계에 걸쳐진 사업으로 완공예정으로 1차는 2017년 5월, 2차는 2019년 말이다.[59]

세운상가의 큰 변화는 내부를 바꾸는 리모델링 사업이 아니라, 종로에서 시작한 보행이 세운상가를 걸쳐 청계천까지의 보행이 이어지게 만드는 것이 목적이다. 즉 '다시 걷는 세운'이라는 보행 공간을 활용하여 역사적 가치는 보존하고 세운상가의 활성화를 목적으로 한다.[60]

58) 서울시홈페이지
59) 서울시 역삼도심재생과
60) 서울시 역삼도심재생과

세운상가의 프로젝트에서 볼 수 있듯이, 보행 활성화로 인해 유동이가 증가로 지역이 되 살아 날 수 있다. 다시 말해 경제력이 증가 될 수 있는 수단이 된다.

하지만 '활성화' 실효성에 대해 논란이 되고, 주변 지역 기반시설이 부족하다 등에 대한 실현가능성에 대해서 문제가 제기되고 있다.

2. 보건복지부

보건복지부는 국민의 행복 실현이 되는 복지 강화에 목표를 두고 있다. 2015년 보행약자-장애인, 노인, 임산부-의 편의 증진 보장에 관한 법률 시행령을 일부 개정하였다.[61] 또한 장애물 없는 생활환경(BF - Barrier Free) 인증심사 기준을 만들며 보행자 네트워크 계획을 수립하고 평가 하고 있다.

장애인권익지원과 부서에서는 「제4차 편의증진 국가종합 5개년 계획 수립 시행」을 발표하여, 이용자와 보행 양자의 편의를 확대하기 위한 제도를 개선하고 기존 법령들을 수정하고 계정할 계획이라고 발표했다.[62]

보건복지부는 보행 약자가 주로 사용하는 편의시설의 적정성 확보를 향상시키는 활동사업을 펼치고 있지만,[63] 우리주위에 보행 약자가 거리를 거느리는 경우를 쉽게 찾아볼 수 없다.

3. 국토교통부 - 안전증진

국토교통부는 살기 좋은 국토와 편리한 교통이라는 비전을 가지고 있는 대한민국의 중앙행정기관이다.[64] 국토교통부 또한 도시와 건축에 대한 정책적 추진현황들을 가지고 있다. 2013년 6월부터는 '도시재생 활성화 특별법'을 제정하여, 주민참여형 도시재생을 위한 법전 기반을 마련했다. 특히 경제기반

61) 보건복지부공고 제2016-206호 2015년 4월 14일
62) 보건복지부, 편의증진 국가종합 5개년 세부 추진계획
63) 보건복지부 홈페이지, 비전, 임무
64) 국토교통부 홈페이지

형 도시재생사업을 이끌어 지역 경제회복 효과를 기대하고 있다.[65] 국토교통부(이하 국토부)는 상황별 보행 시 주의점, 사람 중심의 거리 환경 조성 및 보행환경 증진, 대중교통과 보행 중심의 교통 정책 등을 추진하고 있다. [66]

특히 국토교통부는 보행자에게 안전한 교통을 제공하기 위해 여러 시행령과 계획 기준들을 소개하고 있다. 국토교통부에게 보행이란 통행 위주의 도로에 대한 보행 공간 확보와 보행 환경 개선을 목적으로 보행자에게 더욱더 안전한 거리를 제공하는 행위라고 볼 수 있다.

국토교통부는 지속가능 발전이 가능한 미래 도시를 제공하기 위해서 2009년 「지속가능 교통물류 발전」을 제정하고, 매년 11월 11이를 보행자의 날로 정했다.[67] 이 후 보행 관련 행사를 실시하고 있다.

4. 서울시 교통정책부

교통정책부는 사람중심의 교통을 추진하기 위해 보행사업을 진행하고 있다. 최근 2016년 8월에는 사람이 우선으로 하는 보행환경 조성을 위한 현대 서울시의 보행환경 실태와 과제를 둘러보고 있고, 이를 해결하기 위한 추진방향을 내세우고 있다.[68]

지금까지 보행에 관련한 서울시의 부서와 중앙행정기관들을 살펴보았다. 여러 보행관련 사업과, 시행령이 발표되면서 전 국민들에게 보행에 관한 인식이 늘어났다. 하지만 보행에 관련한 사업이 활성화 되면서 배제되는 사람들이 생기게 되었다. 도시를 걷는 사람들은 점점 많아지지만, 장애인들을 넘어 방랑자까지 도시의안에서의 보행은 한정된다.

---

65) 국토교통부_도시, 건축 정책
66) 국토교통부_정책마당. 정책리뷰, 교통/자동차 정책
67) 국토교통부 홈페이지_종합교통정책과_보행자의 날
68) 서울시 교통부

4장. 신문을 통한 서울시 '보행' 인식 조사

본 장에서는 1993년부터 현재(2016년 10월 31일 기준)까지 보행과 관련된 기들을 서울시 시장임기별로 나누어 살펴본다. 이를 통해 신문매체에서 '보행' 을 어떻게 보도, 설명되어 왔는지 살펴본다. 이를 기반으로 서울시의 '보행사업' 에 대한 인식의 흐름 동향을 고찰한다.

1절. 신문을 통한 '보행' 인식 분석

이 절에서는 93년부터 현재(2016년 10월 31일 기준)까지 언론에 소개된 보행에 대한 의식을 개괄한다. '보행' 의 키워드를 사용해 기사의 특정 단어나 관련된 부서 등을 중심으로 서울시 보행사업들에 대한 '보행' 인식을 정리하였다.

기사 분석은 다음과 같이 나누어 분류했다. 먼저 "사회" 목록에서 '법규' 와 '조례' 와 같은 내용은 하나로 분류하고, '환경' 과 '평가' 를 같은 범주에 분류했다. 그리고 각각 시민들의 '의식', '사고' 그리고 '공간조성' 을 하나의 범례로 설정했다. 두 번째로 "문화" 목록에서는 '생활' 과 '일반' 적인 내용을 분류했고 '학술' 내용을 추가했다. 세번째로 "경제" 적인 목록에서는 '일반', '부동산' 그리고 '기업' 으로 나누어 분류했다. 마지막으로 "정치" 목록에서는 다른 분류에 비해 내용이 현저히 낮기 때문에, 기사 내용을 중심으로 작성했다.

이를 통해 서울시의 '보행사업' 과 관련된 기사의 패턴을 분류하여 '보행' 인식을 도출하고자 하다.

1. 민선이전의 인식

80년대 후반에는 걷기운동에 관한 시민단체가 활발하게 형성된 시기다. 1989년 7월에는 한국걷기본부가 설립되었고, 70년대부터 시작된 전세계 걷기 열풍의 영향을 받았다. 이 모임은 단순히 걷기를 지향하는 단체가 아니라, 자동차 위주의 도시에서 인간 중심의 보행을 회복시키는 목적에서 상당한 의미가 있다.[69] 또한 1989년도에 한국걷기학회의 출현으로 도시에서의 보행을 이야기 하는 경우 늘어났다. 같은 해, 1989년부터는 한국건강보행연맹도 또한 출범한다. 이 단체는 매주 한번정도 전국적으로 등산을 통해 보행을 도모 하는 단체이다. 이 후 93년대에 들어서는 보행자의 권리를 주장하는 시민단체들이 출범하게 된다. 이는 일을 통해 서울시 차원에서 보행에 대해 처음으로 인지하게 되는 계기가 된다.

민선 이전의 보행인식은 시민단체인 '녹색교통' 과 '걷고싶은거리시민연대' 가 주장한 '보행권' 에서 시작된다. 특히 녹색교통운동 단체는 '권리선언' 을 발표[70]하면서 서울시의 '보행사업' 시작을 보여준다. 이후로 서울시는 대학로와 사직공원까지 '만보길' 을 조성하거나[71] 예술의 전당과 이어진 지하차도 상부에 보행공간을 추가로 제공함으로써[72] 보행의 의식수준으로 인한 서울시의 공간조성이 늘어나는 점을 알 수 있다.

이는 보행을 위한 조례가 제정되기 전이기 때문에, 대부분의 교통과 관련 법규들의 문제들을 확인 할 수 있다. 사람보다는 차량 위주 교통단속 문제를 주장하는 대부분의 기사를 통해 알 수 있다.[73]

---

69) <걷기운동 열풍분다> <매일경제> 1989년 7월 27일 사회 6면
70) <보행권 보장 걷기대회> <한겨례> 1993년 6월 19일 사회 14면
71) <대학로~사직공원 '만보길' 조성> <한겨례> 1993년 8월 8일 사회 13면
72) <국가·서울 중심거리 '발표내용 도심에 녹지 시민에게 쉼터를> <한겨례> 1995년 4월 18일 사회 21면
73) <시민편의 무시한 교통단속 법규 문제> <한겨례> 1993년 5월 23일 사회 10면

〈기사1〉

‘보행권 보장’ 걷기 대회. 도시교통체계가 갈수록 자동차와 차도 중심으로 짜이면서 안전보행이 위협받는 사례가 늘고 있는 가운데 시민의 보행권 보장을 촉구하는 걷기대회… 참가자들은 또 ‘보행자 권리선언’을 발표해, 보행권 신장을 위한 시민 의식개혁 운동 전개, 안전보행을 위한 학교·주거 생활권역 설치. 장애인의 보행권보장을 위한 도로체계 개선… 이날 대회를 계기로 보행관련 입법 청원운동과 교통안전예산 확보를 위한 공청회 개최등 시민의 안전보행을 위한 각종 시민운동을 다각적으로 펴나갈 방침이어서 우리나라에서도 ‘사람중심’의 교통환경개선운동인 ‘녹색교통’ 운동이 점차 활성화할 전망이다.

〈한겨레, 1993년 6월 19일 사회 13면〉

〈기사2〉

구청 ‘보행환경 개선반’ 설치 필요

…‘보행우선권 개념을 도입해 소형공사시 인근 주민, 구정 모니터요원, 장애인, 전문가로 구성된 평가단을 만들어 공사장 주변의 보행환경에 대해 사전에 평가하는 ’ 사전시민평가제도 ‘를 도입해야 한다고 강조했다.

〈한겨레, 1995년 11월 19일 사회 27면〉

〈기사3〉

지하철, 타러가기도 ‘아슬아슬’

…교통인구가 집중되는 지하철역주변의 보도 가운데 폭이 1m 이내로 비좁거나 중간에 끊기는 등 보도기능을 상실한 곳이 많은 것으로 드러났다. 또 공사로 인해 보도가 아예 없어지거나 차도와 분리되지 않는 곳도 상당수에 이르러 보행자의 안전을 위협하고 있는 것으로 지적됐다.… 녹색교통운동 고나계자는 “바람직한 보행 환경을 만들기 위해서는 도로를 보행자 중심으로 정비해 자동차에 밀려난 보행 공간을 확보하고, 각종 공사 때 보행자를 위한 준수사항을 의무적으로 지키게하는 등 법적·제도적 규정을 마련해 시행해야 할 것‘이라고 말했다.

〈한겨레, 1995년 6월 30일 사회 21면〉

서울시장 민선이전의 주요 기사 내용은 다음 〈표4-1〉와 같다.

[표 4-1] 한겨레 신문을 통한 민선이전 보행인식

시기	주요내용			
	사회(50)	경제(0)	정치(0)	생활/문화(2)
1993.01.01. ~ 1995.06.30	- 조례,법규 : 교통단속 법규 문제(3건) - 환경,평가 : 설문을 통한 환경 (4건) - 의식수준 : 보행권과 걷기 대회(12건) - 사고, 의료 : 노인보행, 치료(9건) - 공간조성 : 만보길 등 보행길 조성(8건) - 기타 (14건)			-공간조성 : 무화예술벨트 조성 이미지 통일(1건) - 기타 (1건)

위의 표를 통해 민전이전 보행인식은 다음과 같이 해석되어 질 수 있다. 여전히 서울시는 차량 위주의 교통정책을 내세우고 있었다. 그러나 몇몇 시민단체들의 보행권증진을 위한 걷기운동이 시작되었고, 이를 통해 서울 시민들의 보행에 대한 의식이 바뀌고 있었다. 이를 바탕으로 서울시는 만보길이나 보행길과 같은 공간조성을 시작하게 된다. 그러나 여전히 대부분 서울 시민들은 차량 위주의 의식을 가지고 있었다.

2. 민선1기 조순시장

앞서 설명된, 민선이전에 보행권 증진을 위한 시민단체들의 활동으로 인해 서울 시민들의 보행 인식이 차차 바뀌게 된다. 이는 신문기사에서 확연히 들어난다. 민선1기의 보행인식은 민선 이전 시민단체들의 '보행권' 운동에 큰 영향을 받는다. 신문에서는 해외 선진국들의 보행 환경을 지속적으로 다루어 서울시의 보행환경 개선필요성을 끊임없이 주장하였다.[74]

민선 이후로는 교통사고와 자동차 위주의 횡단보도 신호로 인해 보행자의 안전이 위협되는 기사들을 찾아 볼 수 있다.[75] 이로 인해 서울시는 보행공간 안전성 확보와 조례제정을 위한 운동이 본격화 한다는 점을 <기사4>에서 확인할 수 있다. 이후로 보행자 교통사고의 비율을 선진국과 비교하는 기사[76]를 보여줌으로써 시민들과 서울시에게 보행권에 대한 의식을 지속적으로 자각시켜줌을 알 수 있다. 이러한 사회적 현상을 반영하면서 민선시장 기간에 서울시 '보행권' 조례가 처음으로 추진된다. 보행조례의 추진과 보행권에 관심이 높아지면서 덕수궁의 보행중심도로 조성[77]과 광진구의 걷고 싶은 거리와 양재천공원에 보행전용다리 그리고 '차없는 거리' 공간조성 늘어나게 되는 점을 알 수 있다.[78]

<기사4>

보행공간 안전성 확보, 조례제정 운동 본격화, 시민단체등 '걷고싶은 서울 만들기' 공감대. 최근 5년간 보행자 교통사고 사망자의 절반 이상이 길을 건너다 숨지는 등 길 걷기가 날로 불편해짐에 따라 시민단체와 시·구의원, 관

74) <도시에 자연을(3) 해외편/영국 레스터> <한겨레> 1995년 8월 25일 사회 11면
75) <횡단보도 보행 신호 너무 짧아 안전위험> <한겨레> 1995년 12월 18일 사회 8면, <신호등 고장 걸널목 어린이 숨져> <한겨레> 1996년 2월 11일 사회 19면
76) <보행자 교통사고 선진국 10배수준> <한겨레> 1996년 5월 1일 사회 1면
77) <덕수궁~경향신문 보행중심도로 조성> <한겨레> 1996년 6월 20일 사회 20면
78) <광진구, 걷고 싶은 거리 만든다> <한겨레> 1996년 9월 8일 사회 16면, <양재천공원에 보행전용다리> <한겨레> 1997년 1월 21일 사회 24면, <차없는 거리 '최소 25곳 지정> <한겨레> 1997년 1월 22일 사회 6면

련 전문가들이 보행공간의 안전성 확보를 위한 조례제정 운동에 나섰다.…이날 포럼 참석자들은 3월중 제2차 포럼을 개최해 보행권 회복운동의 방향과 내용을 수렴하고, 4월말께는 주요 시민단체와 시·구의원, 관련 전문가, 공무원 등이 참여하는 합동워크숍을 열기로 했다.… 시민교통환경센터 관계자는 "보행조례 제정운동은 걷고 싶은 서울, 어린이에게 안전한 거리, 장애인과 노인에게 편안한 거리, 대중교통 이용시민에게 편리한 거리, 자연이 있는 거리를 만들어 나가는데 목표를 두고 있다"며 올해를 보행권 첫해로 삼아 조례제정운동 외에 보행자의 날 행사나 보행자 보호를 위한 차량캠페인, 96년 보행백서 발간 등의 작업을 추진할 계획이라고 말했다.

〈한겨레, 1996년 2월 28일 사회 20면〉

〈기사5〉

'보행권' 조례 첫 주진

시민이 맘놓고 걸어다닐 권리 확보를 시장의 책무로 규정하는 내용의 보행권 관련 조례가 처음으로 제정될 전망이다.… 9일 오후 기독교 100주년기념관에서 '걷고 싶은 서울 만들기 운동본부' 출범식을 열고 '서울시 보행권 확보 및 보행환경 개선에 관한 특별조례'를 발표할 예정이다….

〈한겨레, 1996년 5월 9일 사회 22면〉

이후로, 보행환경에 대해서도 논의가 되는 시기이며, 〈기사6〉처럼 지하철역에 대한 보행환경을 전면 개선하고, 지하공간에 대한 이슈들이 다시 한번 논의되기 시작한다. 〈기사7〉과 같이 보행환경 평가 통계를 보여주고, 〈기사8〉과 같이 다른 나라와 교통사고율을 비교하며 보행권과 보행환경에 대해 끊임없이 논의하고 있다. 다음 기사의 원문은 다음과 같다.

〈기사6〉

지하철연 주변 보행환경 전면개선

서울시내 모든 지하철역 주변보행환경이 올해 안에 보행자 편의 위주로 전면 개선된다. 20일 서울시에 따르면 지하철역주변의 보행환경을 시민 보행자편의 위주로 개선하기 위해 지난 17일부터 1기 지하철(1~4호선) 1백15개

역과 2기 지하철 중 개통구간인 5호선 38개 역 등 시내1백 53개 역에 대해서 보행화경 현장조사를 실시하고 있다….

〈한겨례, 1996년 8월 21일 사회 22면〉

〈기사7〉

서울시민 57% "보행환경 나쁘다"

서울시민은 보행환경 만족도에서 34.8점의 낮은 점수를 매기고, 57%가 보행환경에 대해 나쁘다고 느낀 것으로 조사됐다…. 서울시민들은 반면 반면 10명(1.74%)이 '아주 좋은 편', 35명(6.08%)이 '좋은 편'이라고 느껴 긍정적인 평가는 7.8%에 불과했다….

〈한겨례, 1997년 5월 30일 사회 25면〉

〈기사8〉

한국, 보행자를 장애물 취급 인명경시로 사고율 세계최고

우리나라에서 보행자가 도로에서 얼마나 보호받지 못하고 있는지는 보행자 사망률을 보면 쉽사리 알 수 있다. 우리나라는 매년 1만명당 10명 이상이 길을 걷다가 차에 치여 사망해 세계 최악의 '보행지옥'이라는 오명을 지니고 있다….

〈한겨례, 1996년 7월 13일 사회 5면〉

이런 일로 인해, 서울시는 마침에 〈기사9〉에서 처럼 '보행권' 확보 조례안을 발표했는데, 이는 민선1기의 보행권 확보가 지극히 수동적인 자세를 살펴볼 수 있다. 그러나 이로 인해 시에서의 입장이 많이 바뀌는 계기가 된다.

〈기사9〉

'보행권 확보' 조례안 어제 발의

시민단체와 서울시의회 의원 등으로 구성된 '걷고 싶은 서울만들기 운동본부'(공동대표 강병기 구미전문대학장 등 4명)는 22일 시민의 보행권을 보장하고 보행 기본계획을 세우도록 하는 내용의 '보행권 확보와 보행 환경 개선에 관한 기본조례안'을 입법 발의했다…. 보행권 조례안은 자동차 중심의 교통제도에서 벗어나 보행권을 우선시하고, 보행 환경을 개선하기위한 종합적·체계적 계호기을 세워 시행하도록 규정하고 있다….

〈한겨레 1996년 10월 23일 사회24면〉

신문기사를 통해 알아본 민선1기의 보행인식은 정부는 보행권이나 보행운동에 대해서 시민단체들의 보행운동을 통해서 조금씩 받아들이는 입장을 알아볼 수 있었다. 이로 인해 서울시의 보행조례에 지대한 영향을 끼쳤고, 이를 반영하는 시의 움직임을 살펴볼 수 있었다. 주요 내용은 아직까지도 사회적인 입장이 많은 것을 알 수 있었고, 보행권을 주장하는 기사와 어린이와 노인관련 교통사고에 대한 기사들이 가장 많았다. 민선1기의 보행 인식표를 정리하면 다음과 같다.

[표 4-2] 한겨레 신문을 통한 민선1기 보행인식

시기	주요내용			
	사회(87)	경제(5)	정치(2)	생활/문화(9)
1995.07.01. ~ 1997.09.09	- 조례.법규 : 보행조례(10건) - 환경,평가 : 보행환경평가 등(8건) - 의식수준 : 보행권주장(16) - 사고, 건강 : 어린이, 노인 사고 (15) - 공간조성 : 청계천 복원(1건), 차없는 거리(3건), 보행길조성(12건) - 기타 (22건)	-공간조성 : 보행자 전용도로(2건) - 기타 (3건)	- 기타(2건)	- 기타: (9건)

위의 표를 통해 민전이전 보행인식은 다음과 같이 해석되어 질 수 있다. 시민단체들의 운동을 통해 서울시는 본격적으로 사람 중심의 보행개념을 의식하게 된다. 곧바로 서울시는 서울시민들의 보행환경 평가를 실시하고 이를 개선하기 위한 법규 조례와 전담 부서를 만들게 된다. 서울시의 공간을 좀 더 걷기 편하게 만드는 행동과 보행을 경계성과 관련한 기사 흐름을 보아, 보행이 더 이상 차량다음의 교통수단이 아님을 확인할 수 있다. 그러나 체계적 이지 않은 사업과 행정으로서 보여주기 식의 서울시의 입장은 서울 시민들의 혼란만 만들게 된다.

3. 민선2기 고건시장

민선2기는 '걷고싶은 거리'가 본격적으로 시작되는 시기다. 또한 여러 시민단체들의 끊임없는 보행환경개선 운동도 지속되는 시기다. 보행조례가 제정되고 얼마 지나지 않아 서울시는 <기사9>와 <기사11>처럼 보행환경을 크게 개선하기 위한 '걷고싶은 거리'와 '차없는 거리'를 실시하고, 마침에 시정연구원에서 '보행환경개선안'을 발표한다. 또한 <기사10>과 같이 보행권을 증진하는 시민들의 움직임을 통해 보행권에 대한 이슈는 끊임없이 제기된다. 이는 통해 서울시의 보행 인식이 수동적에서 능동적으로 전이하는 모습을 보여준다.

<기사10>
서울 '걷고 싶은' 도시로
걷기 힘들고, 걷고 싶은 도시로 인식되고 있는 서울시의 보행환경이 앞으로 크게 개선된다. 11일 서울시 산하 시정개발연구원(원장 강홍빈)은 '걷고 싶은 서울을 만들기 위한 서울시 보행환경 기본계획안'을 발표하고 시민들의 보행을 어렵게 하는 각종 문제점을 대대적으로 개선하기로 했다….

〈한겨레 1998년 9월 12일 사회 16면〉

〈기사11〉

보행권회복 '네트워크' 발족

마음 놓고 걸을 수 있는 권리인 '보행권'을 확보하고, 걷고 싶은 환경을 마들기 위한 '보행환경 개선운동'에 전국의 시민단체들이 함께 나선다….

〈한겨레 1999년 4월 20일 사회 16면〉

〈기사12〉

보행자 사망사고 한국 최고

우리나라에서 보행중 교통사고로 숨지는 사람이 선진국에 비해 최고 12배나 되는 것으로 나타났다….

〈한겨레 1998년 8월 28일 사회 20면〉

〈기사13〉

광화문 앞 세종로 경치 보며 걷는 거리로

…2002년부터 단계적으로 세종로 중앙 녹지축에 공원을 조성해 사람들이 경복궁과 북안산 등의 경치를 구경할 수 있도록 하고 정부중앙청사의 담을 허물고 보행광장으로 만드는 등의 2단계 공사에 들어갈 예정이다….

〈한겨레 2000년 8월 24일 〉

그러나 〈기사12〉과 같이 여전히 보행자 사망사고가 다른 나라보다 높다는 통계 기사가 꾸준히 나타나고 있다. 횡단보도에 대한 논의가 계속되어 왔는데, 교통 혼잡으로 인해 보행신호가 꺼지기도 전에 횡단보도를 침범하는 차량으로 인해 보행자의 위험이 노출되는 기사와[79] 곧 보행자의 편의의 증진을 위해 횡단보도를 추가로 설치하다는 기사와 보행전용교량을 만들려는 기사를 보았을 때 이것은 더 이상 차량보다는 사람 위주의 인식으로 변하는 흐름을 보여주고 있으며, 서울시도 조금씩 적극적인 보행공간을 취하는 것을 볼 수 있다.[80]

79) 〈보행신호등 꺼지기도 전 빵빵대며 횡단보도 침범〉 〈한겨레〉 1998년 10월 29일 사회6면

80) 〈시내 25곳 횡단보도 설치〉 〈한겨레〉 1999년 7월 13일 사회29면, 〈한강 양화지구~선유도/ 보행전용

하지만 ‘걷고싶은 거리’ 제정이 성공적으로 시행된 것은 아니었다. 고건 서울시장이 서울을 ‘걷고 싶은 거리’로 만들겠다는 방안은 좋았지만, 예산과 공간조성에 대한 준비가 교통과 같은 다른 외부 요소를 고려하지 않았기에 시민들의 참여가 부족했다는 지적이 있다.[81]

걷고싶은 거리
첫발부터 '삐끗'

서울시 2000억원 들여 이심전 계획
관련부서와 한마디 협의 없이 졸속 추진
"시민참여 없는 관주도 성공 미지수"

[그림4-1- 걷고싶은 거리 첫발부터 ‘삐끗’ >〈한겨레〉 1999년 7월 28일]

'걸을 권리 보장하라" 18일 오후 서울 대학로 마로니에공원에서 열린 '보행자와 이동 약자의 권리찾기 행사'에 참가한 '보행자와 장애인·노인 등 노약자들의 안전한 보행 보장'을 촉구하고 있다.

[그림4-2 - 걸을 권리 보장하라]〈한겨레〉 1999년 9월 19일]

한편으로 서울시가 의욕적으로 추진한 여러 보행사업은 운동 단체들을 제외한 시민들의 협조가 저조한 것을 확인할 수 있었고, Top-Down 방식의 한계를 보여주는 계기가 된다.

민선2기가 2000년대에 들어서는 노점상에 대한 평가가 본격적으로 신문기사에서 논의된다. 노점상뿐만 아니라 인도위의 간판 등이 보행에 방해가 되기에 제거 혹은 보행환경이 개선되어야 ‘걷고싶은 거리’가 잘 위지 될 수 있다고 이야기 한다.[82] 또한 노점상과 보행권에 대한 문제는 민선2기가 끝날 때 까지 대두된다.[83] 그런데 2002년도에 집중적으로 나오는 것을 보아, 월드컵을 성공적인 유치를 위한 하나의 도구로써 도로와 인도를 정리해야 한다는 주장이 나

다리 10월착공〉〈한겨레〉 2000년 3월 17일 사회
81) 〈걷고 싶은 거리 첫발부터 ‘삐끗’ >〈한겨레〉 1999년 7월 28일 사회 29면
82) 〈‘걷기힘든 종로될라’ 노점상, 간판등 거리점령〉〈한겨레〉 2000년 10월 17일 사회
83) 〈서울시-노점상 ‘끊없는 전쟁〉〈한겨레〉 2002년 3월 27일 사회

온다. 또한 노점으로 인해 좁은 지하와 도로위에서의 보행권이 노점상의 생존권과 논의되면서 노점상을 해야 한다는 주장도 나온다.[84] 이로 인해 서울시는 '노점상 상담센터'와 같은 정비센터를 만들지만 여전히 잘 되어 있지 않은 점을 보아 명목상 현실성 없는 해결책으로 인해 서울시와 노점상과 대립되는 입장을 잘 나타나고 있다.[85]

여전히 교통사고의 반 이상이 보행 중 사고를 당하고 있고, 일부 시민들의 행동이 오히려 교통사고를 부추기고 있다는 기사가 나온다.[86] 보행을 정비로서의 인식이 되어있으나, 아직까지 보행약자에 대한 논의가 부족한 점을 확인할 수 있다.

민선 3기를 앞두고 서울시장 후보 정책을 검증하는 과정에서 서울시 차원에서 교통난 해소와 보행권을 보장한다는 내용이 처음으로 등장한다.[87] 이는 보행권이 더 이상 시민단체들에 의해서만 해결되는 것이 아니라는 점을 나타내고, 정치적인 입장으로 표현되었다는 점에서 보행에 대한 인식이 정치적 쟁점으로 대두됨을 볼 수 있다.

현재에도 시민 단체들이 보행권 조성을 위한 운동을 지속적으로 하고 있다. 대표적으로 녹색교통운동 단체는 현재도 '도심보행길걷기' 운동을 매주 시행하고 있는 점을 보아, 시민들의 지속적인 관심을 볼 수 있다. 민선2기의 보행 관련 주요내용을 정리한 표이다. 주요 검색수단이 바뀌게 되는 시기라 2개로 나누어 분류했다.

---

84) <왜냐면 토론/영세노점, 시민보행권은 보호해야> <한겨레> 2002년 4월 16일 사회, <왜냐면 토론/영세노점, 빈민 생종권은 보호해야> <한겨레> 2002년 4월 39일 사회

85) <[취재파일] 실효성없는 서울시 '노점상 상담센터'> <한겨레> 2002년 5월 24일 사회

86) <[사설] 걷는 사람 앞세운 교통정책을> <한겨레> 2001년 2월 8일 문화, <어린이 안전/어른들 방치 때문에...아이들 시들고 사망한다> <한겨레> 2001년 2월 20일 사회, <어린이 교통사고 유발 어른행동> <한겨레> 2001년 6월 6일 문화

87) <[서울시장 후보 정책검증](3) 교통난해소와 보행권> <한겨레> 2002년 5월 17일 정치

[표 4-3] 한겨레 신문을 통한 민선2기 보행인식

시기	주요내용			
	사회(54)	경제(3)	정치(4)	생활/문화(5)
1997.09.10. ~ 1999.12.31	- 조례, 법규 : 보행조례, 환경지표(8건 - 환경, 평가 : 편의시설 부족, 평가(8건) - 의식수준 : 걸을권리(14건) - 건강, 의료 : 보행자 사망(3건) - 공간조성 : 재개발(10건) 걷고싶은길(2건), 횡단보도(1건) - 기타 : 교육 등(8건)	-자동차관련(2건) - 기타(1건)	-건강 : 대통령 교통사고(1건) - 기타 : 군대관련(2건), 기타(1건)	- 기타(5건)

[표 4-4] 한겨레 신문을 통한 민선2기 보행인식 (빅카인즈)

시기	주요내용			
	사회(27)	경제(4)	정치(7)	생활/문화(19)
2000.01.01 ~ 2002.06.30	- 조례, 법규 : (1건) - 환경, 평가 : 보행평가(3건) - 의식수준 : 노점상(1건), 생존권(1건), 보행의식(4건) - 건강, 의료 : 사망자급감(1건), 어린이 사고(2건), 의료(2건) - 공간조성 : 보행공간(3건) - 기타 (9건)	- 보험(1건) - 기타(3건)	- 선거관련(6건) - 기타(1건)	- 조례, 법규 : 정책(1건) - 건강, 의료 : 건강(3건), 사고(1건) - 기타 (14건)

4. 민선3기 이명박시장

민선3기는 서울시의 보행인식이 크게 변화는 시기이다. 가장 큰 사건으로는 2002년 월드컵 당시 시청 앞 사용이다. 월드컵 기간 당시 시청 앞 사용으로 인해 시민광장으로 사용하자는 <기사14>의 내용과 민선3기 서울시 시장으로 당선된 이명박 시장이 긍정적으로 검토함으로서 서울시의 공간들이 보행친화 공간으로 바뀌는 큰 계기가 된다. <기사14>의 본문은 다음과 같다.

〈기사14〉

"서울시청앞을 시민광장으로/사회단체들 시민운동 펼치기로, 이명박 당선자 '긍정 검토' 밝혀

…최근 이명박 서울시장 당선자는 간담회엣 "월드컵 축구경기를 보면서 자동차 중심의 공간으로 만들어야 한다고 생각했다"며 시청앞 세종로를 보행자 중심 공간으로 만들어 시민에게 돌려주는 방안을 검토하고 있다고 밝혔다….

〈한겨례 2002년 6월 25일 사회〉

또한 민선3기의 서울시 시장으로 당선된 이명박 시장은 민선1기와 2기와 비교했을 때, 경제적인 입장에서 보행을 다루는 것을 살펴볼 수 있다. 더불어 시장 임기 초반부터 서울시청 앞 광장조성에 대해 적극적인 논의와 입장들이 기사들을 보아, 보다 이전 시장과는 달리 공간 조성에 대해 적극적인 자세를 나타나고 있다.[88] 그래서 시청앞 광장에 대한 연구원들의 상권이나 교통량을 분석하는 기사가 여러 차례 나타낸다.[89] 이를 계기로 '광장살리기' 라는 특징 내용으로 연속된 기사들이 나온다. 여기서부터 시청앞 뿐만 아니라, 근처 세종로와 종로에 대한 공간도 다루고 있으며 해외 선진국들의 보행현황도 다루고 있다. 다음 기사들이 그 내용들이다.

〈기사15〉
광장살리기/걷고싶은 서울로(1)-1 차량에서 사람으로
〈한겨례, 2002년 8월 21일 문화〉

〈기사16〉
광장살리기/걷고싶은 서울로(2) 세종로를 문화의 거리로
〈한겨례, 2002년 8월 26일 사회〉

88) 〈"시청앞 광장~프라자호텔 연결" 〉〈한겨례〉 2002년 8월 2일 문화
89) 〈서울시청 앞 광장 조성 때 "일방통행이 빠르다" /시정개발연구원 실험〉〈한겨례〉 2002년 7월 19일 사회, 〈시청앞 광장 '워크숍/교통혼잡 일방통행으로../보행자 증가뚜른 상권영향〉〈한겨례〉 2002년 8월 3일 사회

〈기사17〉
광장·거리 살리기/걷고싶은 서울로(3) 세종로 광장화 방안
〈한겨례, 2002년 9월 12일 사회〉

〈기사18〉
광장·거리살리기/걷고 싶은 서울로(4) 시청앞 광장화 방안
〈한겨례, 2002년 9월 19일 문화〉

〈기사19〉
광장·거리살리기/걷고 싶은 서울로(5) 시청광장 논의 어떻게
〈한겨례, 2002년 9월 26일 문화〉

〈기사20〉
광장·거리살리기/걷고 싶은 서울로(6) 남대문과 도성
〈한겨례, 2002년 10월 3일 문화〉

〈기사21〉
광장·거리살리기/걷고 싶은 서울로(7) 종로 막개발 몸살
〈한겨례, 202년 10월 10일 문화〉

〈기사22〉
광장·거리살리기/걷고 싶은 서울로(8) 남북 녹지축 살리자
〈한겨례, 2002년 10월 17일 사회〉

〈기사23〉
광장·거리살리기/걷고 싶은 서울로(10) 로마, 런던, 파리
〈한겨례, 2002년 10월 31일 사회〉

서울시 보행평가에서 여전히 서울도심의 횡단보도와 건널목이 설치되지 않은 곳이 많다고 지적하면서 보행환경이 잘 개선되지 않았다고 이야기하고 있다.[90]

여전히 노점단속과 생존권 그리고 보행권에 대한 논의기사들이 나타난다.[91]

90) 〈언제쯤 걷기 쉬운 서울될까〉 〈한겨례〉 2003년 2월 25일 사회

이 논쟁은 이명박 정부의 핵심 사업 중 하나인 청계천 복원사업과 맞물려 사회적 이슈로 떠오르게 된다.

청계천 복원사업은 서울 시정 4개원 계획과 함께 진행되었다. 하지만 청계천 인도 축소와 보행공간은 따로 마련하기 위해 노점상들의 이동이 불가피 하게 되었고, 생존을 위한 투쟁으로 번지게된다. 청계천지역 뿐만 아니라 강남구의 노점상에서의 논의도 계속된다.[92] 이 문제는 현재까지도 문제가 제기된다. 처음 동대문 운동장에 대한 문제와 복합건물인 가든파이브로 이전되었던 생업의 터전을 박탈당했다.

시청 앞 광장을 조성 후에는 또 다른 문제점이 나오는데, 또한 시청 앞 광장을 조성을 통해 보행량은 전보다 늘었으나 건널목이 없는 지역에서는 여전히 보행량이 전혀 증가하지 않았다고 지적하며, 서로 연결되는 보행로가 더 필요하다고 말한다.[93]

1997년부터 논의되었던 횡단보도에 대해서도 논의된다. 횡단보도에 대한 정지선 지키기나[94] 세종로에 횡단보도가 추가되는 기사가 등장한다.[95] 이를 통해 서울시의 보행사업이 주먹구구식으로 보완되었다는 점을 알 수 있다. 하지만 이를 통해 보행인 서울시의 여러 지역에서 보호구역(Green zone)이 생겨나는 기사를 보아 시민들의 지속적인 관심과 서울시의 적극적인 보행증진에 대한 수용이 나타난다.[96]

이렇게 보행권이 꾸준히 논의되면서 정치와 시민의 의식수준이 전보다 크게 늘어나게 된다. 공사 중 보행에 해가되는 공사를 막으라는 기사에서 본다면

---

91) 〈기고/노점상 단속일변도 탈피해야〉 〈한겨레〉 2002년 10월 10일 국제, 사회, 〈청계천 인도 축소 노점상 울상〉 〈한겨레〉 2003년 10월 11일 사회

92) 〈강남구 노점상 단속 찬반논란 가열/ “세금 한푼 안내며 보행 침해” “최소한 생존권은 보장해야” 〉 〈한겨레〉 2003년 10월 30일 정치

93) 〈청계천·시청등 서울도심 걷기/ 육교·지하도 필요없는 거리로〉 〈한겨레〉 2005년 2월 26일 사회

94) 〈 ‘횡단보도서 끼~익’ 법칙금/6월부터 횡단보도 정지선 위반차 단속〉 〈한겨레〉 2004년 4월 20일 사회

95) 〈천정 높이 낮아진 ‘광화문 지하도’ 원성 높자 “세종로 횡단보도 만들겠다” 〉 〈한겨레〉 2004년 10월 26일 사회

96) 〈[말이 올라야 나라가 오른다]보행인 보호구역〉 〈한겨레〉 2004년 10월 27일 사회

보행에 관한 인식이 좀 더 좋아 졌다고 평가될 수 있다.[97]

공간 조성에서도 시청광장에 대한 논의와 청계천이 되고 등장하고, 과거 뚝섬이라 불렸던 현재의 '서울숲'의 변화를 보았을 때, 보행의 인식이 좋아지면서 서울시의 공간들이 보행친화적으로 바뀌는 형태를 알아볼 수 있었다.[98]

경제부분에서는 뉴타운안에 보행로를 만드는 일이 빈번히 일어난다. [99]

민선3기는 서울시 보행사업과 인식으로 인해 서울시내 공간조성에 대한 큰 변화가 일어난 시기였다. 또한 주요 내용 중에 다른 민선시장과는 달리 경제부분에 내용이 많이 거론되었다. 또한 노점상의 생존권과 보행권 내용이 지속적으로 논의되면서 서울 시민들의 보행에 대한 인식을 새롭게 인지하게 된 시기라고 할 수 있다. 민선3기때 주요내용을 정리한 표는 다음과 같다.

97) <신세계백화점 본점, 지하보도 막고 공사중 /시민 보행권은 '헌식짝' > <한겨례> 2005년 3월 4일 사회

98) <시민 품에 돌아온 숲 뚝섬/(하) 서울숲 오늘 개장> <한겨례> 2005년 6월 18일 문화, <[사설] 뚝섬 '서울숲'의 세가지 의미> <한겨례> 2005년 6월 20일 문화

99) <서울시 '은평 뉴타운' 구상안/실개천·생태습지 숨쉬는 '초록마을로' > <한겨례> 2003년 4월 15일 경제 ,< '길음뉴타운' 기본구상안 발표/ '뚜벅이' 살기편한 21세기형 주거단지> <한겨례> 2003년 4월 17일 경제, <왕십리 뉴타운 '도심형 공동체로' > <한겨례> 2003년 10월 24일 경제

[표 4-5] 한겨레 신문을 통한 민선3기 보행인식

시기	주요내용			
	사회(47)	경제(100)	정치(2)	생활/문화(75)
2002.07.01 ~ 2006.06.30	- 조례, 법규 ; 정치선 범칙금, 영드포역 보행통로 등 (4건) - 환경평가 : 상권분석, 환경평가 등(4건) - 의식수준 : 육교 승가기, 횡단보도 단추 등 (6건) - 건강, 의료 : 보행중 교통사고 현황 등 (8건) - 공간조성 : 시청앞광장 (3건), 보행인보호구역 (1건), 청계천 조성(1건) - 기타 (18건)	- 부동산 : 분양 (6건) - 일반경제 : 순수경제(2건) - 기타 : 상업단지 개발, 주택단지 등 (19건)	- 일반 : 노점상, 생존권(1건) - 선거(1건)	-생활 : 도시생활(9건) -일반 : 시청광장(7건), 청계천(3건), 기타(31건) -방송 (2건) -학술 : 청계천(3건), 시청광장(1건), 책(1건), 기타(12건) - 기타(6건)

5. 민선4기 오세훈시장

민선4기 오세훈 시장은 '디자인서울' 로 각종 디자인도로 가이드라인과 한강르네상스로 보행공간을 새롭게 변화시켰다.

민선 4기의 사회적 기사 내용으로, 이전 민선과 같이 횡단보도와 상인들의 생존권 기사가 나온다. 다음 기사 원문을 살펴보자.

〈기사24〉

정보 도로의 보행권

…지하보도에서 영업하는 상인들의 반발이 거세다. 다수의 보행권과 소수의 생계가 부딪치는 상황. 정치의 고전적인 딜레마다. 그러나 한번 보행권을 인식한 보행자들은 지하보도 대신 하나둘 무단 횡단하기 시작해 지금은 대세가 됐다. 속사정을 아는 경찰은 단속하지 않는다. 그러나 교통법규가 문란해져 좀더 보편적인 법익이 침해받는다. 무단 횡단과 지하보도의 불편한 동거는 언젠가는 해결될 것이다. 명백한 것은 다수의 보행권이 존중되지 않는 한 궁극적 해결은 아니라는 점이다….

〈한겨레 2007년 5월 21일 IT〉

〈기사25〉

상인 생존권이냐, 시민 보행권이냐

…상인들은 횡단보도를 놓으면 생존이 어려워진다고 주장하고 있으나, 도시 전문가들은 횡단보도는 인간 중심 도시에서 기본적 조건이라고 반박하고 있다…상인들은 횡단보도를 놓으면 생존권을 박탈당할 것이라고 주장하고 있다….

〈한겨레, 2008년 10월 7일 사회〉

〈기사26〉

풀리지 않는 '횡단보도 갈등'

… "횡단보도가 생기면 지하상가의 매출이 반토막 난다며 " 협의를 통해 횡단보도 위치를 변경해야 한다 "고 말했다. 결국 이날 공사는 중단됐다. 지하상가가 유난히 많은 서울 중심가에 횡단보도 설치 문제로 지방자치 단체와 지하상가 상인 간 갈등이 깊어지고 있다…걷고 싶은 도시 만들기 시민연대

사무국장은 “영업을 위해 횡단보도를 볼모로 삼으면 안된다”며 “시민들의 보행권과 지하상가 상권 활성화 방안은 별개로 생각해야 한다.”고 말했다….

〈한겨레, 2009년 10월 7일 사회〉

위 기사에서는 노점상의 생존권이 아닌, 지하상가의 시민들의 상권이 보행권에 연관된다고 이야기한다. 이제는 노점상의 생존권에서 지하상가의 생존권까지 사회적 논의가 넓혀지고 있다는 이야기를 하고 있다.

다른 주요 사회적 내용 중 하나로 안전과 보행에 대한 이야기를 들 수 있다. 대한민국의 평균 소득 수준은 다른 선진국처럼 높은 수준으로 받고 있지만, 이에 반해 여전히 교통사고로 인한 사망률이 계속해서 논의되고 있기 때문에 정부가 관리해야 한다는 주장이 나온다.[100] 이런 사고가 끊임없이 일어나, 한겨레에서는 ‘보행권을 되찾자’라는 특집 기사를 지속적으로 낸다. 이 기사에서는 ‘찻길’은 있지만 ‘사람길’이 부족해 신문매체는 기사면에 시민들에게 보행관련 제보를 받았으며, 시민들은 여전히 서울시에는 ‘인도 없는 도로’와 인도에 각종 시설물 때문에 보행에 불편하다는 점을 지적했다.[101] 이런 기사는 아직도 서울시의 보행 공간들이 재정비될 필요가 있다는 점을 나타낸다. 이후로 〈기사24〉에서 볼 수 있듯이, 건설교통부가 조례한 ‘보도 설치 및 관리지침’을 개정하면서 서울시내 길을 대대적으로 정비하고자 했다. 서울시는 적극적으로 시민들의 입장을 수용하고 했다는 점을 알 수 있다.

노점상과 관련하여 보행의 의미는 경제적인 입장과 교통에서 입장이 서로 상반된다. 주로 경제적인 입장은 노점상을 운영하는 상인들의 입장으로 대변되어 진다. 그들은 시민들의 보행량에 따라 노점의 수입이 결정되어 진다고 확신한다. 그러나 시의 입장에서는 노점상을 오히려 거리를 지나가는 행인들

100) 〈[사설]보행권 되찾기 정부가 나서야〉 〈한겨레〉 2007년 10월 4일 사회

101) 〈[걷고 싶은 거리 만들기]-보행권을 되찾자 ①사고 위험 방치된 시골길〉 〈한겨레〉 2007년 9월 21일 사회, 〈[걷고 싶은 거리 만들기-보행권을 되찾자]② 대도시도 ‘인도 없는 도로’/교통사고 사망 절반이 보행자…도로 걷기 무섭다〉 〈한겨레〉 2007년 9월 27일 사회, 〈[걷고 싶은 거리 만들기-보행권을 되찾자]③도심 보행자의 훼방꾼들 〈한겨레〉 2007년 10월 3일 문화

에게 교통의 불편을 주고 있다고 이야기 한다. 시는 노점상문제를 해결하기 위해 보상과 함께 노점의 위치를 이전시키기를 원하지만 노점상은 근본적인 해결이 되지 않는다고 주장한다.

〈기사27〉
서울시내 길 '걷기 편하게' 바뀐다
서울시는 앞으로 10년 동안 시내 보도의 90%를 더욱 걷기 편하고 안전하게 만들어 나갈 방침이라고 17일 밝혔다….
〈한겨레, 2007년 12월 18일 사회〉

또한 보행권의 특집 기사 중 보행권과 함께 '광장' 의 의미를 논의한 기사를 살펴볼 수 있었다. 80년대 민주화 시대를 예를 들어, 거리위로 걸으면서 시위했던 광장의 공간이 이제는 주차장으로 전락하고 있어 '광장' 의 의미가 달라졌다는 주장이었다. 또한 민주화운동이 도시의 권리중 하나라고 이야기 하고 있다. 이런 시민들의 행위를 대변할 수 있는 대표적인 공간이 '광장' 이며 많은 의미를 지니고 있다.[102] 시설물에 대한 논의도 계속되어 왔는데, 특히 장애인을 불편하게 만들고 있는 규정에 맞지 않은 볼라드에 대한 내용이 거론된다.[103] 디자인 가이드라인의 영향을 미쳤다고 보여지며, 이전에 미흡했던 보행약자까지 보행의 인식이 확대되었다.

이전 시점에서도 논의되었던 횡단보도 부족한 현상을 개선하기 위한 서울시 횡단보도 추가가 몇몇 기사를 통해 확인된다. 〈기사27〉를 통해 좀 더 자세한 공간과 수치를 알 수 있다. 이후로도 '디자인서울 가이드라인' 의 하나로 '보행자 프랜들리' 라는 이름에 적극적인 태세를 보이고 있다. 〈기사28〉을 통해 자세히 알 수 있다.

---

102) 〈[걷고 싶은 거리 만들기-보행권을 되찾자]⑦ 저항의 광장이 주차장으로 -차량에 점령당한 대학 '민주광장' 〉 〈한겨레〉 2007년 11월 7일 문화

103) 〈[걷고 싶은 거리 만들기-보행권을 되찾자]⑤규정 무시한 '볼라드'설치〉 〈한겨레〉 2007년 10월 18일 사회, 〈 "기준 안맞는 볼라드 전체 94.2%차지 "〉 〈한겨레〉 2007년 11월 30일 사회, 〈인도 위 '볼라드' 걷는 데 걸림돌〉 〈한겨레〉 2008년 6월 9일 사회

〈기사28〉

서울시 “2012년까지 횡단보도 111곳 정비”

…서울시는 보행 환경 개선을 위해 2012년까지 종로와 을지로 네거리, 잠실역 네거리를 포함한 111개 시내 주요 교차로에 횡단보도를 설치할 계획이라고 밝혔다.

〈한겨레, 2008년 6월 18일 사회〉

〈기사29〉

서울거리 ‘보행자 프렌들리’로 바뀐다

서울시내 보행로, 도로, 광장, 공원 등 공공 공간과 건축물이 시민들에게 편리하게 개선된다…. 서울시는 ‘디자인서울 가이드라인’의 5가지 분야 가운데 공공 공간과 건축물에 대한 디자인 10원칙과 ‘지하철 정거장·전동차 디자인 가이드라인’을 3일 발표했다…. 공공건축물 디자인 10원칙 …6. 보행권 우선하는 건축물 진입부 배치….

〈한겨레, 2008년 6월 3일 사회〉

안전과 사고에 대한 논의도 끊임없이 나온다. 서울시의 보행평과 결과 어린이에게 보행에 대한 사고를 인지시키기 위해서는 어린이보호구역 법률을 강화시키는 것보다, 안전한 보행법을 알려줘야 한다는 주장이 나온다.[104] 더불어 교통사고로 인한 고령자 사고율이 높고, 교통사고로 숨지는 어린이들의 비율이 다른 나라보다 높다는 지적은 민선4기에서도 계속해서 등장한다.[105]

특이한 시행령으로는 100년 가까이 시행되었던 좌측통행이 우측통행으로 변화되면서 서울시 지하철과 횡단보도 등을 우측보행 위주로 바꿨다.[106]

노점상에 대한 이야기로는 종로구의 ‘걷기 편한 종로거리 만들기의’ 사업으로 종로2가에 있던 반 이상의 노점상을 종로의 ‘젊음의 거리’로 이동시키며, 공간의 분활을 보여주고 있었다,[107]

---

104) 〈아이랑 부모랑/교통사고 막으려면 ‘멈추는 법’ 가르치세요〉 〈한겨레〉 2007년 10월 16일 사회

105) 〈65살 이상 교통사고 사망 ‘OECD 3배’〉 〈한겨레〉 2007년 11월 19일 사회, 〈어린이 보행안전 ‘빨간불’〉 〈한겨레〉 2010년 5월 2일 사회

106) 〈보행원칙 ‘우측통행’으로〉 〈한겨레〉 2009년 4월 29일 사회, 〈서울 지하철역서 내달부터 우측통행하세요〉 〈한겨레〉 2009년 9월 12일 사회

107) 〈종로 2가 대로변 노점이 사라졌다〉 〈한겨레〉 2009년 6월 17일 경제

또한 서울시는 명동지역를 '지하공간 네트워크' 라는 이름으로 지하상가를 하나로 연결시키려는 사업을 추진했지만 시민들의 건강과 보행권을 둘 다 침해한다는 지적과 시민연대에서 교통약자들에게는 이동과 재난시 불편하다는 이야기 하면서 지하에 대해 부정적인 입장을 내보였다.[108]

'그린 트레킹 네트워크' 라는 이름으로 서울 도심과 외곽의 산을 잇는 보행길 조성을 조성하면서 서울시의 공간 변화를 주고 있었다.[109] 같은 맥락에 남산을 연결하는 일대에 공원과 보행로도 추가된다.[110] 현재 우리가 알고 있는 여의도의 한강공원 조성공간도 보행에 많은 영향을 받아 변화된 공간이다. 경사형 보행로인 '어반 테라스' 가 이에 해당된다. 그리고 한강 주변의 플로팅 아일랜드 같은 시설물을 공공시설물로 적극적으로 활용하면서 한강근처에 보행 연결다리 조성도 하며 한강까지 걷기 쉽게 바꾸려 했다.[111]

교통약자의 이동편의 증진법이 처음으로 논의되었다. 앞선 보행약자들의 내용이 지속적으로 나왔고, 마침내 장애물 없는 보도 디자인 가이드라인 발표했다.[112] 이와 더불어 '보행안전구역' 을 지정해 점자블록을 노란색으로 통일하는 등의 '장애없는 보도조성 10개 원칙' 을 확정하고 발표했다.[113] 기존의 무장애 설계에 대해 좀 더 발전된 조성 계획이고, 점자블록에 대한 조성법이 철저하게 만들어 지면서, 보행의 논의를 비장애인만 이야기 하지 않는다. 의식수준의 향상이 보여지는 대목이다.

[표 4-6] 한겨레 신문을 통한 민선4기 보행인식

시기	주요내용			
	사회(76)	경제(15)	정치(5)	생활/문화(155)

108) <서울시민은 지하생활자?> <한겨레> 2010년 1월 26일 사회
109) <서울 주변 산 잇는 137㎞ 보행길 조성> <한겨레> 2009년 6월 16일 사회
110) <남산 가는 길 확 뚫린다> <한겨레> 2009년 8월 21일사회
111) < '걸어서 한강가기' 더 쉬워진다> <한겨레> 2009년 8월 12일 문화
112) <서울시 장애물 없는 '보행구역' 새 보도에 설치> <한겨레> 2009년 8월 26일 사회
113) <서울, 장애인 걷기 편한 도시로> <한겨레> 2009년 11월 26일 사회

2006.07.01 ~ 2010.06.30	- 조례,법규 : 보도요건(1건), 디자인가이드라인(1건), 보행권 법률(2건), 우측통행(2건) - 환경평가 : 볼라드 규정(1건), 디자인가이드라인(1건) - 의식수준 : 교통약자의 이동편의 증진법(1건), 시위관련(6건), 광화문광장(1건), 환승역(1건), 기타(11건) - 건강, 의료 : 블루존(2건), OECD사고비교(1건), 기타(11건) - 공간조성 : 보행안전구역(6건), 보행전용다리(2건), 보행자 전용도로 등(12건) - 기타 (13건)	- 일반 : 걷기편한 종로거리 사업(4건), 우측보행(2건), 버려진 자전거 등 기타 (2건) - 부동산 : 중정형정원 아파트 (2건), 지하상가 상권(2건) - 유통, 기업: 걷기전용화 (2건), 기타 (1건)	-기타 : 북측 김위원장 (2건), 그 외 (3건)	- 생활 : 불법 설치물(2건), 건강관련(2건), 기타(1건) - 일반 : 공간형성(3건), 그 외 (3건) - 학술 : 책(7건), 기타 (25건) - 기타 (79건)

민선4기의 오세훈 시장이 서울시 시장에 재임을 한 후에도 보행과 관련된 의식수준을 보여주는 기사들을 찾아 볼 수 있다. 기사를 통해 인도위에 놓여진 화분이 보행에 방해되는 고발 기사를 통해, 보행권 침해를 인지하는 시민들이 늘어난 점을 보아 보행권 의식수준이 높아졌다고 확인할 수 있다.[114] 또한 차량위주 당시 횡단보도 대신에 설치된 보도육교가 보행권에 의해 사라진다는 내용을 살펴봤을 때 이미 서울시는 보행권에 대해 많은 노력을 하고 있다는 것을 알 수 있었다.[115]

2선 재임 당시에는 앞서 발표한 '장애없는 보도 조성'과 같은 맥락으로 보행약자를 위한 보행환경 개선하는 시도들이 거론되었다. <기사29>,<기사30>을 통해 서울시 장애인을 위한 보행환경 개선사업이 많이 이루어졌다는 것을 알 수 있다.

<기사30>

장애인·어린이·노인 위한 '장애물 없는 도시' 만든다.

…도로는 차도와 자전거도로, 보도로 명확히 구분해 보행안전구역을 확보하고…문정지구에 광화문광장보다 큰 지하공원(선큰공원)을 조성해 '장애물 없는 보행 네크워크를' 조성할 예정이다….

<한겨레, 2010년 11월 2일 사회>

<기사31>

장애인도 산책 쉬운 '근교산 자락길' 14곳 조성

…주택가 주변 산자락에 노인, 장애인, 임산부 등 보행 약자도 쉽게 자락길'게 오를 수 있도록 경사가 완만한 '근교산 자락길' 14곳을 조성하겠다고 24일 밝혔다….

<한겨레, 2010년 11월 26일 사회>

다음은 서울시 민선4기 시장 당시 한겨레 신문에서 논의되었던 주요 내용들을 분류한 표이다.

114) <롯데호텔 앞 거대 화분에 치이는 보행자> <한겨레> 2010년 10월 20일 사회
115) <개발시대 유물 '굿바이~육교'> <한겨레> 2010년 11월 15일 사회

[표 4-7] 한겨레 신문을 통한 민선4기(재선) 보행인식

시기	주요내용			
	사회(32)	경제(10)	정치(0)	생활/문화(32)
2010.07.01 ~ 2011.08.26	- 조례, 법규 : 교통단속 (2건), 그 외(2건) - 환경, 평가 : 음성유도기 오작동(2건) - 의식수준 : 보행자 피해(1건), 육교철거(1건), 공공자전거 확대(1건) - 건강, 의료 : 신발(2건) - 공간조성 : 장애물 없는도시, 무장애 숲길 등 (6건) - 기타 (14건)	- 부동산 : 분양(1건) - 일반 : 노인 일자리 (3건) - 유통, 기업 : 운동화(4건), 차량(2건)		- 생활 : 불법 공간 조성(1건), 그 외 (4건) - 일반 : 기타 (1건) - 기타 : 건강(3건), 그 외(3건) - 학술 : 공간(2건), 건강(2건), 그 외(7건)

6. 민선5기 박원순 시장

민선4기까지 서울시는 보행권 신장에 많은 노력을 기여했지만 여전히 많은 문제들을 해결하지 못했다. 80년대와 90년대 그리고 2000년대에 들어서 횡단

보도 개수만 세더라도 그 차이는 확연히 들어난다. 그러나 <기사31>을 살펴보면 아직도 보행권에 대한인지가 부족하다고 지적하면서 현재 서울시의 보행권 상황을 하소연하고 있다. 하지만 이 기사를 통해 민선5기의 박원순 시장이 보행에 대한 지대한 관심이 있고, 주요 사업정책이 '보행' 이라는 점을 확연히 알 수 있다. 박원순이 민선5기 서울시 시장으로 당선되면서, 박원순 시장은 보행을 키워드로 많은 서울시 보행 사업을 진행한다. 이때 서울시는 보행인식을 크게 키운 시기라 할 수 있다.

<기사32>
[한겨레 프리즘] 오토바이와 보행권
…노약자들이 인도와 횡단보도에서 느끼는 불안감은 훨씬 크다…보도와 차도의 통행 구분이 이렇게 엄연한데, 단속 경찰은 뭘 하느냐고? 아마 경찰도 손을 놓고 있지는 않을 것이다. 그렇다고 단속이 제대로 이뤄진다고 보는 사람은 거의 없다…박원순 서울시장은 첫 시정연설에서 교통약자인 아이들을 위한 보행 환경을 확충하겠다고 약속했다. 말이 나온 김에 교통정책의 틀을 한번 바꿔보는 게 어떨까 싶다. 지금까지 '속도' 는 '성장' 의 논리와 맞물려 전체 사회를 지배하는 증후군 같은 것이었다….
<한겨레 2011년 11월 16일>

또한 임기 시작 이듬해에 <기사33>처럼 '보행자 권리장전' 을 바로 발표하면서 민선5기의 사업 형태가 '보행' 관련 사업이라는 것을 다시 한번 알려준다.

<기사33>
서울시 '보행자 권리장전' 나온다
… 서울시는 2005년 제정한 '보행권 기본 조례' 를 보안한 '보행자 권리장전' 을 이달 하순께 발표한 예정이다….
<한겨레, 2012년 2월 12일 사회>

또한 앞서 발표한 보도블록 10개명을 철저히 지키는 점을 보아, 보행개선 사업에 매우 많은 신경을 쓰는 점을 알 수 있다.[116]

서울시의 환경평가 부분에서 아직도 시민들은 낮은 보행 안전성을 지적했다.[117] 따라서 보행약자 중 특히 어린이의 교통사고를 절반으로 줄이기 위한 '어린이 보호구역' 에 속도를 규정하는 시도들이 보인다.[118]

또한 아직까지도 보행보다는 개인의 이윤 혹은 생계 목적으로 보행이 '인식' 되는 기사들을 확인 할 수 있다. 천막 혹은 도로위의 화분이 보행을 방해하는 요소를 아무렇지도 않게 둔다는 기사 내용이 그렇다.[119]

하지만 민선5기 전까지 많이 않았던 서울시의 대중교통 버스를 절반이상 '저상버스' 로 교체 하는 기사와 장애없는 탐방로 보도 턱을 1㎝를 낮추는 등, 장애인을 위한 정책사항에도 신경을 쓰고, 걷기 쉬운 서울을 만들려고 하는 점을 기사를 통해 확인할 수 있다.[120]

다음은 민선5기 이후 서울시의 공간변화이다. 민선 이전부터 논의되어 왔던, 노점상과 보행권의 대치적인 내용에서 인사동 내 노점상을 없애는 일명 '노점없는 거리' 조성한다고 밝혔다.[121] 또한 명동에는 '차량 통행 전면금지' 을 내세워 걷기 쉬운 거리를 만들어 사람들의 보행을 격려했다.[122]

또한 홍익대학교 걷고싶은 거리 상권에 밀려, 사람들이 많이 줄어든 신촌지하철역에서 연세대학교를 가는 방향의 '연세로' 를 '대중교통지구' 로 선정했하고 생활권 보행자 우선도로를 실시하는 등의 기사를 보아, 걷고싶은 길과, 걷기 좋은 길의 인식이 점점 강화되는 점을 살펴 볼 수 있다.[123]

---

116) <서울시 겨울철 보도블록 공사 금지> <한겨레> 2012년 11월 30일 사회
117) <서울시 행정서비스 만족도시립병원 '만족' 체육시설 '불만'<한겨레> 2012년 3월 10일 사회
118) <서울시 "어린이 교통사고 절반으로 줄인다" > <한겨레> 2014년 2월 24일 사회
119) < '쌍용차 천막 강제철거' 편법 논란> <한겨레> 2012년 5월 28일 사회, <인도 점령한 220개의 화분> <한겨레> 2012년 9월 10일 사회
120) <3년 뒤 서울 시내버스 절반이 '저상버스' > <한겨레> 2014년 1월 3일 사회, <덕유산 등 4곳 '계단·턱 없는 탐방로' 만든다> <한겨레> 2013년 5월 22일 사회, <서울시내 보도턱 1㎝ 이하로 낮춰> <한겨레> 2013년 12월 4일 사회
121) <19일부터 인사동 노점없는 거리> <한겨레> 2011년 9월 16일 사회
122) <서울 명동 일대 내년 '차량통행 전면금지' 추진> <한겨레> 2012년 9월 6일 사회
123) <서울 신촌역 일대 대중교통전용지구 선정> <한겨레> 2012년 8월 30일 사회, <서울 신촌연세로 내년 승용차 못다닌다> <한겨레> 2013년 7월 31일 사회, <서울 주택가 '보행자 우선도로' 도입> <한겨레> 2013년 11월 20일 사회

〈기사34〉

구의강변길·이태원로 ‘걷기 좋은 길’ 변식

다. ‘걷고 싶은 길’로 가꿔, 도로 이용의 기본 개념을 ‘자동차 중심’에서 ‘사람 중심’으로 바꿔가겠다는 것이다. 서울시는 시내에서 보행 인구가 많은 5곳을 뽑아 ‘보행환경 개선지구’로 지정하고 지역별 특성을 고려한 개선 방안을 만들어 적용하고 있다고 10일 밝혔다….

〈한겨레 2013년 12월 10일 사회〉

[표 4-8] 한겨레 신문을 통한 민선5기 보행인식

시기	주요내용			
	사회(61)	경제(26)	정치(6)	생활/문화(58)
2011.08.27 ~ 2014.6.30	조례, 법규 : 보행자권리장전(1), 보도블럭 10계명(2), 단속(1), 보행친화도시 서울비전(1) 환경, 평가 : 보행 안전(2), 부실공사(1), 청계천(1) 의식수준 : 보행방해(4), 시위(3), 기타(7) 건강, 의료 : 어린이사고(1), 보행보조기(2), 기타(1) 공간조성 : 보행전용거리(2	부동산 : 부동산(9) 일반 : 차없는날 지정(1), 단속(1), 기타(2) 유통, 기업 : 행사(5)	일반 : 공약(2) 정치 :대중교통(1), 선거(3)	생활 : 보행보조기(3), 건강(3) 일반 : 세종로(4), 보행권(2), 건강(4), 보행로(1), 보행도시(1), 단체(2), 승용차 없는 주간(2), 기타(4) 기타 : 건강(4), 기타(2) 학술 : (25건)

	), 대중교통 지구(2), 도시 마스터 플랜(1), 보행길(3),무장애길(4), 기타(1) 기타 : (15건)			

재선에 성공한 민선5기의 현재 박원순 서울시장은 재선 이후에도 보행관련 정책을 만든다. 2015년부터는 서울시 한양도성을 기준으로 그 안을 '녹색교통진흥지역'으로 지정하여 도심으로 진입차량으로 줄이게 하는 계획을 선보인다.[124] 보행자의 안전을 위협하는 불법 주·정차로 적발하고, 노점 실명제를 시행한다.[125] 위의 기사에서는, 더 이상 차량위주의 정책이 아닌, 사람 중심의 정책사항을 분명히 보여준다. 노점 실명제에 대해선 아직까지 생존권과 보행권의 대치구도를 보이고 있다. 또한 <기사 >를 보면, 오히려 현재의 도로교통법이 새로운 정책에 방해가 된다는 내용의 기사를 살펴 볼 수 있다. 정책사항과 현재 법의 상황을 알려주고, 현실과 정책사항이 잘 맞물리지 않는 점을 지적한다.

<기사35>

'보행친화도시' 가로막는 도로교통법

서울시내 주택가나 상가 지역의 작은 골목길, 이른바 이면도로에 인도가 설치돼 있는 경우는 많지 않다. 이 길은 보행자와 차량이 함께 이용한다. 서울시는 이면도로 일부를 '보행자 우선 도로'로 조성해 보행자의 권리를 강화하려 하고 있다. 하지만 여기서 교통사고가 난다면 '사람보다 차 우선'이다. 보행자 역시 '주의 의무'를 다하지 않았다는 점에서 과실 책임을 져

124) <한양도성 안 '녹색교통진흥지역' 추진…도심 진입차량 줄인다> <한겨레> 2015년 7월 23일 사회
125) <운전자 있어도 불법주정차로 단속> <한겨레> 2015년 8월 31일 사회, <금싸라기 명동 노점, 다음주부터 '허가제'> <한겨레> 2016년 6월 20일 사회

야 하기 때문이다. 차량 위주로 돼 있는 도로교통법 때문에 애써 만든 보행자 우선 도로가 이름뿐인 공간으로 전락하게 된다. 서울시가 '보행친화도시'를 표방하는 등 안전하고 편하게 걸어다닐 권리인 '보행권'에 대한 관심이 높아지고 있지만, 관련 법 규제는 여전히 자동차 위주로 짜여 있어 보행권을 확보하기 어렵다는 지적이 제기되고 있다….서울시가 2013년부터 2년에 걸쳐 조성한 '보행자 우선 도로'는 도로교통법 때문에 정책의 실효성이 제약을 받는 대표적인 사례다.

〈한겨레 2015년 1월 21일 사회〉

재선 이후, 민선5기의 가장 큰 이슈로 서울역 고가의 리노베이션 공모이다. 70년대 지어진 서울역 고가도로에 차량의 통행을 저면금지하고, 시민들의 보행길 내어주는 일명 '초록 보행길'에 대한 기사들이 나온다.[126] 여기서 시민들과 서울시의 입장을 다양하게 볼 수 있는데, 시민들은 고가도로가 금지 될 경우, 출·퇴근 시간이 길어지고, 지역도로가 복잡해진다는 입장 즉 차량위주의 입장을 보여주었다. 또한 지역 상권에서 생존권 반발이 이루어 졌다. 이에 반해, 〈기사36〉에도 볼 수 있듯이, 새로운 보행 인식을 보여주는 사건이라는 기사를 보아, 서울시의 적극적인 보행사업의 현황을 알 수 있다. [127]

〈기사36〉

이제 서울역 고가 통해 출근 못해요

…서울역 고가가 자동차 전용도로에서 보행 공원으로 바뀌는 일은 '자동차 시대'에서 '걷기 좋은 도시'로의 패러다임 변환을 보여주는 상징적 사건으로 여겨진다….

〈한겨레, 2015년 12월 13일 사회〉

126) 〈'초록보행길' 꿈꾸는 서울역 고가 새 바닥판 설치 시작〉 〈한겨레〉 2016년 7월 18일 문화

127) 〈서울역 고가 철거않고 공중공원으로 바뀐다〉 〈한겨레〉 2014년 9월 4일 사회, 〈서울역 고가, 44년 만에 보행자에게 개방된다〉 〈한겨레〉 2014년 10월 6일 사회

이 외에도, 약수고가도로와 고가도로의 보행로를 추가한다거나, 노들섬의 용도를 좀 더 포괄적으로 개방함과 동시에 보행길을 추가하거나, 한강공원 일대에 '여의마루'로 보행 시설로의 연결성 기사들을 보아, 한강을 걸을 수 있는 곳으로 탈바꿈하려는 정책을 볼 수 있었다.[128]

또한 차도를 줄이는 일명 '도로 다이어트'와 보행친화형으로 바뀌는 강남역 뒷길과 홍대 놀이터 길 광화문 광장을 확대하고 지하 도심보행길(프롬나드)를 조성한다.[129] 또한 세종대로부터 끊어지지 않은 입체 보행길과 서울역 고가에서 공덕까지 이어지는 보행길 활성화 공간을 바꾸려 하는 기사들을 쉽게 찾아 볼 수 있었다.[130] '이음길'이라는 이름으로 서울시가 조성한 지역도 알 수 있었다.[131] 그리고 역사의 길을 보행과 함께 조성하려는 기사를 보아, 문화적인 측면에서 보행길을 살리려는 시도들을 찾아 볼 수 있었다.[132]

건강과 사고 부분에서는 장애인이 사용되어져야 할 장애인 주차공간이 오히려 비장애인들에 의해 방해되고 있었다는 점을 기사를 통해 알 수 있다.[133] 현재 보행의 인식을 보여주는 차량과 보행자의 사고 판결에서는 휴대전화를 사용하면서 무단횡단 중 사고가 나면 100%보행자 책임 기사에 대해서 보행에 대한 안전과 인지에 대한 인식이 넓어졌다는 것을 알 수 있었다.[134] 〈기사 〉를 통해서는 보행전용 거리가 사람들에게 어느 정도 인식되는지 알아 볼 수 있으며, 이외에도 세운상가의 보행축이 이어진다면 보행친화도시가 시민들에게 좋은 인식을 줄 것이라는 기사도 찾아 볼 수 있다.[135]

---

128) 〈세빛섬 · 수상택시 족족 실패…박원순표 '한강 사업' 은 과연?〉 〈한겨레〉 2015년 8월 24일 사회, 〈약수고가도로 역사속으로…20일부터 철거 작업〉 〈한겨레〉 2014년 7월 15일 사회, 〈3년째 방치된 노들섬, 어떻게 바뀌나〉 〈한겨레〉 2014년 12월 22일 사회

129) 〈회현역~남산 예장자락 걷기 좋아진다〉 〈한겨레〉 2016년 1월 4일 사회, 〈강남역 뒷길 · 홍대 놀이터 길 등 20곳 보행자 우선도로로 바뀐다〉 〈한겨레〉 2016년 3월 28일 사회, 〈박원순 "광화문광장 확장, 정부 승낙해야" 〉 〈한겨레〉 2016년 5월 4일 사회

130) 〈세종대로 지하공간, 입체 보행 활성화로 글로벌 명소화〉 〈한겨레〉 2016년 9월 22일 사회, 〈만리재로, 보행로 넓어진다…도로는 4차선으로 통일〉 〈한겨레〉 2016년 10월 23일 사회,

131) 〈서울 600년 역사 '걸어서 휘리릭' 〉 〈한겨레〉 2016년 4월 26일 문화

132) 〈서울 곳곳 '역사의 길' 만든다〉 〈한겨레〉 2015년 7월 22일 문화

133) 〈[왜냐면] 장애인 주차구역을 돌려주세요/김영주, 안소연〉 〈한겨레〉 2014년 7월 21일 사회

134) 〈휴대폰 통화하다 '무단횡단 사고' … "100% 보행자 책임" 〉 〈한겨레〉 2015년 8월 26일 사회

〈기사37〉
서울 덕수궁길, 점시시간엔 보행전용 거리로
…서울시가 지난 5월 시범운영을 해보니 평균 보행량이 5%늘어난 것으로 나타났다. 보행 전용 거리를 운영하는 찬성하는 시민도 93.4%에 이른다….
〈한겨례, 2014년 8월 19일 문화〉

2016년부터는 기사에서는 서울역 7017프로젝트 차량길에서 사람길로 조성되고, 서울역 고가 수목원이자 보행 공간으로 조성되는 등에 구체적인 내용의 기사다 나온다.[136] 〈기사37〉에서도 볼 수 있듯이 서울역 고가의 긍정적인 평가를 위한 고가위 행사가 많이 진행되는 것을 알 수 있다. 그리고 마침내 서울역 고가의 보행길을 '사람길' 과 '서울로 향하는 길' 의 의미로 '서울로 7017' (seoullo 7017)의 로고와 의미의 확정은 민선5기의 사업과 인식을 알 수 있는 큰 일로 나타난다.[137]

〈기사38〉
사람을 부른 걷기 좋은 도시의 힘
… "걷기 좋은 길에서 만난 시민들은 행사에 참여한다든가 운동을 하겠다는 등의 이유로 일부러 찾아온 경우가 많았다. 길 자체가 목적지가 된 셈" ….
〈한겨례, 2015년 6월 21일 문화〉

종로의 보행전용거리에 공연을 보는 행사와 덕수궁에 위치한 보행저용거리 행사 기사를 살펴보면, 보행을 하나의 문화로 인식하려는 시도를 엿볼 수 있다.[138] 다음은 재선 이후의 보행를 키워드로 주요내용을 정리한 표이다,

---

135) 〈 "가진 권한 다 동원해 '종묘앞 고층빌딩' 막겠다" 〉〈한겨례〉 2014년 9월 10일
136) 〈서울역 고가938m 17개 걷는 길로 뻗는다〉〈한겨례〉 2015년 1월 29일 사회, 〈서울역 고가, 수목원으로 만든다〉〈한겨례〉 2015년 5월 13일 사회
137) 〈서울역 고가 보행길 새 이름은 '서울로 7017' 〉〈한겨례〉 2016년 10월 18일 사회
138) 〈[포토] 점심시간엔 덕수궁길로…〉〈한겨례〉 2015년 4월 6일 문화, 〈[포토] 벌써 추석 분위기〉〈한겨례〉 2014년 8월 31일 문화

[표 4-9] 한겨레 신문을 통한 민선5기(재선) 보행인식

시기	주요내용			
	사회(77)	경제(3)	정치(2)	생활/문화(41)
2014.07.01 ~ 2016.10.31	- 조례, 법규 : - 도로교통법(1), 장애인 이동권(1), 노점실명제(1), 서촌 상점제한(1), 기타(1) - 환경, 평가 : 교통사고(1), 불법주차(2), 기타(3) - 의식수준 : 서울역고가(4), 상황에 맞지 않은 법률(1), 기타(3) - 건강, 의료 :보행보조(5), 보행사고(1) - 공간조성 : 서울역고가(8), 보행로(8), 주차과련(2), 보행터널(2), 광화문(2). 기타(8) - 기타 (23건)	- 부동산 : 분양(1건) - 일반 : 걷고싶은길(2건), 기타(1)	노점상의 생존권과 보행권 (1) 정책(1)	- 생활 : 불법 공간 조성(1건), 그 외 (4건) - 일반 : 기타 (1건) - 기타 : 건강(3건), 그 외(3건) - 학술 : 공간(2건), 건강(2건), 그 외(7건)

2절 분석

앞 선 신문기사를 통한 서울시의 보행인식을 통한 서울시의 변화를 분석했다. 서울시의 변화 중 사업으로 서울시의 보행의 입장 차이와 이로 인해 공간에 대한 변화가 가장 두드려 졌다. 이를 나누면 다음과 같다.

먼저 민선 이전에는 보행권 인식이 아직 신장되지 않았다. 따라서 정부도 보행권 신장에 대해서는 수동적인 입장을 가진다. 따라서 보행이 사업적으로 나타나는 형태는 없었고, 서울시 공간에 대한 변화도 일어나지 않았다. 하지만 시민단체들의 운동으로 인해 민선1기 당시에 보행조례를 만드는 개기를 마련했다.

이후 민선1기에서도 서울시의 보행에 관한 수동적인 입장을 보이고 있지만, 시민 단체들의 영향으로 보행조례를 제정하며, 보행조례라는 큰 규정이 만들어졌다. 또한 횡단보도에 대한 논의가 재조명되고서 광화문거리에 횡단보도가 생겼다.

민선2기에서는 '걷고싶은거리'와 '차없는 거리'가 생겨나게 되면서 서울시의 거리가 변화가 생긴다. 또한 2002 월드컵으로 인해 서울 시청앞 공간이 시민들의 광장으로 변해야 한다는 주장이 논의되면서 민선3기 당시, 시청앞 광장 변화에 직접적인 영향을 주었다.

다음으로, 민선3기는 보행에 대한 서울시의 입장이 수동적 입장에서 능동적으로 바뀌는 시기이다. 서울시는 '서울비전 2006'을 발표하면서 시청앞 광장 변화와 청계천 복원 그리고 서울숲 공간을 새롭게 마련하면서 서울시의 대표적인 공간을 새롭게 조성했다.

민선4기 당시에는, '거리 르네상스'와 '디자인 거리 사업'으로 인해 서울시 거리와 한강주변 공간이 확연히 변하게 되었다. 또한 기존 횡단 보도에 추가된 광화문광장이 새롭게 조성되면서 '보행'을 대변하는 '거리'의 사업의 기초를 마련했다.

민선5기에는 ‘보행’을 핵심 사업으로 논의하면서, 기존 ‘차없는 거리’나 ‘걷고 싶은 거리’ 등에 다양한 문화 사업을 만들며, 좀 더 사람들에게 보행권을 몸소 체험하게 한 시기이다. 차량으로 가득 찼던 서울역 고가를 보행거리로 탈 바꾸려는 공모와 연남동의 경희선 숲길은 서울시의 보행에 대한 입장을 확실히 대변해 준다.

각 민선마다 사업형태와 공간변화를 정리하면 다음과 같은 표로 정리될 수 있다.

[표4-10] 서울시 보행관련 사업에 따른 서울시 공간변화

기간	서울시의 입장	서울시 보행관련 사업형태	서울시 공간 변화
민선이전	없음	없음	없음
민선1기	수동적	보행환경 기본조례	광화문 횡단보도
민선2기	안정적	걷고 싶은 거리, 차없는 거리	서울시 24곳
민선3기	경제적	서울비전 2006	시청앞 광장, 청계천 복원
민선4기	사회적	디자인 거리 사업,	광화문 광장, 이태원 길
민선5기	문화적	보행친화도시	서울역 고가, 세종로

지금까지 기사들을 살펴본 결과 우리는 앞서 보행의 목적이 되는 경제, 건강, 정치, 문화, 교통의 흐름으로 나뉘어 각 민선마다의 보행의 의미를 살펴볼 수 있다.

먼저, 경제는 노점상과 지하상가의 생존권과 보도되는 자료를 민선마다 찾아 볼 수 있으며, 민선3기의 청계천 복원과 함께 노점상의 생존권 기사를 현

재까지 찾아 볼 수 있다. 여기서 보행이 상인들에게 경제성을 보여주는 도구라고 볼 수 있다.

건강적인 부분에서는 건강에 도움이 되는 보행 관련된 사항과, 보행을 도와주는 장치나 도구를 언급하는 기사들도 있지만, 걸을수록 건강이 늘어난다는 부분을 이야기 하고 있다.

문화적인 부분에서는 도로 위 다양한 행사에 대한 내용이 주로 이루어졌고, 민선3기 이후로부터 보행공간을 만듦과 동시에 서울시의 문화정책과 함께 이루어 지는 것을 알 수 있었다. 또한 문화거리 특색으로 인한 서울시의 다양한 공간들이 재해석되고 탈바꿈 했다. 특히 민선 5기에는 입체 보행 활성화로 글로벌 명소화로 만들려는 추진이 그 대표적인 예이다. 걸어서 사람이 많아지고, 그곳이 이야기가 만들어 지는, 보행을 문화로 취급하고 있다.

다음 정치적인 입장에서 보행약자가 시장을 상대로 차별받는 점과, 정치적 인권과 더불어 나오는 기사들을 보아, 경영 마인드와 성과 중심의 시의 입장과 대치되는 입장을 보였다. 경영 마인드와 성과 중심의 시정 결과물 안에서 장애인의 보행권이 사용되고 있었다.[139] 정치적 행사로 사용 시민들의 휴식 소통의 공간이 부족한 광화문 광장과 정치적 행위인 거리위 시위에 대해 논의되는 기사들을 보아, 단순히 걷는 것만이 아니라 시민의 정치적 입장을 보여줄 수 있다.[140] 르페브르가 주장한 도시에서의 권리가 도심 촛불 시위로 나타났다.

교통내용에서는 교통사고와 안전으로서 자료가 바탕이 되며 논의된다.[141] 민선 이전 당시, 차량위주의 교통이, 민선이후로 사람중심으로 바뀌면서 오히려 교통체계가 변화하는 점을 볼 수 있다. 사고를 줄이기 위한 교통법이나, 안전교육 등을 실행하고 있지만, 교통사고율 1위의 불명계가 지속되는 점으로

---

139) <복지는 '시혜'가 아닌 권리/사회복지(삶의 질을 높이자 :13 > <한겨레> 1995년 4월 29일 사회, <YMCA · 시민의 신문 '시울시정 3년과 과제' 심포지엄/ "서울시 성과중심 건설사업 재정 압박 부메랑될 것" > <한겨레> 2005년 10월 22일 사회

140) <광화문광장, 차 줄이고 시설 없애라> <한겨레> 2010년 2월 10일 사회

141) <보행자 교통사고/선진국 10배 수준/교통권신장 한 · 일 심포지엄> <한겨레> 1996년 5월 1일 국제

보아 안전과 함께 논의된다.

아래 표에는 보행의 다섯 가지 키워드인 경제, 건강, 문화, 정치 그리고 교통으로 나누어 개수를 산정했다. 다음과 같이 카테고리로 나눈 이유는 보행이 다의적 의미로 해석되기 때문이다.

[표4-11] 서울시 보행관련 기사 뉴스

기간	경제	건강	문화	정치	교통	총 계
민선이전 1993.01.01.~ 1995.06.30	1	4	4	1	3	13
민선1기 1995.07.01.~ 1997.0909	3	6	6	0	4	19
민선2기 1997.09.10.~ 2002.06.30	9	6	22	0	6	43
민선3기 2002.07.01.~ 2006.06.30	24	17	57	6	23	127
민선4기 2006.07.01.~ 2011.08.26	41	62	169	26	44	342
민선5기 2011.08.27.~ 2016.10.31	54	53	103	23	49	282

보행의 지속적인 인식을 알기 위해 다른 검색을 실시했다. 단행본과, 논문 그리고 기사의 개수를 조사하여 어느 지점에서 보행의 인식이 더 늘어났는지 분석했다. 이 분석에서 기간이 다른 기간과 차이가 있다. 검색은 학술검색 사이트인 RISS에서 진행했는데, 기사와 같은 월과 요일의 상세 검색이 되지 않았다. 또한 민선결과가 주로 6월에 이루어져, 학위를 받는 날짜가 애매모호하기 때문에, 년도로 조사했다.

학위 논문의 경우 상세 검색은 다음의 조건에 충족하게 만들었다.

(전체/제목/저자명/주제어/발행처/초록/목차) : 제목

학위 논문에서 경제, 건강, 문화, 정치, 교통 카테고리를 구분하여 논문 개수를 산정했다.

학위 논문은 석사논문과 박사논문까지 포함한 개수로 산정했다.

단행본의 경우 상세 검색은 다음의 조건에 충족하게 만들었다.

검색유형대상 (단행본/비도서/해외eBook/국내eBook) : 단행본

언어종류는 공통으로 다음 조건에 충족하게 만들었다.

(한국어/영어/중국어/일본어/독일어/프랑스어/스페인어/러시아어/기타) :한국어

서명/저자/주제어/출판사/ISBN/전체 중 서명

다음 표는 위의 기준을 바탕으로 서울시의 인식 증가를 분석한 표이다.

[표4-12] 보행과 연관된 단행본과 학위논문 수

기간	단행본	학위논문					
		경제	건강	문화	정치	교통	기타
민선이전 1993~1995	18	0	3	0	0	2	40
민선1기 1996~1997	16	1	2	0	0	2	52
민선2기 1998~2002	33	0	0	0	0	1	194
민선3기 2003~2006	25	0	1	0	0	7	278
민선4기 2007~2011	49	0	3	5	0	77	464
민선5기 2012~2016	28	1	7	2	0	43	649

위의 표를 통해 다음과 같은 것을 알 수 있다. 각 서울시의 민선마다 사업의 형태는 다 달랐지만, 공통적으로 문화 위주의 사업형태로 진행되었고, 그로

인해 서울시의 공간들이 새롭게 재해석되고 조성된다. 단행본의 경우 꾸준한 상향식의 발매가 이루어 졌으며, 특히 학위논문의 경우 민선 3기 이후로 폭발적으로 증가한다. 이를 통해 서울시 보행에 관한 인식이 민선이후로 크게 증가 한 것으로 해석될 수 있고, 이에 따라 의식수준 또한 증가 했다고 해석된다. 하지만 주요 카테고리로 나눈 논문의 수를 본다면, 학위논문은 전반적으로 건강, 문화 그리고 교통과 관련되어 쓰여졌다. 특히 교통에서 많은 부분이 차지하고 있었다. 이는 안전으로서 보행이 해석되어 질 수 있지만, 교통위주의 보행 분석의 한계를 보여준다.

다음은 한겨레와 매일경제의 보행을 다루를 기사 원문개수를 정리한 표다. 이 표는 시민들의 보행인지가 얼마나 늘어났는지 확인 할 수 있다.

[표4-13] 한겨레와 매일경제에서 나오는 서울시 보행관련 기사 원문개수

기간	기사 (한겨레)	기사 (매일경제)
민선이전 1993.01.01.~ 1995.06.30	68	77
민선1기 1995.07.01.~ 1997.0909	16	65
민선2기 1997.09.10.~ 2002.06.30	102	187
민선3기 2002.07.01.~ 2006.06.30	154	199
민선4기 2006.07.01.~ 2011.08.26	457	654
민선5기 2011.08.27.~ 2016.10.31	501	1441

5장 결론

제1절 연구의 결론 및 함의

본 연구는 보행과 이와 관련된 기존의 학자들이 밝힌 보행이 어떤 의미로 사용되고, 서울시는 어떤 의미로 받아들이고 인식되는가에서 시작되었다. 보행은 걷는 것 그 자체이자, 사회에서 많은 의미로 논의되는 대상이다. 사람들 인식의 주체로써 신문매체를 중심으로 서울시의 보행인식을 분석하고자, 특히 주요 일간지 중 하나인 한겨레 신문을 중심으로 조사했다. 93년부터 현재까지 보행에 관련된 한겨레 기사를 분석 해본 결과, 서울시는 보행에 대한 인식이 바뀌게 된다. 이를 시기별로 분석하면 다음과 같다.

[표 5-1] 한겨레 신문을 통한 민선별 주요 보행 내용과 배경 원인

시기	보행 주요 내용		
	배경 원인	선별기사 주요내용	변곡점
민선이전	문화적, 건강적	-시민단체 운동	-시민단체들의 등장
민선1기	문화적, 건강적	- 보행조례	- 98년도 보행환경 기본조례
민선2기	문화적, 경제적	-걷고싶은거리 -차없는 거리	-광화문 횡단보도 조성
민선3기	문화적, 경제적	-청계천 복원 -시청앞 광장	-시청과장과 노점상과의 마찰
민선4기	문화적, 건강적	-거리 르네상스 -디자인 가이드	-디자인 가이드라인
민선5기	문화적, 경제적	-보행친화도시 - 서울로	-보행친화도시

각 기사들의 주요 내용을 살펴보며 각 민선마다 보행관련 사업은 주요 선발

기사와 함께 나타나게 되었고, 이는 서울시의 보행사업 변곡점을 만들게 된다. 민선초기에서 최근 민선시기를 비교할 때, 최근 민선시기의 보행변곡점을 서울시 자체의 사업으로 보여진다. 보행의 변곡점은 다음과 같이 설정할 수 있다.

1, 시민단체들이 등장한 93년도
2. 98년도 보행환경 기본조례와 광화문 횡단보도 조성
3. 2002 월드컵으로 인한 시청광장 등장과 월드컵을 위한 노점상과의 마찰
4. 디자인 가이드라인, 2008년 횡단보도 정비 횡단보도와 지하상가 재 조성
5. 보행친화도시 비전발표

민선 이전인 93년도부터 민선1기전까지 서울시는 시민단체들이 주장하는 보행권과 보행의식을 수동적으로 수용했다. 공간의 변화와 큰 사업의 형태는 나타나지 않았지만, 시민단체의 자발적인 의식수준을 볼 수 있는 구간이다.

민선 1기는 보행환경 기본조례를 만들어진 시기로, 배경원인인 문화와 건강의 영향을 많이 받은 기간이다. 보행환경 기본조례의 경우 <부록>의 원문에서 볼 수 있듯이 '안전' 한 환경 즉 건강과 교통의 측면을 통해 이루어진 사업이라고 할 수 있다. 그러나 서울시의 보행관련 정책은 그 의도와 다르게 시민들의 다른 반응을 보여주고 있으며, 시와 시민들과의 갈등 양상도 보여주고 있던 시기이다. 도시권을 주장하는 앙리 르페브르는 사회적 현상에서 시민들의 운동은 그 시대의 사회적, 정치적 그리고 문화적 욕구에 의해서 발생된다고 말한다. 즉, 서울시에서 나타난 보행권 주장 시민단체는 민선 1기부터 서울시의 시대상을 반영하고 있음을 알 수 있다. 여기서 시민단체는 보행권과 도시권을 주장함 즉 사회적으로 필요한 공간을 이야기한다. 하지만 서울시 보행정책을 살펴보면 문화적, 사회적 보단 자본주의적 성격을 많이 띄었다. 또한 정보의 자본적 공간 생산과 시민들의 자본생산인 생존권과 대치를 보여준다. 이것은 88 올림픽때와 마찬가지 양상을 보인다.

민선 2기에서는 문화에 내용이 다른 유형보다 2배 이상 나타난다. 안전, 경제와는 다르게 문화적 특색있는 거리 공간을 만들기 위해 보행사업의 형태가 나타났다고 보인다. 서울시의 각 구와 지역의 특색을 찾아 볼 수 있다. 따라서 이 시기는 문화의 공간을 만들기 위해 보행을 정치적 입장으로 사용한 기간이라 할 수 있다.

민선 3기는 CEO 사장이 된 이명박 전 시장이, 서울시의 사업을 경제적 입장에서 보행 사업을 다루었다는 것을 알 수 있다. 그러나 여기서의 경제적 입장이 상인들, 특히 노점상의 생존권이 포함되지 않았다. 또한 '경제' 성을 보이는 뉴타운 내에 보행 공간을 보아, 보여주기의 경제성 사업이 뚜렷이 나타낸다. 하지만 서울시 민성시장 이후로 수동적의 입장에서 보행관련 사업을 처음 시작한 시기였으며 이때부터 많은 서울시의 공간 변화가 생긴다는 점에서 보행의미의 전환점 시기라 할 수 있다. 이 시기에 노점상에 대한 기사가 끊임없이 나오는 것을 앞선 분석에서 살펴볼 수 있다. 서울시 시민들에게 노점상이란 일상과도 같은 자연스러운 것이다. 하지만 엄연히 공공공간인 도로 위에 사적인 재산을 불법적으로 취하는 행위이다. 그러나 현실적으로 생겨나는 자연스러운 사회적 현상이라는 이유에서 논쟁되어져야 한다.

민선 4기는 민선2기처럼 문화적 측면을 만들려는 사업이 '보행' 으로 나타나는 시기이다. 민선2기와 차이점은 민선이전에서부터 민선2기까지 서울시의 보행관련 사업들이 능동적인 입장에서 표현되었다면, 민선4기는 매우 수동적인 입장에서 사업이 진행되었다는 점이다. 또한 건강과 교통이 보행과 함께 많이 거론 되는 것으로 보아, 안전에 영향을 많이 받는 시기라 할 수 있다.

민선5기의 유형분류를 통해 보행의 의미를 논의하고자 한다. 가장 낮은 정치적 입장과 가장 높은 문화적 입장을 제외하면 경제, 건강, 교통이 비슷한 수치로 나타난다. 이를 통해 민선5기의 보행의 의미는 문화적 사업과 동시에, 보행의 다양한 의미를 내포하고 있다는 점을 알 수 있다. 또한 보행인식의 증가를 위해 시의 많은 노력들이 보여져왔고, 시민들의 인식을 많이 변화시켰다는

점을 밑의 그림을 통해 알 수 있다. 자본주의의 도시화 되는 과정에서 도시는 당연히 ‘글로벌화’가 되어지고, 이를 위한 서울시의 단계로 ‘걷자, 서울’이라는 도시 브랜드 아이덴티티를 만드는 것도 당연한 현상임. 따라서 서울시의 도시 브랜드화는 자연스러운 현상이며, 이를 더 진전하기 위해 ‘보행’이라는 정책으로 도시브랜드를 만들려고 했다. 그러나 보행권에 대해서는 시민들이 먼저 반응했으며, 도시권에 대한 논의는 꾸준히 진행되었으나, 여전히 해결되어 지지 않음. 특히 정책적 면에서 시민들의 반응이 다르다는 것을 알 수 있다. 아직 민선5기에 임기기간이 남아있기 때문에, 민선5기의 보행사업과 인식은 좀 더 지켜볼 필요가 있으며, 2017년에 완공될 ‘서울로’를 통해 서울시의 보행의 의미와 시민들의 인식을 볼 수 있을 것으로 예상된다.

제2절 연구의 한계 및 제안

본 연구에서는 기존의 보행과 이와 밀접하게 연관된 개념들의 분석을 통해 그 속에 나타나는 보행의 특징과, 신문 매체를 통해 변화되는 서울시의 보행 인식을 분석했다. 이를 통해 서울시의 공간 변화를 살펴보았다. 또한 이 과정에서 어떻게 사람들의 인식이 변화하고 있는 가를 살펴보았다. 서울시의 각 시장별 보행관련 사업과 관련 정책상황을 살펴보았으며, 이때 일어나는 보행의 의미와 역할에 대해서 논의했다. 이러한 연구 논의는 다음과 같이 몇 가지의 한계점을 갖는다.

먼저 본 연구는 기존 보행관련 담론에 대해서 이론적으로 살펴보고, 이를 통해 보행의 다양한 의미를 도출 하고자 했다. 그러나 방대하고 섬세한 의미를 논의하지 못했고, 몇 가지의 특정 단어들로 분류하게 되었다. 따라서 다른 미쳐 중요한 의미를 도출하지 못한 측면이 있다. 또한 기존 개념들이 서울시가 시행한 보행관련 사업에 영향을 받았을까 하는 초기 의문점에 답을 다가갈 수 없었다.

두 번째로, 본 연구는 90년대 초부터 현재까지 연구대상으로 지정하였고, 이 과정에서 몇 가지 현상으로만 서울시의 보행인식을 살펴보았다. 그러나 보행의 개념들이 나타난 시기와, 서울시와의 보행사업이 일어나는 시기가 크게 차이가 났고, 이에 따른 직접적인 영향들을 알아볼 수 없었다. 더불어, 사회학적 맥락에서 충분한 생각들이 이뤄지지 못한 한계점을 가지게 되었다.

그러나 본 연구는 기존 보행개념과 신문매체를 통해 서울시에서 일어나는 보행의 사회적 인식을 조사하고 분석해, 도시에서의 보행의 의미를 다양하게 도출했다는 점에 대해 의미가 있다고 생각한다. 좀 더 섬세한 보행에 대한 이야기는 차후에 관련 연구에서 보완되고 논의되어져야 한다.

참고 문헌

단행본

Allan Jacobs(1995),『*Great streets*』, MIT Press

Appleyard Donald, M. Gerson, Sue, Lintell Mark.(1981c). *Livable Street*. Berkeley : University of California Press.

Benjamin, Walter. *The Arcades Project*, 조형준 (역)(1999).『아케이드 프로젝트』. 서울: 새물결.

Benjamin, Walter. *Acade Projects,* 조형준 (역)(1982),『아케이드 프로젝트3 : 도시의 산책자』, 서울: 새물결.

Clarence, Perry. *Neighborhood Unit*. 이용근(역)(1929).『근린주구론 도시는 어떻게 오늘의 도시가 되었나?』서울: 커뮤니케이션북스

Friedrich Engels. *The Conditions of the Working Class in England* 이재만 (역)(1845)『영국 노동계급의 상황』. 서울: 라티오

Gehl Jan, *Life Between Buildings : Using Public space*,

Harvey, David *Rebel cities : from the right to the city to the urban revolution* 한상연(역)(2014).『반란의도시 : 도시에 대한 권리에서 점령운동까지』서울 : 에이도스

Hass-Klau Carmen(2015). *The Pedestrian and the City*. New York: London :Routledge, Taylor & Francis Group.

Jacobs Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. 유강은 (역)(1961).『미국 대도시의 죽음과 삶』서울: 그린비

Klinkenberg, Kevin. *Why I walk : Taking A Step in the Right Direction,* 김승진 (역)(1998)『걷기의 재발견』. 서울: 아날로그

Le Breton, David. *Eloge De la marcbe.* 김화영(역)(2002).『걷기예찬』서울 : 현대문학

Lefebvre, Henri. *The production of space* 양영란(역)(2011).『공간의 생산』. 서울 : 에코리브르

Lynch, Kevin(c1960). *The Image of the City.* Cambridge, Mass.: M.I.T. Press.

Solnit, Rebecca. *Wanderlust : A history of Walking,* 김정아(역)2003.『걷기의 역사』. 서울 : 민음사

Speck, Jeff. *Walkable City*, 박혜인 (역)(2012).『걸어다닐 수 있는 도시: 부

와 건강, 지속 가능성에 대한 해답』. 서울: 마티
William H. Whyte(1980). 『*The Social Life of Small Urban Space*』, The Conservation Foundation Washington, D.C.
William H. Whyte(1998), 『*City : Rediscovering the Center*』 , USA: University of Pennsylvania press
Zukin, Sharon(2010). *Naked City : The Death and Life of Authentic Urban Places.* Oxford : Oxford University Press

강병기(2009).『걷고 싶은 도시라야 살고 싶은 도시다.』. 서울: 보성각
강현수(2010).『도시에 대한 권리 : 도시의 주인은 누구인가』. 서울 : 책세상
김성도(2015).『도시인간학 : 도시의 통합 기호학적 접근』, 파주: 안그라픽스
김진우, 이성미, 한민정 [공]역.(1987).『삶이 있는 도시 디자인』, 서울: 푸른솔
박소현(2015).『동네 걷기, 동네 건축』. 서울: 공간서가
손정목(2003).『서울 도시계획 이야기: 서울 격동의 50년과 나의 증언 v1』. 서울: 한울
염복규(2005),『서울은 어떻게 계획되었는가』, 서울 : 살림출판사
이훈길(2013).『도시를 걷다』, 파주: 안그라픽스
임근선(2013).『보행도시』. 서울: 한울아카데미
윌리암 화이트(1980),『작은 도시공간에서의 사회생활』,
박태원(1998).『소설가 구보씨의 일일: 박태원 소설』. 서울: 문학과 지성사
정 석(2013).『나는 튀는 도시보다 참한 도시가 좋다 : 정석 교수의 도시설계 이야기』, 파주 : 효형풀판
조민석(2013).『도보이동성, 도쿄』. 서울: 우리북
한국도시설계학회(2014),『도시설계의 이해』, 서울: 보성각
한상진(2009).『녹생성장 지원을 위한 보행교통의 사회적 가치』. 서울: 한국교통연구원

학위논문

곽지원(2012), 도시환경요소가 지연주민의 보행행태에 미치는 영향.

김병훈(2013), 근린생활권 주관적 환경인지가 보행 및 건강에 미치는 영향.

박동주(1993). 보행목적에 따른 보행교통류 특성에 관한 연구.

박서현(2014). 보행자 안전도 향상을 위한 영향요인 분석.

서정렬(2011). 뉴어바니즘의 도시설계 원리와 적용사례.

오현재(1992). 도시 보행공간 서비스수준 평가에 관한 연구.

윤덕수(2015). 안전한 보행도로를 위한 환경개선에관한 연구.

이경환(2008), 근린 환경이 지역주민의 보행 시간과 건강에 미치는 영향 : 서울시 3개 행정동을 대상으로

이두희(2005). 횡단보도 보행자 형태에 관한 안전도 예측 모형 개방 : 대전광역시를 중심으로.

이선화(2013). 어린이 안전을 위한 스쿨존 보행로 내 시설물 디자인.

천효원(2014). 도로 시설물의 생성과 변천 : 보행에 대한 사회적 인식 연구 : 횡단보도, 신호등 보도육교, 지하보도 중심으로.

한영천(2016). 보행자 중심의 보행환경개선에 관한 연구.

황지현(2012). 복합상업시설이 상업지역 보행자 행태에 미치는 영향.

정기간행물 및 간행물

박소현(2008) : 도시 주거지의 물리적 보행환경 요소 지표화에 관한 연구

박소현(2009) : 주거지 보행환경 인지가 생활권 보행만족도에 미치는 영향에 관한 연구

심혜련(2007) : 도시공간과 흔적 그리고 산책자, 시대와 철학

오성훈(2013).『보행자를 위한 도시설계』. AURI

오성훈, 남궁지희(2011), : 좋은 보행환경의 12가지 조건, AURI

오성훈, 이소민(2013) : 보행환경 조사분석 매뉴얼, AURI

오성훈, 이소민(2014) : 보행환경과 행태 조사분석 보고서 II 지방도시 상업지역을 중심으로 , AURI

웹사이트

“국토교통부” http://www.molit.go.kr

“녹색교통운동” http://www.greentransport.org

“도시연대” http://www.dosi.or.kr/

“보건복지부” http://www.mohw.go.kr

“서울시 교통홈페이지” http://www.traffic.seoul.go.kr

“서울자전거” http://bikeseoul.com

“서울시 홈페이지” http://www.seoul.go.kr/

“아메리카 웍스” http://americawalks.com/

“워크스코어” https://www.walkscore.com/

“창원시 공영자전거 누비자” http://www.nubija.com

“창원시청 홈페이지” http://www.changwon.go.kr

“한국도시연구소” http://www.kocer.re.kr

“재단법인 대한걷기연맹” http://www.walking.kr.

“빅 카인즈” http://bigkinds.or.kr

“네이버뉴스라이브러리” http://newslibrary.naver.com

참고 기사

<1993.01.12 한겨레 2면 사회 기사(뉴스)>
<1993.05.23 한겨레 10면 사회 기사(텍스트)>
<1993.08.08 한겨레 13면 사회 기사(뉴스)>
<1994.10.18 한겨레 21면 사회 기사(뉴스)>
<1995.04.18 한겨레 21면 사회 기사(뉴스)>
<1995.05.30 한겨레 21면 사회 기사(뉴스)>
<1995.07.22 한겨레 9면 경제 기사(뉴스)>
<1995.10.27 한겨레 10면 사회 기사(텍스트)>
<1996.02.28 한겨레 20면 사회 기사(뉴스)>
<1996.05.01 한겨레 1면 사회 기사(뉴스)>
<1996.05.09 한겨레 10면 사회 기사(텍스트)>
<1996.05.09 한겨레 22면 사회 기사(뉴스)>
<1996.05.10 한겨레 21면 사회 기사(기획/연재)>
<1996.05.31 한겨레 20면 사회 기사(인터뷰)>
<1996.06.06 한겨레 21면 사회 기사(뉴스)>
<1996.06.20 한겨레 20면 사회 기사(인터뷰)>
<1996.06.24 한겨레 8면 사회 기사(칼럼/논단)>
<1996.06.30 한겨레 14면 사회 기사(칼럼/논단)>
<1996.07.04 한겨레 1면 사회 기사(뉴스)>
<1996.07.04 한겨레 2면 사회 기사(뉴스)>
<1996.07.06 한겨레 3면 사회 기사(사설)>
<1996.07.11 한겨레 5면 사회 기사(기획/연재)>
<1996.07.11 한겨레 5면 사회 기사(인터뷰)>
<1996.07.13 한겨레 5면 사회 기사(칼럼/논단)>
<1996.07.13 한겨레 5면 사회 기사(뉴스)>
<1996.07.17 한겨레 21면 사회 기사(뉴스)>
<1996.07.19 한겨레 20면 사회 기사(뉴스)>
<1996.07.20 한겨레 22면 사회 기사(뉴스)>
<1996.08.21 한겨레 22면 사회 기사(뉴스)>
<1996.08.22 한겨레 5면 사회 기사(기획/연재)>
<1996.08.22 한겨레 20면 사회 기사(뉴스)>
<1996.09.08 한겨레 16면 사회 기사(뉴스)>
<1996.10.23 한겨레 24면 사회 기사(뉴스)>

<1996.12.04 한겨레 24면 사회 기사(뉴스)>
<1996.12.12 한겨레 24면 사회 기사(뉴스)>
<1997.01.21 한겨레 24면 사회 기사(뉴스)>
<1997.01.30 한겨레 24면 사회 기사(뉴스)>
<1997.02.25 한겨레 24면 사회 기사(뉴스)>
<1997.03.05 한겨레 23면 사회 기사(텍스트)>
<1997.04.30 한겨레 24면 사회 기사(기획/연재)>
<1997.05.20 한겨레 25면 사회 기사(뉴스)>
<1997.05.30 한겨레 25면 사회 기사(통계)>
<1997.10.14 한겨레 16면 사회 기사(칼럼/논단)>
<1997.11.30 한겨레 17면 사회 기사(뉴스)>
<1998.03.24 한겨레 6면 사회 기사(텍스트)>
<1998.04.22 한겨레 20면 사회 기사(뉴스)>
<1998.07.10 한겨레 20면 사회 기사(통계)>
<1998.08.22 한겨레 17면 사회 기사(뉴스)>
<1998.09.12 한겨레 17면 사회 기사(뉴스)>
<1998.09.19 한겨레 17면 사회 기사(뉴스)>
<1998.10.20 한겨레 25면 사회 기사(뉴스)>
<1998.10.29 한겨레 24면 사회 기사(뉴스)>
<1998.11.04 한겨레 24면 사회 기사(뉴스)>
<1999.06.09 한겨레 13면 사회 기사(뉴스)>
<1999.06.09 한겨레 13면 사회 기사(뉴스)>
<1999.07.13 한겨레 29면 사회 기사(뉴스)>
<1999.07.19 한겨레 22면 사회 기사(뉴스)>
<1999.07.28 한겨레 29면 사회 기사(뉴스)>
<1999.08.03 한겨레 29면 사회 기사(뉴스)>
<1999.09.15 한겨레 23면 사회 기사(뉴스)>
<1999.09.19 한겨레 14면 사회 기사(뉴스)>
<1999.10.05 한겨레 27면 사회 기사(뉴스)>
<2001.02.09 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2001.02.24 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2001.04.16 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2002.07.26 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2002.08.03 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2002.09.19 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2002.09.26 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2002.09.26 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2002.10.03 한겨레 학술 기사(뉴스)>
<2002.10.10 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2002.10.17 한겨레 사회 기사(뉴스)>

<2002.11.26 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2003.02.18 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2003.03.18 한겨레 경제 기사(뉴스)>
<2003.10.30 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2004.02.11 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2004.03.12 한겨레 경제 기사(뉴스)>
<2004.09.03 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2004.10.27 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2004.11.26 한겨레 경제 기사(뉴스)>
<2005.01.25 한겨레 경제 기사(뉴스)>
<2005.03.04 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2005.03.10 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2005.03.30 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2005.06.18 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2005.06.20 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2005.07.07 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2005.09.30 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2005.10.01 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2006.05.31 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2006.09.27 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2007.03.14 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2007.10.03 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2007.10.12 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2007.10.18 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2007.11.07 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2007.12.18 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2008.03.14 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2008.06.03 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2008.06.08 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2008.06.09 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2008.08.20 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2008.08.21 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2008.09.10 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2008.12.08 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2009.03.04 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2009.03.05 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2009.04.20 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2009.04.29 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2009.06.16 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2009.06.17 한겨레 경제 기사(뉴스)>
<2009.06.25 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2009.08.11 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2009.08.12 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2009.08.20 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2009.08.26 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2009.08.27 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2009.09.01 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2009.09.09 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2009.09.11 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2009.11.11 한겨레 경제 기사(뉴스)>
<2009.11.12 한겨레 경제 기사(뉴스)>
<2009.11.26 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2009.11.27 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2009.12.22 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2009.12.27 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2009.12.28 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2010.01.26 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2010.02.10 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2010.10.10. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2010.11.02. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2010.11.15. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2010.11.26. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2011.09.16. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2011.11.26. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2012.02.12. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2012.11.36. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2012.03.10. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2012.05.28. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2012.08.30. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2012.09.10. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2013.07.31. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2013.11.20. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2013.12.04. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2013.12.10. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2014.02.24. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2014.07.15. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2014.07.21. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2014.08.19. 한겨레 문화 기사(뉴스)>

<2014.08.31. 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2014.09.03. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2014.09.10. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2013.10.06. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2015.01.21. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2015.01.29. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2015.04.06. 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2015.05.13. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2015.06.21. 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2015.07.22. 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2015.07.23. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2015.08.24. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2015.08.26. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2015.12.13. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2016.01.04. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2016.03.28. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2016.04.26. 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2016.05.04. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2016.06.20. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2016.07.18. 한겨레 문화 기사(뉴스)>
<2016.09.22. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2016.10.18. 한겨레 사회 기사(뉴스)>
<2016.10.23. 한겨레 사회 기사(뉴스)>

〈부록〉

서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례

제1조(목적)

이 조례는 서울특별시(이하 ‘시’라 한다)와 지방자치단체인 구(이하 ‘자치구’라 한다), 서울특별시민(이하 ‘시민’이라 한다)의 책무와 보행환ㄱㅇ개서의 기본사항을 규정하고, 시가 보해환경 시책을 종합적이고 계획적으로 추진함으로써 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하여 시민의 보행권을 확보함을 목적으로 한다.

제2조(정의)

이 조례에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “보행권”이라 함은 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리를 말한다.
2. “보행환경”이라 함은 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적, 감각적, 정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경을 말한다.
3. “보행약자”라 함은 스스로의 힘으로 목적지가지 보행하는데 얼움이 있는 어린이, 노인, 장애인, 임산부 등의 사람을 말한다.

제3조(시의 책무)

(1) 시는 서울특별시를 보행약자를 포함한 모든 보행자들이 걷고 싶어하고, 걷기 편한 도시로 만들기 위하여 다음과 같은 책무를 진다.

1. 보행권 확보에 관한 사항
2. 보행환경시설에 유지관리에 관한 사항
3. 보행환경 개선에 관한 사항
4. 보행환경 개선을 위한 시민참여와 협력 강화에 관한 사항

5. 기타 보행권확보, 보행환경시설의 유지관리, 보행환경 개선에 피룡한 사항

⑵ 시는 자치구의 보행환경 개선사업을 적극 지원하도록 노력하여야 한다.

제4조(자치구의 책무)

자치구는 시의 보행환경 개선시책에 따라 관할구역의 보행호나경 개선을 위하여 지역여건에 맞는 자치구 보행환경 개선시책을 수립하고 이를 성실히 시행할 책무를 진다.

제5조(시민의 권리와 책무)

⑴ 모든 시민은 안전하고 쾌적한 보행환경에서 생활할 권리를 가진다.

⑵ 모든 시민은 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 시와 자치구의 시책 수립과 추진에 관한 정보에 대하여 알 권리를 가진다.

⑶ 모든 시민은 보행환경 개선사업에 적극 참여하고 협력하여야 할 책무가 있다.

제6조(보행환경 기본계획의 수립)

⑴ 서울특별시장(이하 ‘시장이라 한다)은 매 5년마다 보행환경 기본계획을 수립하고 매년 연도별 시행계획을 수립하여야 한다.

⑵ 보행환경 기본계획에는 다음 각호의 내용이 포함되어야 한다.

1. 보행환경 개선목표 및 시책방향
2. 보행환경 여건의 변화와 전망
3. 보행환경 개선목표 달성을 위한 분야별, 단계별 사업계획
4. 사업시행에 소요되는 비용의 산정 및 재원조달방안

⑶ 시장은 보행환경 기본계획을 수립하거나 주요사항을 변경하고자 할 경우 시민의 의견을 충분히 수렴하고 시장이 정하는 규칙에 다라 시민이 참여할 수 있도록 한다.

⑷ 시장은 도시계획 등 보행호나경과 관련이 있는 주요 계획이 수립되거나

변경될 때에는 보행호나경 기본계획을 최대한 반영하도록 하여야 한다.

제7조(보행환경 조성기준의 설정)

⑴ 시는 관할구역의 보행환경을 조성함에 있어서 준수하여야 할 보행환경 조성기준을 설정하여야 한다.

⑵ 시장은 필요시 보행환경 조성기준을 규칙으로 정할 수 있다.

제8조(보행환경 개선 관련 재정지원 등)

⑴ 시는 보행환경 개성을 위한 시책의 추진에 소요되는 재정상의 조치를 강구하여야 한다.

⑵ 시는 자치구의 보행환경 개선사업에 소요되는 비용의 일부를 예산의 범위안에서 지원할 수 있다.

부칙

⑴ (시행일) 이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

⑵ (경과조치) 이 조례 시행당시에 재임중인 서울특별시장은 조례 시행일부터 1년 이내에 보행환경기본계획을 수립하여야 한다.

Study of the "Walkability" through the Analysis of the Perception on the Walkable City in Seoul : Based on the Newspaper

Seyoung Hwang
Department of Landscape Architecture
Graduate School of Environmental Studies
Seoul National University
Advised by Professor Yehre Suh

Walking is one of the most fundamental transportation in the history. However, because of industrialization and the development of transportation technology the right of the walking has been decreasing. Recently, but, the issue of "walkability" has been expanded then we can see easily the slogan "Walkable city" from the most famous city.

The Seoul City has showed the car-based business. After that, some of the city groups insist right to the walk. Therefore, all mayors to be elected by popular vote did 'walkability' policy. The each polices is influence based on the mayor's slogan. The newspaper is the one of the great media method which can see citizen opinions constantly. Choose one of the newspaper then watch a flow of the perception of the walkability in seoul. Before first mayor to be elected by popular vote, seoul city took a passive attitude to the right to the city. Although changed of the space and business hadn't been showed up, thanks to the citizen organization, seoul city got attractive 'walkability' issue.

In the theoretical range, theories of discourse on 'Walking' and urban

rights are explored in urban areas. Set up the Seoul city for space range and explore the processes of walking in the footsteps of pedestrians from 60 to 90 years after the modernization of their paths and the steps of walking towards the walking environment of the walking environment.

The Seoul has been already influenced by the trend of the movement of the rigt to the city 1970s, and the city appeared various movements in the 1980s. By the 90s, there were several groups of organizations advocating walking rights. They have suggested walking in the city of Seoul, creating a law in 1998. Since that, there were many business concerned with ‘Waling’

Through the newspapers, before the law of ‘walking rights’, the police did more pedestrian violation than the car. This means that the sense of walking was low. However, since the 1990s, various civic groups have been involved in the activities of various civic groups. However, the government's participation in the Seoul Metropolitan Government seemed to lack of civic participation. After announcing ‘Pedestrian-friendly city Seoul vision’ in 2013, the social perception about ‘walking’ has been risen but some citizen still look critically.

This study is the administration and production, means of social and political behavior as pedestrian walking on Seoul map. In addition, looking through the history of the ‘Walkable city’ to find various of meaning of ‘Walking’ and suggest about business related with walking.