

「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 개정 방안

김승남 부연구위원, 박수조 연구원

요약

- 교통정책 패러다임의 전환으로 '보행'의 중요성이 날로 증가하고 있으나, 보행자 교통사고 사망자 비율이 OECD 최하위를 기록하는 등 보행 여건은 여전히 열악한 수준
- 보행권 신장과 보행환경 개선을 목적으로 2012년 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」(이하 보행안전법)이 제정되었으나, 현행 법률은 기본권 보장, 정책 추진체계, 세부시책 적용 측면에서 여러 한계를 보이고 있음
- 본고에서는 보행 관련 법 조문과 판례, 관련 법률에 의한 법정계획과 법정사업의 주요 내용을 종합적으로 검토하여 보행안전법 개정(안)을 제안함

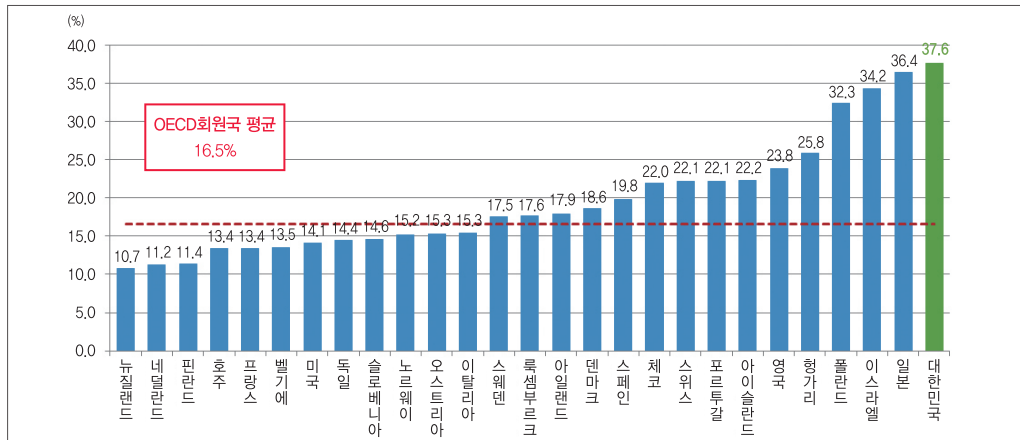
정책제안

- 보행안전법 개정(안) 제안
 - 보행권과 보행안전법의 위상 강화를 위해 보행권의 정의와 보행자 통행 원칙을 재정립하고 보행안전법이 타 법에 우선하도록 개정할 필요가 있음
 - 기존 유관 법률과 법정계획을 포괄하는 보행정책의 중심 체계를 마련하기 위하여, 국가 기본계획 수립과 국가 및 지역 위원회 설치 근거를 마련해야함
 - 보행자 안전이 특별히 위협받고 있는 보차혼용도로에서의 보행권 신장을 위하여 보행자우선도로와 보행자 보호구역의 지정 및 운영 규정 신설이 시급함
 - 보행정책 성과평가 도구를 마련하고 보행환경 및 행태 연구를 활성화하기 위하여 보행안전지수 공표와 보행환경 연구 센터 지정에 관한 근거 규정을 마련할 필요가 있음

1 서론

■ 보행자 사고의 심각성과 사회적 비용

- 2012년 우리나라 전체 교통사고 사망자 가운데 보행 중 사망자 비율은 37.6%로 OECD 회원국 중 최하위 기록



2012년 OECD 회원국의 전체 교통사고 사망자 대비 보행 중 사망자 비율

※ 출처 : 도로교통공단(2014), OECD 회원국 교통사고 비교, p43

- 또한 이로 인한 사회적 비용이 연간 3조 원(사상자 1인당 평균 5,750만 원)을 상회하는 등 막대한 사회적 손실 발생

교통사고로 인한 사회적 비용(2013년)

(단위: 억 원)

	계	차대사람	차대차	차량단독	건널목	기타
사회적 비용	141,332	30,158	97,548	12,977	17,742	63

※ 출처 : 도로교통공단(2014), 14년판 지역별 도로교통사고비용의 추계, p.49

■ 보행권 강화를 위한 법령 개정 필요

- 이에 따라 국민 80% 이상이 보행자의 권리를 우선시하는 법률이 필요하다고 인식하고 있으며¹⁾, 이러한 요구에 대응하기 위해 지난 2012년 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」(이하 보행안전법)이 제정됨
- 이를 근거로 각 지자체에서는 보행안전 및 편의증진 실태조사와 기본계획 수립, 보행자길과 보행환경개선지구 조성 등 다양한 정책을 추진하고 있으나, 보행권 신장과 보행환경 개선 측면에서 현행 보행안전법은 여전히 많은 한계를 드러내고 있음

1) 행정안전부 보도자료(2009.12.28.), “보행환경에 관한 국민의식조사 결과 발표”

- 이에 본고에서는 보행안전법을 비롯한 보행 관련 법제의 종합적인 한계를 파악하고, 보행안전법 개정을 통해 이를 해소할 수 있는 방안을 제안함

2 보행 관련 법제 현황 및 한계

■ 보행 관련 법제 현황

- 보행자의 권리와 보행환경 개선에 관한 법적 조치와 규정은 보행안전법 외에도 「도로교통법」, 「교통안전법」, 「교통약자의 이동편의 증진법」, 「지속가능 교통물류 발전법」 등 다양한 법률을 통해 다루어지고 있으며, 각 법에 의해 다양한 법정계획과 사업이 추진되고 있음

보행 관련 법제 및 조문 현황

현행 법명 (약칭)	「도로교통법」	「교통안전법」	「교통약자의 이동편의 증진법」 (교통약자법)	「지속가능 교통물류 발전법」 (지속가능교통법)	「보행안전 및 편의 증진에 관한 법률」 (보행안전법)
부처	경찰청 교통기획과	국토교통부 교통안전복지과	국토교통부 교통안전복지과	국토교통부 교통정책조정과	국민안전처 안전개선과
시행	1962.01.20.	1979.12.28.	2006.01.28.	2009.12.10.	2012.08.23.
목적	• 원활한 교통흐름	• 교통안전 증진	• 교통약자의 안전하고 편리한 이동권 보장 및 사회참여 · 복지증진	• 교통물류의 지속가능한 발전 기반 조성	• 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행 환경 조성
권리 보장			• 이동권	• 교통물류체계의 혜택을 누릴 권리	• 보행권
의무 규정	• 보행자 통행 • 도로의 횡단 • 차마의 통행 • 보행자 보호	• 보행자 • 차량운전자 • 교통시설 설치관리자			• 보행자 통행
개념 정의	• 보도 • 길가장자리구역 • 횡단보도 • 보행자전용도로		• 교통약자 • 이동편의시설 (장애인보도)	• 비동력 · 무탄소 교통수단	• 보행자길 • 보행환경
국가 계획 · 조사		• 국가교통위원회	• 국가교통위원회	• 국가교통위원회	
		• 국가교통안전 기본계획	• 교통약자 이동편의 증진계획	• 비동력 · 무탄소 교통수단 활성화 종합계획	
	• 도로교통사고 조사분석	• 교통안전점검 • 교통안전 특별실태조사	• 실태조사	• 지속가능성 조사 · 평가 • 보행교통 실태조사	
지역 계획 · 조사		• 지역교통안전기본계획	• 지방교통약자 이동 편의 증진계획	• 보행교통 개선계획	• 보행안전 및 편의증진 기본 계획
			• 실태조사	• 보행교통 실태조사	• 보행안전 및 편의증진 실태 조사
주요 사업	• 보행자전용도로 설치 • 어린이 · 노인 · 장애인 보호구역의 지정 · 관리		• 보행우선구역의 지정 · 관리		• 보행자전용길 조성 • 보행환경개선지구 지정 및 개선사업

- 그러나 현행 법제 체계는 기본권 보장, 정책 추진체계, 세부시책 적용 측면에서 다음과 같은 한계를 보이고 있음

■ 보행 관련 법제의 한계

(1) 기본권 보장의 한계

• 보행권 보장의 한계

- 판례상 횡단보도, 교차로, 안전지대(교통섬)를 제외한 도로 전체에서 운전자는 보행자를 보호할 의무가 없는 것으로 해석되고 있어, 「도로교통법」 제25조 및 제27조에 따른 보행자 보호 규정은 매우 제한적인 공간에서만 효력을 보임²⁾
- 법적 효력이 미치는 횡단보도에서도 보행신호등이 점멸하고 있거나 보행신호가 적색등으로 바뀐 직후인 경우, 또는 보행자가 횡단보도를 ‘통행’하고 있는 것으로 판단되지 않는 경우에는 보행자를 보호할 의무가 없으며, 그 외 ‘차로’로 판단되는 도로에서는 보행자를 주의하며 서행할 의무가 없음³⁾
- 또한 「도로교통법」 제8조 및 제10조에 의해 보도를 포함한 도로에서 보행자 통행은 큰 제약받고 있음. 보-차도가 분리되지 않은 이면도로에서 보행자는 반드시 길가장자리 또는 길가장자리구역으로 차마와 마주보며 통행해야 하며⁴⁾, 도로 횡단은 횡단보도 · 육교 · 지하도 외에서는 불가능함⁵⁾

• 보도가 없는 도로에서의 보행자 안전 보장의 한계

- 현행 법률에서 규정하고 있는 길가장자리 및 길가장자리구역의 실질적인 폭은 보행자의 원활한 통행이 어려운 수준이며, 해당 공간에서 보행자를 보호하는 규정이 부재
- 2011년부터 2013년까지 이면도로로 추정되는 폭 9m 미만의 도로에서 발생한 보행자 사고 사망자 수는 전체 보행자 교통사고 사망자 수의 약 54%, 부상자 수는 약 64%에 달함⁶⁾
- 일반적인 ‘보행로’범위를 확장 또는 재조정하여 보차혼용도로(이면도로)에서 보행활동을 보장하는 규정이 마련되어야 함

(2) 정책 추진체계의 한계

• 국가 기본계획 및 정보체계의 부재

- 보행정책을 총괄적으로 다루는 기본계획이 존재하지 않아 보행자의 안전과 편의를

2) 참조판례 : 대법원 1988.10.11. 선고 88도1320 판결

3) 참조판례 : 대법원 2001.10.9. 선고 2001도2939 판결; 대법원 1993.8.13. 선고 93도1118 판결

4) 참조판례 : 대법원 1968.3.26. 선고 67다696 제1부 판결

5) 참조판례 : 대법원 1993.12.10. 선고 93다36721 판결

6) 삼성교통안전문화연구소 인터넷 매거진, 보행자 교통사고 실태와 대책, 『교통사고 예방의 달인 시리즈』제24호(2014.12.23.)

위한 모든 조치를 취하기 위해서는 각각의 개별계획을 수립해야 하는 상황으로, 관련 계획 수립에 있어 예산이 중복 투자되는 상황이 발생함

- 또한 개별적으로 수립되고 있는 유사 기본계획의 경우 도시 전체 보행체계에 대한 고려가 부족한 것이 현실
- 정보관리체계 부재로 보도연장 등 보행환경 여건에 대한 현황 정보가 구축되어 있지 않은 지자체가 많으며, 이에 따라 지역 기본계획 수립이나 시책 마련 시 어려움을 겪고 있음

• 법정계획 소관 위원회의 분야 편중

- 기존 보행 관련 국가 기본계획은 모두 「국가통합교통체계효율화법」에 의한 국가교통 위원회에서 심의를 담당하며, 도시계획위원회는 심의 기능을 가지고 있지 않아 도시 계획 및 설계 관점의 심의가 함께 이루어져야 할 보행정책이 교통안전과 교통체계 관점에서만 다루어지고 있음

• 사업 및 제도 통합에 따른 법적 보호조치 사각지대 발생

- 교통약자법의 보행우선구역사업은 보행안전법의 보행환경개선지구사업으로 통합되었으나 보행우선구역에 적용되었던 법적 조치는 보행환경개선지구에 적용되지 않음

교통약자법 제19조(보행우선구역에서의 조치) ① 시장이나 군수는 보행우선구역에서 보행자의 안전 또는 편의를 도모하기 위하여 지방경찰청장이나 경찰서장에게 다음 각 호의 조치를 요청할 수 있다.

1. 자동차의 일방통행 등 통행 제한
2. 자동차 운행속도 제한
3. 자동차의 정차나 주차의 금지

- 2016년 1월 21일부터 보행안전법의 보행자길에 「도로교통법」의 보행자전용도로가 포함될 수 있도록 법령 개정 필요

• 법정 보행사업 성과 평가체계의 부재

- 보행안전법에 의해 시행되는 보행환경개선지구사업의 경우 지자체장이 자체적으로 사업을 평가하도록 되어 있어 실효성이 미약하며, 다년간의 시행에도 평가체계가 정립되지 않아 예산투자의 효용성이 확인되지 않음

(3) 세부시책 적용의 한계

• 법정계획 세부시책의 중복

- 보행정책을 총괄적으로 다루는 기본계획이 존재하지 않아 여러 개의 관련 국가계획이 개별적으로 수립됨에 따라, 법적 의무사항이 아님에도 지자체에서 지역계획을 별도로 수립하고 있어 내용상 중복과 예산 중복 투자가 지속되고 있음

- 보행사업에서 적용된 새로운 도로 유형에 대한 법적 정의 및 보호조치 부재
 - 현행 보행사업에서 적용되고 있는 도로조성 개념을 다른 법률들의 도로 분류체계에 맞춰 구분 적용하기 어려움
 - 또한 관련 사업의 경우 도로에서 보행자의 다양한 활동이 이루어질 수 있도록 유도하고 있으나, 법적으로는 해당 공간에서 자유로운 통행이 허용되지 않아 교통사고가 발생할 경우 보행자 과실이 일반도로와 동일하게 산정됨

보행사업 대상지별 특성과 이에 반하는 보행활동 제한 법규

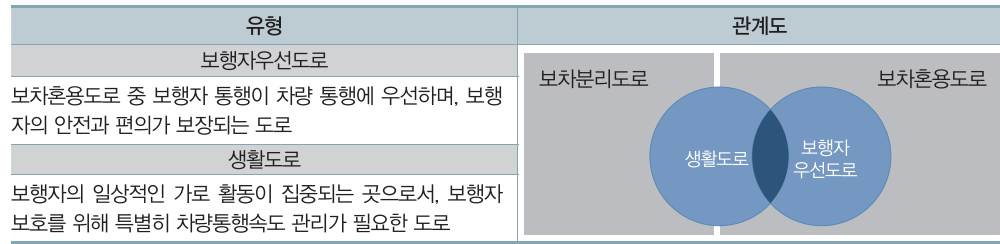
「도로교통법」의 보행자 활동 제한 규정		
<ul style="list-style-type: none"> • 차도 통행 금지(제8조) • 이면도로에선 길가장자리구역으로 통행(제8조) • 보도에서 우측통행(제8조) • 횡단시설 없을 시 도로 횡단 금지(제10조) • 도로에서 눕거나 앉거나 서있는 행위 금지(제68조) • 도로에서 놀이를 하는 행위 금지(제68조) 		
보행우선구역	보행환경개선지구	보행자우선도로
		
국토교통부, 2014	건축도시공간연구소(내부자료)	건축도시공간연구소(내부자료)
대중교통전용지구	학생안전지역(지킴이프로그램)	아마존
		
건축도시공간연구소(내부자료)	교육부, 2015	건축도시공간연구소(내부자료)

3 보행안전법 개정(안)

■ 기초개념의 법제화(제1조, 제2조 개정)

- 보행권 강화를 위한 기초개념의 법제화
 - 제1조 ‘목적’에서 보행안전 및 편의증진의 대상을 보행자가 아닌 모든 국민으로 확대
 - 제2조 ‘정의’에서 ‘보행자’와 ‘보행권’ 정의 신설
- 보행자를 위한 특수도로 개념의 법제화
 - 제2조 ‘정의’에서 현행 지자체 사업에서 적용되고 있는 새로운 도로 개념을 반영하기 위해, ‘보차혼용도로’, ‘보행자우선도로’, ‘생활도로’의 정의를 신설

보행자우선도로와 생활도로의 정의 및 관계도

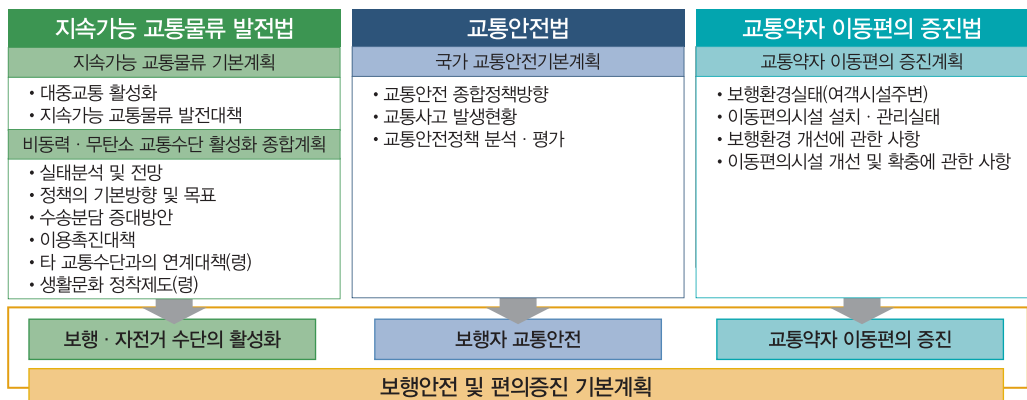


■ 타 법률과의 관계 및 보행자 통행원칙 재정립(제5조, 제22조 개정)

- 타 법률과의 관계 개정(제5조)
 - 제5조 ‘다른 법률과의 관계’에서 보행안전법이 타 법에 우선하도록 개정
- 보행자 통행원칙 재정립(제22조)
 - 제22조 ‘보행자 통행의 우선 등’ 개정을 통해 보행자의 자유로운 통행을 저해하는 「도로교통법」 제8조의 보행자 통행 의무규정을 완화하고 보행안전법의 효력을 강화

현행	개정(안)
제5조(다른 법률과의 관계) ① 보행자의 안전 및 편의증진과 보행환경의 조성 등에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다.	제5조(다른 법률과의 관계) ① 보행자의 통행과 안전 및 편의증진과 보행환경의 조성 등에 관하여 다른 법률의 규정에 우선하여 이 법에서 정하는 바에 따른다.
제22조(보행자 통행의 우선 등) ① (생 략) ② 보행자길에서는 우측통행을 원칙으로 한다. 다만, 보행자길 중 「도로교통법」에 따른 도로에서의 통행방법에 관하여는 「도로교통법」에서 정하는 바에 따른다.	제22조(보행자 통행의 우선 등) ① 현행과 같음 ② 보행자길에서는 보행자가 길의 전폭을 활용하는 것을 원칙으로 하되, 혼잡으로 보행자 간의 충돌이 예상되는 경우에는 우측통행을 우선으로 한다. 다만, 길가장자리구역 등의 보차혼용 보행자길에서는 차량과의 충돌 방지를 최우선으로 고려하여 보행자가 통행의 방향을 자유롭게 선택할 수 있다.
③ (생 략)	③ 현행과 같음

■ 국가 기본계획과 위원회 도입(제7조, 제8조 개정)



국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 주요 내용 도출

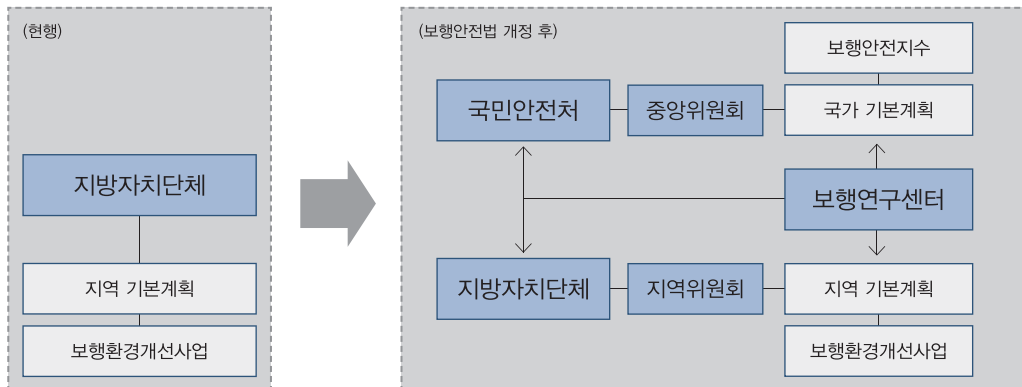
• 국가 ‘보행안전 및 편의증진 기본계획’ 수립 법제화

- 국민안전처 장관이 5년마다 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하도록 의무화(제7조의2)
- 현행 지자체 계획의 명칭을 ‘지역 보행안전 및 편의증진계획’으로 변경하고 상위계획인 국가 기본계획을 따라 수립할 수 있도록 내용 개정(제7조)

현행	개정(안)
〈신 설〉	<p>제7조의2(국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립) ① 국민안전처장관은 보행자의 안전 및 편의증진을 촉진하기 위하여 5년 단위의 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.</p> <p>② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 보행 정책의 기본 방향 및 목표 2. 보행안전 및 편의증진 실태조사에 관한 사항 3. 보행교통 수송분담률 증진에 관한 사항 4. 교통약자 보행 편의 증진에 관한 사항 5. 보행자의 안전에 관한 사항 6. 보행 관련 정보구축 방안에 관한 사항 7. 그 밖에 보행자의 안전 및 편의 증진을 위하여 대통령령으로 정하는 사항 <p>③ 국민안전처장관은 기본계획의 수립에 필요한 기초자료를 수집하기 위하여 관계 공공기관에게 자료 제출을 요구할 수 있다.</p> <p>④ 국민안전처장관은 기본계획안을 작성하여 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사와 협의한 후 제8조의2제1항에 따른 중앙위원회의 심의를 거쳐야 한다.</p> <p>⑤ 제1항에 따른 기본계획의 수립 및 변경 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>

• 기본계획의 심의 등을 위한 ‘보행안전편의증진위원회’ 설치 법제화

- 국민안전처 소속의 중앙 보행안전편의증진위원회 설치를 법제화하고, 국가 기본계획 및 주요 보행정책의 심의·자문 기능 등을 수행하도록 함(제8조의2)
- 시장 및 도지사 소속의 지역 보행안전편의증진위원회를 설치하고, 지역계획 심의기능을 수행하도록 함(제8조의3)



보행정책 중심 추진체계 변경안

현행	개정(안)
〈신 설〉	<p>제8조의2(중앙 보행안전편의증진위원회의 설치 등) ① 국민안전처장관은 보행 관련 정책에 관한 사항을 심의·조정하기 위하여 중앙 보행안전편의증진위원회(이하 “중앙위원회”라 한다)를 설치하여야 한다.</p> <p>② 중앙위원회의 기능은 다음 각 호와 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 국가 주요 정책에 대한 자문 2. 제7조의2에 따른 기본계획의 심의 3. 보행안전 및 편의증진에 관한 주요 정책의 조정 4. 그 밖에 보행안전 및 편의증진에 관련된 사항으로서 위원장이 부의하는 사항 <p>③ 중앙위원회의 위원장은 국민안전처장관이 되며, 부위원장은 국민안전처장관이 지명하는 사람이 된다.</p> <p>④ 중앙위원회의 위원은 다음 각 호의 자로 하되, 위원장을 포함하여 30명 이내로 구성한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 관계 중앙행정기관의 공무원 2. 지방자치단체의 장(특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도의 경우에는 부시장 또는 부지사)으로서 위원장이 위촉하는 자 3. 보행에 관한 전문지식과 경험이 풍부한 민간 전문가로서 위원장이 위촉하는 자 <p>⑤ 중앙위원회의 위원장이 부득이한 사유로 직무를 수행할 수 없을 때에는 부위원장이 그 직무를 대행한다.</p> <p>⑥ 그 밖에 중앙위원회의 구성·운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>

■ 보행자우선도로 및 보행자 보호구역 제도 마련(제17조의2~4 신설)

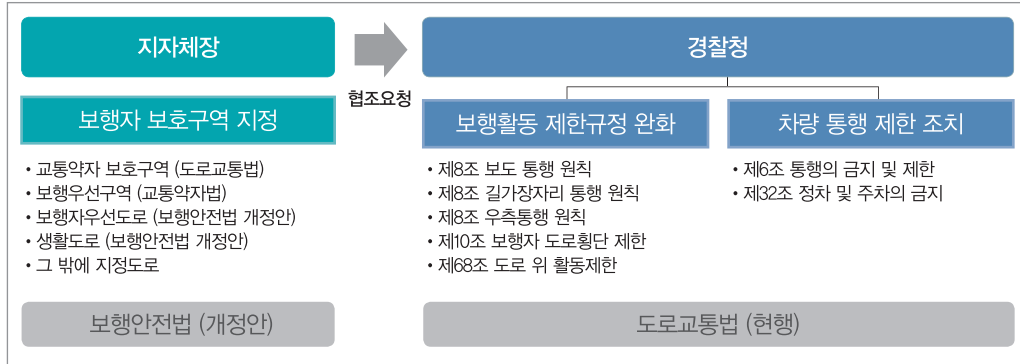
• 보행자우선도로의 지정 및 조성에 관한 근거 조항 마련

- 현행 보행자우선도로 시범사업의 근거를 마련하고, 보행자우선도로 지정 및 조성 절차를 규정하기 위해 관련 근거 조항 마련(제17조의2, 제17조의3조)

현행	개정(안)
〈신 설〉	<p>제17조의2(보행자우선도로의 지정 등) ① 특별시장등은 보행자의 안전하고 편리한 통행이 차마의 통행보다 우선되어야 한다고 인정하는 보차혼용도로를 보행자우선도로로 지정할 수 있다.</p> <p>② 특별시장등은 제1항에 따라 보행자우선도로를 지정하려는 경우에는 다른 법령에 따라 해당 지역을 관할하는 관계 행정기관의 장과 협의한 후 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어야 한다.</p> <p>③ 특별시장등은 제1항에 따라 보행자우선도로를 지정하였을 때에는 그 내용을 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다.</p> <p>④ 특별시장등은 제1항에 따라 지정된 보행자우선도로의 구간을 변경할 필요가 있거나 보행자우선도로의 지정 목적이 상실되었을 때에는 보행자우선도로의 지정을 변경하거나 해제할 수 있다.</p> <p>⑤ 특별시장등은 제4항에 따라 보행자우선도로 지정을 변경하거나 해제하는 경우에는 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다.</p>
〈신 설〉	<p>제17조의3(보행자우선도로의 조성) ① 특별시장등은 보차혼용도로에서 보행자에게 안전하고 쾌적한 보행환경을 제공하기 위하여 필요하다고 인정하면 보행자우선도로를 조성할 수 있다.</p> <p>② 특별시장등은 제1항에 따라 보행자우선도로를 조성할 때에는 다른 법령에 따라 해당 지역을 관할하는 관계 행정기관의 장과 협의한 후 해당 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 보행자우선도로 조성계획을 수립하고, 지체 없이 공보에 고시하여야 한다. 조성계획을 변경할 때에도 또한 같다.</p> <p>③ 보행자우선도로의 구조 및 설치기준은 「도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」제19조의3에서 정하는 바에 따른다.</p>

• 보행자 보호구역 지정에 관한 근거 조항 마련

- 지자체장이 보행자우선도로, 생활도로, 교통약자 보호구역 등을 ‘보행자 보호구역’으로 지정하고, 경찰청장에게 해당 구역에서의 차량 통행제한 조치와 도로교통법 상 보행자 활동제한에 대한 완화 조치를 요청할 수 있도록 근거 조항 마련(제17조의4)



보행자 보호구역의 지정 및 운용 체계

현행	개정(안)
〈신 설〉	<p>제17조의4(보행자 보호구역의 지정 등) ① 특별시장등은 보행자의 안전하고 편리한 통행이 차마의 통행보다 우선시 되어야 한다고 인정할 때에는 다음 각 호의 구역을 보행자 보호구역으로 지정할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 제17조의2제1항에 따른 보행자우선도로 2. 제2조제7호에 따른 생활도로 3. 「도로교통법」제12조제1항에 따른 어린이 보호구역 4. 「도로교통법」제12조의2제1항에 따른 노인 및 장애인 보호구역 4. 「교통약자의 이동편의 증진법」 제18조에 따라 지정된 보행우선구역 5. 그 밖에 보행자의 안전성 확보와 편의성 증진을 위하여 특별시장등이 필요하다고 인정하는 장소 <p>② 특별시장등은 보행자 보호구역에서 보행권을 보장하기 위하여 지방경찰청이나 경찰서장에게 대통령령으로 정하는 조치를 요청할 수 있다.</p> <p>③ 제2항에 따른 요청을 받은 지방경찰청장이나 경찰서장은 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다.</p>

■ 보행안전지수 및 보행환경 연구센터의 도입(제26조의2~3, 제28조 신설)

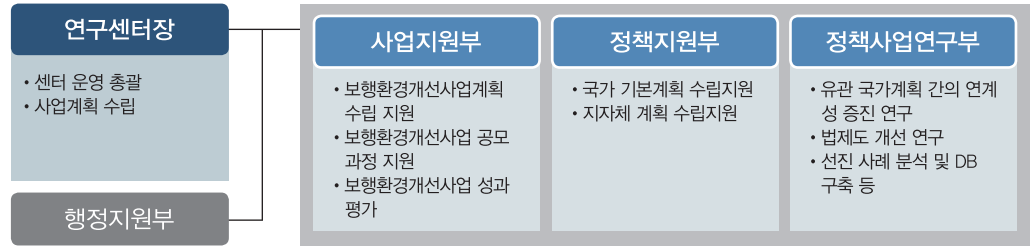
- 보행안전지수 산정 · 공표에 관한 근거 조항 신설
 - 지자체 보행정책의 성과를 평가하고 지자체 간 경쟁을 유도하기 위해, 국민안전처장관이 매년 ‘보행안전지수’를 산정 및 공표하도록 근거 조항 신설(제26조의2)

명칭(관련법)	주체	평가영역	평가 부문	정책적 활용
보행안전지수 (보행안전법)	국민 안전처	보행안전 (교통+지역)	[1] 정책 추진기반 [2] 정책 수립 이행의 적절성 [3] 녹색교통 활성화 [4] 보행자 안전	• 기본계획 시행에 대한 연차별 성과 평가 • 보행환경 개선사업 대상지 발굴

현행	개정(안)
〈신 설〉	<p>제26조의2(보행안전지수의 산정 및 공표) ① 국민안전처장관은 기초지방자치단체의 보행안전 및 편의증진 정책 성과 측정을 위한 지수(이하 “보행안전지수”라 한다)를 개발 · 조사 · 산정하여 그 결과를 공표할 수 있다.</p> <p>② 보행안전지수는 매년 조사 · 공표하는 것을 원칙으로 하며, 조사 항목 및 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>

- 보행환경 연구센터 지정에 관한 근거 조항 신설

- 국민안전처장관이 공공기관을 보행환경 연구센터로 지정하여, 국가 및 지자체 기본 계획, 보행안전지수, 보행환경개선지구사업 등 보행정책의 수립 및 평가를 지원하도록 함(제26조의3)



보행환경 연구센터 운영조직 구상안

현행	개정(안)
〈신 설〉	<p>제26조의3(보행환경 연구센터의 지정) ① 국민안전처장관은 보행안전 및 편의증진 정책의 지속적인 발전과 안전한 보행환경의 조성 등을 위하여 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조제1항의 어느 하나에 해당하는 공공기관을 국가 보행환경 연구센터(이하 “보행환경 연구센터”로 한다)로 지정하여 운영할 수 있다.</p> <p>② 제1항에 따른 보행환경 연구센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 보행 활성화 시책의 발굴 2. 보행 관련 제도 발전을 위한 조사·연구 3. 보행환경 개선에 관한 조사·연구 4. 기본계획 및 지역계획의 수립에 관한 지원 5. 보행환경개선사업의 계획·시행 및 평가에 관한 지원 6. 보행안전 및 편의 증진시설에 관한 연구 7. 그 밖에 보행안전 및 편의증진을 위해 필요한 사항 <p>③ 제1항에 따른 보행환경 연구센터의 지정·운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>

현황	한계점	개선방향	개정조문
보행자 권리에 관한 법적 근거 - 보행자 및 관련 개념의 법적 근거 - 보행 관련 권리 규정 보행자 공간의 유형 및 정의 - 보행로의 유형과 정의 - 법정 보호구역 및 특수도로의 정의 - 도로의 분류 및 운용체계 보행자 안전 및 이동편의 규정 - 공간 유형별 보행자 보호 규정 - 공간 유형별 보행자 활동 제한 규정 보행관련 법정 계획 현황 - 주요 국가 기본계획의 내용 ① 국가교통안전기본계획 ② 교통약자 이동편의 증진계획 ③ 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획 보행관련 법정 사업 현황 - 주요 정책사업의 내용 ① 법정 보호구역 조성사업 ② 보행우선구역 조성사업 ③ 보행환경 개선지구사업 ④ 대중교통전용지구 조성사업	기본권 보장의 한계 - 기초개념 정립의 한계 - 보행자 공간 규정의 한계 - 보행권 보장의 한계 정책 추진체계의 한계 - 국가 기본계획 및 정보체계의 부재 - 법정계획 소관 위원회의 분야 편중 - 제도 통폐합에 따른 법적 보호조치의 사각지대 발생 - 법정 보행사업 성과 평가체계의 부재 세부시책 적용의 한계 - 법정계획 세부시책의 중복성 - 보행사업 활성화를 위한 법적 기반 부재 ① 신규 도로개념의 정의 부재 ② 사업 대상지 내 법적 보호조치 부재	보행권 및 보행안전법 실효성 강화 - 보행권 강화를 위한 기초 개념의 법제화 - 보행자를 위한 특수도로 개념의 법제화 - 타 법률과의 관계 및 보행자 통행원칙 재정립 정책 추진체계 확립 및 기반 강화 - 국가 기본계획 수립의 법제화 - 중앙 및 지역 위원회의 설치 - 정책성과 평가도구의 마련 - 보행환경 연구센터의 지정·운영 보행사업 활성화를 위한 기반 마련 - 보행자우선도로 조성의 근거 마련 - 보행자 보호구역 등에서의 법적 규제 완화	제1조(목적) 제2조(정의) 제5조(다른 법률과의 관계) 제7조(지역계획의 수립) 제7조2(기본계획의 수립) 제8조2(중앙 위원회의 설치) 제8조3(지역 위원회의 설치) 제17조2(보행자우선도로의 지정) 제17조3(보행자우선도로의 조성) 제17조4(보행자보호구역의 지정) 제18조(보행자전용길의 관리 등) 제22조(보행자 통행 우선 등) 제26조2(보행안전지수 산정공표) 제26조3(보행연구센터의 지정) 제28조(권한의 위임위탁)

보행안전법 개정안 도출 흐름

4 결언

■ 보행안전법 개정의 의의

- 지자체 보행사업에 대한 법률적 근거를 마련하여 관련 사업 활성화 기대
- 보행자의 자유로운 통행을 제약하는 「도로교통법」의 구속력을 약화시키고 보행자 보호 조치를 강화함으로써 보행자의 안전과 편의 증진에 기여
- 보행자 공간 확대와 보행권 신장을 통해 국민 행복 증진에 기여

■ 향후 과제

- 보행안전법이 개정될 경우, 「도로교통법」 등 유관 법령과 상충되는 부분이 발생할 수 있으므로 관련 법령 전면 재검토 및 통합 개정이 요구됨
- 장기적으로는 보행환경과 행태를 다루는 관련 법령의 세부 조문을 흡수·통합하여, 보행권 신장과 관련 정책 및 사업 추진에 관한 사항을 보행안전법 중심으로 재편
- 보행영향평가 등 보행권 강화를 위한 추가적인 제도 기반을 마련하기 위해 지속적인 연구와 정책개발 필요

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

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

