

보행안전 및 편의 증진을 위한 법제 개선 연구

Improvement of Pedestrian Safety and Convenience Enhancement Act

김승남 Kim, Seung Nam
손동필 Son, Dong Pil

(a u r i

AURI-정책-2015-3

보행안전 및 편의 증진을 위한 법제 개선 연구

Improvement of Pedestrian Safety and Convenience Enhancement Act

지은이: 김승남, 손동필

펴낸곳: 건축도시공간연구소

출판등록: 제569-3850000251002008000005호

인쇄: 2015년 10월 26일, 발행: 2015년 10월 31일

주소: 세종특별자치 절재로 194, 701호

전화: 044-417-9600, 팩스: 044-417-9608

<http://www.auri.re.kr>

가격: 10,000원, ISBN: 979-11-5659-044-6

* 이 연구보고서의 내용은 건축도시공간연구소의 자체 연구물로서
정부의 정책이나 견해와 다를 수 있습니다.

연구진

Ⅰ 연구책임 김승남 부연구위원

Ⅰ 연구진 손동필 연구위원

Ⅰ 외부연구진 오세원 박사

Ⅰ 연구보조원 박수조, 노효정

Ⅰ 연구심의위원 유광흠 선임연구위원
 염철호 연구위원
 조상규 연구위원
 길영선 국민안전처 서기관
 김지엽 이주대학교 교수
 하동익 서울대학교 교수

Ⅰ 연구자문위원 김세훈 서울대학교 교수
 김은희 도시연대 정책연구 센터장
 김주영 교통안전공단 선임연구원
 김지엽 이주대학교 교수
 명묘희 도로교통공단 책임연구원
 박소순 국립재난안전연구원 책임연구관
 변완희 한국토지주택공사 수석연구원
 서정렬 영산대학교 교수
 성현곤 충북대학교 교수
 심재익 한국교통연구원 연구위원
 이윤호 안전생활실천시민연합 사무처장
 이 훈 신한대학교 교수
 장경욱 교통안전공단 선임연구원
 장명순 한양대학교 교수
 조준한 삼성교통안전문화연구소 책임연구원
 하동익 서울대학교 교수
 황선필 국민안전처 사무관

○ 개요

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

○ 정책제언

- 보행권과 보행안전법의 위상 강화를 위해, 보행권의 정의(제2조)와 보행자 통행 원칙(제22조)을 재정립하고 보행안전법이 타 법에 우선하도록 개정해야함(제5조)
- 기존 유관 법률과 법정계획을 포괄하는 보행정책의 중심 체계를 마련하기 위하여, 국가 기본계획의 수립(제7조)과 국가·지역 위원회의 설치 근거를 마련해야함(제8조)
- 보행자의 안전이 특별히 위협받고 있는 보차혼용도로에서의 보행권 신장을 위하여 보행자우선도로와 보행자 보호구역의 지정 및 운영 규정 신설이 필요함(제17조)
- 보행정책 성과평가 도구를 마련하고 보행환경 및 행태 연구를 활성화하기 위하여, 보행안전지수 공표(제26조)와 보행환경 연구센터 지정에 관한 근거 규정을 마련할 필요가 있음(제28조)

○ 기대효과

- 보행안전법 개정을 통해 보행권 보장의 근거를 마련함으로써, 국가 및 지자체 보행사업이 더욱 활성화될 것으로 기대됨
- 더 나아가, 보행자 공간 확대와 보행자 공간에서의 보행권 신장을 통해, 보행 활성화와 국민 행복 증진에 기여할 수 있을 것으로 기대됨

연구요약

제1장 서론

2012년 OECD 통계에 따르면, 우리나라의 보행자 교통사고 사망자 비율은 전체 회원국 중 최하위에 머무르고 있다. 또한, 이로 인한 사회적 비용은 연간 3조 원을 상회하는 것으로 보고되고 있다. 이와 같은 심각성에 따라 보행자 보호에 대한 문제의식 또한 점차 확산되어, 국민의 80% 이상이 보행자의 권리를 우선시하는 법률의 필요성을 인식하고 있다. 이러한 국민적 요구에 대응하기 위해 지난 2012년 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」(이하, ‘보행안전법’이라 칭함)이 제정되었다. 이를 근거로 각 각지자체에서는 실태조사와 기본계획의 수립, 보행자길과 보행환경개선키구의 조성 등 다양한 정책을 추진 중에 있으나, 보행권 신장과 보행환경 개선 측면에서 현행 보행안전법은 여전히 많은 한계를 드러내고 있다. 이에 본 연구는 국내외의 관련 법제 현황 및 문제점 검토결과를 바탕으로, 보행안전법 개정(안)을 제안하는 것을 목적으로 한다.

제2장 보행관련 법제 현황 및 한계

보행자의 권리와 보행환경 개선에 관한 법적 조치와 규정 사항은 보행안전법 외에도 도로법, 도로교통법, 교통안전법, 교통약자의 이동편의 증진법, 지속가능 교통물류 발전법 등 다양한 법률을 통해 다루어지고 있다. 그러나 기존의 법률 체계는 다양한 한계를 갖고 있다. 우선, 기존 법률만으로는

보행자의 기본 권리를 보장하는데 한계가 있다. 보행자와 보행권의 정의가 명확치 않으며, 보차혼용도로에서의 보행자 보호를 위한 규정 또한 마련되지 못한 상태다. 최근 판례를 살펴보더라도, 도로교통법에 의한 보행자 보호 규정은 매우 제한적임 범위에서만 한정적으로 적용되고 있으며, 동법에 따라 도로 상에서 보행자의 자유로운 통행과 활동이 제약받고 있다.

현행 법률 체계는 정책 추진체계 측면에서도 한계를 드러낸다. 보행관련 전문법이 제정되었음에도 국가 기본계획 수립이 법제화 되어 있지 않아 여러 유관 계획들에서 보행관련 정책을 산발적으로 수립하고 있으며, 결과적으로 유사 시책들의 혼재를 야기하고 있다. 더욱이, 이들 유관계획은 모두 국가교통위원회에서 심의하고 있어, 교통안전과 교통체계적 관점에서만 심의가 이루어지고 있으며 도시설계적 관점에서의 보행환경에 대한 고려는 거의 이루어지지 않고 있는 것이 현실이다. 또한, 교통약자법의 보행우선구역 사업이 보행안전법의 보행환경개선키구 사업으로 통합·추진되고 있음에도, 기존 보행우선구역에 적용되었던 법적 조치가 보행환경개선키구에는 적용되고 있지 않아 보행자 보호의 사각지대가 발생하고 있다. 이 외에도, 법정 보행사업의 성과 평가체계와 절차가 마련되어 있지 않은 것도 문제다.

마지막으로, 현행 법률 체계는 세부시책 적용 측면에서도 한계를 보인다. 법정 계획의 세부시책들이 중복됨에 따라 예산의 중복 투자와 혼란이 가중되고 있으며, 보행사업 대상지 내 보행자 사고 발생시 법적조치 완화규정이 마련되어 있지 않아 사업의 실효성이 떨어진다는 문제도 제기되고 있다.

제3장 보행관련 법제 개선방향

3장 1절에서는 상기한 한계점을 바탕으로, 보행관련 법제 개선의 기본 방향을 크게 (1) 보행권 및 보행안전법 실효성 강화, (2) 정책 추진체계 확립 및 기반 강화, (3) 보행사업 활성화를 위한 기반마련으로 설정했다. 구체적으로, 보행권 및 보행안전법 실효성 강화 측면에서는 보행권 강화를 위한 기초

개념과 보행자를 위한 특수도로 개념의 법제화, 그리고 타 법률과의 관계 및 보행자 통행원칙 재정립 방향을 제안했다. 정책 추진체계 확립 및 기반 강화 측면에서는 국가 기본계획 수립의 법제화, 중앙 및 지역 위원회의 설치, 정책 성과 평가도구의 마련, 보행환경 연구센터의 지정·운영 등을 제안했다. 마지막으로, 보행사업 활성화를 위한 기반마련과 관련해서는 보행자우선도로 조성의 근거 마련과 보행자 보호구역 등에서의 법적 규제 완화를 제안했다.

또한, 3장 2절에서는 국내외 법률 및 정책 사례를 토대로, 상기한 개선 방향을 법제화하기 위해 필요한 기본개념과 상세 조문 내용을 도출했다.

제4장 보행안전법 개정(안) 및 해설

4장에서는 상기한 법제 개선방향을 토대로 구체적인 보행안전법 개정안을 마련하고, 각 조문별 개정이유, 개정내용, 기대효과, 유사입법례, 법 및 시행령(안), 비용추계 결과를 제시했다. 주요 개정내용은 다음과 같다.

□ 기초개념의 법제화(제1조, 2조)

- 보행권 강화를 위한 기초개념의 법제화(제1조, 2조)
 - 법률의 목적에서 보행안전 및 편의 증진의 대상을 ‘보행자’가 아닌 ‘모든 국민’으로 변경
 - 보행자 및 보행권 정의 신설
- 보행자를 위한 특수도로 개념의 법제화(제2조)
 - 이면도로 안전성 개선을 고려하여 ‘보차혼용도로’의 정의를 신설
 - 보차혼용도로에서 보행자의 권리가 차마(車馬)에 우선하는 구역을 지정할 수 있도록 ‘보행자우선도로’의 정의를 신설
 - 보행활동이 보호되어야 하는 주거 및 상업지역 내 도로에서 도로교통법 완화 조치를 경찰청에 요청하기 위한 근거로서 ‘생활도로’의 정의를 신설(제2조)

보행안전 및 편의 증진을 위한 도로의 유형

유형	관계도
보차혼용도로 보도와 차도가 분리되지 않고 보행자와 차량이 혼재하여 이용하는 도로	
보행자우선도로 보차혼용도로 중 보행자 통행이 차량 통행에 우선하며, 보행자의 안전과 편의가 보장되는 도로	
생활도로 보행자의 일상적인 가로활동이 집중되는 곳으로서 보행자 보호를 위해 특별히 차량통행속도 관리가 필요한 도로	

□ 타 법률과의 관계 및 보행자 통행원칙 재정립(제5조, 제22조)

- 타 법률과의 관계 개정(제5조)
 - 다른 법률과의 관계에서 보행안전법이 우선하도록 개정(제5조)
- 보행자 통행원칙 재정립(제22조)
 - 보행자길에서의 보행자의 자유로운 통행을 저해하는 제22조 ②를 개정하여, 도로교통법 제8조의 보행자 통행 의무규정을 사문화하고 보행안전법의 법적 효력을 강화

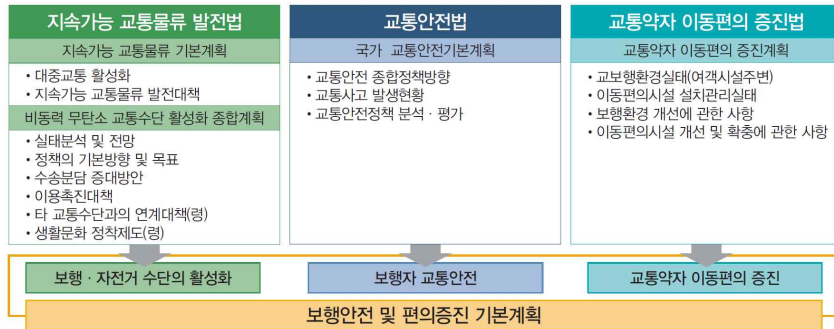
현 행	개 정 (안)
제5조(다른법률과의 관계) ① 보행자의 안전 및 편의증진과 보행환경의 조성 등에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다.	제5조(다른법률과의 관계) ① 이 법은 보행자의 통행과 안전 및 편의증진, 보행환경의 조성 등에 관하여 다른 법률보다 우선하여 적용한다.
제22조(보행자 통행의 우선 등) ① (생 략) ② 보행자길에서는 우측통행을 원칙으로 한다. 다만, 보행자길 중 「도로교통법」에 따른 도로에서의 통행방법에 관하여	제22조(보행자 통행의 우선 등) ① 현행과 같음 ② 보행자길에서는 보행자가 길의 전폭을 활용하는 것을 원칙으로 하되, 혼잡으로 보행자 간의 충돌이 예상되는 경우에는

현 행	개 정 (안)
<p>는 「도로교통법」에서 정하는 바에 따른다.</p> <p>③ (생 략)</p>	<p>우측통행을 우선으로 한다. 다만, 길가 장자리구역 등의 보차혼용 보행자길에서는 차량과의 충돌 방지를 최우선으로 고려하여 보행자가 통행의 방향을 자유롭게 선택할 수 있다.</p> <p>③ 현행과 같음</p>

□ 국가 기본계획과 위원회의 도입(제7조~제7조의3, 제8조의2~제8조의3)

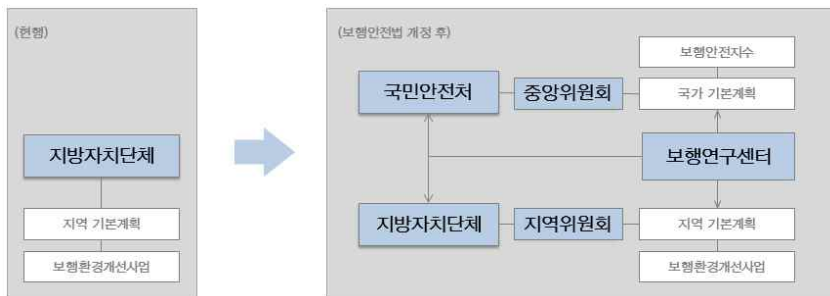
- 국가 ‘보행안전 및 편의증진 기본계획’ 수립 조항 신설
- 국민안전처 장관이 5년마다 국가 ‘보행안전 및 편의증진 기본계획’을 수립하도록 조항 신설(제7조의2)
- 현행 지자체 계획인 ‘보행안전 및 편의증진 기본계획’의 명칭을 ‘지역 보행안전 및 편의증진계획’으로 변경, 개정안의 국가 제7조의2 ‘기본계획’을 상위계획으로 따르도록 내용 개정(제7조)

현 행	개 정 (안)
<p>〈신 설〉</p>	<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 방안 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 기본계획을 수립하려면 기본계획안을 작성하여 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사와의 협의를 후 제8조의2제1항에 따른 중앙위원회의 심의를 거쳐야 한다.</p> <p>⑤ 제1항에 따른 기본계획의 수립 및 변경 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>



국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 기본 틀

- 기본계획의 심의 등을 위한 ‘보행안전편의증진위원회’ 설치 조항 신설
 - 국민안전처 소속의 중앙 보행안전편의증진위원회를 설치, 국가기본계획 및 주요 보행정책의 심의자문 기능 등을 수행(제8조의2)
 - 시장 및 도지사 소속의 지역 보행안전편의증진위원회를 설치, 지역계획의 심의기능 등을 수행(제8조의3)



보행정책 중심 추진체계 변경안

현 행	개 정 (안)
〈신 설〉	제8조의2(중앙 보행안전편의증진위원회의 설치 등) ① 국민안전처장관은 보행 관련 정책에 관한 사항을 심의·조정하기 위하여 중앙 보행안전편의증진위원회(이하 "중앙위원회"라 한다)를 설치하여야 한다. ② 중앙위원회의 기능은 다음 각 호와 같다. 1. 국가 주요 정책에 대한 자문 2. 제7조의2에 따른 기본계획의 심의

현 행	개 정 (안)
	<p>3. 보행안전 및 편의증진에 관한 주요 정책의 조정</p> <p>4. 그 밖에 보행안전 및 편의증진에 관련된 사항으로서 위원장이 부의하는 사항</p> <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> <p>1. 관계 중앙행정기관의 공무원</p> <p>2. 지방자치단체의 장(특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도의 경우에는 부시장 또는 부지사)으로서 위원장이 위촉하는 자</p> <p>3. 보행에 관한 전문지식과 경험이 풍부한 민간 전문가로서 위원장이 위촉하는 자</p> <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>

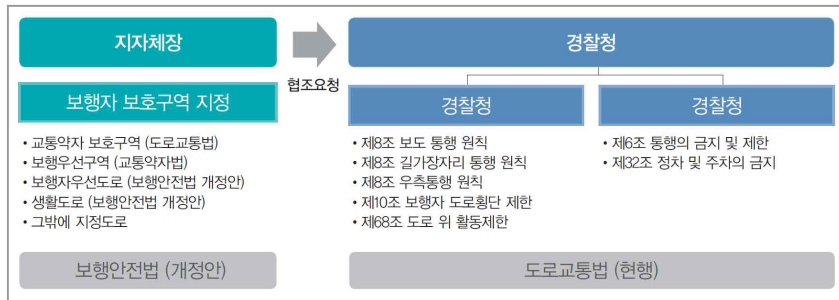
□ 보행자우선도로 및 보행자 보호구역 제도 마련(제17조의2~제17조의4)

- 보행자우선도로의 지정 및 조성에 관한 조항 신설
 - 지자체장이 보행자우선도로를 지정할 수 있도록 하는 조항 신설(제17조의2)
 - 지정된 보행자우선도로의 물리적 환경을 개선할 수 있도록 조성에 관한 조항 신설(제17조의3조)

현 행	개 정 (안)
〈신 설〉	<p>제17조의2(보행자우선도로의 지정 등) ① 특별시장등은 보행자의 안전하고 편리한 통행이 차마의 통행보다 우선시 되어야 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>

현 행	개 정 (안)
〈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 「도시군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」 제19조의3에서 정하는 바에 따른다.</p>

- 보행자 보호구역 지정에 관한 조항 신설
- 지자체장이 보행자우선도로, 교통약자 보호구역 등을 ‘보행자 보호구역’으로 지정, 경찰청에게 해당 구역에서의 차량 제한조치와 도로교통법의 적용 완화 조치를 요청할 수 있도록 함(제17조의4)



보행자 보호구역의 지정 및 운용을 위한 협조체계

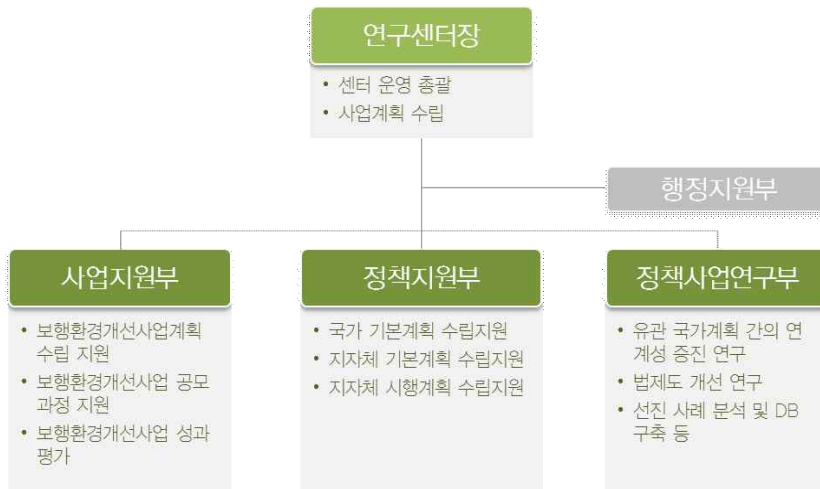
현 행	개 정 (안)
〈신 설〉	<p>제17조의4(보행자 보호구역의 지정 등) ① 특별시장등은 보행자의 안전하고 편리한 통행이 차마의 통행보다 우선시 되어야 한다고 인정할 때에는 다음 각 호의 구역을 보행자 보호구역으로 지정할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 제17조의2제1항에 따른 보행자우선도로 2. 제2조제7호에 따른 생활도로 3. 「도로교통법」 제12조제1항에 따른 어린이보호구역 4. 「도로교통법」 제12조의2제1항에 따른 노인 및 장애인 보호구역 4. 「교통약자의 이동편의 증진법」 제18조에 따라 지정된 보행우선구역 5. 그 밖에 보행자의 안전성 확보와 편의성 증진을 위하여 특별시장등이 필요하다고 인정하는 장소

현 행	개 정 (안)
	② 특별시장등은 보행자 보호구역에서 보행권을 보장하기 위하여 지방경찰청이나 경찰서장에게 대통령령으로 정하는 조치를 요청할 수 있다. ③ 제2항에 따른 요청을 받은 지방경찰청장이나 경찰서장은 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다.

□ 보행안전지수의 공표 및 보행환경 연구센터의 지정에 관한 제도 마련
(제26조의2~제26조의3, 제28조)

- 보행안전지수 산정·공표에 관한 조항 신설
- 보행정책의 성과 평가 도구로서 국민안전처장관이 매년 ‘보행안전지수’의 산정과 공표를 시행하도록 법제화(제26조의2)

현 행	개 정 (안)
〈신 설〉	제26조의2(보행안전지수의 산정 및 공표) ① 국민안전처장관은 기초지방자치단체의 보행안전 및 편의 증진 정책성과 측정을 위한 지수(이하 “보행안전지수”라 한다)를 개발·조사·산정하여 그 결과를 공표할 수 있다. ② 보행안전지수는 매년 조사·공표하는 것을 원칙으로 하며, 조사 항목 및 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.



보행환경 연구센터 운영조직 구성안

- 보행환경 연구센터 지정 조항 신설
 - 기본계획, 보행안전지수 등 보행정책의 지원 및 평가를 위하여, 국민안전처장관이 공공기관을 보행환경 연구센터로 지정하는 제도를 마련(제26조의3)
- 권한의 위임위탁 조항 개정
 - 신규 마련된 ‘기본계획’, ‘보행안전지수’ 등 국민안전처장관의 권한 및 업무를 전문기관에 위임위탁할 수 있도록 하는 조항 신설(제28조제2항)
 - 기존 ‘보행환경개선사업계획’ 등의 수립을 지자체장이 전문기관에 위임위탁할 수 있도록 조항 변경(제28조제1항)

현 행	개 정 (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>

제5장 결론

본 연구에서는 보행관련 법제 현황과 한계점 검토를 바탕으로 관련 법제의 개선방향을 제안하고, 그 구체적 대안으로서 보행안전법 개정(안)을 마련했다. 이를 통해 보행권 보장의 근거를 마련함으로써 국가 및 지자체 보행사업이 더욱 활성화되는데 기여할 것으로 예상된다. 또한, 더 나아가 보행자 공간 확대와 보행자 공간에서의 보행권 신장을 통해, 국민 행복 증진에 기여할 수 있을 것으로 기대된다.



연구 흐름 종합

그러나 본 연구 결과는 보행관련 법제의 전체적인 틀 내에서 미봉책에 불과할 수 있다. 보다 근본적인 개선을 위해서는 보행안전법 전면 개정을 비롯하여 관련 법제의 전면 재검토와 통합 개정이 요구된다. 본 연구에서 제안하는 바와 같이 보행안전법이 개정될 경우 기존 법제와 상충되는 부분이 생길 수 있으므로, 보행안전법 개정안에 맞춰 기존 법률의 세부 조항을 조정할 필요가 있다. 특히, 장기적으로는 관련법의 보행관련 조항을 보행안전법 중심으로 흡수통합하여, 보행자의 권리 신장이나 보행관련 정책 및 사업 추진에 관한 사항을 보행안전법 중심으로 재편할 필요가 있다.

이 외에도, 연구과정을 통해 ‘반드시 도입이 필요하나 현장 여건 상 아직은 시기상조일 수 있는 법적 조치’에 대한 다양한 의견을 확인했다. 대표적으로, 보행영향평가 제도의 도입 논의가 진행되었으나, 아직까지는 관련 제도를 추진하기 위한 제반 여건이 부족해 법안으로 구체화되지 못했다. 따라서 이러한 제도를 비롯해, 보행권 강화 및 보행관련 정책의 제도적 기반 마련을 위해 지속적인 연구와 정책개발 논의가 필요할 것으로 판단된다.

주제어: 보행안전 및 편의증진에 관한 법률, 보행자, 보행권, 보행환경

차 례

제1장 서론	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 연구의 내용 및 방법	8
3. 선행연구 현황 및 본 연구의 차별성	12
제2장 보행관련 법제 현황 및 한계	17
1. 보행관련 법률 및 주요 조문 검토	17
2. 보행관련 법정 계획 및 사업 현황 검토	38
3. 보행관련 법제의 한계	63
제3장 보행관련 법제 개선방향	75
1. 보행관련 법제 개선의 기본방향	75
2. 보행안전법 개정 조문 도출	79
제4장 보행안전법 개정(안) 및 해설	91
1. 주요 개정 내용	91
2. 조문별 개정내용	96
3. 비용추계	127

제5장 결론	133
--------------	-----

1. 연구 성과	133
2. 연구의 한계 및 향후 과제	137

참고문헌	139
부록1. 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 개정안 전문	145
부록2. 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제개정 연혁 및 주요내용	159
부록3. 보행안전 및 편의 증진을 위한 해외 정책사례	165
부록4. 개정안에 대한 전문가 검토의견	197

표차례

[표 1-1] 2013년 보행자 교통사고 사상자 비용	4
[표 1-2] 전국 지자체 보행안전법 이행현황	7
[표 1-3] 보행안전법 개정안 마련을 위한 전문가 자문회의 및 집담회 결과	10
[표 1-4] 관련 선행연구 및 본 연구의 주요 내용	14
[표 2-1] 현행 보행안전법과 관련된 타 법률 현황	17
[표 2-2] 보행자 관련 개념의 법적 근거	28
[표 2-3] 보행 관련 권리에 관한 법적 범위	29
[표 2-4] 일반적인 보행로의 법적 개념	29
[표 2-5] 보행자 보호를 위한 법정구역 및 특수도로	32
[표 2-6] 도로의 분류 및 운용체계에 관한 규정	33
[표 2-7] 보행자 보호에 관한 규정	34
[표 2-8] 보행자 활동 제한에 관한 규정	36
[표 2-9] 보행관련 법정 계획들의 위상과 역할	39
[표 2-10] 주요 국가 기본계획의 수립현황 및 내용적 범위	42
[표 2-11] 유관 국가 기본계획의 보행관련 시책 종합	45
[표 2-12] 교통약자 보호구역 지정사업 현황	46
[표 2-13] 교통사고 사상자 절반줄이기 종합시행계획, 보행관련 과제 요약	48
[표 2-14] 교통사고 사상자 절반줄이기 종합시행계획, 부처별 사업명 및 재정소요	49
[표 2-15] 제7차 교통안전기본계획에 반영된 범부처적 보행관련 사업	49
[표 2-16] 이명박정부와 박근혜정부의 보행관련 국정과제 내용 비교	50
[표 2-17] 교통사고 사상자 줄이기 종합대책, 보행관련 과제 요약	51
[표 2-18] 보행사업 추진방식과 자원 출처	51
[표 2-19] 보행관련 사업 현황	53

[표 2-20] 주요 보행사업의 취지 및 개념	55
[표 2-21] 보행환경개선지구의 여섯 가지 유형과 환경적 특성	57
[표 2-22] 도로폭원별 보행자 사상자수	67
[표 2-23] 정부에서 제공하는 보행관련 정보 현황	68
[표 2-24] 보행환경 현황 정보의 계획 반영 현황	69
[표 2-25] 계획수립시 요구되는 정보 및 수집 가능성	69
[표 2-26] 보행안전법 일부개정의 신규대조표	70
[표 2-27] 보행관련 정책사업의 평가체계	71
[표 2-28] 주요 국가 기본계획들의 보행관련 유사시책(현행)	72
[표 2-29] 주요 정책사업의 도로 조성 개념과 현행 법적 도로 분류 체계	73
[표 2-30] 사업 대상지별 보행활동 양상과 이에 반하는 보행활동 제한 규정	74
[표 3-1] 보행자와 관련한 개념 종합	80
[표 3-2] 보행권과 관련한 개념 종합	81
[표 3-3] 사업별 대상지 지정 기준(종합)	82
[표 3-4] 보행안전 및 편의 증진을 위한 도로의 유형(종합)	83
[표 3-5] '보행자 보호구역' 제도의 내용(종합)	84
[표 3-6] 정책 평가도구 사례 검토를 통해 도출된 보행안전지수의 기본방향	87
[표 3-7] 보행환경 연구센터 설치 및 운영방식의 개요(종합)	89
[표 4-1] 보행안전법 현행 법령과 개정안의 목차 비교	95
[표 4-2] 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립에 따른 추가 재정소요	129
[표 4-3] 보행안전편의증진위원회의 설치에 따른 추가 재정소요	129
[표 4-4] 보행안전지수의 개발 및 산정에 따른 추가 재정소요	130
[표 4-5] 국가 보행환경 연구센터의 지정 및 운영을 위한 비용구조표	131
[표 4-6] 국가 보행환경 연구센터의 지정 및 운영에 따른 추가 재정소요	132
[표 4-7] 개정안에 따른 추가 재정소요	132
[표 부록2-1] 보행안전법 입법 추진 과정	162
[표 부록2-2] 보행안전법 제·개정 연혁	162
[표 부록2-3] 보행안전법 일부개정(안)의 제안 현황	163

[표 부록2-4] 보행안전법의 내용	163
[표 부록2-5] 보행안전법 조항별 관련법	164
[표 부록3-1] WHO 보행안전 매뉴얼의 주요 내용	167
[표 부록3-2] 유럽 교통안전 의회의 보행자 안전을 위한 주요 권장 사항	170
[표 부록3-3] 영국의 도로교통령 제1장 보행자를 위한 규칙	171
[표 부록3-4] 영국의 도로교통령 제1장 보행자 도로횡단 규칙	172
[표 부록3-5] 도로 매뉴얼의 보행자 요구사항과 가로 설계	173
[표 부록3-6] 파리지시의 보행자 관련 법규	173
[표 부록3-7] 프랑스의 도로 안전 정책 사업	174
[표 부록3-8] 독일의 보행자 관련 도로 교통령 법규	177
[표 부록3-9] 독일 도로 교통령 특수도로 표지와 내용	178
[표 부록3-10] 독일의 템포 30지역 관련 법규와 표지	179
[표 부록3-11] 보행관련 기본적인 이론 및 현장 점검사항	181
[표 부록3-12] 뉴욕의 운전자 매뉴얼의 보행자 관련 규칙	182
[표 부록3-13] 뉴욕 차량과 교통법 제27절 보행자의 권리와 의무	182
[표 부록3-14] 뉴욕시 보행안전 연구 및 실행계획의 주요 연구 결과와 계획	183
[표 부록3-15] 뉴욕의 보행자 안전 프로그램	184
[표 부록3-16] 일본 도로교통법의 보행자 관련 법규	185
[표 부록3-17] 일본 도로교통법의 횡단보행자 보호를 위한 통행방법	186
[표 부록3-18] 안심보행지구 정비 방안	187
[표 부록3-19] 국외 보행관련 선진 제도의 법제도 현황	188
[표 부록3-20] 완전도로 정책 기본개념	193
[표 부록4-1] 보행안전법 개정안에 대한 의견수렴 결과	197

그림차례

[그림 1-1] 2012년 OECD 회원국의 보행자 교통사고 사망자 비율	3
[그림 1-2] 연구 흐름도	9
[그림 2-1] 보행관련 법제 구축 현황	26
[그림 2-2] 법적 보행로의 정의	30
[그림 2-3] 법정 보호구역 및 특수도로의 관계	31
[그림 2-4] 보행관련 법정 계획들의 위상과 역할	40
[그림 2-5] 보행관련 국가 기본계획 수립 연혁	41
[그림 2-6] 교통사고 사상자 절반줄이기 종합시행계획, 중점 추진과제별 세부목표	47
[그림 2-7] 주요 보행사업의 추진 연혁 및 성과	53
[그림 2-8] 보행우선구역 조성사업 추진체계	56
[그림 2-9] 보행환경개선지구 사업 추진체계	57
[그림 2-10] 대중교통전용지구 사업시행절차	58
[그림 2-11] 4개 안전구역을 통합하는 '학생안전지역'의 법적 개념	59
[그림 2-12] 학생안전지역(SSZ) 시범사업 추진체계	60
[그림 2-13] 2015년 아마존사업 추진체계	62
[그림 2-14] 보행환경 계획의 주요 쟁점과 관련 기본계획에서 다루어지지 않고 있는 부분	68
[그림 2-15] 보행환경개선지구 사업의 평가 절차	71
[그림 3-1] 보행관련 법제도의 한계와 개선방향	75
[그림 3-2] 보행정책 중심 추진체계의 변화	77
[그림 3-3] 보행자를 위한 특수도로 개념의 도출	82
[그림 3-4] 보행자 보호구역의 지정 및 운용을 위한 협조체계	85
[그림 3-5] 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 내용 도출	85

[그림 3-6] 보행교통 연구센터 운영방안 초기 구상안	88
[그림 3-7] 보행환경 연구센터 운영조직 구상안	89
[그림 4-1] 보행자 보호구역 도입의 취지	93
[그림 5-1] 연구 흐름 종합	136
[그림 부록3-1] 도로 이용자 우선순위	169
[그림 부록3-2] 공유공간 사례	196
[그림 부록3-3] 공유공간 개념	196

제1장 서론

1. 연구의 배경 및 목적
2. 연구의 내용 및 방법
3. 선행연구 현황 및 본 연구의 차별성

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구의 배경 및 필요성

□ 보행정책 추진 기반의 마련 및 여건 변화

- 보행안전 및 편의증진에 관한 법률(이하, 보행안전법) 제정(2012.08.23.)

보행권 확보와 보행환경 개선을 위한 기본원칙과 국가 등 관계자의 책무를 명시하기 위해 지난 2012년 보행안전법이 제정되었다. 이에 따라 보행안전 및 편의증진 실태조사 및 기본계획, 보행환경 개선지구의 지정 및 개선사업, 보행자전용길의 지정 및 조성 등의 관련 정책이 추진 중에 있다.

- 국민안전처 출범(2014.11.19.) 및 보행정책사업 총괄

아울러, 지난 2014년 말 국민안전처가 출범하면서, 안전개선과 교통안전계에서 보행관련 정책과 사업을 총괄 추진하게 되었다. 안전처에서는 국토교통부 소관 보행약자법에 의해 추진되던 보행우선구역 사업을 흡수통합해 보행환경 개선지구 사업으로 확대 추진 중에 있으며, 보행안전법 소관 업무를 담당하고 있다.

□ 보행관련 정책사업의 확산

- 지자체의 보행 활성화 정책 수립 및 추진 확산

정책 추진 기반이 마련됨에 따라 서울시를 비롯해 각 지방자치단체 단위에서도 보행 활성화를 위한 다양한 정책 사업이 추진되고 있다. 대표적으로 서울시의 경우, 보행친화도시 서울비전을 통해 보행자 중심의 도시 조성을 본격화하고 있으며, 보행전용거리 등 10대 사업을 추진 중에 있다. 부산시에서도 ‘보행 친화도시 원년’을 선포한 이후 보행 친화도시 종합 대책 마련하여 관련 사업을 적극 추진 중이다.

[보행친화도시 서울비전의 10대 사업]

- ① 보행전용거리(차없는 거리) 추진
- ② 보행친화구역 조성
- ③ 교통약자 보행환경개선
- ④ 보행자를 배려한 신호체계개선
- ⑤ 도심권 횡단보도 전면적 설치
- ⑥ 생활권 보행우선도로 도입
- ⑦ 어린이 보행전용거리 시행
- ⑧ 도심부 속도제한 강화
- ⑨ ‘보행친화도시서울’ 걷기대회
- ⑩ 도심보행길 조성

출처: 서울특별시(2012, p.8)

부산광역시 보도자료(2014.07)

부산광역시는 올해를 '보행 친화도시 원년'으로 선포했다. (중략) 부산시는 오는 9월 '보행 친화도시 부산 종합대책'을 마련해 보다 종합적이고 체계적인 보행환경 개선 사업을 추진해 나가기로 했다. 대책에는 부산시민이 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 보행환경 개선 4대 과제 10대 사업을 담는다. 10월부터는 보행자를 위한 '차 없는 거리'도 도심 곳곳에서 운영한다. 주말 시민들이 많이 찾는 부산시민공원, 서면 주변 등 거리를 보행자 전용거리로 3개월간 시범운영할 계획. 시범운영 성과를 분석해 거리 특성에 맞는 유형별 보행거리 조성을 추진하고, 각 구·군에 인센티브를 제공해 동참을 적극 유도할 방침이다.

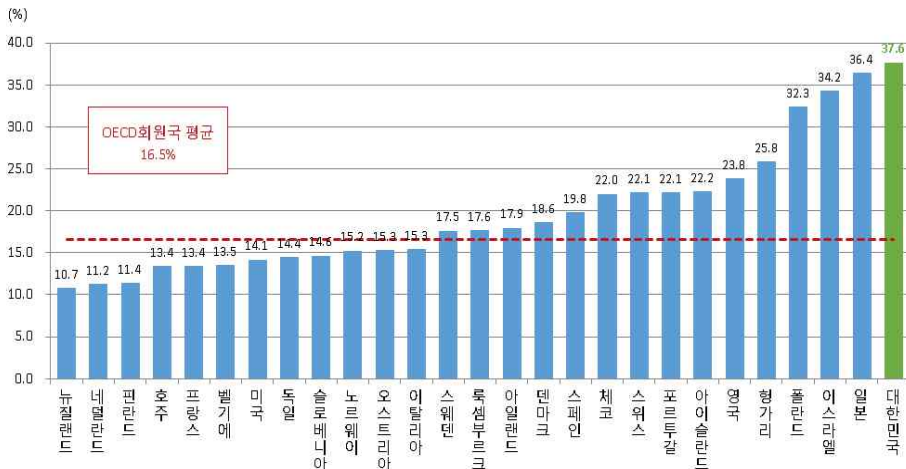
출처: 다이내믹 부산(2014, p1)

□ 보행자 사고의 심각성 지속

- 2012년 OECD 국가 중 보행자 교통사고 사망자 비율 1위

상기한 정책적 노력에도 불구하고 국내 보행자 교통사고 사망자 비율

(전체 교통사고 사망자 수 대비 보행 중 사망자 수)은 37.6%로 OECD 국가 중 가장 높은 수치를 기록하고 있다. 이는 OECD 평균인 16.5%를 두 배 이상 상회하는 수치로서(도로교통공단, 2014a, p.43), 국내 보행자 통행 여건이 여전히 여타 선진국에 비해 턱 없이 부족한 수준임을 알 수 있다.



[그림 1-1] 2012년 OECD 회원국의 보행자 교통사고 사망자 비율
출처: 도로교통공단.(2014a, p.43)

- 보행자 보호 의무에 관한 인식 부족

또한, 이러한 보행자 교통사고의 많은 비중이 보행자 보호 의무 위반에 의해 발생하고 있어, 보행자 보호 및 운전자 인식 개선을 위한 정책적 뒷받침이 요구된다.

“어린이 교통사고 다발지역에서 피해자 10명 중 6명이 횡단 중 사고를 당하고 가해자 43%는 보행자 보호의무 위반을 하여 사고를 낸 것으로 나타났다.”

출처: 국민안전처(2015)

- 보행자 사고로 인한 사회적 비용 증대

더욱이 이와 같은 보행자 사고의 심각성으로 인해, 2013년 보행자 교통사고 사상자 비용(인적피해)은 약 3조 158억에 이르고 있다(도로교통공단,

2014). 이는 사상자(부상자 및 사망자) 1인당 평균 5천7백50만 원에 해당하는 값으로, 보행자 사고로 인해 막대한 사회적 손실이 발생하고 있음을 알 수 있다. 따라서 사회적 비용 경감 측면에서라도 보행자 안전 제고를 위한 제도적 장치의 마련이 시급한 상황이다.

[표 1-1] 2013년 보행자 교통사고 사상자 비용

	계	차대사람	차대차	차량단독	건널목	기타
비용 (억 원)	141,332	30,158	97,548	12,977	17,742	63

출처: 도로교통공단(2014b, p.49)

□ 현행 보행안전법의 한계 및 개정 필요성

- 보행자 보호에 관한 문제의식 확산과 보행안전법 개정의 필요성

이와 같은 심각성에 따라 보행자 보호에 대한 문제의식 또한 점차 확산되고 있다. 2009년 행정안전부 조사에 따르면, 국민의 80% 이상이 보행자의 권리를 우선시하는 법률의 필요성을 인식하고 있는 것으로 나타났다(행정안전부, 2009). 이러한 요구에 대응하기 위해 지난 2012년 보행안전법이 제정되었으나, 이는 여전히 많은 한계를 지니고 있어 전면적인 개정이 필요한 상황이다. 현행 보행안전법의 한계와 개정 필요성을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

- 미흡한 보행권 보장 ⇨ 보행권 신장 및 신규 보행자 공간 개념의 도입

먼저, 보행권 신장을 목적으로 보행안전법이 제정되었음에도 불구하고, 보행자 통행 의무규정이나 보행자 교통사고 발생시 처리 원칙들이 도로교통법에 기반을 두고 있어 보행안전법 제3조에 의한 ‘보행권 보장’은 사실상 그 효과가 전무한 것이 현실이다. 즉, 일반적인 도로환경에서 보행자의 안전한 통행은 여전히 법적으로 보장받지 못하고 있다. 따라서 보행안전법 개정을 통해 ‘보행자의 권리’ 조항이 실효성을 갖도록 법적 효력을 강화할 필요가 있으며, 이를 위해서는 무엇보다 도로교통법에 의한 엄격한 보행자 통행 규정을 완화할 수 있는 제도적 장치의 마련이 요구된다.

도로교통법	》	보행안전법
[목적] 원활한 교통흐름		[목적] 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경 조성

또한, ‘보행자우선도로’나 ‘생활도로’와 같이 현장에서 적용되고 있는 도로 개념에 대한 정의와 해당 공간에서의 보행자 보호 조치가 마련되어 있지 않아, 지자체 단위에서 추진되고 있는 보행사업의 제도적 한계가 드러나고 있다. 예를 들어, 현행 법률에 앞서 가는 지자체 보행사업 중 하나인 서울시의 보행자우선도로 시범사업¹⁾의 경우, 보행자가 ‘우선’한다는 계획 개념을 적극 도입했음에도 불구하고 해당 공간에서 사고가 발생할 경우 도로교통법에 따라 일반 도로와 동일하게 과실상계 등의 사고처리가 이루어지게 된다. 즉, 보행자가 우선하는 도로를 조성하였음에도, 제도적으로는 보행자가 우선시 되는 효과가 전혀 나타나지 못하고 있는 것이다. 따라서 법률에 앞서 확산되어 가는 이들 사업을 법률적으로 뒷받침하기 위한 제도 마련이 요구된다. 구체적으로, 사람이 우선시되는 도로 공간에서의 보행자 권리를 보장해줄 수 있도록 보행공간에 대한 개념적 포용 범위를 확대할 필요가 있다. 이를 위해, 생활권 이면도로 정비사업(국민안전처), 대중교통전용지구 조성사업(국토교통부), 학생안전구역 사업(교육부), 보행자우선도로 조성사업(서울특별시) 등 중앙부처와 지자체에서 시행중인 보행사업들을 검토하여 보행자 권리 신장을 위해 필요한 새로운 보행자 공간 개념을 적극 도입할 필요가 있다.

사업목적

- 생활권 이면도로에서 차량과 보행자가 뒤섞여 이용하면서 발생하는 안전사고 위험 및 보행불편 해소
- 차보다 사람이 우선하는 도시교통 패러다임 확산

사업근거

- 법령상 근거: 도시·군 계획시설의 결정·구조및설치 기준에 관한 규칙 제9조
- 기타 근거(방침, 지침 등): 보행친화도시 서울비전, 시장방침 제404호(2012.12.27.)

1) 보행자우선도로의 경우 「도시·군 계획시설의 결정·구조 및 설치 기준에 관한 규칙」에 의해 도시·군 계획시설로 포함되었음에도, 관련 법률적 근거와 중앙부처의 추진 의지 부족으로 실질적인 사업이 전혀 이루어지지 않고 있었던 것으로서, 서울시에서 전국 최초로 시범사업을 추진 중에 있다.

사업내용

- 지원대상: 서울 권역별 이면도로(폭 8~10m 중앙선이 없는 생활권 이면도로)
- 사업규모: 보차 구분이 없는 생활권 이면도로 23개소(2013~2015)
- 사업기간: 2013~진행중

예산(단위: 천원)

2013	2014	2015
321,527	500,000	1,100,000

출처: 서울특별시 홈페이지(www.seoul.go.kr)

- 다른 법률에 의해 시행되는 기본계획들과의 중복으로 인한 영향력 약화
⇒ 국가 기본계획 및 관련 정책 추진 기반 마련

또한, 보행안전법의 경우 국가 기본계획의 수립을 법적으로 명시하지 않고 있으며, 지자체 단위 기본계획 또한 타 기본계획으로 대신할 수 있도록 하고 있어 보행자 중심의 도시계획과 정책의 확산을 유도하는데 있어 한계를 보이고 있다. 실제로 지자체의 보행안전법 관련 이행현황을 살펴보면, 관련 계획 및 사업 추진 실적이 매우 미미한 것으로 나타나고 있다.

제7조(보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립) ① 특별시장등은 제6조제1항에 따른 실태조사 결과를 기초로 대통령령으로 정하는 절차와 방법에 따라 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년마다 보행안전 및 편의증진 기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. 이 경우 제2항에 따라 기본계획에 포함될 사항이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 계획에 포함되어 있는 경우 그 부분에 대하여는 기본계획이 수립된 것으로 본다.

1. 「지속가능 교통물류 발전법」 제38조에 따른 보행교통 개선계획
2. 「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조에 따른 지방교통약자이동편의증진계획
3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 교통·보행 관련 계획

시행령 제4조(기본계획의 일부를 대체하는 관련 계획의 범위)

1. 「교통안전법」 제17조에 따른 지역교통안전기본계획
2. 「도로법」 제6조에 따른 도로건설·관리계획
3. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제7조에 따른 지방대중교통계획

따라서 지자체 계획의 기본 방향을 제시하는 국가 기본계획의 수립을 법제화하여, 보행안전법의 실효성과 영향력을 강화할 필요가 있다. 또한, 체계적이고 효과적인 정책수립을 지원하기 위해, 계획 및 사업의 평가와 심의를 담당하는 위원회와 관련 연구 및 정책지원을 수행하는 연구기관의 설치(지정) 등 보행정책의 추진체계를 정립하기 위한 법적 근거 마련이 요구된다.

[표 1-2] 전국 지자체 보행안전법 이행현황('14.6)

지역구분 (대상 지자체 수)	기본계획 수립	기본계획예산확보 (2014, 백만원)	조례제정	보행환경 개선지구 지정	보행자전용길 지정
소계(8)	3	200	2	10	0
서울(1)	0	200	X	5	0
부산(1)	X	X	0	0	0
대구(1)	X	X	X	3	0
인천(1)	X	X	X	0	0
광주(1)	X	X	X	1	0
대전(1)	0	X	X	0	0
울산(1)	0	X	0	1	0
세종(1)	X	X	X	0	0
소계(153)	26	2,160	9	17	1
경기(31)	4	410	2	1	1
강원(18)	2	130	0	3	0
충북(11)	0	670	0	0	0
충남(15)	3	50	2	2	0
전북(14)	4	730	3	2	0
전남(22)	1	X	0	1	0
경북(23)	3	170	1	4	0
경남(18)	8	X	1	0	0
제주(1)	1	X	0	4	0

출처: 국민안전처 내부자료a, 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」이행실태조사(2014.06.30.기준)

2) 연구의 목적

이러한 배경 하에 본 연구는 보행안전과 편의 증진을 목적으로 하는 국가 정책의 개선 방향을 탐구하고, 그 제도적 기반 마련을 위하여 보행안전법 개정(안)을 마련하는 것을 목적으로 한다. 이를 통해, 국가 보행정책의 중심 추진체계를 제공하고 보행자의 법적 권익을 향상할 수 있을 것으로 기대된다.

2. 연구의 내용 및 방법

1) 주요 연구 내용

□ 국내외 법제도 분석

- 국내 보행 관련 법제 현황 검토(제2장 1절, 2절)
 - 보행안전법 및 유관 법률의 역할과 주요 내용 검토: 도로법, 도로교통법, 교통안전법, 교통약자의 이동편의 증진법, 지속가능 교통물류 발전법 등
 - 보행관련 법정계획 및 사업 검토: 국가교통안전기본계획, 교통약자 이동편의 증진계획, 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획 등
- 해외 선진 정책 사례 검토(부록 3)
 - 보행자 권리 강화를 위한 법령사례 검토: 유럽 보행자 권리헌장, 영국 도로교통법, 프랑스 도로법, 독일 도로교통법, 뉴욕 교통법, 일본 도로교통법 등
 - 보행자를 위한 특수도로 및 구역 조성 사례 검토: 홈존 및 20마일 존, 미국 완전도로, 네덜란드 본엘프 등

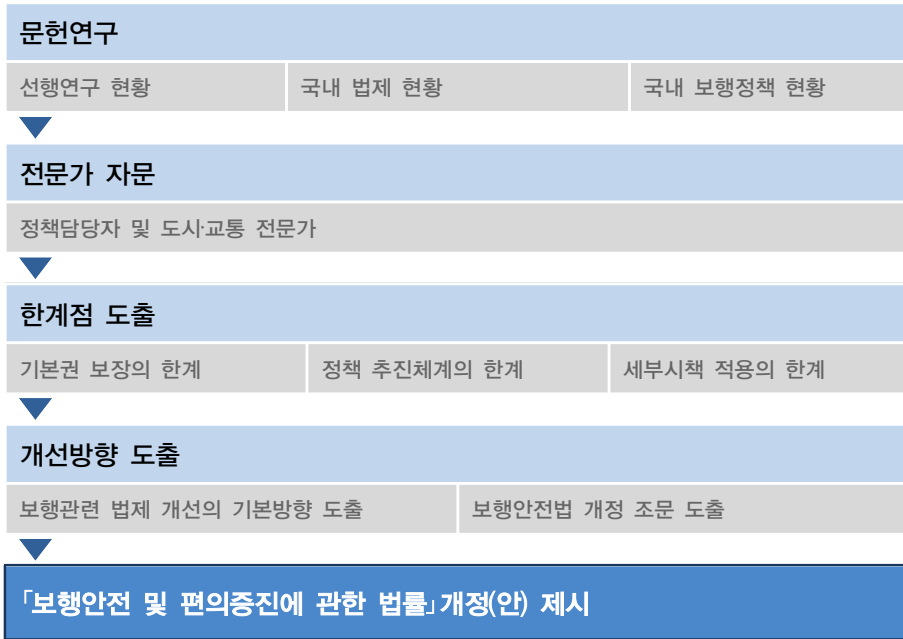
□ 국내 보행관련 법제의 한계점 및 개선방향 도출

- 국내 보행관련 법제의 한계점 도출(제2장 3절)
 - 보행권 보장 관련 한계점
 - 정책 추진체계(보행정책 활성화) 관련 한계점
 - 세부시책(보행관련 국가 및 지역 기본계획) 적용의 한계점
- 보행안전법의 개선의 기본방향 제시(제3장)
 - 보행안전법과 보행관련 법제 개선의 기본 방향 제안

□ 보행안전법 개정(안) 제시(제4장 및 부록 1)

- 주요 개정 내용 및 조문별 개정 내용 제시
- 비용추계 제시

2) 연구 방법



[그림 1-2] 연구 흐름도

□ 문헌연구

- 국내외 선행연구 검토
- 국내 법률, 계획, 사업 현황에 관한 문헌 검토

□ 전문가 자문회의

- 개정안 검토 및 보완을 위해 분야별 전문가 자문회의 운영
 - 전문가 자문회의 5회, 위원회 상정 1회, 담당자 집담회 1회 실시
 - 각 회의별 목적, 안건, 주요 결과, 참석자 정보는 표 1-5와 같으며, 본 연구는 이와 같은 회의 결과를 반영하여 작성되었음

□ 법제 개선방향 및 조문별 개정 내용 도출을 위한 해외 정책사례 연구

- 선진 보행정책 추진 국가의 법제도 사례 분석
- 보행자를 위한 도로조성 사업 사례 분석

[표 1-3] 보행안전법 개정안 마련을 위한 전문가 자문회의 및 집담회 결과

회의정보	외부참석자·내부심의위원	목적 및 안건	결과★
일시 장소 유형	2015.04.29. AURI중회의실 자문회의	하동익 교수(서울대)	보행안전법 현안 검토 및 추진 전략 수립을 위한 의견조회 기본방향 도출 (아래 회의 참조)
일시 장소 유형	2015.06.12. AURI중회의실 착수연구심의회	길영선 서기관(국민안전처) 하동익 교수(서울대) 김지엽 교수(아주대) 유광흠 실장(AURI) 염철호 본부장(AURI)	보행안전법 개정의 타당성 및 개정의 기본방향 검토 *기본방향 1. 보행권 강화 2. 보행관련 법제 통합 및 관계정립 3. 보행안전법의 위상 강화 기본방향에 대한 세부안건 도출 (아래 회의 참조)
일시 장소 유형	2015.07.17. AURI중회의실 자문회의	하동익 교수(서울대) 김지엽 교수(아주대) 명요희 박사(도로교통공단) 심재익 박사(한국교통연구원) 장경욱 박사(교통안전공단) 김은희 센터장(도시연대)	보행안전법 개정(안)의 방향 및 세부안건 검토 *기본방향 1. 보행권 강화 2. 보행관련 법제 통합 및 관계정립 3. 보행안전법의 위상 강화 1. 동의 2. 동의 3. 타당성 재검토 *세부안건 1. 보행자우선도로 개념의 도입 2. 국가 기본계획의 수립 3. 보행환경개선지구 사업의 세분화 4. 보행안전지수의 법제화 5. 보행 연구센터의 지정 6. 보행영향평가 등 1. 재검토 2. 반영 3. 재검토 4. 반영 5. 반영 6. 미반영
일시 장소 유형	2015.07.22. 도로교통공단 제3차 보행발전 전략위원회	길영선 서기관(국민안전처) 장명순 교수(한양대학교) 하동익 교수(서울대) 김지엽 교수(아주대) 서정렬 교수(영산대학교) 김주영 박사(교통안전공단) 박소순 박사(국립재난안전연구원) 변완희 박사(한국토지주택공사) 심재익 박사(한국교통연구원) 오주석 박사(도로교통공단) 지우석 박사(경기개발연구원) 이윤호 사무처장(안전생활실천시민연합)	보행안전법 개정(안)의 세부주제 및 내용 검토 *기본방향 1. 보행권 강화 2. 보행관련 법제 통합 및 관계정립 3. 보행안전법의 위상 강화 1. 동의 2. 동의 3. 재검토 *세부안건 1. 국가 기본계획 수립 2. 보행안전지수의 법제화 3. 연구센터의 지정 1. 반영 2. 반영 3. 반영 *현장 신규 안건 ✓ 보행자우선도로 개념의 법제화 강력 추진 생활도로, 보행자우선도로, 보차혼용도로 개념 반영
일시 장소 유형	2015.08.21. 국민안전처 담당자 집담회	길영선 서기관(국민안전처) 황선필 사무관(국민안전처)	보행안전법 전부개정(안) 축조심의 1. 정의(보차혼용·보행자우선·생활도로 등) 1. 반영 2. 반영

회의정보		외부참석자·내부심의위원	목적 및 안건	결과★
			2. 다른 법률과의 관계 강화 3. 국가 기본계획 및 위원회 4. 보행자보호구역의 지정·조치 5. 보행안전지수 6. 보행환경 연구센터 *현장 신규 안건 ✓ 보행자유선도로 지장 조성 근거 마련	3. 반영 4. 교통약자보호 구역 추가 5.~6. 반영
일시	2015.09.24. (유선)	길영선 서기관(국민안전처)	보행안전법 개정(안) 추진을 위한 전략 검토	반영
장소	의견조회		보행안전법 개정 형식 검토	전부개정에서 일부개정으로 변경
일시	2015.10.23. AURI총회의실	길영선 서기관(국민안전처)	보행안전법 개정(안) 및 보고서 내용 심의	
장소	학수연구심의회	김지엽 교수(아주대) 유광흠 실장(AURI) 조상규 본부장(AURI)	*심의 안건 1. 보행안전법 개정(안) 조문별 검토 2. 본문 내 문장개선 등	1. 부분반영 2. 부분반영
일시	2015.10.19. ~ 2015.10.23. 서면자문	김세훈 교수(서울대학교) 성한곤 교수(충북대학교) 이 훈 교수(신한대학교) 명요희 박사(도로교통공단) 심재익 박사(한국교통연구원) 조준한 박사(삼성교통문화연구소)	보행안전법 개정(안) 의견조회	
유형			*안건 보행안전법 개정(안) 총 15개 조항(신설 8개, 개정 7개) 검토	부분반영

3. 선행연구 현황 및 본 연구의 차별성

1) 주제별 선행연구 현황

본 연구와 관련된 연구는 크게 (1)계획 기법 및 요소 개발 연구, (2)정책 개선 연구, (3)법제 개선 연구 등으로 구분된다. 각 주제별 선행연구 현황과 한계를 살펴보면 다음과 같다.

□ 보행관련 계획 기법 및 요소 개발 연구

보행관련 정책의 구체적 실현 도구인 보행환경 계획기법과 계획요소에 관한 연구를 살펴보자. 우선, 박상현·정성희(2013)는 보행안전에 관한 국내외 법제도 및 기술동향 검토를 바탕으로 우선적으로 추진해야할 기술개발 전략을 제시하였다. 하동익 외(2014)는 국내외 보행환경 개선사례와 정책에 대한 검토를 통해, 국내 보행환경개선사업 추진 시 적용 가능한 설계기법과 적용기술을 도출했다. 또한, 구체적인 설계안 도출을 위한 예비 조사를 위해 구체적인 보행행태 조사방법론과 평가지표를 개발하여 제시했으며, 아울러 이 과정에서 주민참여 활성화 방안을 함께 제시하였다. 그러나 이들 연구는 국가 보행정책의 전체적인 틀보다는 세부 사업의 개선방향에 대한 논의만을 다루고 있다.

□ 보행관련 정책 개선 연구

최근, 보행과 관련된 정책과 사업이 화두가 됨에 따라, 관련 정책 추진 및 개선을 위한 연구들이 다각적으로 진행되고 있다. 우선, 이현주(2009)는 보행안전에 초점을 맞춰, 관련 법안에 포함되어야할 보행자 안전대책과 효율적 추진방안을 제시했다. 박진경(2013)은 생활안전 측면에서의 보행자 안전강화를 위해, 보행자 사고 특성에 대한 실증분석을 바탕으로 보행환경정책에 대한 종합적인 개선 방안을 제안했다. 한편, 유정복 외(2009)는 보행자 안전 및 편의 문제의 또 다른 해결책으로서, 보행문화 개선을 주장했다. 이 연구는

보행환경 조성방안, 보행자 통행방법 개선방안, 보행문화 대국민 확산 방안 등 종합적인 보행문화 개선을 통해 관련 문제를 해소하는 방안을 제시하고 있다. 이처럼, 보행자의 안전과 편의 증진을 위하여, 다양한 연구를 통해 개별 정책의 개선 방향이 제안되고 있으나 관련 연구의 연구 성과는 지엽적인 정책 대안에 머무르고 있으며, 이를 구체적인 법·제도로서 연결시킨 연구는 많지 않다. 아직까지 국가 보행정책의 근간이 되는 국가 법·제도 기반 마련을 위한 연구는 여전히 부족한 실정이다.

□ 보행관련 법제 개선 연구

지엽적인 정책이나 사업을 통한 보행안전 및 편의 증진이 아닌, 보다 근본적인 제도 개선을 통해 보행자의 권리를 신장하기 위한 노력도 이루어졌다. 대표적으로, 오성훈 외(2014)는 보행자우선도로와 같은 보차혼용공간에서의 보행자 통행권 신장을 위하여, 도로교통법 등 관련 법률의 개정 방안을 제안했다. 이 연구에서는 크게 (1)보행자의 도로 전폭 이용을 위한 법제 개선(안), (2)보행자의 도로횡단권 강화를 위한 법제 개선(안), (3)보행자우선도로의 법적 지위 확보를 위한 법제 개선(안) 등이 제안되었다. 아울러 이 연구는 보다 근본적인 보행권 확대를 위하여, 보행관련 근거법률인 보행안전법의 권한 강화가 무엇보다 중요함을 강조했다. 그러나 이 연구는 주로 도로교통법 개정에 초점을 맞춰 법률 개정 의견을 도출하고 있으며, 아직까지 보행안전법 개선을 비롯해 보행권 강화를 위한 법제 개선 연구는 그 수가 많지 않다.

2) 선행연구의 한계 및 본 연구의 차별성

이처럼 보행자의 안전 및 편의 증진과 관련하여, 법제 및 정책 개선 방안에 관한 연구와, 이를 구체적으로 실현하기 위해 요구되는 계획기법에 관한 연구들이 진행되어 왔다. 그러나 지엽적인 정책이나 사업 추진 상의 문제점을 개선하기 위한 연구가 대부분이며, 보다 근본적인 문제인 법률상의 보행권 제

약요소에 대한 개선 노력은 거의 이루어지지 않고 있다. 오성훈 외(2014)의 연구를 통해, 도로교통법 상의 보행자 통행 의무 규정 개정안이 도출되었으나, 보행자의 권리와 통행원칙을 규정해야할 보행안전법 개정 방향에 대한 연구는 여전히 미진한 실정이다. 또한, 관련 정책과 사업의 지향점을 제시하는 국가 및 지역 기본계획의 수립을 비롯하여, 보행관련 연구, 정책개발, 사업추진과 관련된 추진체계와 지원방안에 대해서도 보행관련 전문법인 보행안전법에서 다뤄져야함에도, 아직까지 이에 대한 연구는 거의 이루어진 바 없다.

이에 본 연구는 보행관련 법제 및 정책 개선에 관한 그간의 노력들을 종합하여 보행관련 법제의 총체적인 개선방향을 제안하며, 또한 이를 바탕으로 보행안전법의 구체적인 개정안을 마련한다는 점에서 기존 연구와 차별성을 갖는다. 이는 지엽적인 정책이나 사업 개선이 아닌 국가 보행정책의 중심 체계 마련과 보행자의 법적 권한 강화를 위한 기반이 될 것으로 기대된다.

[표 1-4] 관련 선행연구 및 본 연구의 주요 내용

구분	주요 선행연구 현황		
	연구목적	연구방법	주요 연구내용
계획 기법 개발	-과제명: 보행자 안전확보 기술개발 기획연구 (박상현·정성희, 2013) -연구목적: 보행자 안전 확보 전략 및 핵심과제 도출	-현황조사(통계) -국내외 법·제도 연구 -문헌연구 -기술동향분석 -국내 실태조사 -해외 사례조사 -전문가 인터뷰	-보행자 안전확보 관련 국내외 법제도 검토 -보행안전 관련 국내외 기술동향 검토 -보행자 안전확보를 위한 기술개발 전략 제시 -보행안전 환경구축을 위한 연구과제 및 추진계획 제시
	-과제명: 보행안전을 위한 적용기술 및 설치기법 개발(하동익 외, 2014) -연구목적: 보행환경 개선에 관한 정책 방안 및 보행환경개선 사업의 세부 방법론 제시	-현황조사(통계) -문헌연구 -국내외 사례연구 -국내외 정책 및 제도연구 -현장조사 -현장조사 자료에 대한 통계 분석	-국내외 보행환경 개선 사례 검토 -국내외 보행환경 개선 정책 검토 -보행 관련 제도개선 방향 설정 -보행환경개선사업 추진 및 관리절차 표준화 방안 제시 -보행환경개선 설계기법 개발·제시 -보행행태 조사방법론 및 평가지표 제시 -주민참여 활성화 방안 제시
정책 개선	-과제명: 보행자 안전 대책의 효율적 추진방안 연구(이현주, 2009) -연구목적: 보행안전 관련 법안에 포함되어야 할	-문헌연구 -해외 사례 연구 -법·제도 및 정책 연구 -전문가 자문	-보행자 보호와 관련된 현행 규정의 문제점 검토 -보행자 안전대책의 효율적 추진 방안 제시

구분	주요 선행연구 현황		
	연구목적	연구방법	주요 연구내용
	보행자 안전대책 및 효율적 추진방안 제시		
	<ul style="list-style-type: none"> -과제명: 생활안전형 보행환경정책 개선방안 (박진경, 2013) -연구목적: 지역별 실증분석에 기반을 둔 통합적·체계적 보행환경 정책방안 및 제도 개선방안 제시 	<ul style="list-style-type: none"> -문헌연구 -통계분석 -정책 및 제도연구 	<ul style="list-style-type: none"> -지역유형별 보행자 사고특성 검토 -국내 보행환경 관련 정책 현황 검토 -생활안전을 위한 보행환경 정책 개선방안 제시
	<ul style="list-style-type: none"> -과제명: 보행문화 개선에 관한 시행방안 연구 (유정복 외, 2009) -연구목적: 보행문화 개선을 위한 시행방안 마련 	<ul style="list-style-type: none"> -해외 사례조사 -설문조사(일반인, 대면·전화) -현장조사(실측·관찰) -실험조사 -보행행태 시뮬레이션 -신문기사 분석 	<ul style="list-style-type: none"> -국내 보행환경의 문제점 검토 -보행문화 개선 대안에 대한 시행효과 검토 -보행환경 개선방안 제시 -보행자 통행방법 개선방안 및 소요예산 제시 -보행문화 개선 시 문제점 및 대응방안 제시 -국민 홍보 방안 제시
법제 개선	<ul style="list-style-type: none"> -과제명: 보행자우선 도로의 보행권확보를 위한 관련법 개선방안 (오성훈 외, 2014) -연구목적: 보행자우선 도로에서의 보행자 권리 향상을 위한 도로교통법 개정 방향 제안 	<ul style="list-style-type: none"> -현행 법제 및 판례 검토 -해외 법제 검토 	<ul style="list-style-type: none"> -보행자의 도로 전폭 이용을 위한 법제 개선(안) 도출 -보행자의 도로횡단권 강화를 위한 법제 개선(안) 도출 -보행자우선도로의 법적 지위 확보를 위한 법제 개선(안) 도출
본 연구	<ul style="list-style-type: none"> -과제명: 보행안전 및 편의 증진을 위한 법제 개선 연구 (김승남·손동필, 2015) -연구목적: 보행관련 법제 개선방향 도출 및 보행안전법 개정안 마련 	<ul style="list-style-type: none"> -문헌연구 -해외 사례 연구 -전문가 자문 	<ul style="list-style-type: none"> -보행관련 법제도·정책사업 분석 -해외 관련 제도 조사분석 -보행관련 법제 개선방향 도출 -보행안전법 개정안 및 근거자료 마련

제2장 보행관련 법제 현황 및 한계

1. 보행관련 법률 및 주요 조문 검토
2. 보행관련 법정 계획 및 사업 현황 검토
3. 보행관련 법제의 한계

1. 보행관련 법률 및 주요 조문 검토

1) 관련 법률 개요

[표 2-1] 현행 보행안전법과 관련된 타 법률 현황

보행안전법 조항		관련 법
제2조	정의	도로교통법
제7조	보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립	지속가능 교통물류 발전법 교통약자의 이동편의 증진법 도로교통법
제8조	연차별 실행계획의 수립	교통약자의 이동편의 증진법
제9조	보행환경개선지구의 지정	도로교통법 교통약자의 이동편의 증진법
제16조	보행자전용길의 지정 등	도로교통법
제20조	개발사업 등의 시행 시 보행환경 검토	도시개발법 도시 및 주거환경정비법 국토의 계획 및 이용에 관한 법률
제21조	노상주차장 설치 시 보행자길의 확보	주차장법
제22조	보행자 통행의 우선 등	도로교통법
제23조	공공시설물등 통합설치협의회의 구성 및 운영	도로법
제25조	공사 중 보행자를 위한 안전조치 의무	도로법

법률에 제시된 시책의 적용에 있어서 현행 보행안전법과 직접적인 연관이 있는 법률은 도로법, 도로교통법, 교통안전법, 교통약자의 이동편의 증진법, 지속가능 교통물류 발전법 등이다. 여기서는 이들 법률의 목적과 주요 내용을 살펴본다(표 2-1 및 그림 2-1 참고).

□ 도로법

1962년 제정된 도로법은 도로망 계획수립, 도로 노선 지정, 도로공사 시행과 도로 시설 기준, 도로 관리·보전 및 비용 부담 등에 관한 사항을 규정함으로써, 안전하고 편리한 도로의 건설과 공공복리의 향상을 목적으로 한다. 즉, 이는 도로의 성립·소멸·사용·관리·비용부담에 관한 실질적인 사항을 규정하는 일반행정법의 성격을 띤다(국토교통부, 2015b, pp.3-21). 도로법은 보도를 포함한 도로의 건설 및 관리에 관한 제반 사항들을 다루고 있으며, 보행과 관련된 주요 내용은 다음과 같다.

- 도로의 정의에 ‘보도’ 포함(제2조)
- 도로관리청(도로별 관리주체)의 지정(제23조)
- 보도의 설치 및 관리에 관한 규정(제54조)

목적	주요 성격	보행관련 내용
도로의 건설 공공복리 향상	일반행정법	도로의 건설 및 관리에 관한 전반적인 규정

□ 도로교통법

도로법과 같은 해 제정된 도로교통법은 도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지하고 제거함으로써, 안전하고 원활한 교통흐름을 확보하는 것을 목적으로 한다. 이법은 도로교통상의 일반적인 위해 방지 및 단속에 관한 규제행정법으로서 도로교통공단 등에 관한 특별법적 성격을 포함하고 있다.

도로교통법은 보행자 보호 조치를 구체화한 최초의 법률로서, 어린이·노인·장애인 보호구역과 보행자전용도로의 설치 및 관리에 관한 규정을 포함하고 있다(김승남, 2015). 그러나 이 법은 원활한 교통흐름을 최우선 목적으로 함에 따라, 보행자를 교통흐름을 방해하는 하나의 장애물로 인식하고 있다는 점에서 한계가 있다(김승남, 2015). 실제로, 도로교통법 제8조와 10조는 차량 통행 효율을 위해 보행자의 통행권과 횡단권을 제약하는 조항을 담고 있다(김승남, 2015). 보행자 및 차마(車馬)의 통행방식 규제에 관한 사항과, 어린이·노인·장애인 보호구역의 지정 등 보행과 관련된 주요 내용은 다음과 같다.

- 보도, 횡단보도, 길가장자리구역의 정의(제2조)
- 보행자의 통행방법에 대한 규정(제2장, 8조~12조의2)
- 보행자의 일반적인 통행에 관한 조항(제8조)
- 보행자의 도로 횡단에 관한 조항(제10조)
- 어린이보호구역의 지정·관리(제12조)
- 노인 및 장애인 보호구역의 지정·관리(제12조의2)
- 차마의 통행방법에 관한 조항(제3장, 제13조~제42조)
- 차마의 보행자 보호에 대한 규정(제27조)²⁾
- 보행자전용도로의 설치(제28조)
- 차량의 정차 및 주차의 금지(제32조)
- 교통안전시설의 설치관리(제59조)
- 도로교통공단의 설립과 사업 및 운영에 관한 사항(제11장, 제120조~제136조)³⁾

목적	주요 성격	보행관련 내용
안전하고 원활한 교통 확보	규제법	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자 통행행태 및 도로이용 규제 • 보행자전용도로 • 어린이·노인·장애인보호구역

2) 보행자의 횡단보도 통행시 운전자가 방해하지 못하도록 함

3) 도로교통안전 대책에 관한 조사연구, 도로 교통사고의 조사분석 등의 업무를 공단에 위탁하고 있음

□ 교통안전법

1979년 제정된 교통안전법은 교통안전에 관한 국가 및 지방자치단체의 의무, 정책 추진체계 및 세부시책 등을 규정하고 추진함으로써 교통안전을 증진하는 것을 목적으로 한다. 이는 교통안전 정책에 대한 기본 시책을 명시함과 동시에 각종 교통안전 정책에 대하여 일반적인 구속력을 가지는 기본법적 성격의 정책법이라 할 수 있다.⁴⁾ 이법의 제7조는 차량 운전자가 보행자와 자전거 이용자에게 위험과 피해를 주지 않도록 안전하게 운전해야함을 규정하고 있다. 그러나 이와 동시에 제8조에서는 보행자 역시 육상교통에 위험과 피해를 주지 않도록 통행해야함을 명시하고 있어(제8조), 보차공존 공간에서의 보행자 안전을 위한 법적 장치로서는 그 효과가 미미하다고 볼 수 있다.

이 법은 기본계획, 시설 정비, 교통안전진단 등 국가 교통안전에 관한 정책들을 종합적으로 다루고 있으며, 보행자 교통사고 개선을 위한 안전 시책의 경우 기본 계획에 포함되어 수립 및 시행되고 있다. 보행과 관련된 주요 내용은 다음과 같다.

- 보행자의 의무(제8조) 및 차량운전자의 의무(제7조)⁵⁾⁶⁾
- 국가 및 지역의 교통안전기본계획의 수립(제15조, 제17조)
- 교통시설의 정비(제22조)⁷⁾
- 교통안전점검(제33조) 및 교통안전특별실태조사(제33조의2)
- 교통안전진단에 관한 조사(법 제34조 및 시행령 제23조)⁸⁾
- 교통문화화수위의 산출(법 제57조 및 시행령 제47조)⁹⁾

4) 교통안전공단 교통안전교육원(N/A), 교통안전법 해설, p.3의 내용을 요약하여 작성

5) **교통안전법 제7조(차량 운전자 등의 의무)** ① 차량을 운전하는 자 등은 법령이 정하는 바에 따라 당해 차량이 안전운행에 지장이 없는지를 점검하고 보행자와 자전거이용자에게 위험과 피해를 주지 아니하도록 안전하게 운전하여야 한다.

교통안전법 제8조(보행자의 의무) 보행자는 도로를 통행함에 있어서 법령을 준수하여야 하고, 육상 교통에 위험과 피해를 주지 아니하도록 노력하여야 한다.

6) 이는 법령 내의 정책수립을 위한 의무규정이며, 교통사고 발생시의 과실처사의 처리에 관련하여서는 적용되지 않음

7) **교통안전법 제22조(교통시설의 정비 등)** ②국가등은 주거지·학교지역 및 상점가에 대하여 제1항의 규정에 따른 시책을 강구함에 있어서 특히 보행자와 자전거이용자가 보호되도록 배려하여야 한다.

8) 도로·철도·공항·항만 등의 교통시설 설치시, 교통시설설치자는 사업계획의 인허가 등을 위하여 교통안전진단에 관한 조사(제34조)를 도로교통공단 및 교통안전공단을 통해(시행령 제23조) 받도록 규정

목적	주요 성격	보행관련 내용
교통안전 증진	정책법 기본법 ¹⁰⁾	보행자 교통안전 시책 (전반)

□ 교통약자의 이동편의 증진법(약칭: 교통약자법)

2006년 제정된 교통약자법은 어린이, 장애인, 노약자 등의 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의 시설을 확충하고 보행환경을 개선함으로써 교통약자의 사회 참여와 복지를 증진하기 위한 목적을 가지고 있다. 이는 교통약자의 교통시설 이용환경 개선을 위하여 계획의 수립 등을 지원하는 일반 행정법의 성격을 갖는다.

교통약자법은 차량이 아닌 보행자의 통행권리 보장을 우선시한 최초의 법률이라 할 수 있다(김승남, 2015). 이 법은 보행환경 개선을 통한 사람 중심의 교통체계 구축과(제1조), 어린이, 노인, 임산부, 장애인 등 교통약자의 이동권 보장 등을 명시하고 있다(제3조)(김승남, 2015). 그러나 이 법은 특정 계층만을 대상으로 하고 있으며, 법의 초점이 여러 가지 보행권 중 이동수단 편의성 측면에 한정되어 있다는 점에서 한계가 있다(김승남, 2015). ‘교통약자’ 정의, 기본계획 및 지역계획의 수립과 실태조사, 보행우선구역의 지정·관리·활성화에 관한 시책 등 보행과 관련된 주요 내용은 다음과 같다.

- 교통약자의 정의(제2조)¹¹⁾
- 국가 및 지역의 교통약자이동편의증진계획(제6조~제8조) 수립¹²⁾

9) **교통안전법 시행령 제47조(교통문화지수의 조사 항목 등)** ① 법 제57조제1항에 따른 교통문화지수(이하 "교통문화지수"라 한다)의 조사 항목은 다음 각 호와 같다.

1.운전행태 2.교통안전 3.보행행태(도로교통분야로 한정한다) 4.그 밖에 국토교통부장관이 필요하다고 인정하여 정하는 사항

10) 사회에 있어서 기본적인 원칙이나 준칙 내지 일정한 법분야에 있어서 제도, 정책 등에 관한 기본과 원칙, 기준 등에 관하여 정한 법률을 지칭(출처: 박영도, 2006, 『기본법의 입법모델연구』, p.19)

11) 교통약자란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 지칭하며, 이들의 이동권을 증진시켜준다는 것은 '보행자'의 법적 범위가 넓어지고, 그 권익이 향상된 것으로 해석할 수 있음

12) 교통약자 이동편의 증진계획에 포함되어야 하는 내용에는 국내 '여객시설'을 중심으로 그 내외부

- 계획의 수립을 위한 실태조사(제6조, 제25조)
- 보행우선구역의 지정 및 관리(제18조~제24조의2)¹³⁾
- 보행우선구역에서 자동차의 속도 등의 제한(제19조)
- 보행우선구역 내 보행안전을 도모하기 위한 시설물 설치(제21조)
- 보행우선구역 도로점용물의 이설(제22조)
- 보행우선구역 불법시설물의 정비(제23조)
- 보행교통연구센터의 지정(제24조의2)¹⁴⁾

목적	주요 성격	보행관련 내용
교통약자의 사회 참여 복지증진	계획지원법	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자 정의 • 기본계획·지방계획 • 보행우선구역 • 보행교통연구센터

□ 지속가능 교통물류 발전법(약칭: 지속가능교통법)

2009년 제정된 지속가능교통법은 교통물류정책의 기본방향과 그 수립 및 추진 등에 관한 사항 규정하여 교통물류의 지속가능 발전기반을 조성하고 국민경제 발전과 복리 향상을 도모하는 것을 목적으로 한다. 이는 지속가능발전 법제도 중 교통물류정책의 기본방향과 제도 구성에 관한 사항을 규정하는 정책법이다.¹⁵⁾

보행정책 수립을 위한 보다 포괄적인 법적 장치는 이 지속가능교통법을 통해 마련되었다고 볼 수 있다(김승남, 2015). 이 법은 모든 국민이 보행 및 자전거 이용을 포함한 다양한 유형의 교통물류체계를 쾌적하고 편리하게 이

에 교통약자를 위한 이동편의시설을 설치하는 것과 특별교통수단을 확보하는 사항이 있으며, 그 중 보행환경 실태(제6조제2항제3호)와 보행환경 개선에 관한 사항(제6조제2항제6호)을 포함시키도록 명시하고 있음

13) 도로의 일정 부분을 ‘보행우선구역’(제18조~제24조의2)으로 지정하여 자동차의 속도등을 제한하고(제19조) 보행안전을 도모하기 위한 시설물을 설치할 수 있으며(제21조), 그 외에 도로점용물 이설(제22조)하고, 불법시설물을 정비(제23조)할 수 있도록 법적 근거를 마련하고 있음

14) 보행우선구역 사업의 전국적인 확산 촉진과 보행환경 개선을 목적으로 함

15) 기본법적 성격을 가진 지속가능발전법이 별도로 존재하므로 ‘기본법’이라는 용어를 사용하지 않음

용할 수 있는 권리를 보장하며(제6조), 이를 위한 수단으로서 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획의 수립을 명시하고 있다(제31조)(김승남, 2015). 그러나 이 법은 보행자의 권리를 신장하기 위한 것이라기보다는 교통수단의 하나로서의 보행수단 활성화와 그로 인한 온실가스 감축을 목적으로 하고 있다는 점에서 미시적인 보행환경 개선과 보행권 신장을 위한 제도적 기반으로서는 근본적인 한계가 있다(김승남, 2015). ‘비동력·무탄소 교통수단’의 정의, 국가 및 지방계획, 지속가능성 평가 및 관리, 보행교통시책의 기본방향, 실태조사 및 활성화 시책 등 보행과 관련된 주요 내용은 다음과 같다.

- 보행과 자전거를 묶어 ‘비동력무탄소 교통수단’으로 정의(제2조)
- 지속가능 국가교통물류발전 기본계획 및 시행계획(제7조, 제8조)¹⁶⁾
- 지속가능 지방교통물류 발전계획 및 시행계획(제9조, 제10조)
- 지속가능성 관리 지표 및 기준(제14조) 제시
- 지속가능성 조사·평가(제15조)¹⁷⁾ 시행
- 도시·군계획 등과의 연계(제29조)¹⁸⁾
- 비동력무탄소 교통수단의 활성화 종합계획(중앙정부, 제31조~제36조)¹⁹⁾
- 보행교통 개선계획(지자체, 제38조)
- 보행교통시책의 기본방향(제36조)²⁰⁾

16) 10년 단위로 수립지속가능 교통물류대책의 기본방향과 대중교통 활성화대책, 환경친화적 교통물류 시설의 개발등을 수록하도록 함

17) [1] ‘교통물류체계의 지속가능성 관리지표’에는 ‘그린교통(자전거+보행) 수송분담률(Ⅱ-2-2)’ 항목과 ‘보행자 중심의 정책 평가(Ⅱ-4-1)’ 항목이 포함되어 있음.

[2] 지속가능성 평가의 대상지역은 시행령 제10조에 따라 인구 10만 명 이상인 도시교통물류권역이며, 이를 적용한 2013년도 평가대상은 총 73개 지자체였음

18) 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 도시군계획의 수립 및 사업을 추진할 때에는 「지속가능교통물류법」과 관련하여 아래의 사항을 우선적으로 반영하도록 규정함.

[1] 도시 내 접근통행거리 단축을 위한 주거업무공공상업시설의 복합개발 촉진 및 생활권 내 배치

[2] 환경친화적 교통물류시설을 확충하기 위한 비동력·무탄소 교통수단 및 대중교통 관련 시설의 체계적 확충과 이용

[3] 교통에너지의 소비저감 등을 위한 무질서한 도시확산의 방지

[4] 그 밖에 지속가능 교통물류체계 지향형 도시공간구조로의 개편

19) 계획의 내용으로 비동력·무탄소 교통정책의 기본방향, 수송분담 증대방안, 교통체계의 개발 및 관련 생활문화의 정착을 위한 제도적 방안 등을 제시하도록 하고 있음

- 보행교통 실태조사(제37조)²¹⁾
- 보행교통지킴이(제39조)²²⁾, 보행자의날(제40조)

목적	주요 성격	보행관련 내용
교통물류 발전기반 조성 경제발전·복리향상	정책법	<ul style="list-style-type: none"> • 비동력무단소 교통수단 정의 • 기본계획지역계획 • 보행교통시책의 기본방향 • 보행 활성화 시책

□ 보행안전 및 편의증진에 관한 법률(약칭: 보행안전법)

상기한 법률의 한계로 인해 지난 2012년 그간 각 법에 흩어져 있던 보행관련 정책을 총괄하는 보행안전법이 제정되었다. 이 법은 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고 국민의 삶의 질 향상과 공공복리 증진을 도모하는 것을 목적으로 한다. 이는 지자체 기본계획의 수립 및 보행환경개선사업에 관한 사항을 규정하는 일반 행정법의 특성을 보인다.

이 법은 보행을 전면에 내세운 최초의 법으로서 보행권의 보장과 이를 위한 정책 추진 원칙(제3조)을 명시하고 있다. 또한, 보행자길에서 차량 운전자가 보행자의 안전한 통행을 방해해서는 안되며, 특히 보행자전용길에서는 차량이 보행자의 걸음길이 보다 느린 속도로 운전해야함을 규정하고 있어(제22조), 보차공존 공간에서의 보행자의 통행권리를 한층 신장한 법이라 할 수 있다. 그러나 보행자의 안전 및 편의증진과 보행환경의 조성 등에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우에는 해당 법을 따르도록 하고 있으며(제5조), 보행자길의 경우에도 도로교통법에 의한 도로에서는 해당 법에 의해 별도로 정하는 바를 따르도록 하고 있어(제22조), 아직까지 완전한 의미에서의

20) 보행교통에 영향을 미치는 시설물을 설치하거나 보행교통 시책을 추진하는 경우, 보행자의 이동 편의성과 접근성 및 보행환경의 쾌적성과 미관(美觀) 등을 종합적으로 고려하도록 하고 있음

21) 계획의 수립을 위한 보행교통 실태조사(제37조)에는 보행인구, 보행여건 변화 등을 포함하도록 되어 있음

22) **지속가능교통법 제39조(보행교통 지킴이)** ① 특별자치시장·시장·군수(광역시에 있는 군수를 포함한다) 또는 구청장은 관할 지역의 보행교통 개선을 위한 건의·계몽활동 등을 위하여 교통 관련 전문가, 관련된 법인·단체의 구성원 및 시민 등을 보행교통 지킴이로 위촉할 수 있다.

보행권 보장이 이루어지고 있다고 보기는 어렵다. ‘보행자길’ 및 ‘보행환경’의 정의, 보행권 보장의 원칙, 실태조사를 바탕으로 한 지자체 계획의 수립, 보행환경개선지구와 그 사업의 시행, 보행자전용길의 지정·조성·관리, 보행자 통행우선 규정 등 보행과 관련된 주요 내용은 다음과 같다.

- 보행자길, 보행환경의 정의(제2조)
- 보행권의 보장(제3조)
- 보행안전 및 편의증진 실태조사(제6조)²³⁾
- 보행안전 및 편의증진 기본계획(제7조)²⁴⁾
- 보행환경개선지구 지정(제9조) 및 보행환경개선사업(제10조)²⁵⁾²⁶⁾
- 보행안전 및 편의시설의 설치(제15조)
- 불법시설물의 우선 정비(제14조)
- 보행자전용길의 지장조성(제16조, 제17조)²⁷⁾
- 보행자전용길의 구조 및 시설에 관한 기준(제17조)²⁸⁾
- 보행자 통행의 우선(제22조)²⁹⁾
- 영상정보처리기기등의 설치(제24조)

-
- 23) 지자체장은 보행환경 및 편의증진 실태조사(제6조)를 실시하여 보행환경 및 편의증진 기본계획(제7조)을 수립하도록 되어 있으며, 이를 통해 정책의 기본방향과 보행자 안전시설의 설치정비에 관한 사항, 그리고 보행자길의 신설 등에 관한 사항을 다루고 있음
- 24) [1] 정책의 기본방향과 보행자 안전시설의 설치정비 및 보행자길의 신설 등에 관한 사항을 다루고 있음
[2] 기본계획에 포함될 내용이 보행교통 개선계획(「지속가능교통법」 제38조)과 지방교통약자이동편의증진 계획(「교통약자법」 제7조)에 포함되어 있는 경우 그 부분에 대하여는 기본계획이 수립된 것으로 봄
- 25) 또한 지자체장은 보행환경개선지구(제9조)를 지정하여, 보행환경개선사업(제10조)을 시행하도록 규정되어 있으며, 이는 보행자와 교통약자의 통행이 많은 구역 외에도, 역사적 의미를 가지고 전통 문화가 형성된 구역을 대상으로 포함할 수 있다는 특징이 있음
- 26) 보행환경개선지구 사업을 통해서는 보행자길을 신설조성함에 있어서 전통 및 문화와 조화를 이루도록 규정하고 있으며, 보행자를 위한 교통안전시설과 방범시설(차도와 보도의 분리, 고원식 횡단보도, 가로 등 및 보안등의 설치, 영상정보처리기기), 노인·임산부·어린이·장애인 등을 위한 보행편의증진시설을 설치·유지·보수하고, 보행자의 통행을 방해하거나 안전을 위협하는 시설물을 정비하도록 하고 있음
- 27) 보행자길이 아닌 도로 공간에 대하여는 보행자전용도로(「도로교통법」 제2조제11호)의 설치를 경찰청에 요청하도록 함
- 28) 보행자전용길의 구조 및 시설에 관한 기준(시행령 별표1)에서는 첫째, 보행자전용길의 노선 및 구조에 관한 기준과, 둘째, 시설물에 관한 기준(유호폭, 안내시설 등), 대중교통 안내시설에 관한 기준을 제시하고 있음
- 29) 보행자길 내에서 차마에 의해 보행자의 안전한 통행이 방해받지 않도록 함. 보행자길에서는 우측통행을 원칙으로 하고 있으며, 그 외 도로의 통행방법에 관한 사항은 「도로교통법」을 따름

목적	주요 성격	보행관련 내용
안전·편리·쾌적한 보행환경 조성	사업법	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자길, 보행환경 정의 • 보행권의 보장 • 실태조사 • 지자체 계획 • 보행환경개선지구 • 보행환경개선사업 • 보행안전 및 편의시설 등 • 보행자전용길 • 보행자 통행우선(규정)

이처럼, 오랜 기간을 거쳐 보행자의 권리를 신장하기 위한 법률이 제·개정되어 왔으나, 아직까지 완전한 의미의 보행권이 법률적으로 보장되고 있지는 않으며, 많은 법률이 서로 중복되거나 상충되는 문제를 내재하고 있다(김승남, 2015). 따라서 상기한 법률에 포함된 보행관련 조문들을 보행전문법인 보행안전법을 중심으로 흡수·통합할 필요가 있다. 이 외에 상기한 법률에서 다루고 있는 주요 내용을 정리하면 아래 그림 2-1과 같다.

부처	국토교통부 간선도로·도로정책·도로운영·첨단도로환경과	경찰청 교통기획과	국토교통부 교통안전복지과	국토교통부 교통안전복지과	국토교통부 교통정책조정과	국민안전처 안전개선과
법명 최초시행	도로법 1962.01.01.	도로교통법 1962.01.20.	교통안전법 1979.12.28.	교통약자법 2006.01.28.	지속가능교통법 2009.12.10.	보행안전법 2012.08.23.
목적	- 도로의 건설 - 공공복리 향상	- 안전하고 원활한 교통흐름	- 교통안전 증진	- 교통약자의 안전하고 편리한 이동권 보장 - 사회참여 및 복지증진	- 교통물류의 지속가능 발전기반 조성	- 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경 조성
권리 보장	- 사권의제한			- 이동권	- 교통물류체계혜 택을 누릴 권리	- 보행권
의무 규정		- 보행자 통행 - 도로의 횡단 - 차마의 통행 - 보행자 보호	- 보행자 - 차량운전자 - 교통시설 설치관리자	- 교통사업자의의 무		- 보행자 통행
개념 정의	- 도로(보도)	- 보도 - 길·장터·구역 - 횡단보도 - 보행자전용도로	- 교통시설(도로)	- 교통약자 - 이동편의시설 (장애인 보도)	- 비동력·무탄소 교통수단 - 지속가능교통물류 시설(도로)	- 보행자길 - 보행환경

30) 제102조(도로에 관한 조사) 도로관리청은 도로와 관련된 계획의 효율적인 수립과 도로의 보수, 도로의 유

국가 계획 · 조사	- 도로정책심의 위원회		- 국가교통 위원회	- 국가교통 위원회	- 국가교통 위원회	
	- 도로정비 기본계획 (고속도로)		- 국가교통안전기 본계획	- 교통약자 이동편의 증진계획	- 비동력·무인소 교통수단활성화 종합계획	
	- 도로에 관한 조사(고속도로)	- 도로 교통사고 조사·분석*	- 교통안전점검*	- 실태조사	- 지속가능성 조사·평가	
			- 교통안전 특별 실태조사*		- 보행교통 실태조사	
지역 계획 · 조사			- 교통문화자주*		- 지속가능성 관리표준·기준	
	- 도로정비 기본계획		- 지역교통안전기 본계획	- 지방교통약자 이동편의 증진계획	- 보행교통 개선계획	- 보행안전 및 편의증진 기본계획
					- 지속가능 지방교통물류 발전계획	
	- 도로에 관한 조사 ³⁰⁾			- 실태조사	- 보행교통 실태조사	- 보행안전 및 편의증진 실태조사
주요 정책	- 보도의 설치 및 관리	- 보행자 전용도로 설치				- 보행자 전용길 조성
		- 어린이·노인·장 애틀 보호구역 지정 및 관리		- 보행우선구역 지정관리		- 보행환경 개선지구지정 및 개선사업
		- 교통안전시설의 종류 및 설치관리	- 보행안전 시설물	- 보행안전 시설물 설치		- 보행안전 및 편의증진 시설 설치
			- 교통시설의 정비	- 도로점용물의 이설		- 불법시설물의 우선정비 등
				- 불법시설물의 정비		
	- 도로점용에 따른 안전관리	- 교통안전 수칙	- 교통안전지표 ³¹⁾			
		- 통행제한	- 교통안전정보관 리체계구축			
		- 주정차 금지		- 연구개발 촉진 (보행환경개선)	- 도시군계획 등과의 연계	- 보행안전문화 활성화 정책
				- 연구개발 촉진 (보행환경개선)	- 보행교통 지원이 - 보행자의날	
	- 도로관리청	- 도로교통공단	- 교통안전 진단기관 ³²⁾	- 보행교통 연구센터		

[그림 2-1] 보행관련 법제 구축 현황

자·관리 등을 위하여 필요하면 구간별 교통량, 도로의 구조, 그 밖에 도로에 관한 사항을 조사할 수 있다.

31) 일정한 규모 이상의 교통시설(도로, 공항 등) 설치자를 대상으로 시행

32) 시행령 제23조(특별교통안전진단기관) 법 제34조제1항에서 "대통령령이 정하는 교통안전 관련 공공기관"이란 다음 각 호의 기관을 말한다.

2) 주요 조문 검토

□ 보행자의 권리에 관한 법적 근거

- 보행자 및 관련 개념의 법적 근거

관련 법률 중 ‘보행자’에 관한 정의를 직접적으로 다루고 있는 법률은 존재하지 않는다. 다만, 보행안전법을 통해 보행자의 범위를 가늠할 수 있다. 보행안전법 제2조는 ‘보행자길’의 정의에서 ‘보행자’에 유모차와 보행보조용 의자차를 포함하고 있으며, 더불어 제3조에서는 장애, 성별 등에 의한 차별이 없어야 한다는 점을 명시하여 ‘보행자’의 범위에 ‘교통약자’가 포함됨을 시사하고 있다.

교통약자와 장애인에 대한 개념은 각각 관련법을 통해 직접적으로 정의되고 있다. 교통약자법 제2조에 의하면 ‘교통약자’에는 장애인 외에도 고령자나 임산부, 어린이 등이 포함되어, 약자의 범위가 일시적인 핸디캡을 가진 일반인으로까지 확대되었음을 알 수 있다. 교통약자법과 유사한 취지로 제정된 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」 제2조에 의하면 장애인등이란 일상생활에서의 ‘이동성’ 외에도 시설·정보 등에 대한 ‘접근성’에 불편을 느끼는 사람으로 그 성격이 규정되어 있다.

[표 2-2] 보행자 관련 개념의 법적 근거

개념	용어	관련법률	내용
보 행 자	보행자	보행안전법 (제2,3조)	유모차 및 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정하는 보행보조용 의자차를 포함함 모든 국민이 장애, 성별, 나이, 종교, 신분, 경제적·지역적 사정에 따라 차별받지 아니해야 함
	교통약자	교통약자법 (제2조)	장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람
	장애인등	장애인등편의법 (제2조)	장애인·노인·임산부 등 일상생활에서 이동, 시설 이용 및 정보 접근 등에 불편을 느끼는 사람

보행안전 및 편의 증진에 관한 법률 제2조(정의) 1. "보행자길"이란 보행자(유모차 및 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정하는 보행보조용 의자차를 포함한다. 이하 같다)의 통행을 위한 장소로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

1. 「교통안전공단법」에 따른 교통안전공단(이하 "교통안전공단"이라 한다)
2. 「도로교통법」 제120조에 따른 도로교통공단(이하 "도로교통공단"이라 한다)

- 보행 관련 권리 규정

보행권과 관련된 개념 역시 법률에서 그 정의를 직접적으로 언급하고 있지는 않으나, 관련 조문을 통해 보행권과 이동권 등에 대한 개념과 원칙을 제시하고 있다. 보행안전법에서는 ‘보행권’의 요소로 보행환경의 ‘안전성’과 ‘편리성’을 규정하고 있으며, 더불어 보행정책이 원칙적으로 ‘쾌적성’과 ‘미관성’을 함께 고려해 추진되어야 함을 명시하고 있다. 교통약자법에서는 교통약자가 ‘교통수단·여객시설·도로’를 이용함에 있어서 이동의 ‘안전성’과 ‘편리성’을 보장해주는 것을 ‘이동권’의 정의로 규정하고 있다. 이상의 두 법을 통해 법제화된 ‘보행권’과 ‘이동권’의 개념적 특성은 그 범위가 ‘보행환경’이나 ‘교통수단’ 등에 국한되어 있는 특성을 보인다.

[표 2-3] 보행 관련 권리에 관한 법적 범위

개념	용어 및 특성	관련법률	개념
보행권	보행권 안전성 편리성 쾌적성 미관성	보행안전법 (제3조)	개념 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리 원칙 1. 각종 제도 및 사업에 따른 편익보다 보행자의 안전을 우선하여야 함 2. 지역 간에는 보행여건의 격차가 심각하게 발생하지 아니하여야 함 3. 보행정책은 보행자의 안전과 접근 편리성, 쾌적성, 미관성을 동시에 고려하여야 함 4. 보행권 증진 및 보행환경 개선사업 추진기관 간에는 유기적 협조체제를 구축하여야 함
	이동권 안전성 편리성	교통약자법 (제3조)	모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리

보행안전 및 편의 증진에 관한 법률 제3조(보행권의 보장) ① 국가와 지방자치단체는 이 법 또는 다른 법률에서 정하는 바에 따라 공공의 안전 보장, 질서 유지 및 복리 증진을 저해하지 아니하는 범위에서 국민이 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리를 최대한 보장하고 진흥하여야 한다.

□ 법률에 근거한 보행자 공간의 유형 및 정의

- 보행로의 유형과 정의

[표 2-4] 일반적인 보행로의 법적 개념

용어	법적 근거	설명
보도 (보차분리 도로에서 의 보도)	도로법 (제2조)	• 도로: 차도, 보도, 자전거도로, 측도, 터널, 교량, 육교 등 대통령령으로 정하는 시설로 구성된 것
	도로교통법 (제2조)	• 보도: 연속선, 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 경계를 표시하여 보행자가 통행할 수 있도록 한 도로의 부분
길가장자리 구역		• 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로에서 보행자의 안전을 확보하기 위하여 안전표지 등으로 경계를 표시한 도로의 가장자리 부분
보행자길	보행안전법 (제2조)	• 보도, 길가장자리구역, 횡단보도, 보행자전용도로(도로교통법) • 지하보도, 육교 등 도로횡단시설 • 공원구역(자연공원법), 도시공원내 보행자 통행로(도시공원 및 녹지 등에 관한 법률), 향만친수시설내 보행자 통행로(향만법) • 기타 불특정 통학로, 탐방로, 산책로, 등산로, 숲체험코스, 골목길 등



[그림 2-2] 법적 보행로의 정의

출처: 건축도시공간연구소 내부자료

가장 대표적인 보행자 공간인 보도는 도로법에 의해 도로의 일부로 규정된다. 보다 구체적으로 도로교통법에서 ‘보도’는 보차분리도로에서 인공구조물로 표시된 보행자 통행로로 규정하고 있으며, 보도가 없는 보차혼용도로에서는 ‘길가장자리구역’을 보행자를 위한 통행로로 규정하고 있다. 보행안전법의 ‘보행자길’은 도로교통법에서 규정된 보도, 횡단보도, 보행자전용도로를 주요 개념으로, 지하보도, 육교 등과 같은 교통시설들과, 공원 및 향만시설 내 통행로, 그 외 불특정 산책로 등을 포함하고 있다.

이상의 규정들을 종합하면, 우리나라 법률에 규정된 일반적인 ‘보행로’는 도로의 일부이며, 전체 도로환경 중 ‘인공물로 경계 지어진 보도’, ‘보차혼

용도로 중 경계표시가 있는 가장자리구역’, ‘횡단보도, 지하도, 육교와 같은 도로횡단시설’, 도로교통법에 의해 지정된 ‘보행자전용도로’와 같이 통행을 위한 최소한의 장소로 한정되어 있음을 알 수 있다.

- 보행자 보호를 위한 법정구역 및 특수도로의 유형과 정의

보행자의 안전보장 등을 위하여 지정되는 법적 보호구역으로는 도로교통법에 따른 어린이 및 노인·장애인 보호구역과 교통약자법에 따른 보행우선구역이 있으며, 그 외에 법률에 근거한 특수목적 보행자 공간에는 ‘보행자전용도로’와 ‘보행자전용길’이 포함된다. 이때 도로교통법에 의한 ‘보행자전용도로’는 보행안전법의 ‘보행자길’에 속하며(2015년 개정안 기준), 같은 법의 ‘보행자전용길’은 보행자길 중에서 보행자의 안전과 쾌적한 보행환경을 확보하기 위하여 특별히 필요하다고 인정되는 길을 의미한다.



[그림 2-3] 법정 보호구역 및 특수도로의 관계

이 외에도 보차혼용도로에서의 보행자 권리 향상을 위해 도입된 보행자우선도로의 개념이 「도사군 계획시설의 결정구조 및 설치기준에 관한 규칙」에 규정되어 있으나, 아직까지 법률로서 정의되고 있지 않아 그 법적 근거가 미미한 상황이다.

[표 2-5] 보행자 보호를 위한 법정구역 및 특수도로

명칭	법적 근거	지정기준(공간적 범위)
보호구역	어린이 보호구역	- 유치원, 특수학교, 어린이집, 학원, 학교시설의 주변도로 중 일정 구간
	노인 및 장애인 보호구역	- 노인복지시설, 공원, 생활체육시설, 장애인복지시설 주변도로 중 일정 구간
	보행우선구역	- 간선도로·보조간선도로로 둘러싸인 다음 중 하나의 지역 1. 주거지역 및 상업지역(국토계획법) 2. 학교주변 주택밀집지역(초·중·등교육법, 고등교육법) 3. 주거지역에 인접한 교통약자의 대중교통 이용편의를 위한 지역
특수도로 등	보행자 전용도로	- 보행자만 다닐 수 있도록 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 표시한 도로 - 폭 1.5미터 이상의 도로로서 보행자의 안전하고 편리한 통행을 위하여 설치하는 도로
	보행자전용길	- 보행자길 중에서 보행자의 안전과 쾌적한 보행환경을 확보하기 위하여 특별히 필요하다고 인정되는 보행자길
	보행자 우선도로	- 폭 10미터 미만의 도로로서 보행자와 차량이 혼합하여 이용하되 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 고려하여 설치하는 도로 - 도시지역 내 간선도로의 이면도로로서 차량통행과 보행자의 통행을 구별하기 어려운 지역 중 보행자의 통행이 많은 지역에 설치

• 도로의 분류 및 운용체계

국토계획법에서는 ‘도시·군 기본계획’의 수립 및 건설을 위한 ‘기반시설’의 종류³³⁾를 제시하고 있으며(시행령 제2조), ‘도로’의 경우 교통시설의 일부분으로서 ‘일반도로’, ‘자동차전용도로’, ‘보행자전용도로’, ‘자전거전용도로’, ‘고가도로’, ‘지하도로’로 분류되어 계획에 반영되고 있다. 도로법에서는 공공기관의 도로관련 사업의 추진과 관리 등을 위한 사항들이 규정되고 있으며³⁴⁾, 이에 도로의 종류 또한 사업추진에 적합하게 지정·관리주체인 중앙기관 및 지자체장을 중심으로 표 2-6과 같이 나누어져 있다. 도로교통법은 보행자, 차마

33) 기반시설에는 교통시설(도로·철도·항만·공항·주차장·자동차정류장·궤도·운하, 자동차 및 건설기계검사시설, 자동차 및 건설기계운전학원), 공간시설, 유통·공급시설, 방재시설, 보건위생시설, 환경기초시설이 있음

34) 도로법 제2조에 의해 ‘보도’는 ‘도로’에 포함되어 있으므로, 보도의 지정과 관리에 관한 별도의 규정이 없는 현 법제도 상황에 비추어, 보도의 법적인 지정·관리주체 또한 도로와 동일하게 ‘도로관리청(제23조)’에 해당함

(車馬), 운전자 및 고용주와 같이 도로를 이용하는 주체들의 행동규제에 관한 사항을 다루고 있으며, 이를 위한 도로시설들이 제2조를 통해 정의되어 있다.

[표 2-6] 도로의 분류 및 운용체계에 관한 규정

국 토 계획법	계획수립을 위한 도로의 분류	사용 및 형태별 분류	규모별 분류	기능별 분류
		가. 일반도로 나. 자동차전용도로 다. 보행자전용도로 라. 자전거전용도로 마. 고가도로 바. 지하도로	가. 광로 나. 대로 다. 중로 라. 소로	가. 주간선도로 나. 보조간선도로 다. 집산도로 라. 국지도로 마. 특수도로
	근거조항	시행령 제2조	시행규칙* 제9조	시행규칙 제9조
도로법	운용주체에 따른 도로의 분류	도로의 종류	도로의 지정	도로의 관리·인허가
		고속국도 일반국도 특별·광역시도 지방도 시도 군도 구도	- 국토교통부 - 국토교통부 - 특별·광역시장 - 도지사 - 시장 - 군수 - 구청장	- 국토교통부 - 모든시장·도지사 - 특별·광역시장 - 모든시장·도지사 - 시장 - 군수 - 구청장
	근거조항	제10조	11조~제18조	제23조, 제61조
도 로 교통법	이용주체**에 따른 도로시설의 분류	보행자	차마***	
		보도 보행자전용도로 횡단보도 길가장자리구역 안전지대	차도/차로 자전거전용도로/고속도로 교차로	자전거도로 자전거횡단도
	근거조항	제2조		

주: *「도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」

**도로교통법 제2장, 제3장, 제4장은 ‘보행자’, ‘차마’, ‘운전자 및 고용주’의 통행방법과 의무에 관한 사항들이 기술되어 있으며, 이를 ‘이용주체’로 설정하고 법 제2조(정의)에 등장하는 도로시설들을 분류하였음. 최종적으로 도로시설들과 무관했던 ‘운전자 및 고용주’는 제외하고, ‘보행자’와 ‘차마’를 중심으로 정리하여 표로 제시함

***자동차, 건설기계, 원동기장치자전거, 자전거, 우마 등(도로교통법 제2조제17호)

□ 보행자 안전 및 이동편의에 관한 규정

- 공간 유형별 보행자 보호 규정(표 2-7)

보도, 횡단보도, 교차로, 안전지대, 차로 없는 도로 등에서의 보행자 보호 규정은 도로교통법과 교통사고처리특례법을 통해 규정하고 있다. 단, 이들 법률은 보도 등 보행자 공간에서의 사고 피해자에 대해 공소권(公訴權)을 부여할 뿐, 도로 공간 전체에 대한 보행자 보호 규정은 매우 한정적이다. 교통

약자 보호구역에 대해서도 특별한 보행자 보호 규정이 마련되어 있지 않으며, 다만 어린이보호구역에서 사고가 나는 경우에 한하여 피해자에게 공소권이 주어진다. 보행자 공간 유형별 보행자 보호 규정을 살펴보면 다음과 같다.

- 보도: 차량이 보도를 침범하여 교통사고가 나는 경우와 차량이 도로교통법 제 13조에 명시된 보도 횡단 방법을 위반하는 경우, 공소를 제기³⁵⁾할 수 있음(교통사고처리특례법 제3조)
- 횡단보도: 보행자가 횡단보도를 횡단하고 있을 때에는 보행자를 방해하거나 위험을 주지 않도록 일시 정지해야 하며(도로교통법 제27조), 이를 위반할 경우 피해자가 운전자에게 공소를 제기할 수 있음(교통사고처리특례법 제3조)
- 교차로: 운전자는 우회전시 보행자 또는 자전거에 주의하여야 하며(도로교통법 제25조), 신호기(신호등)나 경찰의 지시를 준수하여 도로를 횡단하는 보행자를 방해해서는 안됨(도로교통법 제27조)
- 안전지대 및 차로 없는 도로: 차마는 교통섬과 같은 안전지대에 보행자가 있거나, 차로가 구분되어 있지 않는 도로를 통행할 때에는 보행자와 거리를 유지하여 서행하여야 함(도로교통법 제27조)

[표 2-7] 보행자 보호에 관한 규정

공간적 구분	보행자 보호 조치
도로	
▶ 횡단보도	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자가 횡단보도를 통행하고 있을 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞에서 일시정지하여야 한다(도로교통법 제27조). - 「도로교통법」 제27조제1항에 따른 횡단보도에서의 보행자 보호의무를 위반하여 운전한 운전자에 대하여 피해자가 공소를 제기할 수 있음(교통사고처리특례법 제3조제2항제6호)
▶ 교차로	<ul style="list-style-type: none"> - 교차로를 우회전하는 차의 운전자는 보행자 또는 자전거에 주의하여야 한다(도로교통법 제25조). - 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다(도로교통법 제27조).
▶ 안전지대 ▶ 차로 없는 도로	<ul style="list-style-type: none"> - 도로에 설치된 '안전지대'에 보행자가 있는 경우와 차로가 설치되지 아니한 좁은 도로에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 한다(도로교통법 제27조).

35) “공소의 제기”란 검사가 피고사건에 관하여 법원에 대하여 그 심판을 구하는 소송행위를 말한다. 기소 또는 소추라고도 한다. 수사결과 범죄의 객관적 혐의가 충분하고 소송조건을 구비하여 유죄판결을 받을 수 있다고 인정할 때에는 검사는 공소를 제기한다(형소 246). (출처: 법률용어사전, 대한법률 구조공단)

공간적 구분	보행자 보호 조치
▶ 기타	<ul style="list-style-type: none"> - 운전자는 보행자가 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로를 횡단하고 있을 때에는 안전거리를 두고 일시정지하여 보행자가 안전하게 횡단할 수 있도록 하여야 한다(도로교통법 제27조). - 운전자는 교차로·횡단보도·건널목이나 보도에서 차를 주정차하여서는 아니 된다*(도로교통법 제32조).
보행로	
▶ 보도	- 「도로교통법」 제13조제1항을 위반하여 보도가 설치된 도로의 보도를 침범하거나 같은 법 제13조제2항에 따른 보도 횡단방법을 위반하여 운전한 운전자에 대하여 피해자가 공소를 제기할 수 있음(교통사고처리특례법 제3조제2항제9호)
▶ 길가장자리구역	X
보행자를 위한 특수도로·특수구역	
▶ 어린이·노인·장애인 보호구역	<ul style="list-style-type: none"> - 「도로교통법」 제12조제3항에 따른 어린이보호구역에서 같은 조 제1항에 따른 조치를 준수하고 어린이의 안전에 유의하면서 운전하여야 할 의무를 위반하여 어린이의 신체를 상해(傷害)에 이르게 한 운전자에 대하여 피해자가 공소를 제기할 수 있음(교통사고처리특례법 제3조제2항제11호) - 도로교통법 제12조, 제12조의2 - 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제9조 - 차량 제한 <ul style="list-style-type: none"> - 차마 통행금지 혹은 제한 - 차마의 주정차 금지 - 조치 <ul style="list-style-type: none"> - 운행속도를 30km/h 이내로 제한 - 이면도로를 일방통행로로 지정·운영
▶ 보행우선구역	<ul style="list-style-type: none"> - 차량 교통약자법 제19조 - 제한 <ul style="list-style-type: none"> - 자동차의 일방통행 등 통행 제한 - 자동차 운행속도 제한 - 조치 <ul style="list-style-type: none"> - 자동차의 정차나 주차의 금지

주: *건널목의 가장자리 또는 횡단보도로부터 10미터 이내 포함

교통사고처리특례법 제3조(처벌의 특례)

- ① 차의 운전자가 교통사고로 인하여 「형법」 제268조의 죄를 범한 경우에는 5년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.
- ② 차의 교통으로 제1항의 죄 중 업무상과실치상죄 또는 중과실치상죄와 「도로교통법」 제151조의 죄를 범한 운전자에 대하여는 피해자의 명시적인 의사에 반하여 공소(公訴)를 제기할 수 없다. 다만, 차의 운전자가 제1항의 죄 중 업무상과실치상죄 또는 중과실치상죄를 범하고도 피해자를 구호하는 등 「도로교통법」 제54조제1항에 따른 조치를 하지 아니하고 도주하거나 피해자를 사고 장소로부터 옮겨 유기하고 도주한 경우, 같은 죄를 범하고 「도로교통법」 제44조제2항을 위반하여 음주측정 요구에 따르지 아니한 경우와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위로 인하여 같은 죄를 범한 경우에는 그러하지 아니하다.
6. 「도로교통법」 제27조제1항에 따른 횡단보도에서의 보행자 보호의무를 위반하여 운전한 경우
9. 「도로교통법」 제13조제1항을 위반하여 보도(步道)가 설치된 도로의 보도를 침범하거나 같은 법 제13조제2항에 따른 보도 횡단방법을 위반하여 운전한 경우
11. 「도로교통법」 제12조제3항에 따른 어린이보호구역에서 같은 조 제1항에 따른 조치를 준수하고 어린이의 안전에 유의하면서 운전하여야 할 의무를 위반하여 어린이의 신체를 상해(傷害)에 이르게 한 경우

- 공간 유형별 보행자 활동 제한 규정(표 2-8)

앞서 살펴본 바와 같이, 보행자 공간에서의 보행자 보호 규정이 매우 미흡한 것이 현실이다. 그러나 도로교통법 제8조, 제10조, 제68조 등은 오히려 도

로 공간에서의 보행자 활동을 제한하는 역할을 하고 있다. 이들 조항은 보행자가 도로 공간 전체에서 지켜야 할 활동제한과 도로 횡단 규정, 그리고 보행로(보도 및 길가장자리구역) 통행 시의 행태 규정들을 다음과 같이 규정하고 있다.

- 통행 의무: 보행자는 보도가 있는 경우 반드시 보도로 통행하여야 하며, 보도에서 항상 우측으로 통행하여야 함(제8조). 또한, 보차도가 구분되어 있지 않은 도로를 통행할 시에는 차량을 마주보면서 길의 가장자리를 따라 통행하여야 함(제8조)
- 횡단 의무: 횡단보도, 육교 등의 도로 횡단시설이 있는 경우 그것을 이용하여야 하며, 그 외의 도로에서는 횡단이 금지됨. 또한, 횡단보도가 없는 도로를 횡단하는 경우, 가장 짧은 거리로 차와 거리를 두고 횡단하여야 함(제10조)
- 행위 제한: 도로에서 눕거나 앉거나 서있거나 놀이를 하는 행위 등이 금지됨(제68조)

이상의 규정들을 위반할 시에는 도로교통법 제157조에 의하여 20만 원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료에 처해지게 된다.

[표 2-8] 보행자 활동 제한에 관한 규정

공간적 구분	보행자 활동 제한
도로(전체)	<ul style="list-style-type: none"> - 언제나 보도로 통행(도로교통법 제8조) - 도로에서의 금지행위(도로교통법 제68조) <ol style="list-style-type: none"> 1. 술에 취하여 도로에서 갈팡질팡하는 행위 2. 도로에서 교통에 방해되는 방법으로 눕거나 앉거나 서있는 행위 3. 도로에서 공놀이 또는 썰매타기 등의 놀이를 하는 행위 4. 사람이나 차마를 손상시킬 우려가 있는 물건을 던지거나 발사하는 행위 6. 도로를 통행하고 있는 차마에 뛰어오르거나 매달리거나 차마에서 뛰어내리는 행위
▶ 횡단보도	- 횡단보도, 지하도, 육교나 그 밖의 도로 횡단시설이 설치되어 있는 도로에서는 그 곳으로 횡단하여야 한다(도로교통법 제10조).
▶ 교차로	X
▶ 기타	<ul style="list-style-type: none"> - 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로에서는 가장 짧은 거리로 횡단(도로교통법 제10조) - 횡단이 금지되어 있는 도로의 부분에서는 도로 횡단 금지(도로교통법 제10조) - 차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하여서는 아니 된다(도로교통법 제10조).
보행로	
▶ 보도	- 보도에서는 우측통행(도로교통법 제8조)
▶ 길가장자리구역	- 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로에서는 차마와 마주보는 방향의 길가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행*(도로교통법 제8조)
보행자를 위한 특수도로·특수구역 - 관련 조항 없음	

주: *일방통행차로인 경우 예외

[보행권의 약화를 야기하는 도로교통법 주요 조항]

제8조(보행자의 통행) ① 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 한다. 다만, 차도를 횡단하는 경우, 도로공사 등으로 보도의 통행이 금지된 경우나 그 밖의 부득이한 경우에는 그러하지 아니하다.

② 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로에서는 차마와 마주보는 방향의 길가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 한다. 다만, 도로의 통행방향이 일방통행인 경우에는 차마를 마주보지 아니하고 통행할 수 있다.

③ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙으로 한다.

제10조(도로의 횡단) ① 지방경찰청장은 도로를 횡단하는 보행자의 안전을 위하여 행정자치부령으로 정하는 기준에 따라 횡단보도를 설치할 수 있다.

② 보행자는 제1항에 따른 횡단보도, 지하도, 육교나 그 밖의 도로 횡단시설이 설치되어 있는 도로에서는 그 곳으로 횡단하여야 한다. 다만, 지하도나 육교 등의 도로 횡단시설을 이용할 수 없는 지체장애인의 경우에는 다른 교통에 방해가 되지 아니하는 방법으로 도로 횡단시설을 이용하지 아니하고 도로를 횡단할 수 있다.

③ 보행자는 제1항에 따른 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로에서는 가장 짧은 거리로 횡단하여야 한다.

④ 보행자는 모든 차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하여서는 아니 된다. 다만, 횡단보도를 횡단하거나 신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 경우에는 그러하지 아니하다.

⑤ 보행자는 안전표지 등에 의하여 횡단이 금지되어 있는 도로의 부분에서는 그 도로를 횡단하여서는 아니 된다.

제68조(도로에서의 금지행위 등)

③ 누구든지 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

1. 술에 취하여 도로에서 갈팡질팡하는 행위
2. 도로에서 교통에 방해되는 방법으로 눕거나 앉거나 서있는 행위
3. 교통이 빈번한 도로에서 공놀이 또는 썰매타기 등의 놀이를 하는 행위
4. 돌·유리병·쇳조각이나 그 밖에 도로에 있는 사람이나 차마를 손상시킬 우려가 있는 물건을 던지거나 발사하는 행위
5. 도로를 통행하고 있는 차마에서 밖으로 물건을 던지는 행위
6. 도로를 통행하고 있는 차마에 뛰어오르거나 매달리거나 차마에서 뛰어내리는 행위
7. 그 밖에 지방경찰청장이 교통상의 위험을 방지하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정·공고한 행위

제157조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료에 처한다.

1. 제5조, 제8조제1항, 제10조제2항부터 제5항까지의 규정을 위반한 보행자
2. 제6조제1항·제2항·제4항 또는 제7조에 따른 금지·제한 또는 조치를 위반한 보행자
3. 제9조제1항을 위반하거나 같은 조 제3항에 따른 경찰공무원의 조치를 위반한 행렬등의 보행자나 지휘자
4. 제68조제3항을 위반하여 도로에서의 금지행위를 한 사람

2. 보행관련 법정 계획 및 사업 현황 검토

1) 법정 계획 현황

□ 보행관련 법정 계획 현황

국가와 지자체의 보행정책은 주로 도시 및 교통 분야의 법정계획을 통해 제시되고 있다. 여기서는 보행정책과 관련된 주요 법정계획 현황과 주요 내용을 살펴본다. 우선, 도시분야에서는 ‘국토종합계획’의 방향에 따라 지자체 단위에서 ‘도시·군 기본계획’을 수립하고 있으며, 교통분야에서는 ‘국가기간교통망계획’의 기본 방향에 따라 ‘도로정비기본계획(국가)’ 및 ‘도시교통정비기본계획(지자체)’이 수립되며, 이를 바탕으로 ‘대중교통기본계획’이 수립·시행되고 있다. ‘지속가능 교통물류발전 기본계획’의 경우 도시와 교통을 아우르는 10년 단위 계획으로서, ‘도시·군 기본계획’ 및 ‘대중교통기본계획’과 상호보완적인 관계를 가지고 있다. ‘지속가능 교통물류발전 기본계획’의 방향성에 따라, 국가에서는 ‘비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획’을, 지자체에서는 ‘보행교통 개선계획’을 수립되고 있으며, 이것이 ‘보행정책’과 관련된 핵심적인 법정 계획이라고 할 수 있다.

지속가능 교통물류 발전법 제29조(도시·군계획 등과의 연계) ① 국토교통부장관 또는 지방자치단체의 장은 (생략) 도시·군계획을 수립하거나 (생략) 도시·군계획사업을 추진할 때 (생략) 다음 각 호의 사항을 우선적으로 반영하여야 한다.

1. 도시 내 접근통행거리 단축을 위한 주거·업무·공공·상업시설의 복합개발 촉진 및 생활권 내 배치
2. 환경친화적 교통물류시설을 확충하기 위한 비동력·무탄소 교통수단 및 대중교통 관련 시설의 체계적 확충과 이용
3. 교통에너지의 소비저감 등을 위한 무질서한 도시확산의 방지
4. 그 밖에 지속가능 교통물류체계 지향형 도시공간구조로의 개편

한편, 보행자 또는 보행환경의 안전과 편의에 관한 세부 시책은 별도의 계획들을 통해 수립 및 시행되고 있다. 보행자 안전 개선에 관한 정책은 1983년부터 5년마다 수립되고 있는 ‘교통안전기본계획’을 통해 제시되고 있으며, 교통약자에 관한 사항은 역시 5년마다 수립되는 ‘교통약자 이동편의 증진계획’을 통해 다루어지고 있다. 또한, 지역 단위에서 교통계획과 도시계획을 동시에

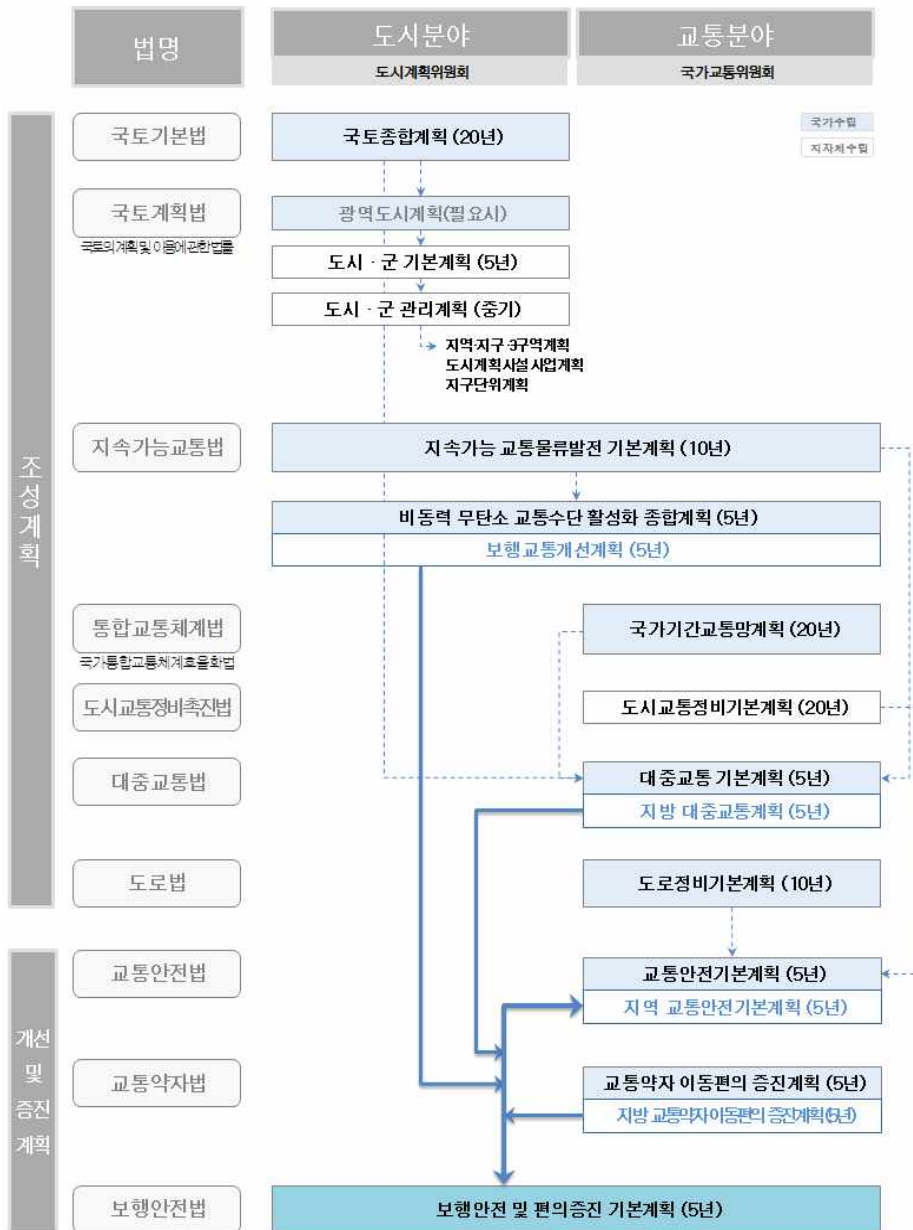
고려한 ‘보행안전 및 편의증진 기본계획’을 수립하도록 하고 있으나, 국가계획이 없는 상태에서 지자체의 계획수립만을 의무화하여, ‘지방교통약자이동편의 증진계획’, ‘보행교통 개선계획’ 등 다른 지자체 계획들과 조율하여 수립하여야 하는 한계가 있다(보행안전법 제7조, 동법 시행령 제8조). 이들 국가 및 지자체 법정계획의 위상과 역할을 정리하면 다음의 표 및 그림과 같다.

[표 2-9] 보행관련 법정 계획들의 위상과 역할

성격 및 영역		근거법	계획명 (수립주기, 수립주체)	관련계획 A.상위계획 B.보완계획
조성 계획	도시	국토계획법*	• 도시·군기본계획 (5년,지자체)	A-국토종합계획 -광역도시계획
	교통	도로법	• 도로정비기본계획 (10년,국가)	
		도시교통 정비촉진법	• 도시교통정비기본계획 (20년,지자체)	
		대중교통법**	• 대중교통 기본계획 (5년,국가) • 지방 대중교통계획 (5년,지자체)	A-국토종합계획 -국가기간교통망계획 B-대도시광역교통기본계획 -지속가능국가교통물류발전기 본계획
	도시교통 통합체계	지속가능 교통법	• 지속가능 교통물류발전 기본계획 (10년,국가) • 비동력무단소 교통수단 활성화 종합계획 (5년,국가) • 보행교통 개선계획 (5년,지자체)	A-지속가능국가교통물류발전기 본계획
개 선 및 증 진 계 획	교통 안전	교통안전법	• 국가 교통안전기본계획 (5년,국가) • 지역 교통안전기본계획 (5년,지자체)	A-도로정비기본계획 B-교통사고사상자절반줄이기중 합시행계획 -철도안전종합계획 -중장기항공안전종합계획 -국가해사안전기본계획 B-지방대중교통계획 -교통약자이동편의증진계획 -보행환경개선기본계획 -도시교통정비기본계획 -자전거이용시설기본계획
	교통 편의	교통약자법	• 교통약자 이동편의 증진계획 (5년,국가) • 지방 교통약자 이동편의 증진계획 (5년,지자체)	
	지역안전 지역편의	보행안전법	• 보행안전 및 편의증진 기본계획 (5년,지자체)	B-보행교통 개선계획 -지방교통약자이동편의 증진계획 -지역교통안전기본계획 -지방대중교통계획

주: *「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」의 약칭

**「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」의 약칭



[그림 2-4] 보행관련 법정 계획들의 위상과 역할

□ 주요 국가 기본계획의 내용

• 기본계획에 반영된 보행정책의 흐름

상기한 계획에 반영된 주요 보행정책의 흐름을 살펴보면 다음과 같다. 우선, ‘국가 교통안전 기본계획’의 경우, 1983년부터 가장 오랜 기간 동안 총 7차례나 수립되었으나, 초기에는 보행자 안전 보다는 전반적인 교통안전 향상에 집중해왔다. 2007년부터 2차례에 걸쳐 수립된 ‘교통약자 이동편의 증진계획’에서는 거시적인 교통계획에서 배제되어 왔던 장애인, 임산부, 어린이 등 교통약자의 교통시설 이용편의 증진 대책을 마련하는 등 보다 현실적인 정책 대안을 마련하고 있다. 보다 최근에는 2012년 수립된 ‘지속가능 국가교통물류발전 기본계획’의 후속계획인 ‘비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획’이 수립되면서, 교통정책의 일부분으로만 다루어지던 ‘보행’을 국가성장을 위한 핵심 정책과제로 간주하고, 그 활성화를 위한 방안들을 도출하고 있다. 이처럼 교통 및 도시 정책 전반에서 보행의 중요성이 날로 커짐에 따라, 2017년 수립 예정인 제8차 국가 교통안전 기본계획 계획에서 보행자 안전 향상 중심의 계획이 수립될 예정이다. 각 계획의 흐름과 주요 내용은 다음과 같다.



[그림 2-5] 보행관련 국가 기본계획 수립 연혁

※ 제1차 지속가능 국가교통물류발전 기본계획의 5가지 추진전략(국토해양부, 2011b, p.29)

1. 교통수요 관리강화 및 교통운영 효율화
2. 생활밀착형 보행·자전거 활성화
3. 대중교통 인프라 확충 및 서비스 개선
4. 저탄소 녹색물류체계 구축
5. 친환경 교통물류 기술개발

[표 2-10] 주요 국가 기본계획의 수립현황 및 내용적 범위

	국가교통안전기본계획	교통약자 이동편의 증진 계획	비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획
근거법	교통안전법(1979~)	교통약자법(2006~)	지속가능교통법(2009~)
수립 현황	제1차 1983~1986 제2차 1987~1991 제3차 1992~1996 제4차 1997~2001 제5차 2002~2006 제6차 2007~2011 제7차 2012~2016	제1차 2007~2011 제2차 2012~2016	제1차 2012~2016
법적 수립 내용	1. 교통안전 중장기 종합정책방향 2. 교통사고 현황·분석 3. 교통사고 감소목표 4. 지식의 보급 및 교통문화 향상목표 5. 정책성과 분석·평가 6. 부문별 추진전략 7. 세부 추진계획 및 투자계획 8. 교통안전시설의 정비·확충 계획 9. 전문인력 양성 10. 투자사업계획 11. 지정행정기관별 교통안전대책 연계와 집행력 보완방안 제15조	1. 정책방향·목표 2. 이동편의시설 실태 3. 보행환경 실태 4. 이동편의시설의 개선·확충 5. 저상버스 도입 6. 보행환경 개선 7. 특별교통수단 도입 8. 교통약자 이동권 확대 9. 자원 조달 방안 제6조	1. 실태·전망 2. 정책방향·목표 3. 수송분담 증대방안 4. 비동력·무탄소 교통체계의 개발 및 이용촉진대책 5. 자원 조달 방안 제31조

• 국가교통안전기본계획(1983~)

우선, ‘국가교통안전기본계획’에서는 도로, 철도, 항공, 해양이라는 4개 부문에 대하여 교통사고 현황을 분석하고, 이를 토대로 부문별 감소 목표를 설정하여 이에 따른 사업계획을 수립·추진하고 있다. 이 중 도로부문 교통사고의 보조지표로 ‘보행자 사망자수’를 매 5년마다 점검하고 있으며³⁶⁾, 이를 반영하여 ‘제7차 국가교통안전 기본계획’(2011~2016)에서는 ‘안전하고 쾌적한 보행공간 확보’, ‘교통약자 보호구역의 체계적 정비’ 및 ‘인간중심의 속도관리 체계 변화’를 위한 추진과제를 표 2-11과 같이 제시하였다.

36) 도로교통공단 교통사고분석시스템(TAAS)에서 제공하는 ‘사고유형별 교통사고 추세’ 중 ‘차대사람’ 교통사고를 ‘보행자 교통사고’로 정의하여 산출함

- 교통약자 이동편의 증진계획(2007~)

‘교통약자 이동편의 증진계획’에서는 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경) 등과 관련된 이동편의시설 실태조사를 실시하며, 문제점 분석을 통해 부문별 이동편의시설의 확충 및 개선에 관한 대책을 제시하고 있다. 실태조사에서는 교통약자법 시행령의 별표 1, 2에 따라 국내 여객시설 전체를 대상으로, 보행접근로(환경)의 이동편의시설 현황을 실사로 진행하며, ‘보도’의 이동편의시설(유효폭, 포장, 기울기, 차도분리 및 보행안전지대, 차량진출입부, 보도턱, 점자블록) 및 ‘기타 보행환경’의 이동편의시설(음향신호기, 잔여시간표시기, 블라드, 지하도 및 육교)에 대한 설치유무와 기준 적합률을 점검한다. 이를 반영하여 ‘제2차 교통약자 이동편의 증진계획’(2011~2016)에서는 ‘보도시설 및 보행환경개선’, ‘보행우선구역확대’, ‘인증제도 모니터링’, ‘법·제도 및 지침 개정 연구’ 등을 위한 추진과제를 표 2-11과 같이 제시하였다.

- 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획(2012~)

‘비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획’에서는 보도연장, 보행 수단 분담률, 보행자 교통사고 현황, 통행 목적 및 만족도 등에 대한 실태조사를 바탕으로 교통수단으로서의 보행 및 자전거 활성화 방향을 제시하며, 수송분담 증진을 위한 목표지표를 설정하여 세부적인 추진방안을 제시하고 있다. 이를 위해 ‘제1차 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획’(2011~2016)에서는 도시계획현황 정보(보도연장을 추정치로 산출), 한국교통연구원 국가교통 수요조사 DB구축사업의 수송실적 및 수단분담구조(율) 정보(보행수단분담률 산출), 도로교통공단 교통사고분석시스템(TAAS)의 보행자 교통사고 자료(보행자 교통사고 건수 및 사망자 수 산출), 가구통행실태조사 자료(보행 목적 파악) 등을 이용하였으며, 전국 6개 도시 300개 표본 지점을 대상으로 보행환경 만족도 조사를 실시하였다(국토해양부, 2011a, pp.4-25).

이에 근거하여 성과 지표를 도출하였는데 보행 부문에서는 ‘보행 수단

분담률’, ‘통근·통학 목적통행 중 보행통행 비율’, ‘보행교통사고 사망자수’ 등의 지표가 설정되었다(국토해양부, 2011a, p.37). 이를 반영하여, ‘보행 기초 인프라 확충’, ‘보행·자전거 친화 도시개발’, ‘대중교통 연계체계 구축’, ‘보행·자전거 통행자 인센티브 제공’, ‘교육·홍보 강화’, ‘문화 확산’ 및 ‘법·제도 정비’, ‘기술개발 및 시스템 개선’ 등의 추진과제를 표 2-11과 같이 제시하였다.

[비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획의 목표 지표]

계획지표		2010년	2016년
보행	보행 수단분담률(%)	32.0	33.0
	통학 목적통행 중 보행통행 비율(%)	54.6	57.0
	통근 목적통행 중 보행통행 비율(%)	14.6	16.0
	보행교통사고 사망자수(10만명당)	4.1	1.6
자전거	자전거 수단분담률(%)	1.7	4.0
	자전거 도로 연장(km)	13,037	24,400
	공공자전거 대수	18,505	26,000
	자전거 교통사고 사망자 수(10만명당)	0.6	0.4
공통	온실가스 감축량(CO2만톤, BAU대비)	-	35

출처: 국토해양부(2011a, p.37)

[표 2-11] 유관 국가 기본계획의 보행관련 시책 종합(2012~2016)

자료	추진전략	세부전략	추진과제
제7차 국가교통안전 기본 계획	II. 안전한 교통인프라 구축	안전하고 쾌적한 보행공간 확보	주책가 생활도로 보도 정비 보행우선구역 지정·운영 확대 안전한 보행환경 조성사업 보행환경개선지구 정비사업 보행자 패턴을 고려한 보도 정비 LED등을 이용한 횡단보도 조명시설 지자체 설치 보행교통연구센터 설치 및 운영
		교통약자를 위한 보호구역의 체계적정비	노안장애인 보호구역 지정 활성화 교통약자를 위한 안전시설 설치 강화 어린이보호구역 실효성 제고
	IV. 안전관리시스템 강화	인간중심의 속도관리체계변화	(생활도로) 30km/h이하 하향 조정
제2차 교통약자 이동편의 증진 계획	III. 보행환경 개선	보도시설 및 보행환경개선	보도시설 개선
		보행우선구역확대	보행우선구역 활성화
	IV. R&D 등 기타	인증제도 모니터링 방안	장애물없는 생활환경 인증제도 모니터링
제1차 비동력· 무탄소 교통수단 활성화 종합 계획	I. 보행·자전거 기초 인프라 확충	보행 기초 인프라확충	보행 기초시설 확충 보행우선구역 시범사업 대중교통전용지구 지정 확대 도시형 올레길차없는 거리 조성 안전한 보행환경 조성사업 추진 어린이보호구역 개선사업 추진 노인보호구역 지정 확대 보행자 보호시설 설치 보행안전지도 확대 보행자길 불법 시설물 정비 보행시설의 체계적 유지관리
		보행·자전거 친화 도시개발	보행·자전거 친화적인 도시개발 거점교통시설 접근체계 정비
	II. 대중교통과 연계체계 구축	대중교통과 연계체계 구축	대중교통 접근 보행환경 개선
		보행·자전거통행자 인센티브	보행자전거 통행자 인센티브 제공
	III. 통근·통학 활성화	교육·홍보 강화	보행자의 날·자전거의 날 운영
		비동력·무탄소 문화 확산	보행자전거 지킴아모니터 위촉 운영 보행자전거 이용환경 신고센터 운영 보행자전거 환경개선 협의회 운영
	IV. 교육·홍보·문화 확산	법·제도 정비	보행안전 및 편의증진법률 제정 보행교통 실태조사 및 보행교통개선지표 수립 보행교통 개선계획 수립
		기술개발·시스템 개선	보행자전거-대중교통간 정보시스템 개발 보행환경 평가 시스템 개발 보행·자전거 관련시책 사후 평가 보행자전거 정보제공 웹 구축 운영 비동력무탄소 교통체계 개발
	V. 비동력·무탄소 교통수단 발전기반 구축		

출처: 국토해양부(2011a), 국토해양부(2011c), 국토해양부(2012a) 내용을 재정리

2) 법정 사업 현황

□ 보행관련 사업 현황

• 교통약자 보호구역 지정사업 현황

여기서는 앞서 살펴본 보행관련 법률에 의거하여 추진되고 있는 법정 사업을 비롯해 국가와 지자체에서 추진하고 있는 주요 보행사업 현황을 살펴본다. 우선, 가장 대표적인 사업으로는 교통약자 보호구역 지정사업을 들 수 있다. 이는 1995년 1월, 경찰청 소관의 도로교통법 개정(법률 제4872호)을 통해 어린이보호구역 지정 제도로 시작되었으며, 2007년 5월, 행정자치부령인 ‘노인보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙’이 제정·시행되면서 노인보호구역으로 확대 되었다. 또한, 2011년 1월 제정된 ‘어린이·노인·장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙’이 마련되면서 장애인 보호구역 지정 제도가 시작되었다(행정안전부, 2011b, p.3; 행정안전부, 2011a, p.x). 현재까지, 어린이보호구역은 총 15,820개소, 노인보호구역은 총 746개소, 장애인보호구역은 총 45개소 지정되었다(국민안전처 내부자료b, 2014년 말 기준). 보호구역의 지정·관리 권한은 2011년 1월 24일부터 도로교통법시행령 제86조에 의해 경찰에서 지자체장으로 이양되었으며(행정안전부, 2011b, p.3), 2004년부터 국민안전처(구 행정안전부) 주도하에 환경이 열악한 어린이보호구역을 대상으로 개선사업을 추진하고 있다(e-나라지표 ‘어린이보호구역 지정현황’ 참조).

[표 2-12] 교통약자 보호구역 지정사업 현황

근거법	소관기관	사업명	시행현황	지정 개소
도로 교통법	경찰청 (지자체장)	어린이보호구역 지정 - 어린이보호구역 개선사업(국민안전처)	’95~ ’04~	142,130 482
		노인보호구역 지정	’07~	593
		장애인보호구역 지정	’11~	28

출처: e-나라지표 통계자료, 행정안전부 홈페이지 공개자료

• 보행자 교통안전 개선 사업 시행현황

2008년 10월 (구)국무조정실 주관 100대 국정과제(이명박정부)의 하나로 ‘교통사고 사상자 절반 줄이기 프로젝트’가 선정되면서 범부처 차원의 보행자 교통안전 안전 개선을 위한 환경 조성 사업이 시작되었다(박진경, 2013, p.80).

‘교통사고 사상자 절반줄이기 종합시행계획(2008~2012)’(이하 ‘종합계획 2008’이라 한다)은 보행자, 노인, 이륜차 이용자 등의 교통사고 감소를 목표로(그림 2-6), (1)보행자 및 대중교통 안전 우선 추진, (2)선진형 속도관리 시스템 추진 및 인프라 구축, (3)교통안전 기초질서 확립, (4)지자체 교통안전 활동 강화, (5)교통사고 응급의료 체계 개선이라는 총 5개 부문에 대한 개선 대책³⁷⁾을 제시하였으며(표 2-13), 이를 근거로, 국토부, 경찰청, (구)행안부, 복지부 총 4개 부처의 신규 사업 및 지원예산 규모를 설정하였다(표 2-14) (국토해양부 외, 2008, pp.4-88).

중점과제	세 부 목 표	사망자수 현행('07년)	사망자수 목표('12년)
보행자	· 차대사람사고(보행자사고) 감소 · 자전거 교통사고 감소	2,304 302	⇒ 1,150 150
노인	· 노인 교통사고 감소	1,786	⇒ 900
사업용 자동차	· 사업용자동차 사망자 감소	1,145	⇒ 570
이륜차	· 이륜차 사망자 감소	472	⇒ 240
음주	· 음주운전 사망자 감소	991	⇒ 500

[그림 2-6] 교통사고 사상자 절반줄이기 종합시행계획, 중점 추진과제별 세부목표

37) ‘보행자 및 대중교통 안전 우선 추진’ 부문 과제 수 총 12개, 단위과제 총 22개
 ‘선진형 속도관리 시스템 추진 및 인프라 구축’ 부문 과제 수 총 9개, 단위과제 총 17개
 ‘교통안전 기초질서 확립’ 부문 과제 수 총 22개, 단위과제 총 16개
 ‘지자체 교통안전 활동 강화’ 부문 과제 수 총 3개, 단위과제 총 4개
 ‘교통사고 응급의료 체계 개선’ 부문 과제 수 총 4개, 단위과제 총 6개

[표 2-13] 교통사고 사상자 절반줄이기 종합시행계획(2008~2012), 보행관련 과제 요약

과제번호 과제명	단위과제
1-1-1 보행자 보호 교통시설 개선·확충	- 무단횡단 지점에 안전시설 집중설치 - 횡단보도 조명시설 기본계획 수립 및 설치 - 보행자 통행시설 정비·확충
1-1-2 보행우선구역 사업 확대 실시	- 보행우선구역 예산 확보 - 법·제도 정비
1-1-3 안전한 보행환경 조성 사업 추진	- 보도 설치 및 폭이 좁거나 통행이 불편한 곳 개선 - 교통약자 및 보행자를 배려한 노면 평탄성 확보 - 어린이·노인·아동 보호구역 병행 정비 - 보행자·농기계·가축 통행 부체도로 설치(지방부)
1-1-4 노인보호구역 개선사업 추진	- 노인보호구역 전국 확대 실시
1-1-5 보행자 등 교통사고 원인조사 실시	- 사망사고에 대한 원인조사 실시
2-1-1 생활도로 속도관리시스템 도입	- 생활도로 속도관리시스템(zone 30) 도입 추진
2-2-2 교통시설 개선 (교차로 신호기 위치 조정 등)	- 차량 신호기 위치조정 사업 실시 - 신호등 신호시간 조정 - 보행자 작동 신호기 및 보행신호등 잔여시간 표시기 확대 설치 - 도로표지 시인성 및 판독성 개선
2-2-3 교통안전시설 확충	- 어린이보호구역 개선사업 확대추진 - 교통사고 잦은 곳 개선사업을 사고 잦은 구간으로 확대 - 위험도로 개선사업 지속 추진
2-2-4 도로변 고정물체 제거 및 충격흡수시설 설치	- 고정물체 제거 및 충격흡수시설 설치 사업 실시
2-2-5 보행자 보호성능을 강화한 자동차 안전기준 제정	- 신차안전도 평가시 보행자안전성 평가 및 발표 - 보행자 안전기준 제정 및 보호성능 강화 의무화
2-2-6 전국교통사고 지도 구축을 통한 안전 정보 제공	- 교통안전정보체계를 활용한 사고다발지역 지도 개발 및 서비스 제공
3-1-4 교통사고처리 특례법 개정	- 중대법규 위반사고에 '노인보호구역', '보행우선구역' 등이 포함될 수 있도록 교통사고처리 특례법 개정
4-3 불법주정차 특별관리 강화	- 기존의 주정차 금지구역 중 교통사고위험이 높은 구간을 특별관리구역으로 선정·집중관리

출처: 국토해양부 외(2008, pp.85-88)의 내용을 재정리

[표 2-14] 교통사고 사상자 절반줄이기 종합시행계획, 부처별 사업명 및 재정소요

부처	사업명	2008	2009	2010	2011	2012
국토부	보행자 보도 설치	123	200	300	300	300
	중앙분리대 및 방호울타리 설치	198	100	150	150	150
	위험도로 개선사업 추진	704	709	800	800	800
	사고 잦은 곳 개선사업 추진	213	322	300	300	300
	전국교통사고 지도구축	6	5	6	6	6
경찰청	무인단속장비 확충	269	230	236	244	251
	전국교통사고 지도구축	6	26	5	-	-
	사상자 절반줄이기 캠페인	33	23	33	33	33
(구)행안부	안전한 보행환경 조성 사업	-	300	400	450	450
	어린이보호구역 사업	908	735	764	778	778
	사고 잦은 곳 개선사업	217	180	250	250	250
	위험도로 개선사업	830	610	640	650	650
복지부	교통사고 전담 응급의료센터 지정·지원	72	72	72	72	72
	응급구조사 병원 임상수련 교육	1	1	1	1	1
	중환자용 구급차(M-ICU) 도입 및 운영방안 마련	66	20	65	65	-
	이동 교육셋 보급	5	5	5	-	-
합계(억원)	19,356	3,651	3,538	4,027	4,099	4,041

출처: 국토해양부 외(2008, p.84)

[표 2-15] 제7차 교통안전기본계획에 반영된 범부처적 보행관련 사업

중점과제	세부추진과제	시한	소관기관
II-1 안전하고 쾌적한 보행공간 확보	주택가 생활도로 보도 정비	~'16	행안부, 국토부, 지자체
	보행우선구역 지정·운영 확대	'12~	국토부, 지자체
	안전한 보행환경 조성사업	'12~	행안부, 지자체
	보행환경개선지구 정비사업	'13~	
	보행자 패턴을 고려한 보도 정비	~'16	행안부, 국토부, 지자체
	LED 등을 이용한 횡단보도 조명시설 설치	'13~	
	보행교통연구센터 설치 및 운영	'13~	행안부, 국토부(교통안전공단)
II-2 교통약자를 위한 보호구역의 체계적 정비	노인·장애인 보호구역 지정 활성화	'12~	행안부, 지자체
	교통약자를 위한 안전시설 설치 강화	'12~	
	어린이보호구역 실효성 제고	'12~	
IV-1 인간중심의 속도관리 체계변화	(보조간선도로) 원칙적으로 60km/h 이하 규정	~'14	행안부, 경찰청, 지자체
	(생활도로) 30km 이하 하향 조정	~'14	
	(교통사고 잦은 도로) 현행 제한속도에서 최소 10km/h 이상 하향 조정 및 속도단속시스템 중점 설치	~'14	경찰청, 지자체

출처: 국토해양부(2011c, pp.195-200)의 내용 재정리

이에, 2011년 9월 수립된 제7차 국가교통안전기본계획(2012~2016)에서 또한 중합계획2008의 세부과제를 반영하여 (구)행안부, 국토부, 경찰청, 교과부, 보건복지부, 고용부 등 관계부처 합동의 교통안전계획을 수립하였으며, 보행관련 사업은 표 2-15와 같이 반영되었다.

그러나 2013년 2월, 새로 선정된 국정과제에서는 교통 정책의 방향이 ‘교통사고 줄이기’에서 도로·철도·항공·해양 전체 부문에 대한 ‘교통안전 선진화’로 바뀌었으며, 그 중 도로부문 안전에 관한 과제는 체험, 홍보, 평가기법 개발, ITS 도입과 같은 문화정착 및 시스템 체계화의 측면으로 국한되었다(표 2-16)(제18대 대통령직인수위원회, 2013, p.149).

[표 2-16] 이명박정부와 박근혜정부의 보행관련 국정과제 내용 비교

이명박정부 100대 국정과제(2008)	박근혜정부 국정과제(2013)
과제 20, 교통사고를 선진국 수준으로 낮추겠습니다	과제 93, 항공, 해양 등 교통안전 선진화
<ul style="list-style-type: none"> - 5년 내 교통사고 50% 줄이기 ‘종합시행계획’ 수립 - 보행자 중심의 교통안전대책 적극 추진 - 음주운전 처벌강화를 위한 관계법령 개선 - 찾아가는 맞춤형 체험식 안전교육 및 안전용품 보급 - 계절·사고유형별 테마단속 강화 - 어린이·노인 등 교통약자 보호활동 강화 - 무인단속 장비 확충으로 교통안전 인프라 구축 - 교통안전 영역 안전지표 구성·관리 	<ul style="list-style-type: none"> - (육상교통) 디지털 운행기록장치 분석, 수운수회사 지정 및 CNG버스 내압용기 확대검사 등을 통한 대형교통사고 예방 - (교통문화) 교통안전 정책기능을 강화하고, 수도권 교통안전체험센터 건립, 국민공감형 홍보 등을 통해 선진교통문화 정착 - (도로) 도로안전 평가기법 개발·적용 및 위험도로 개선, 차량과 차량·도로가 정보를 공유하는 차세대 ITS(C-ITS) 도입 - (철도) (생략) - (차량) (생략) - (항공) (생략) - (해양) (생략)

출처: 대한민국정부(2008, pp.22-23); 제18대 대통령직인수위원회(2013, p.149)

이후 2013년 7월 19일에 발표된 ‘교통사고 사상자 줄이기 종합대책(2013~2017)’(이하 ‘종합대책2013’이라 한다)에서는 2017년까지 교통사고 사망자 30% 감소를 목표로 (1)사람우선의 교통안전문화 정착, (2)안전지향형 인프라 확충, (3)교통약자에 대한 맞춤형 대책 마련, (4)사업용 차량 교통안전 강화 및 사고대응체계 고도화, (5)교통안전정책 추진체계 개선이라는 총 5개

부문에 대한 과제들을 제시하였다(국토교통부, 2013, pp.5-8). 그러나 단위 과제 수준에서는 ‘사고 잦은 곳 개선사업’과 ‘어린이보호구역’을 제외하면 보행과 관련된 국정사업이 전혀 언급되지 않고 있다(표 2-17).

[표 2-17] 교통사고 사상자 줄이기 종합대책(2013~2017), 보행관련 과제 요약

과제번호	과제명	단위과제
2-1	안전인프라 확충으로 도로환경 측면의 사고요인 차단	- 교통사고 잦은 곳 개선 사업 확대 등
2-3	보행자 중심의 생활도로 안전 확보	- 보차도 분리, 보도확대 등 보행보호시설 확대 - 어린이보호구역 등 시설개선 확대 등 - 주간주행등 장착 의무화 등 보행자보호 강화
3-2	맞춤형 안전교육 및 배려문화 확산	- 고령자 보행안전교육 실시
3-3	어린이 교통안전 강화	- 등하교시 어린이 교통사고 집중예방

출처: 국토교통부(2013, pp.5-8)

현재 표 2-14에서 언급된 보행관련 환경 개선 사업은 광역지역발전특별회계(광특회계) 및 교통시설특별회계(교특회계)에서 지원하는 국고보조방식으로 추진하고 있다(표 2-18).

[표 2-18] 보행사업 추진방식과 자원 출처

부처	사업명	추진방식	자원	비고
(구) 안전행정부	안전한 보행환경 조성사업	국고보조	광특회계	'09~'12(종료)
	보행환경 개선지구 시범사업	국고보조		'13~
	어린이보호구역 개선사업	국고보조		-
국토교통부	보행우선구역 시범사업	국고보조	교특회계	'07~'11(종료)
	교통약자보행편의구역 조성사업	국고보조		-
	대중교통전용지구 시범조성사업	국고보조	광특회계	-

출처: 박진경(2013, p.81)

- 주요 보행사업 시행현황

다년간 지속적으로 추진되고 있는 현행 보행사업은 '04년도부터 시행되어 온 '어린이보호구역 개선사업'과 '09년부터 시행되어 온 '보행환경개선지구 사업(구 안전한 보행환경 조성사업)'이 있다. 교통약자법에 의해 '07년도부터 시행되어 온 보행우선구역사업은 7년간(시범 5년, 일반 2년) 26개 대상지에 적용되었으나(약 387.6억 원 투입), '보행우선구역'이 '12년 제정된 보행안전법의 '보행환경개선지구' 지정대상에 포함되면서 '13년부터 보행환경 개선지구 시범사업으로 통합·추진되고 있다. '09년, 종합계획2008에 의해 시행된 (구) 안전한 보행환경 조성사업은 '13년부터 (안전한)보행환경개선지구 사업(혹은 보행환경 개선사업)으로 명칭이 변경되었으며, 7년간 총 263개소에 대하여 총 5,372억 원³⁸⁾이 투입되었다(김승남, 2015, p.41).

이 외에도, 중앙부처와 지자체 주도하에 다양한 보행사업이 시행되어왔다. '09년 첫 사업을 시행한 '대중교통전용지구 조성사업'은 총 세 차례에 걸쳐 대구 중앙로(98억 원), 서울 신촌(54억 원), 부산 동천로(85억 원)에 총 237억 원 규모의 시범사업을 시행했다(대구광역시, 2014, p.5). '14년부터 15년에 걸쳐 교육부에서 시행한 '학생안전지역 시범사업'에서는 노후하고 위험한 학교 주변 통학로 6개 지역을 대상으로, 어린이 교통안전 증진을 위한 시설물 설치사업과 안전의식 프로그램 등이 함께 시행되었다(한국교육개발원, 2015, p.7). 한편, 서울특별시에서는 '13년부터 이면도로 보행안전성 개선을 위한 '보행자우선도로 시범사업'과 아이들이 마음 놓고 다닐 수 있는 구역(Zone)을 조성하기 위한 '아마존 사업'을 3년간 시행하고 있으며, 각각 30개소에 대해 약 19억 원의 예산이, 10개소에 대해 약 34억 원의 예산이 투입되었다(서울특별시 홈페이지).³⁹⁾

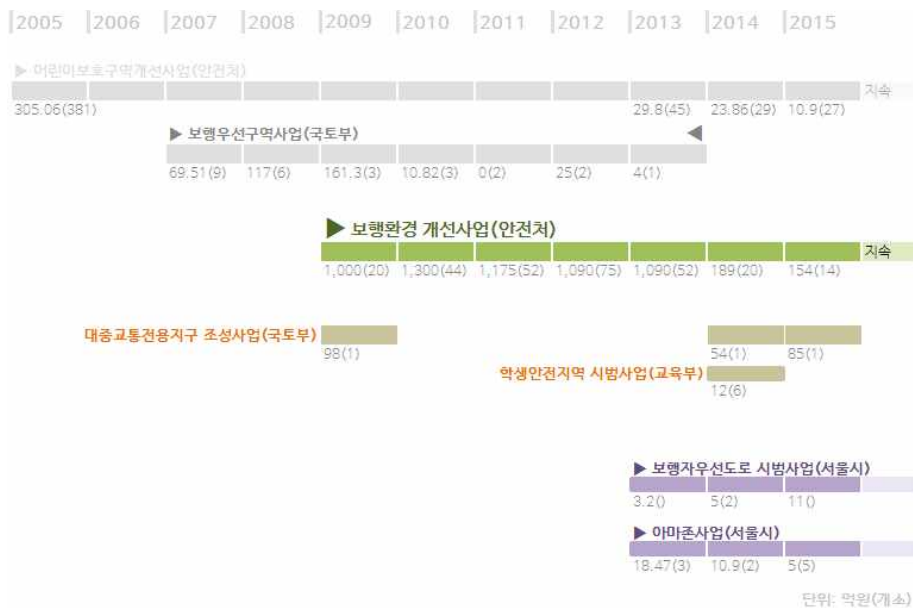
38) 국비 2,686억 원, 지방비 2,686억 원

39) 예산 집계에 2015년 추진계획의 예산까지 포함함

[표 2-19] 보행관련 사업 현황

소관기관	근거법	사업명	시행현황		사업량(개소)	예산(억원)
안전처	도로교통법	어린이보호구역 개선사업	지속	'04~	482	369.6
국토부	교통약자법	보행우선구역사업	-	'07~'11(시범) '12~'13(일반)	26	387.6
안전처	보행안전법	(안전한) 보행환경 개선지구 사업	지속	'09~'12 '13~	191 72	4,565.0 807.0
국토부	-	대중교통전용지구 조성사업	-	'09,'14,'15	3	237.0
교육부	(제정중) ⁴⁰⁾	학생안전지역 시범사업	-	'14~'15	6	12.0
서울시	-	보행자우선도로 시범사업	지속	'13~	30	19.0
서울시	-	아마존사업	지속	'13~	10	34.4

출처: 국토교통부(2014, p.11); 김승남(2015, p.41); 대구광역시(2014, p.5); 한국교육개발원(2015, p.4); 행정안전부 홈페이지; 서울특별시 홈페이지



[그림 2-7] 주요 보행사업의 추진 연혁 및 성과

40) 교육부는 2015.2.12., 충남대학교에서 열린 “학생안전지역 시범사업 성과발표회”에서 「학생안전 및 보호에 관한 법률(안)」을 소개하였으며, 제정안 제7조에 학생안전지역의 지정 및 범위 등에 관한 사항이 규정되어 있었음(출처: 교육부, 2015).

□ 주요 사업의 내용

- 주요 사업에서 나타나는 보행정책의 방향성

상기한 주요 보행사업에서 확인되는 보행정책의 방향성을 정리하면 다음과 같다. 우선, 보행자를 위한 환경개선사업은 교통사고의 위험에 쉽게 노출되는 어린이의 도로 내 교통안전 증진 차원에서 시작되었으나(어린이보호구역 개선사업), 보행우선구역 사업에서부터는 그 범위가 도로에서 지구단위로 확장되었다. 또한 2009년 보행자의 교통안전 증진을 목적으로 시작했던 ‘안전한 보행환경 조성사업’이 2012년 보행안전법 제정 이후 ‘문화 및 역사지구’를 포괄하는 ‘보행환경개선지구 사업’으로 변경되면서, 사업의 성격이 보행 안전성에서 편리성과 쾌적성 등으로 확대되었다. 한편, 대중교통전용지구 조성사업을 통해 교통체계를 비롯해 도로환경 전체가 보행자를 중심으로 조성된 공간이 국내에도 도입되기 시작했으며, 이를 통해 향후 보행환경개선지구 사업의 새로운 방향이 제시되고 있다.

중앙정부의 보행사업과는 별개로, 서울시에서는 ‘13년부터 ‘보행자우선도로 시범사업’과 ‘아마존 시범사업’을 추진하고 있다. 보행자우선도로는 보도가 없는 이면도로에서의 보행자 안전과 통행 편의를 보장하기 위한 것이며, 아마존은 아이들이 학교주변 골목길 등에서 마음껏 뛰어놀 수 있도록 환경을 조성하기 위한 목적을 가지고 있다. 이는 차량 중심의 근대 도시구조에서 벗어나 도시 공공공간 전체를 보행자 중심 공간으로 전환시키고자 제시된 ‘보행친화도시 서울 비전’에 따라 최근 3년간 지속적으로 추진되어 오고 있다.

[표 2-20] 주요 보행사업의 취지 및 개념

시행시기	사업명	사업의 취지 및 개념
2007~2013	보행우선구역사업	- 보행우선구역은 차보다 보행자의 안전하고 편리한 통행이 우선시되는 보행환경조성
2009~	보행환경개선지구 사업	- 차량중심의 도로환경에서 탈피하여 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 보행환경을 조성
2009~	대중교통전용지구 조성사업	- 차량이 통행하는 도로폭을 축소하여 대중교통수단이 이용하는 차로 이외의 공간은 친환경적이며 쾌적한 보행로를 조성하여 대중교통 이용과 보행통행의 활성화를 도모
2014~2015	학생안전지역 시범사업	- 통학로와 인접한 지역의 통학안전 운영·관리기반을 강화
2013~	보행자우선도로 시범사업	- 차보다 보행자가 우선하는 「보행친화도시」 조성과 관련하여 '13년 생활권 보행자우선도로 추진계획을 수립 및 시행함으로써 이면도로에서 보행자가 보호받는 가로환경을 조성
2013~	아마존 사업	- 아마존이란 '아이들이 마음껏 뛰어다닐 수 있는 공간'이라는 의미의 줄임말로, 어린이보호구역을 지정관리하는 것을 넘어 어디서나 아이들이 마음껏 다닐 수 있는 보행환경을 조성하여 교통사고 예방뿐만 아니라 유괴폭력 등의 범죄 예방 등 어린이의 종합적인 생활안전을 보장

• 보행우선구역사업(2007~2013), 국토교통부

보행우선구역사업은 「교통약자 이동편의 증진법」 제18조와 제19조를 근거로 추진되고 있다. 동법률에 의해 “보행우선구역은 차보다 보행자의 안전하고 편리한 통행이 우선시되는 보행환경조성을 위한 구역으로서, 구역 내 주요 시설 및 장소 등 보행자의 주요 통행경로를 유기적으로 연결하는 보행자 중심의 생활구역”을 뜻한다.”(국토교통부, 2014, p.3) 이는 주거지역, 상업지역, 학교 주변 주택 밀집지역 중 간선도로 또는 보조간선도로로 둘러싸인 면적 1 km² 미만의 지역에 지정 가능하다.

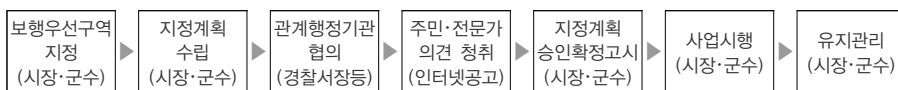
교통약자법 시행령 제16조(보행우선구역의 지정기준) ① 시장이나 군수는 법 제18조에 따라 간선도로 또는 보조간선도로로 둘러싸인 지역으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역을 보행우선구역으로 지정할 수 있다. 이 경우 보행우선구역의 면적은 1제곱킬로미터를 초과할 수 없다.

1. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 주거지역·상업지역
2. 「초·중등교육법」 제2조 또는 「고등교육법」 제2조에 따른 학교의 주변에 주택이 밀집되어 있는 지역
3. 제1호에 따른 주거지역과 인접한 지역으로서 교통약자가 대중교통을 쉽게 이용할 수 있도록 하기 위하여 지방자치단체의 조례로 정하는 지역

② 제1항에 따라 보행우선구역을 지정하는 경우에는 다음 각 호의 사항을 우선적으로 고려하여야 한다.

1. 도로의 교통량
2. 보행환경 및 대중교통 접근로의 개선이 필요한 정도
3. 주차시설 설치의 난이도

이 구역 내에서의 주요 사업 내용은 보행시설물 설치, 보행자의 안전 및 편의를 위한 조치, 도로점용물 이설, 불법 시설물 정비 등이며(교통안전법 시행규칙 제8조), 자동차 통행 제한, 운행속도 제한, 주정차금지 등의 조치를 취할 수 있다(교통안전법 제19조). 사업 추진체계는 시장·군수가 도로의 일정 구간을 지정하고 계획을 수립하며, 관계 기관 협의 및 주민·전문가 의견 청취 과정을 거쳐 최종 계획을 확정된 후 사업이 시행되는 과정을 거친다.



[그림 2-8] 보행우선구역 조성사업 추진체계

- 보행환경개선지구 사업(2009~지속), 국민안전처

보행환경개선지구 사업은 차량중심의 도로환경에서 탈피하여 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 보행환경을 조성하여 보행자 교통사고 예방과 국민의 생활 안전 제고하기 위한 사업으로서, (행정안전부, 2013b, p.1) 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제9조~제15조를 근거로 하여 추진된다. 보행환경개선지구는 보행량이 많거나 교통약자의 통행빈도가 높은 구역, 혹은 역사·문화적으로 의의가 있는 구역에 지정할 수 있으며, 지구 내에서는 차량 속도 및 통행제한, 보행자 시설 설치, 보행로·보행공간 확보, 불법주정차 관리, 방법시설 설치, 보행경관 조성 등의 조치가 취해진다(행정안전부, 2013a, pp.78-84). 총 6개의 사업유형으로 구분되며, 지구 성격에 따라 사업 유형을 중복으로 선정하여 추진할 수 있다(표 2-21).

보행안전법 제9조(보행환경개선지구의 지정) ① 특별시장등은 다음 각 호에서 정하는 구역을 보행환경개선지구로 지정할 수 있다.

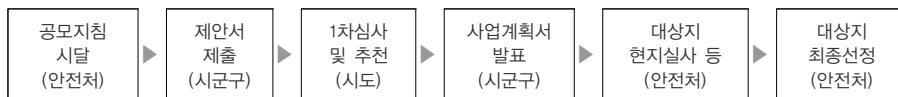
1. 보행자 통행량이 많은 구역
2. 노인·임산부·어린이·장애인 등의 통행 빈도가 높은 구역
3. 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역
4. 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역

[표 2-21] 보행환경개선지구의 여섯 가지 유형과 환경적 특성

유형	환경적 특성
1. 생활안전지구	주민의 일상생활(통학, 통근, 놀이)이 이루어지는 구역으로, 주민의 보행안전 및 보행 공간 확보를 주목적으로 하는 일단의 지구
2. 보행유발지구	보행자의 통행이 빈번하고, 반복적 이동이 이루어지는 구역으로, 보행 이동 편의 개선을 주목적으로 하는 일단의 지구
3. 농어촌중심지구	타 지역대비 안전성, 편의성, 쾌적성 등 전반적으로 보행환경이 열악한 구역으로, 기본적 보행권 확보를 주목적으로 하는 일단의 지구
4. 교통약자지구	교통약자 보호를 위한 제도 및 시설 설치가 중점적으로 필요한 일단의 지구
5. 대중교통지구	타 교통수단과의 연계를 위하여 보행동선개선 및 편의성 증진을 주목적으로 하는 일단의 지구
6. 전통문화지구	도시기능회복 및 지역 특색 강화를 위하여 미관쾌적성 증진을 주목적으로 하는 일단의 지구

출처: 행정안전부(2013a, p.76)

사업 대상지는 특별·광역시 및 도에서 시군구의 제안서를 받아 평가하여 2개소를 국민안전처에 추천한 후, 현지실사 등 보행사업 선정위원회 심사를 거쳐 국민안전처에서 최종 선정한다.



[그림 2-9] 보행환경개선지구 사업 추진체제

- 대중교통전용지구 조성사업(2009, 2014, 2015), 국토교통부

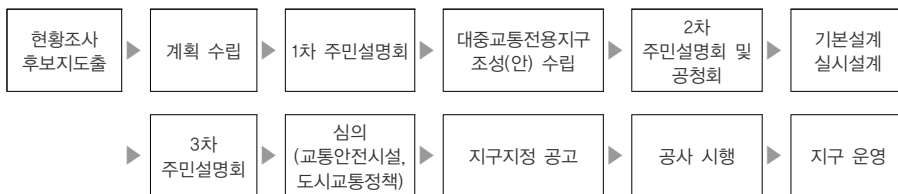
“대중교통전용지구란 승용차를 포함한 일반 차량의 전용지구 내 진입을 허용하지 않고 버스와 노면전차와 같은 대중교통수단만 통과하도록 하는 지구로서, 차량이 통행하는 도로폭을 축소하여 대중교통수단이 이용하는 차로 이외의 공간은 친환경적이며 쾌적한 보행로를 조성하여 대중교통 이용과 보행통행의 활성화를 도모하기 위해 지정하는 지구”를 뜻한다(국토해양부 도시광역교통과, 2011, p.1). 이는 도로환경개선, 도심상업지 활성화, 대중교통 활성화 등의 목적에 부합하는 입지요건을 갖춘 지역에 우선적으로 지정한다. 대중교통전용지구 조성사업은 대중교통전용지구에 시행되는 사업으로서, 도시교통정비촉진법 제33조 및 시행령 제14조⁴¹⁾와 도로교통법 제6조⁴²⁾를 근거로 한다.⁴³⁾

[대중교통전용지구의 입지요건]

- (1) 대중교통전용지구 지정으로 대중교통의 질이 개선될 수 있는 곳
- (2) 대중교통전용지구 지정으로 대중교통 이용과 보행자 환경이 개선될 수 있는 곳
- (3) 대중교통전용지구 지정으로 상가가 활성화될 수 있는 곳
- (4) 대중교통전용지구는 가로 폭이 15m에서 30m, 도로의 연장은 여건에 따라서 200m 미만의 짧은 연장에서부터 1,000m가 넘는 긴 연장의 도로에도 적용이 가능하다. 주변 토지이용은 노선형 상업중심지로 형성되었고 보행전용지구와 연계하여 노선형에서 구역형으로 확장할 수 있는 곳
- (5) 상가의 구성이 보행을 통해 돌아다니면서 상거래를 할 수 있는 곳으로 백화점이나 교통터미널, 영화관 등과 같은 집객 능력이 높은 시설물과 대중교통전용지구가 인접하여야 한다.
- (6) 대중교통전용지구 주변 상인 및 이해 당사자들의 의견이 사업의 추진과 시행에 미치는 영향이 크기 때문에 사업의 구상 및 계획단계부터 의견수렴 및 합의도출이 진행되어야 한다.
- (7) 승용차를 이용하여 접근하는 고객을 위해 대중교통전용지구 주변에 주차장 공급이 가능하여야 하고 전용지구로의 접근이 용이하여야 한다.
- (8) 기존 도심 상업지 외에 택지개발지, 신도시 등 신규 개발지를 대상으로 대중교통전용지구 도입을 계획할 수 있으며, 중소규모 도시의 특화거리나 승용차 관광수요가 많은 지역 등 특수 여건에서도 도입여부를 검토할 수 있다.

출처: 국토해양부 도시광역교통과(2011, pp.5-6)

주요 계획요소는 차선축소, 일반 차량 통행제한, 보도확대 등의 보행환경개선, 보행자 편의시설 설치 등이며, 지침에 규정된 사업 시행 절차는 그림 2-10과 같다(국토해양부 도시광역교통과, 2011, p.7).



[그림 2-10] 대중교통전용지구 사업시행절차

- 학생안전지역 시범사업(2014~2015), 교육부

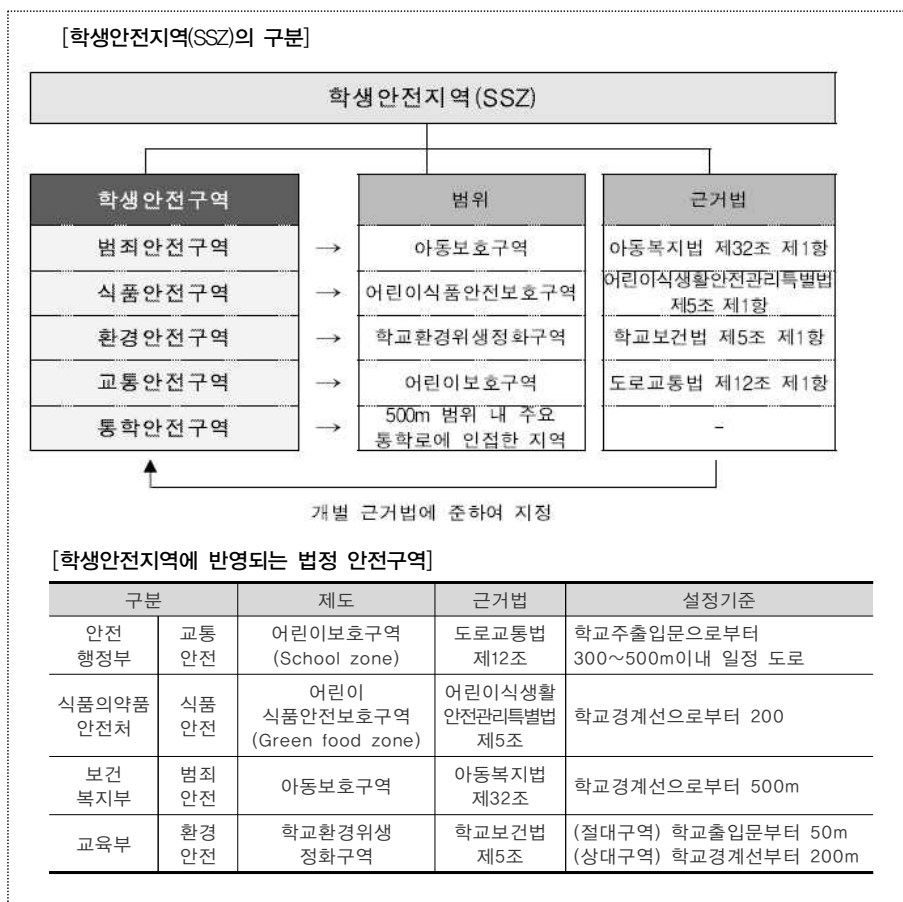
학생안전지역은 통학안전 운영·관리기반을 강화하기 위하여 4개 법률에 의해 개별적으로 지정·운영되고 있는 학교주변 범정보호구역 제도를 통합한 것으로서, 정부 국정과제(코드 76-1: 학교 반경 200m 이내 학생안전지역 지정)를 근거로 추진되었다. 이에 따라, 교육부 주도 하에 학생안전지역 시범사업이 운영되었는

41) 교통수요관리의 시행, 통행량의 분산 또는 감소를 위한 사항

42) 통행의 금지 및 제한

43) 대중교통전용지구 및 그 사업에 관한 직접적인 사항은 법률에 별도로 지정되어 있지 않으며, 근거가 되는 일반 법조문들을 바탕으로 기술하였음(출처: 대구광역시, 2009, p.2)

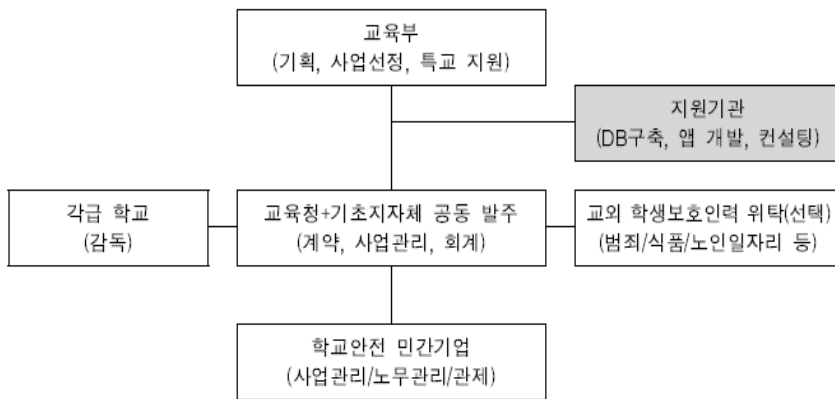
데, 지역 내 각급 학교, 교육청, 구청, 경찰서 등 여러 기관이 참여하는 '서울시 학교안전공제회'에 추진단(T/F)을 설치하여 사업을 주관하도록 하였고, 서울시 및 경기도 내 공모를 통해 지역 선정, 사업 발주·관리 등을 수행토록 하였다(그림 2-12)(한국교육개발원, 2013, pp.120-123). 그러나 관련 법률이 국회에 계류 중으로 해당 구역에 대한 법적 근거는 마련되지 못한 상태다.⁴⁴⁾



[그림 2-11] 4개 안전구역을 통합하는 '학생안전지역'의 법적 개념

출처: 한국교육개발원(2013, p.1; p.104)

44) 현재 관련 사업의 근거를 담은 「학생안전 및 보호에 관한 법률(안)」이 입법예고된 상태다.



[그림 2-12] 학생안전지역(SSZ) 시범사업 추진체계

출처: 한국교육개발원(2013, p.123)

입법 예고된 법률(안)에 따르면 아동보호구역, 어린이식품 안전보호구역, 어린이보호구역 및 통학로와 인접한 구역으로서 학교경계선으로부터 500m 범위 내에 지정할 수 있다(그림 2-11). 또한, 이 구역에서는 표지판 통합 설계 및 배치, 범죄예방디자인(CPTED) 적용, 학생안전거점 공간 확보 및 CCTV·비상벨 설치, 교통정온화기법 도입 등의 조치가 적용될 수 있다.

학교안전 보호에 관한 법률(안) 제13조(학생안전지역의 구분 및 지정)

① 학생안전지역은 다음 각 호의 구분에 따라 학생안전구역으로 지정한다.

1. 범죄안전구역: 범죄의 위험으로부터 학생안전을 확보하기 위하여 「아동복지법」 제32조 제1항 아동보호구역에서 정하는 바에 따른다.
2. 식품안전구역: 안전하고 위생적인 식품판매 환경을 조성하기 위하여 「어린이식생활안전관리특별법」 제5조 제1항 어린이식품 안전보호구역에서 정하는 바에 따른다.
3. 환경안전구역: 유해시설, 위험시설 등으로부터 학생안전을 확보하기 위하여 「학교보건법」 제5조 제1항 학교환경위생정화구역에서 정하는 바에 따른다.
4. 교통안전구역: 차량의 위험으로부터 학생안전을 확보하기 위하여 「도로교통법」 제12조 제1항 어린이보호구역에서 정하는 바에 따른다.

② 제1항에서 규정한 학생안전구역은 학교경계선 등으로부터 직선 거리로 500미터까지인 지역 중 대통령령으로 정하는 기준에 따라 학생들이 주로 이용하는 통학로와 인접한 지역을 확대하여 지정할 수 있다.

출처: 한국교육개발원(2013, pp.105-106)

- 보행자우선도로 조성사업(2013~), 서울특별시

서울시의 보행자우선도로 조성사업은 차보다 보행자가 우선하는 ‘보행 친화도시’ 조성정책의 일환으로 지난 2013년부터 추진되었으며, 이면도로를 보행자가 보호받을 수 있는 공유공간으로 전환하기 위한 목적으로 가지고 있다(서울특별시, 2015, p.9). 보행자우선도로는 ‘도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙’에 의해 보행자와 차량의 통행이 구분되지 않는 도시지역 이면도로 중 보행자의 통행이 많은 지역에 지정할 수 있으나, 아직까지 법적 근거는 미약하다. 주요 사업 내용은 교통안전 시설의 설치, 차량 속도 제한(생활도로 구역 Zone30 지정), 버스정류장 개선, 불법주차 집중단속, 미끄럼 방지 포장 설치 등이다(서울특별시, 2015, pp.9-10).

도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 제9조(도로의 구분)

1-라.보행자우선도로: 폭 10미터 미만의 도로로서 보행자와 차량이 혼합하여 이용하되 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 고려하여 설치하는 도로

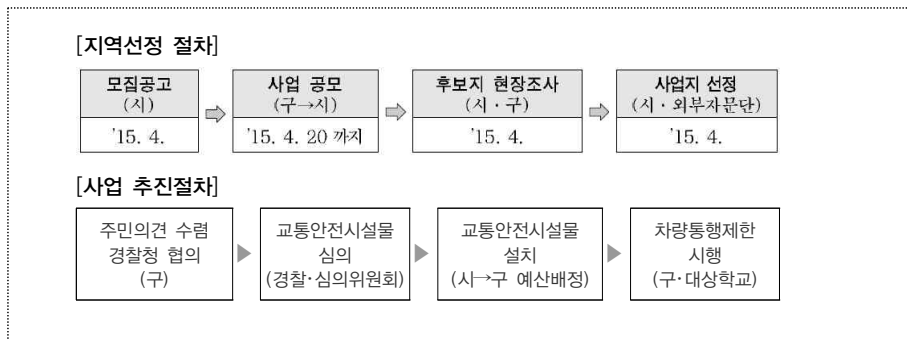
도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 제19조의2(보행자우선도로의 결정기준) 보행자우선도로의 결정기준은 다음 각 호와 같다.

1. 도시지역 내 간선도로의 이면도로로서 차량통행과 보행자의 통행을 구분하기 어려운 지역 중 보행자의 통행이 많은 지역에 설치할 것
2. 보행자의 안전을 위하여 경사가 심한 곳에는 설치하지 아니할 것
3. 보행자우선도로는 차량속도, 차량통행량 및 보행자의 통행량을 고려한 사전검토계획을 수립하여 설치할 것. 이 경우 차량속도는 시속 30킬로미터 이하로 계획할 것
4. 안전하고 쾌적한 보행을 위하여 보행자전용도로 및 녹지체계 등과 최단거리로 연결되도록 할 것

- 아마존 사업(2013~), 서울특별시

서울시의 아마존 사업은 어린이보호구역을 지정·관리하는 것을 넘어 어디서나 아이들이 마음껏 다닐 수 있는 보행환경을 조성하여交通安全뿐만 아니라 유과폭력 등의 범죄 예방 등 어린이의 종합적인 생활안전을 보장하기 위한 목적으로 추진되고 있는 사업이다(서울특별시, 2015, p.39). 아마존은 ‘아이들이 마음껏 뛰어다닐 수 있는 구역(Zone)’을 의미한다. ‘13~’14년에는 어린이보호구역과 학교, 공원 등을 포함한 일정 범위(반경 500m)를 대상으로

사업이 진행되었으나, '15년 사업부터는 어린이보호구역 내 시간제 차량통행 제한 구간(약 100m 내외)에 한정하여 사업이 추진되었다(서울특별시 도시교통본부, 2015, p.2). 주요 사업 내용은 착시노면, 담장녹화, 휴게공간 등 어린이 놀이·문화 공간 조성, 보도확장, 등하교 시간 차량통행제한, 교통안전시설물 설치 등이다(서울특별시, 2015, pp.39-40). 이 사업은 시에서 자치구에 사업계획 통보하고, 자치구에서 사업기본계획안을 작성하여 시에 제출한 후, 시 및 외부자문단(3명 내외) 심사를 통해 최종 사업 대상지가 선정되면, 시에서 사업비를 지원하는 형태로 진행된다(서울특별시 도시교통본부, 2015, pp.2-3).



[그림 2-13] 2015년 아마존사업 추진체계

3. 보행관련 법제의 한계

1) 기본권 보장의 한계

□ 기초개념 정립의 한계

- ‘보행권’의 정의

보행안전법 제3조를 통해 ‘보행권’ 보장의 원칙이 규정되어 있으나, 이에 대한 구체화된 정의는 마련되어 있지 않다. 이에 따라, 보행권의 개념이 보행자 공간과 같은 특수한 상황에 국한하여 적용될 수 있는 것으로 이해되고 있어, 법적 정의가 보다 일반화된 범위에서 재규정될 필요가 있다.

- ‘보행자’의 정의

마찬가지로, 현행 법률상에는 ‘보행자’에 대한 정의가 마련되어 있지 않다. 보행안전법 제2조의 ‘보행자길’에 대한 정의에서 보행자의 범위에 ‘유모차 및 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정하는 보행보조용 의자차’를 포함하는 것으로 규정하고 있으나, 정작 보행자의 유형이나 범위에 대한 구체적인 정의는 없다. 따라서 법적 권리 증진의 대상인 ‘보행자’의 정의를 법률에 명시함으로써, 보행관련 정책 수립을 위한 기초 개념을 정립할 필요가 있다. 또한 그간 소외되어 교통약자법으로 별도 명시된 교통약자를 보행자의 범위에 포함하여 향후 보행정책의 전반적인 혜택이 차별 없이 부여되도록 할 필요가 있다.

□ 보행권 보장의 한계

기존 판례에 따르면 횡단보도, 교차로, 안전지대(교통섬)를 제외한 도로 전체에서 운전자는 보행자를 보호할 의무가 없는 것으로 해석되고 있어, 「도로교통법」 제25조 및 제27조⁴⁵⁾에 따른 보행자 보호 규정은 매우 제한적인 공간에서만 효력을 갖는다. 또한, 법적 효력이 미치는 횡단보도에서도 보행신호

45) 단, 2006년 6월 1일 이전의 도로교통법에는 현행 제27조 ‘보행자의 보호’가 제24조로 규정되어 있다.

등이 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 없다. 이처럼 기본 법률 체계는 보행권 보장에 있어 다양한 한계를 보인다.

대법원 1988.10.11. 선고 88도1320 판결

[판시사항] 심야에 육교밀의 편도4차선의 대로를 주행하는 운전자에게 무단횡단자에 대비하여 운전해야 할 의무가 있는지 여부

[판결요지] 사고일시가 한 가을의 심야이고 그 장소가 도로교통이 빈번한 대도시 육교밀의 편도 4차선의 넓은 길 가운데 2차선 지점인 경우라면 이러한 교통상황 아래에서의 자동차 운전자는 무단횡단자가 없을 것으로 믿고 운전해가면 되는 것이고 도로교통법규에 위반하여 그 자동차의 앞을 횡단하려고 하는 사람이 있을 것까지 예상하여 그 안전까지를 확인해가면서 운전하여야 할 의무는 없다.

[참조조문] 도로교통법 제44조, 제113조 제1호, 형법 제268조

출처: 대법원 1988.10.11. 선고 88도1320 판결[도로교통법위반], 종합법률정보 판례

대구지법 1985.8.9. 선고 85노287 제1형사부판결

[판시사항] 횡단보도의 보행자 신호등이 적색인 경우, 차량운전자의 보행자 보호의무유무

[판결요지] 횡단보도상의 사고라 할지라도 횡단보도의 보행자신호가 적색등화라면 횡단보도로서의 기능을 상실하게 되어 차량운전자에게 횡단보도에서의 보행자보호의무가 있다고 볼 수 없다.

[참조조문] 교통사고처리특례법 제3조, (구)도로교통법 제48조

출처: 대구지방법원 1985.08.09. 선고 85노287 제1형사부판결: 상고[교통사고처리특례법위반피고사건], 종합법률정보 판례

대법원 2001. 10. 9. 선고 2001도2939 판결

[판시사항] 보행신호등의 녹색등화가 점멸되고 있는 상태에서 횡단보도에 진입한 보행자가 보행신호등이 적색등화로 변경된 후 차량신호등의 녹색등화에 따라 진행하던 차량에 충격된 경우, 횡단보도상의 사고에 해당하는지 여부(소극)

[판결요지] 도로를 통행하는 보행자나 차마는 신호기 또는 안전표지가 표시하는 신호 또는 지시 등을 따라야 하는 것이고(도로교통법 제5조), '보행등의 녹색등화의 점멸신호'의 뜻은, 보행자는 횡단을 시작하여서는 아니되고 횡단하고 있는 보행자는 신속하게 횡단을 완료하거나 그 횡단을 중지하고 보도로 되돌아와야 한다는 것인바(도로교통법시행규칙 제5조 제2항 [별표 3]), 피해자가 보행신호등의 녹색등화가 점멸되고 있는 상태에서 횡단보도를 횡단하기 시작하여 횡단을 완료하기 전에 보행신호등이 적색등화로 변경된 후 차량신호등의 녹색등화에 따라서 직진하던 피고인 운전차량에 충격된 경우에, 피해자는 신호기가 설치된 횡단보도에서 녹색등화의 점멸신호에 위반하여 횡단보도를 통행하고 있었던 것이어서 횡단보도를 통행중인 보행자라고 보기는 어렵다고 할 것이므로, 피고인에게 운전자로서 사고발생방지에 관한 업무상 주의의무위반의 과실이 있음은 별론으로 하고 도로교통법 제24조 제1항 소정의 보행자보호의무를 위반한 잘못이 있다고는 할 수 없다.

[참조조문] 교통사고처리특례법 제3조 제2항 제6호, (구)도로교통법 제24조 제1항, 도로교통법시행규칙 제5조 제2항 [별표 3]

출처: 대법원 2001.10.09. 선고 2001도2939 판결[교통사고처리특례법위반], 종합법률정보 판례

대법원 1993.8.13. 선고 93도1118 판결

[판시사항] 도로교통법 제48조 제3호⁴⁶⁾ 소정의 “보행자가 횡단보도를 통행하고 있는 때”의 의미

[판결요지] 도로교통법 제48조 제3호의 보행자가 횡단보도를 통행하고 있는 때라고 함은 사람이 횡단보도에 있는 모든 경우를 의미하는 것이 아니라 도로를 횡단할 의사로 횡단보도를 통행하고 있는 경우에 한한다 할 것이므로 피해자가 사고 당시 횡단보도상에 었드려 있었다면 횡단보도를 통행하고 있었다고 할 수 없음이 명백하여 그러한 피해자에 대한 관계에 있어서는 횡단보도상의 보행자 보호의무가 있다고 할 수 없다.

[참조조문] (구)도로교통법 제48조 제3호, 교통사고처리특례법 제3조 제2항 단서 제6호

출처: 대법원 1993.08.13. 선고 93도1118 판결[교통사고처리특례법위반], 종합법률정보 판례

또한, 도로교통법 제8조 및 제10조에 의해 보도를 포함한 도로에서 보행자 통행은 큰 제약을 받고 있다. 보차도가 분리되지 않은 이면도로에서 보행자는 반드시 길가장자리 또는 길가장자리구역으로 차마와 마주보며 통행해야 하며, 도로 횡단은 횡단보도·육교·지하도 외에서는 불가능하다.

서울고등법원 1966.9.7. 선고 66나75 판결

[판시사항] 인도와 차도의 구분이 없는 도로에서의 우측통행과 피해자의 과실*

[판결요지] 인도와 차도의 구분이 없는 도로에서는 좌측으로 통행하도록 되어 있으므로 우측통행한 것은 과실이다.

[참조조문] 민법 제763조, 제396조, 도로교통법 제8조

[전 문] (전략) 위 피해자 소외 3은 위와 같이 인도와 차도의 구분이 없는 도로를 보행할 때에는 좌측으로 통행하도록(도로교통법 제8조 제2호 참조)되어 있음에도 불구하고 우측으로 통행함으로써(위 을 제3호증의 내용을 보면 좌측을 통행하지 않은 것에 불가피한 사정도 없었다) 결과적으로 정당하게 좌측통행을 하였으면 일어나지 않았을 이 사건 사고가 일어났다는 점에서 피해자인 소외 3에게도 사회협동생활에 있어서의 부주의가 위 사고발생에 개제하였다고.....

주: *해당년도에는 ‘좌측통행’ 이 원칙이었음

출처: 서울고등법원 1966.09.07. 선고 66나75 제4민사부판결, 종합법률정보 판례

대법원 1968.3.26. 선고 67다696 제1부 판결

[판시사항] 차량의 진행방향과 같이 도로의 우측을 걸어가 피해자에게도 과실이 있음을 인정한 실례

[판결요지] 국도에서 군용차량과 같은 방향으로 그 길 우측을 걸어가다가 그 차량에 충격되어 사고가 발생한 경우에는 특별한 사정이 없는 한 피해자에게도 좌측통행을 하지 않은 과실이 있다.

[참조조문] 민법 제763조, 도로교통법 8조 2항, 민법396조

[전 문] (전략) 도로교통법 제8조제2항의 규정에 의하면, 보도와 차도의 구분이 없는 도로에 있어서는, 보행자는 그 도로의 좌측을 통행하도록 되어있다. 그렇다면, 달리 특별한 사정이 없는 한, 이 사건 불법행위에 관하여는 피해자인 원고에게도 과실이 있었다고 봄이 상당하고,

출처: 대법원 1968.03.26. 선고 67다696 제1부 판결[손해배상], 종합법률정보 판례

46) 보행자가 횡단보도를 통행하고 있는 때에는 일시 정지하거나 서행하여 그 통행을 방해하지 아니하도록 하여야 한다(현행 제27조의 제1항에 해당하는 조항).

대법원 1993.12.10. 선고 93다36721 판결

[판시사항] 도로교통법의 보행자의 통행방법에 관한 규정위반과 불법행위의 성립 여부

[판결요지] 보행자의 통행방법에 관한 도로교통법 제8조 제1항, 제2항, 제10조 제2항 내지 제5항의 각 규정의 위반은 법상의 주의의무위반으로서 타인에 대한 의무위반을 내용으로 하는 것이고, 보행자가 이에 위반하여 사고를 야기케 하였다면 보행자의 그러한 잘못은 불법행위의 성립요건으로서의 과실에 해당하는 것으로 보아야 한다.

[참조조문] 민법 제750조, 도로교통법 제8조, 제10조

[전 문] (전략) 도로교통법에 의하면, 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도를 횡단하는 때, 도로공사 등으로 보도의 통행이 금지된 때, 그 밖의 부득이한 경우를 제외하고는 언제나 보도를 통행하여야 하고(제8조 제1항), 보도와 차도가 구분되지 않은 도로에서는 도로의 좌측 또는 길 가장자리 구역을 통행하여야 하며(같은 조 제2항), 횡단보도가 설치된 도로에서는 횡단보도를 통행하여야 하고(제10조 제2항), 횡단보도가 설치되어 있지 않은 도로에서는 가장 짧은 거리로 횡단하여야 하며(같은 조 제3항), 횡단보도를 횡단하거나 신호기 또는 경찰공무원 등의 신호 또는 지시에 따라 도로를 횡단하는 경우를 제외하고는 모든 차의 앞이나 뒤로 횡단하여서는 아니되며(같은 조 제4항), 안전표지 등에 의하여 횡단이 금지되어 있는 도로의 부분에서는 그 도로를 횡단하여서는 아니된다(같은 조 제5항)고 하고 있으며, 이에 위반한 경우에 금 50,000원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료에 처한다(제114조 제1호)고 규정하고 있는바, 보행자의 통행방법에 관한 이러한 규정의 위반은 법상의 주의의무위반으로서 타인에 대한 의무위반을 내용으로 하는 것이고, 보행자가 이에 위반하여 사고를 야기케 하였다면 보행자의 그러한 잘못은 불법행위의 성립요건으로서의 과실에 해당하는 것으로 보아야 할 것이다.

출처: 대법원 1993.12.10. 선고 93다36721 판결[손해배상(자)] 종합법률정보 판례

이 외에도, 도로교통법 제8조 및 제10조에 의해 도로에서 행해지는 대부분의 보행자 활동은 '불법행위'에 해당한다(표 2-8 참고). 현행법상에서는 주택가상업시설·학교주변 등 보행자의 통행이 빈번한 구역이라 할지라도 보도의 유무에 상관없이 도로에 서있거나, 앉아 있거나, 놀이를 하는 경우, 교통사고가 발생하면 보행자에게 벌금이 부과되도록 되어있다.

마지막으로, 교통약자 보호구역에서도 보행자 보호조치가 충분치 않다(표 2-7 참고). 도로분류체계상, 어린이·노인·장애인 보호구역, 보행우선구역, 보행자전용도로, 보행자전용길 등이 일반도로와 구분되지 않아(표 2-6 참고), 상기한 보행자 보호 의무 및 보행자 행위제한 규정이 이러한 특수 도로 및 공간에서도 모두 동일하게 적용되고 있다.

□ 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 마련되어 있지 않다. 이에 따라, 2011년부터 2013년까지 이면도로로 추정되는 폭 9m 미만의 도로에서 발생한 보행자 사고 사망자 수는 전체 보행자 교통사고 사망자 수의 약 54%이며, 부상자 수는 약 64%에 달하고 있다(삼성교통안전문화연구소, 2014). 따라서 ‘보행로’의 범위를 확장 또는 재조정하여 보차혼용도로(이면도로)에서의 안전한 보행을 보장하는 규정이 마련되어야 할 것이다.

[표 2-22] 도로폭원별 보행자 사상자수(2011~2013)

보행자교통사고	총계	3m미만	6m미만	9m미만	13m미만	20m미만	20m이상	기타
사망자수(명)	6,053	598	1,572	1,083	766	1,005	911	118
부상자수(명)	153,441	19,222	49,023	29,377	17,317	17,763	11,757	8,982

출처: 도로교통공단, 교통사고분석시스템(TAAS)

2) 정책 추진체계의 한계

□ 국가 기본계획 및 정보체계의 부재

- 보행정책의 목표와 추진방향 미정립

현행 법률체계 상에서는 보행정책을 총괄적으로 다루는 국가 기본계획이 존재하지 않아, 보행자의 안전과 편의를 위한 모든 조치를 취하기 위해서는 개별법에서 의무화하고 있는 모든 개별 계획을 수립해야하는 상황이다. 이에 따라, 여러 유관 계획들에서 보행관련 정책을 산발적으로 수립하고 있으며, 결과적으로 유사 시책들의 혼재와 예산의 중복 투자를 야기하고 있다. 더욱 큰 문제는 이처럼 다양한 계획이 수립되고 있음에도 불구하고, 보행환경 계획 및 관리에 있어 중요시되고 있는 여러 개념들을 충분히 다루지 못하고 있다는 점이다(그림 2-14). 이에 따라, 사실상 국가 보행정책의 목표와 추진방향이 부재한 상황이다.



[그림 2-14] 보행환경 계획의 주요 쟁점과 관련 기본계획에서 다루어지지 않고 있는 부분(녹색)

· 보행관련 정보체계의 미비로 정책 수립의 한계

또한, 정보관리체계의 부재로 보도연장 등 보행환경 여건에 대한 현황 정보가 구축되어 있지 않은 지자체가 많으며, 이에 따라 지역 기본계획 수립이나 시책 마련 시 어려움을 겪고 있다(표 2-24). 실제로, 보행자 안전시설, 보행 장애물 및 적치물, 보행자길 및 보호구역 등에 대해서 표본조사만 시행되고 있어, 이에 대한 전반적인 현황 파악이 어려운 상황이다(표 2-25). 보행 인구나 보행자 안전의식에 관해서는 조사된 정보가 없다(표 2-23).

[표 2-23] 정부에서 제공하는 보행관련 정보 현황

물리적 보행환경	보행 행태	보행자 사고
<ul style="list-style-type: none"> · 보도연장 추정치 (비동력·무탄소 교통수단 실태분석) · 여객시설 주변에 한정된 보행환경실태(교통약자 이동편의실태조사) 	<ul style="list-style-type: none"> · 통행의 목적 및 시간 (가구통행실태조사) · 보행자 시설 만족도: 6개도시 300개 표본 (비동력무탄소 교통수단 실태분석) 	<ul style="list-style-type: none"> · 도로부문 중 '차대사람' 사고(교통사고분석시스템)

[표 2-24] 보행환경 현황 정보의 계획 반영 현황 (보행안전법의 실태조사 항목을 기준으로 검토)

계획명	보행환경 실태조사 항목			
	보도연장 (보도가 있는 도로)	보도가 없는 도로	교통 안전시설	보행 편의시설
제1차 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획	추정치 이용*	(조사 의무 없음)	(조사 의무 없음)	(조사 의무 없음)
서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획	내부자료 활용**	12m미만 '소로'의 연장으로 반영	X	조명등 개수 반영
대전시 보행안전 및 편의증진 기본계획	표본지점 21개의 평균값	표본지점 21개의 평균값	표본지점 21개의 평균값	표본지점 21개의 평균값
울산시 보행안전 및 편의증진 기본계획	표본 101개 노선 조사***	X	X	X

주: *도시계획현황 자료 중 도시계획도로 연장을 이용: 보도연장 = (대로+광로+중로)연장 - 자동차전용도로 연장

**서울시는 2009년 자체적으로 유동인구조사를 실시하였으며, 예산 약 152억 원을 들여 보행자길 현황(가
로시설물 현황, 보도폭, 차로수, 보도유형) 및 보행량, 보행자 행태를 10,000개의 지점에 대해 조사하였음

***폭 20m이상의 주간선도로 32개 노선과 보조간선도로 71개 노선을 조사함

출처: 국토해양부, 2011a, p.4; 서울특별시, 2009; 서울특별시, 2014, p.5; p.18; 울산광역시, 2014, pp.39-52

[표 2-25] 계획수립시 요구되는 정보 및 수집 가능성

계획명 (법률명)	보행관련 수립내용	수립을 위해 필요한 정보	정보 수집 가능성
보행교통 개선계획 (지속가능교 통법)	-보행교통 개선 기본방향 -보행교통 수송분담 목표 -보행교통 분석 및 전망 -보행교통 개선대책	-보행의 수송분담률 -보행인구, 보행여건 변화 등	<input checked="" type="checkbox"/> 가구통행실태조사 <input type="checkbox"/> 없음
보행안전 및 편의증진 기본계획 (보행안전법)	-정책의 기본방향·목표 -보행자 안전시설 의 설치·개선 -보행 방해/안전위험 시설물·적 치물 의 정비 - 보행자길 의 조성 - 보행자 안전의식 함양·홍보 -어린이·장애인 보호구역의 보행 환경 정비	-보행안전시설 설치·관리현황 -보행 방해/위험 시설물·적치 물 현황 -보행자길 현황 -보행자 안전의식 현황 -어린이·장애인 보호구역 보 행환경 조성·관리 실태	<input checked="" type="checkbox"/> 표본자료 (실태조사) <input checked="" type="checkbox"/> 표본자료 (실태조사) <input checked="" type="checkbox"/> 표본자료 (실태조사) <input type="checkbox"/> 없음 <input checked="" type="checkbox"/> 표본자료 (실태조사)
지역교통안전 기본계획 (교통안전법)	-교통안전 중장기 종합정책방향 - 교통사고 발생현황 -교통안전정책 분석·평가	-보행자 사고발생 현황	<input checked="" type="checkbox"/> 교통사고분석시스템
지방교통약자 이동편의 증진계획 (교통약자법)	-보행환경 개선(여객시설주변) - 이동편의시설 의 개선·확충	-보행환경경실태(여객시설주변) -이동편의시설 설치·관리실태	<input checked="" type="checkbox"/> 실태조사 <input checked="" type="checkbox"/> 실태조사

□ 법정계획 소관 위원회의 분야 편중

앞서 언급한 보행관련 국가 기본계획은 모두 ‘국가통합교통체계효율화법’에 의한 국가교통위원회에서 심의를 받고 있다. 국토계획법에 의한 도시계획위원회가 존재하나 보행관련 국가 기본계획에 대한 심의 기능을 가지고 있지 않다. 이에 따라, 도시계획 및 설계 관점의 심의가 함께 이루어져야 할 보행정책이 교통안전과 교통체계 관점에서만 다루어지고 있는 것이 현실이다.

□ 사업 및 제도의 통폐합에 따른 법적 보호조치의 사각지대 발생

보행안전법의 제정으로, 교통약자법에 의한 보행우선구역사업은 보행안전법의 보행환경개선지구사업으로 통합·운영되고 있다. 그러나 기존 보행우선구역에 적용되었던 법적 조치가 보행환경개선지구에 적용되지 않아, 법적 보호조치의 사각지대가 발생한 상태다. 따라서 이에 대한 보호조치 마련이 시급하다. 또한, 이와 별개로, 2016년 1월 21일부터 보행안전법에 의한 보행자길의 정의에 도로교통법에 의한 ‘보행자전용도로’가 포함될 예정이므로, 이에 대해서도 법조항 변화로 인한 사각지대가 발생하지 않도록 관련 보호조치의 검토가 필요하다.

[표 2-26] 보행안전법 일부개정의 신규대조표

현행 (2014.11.19. 시행)	개정안 (2016.1.21. 시행 예정)
제2조(정의) (생략) 1. "보행자길"이란 보행자(팔호 생략)의 통행을 위한 장소로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. 가. ~ 다. (생략) <u>〈신 설〉</u> 라. ~ 바. (생략) 사. 그 밖에 골목길 등 불특정 다수의 보행자 통로	제2조(정의) (현행과 같음) 1. (현행과 같음) 가. ~ 다. (현행과 같음) 라. 「도로교통법」 제2조제31호에 따른 보행자전용도로 마. ~ 사. (현행 라목 ~ 바목과 같음) 아. 그 밖에 통학로, 탐방로, 산책로, 등산로, 숲체원코스, 골목길 등 불특정 다수의 보행자가 통행할 수 있도록 공개된 장소
제16조(보행자전용길의 지정 등) ① 특별시장등은 보행자길 중에서 보행자의 안전과 쾌적한 보행환경을 확보하기 위하여 특별히 필요하다고 인정되는 보행자길을 보행자전용길로 지정할 수 있다. <u>다만, 「도로교통법」 제2조제31호에 따른 보행자전용도로는 보행자전용길 지정 대상에서 제외한다.</u>	제16조(보행자전용길의 지정 등) ① 특별시장등은 보행자길 중에서 보행자의 안전과 쾌적한 보행환경을 확보하기 위하여 특별히 필요하다고 인정되는 보행자길을 보행자전용길로 지정할 수 있다. <u>〈단서 삭제〉</u>

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

② 제1항에 따른 요청을 받은 지방경찰청장이나 경찰서장은 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다.

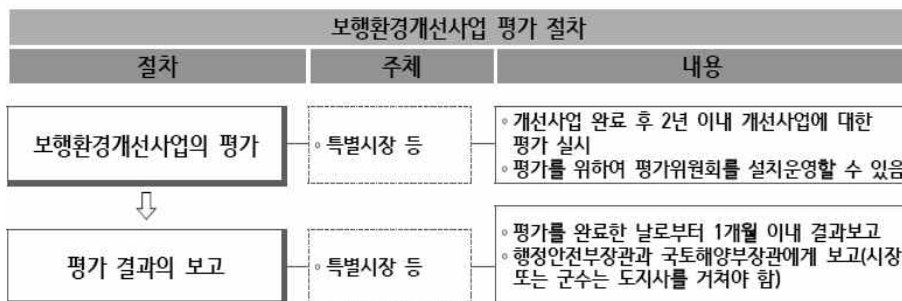
□ 법정 보행사업 성과 평가체계의 부재

• 사업 평가체계의 부재

사업 평가체계 측면에서도, 보행안전법에 의해 시행되는 보행환경개선 지구 사업의 경우 지자체장이 자체적으로 사업을 평가한 후 관계부처 장관에게 보고하도록 되어 있어 그 실효성이 매우 미약하다(행정안전부, 2013a, p.63; p.90). 또한, 다년간의 사업 시행에도 아직까지 공식적인 평가도구와 이행기관이 정립되지 않아 예산투자의 효용성이 확인되지 않아, 사업 평가체계 마련 및 관련 규정 개정이 시급하다.

[표 2-27] 보행관련 정책사업의 평가체계

사업명	사업주체	평가주체	심의기관	평가도구
보행우선구역사업	(사업중단)			
보행환경개선지구 사업	지자체장	지자체장	없음	없음
대중교통전용지구 조성사업	(추진체계 마련 중)			
학생안전지역 시범사업				



[그림 2-15] 보행환경개선지구 사업의 평가 절차

출처: 행정안전부(2013a)

3) 세부시책 적용의 한계

□ 법정 계획 세부시책의 중복

- 유사 시책들로 인한 예산의 중복 투자

상기한 바와 같이, 보행정책을 총괄적으로 다루는 기본계획이 존재하지 않아 보행자의 안전과 편의를 위한 모든 조치를 취하기 위해 관련 계획이 개별적으로 수립되고 있으며, 이에 따라 유사 시책들로 인한 행정적 혼란과 예산의 중복 투자가 발생하고 있다. 특히, 이에 따라 법적 의무사항이 아님에도 지자체에서 관련 하위계획을 별도로 수립하고 있어 내용상의 중복과 예산의 중복 투자가 가중되고 있다.

[표 2-28] 주요 국가 기본계획들의 보행관련 유사시책(현행)

유사시책 개수	비동력·무탄소 활성화 종합계획 (2012~2016)	교통수단 국가교통안전기본 계획 (2012~2016)	교통약자 이동편의 증진계획 (2012~2016)
보행환경 조성사업 (7)	<ul style="list-style-type: none"> • 도시형 올레길/차없는거리 • 안전한 보행환경 조성사업 추진 • 보행우선구역 시범사업 	<ul style="list-style-type: none"> • 안전한 보행환경 조성사업 • 보행환경개선지구 정비사업 • 보행우선구역 지정·운영 확대 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행우선구역 활성화
교통약자 보호구역 (4)	<ul style="list-style-type: none"> • 어린이보호구역 개선사업 추진 • 노인보호구역 지정 확대 	<ul style="list-style-type: none"> • 어린이보호구역 실효성 제고 • 노인장애인보호구역 지정 활성화 	
보행시설 (9)	<ul style="list-style-type: none"> • 보행 기초시설 확충 • 보행자 보호시설 설치 • 보행자길 불법 시설물 정비 • 보행시설의 체계적 유지관리 	<ul style="list-style-type: none"> • 횡단보도 조명시설(LED) 설치 • 교통약자 안전시설 설치 • 보행자 패턴을 고려한 보도 정비 • 주택가생활도로보도정비/ (생활도로)30km/h이하하향 조정 	<ul style="list-style-type: none"> • 보도시설 개선
평가·인증 (3)	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자전거 지킴이 모니터 위촉 운영 • 보행환경 평가 시스템 개발 		<ul style="list-style-type: none"> • 장애물 없는 생활환경 인증제도 모니터링

□ 보행사업에 적용된 새로운 도로개념에 대한 법적 정의 및 보호조치 부재(표 2-30)

현행 국가 및 지자체 보행사업에서는 다양한 도로조성 개념을 적용하고 있다. 그러나 이러한 신규 개념들은 기존 법률의 도로 분류체계에 맞춰 구분·적용하기 어려운 것이 현실이다(표 2-29). 또한 해당 사업들의 경우 도로에서 보행자의 다양한 활동이 이루어질 수 있도록 유도하고 있으나, 법적으로는 해당 공간에서 자유로운 통행이 허용되지 않아 교통사고가 발생할 경우 보행자 과실이 일반도로와 동일하게 산정되는 문제를 지니고 있다(표 2-30). 따라서 이처럼 새로이 등장하는 도로개념에 대한 법적 정의와 보호조치 마련이 시급하다 하겠다.

[표 2-29] 주요 정책사업의 도로 조성 개념과 현행 법적 도로 분류 체계

사업별 도로 조성 개념(표 2-20)	법적 도로 분류 체계 (표 2-6)		
	국도계획법	도로법	도로교통법
보행우선구역 : 차보다 보행자의 안전하고 편리한 통행이 우선시되는 보행환경조성을 위한 구역, 보행자 중심의 생활구역	일반도로 자동차전용도로 보행자전용도로 자전거전용도로 고가도로 지하도로	고속국도 일반국도 특별·광역시도 지방도 시도 군도 구도	보도 보행자전용도로 횡단보도 길가장자리구역 안전지대 차도/차로 자동차전용도로/고속도로 교차로 자전거도로 자전거횡단도
보행환경 개선지구 : 차량중심의 도로환경에서 탈피하여 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 보행환경			
대중교통전용지구 : 차량이 통행하는 도로폭을 축소하여 대중교통수단이 이용하는 차로 이외의 공간은 친환경적이며 쾌적한 보행로를 조성하여 대중교통 이용과 보행통행의 활성화를 도모하기 위해 지정하는 지구	광로 대로 중로 소로		
학생안전지역(입법예고) : 500m 범위 내 주요 통학로에 인접한 지역으로 어린이보호구역, 아동보호구역, 어린이식품안전보호구역, 학교환경위생정화구역을 포함			
보행자우선도로 : 차보다 보행자가 우선하는 이면도로, 보행자가 보호받는 가로환경	주간선도로 보조간선도로 집산도로 국지도로 특수도로		
아마존 : 아이들이 마음껏 뛰어다닐 수 있는 공간			

[표 2-30] 사업 대상지별 보행활동 양상과 이에 반하는 보행활동 제한 규정

사업 대상지별 보행자 활동 양상		보행활동 제한사항 (도로교통법)
보행우선구역 	보행환경 개선지구 	<ul style="list-style-type: none"> - 차도 통행 금지 (제8조) - 이면도로에선 길가장자리구역으로 통행 (제8조)
대중교통전용지구(보도측) 	학생안전지역(지킴이활동) 	
보행자우선도로 	아마존 	<ul style="list-style-type: none"> - 보도에서 우측통행 (제8조) - 횡단시설 없을 시 도로 횡단 금지 (제10조) - 도로에서 눕거나 앉거나 서있는 행위 금지 (제68조) - 도로에서 놀이를 하는 행위 금지 (제68조)

제3장 보행관련 법제 개선방향

1. 보행관련 법제 개선의 기본방향
2. 보행안전법 개정 조문 도출

1. 보행관련 법제 개선의 기본방향



[그림 3-1] 보행관련 법제도의 한계와 개선방향

제2장을 통해 논의한 보행관련 법제도의 한계점과, 이를 바탕으로 한 개선 방향을 요약하면 그림 3-1과 같다. 아래에서는 이 그림을 바탕으로, 각 항목에 대한 개선방향을 구체적으로 제시한다.

1) 보행권 및 보행안전법 실효성 강화

□ 보행권 강화를 위한 기초개념의 법제화

- 보행자 권리 강화의 개념적 기반을 구축하기 위하여 ‘보행권’에 대한 정의를 법률에 반영하고, 제외되어 왔던 교통약자를 ‘보행자’에 포함하도록 명시
- 현행 보행안전법 제3조에서 ‘보행환경’에 국한되어 있었던 ‘보행권’ 개념을 보다 일반화된 개념으로 재정립
- 기존 보행안전법 제2조 ‘보행자길’의 정의에 포함되어 있던 유모차 및 보행보조용 의자차 또한 정의에 반영

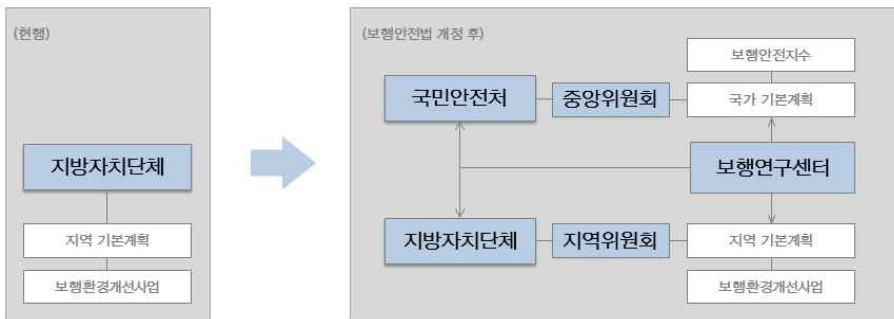
□ 타 법률과의 관계 및 보행자 통행원칙 재정립

- 도로 내 최소한의 공간(횡단보도, 교차로, 안전지대)에서만 보행자 보호 의무를 제시하고 있는 도로교통법의 한계점을 개선하기 위하여 보행안전법에서 제시하는 보행권의 보장(현행 제3조) 및 신규개정 조항들이 다른 법률에 우선할 수 있도록 보행안전법의 효력을 강화
- 다른 법률과의 관계에서 보행안전법이 우선하도록 개정하여, 보행자를 위해 제정된 보행안전법의 규정 및 정책들이 다른 목적을 위한 유관 정책들보다 최상위 효력을 가질 수 있도록 법적 효력을 강화
- 도로교통법의 규제가 우선시 되도록 허용하고 있는 현행 22조를 수정함으로써, 보행자길에서의 보행자 통행권 강화

□ 보행자를 위한 특수도로 개념의 법제화

- 보도가 없는 도로에서의 보행자 통행안전 문제를 개선하기 위해 ‘보차혼용도로’의 정의 신설
- ‘갈가장자리구역’으로만 통행하도록 규정된 보차혼용도로에서의 높은 보행자 교통사고율 저감을 위하여 도로 전체의 이용권한이 차량이 아닌 보행자에게 우선적으로 주어지는 ‘보행자우선도로’의 정의 신설
- 보행우선구역, 교통약자(어린이·노인·장애인) 보호구역 등에서의 법적 단속 규정을 달리 적용하기 위하여 ‘생활도로’의 정의 신설

2) 정책 추진체계 확립 및 기반 강화



[그림 3-2] 보행정책 중심 추진체계의 변화

□ 국가 기본계획 수립의 법제화

- 불분명한 도로(보도) 운용·관리 주체로 인한 정책수립의 한계와 법정 계획 세 부시책의 중복을 최소화하고, 국가 보행정책의 목표와 추진방향을 설정하기 위하여 국가 기본계획의 수립을 법제화
- 정책적 흐름을 반영하여, 장기 보행정책 및 사업 추진 기관이자 보행안전법의 소관기관인 국민안전처를 정책추진체계의 중심으로 격상시킬 수 있도록 국가 기본계획의 수립을 법제화

□ 중앙 및 지역 위원회의 설치

- 개정안을 통해 신규 마련되는 국가 기본계획의 내용을 심의·검토할 수 있는 중앙 위원회를 설치하여, 현행 법정 계획 세부시책들의 중복성 개선을 위하여 유관 계획들 간의 역할 정립 및 내용 조정에 관한 심의기능 부여
- 현재 국가교통위원회에서 중점적으로 심의하고 있는 기본계획의 내용을 도시 계획적 측면에서 함께 검토할 수 있도록 두 분야 전문가들이 모두 위원으로 참여하도록 구성

□ 정책성과 평가도구의 마련

- 다년간 시행된 보행관련 정책사업의 효과를 모니터링하고 지역별 보행안전성을 객관적으로 평가하여 기본계획 및 지역계획의 수립과 정책사업에 반영할 수 있도록 보행안전지수 제도를 마련

□ 보행환경 연구센터의 지정·운영

- 개정안에 의한 국가 기본계획의 수립 및 정책 사업 등을 지원하고 새로운 시책의 발굴과 법제도 개선방향에 대한 연구를 지속적으로 수행하기 위하여 법정 연구센터의 지정·운영을 추진

3) 보행사업 활성화를 위한 기반 마련

□ 보행자우선도로 조성의 근거 마련

- 지자체장이 ‘보행자우선도로’를 지정하고 물리적 환경을 개선하여 지역 보행자들의 안전 및 편의 증진을 도모할 수 있도록 법적 근거 마련
- 보행자우선도로에서 도로 전체의 이용 권한이 보행자에게 우선적으로 주어질 수 있도록 경찰청(도로교통법) 협조 규정 마련

□ 보행자 보호구역 등에서의 법적 규제 완화

- 현행 교통약자 보호구역 및 개정안의 보행자우선도로, 생활도로 등에 대하여 도로교통법 제8조, 제10조 및 제68조에 의해 보행자에게 가해지는 엄격한 행위제한 규정들을 완화적용하기 위한 제도적 장치 마련

2. 보행안전법 개정 조문 도출

본 절에서는 국내외 유사 입법사례와 관련 문헌 검토를 통해 보행안전법 개정안 작성에 필요한 주요 개념을 도출한다. 검토결과는 각 항목별로 개념 도출의 방법, 국내외 법령 사례, 개념 도출 결과 순으로 제시한다. 이는 제4장에서 제시할 개정 조문의 이론적 근거로도 활용될 수 있다.

1) 기초 개념의 도출

□ 보행자의 개념

- 개념 도출 방법
 - 국내외 법령상의 정의 검토 및 종합
- 국내외 법령에서 제시된 개념
 - 유모차 및 보행보조용 의자차 포함(보행안전법)
 - 교통약자: 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람(교통약자법)
 - 탈 것을 타지 않고 인간의 힘으로 걷거나 휠체어를 통해 인간 스스로의 동력을 이용하여 이동하는 사람(오성훈·성은영, 2009; RCW 46.04.400)⁴⁷⁾

47) 오성훈·성은영(2009, p.39)에 기술된 미국 워싱턴 주 조례(RCW 46.04.400))의 ‘보행자(Pedestrian)’ 정의

- 내용 종합

보행자란 ‘차마(車馬)를 타지 않고 인간의 힘으로 걷거나 이동하는 사람’을 의미하며, 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조 제1호에 따른 교통약자와 유모차 및 보행보조용 의자차를 포함’하는 것으로 정의할 수 있다.

[표 3-1] 보행자와 관련한 개념 종합

출처		개념 및 정의
국내외 법령	보행안전법	• 유모차 및 보행 보조용 의자차 포함
	교통약자법	• 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람
	Revised Code of Washington (RCW 46.04.400)	• 탈 것을 타지 않고 인간의 힘으로 걷거나 휠체어를 통해 인간 스스로의 동력을 이용하여 이동하는 사람

[교통사고 집계시 사용되는 보행자의 정의]

“보행자는 도로를 보행하거나 노상 작업 중인 자, 노상 유희중인 자, 도로에 서있거나 누워있는 사람, 장애자용 휠체어를 타고 있거나 밀고 가는 사람, 세발자전거나 모형자동차에 타고 있는 아이 또는 이를 밀고 가는 사람, 이륜자, 원동기장치자전거, 자전거를 끌고 가는 사람 등을 말함”

출처: 도로교통공단(2015, p.iii)

□ 보행권(pedestrian right)의 개념

- 개념 도출 방법
 - 국내외 법령상의 정의 검토 및 종합
- 국내외 법령에서 제시된 개념
 - 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리(보행안전법)
 - 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리(교통안전법)
 - 신체와 정신의 안녕(well-being)을 충분히 보장받는 건강한 환경에서 공공공간이 제공하는 편의시설을 자유롭게 누리며 살아갈 권리(European Parliament, 1988)
 - 교통권(droit au transport)의 증진이란 이용자가 접근성, 쾌적성(quality), 가격 및 비용에 관한 합리적인 조건들 속에서 이동할 수 있도록 해주는 것(프랑스 교통기본법⁴⁸⁾, 2015, L1111-2)

- 내용 종합

보행권이란 ‘보행자가 육체적·정신적 행복을 충분히 보호받을 수 있는 환경에서 공공영역이 주는 쾌적성을 누릴 권리’로 정의할 수 있다.

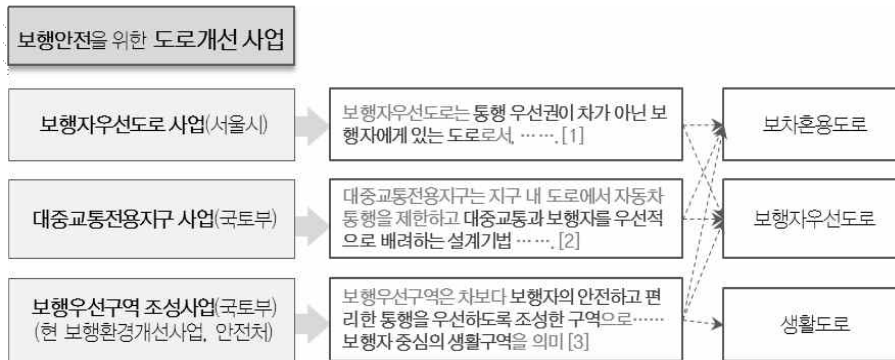
[표 3-2] 보행권과 관련한 개념 종합

출처		정의
국내외 법령	보행안전법	• 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리
	교통안전법	• 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리
	유럽 보행자 권리 헌장 1988	• 신체와 정신의 안녕(well-being)을 충분히 보장받는 건강한 환경에서 공공공간이 제공하는 편의시설을 자유롭게 누리며 살아갈 권리
	프랑스 교통기본법(LOTI) 1982	• 교통권의 증진이란 이용자가 접근성, 쾌적성(quality), 가격 및 비용에 관한 합리적인 조건들 속에서 이동할 수 있도록 해주는 것

□ 보행자 관련 특수도로의 개념

- 개념 도출 방법
 - 사업을 통해서 지정되는 대상지역 및 도로의 개념적 특성을 종합하여, 빈도가 높은 개념들을 정리
 - 관련 행정규칙, 지침 등을 참고하여 신규 도로 유형으로 정의
- 사업을 통해 지정되는 지역 및 도로의 특성
 - 보도와 차도가 나뉘어 있지 않은 혼용 공간(↔ 보차분리)
 - 보행자의 권리가 차량의 권리보다 우선시됨
 - 주거지역과 상업지역 등 생활구역 내의 도로

48) Loi d'orientation des transports intérieurs(LOTI)



[그림 3-3] 보행자를 위한 특수도로 개념의 도출

출처: 서울특별시(2015, p.1); 남궁지희(2014, p.71); 보행우선구역 사업 홈페이지

[표 3-3] 사업별 대상지 지정 기준(종합)

사업별 대상지	지정기준	도로의 개념적 특성		
		보차혼용	보행자우선	생활도로
보행우선구역	- 주거지역, 상업지역, 학교 주변 주택 밀집지역 중 간선도로 또는 보조간선도로로 둘러싸인 면적 1km ² 미만의 지역	○	○	○
보행환경개선지구	- 보행량이 많거나 교통약자의 통행빈도가 높은 구역 - 역사·문화적으로 의의가 있는 구역	○	○	○
대중교통전용지구	- 도심상업지의 활성화, 대중교통 활성화, 도로환경개선에 적합한 지역		○	
학생안전지역	- 아동보호구역, 어린이식품 안전보호구역, 어린이보호구역, 어린이보호구역 및 통학로와 인접한 지역(학교경계선부터 500m)	○	○	○
보행자우선도로	- 보행자와 차량의 통행이 구분되지 않는 도시지역 이면도로 중 보행자의 통행이 많은 지역	○	○	
아마존	- 어린이보호구역 외 학교, 공원 등을 포함한 공간단위(반경 500m) - 어린이보호구역 내 시간제 차량통행 제한구간	○	○	○
합 계		5	6	4

- 보행자우선도로: 폭 10미터 미만의 도로로서 보행자와 차량이 혼합하여 이용하되 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 고려하여 설치하는 도로(도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 제9조(도로의 구분))
- 생활도로란 도로기능상 집산도로와 국지도로 중 보행자의 보호가 필요한 도로를 말한다. 생활도로 구역이란 기존 구역(zone)의 통합개념으로써 집산도로와 국지도로 중 보행자 보호를 위해 특별히 지정한 구역을 말한다(경찰청, 2010a, p.2).

- 내용 종합

기존 사업에서 적용되고 있는 신규 도로 개념은 크게 ‘보차혼용도로’, ‘보행자우선도로’, ‘생활도로’로 구분할 수 있다. 먼저, 보차혼용도로는 보도와 차도가 분리되지 않고 보행자와 차량이 혼재하여 이용하는 도로로 정의할 수 있다. 보행자우선도로는 보차혼용도로 중 보행자 통행이 차량 통행에 우선하며, 보행자의 안전과 편의가 보장되는 도로이다. 마지막으로, 생활도로는 보행자의 일상적인 가로활동이 집중되는 곳으로서 보행자 보호를 위해 특별히 차량통행속도 관리가 필요한 도로로 정의 가능하다. 상기한 세 도로의 관계를 도식화하면 표 3-4와 같다.

[표 3-4] 보행안전 및 편의 증진을 위한 도로의 유형(종합)

유형	관계도
보차혼용도로 보도와 차도가 분리되지 않고 보행자와 차량이 혼재하여 이용하는 도로	
보행자우선도로 보행자에게 안전하고 편리한 도로의 이용에 관한 권리가 우선적으로 보장되는 보차혼용도로	
생활도로 거주자와 유동인구의 보행안전 및 편의가 차량의 소통보다 우선시되는 도로	

2) 신규 제도의 기본체계 및 내용 도출

□ 보행자 보호구역 지정 및 운용 관련

- 내용 도출 방법

- 지정 및 협조 체계: 유사입법례의 협조체계 모델 차용

- 지정대상: 어린이보호구역, 노인 및 장애인 보호구역, 보행우선구역 등 유사 제도 검토를 바탕으로 도출
- 협조내용: 보행자의 도로이용과 활동을 제한하는 도로교통법 규정과(본문의 표 2-8 참고) 기존 교통약자 보호구역 등에서 적용되는 차량 통제에 관한 사항(본문의 표 2-7 참고)
- 다른 법률의 경찰청 협조체계 모델(교통약자법 보행우선구역)
- 지정주체: 지자체장
- 협조대상: 경찰청, 지방경찰서장
- 협조내용: 자동차의 일방통행 등 통행 제한, 자동차 운행속도 제한, 자동차의 정차나 주차의 금지
- 내용 종합

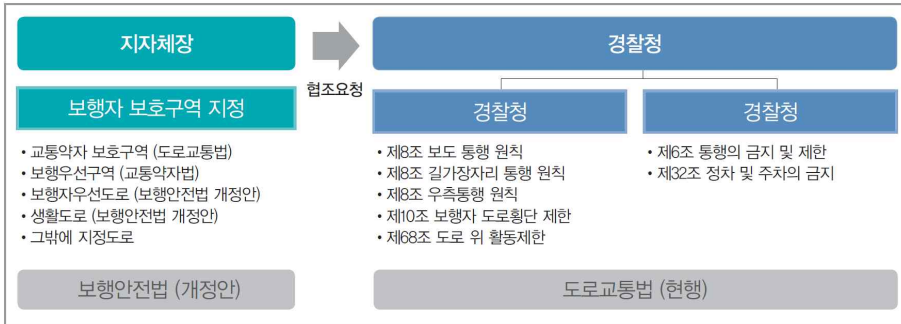
상기한 검토 내용을 바탕으로 보행자 보호구역의 주요 내용을 정리하면 다음의 표와 같다.

[표 3-5] '보행자 보호구역' 제도의 내용(종합)

지정협조 체계	지자체장이 '보행자 보호구역'을 지정 → 경찰청에 단속 등에 대한 협조요청
지정대상	① 교통약자 보호구역(도로교통법) ② 보행우선구역(교통약자법) ③ 보행자우선도로, 생활도로(보행안전법 개정안) ④ 그밖에 지자체장에 지정하는 도로
협조내용	① 도로교통법 제8조, 제10조, 제68조 적용 완화 ② 경찰청에서 차량 속도 및 통행 제한, 주정차 제한 요청

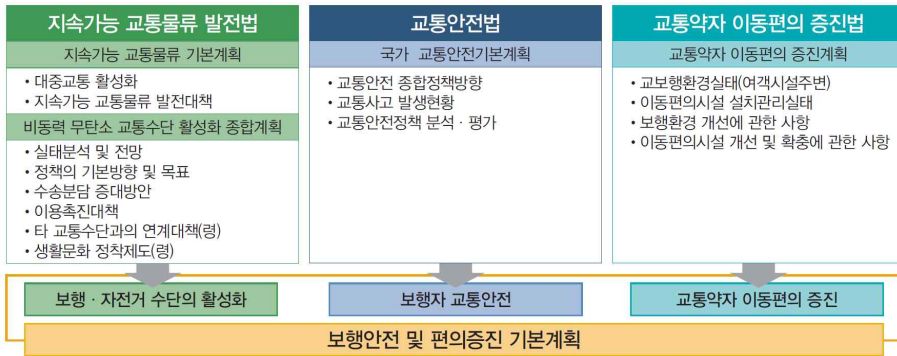
□ 국가 기본계획 관련

- 내용 도출 방법
- 본문에 검토된 내용 중 중복시책이 혼재했던 유관 계획들의 내용과 각 계획들의 정책적 방향성에 대한 검토를 통해, 서로 간의 역할관계를 정립하여 보행 관련 최상위 종합 계획으로서 그 수립 내용을 제시함



[그림 3-4] 보행자 보호구역의 지정 및 운용을 위한 협조체계

- 유관 계획의 주요 내용
 - 비동력·무탄소 활성화 종합계획의 ‘보행수단 활성화’ 방향 준수
 - 교통안전기본계획의 ‘보행자 교통사고 안전’ 방향 준수
 - 교통약자 이동편의 증진계획의 교통약자 이동편의를 위한 ‘여객시설 주변 보행 환경 정비’ 방향 준수



[그림 3-5] 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 내용 도출

- 내용의 종합

상기한 내용을 종합할 때, 국가 기본계획에는 다음의 내용이 포함되어야 할 것으로 판단된다.

- 보행 정책의 기본 방향 및 목표
- 보행교통 수송분담률 증진에 관한 사항
- 교통약자 보행 편의 증진에 관한 사항
- 보행자의 안전에 관한 사항
- 그 외 계획의 수립을 위한 실태조사와 그 정보 관리에 관한 사항 등

□ 보행안전지수 관련

- 내용 도출 방법
 - 정책성과 평가를 위해 마련된 보행관련 유사 제도 검토
- 검토 내용(표 3-6)
 - 국가 및 공공기관에서는 정책적인 활용과 국민적 관심의 제고를 위하여 주요 주제들에 대한 지수를 공식적으로 산출발표하고 있음
 - 국토교통부는 교통문화지수를 산출하여 매년 지자체의 교통안전성을 평가하고 있으며, 그 결과를 반영하여 특별 실태조사를 수행하고 있음
 - 국민안전처는 지역의 전반적인 안전성을 평가하기 위하여 '15년 지역안전지수를 발표, 그 결과를 토대로 지자체에 안전개선 컨설팅을 제공하는 등을 계획하고 있음
 - 도로교통공단에서는 매년 교통안전지수를 발표하여 교통사고와 관련된 데이터를 구축해왔으며, 이는 기관연구, 학술연구 등을 통해서 다양하게 활용되고 있음
- 내용 종합: 보행안전지수의 개요(표 3-6)
 - 소관기관: 국민안전처
 - 평가대상: 지자체(시군구)
 - 평가주기: 매년
 - 평가부문: 보행자 사고율, 보행자 사고 사상자, 보행자 사고 심각도, 공간별 보행자 사고 발생율, 교통안전의식 등

[표 3-6] 정책 평가도구 사례 검토를 통해 도출된 보행안전지수의 기본방향

명칭(관련법)	주체	평가영역 및 내용		활용 성과
교통문화지수 (교통안전법)	국토 교통부	교통 전반	운전행태, 보행행태, 교통안전, 교통약자, 기타	<ul style="list-style-type: none"> • 특별실태조사 지역 선정* • 시·도 교통안전시행계획 또는 시·군·구 교통안전시행계획의 추진실적 평가**
교통안전지수 (없음)	도로교통 공단		사고건수, 사망자수, 도로별사상자	<ul style="list-style-type: none"> • 결과보고서 공개(TAAS) • 통계DB 구축(TAAS)
지역안전지수 (없음)	국민 안전처	지역 안전	자연재해, 화재, 교통사고, 범죄, 안전사고, 자살, 감염병	<ul style="list-style-type: none"> • 지수가 낮은 자치단체에 안전개선 컨설팅 실시 • 국고보조사업 연계(안심마을, CCTV 통합안전센터 구축, 보행안전사업 등)

주: *교통안전법 시행규칙 제7조의2(특별실태조사의 대상 등) ① 법 제33조의2제1항에 따른 특별실태조사는 법 제57조제1항에 따른 교통문화지수가 하위 100분의 20 이내인 시·군·구를 대상으로 한다.

**교통안전법 시행규칙 제3조(지역교통안전시행계획의 추진실적에 포함되어야 하는 세부사항 등) ① 「교통안전법 시행령」 제14조제3항에 따라 시·도교통안전시행계획 또는 시·군·구교통안전시행계획의 추진실적에 포함되어야 하는 세부사항은 다음 각 호와 같다.
(제3호) 마. 법 제57조에 따른 교통문화지수 향상을 위한 노력



명칭(관련법)	주체	평가영역 및 내용		시행성과(예상)
보행안전지수 (보행안전법)	국민 안전처	보행 안전 (교통+ 지역)	보행자 사고율, 보행자 사고 사상자, 보행자 사고 심각도, 공간별 보행자 사고 발생율, 교통안전의식 등	<ul style="list-style-type: none"> • 기본계획의 시행에 대한 연차별 성과 평가 • 보행환경개선지구 사업 대상지 발굴

□ 보행환경 연구센터 관련

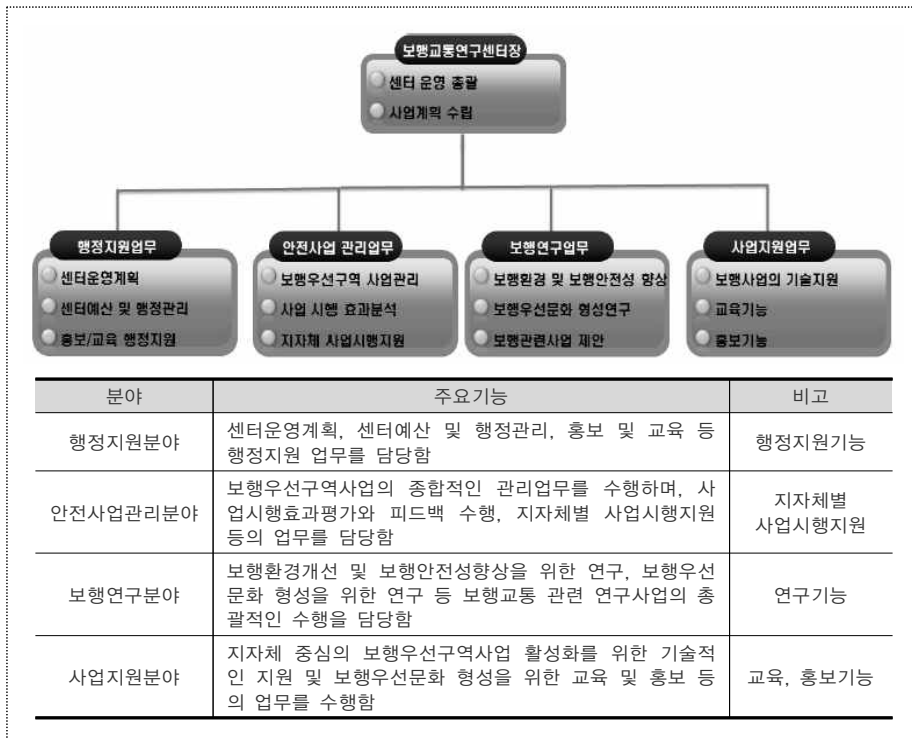
• 내용 도출 방법

- 타당성 검토: 전문기관 지원에 대한 다른 법률 사례 검토
- 운영모델 도출: 현행 법정 연구센터의 운영 모델을 분석
- 업무범위 도출: 보행안전법 개정(안)의 전체 정책에서 도출

• 검토 내용

- 「도로교통법」에서는 ‘도로교통공단’의 수립에 대한 법적 근거를 제공하며, 교통문화지수의 개발 및 조사에 대한 업무 등을 위탁함

- 「교통안전법」에서는 ‘교통안전진단기관’으로 교통안전공단과 도로교통공단을 지정하여, 교통시설 설치사업 시행시 사업계획의 인허가를 위해 ‘특별교통안전진단’을 받도록 되어 있음
- 「교통약자법」에서는 기존 공공기관 중 유관실적을 보유하고 있는 도로교통공단을 ‘보행교통 연구센터’를 지정, ‘보행우선구역’의 확산을 위한 연구사업 등을 위탁함(그림 3-6)

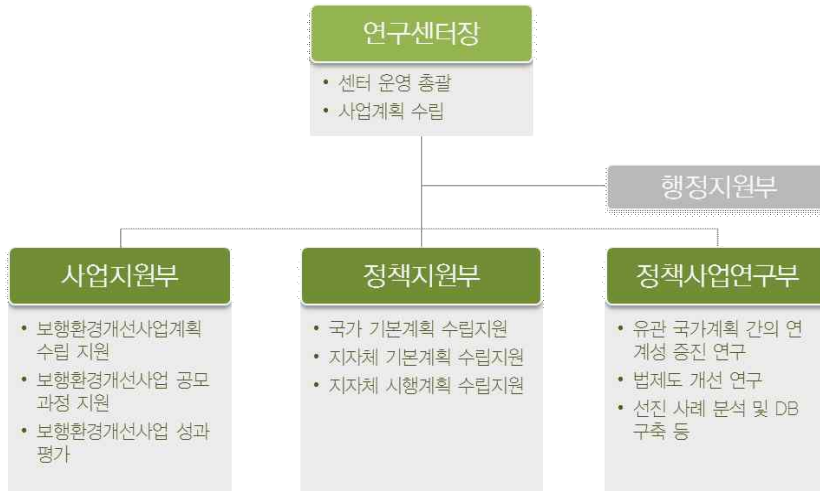


[그림 3-6] 보행교통 연구센터 운영방안 초기 구상안

출처: 국토해양부(2010, p.191)

• 내용 종합

상기한 검토내용을 바탕으로, 보행환경 연구센터의 설치 및 운영방식을 정리하면 다음의 표 및 그림과 같다.



[그림 3-7] 보행환경 연구센터 운영조직 구상안

[표 3-7] 보행환경 연구센터 설치 및 운영방식의 개요(종합)

타당성	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 공공기관 중 지정, 센터의 신규 설립에 의한 비용을 절감 • 기존 공공기관 중 유관 실적을 보유하고 있으며, 충분한 인력이 갖추어진 기관을 대상으로 선정
운영모델	사업지원부, 정책지원부, 정책사업연구부, 행정지원부로 구성
업무범위	<ul style="list-style-type: none"> • 사업 지원 업무 <ul style="list-style-type: none"> – 보행환경 개선지구 사업의 공모과정 지원, 사업성과 평가 등 • 정책 연구 업무 <ul style="list-style-type: none"> – 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립 지원 • 정책사업 연구 업무 <ul style="list-style-type: none"> – 유관 국가계획 간의 연계성 증진과 수립의 방향성 제시를 위한 연구, 법제도 개선에 관한 연구, 연구 자료의 DB구축 등

제4장 보행안전법 개정(안) 및 해설⁴⁹⁾

1. 주요 개정 내용
2. 조문별 개정 내용
3. 비용추계

1. 주요 개정 내용

□ 기초개념의 법제화(제2조)

- 보행권 강화를 위한 기초개념의 법제화
 - 제1조 ‘목적’에서 보행안전 및 편의증진의 대상을 보행자가 아닌 모든 국민으로 확대
 - 제2조 ‘정의’에서 ‘보행자’의 정의를 신설하여, 보행자의 법적 범위에 교통약자를 포함하여 수혜의 대상을 확대
 - 제2조 ‘정의’에서 ‘보행권’ 정의를 신설하여, 보행자의 권리를 법적으로 정립
- 보행자를 위한 특수도로 개념의 법제화
 - 제2조 ‘정의’에서 현행 지자체 사업에서 적용되고 있는 새로운 도로 개념을 반영하기 위해, ‘보차혼용도로’, ‘보행자우선도로’, ‘생활도로’의 정의를 신설
 - 이면도로의 안전성 개선을 고려하여 ‘보차혼용도로’의 정의 신설

49) 제4장은 법률 개정안 제출의 편의를 고려하여 개조식으로 작성하였음

- 보행자의 권리가 차마(車馬)에 우선해야 하는 구역을 지정할 수 있도록 ‘보행자우선도로’의 정의를 신설(제2조)
- 유동인구와 지역주민의 보행활동이 보호되어야 하는 주거지역 및 상업지역 내 도로에서 도로교통법 완화조치를 경찰청에 요청하기 한 근거로서 ‘생활도로’의 정의를 신설(제2조)

□ 타 법률과의 관계 및 보행자 통행원칙 재정립(제5조, 제22조)

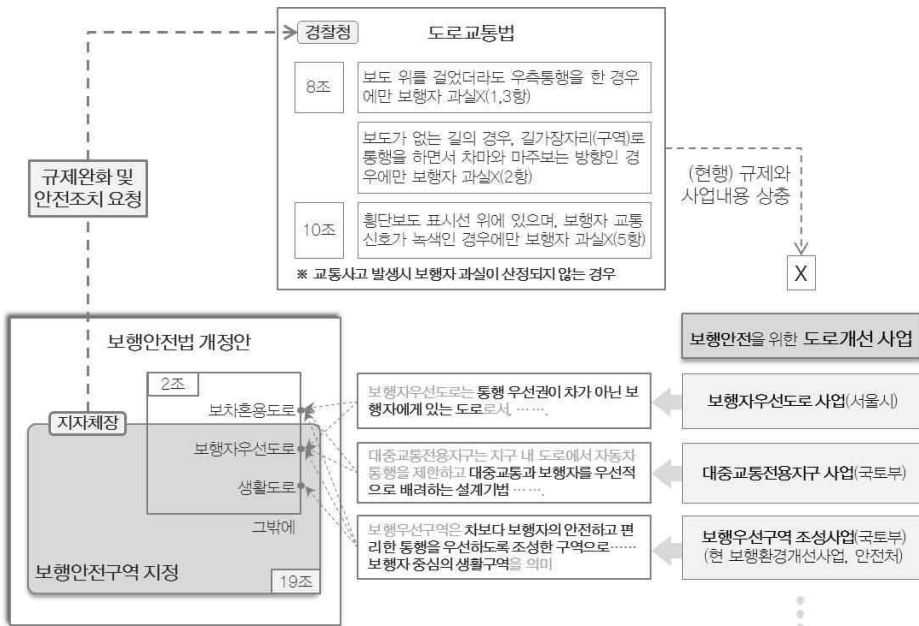
- 타 법률과의 관계 개정(제5조)
 - 제5조 ‘다른 법률과의 관계’에서 보행안전법이 타 법에 우선하도록 개정하여, 보행자를 위해 제정된 보행안전법의 법적 효력을 강화
- 보행자 통행원칙 재정립(제22조)
 - 제22조 ‘보행자 통행의 우선 등’의 개정을 통해 보행자의 자유로운 통행을 저해하는 「도로교통법」 제8조의 보행자 통행 의무규정을 완화하고 보행안전법의 효력을 강화

□ 국가 기본계획과 위원회의 도입(제7조~제7조의3, 제8조의2~제8조의3)

- 국가 ‘보행안전 및 편의증진 기본계획’ 수립 조항 신설
 - 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)
- 기본계획의 심의 등을 위한 ‘보행안전편의증진위원회’ 설치 조항 신설
 - 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)

□ 보행자우선도로 및 보행자 보호구역 제도 마련(제17조의2~제17조의4)

- 보행자우선도로의 지정 및 조성에 관한 조항 신설
 - 현행 보행자우선도로 시범사업의 근거를 마련하고, 보행자우선도로 지정 및 조성 절차를 규정하기 위해 관련 근거 조항 마련(제17조의2, 제17조의3조)
- 보행자 보호구역 지정에 관한 조항 신설
 - 현행 도로조성 사업과 도로교통법 규제가 상충함에 따라, 이를 보완할 수 있는 조치로서 보행자 보호구역 지정 필요
 - 지자체장이 보행자우선도로, 생활도로, 교통약자 보호구역 등을 ‘보행자 보호구역’으로 지정하고, 경찰청장에게 해당 구역에서의 차량 통제제한 조치와 도로교통법 상 보행자 활동제한에 대한 완화 조치를 요청할 수 있도록 근거 조항 마련(제17조의4)



[그림 4-1] 보행자 보호구역 도입의 취지

□ 보행안전지수의 공표 및 보행환경 연구센터의 지정에 관한 제도 마련
(제26조의2~제26조의3, 제28조)

- 보행안전지수 산정공표에 관한 조항 신설
 - 지자체 보행정책의 성과를 평가하고 지자체 간 경쟁을 유도하기 위해, 국민안전처장관이 매년 ‘보행안전지수’를 산정 및 공표하도록 근거 조항 신설(제26조의2)
- 보행환경 연구센터의 지정 조항 신설
 - 국민안전처장관이 공공기관을 보행환경 연구센터로 지정하여, 국가 및 지자체 기본계획, 보행안전지수, 보행환경개선지구사업 등 보행정책의 수립 및 평가를 지원하도록 함(제26조의3)
- 권한의 위임위탁 조항 개정
 - 신규 마련된 ‘기본계획’, ‘보행안전지수’ 등 국민안전처장관의 권한 및 업무를 전문기관에 위임위탁할 수 있도록 하는 조항 신설(제28조제2항)
 - 기존 ‘보행환경개선사업계획’ 등의 수립을 지자체장이 전문기관에 위임위탁할 수 있도록 조항 변경(제28조제1항)

[표 4-1] 보행안전법 현행 법령과 개정안의 목차 비교

현행 법령의 목차	개정안의 목차	구분
제1조 목적	제1조 목적	개정
제2조 정의	제2조 정의	개정
제3조 보행권의 보장	제3조 보행권의 보장	-
제4조 국가와 지방자치단체의 책무	제4조 국가와 지방자치단체의 책무	-
제5조 다른 법률과의 관계	제5조 다른 법률과의 관계	개정
제6조 보행안전 및 편의증진 실태조사	제6조 보행안전 및 편의증진 실태조사	-
제7조 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립	제7조 지역 보행안전 및 편의증진 계획의 수립	개정
	제7조2 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립	신설
제8조 연차별 실행계획의 수립	제8조 연차별 실행계획의 수립	개정
	제8조2 중앙 보행안전편의증진위원회의 설치 등	신설
	제8조3 지역 보행안전편의증진위원회의 설치 등	신설
제9조 보행환경개선지구의 지정	제9조 보행환경개선지구의 지정	-
제10조 보행환경개선사업의 시행	제10조 보행환경개선사업의 시행	-
제11조 보행환경개선사업의 평가	제11조 보행환경개선사업의 평가	-
제12조 보행환경개선지구의 관리	제12조 보행환경개선지구의 관리	-
제13조 보행환경개선지구 지정의 해제	제13조 보행환경개선지구 지정의 해제	-
제14조 불법시설물의 우선정비 등	제14조 불법시설물의 우선정비 등	-
제15조 보행안전 및 편의증진시설의 설치	제15조 보행안전 및 편의증진시설의 설치	-
제16조 보행자전용길의 지정등	제16조 보행자전용길의 지정등	-
제17조 보행자전용길의 조성	제17조 보행자전용길의 조성	-
	제17조2 보행자우선도로의 지정등	신설
	제17조3 보행자우선도로의 조성	신설
	제17조4 보행자 보호구역의 지정등	신설
제18조 인가·허가등의 의제	제18조 보행자전용길의 관리 등	개정
제19조 보행자전용길 관리대장의 비치	제19조 인가·허가등의 의제	-
제20조 개발사업등의 시행시 보행환경 검토	제20조 개발사업등의 시행시 보행환경 검토	-
제21조 노상주차장 설치시 보행자길의 확보	제21조 노상주차장 설치시 보행자길의 확보	-
제22조 보행자통행의 우선 등	제22조 보행자통행의 우선 등	개정
제23조 공공시설물등 통합설치협의회의 구성 및 운영	제23조 공공시설물등 통합설치협의회의 구성 및 운영	-
제24조 보행자안전을 위한 영상정보처리기기의 설치	제24조 보행자안전을 위한 영상정보처리기기의 설치	-
제25조 공사중 보행자를 위한 안전조치 의무	제25조 공사중 보행자를 위한 안전조치 의무	-
제26조 보행안전연구·개발사업 등의 지원	제26조 보행안전연구·개발사업 등의 지원	-
	제26조2 보행안전지수의 산정 및 공표	신설
	제26조3 보행환경 연구센터의 지정	신설
제27조 보행안전문화 활성화 시책 추진	제27조 보행안전문화 활성화 시책 추진	-
제28조 권한의 위임·위탁	제28조 권한의 위임·위탁	개정
제29조 벌칙	제29조 벌칙	-
제30조 과태료	제30조 과태료	-

2. 조문별 개정내용

1) 제1조 목적

□ 개정이유

- ‘보행자’의 범위 규정에 의해 소외되는 국민이 발생하지 않도록 법률의 대상을 전 국민으로 확대

□ 개정내용

- 보행안전 및 편의 증진의 대상을 ‘보행자’가 아닌 ‘모든 국민’으로 함

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
제1조(목적) 이 법은 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상시킴으로써 공공의 복리 증진에 이바지함을 목적으로 한다.	제1조(목적) ----- 모든 국민이 ----- ----- ----- ----- -----.

□ 기대효과

- 보행안전·편의 증진 정책의 수혜 대상을 전 국민으로 확대

□ 유사입법례

❖ 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법 제1조(목적)

이 법은 도시의 경제적·사회적·문화적 활력 회복을 위하여 공공의 역할과 지원을 강화함으로써 도시의 자생적 성장기반을 확충하고 도시의 경쟁력을 제고하며 지역 공동체를 회복하는 등 국민의 삶의 질 향상에 이바지함을 목적으로 한다.

2) 제2조 정의

□ 개정이유

- 법률상에 정립되어 있지 않은 보행관련 기초 개념들의 법제화
- 보행안전 및 편의 증진 정책이 적용되는 도로개념의 법제화

□ 개정내용

- ‘보행자’ 정의 신설(제3호)
- ‘보행권’ 정의 신설(제4호)
- ‘보차혼용도로’ 정의 신설(제(제5호)
- ‘보행자우선도로’ 정의 신설(제(제6호)
- ‘생활도로’ 정의 신설(제7호)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
<p>제2조(정의) (생략)</p> <p>1. "보행자길"이란 보행자(유모차 및 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정하는 보행보조용 의자차를 포함한다. 이하 같다)의 통행을 위한 장소로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.</p> <p>가. ~ 아. (생략)</p> <p>2. (생략)</p> <p>〈신설〉</p>	<p>제2조(정의) (현행과 같음)</p> <p>1. -----〈괄호 삭제〉-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----.</p> <p>가. ~ 아. (현행과 같음)</p> <p>2. (현행과 같음)</p> <p>3. "보행자"란 차마(車馬)를 타지 않고 인간의 힘으로 걷거나 이동하는 사람을 의미한다. 단, 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조제1호에 따른 교통약자와 유모차 및 보행보조용 의자차를 포함한다.</p>

현 행	개 정 (안)
〈신 설〉	4. “보행권”이란 보행자가 육체적·정신적 행복을 충분히 보호받을 수 있는 환경에서 공공영역이 주는 쾌적성을 누릴 권리를 말한다.
〈신 설〉	5. “보차혼용도로”란 보도와 차도가 분리되지 않고 보행자와 차량이 혼재하여 이용하는 도로를 말한다.
〈신 설〉	6. “보행자우선도로”란 보차혼용도로 중 보행자 통행이 차량 통행에 우선하며, 보행자의 안전과 편의가 보장되는 도로를 말한다.
〈신 설〉	7. “생활도로”란 보행자의 일상적인 가로활동이 집중되는 곳으로서 보행자 보호를 위해 특별히 차량통행속도 관리가 필요한 도로를 말한다.

□ 기대효과

- 법정 보호구역에서의 조치를 달리 적용하기 위한 개념적 근거 마련
- 보행관련 도로조성 사업 추진의 개념적 근거를 마련

3) 제5조 다른 법률과의 관계

□ 개정이유

- 보행자를 위한 규정 및 정책들이 다른 목적을 위해 제정된 유관 법령 및 정책들보다 상위 효력을 가질 수 있도록 보행안전법의 법적 위상 강화
 - 보행안전법이 도로교통법에서 규정하는 보행자 통행 원칙 및 도로 위 활동제한에 관한 사항들을 보완해줄 수 있는 법률로서 자리매김
 - 보행과 관련하여 중복성이 높은 유관 정책들의 통합을 위한 법적 위상 확보

□ 개정내용

- 다른 법률에 규정이 있는 경우 그것을 따르게 했던 기존 법조문을 변경, 보행자의 통행과 보행환경의 조성 등에 관한 한 다른 법률보다 우선 적용되도록 변경(제1항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
제5조(다른법률과의 관계) ① <u>보행자의 안전 및 편의증진과 보행환경의 조성 등에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법에서 정하는 바에 따른다.</u>	제5조(다른법률과의 관계) ① <u>이 법은 보행자의 통행과 안전 및 편의증진, 보행환경의 조성 등에 관하여 다른 법률보다 우선하여 적용한다.</u>
② (생 략)	② (현행과 같음)

□ 기대효과

- 보행안전법이 보행관련 중심 법령으로 자리매김함으로써 보행정책 및 사업의 체계적이고 장기적인 추진을 도모

□ 유사입법례

❖ 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법 제6조(다른 법률과의 관계)

- ① 이 법은 도시재생활성화지역에 관하여 다른 법률보다 우선하여 적용한다.
- ② 제20조에 따라 고시된 도시재생활성화계획에 포함된 도시재생사업의 시행에 관하여 이 법에서 규정하지 아니한 사항은 해당 사업에 관하여 정하고 있는 관계 법률에 따른다.
- ③ 국가는 도시재생과 관련이 있는 다른 법률을 제정 또는 개정하는 경우에는 이 법의 목적에 맞도록 하여야 한다.

4) 제7조 지역 보행안전 및 편의증진 계획의 수립

□ 개정이유

- 개정안을 통해 국가가 수립하는 법정 계획을 수립하도록 의무화(제7조의2)함으로써 현행 ‘보행안전 및 편의증진 기본계획’의 명칭과 수립내용을 변경
- 개정안을 통해 중앙 및 지역 위원회(제8조의2, 제82조의3)를 설치하도록 함으로써 다른 지자체 법정 계획들과의 관계 검토에 관한 사항을 지역위원회의 업무로 이관

□ 개정내용

- 명칭의 변경
 - 전체 명칭: ‘보행안전 및 편의증진 기본계획’→ ‘지역 보행안전 및 편의증진 계획’
 - 약칭: ‘기본계획(현행)’→ ‘지역계획(개정안)’
- 다른 법정 계획들간의 중복성 검토조항(제1항의 제1~3호)을 삭제하고 지역위원회의 심의를 받도록 함(제5항)
- 계획의 내용으로 새로 마련되는 국가 기본계획(제7조의2)의 방향성을 준수하도록 개정(제2항)
- 그 외 현재 실질적인 법·정책사업 주체기관이며, 개정안을 통해 위원회를 소관하게 되는 ‘국민안전처’에게만 계획안을 제출해도 되도록 ‘국토부장관’에게 제출해야 하는 의무규정을 삭제(제6항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
제7조(보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립) ① 특별시장등은 제6조제1항에 따른 실태조사 결과를 기초로 대통령령으로 정하는 절차와 방법에 따라 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년마다 보행안전 및 편의증진 기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립하여야 한	제7조(지역 보행안전 및 편의증진 계획의 수립) ① ----- ----- ----- ----- ---- 지역 보행안전 및 편의증진 계획(이하 "지역계획"이라 한다)을 수립하여

현 행	개 정 (안)
<p>다. 이 경우 제2항에 따라 기본계획에 포함될 사항이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 계획에 포함되어 있는 경우 그 부분에 대하여는 기본계획이 수립된 것으로 본다.</p> <p>1. 「지속가능 교통물류 발전법」 제38조에 따른 보행교통 개선계획</p> <p>2. 「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조에 따른 지방교통약자이동편의증진계획</p> <p>3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 교통·보행 관련 계획</p> <p>② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.</p> <p>1. ~ 8. (생략)</p> <p>③ ~ ④ 생략</p> <p>⑤ 특별시장등은 기본계획을 입안하였을 때에는 그 기본계획을 확정하기 전에 국토교통부장관과 국민안전처장관에게 기본계획안을 제출하여야 〈신설〉한다. 이 경우 시장 또는 군수는 도지사를 거쳐야 한다.</p> <p>⑥ 국토교통부장관과 국민안전처장관은 제5항에 따라 기본계획안을 제출받으면 「지속가능 교통물류 발전법」 제38조에 따른 보행교통 개선계획, 「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조에 따른 지방교통약자이동편의증진계획, 그 밖에 다른 법률에 따른 교통·보행 관련 계획과의 연계성 및 통합성을 강화할 필요가 있거나 지방자치단체 간 협력 강화 또는 기본계획의 효율적인 시행 등을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 해당 특별시장등에게 기본계획안을 변경하도록 요청할 수 있다.</p>	<p>야 한다. 〈단서 삭제〉</p> <p>1. ~ 3. 〈삭제〉</p> <p>② 지역계획에는 제7조의2제2항 각 호의 사항과 관할 지방자치단체의 지역적 특성을 고려한 -----.</p> <p>1. ~ 8. (현행과 같음)</p> <p>③ ~ ④ (현행과 같음)</p> <p>⑤ ----- 지역계획-----</p> <p>〈삭제〉 -----</p> <p>--- 지역계획안을 제출하며, 제8조의3 제1항에 따른 지역위원회의 심의를 받아야 한다. -----.</p> <p>⑥ 〈삭제〉 -----</p> <p>----- 지역계획 -----</p> <p>-----</p> <p>----- 지역계획 -----</p> <p>-----</p> <p>지역계획-----</p>

현 행	개 정 (안)
⑦ ~ ⑩ (생략)	-----. ⑦ ~ ⑩ (현행과 같음)

□ 기대효과

- 새로 마련되는 국가 기본계획과의 관계 정립
- 새로 설치되는 지역위원회의 심의를 거쳐게 됨으로써 계획 내용의 전문성 강화

□ 유사입법례

❖ 교통약자의 이동편의 증진법 제7조(지방교통약자 이동편의 증진계획의 수립 등)

- ② 지방교통약자 이동편의 증진계획에는 제6조제2항 각 호의 사항과 관할 지방자치단체의 지역적 특성을 고려한 교통약자의 이동편의 증진에 관한 사항이 포함되어야 한다.
- ※ 제6조제2항: 국토교통부장관이 수립하는 교통약자 이동편의 증진계획의 내용
- ⑥ 국토교통부장관이나 도지사는 제5항에 따라 지방교통약자 이동편의 증진계획을 받으면 교통약자 이동편의 증진계획에 부합하는지 등을 검토한 후 부합하지 아니한 내용이 있거나 지방교통약자 이동편의 증진계획 간의 연계성 및 통합성을 유지하기 위하여 필요하다고 판단되는 내용이 있을 때에는 국가교통위원회 또는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 해당 시장이나 군수에게 지방교통약자 이동편의 증진계획의 수정·보완을 요청할 수 있다.

5) 제7조의2 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립

□ 개정이유

- 보행정책의 기본방향을 제시하고 정책 추진체계 및 시책의 종합적인 틀을 마련하기 위하여 국가 기본계획의 수립을 법제화
- 유관 법정 계획들 간의 역할관계를 정립하고, 각 법률의 목적에 부합하는 범위에서 분야별 시책의 방향을 제시

□ 개정내용

- 국민안전처장관이 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획을 5년에 한 번 수립하도록 의무화(제1항)

- 기본계획의 내용범위를 제시(제2항)
- 기본적인 정책의 방향 및 목표(제1호)
- 보도 관리 주체의 부재로 인해 불분명하게 행해지고 있는 지역현황 조사에 관한 사항(제2호)
- ‘비동력무탄소 교통수단 활성화 종합계획’을 고려한 사항(제3호)
- ‘교통약자이동편의증진계획’을 고려한 사항(제4호)
- ‘교통약자 이동편의 증진계획’을 고려한 사항(제5호)
- 실태조사 등의 정보 구축에 관한 사항(제6호)
- 계획의 수립을 위한 자료를 공공기관에게 제출하도록 요청(제3항)
- 계획의 확정을 위하여 중앙 위원회의 심의를 거치도록 규정(제4항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (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 방안 7. 그 밖에 보행자의 안전 및 편의 증진을 위하여 대통령령으로 정하는 사항 <p>③ 국민안전처장관은 기본계획의 수립</p>

현 행	개 정 (안)
	<p>에 필요한 기초자료를 수집하기 위하여 관계 공공기관에게 자료 제출을 요구할 수 있다.</p> <p>④ 국민안전처장관은 기본계획을 수립하려면 기본계획안을 작성하여 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사와의 협의를 한 후 제8조의2제1항에 따른 중앙위원회의 심의를 거쳐야 한다.</p> <p>⑤ 제1항에 따른 기본계획의 수립 및 변경 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>

□ 기대효과

- 보도의 운용·관리 체계를 확립하여 지역별 현황 자료를 체계적으로 수집·관리할 수 있을 것으로 기대
- 지속적으로 변화하는 정치적 상황들을 수렴, 지속적으로 효과적인 정책을 수립할 수 있을 것으로 기대
- 중복성이 높은 보행관련 시책들로 인한 예산의 중복투자를 방지

□ 유사입법례

❖ 지속가능법 제7조(지속가능 국가교통물류발전 기본계획의 수립)

- ① 국토교통부장관은 지속가능 교통물류체계의 발전을 촉진하기 위하여 10년 단위의 지속가능 국가교통물류발전 기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.
- ② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
 1. 교통물류와 관련된 에너지소비, 온실가스 배출량 등의 현황 및 전망
 2. 지속가능 교통물류정책의 기본방향과 목표
 3. 대중교통 활성화, 환경친화적 교통물류시설 개발, 전환교통 촉진 등 지속가능 교통물류체계의 발전을 위한 대책
 4. 기본계획을 추진하는 데 드는 자원(財源)의 조달방안
 5. 그 밖에 지속가능한 교통물류체계의 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 사항
- ③ 국토교통부장관은 기본계획의 수립에 필요한 기초자료를 수집하기 위하여 관계 중앙행정

기관의 장, 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 및 교통물류운영자에게 자료 제출을 요구할 수 있다.

- ④ 국토교통부장관은 기본계획을 수립하려면 기본계획안을 작성하여 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사(이하 "국가통합교통체계효율화법" 제106조에 따른 국가교통위원회(이하 "국가교통위원회"라 한다)의 심의를 거쳐야 한다.
- ⑤ 국토교통부장관은 제4항에 따라 기본계획을 수립하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 고시하고, 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 통보하여야 한다. 이 경우 시·도지사는 기본계획을 관할 시장(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제17조제2항에 따른 행정시장을 포함한다. 이하 같다)·군수 또는 구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)에게 송부하여 일반인이 열람할 수 있게 하여야 한다.
- ⑥ 기본계획을 변경하려는 경우에는 제4항과 제5항을 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

□ 시행령 가안

시행령 제 00 조(기본계획의 내용) 법 제 7 조의 2 제 2 항제 7 호에서 “대통령령으로 정하는 사항”이란 다음 각 호의 사항을 말한다.

1. 보행자의 대중교통 이용편의 증진에 관한 사항
2. 보행자 안전시설 설치 및 적치물 정비 방안
3. 보행자 안전을 위한 의식 함양 및 홍보 방안
4. 그 밖에 보행자의 안전 확보 및 편의증진을 위하여 필요한 사항

6) 제8조 연차별 실행계획의 수립

□ 개정이유

- 개정안에 따라 신규로 마련되는 기본계획과, 위원회로 인한 관련 조문 변경

□ 개정내용

- 기본계획 및 지역계획의 수립 시 위원회를 통해 다른 법정 계획과의 관계성이 검토·심의되므로 결정된 세부시책들의 실행을 위한 연차별 계획에서는 중복성에 대한 재검토가 불필요, 이에 단서조항을 삭제함(제1항)
- 지자체 계획의 약칭 변경으로 인한 용어의 수정(제1항)
- 개정안에 따른 신규 기본계획(제7조의2)의 연차별 실행계획을 수립(안 제2항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
<p>제8조(연차별 실행계획의 수립) ① 특별 시장등은 기본계획을 집행하기 위한 연차별 실행계획(이하 "실행계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. <u>이 경우 실행계획에 포함될 사항이 「교통약자의 이동편의 증진법」 제8조에 따른 연차별실행계획 또는 대통령령으로 정하는 보행·교통 관련 계획(매년 수립되는 계획으로 한정한다)에 포함되어 있는 경우 그 부분에 대하여는 실행계획이 수립된 것으로 본다.</u></p> <p>〈신 설〉</p> <p>② (생략)</p>	<p>제8조(연차별 실행계획의 수립) ① ---- ----- <u>지역계획</u>----- ----- -----, 〈단서 삭제〉</p> <p>② 국민안전처장관은 기본계획을 시행하기 위한 연차별 실행계획을 매년 수립·시행하여야 한다.</p> <p>③ (현행 제2항과 같음)</p>

□ 기대효과

- 기본계획 시책의 적용을 위한 연차별 수행체계 구축

□ 유사입법례

❖ 지속가능 교통물류 발전법 제8조(기본계획의 연차별 시행계획 수립)

- ① 국토교통부장관은 기본계획을 시행하기 위한 연차별 시행계획을 매년 수립·시행하여야 한다.
- ② 제1항에 따른 연차별 시행계획의 수립·변경·시행 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

7) 제8조의2 중앙 보행안전편의증진위원회의 설치 등

□ 개정이유

- 신규 기본계획의 심의·조정 등을 위하여 중앙기관 소속의 위원회를 설치

- 기본계획과 유관 법정 계획들에서 중복되는 시책을 검토하여 조정

□ 개정내용

- 국민안전처 소속으로 ‘중앙 보행안전편의증진위원회’ 를 설치(제1항)
- 주요 정책 자문, 기본계획의 심의 및 조정업무를 수행(제2항)
- 위원장과 부위원장 및 위원의 결정기준 제시(제3항)
- 기타 위원회의 운영 등에 관한 사항 규정(제4항, 제5항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
〈신 설〉	<p><u>제8조의2(중앙 보행안전편의증진위원회의 설치 등) ① 국민안전처장관은 보행 관련 정책에 관한 사항을 심의·조정하기 위하여 중앙 보행안전편의증진위원회(이하 "중앙위원회"라 한다)를 설치하여야 한다.</u></p> <p><u>② 중앙위원회의 기능은 다음 각 호와 같다.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. 국가 주요 정책에 대한 자문</u> <u>2. 제7조의2에 따른 기본계획의 심의</u> <u>3. 보행안전 및 편의증진에 관한 주요 정책의 조정</u> <u>4. 그 밖에 보행안전 및 편의증진에 관련 된 사항으로서 위원장이 부의하는 사항</u> <p><u>③ 중앙위원회의 위원장은 국민안전처 장관이 되며, 부위원장은 국민안전처장관이 지명하는 사람이 된다.</u></p> <p><u>④ 중앙위원회의 위원은 다음 각 호의 자로 하되, 위원장을 포함하여 30명 이내로 구성한다.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. 관계 중앙행정기관의 공무원</u> <u>2. 지방자치단체의 장(특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도의 경우에는 부시장 또는 부지사)으로서 위원장이 위촉하는 자</u>

현 행	개 정 (안)
	<p>3. 보행에 관한 전문지식과 경험이 풍부한 민간 전문가로서 위원장이 위촉하는 자</p> <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>

□ 기대효과

- 공무원, 보행관련 전체분야 전문가 등 복합적인 단체로 구성된 신규 위원회의 설치로 인해 그동안 국가교통위원회에서만 검토되던 보행정책을 교통학적 측면 뿐 아닌 도시에 대한 전반적인 영향을 고려하여 심의조정하게 됨
- 그동안 시책의 중복 등으로 문제되어 왔던 유관 법정 계획 간의 내용을 종합적으로 심의하는 기관이 마련됨으로써 국가정책의 효율성 향상

□ 유사입법례

❖ 건설기술 진흥법 시행령 제7조(중앙심의위원회의 구성)

- ① 중앙심의위원회는 위원장 및 부위원장 각 1명을 포함한 500명 이내의 위원으로 구성한다.
- ② 중앙심의위원회의 위원장은 국토교통부 제1차관이 되며, 부위원장은 국토교통부장관이 지명하는 사람이 된다.
- ③ 중앙심의위원회의 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 중에서 위원장의 추천을 받아 국토교통부장관이 임명하거나 위촉한다. 이 경우 국토교통부장관은 심의를 효율적으로 수행하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 중앙심의위원회 위원 정수(定數)의 5분의 1 범위에서 추가하여 사안별로 위원을 일시적으로 임명하거나 위촉할 수 있다.
 1. 건설기술 업무와 관련된 행정기관의 4급 이상(고위공무원단에 속하는 일반직공무원을 포함한다) 또는 이에 상당하는 공무원
 2. 건설기술 관계 단체 및 연구기관의 임직원
 3. 건설기술에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람
- ④ 생략
- ⑤ 중앙심의위원회의 위원장이 부득이한 사유로 직무를 수행할 수 없을 때에는 부위원장이 그 직무를 대행한다.

❖ 국가공간정보에 관한 법률 제5조(국가공간정보위원회)

- ① 국가공간정보정책에 관한 사항을 심의·조정하기 위하여 국토교통부에 국가공간정보위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다.
- ② 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.
 1. ∼6. 생략
- ③ 위원회는 위원장을 포함하여 30인 이내의 위원으로 구성한다.
- ④ 위원장은 국토교통부장관이 되고, 위원은 다음 각 호의 자가 된다.
 1. 국가공간정보체계를 관리하는 중앙행정기관의 차관급 공무원으로서 대통령령으로 정하는 자
 2. 지방자치단체의 장(특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도의 경우에는 부시장 또는 부지사)으로서 위원장이 위촉하는 자 7인 이상
 3. 공간정보체계에 관한 전문지식과 경험이 풍부한 민간전문가로서 위원장이 위촉하는 자 7인 이상
- ⑤ ∼ ⑥ 생략
- ⑦ 그 밖에 위원회 및 분과위원회의 구성·운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

□ 시행령 가안

- 위원회의 구성 및 운영에 관한 규정
- 토지이용·교통체계·건축물 등 도시 전반에 대한 영향력을 고려하여 보행정책 세부 시책을 검토하도록 위원 구성

시행령 제 00 조(중앙 보행안전협의체 위원회의 구성·운영) ① 법 제8조의2 제1항에 따른 중앙 보행안전협의체위원회(이하 "중앙위원회"라 한다)의 민간 전문가는 보행, 교통, 도시설계, 지역계획 등 보행 관련 분야의 전문가가 고루 포함되도록 하여야 한다.

② 중앙위원회의 위원장은 중앙위원회의 업무를 총괄하며, 위원회를 소집하고 그 의장이 된다.

③ 중앙위원회의 위원장이 부득이한 사유로 직무를 수행할 수 없을 때에는 위원장이 미리 지명한 위원이 그 직무를 대행한다.

④ 민간 전문가의 임기는 2년으로 한다. 다만, 민간 전문가의 사임 등으로 새로 위촉된 위원의 임기는 전임자의 임기 중 남은 기간으로 한다.

⑤ 중앙위원회의 회의는 재적위원 과반수의 출석으로 개의(開議)하고, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다.

⑥ 중앙위원회의 위원장은 소관 사무에 관하여 필요한 경우 관계 행정기관의 소속 공무원이나 관계 전문가를 중앙위원회에 참석하게 하여 의견을 듣거나, 관계 기관·법인·단체 등에 대하여 자료 제출 및 의견 진술 등 필요한 협조를 요청할 수 있다.

⑦ 제1항부터 제6항까지에서 규정한 사항 외에 중앙위원회의 구성·운영 등에 필요한 사항은 중앙위원회의 의결을 거쳐 위원장이 정한다.

8) 제8조의3 지역 보행안전편의증진위원회의 설치 등

□ 개정이유

- 지역계획의 심의조정 등을 위하여 지자체 소속의 심의위원회를 설치

□ 개정내용

- 특별광역시장, 도지사 소속의 ‘지역 보행안전편의증진위원회’를 설치(제1항)
- 지역의 보행정책 및 지역계획의 심의기능 수행(제2항)
- 위원회 업무범위와 지역 전문가의 중복 가능성을 고려하여 지방도시계획위원회가 해당 기능을 수행할 수 있도록 규정(제3항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
〈신 설〉	<p>제8조의3(지역 보행안전편의증진위원회의 설치 등) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 지방자치단체 소관의 주요 보행 정책 등을 심의하기 위하여 지역 보행안전편의증진위원회(이하 “지역위원회”라 한다)를 설치하여야 한다.</p> <p>② 지역위원회의 기능은 다음 각 호와 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 지역의 주요 보행정책에 대한 자문 2. 제7조에 따른 지역계획의 심의 3. 그 밖에 보행안전 및 편의증진에 관련된 사항으로서 위원장이 부의하는 사항 <p>③ 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제113조에 따른 지방도시계획위원회가 지역위원회의 기능을 수행할 수 있다.</p> <p>④ 지역위원회의 구성·운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>

□ 기대효과

- 지역계획의 심의조정으로 인해 다른 법정 계획과의 중복시책 수립으로 인한 업무혼란 및 예산의 중복투자 방지

□ 유사입법례

❖ 도시재생특별법 제8조(지방도시재생위원회)

- ① 다음 각 호의 사항을 심의하거나 자문에 응하게 하기 위하여 지방자치단체에 지방도시재생위원회(이하 "지방위원회"라 한다)를 둘 수 있다.
 1. 지방자치단체의 도시재생 관련 주요 시책
 2. 도시재생전략계획 및 도시재생활성화계획
 3. 그 밖에 도시재생과 관련하여 필요한 사항
- ② 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제113조에 따른 지방도시계획위원회가 설치된 지방자치단체의 경우에는 지방도시계획위원회가 대통령령으로 정하는 지방위원회의 구성·운영 등에 대한 조건을 충족하는 경우 지방도시계획위원회가 지방위원회의 기능을 수행하게 할 수 있다.
- ③ 지방위원회의 구성·운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

□ 시행령 가안

- 위원회의 구성 및 운영에 관한 규정

시행령 제 00 조(지역 보행안전편의증진 위원회의 구성·운영) ① 법 제8조의3제1항에 따른 지역 보행안전편의증진위원회(이하 "지역위원회"라 한다)는 위원장 및 부위원장 각 1명을 포함하여 다음 각 호의 구분에 따른 수의 위원으로 구성한다.

1. 특별사광역시특별자치시도 또는 특별자치도: 25명 이상 30명 이내
2. 「지방자치법」 제175조에 따른 서울특별시와 광역시 및 특별자치시를 제외한 인구 50만 이상의 대도시: 20명 이상 25명 이내

② 지역위원회의 위원장은 위원 중에서 해당 지방자치단체의 장이 임명하거나 위촉하며, 부위원장은 위원 중에서 호선한다.

③ 지역위원회의 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 중에서 성별을 고려하여 해당 지방자치단체의 장이 임명하거나 위촉한다.

1. 해당 지방자치단체 지방의회 의원
2. 해당 지방자치단체의 지역 보행안전 및 편의증진 계획과 관련이 있는 행정기관의 공무원
3. 보행, 교통, 도시설계, 지역계획 등 보행 관련 분야에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람

④ 법 제8조제2항에 따라 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제113조에 따른 지방도시계획위원회가 지역위원회의 기능을 수행할 수 있는 경우는 해당 지방도시계획위원회의 위원 구성이 제3항에 따른 요건을 충족하는 경우로 한다.

- ⑤ 제3항제3호에 해당하는 위원의 임기는 2년으로 한다. 다만, 위원의 사임 등으로 새로 위촉된 위원의 임기는 전임자의 임기 중 남은 기간으로 한다.
- ⑥ 지역위원회의 위원장은 지역위원회의 업무를 총괄하며, 지역위원회를 소집하고 그 의장이 된다.
- ⑦ 지역위원회의 위원장이 부득이한 사유로 직무를 수행할 수 없을 때에는 부위원장이나 그 직무를 대행하고, 위원장과 부위원장이 모두 부득이한 사유로 그 직무를 수행할 수 없을 때에는 위원장이 미리 지명한 위원이 그 직무를 대행한다.
- ⑧ 지역위원회의 회의는 재적위원 과반수의 출석(출석위원의 과반수는 제3항제3호에 해당하는 위원이어야 한다)으로 개회하고, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다.
- ⑨ 지역위원회에 간사 1명과 서기 몇 명을 둘 수 있으며, 간사와 서기는 위원장이 임명한다.
- ⑩ 지역위원회의 간사는 위원장의 명을 받아 사무를 담당하고, 서기는 간사를 보좌한다.

9) 제17조의2 보행자우선도로의 지정 등

□ 개정이유

- 지자체장이 관할지역 이면도로에 대하여 개정안 제2조에 따른 ‘보행자우선도로’ 구간을 지정하여 지역 보행자들의 안전 및 편의 증진을 도모할 수 있도록 법적 근거를 마련

□ 개정내용

- 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시 관할 구역의 군수는 제외)의 ‘보행자우선도로 지정 권한’ 천명(제1항)
- 관계기관 협조체계 마련, 주민 및 전문가 의견 수렴 의무 규정(제2항)
- 지정된 보행자우선도로에 대한 정보 고시 의무 규정(제3항, 제5항)
- 보행자우선도로 구간 변경·해제의 기준 및 권한(제4항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
〈신 설〉	제17조의2(보행자우선도로의 지정 등) ① 특별시장등은 보행자의 안전하고 편리한 통행이 차마의 통행보다 우선시 되어야 한다고 인정하는 보차혼용도로를

현 행	개 정 (안)
	<p><u>보행자우선도로로 지정할 수 있다.</u></p> <p>② <u>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.</u></p> <p>③ <u>특별시장등은 제1항에 따라 보행자우선도로를 지정하였을 때에는 그 내용을 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다.</u></p> <p>④ <u>특별시장등은 제1항에 따라 지정된 보행자우선도로의 구간을 변경할 필요가 있거나 보행자우선도로의 지정 목적이 상실되었을 때에는 보행자우선도로의 지정을 변경하거나 해제할 수 있다.</u></p> <p>⑤ <u>특별시장등은 제4항에 따라 보행자우선도로 지정을 변경하거나 해제하는 경우에는 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다.</u></p>

□ 기대효과

- 보행자들이 길가장자리구역이 아닌 도로의 전폭을 이용할 수 있는 법적 근거를 마련함으로써 보차혼용도로에서의 보행자 편의성 향상에 기여
- 이면도로(보차혼용도로)에서의 보행자 교통사고 저감에 기여

□ 유사입법례

❖ 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제16조(보행자전용길의 지정 등)

- ① 특별시장등은 보행자길 중에서 보행자의 안전과 쾌적한 보행환경을 확보하기 위하여 특별히 필요하다고 인정되는 보행자길을 보행자전용길로 지정할 수 있다.
- ② 특별시장등은 제1항에 따라 보행자전용길을 지정하려는 경우에는 다른 법령에 따라 해당 지역을 관할하는 관계 행정기관의 장과 협의한 후 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어야 한다.
- ③ 특별시장등은 제1항에 따른 보행자전용길(이하 "보행자전용길"이라 한다)을 지정하려는 경우 「도로교통법」 제2조제1호에 따른 도로로 인하여 보행자전용길이 단절되는 등의 사유로 보행자전용길의 목적을 달성하기 어렵거나 보행자의 안전을 위하여 필요할 때에는 지

방경철장장 또는 경찰서장에게 그 도로의 일정 구간에 「도로교통법」 제28조제1항에 따라 보행자전용도로를 설치하여 줄 것을 요청할 수 있다.

- ④ 특별시장등은 제1항에 따라 보행자전용길을 지정하였을 때에는 그 내용을 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다. 이 경우 보행자전용길과 보행자전용길 사이에 「도로교통법」 제2조제31호에 따른 보행자전용도로가 있는 경우에는 그 부분을 포함할 수 있다.
- ⑤ 「도로교통법」 제2조제17호에 따른 차마(車馬)(이하 "차마"라 한다)의 운전자는 제1항에 따라 지정된 보행자전용길로 진입하여서는 아니 된다. 다만, 「도로교통법」 제2조제22호에 따른 긴급자동차의 경우와 자전거의 운전자가 자전거에서 내려서 자전거를 끌고 보행하는 경우에는 진입할 수 있다.
- ⑥ 특별시장등은 제5항 본문에도 불구하고 재난 복구, 공사 시행, 건축물 출입, 그 밖의 사유로 차마의 운전자가 보행자전용길을 이용하도록 할 필요가 있다고 인정하는 경우에는 구간을 지정하거나 시간대를 정하여 허용할 수 있다. 이 경우 제2항에 따른 관계 행정기관의 장과 미리 협의하여야 한다.
- ⑦ 특별시장등은 제1항에 따라 지정된 보행자전용길의 구간을 변경할 필요가 있거나 보행자전용길의 지정 목적이 상실되었을 때에는 보행자전용길 지정을 변경하거나 해제할 수 있다.
- ⑧ 특별시장등은 제7항에 따라 보행자전용길 지정을 변경하거나 해제하는 경우에는 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다.

10) 제17조의3 보행자우선도로의 조성

□ 개정이유

- 지자체장이 일정한 예산을 투자하여 지정된 보행자우선도로의 물리적 환경을 개선, 지역 이면도로 환경의 보행안전 및 편의성을 향상시킬 수 있도록 법적 근거를 마련

□ 개정내용

- 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수의 ‘보행자우선도로 조성 권한’ 천명(제1항)
- 보행자우선도로 조성계획의 수립을 위한 관계기관 협의 및 주민·전문가 의견 수렴의 의무 규정(제2항)
- 수립된 보행자우선도로 조성계획의 고시의무(제2항)
- 보행자우선도로의 구조 및 설치기준은 국토교통부에서 고시하는 「도사군계획

시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」제19조의2, ‘보행자우선도로의 구조 및 설치기준’을 따르도록 규정(제3항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
〈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 「도시군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」제19조의3에서 정하는 바에 따른다.</p>

□ 기대효과

- ‘보행자우선도로’ 개념에 대한 국민적 인식 확산
- 이면도로(보차혼용도로)에서의 보행자 교통사고 저감에 기여

□ 유사입법례

❖ 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제17조(보행자전용길의 조성)

- ① 특별시장등은 생태·문화 탐방 등 해당 지역의 지리적·문화적 체험기회를 제공하거나 안전하고 쾌적한 보행환경을 제공하기 위하여 필요하다고 인정하면 보행자전용길을 조성할 수 있다.
- ② 특별시장등은 제1항에 따라 보행자전용길을 조성할 때에는 다른 법령에 따라 해당 지역을 관할하는 관계 행정기관의 장과 협의한 후 해당 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 보행자전용길조성계획(이하 "조성계획"이라 한다)을 수립하고, 지체 없이 공보에 고

시하여야 한다. 조성계획을 변경할 때에도 또한 같다.

③ 보행자전용길의 구조 및 시설 등은 대통령령으로 정하는 기준에 따른다.

□ 참고자료

- 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 시행규칙에 고시되어 있는 보행자우선도로의 구조 및 설치기준에 관한 조문

도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙

제 19 조의 3(보행자우선도로의 구조 및 설치기준) 보행자우선도로의 구조 및 설치기준은 다음 각 호와 같다.

1. 보행자의 통행 안전성을 확보하기 위하여 보행자우선도로의 일부 구간 또는 전 구간에 보행안전시설 및 차량속도저감시설 등을 설치할 것
2. 차량 및 보행자의 원활한 통행을 위하여 보행자우선도로에 노상주차는 허용하지 아니할 것. 다만, 도로 폭, 차량통행량, 보행자의 통행량 및 주변 토지이용현황 등을 고려하여 필요한 경우에는 그러하지 아니하다.
3. 보행자의 통행 부분의 바닥은 블록이나 석재 등 보행자가 보행하는데 편안함을 느낄 수 있는 재질을 사용하고, 보행자우선도로가 일반도로의 보도와 교차할 경우 교차지점에는 보행자를 보호할 수 있는 구조로 바닥을 설치할 것
4. 빗물로 차량과 보행자의 통행이 불편하지 아니하도록 배수시설을 갖출 것
5. 보행자의 다양한 활동을 충족하면서 차량통행에 방해가 되지 아니하도록 적절한 위치에 보행자를 위한 편의시설을 설치할 것
6. 노면에서 유출되는 빗물을 최소화하도록 빗물이 땅에 잘 스며들 수 있는 구조로 하거나 식생도랑, 저류·침투조 등의 빗물관리시설을 설치하고, 나무나 화초를 심는 경우에는 그 식재면의 높이를 보행자우선도로의 바닥 높이보다 낮게 할 것

11) 제17조의4 보행자 보호구역의 지정 등

□ 개정이유

- 기존 교통약자 보호구역 및 보행자를 위한 신규 도로 등에서 보행자에게 가해되는 엄격한 활동제한 규정을 완화 적용하기 위한 '보행자 보호구역' 지정 제도 마련

□ 개정내용

- 지자체장의 '보행자 보호구역' 지정 권한 천명(제1항)
- 보행자 보호구역의 지정 대상 제시(제1항)
 - 개정안 제2조에 신설되는 보행자를 위한 도로(보행자우선도로, 생활도로)

- 현행 도로교통법의 교통약자 보호구역(어린이·노인·장애인 보호구역)
- 현행 교통약자법의 보행우선구역 등
- 지정된 보행자 보호구역에 대한 경찰청 협조 요청 규정 명시(제2항, 제3항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
〈신 설〉	<p>제17조의4(보행자 보호구역의 지정 등)</p> <p>① <u>특별시장등은 보행자의 안전하고 편리한 통행이 차마의 통행보다 우선 시 되어야 한다고 인정할 때에는 다음 각 호의 구역을 보행자 보호구역으로 지정할 수 있다.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 제17조의2제1항에 따른 보행자우선 도로 2. 제2조제7호에 따른 생활도로 3. 「도로교통법」 제12조제1항에 따른 어린이보호구역 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 <u>특별시장등은 보행자 보호구역에서 보행권을 보장하기 위하여 지방경찰청이나 경찰서장에게 대통령령으로 정하는 조치를 요청할 수 있다.</u></p> <p>③ <u>제2항에 따른 요청을 받은 지방경찰청장이나 경찰서장은 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다.</u></p>

□ 기대효과

- 보행자의 권리가 우선적으로 보장받아야 할 도로를 법률로 지정하여 일반 도로와 차별화된 운영방침을 적용할 수 있도록 제도적 발판을 마련

- 법적인 보호 장치가 부재했던 교통약자 보호구역, 이면도로 및 주거상업지역 내에서 지역주민과 유동인구의 안전하고 편안한 보행 활동을 보장함으로써 지역민을 위한 복지 향상과 지역 활성화에 기여

□ 유사입법례

❖ 교통약자 이동편의 증진법

제18조(보행우선구역의 지정) ① 시장이나 군수는 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 필요하다고 인정할 때에는 도로의 일정 구간을 보행우선구역으로 지정할 수 있다.

- ② 시장이나 군수는 제1항에 따라 보행우선구역을 지정하려면 보행우선구역의 지정 및 유지·관리를 위한 계획(이하 "지정계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.
- ③ 지정계획에는 해당 보행우선구역의 위치·면적, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사항이 포함되어야 한다.
- ④ 시장이나 군수는 지정계획을 수립할 때에는 미리 해당 지역을 관할하는 지방경찰청장 또는 경찰서장 등 관계 행정기관의 장과 협의한 후 해당 지역주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 지정계획을 확정·고시하여야 한다.
- ⑤ 보행우선구역의 지정기준, 의견청취 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- ⑥ 국가는 시장 또는 군수가 지정계획을 수립한 경우 예산의 범위에서 보행우선구역 정비에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

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
- ② 제1항에 따른 요청을 받은 지방경찰청장이나 경찰서장은 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다.

□ 시행령 가안

시행령 제 00 조(보행자 보호구역에서의 조치) 특별시장등은 법 제 17 조의 4 제 2 항에 따라 보행자 보호 구역에서 지방경찰청이나 경찰서장에게 다음 각 호의 조치를 요청할 수 있다.

1. 자동차의 일방통행 등 통행 제한
2. 자동차 운행속도 제한
3. 자동차의 정차나 주차의 금지
4. 「도로교통법」 제 8 조, 제 10 조, 제 68 조에서 규정하는 보행자 통행원칙 및 도로에서의 금지 행위에 대한 적용 완화
5. 그 밖에 보행자의 안전 확보를 위하여 특별시장등이 필요하다고 인정하는 사항

- 지체청이 경찰청에 요청할 수 있는 조치에 관한 사항 규정
- 차량의 통행 및 속도제한 등(제1호~제3호)
- 도로교통법에서 규정하는 보행활동 제한 관련 조항의 완화 적용(제4호)

12) 제18조 보행자전용길의 관리 등

□ 개정이유

- 보행자우선도로의 관리에 관한 조항 신설

□ 개정내용

- 보행자우선도로의 점검 및 유지·보수 의무 규정(제1항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
제19조(보행자전용길 관리대장의 비치) ① 특별시장등은 제16조제1항에 따라 보행자전용길을 지정하였을 때에는 매년 보행자전용길의 관리 실태를 점검하고, 필요한 경우에는 유지·보수를 하여야 한다. ② (생 략)	제19조(보행자전용길의 관리 등) ① ----- 제16조제1항에 따른 보행자전용길과 제17조의2제1항에 따른 보행자우선도로를 지정하였을 때에는 매년 그 ----- ----- ② (현행과 같음)

□ 기대효과

- 지정된 보행자우선도로가 일시적인 조성사업에서 그치지 않고 지속적으로 효력을 발생시킬 수 있도록 함

13) 제22조 보행자 통행의 우선 등

□ 개정이유

- 보행자의 자유로운 통행을 제약하는 도로교통법 제8조의 법적효력을 무력화하고, 보행자길에서의 보행자의 자유로운 통행을 보장하기 위함
- 또한, 보행안전법이 보행자 통행을 규정하는 타 법에 비해 우선시 될 수 있도록 함으로써 보행안전법의 법적 효력 강화를 꾀하기 위함

□ 개정내용

- 보행자길에서의 우측통행 원칙을 현실화하고, 도로교통법을 따르도록 한 단서 조항을 삭제(제2항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
제22조(보행자 통행의 우선 등) ① (생 략) ② <u>보행자길에서는 우측통행을 원칙으로 한다. 다만, 보행자길 중 「도로교통법」에 따른 도로에서의 통행방법에 관하여는 「도로교통법」에서 정하는 바에 따른다.</u> ③ (생 략)	제22조(보행자 통행의 우선 등) ① 현행과 같음 ② <u>보행자길에서는 보행자가 길의 전폭을 활용하는 것을 원칙으로 하되, 혼잡으로 보행자 간의 충돌이 예상되는 경우에는 우측통행을 우선으로 한다. 다만, 길가장자리구역 등의 보차혼용 보행자 길에서는 차량과의 충돌 방지를 최우선으로 고려하여 보행자가 통행의 방향을 자유롭게 선택할 수 있다.</u> ③ 현행과 같음

□ 기대효과

- 보행안전법의 법적 효력 강화
- 보행자길에서의 보행자 통행권 강화
- 보행자길에서의 교통사고 발생 시 보행자의 법적 보호 근거 마련

14) 제26조의2 보행안전지수의 산정 및 공표

□ 개정이유

- 보행안전 및 편의증진 기본계획 등의 시행효과를 모니터링하고 차기 계획수립의 목표 수치 제안을 위한 보행안전 진단도구 마련
- 지자체 보행환경 현황 파악을 위한 평가도구 마련

□ 개정내용

- 국민안전처장관이 기초지방자치단체를 대상으로 ‘보행안전지수’를 매년 산정하여 공표하도록 함(제1항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
〈신 설〉	<p><u>제26조의2(보행안전지수의 산정 및 공표)</u></p> <p>① 국민안전처장관은 기초지방자치단체의 보행안전 및 편의 증진 정책성과 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>

□ 기대효과

- 법정 계획 수립을 위한 뚜렷한 목표 수치 제안
- 기본계획, 지역계획, 보행관련 법정사업 전체에 대한 시행효과 검증
- 지수의 공표로 지자체 간 경쟁심 유발, 보행정책 활성화를 위한 지속적인 노력을 촉구

□ 유사입법례

❖ 교통안전법 제57조(교통문화지수의 조사)

- ① 지정행정기관의 장은 소관 분야와 관련된 국민의 교통안전의식의 수준 또는 교통문화의

수준을 객관적으로 측정하기 위한 지수(이하 "교통문화지수"라 한다)를 개발·조사·작성하여 그 결과를 공표할 수 있다.

② 교통문화지수의 조사 항목 및 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

□ 시행령 가안

- 보행안전지수 조사항목 2 부문(제1항)
 - ‘정책 이행 현황’ 부문: 정책추진을 위한 조례제정, 기본계획 수립, 예산 집행 정도 등을 평가
 - ‘보행자 사고 현황’ 부문: 관할지역에서 발생한 보행자 교통사고를 다각적으로 분석하여 반영. 향후 교통사고 외적인 보행자 사고에 관해서 평가지표 확장
- 보행안전지수의 산출방법(제2항, 제3항)
 - 지자체에서 보유한 보행환경 현황 자료, 보행자 교통사고발생 데이터 등을 조사하여 산정
 - 이를 위해 국민안전처장관이 지방자치단체장에게 보행안전지수의 산출을 위한 자료를 요청할 수 있도록 함

시행령 제 00 조(보행안전지수의 조사 항목 등) ① 법 제 26 조의 2 제 2 항에 따른 보행안전지수(이하 “보행안전지수”라 한다)의 조사 항목은 다음 각 호와 같다.

1. 정책 이행 현황
 2. 보행자 사고 현황 및 추이
 3. 그 밖에 국민안전처장관이 필요하다고 인정하여 정하는 사항
- ② 보행안전지수는 기초지방자치단체별 보행안전 실태와 보행자 교통사고 발생 정도를 조사하여 산정한다.
- ③ 국민안전처장관은 보행안전지수를 조사하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 해당 지방자치단체의 장에게 자료 및 의견의 제출 등 필요한 협조를 요청할 수 있다.

15) 제26조의3 보행환경 연구센터의 지정

□ 개정이유

- 개정안에 의한 ‘기본계획’의 수립과 ‘보행안전지수’의 개발 및 산출을 지원해줄 수 있는 전문 연구기관이 필요
- 현 보행관련 정책 사업을 지원하고 그 성과를 평가하기 위한 전문 기관 필요
- 보행관련 법제도·사업 등을 지속적으로 탐구, 보행자 안전사고 감소와 편의 증진 방안 마련을 위한 정책 연구기관의 설치가 필요

□ 개정내용

- 국민안전처장관이 공공기관 중 국가 보행환경 연구센터를 지정(제1항)
- 보행환경 연구센터는 보행 활성화 시책, 보행관련 제도, 보행안전 및 편의 증진시설 등에 관한 연구를 수행하고, 보행환경개선사업 관련 업무를 지원함(제2항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
〈신 설〉	<p>제26조의3(보행환경 연구센터의 지정) ① <u>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.</u></p> <p>② 제1항에 따른 보행환경 연구센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다. 1. 보행 활성화 시책의 발굴 2. 보행 관련 제도 발전을 위한 조사·연구 3. 보행환경 개선에 관한 조사·연구</p>

현 행	개 정 (안)
	<p>4. 기본계획 및 지역계획의 수립에 관한 지원</p> <p>5. 보행환경개선사업의 계획·시행 및 평가에 관한 지원</p> <p>6. 보행안전 및 편의 증진시설에 관한 연구</p> <p>7. 그 밖에 보행안전 및 편의증진을 위해 필요한 사항</p> <p>③ 제1항에 따른 보행환경 연구센터의 지정·운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>

□ 기대효과

- 보행환경개선사업 등의 시행 효과 증대
- 지속가능한 보행중심 도시로의 발전을 위한 중장기 시책을 발굴
- 여러 법률에 산재한 현 보행정책의 통합된 밑그림을 제시, 장기적인 보행정책의 효율화를 도모

□ 유사입법례

❖ 교통약자법 제24조의2(보행교통연구센터의지정)

- ① 국토교통부장관은 보행우선구역 사업의 전국적인 확산을 촉진하고 보행환경을 개선하기 위하여 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조제1항의 어느 하나에 해당하는 공공기관을 보행교통연구센터로 지정하여 운영할 수 있다.
- ② 제1항에 따른 보행교통연구센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다.
 1. 보행우선구역 사업의 중장기 추진계획 수립
 2. 보행우선구역 지정 지역의 현장조사, 설계자문 등 사업지원
 3. 보행우선구역 사업 시행의 효과 평가
 4. 보행우선구역 지정 지역의 사후 관리
 5. 보행우선구역 활성화 지원 등 보행환경 개선을 위한 연구
 6. 보행문화 형성을 위한 교육 및 홍보
 7. 그 밖에 보행우선구역의 활성화를 위하여 필요한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 사항
- ③ 제1항에 따른 보행교통연구센터의 지정·운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

❖ 녹색건축물 조성지원법 제23조(녹색건축센터의 지정 등)

- ① 국토교통부장관은 녹색건축물 조성기술의 연구·개발 및 보급 등을 효율적으로 추진하기

위하여 대통령령으로 정하는 전문기관을 녹색건축센터로 지정할 수 있다.

② 제1항의 녹색건축센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다.

1. ~ 4. 생략

③ 생략

④ 국토교통부장관은 제1항의 녹색건축센터에 대하여 예산의 범위에서 제2항 각 호의 업무를 수행하는 데 필요한 비용의 일부를 출연하거나 지원할 수 있다.

⑤ 제1항의 녹색건축센터의 지정 및 지정취소의 기준과 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

□ 시행령 가안

- 보행환경 연구센터의 지정기준 및 운영방식

시행령 제 00 조(보행환경 연구센터의 지정·운영 등)

① 국민안전처장관은 법 제26조의3제3항에 따라 지정되는 보행환경 연구센터는 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 보행환경연구에 필요한 전문 인력을 보유하고 있을 것

2. 최근 3년간 보행환경에 관한 연구수행 실적을 보유하고 있을 것

3. 그 밖에 보행환경연구를 위하여 필요하다고 국민안전처장관이 정하여 고시하는 요건을 갖춘 것

② 보행환경 연구센터로 지정된 기관은 법 제30조제3항에 따라 전년도 사업실적과 해당 연도의 사업계획을 매년 1월 말까지 국민안전처장관에게 보고하여야 한다.

③ 보행환경 연구센터로 지정된 기관은 제2항에 따른 사업계획을 변경하려는 경우에는 사업계획을 변경하기 전에 국민안전처장관에게 보고하여야 한다.

16) 제28조 권한의 위임·위탁

□ 개정이유

- 개정안에 따라 신규 지정되는 연구센터에게 기본계획·지역계획, 보행환경개선사업계획, 보행안전지수의 개발 및 산정에 관한 업무를 위탁할 수 있도록 조문 개정

□ 개정내용

- 지자체장은 현행 '실태조사', '지역계획', '보행환경개선사업계획'을 전문기관에 위탁, 지원받을 수 있음(제2항)

- 국민안전처장관은 개정안에 따른 신규 '기본계획', '보행안전지수' 관련 업무를 전문기관 등에게 위탁할 수 있음(제4항)

□ 개정(안)

현 행	개 정 (안)
<p>제28조(권한의 위임·위탁) ① (생 략)</p> <p>② 특별시장등은 제6조제1항에 따른 실태조사를 관계 전문기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.</p> <p>1. ~ 3 <신 설></p> <p>③ (생 략)</p> <p><신 설></p>	<p>제28조(권한의 위임·위탁) ① (현행과 같음)</p> <p>② ----- 다음 각 호의 사항을 -----.</p> <p>1. 제6조제1항에 따른 실태조사 2. 제7조제1항에 따른 지역계획의 수립 3. 제10조제1항에 따른 보행환경개선사업계획</p> <p>③ (현행과 같음)</p> <p>④ 국민안전처장관은 다음 각호의 사항을 관계 전문기관 또는 전문연구기관 등에 위탁할 수 있다.</p> <p>1. 제7조의2제1항에 따른 기본계획의 수립 2. 제26조의2제1항에 따른 보행안전지수의 개발·조사 및 산정</p>

□ 기대효과

- 위탁기관의 업무범위 명시, 업무 수행의 효율성 증대

3. 비용추계

1) 재정수반요인

□ 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립

- 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립(안 제7조의2)
- 국민안전처장관은 보행자의 안전 및 편의증진을 촉진하기 위하여 5년 단위의 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하여야 한다(제1항).

□ 중앙 및 지역 위원회의 설치

- 중앙 보행안전편의증진위원회의 설치(안 제8조의2)
- 국민안전처장관은 보행 관련 정책에 관한 사항을 심의·조정하기 위하여 중앙 보행안전편의증진위원회(이하 "중앙위원회"라 한다)를 설치하여야 한다(제1항).
- 지역 보행안전편의증진위원회의 설치(안 제8조의3)
- 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 지방자치단체 소관의 주요 보행 정책 등을 심의하기 위하여 지역 보행안전편의증진위원회(이하 "지역위원회"라 한다)를 설치하여야 한다(제1항).

□ 보행안전지수의 산정 및 공표

- 보행안전지수의 산정 및 공표(안 제26조의2)
- 국민안전처장관은 보행자의 안전확보 및 편의증진 수준을 객관적으로 측정하기 위한 지수(이하 "보행안전지수"라 한다)를 개발·조사·작성하여 그 결과를 공표할 수 있다(제1항).

□ 보행환경 연구센터의 지정 및 운영

- 보행환경 연구센터의 지정 및 운영(안 제26조의3)
- 국민안전처장관은 보행안전 및 편의 정책의 지속적인 발전과 안전한 보행환경의 조성 등을 위하여 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조제1항의 어느 하나

에 해당하는 공공기관을 국가 보행환경 연구센터(이하 “보행환경 연구센터”로 한다)로 지정하여 운영할 수 있다(제1항).

2) 비용추계의 전제

- 개정안의 시행일은 공포 후 1년이 경과한 날부터로 규정하고 있어 추계기간은 2017년부터 2021년까지 5년으로 한다.
- 현행 보행안전법에 수록된 정책은 제외하였으며, 개정안에 의해 추가적으로 소요되는 비용만 추계한다.
- 국가 보행환경 연구센터는 신축하지 않고 기존사무실을 임대하여 사용하는 것으로 가정하여 추계한다.

3) 비용추계의 상세내역

□ 추계의 대상과 내용

- 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립(안 제6조)
 - 안 제7조의2는 국민안전처장관이 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하도록 규정하고 있어 이에 따른 재정소요가 발생될 것으로 예상된다.
 - 구체적인 계획내용은 추후 사업의 방향에 따라 달라질 것이며 이에 대한 정확한 재정소요의 예측은 어려우므로, 유사 계획인 건축정책 기본계획⁵⁰⁾에 근거하여 추산하였다.
 - 국가 기본계획의 수립은 연간 약 3억1천만 원으로 5년마다 수립되는 계획의 성격상 2017~2021년간 총 3억1천만 원의 비용이 소요될 것으로 예측된다.

50) 국가 건축정책 기본계획은 3억 1천, 경기도 건축정책 기본계획 6억 (기본계획 3억 3천, 건축디자인가이드라인 2억 7천), 인천 건축정책 기본계획 3억 3천 (기본계획 2억 7천, 건축디자인가이드라인 6천), 충남 건축정책 기본계획 3억 2천 (녹색건축물 기본계획 포함)

[표 4-2] 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립에 따른 추가 재정소요(2017~2021) (단위: 백만원)

구 분	2017	2018	2019	2020	2021	합 계
국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립	310	-	-	-	-	310

- 중앙 및 지역 위원회의 설치(안 제8조의2, 제8조의3)
 - 안 제8조의2, 제8조의3은 국민안전처장관이 보행안전편의증진위원회(중앙위원회)를 설치, 시·도지사는 지역보행안전편의증진위원회(지역위원회)를 설치하도록 규정하고 있어 이에 따른 재정소요가 발생될 것으로 예상된다.
 - 본 추계에서는 중앙 및 지역위원회의 설치와 유사한 도시재생위원회의 설치비용 등을 근거⁵¹⁾로 하여 재정소요를 예측하였다.
 - 중앙위원회 비용은 수당 및 여비 등을 포함하여 연간 3천만 원, 지역위원회 비용은 수당과 여비 등을 포함하여 1개 지역 당 연간 2천5백만 원, 17개 지역 전체에서 연간 4억2천5백만 원으로 추산하였으며, 2021년까지 총 22억7천5백만 원이 소요될 것으로 예측된다.

[표 4-3] 보행안전편의증진위원회의 설치에 따른 추가 재정소요(2016~2020) (단위: 백만원)

구 분	2017	2018	2019	2020	2021	합 계
보행안전편의증 진위원회의 설치	중앙 위원회	30	30	30	30	150
	지역 위원회	425	425	425	425	2,125
계	455	455	455	455	455	2,275

- 보행안전지수의 산정 및 공표
 - 안 제26조의2는 국민안전처장관이 보행안전지수의 개발과 조사를 수행하고 결과를 작성하여 공표하도록 되어 있어 이에 따른 재정소요가 발생될 것으로 예상된다.
 - 본 추계에서는 유사한 지수사례인 교통문화지수(국토교통부)의 개발 및 실태조

51) 경기도 도시재생 활성화 및 지원에 관한 조례안 비용 추계서

사 예산⁵²⁾에 근거하여 추산하되, 보행안전지수의 성격을 고려하여 감액하여 산정하였음. 개발비용은 물가상승률을 고려하여 약 8,000만 원 정도로 추산하였으며, 연간 산정 비용을 최소화할 수 있는 형태로 개발하는 것을 원칙으로 하여 개발 이후 산정비용을 약 5천만 원으로 추산함

- 초기 보행안전지수의 개발에 들어가는 비용은 약 8천만 원, 매년 지수산출을 위한 조사에 들어가는 비용은 연간 5천만 원으로, 2021년까지 총 3억3천만 원이 소요될 것으로 예측된다.

[표 4-4] 보행안전지수의 개발 및 산정에 따른 추가 재정소요(2017~2021) (단위: 백만원)

구 분	2017	2018	2019	2020	2021	합 계
보행안전지수의 산정 및 공표	130	50	50	50	50	330

- 국가 보행환경 연구센터의 지정 및 운영
 - 안 제26조의3은 국민안전처장관이 보행안전 및 편의증진 정책의 지속적인 발전과 안전한 보행환경의 조성 등을 위하여 기존의 공공기관을 국가 보행환경 연구센터로 지정·운영할 수 있다고 규정되어 있어 이에 따른 재정소요가 발생될 것으로 예상된다.
 - 본 안은 기존의 기관을 센터로 지정하는 것이므로 사무실 신축비를 제외하고 인건비, 운영비, 임차료, 자산취득비가 소요될 것으로 예상된다.
 - 본 추계에서는 인건비를 제외한 운영비, 자산취득비, 1인당 평균 사무공간의 크기를 국회예산정책처에서 발행한 「법안비용추계 원리와 방법」의 ‘정책연구기관’ 단가(국회예산정책처, 2007, p.134)에 근거하여 추산하였다.
 - 또한 인력의 구성은 앞 4.5절의 참고자료를 바탕으로 센터장 1명, 사업지원부 1명, 정책지원부 2명, 정책사업연구부 2명, 행정지원부 1명을 배정하여 총 7명으로 가정하였으며, 연구센터의 사무실은 서울 기타지역의 오피스를 임차하여 사용하는 것으로 가정하였다.

52) 교통문화지수 지표조사 지침제정 연구용역의 계약금액은 63,500,000원이었으며, 2015년 실태조사 용역의 계약금액은 371,033,722원이었음(출처: 정책연구관리시스템: 교통안전공단 홈페이지)

[표 4-5] 국가 보행환경 연구센터의 지정 및 운영을 위한 비용구조표(2017년 기준)

	인건비		운영비	임차료	자산취득비
업무측정단위	임원 1인	직원 1인	1인(명)	m ²	1인(명)
업무량	1명	6명	7명	616m ² (7명 × 88m ²)	7명
단위원가	142백만원	61백만원	19,39백만원	14,800원	28,8백만원
합 계	514백만원		779.68백만원	547.00백만원	201.60백만원

- 공공기관 경영정보 공개시스템 기타공공기관 연봉 통계자료에 근거하여, 임원 1인의 연봉은 142,791천원, 직원 1인의 연봉은 61,913천원으로 추산하였으며, 여기에 국회예산정책처 「재정 기준선 전망」에 따른 인건비 상승률 7.1%(국회 예산정책처, 2008, p.323)를 적용하여 2021년까지 총 인건비는 약 29억6천3백만 원이 소요될 것으로 예측된다.
- 정책연구기관의 평균 자산취득비는 1인당 28.8백만 원으로, 7인에 대한 전체 자산취득비는 약 2억2백만 원으로 예측된다.
- 운영비에 대하여 연구센터의 세부 사업과제에 대한 확정된 계획이 없으므로, 국회예산정책처(2007)에 따라 인건비의 21.99%를 연차별 운영비로 산정하였으며, 2017년부터 2021년까지 각 인건비의 21.99%를 합산하면 5년간 총 7억7천9백만 원이 소요될 것으로 예측된다.
- 임차료와 관련하여 정책연구기관의 평균 사무공간은 1인당 약 88m²(국회예산정책처, 2007, p.134)이므로 보행환경 연구센터의 사무공간은 전체 616m²로 추정되며(7명×88m²), 2014년 12월말 기준 사무실 임차료 14,800원/m²/월(국토교통부, 2015a, p.8)을 적용하여 2017년 임차료를 1억 9백4십만 1천6백원으로 추산하였다(616m²×14,800원×12개월). 한편 최근 3년간 임대료의 변동은 거의 없는 수준이므로⁵³⁾ 2021년까지 임차료는 모두 동일하게 적용하였으며, 따라서 5년간 임차료는 총 5억4천7백만 원이 소요될 것으로 예측된다.

53) 서울 기타지역 최근 3년간 월세전환 임대료 추세는 2013년 1분기 14.1천원/m², 2014년 1분기 14.0천원/m², 2015년 1분기 14.1천원/m²으로 3년간 연평균 상승률은 약 0.0%(변동없음)로 산출됨(한국감정원 부동산통계정보시스템에서 제공하는 통계자료 중 '상업용부동산', '지역별 임대료' 자료 참고)

[표 4-6] 국가 보행환경 연구센터의 지정 및 운영에 따른 추가 재정소요(2017~2021) (단위: 백만원)

구 분	2017	2018	2019	2020	2021	합 계
인건비	514.26	550.78	589.89	631.77	676.63	2,963.33
운영비	136.18	145.85	156.21	162.27	179.17	779.68
임차비	109.40	109.40	109.40	109.40	109.40	547.00
자산취득비	201.60	—	—	—	—	201.60
총비용	961.44	806.03	855.50	903.44	965.20	4,491.61

4) 비용추계 결과

- 개정안에 따라 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립, 보행안전편의증진 위원회의 설치, 보행안전지수의 산정·공표, 국가 보행환경 연구센터의 지정·운영에 소요되는 비용은 2017~2021년간 약 74억7백만 원 가량으로 예상된다.

[표 4-7] 개정안에 따른 추가 재정소요 (2017~2021년) (단위: 백만원)

		2017	2018	2019	2020	2021	합 계
개정 안에 따른 추가 재정 소요	안 제7조의2 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립	310	—	—	—	—	310
	안 제8조의2, 제8조의3 보행안전편의증진위원회 설치	455	455	455	455	455	2,275
	안 제26조의2 보행안전지수의 산정·공표	130	50	50	50	50	330
	안 제26조의3 보행환경 연구센터의 지정·운영	961	806	856	903	965	4,492
	계	1,856	1,311	1,361	1,408	1,470	7,407

제5장 결론

1. 연구 성과
2. 연구의 한계 및 향후 과제

1. 연구 성과

1) 보행관련 법제 및 정책 추진체계의 한계점 확인

□ 보행관련 기본 개념에 대한 법적 정의 및 규정 미비

본 연구에서 보행관련 법제 및 정책 추진현황을 검토한 결과, 보행자, 보행자 공간, 보행권 등 기초개념에 대한 법적 정의의 미비로, 보행자 보호 조치 등 보행권 확대를 위한 기반이 취약한 것으로 확인되었다. 또한, 보행로와 법정 보호구역 등 보행자 공간에서의 법적 보호 조치 부족으로, 실질적인 보행권이 법적으로 보장받지 못하고 있었다.

□ 보행관련 정책 추진체계의 한계

또한, 국가교통안전기본계획, 교통약자 이동편의 증진계획, 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획 등 보행관련 법정 계획의 중복성이 심화되고 있는 반면, 보행정책을 총괄해야할 보행안전법의 경우 국가계획 및 소관 위원회에 대한 근거 규정이 없는 것으로 확인되었다. 정책사업 측면에서도, 사업

활성화를 위한 법적 기반 및 성과 평가체계 부재로, 사업의 실효성 및 확산 가능성이 축소되고 있는 것으로 나타났다. 이처럼 현행 보행관련 정책 추진체계가 다양한 한계를 드러내고 있음을 확인할 수 있었다.

2) 보행관련 법제 개선방향 및 보행안전법 개정안 마련

□ 보행관련 법제 개선방향 도출

다음으로, 본 연구에서는 다음과 같은 보행관련 법제의 개선방향을 도출했다.

- 보행권 강화를 위해 관련 기초개념의 법제화와 보행안전법의 법적 효력 강화 필요
- 국가 보행정책 추진 체계 확립을 위해, 국가 기본계획 수립 및 위원회 설립 필요
- 관련 정책사업 추진을 위해, 보행자우선도로 등 보행자 보호공간에 대한 법적 근거와 보호조치 마련 필요

□ 보행안전법 개정안의 주요 내용

상기한 개선방향을 바탕으로, 본 연구에서 제안하는 보행안전법 개정안의 주요 내용은 다음과 같다.

- (보행권 강화 관련) 보행권 및 보행안전법의 법적 지위 강화를 위하여, 목적(제1조), 정의(제2조), 다른 법률과의 관계(제5조), 보행자 통행 우선(제22조) 등을 개정
- (기본계획의 수립/위원회의 설치) 기존의 관련 법제와 법정 계획을 포괄하는 보행정책 중심 체계를 마련하기 위하여, 국가 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립과 관련 국가지역 위원회의 설치 근거를 마련
- (보행자우선도로/보행자 보호구역) 보행자의 안전이 특별히 위협받고 있는 보차혼용공간에서의 보행권 신장을 위하여, 보행자우선도로의 지정과 조성에 관한 근거 조항을 마련. 또한, 보행자 보호조치 강화를 위하여, 보행자 보호구역 지정 규정을 신설

- (보행안전지수/보행환경 연구센터) 정책성과 평가도구 마련과 보행정책 추진을 위한 연구개발 확대를 위하여, 보행안전지수 공표와 보행환경 연구센터 지정에 관한 근거 규정을 마련

상기한 내용을 바탕으로, 본 연구의 주요 연구 내용과 결과를 요약하면 그림 5-1과 같다.

3) 기대 효과

본 연구에서 제안한 보행안전법 개정(안)을 토대로 보행권 보장의 근거를 마련함으로써, 국가 및 지자체 보행사업이 더욱 활성화될 것으로 기대된다. 더 나아가, 보행자 공간 확대와 보행자 공간에서의 보행권 신장을 통해, 보행 활성화와 국민 행복 증진에 기여할 수 있을 것으로 기대된다.



[그림 5-1] 연구 내용 종합

2. 연구의 한계 및 향후 과제

1) 연구의 한계

본 연구를 통해 보행안전법 개정안을 제안했으나, 보행관련 법제의 전체적인 틀 내에서 이는 미봉책에 불과할 수 있다. 보다 근본적인 개선을 위해서는 보행안전법 전면 개정을 비롯하여 관련 법제의 전면 재검토와 통합 개정이 요구된다. 그러나 아직까지 이에 대한 논의나 공감대 형성이 부족한 것이 현실이므로, 이를 위한 논의를 지속적으로 유지할 필요가 있다.

2) 향후 과제

본 연구에서 제안하는 바와 같이 보행안전법이 개정될 경우 기존 법제와 상충되는 부분이 생길 수 있으므로, 보행안전법 개정안에 맞춰 기존 법률의 세부 조항을 조정할 필요가 있다. 특히, 장기적으로는 관련법의 보행관련 조항을 보행안전법 중심으로 흡수통합하여, 보행자의 권리 신장이나 보행관련 정책 및 사업 추진에 관한 사항을 보행안전법 중심으로 재편할 필요가 있다.

이 외에도, 본 연구과정에서는 반드시 도입이 필요하나 현장 여건 상 아직은 시기상조일 수 있는 법적 조치에 대한 다양한 의견이 제기되었다. 대표적으로, 보행영향평가 제도의 도입 논의가 진행되었으나, 아직까지는 관련 제도를 추진하기 위한 제도적 장치가 부족해 구체화되지 못했다. 따라서 이러한 제도를 비롯해, 보행권 강화 및 보행관련 정책의 제도적 기반 마련을 위해 지속적인 연구와 정책개발 논의가 필요할 것으로 보인다.

참고문헌

- 경찰청(2010a), 생활도로 속도관리 및 교통시설 설치·운영 지침.
- 경찰청(2010b), 「외국 도로교통법령 번역집Ⅰ: 일본」.
- 경찰청(2010c), 「외국 도로교통법령 번역집Ⅱ: 영국」.
- 경찰청(2010d), 「외국 도로교통법령 번역집Ⅲ: 독일」.
- 경찰청(2010e), 「외국 도로교통법령 번역집Ⅳ: 미국」.
- 교육부(2015), “「학생안전 및 보호에 관한 법률」안 소개», 「학생안전지역 시범사업 성과발표회 자료집」.
- 교통안전공단 교통안전교육원(N/A), 교통안전법 해설.
- 교통안전공단(2006), 「해외통신원 보고 자료집: 2006년도」.
- 국립재난안전연구원(2014a), 「보행안전을 위한 적용기술 및 설치기법 개발」.
- 국립재난안전연구원(2014b), 「시민참여형 생활안전 환경조성 서비스 방안」.
- 국민안전처 내부자료a, 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 이행실태 조사자료.
- 국민안전처 내부자료b, 어린이·노인·장애인 보호구역 현황 자료.
- 국민안전처(2015), “안전시설 미비가 교통사고 주요 원인, 총 443건 시설개선 계획”, 8월 5일자 보도자료.
- 국토교통부(2013), “2017년까지 교통사고 사망자 30% 줄인다: ‘교통사고 사상자 줄이기 종합대책’...사람 우선 교통문화 유도”, 7월 19일자 보도자료.
- 국토교통부(2014), 2013년 보행우선구역 사업 연구.
- 국토교통부(2015a), “14년 4분기 및 연간 상업용부동산 임대동향조사 결과”, 1월

28일자 보도자료.

국토교통부(2015b), 도로법 해설.

국토해양부 도시광역교통과(2011), 대중교통 전용지구 설계 및 운영 지침.

국토해양부(2010), 2010년도 보행우선구역 활성화 연구.

국토해양부(2011a), 제1차 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획.

국토해양부(2011b), 제1차 지속가능 국가교통물류발전 기본계획.

국토해양부(2011c), 제7차 국가교통안전기본계획.

국토해양부(2012a), 제2차 교통약자이동편의증진계획.

국토해양부(2012b), 「보행자우선도로의 설치 및 관리 기준에 관한 연구」.

국토해양부·법무부·행정안전부·보건복지가족부·경찰청(2008), 교통사고 사상자 절
반줄이기 종합시행계획.

국회예산정책처(2008), 「재정 기준선 전망」.

국회예산정책처(2007), 「법안비용추계 원리와 방법」.

김남석(2015), "네덜란드의 Woonerf", 「교통사고제로화 Brief」, v2(1), pp.2-5.

김승남(2015), "보행친화도시 조성 정책 현황", 「건축과 도시공간」, v18, pp.22-37.

남궁지희(2014), "서울시 최초의 대중교통전용지구-신촌 연세로", 「건축과 도시공간」,
v4, pp.69-77.

다이내믹 부산(2014), "부산, 걷기 더 편한 도시로", 7월 16일자 보도자료.

대구광역시(2009), "중앙로 대중교통전용지구 조성". 대구광역시 내부자료.

대구광역시(2014), "대구광역시 대중교통전용지구 조성사업", 「ICLEI」, 사례연구 시
리즈 7호, pp.1-6.

대한민국정부(2008), 이명박 정부 100대 국정과제.

도로교통공단(2014a), 「2014년판 OECD 회원국 교통사고 비교」.

도로교통공단(2014b), 「2014년판 지역별 도로교통사고비용의 추계」.

도로교통공단(2014c), 「교통사고 분석 자료집: 2013년 어린이 교통사고 특성분석」.

도로교통공단(2015), 「2015년판 교통사고 통계분석」.

명효희·정미경·최미선·강소정(2013), 「도로이용자 지향적 도로교통법제 구현을 위한
도로교통법 개정방안 연구」, 도로교통공단 교통과학 연구원.

- 박상현·정성희(2013), 「보행자 안전확보 기술개발 기획연구」.
- 박영도(2006), 「기본법의 입법모델연구」, 한국법제연구원.
- 박진경(2013), 「생활안전형 보행환경정책 개선방안」, 한국지방행정연구원.
- 삼성교통안전문화연구소(2014), “보행자 교통사고 실태와 대책”, 「교통사고 예방의 달인 시리즈」, v2006(24), pp.1-17.
- 서민호(2013), '대중교통-보행-자전거 중심의 복합환승센터 기반시설 정비 및 시범 사업 추진방안 연구' 해외출장복명서, 국토연구원.
- 서울특별시 도시교통본부(2015), 2015년 아마존사업 추진계획.
- 서울특별시(2009), 「서울시 유동인구조사 백서」.
- 서울특별시(2012), “보행이 차보다 먼저입니다: 보행친화도시 서울 비전”. 12월 27일자 보도자료.
- 서울특별시(2014), 「서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립연구」.
- 서울특별시(2015), 「보행자우선도로·아마존 시범사업 타당성 기초조사 연구」.
- 오성훈·김지엽·박예슬(2014), “보행자우선 도로의 보행권확보를 위한 관련법 개선방안”, 「국토계획」, v49(8), pp.79-90.
- 오성훈·서선영(2013), 「보행중심도시 조성정책 및 제도 연구」. 건축도시공간연구소.
- 오성훈·성은영(2009), 「보행환경 다면평가 시스템 구축 연구」, 건축도시공간연구소.
- 울산광역시(2014), 보행안전 및 편의증진 기본계획.
- 유정복 외 14인(2009), 「보행문화 개선에 관한 시행방안 연구」. 한국교통연구원.
- 이현주(2009), 「보행자 안전 대책의 효율적 추진방안 연구」. 교통안전공단
- 정경옥·설재훈·박병정(2011), 「완전도로(Completes Streets) 구현 방안 연구」, 한국교통연구원.
- 제18대 대통령직인수위원회(2013), 박근혜정부 국정과제.
- 하동익 외 11인(2014), 「보행안전을 위한 적용기술 및 설치기법 개발」. 국립재난안전연구원.
- 한국교육개발원(2013), 「학생안전지역 통합 관리 및 운영체계 구축 연구」.
- 한국교육개발원(2015), “학생안전지역 시범사업 성과와 과제”, 「학생안전지역 시범사업 성과발표회 자료집」.
- 행정안전부(2009), “보행환경에 관한 국민의식조사 결과 발표”, 12월 28일자 보도자료.

행정안전부(2011a), 「어린이·노인·장애인 보호구역 지침통합 및 효과분석 연구」.

행정안전부(2011b), 어린이·노인·장애인 보호구역 통합 지침.

행정안전부(2013a), 「2013년 보행업무편람」.

행정안전부(2013b), 2013년 안전한 보행환경 조성 사업 추진지침.

행정안전위원회(2011), 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률안 검토보고서」.

Department for Transport London(2011), “Shared space”, *Local Transport Note 1/11*.

Department of Transportation(2007), *Pedestrian Road Safety Audit Guidelines and Prompt Lists*, US.

European Parliament(1988), *The European Charter of Pedestrians’ Right*.

European Transport Safety Council(2015a), *Making Walking and Cycling on Europe’s Roads Safer*.

European Transport Safety Council(2015b), “Germany unblocks 30km/h zones”, (ETSC, 2015.4.17.).

New York City Department of Transportation(2010), *The New York City Pedestrian Safety Study and Action Plan*.

Simon Moody and Melia, S.(2014), “Shared space research, policy and problems”, *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport*, v167(6), pp.384–392.

Smart Growth America(2015), *The Best Complete Streets Policies of 2014*.

The World Health Organization(2013), *A Road Safety Manual for Decision-makers and Practitioners: Pedestrian safety*.

e-나라지표, www.index.go.kr. (2015.9.2.)

공공기관 경영정보 공개시스템, www.alio.go.kr. (2015.10.9.)

교통사고분석시스템(TAAS), taas.koroad.or.kr. (2015.9.22.)

교통안전공단 홈페이지, www.ts2020.kr. (2015.8.18.)

법제처, www.moleg.go.kr. (2015.7.30.)

서울특별시 홈페이지, www.seoul.go.kr. (2015.8.29.)

정책연구관리시스템, www.prism.go.kr. (2015.8.29.)

한국감정원 부동산통계정보시스템, www.r-one.co.kr. (2015.9.4.)

Improvement of Pedestrian Safety and Convenience Enhancement Act

Kim, Seung-Nam
Son, Dong Pil

Although the Pedestrian Safety and Convenience Act was established in 2012 to enhance pedestrian rights and improve the quality of pedestrian environments, it has still diverse limitations in terms of (1) a guarantee of fundamental human rights, (2) a system for policy implementation and (3) application of specific policies. Against this backdrop, this study aims to suggest an amendment of the act through reviewing of related acts and policies. The main suggestions are as follows.

Firstly, to strengthen stature of the act, the government should redefine a definition of pedestrian rights and principles of pedestrian passage. Moreover, Pedestrian Safety and Convenience Act have to have priority over other acts related to the pedestrian rights.

Secondly, to settle a central system for pedestrian policy including current legal plans, the government should set a legal background on national planning and committee for pedestrians.

Thirdly, to enhance pedestrian rights on the street without sidewalk (shared street), the act need to introduce a new article that supports a Pedestrian Priority Street and Pedestrian Safety Zone.

Lastly, to make a tool for pedestrian policy evaluation, the

government should introduce articles regarding the Pedestrian Safety Index and Pedestrian Environment Research Center.

Through this revision, we expect that the pedestrian rights will be enhanced, and moreover various urban design projects for pedestrians will be activated.

**Keywords: Pedestrian Safety and Convenience Act, Pedestrians,
Pedestrian Rights, Pedestrian Environment**

부록1. 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 개정안 전문

법률 제 호

보행안전 및 편의증진에 관한 법률 일부개정(안) 전문

【개정】

제1조(목적) 이 법은 모든 국민이 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상시킴으로써 공공의 복리 증진에 이바지함을 목적으로 한다.

【개정】

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "보행자길"이란 보행자의 통행을 위한 장소로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.
 - 가. 「도로교통법」 제2조제10호에 따른 보도
 - 나. 「도로교통법」 제2조제11호에 따른 길가장자리구역
 - 다. 「도로교통법」 제2조제12호에 따른 횡단보도(이하 "횡단보도"라 한다)
 - 라. 「도로교통법」 제2조제31호에 따른 보행자전용도로
 - 마. 「자연공원법」 제2조제5호에 따른 공원구역 및 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 도시공원 안에서 보행자의 통행에 제공되는 장소
 - 바. 「항만법」 제2조제5호라목에 따른 항만친수시설 중 보행자의 통행에 제공되는 장소
 - 사. 지하보도, 육교, 그 밖의 도로횡단시설

- 아. 그 밖에 통학로, 탐방로, 산책로, 등산로, 숲체험코스, 골목길 등 불특정 다수의 보행자가通行할 수 있도록 공개된 장소
2. "보행환경"이란 보행자가通行하면서 접하게 되는 물리적·생태적·역사적·문화적 요소와 보행자의 안전하고 쾌적한通行에 영향을 미치는 모든 요소를 말한다.
3. "보행자"란 차마(車馬)를 타지 않고 인간의 힘으로 걷거나 이동하는 사람을 의미한다. 단, 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조제1호에 따른 교통약자와 유모차 및 보행보조용 의자차를 포함한다.
4. "보행권"이란 보행자가 육체적·정신적 행복을 충분히 보호받을 수 있는 환경에서 공공영역이 주는 쾌적성을 누릴 권리를 말한다.
5. "보차혼용도로"란 보도와 차도가 분리되지 않고 보행자와 차량이 혼재하여 이용하는 도로를 말한다.
6. "보행자우선도로"란 보차혼용도로 중 보행자通行이 차량通行에 우선하며, 보행자의 안전과 편의가 보장되는 도로를 말한다.
7. "생활도로"란 보행자의 일상적인 가로활동이 집중되는 곳으로서 보행자 보호를 위해 특별히 차량통행속도 관리가 필요한 도로를 말한다.

제3조(보행권의 보장) ① 국가와 지방자치단체는 이 법 또는 다른 법률에서 정하는 바에 따라 공공의 안전 보장, 질서 유지 및 복리 증진을 저해하지 아니하는 범위에서 국민이 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리를 최대한 보장하고 진흥하여야 한다.

② 국가와 지방자치단체는 모든 국민이 장애, 성별, 나이, 종교, 사회적 신분 또는 경제적·지역적 사정 등에 따라 보행과 관련된 차별을 받지 아니하도록 필요한 조치를 마련하여야 한다.

③ 보행권을 보장하고 증진하기 위한 정책은 다음 각 호의 기본원칙에 따라 추진되어야 한다.

1. 시설물의 설치, 차량의 소통 등 보행여건에 영향을 미치는 각종 제도 및 사업 등으로 인하여 보행자의 생명과 신체에 위험과 피해를 초래할 우려가 있는 때에는 해당 제도 및 사업 등에 따른 편익보다 보행자의 안전을 우선하여야 한다.
2. 특별한 사정이 없는 한 도로의 폭, 차량 및 보행자의 통행량 등이 유사한 지역 간에는 보행여건의 격차가 심각하게 발생하지 아니하도록 하여야 한다.
3. 보행정책의 수립·추진은 보행자의 안전과 목표지점에서의 접근의 편리성과 함께 삶의 공간으로서의 쾌적성 및 미관성을 동시에 고려하여야 한다.
4. 보행권 증진 및 보행환경 개선사업을 추진하는 기관 간에 유기적 협조체제를 구축하여 안전한 보행환경이 체계적·합리적으로 조성·정비·관리될 수 있도록 하여야 한다.

④ 안전한 보행환경이 적절히 조성되지 아니한 경우에는 특별한 사정이 없는 한 보행자에게 불리하게 책임을 부과하거나 법률을 적용·해석하여서는 아니 된다.

제4조(국가와 지방자치단체의 책무) ① 국가와 지방자치단체는 보행자가 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행자길을通行할 수 있도록 정책을 수립하고 시행하여야 한다.

② 국가와 지방자치단체는 노인, 임산부, 어린이, 장애를 입은 사람 등 스스로의 힘으로

는 보행이 불편한 사람이 차별 없이 보행자길을 안전하고 편리하게 통행할 수 있도록 보행환경을 조성하기 위하여 노력하여야 한다.

- ③ 국가와 지방자치단체는 보행권 확보 및 보행환경 개선과 관련된 사업을 하는 자에게 예산의 범위에서 그 경비의 전부 또는 일부를 보조할 수 있다.

【개정】

제5조(다른법률과의 관계) ① 이 법은 보행자의 통행과 안전 및 편의증진, 보행환경의 조성 등에 관하여 다른 법률보다 우선하여 적용한다.

- ② 보행자의 안전 및 편의증진과 보행환경의 조성 등에 관하여 다른 법률을 제정하거나 개정하는 경우에는 이 법에 부합하도록 하여야 한다.

제6조(보행안전 및 편의증진 실태조사) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시의 관할구역에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 "특별시장등"이라 한다)는 보행자의 안전확보 및 편의증진 정책을 수립·시행하기 위하여 5년의 범위에서 대통령령으로 정하는 기간마다 관할 지역의 보행자길에 대하여 다음 각 호의 사항에 대한 실태조사를 하여야 한다.

1. 보행자길에 설치된 안전시설 및 관리 현황
 2. 보행자길에서 통행을 방해하거나 보행자의 안전을 위협하는 시설물 및 적치물(積置物) 등의 현황
 3. 「개인정보 보호법」 제2조제7호에 따른 영상정보처리기기(이하 "영상정보처리기기"라 한다), 보안등, 그 밖에 보행자를 범죄와 사고로부터 안전하게 보호하기 위한 시설의 설치 및 관리 현황
 4. 그 밖에 보행자의 안전확보 및 편의증진을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항
- ② 특별시장등은 제1항에 따른 실태조사를 위하여 필요하면 관계 행정기관, 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관에 관련 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 자료 제출을 요청받은 관계 행정기관 등은 특별한 사정이 없으면 그 요청에 따라야 한다.

【개정】

제7조(지역 보행안전 및 편의증진 계획의 수립) ① 특별시장등은 제6조제1항에 따른 실태조사 결과를 기초로 대통령령으로 정하는 절차와 방법에 따라 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년마다 지역 보행안전 및 편의증진 계획(이하 "지역계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

- ② 지역계획에는 제7조의2제2항 각 호의 사항과 관할 지방자치단체의 지역적 특성을 고려한 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 보행자의 안전확보 및 편의증진을 위한 정책의 기본방향 및 목표
2. 연도별 사업추진 및 필요한 자원 조달 계획
3. 보행자 안전시설의 설치와 유지·보수 및 성능 개선
4. 보행자의 통행을 방해하거나 보행자의 안전을 위협하는 시설물 및 적치물 등의 정비
5. 보행자길 신설, 단절된 보행자길의 연결 등 보행자길 조성

6. 보행자 안전을 위한 의식 함양 및 홍보
 7. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 구역과 그 인근 지역의 보행환경 정비
 - 가. 「도로교통법」 제12조제1항에 따라 지정된 어린이보호구역
 - 나. 「도로교통법」 제12조의2제1항에 따라 지정된 노인보호구역 및 장애인 보호구역
 8. 그 밖에 보행자의 안전확보 및 편의증진을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항
- ③ 특별시장 또는 광역시장은 지역계획을 수립할 때에는 자치구의 구청장 및 광역시의 관할구역에 있는 군의 군수의 의견을 들어야 하고, 시장 또는 군수는 지역계획을 수립할 때에는 미리 도지사와 협의하여야 한다.
 - ④ 특별시장등은 지역계획에 다른 행정기관의 장이 설치하거나 관리하는 도로·시설물 등이 포함되어 있는 경우에는 미리 그 행정기관의 장과 협의하여야 한다. 이 경우 협의의 요청받은 행정기관의 장은 특별한 사유가 없으면 협조하여야 한다.
 - ⑤ 특별시장등은 지역계획을 입안하였을 때에는 그 지역계획을 확정하기 전에 국민안전처장관에게 지역계획안을 제출하여야 하며, 제8조의3제1항에 따른 지역위원회의 심의를 받아야 한다. 이 경우 시장 또는 군수는 도지사를 거쳐야 한다.
 - ⑥ 국민안전처장관은 제5항에 따라 지역계획안을 제출받으면 「지속가능 교통물류 발전법」 제38조에 따른 보행교통 개선계획, 「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조에 따른 지방교통약자이동편의증진계획, 그 밖에 다른 법률에 따른 교통·보행 관련 계획과의 연계성 및 통합성을 강화할 필요가 있거나 지방자치단체 간 협력 강화 또는 지역계획의 효율적인 시행 등을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 해당 특별시장등에게 지역계획안을 변경하도록 요청할 수 있다.
 - ⑦ 특별시장등은 제6항에 따른 요청이 없으면 제5항에 따라 제출한 지역계획을, 제6항에 따른 요청을 받은 경우 특별한 사유가 없으면 그 요청받은 사항을 반영하여 지역계획을 확정·고시하고 일반인이 열람할 수 있도록 하여야 한다.
 - ⑧ 특별시장등은 계획 여건이 변경되거나 그 밖의 사유로 지역계획에 포함된 내용을 변경할 필요가 있을 때에는 지역계획을 변경할 수 있다.
 - ⑨ 지역계획의 변경에 관하여는 제3항부터 제7항까지의 규정을 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.
 - ⑩ 제1항부터 제9항까지에서 규정한 사항 외에 지역계획의 수립 시기 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

【신설】

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.

② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

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 방안
 7. 그 밖에 보행자의 안전 및 편의 증진을 위하여 대통령령으로 정하는 사항
- ③ 국민안전처장관은 기본계획의 수립에 필요한 기초자료를 수집하기 위하여 관계 공공 기관에게 자료 제출을 요구할 수 있다.
- ④ 국민안전처장관은 기본계획을 수립하려면 기본계획안을 작성하여 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사와의 협의를 한 후 제8조의2제1항에 따른 중앙위원회의 심의를 거쳐야 한다.
- ⑤ 제1항에 따른 기본계획의 수립 및 변경 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

【개정】

- 제8조(연차별 실행계획의 수립)** ① 특별시장등은 지역계획을 집행하기 위한 연차별 실행 계획(이하 "실행계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.
- ② 실행계획의 수립 및 변경의 시기·절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

【신설】

- 제8조의2(중앙 보행안전편의증진위원회의 설치 등)** ① 국민안전처장관은 보행 관련 정책에 관한 사항을 심의·조정하기 위하여 중앙 보행안전편의증진위원회(이하 "중앙위원회"라 한다)를 설치하여야 한다.
- ② 중앙위원회의 기능은 다음 각 호와 같다.
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
- ③ 중앙위원회의 위원장은 국민안전처장관이 되며, 부위원장은 국민안전처장관이 지명하는 사람이 된다.
- ④ 중앙위원회의 위원은 다음 각 호의 자로 하되, 위원장을 포함하여 30명 이내로 구성한다.
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
- ⑤ 중앙위원회의 위원장이 부득이한 사유로 직무를 수행할 수 없을 때에는 부위원장이 그 직무를 대행한다.
- ⑥ 그 밖에 중앙위원회의 구성·운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

【신설】

제8조의3(지역 보행안전편의증진위원회의 설치 등) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 특별자치도지사는 지방자치단체 소관의 주요 보행 정책 등을 심의하기 위하여 지역 보행안전편의증진위원회(이하 “지역위원회”라 한다)를 설치하여야 한다.

② 지역위원회의 기능은 다음 각 호와 같다.

1. 지역의 주요 보행정책에 대한 자문
2. 제7조에 따른 지역계획의 심의
3. 그 밖에 보행안전 및 편의증진에 관련된 사항으로서 위원장이 부의하는 사항

③ 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제113조에 따른 지방도시계획위원회가 지역위원회의 기능을 수행할 수 있다.

④ 지역위원회의 구성·운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제9조(보행환경개선지구의 지정) ① 특별시장등은 다음 각 호에서 정하는 구역을 보행환경개선지구로 지정할 수 있다.

1. 보행자 통행량이 많은 구역
2. 노인·임산부·어린이·장애인 등의 통행 빈도가 높은 구역
3. 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역
4. 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역

② 특별시장등은 보행환경개선사업의 효과를 높이기 위하여 필요하다고 인정하면 다음 각 호의 구역을 포함하여 제1항에 따른 보행환경개선지구(이하 “보행환경개선지구”라 한다)를 지정할 수 있다. 다만, 보행환경개선지구를 지정할 때에는 대통령령으로 정하는 사유가 있는 경우를 제외하고는 제1호의 구역이 보행환경개선지구에 포함되도록 하여야 한다.

1. 「도로교통법」 제12조제1항에 따라 지정된 어린이보호구역
2. 「도로교통법」 제12조의2제1항에 따라 지정된 노인보호구역 및 장애인 보호구역
3. 「교통약자의 이동편의 증진법」 제18조에 따라 지정된 보행우선구역

③ 특별시장등은 보행환경개선지구의 지정 여건이 변경되거나 그 밖의 사유가 있는 경우에는 보행환경개선지구의 범위를 확대하거나 축소할 수 있다.

④ 특별시장등은 제1항 또는 제2항에 따라 보행환경개선지구를 지정하는 경우에는 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다.

제10조(보행환경개선사업의 시행) ① 특별시장등은 제9조제1항에 따라 지정된 보행환경개선지구에 대하여는 대통령령으로 정하는 절차와 방법에 따라 보행환경개선사업계획을 수립하고, 이에 따라 보행환경개선사업을 시행하여야 한다.

② 제1항에 따른 보행환경개선사업계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 보행자길 신설, 단절된 보행자길의 연결 등 보행자길 조성
2. 해당 구역의 전통 및 문화와 조화를 이루는 보행자길의 조성
3. 차도와 보도의 분리, 고원식(高原式) 횡단보도(주변 도로보다 약간 높게 만든 횡

단보도)의 설치, 가로등 및 보안등의 설치, 영상정보처리기기의 설치 등 보행자 안전시설의 설치와 유지·보수 및 성능 개선

4. 보행자의 통행을 방해하거나 보행자의 안전을 위협하는 시설물 및 적치물 등의 정비
 5. 노인·임산부·어린이·장애인 등을 위한 보행편의증진시설의 설치
 6. 그 밖에 보행자의 안전과 편의증진을 위한 것으로서 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정하는 사항
- ③ 특별시장등은 제1항에 따라 보행환경개선사업계획을 수립하려는 경우에는 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 듣고 그 계획을 확정·고시하여야 한다. 이 경우 제1항에 따른 보행환경개선사업계획에 다른 행정기관의 장이 설치하거나 관리하는 도로·시설물 등이 포함되어 있는 경우에는 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 듣기 전에 미리 그 행정기관의 장과 협의하여야 한다.
- ④ 특별시장등은 계획 여건이 변경되거나 그 밖의 사유가 있는 경우에는 제1항에 따른 보행환경개선사업계획을 변경할 수 있다.
- ⑤ 제1항에 따른 보행환경개선사업계획의 변경에 관하여는 제3항을 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.
- ⑥ 국가는 예산의 범위에서 지방자치단체에 대하여 제1항에 따른 보행환경개선사업의 시행에 필요한 경비의 일부를 보조할 수 있으며 안정적 재원확보를 위하여 적극 노력하여야 한다.

제11조(보행환경개선사업의 평가) ① 특별시장등은 제10조제1항에 따라 보행환경개선사업을 시행하였을 때에는 그 사업의 성과 등을 평가하여야 한다.

- ② 특별시장등은 제1항에 따른 평가를 하였을 때에는 그 결과를 국토교통부장관과 국민안전처장관에게 보고하여야 한다. 이 경우 시장 또는 군수는 도지사를 거쳐야 한다.
- ③ 제1항에 따른 평가의 기준과 방법·절차 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제12조(보행환경개선지구의 관리) ① 특별시장등은 제10조제1항에 따른 보행환경개선사업을 시행하였을 때에는 매년 보행환경개선지구별로 그 관리 실태를 점검하고, 필요한 경우에는 유지·보수를 하여야 한다.

- ② 특별시장등은 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정하는 절차와 방법에 따라 보행환경개선지구 관리대장을 작성·보관하여야 한다.

제13조(보행환경개선지구 지정의 해제) ① 특별시장등은 제9조에 따라 지정된 보행환경개선지구의 지정 목적이 달성되었거나 상실된 경우에는 보행환경개선지구 지정을 해제할 수 있다.

- ② 특별시장등은 제1항에 따라 보행환경개선지구의 지정을 해제하는 경우에는 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다.

제14조(불법시설물의 우선 정비 등) ① 특별시장등은 보행환경개선지구에서 보행자의 통행에 장애가 되는 노상적치물, 옥외광고물 등 관계 법령에 따라 적법하게 설치되지 아니한 시설물(이하 이 조에서 "불법시설물"이라 한다)에 대하여는 관계 법령에서 정하는 바에 따라 우선적으로 정비하여야 한다. 이 경우 불법시설물의 정비 권한이 다른 행정기관의 소관에 속할 때에는 해당 행정기관의 장에게 불법시설물을 정비하여

줄 것을 요청할 수 있다.

- ② 제1항 후단에 따라 불법시설물의 정비를 요청받은 행정기관의 장은 특별한 사유가 없으면 그 요청에 따라야 한다.
- ③ 특별시장등은 보행환경개선지구에서 보행자의 안전에 장애가 되거나 보행자에게 피해를 줄 우려가 있다고 인정되는 소음, 매연, 냄새, 먼지를 배출하는 자에게 보행자의 안전과 피해 예방에 필요한 조치를 하도록 권고할 수 있다.
- ④ 지방자치단체는 제3항의 권고에 따라 보행자의 안전과 피해 예방에 필요한 조치를 하는 자에게 조례로 정하는 바에 따라 그 비용의 일부를 지원할 수 있다.

제15조(보행안전 및 편의증진 시설의 설치) ① 특별시장등은 보행자의 안전을 확보하고 통행 편의를 증진하기 위하여 필요하다고 인정하면 보행환경개선지구 안의 도로에 다음 각 호의 시설을 우선적으로 설치할 수 있다.

- 1. 차량 속도 저감시설
 - 2. 횡단보도, 교통섬 등 보행자의 안전을 위한 시설
 - 3. 횡단보도가 없는 도로에서의 보행자 횡단을 방지하기 위한 시설
 - 4. 보행자 우선통행을 위한 교통신호기
 - 5. 보행자의 이동 편의증진을 위한 대중교통정보 알람시설과 주변 지역 보행자길 안내시설
 - 6. 그 밖에 보행자의 안전과 통행 편의를 높이기 위한 시설로서 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정하는 것
- ② 특별시장등은 도로에 제1항 각 호의 시설을 설치할 때에는 미리 다음 각 호의 자와 협의하여야 한다.
- 1. 해당 지역을 관할하는 지방경찰청장 또는 경찰서장
 - 2. 해당 도로의 관리청
 - 3. 그 밖에 다른 법령에 따라 해당 지역을 관할하는 관계 행정기관의 장
- ③ 제1항 각 호에 따른 시설의 구조 및 기준 등 필요한 사항은 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정한다.

제16조(보행자전용길의 지정 등) ① 특별시장등은 보행자길 중에서 보행자의 안전과 쾌적한 보행환경을 확보하기 위하여 특별히 필요하다고 인정되는 보행자길을 보행자전용길로 지정할 수 있다.

- ② 특별시장등은 제1항에 따라 보행자전용길을 지정하려는 경우에는 다른 법령에 따라 해당 지역을 관할하는 관계 행정기관의 장과 협의한 후 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어야 한다.
- ③ 특별시장등은 제1항에 따른 보행자전용길(이하 "보행자전용길"이라 한다)을 지정하려는 경우 「도로교통법」 제2조제1호에 따른 도로로 인하여 보행자전용길이 단절되는 등의 사유로 보행자전용길의 목적을 달성하기 어렵거나 보행자의 안전을 위하여 필요할 때에는 지방경찰청장 또는 경찰서장에게 그 도로의 일정 구간에 「도로교통법」 제28조 제1항에 따라 보행자전용도로를 설치하여 줄 것을 요청할 수 있다.
- ④ 특별시장등은 제1항에 따라 보행자전용길을 지정하였을 때에는 그 내용을 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다. 이 경우 보행자전용길과 보행자전

용길 사이에 「도로교통법」 제2조제31호에 따른 보행자전용도로가 있는 경우에는 그 부분을 포함할 수 있다.

- ⑤ 「도로교통법」 제2조제17호에 따른 차마(車馬)(이하 "차마"라 한다)의 운전자는 제1항에 따라 지정된 보행자전용길로 진입하여서는 아니 된다. 다만, 「도로교통법」 제2조제22호에 따른 긴급자동차의 경우와 자전거의 운전자가 자전거에서 내려서 자전거를 끌고 보행하는 경우에는 진입할 수 있다.
- ⑥ 특별시장등은 제5항 본문에도 불구하고 재난 복구, 공사 시행, 건축물 출입, 그 밖의 사유로 차마의 운전자가 보행자전용길을 이용하도록 할 필요가 있다고 인정하는 경우에는 구간을 지정하거나 시간대를 정하여 허용할 수 있다. 이 경우 제2항에 따른 관계 행정기관의 장과 미리 협의하여야 한다.
- ⑦ 특별시장등은 제1항에 따라 지정된 보행자전용길의 구간을 변경할 필요가 있거나 보행자전용길의 지정 목적이 상실되었을 때에는 보행자전용길 지정을 변경하거나 해제할 수 있다.
- ⑧ 특별시장등은 제7항에 따라 보행자전용길 지정을 변경하거나 해제하는 경우에는 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다.

제17조(보행자전용길의 조성) ① 특별시장등은 생태·문화 탐방 등 해당 지역의 지리적·문화적 체험기회를 제공하거나 안전하고 쾌적한 보행환경을 제공하기 위하여 필요하다고 인정하면 보행자전용길을 조성할 수 있다.

- ② 특별시장등은 제1항에 따라 보행자전용길을 조성할 때에는 다른 법령에 따라 해당 지역을 관할하는 관계 행정기관의 장과 협의한 후 해당 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 보행자전용길조성계획(이하 "조성계획"이라 한다)을 수립하고, 지체 없이 공보에 고시하여야 한다. 조성계획을 변경할 때에도 또한 같다.
- ③ 보행자전용길의 구조 및 시설 등은 대통령령으로 정하는 기준에 따른다.

【신설】

제17조의2(보행자우선도로의 지정 등) ① 특별시장등은 보행자의 안전하고 편리한 통행이 차마의 통행보다 우선시 되어야 한다고 인정하는 보차혼용도로를 보행자우선도로로 지정할 수 있다.

- 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.
- ③ 특별시장등은 제1항에 따라 보행자우선도로를 지정하였을 때에는 그 내용을 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다.
- ④ 특별시장등은 제1항에 따라 지정된 보행자우선도로의 구간을 변경할 필요가 있거나 보행자우선도로의 지정 목적이 상실되었을 때에는 보행자우선도로의 지정을 변경하거나 해제할 수 있다.
- ⑤ 특별시장등은 제4항에 따라 보행자우선도로 지정을 변경하거나 해제하는 경우에는 공보에 고시하고, 인터넷 홈페이지를 이용하여 알려야 한다.

【신설】

제17조의3(보행자우선도로의 조성) ① 특별시장등은 보차혼용도로에서 보행자에게 안전

하고 쾌적한 보행환경을 제공하기 위하여 필요하다고 인정하면 보행자우선도로를 조성할 수 있다.

- 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.
- ③ 보행자우선도로의 구조 및 설치기준은 「도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」 제19조의3에서 정하는 바에 따른다.

【신설】

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.

- 1. 제17조의2제1항에 따른 보행자우선도로
- 2. 제2조제7호에 따른 생활도로
- 3. 「도로교통법」 제12조제1항에 따른 어린이보호구역
- 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
- ② 특별시장등은 보행자 보호구역에서 보행권을 보장하기 위하여 지방경찰청이나 경찰서장에게 대통령령으로 정하는 조치를 요청할 수 있다.
- ③ 제2항에 따른 요청을 받은 지방경찰청장이나 경찰서장은 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다.

제18조(인가·허가 등의 의제) 제17조제2항에 따라 특별시장등이 관계 행정기관의 장과 협의하여 조성계획을 수립하거나 변경하여 고시하였을 때에는 다음 각 호의 인가·허가 등을 받거나 신고를 한 것으로 본다.

- 1. 「하천법」 제30조에 따른 하천공사 등의 허가 및 하천공사실시계획의 인가, 같은 법 제33조에 따른 하천의 점용허가 및 같은 법 제50조에 따른 하천수의 사용허가
- 2. 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」 제8조에 따른 공유수면의 점용·사용허가 및 같은 법 제28조에 따른 공유수면의 매립면허
- 3. 「산지관리법」 제14조에 따른 산지전용허가 및 같은 법 제15조에 따른 산지전용신고
- 4. 「산림자원의 조성 및 관리에 관한 법률」 제36조제1항 및 제4항에 따른 입목벌채 등의 허가·신고
- 5. 「사방사업법」 제14조에 따른 입목(立木)·죽(竹)의 벌채 등의 허가 및 같은 법 제20조에 따른 사방지 지정의 해제
- 6. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제56조에 따른 개발행위의 허가
- 7. 「농지법」 제34조제1항에 따른 농지의 전용허가

【개정】

제19조(보행자전용길의 관리 등) ① 특별시장등은 제16조제1항에 따른 보행자전용길과 제17조의2제1항에 따른 보행자우선도로를 지정하였을 때에는 매년 그 관리 실태를 점검하고, 필요한 경우에는 유지·보수를 하여야 한다.

② 특별시장등은 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정하는 절차와 방법에 따라 보행자전용길 관리대장을 작성·보관하여야 한다.

제20조(개발사업 등의 시행 시 보행환경 검토) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업(이하 "대상사업"이라 한다)을 하려는 자(국가와 지방자치단체를 포함하며, 이하 "사업자"라 한다)는 보행자의 안전확보와 편의증진을 위한 방안(이하 "보행환경 증진방안"이라 한다)을 마련하여야 한다. 다만, 「도시교통정비 촉진법」 제15조제2항 각 호의 사업과 같은 법 제16조에 따라 교통영향평가서를 제출하여야 하는 사업은 그러하지 아니하다.

1. 「도시개발법」 제2조제1항제2호에 따른 도시개발사업
2. 「도시 및 주거환경정비법」 제2조제2호에 따른 정비사업
3. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 기반시설 중 대통령령으로 정하는 시설에 관한 도시계획시설사업
4. 그 밖에 보행자의 안전확보 및 편의증진을 확보할 필요가 있는 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업

② 보행환경 증진방안의 내용은 다음 각 호와 같다.

1. 안전한 보행자길의 조성
2. 도로에서 보행자의 안전을 확보하기 위한 시설물의 설치
3. 주거지역에서의 차마 운전속도 저감대책
4. 보행자의 통행을 위한 안내표지판의 설치
5. 노인·어린이·장애인 등을 위한 보호구역의 설치
6. 그 밖에 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정하는 사항

③ 사업자는 제1항 각 호의 사업 또는 그 사업계획에 대한 승인·인가·허가 또는 결정 등(이하 "승인등"이라 한다)을 받아야 하는 경우에는 그 승인등의 권한을 가진 기관의 장(이하 "승인관청"이라 한다)에게 대통령령으로 정하는 시기까지 보행환경 증진방안을 제출하여야 한다.

④ 승인관청은 제3항에 따라 제출된 보행환경 증진방안을 검토하여 변경하거나 수정할 필요가 있다고 인정하는 경우에는 보완하게 할 수 있다.

⑤ 승인관청은 보행환경 증진방안을 검토하기 위하여 필요한 경우에는 관계 전문기관 또는 전문가의 의견을 들을 수 있다.

⑥ 제1항 각 호 외의 부분 본문에 따라 보행환경 증진방안을 마련하여야 하는 대상사업의 범위나 규모 등은 대통령령으로 정한다.

제21조(노상주차장 설치 시 보행자길의 확보) 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수 또는 자치구의 구청장은 차도와 보도가 분리되지 아니한 도로에서 「주차장법」 제7조제1항에 따라 노상주차장을 설치하려는 경우에는 보행자의 안전한

통행을 위하여 보행자길을 확보하여야 한다.

【개정】

제22조(보행자 통행의 우선 등) ① 보행자길에서 차마를 운전하는 사람은 보행자의 안전한 통행을 방해하여서는 아니 된다.

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 제16조제6항에 따라 차마의 운전자가 보행자전용길을 이용할 때에는 보행자를 위협하게 하거나 보행자의 통행을 방해하지 아니하도록 차마를 보행자의 걸음길이 속도로 운행하여야 한다.

제23조(공공시설물등 통합설치협의회의 구성 및 운영) ① 「도로법」 제23조에 따른 도로의 관리청은 도로표지판, 가로등, 교통신호등, 교통표지판, 전신주, 그 밖에 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정하는 시설물 등(이하 이 조에서 "공공시설물등"이라 한다)으로 인하여 보행자에게 위험이 예상되거나 보행환경을 개선하기 위하여 공공시설물등을 통합·설치할 필요가 있다고 인정하는 경우에는 각 구간별로 도로 관리청에 소속된 공무원, 공공시설물등의 소유자나 관리자 등을 위원으로 하는 공공시설물등 통합설치협의회(이하 이 조에서 "협의회"라 한다)를 구성하여 운영할 수 있다.

② 공공시설물등의 소유자 및 관리자는 협의회에서 공공시설물등을 통합·설치하기로 결정한 경우에는 특별한 사정이 있는 경우를 제외하고는 적극 협조하여야 한다.

③ 협의회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제24조(보행자 안전을 위한 영상정보처리기기 등의 설치) ① 국가 및 지방자치단체는 범죄로부터 보행자를 안전하게 보호하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 보행자길에 영상정보처리기기나 보안등을 설치할 수 있다. 다만, 우범지역이나 인적이 드문 외진 곳 등 범죄발생의 위험이 높은 지역에 있는 보행자길에는 영상정보처리기와 보안등을 설치하여야 한다.

② 누구든지 제1항에 따라 설치된 영상정보처리기기나 보안등을 파손하여서는 아니 된다.

③ 제1항에 따른 영상정보처리기기 설치의 대상구역, 시설기준 등 필요한 사항은 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정한다.

④ 이 법에서 정하는 사항 외에 영상정보처리기기의 설치·운영, 안전조치 등은 「개인정보 보호법」에 따른다.

제25조(공사 중 보행자를 위한 안전조치 의무) ① 인공구조물이나 물건, 그 밖의 시설을 신설·개축·변경 또는 제거하거나 그 밖의 목적으로 보행자길(「도로법」에 따른 도로는 제외한다)을 점용하는 자는 보행자에 대한 위험을 방지하기 위하여 보행안전통로와 안전시설을 설치하여야 한다.

② 특별시장등은 제1항에 따라 보행자길의 점용자가 보행안전통로와 안전시설을 설치하지 아니한 경우에는 그 시정에 필요한 조치를 명할 수 있다.

③ 제1항에 따른 보행안전통로 및 안전시설의 설치기준은 국토교통부장관과 협의하여 총리령으로 정한다.

제26조(보행안전 연구·개발 사업 등의 지원) 국토교통부장관과 국민안전처장관은 보행자의 안전확보와 편의증진을 위하여 다음 각 호의 사항에 대한 연구·개발 사업을 지원할 수 있다.

1. 보행자의 안전 및 편의증진을 위한 법·제도의 연구
2. 보행안전문화 확산을 위한 주민 참여 방법 또는 교육사업 등의 개발

【신설】

제26조의2(보행안전지수의 산정 및 공표) ① 국민안전처장관은 기초지방자치단체의 보행안전 및 편의 증진 정책성과 측정을 위한 지수(이하 “보행안전지수”라 한다)를 개발·조사·산정하여 그 결과를 공표할 수 있다.

- ② 보행안전지수는 매년 조사·공표하는 것을 원칙으로 하며, 조사 항목 및 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

【신설】

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.

- ② 제1항에 따른 보행환경 연구센터는 다음 각 호의 업무를 수행한다.

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

- ③ 제1항에 따른 보행환경 연구센터의 지정·운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제27조(보행안전문화 활성화 시책 추진) ① 국가와 지방자치단체는 보행자의 보행안전 및 편의증진 관련 사업에의 주민 참여 확대, 보행자길에서의 통행 불편 사례 및 개선 의견 접수 등 보행안전문화 활성화를 위한 시책을 마련하고 추진하여야 한다.

- ② 국가와 지방자치단체는 보행안전문화를 활성화하기 위한 민간 부문의 활동을 장려하고 지원할 수 있다.

【개정】

제28조(권한의 위임·위탁) ① 국토교통부장관과 국민안전처장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 도지사에게 위임할 수 있다.

- ② 특별시장등은 다음 각 호의 사항을 관계 전문기관 또는 단체에 위탁할 수 있다.

1. 제6조제1항에 따른 실태조사
2. 제7조제1항에 따른 지역계획의 수립

3. 제10조제1항에 따른 보행환경개선사업계획

- ③ 특별시장 또는 광역시장은 이 법에 따른 권한의 일부를 조례로 정하는 바에 따라 자치구의 구청장 또는 광역시의 관할구역에 있는 군의 군수에게 위임할 수 있다.
- ④ 국민안전처장관은 다음 각호의 사항을 관계 전문기관 또는 전문연구기관 등에 위탁할 수 있다.

1. 제7조의2제1항에 따른 기본계획의 수립

2. 제26조의2제1항에 따른 보행안전지수의 개발·조사 및 산정

제29조(벌칙) ① 제24조제2항을 위반하여 영상정보처리기기 또는 보안등을 파손한 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

② 제25조제2항에 따른 시정명령을 이행하지 아니한 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

제30조(과태료) ① 제16조제5항을 위반하여 보행자전용길로 진입한 차마의 운전자에게는 10만원 이하의 과태료를 부과한다.

② 제1항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 특별시장등이 부과·징수한다.

부록2. 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제·개정 연혁 및 주요내용

1. 법률 제정의 목적
2. 입법 특성 및 연혁

1. 법률 제정의 목적

- 보행안전법 제1조에 의하면 이 법은 “보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상시킴으로써 공공의 복리 증진에 이바지함”을 목적으로 함
- 법률 제정당시의 의안원문(의안번호: 1814398)에 수록된 내용에 의하면, 보행안전법은 지방자치단체의 보행안전 및 편의증진을 위한 각종 계획의 수립 및 시행의 근거를 마련하기 위하여 제정되었으며,
- 보행자전용길 지정조성의 근거와, 각종 범죄 및 사고로부터 보행자를 보호하기 위한 안전시설 설치의 근거 등을 마련하여 보행안전의 기반을 구축하고 보행문화를 확산시키며, 국민의 생활안전 확보에 이바지하기 위하여 제정되었음⁵⁴⁾
- 행정안전위원회(2011.11.)에서 제출한 검토보고서에 의하면 보행안전법의 제정 이전에는 보행정책이 교통소통 위주의 도로정책에 부수적으로만 다루어졌으나, 현실적으로는 보행공간의 절대부족으로 인해 보행 장애와 보행 안전이 저해되고 있는 실정이었으며,

54) 체계자구검토보고서(회부일 2011.12.23. 기준)에서 발췌

- 이에 본 법의 제정을 통해 보행자의 권리가 법적으로 규정되고, 안전하고 편리한 보행환경의 조성을 위한 구체적인 계획과 정책 등이 마련됨으로써 국민의 삶의 질을 향상시키는 새로운 전기가 마련된 것으로 평가되었음(행정안전위원장, 2011, p.10).

보행안전법 제1조(목적) 이 법은 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상시킴으로써 공공의 복리 증진에 이바지함을 목적으로 한다.

2. 입법 특성 및 연혁

□ 보행안전법 입법 특성

- 의안원문(1814398)에 의하면 보행안전법은 근본적으로 지방자치단체의 계획수립 및 사업지원을 위해 제정된 법제유형으로서, 중앙정부가 아닌 시장·도지사 및 군수를 주체로 하는 보행안전 및 편의증진 기본계획, 보행환경개선사업, 보행자전용길의 조성 및 시설물 설치 등에 관한 법적 근거를 제시하고 있음⁵⁵⁾
- 그러나 동시에 ‘보행권의 보장’ 과 같은, 기본법적인 성격의 조항들이 포함되어 있으며, 이는 입법 추진 과정에서, 폐기되었던 이미경의원안이 정부안에 통합되면서 발생한 결과로 볼 수 있음
 - 2009년 7월 6일, 이미경의원 등 19인으로부터 발의된 「보행권 확보 및 보행편의 증진에 관한 법률안」의안이 2009년 7월 7일 행정안전위원회에 회부되었음
 - 2011년 5월 27일, 정부로부터 제출된 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률안」은 2011년 6월 2일 행정안전위원회에 회부되었음
 - 2011년 11월 11일, 303회 국회(정기회) 제5차 행정안전위원회에서 2건의 법률안을 상정하여 제안설명 및 검토보고와 대체토론을 거쳐 법안심사소위원회에 회부함
 - 2011년 11월 21일, 303회 국회(정기회) 행정안전위원회 제3차 법안심사소위원회에서 이상 2건의 법률안을 통합조정한 위원회 대안을 제안하기로 함

55) 체계자구검토보고서(회부일 2011.12.23. 기준)에서 발췌

- 2011년 12월 23일, 304회 국회(임시회) 제1차 행정안전위원회에서 제안된 대안을 의결함
- 위 과정에서 이미경의원안이 전면적으로 폐기되고 이후에 제출된 정부안을 중심으로 통합조정되었으며, 이는 이미경의원안이 다른 법률과 유사하거나 상충되는 다수의 조항들을 주요 정책으로 제시하고 있었던 것에 기인함

[이미경의원안(2009.07.06)]

제1장 총칙
제1조(목적) 제2조(정의) 제3조(기본원칙) 제4조(보행권) 제5조(관계자의 책무) 제6조(다른 법률과의 관계) 제7조(보행자의 날)
제2장 기본계획의 수립 등
제8조(기본계획) 제9조(시행계획) 제10조(자치기본계획의 수립 등) 제11조(국가보행정책위원회 설치) 제12조(지역보행여건개선위원회 설치) 제13조(관계기관 등에의 협조요청)
제3장 적극적인 보행여건 개선조치 등
제14조(보행정책의 연구·추진 등) 제15조(실태조사) 제16조(보행여건 개선지표 수립) 제17조(시범사업의 추진) 제18조(추진상황의 점검·평가 및 시정요구) 제19조(평가결과에 따른 조치) 제20조(우수 거리·구역·사업자 등에 대한 지정·지원)
제4장 보칙
제21조(주민참여 및 민간협력) 제22조(보행여건 지킴이) 제23조(경비보조)

[정부안(2011.05.27.)]

제1조(목적) 제2조(정의) 제3조(보행권의 보장) 제4조(국가와 지방자치단체의 책무) 제5조(다른 법률과의 관계) 제6조(보행안전 및 편의증진 실태조사) 제7조(보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립) 제8조(연차별 실행계획의 수립) 제9조(보행환경개선지구의 지정) 제10조(보행환경개선사업의 시행) 제11조(보행환경개선사업의 평가) 제12조(보행환경개선지구의 관리) 제13조(보행환경개선지구 지정의 해제) 제14조(불법시설물의 우선정비 등) 제15조(보행안전 및 편의증진 시설의 설치)
--

전면 폐기 (2011.11.21)

대안 가결 (2011.12.23.)

[표 부록2-1] 보행안전법 입법 추진 과정

	추진일자	추진연혁	추진결과
1	2009.7.6	-	이미경의원안 발의
2	2011.5.27	-	정부안 발의
3	2011.11.11	303회 국회 제5차 행정안전위원회	2개 안 모두 법안심사소위원회에 회부
4	2011.11.21	303회 국회 제3차 법안심사소위원회	이미경의원안 폐기 정부안 중심의 위원회 대안 제안
5	2011.12.23	304회 국회 제1차 행정안전위원회	위원회 대안 의결

“현재 보행과 관련된 규정은 행정안전부 소관의 「도로교통법」과 국토해양부 소관의 「교통안전법」, 「교통약자의 이동편의 증진법」, 「지속가능 교통물류 발전법」 등에서 규정하고 있는바, 이들 법률과의 상충문제를 점검하고 개별 입법의 필요성을 검토할 필요가 있음”

“특히, 이미경의원안의 경우 보행자의 날(안 제7조), 보행여건 지침이(안 제22조), 보행교통 실태 조사(안 제15조), 보행여건 개선지표 수립(안 제16조) 등은 「지속가능 교통물류 발전법」에도 유사한 내용을 규정하고 있는 만큼 중복된다는 지적이 있음”

출처 행정안전위원회(2011, pp.12-16)

□ 재개정 연혁

- 2012년 8월 23일 시행 이후 3차례의 개정은 모두 타법개정에 의한 명칭 등의 개정이며, 2015년 7월 6일에 가결된 일부개정안을 통해 내용상의 변경이 발생함(2016.1.21.시행)

[표 부록2-2] 보행안전법 제·개정 연혁

	시행일	구분	개정사유
-	2012.8.23	제정	-
1	2013.3.23	타법개정	정부조직법 전부개정(안전행정부→국민안전처)
2	2014.7.15	타법개정	도로법 전부개정(연관된 조문 번호 변경)
3	2014.11.19	타법개정	정부조직법 일부개정(행정안전부→안전행정부)
4	2016.1.21	일부개정	5건의 일부개정안을 반영한 대안가결

- 국회에 제출된 일부개정안 총 6건 중 정호준의원안을 제외한 5건의 일부개정안이 2015년 7월 6일, 통합 대안을 통해 가결됨(2016.1.21. 시행)
- 일부개정안 6건의 세부내용으로는 보행자길 정의의 확대 관련 2건(홍지만의원안, 강기윤의원안), 보행환경개선지구 및 보행환경개선사업 관련 2건(유승희의원안, 정호준의원안), 그리고 처벌 강화 관련 2건(유승우의원안, 이낙연의원안)이 있었음

[표 부록2-3] 보행안전법 일부개정(안)의 제안 현황

처리현황	의안번호	제안일자	제안자	제안이유	관련조항
대안가결 (2015.7.6)	1900642	2012.7.12	홍지만의원등12인	보행자길의 정의에 탐방로, 산책로, 등산로, 숲체험코스, 보행자전용도로 등을 포함하여 특별시장등의 보행자전용길 조정을 합리화	제2조 제17조
	1901404	2012.8.29	강기윤의원등10인	보행자길에 올레길을 추가하여 영상정보처리기기과 보안등의 설치를 의무화(범죄예방)	제2조 제24조
	1905061	2013.5.22	유승희의원등14인	어린이보호구역을 보행환경개선지구에 포함	제9조
	1907602	2013.11.6	유승우의원등10인	위반행위에 대한 처벌의 강화	제29조
	1908510	2013.12.10	이낙연의원등10인	위반행위에 대한 처벌의 강화	제29조
계류중	1914179	2015.3.6	정호준의원등10인	보행환경개선사업의 계획내용에 보행자길의 침수·유실·결빙 등에 관한 사항을 포함	제10조 제15조

□ 보행안전법 구성체계(표 부록2-3 참고)

- 장 구분 없이 법령 30개조, 시행령 16개조, 시행규칙 16개조로 구성됨
- 법률의 구성은 크게 총칙, 기본계획 및 실태조사(지자체), 보행환경개선지구 및 보행환경개선사업, 보행자전용길, 보행자길 일반, 보칙 및 벌칙으로 나누어짐

□ 다른 법률과 관련된 조항(표 부록2-3 참고)

- 다른 법률과 연관된 조항이 많으며, 시가지 사업에 대한 인허가 제도는 마련되지 않았음

[표 부록2-4] 보행안전법의 내용

내용 구분	조제목
총칙	제1조 목적 제2조 정의 제3조 보행권의 보장 제4조 국가와 지방자치단체의 책무 제5조 다른법률과의 관계
기본계획	제6조 보행안전 및 편의증진 실태조사 제7조 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립 제8조 연차별 실행계획의 수립
보행환경 개선지구 및 보행환경개선지구 사업	제9조 보행환경개선지구의 지정 제10조 보행환경개선사업의 시행 제11조 보행환경개선사업의 평가 제12조 보행환경개선지구의 관리 제13조 보행환경개선지구 지정의 해제 제14조 불법시설물의 우선정비 등

내용 구분	조제목
보행자 전용길	제15조 보행안전 및 편의증진시설의 설치
	제16조 보행자전용길의 지정등
	제17조 보행자전용길의 조성
	제18조 인가·허가등의 의제
	제19조 보행자전용길 관리대장의 비치
보행자길 일반	제20조 개발사업등의 시행시 보행환경 검토
	제21조 노상주차장 설치시 보행자길의 확보
	제22조 보행자통행의 우선 등
	제23조 공공시설물등 통합설치협의회의 구성 및 운영
	제24조 보행자안전을 위한 영상정보처리기기등의 설치
	제25조 공사중 보행자를 위한 안전조치 의무
보칙	제26조 보행안전연구·개발사업 등의 지원
	제27조 보행안전문화 활성화 시책 추진
	제28조 권한의 위임·위탁
벌칙	제29조 벌칙
	제30조 과태료

부칙(제11339호,2012.2.22) - 정부조직법, 도로법

[표 부록2-5] 보행안전법 조항별 관련법

조제목	관련 법 및 내용
제2조 정의	도로교통법 - 보도, 길가장자리구역, 횡단보도의 개념
제7조 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립	지속가능법 - 보행교통 개선계획과의 계획 항목 중복
	교통약자법 - 지방교통약자이동편의증진계획과의 계획 항목 중복
	도로교통법 - 어린이·노인·장애인 보호구역의 개념
제8조 연차별 실행계획의 수립	교통약자법 - 연차별 시행계획과의 계획 항목 중복
제9조 보행환경개선사업의 지정	도로교통법 - 보행환경개선사업에 포함 대상 - 어린이·노인·장애인 보호구역
	교통약자법 - 보행환경개선사업에 포함 가능한 대상 - 보행우선구역
제16조 보행자전용길의 지정 등	도로교통법 - 보행자전용도로는 보행자전용길 지정 대상에서 제외
	- 보행자길 단절 등의 경우 안전을 위해 보행자전용도로 설치 요청 가능
	- 도로교통법상 '차마'인 경우 보행자전용길 진입 금지
제18조 인가·허가 등의 의제 (보행자전용길)	하천법 - 하천공사 등의 허가 및 하천공사실시계획의 인가/하천의 점용허가/ 하천수의 사용허가
	공유수면 관리 및 매립에 관한 법률 - 공유수면의 점용·사용허가/공유수면의 매립면허
	산지관리법 - 산지전용허가/산지전용신고
	산림자원의 조성 및 관리에 관한 법률 - 입목벌채등의 허가·신고
	사방사업법 - 입목(立木)·죽(竹)의 벌채 등의 허가/사방지 지정의 해제
	국토계획법 - 개발행위의 허가
	농지법 - 농지의 전용허가
	도시개발법 - 해당 사업을 시행할 경우 보행자의 안전확보와 편의증진을 위한 방안을 마련하여야 한다.
	도시정비법
	국토계획법
제20조 개발사업 등의 시행 시 보행환경 검토	주차장법 - 노상주차장 설치 시 보행자길 확보
제21조 노상주차장 설치 시 보행자길의 확보	도로교통법 - 도로에서의 통행방법 준수
제22조 보행자 통행의 우선등	도로법 - 공공시설물의 개념 준수
제23조 공공시설물등 통합설치협의회의 구성 및 운영	
제25조 공사 중 보행자를 위한 안전조치 의무	도로법 - 공사중 보행안전통로와 안전시설 설치

부록3. 보행안전 및 편의 증진을 위한 해외 정책사례

1. 보행자 권리 강화를 위한 법령 현황
2. 보행자를 위한 특수도로 및 구역 조성 사례

1. 보행자 권리 강화를 위한 법령 현황

1) 보행자 권리 헌장과 보행안전 매뉴얼

근대 산업화와 도시화로 자동차의 사용이 중심이 되었으나, 도시의 지속가능성과 환경에 대한 관심의 증가에 따라 보행과 자전거의 이용에 중심을 둔 도시재생과 도시 관리방법에 대한 논의가 활발하게 이루어지고 있다. 이에 유럽과 미국 등 선진국에서는 보행자 전용공간을 활성화하기 위해 ‘보행권’ 보장을 위한 다양한 시도가 이루어지고 있으며, 보행과 자전거의 이용 중심의 도시공간을 조성하기 위한 교통정책과 계획을 수립, 운영하고 있다.

□ 유럽의 보행자 권리헌장(The European Charter of Pedestrians' Rights)

1988년 유럽 의회는 보행자 권리 헌장을 제정, 공포하였다. 유럽의회는 보행자권리헌장은 교통약자를 포함한 보행자가 매연과 소음 등이 없는 건전하고 건강한 도로 및 생활공간에서 살 권리를 명시한 것으로 유럽에서의 보행권 확보를 위한 입법 조치에 큰 영향을 주었다.

보행자 권리헌장은 I.보행자는 건강한 환경에서 생활할 권리가 있으며, 육체적 정신적으로 건강한 생활을 보장받는 공공공간을 제공받고 자유로이 영유할 권리가 있다, II.자동차가 아닌 인간의 필요에 부응하는 도시 환경에서 생활할 수 있으며, 보행과 자전거 운행 가능 거리 내의 생활 편의시설에 대한 권리를 갖는다, III.어린이, 노약자, 장애인은 사회적 접촉이 용이한 환경을 기대할 권리가 있다, IV.장애인은 건축적 장애물을 제거하거나, 시설을 갖춘 대중교통과 같이 이동성을 극대화 시킬 수 있는 조치 사항에 대한 권리가 있다, V.보행자는 사용을 위한 단순한 ‘보행 구역(pedestrian precincts)’이 아닌 구역의 모든 시설과 조화되는 포괄적 도시 환경에 대한 권리를 갖는다, VI. 보행자는 차량 배기가스, 소음 기준 준수, 대기 오염과 소음을 발생시키지 않는 대중 교통체계, 도심 녹지 등에 대한 특별한 권리를 갖는다, VII.보행자는 교통수단의 통합적 이용을 통해 방해 받지 않고 이동할 권리가 있다, VIII.각 회원국은 보행자 권리에 대해 가장 적절한 방법으로 종합적인 정보를 제공할 것을 보장해야 하며, 어린이들도 활용 가능하도록 해야 한다고 밝히고 있다.

□ 국제보건기구의 보행안전 매뉴얼(Pedestrian safety: A road safety manual for decision-makers and practitioners (WHO))

국제 보건기구(The World Health Organization (WHO))는 2013년 세계 보행자 사망자 수를 줄이고 보행자 안전을 위한 정책의 기반을 마련하기 위해 보행안전 매뉴얼「Pedestrian safety: A road safety manual for decision-makers and practitioners」을 발표하였다.

이 매뉴얼은 각 나라의 정부가 도로설계, 기반시설, 토지 이용 계획, 교통계획 등의 수립 시 보행자와 자전거 이용자를 포함한 사용자를 고려하고, 특히, 보행자를 고려한 계획을 수립하고 시행하도록 하기 위한 것으로, 계획가, 전문가, 교육자 등 지역과 국가의 보행자 안전을 증진시키는 일에 책임이 있는 사람들을 위한 것이라고 밝히고 있다.

[표 부록3-1] WHO 보행안전 매뉴얼의 주요 내용

항목	주요 내용
Module 1	교통 계획에 있어 보행자 안전 증진의 필요성을 강조하고, 보행자 시설과 위험 요소들에 대한 정보를 제시함
Module 2	토지이용, 교통과 공공 공간의 계획에 있어서 보행자를 보다 고려하는 방안을 검토함
Module 3	우선순위의 조정과 실천적 보행자 안전 계획의 준비를 위한 개요
Module 4	전 세계의 도로, 자동차와 사용자들에 관한 문제의 조정 예시들과 주요 원칙들을 제시함
Module 5	보행안전을 위한 조치의 평가와 보행안전 기여를 위한 주요 원칙을 제시함

출처: The World Health Organization(2013)의 내용 재정리

이 매뉴얼은 2010년 보행자 교통사고 사망자는 약 273000명에 이르며, 이는 전체 교통사고 사망자의 22%에 해당한다고 밝히고,⁵⁶⁾ 보행자 사망사고의 주요 원인으로 자동차 운전 속도, 보행자 시설의 부족, 토지이용 계획 등을 제시하고 있다. 보행자의 안전을 증진시키기 위해 운전자와 보행자의 인식 변화가 중요하며, 보행자 관련 시설의 계획과 개선뿐만 아니라 지역의 성격과 문제에 따라 적절한 정부 정책을 수립하고, 도로의 디자인과 토지이용 계획 요소의 계획에 있어 보행자의 안전을 보장할 수 있는 방향으로 이루어져야 함을 강조하고 있다.

2) 유럽 국가의 보행자 보호 관련 규제

유럽연합은 2009년부터 ‘지속가능한 도시교통 계획’을 추진하고 있으며, 보행과 자전거, 대중교통의 이용 증가를 통해 다양한 도시 이동 수단의 균형 있는 발전을 도모하여, 도시 삶의 질적 향상을 이루고자 노력하고 있다.

특히, 유럽의 국가들은 지금까지 주거지역에 국한되어 시행되던 30km/h 차량속도 제한을 도시의 여러 지역으로 확산 시행하여, 자동차 속도 제한을 통한 생활 안전을 추구하고 있다. 자동차의 속도 제한을 통해 보행과 자전거의 이용이 보다 편리해지고 안전성이 증가할 뿐만 아니라, 일반적으로

56) Distribution of road traffic deaths by type of road user, global, 2010: Car occupants 31%, Motorized 2- wheelers 23%, Cyclists 5%, Pedestrians 22%, Others/unspecified 19%(The World Health Organization, 2013, p.9).

차량 속도제한이 강화되었을 때 교통사고 사망자 또는 보행자 사고 비율이 감소하는 것으로 조사되었으며, 또한, 에너지 소비 절감, 차량 통행으로 인한 소음공해 감소 등 환경 보호에도 도움이 되는 것으로 밝혀졌다.

□ 보행과 자전거 이용 안전 증진 보고서(Making Walking and Cycling on Europe's Roads Safer(ETSC))

유럽 교통안전 의회(European Transport Safety Council: ETSC)는 유럽의 교통사고 사상자 수 감소를 촉진시키기 위한 비영리 조직으로, 1993년 설립되었다. 유럽 교통안전 의회는 교통안전에 대한 중립적이고 전문적인 자료를 유럽연합 위원회(European Commission), 유럽연합 의회(the European Parliament)와 회원국들에 제공하는 역할을 하고 있으며, 2015년 보행자와 자전거 이용자의 안전 도모를 위한 보고서 「Making Walking and Cycling on Europe's Roads Safer」를 발간하였다.

이 보고서에 따르면 지난 12년 동안 138,400 명의 보행자와 자전거 이용자가 유럽연합지역의 도로에서 교통사고로 사망했으며, 2013년 한 해에만 7,600명의 보행자 또는 자전거 이용자가 사망한 것으로 조사되었다. 또한, 보행자 및 자전거 이용자의 교통사고 사망은 유럽연합지역 내 전체 교통사고 사망자 수의 29%(보행자 21%, 자전거이용자 8%)를 차지하고 있으며, 해당 비율의 저감 속도가 자동차 운전자 사망사고 비율의 저감속도보다 낮은 것으로 밝혀져⁵⁷⁾, 이에 유럽연합과 국가 차원의 정책 수립 시 이러한 보호받지 못한 도로 사용자에 대한 특별한 주의가 요구된다고 강조하고 있다.

또한, 유럽연합의 도시 지역에서 발생하는 자동차 운행의 거의 절반에 해당하는 경우가 5킬로 미만의 거리를 이동하는 것으로, 이 중 많은 수가 보행이나 자전거의 이용으로 대체될 수 있다고 전망하고 있다.

57) 지난 10년간 보행자 및 자전거 이용자 사망자는 각각 41%, 37% 감소한 반면, 자동차 사고 사망자는 53% 감소하였다.



[그림 부록3-1] 도로 이용자
우선순위

출처: European Transport Safety
Council(2015a, p.22)

즉, 보행과 자전거의 이용이 자동차를 대신할 수 있는 매력적인 대체 수단이 될 수 있도록 하는 것은 교통소음, 오염과 정체를 줄여 보다 지속가능한 교통과 건강한 환경 조성에 기여할 수 있으므로, 유럽연합과 각 국가들은 보행과 자전거의 이용을 장려하고, 보행, 자전거와 대중교통의 이용에 우선권을 두고 이를 증진하기 위한 국가적 전략을 채택해야한다고 제안하고 있다. 특히, 각 국가는 지방정부가 주거지역뿐만 아니라 많은 보행자와 자전거 이용자가 이용하는 모든 도시지역에 "30km/h zone"을 도입하도록 장려해야하며, 도시계획이 보행자를 최우선으로 자전거 이용자 및 대중교통 이용자에게 우선권을 두고 수립되어야 한다고 강조하고 있다.

자동차의 속도가 높아지면 교통사고 사상자 수 또한 증가하며,⁵⁸⁾ 자동차의 운행 속도를 최대 30km/h로 제한하는 경우 차량 운전자와 보행자 사이의 긍정적인 시각적 상호 작용을 가능하게 하여, 운전자가 사고에 대응할 수 있도록 하므로 심각한 사고의 발생가능성을 줄일 수 있다. 또한 차량의 저속 운행은 보행자와 자전거 이용자의 두려움을 감소시켜 더 많은 사람들이 걷거나 자전거를 이용하도록 할 수 있으므로, 차량의 속도 제한은 도시 보행자와 자전거 이용자의 안전에 크게 기여할 수 있다고 말하고 있다.

이에 "30km/h zone"은 주거지역뿐만 아니라 도시전역에서 고려되어야 하며, 속도 제한과 더불어 "traffic calming measures"⁵⁹⁾를 병행하는 것은 차량 운전자가 법적인 속도 한계를 초과하기 어렵게 만들어 속도 제한 지역

58) 차량 속도가 50km/h인 경우 보행자 교통사고 사망위험은 차량 속도가 30km/h인 경우와 비교하여 5배 증가

59) roundabouts, road narrowing, chicanes, road humps and techniques of space-sharing

의 관리에 매우 효과적이라고 제안하고 있다. 즉, 보행자와 자전거 이용자의 안전을 보장하고, 보다 많은 사람들이 보행과 자전거 또는 대중교통을 이용할 수 있도록 하기 위해 유럽연합과 각 연합국가 들은 정책적으로 다음과 같은 권장 사항들을 수용해야 한다고 제시하고 있다.

[표 부록3-2] 유럽 교통안전 의회의 보행자 안전을 위한 주요 권장 사항

구분	내용
유럽 연합 기관	<ul style="list-style-type: none"> -EU국가들이 주거지역뿐만 아니라 도시 지역 어느 곳이라도 많은 보행자와 자전거 이용자가 사용하는 지역에 대해서는 30km/h zone을 지정하도록 장려 -roundabouts, road narrowing, chicanes, road humps and techniques of space-sharing과 같은 물리적 장치들에 기반을 둔 traffic calming measures의 좋은 실행 사례 증진을 위한 가이드라인 초안 -속도관리에 있어서 "Intelligent Speed Assistance (ISA)"의 도입을 위한 법률제정은 보행자와 자전거 이용자의 위험을 감소시킬 가능성을 있음 -EC의 권장에 따라, 기반시설 안전 방법들을 도시 도로에 적용 -특히, 보행자와 자전거 이용이 빈번한 도시지역에서의 과속에 대한 국가적 법률시행 계획을 준비하는 회원국 지원 -2016년의 개정의 맥락에서 법률의 시행을 위한 일반적인 최소기준 개발과 속도를 포함한 도로교통 규칙과 관련된 도로안전의 법률시행으로의 수렴을 보장함으로써 Cross Border Enforcement Directive를 강화 -보행자와 자전거 이용자의 심각한 사고 사상자 기록에 대한 데이터베이스 확보
유럽 연합 국가	<ul style="list-style-type: none"> -지방정부들이 많은 보행자와 자전거 이용자가 사용하는 지역과 주거지역에 대해 30km/h 속도제한을 수용하도록 장려 -보행자와 자전거 이용이 빈번한 과속 도시지역에서의 제한속도 준수를 위한 연간 목표를 갖는 국가적 법률시행 계획 준비 -교차로, 나들목에 대한 더 낮은 속도제한 도입 -특히, 도시지역에서 안전, 취약성과 지속가능성을 바탕으로 하는 위계에 따라 도로 사용자들에 대한 우선권에 관한 정책을 개선 -보도, 자전거 도로, 보행자와 자전거의 횡단에 주로 사용되는 도로 표면의 품질 유지에 우선권을 줌 -안전하고 매력적인 도시 기반시설의 제공을 통해 보행과 자전거 이용을 장려 -보행자와 자전거 이용자들에게 이동거리가 짧고 안전하고 빠른 루트를 제공 -자동차 속도/통행량이 보호받지 못한 도로 사용자들에게 큰 위협이 되지 않는 환경을 조성, 자전거 이용자들이 자유로이 차량 이용자들과 섞일 수 있도록 함 -차량의 운행 속도가 높거나 교통량이 높은 곳에서 자전거 이용자들이 안전하게 함께 이동할 수 있도록 자전거와 자동차 통행을 물리적으로 분리하여 배치 함 -지속가능한 교통계획을 개발할 때 자전거 이용자와 보행자의 안전을 우선시 함 -자전거 도로나 보행로와 같은 시설들이 불법 주차에 이용되는 것에 대한 제제 조치를 강화 -보행자와 자전거 이용자의 심각한 교통사고에 대해 지속적으로 기록하고, 빈번한 사상자 누락을 방지

출처: European Transport Safety Council(2015a) 내용 재정리

□ 영국 교통법의 보행자 관련 규제

영국의 교통 관련 법률은 교통부(Departmenet for Transport: DFT)에서 담당하고 있으며, 교통부는 23개의 산하기관과 함께 교통 관련 업무를 수

행하고 있다. 영국의 도로교통법에서는 도로 이용자들을 위한 일반규칙에 대해 구체적으로 명시하고 있지 않으며, 국무장관이 이와 관련한 도로교통령(The Highway Code)을 정할 수 있도록 위임하고 있다.

영국의 도로교통령(The Highway Code)에서는 일반 도로 이용자에게 적용되는 보행자를 위한 규칙, 도로에서 보행자가 주의해야 하는 사항들을 구체적이고 이해하기 쉽게 명시하고 있다. 도로교통령은 영국, 스코틀랜드, 웨일즈에서 적용되며, 운전자와 탑승자뿐만 아니라 보행자에게도 적용되므로, 보행자, 특히, 어린이, 노인 또는 장애인, 자전거 운전자 등 모든 사람이 도로교통령을 이해하고 숙지해야 한다고 밝히고 있다.

또한, 가장 취약한 도로 이용자인 보행자, 자전거 이용자, 어린이, 노약자, 장애인 등에 대해 특별한 보호가 요구되며, 불의의 교통사고를 감소시키기 위해 도로교통령 규정들을 준수해야하고, 규정을 준수하지 않을 경우 법적으로 처벌이 가능하다고 규정하고 있다. 그 외에도 어린이의 보행안전을 위한 구체적인 보행규칙을 제시하는 등 보행자의 안전을 위한 다양한 지침을 상세하게 밝히고 있으며, 그 내용은 다음과 같다.

[표 부록3-3] 영국의 도로교통령 제1장 보행자를 위한 규칙

구분	내용	
제1절 총칙	제2조	보도가 없는 경우, 도로의 우측으로 통행한다. 보행자는 충분히 주의해야 하고, 특히, 좁은 길이나 조명이 어두운 곳에서는 일렬로 걸어야하며, 도로의 옆에 붙어서 걸어야한다. 좌우로 굽은 도로에서는 마주 오는 차량이 당신을 더 잘 볼 수 있도록 하면서 횡단하는 것이 더 안전하다. 굽은 도로를 지난 후에 횡단한다.
	제3조	밝고 형광으로 된 옷을 입거나 휴대하는 것은 어두운 곳에서 도움이 된다. 야간에는 운전자가 전조등을 비추어 볼 수 있는 반사재(예를 들면 손목밴드, 조끼, 점퍼, 신발)를 이용한다.

출처: 경찰청(2010c) 내용 재정리

또한 제10조와 제13조를 통해 보행자가 준수해야 할 원칙뿐만 아니라 안전한 보행을 위한 보행 시설의 설치에 대해서도 원칙을 제시하고 있다. 특히, 제2절 도로횡단 제7조에서는 안전횡단 원칙(Green Cross Code)을 제시하여, 모든 보행자와 어린이가 이 원칙을 습득하고, 보호자는 어린이와 보행

시 항상 이 원칙을 준수하여 어린이가 혼자서 보행할 수 있는지 결정할 책임이 있다고 밝히고 있다. 또한, 제 3절 횡단보도 관련 규칙에서는 횡단보도의 각 형태와 횡단 신호의 차이와 각각의 경우에 따라 횡단 시 주의해야 하는 점을 구분하여 규칙의 이해를 돕기 위한 이미지 자료를 첨부하여 자세히 설명하고 있다.

[표 부록3-4] 영국의 도로교통령 제1장 보행자 도로횡단 규칙

구분	내용	
제2절 도로 횡단	제8조	교차로/도로를 횡단할 때 도로분기점에 주의하고, 특히, 보행자 뒤쪽을 주의해야 한다. 보행자가 횡단을 시작한 후 차량이 회전한다면, 보행자에게 우선권이 있고 차량은 양보해야한다.
	제9조	보행자 안전펜스가 있는 곳에서는 보행자를 위해 개방되어진 장소에서 도로를 횡단해야한다. 펜스에 올라타거나 펜스와 차도사이를 보행해서는 안 된다.
	제10조	발밑에서 느낄 수 있는 돌출노면은 맹인 또는 약시자 에게 경고하고 안내한다. 보편적으로 사용되는 노면포장은 갈라단추 형태가 도드라져 있는 형태를 띠는데, 급경사가 있는 보도연석이나 철도건널목의 횡단지점, 계단의 위와 아래 부분, 기타 다른 위험상황에 사용된다.
	제13조	포장된 보도와 나란히 자전거도로가 있는 경우에는 보행자와 자전거이용자를 분리하도록 분리장치를 사용해야한다. 분리된 도로는 약시를 가진 사람들을 위하여 입체포장을 활용하여 표시할 수 있다. 보행로 쪽에는 교통류방향에 대각선으로 가로지르는 평탄한 봉을 설치한다. 자전거 운전자 쪽에는 교통류방향으로 동일한 봉을 설치한다. 자전거 이용자와 분리되어 있지 않은 곳에서는 주의해야한다
	제14조	주차된 차량사이를 횡단할 때에는 연석이 있는 경우처럼 자동차의 바깥 가장자리를 이용한다. 멈추어서 사방을 볼 수 있도록 하고 다른 교통 참여자가 당신을 볼 수 있도록 한다. 다른 쪽에 주차된 자동차와 간격이 생기도록 하면 차도에 접근 할 수 있다. 주행하는 자동차 특히, 대형자동차 운전자는 당신을 볼 수 없기 때문에 자동차의 앞이나 뒤에서 횡단하면 안 된다.
	제17조	다른 사람이 당신을 식별 할 수 있도록 반사재를 착용한다. 근처에 횡단보도가 없는 경우 가로등 근처에서 도로를 횡단한다. 이 경우 다른 교통참여자가 당신을 더 쉽게 볼 수 있을 것이다.

출처: 경찰청(2010c) 내용 재정리

그 밖에도 전동휠체어나 장애인용 스쿠터 이용자의 보행 안전을 위한 규칙, 보행 우선권에 관한 규칙과 자전거 이용자의 복장, 자전거 도로 시설, 자전거 운전자의 행동 규칙을 제시하고, 제7-3장 자동차의 제어 제2절 속도 제한 항목에서는 모든 주거지역에서 특별한 다른 표지가 없는 한 가로등이 있는 모든 도로의 차량의 속도가 30mph로 제한되며, 가로등이 없는 도로는 별도 지정이 없는 경우 제한 속도가 항상 30mph로 제한되므로 운전자는 최대 제한 속도를 초과해서는 안 된다고 명시하고 있다.

- 도로 매뉴얼(Manual for Streets: UK Department for Transport)

영국의 교통부와 지방정부는 보행자, 자전거 이용자, 대중교통 이용자들의 요구에 부응하는 도로 공간의 설계를 위해 「도로 매뉴얼(Manual for Streets)」을 출간하였다. 이 매뉴얼은 지역 사회의 유대를 강화하고, 자동차뿐만 아니라 모든 도로 이용자의 요구사항을 충족시킬 수 있는 도로 네트워크를 구성하여 사용자의 안전을 보장하는 것을 목적으로 하고 있다. 특히, 보행자를 위한 필요 사항과 가로 설계에 대해 다음과 같이 기술하고 있다.

[표 부록3-5] 도로 매뉴얼의 보행자 요구사항과 가로의 설계

구분	내용
보행자 요구사항	<ul style="list-style-type: none"> -경로가 출발지와 목적지를 일관성 있게 연결하는 네트워크를 형성해야 하며, 이용자에게 적절한 수준의 규모여야 함 -가로시설물, 주차차량 등의 장애물로 인해 통행이 방해받지 않아야 함 -기반시설이 실제로 안전할 뿐 아니라, 이용자에게 안전하다는 인식을 줘야하며, 이는 교통안전 뿐 아니라 치안에도 적용됨 -미관 향상, 소음 감소, 주변 환경과의 조화가 이뤄져야 하며, 쓰레기 트기 및 낙서 등을 방지해야 함
보행자를 위한 가로 설계	<ul style="list-style-type: none"> -보행을 하려는 경향은 거리 뿐 아니라 보행 경험의 영향을 받음 -보행자는 목적을 가지고 걷게 됨 -모든 연령대와 신체 크기 및 능력을 가진 사람들이 모두 보행자에 포함되기 때문에, 가로 설계는 매우 넓은 범위의 요구를 수용할 수 있어야함 -사람들이 현재 위치와 가로 있는 방향을 잘 알 수 있도록 설계하는 것은 장애인들에게 특히 도움이 됨 -역사적으로 마을과 도시의 기본 바탕은 보행자의 움직임에 적합함 -보행동선은 가능한 한 직결되어야 하며, 희망선에 근접해야 함

출처: 국립재난안전연구원(2014b, pp.304-305)의 내용 재구성

□ 프랑스 도로법의 보행자 관련 규제

프랑스의 도로교통법에서는 교차로에 횡단보도가 없는 경우 보행자가 차도를 이용할 수 있도록 하여, 보행자에게 통행 우선권을 부여하고 있다. 보행자는 50m 이내에 횡단보도가 없는 경우 도로를 횡단할 수 있는 권리가 있으며, 운전자는 보행자를 보호하고 우선 통행권을 부여해야 한다.

[표 부록3-6] 파리의 보행자 관련 법규

구분	내용
도로 보행자 도로 횡단관련 (R412-37항)	- 보행자는 접근차량의 거리 및 속도를 고려한 시야확보를 고려하여 횡단해야함

구분		내용
법		<ul style="list-style-type: none"> - 50미터 내에 횡단보도가 설치되어 있을 경우 보행자는 이를 이용해야함 - 보행로(보행자를 위한 공간)가 설치되지 않은 교차로에서는 인도와 연결되는 도로의 부분을 사용해야함
	보행자 도로 횡단관련 (R412-39항)	교차로를 제외하고 보행자들은 보행축의 수직으로 도로를 횡단해야함
	교차로 및 우선통행 관련 (R415-11항)	<ul style="list-style-type: none"> - 모든 운전자는 멈추어서 횡단의사가 있어 보이거나 보행자전용도로 및 보차 공유구역을 통행하고 있는 보행자가 도로를 횡단할 수 있도록 해야 함 - 현 조항에서 우선권을 주는 규칙들을 준수하지 않는 모든 운전자들은 제4등급위반에 해당하는 벌금형을 내림 - 벌금형과 함께 생계 외의 활동에서 3년 또는 그 이상의 운전면허정지, 또한 운전면허점수 4점을 깎을 수 있음

출처: 국립재난안전연구원(2014a) 내용 재구성

- 프랑스의 지방 교통안전 사업(교통안전공단, 2006, pp.137-148 참고)

프랑스는 1972년부터 '도로안전 부처간 대표'(DISR, delegation interministerielle a la securite routiere)를 신설하여, 도로안전정책을 제안하고 효과적인 도로안전 정책 적용을 감독하도록 하고 있다. 지방은 도지사의 책임 하에 '도로안전 정책방향문서'인 DGO(Document General d'Orientations)에 따른 '도로안전 도활동계획'(PDASR, Plans Departementaux d'Action pour la Securite Routiere)을 매년 수립하도록 하고 있으며, PDASR 결정은 도지사의 권한부분이지만 도지사는 지자체와 관련기관과 협력하여 사업과 예산을 집행한다. 중앙정부의 DISR의 지침에 따른 각도의 도로안전사업은 도로안전 홍보, 인식강화, 교육에 관한 사업들이며, 이러한 정책과 사업의 내용과 사례는 다음과 같다(교통안전공단, 2006, p.137).

[표 부록3-7] 프랑스의 도로 안전 정책 사업

구분		내용
지방 도로안전 정책과 사업	도로안전 도활동 계획 (PDASR)	<ul style="list-style-type: none"> - 도로안전 도활동계획(PDASR)은 도로안전 정책방향문서 (DGO)를 바탕으로 매년 도지사의 제안으로 만들어짐 - 해당 지방에서 시행하는 도로안전 활동을 보여주는 것으로, 도로안전 도활동계획 수립/합의/시도에 대한 평가는 도로안전 관련기관들의 모임인 안전예방 도위원회(CDP)에서 이루어짐 - 도로안전 도활동계획은 도로시설 안전, 도로안전 교육, 훈련, 홍보, 통제와 위반처벌 등의 내용으로 이루어짐 - 도지사는 도지사가 제안한 도로안전 활동에 재정을 지원하고 도로안전 협회같은 도로안전 관련 기관의 일부 도로안전 사업 활동을 재정적으

구분	내용
	<ul style="list-style-type: none"> 로 지원함 - 도청과 지역단체들 간의 합의로 도로안전 사업 활동계약에 서명하여 구체적인 도로안전 사업이 마련됨 - 도로안전 사업 활동은 도로안전도활동계획(PDASR)으로 실현되며, 지역단체 또는 주요 지역기관들도 도로안전 도활동계획에 재정을 지원함
도로안전 정책방향 문서 (DGO)	<ul style="list-style-type: none"> - 매년 작성되는 도로안전 도활동계획은 일관성 있는 도로안전 정책의 추진을 위해 몇 년간의 도로안전 사업계획을 담은 도로안전 정책방향 문서(DGO)에서 정의된 일반적 도로안전 정책에 따라 수립됨 - 도로안전 정책방향문서는 도로안전에 관한 다년간의 결친 구체적인 도로안전 프로그램을 담고 있으며, 사업간의 일관성을 유지하고 도로안전 활동의 계속성을 보장하는 역할을 함 - 도로안전 정책방향문서는 도로안전과 관련된 지역사회의 주요 관련자와 협의하여 만들어 짐 - 도로안전 정책방향문서에는 도청, 도의회, 시, 시그룹(북한시)이 2004~2008년 기간 동안 공동/독자적으로 실시하게 되는 도로안전정책의 핵심사항들이 기술되어 있음 - 도로안전 정책방향문서의 정책방향은 도로안전 도활동계획(PDASR)의 사업으로 실현됨

출처: 교통안전공단(2006, p.137)의 내용 재정리

도로안전 사업은 사용자의 안전을 개선하기 위한 것으로, 교통 법규의 위반을 통제하고 처벌을 강화하는 것뿐만 아니라, 장기적으로 도로 사용자의 태도 개선을 통해 안전 예방을 위한 인식강화의 목적을 갖는다.

특히, 취약한 도로 사용자인 어린이 보행자와 노인 등의 보행자 사고 주요 원인인 차량의 과속 문제 해결을 위해, 지자체나 도로 안전 협회는 사람들의 인식과 태도를 개선하고자 도로 안전일, 도로 안전주간 등 행사를 개최하여 거주지의 도로 안전 인식을 강화하고 있다. 또한, 시 경찰과 도로 안전 협회 등은 도로 법 규정의 준수와 의식 향상을 위해 어린이 도로 교육을 실시하여, 교통법규, 신호체계, 위험상황 등 도로에서의 안전을 도모하기 위한 교육을 실시하고 있다.

도로에서의 차량의 운행 속도감속을 통한 안전 향상을 위해 학교지역, 보행자가 많은 지역, 상업지역 등의 도로 등급화와 속도제한 지역 지정으로 도로 구조를 개선하여 어린이, 노인 등 교통 취약자의 안전을 강화하는 등 시민, 노인, 자전거 사용자, 어린이를 대상으로 다양한 도로 안전 교육을 조직

적으로 운영하여, 도로 이용자의 의식 변화를 위해 노력하고 있다. 또한, 2008년 교통법에 ‘만남의 구역’이라는 개념을 도입하여, 보행자, 자전거 이용자, 자동차가 함께 사용하지만, 보행자에게 우선권을 부여하여 보행자가 반드시 보행로를 이용하지 않고도 이동할 수 있도록 하였으며, 자동차 속도는 20km/h로 제한하도록 하였다.

□ 독일 도로 교통법 시행령의 보행자 관련 규제

독일에서는 도로교통과 관련된 위험을 방지하고, 안전을 도모하기 위해 도로 교통법(*Straßenverkehrsgesetz; StVG*)을 규정하고 있으며, 도로 교통법 시행령(*Strassenverkehrs-Ordnung; StVO*)과 도로 교통 허용에 관한시행령(*Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung; StVZO*)을 제정하여 이를 보완하고 있다. 2009년 독일 정부는 도로 교통법규정의 전면적 개정을 시행하였으며, 이를 통해 친환경적인 교통수단인 자전거의 이용을 더욱 안전하고 편리하게 하여 자전거 이용자의 증가를 도모하고자 하였다.

이 중 도로 교통법 시행령(*StVO*)은 독일의 도로교통법 체계에서 매우 중요하며, 제1조에서는 교통기본원칙인 운전자의 주의의무와 타인에 대한 배려를 강조하고 있다. 제3조 속도에 관한 규정에서 차량 운전자는 더 낮은 속도가 요구되는 경우를 제외하고 시속 50km/h를 초과할 수 없으며, 어린이, 장애인, 노약자에게 위험하지 않도록 속도를 줄이거나 정차해야 한다고 규정하고 있다. 그 외에도 제20조 대중교통과 스쿨버스에 관련한 사항에서는 정기노선승합차와 스쿨버스가 있을 경우 주변 차량은 보행속도로 안전거리를 확보한 상태에서 지나가야하며, 제 25조에는 보행로가 없거나 보행선 표시가 없는 경우 보행자가 차로를 이용 할 수 있도록 하고, 횡단보도가 아니더라도 차도를 횡단 할 수 있도록 규정하여 보행권을 인정하고 있다.





[표 부록3-8] 독일의 보행자 관련 도로 교통령 법규

구분	내용
제1장 일반 교통 규칙	제1조 기본 규칙 1) 교통참여자는 항상 주의하고 다른 교통참여자를 배려하여야 한다. 2) 모든 교통참여자는 다른 사람을 해치거나 위협하거나 불가피한 사정 이상으로 방해하거나 부담을 주지 않도록 행동해야 한다.
	제3조 속도 1) 차량운전자는 자신의 차량을 지속적으로 제어할 수 있는 속도로만 운전하여야 한다. 특히, 도로상태, 교통상태, 시야상태, 기후 상태와 개인 운전능력과 자동차 및 화물의 특성에 적합하게 속도를 유지해야 한다. 안개, 눈 또는 비로 인하여 가시거리가 50m 이하인 경우 더 낮은 속도가 요구되는 경우를 제외하고 시속50km를 초과하지 않아야 한다. 운전자는 조망 가능한 구간 내에서 정착할 수 있는 속도로만 운전해야 한다. 위험한 좁은 차도일 경우 마주 오는 차량은 조망 가능한 구간의1/2내에서 정착할 수 있을 정도로 천천히 운전하여야 한다. 2a) 운전자는 어린이, 장애인, 노인에게 위험을 주지 않도록 속도를 줄이거나 긴급정차준비를 해야 한다.
	제25조 보행자 1) 보행자는 보도를 이용해야 한다. 도로에 보도나 갓길에 없는 경우에만 차도를 보행할 수 있다. 차도를 이용할 경우 밀집지역 내에서는 오른쪽이나 왼쪽차도 가장자리를 이용해야 한다 밀집지역 밖에서는 가능하면 차도의 왼쪽가장자리를 보행해야 한다. 2) 차량이나 큰 물건을 운반하는 보행자는 보행로나 갓길에서 다른 보행자를 심하게 방해한다면 차도를 이용한다. 차량을 운반하는 보행자가 차도를 이용할 경우 오른쪽 차도 가장자리에서 보행해야 한다. 3) 차도를 횡단할 때 보행자와 차량에 유의하면서 횡단경로로 신속히 횡단해야 한다. 특히, 교통상황이 요구할 경우 교차로나 합류지점, 신호등이 표시된 곳, 횡단보도에서 차도를 건너야 한다. 교차로/합류지점에서 차도를 건널 때는 횡단보도나 신호등표시를 항상 이용해야 한다.
	제26조 보행자 횡단 보도 1) 궤도차를 제외한 차량은 보행자 횡단보도에서 보행자 및 횡단보도를 이용하여 환차용 휠체어운전자가 차도를 건널 수 있도록 해주어야 한다. 그리고 차량은 알맞은 보행속도로 횡단보도에 접근해야 한다. 2) 교통혼잡으로 기다리는 경우 차량은 횡단보도로 들어가면 안된다. 3) 횡단보도에서는 앞지르기 할 수 없다.

자료: 경찰청(2010d) 내용 재구성

그 외에도 모든 도로를 대상으로 한 일반 규정과 함께 경찰 신호가 있는 경우, 신호등이나 교통표지가 설치된 경우 등 예외적인 상황에 대하여 기술하고 있으며, 자전거도로와 보행로 또는 공용 도로에서 자전거 이용자와 보행자의 안전을 위한 신호등과 표지판에 대해 자세히 설명하고 있다. 또한, 일반적인 통행 우선권에 대한 규칙과 경찰신호와 지시, 신호등이나 교통표지가 있는 특별한 경우에 따라 우선권이 있는 도로 사용자의 통행을 방해하지 않을 의무가 있다고 명시하고 있다.

[표 부록3-9] 독일 도로 교통령 특수도로 표지와 내용

표지	내용
 자전거길	<ol style="list-style-type: none"> 1. 자전거 운전자는 차도에 들어가면 안 되고, 자전거 길을 이용해야한다 2. 다른 교통참여자들은 자전거 길을 이용해서는 안 된다. 3. 보조표지로 다른 교통참여자가 자전거 길을 이용할 수 있다면 운전자는 주의를 살피야하고 필요할 경우에는 자전거 교통에 속도를 맞추어야한다.
 보행길	<ol style="list-style-type: none"> 1. 보조표지 설치 시 다른 교통참여자가 보행로를 이용해서는 안 된다. 2. 운전자는 보행자를 주의해야 하고 보행자의 속도에 맞추어야한다. 보행자는 위험/장애에 노출되면 안된다. 필요하다면 운전자가 기다려야한다.
 보행자 자전거 공유도로	<ol style="list-style-type: none"> 1. 자전거운전자는 차도를 이용하면 안되고, 보행/자전거 공유도로를 이용해야한다 2. 다른 교통참여자들은 이 길을 이용해서는 안 된다. 3. 보조 표지로 다른 교통참여자에게 보행/자전거의 공유도로를 이용할 수 있도록 허가한다면 운전자는 보행자와 자전거 운전자를 주의해야한다. 필요시 이들 모두는 보행자 교통에 속도를 맞추어야한다.
 자전거 보행자 분리도로	<ol style="list-style-type: none"> 1. 자전거운전자는 차도를 이용해서는 안 되고, 자전거와 보행자의 분리도로를 이용해야한다(자전거길 이용의무) 2. 다른 교통참여자들은 이 길을 이용해서는 안 된다. 3. 보조표지로 다른 교통참여자에게 자전거와 보행자의 분리 도로를 이용하도록 허락한다면 운전자는 보행자와 자전거운전자를 주의해야한다. 필요시 보행자교통에 속도를 맞추어야한다.

출처: 경찰청(2010d) 내용 재구성

그 밖에도 도로교통법령에서 자동차 운전자는 보행자나 자전거이용자가 위협을 느끼지 않을 정도의 속도를 유지해야하고, 추월을 하기 위해 이동하는 운전자는 뒤따라오는 차량에 위협을 주지 않도록 행동해야 하며, 다른 교통참여자, 특히, 보행자 및 자전거 운전자와 충분한 간격을 유지하여야 한다는 규정을 마련하고 있다.

독일에서는 생활도로를 보행 전용도로, 보차 혼용도로, 템포 30(Tempo 30) 도로로 구분하고, 도시 중심상가 지역 등을 보행 전용도로로 지정하여 차량의 통행을 금지하고, 통과 교통은 없으나 차량 출입을 제한할 수 없는 곳을 보차 혼용도로로 지정하여, 자동차가 보행자의 속도로 주행하도록 하고 있다. 보행자를 보호하기 위한 특별 규정을 명시하고 있으며, 이 지역에서 보행자는 도로 전체를 이용 할 수 있을 뿐만 아니라, 차량의 통행 속도는 30 mph로 제한되며, 운전자와 보행자는 다음과 같은 규정을 준수해야 한다.⁶⁰⁾

[표 부록3-10] 독일의 템포 30지역 관련 법규와 표지

구분	내용
제3장 시행규정 /벌금규정 /종결규정	1) 도로교통 관청은 교통안전/질서를 위하여 특정 도로, 도로구간의 사용을 제한/금지 할 수 있고, 교통을 우회시킬 수 있다. 이는 다음과 같은 목적을 위하여 동일한 권한이 있다. 1.도로에서 작업진행, 2.도로의 과도한 피해예방, 3.소음과 매연으로부터 주민보호, 4.수질과 광천수의 보호, 5.공공의 안전유지를 위하여 필요한 조치를 취할 때, 6.사고, 교통형태, 교통흐름을 조사하거나 교통안전 또는 교통규제를 위해 계획된 조치를 심의하는 경우 -도로교통관청은 지방단체의 동의하에 소음과 매연으로부터 주민을 보호하거나 질서 있는 도시건축개발을 촉진하기위한 조치와, 주민의 주차허용, 보행자구역과 교통진정구역의 표시를 명령한다.
제45조 교통표지와 교통시설	1c) 도로교통관청은 밀집지역내 특히, 주거지역, 보행자와 자전거교통이 상당히 많은 지역을 대상으로 지방단체와 협의 하에 30km구역을 지정한다. 이러한 구역지정은 초지역적인 교통도로나 그 밖의 우선통행권 도로에까지 확대되어서는 안 된다. 30km구역은 등화표지 없이 규율된 교차로나 합류지점, 차로제한, 유도차선과 이용의무가 있는 자전거 길을 포함한다. 1d) 보행자와 체류하는 사람이 많은 도시의 중앙지역에서는 시속 30km미만의 속도제한을 명할 수 있다.
교통 진정지역 표지	1. 운전자는 보행 속도로 운전해야한다. 2. 운전자는 보행자에게 위험이나 장애를 주어서는 안 된다. 필요시 운전자는 기다려야한다. 3. 보행자는 차량교통을 불필요하게 방해하면 안 된다. 4. 운전자는 표시된 노면이외에 주차해서는 안 된다. 승하차나 화물의 적하차는 제외된다(보행자는 도로전체를 이용해도 된다. 어느 곳이든지 어린이 놀이가 허용된다.).



교통진정지역
시점



교통진정지역
종점

출처: 경찰청(2010d) 내용 재구성

3) 미국의 보행자 보호 관련 규제

미국은 연방 국가로 각 주마다 자치권을 갖고 있으므로, 보행자와 자전거 이용의 안전을 보장하기 위한 법제 또한 연방법과 주법으로 이원화 되어 있다. 2010년 도로, 교통, 보건복지 등 공동 연방법인 미국 연방법(Code of US)은 50개의 'Title'로 구분되어지며, 도로교통과 관련한 사항은 'Title 23. Highway'와 'Title 49. Transportation' 등에서 규정하고 있다.

특히, 'Title 23'에서는 연방 정부가 건설 및 관리하는 도로와 도로의

60) 독일연방 교통부 장관은 법령의 개정으로 지방정부의 30km/h zone 시행이 더욱 쉬워질 것이라고 밝혔다. 지금까지 속도제한은 주거지역, 위험지역으로 증명된 경우에만 적용 가능했으나, 법률의 개정으로 각 지방정부가 학교 또는 유치원이 위치한 주요 도로에 속도제한 지역을 지정하여, 안전을 보장하고 소음을 감소시키는 것이 용이해 졌다. (출처: European Transport Safety Council, 2015b)

안전에 관한 일반적 사항을 명시하고 있으며, (명묘희 외, 2013, p.76) 신규로 건설하거나 재건하는 모든 도로에 자전거 시설 및 보행자 도로 설치를 고려하도록 하는 규정을 두고, 자전거 및 보행자 지성의 계획 및 설계 시 우선적으로 자전거 및 보행자의 안전을 고려하여 자동차는 특별한 경우를 제외하고는 자전거 도로 및 보행로에 진입해서는 안 된다고 명시하고 있다. 이는 보행자를 교통체계의 주류로 규정하여 보행자의 안전과 보행권을 보호하기 위한 근거를 제시하기 위한 것이며, 그 외에도 보행 편의 시설을 포함한 장기적이고 종합적인 교통계획을 수립하고, 교통 개선 사업에 중앙정부가 재원을 보조하는 등 주정부와 시정부는 보행자의 안전을 보장할 수 있는 교통계획을 수립하기 위해 다양한 노력을 기울이고 있다.

□ 보행안전 가이드라인(Pedestrian Road Safety Audit Guidelines and Prompt Lists)

미국 교통부(US DOT: Department of Transportation)는 2007년 보행과 관련된 시설 및 정책을 수립 시 고려해야 하는 사항을 매뉴얼로 작성하여 발간하였다. 이 매뉴얼은 보행시설 점검 시 알아야 할 고려사항과 보행시설 및 정책을 결정하고 진단하기 위해 알아야 하는 기본적인 이론 등을 다음과 같이 구분하여 제시하고 있다(표 부록3-11 참고).

□ 뉴욕 차량과 교통법(Vehicle and Traffic Law, VAT)의 보행자 관련 규제

뉴욕 주의 법률(Statue)은 연방 법률처럼 코드(Code)화되어 있기 보다는 주제별 법률로 나뉘져 있으며, 교통운영에 관한 법률은 주로 ‘Transportation’과 ‘Vehicle and Traffic’에서 다루고 있다. ‘Transportation’은 교통관련 행정기관의 정의 및 기관별 역할과 책임에 대한 규정을 비롯하여 정책적 프로그램에 대한 규정도 포함하고 있다. 뉴욕 주의 경우 자동차 및 교통법(Vehicle and Traffic Law; VAT)은 총11장(Title)으로 구성되어있으며, 제7장(Rules of The Road)에서는 교통 법률의 효과와 준수 의무, 교통신호와 신호등 및 교통표지, 통행 우선순위, 보행자 권리, 제한속도 규정 등 다양한 일반적인 도로규칙을 명시하고 있다(명묘희 외, 2013, pp.78-91).

[표 부록3-11] 보행관련 기본적인 이론 및 현장 점검사항

구분		주요 내용		
보행 관련 기본 이론		보행 영향 주요요인	이동거리 및 목적지로의 접근성, 안전성, 편안함, 건강 및 날씨, 물리적/사회적/제도적 장애요인	
		보행자 특성	연령별 보행속도 및 적절한 보행공간, 이동성, 가시성, 횡단가능 여부 및 횡단 대기시간, 특수한 보행자 특성	
		보행사고 요인	보행자 및 차량의 행동 특성, 위치 특성, 물리적 특성	
		사고자료 활용	최소한 3년 이상의 사고 자료를 기반, 보행 사고요인을 기반으로 한 개선방안 도출	
보행 관련 현장	공통 점검 사항		보행자 요구	보행시설이 전체 보행자의 요구를 충족하고 있는가
			시설 연속/연계성	보도의 설치가 안전하고 편리하게 연계되어 있는가
			교통 요소	교통관련 시설 및 정책이 보행 안전을 충족시키는가
			이용 행태	보행자와 운전자가 보행시설을 무시하지는 않는가
			시설 설치	보행 시설물이 보행자를 위하여 적절히 설치되었는가
			학교 존재 유무	스쿨존 주변의 어린이 안전이 적절히 확보되었는가
	세부 점검 사항	보행 자 시설	설치 위치 및 디자인	보도, 연결로, 갓길, 횡단보도, 교차로, 주차구역 및 주변개발지역 보도, 갓길, 대중교통 연계지역 쉼터, 의자, 승하차구역 등
			유지상태	주차구역 및 주변개발지역 보도, 연결로, 갓길, 횡단시설, 대중교통 연계지역 쉼터, 의자, 승하차구역 등
			연속성·연계성	타 보도와의 연계/연속성, 주차구역 및 주변개발지역 보행네트워크와의 연속성, 대중교통 시설의 보행연속성
			조명	도로상의 가로등/조명등, 횡단조명, 주차장 및 인근지역 조명, 대중교통 시설 조명
			가시성	도로이용자, 대기/횡단 보행자 및 차량의 가시성, 주차차량 및 보행자의 가시성, 대기 승객과 차량의 가시성
		교통	접근성 관리	차로의 설치 형태, 교차로 인근 차도설치 형태, 주차시설 인근 차도설치 형태
			교통 특성	도로 교통량/속도, 횡단보도 교통량/속도 상충조건, 주차구역 및 주변 개발지역 교통량/속도 상충조건, 대중교통 연계지역 교통량/속도 상충조건
		교통 제어 시설	표지판 및 노면표시	도로 안내, 횡단보도, 주차구역 및 주변 개발지역, 대중교통 연계지역 안내의 적절성 및 유지상태
			신호	횡단보도, 대중교통 연계지역 신호 설치유무 및 주기

출처: Department of Transportation(2007); 국립재난안전 연구원(2014b, pp.305-307)의 내용 재구성

미국의 차량 및 교통법은 운전자에게 선량한 관리자의 의무를 부과하여 교통 약자를 보호하도록 하고 있으며, 횡단보도상의 보행자와 시각 장애인에 대한 통행 우선권 규정으로 교통 약자에 대한 보호를 강화하고 있다. 또한, 뉴욕주 운전자 매뉴얼에서는 도로공유(Sharing the Road)규정에서 보행자와 스케이트보드, 자전거운전자와 인라인스케이터, 이륜차운전자 등 다양한 도로 사용자간의 공유방법을 제시하고 있으며, 자동차운전자가 다른 도로이용자와 도로를 공유할 때의 행동규칙은 다음과 같다.

[표 부록3-12] 뉴욕의 운전자 매뉴얼의 보행자 관련 규칙

구분		내용
운전자 매뉴얼 교통수단별 도로공유	보행자와 스케이트보드	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자와 사고가 나지 않도록 조심하도록 하여야 함. - 특히 어린이들이 많이 있는 장소에 아이들이 가까이 있을 경우는 백미러에만 의존하지 않고 차량에서 내려 뒤를 확인해야 함 - 우회전을 할 때 보행자와 상충되기 때문에 특히 조심해야하고, 좌회전을 할 때 왼편에 도로반대편에 있는 보행자를 조심해야함 - 적법하게 교차로를 횡단하는 보행자나 스케이트보더가 있는 경우 차량은 속도를 늦추고 그들에게 양보해야함 - 노인이나 장애인 보행자인 경우에는 추가시간이 필요하며, 맹인보행자가 개 또는 흰색지팡이를 소지한 경우 그들에게 항상 통행우선권을 부여해야 함
	자전거와 인라인 스케이트 이용자	<ul style="list-style-type: none"> - 백미러에 의존하지 않고 사각지대를 체크할 수 있도록 해야함 - 속도가 갑자기 변하거나 차선변경을 할 때 자전거와 인라인스케이트이용자는 갑작스러운 변화를 따라가지 못하기 때문에 충분한 거리를 두어야함

출처: 명모희 외(2013, pp.88-91)의 내용 재구성

뉴욕 차량과 교통법(Vehicle and Traffic Law; VAT)의 제27절에는 보행자의 권리와 의무를 법으로 다음과 같이 명시하고 있다.

[표 부록3-13] 뉴욕 차량과 교통법 제27절 보행자의 권리와 의무

구분	내용
제150조 교통법규 대상인 보행자	보행자는 교통통제신호등의 대상이 되지만, 그 외의 모든 장소에서 본 절에서 규정하는 권한을 부여받고 제한의 대상이 된다.
제151조 횡단보도에서 보행자의 우선통행권	<p>(a) 교통통제신호가 없거나 작동하지 않는 경우, 차량운전자는 차량이 이동하고 있는 도로에서 횡단보도로 도로를 횡단하는 보행자에게 우선통행권을 양보해야하며, 필요하다면 서행하거나 정지하며, 보행자터널이나 육교가 있는 도로를 횡단하는 보행자는 모든 차량에게 우선통행권을 양보하여야 한다.</p> <p>(b) 보행자는 연석, 기타 안전한 장소를 갑자기 이탈하고, 운전자가 양보하기 힘들 정도로 근접하여있는 차로를 건너나 뛰어서는 안된다.</p> <p>(c) 차량이 교차로의 노면표시가 있거나 그렇지 않은 횡단보도에 정지하여 있는 경우, 후방에서 접근중인 차량운전자는 정지된 차량을 앞지르지해서는 안 된다.</p>
제151-a조 보도에서의 보행자 우선통행권	골목길, 건물, 사도나 진입로에서 나온 차량운전자는 골목길, 건물진입로, 도로, 진입로에서 연장된 보도에 접근하는 모든 보행자에게 우선통행권을 양보하여야 한다.
제152조 횡단보도에서의 횡단	<p>(a) 교차로에서 노면표시가 있거나 그렇지 않은 횡단보도 이외에 다른 지점에서 도로를 횡단하는 보행자는 도로에서 주행하고 있는 모든 차량에게 우선통행권을 양보하여야한다.</p> <p>(b) 보행자터널이나 육교로 횡단하는 보행자는 도로에서 주행 중인 모든 차량에 우선통행권을 양보하여야한다.</p> <p>(c) 보행자는 공식 교통 통제장비에 의해 허가받지 않는 한 대각선으로 도로교차로를 횡단해서는 안된다 대각선으로 횡단하는 것을 허가받으면, 보행자는 횡단흐름을 적용하는 공식 교통통제장비에 따라서 만 횡단하여야한다.</p>

구분	내용
제153조 맹인·시각장애인에 관련규정	(a) 본 절에서 전술한 규정에도 불구하고, 교차로나 횡단보도에 접근하는 모든 차량운전자는 맹인안내견을 동반하거나 금색색이나 흰색지팡이 또는 끝이 붉은 흰색지팡이를 사용하는 보행자가 도로횡단을 시도하거나 도로를 횡단하고 있는 경우 그 보행자에게 우선통행권을 양보하여야 한다.
제155조 보행자의 횡단보도 우측이용	보행자는 가능한 한 횡단보도의 중앙으로부터 우측을 사용하여 이동하여야 한다.
제156조 도로에서의 보행자	(a) 보도가 설치되어있고 이를 안전하게 이용할 수 있는 경우, 인접차도를 걷는 보행자는 불법에 해당한다. (b) 도로에 보행자가 걸을 수 있는 보도가 설치되어있지 않은 경우, 도로의 좌측 가장자리나 길어깨로 걸어야한다. 반대방향에서 차량이 접근할때 보행자는 가능한 좌측으로 붙어 걸어야한다.

출처: 경찰청(2010e) 내용 재구성

□ 뉴욕시 보행안전 연구와 실행계획(The New York City Pedestrian Safety Study and Action Plan(DOT))

뉴욕의 거리는 미국의 어느 다른 대도시보다 안전하지만, 런던, 파리 또는 베를린과 같은 유럽의 대도시와 비교하면, 교통사고 사망자 비율이 더 높다. 이에 2010년 뉴욕의 교통부(DOT)는 2030년 까지 그 수를 절반으로 감소시키는 것을 목적으로 교통사고 사상사고 자료를 수집하여 분석하여, 보다 안전한 도로를 설계를 위한 보고서를 발간하였다. 이 보고서는 보행자 사망사고에 대한 원인, 일반적인 요인들, 보행자 사고 분포 등의 자료에 대한 연구를 통해 보행자의 안전을 증진시킬 전략과 계획을 개발하고자 하였으며, 주요 연구 결과와 이를 통해 시행계획은 다음과 같다.

[표 부록3-14] 뉴욕시 보행안전 연구 및 실행계획의 주요 연구 결과와 계획

항목	주요 내용
주요 연구 결과	<ul style="list-style-type: none"> • 2009년은 기록상 뉴욕시의 역사에서 가장 안전한 한해였다. • 2009년 교통사고 사망사고는 2001년보다 35%감소하였다. • 뉴욕시의 교통사고 사망 비율은 미국 전체의 1/4에 해당되며, 미국의 10대 대도시의 절반 보다 낮은 수치이다. • 자동차 충돌사고 비용은 도시경제의 연간 4억 달러에 해당한다. • 자동차 충돌사고 시 사망 위험은 보행자의 경우 운전사보다 10배 높다 • 2005년부터 2009년 교통사고 사망자수의 52%가 보행자에 해당한다. • 운전자 부주의 충돌사고의 36%가 보행자 사망/심/각한 부상으로 이어졌다. • 보행자 사상사고의 27%는 양보를 하지 않은 것과 연관되어 있다. • 과속에 의한 보행자 사고는 다른 사고에 비해 사망 가능성이 2배에 이른다. • 대부분의 뉴욕시민들은 도시의 표준 속도 제한이 30mph인 것을 모르고 있다.

	<ul style="list-style-type: none"> • 사망 또는 심각한 보행자 사고의 80%는 남성 운전자에 의한 것이다. • 사망 또는 심각한 보행자 사고의 79%는 개인 자동차와 연관되어 있다. • 주요 도로에서의 보행자 충돌사고가 지방 작은 도시에 비해 사망 가능성 크다. • 맨하튼의 경우 다른 4개의 자치구와 비교하여 4배 많은 보행자 사망 혹은 심각한 사상 사고가 발생했다. • 맨하튼의 보행 교통사고자 43%는 뉴욕시티 밖 또는 다른 구에 살고 있었다.
2010 / 2011 시행 계획	<ul style="list-style-type: none"> • 초읽기 신호를 1500 교차로에 설치한다. • 도로교통사고 데이터에 따라 보행자 안전증진을 위해 60마일 도로를 재편한다. • 맨하튼 주요 양방향 도로에서 보행자 안전증진 위해 20개 교차로를 재편한다. • 20 mph 지역의 안전성능 평가를 위한 파일럿 프로그램을 시행한다. • 맨하튼 거리를 따라 좌회전 가시성 개선을 위한 파일럿 프로그램을 시행한다.

출처: New York City Department of Transportation(2010) 내용 재구성

뉴욕의 「The New York City Pedestrian Safety Study and Action Plan」은 교통부의 전략계획인 “Sustainable Streets”와 지방법(Local Law 11 (Council Intro 567-A, §3))을 기반으로 하고 있으며, 지난 8년간의 보행자 교통사고 관련 자료의 분석을 통해 그 원인을 밝히고 사고를 줄일 수 있는 방법을 찾기 위한 것이다.

[표 부록3-15] 뉴욕의 보행자 안전 프로그램

항목	주요 내용
엔지니어링	<ul style="list-style-type: none"> • Top 20 Pedestrian Crash Locations(2008): 교차로 안전 증진 • Safe Streets for Seniors(2008): 고령자를 위한 보행 안전 증진 • Five or More Injury Locations(2008): 전년 보행자 사고 5회이상 지역조사 • Safe Routes to Transit(2007): 대중교통 인접 지역의 안전과 편의 증진 • Bicycle Network Expansion(2006): 자전거 도로 확대 및 시스템 제공 • Safe Routes to Schools(2004): 교통사고 빈번 학교지역 안전개선 교육 • S.A.F.E. Team(1998): 교통사고 사망 빈번 지역 조사 • Speed Reducer Program(1996): 속도저감장치로 주거지역의 차량 속도저하 • Signalization Improvements(진행중): 교통신호 개선을 통한 보행자/차량운전자의 안전 증진
교육	<ul style="list-style-type: none"> • Go Safe Go Green(2008): 보행과 자전거 이용의 장점을 강조한 교통안전 커리큘럼을 제공 • Traffic Safety Residency Program(2007): 교통안전 표지, 벽화, 연극 창조를 위한 교육 예술가와 일하는 5-12학년 학생들을 위한 구체적 교육 프로젝트 • Bicycle Helmet Program(2006): 무료 자전거 헬멧 제공 • NYC Safe Kids Coalition(2003): 사고예방과 어린이 안전 환경위한 워크숍 • Traffic Safety on the Road(1993): 상호적 프리젠테이션,과 교통안전 연극 프로그램, 교사 교육을 포함한 봉사활동 • Safety City(1989): 안전도시 “learn-by-doing” 세션 • Youth Educating for Safety(YES)(1985): 과속, 안전벨트 사용, 보행자 안전 등에 대한 10대 교육 • School-based Safety Education(1985): 어린이 교통안전 교육
마케팅	<ul style="list-style-type: none"> • You The Man DWI campaign(2010): 모든 사용자에게 안전도로를 만들기 위한 시의 노력 부양 • LOOK Bicycle Safety Campaign(2007): 자동차와 자전거의 도로 공유 증진과 자전거 안전을 위한 대중교육

출처: New York City Department of Transportation(2010) 내용 재구성

교통부는 교통사고를 줄이고 뉴욕시의 도로 안전을 증진시키기 위해 위와 같은 노약자를 위한 안전 프로그램, 자전거 안전 캠페인, 통학로 안전 전략적인 안전 프로그램 등을 개발하여 시행하고 있다. 또한 시의 과속 또는 교통 신호 위반 등을 방지할 수 있도록 하는 시의 규제 입법화 권한의 확장시켜 뉴욕시의 거리 문화가 모든 사용자의 안전을 보다 존중하는 방향으로 전환될 수 있도록 노력하고 있다고 밝히고 있다.

4) 일본의 보행자 보호 관련 규제

□ 일본 도로교통법의 보행자 관련 규제

일본은 1960년대 후반 자동차의 급증에 따른 보행자 교통사고 사망자의 증가로 보행자를 보호하기 위한 대책 마련이 본격적으로 시작되었다. 일본의 법체계는 우리나라와 유사하며, 도로교통법에서 관련 사항을 규정하고, 도로교통법 시행령과 도로교통법 시행규칙에서 세부 사항을 규정하고 있다.

[표 부록3-16] 일본 도로교통법의 보행자 관련 법규

항목		주요 내용
제2장 보행자의 통행방법	제10조	보행자는 보도/보행자의 통행에 충분한 폭을 가진 길 가장자리, 차도의 구별이 없는 도로의 우측 가장자리에 붙어 통행하여야 한다. 단, 도로의 우측가장자리를 통행하는 것이 위험한때, 기타 부득이한 경우 도로의 좌측가장자리로 통행할 수 있다.
제3장 차량 및 노면전차의 교통방법	제6절 2항	차량 등이 횡단보도/자동차 횡단대에 접근할 경우, 해당 횡단보도 등을 통과할 때에 횡단보도 등을 이용하여 차량의 진로의 전방을 횡단하려고 하는 보행자/자전거가 없는 것이 분명한 경우를 제외하고 횡단보도 등의 직전에서 정지할 수 있는 속도로 진행하여야 한다. 이 경우 횡단보도 등에 의하여 그 진로의 전방을 횡단하거나 횡단하고자 하는 보행자 등이 있을 때는 해당 횡단보도 등의 직전에 일시 정지하여 그 통행을 방해하지 않도록 해야 한다.
	제38조 2항	차량 등은 교차로/그 가까이에 횡단보도가 마련되어있지 않은 장소에서 보행자가 도로를 횡단하고 있을 때는 보행자의 통행을 방해해서는 안된다.
제4장 운전자 및 사용자의 의무	제1절 제71조	1. 차량 등의 운전자는 다음에 기재된 사항을 준수해야 한다. 2. 신체장애자용 휠체어가 통행하고 있을 때, 감호자가 동행하지 않는 아동 또는 유아가 보행하고 있을 때는 일시정지 하거나 또는 서행해서 통행 또는 보행을 방해하지 않을 것. 2의2. 전 항에 기재하는 것 외에 고령의 보행자, 신체장애가 있는 보행자 및 기타 보행자로서 통행에 지장이 있는 사람이 통행하고 있을 때는 일시정지하거나 서행해서 그 통행을 방해하지 않도록 할 것. 2의3. 아동, 유아 등의 승하차를 위해 정령으로 정한 바에 의해 정차하고 있는 통 학원버스의 옆을 통행할 때는 서행하여 안전을 확인해야 한다. 3. 도로의 좌측부분에 설치된 안전지대의 옆을 통과하는 경우에 있어, 해당 안전지대에 보행자가 있을 때는 서행할 것.

출처: 경찰청(2010b) 내용 재구성

도로 교통법에서는 운전자에게 보행자를 보호해야하는 의무가 있음을 명시하고, 차량은 보도와 차도의 구별이 없는 도로를 통행할 경우, 보행자의 옆을 통과 할 때에는 보행자와의 사이에 안전한 간격을 유지하거나 서행하여야 한다고 제시하고 있다.

보행권 보호를 위한 강력한 법적 규정을 두고 있으며, 교차로에는 횡단보도를 설치하도록 하고, 횡단 보행자가 많아 보행자의 안전이 요구되는 곳에는 횡단보도를 설치하는 등 보행자의 안전을 확보하기 위한 노력을 하고 있다. 또한, 자전거/보행자 전용 도로 네트워크를 체계적으로 정비하고, 보도 및 자전거 도로를 개선, 안전시설을 정비하여 자전거 이용자와 보행자의 안전을 보장하기 위한 다양한 대책을 마련하고 있다.

[표 부록3-17] 일본 도로교통법의 횡단보행자 보호를 위한 통행방법

항목	주요 내용
제8조 횡단보도에서 보행자의 우선	① 차량이 횡단보도/자동차 횡단보도에 접근할 경우, 해당 횡단보도를 통과할 때 횡단보도를 이용하여 차량의 진로 전방을 횡단하려고하는 보행자 또는 자전거가 없는 것이 분명한 경우를 제외하고, 횡단보도의 직전에서 정지할 수 있는 속도로 진행하여야한다. 이 경우 횡단보도에 의하여 진로의 전방을 횡단하거나 횡단하고자 하는 보행자가 있을 때 횡단보도의 직전에 일시 정지하여 통행을 방해하지 않도록 해야 한다. ② 차량이 횡단보도 또는 직전에서 정지하고 있는 차량이 있을 경우, 정지하고 있는 차량의 옆을 통과해 전방으로 나가려고 할 때 일시 정지해야한다. ③ 차량은 횡단보도 및 직전전방으로 30미터 이내의 도로부분에서 제30조 제3호의 규정에 해당하는 경우 외에 전방을 진행하고 있는 다른 차량의 옆을 통과해 전방으로 나와서는 안 된다.
제38조 횡단보도가 없는 교차로에서 보행자의 우선	차량은 교차로 또는 가까이에 횡단보도가 마련되어 있지 않은 장소에서 보행자가 도로를 횡단하고 있을 때 보행자의 통행을 방해해서는 안 된다.

출처: 경찰청(2010b) 내용 재구성

- 교통안전 지역 “안심보행지역”의 지정

일본의 교통사고 사망자 수 중 보행자/자전거 이용자의 비율은 미국 및 유럽의 국가들과 비교하여 높으며, 특히, 보행 중 교통사고에 따른 사망자의 많은 수가 자택근처에서 사고를 당한 것으로 조사되었다. 협소한 도로에서의 보행자, 자전거 이용자, 자동차의 교통 혼재로 인한 보행자와 자전거 이용자

사고 급증으로, 보행자의 안전을 도모하기 위해 교통안전 지역(교통안전공단, 2006, pp.456-460)으로 “안심보행지역”을 지정하여 운영하고 있다.

경시청과 국토교통성은 높은 교통사고 발생 지역을 안심보행 지역으로 지정하여 관리하고 있으며, 특히, 보행자와 자동차의 통행량이 많은 주거지역 및 상업지역에 대해 지역을 지정하여, 안전시설의 정비를 통한 보행자 중심의 생활 도로 정비 사업을 진행하고 있다. 안심 보행지역 내에서 보행자 또는 자전거 이용자 관련 사상 사고를 줄이는 것을 목표로, 단위 면적당 연간 평균 사상사고 수가 전국 평균의 1.2배 이상인 지역, 간선 도로에 둘러싸인 100~200ha 정도의 면적을 대상으로 지정하여 공간 정비 사업을 시행한다.⁶¹⁾

[표 부록3-18] 안심보행지구 정비 방안

구분		내용
보행공간 정비		노측지의 폭 확장, 보도/자동차로/폭이 넓은 보도/보행자와 자동차 공존도로의 정비, 단차/경사의 해소, 전선종류의 지중화
신호기 정비		교통량 정보를 바탕으로 신호기 제어, LED식 신호기, Barrier free 대응식 신호기 설치, 고광도/자발광식 도로표식 등의 설치
교차점 개선		우회전 차선의 설치, 변형 교차점의 개선, 주차공간의 확보, 위법 주차의 단속
보행자·자전거 우선지역		최고속도 규제, hump/crank설치, 보행자·자전거 전용도로 규제
담당 분야별 정비	도도부현 공간 위원회	신호기 신설/고도화/보행자 차량 분리화, 도로표식·표시의 고화도화, 교통 정보판자 등에 의한 정보 제공, 지도 단속 등
	도로 관리자	교차점 개량, 우회전 차선의 설치, 도로 조명/시선 유도안표의 설치, 구획선/도로표식의 정비, 보도의 정비 등

출처: 교통안전공단(2006, pp.458-459)의 내용 재구성

지역의 교통안전 점검과 의견청취 등을 통해 안심보행 지역으로 지정되었을 경우, 보행 공간 및 신호기 정비, 교차로 개선 등과 같은 방법을 통해 지역의 보행환경 개선 사업을 진행한다.

지역 주민들의 협조 하에 교통안전 총 점검, 워크샵, 의견 청취 맵 작성 등의 방법을 통해 현재 상황을 파악하고, 문제 해결을 위한 방안을 입안하

61) 통학도로, 생활 도로로 많은 보행자가 이용하고 있음에도 불구하고 보도가 없는 지역, 보도 위 장애물로 통행이 불편한 지역, 자전거 도로가 요구되는 지역, 차량의 운행속도 제한이 필요한 지역 등을 대상으로 한다.

며, 입안된 안전 대책의 시행과 평가를 실시한다. 그러나 지역 주민들의 인식과 관심 부족, 시행 사업에 대한 지식의 부족, 시민참여에 따른 절차 운영 시간의 증가, 다양한 의견 중재 기술 부족 등의 문제가 지적되고 있다.

2. 보행자를 위한 특수도로 및 구역 조성 사례

지속가능한 발전(sustainable development)이 모든 정책의 주요 화두가 되면서, 유럽과 미국 등 선진국에서는 보행, 자전거 이용자의 안전을 보장하고 대중교통의 이용을 도모하기 위한 다양한 노력을 하고 있다. 이에 보행친화 도시, 걷기 좋은 도시를 만들기 위한 다양한 개념이 만들어 지고, 보행을 증진시키고 거주민의 안전을 보장하여 생활환경의 질적 향상을 도모하는 다양한 시도가 이루어지고 있다. 보행자 우선도로와 유사한 개념은 개념정의, 법적근거, 시행주체, 설계내용 및 규제, 용도지역, 공간적 범위, 성과 및 한계점을 기준으로 다음과 같이 구분 될 수 있다(국토해양부, 2012b).

[표 부록3-19] 국외 보행관련 선진 제도의 법제도 현황

제도	국가	법적근거	시행주체	용도지역	비고
본엘프 (Woonerf)	네덜란드	도로교통법	지방정부	주거지역 및 공공 공간	-
템포 30 존 (Temp 30 Zone)	독일	도로교통규칙	지방정부	주거지역	-
홈 존 (Home Zone)	영국	교통법	지방정부의 교통당국	주거지역 및 복합용도지역	-
20마일 존 (20mph Zone)	영국	도로교통규제법	지방정부	교통정온화 기법이 적용된 주거지역	-
완전도로 (Complete Street)	미국	미국 연방법	연방정부 및 일부 주 정부	도시지역 (고속도로 포함)	-
커뮤니티 도로 (Community Road)	일본	제3차 특정교통안전시설 등 정비사업 5개년 계획	시정촌 및 국토교통성 도로국	시가지내 주거지역	법적효력 없음
커뮤니티 존 (Community Zone)	일본	제4차 특정교통안전시설 등 정비사업 5개년 계획	경찰청 및 건설성의 상호 협조체계	모든 도시지역	법적효력 없음
공유 공간 (Shared Space)	유럽·호주	다수 국가에서 법규에 불포함	지방정부 (EU에서 보조)	모든 도시지역	법적효력 없음

출처: 국립재난안전연구원(2014a, p.97)

□ 본엘프(Woonerf)

본엘프(Woonerf)는 자동차 교통의 차단과 분리정책을 통해 자동차로부터 주거환경을 보호해야 함을 강조한 뷰케넨 보고서(the Buchanna Report)⁶²⁾인 “Traffic in Towns”의 영향으로 1969년 네덜란드의 델프트에 처음으로 시행된 주거지역 내에서의 보차 공존도로 지역이다. ‘거주의’라는 뜻의 ‘woon’과 마당이라는 뜻의 ‘erf’가 합해진 네덜란드어로, ‘Live Street’를 또는 ‘living yard’라는 의미를 갖는다. 즉, 차량의 속도를 저속으로 제한하고, 보행자, 자전거 및 차량이 도로 공간을 공유하고, 보행자와 자전거에 대한 우선권을 보장하는 도로를 의미한다.

1960년대 후반 도시 주거지역에서 안전한 아이들의 놀이 공간 확보를 위해 일부 시민들이 차량중심의 도로 정책에 반대하여 자발적으로 공간 운동을 전개하면서 시작되었다. 이에 로테르담(Rotterdam), 위트레흐트(Utrecht), 델프트(Delft)시는 과속 차량으로 인한 문제를 해결하기 위해 과속억제 기법을 도입하고, 속도 제한 조항을 최초로 시행하였다. 1972년 네덜란드 교통국(The Dutch Ministry of Transport)에 교통안전위원회(Board of Traffic Safety)가 설립되었으며, 1976년 도로교통법 44조 (Article 44 of the Dutch traffic Code)에 보행자가 도로의 모든 공간을 사용할 수 있다고 명시하여 보행자가 통행의 우선권을 갖도록 했다. 교통법 45조에서는 차량의 속도가 보행속도 보다 더 높은 속력으로 달리면 안 된다는 상대적 기준을 제시했으며, 46조 1항에서 특정 주차 공간 표시가 없는 경우 주차를 할 수 없다고 명시하고 있다(김남석, 2015). 본엘프는 1970년대 이후 영국의 홈존(Home Zone), 일본의 커뮤니티 존(Community Zone), 독일의 교통 정온화 구역(Traffic Calming Area)과 템포 30(Tempo 30) 등으로 발전/확산 되었다.

본엘프 지역에서 자동차는 보행속도를 최대 속도로, 차량이 보행자보다

62) Traffic in Town : A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas, 런던의 교통 혼잡이 매우 심각하며, 이 문제에 대한 적절한 규제가 없이는 환경 악화뿐만 아니라 통행시간 단축, 쾌적함과 같은 자동차의 효용 또한 급속히 쇠퇴할 것이라고 지적함

빠른 속도로 이동할 수 없다는 개념 하에 10mph 이하로 속도가 제한되고, 생활도로 개선사업을 통한 저속 속도제한, 보차 공존, 교통 정온화 기법을 주요 특징으로 한다. 보행자가 통행의 우선권을 갖도록 하여, 보행 인구의 증가와 통과 교통량의 감소, 주거지역 내 차량으로 인한 소음의 감소로 인한 소음 저감 등에 따른 부동산 가치의 증가 등의 효과를 도모할 수 있다.

□ 템포 30 존(Tempo 30 Zone)

1970년대 본엘프의 시행 이후 네덜란드에서는 본엘프로 지정되지 않은 지역에서 자동차의 속도를 30km/h 이하로 제한하고, 자전거 이용자와 보행자의 권리를 법으로 보장하기 위한 시도가 이루어 졌다. 이에 1980년대 네덜란드에서 "30 Zone"이 등장했으며, 관련 교통법규가 시행되기 전에 주민들이 이에 대해 의사를 표현할 수 있는 권리가 법적으로 보장되었다. 주거지역 내에서 차량의 최대 속도 30km/h 규정은 1983년에 최초로 도입된 이후 네덜란드의 전 주거지역뿐만 아니라 유럽의 여러 나라로 확대되었다(김남석, 2015, p.5).

독일의 경우 1980년 도로교통법 시행령에 '교통안정화 지역'이 도입되면서, 1983년 시내 중심가를 시작으로 많은 도시 주거지역에 적용되었고, '속도제한구역 시행령'은 1990년 도로교통법(StVO)에 의해 시행되었다(국토해양부, 2012b, p.17). 다양한 물리적 속도제한 장치의 사용과 보행자의 안전을 도모하기 위한 시설의 구축을 통해 기존의 50~60km/h로 제한하고 있는 일반도로의 차량 속도를 30km/h로 낮추는 사업을 실행하였으며, 이는 '교통안전'과 '주거환경개선'측면에서 차량속도 감속을 통한 보행안전도 제고를 목표로 하고 있다(국립재난안전연구원, 2014a, pp.100-101).

□ 홈존(Home Zone)

홈존(Home Zone)은 본엘프(Woonerf)가 변형된 것으로 도로에서 차량의 속도를 20mph로 제한하여, 보행자에게 교통 우선권을 부여하는 방법으로,

보행자, 자전거 이용자와 어린이들이 안전하게 가로공간을 사용 할 수 있도록 함으로써 생활공간의 질적 향상과 보행자 안전을 도모하는 것이다.

도로교통법령에 보행자, 자전거 이용자, 어린이, 노약자, 장애인 등을 가장 취약한 도로 이용자로 정의하고 이러한 교통 약자의 안전한 보행을 위한 규칙을 제시하고 있으며, 제3절 제218조 에서는 홈존(Home Zones)과 진정차로(Quiet Lanes)에서의 규칙을 다음과 같이 명시하고 있다.

“홈존과 진정차로는 어린이들의 놀이나 지역행사 등과 같은 활동을 위해 사람들이 도로전체를 사용할 수 있는 장소이다. 천천히 신중하게 운전해야하며, 안전하게 통과하여 지나갈 수 있는 공간을 확보해주려면 사람들이 시간이 필요할 수 있으므로 정지할 수 있게 준비해야한다.”(경찰청, 2010c, p.299)



홈존은 총 연장 600m 이하, 첨두시 교통량 100대 미만의 도로에 대해 지정 가능하며, 어린이들이 거리에서 안전하게 놀 수 있는 기회를 증가시키기 위해 자동차의 속도 제한 방법과 운행 동선 설계에 노력을 기하고, 홈존의 출입구는 도로 이용자들이 교통안전 지역으로의 진입을 쉽게 인식할 수 있도록 표시하고 있다. 또한, 관련 조항에 대상지의 선정과 의견 수렴절차 등을 기술 하여 지역의 지정과 유지관리를 위한 주민들의 협조를 도모하고 있다.

□ 20마일 존(20mph Zone)

영국의 주요 보행자 안전증진 방안은 교통 정온화(Traffic Calming), 20mph지역(20mph Zone), 통학로 안전(Safe Route to Schools), 홈존(Home Zone), 스쿨존(School Safety Zones) 등이 있다. 이 중 20마일 존(20mph Zone)은 단위 지역 내 또는 특정 도로에 대해 과속방지턱(humps), 부분과속방지턱(speed cushions), 고원식교차로(raised junctions), 시케인(Chicane) 등 교통 정온화 기법의 적용을 통해 차량의 운행 속도를 20마일

이하로 제한하여, 교통사고를 감소시키는 방법으로 주거지역 주변에서 발생하는 어린이 보행자 사고를 해결하기 위해 시행되었다.

1984년 도로교통규제법(Road Traffic Regulation Act)에 교통표지규정 및 일반지침, 과속방지턱 규정, 교통 정온화규정 등의 항목이 개정되면서, 20마일존의 시행을 위한 기반이 마련되었으며, 1990년 20마일 속도 규제를 허용하는 법률이 개정되면서 도입 되었다.⁶³⁾

□ 완전도로(Complete Streets)

완전도로(Complete Streets)는 모든 사용자가 안전하게 접근할 수 있도록 설계되고 운영되는 도로를 말한다. 즉, 보행자, 자전거 이용자, 자동차 운전자 등 모든 사용자가 안전하게 완전 도로를 따라 걷거나 횡단할 수 있는 도로를 의미한다. ‘Complete Streets’라는 용어는 2003년 후반 미국 연방 교통법을 수정하기 위한 캠페인의 일환으로 처음 등장하였으며, 기존 자동차 중심의 도로를 불완전한(incomplete) 도로로 해석하고 이와 상반되는 개념으로 설정한 용어로(정경옥 외, 2011, p.11), 미국의 완전도로는 모든 도로에 가능한 한 자전거 시설과 보행자 도로가 고려되어야 한다고 규정한 미국 연방법에 근거하고 있다.

완전도로는 운전자, 보행자, 자전거 이용자 등을 위한 도로의 계획과 설계에 있어서 전통적인 분리 방법을 벗어난 접근방법으로, 모든 연령의 도로 사용자를 위한 통합된 교통 시스템의 구축을 목적으로 하고 있다. 완전도로 정책은 안전하고 매력적인 교통수단을 제공하는 교통수단 프로젝트를 선택하고 설계하고자 하는 커뮤니티의 의도를 대표하기 위한 것으로, 국립 완전도로 연합(The National Complete Streets Coalition)은 다음의 10가지 개념을 포함한 포괄적인 정책모델을 촉진하고 있다.

63) 1999년 도로교통규제법의 개정으로 지방정부가 20마일 존 지정 권한을 부여 받음

[표 부록3-20] 완전도로 정책 기본개념

항목	주요 내용
1. Vision	정책은 커뮤니티가 완전도로를 원하는 이유를 위한 비전을 설정하였다: 안전 개선, 건강 증진, 효율성, 편의 개선 등
2. All users and modes	정책은 보행, 자전거, 대중교통, 트럭, 버스, 자동차 등 모든 수단과 모든 연령과 기량의 사용자를 명시한다.
3. All projects and phases	디자인 계획, 건설, 유지와 신설/현존 거리와 시설의 운영을 포함하는 모든 종류의 교통 프로젝트들은 정책의 대상이다.
4. Clear, accountable exceptions	정책적 예외는 고위 관계자에 의해 승인되고 명시된다.
5. Network	정책은 포괄적이고, 통합된, 모든 수단을 위한 네트워크 형성에 대한 요구를 인지하고 도로 연속성을 촉진한다.
6. Jurisdiction	교통활동을 다스리는 모든 단체들은 정책의 적용과 과정에 대해 명확하게 이해할 수 있다.
7. Design	정책은 최신의 우수한 디자인 기준과 가이드라인의 사용을 권장하는 동시에, 사용자의 요구에 있어서의 균형을 위한 디자인 융통성의 필요에 대한 인지한다.
8. Context sensitivity	교통문제 해결책의 계획과 설계에 현재의 계획된 문맥(건물, 토지이용, 교통 요구)들이 고려된다.
9. Performance measures	정책은 측정 가능한 결과를 갖는 실행 기준들을 포함한다.
10. Implementation steps	정책 실행을 위한 구체적인 다음 단계들이 기술된다.

출처: Smart Growth America(2015) 내용 재구성

□ 커뮤니티 도로(Community Road)

1960년대 일본의 도시는 급증하는 자동차로 인해 교통사고 문제가 심화되었다. 이에 1966년 교통안전시설 등 정비 사업에 관한 긴급조치 법이 시행되면서 보도, 신호, 가드레일, 횡단 육교 등의 정비가 급속히 진행되었다. 1974년 주거지역에 통과교통이나 불법주차를 없애기 위한 생활영역규제가 실시되었으며, 생활영역규제는 교통안전대책으로 일정한 효과를 거둬 1979년 교통사고 사망자 수는 거의 반감하였다. 하지만 기성 시가지의 주거지역은 대부분은 보차분리가 어려운 소로로 구성되어 있었기 때문에, 좁은 도로 공간에서 차량 통행을 인정하면서, 보행자와 자전거가 쾌적한 공간을 확보하는 것이 새로운 과제가 되었다(국토해양부, 2012b).

네덜란드의 본엘프가 소개되었으나, 일본의 도로교통법 상 기성 시가지 도로에 차량 통행을 방해하는 장애물을 두는 것이 불가능했으므로, 적용 가능

한 보차 공존도로에 대한 검토를 시작하였다. 그 결과 1980년 주거 지역 내 도로를 지그재그 형태로 만들어 차량 속도를 줄이고, 보행자를 위한 공간을 조성하는 일본 최초의 “커뮤니티 도로(Community Road)”로 이름 지어진 보차 공존도로가 도입되었고, 1983년 특정 교통안전시설 등 정비사업의 보조 대상사업으로 결정되면서 전국적으로 확대 시행되었다(국토해양부, 2012b, pp.12-16).

□ 커뮤니티존(Community Zone)

커뮤니티 존(Community zone)이란 보행자에게 우선권이 주어진, 지역 내의 안전과 편의 증진을 위한 교통대책을 적용하는 지역을 말한다. 도로교통법 상의 법적 효력을 갖는 도로는 아니나 가로환경정비사업과 연계하여 조성된 도로로서, 예산지원과 각종 시설의 도입은 특별법의 성격을 지니는 교통안전시설 등 정비사업에 관한 긴급조치법에 의하여 결정된다(국립재난안전연구원, 2014b, p.106).

계획단계부터 경찰청과 건설성의 도로국/도시국이 상호 협조체계를 구축하여 계획 매뉴얼을 작성하고, 그 계획 과정에 지역협의회를 구성하여 지역 주민의 의견과 지구 특성을 반영하는 등 다양한 방법으로 적극적인 주민 참여를 유도하고 있다(국토해양부, 2012b, p.27). 특히, 협의회, 간담회, 워크숍, 안전 총 점검, 지도 작성, 현지체험조사, 설문조사, 홍보설명회, 계획안 설명회, 안내부스 설치, 사회시험 등 지역주민의 합의를 형성하고 의견을 수렴하도록 다양한 수법을 도입하고 있다(국토해양부, 2012b, p.27).

커뮤니티 존은 간선도로 또는 보조간선도로로 둘러싸여 있으며, 교통의 흐름이 원활한 지역으로서 통상 1km^2 미만으로 설정된다. 지역 내 차량의 속도를 30km/h로 규제하고 지역 입구에 속도규제의 표지를 설치하며, 다양한 교통 정온화 시설을 설치하여 자동차의 속도를 감속시키는 것으로 가로환경 정비 사업과 연계하여 시행된다. 커뮤니티존의 주요 목적은 통과 교통의 배제, 차량 운행속도의 감소, 노상주차의 적정화, 교통약자 배려, 환경 고려, 주민참여와 커뮤니티의 활성화시키는 것이라고 할 수 있다.

□ 공유공간(Shared Space)

공유공간(Shared Space)은 전형적인 도로설계 기법이 도로의 사용자를 분리하기 위해 각각 보도와 차도를 구분하는 것과 달리, 보행자와 차량이 혼용하는 도로 공간을 만들어 보행자의 이동과 편의를 증진시킬 수 있는 설계 접근방법으로 다음과 같이 정의 할 수 있다.

“A street or place designed to improve pedestrian movement and comfort by reducing the dominance of motor vehicles and enabling all users to share the space rather than follow the clearly defined rules implied by more conventional designs.”(Hamilton-Baillie)(Simon Moody and Melia, S., 2014, pp.384-392)

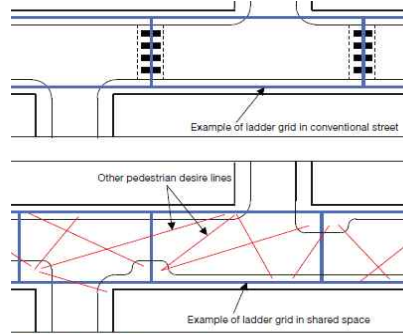
공유공간은 보행자와 차량을 공간적으로 분리하는 것보다 도로 공간을 공동으로 사용하는 것이 도로 이용자 사이의 안전 보장에 유리하며, 교통사고를 줄일 수 있는 효율적인 방법이라는 개념에 바탕을 두고 있다.

보행자를 자동차와 분리하기 위한 도로표면의 단차를 없애고, 차량의 속도를 20mph로 제한하도록 디자인 하여, 보행자와 차량의 공유 공간을 증가시키는 방법이다. 즉, 현재 도로 이용 현황에 대한 이해를 바탕으로, 공간이 융통성 있게 사용될 수 있는 가능성을 증가시켜 일반 보행자뿐만 아니라 장애인들 또한 편안하게 이용할 수 있는 공간, 자전거 이용자 에게도 매력적인 공간, 유지와 관리가 용이하도록 설계 된 도로 공간을 조성하는 것이라고 할 수 있다.



[그림 부록3-2] 공유공간 사례:
Chertsey Road in Woking

출처: Department for Transport London(2011, p.6)



[그림 부록3-3] 공유공간 개념:
The ladder grid concept

출처: Department for Transport London(2011, p.44)

서유럽의 일부 국가에서는 ‘Naked Streets(표지판, 신호등, 도로 명 등이 아무것도 없는 도로)’라고도하며, 공유공간 안에서 모든 사람은 공간을 이용하는데 있어서 동등한 권리를 가지고 있으며, 자신의 이동과 안전에 대한 책임을 져야하고, 사고를 방지하기 위해 스스로 주의하여야만 한다(국토해양부, 2012b, pp.38-42).⁶⁴⁾

64) 영국 교통부에서 발간한 ‘Local Transport Note(LTN)’에는 공유공간의 용어, 특징 및 설계과정 중 핵심 주제 등을 제시하고 있다. 보행자 이동이 많은 지역에서 일어나는 충돌을 줄이기 위하여 교통정온화 기법을 이용한 속도저감, 보도폭 확장, 가드레일 등을 이용해왔으나 최근 몇 년 전부터 많은 도시에서 가드레일을 제거하고 시각적, 경제적, 사회적으로 이목을 끄는 공유공간 개념을 도입하고 있다. 이에 공유공간의 건축 환경을 개선하고, 차량의 지배로 도시 거리의 질을 떨어뜨리는 표지판·노면마킹·거리 시설물의 크기와 수를 줄이기 위해 힘쓰고 있다. (출처: 국토해양부, 2012b, pp.38-42)

부록4. 개정안에 대한 전문가 검토의견

[표 부록4-1] 보행안전법 개정안에 대한 의견수렴 결과

쟁점	검토의견	반영여부/조치계획
보행권 강화	<ul style="list-style-type: none"> 이견 없음(동의) 	
‘보행자’, ‘보행권’ 정의 신설	<ul style="list-style-type: none"> “보행권”에 대한 정의가 소극적임 보행자의 정의에 교통약자의 이동편의 증진법에 의한 교통약자를 포함시키는 문제 또한 재고 필요. 이미 보행자에는 이들 교통약자가 포함되어 있어서 별도로 규정할 필요가 있으며, 법문을 그대로 해석하는 경우 보행을 하지 않는 교통약자를 포함하는 것으로 해석될 우려도 있음 해당 정의가 없더라도 실질적인 문제가 없으므로 삭제 검토 	<ul style="list-style-type: none"> 문구 수정 또는 삭제 검토
도로 정의 신설 (보차혼용도로, 보행자우선도로, 생활도로)	<ul style="list-style-type: none"> “보차혼용도로” 이외에 “보차공존도로”, “보차분리도로”, “자전거도로” 등 유사 개념에 대한 정의 추가 필요 “생활도로”에 대한 정의가 올바른지 의문 보차혼용도로, 생활도로의 경우 정의 외에 다른 규정이 없으므로 재고요망 보행자우선도로의 정의를 위해 「도시군계획시설의 결정구조 및 설치 규칙」에서 명시한 보행자우선도로의 내용 검토 필요 모든 보차혼용도로에서 보행자가 우선시 되고 보차가 분리되는 도로라 하더라도 보행자 우선도로로 지정되면 보행자가 우선되도록 설계, 시공되어야 한다는 논리가 타당함 보행자의 안전을 내포한다면 ‘보차혼용도로’를 ‘보차공존도로’로 바꾸는 것 검토 ‘생활도로’와 ‘보행자우선도로’ 혼동 우려, 7항 삭제 검토 ‘생활도로’ 정의의 필요성이 모호하므로 재검토 필요 ‘생활도로’가 이후 조문에서 실질적으로 이용되지 않으므로 삭제 검토 	<ul style="list-style-type: none"> 법의 성격상 제안한 용어의 정의를 추가하는 것은 한계가 있음 생활도로와 보행자우선도로의 정의 혼동을 피하기 위해, 두 용어를 재정의함

쟁점	검토의견	반영여부/조치계획
보행안전법 효력 강화	<ul style="list-style-type: none"> • 다른 법률보다 우선하여 적용한다는 표현의 모호성 개선 필요 • 통행과 관련해서는 도로교통법에 우선하여 적용하기 어려움 • 타 법 개정의 강제성을 언급할 수 없는지 검토 요망 	<ul style="list-style-type: none"> • 타법 개정의 강제성은 담기 어려움 • 다만, 제22조의 개정을 통해 도로교통법의 영향력을 약화함
국가 기본계획 수립	<ul style="list-style-type: none"> • 본 기본계획은 도시계획 분야의 국토 종합계획, 본 연구의 지역계획은 도시계획 분야의 도시기본계획에 해당하는 위계이므로 이에 관하여 도시기본계획 및 도시관리계획과 내용적 정합성·연계성 검토가 필요 (간선·보조간선도로에서의 보행자길과 보행자전용도로의 연계성 확보 차원) • 보행관련 계획이 ‘국가’ 차원에서 수립되는 것이 과연 효과적인지, 그리고 다른 도시계획 제도와 연계는 어떻게 되는 것인지 의문 • 입법과정에서 교통약자 이동편의 증진계획, 지속가능 국가교통물류발전 기본계획과의 중복 문제가 제기될 수 있는 소지가 다분히 있음. 검토요망 • 입법 기술적인 문제지만 국가 기본계획이 지역 기본계획보다 후순위로 규정하는 것은 적절하지 않음 • 수송분담율의 의미가 수단분담율인지 용어 선택 검토 요망 • 보행자의 교통안전에 국한하지 말고 보행자의 안전(교통, 방법)으로 확대 필요함. 따라서 “5. 보행자의 안전 및 편의증진에 관한 사항”으로 수정 검토 요망 	<ul style="list-style-type: none"> • 타 기본계획과의 중복성을 고려해 국가 기본계획의 역할을 작성함 • 국가 기본계획이 지역계획의 하위 조항으로 들어간 것은 법률개정을 전부개정이 아닌 일부개정으로 추진하기 위함이며, 관례적으로 허용 • 용어는 법 및 계획에 따라 다르게 이용되고 있음. 따라서 해당 문건의 용어를 그대로 활용함 • 편의증진에 관한 사항은 4항에 제시되어 있으므로, “보행자의 안전에 관한 사항”으로 수정
중앙 위원회 설치	<ul style="list-style-type: none"> • 위원회의 ‘책임’과 ‘권한’을 확실히 할 필요가 있음. 단순 자문 기구로 전락할 우려가 있음 	<ul style="list-style-type: none"> • 중앙위원회의 법률상의 기능은 통상 법정위원회가 갖는 기능으로 한정하여 서술. 구체적인 역할은 추후 행정적인 절차를 통해 마련해야함
지역 위원회 설치	<ul style="list-style-type: none"> • 지역위원회의 필요성은 인정되지만, 별도의 조직이 꼭 필요한지 신중하게 검토할 필요가 있음 • “지역”을 “지방”으로 수정 검토 요망. • “도시계획심의위원회”로 국한하지 말고 “교통영향심의” 등 관련 위원회 활용으로 확대 필요 • ‘지방 보행안전편의증진위원회’로 용어 변경 검토 	<ul style="list-style-type: none"> • 미반영
보행자우	<ul style="list-style-type: none"> • 꼭 필요한 사항임. 다만 보행자우선도로, 보행자 보 	<ul style="list-style-type: none"> • 유사 용어의 차이는 보

쟁점	검토의견	반영여부/조치계획
선도로 지정·조성	<p>호구역, 보행자전용길의 차이를 밝힐 것</p> <ul style="list-style-type: none"> • 이용의 우선권을 규정하는 보행자우선도로는 도로교통법에서 규정하는 것이 바람직하며, 이용방법의 위반에 대한 처벌도 필요함 • ‘보행자우선도로’를 도입하고자 하는 경우에는 다른 법률(도로교통법)의 개정사항도 함께 제시하여야 하며, 이 때 각각의 법률에서 무엇을 규정할 것인지 명확하게 하여야 함 • 보행자 우선도로의 지정을 보차혼용도로에 국한하는 것에 대하여 신중한 검토가 필요 • 설치기준이 관련규칙 제19조의3에서 모두 설명되는지 확인 필요하며 부족하면 관련 사항을 추가하여 여지를 둘 필요가 있음 	<p>고서 본문에서 설명함</p> <ul style="list-style-type: none"> • 보행자우선도로와 관련된 도로교통법 개정 사항은 별도 과제로 진행 중 • 보행자우선도로의 범위는 검토 필요
보행자 보호구역 지정 등	<ul style="list-style-type: none"> • 꼭 필요한 사항임. 다만 보행자우선도로, 보행자 보호구역, 보행자전용길의 차이를 밝힐 것 • 보행자나 교통약자를 보호하기 위한 구역이 용어적으로 난립된 상황에서 새로운 보호구역을 신설하는 것은 바람직하지 못함 • 보행자 보호구역이 도로구간도 포함하는 개념인지에 대한 용어 검토 필요 • 보차혼용도로는 기본적으로 보행자가 우선되도록 하여야 하며, ‘보행자 보호구역’은 특별히 더 많은 규제들이 적용되는 구역으로 정립되어야 한다고 판단됨 • “보행자 보호구역의 지정” 필요성 및 중복성 재검토. ‘보행자 보호구역’과 같은 개념은 향후 보호구역의 통폐합, 특성화 등이 논의될 때 함께 다루는 것이 바람직하며, 이에 조항 삭제 검토 요망 • 지정된 ‘보행자우선도로’가 다시 ‘보행자 보호구역’으로 중복 지정되어야 법적 조치가 적용되는 구조이므로 절차가 복잡함. 이에 어느 쪽이든 한 번만 지정될 수 있도록 조문들의 개선이 필요 	<ul style="list-style-type: none"> • 새로운 보호구역을 신설한다는 의미이기 보다는 보행자 보호구역에 포함될 수 있는 가로에 법적 조치를 강화하고자 하는 것임 • 주무부처의 요청으로 작성된 사항으로, 추후 논의를 통해 조정 예정
보행 안전지수 산정·공표	<ul style="list-style-type: none"> • 보행안전지수를 개발, 조사, 산정, 공표하는 주체 다시 확인; 보행안전지수는 보행환경 자체와 함께 해당 보행환경을 이용하는 이용자의 사회적 특성을 함께 고려하지 않으면 의미가 없음 • 지수를 보행안전으로만 국한할 것인지 범위를 좀 더 확장할 것인지에 대한 고민 필요 • 매년 또는 5년 등 공표시기를 명시하는 것이 바람직 	<ul style="list-style-type: none"> • 이용자의 사회적 특성을 고려한 지표는 별도 개발 중 • 지수의 내용적 범위 확대 논의 중 • 매년 발표하는 것으로 명시함
보행환경	<ul style="list-style-type: none"> • 보행환경 연구센터의 연속성, 책임/권한을 확보할 	<ul style="list-style-type: none"> • 연구센터의 역할을 유

쟁점	검토의견	반영여부/조치계획
연구센터 지정	<p>수 있는 방안 모색 필요</p> <ul style="list-style-type: none"> 연구센터 지정의 대상, 구체적인 내용 등을 법에 규정할 필요가 있는지에 대한 검토 필요. 법에서는 선언적 규정만을 제시하고 지정 및 역할에 대해서는 시행령으로 규정하는 것이 논란의 소지를 줄일 수도 있음 여러 기관을 복수로 지정하도록 하는 것이 추세임 	<p>사업법례인 교통약자법을 따라 작성함</p> <ul style="list-style-type: none"> 세부적인 지정기준과 운영방식은 시행령 가안을 통해 보고서 본문에서 제시함