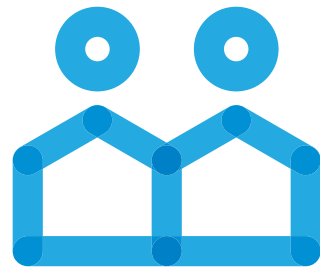


2025

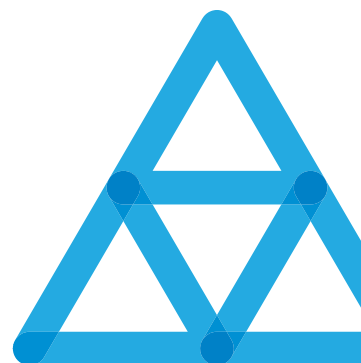
화성특례시  
HWASEONG SPECIAL CITY



# 화성시 청소년참여위원회 정책제안서



화성시여성가족청소년재단  
Hwaseong City Women & Family & Youth Foundation



# 청소년헌장

청소년은 자기 삶의 주인이다.

청소년은 인격체로서 존중받을 권리와 시민으로서 미래를 열어 갈 권리를 가진다.

청소년은 스스로 생각하고 선택하며 활동하는 삶의 주체로서 자율과 참여의 기회를 누린다.

청소년은 생명의 가치를 존중하며 정의로운 공동체의 성원으로 책임있는 삶을 살아간다.

가정, 학교, 사회 그리고 국가는 위의 정신에 따라 청소년의 인간다운 삶을 보장하고

청소년 스스로 행복을 가꾸며 살아갈 수 있도록 여건과 환경을 조성한다.

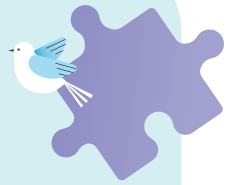


## 청소년의 권리

- ✓ 청소년은 생존에 필요한 기본적인 영양, 주거, 의료, 교육 등을 보장받아 정신적, 신체적으로 균형 있게 성장할 권리를 가진다.
- ✓ 청소년은 출신, 성별, 종교, 학력, 연령, 지역 등의 차이와 신체적, 정신적 장애 등을 이유로 차별받지 않을 권리를 가진다.
- ✓ 청소년은 물리적 폭력뿐만 아니라 공포와 억압을 포함하는 정신적인 폭력으로부터 보호받을 권리를 가진다.
- ✓ 청소년은 사적인 삶의 영역을 침해 받지 않을 권리를 가진다.
- ✓ 청소년은 자신의 생각과 느낌을 자유롭게 펼칠 권리를 가진다.
- ✓ 청소년은 자유로운 의사에 따라 건전한 모임을 만들고 올바른 신념에 따라 활동할 권리를 가진다.
- ✓ 청소년은 배움을 통해 진리를 추구하고 자아를 실현해 갈 권리를 가진다.
- ✓ 청소년은 일할 권리와 직업을 선택할 권리를 가진다.
- ✓ 청소년은 여가를 누릴 권리를 가진다.
- ✓ 청소년은 건전하고 다양한 문화·예술 활동에 자유롭게 참여할 권리를 가진다.
- ✓ 청소년은 다양한 매체를 통하여 자신의 삶에 필요한 정보에 접근할 권리를 가진다.
- ✓ 청소년은 자신의 삶과 관련된 정책결정 과정에 민주적 절차에 따라 참여할 권리를 가진다.

## 청소년의 책임

- ✓ 청소년은 자신의 삶을 소중히 여기며 자신이 선택한 삶에 책임을 진다.
- ✓ 청소년은 앞 세대가 물려준 지혜를 시대에 맞게 되살려 다음 세대에 물려줄 책임이 있다.
- ✓ 청소년은 가정, 학교 사회, 국가, 인류공동체의 성원으로서 자기와 다른 삶의 방식도 존중할 줄 알아야 한다.
- ✓ 청소년은 삶의 터전인 자연을 소중히 여기고 모든 생명들과 더불어 살아간다.
- ✓ 청소년은 통일시대의 주역으로서 평화롭게 공존하는 방법을 익힌다.
- ✓ 청소년은 남녀평등의 가치를 배우고 이를 모든 생활에서 실천한다.
- ✓ 청소년은 가정에서 책임을 다하며 조화롭고 평등한 가족문화를 만들어 간다.
- ✓ 청소년은 서로에게 정신적, 신체적 폭력을 행사하지 않는다.
- ✓ 청소년은 장애인을 비롯한 소외받기 쉬운 사람들과 더불어 살아간다.



# 청소년참여위원회

청소년참여위원회는 정부 및 지방자치단체의 청소년 정책을 만들고 추진해가는 과정에 주체적으로 참여할 수 있도록 마련된 제도적 기구

## 목적

청소년들을 정부 및 지방자치단체의 정책 및 사업과정에 주체적으로 참여토록 함으로써, 청소년정책의 실효성 제고 및 권익 증진 도모

## 법적근거

청소년 기본법 제5조의 2(청소년의 자치권 확대)

- ③ 국가 및 지방자치단체는 청소년과 관련된 정책 수립 절차에 청소년의 참여 또는 의견 수렴을 보장하는 조치를 하여야 한다.
- ④ 국가 및 지방자치단체는 청소년 관련 정책의 수립과 시행과정에 청소년의 의견을 수렴하고 참여를 촉진하기 위하여 청소년으로 구성되는 청소년참여위원회를 운영하여야 한다.
- ⑤ 국가 및 지방자치단체는 제4항에 따른 청소년참여위원회에서 제안된 내용이 청소년 관련 정책의 수립 및 시행과정에 반영될 수 있도록 적극 노력하여야 한다.

## 주요기능

- 정부 및 지방자치단체의 청소년 관련 정책 및 사업에 대한 청소년들의 의견 제시, 자문 및 평가
- 청소년정책제안대회, 제안 정책 이행 모니터링 등



# CONTENTS

## 목차

### PART 01.

#### 화성시청소년참여위원회 / 05

- 1) 개요
- 2) 연혁
- 3) 조직·구성원

### PART 02.

#### 2025년 청소년참여위원회 활동 / 09

- 1) 활동내역
- 2) 활동사진

### PART 03.

#### 정책제안 / 17

### PART 04.

#### 활동 소감 및 후기 / 33





2025 화성시청소년참여위원회  
정책제안서

PART  
01

---

화성시청소년  
참여위원회

- 1) 개요
- 2) 연혁
- 3) 조직·구성원

## 2025년 화성시청소년참여위원회 개요

### 목적

- ▶ 청소년들이 지방자치단체의 정책, 사업과정에 주체적으로 참여하여 청소년정책의 실효성 제고
- ▶ 자발적 참여와 책임성을 바탕으로 청소년이 주체가 되는 정책 실현
- ▶ 다양한 활동과 참여를 통한 청소년의 참여권리 증대 및 자치활동의 활성화

### 목표

- ▶ 연간 청소년정책을 발굴하고 현재 시행되는 정책에 대한 제안 및 건의
- ▶ 참여위원의 연대감 형성 및 역량개발을 위한 지속적이고 적극적인 활동 실시

### 기간

2025. 03. ~ 12.

### 구성

관내 만 9 ~ 24세 청소년 10명  
(11월 3명 추가모집)

### 내용

- ▶ 정부 및 지방자치단체의 청소년 관련 정책 및 사업에 대한 청소년들의 의견 제시, 자문 및 평가
- ▶ 정책제안, 청소년정책제안대회 운영, 제안 정책 이행 모니터링, 청소년교류활동 등



## 화성시청소년참여위원회 연혁

<b>2000</b>	화성시청소년참여위원회 1기 운영
<b>2001 ~ 2019</b>	2기 ~ 20기 운영
<b>2020. 07.</b>	21기 위촉식
<b>10.</b>	제2회 화성시청소년정책제안대회 참여
<b>12.</b>	2020년 청소년참여위원회 우수사례 우수상 수상 (여성가족부 장관상 수상) 화성시청년정책위원회 연합회의 운영
<b>2021. 06.</b>	화성시 도시건축 선언 선포식 참여
<b>09.</b>	화성시청소년 연석회의 참석
<b>10.</b>	제3회 화성시청소년정책제안대회 운영
<b>2022. 06.</b>	청소년권리증진 캠페인 운영
<b>2023. 11.</b>	2023년 경기도 청소년참여위원회 우수사례 수상 (경기도청소년활동진흥센터장상)
<b>2024. 06.</b>	제6회 화성시청소년정책제안대회 운영
<b>10.</b>	청소년정책간담회 참석
<b>11.</b>	청소년정책포럼 참석
<b>12.</b>	부천시청소년참여위원회 교류
<b>2025. 07.</b>	제7회 화성시청소년정책제안대회 운영
<b>10.</b>	청소년정책간담회 참석
<b>11.</b>	청소년정책포럼 참석 2025년 경기도 청소년참여위원회 우수사례 수상 (경기도청소년활동진흥센터장상)

## 조직·구성원

## 임원

▶ 10명

구성  
현황

▶ 성별구성 : 남자 3명, 여자 7명

▶ 청소년참여위원회 명단



연번	교급	학년	성명	임기
1	두레자연고등학교	3	신아성	2022.05.01.~2026.04.30.
2	동학중학교	3	김종찬	2023.11.01.~2026.04.30.
3	하길중학교	1	김태연	2023.11.01.~2026.04.30.
4	나사렛대학교 사회복지학부 졸업	-	정건우	2024.05.01.~2026.04.30.
5	반송중학교	3	이수빈	2024.05.01.~2026.04.30.
6	와우중학교	2	문현서	2024.11.01.~2026.04.30
7	송린중학교	2	이서현	2024.11.01.~2026.04.30
8	방교중학교	2	김고은	2025.11.01.~2026.04.30
9	솔빛중학교	1	정예린	2025.11.01.~2026.04.30
10	솔빛중학교	1	최정윤	2025.11.01.~2026.04.30

2025 화성시청소년참여위원회  
정책제안서

PART  
02

---

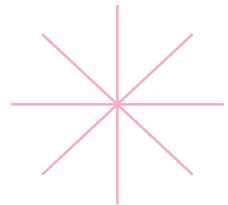
2025년 청소년  
참여위원회  
활동

- 1) 활동내역
- 2) 활동사진

## 활동내역

일자	행사명	주요내용	비고
03.23.	1차정기회의	- 위원장/부위원장 선출 - 연간계획 수립	
05.24.	청소년축제 부스운영	- 청소년참여위원회 제안정책 스티커, 네이밍 투표 및 참여청소년 먹거리 제공	
05.31.	2차정기회의	- 청소년축제 부스 결과정리 - 2025 정책제안 안건 논의	
05.31.	시민라운드테이블	- 청소년정책관련 내용 제안	
06.14.	3차정기회의	- 정책제안대회 운영 논의 - 청소년환경포럼 참여 논의	
06.14.	1차특강	- 청소년동행멘토단(찾아가는 정책멘토링) - 청소년정책 기초통합교육	
07.12. /07.19.	청소년 정책제안대회 워크숍 및 본선 운영	- 정책제안대회 본선 심사위원으로 위원장 참여 - 사회 진행 및 운영 지원	
07.26.	4차정기회의	- 상반기 정책제안 공유 및 하반기 정책제안 준비	
08.03.	청소년 참여자치기구 연합워크숍	- 화성시청소년수련관(청소년참여위원회, 청소년운영위원회, 청소년기자단, 청소년홍보단, 청소년동아리, 청소년봉사단), 누림청소년문화의집, 동탄청소년문화의집, 우정청소년문화의집 참여자치기구 200여명과 함께 워크숍 참여	
08.16.	5차정기회의	- 하반기 정책제안서 주제정하기 - 정책제안서 피드백 공유	
08.16.	2차특강	- 청소년동행멘토단(찾아가는 정책멘토링) - 정책제안서 작성	
08.30.	교류활동	- 청소년운영위원회, 청소년봉사단, 청소년환경동아리와 함께 시화호 조류탐사단 환경교육 및 체험활동	
09.06.	환경포럼사전활동	- 환경포럼에 필요한 사전자료 제작 (박스피켓)	
09.13.	환경포럼	- 제2회 시화호권역 지속가능청소년환경포럼 참여	

일자	행사명	주요내용	비고
10.18.	6차정기회의+화상회의	- 2024 정책제안 모니터링 - 하반기 정책제안서 작성	
10.18.	정책간담회	- 문화복지위원 및 청년청소년정책과 실무자들과 청소년정책관련 간담회 - 청소년들의 정책제안 및 문의 답변	
11.01.	경기도청바지 교류캠프	- 시상식 참여와 교류의 밤 등 - 경기도청소년활동진흥센터상 수상	
11.15.	7차정기회의	- 2025 정책제안서 작성 - 청소년참여한마당 꿈틀 기획 - 활동공유회 준비	
11.15.	3차특강	- 정책제안서 피드백 및 다듬기 - 다른 시 실제 반영 사례 공유	
11.27.	청소년정책포럼	- 청소년참여위원회 위원장이 토론자로 참여	
12.21.	청소년 참여한마당 꿈틀 부스운영	- 청소년참여위원회 홍보 - 무드등 만들기 및 미리크리스마스 행사	
12.21.	8차 평가회의	- 올해 청참위 활동 평가 - 활동 소감	



## 활동사진



## ▼ 1~8차 정기회의







1차 정책멘토단 특강



2차 정책멘토단 특강



3차 정책특강



시민라운드테이블



청소년정책 간담회





청소년정책포럼 패널 참여



환경포럼 사전활동



환경포럼 퍼포먼스



환경포럼





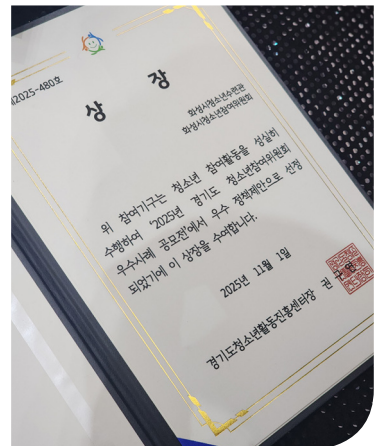
청소년참여자치기구 교류활동



청소년참여자치기구 워크숍

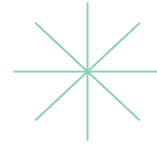


청바지교류캠프



청바지교류캠프(정책제안분야 수상)





정책제안대회운영



청소년축제 부스운영



청소년참여한마당 꿈틀 부스운영



2025 화성시청소년참여위원회  
정책제안서

PART  
03

---

정책  
제안

복지  
안전  
교통



복지  
분야

## 화성시 점자블록 설치·관리 개선

## 제안배경

화성시는 지속적인 도시 개발과 인구 증가로 인해 보행환경의 안전성과 접근성이 점점 더 중요한 도시 과제로 떠오르고 있다. 특히 시각장애인에게 보행환경은 단순한 편의 차원을 넘어 생명과 직결된 핵심 요소이다. 그러나 현재 시내 곳곳에서는 점자블록이 훼손되거나 설치 기준에 맞지 않게 시공되는 사례가 적지 않게 확인되고 있다. 또한 화분이나 쓰레기 같은 방치물에 의해 점자블록이 가려지는 일이 빈번하게 발생하고 있으며, 스마트쉼터와 같은 신형 교통시설이 확산되면서 점자블록과 시설물 간 간격이 충분히 확보되지 않는 문제도 늘어나고 있다.

2025년 기준 화성시에 등록된 시각장애인은 총 2,991명으로, (출처 : 2025.10. 장애인유형 및 장애 정도별 등록현황, 화성시청) 이들은 일상적인 이동에서 점자블록에 높은 의존도를 가지고 있다. 그럼에도 현재 보행환경은 시각장애인의 안전한 이동을 충분히 보장하지 못하고 있어 체계적 개선이 필요한 상황이다.

현황 및  
문제점

## 점자블록 기능 저하 및 오류 설치

점자블록은 점형(주의)과 선형(유도) 블록으로 구성되어 있으며, 각각 분명한 기능적 목적을 가지고 설치된다. [참고자료1] 그러나 일부 지역에서는 선형블록이 이어지지 않아 이동 동선이 끊기거나, 점형블록이 시설물과 무관한 위치에 설치되는 사례도 보고되고 있다. 또한 블록 간 간격이 규격에 맞지 않아 시각장애인의 보행 안전성을 저해하는 상황 또한 다수 확인되고 있다.

## 스마트쉼터 등 신형 시설물과의 간섭 사례

동탄신도시 버스정류장에서는 점자블록과 스마트쉼터 사이의 거리가 10~20cm에 불과하여 시각장애인이 점자블록을 따라 이동하다가 구조물에 직접 부딪힐 위험이 있다는 지적이 제기되었다. 뿐만 아니라 일부 쉼터의 출입구 턱 높이가 약 30cm에 이르는 경우도 있어, 보행 접근성을 크게 떨어뜨리고 있다.

## 보행 방해물 증가

전동킥보드와 자전거의 무단 적치, 화분·쓰레기봉투와 같은 방치물, 불법 광고물 등이 점자블록을 가리는 사례가 빈번하다. 이러한 장애물은 점자블록의 안내 기능을 무력화시키며 시각장애인의 보행 자체를 어렵게 만들고, 위험한 상황을 초래하기도 한다.



경인일보, 2025. 8. 4. 버스정류장 점자블록 코앞에 '쉼터' 장애인 부딪힐라  
https://www.kyeongin.com/article/1747958



경기일보, 2025. 1. 12. 깨지고, 파이고...  
시각장애인 위협하는 위험천만 '점자블록' [현장, 그곳&]  
https://www.kyeonggi.com/article/20250112580264



### 훼손 사례의 증가

파손된 점자블록이 장기간 방치되는 사례가 많다. 실제 시각장애인 인터뷰에서도 “훼손된 블록을 밟을 때마다 균형을 잃을까 두렵다”는 우려가 제기되며, 이는 시각장애인의 심리적 불안과 물리적 위험 요소로 작용하고 있다.

### 관련 민원 지속적 증가

국민권익위원회 자료에 따르면 점자블록 훼손, 가림, 오설치 등과 관련된 민원이 꾸준히 증가하고 있다. 이는 시민들이 체감하는 불편과 안전 우려가 커지고 있음을 보여주며, 시급한 개선 필요성을 뒷받침하고 있다.

## 개선 필요성

### 장애인의 기본 이동권 보장

장애인복지법은 장애인의 공공시설 이용을 보장할 책임을 국가와 지방자치단체에 명시하고 있다. 점자블록은 시각장애인이 도시를 이동할 수 있는 유일한 길안내 체계임에도 현재는 이를 제대로 보장하지 못하는 상황이다.

### 법적 규정의 실효성 확보

교통약자 이동편의 증진법에서는 장애인을 위한 보도를 방해할 경우 100만원 이하 과태료를 규정하고 있다. 그러나 실제 행정 현장에서는 점검이 미흡해 처벌까지 이어지는 사례는 많지 않아 실효성 있는 관리 체계 구축이 필요하다.

### 화성시 차원의 체계적인 점검 시스템 필요

[화성시 장애인 편의시설 사전·사후점검 조례]는 존재하지만, 점자블록 설치 기준 점검 항목이 명확하지 않고 점검 결과 공개 의무도 미비하여 시민이 개선 필요성을 인지하기 어려운 구조이다. 따라서 점검항목 명확화 + 점검결과 공개 의무화 + 시정명령 근거 신설이 필요하다.

## 정책 제언 내용

### 점자블록 실태조사 및 보완 공사

#### 추진절차

- 도로관리과 주관으로 시 전역 공공보도 및 유동 인구 밀집 지역의 전수조사를 실시한다.
- 조사 결과를 토대로 규격 준수 여부와 안전문제를 종합 분석하고 개선 필요 지점을 선정한다.
- 분석 결과에 따라 단계적 보완공사를 추진해 보행 안전성을 확보한다.

#### 점검 대상

- 버스정류장(특히 스마트쉼터형)
- 횡단보도 전면부
- 공원 및 산책로
- 공공청사 진입로
- 주요 상업지역 및 유동 인구 밀집 구역



### 점검 내용

- 점자블록이 설치 기준과 규격 준수하고 있는지 확인한다.
- 블록 파손·침하·미끄럼 등 기능성 문제가 발생하지 않았는지 점검한다.
- 킥보드·자전거·방치물 등 방해 요소가 존재하는지 확인한다.
- 스마트 셸터·교통시설 등 구조물과의 안전거리가 충분히 확보되어 있는지 검토한다.

### 조치 방법

- 훼손된 점자블록은 즉시 교체한다.
- 기준에 맞지 않게 설치된 블록은 재배치한다.
- 점자블록 가림 요소는 제거하고 지속적으로 모니터링한다.
- 시각장애인을 위한 안내 및 주의 표기를 추가해 안전성을 강화한다.

### 조례 개정(전문 문구 반영)

구분	현행 조문	개정(안) 조문
제목	제9조의2(공공편의시설의 사후점검)	제9조의2(공공편의시설의 사후점검 등)
제1항	<p>시장은 공공편의시설에 대하여 다음 각 호의 사항에 대한 사후점검을 실시한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 시설주의 유지·관리 상태</li> <li>2. 이용자의 불편 사항 여부</li> </ol>	<p>동일</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. 장애인 편의시설의 설치 규격 및 설치 기준 준수 여부 (신설)</li> <li>4. 점자블록 및 유도블록의 기능 유지 여부와 보행 안전성 확보 여부 (신설)</li> </ol>
제2항	(없음)	<p>㉔ 시장은 제1항에 따른 점검 결과를 시 홈페이지 또는 시설 내부에 게시하여 시민에게 공개할 수 있다. (신설)</p>
제3항	(없음)	<p>㉕ 시장은 제1항 각 호의 사항을 점검한 결과 위반사항이 확인된 경우, 관계 법령에 따라 시정명령 등 필요한 조치를 명할 수 있다. (신설)</p>

→ 점검기준 강화, 점검결과공개조항 신설, 시정명령 근거 마련





## 기대효과

- 기능성·규격성·연속성이 보장된 점자블록을 제공함으로써 시각장애인의 이동 안전성이 크게 향상된다.
- 근본적인 설치·관리 체계 정비를 통해 반복 민원을 감소시키고 시민 신뢰도를 높일 수 있다.
- 보행약자 친화 환경 조성은 도시 이미지를 제고하고 지역 전반의 생활 품질을 높인다.
- 규격화된 관리 체계 도입으로 유지보수 비용이 장기적으로 감소하는 효과를 기대할 수 있다.

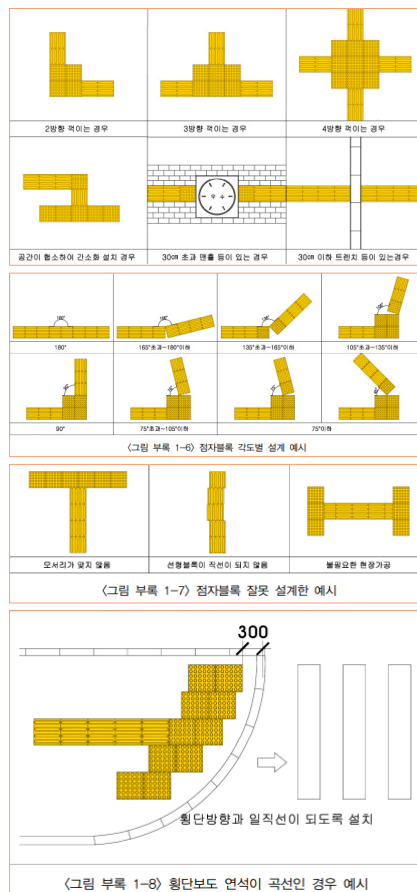
## 결론

점자블록은 시각장애인에게 도시 내 이동을 가능하게 하는 필수 공공 인프라이며, 도시의 약자 배려 수준을 가늠하는 중요한 지표이다.

화성시는 이번 정책과 조례 개정을 통해 안전하고 지속가능한 보행환경을 구축하고, 시각장애인의 이동권을 실질적으로 보장하는 도시로 나아갈 수 있다.

본 정책 제안은 시각장애인 뿐 아니라 시민 모두의 보행 안전을 향상시키는 기반이 될 것이다.

사진1 | 점자 블록 설치 기준 표



시각장애인 편의시설 설치 매뉴얼- 공공건물·공원·공동주택, 보건복지부, 2017.

### [첨부자료1]

#### [선형블록]

“시각장애인 등의 교통약자가 보행 가능한 보도, 접근로에 연속적으로 설치하며, 점형블록은 선형블록의 굴절 및 시작, 끝 지점, 시설주 출입구, 횡단보도 전면(교통섬 포함), 음향신호기 수동식 버튼 전면, 계단 전면, 승강기 조작반, 버스정류장 및 노상시설 등 장애물 전면 및 측면에 30cm 이격하여 설치함을 원칙으로 한다.

#### [점형블록]

“주의, 환기, 방향성 인지를 위해 대상물에서 해당 대상물의 폭만큼 30cm 전면에 설치해야 한다. 다만 횡단보도 등 통행상 안전과 바닥마감 등 현장조건에 따라 필요한 경우 30cm~90cm 범위 안에 설치할 수 있다.(보통 횡단보도 전면에는 2줄 설치를 원칙으로 한다)

안전  
분야화성시 '전동킥보드 없는 거리'  
시범사업 도입정책 제안  
배경

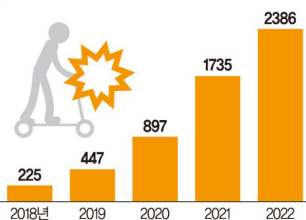
개인형 이동장치(PM : Personal Mobility)의 급격한 확산과 이용 편의성 증대로 상권, 역세권, 공원 등 단거리 이동 중심 지역에서 PM 이용량이 지속적으로 증가하고 있다. 그러나 이용 증가 속도에 비해 안전관리 체계는 충분히 마련되지 못한 상황이다. 실제로 최근 5년간(2018~2022년) 국내 전동킥보드 사고 건수는 225건에서 2,386건으로 약 10배 이상 증가하였으며, 2023년 교통문화지수 실태조사(한국교통안전공단)에 따르면 개인형 이동장치 이용자의 안전모 착용률은 15%, 주행도로 준수율은 40%에 불과한 것으로 나타났다.

화성시 역시 병점역, 동탄호수공원, 동탄2신도시 등 인구 및 보행자 밀집 지역을 중심으로 PM 충돌·전복 사고가 반복적으로 발생하고 있으며, 특히 청소년·아동·노약자 등 교통약자 대상 사고 위험이 높아지고 있다. 그러나 현행 「화성시 개인형 이동장치 이용안전 증진 조례(제2083호)」는 PM 안전에 대해 '계획을 수립·시행할 수 있다'는 임의 규정에 그치고 있어, 사고 다발 구역을 중심으로 한 통행 제한·관리 정책을 추진하기에는 법적 근거가 미흡한 실정이다.

이에 따라 화성시는 「도로교통법」에 따른 교통규제 권한을 조례로 구체화하고, 보행자 안전 확보가 시급한 구역을 대상으로 '화성형 전동킥보드 없는 거리' 시범사업을 도입하여 사고 위험을 선제적으로 완화하고 안전한 보행환경을 조성하고자 한다.

최근 5년간 국내 전동킥보드 사고 건수  
(단위 : 건)

자료 : 이장섭 더불어민주당 의원실·한국교통안전공단

문제점 및  
정책  
필요성

## PM 사고 증가 및 보행자 충돌 위험 확대

개인형 이동장치 이용 확산에 따라 보행자와의 충돌사고가 지속적으로 발생하고 있으며, 특히 동탄호수공원과 같은 보행 밀집 지역에서는 PM 전복 및 충돌 사례가 반복적으로 확인되고 있다. 이용 연령층 또한 청소년부터 성인까지 확대되면서 보행환경 전반의 안전성이 저하되고, 시민의 일상적인 보행 활동에 불안을 초래하고 있다.

이러한 사고는 특정 지역에 집중되는 경향을 보이고 있어, 사고 다발 지역을 중심으로 한 구역 기반 통행 관리와 예방 중심 정책 도입의 필요성이 높아지고 있다. [참고자료]

## 안전장비 미착용 및 무질서한 운행 확산

PM 이용자의 안전모 미착용, 무면허 운전, 2인 탑승, 인도 주행 등 법규 위반 사례가 지속적으로 발생하고 있다. 보호장비 착용률이 낮아 사고 발생 시 부상 위험이 크며, 불규칙한 속도 변화 등 위험 운행은 사고의 심각도를 더욱 증가시키는 요인으로 작용하고 있다.

이와 같은 무질서한 운행 형태는 보행환경 전반의 안전성을 저해하고 있어, 이를 개선하기 위한 명확한 통행 관리 기준과 단속 근거 마련이 필요하다.

## 지역별 맞춤형 통행 규제 근거의 부재

현행 화성시 조례는 PM 관련 안전계획 수립을 임의 규정으로 두고 있어, 사고 다발 지역이나 보행자 밀집 구역에서 시간제 통행 금지, 특정 구역 통행 제한 등 실질적인 규제를 시행하기 위한 법적 근거가 부족하다. 이로 인해 사고 위험이 높은 구역임에도 불구하고 PM 이용을 효과적으로 통제하기 어려운 구조적 한계가 지속되고 있다.

이에 따라 「도로교통법」에서 위임된 교통규제 권한을 조례에 명확히 반영하고, 지역 특성에 맞는 단계적 통행 관리 정책을 도입할 필요가 있다.

## 정책내용

## 시범사업 운영 개요

사업기간 ▶ 2027. 1. 1.~2027. 12. 31.(12개월)

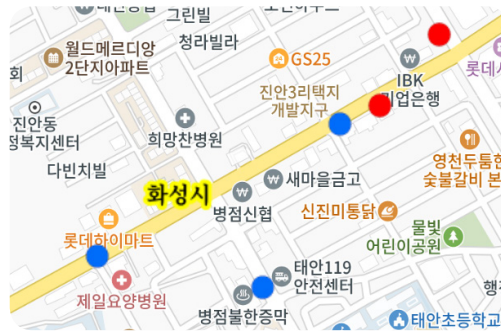
운영시간 ▶ 11:00~23:00(시간제 PM 통행금지)

## 대상지역

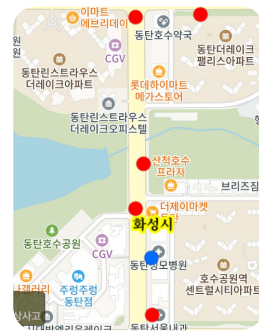
- PM 사고 다발지역: 병점역 상권, 동탄호수공원 일대
- 인구·보행 밀집 지역(상업시설·공원·청소년 유동구역 중심)



## 화성시 관내 (23~24년) 개인형 이동장치 사고 다발 지역

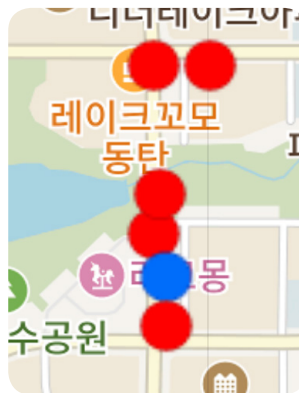


병점역 중심 상권



동탄호수공원 중심 상권

## 화성시 관내 인구 밀집 지역 {동탄호수공원 상권 분석}



PM 사고 발생 위치(23~24년)



인구 밀도(24.07기준)

한국도로교통공단 교통사고분석 시스템(TASS)와 경기도 상권 분석 시스템 통해 동탄호수공원 인근 상권 조사 결과 유동 인구가 높은 위 지역에서 2년간(23~24)까지 최소 중상 이상의 사건이 총6건이나 발생하여 시민이 안전이 우려됨.

따라서, 위 장소를 본 정책의 시범 사업 지역 후보로 추천함

단속대상 ▶ 『도로교통법』 제2호의2 및 시행규칙 제2조의3 정의 PM(전동킥보드 등)

#### 단계별 추진체계

1단계 제도· 준비단계	0~6개월	시민 인식 제고 및 운영 준비	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 시민 홍보 캠페인 전개</li> <li>• 시범구역 안내판·표지 설치</li> <li>• 임시 모니터링 실시</li> <li>• PM 이용 형태 및 보행환경 변화 조사</li> </ul>
2단계 본 시행· 단속 단계	6~12개월	PM 통행금지 본격 시행 및 단속 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 시간제 PM 통행금지 전면 시행</li> <li>• 안전요원 배치 및 위반 행위 단속</li> <li>• 과태료 부과 등 법적 조치 시행</li> <li>• 사고·민원 변화 모니터링 및 데이터화</li> </ul>
3단계 평가 및 확대	사업종료 이후	정책 효과 평가 및 확대 검토	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 사고 감소율, 보행자 만족도 평가</li> <li>• 시민·상권 의견 반영 정책 보완</li> <li>• 적용 구역의 확대 여부 검토(역세권·학교 주변 등)</li> <li>• 향후 PM 관리체계 고도화 계획 수립</li> </ul>

#### 조례 개정(안)

##### 개정 방향

- 「도로교통법」 제6조 및 제12조에 따라 시장에게 부여된 교통규제 권한을 조례에 명확히 반영한다.
- 개인형 이동장치 통행 제한·금지 구역의 지정 및 운영을 위한 제도적 근거를 마련한다.
- 개인형 이동장치 안전에 대한 계획 수립 중심의 선언적 규정에 머물러 있던 현행 조례의 한계를 보완한다.
- 개인형 이동장치 통행 제한 권한의 행사 절차를 구체화하여 정책 집행력을 강화한다.
- 위반 행위에 대한 처벌은 관계 법령에 따르도록 하여 조례 권한 일탈 및 위험 소지를 차단한다.
- 통행 제한을 시간·구역 한정 및 시범운영 방식으로 도입하여 비례성과 합형성을 확보한다.

##### 주요개정내용

구분	현행	조례개정(안)
제5조 (사업추진)	시장은 PM 안전 계획을 수립·시행 할 수 있다	시장은 PM 안전 계획을 수립·시행할 수 있다.
	없음	시장은 최근 2년내 개인형 이동장치 사고 다발 지역 또는 인구밀집 지역 등에 이용 및 안전증진계획(이하 "계획"이라 한다)을 수립·시행할 수 있다.
(신설)	없음	(개인형 이동장치 통행 제한) 시장은 「도로교통법」 제6조 및 제12조에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역에 대하여 개인형 이동장치의 통행을 시간대별 또는 구역별로 제한하거나 금지할 수 있다. 1. 최근 2년 이내 개인형 이동장치 사고가 집중 발생한 지역 2. 보행자 통행량이 많은 상업지역, 공원, 역세권 등 보행 밀집 지역 3. 그 밖에 보행자 안전 확보를 위하여 시장이 필요하다고 인정하는 지역
(신설)	없음	(통행 제한 구역의 지정·운영) 1. 통행 제한 구역은 시장이 고시로 지정한다. 2. 시장은 통행 제한 구역에 대해 안내표지 설치, 계도 및 단속을 병행할 수 있다. 3. 위반 행위에 대한 단속 및 과태료 부과는 관계 법령에 따른다.

## 타 지자체 및 해외 사례

지자체/ 국가	주요 정책 내용	추진 배경	적용 시사점 및 화성시 반영 방안
서울 특별시	'킵보드 통행금지 거리' 시범 운영 (홍대입구·반포)	보행자 불편 경험 다수 (79%)	시간제 통행금지 모델 도입 → 병점역·동탄호수공원 등 보행 밀집지에 적용
전주시	'킵보드 없는 거리' 공식 제안	상권 중심 보행안전 필요	상권·학원가 중심 지역에서 통행제한 구역 설정 가능
인천 광역시	'PM 제한구역' 도입 요구	청소년 사고 증가, 주민청원 다수	학교·학원 밀집지역 중심 청소년 보호구역 설정
프랑스 파리	공유 전동킵보드 (무료 대여형) 전면 금지 (2023년9월) 또한 개인형 PM도 주행·주차·속도 제한 강화	보행자 불안 증가, 주차·보행공간 침해	공유형 PM 관리·통제 모델로 참고 가능 → 화성시에서도 공유킵보드 업체 규제 및 '없는 거리' 모델 강화 가능

## 기대효과

- 보행 밀집지역에서의 충돌사고가 감소하고 교통약자의 안전이 강화되면서 지역 전체의 안전 수준이 향상된다.
- 보행환경 정비를 통해 깨끗한 보행도시 이미지가 향상되고 상권 활성화에도 긍정적인 효과를 가져온다.
- 모빌리티 관리체계를 구축하여 개인형 이동장치(PM) 이용행태를 체계적으로 관리할 수 있다.

## 결론

화성시는 개인형 이동장치 이용 증가와 청소년 중심의 위험운행, 보행 밀집 지역 내 사고 증가가 동시에 나타나는 복합적인 안전 문제에 직면해 있으며, 기존의 계도 중심 정책만으로는 대응에 한계가 있다. 이에 따라 보다 체계적인 관리와 명확한 법적 근거에 기반한 정책 전환이 요구된다. '전동킵보드 없는 거리' 시범사업은 사고 다발 지역을 중심으로 개인형 이동장치 통행을 관리함으로써 보행자 안전을 실질적으로 개선할 수 있는 정책이다. 아울러 조례 개정을 병행하여 통행 제한 구역의 운영과 단속, 향후 정책 확대를 위한 법적 기반을 마련함으로써 장기적인 개인형 이동장치 안전관리 체계 구축이 가능해진다. 또한 시범사업을 통해 축적된 데이터와 시민 의견은 교통약자 보호와 청소년 사고 예방, 안전한 보행환경 조성 등 다양한 도시 정책과의 연계를 강화하는 근거로 활용될 수 있다. 본 시범사업은 시민이 체감하는 안전도 향상과 도시 품격 제고, 지속가능한 모빌리티 관리체계 구축을 동시에 달성할 수 있는 전략적 정책으로, 화성시가 깨끗하고 안전한 보행도시로 도약하는 계기가 될 것이다.

### [참고자료1]

- 시사통신(2025. 9. 20.) 화성동탄,  
모빌리티 - 전동킵보드, 공유자전거 문제 전국 확산
- 연합뉴스(2025. 5. 8) 동탄서 '역주행' 전동킵보드  
타고 등교하던 10대 '중태'  
: 동탄서 10대 전동킵보드 '역주행 사고'  
무면허·안전장비 미착용 부상 키워
- 한국경제(2025. 5. 10)면허 인증 '구멍'...  
끓이지 않는 전동킵보드 사망사고

### [참고자료2]

	사례수	찬성률	반대률
■ 전체 ■	(500)	98.4	1.6
조사지점	마포구 홍대 레드로드	(250)	99.2
	서초구 반포 학원가	(250)	97.6
성별	남자	(216)	98.1
	여자	(284)	98.6
연령대	18~29세	(144)	95.8
	30~39세	(101)	99.0
	40~49세	(103)	99.0
	50~59세	(72)	100.0
	60세이상	(80)	100.0
'킵보드 없는 거리' 확대 운영 찬반 설문조사 결과 / 서울시 제공			

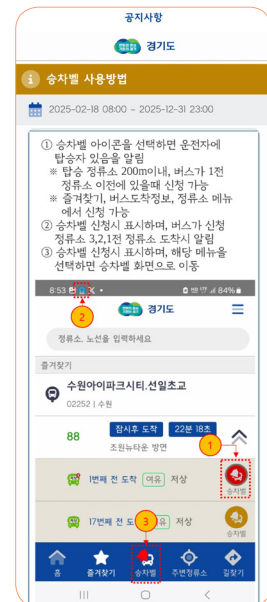
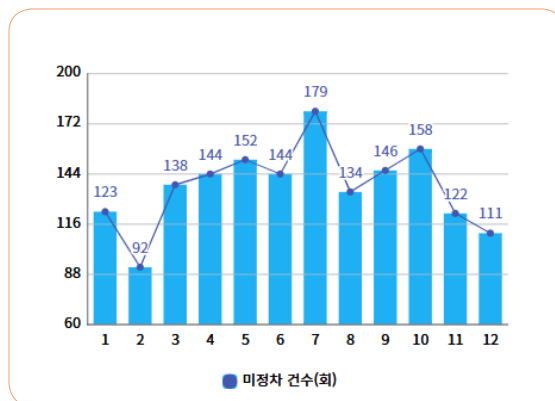
교통  
분야화성시 정류장형 물리적 승차벨  
시범시행안 및 조례개정안

## 버스 무정차 예방과 교통약자 이동권 보장을 위한 제도·기술 통합 개선안

## 추진배경

화성시에서는 매달 136건에 가까운 버스 무정차 민원이 지속적으로 발생하고 있다. 그동안 경기도에서 제공해 온 앱 기반 승차벨 서비스는 사용률이 매우 낮아 실제 무정차 감소로 이어지지 못하고 있다. [참고자료1] 특히 고령층, 장애인 등 디지털 사용이 어려운 교통약자는 버스가 오더라도 탑승 의사를 제대로 전달하기 어려워 무정차 문제의 가장 큰 피해를 보고 있다. 반면, 서울·부산 등 여러 지자체는 정류장형 '물리적 승차벨'을 시범 설치해 무정차 민원을 약 30~40% 감소시키는 효과를 얻은 바 있다.

이러한 사례를 참고해, 화성시도 정류장형 물리적 승차벨 도입과 함께 조례적 기반을 정비하여 지속 가능한 개선체계를 마련하고자 한다.

경기버스정보 애플리케이션  
승차벨 사용 방법정류장형  
물리적  
승차벨  
시범사업  
목표

- 무정차 민원 30% 이상 감소
- 교통약자 중심의 승차 의사 전달 환경 마련
- 운수종사자의 승객 인지율 및 정차율 향상
- 시범데이터를 활용한 조례 개정의 근거 확보
- 장기적으로 안전하고 신뢰할 수 있는 대중교통 체계 구축



## 정류장형 물리적 승차벨 시스템 도입

### 개념

정류장형 물리적 승차벨은 정류장에 설치된 간단한 버튼 장치로, 승객이 버튼을 누르면 버스 단말기 또는 정류장 LED 화면에 '승차 요청' 알림이 표시되는 방식으로 작동한다.

### 필요성

스마트폰이 없는 시민도 쉽게 이용할 수 있는 단순하고 직관적인 방식으로 승차 의사를 전달할 수 있어, 누구나 접근 가능한 보편적 교통 지원 장치가 된다.

### 주요 기능

- 승객이 버튼을 누르면 LED 화면과 버스 단말기에 신호가 표시된다.
- 야간에도 인지하기 쉽도록 조명 기능이 작동한다.
- 음성 안내와 점자 안내를 제공하여 교통약자의 접근성을 높인다.
- 승차 요청 데이터를 수집하여 향후 배차 정책 개선에 활용할 수 있다.

### [타 지역 승차벨 설치사례]



천안시 버스정류장 위에 설치된 '버스정보 스탑(STOP) 시스템' 전광판



천안시가 버스정류장에 설치한 '버스정보 스탑(STOP) 시스템'과 사용 안내문



승차벨 설치 [사진=정선군]



버스정류장 승차벨 개념도 [용인시 제공]



## 시범사업 추진계획



### 설치 대상지 선정 기준

- 무정차 민원이 반복적으로 발생한 정류장을 우선 선정한다.
- 병원·복지관·전통시장 등 교통약자 이용 비중이 높은 지역을 고려한다.
- 시야 확보가 어려운 도농복합 지역의 정류장을 포함한다.
- 출근시간·등하교시간 등 정류장 혼잡도가 높은 구간을 검토한다.
- 배차 간격이 길어 승객 대기시간이 긴 지역을 반영한다.

### 시범 설치 규모

- 1차로 20개 정류장을 설치한다.
- 성과 분석 후 2차로 50개 정류장을 추가 설치하고, 본사업에서는 200개 이상으로 확대한다.

### 추진 일정(1년 기준)

단계	기간	내용
1단계	1~2개월	대상지 선정, 설계, 예산 확보
2단계	3~5개월	장치 제작·설치, 버스단말 연동
3단계	6~9개월	시범운영, 시민 및 운수종사자 교육
4단계	10~12개월	성과 분석, 조례 개정, 본사업 계획 수립

### 운영 체계 및 대응 방식

운영 체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 총괄 : 화성시 대중교통과</li> <li>- 기술 : ICT 장비 업체</li> <li>- 협력 : 버스 운송사업자, 교통약자 단체</li> </ul>
홍보 및 교육	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 정류장 안내문 부착</li> <li>- SNS·시 홈페이지 활용 홍보</li> <li>- 복지관·장애인 기관을 통한 사용법 안내</li> </ul>
무정차 대응 프로토콜	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 승차버튼이 눌리면 운전자는 반드시 정차해야 함</li> <li>- 정차하지 않을 경우 교육 및 행정지도의 근거 확보</li> <li>- 반복 위반 시 조례에 따라 처분 가능</li> </ul>

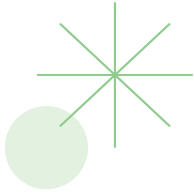
## 관련 조례개정안

### 관련 법제도 검토

현행 화성시 「시내버스 공공관리제 운영 조례」는 버스 무정차, 승차거부, 안전운행 기준, 과태료 규정이 미비하여 실질적인 단속·관리가 어려운 상황이다. [참고자료2] 이에 따라 다음과 같은 조례 개정이 필요하다.

- 무정차 금지 의무 조례 명문화
- 승차거부 금지·안전운행 세부 기준 도입
- 과태료 조항 신설
- 버스·택시·화물 등 교통수단별 조례 체계 명확화
- '택시 신고대상 위법행위 표' 형식을 버스 분야에도 적용





### 화성시 시내버스 공공관리제 운영 조례 개정안

구분	현행 조례(이전)	개정 제안(이후)	개정 필요성 및 효과
버스 무정차 관련 규정	무정차에 관한 직접 규정 없음	무정차 금지 조항 신설 - 정류소 승객 유무 확인 의무 - 승객이 있음에도 통과 시 위반 처리	민원 다발 영역을 조례로 명문화해 관리·처벌 근거 확보
승차거부 규정	승차거부 관련 직접 규정 없음	승차거부 금지 조항 신설 - 정당한 사유 없는 승차거부 금지 - 위반 시 행정처분·과태료	국가법 기준 + 시 운영 기준 강화
안전운행 기준	'안전운행' 원칙만 존재, 구체 기준 없음	안전운행 기준 신설 - 급정거·과속 금지 - 휴대전화 조작 금지 - 승하차 완료 전 출발 금지 - 교통약자 보호 기준 포함	구체적 단속·평가 기준 마련 → 사고 예방 효과
과태료 규정	과태료 관련 조항 없음 → 국가법만 적용	과태료 부과 조항 신설 - 여객자동차 운수사업법 제94조 준용 - 시 조례 내 '별표 과태료 부과 기준' 명시 가능	시 자체 집행력 강화, 반복 위반 억제 가능
대중교통 종류별 조례 구분	버스·택시·화물 규정 체계가 명확히 분리되지 않음	교통수단별 조례 구분 명시 - 버스 : 시내버스 공공관리제 조례 - 택시 : 택시운송사업 발전 조례 - 화물 : 화물자동차 신고포상금 조례 - 각 수단별 관리·제재 기준 차별화	행정집행 효율성 증가, 조례 간 혼선 해소
위법행위 표 (버스 분야)	버스 전용 위법행위 표 없음	버스용 위법행위 표 신설 (택시 신고표 형식 적용) - 무정차 통과 - 승차거부 - 하차 전 출발 - 모바일기기 조작 - 난폭·과속 운전 - 임의 감화시간 미준수 - 정류소 미접근 등	시민·공무원·운송사업자가 공통 기준으로 활용 가능
신고 및 보상제도 적용가능성	버스 분야 신고·보상 기준 없음	택시 신고대상 위법행위 표 형식을 버스에도 적용하여 별도 표 작성 - 관계 법령 명확히 기재 - 시민 신고·조사·처리 절차 마련	신고 활성화, 위법행위 감소, 제재 근거 강화
조례 목적 및 운영 원칙 강화	이용자 편의 증진 정도만 명시	대중교통 안전·편리·신뢰 강화 목적 조항 확대	조례 체계의 방향성 강화

### 신설조문(안)

#### 무정차 금지 및 승객 보호

- 운송사업자와 운수종사자는 정류장에 승차 의사가 있는 승객이 있을 경우, 특별한 사유 없이 이를 지나쳐서는 아니 된다.
- 정류장형 승차요청 장치(승차버튼)가 작동된 경우에는 반드시 정차하여 승객의 승하차 여부를 확인하여야 한다.
- 시장은 무정차 예방과 안전한 버스 이용 환경 조성을 위하여 운수종사자에 대한 교육, 지도 및 점검을 실시할 수 있다.

#### 정류장형 승차요청 장치의 설치·운영

- 시장은 여객의 승차 편의를 높이고 교통약자의 이동권을 보장하기 위해 정류장형 승차버튼을 설치·운영할 수 있다.
- 승차버튼의 설치 기준, 관리 책임, 유지·운영 방식 등 필요한 사항은 규칙으로 정한다.
- 시장은 승차버튼의 설치 및 유지관리에 필요한 비용을 예산 범위 내에서 지원할 수 있다.

#### 과태료 및 행정처분

- 다음 각 호 중 하나에 해당하는 경우, 50만원 이하의 과태료를 부과할 수 있다.
  - 승차 의사가 있는 승객을 정당한 사유 없이 태우지 않고 지나친 경우
  - 승차버튼 작동 신호를 무시하고 정류장에 정차하지 않은 경우
  - 시장은 위반행위가 반복되거나 고의성이 있는 경우, 운송사업자에게 운송계약 평가 감점, 운행 제한, 보조금 감액 등의 행정처분을 할 수 있다.

#### \* 별표(신설) : 버스 운수종사자 위반행위 분류표

구분	위반 내용	과태료	비고
1	승차 의사가 있는 승객 무정차	50만원 이하	반복 시 가중
2	승차버튼 작동 신호 무시	50만원 이하	신설 항목
3	교통약자 승차 요청 거부	50만원 이하	저상버스 우선
4	정류장 접근 시 주의의무 위반	경고~과태료	교육 연계



## 성과 평가지표

- 무정차 민원 감소율
- 승차버튼 누름 횟수 및 시간대별 분석
- 승차버튼 작동 시 실제 정차율
- 교통약자 만족도 조사
- 운수종사자의 승객 인지율 변화

## 기대효과

- 무정차 민원이 약 30~40% 감소하여 대중교통 서비스의 만족도가 향상된다.
- 승객 인지율이 높아져 정류장의 안전한 이용 환경이 조성된다.
- 고령층·장애인 등 교통약자의 이동권이 확대되어 대중교통 접근성이 좋아진다.
- 승차 데이터를 축적함으로써 배차 정책과 서비스 개선이 더욱 효과적으로 이루어진다.
- 조례 기반의 행정관리 체계가 갖추어져 사업의 지속적 개선이 가능해진다.

## 결론

정류장형 승차버튼 도입과 조례 개정은 화성시 버스 무정차 문제를 실질적으로 해결하고 교통약자 이동권을 보호하는 가장 직접적이고 효과적인 정책이다.

[시범 시행 → 데이터 분석 → 조례 개정 → 본사업 확대]의 단계적 추진이 가장 합리적이며, 장기적으로 화성시 대중교통 서비스의 신뢰도를 크게 높일 수 있을 것이다.

### [참고자료]

경기일보, 2024. 8. 12. 승차벨 눌러도 ‘땡’... 경기도내 버스 ‘무정차’ 여전

경기일보에 따르면 승차벨 신청 건수는 6만 8천 533건으로 증가했지만, 무정차 민원 건수는 전년도보다 25.61%(2천 761건) 상승했음. 특히 승차벨 도입 이전보다 41.01% 상승

중부일보, 2023. 7. 26. 경기버스 승차벨 ‘1만명 중 6명’ 늘었다... 실효성 의문

중부일보에 따르면 경기도청 시내버스 민원 현황 분석 자료에 의하면 2023년 1분기(1~3월) 시내버스 무정차 민원은 2천198건으로 지난해 같은 기간(1천622건) 대비 36%(576건) 증가. 1분기 월평균 경기도 시내버스 이용 건수는 8천878만 건인 데 반해 월평균 경기버스승차벨 서비스 이용 건수는 0.06%(5만7천 건), 1만 명 중 6명만이 서비스를 이용



## [참고자료2]

화성시 「시내버스 공공관리제 운영 조례」

**제12조(운송사업자의 책무)** 운송사업자는 다음 각 호의 책무를 진다.

1. 운송사업자는 부당하게 재정지원 받거나 운송수입금을 누락하지 않을 것
2. 운송사업자는 재정지원금 및 운송수입금 등을 공정하고 투명하게 처리할 것
3. 운송사업자는 재정지원금 및 운송수입금과 관련한 시장의 자료 제출 요구·조사·감사 및 외부 회계감사에 성실히 응할 것
4. 운송사업자는 이용객의 불편이 발생하지 않도록 최선의 노력을 할 것
5. 운송사업자는 원가절감을 위해서 최선의 노력을 다할 것

**제17조(안전운행 방안)** ① 운송사업자는 별표의 시 공공관리제 서비스 이행표준에 따른 서비스를 제공하도록 노력하여야 한다.

② 운송사업자는 안전운행을 위하여 다음 각 호의 내용을 준수하여야 한다.

1. 음주운전, 난폭운전 및 교통법규위반 등 시민의 안전과 직접적 관련이 있는 법규 위반을 하지 않도록 버스 운전자의 지속적 관리
2. 버스 내·외부의 청결상태 유지
3. 버스 운행에 관한 각종 안전장치 마련과 유지관리
4. 버스 운전자가 운행과 관련한 각종 기기 조작에 능숙하도록 정기적인 교육 시행 및 각종 기기의 정상적 작동을 위한 조치
5. 압축천연가스(CNG) 용기의 지속적인 안전관리

## [참고자료3]

**여객자동차 운수사업법** (약칭: 여객자동차법)

[시행 2026. 12. 3.] [법률 제21103호, 2025. 12. 2. 일부개정]

국토교통부(교통서비스정책과 - 특시), 044-201-4771, 4757  
국토교통부(교통서비스정책과 - 시외버스), 044-201-3825, 3830  
국토교통부(교통서비스정책과 - 시외버스), 044-201-3832, 3827  
국토교통부(국립안전관리본부) - 자동차안전관리, 044-201-3819, 3822  
국토교통부(국립안전관리본부) - 자동차안전관리, 044-201-3825, 3825  
국토교통부(자동차운행기록관리과 - 운행기록), 044-201-4871  
국토교통부(교통서비스정책과 - 운수종사자 관리, 자가용 자동차의 유상운송 금지), 044-201-3824, 3825

□ **제26조(운수종사자의 준수 사항)** ① 운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다. <개정 2013. 3. 23., 2014. 1. 28., 2017. 10. 24., 2019. 8. 27., 2024. 1. 9.>

1. 정당한 사유 없이 여객의 승차(제33조 제1항 제3호)의 수요응답형 여객자동차운송사업의 경우 여객의 승차배약을 포함한다)을 거부하거나 여객을 중도에서 내리게 하는 행위(구역 여객자동차운송사업 중 **대중형**으로 정하는 여객자동차운송사업은 제외한다)
2. 부당한 요금 또는 요금을 받는 행위(구역 여객자동차운송사업 중 **대중형**으로 정하는 여객자동차운송사업은 제외한다)
3. 일정한 장소에 오면 시간 절차에 따라 여객을 유치(誘致)하는 행위
4. 삭제 <2014. 1. 28.>
5. 운을 완전히 잃지 아니한 상태에서 자동차를 출발시키거나 운행하는 행위
6. 여객이 승차하기 전에 자동차를 출발시키거나 승차할 여객이 있는데도 정차하지 아니하고 정류소를 지나치는 행위
7. 안내방송을 하지 아니하는 행위(국토교통부령으로 정하는 자동차 안내방송 시설이 설치되어 있는 경우만 해당한다)
- 7의2. 여객자동차운송사업을 자동차 안에서 종업하는 행위
- 7의3. 휴식시간을 준수하지 아니하고 운행하는 행위
- 7의4. 운전 중에 방송 중 영상물을 수신하거나 재생하는 장치(후대전화 등 운전자가 휴대하는 것을 포함하며, 이하 "영상표시장치"라 한다)를 이용하여 영상물 등을 시청하는 행위. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.  
가. 지리안내 영상 또는 교통정보안내 영상  
나. 국가비상사태·재난상황 등 긴급한 상황을 안내하는 영상  
다. 운전 시 자동차의 좌우 또는 전후방을 볼 수 있도록 도움을 주는 영상
8. 택시요금미터를 임의로 조작 또는 훼손하는 행위
9. 그 밖에 안전운행과 여객의 편의를 위하여 운수종사자가 지키도록 **국토교통부령**으로 정하는 사항을 위반하는 행위



2025 화성시청소년참여위원회  
정책제안서

PART  
04

---

활동  
소감 및  
후기



### 김종찬 (위원장)

2025년 한 해는 제게 매우 뜻깊은 시간이었습니다. 처음으로 청소년 참여 위원회 위원장 역할을 맡으며, '잘 해내야 한다'는 막연한 부담감과 두려움도 앞섰습니다. 특히 정책 기획 과정에서 갑작스러운 인원 변동으로 인해 어려움을 겪기도 했습니다. 하지만, 많은 분들의 도움 덕분에 2025년 경기도 청소년 참여 위원회 우수사례 공모전 정책 제안 부문에서 수상이라는 값진 결실을 맺을 수 있었습니다. 물론 위원장으로서 처음이었기에 미숙했던 부분도 분명히 있었습니다. 앞으로는 이러한 경험을 바탕으로, 다음 연도부터는 정책 수립 과정에서 통계 자료 분석을 넘어 정책 이해관계자와의 심층 인터뷰를 병행하여 보다 실효성 있는 정책이 수립될 수 있도록 노력하겠습니다.

올 한 해, 부족했던 저를 믿고 도와주신 모든 분들께 진심으로 감사드립니다. 늘 멈추지 않고 성장하는 사람이 되겠습니다!



### 정건우 (부위원장)

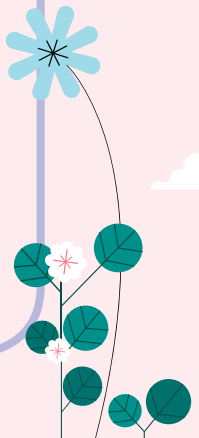
2025년도 활동 초기에는 개인적인 이유로 인해 활동에 집중하기 어려웠고 인원의 변동으로 인해 활동에 어려움을 느꼈습니다. 하지만, 활동에 집중하고 많은 회의와 이야기를 거치면서 앞으로의 활동과 방향성의 중요성을 깨달았습니다.

내년이 마지막이 될 수 있는 시점에서 이번 깨달음으로 앞으로의 활동을 만들어가는 데 도움이 될 거 같아 기대됩니다. 빠르게 내년이 와서 새로운 사람들과 새로운 활동을 통해 저 스스로가 발전하고 성장할 수 있는 계기가 되었으면 좋겠습니다. 이번 활동을 도와주신 많은 분들께 감사하다는 말씀과 앞으로도 잘 부탁한다는 말씀을 드리고 싶습니다.



### 문현서 (부위원장)

시간은 빠르게 달려가서 벌써 따뜻했던 봄이 지나고, 눈이오는 겨울이 되었습니다. 이번 청참위 활동을 하며, 평소에는 참여하지 못한 많은 것들을 배우고 해보는 계기가 되었습니다. 저는 작년 청참위 추가인원 모집을 통하여 들어오게 되었습니다. 이런 활동은 처음인지라 많은 긴장을 했었지만, 청참위에 소속된 다른 분들이 친근하게 대해주셔서 금세 긴장을 풀고, 친하게 지낼 수 있던 것 같습니다. 또한 여러 정책을 제안하고, 고민하는 과정에서 우리가 살아가는 생활에 불편한 점은 없는지에 대해 조금 더 깊게 생각 된 것 같습니다. 올해는 중간고사와 기말고사, 그리고 베이킹과 청참위의 시간이 겹쳐서 많이 참석을 하지 못했습니다. 하지만 내년부터는 조금 더 신경을 써서 활동에 참여해야겠다고 생각하였습니다.



## 신아성



오랜시간 동안 청참위에 있으면서, 여러 정책을 내고 강의를 들었던것 같다. 그러나 이번에 만난 위원들과는 더 많은 것을 한 것 같다. 정책이라는 기본 개념에 대한 것을 배우고, 환경포럼에 참여하는 등의 활동으로 많은 아이디어와 경험을 얻을 수 있었다고 생각한다. 무엇보다 위원들끼리의 사이가 좋은것이 우리가 정책을 서로 협력하여 제안하고, 올곧은 방향으로 나아갈 수 있는 이유라고 생각되는 한 해였다.

## 김태연

올해 청참위 활동을 하면서 다양한 사람들과 이야기를 나누고 회의를 하며 저 자신이 매우 성장할 수 있었던것 같습니다 처음에는 제안서 쓰는것도 어렵고 자료조사도 저만 못하는 것 같았는데 많은 사람들의 도움을 받으며 필요한 자료들을 찾아가고 제안서도 한 팀의 일원으로 써보게 되어서 뜻깊었던 시간이었습니다. 바쁜 일상 속에서도 한달에 한번정도 대면 회의를 가지고 다양한 행사에 참여한 경험은 오랫동안 기억에 남을 것 같습니다. 내년에도 청참위 활동을 이어 하면서 새로운 사람들과 다양한 의견을 나누고 제 힘으로 온전한 정책제안서를 만들어보고 싶습니다

## 이수빈



화성시 청소년 정책제안 대회에 사회를 맡았던 경험만큼은 저에게 정말 뜻깊고 소중한 시간이었습니다. 청소년들의 반짝이는 아이디어를 가장 가까이에서 듣고, 청소년들의 떨림과 자신의 정책과 아이디어를 발표하기 위해 떨림을 극복해내는 빛나는 열정을 지켜볼 수 있어서 매우 소중한 시간이었습니다. 또한 부스를 운영하며 제가 그린 청참위 캐릭터가 시민분들이 참여한 마스코트 투표에서 가장 높은 표를 얻은 것도 매우 뜻깊었습니다.

이번 활동을 마무리하며 가장 먼저 드는 생각은 저 개인에 대한 아쉬움과 죄송함입니다.제가 개인적인 사정으로 인해 청참위 활동에 적극적으로 많이 참여하지 못했고, 그 결과 맡은 역할을 제대로 수행하지 못했습니다. 대부분의 회의나 활동에 참여하지 못하고 빠져있었던 시간이 많아 아쉬웠습니다.

비록 이번에는 제대로 활동에 기여하지 못했지만, 이 경험을 반성하고 교훈 삼아 다음에는 어떤 역할이든 책임감을 가지고 최선을 다하는 사람이 되겠습니다. 함께 수고해주신 모든 분들께 진심으로 감사드립니다.

이서현

올해는 활동을 많이 못 해서 조금 아쉬웠지만, 참여할 때마다 재미있고 배운 점도 많았습니다!! 다음에는 더 열심히 참여해서 의견이 더 많이 반영되면 좋겠습니다.

김고은

이번 2025에 청소년 참여 위원회 위원으로 발탁되어 비록 짧은 시간이었지만 정책에 관해 관심있는 분들과 의견을 나누는 시간을 가질 수 있어서 좋았던 것 같다. 의견에 목소리 낼 수 있도록 많이 배려 해준 다른 위원들에게 감사함을 전한다. 자신의 일처럼 함께 자료 조사도 해주고 내 의견에 관한 피드백을 해주어 더욱 보람 찾던 것 같다. 비록, 올해에는 활동 참여를 많이 하지 못하여 아쉬운 점이 없지 않아 있기에, 내년에는 올해를 발판삼아 더 좋은 경험 많이 쌓을 수 있기를 희망한다.

정예린

2025년 한 해 동안 청소년참여위원회에서 활동하며 사람들 앞에서 의견을 표현하는 법과 서로 다른 생각을 조율하는 협동의 중요성을 배울 수 있었습니다. 일상 속 청소년들이 겪는 불편함을 찾아 해결 방안을 고민하는 과정에서는 작은 관심이 큰 변화를 만들 수 있다는 사실도 깨달았습니다. 이 활동을 통해 한층 더 성장했다고 느끼며, 앞으로도 청소년의 목소리를 사회에 전달하는 데 계속 힘을 보태고 싶습니다.

최정윤

올해 하반기 추가 모집으로 청소년참여위원회에서 활동하게 되어 올해 2025년에는 많은 활동에 참여하지 못할 것을 알고 있었습니다. 그러나 1년에 한 번만 하고 있다는 정책간담회에 함께 할 수 있어 뜻깊은 경험이 되었습니다. 회의하고, 위원분들께서 그동안 제안하셨던 정책들의 자료를 보며 제가 청소년참여위원회에 소속할 수 있음에 기뻐하며 자랑스러웠습니다. 내년 26년도에는 더욱 성장한 모습으로 열심히 활동하고 싶습니다.



# 2025 화성시청소년참여위원회 정책제안서

## 발행일

2025년 12월

## 발행처

화성시청 · 화성시여성가족청소년재단

## 편집

화성시여성가족청소년재단 화성시청소년수련관

경기도 화성시 태안로 145 화성시청소년수련관(유엔아이센터)

TEL 031.267.8841

화성시여성가족청소년재단 [www.hswf.or.kr](http://www.hswf.or.kr)

화성시청소년통합사이트 유스플래닛 [youthplanet.hswf.or.kr](http://youthplanet.hswf.or.kr)



화성시여성가족청소년재단  
Hwaseong City Women & Family & Youth Foundation

