

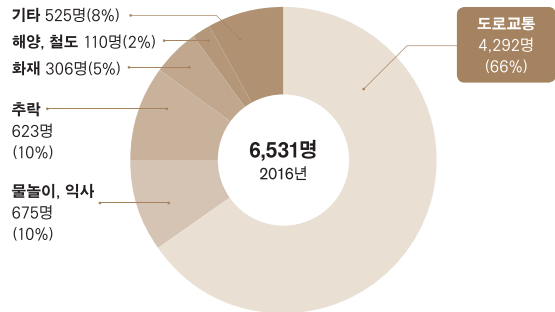
‘보행안전 종합대책’과 걷기 좋고 안전한 보행도시 만들기

이종수
행정안전부 안전개선과장

최근 전 세계적으로 안전, 환경, 삶의 질에 대한 관심이 증가하면서 우리 생활에 있어서 반드시 필요한 보행환경을 쾌적하고 안전하게 만들기 위한 논의가 활발하게 이루어지고 있다.

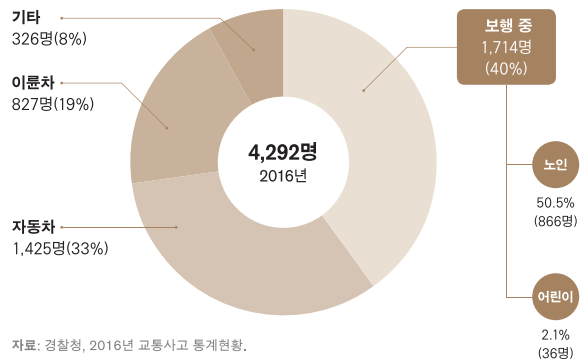
우리나라에서도 2012년 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」을 제정하여 국민의 보행권 확립을 위한 제도적 기반을 마련하고, 인프라 개선 등 다양한 노력을 기울이고 있다. 그동안 중앙정부와 지자체 등 관계기관의 적극적인 노력으로 교통사고 사망자수는 지속적으로 감소하고 있는 추세이지만, 2016년 우리나라 보행자 사망자 수는 전체 교통사고 사망자의 40%인 1,714명에 달하였다. 이는 하루에 보행사고로 약 5명이 사망하는 셈이다. 이 때문에 보행안전은 그 어느 분야보다도 시급히 개선해야 할 분야로 떠올랐다.

사고로 인한 사망자 현황



자료: 행정안전부, 2016 재난연감, 2016년도 사고발생 현황.

교통사고 사망자 현황



자료: 경찰청, 2016년 교통사고 통계현황.

최근 5년간(2012~2016년) 보행 중 사망자 현황

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
교통사고 사망자 수	5,392명	5,092명	4,762명	4,621명	4,292명
보행자 사망자 수	2,027명(37.6%)	1,982명(38.9%)	1,910명(40.1%)	1,795명(38.8%)	1,714명(39.9%)
노인 보행자	959명(47.3%)	951명(48.0%)	919명(48.1%)	909명(50.6%)	866명(50.5%)
어린이 보행자	54명(2.7%)	57명(2.9%)	26명(1.4%)	41명(2.3%)	36명(2.1%)

자료: 경찰청, 교통사고 통계현황(2012~2016년).

이에 따라 정부에서는 사람이 우선인 교통안전문화 정착을 위해 보행자 교통사고 사망자를 42%(2015년 1,795명 → 2021년 1,050명) 줄이는 것을 목표로 행정안전부, 국토교통부, 경찰청 등 관계기관 합동으로 ‘보행안전 종합대책’을 마련하였다.

차량 중심에서 보행자 중심으로 전환하기 위해 법·제도 정비

우선 보행자 통행량이 많고 사고가 빈번히 발생하는 주택가와 상가밀집지역 등 생활권 이면도로에 대해서는 운행속도를 30km로 제한하는 내용의 ‘30구역’ 지정제도와 그에 소요되는 예산 지원의 근거를 마련하고(「도로교통법」), ‘30구역’ 내에서 속도위반과 보행자 보호의무 불이행 등의 주요 법규 위반 운전자에 대해서는 벌점을 현행보다 2배 상향하는 방안을 검토·추진할 계획이다.

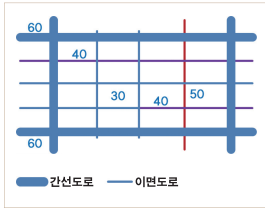
차도와 보도의 구분이 없는 도로에 대해서는 일정 구간을 ‘보행자 우선도로’로 지정할 수 있고, 보행자에 게 통행 우선권을 부여할 수 있도록 관련 법령 개정을 추진한다(「도로교통법」과 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」).

아울러 국가 차원의 종합적 보행정책 추진을 위해 5년 단위의 ‘국가 보행안전 및 편의증진 기본계획’ 수립 근거를 마련하고, 보행자의 안전 확보와 편의증진을 위해 현행 도시개발사업 등에 한정하던 보행환경 검토대상을 공영장·판매시설 등 대규모 건축물 신축 시에도 포함하는 방향으로 법령 개정을 추진한다(「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」).

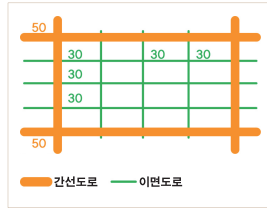
또한 일정 구역 내에서 도로 구간별로 30km, 40km, 50km 등 제한속도가 다양하여 사고 유발 요인이 되었던 것을 도시부 간선도로의 제한속도를 50km/h로 일괄 설정하고, 왕복 2차로 이하 이면도로

추진 목표 및 주요과제





안전속도 50-30(예시) 현재



안전속도 50-30(예시) 개선

는 30km/h로 일괄 설정하는 안전속도 ‘50-30’ 시범 사업을 단계적으로 확대해 나간다.

특히 어린이 보호구역 내에서의 과속 등 법규 위반 행위에 대해서는 현재보다 범칙금 과태료 등을 상향하는 방안도 적극 검토할 계획이다(「도로교통법」).

보행자 안전 문화의식 향상을 위해 교육, 홍보 강화

현재는 운전면허 취득 시 또는 면허취소·정지 처분을 받은 경우 교통안전에 관한 의무교육을 실시하고 있으나, 운전면허를 갱신하거나 적성검사 시에도 교통안전교육을 실시하는 방안을 검토 중이다.

터미널·관공서 주변 등 보행자 통행이 많은 지역을 ‘보행자 안전 시범도로’로 지정·운영하고, 보행 안전을 심각하게 위협하는 과속이나 이륜차 인도주행과 횡단보도·교차로 주변 불법 주정차 등 주요 법규 위반행위에 대해서는 집중 단속을 연중 실시한다.

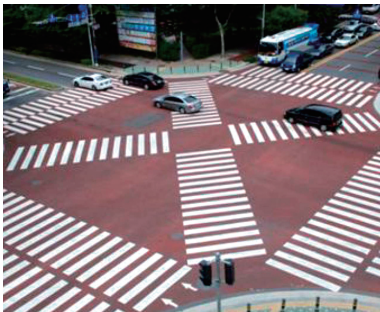
또한 안전신문고 등 스마트폰 애플리케이션을 활용하여 교통법규 위반행위 등을 신고할 수 있도록 신고 요령을 집중 홍보하고, 관계기관 합동 교통안전 캠페인 등 현장 홍보 활동도 강화한다.

보행자 이동편의 증진을 위해 보행환경 인프라 확충

횡단보도 최소 이격거리가 200m에서 100m로 완화(2016.11.)됨에 따라 횡단보도를 추가 설치하고, 보행밀집지역 내에 있는 불완전한 ‘ㄴ’, ‘ㄷ’형 횡단보도를 ‘ㅁ’형으로 개선하며, 보행시간 단축 효과(보행 시간 2분 8초→18초)가 큰 대각선(X자) 횡단보도 설치도 확대할 계획이다.

어린이·노인 보호구역 등에는 보행자 횡단시간을 단축하고 사고예방을 위해 횡단보도 주변에 차로 폭을 좁혀 횡단보도를 설치(내민 보도)하는 방안을 권장하고 야간에는 보행자 교통사고 예방을 위해 횡단보도를 건너가는 보행자가 잘 보일 수 있도록 횡단보도 투광기 설치도 확대해 나간다.

지자체에서 보행환경개선지구로 지정하여 시행하고 있는 ‘안전한 보행환경 조성사업’도 지속적으로 확대 지원하고, 농어촌 지역 중 보도가 없어 교통사고 발생 위험이 높은 구간에 대해서는 마을 진출입로 및 통과 도로구간에 안전펜스와 보도를 설치하는 등 보행안전시설을 확대할 예정이다.



대각선 횡단보도 설치(경기 과천시 우체국사거리 앞)
자료: 경찰청(2015), 횡단보도 설치기준에 관한 연구.



횡단보도 차로 폭 좁힘(내민 보도)
자료: NYC DOT(2015), Street Design Manual.



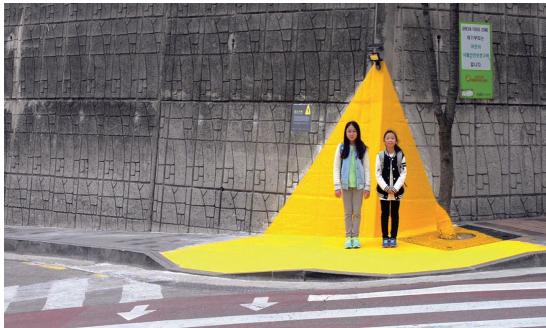
횡단보도 LED 투광기 설치(부산 해운대구)
자료: 부산지방경찰청(2016), 4월 보도자료.

어린이·노인 등 취약계층의 보행안전 환경 개선

이와 함께 어린이·노인 보호구역 지정과 정비를 확대할 계획이다. 어린이 보호구역은 매년 250곳씩 2021년까지 1만 2,425곳을 정비할 계획이며, 불법주정차 방지를 위해 단속용 CCTV 설치도 확대한다.

노인 보호구역은 매년 140곳씩 2021년까지 1,442곳을 정비할 예정이다. 특히 어린이·노인 보행자 사고 다발지역은 전문가 합동 특별점검을 통해 집중 정비하는 한편 어린이들이 교통안전지도사와 함께 등교하면서 교통안전수칙을 배울 수 있는 교통안전지도(Walking School Bus) 활동을 확산할 계획이다.

또한 어린이 교통사고 예방을 위해 최근 도입·설치되고 있는 옐로 카펫과 노란발자국이 전국적으로 확산될 수 있도록 옐로 카펫의 규격·형태 등의 기준 설치지침을 마련한다.



상 옐로 카펫(서울 성북구 길원초등학교 앞)

자료: 국제아동인권센터.

하 노란발자국(경기 용인시 상현초등학교 앞)

자료: 경기지방경찰청(2016), 3월 보도자료.

새로운 보행환경 위험요소에 대해 선제적 대응

최근 이용자가 늘어 보행자의 안전을 위협하는 전동킥보드, 전동휠 등 개인형 이동수단(Personal Mobility: PM)에 대해 이용 가능한 도로의 분류 및 이동 속도제한 등의 안전 통행기준을 정립하고, 보험적용방안을 검토·추진할 계획이다.

또한 승차형 구매시설(Drive Thru, 드라이브스루)과 관련해서는 사업장 주변에 반사경, 차량출입경보장치 등의 보행자 안전을 위한 시설 설치 기준을 정비하고 어린이 보호구역 내에 입점할 경우에는 학교운영위원회와 사전 협의 절차를 마련하여 어린이의 안전을 도모하도록 도로법 등 관련 법령을 개정한다.

아울러 보행 중 스마트폰 사용으로 인한 보행자 사고 예방을 위해 스마트폰 사용 교육과 홍보를 강화하고, ‘보행 중 스마트폰 주의’ 등 보도 부착물 설치를 지속적으로 확대해 나가며, 현재 교통사고 원인 통계에 들어가 있지 않은 보행 중 휴대전화 사용을 통계항목에 추가하여 예방대책에도 활용할 예정이다.

보행자 교통사고 예방은 국민안심 실현을 위한 정부의 핵심정책

보행환경은 여러 용도의 공간들을 연결하는 도시공간을 접속하는 매개체 역할을 한다. 아무리 좋은 용도의 공간이라고 해도 보행이라는 매개체가 없이는 무용지물이다. 안전하고 쾌적하고 편리한 가로는 다양한 보행활동을 유도하고 풍부한 보행활동은 다시 안전하고 활력 넘치는 가로를 만들게 해 준다.

보행자 교통사고 예방은 국민안심 실현을 위한 정부의 핵심정책 중 하나이다. 자동차 중심의 교통환경을 사람 중심의 교통환경으로 바꾸는 것은 오랜 시간이 필요하고 많은 예산과 노력이 수반될 일이다. 이번 대책이 보행자가 안심하고 걸을 수 있는 환경과 보행자를 배려하는 안전문화 정착의 초석이 되기를 기대한다.