

---

# 제1차 국가보행안전 및 편의증진 기본계획 (2022~2026)

---

2022. 8.



행정안전부  
(관계부처 합동)





# I. 기본계획 수립 배경

## 1. 계획 수립 근거

### □ 법적 근거

- (근거) 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률(이하 “보행안전법”)」 제7조(국가보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립)에 따라,
  - 행정안전부장관은 보행자의 안전 및 편의증진을 촉진하기 위하여 5년마다 국가보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립
- (목적) 보행 정책의 기본방향 및 목표를 제시하는 국가 차원의 종합적 계획을 마련하여 보행자의 안전 확보 및 편의증진 촉진
  - 5년 단위 계획을 통해 보행안전 및 편의증진 정책의 중기 전략을 수립하고, 관계부처 및 지방자치단체의 보행 정책 추진 방향 제시

### □ 기본계획 개요

- (계획기간) 2022년 ~ 2026년(5년)
- (주요내용) 근거 법률에 따라 아래 사항을 포함하여 보행 정책 및 사업의 비전·목표 및 기본방향, 추진전략 및 과제 등을 설정·제시

보행안전법 제7조	(생략) ② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 보행자의 안전확보 및 편의증진을 위한 <b>정책의 기본방향 및 목표</b> 2. 보행안전 및 편의증진 <b>실태조사에 관한 사항</b> 3. <b>교통약자 보행 편의증진에 관한 사항</b> 4. 보행 관련 <b>정보구축 방안</b> 5. 그 밖에 보행자의 안전 및 편의증진을 위하여 대통령령으로 정하는 사항
보행안전법 시행령 제2조의2	(생략) ② 법 제7조제2항제5호에서 “대통령령으로 정하는 사항”이란 다음 각 호의 사항을 말한다. 1. <b>보행자길, 보행환경 및 보행자 사고 현황</b> 2. 보행안전 및 편의증진을 위한 <b>정책 및 사업의 추진성과</b> 3. 보행안전 및 편의증진을 위한 <b>정책의 부문별 추진전략</b> 4. 기관별, <b>연도별 세부 추진계획</b> 5. 보행안전 및 편의증진과 관련된 <b>투자사업계획 및 우선순위</b> 6. 보행자의 안전을 위한 <b>교육 및 홍보에 관한 사항</b> 7. 그 밖에 행정안전부장관이 보행안전 및 편의증진을 위하여 필요하다고 인정하는 사항

## 2. 보행 관련 법률 현황

### □ 보행 관련 법률

- 안전하고 편리한 보행환경 조성을 목적으로 하는 「보행안전법」 및 도로·교통 관련 법률인 「도로교통법」, 「도로법」, 「교통안전법」, 「교통약자법」, 「지속가능교통법」 등에서 보행 관련 사항을 규정

#### <보행 관련 법률 개요>

법률	소관부처	보행 관련 주요내용	시행
보행안전법	행정안전부	보행 기본계획 수립, 보행환경 개선지구 지정·관리 등	'12. 8월
도로교통법	경찰청	차량속도제한, 차마·보행자 통행방법 등	'62. 1월
도로법	국토교통부	도로의 정의에 보도 포함, 보도 설치 및 관리지침 운영 등	'62. 1월
교통안전법	국토교통부	국가, 지역 교통안전기본계획 수립·추진 등	'79. 12월
교통약자법	국토교통부	교통수단 및 도로에 이동 편의시설 확충 등	'06. 1월
지속가능교통법	국토교통부	보행교통 개선 계획 수립 등 보행 활성화 등	'09.12월
국토계획법	국토교통부	지구단위계획, 도로시설 설치 등에 관한 사항 규정	'03.1월

- 「보행안전법」은 쾌적한 보행환경을 조성하여 국민의 생명과 신체를 보호하고, 삶의 질을 향상시키기 위한 목적으로 제정
  - 모든 국민이 차별받지 않고, 안전하고 편리하게 걸을 수 있도록 보행권 보장에 대한 국가와 지방자치단체의 책무 규정
  - 보행환경개선지구, 보행자우선도로 지정·조성 등 보행환경 개선 및 보행자의 안전 확보에 필요한 사항 규정
  - 보행자의 통행보장, 안전조치 등 보행자 보호를 위한 규정 등

#### ◆ 「보행안전법」 제3조(보행권의 보장)

- ① 국가와 지방자치단체는 (생략) 국민이 **쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리를** 최대한 보장하고 진흥하여야 한다.
- ② 국가와 지방자치단체는 **모든 국민이 (생략) 보행과 관련된 차별을 받지 아니하도록** 필요한 조치를 마련하여야 한다.
- ③ **보행권을 보장하고 증진하기 위한 정책**은 다음 각 호의 **기본원칙에 따라** 추진되어야 한다.
  1. (생략) **보행자의 안전을 우선**하여야 한다.
  2. (생략) **보행여건의 격차가 심각하게 발생하지 아니하도록** 하여야 한다.
  3. (생략) **목표지점에서의 접근의 편리성, (생략) 쾌적성 및 미관성**을 동시에 고려해야 한다.

### 3. 보행 관련 여건 변화

#### ① 보행자 중심 교통체계 및 도시환경 전환의 세계적 확산 추세

- 유럽의 주요 국가는 주거지역 자동차 양보 법제화(1970년대), 최고속도 30km 도로 법제화(1990년대), Vision Zero\*(1997년 스웨덴 도입, 2019년 유럽 전체 회원국 도입) 등 보행자 중심 교통정책을 1970년대부터 적극 도입

\* Vision Zero : 도로에서 발생하는 사망자와 심각한 부상자를 0명 수준으로 감축

- 최근 보행을 중심으로 하는 새로운 도시공간 개념\*을 도입하는 등 보행자 중심 교통체계·도시환경 전환의 세계적 확산 추세

\* 프랑스 파리 15분 도시(도보·자전거로 15분 이내에서 생활에 필요한 서비스를 접할 수 있는 도시) 등

※ 2020 스톡홀름 선언 주요내용(UN인간환경선언, 제3회 도로안전 관련 국제 장관급 회의)

- ▶ 교통안전 및 지속가능한 발전을 위한 **보행자 중심 교통체계의 중요성 강조**
- ▶ 각 정부의 노력으로 2050년 Vision Zero(교통사고 사망자·중상자 제로), 향후 **10년간 도로에서 발생하는 사상자 50% 감축 요구**
- ▶ **보행자 등 취약한 도로이용자에 주의를 기울이고, 차량 속도 저감, 통합적 도로 인프라 정비 등의 중요성 강조**

#### ② 저출산·고령화 심화로 인한 인구구조 변화

- 우리나라는 빠른 속도로 인구 고령화가 진행되고 있으며, '25년 고령인구 비중이 20% 이상인 초고령사회 진입 전망('21년 장래인구추계, 통계청)

- 고령자의 사회 활동 참여 증가, 고령자 운전면허 반납 정책 등으로 교통사고에 취약한\* 고령보행자는 지속 증가 예상

\* 65세 이상 고령인구는 약 17%이나, 보행 중 교통사고 사망자의 약 58% 차지(경찰청, '20년)

- 저출산 심화로 향후 10년간 초등학생 약 66만명 감소\*(총 학생수

약 190만명 감소) 전망, 어린이 안전에 대한 사회적 요구와 중요성 증가

\* 2017년 대비 2027년 학생수 비교(통계청, 시도별 장래가구추계, 2019)

### ③ 친환경·무탄소 이동수단으로서 보행의 중요성 증대

- 우리나라는 2050년 탄소 중립을 목표로 설정(2050 탄소중립 시나리오)
  - 수송부문의 온실가스·미세먼지 감축을 위하여 보행·자전거 등 친환경 교통수단 활성화를 관련 계획에서 주요 과제로 추진
    - ※ 국내 온실가스 배출량의 약 14%를 수송부문이 차지('19년, 환경부)
- 이러한 상황에서 우리나라 자동차 등록 대수는 지속 증가\*, 승용차의 교통분담률은 53.7%로 교통수단 중 가장 높은 비중('19년, 국토부)
  - \* 자동차 등록대수는 2000년 1,205만대에서 2020년 2,491만대로 2배 이상 증가(국가통계포털)

### ④ 걷기 좋은 도시공간에 대한 국민 수요 증가

- 도시 주거지역 노후화, 지방소도시 인구감소 등 도시문제가 심화되는 상황에서, 보행환경 개선을 통한 지역 활성화의 긍정적 효과\* 확인
  - \* 보행환경 정비·개선 및 보행 활성화를 통한 지역 상권 활성화(경주 황리단길 등), 보행자우선도로 조성 후 주민 만족도 향상 등 지역 활성화 효과 확인
- 도시 내 공원·녹지 등 걷기 좋은 공간은 거주만족도에 중요한 요소\*이며, 최근 걷고싶은 욕구 충족을 위한 산책로·둘레길 등에 대한 요구 증가
  - \* 거주만족도 측정 지표 중 "도시공원 및 녹지 근접성" 항목 포함(주거실태조사 등)

### ⑤ 교통기술 발전 및 팬데믹 등으로 인한 이동 양상의 변화

- 스마트 모빌리티 기술의 발달로 자율주행차량, 개인형이동수단(PM), 배달·순찰 로봇 등 새로운 교통수단 및 도로이용자 등장
  - 해외 주요 도시에서는 새로운 교통수단을 수용하며 보행·자전거 등 친환경 교통수단을 우선\*하는 방향으로 정책 기조 형성

\* 런던(2019)은 2041년까지 80%의 이동을 보행, 자전거, 대중교통으로 전환 선언 등

- 코로나19 이후 대중교통의 체감 위험도가 높아지며 보행에 대한 수요 확대, 재택근무 확대로 생활권 내 보행을 이용한 이동 증가

## Ⅱ. 보행자 교통사고 및 보행환경 현황

### 1. 보행자 교통사고 현황('17년 ~ '21년)

#### □ 보행자 교통사고 현황

- 우리나라 전체 교통사고 사망자는 지속적으로 감소하고 있으나, 지난 5년간('17년~'21년) 전체 교통사고 사망자 중 보행 중 교통사고 사망자가 가장 큰 비중 차지(보행자 약 38%, 자동차 승차 약 35%)
  - 우리나라 인구 10만명당 보행 중 교통사고 사망자(2.5명)는 OECD 평균(1.1명)의 약 2.3배이며, 30개국 중 29위로 최하위 수준('19년 기준)

구분	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년
전체 교통사고 사망자	4,185명	3,781명	3,349명	3,081명	2,916명
보행 중 교통사고 사망자	1,675명	1,487명	1,302명	1,093명	1,018명
보행 중 사망자 비중	40%	39.3%	38.9%	35.5%	34.9%

- 지난 5년간('17년~'21년) 보행 중 교통사고 사망자 중 도로횡단 중 사망자가 51.5%(3,385명)로 가장 많으며, 그 중 무단횡단 사고가 63%
- 보행 중 교통사고 사망자의 약 54%는 주택가, 학원가 등 폭 9m 미만 좁은도로에서 발생(삼성교통안전문화연구소, '19년)

#### □ 고령자·어린이 보행자 교통사고 현황

- 지난 5년간('17년~'21년) 전체 보행 중 교통사고 사망자 중 고령자(65세 이상)가 56.6%(3,720명)를 차지하며, 그 비중이 지속 증가\*
  - \* ('17년) 54.1% → ('18년) 56.6% → ('19년) 57.1% → ('20년) 57.5% → ('21년) 59.0%
  - 고령인구 10만명당 보행 중 교통사고 사망자는 7명('21년 기준)으로 OECD 평균 2.5명('19년 기준)의 약 2.8배로 최하위 수준
- 지난 5년간('17년~'21년) 어린이 보행 중 교통사고 사망자는 약 71% 감소(35명→10명), '21년 어린이 보행 중 교통사고 사망자는 10명으로 전체의 약 1%

- ※ 어린이보호구역 내 어린이 교통사고 사망자 : '17년 8명, '18년 3명, '19년 6명, '20년 3명, '21년 2명
- 같은 기간 어린이 보행 중 교통사고 중상자는 약 52%감소(1,313명 → 633명),
  - '21년 보행자 중 교통사고 중상자(13,713명)의 약 4.6%

## 2. 보행환경 관리 현황

### □ 보행환경 현황

- 우리나라 도로는 폭 12m 이하의 소로가 전체 도로의 약 50%를 차지, 보도와 차도가 분리되지 않은 좁은 이면도로가 보행자길의 큰 비중 차지
  - ※ 전국 보행자길의 보행환경(보도 유무·폭 등)에 대한 현황조사는 현재까지 이루어지지 않음
- 자전거보행자겸용도로가 전체 자전거도로의 76% 차지('20년 기준), 불법 주정차·도로점용 등 보행 방해요소 다수 존재
- 보도의 교통약자 이동편의시설 기준적합\* 설치율 77.6%('21년 기준)
  - \* 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따른 이동편의시설 설치기준 적합 여부

### □ 보호구역·전용도로 현황('21년말 기준)

- 어린이보호구역 : 지정대상\* 19,858개소 중 16,759개소 지정

\* 초등학교, 유치원, 특수학교, 어린이집, 학원, 외국인학교를 대상으로 지정

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기남부	경기북부	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
대상	2,153	1,003	761	707	470	1,278	356	158	3,314	1,063	817	728	1,111	1,045	1,182	1,316	1,617	779
지정	1,735	891	761	700	456	477	348	123	2,792	1,062	761	726	1,058	1,003	1,049	1,248	1,227	342

※ 초등학교는 6,334개 지정대상 중 6,261개소를 어린이보호구역으로 지정

- 노인보호구역 : 지정대상\* 8,901개소 중 2,673개소 지정

\* 주거복지시설, 의료복지시설, 여가복지시설, 공원, 생활체육시설 대상 지정

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기남부	경기북부	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
대상	5,197	85	62	116	54	496	110	774	200	119	89	322	666	57	77	267	116	94
지정	170	85	59	104	54	124	110	6	200	119	89	322	666	46	77	250	98	94

- 보행자전용도로 : 전국 1,816개소 지정

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
지정	95	1	7	207	1	369	22	-	494	-	508	-	62	23	25	-	2

- 보행자전용길 : 전국 12개소 지정

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	세종	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
지정	2	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	1	-	1	2	-	2

### Ⅲ. 보행 관련 정책·사업 현황

#### 1. 보행자 안전을 위한 정책·제도 도입 현황

##### □ 도시부 차량 속도관리 강화

- 도시부 차량 속도 저감을 위한 도로교통법 시행규칙(제19조) 개정 ('21.4월 전국 시행), 안전표지·노면표시 등 시설 정비(~21년)

개정 전		개정 후	
일반도로 (고속·전용 도로 제외)	편도 1차로, 60km/h 이내	도시부	시속 50km 이내 소통을 위해 필요한 경우, 60km/h 이내
	편도 2차로 이상, 80km/h 이내	도시부 외	편도 1차로, 60km/h 이내 편도 2차로 이상, 80km/h 이내

- 전국 시행 후 6개월('21.4.17. ~'21.10.16.) 동안 전년대비 시행구간의 평균속도 1.1km/h 감소, 보행 중 교통사고 사망자 12.6% 감소 확인

##### □ 어린이 보행자 교통안전 강화

- 어린이보호구역 내 무인교통단속장비 등 안전시설 설치 의무 및 교통사고 처벌 강화(민식이법 / 도로교통법·특정범죄가중법, '20.3월 시행)
- 어린이보호구역 내 주정차 전면 금지(도로교통법 제32조제8호 개정, '21.10월 시행)
- 어린이가 자주 왕래하는 시설·장소를 어린이보호구역 지정 대상에 추가(도로교통법 제12조제1항 개정, '22.4월 시행)
- 어린이보호구역 내 무신호 횡단보도 일시정지 의무화(도로교통법 제27조제7항 개정, '22.7월 시행) 등

##### □ 보행자 중심 교통체계 정비

- 중앙선이 없는 보차미분리 도로에서 보행자의 우선 통행 및 보행자 보호의무 규정(도로교통법 제8조제3항 개정, '22.4월 시행)
- 보행자가 횡단보도를 통행하려고 할 때에도 차량의 일시정지 의무 부과(도로교통법 제27조제1항 개정, '22.7월 시행)

- 보도와 차도가 분리되지 않은 도로에서 보행자의 안전하고 편리한 통행을 보장하는 **보행자우선도로 도입**(보행안전법·도로교통법 개정, '22.7월 시행) 등

## 2. 보행자 관련 주요 대책·계획 현황

### □ 보행자 교통안전 관련 대책 현황

#### ○ 보행자 안전 관련 주요 대책 개요

- 교통사고 사망자 감소대책('22.2월, 관계부처 합동)

목표	교통사고 사망자 <b>OECD 중상위권(인구 10만명당 5명 이하) 진입</b>
추진 과제	(과제1) 보행자 최우선 교통안전 체계 구축 (과제2) 고령자 신체능력을 고려한 맞춤형 대책 추진 (과제3) 이륜차 생애주기별 관리 및 배달업 안전관리 강화 (과제4) 사업용 차량 등 기타분야 교통안전 제고 (과제5) 교통안전 문화 확산 및 범정부 추진체계 강화

- 고령보행자 교통안전 대책('22.1월, 관계부처 합동)

목표	'21년 대비 '25년 <b>고령 보행사망자 절반(300명 수준) 감축</b>
추진 과제	(과제1) 노인보호구역 확대 및 안전 인프라 구축 (과제2) 보행자 보호 제도 강화, 보행자 우선 교통환경 구축 (과제3) 스마트 기술 기반 맞춤형 안전시설 확충 (과제4) 고령자 배려 교통안전문화 정착

- 어린이 보호구역 교통안전 강화대책('20.1월, 관계부처 합동)

목표	'22년까지 보호구역내 어린이 교통사고 사망자 제로화*, '24년까지 어린이 교통사고 사망자수 <b>Global Top7 수준으로 감축**</b> * 어린이보호구역 내 어린이 사망자수 : ('22년) 0명 ** 어린이 인구 10만명당 사망자수 : ('24년) 0.6명(OECD 7위)
추진 과제	(과제1) 어린이보호구역 안전시설 획기적 개선 (과제2) 고질적 안전무시 관행 근절 (과제3) 어린이 우선 교통문화 정착 (과제4) 어린이보호구역 효율적 관리체계 구축 (과제5) 어린이 통학버스 안전의무 강화

- 정부 교통안전 대책은 보행자 안전을 최우선으로 추진 중이며, 고령자와 어린이 안전의 중요성 증가에 따라 개별 대책 수립·추진
  - 관련 대책은 목표달성을 위해 ①보행자·교통약자 중심 환경개선, ②보행자 중심 교통체계·제도 개편, ③보행자 보호 인식·문화 정착 등을 주요 과제로 추진 중

## □ 보행 관련 국가계획 현황

### ○ 주요 국가 계획의 보행 관련 주요내용

- 제9차 국가교통안전 기본계획 도로분야(2022~2026) : 보행자 우선 교통환경 조성 및 도로시설 확대, 교통약자 보호구역 운영 개선 등

#### ※ 보행자 관련 계획 세부 목표

- ▶ 2020년 대비 교통사고 사망자 38% 감축('21년 2,900명 → '26년 1,800명)
- ▶ '26년 보행자 교통사고 사망자수 633명('21년 1,018명)
- ▶ '26년 고령자 교통사고 사망자수 778명('21년 1,342명)

- 제5차 국토종합계획(2020~2040) : 어린이·고령 보행자 맞춤형 안전환경 조성, 고령인구 증가를 고려하여 보행자 우선의 교통체계 개편 등 추진
- 제2차 국가도로망종합계획(2021~2030) : 도심부 속도 하향, 보행공간 구조 전환, 교통약자(장애인·어린이·고령자 등) 이동권 보장 등 추진

#### ※ 제2차 국가도로망종합계획('21~'30년) 보행 관련 세부 목표

- ▶ 인구 10만명당 교통사고 사망자 : 5.9명('20년) → 2.7명('30년) → 0.4명('40년)

- 제2차 국가기간교통망계획(2021~2040) : 보행자 맞춤형 교통체계 구축, 걷고싶은 도시 조성, 어린이·고령자 맞춤형 안전시설 설치 등 추진
- 제2차 지속가능 국가교통물류발전 기본계획(2021~2030) : 안전하고 쾌적한 보행환경 조성을 통한 생활권 내 보행 확대 등 추진

- 관련 계획에서 고령인구 증가, 탄소중립·친환경, 삶의 질 증진 등의 여건 변화 및 사회적 요구에 따라 ①보행자의 교통사고 감축, ②보행자 중심 교통체계 개편, ③보행 친화적 도로·도시환경 정비 등을 과제로 추진

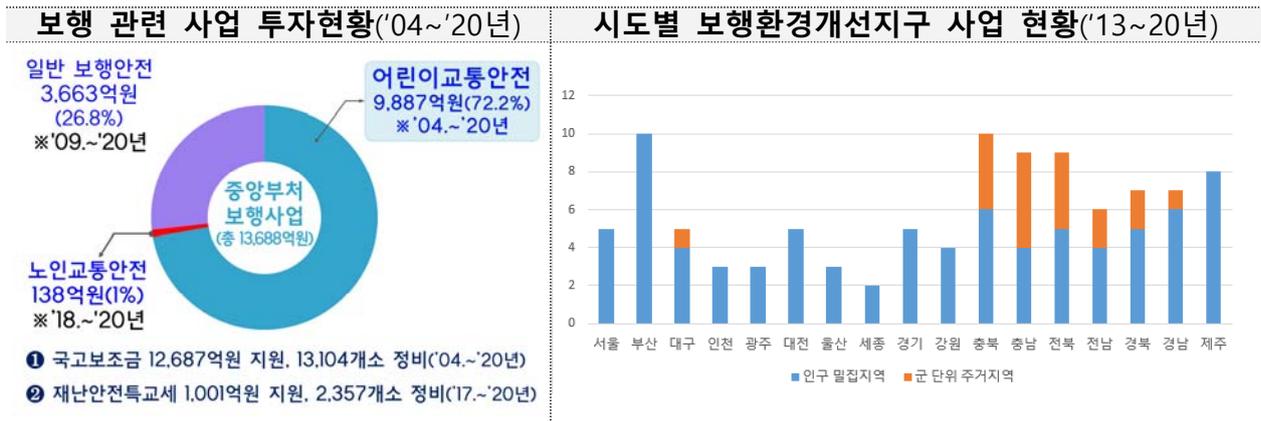
❖ **교통·국토 관련 중·장기 국가계획의 보행 관련 과제(요약)**

- ① 보행자를 최우선으로 하는 교통체계 구축 및 교통정책 수립
- ② 어린이·고령자 등 교통약자를 고려한 안전한 보행환경 조성
- ③ 걷고싶은 도시 조성을 위한 도시 구조·기능 전환
- ④ 대중교통·보행 친화적 도시공간 조성 및 지원 정책 추진
- ⑤ 교통약자 보호 운전문화 정착

### 3. 보행환경 개선사업 현황

#### □ 보행환경 개선사업 추진 경과

- 행정안전부는 보행자 안전 확보를 위하여 어린이·노인보호구역 개선, 안전한 보행환경 조성, 안전속도 5030 시설 개선 등 5,461개소 정비('04년~'20년)
  - 어린이보호구역 시설 개선 등 어린이 교통안전분야(72.2%) 집중 투자, 그 외 일반 보행안전(26.8%) 및 노인 교통안전(1%) 분야 투자
- 「보행안전법」에 따른 보행환경개선지구의 약 81%(101개소 중 81개소)가 인구·상업이 밀집\*된 도시지역에 집중('20년 기준)
  - \* 시·구(군 제외) 주거지역, 상업지역 위주 보행환경개선지구 조성



#### □ 보행환경 개선사업 여건 변화

- '22년부터 행정안전부 국고보조사업으로 추진되어온 지역교통안전 환경개선사업 사업이 지방자치단체 일반사업으로 전환(지방이양)

사업명	내역사업명	이양시기	이양규모(억원/년)	보전기간
지역교통안전 환경개선	교통사고 잦은 곳 개선	2022년	331	5년('22~'26년)
	노인보호구역 개선		70	
	안전한 보행환경 조성		123	
	어린이보호구역 개선	2023년	1,988	4년('23~'26년)

※ '21년 국비보조사업 예산 규모 만큼을 지역상생발전기금으로 보전(~'26년)

- 관련 예산의 지방이양으로 지방자치단체 주도의 보행환경 개선사

업이 확대되며, 각 지방자치단체의 관심과 역량의 중요성 증대

## IV. 보행 관련 현황 및 정책 진단

### ① 보행자 보호를 위한 교통안전 제도의 사각지대 존재

- 교차로, 횡단보도, 보도와 차도가 분리되지 않은 도로 등 보행 중 교통사고 사망자 집중 발생 장소에서 보행자 보호 강화\* 필요

\* 차량 통행 중심 교통제도를 보행자 중심으로 정비, 보행자 보호를 위한 정책의 정착 등

- 보행자 교통사고 사망자의 가장 큰 비중을 차지하는 고령보행자 보호를 위한 제도(노인보호구역 지정·운영 등) 실효성 부족\*

\* 노인보호구역 지정 대상이 아닌 곳에서 고령보행자 교통사고 76% 발생('16~'19년)

※ 고령보행자 교통사고 빈발 장소가 노인보호구역 지정 대상에서 제외되어있으며, 고령자 특성을 고려한 안전시설 설치 부족 등을 원인으로 분석(고령보행자 교통안전 대책, 2022)

- 개인형이동수단(PM) 이용 및 사고 증가\*, 배달 이륜차의 급증(약 40만대), 보도를 이용하는 자전거 등 새로운 보행자 안전 위협 요인 증가

\* PM 사고 현황 : '17년 117건 → '18년 225건 → '19년 447건 → '20년 897건

### ② 특정 대상·지역의 안전시설 설치에 편중된 보행환경 정비

- 어린이 대상 보행환경 정비에 집중 지원, 보행자 교통사고 사망자의 가장 큰 비중을 차지하는 고령보행자를 위한 환경정비 부족\*

\* 중앙정부에서 어린이보호구역은 '04년부터 재정 지원, 노인보호구역은 '19년부터 지원

- 도시지역 보행환경 정비에 집중 지원, 보행자 교통사고 발생 위험이 높은 지방도 주변\* 등 도시 외 지역에 대한 지원 부족

\* '13년~'18년 보행자 사망사고 중 20.4%가 읍면지역에서 발생(이 중 58%가 고령 보행자)

- 도시 내 걷기 좋은 길 조성\*, 보행자 편의를 위한 시설·공간 조성 등

## 보행 활성화를 위한 환경 정비 부족

- \* 보행자전용도로, 보행자전용길 등 지정 후 보행자를 위한 환경개선·관리 부족

### ③ 보행자 중심 정책 추진기반 부족

- 보행환경 개선 및 관련 정책 추진의 기반이 되는 전국 보행자길 보행환경(보도 유무, 유효폭 등)에 대한 실태조사 및 체계적 관리 필요\*
  - \* 보행자우선도로 등 보행자 보호를 위한 제도가 도입되고 있으나, 지정 및 우선순위 선정 등을 위한 보행자길 현황 관리 미흡(보도와 차도가 분리되지 않은 도로 현황 등)
- 다양한 정부 계획·대책에서 보행안전 및 편의증진 과제를 반영하여 추진하고 있으나, 보행 관련 정책의 협의·추진을 위한 협력 체계 부족
  - ※ 「보행안전법」에서 규정하고 있는 보행권 보장의 원칙·기본방향 등이 법률관계 등으로 인해 관련 법률 및 정책까지 적용되지 못하는 상황
- 지방자치단체에서 추진하고 있는 다양한 정책·사업의 추진현황과 성과에 대한 체계적 평가·관리 및 협력·지원 체계 미비
  - ※ 보행 관련 국고보조사업 지자체 사업전환(22년)에 따라 지자체 지원 및 역량 강화 필요

### ④ 보행안전문화 활성화를 위한 노력 필요

- 운전자의 보행자 보호를 위한 인식 개선\*, 보행자의 안전수칙 준수\*\* 등을 위한 보행자 보호를 위한 홍보·교육 강화 필요
  - \* 무신호 횡단보도에서 양보 4.3% 우회전 후 횡단보도에서 양보 46.2% 등(21년, 교통안전공단)
  - \*\* 횡단 중 사망자의 65% 무단횡단으로 발생, 전체 횡단 중 무단횡단 비율 약 30%(21년, 교통문화지수)
- 보호구역 내 과속·불법주정차에 대한 단속은 강화되었으나, 보행자 교통사고가 많이 발생하는 보차미분리도로 등에서 운전 행태\* 단속 부족
  - \* 교차로, 횡단보도, 보차미분리도로 등에서 보행자 우선 통행, 차량 일시정지 의무 등
- 생활과 밀접한 보행 관련 정책·사업 추진 시 민원·갈등 해소를 위해 주민 의견을 수렴할 수 있는 협의 체계 구축·운영 필요\*

\* 보행환경 정비사업 추진 시 주정차, 차량 소통 문제 등으로 지역 주민(상가, 거주자 등), 관련기관간 갈등으로 사업 지연 및 계획변경 사례 다수 발생

## V. 계획의 목표 및 추진전략

### 1. 계획의 기본방향

이슈 및 현황 분석(요약)	계획 방향
<b>1. 보행 관련 여건 변화</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 세계적 보행자 중심 교통체계 및 도시환경 전환 노력</li> <li>▶ 저출산·고령화 가속으로 교통약자 보호 강화 필요</li> <li>▶ 환경문제 심화로 친환경 이동수단 필요성 증대</li> <li>▶ 걷기 좋은 도시에 대한 국민 수요 증가</li> <li>▶ 교통기술 발전 및 보행환경 수요 변화</li> </ul>	<b>① 사고 데이터에 기반한 보행자 안전 위해 요소 제거</b>
<b>2. 보행자 교통사고 및 보행환경 현황</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 보행 중 교통사고 사망자의 높은 비중</li> <li>▶ 교차로·이면도로 등에 집중된 보행 중 교통사고 사망자</li> <li>▶ 고령보행자 교통사고 사망자의 높은 비중</li> <li>▶ 보행환경에 대한 체계적인 조사 및 관리 미흡</li> </ul>	<b>② 보행약자 맞춤형 제도 정비 및 인프라 확충</b>
<b>3. 보행 관련 계획·대책 주요 내용</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 보행 중 교통사고 감축을 최우선 과제로 설정</li> <li>▶ 보행자·교통약자 중심 환경개선 추진</li> <li>▶ 보행 친화적 도로·도시환경 정비 추진</li> <li>▶ 보행자 중심 교통체계·제도 개편 추진</li> <li>▶ 보행자 보호 인식·문화 정착</li> </ul>	<b>③ 보행 활성화를 위한 보행자 중심 도시공간 조성</b>
<b>4. 보행 관련 정책·사업 진단</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 보행자 보호를 위한 교통안전 제도의 사각지대 존재</li> <li>▶ 특정 대상·지역, 안전시설 설치에 편중된 보행환경 정비</li> <li>▶ 보행자 중심 정책 추진 기반 부족</li> <li>▶ 보행안전문화 활성화를 위한 노력 부족</li> </ul>	<b>④ 보행 중심 정책 추진 기반 강화</b>
	<b>⑤ 보행안전문화 활성화 및 보행자 중심 인식 정착</b>

## ① 사고 데이터에 기반한 보행자 안전 위해 요소 제거

- 차량 중심 교통안전 제도, 교통체계 등을 보행자 중심으로 정비
- 사고 발생이 많은 교차로·횡단보도·이면도로의 보행안전 환경 조성
- 개인형이동수단(PM), 이륜차 등 새로운 보행안전 위협요소 관리 강화

## ② 보행약자 맞춤형 제도 정비 및 인프라 확충

- 고령보행자 보호를 위한 제도 개선 및 맞춤형 환경 정비
- 어린이보호구역을 포함한 통학로 전반에 대한 보행안전 수준 제고
- 장애인·육아자 등의 이동권 보장을 위한 인프라 정비·확충

## ③ 보행 활성화를 위한 보행자 중심 도시공간 조성

- 보행 친화적 가로환경 조성 및 교통체계 정비
- 도시 내 걷기 좋은 길, 걷고 싶은 길 조성
- 도시환경·교통체계를 종합적으로 고려한 보행환경 정비·조성

## ④ 보행 중심 정책 추진기반 강화

- 효과적 보행정책 추진을 위한 보행환경 실태조사 및 관리 강화
- 보행 정책 추진을 위한 관계기관 협력체계 구축
- 중앙-지자체 협력 및 지자체 역량 강화
- 보행권 보장 원칙 적용 확대를 위한 관련 법률 정비

## ⑤ 보행안전문화 활성화 및 보행자 중심 인식 정착

- 보행자 안전을 위한 인식 및 문화 확산
- 보행 정책·사업 추진 시 지역주민 참여 활성화
- 보행 관련 국민 요구 및 여건 변화에 선제적 대비·대응

## 2. 계획의 비전·목표 및 추진전략

### 비전

### 안전하고 걷기 좋은 보행 중심 사회 실현

보행 중 교통사고 사망자 제로, 보행자 중심의 도시공간 재편

### 목표

#### □ 보행자 교통안전 목표('26년)

- 인구 10만명당 보행 중 교통사고 사망자 1.1명(OECD 평균, '19년 기준)
  - ▶ '26년까지 보행 중 교통사고 사망자 44%(연평균 11%) 감축 목표 설정  
[보행 중 교통사고 사망자 '21년 1,018명 → '26년 572명]

#### □ 보행환경 개선 목표('26년)

- 어린이·노인 보호구역 3,000개소 시설·환경 정비
- 보행자 교통사고 위험도로 1,000개소 환경·시설 정비
- 보행자우선도로 300개소 신규 지정·조성
- 보행환경개선지구 50개소 신규 지정·조성

### 추진 전략

### 교통안전 관련 제도, 인프라, 문화 전반을 보행자 중심으로 패러다임 전환

- ① 사고 데이터에 기반한 보행자 안전 위해 요소 제거
- ② 보행약자 맞춤형 제도 정비 및 인프라 확충
- ③ 보행 활성화를 위한 보행자 중심 도시공간 조성
- ④ 보행 중심 정책 추진기반 강화
- ⑤ 보행안전문화 활성화 및 보행자 중심 인식 정착

- ① **사고 데이터에 기반한 보행자 안전 위해 요소 제거**
  1. 보행자 안전을 최우선으로 교통안전 제도 정비·정착
  2. 교차로·횡단보도 보행자 보호 인프라 확충
  3. 이면도로 보행자우선도로 지정·조성 활성화
  4. 개인형이동수단(PM)·자전거·이륜차로부터 보행자 안전 확보
- ② **보행약자 맞춤형 제도 정비 및 인프라 확충**
  1. 고령보행자 보호 제도 정비 및 맞춤형 환경 개선
  2. 어린이가 안전한 통학로 보행환경 조성
  3. 교통약자를 포용하는 보행환경 및 대중교통 정비
  4. 지방도로 주변 마을주민 보행안전 강화
- ③ **보행 활성화를 위한 보행자 중심 도시공간 조성**
  1. 보행 활성화를 위한 가로환경 및 보행공간 정비
  2. 보행 활성화를 위한 교통체계(신호체계·대중교통 등) 정비
  3. 도시 내 걷기 좋은 길(산책로 등) 조성 확대
  4. 보행 중심 도시환경 전환 기반 마련
- ④ **보행 중심 정책 추진기반 강화**
  1. 보행환경 실태조사 및 데이터 플랫폼 구축
  2. 보행 정책 추진 관계기관·전문가 협업체계 구축
  3. 지자체 보행 정책 및 사업 추진 역량 강화
  4. 보행권 위상 강화를 위한 관련 법률 정비 등
- ⑤ **보행안전문화 활성화 및 보행자 중심 인식 정착**
  1. 대국민 보행안전 교육·홍보 및 캠페인 추진
  2. 보행자 안전 확보를 위한 단속·신고 운영 강화
  3. 보행 정책·사업 추진 시 지역주민 참여 확대
  4. 미래 보행 관련 수요·여건 변화 선제적 대응

## □ 계획 목표 설정

### <보행자 교통안전 목표>

- '26년 인구 10만명당 보행 중 교통사고 사망자 1.1명(OECD 평균, '19년)
  - '26년까지 인구 10만명당 보행 중 교통사고 사망자 1.1명('26년 보행 중 교통사고 사망자 572명) 목표 달성을 위해, 약 44%(연 평균 11%) 감축 목표 설정
  - 감축 목표는 전체 교통사고 사망자 감축 목표\*(연 9.1%, 제9차 교통안전기본계획), 최근 5년 보행 중 교통사고 사망자 감소 현황\*\* 등을 고려하여 설정
  - \* 연평균 9.1% 감축, '26년 인구 10만명당 전체 교통사고 사망자 OECD 10위권 진입
  - \*\* '16~'21년 보행 중 교통사고 사망자 평균 9.9% 감소, 최대 16%('20년) 감소

### <보행환경 개선 목표>

- 어린이·노인 보호구역 3,000개소 시설·환경 정비
  - 어린이보호구역 신규 지정 및 환경정비 2,000개소(연 400개소\*) 추진
    - \* 어린이보호구역 개선사업(환경정비, 신규 지정 등) '21년, '22년 각 432개소 추진
  - 노인보호구역 신규 지정 및 환경정비 1,000개소(연 200개소\*) 추진
    - \* 노인보호구역 개선사업(환경정비, 신규 지정 등) '21년 217개소, '22년 243개소 추진
- 보행자 교통사고 위험도로 1,000개소 시설·환경 정비
  - 교통사고 발생이 잦은 도로 750개소(연 150개소\*) 보행자 보호 시설 정비
    - \* "교통사고 잦은 곳 개선사업('20년 312개소, '21년 294개소)의 50% 이상 보행자 보호시설 설치 추진
  - 노인보행자 사고다발지, 마을 통과 지방도로 등 보행자 교통사고 위험도로 250개소(연 50개소) 정비 추진
  - ※ '22년 상반기 노인보행자 사고다발지 13개소, 마을주민보호구간 24개소 지원(행안부)
- 보행자우선도로 300개소 신규 지정·조성

- '22년 100개소(기존 시범사업 도로) 신규 지정, '23 ~ '26년간 200개소(연 50개소) 신규 지정·조성

○ 보행환경개선지구 50개소 신규 지정·조성

- 보행환경개선지구, 보행특화지구(생활권 보행환경 종합정비) 등 종합적 보행환경 정비 50개소(연 10개소) 신규 지정·조성

## VI. 추진 과제

### [전략 1] 사고 데이터에 기반한 보행자 안전 위해 요소 제거

#### 과제 1-1 보행자 안전을 최우선으로 교통안전 제도 정비·정착

##### □ 추진 목표

- 보행자 교통사고가 집중 발생하는 장소·상황과 관련된 제도를 개선하고 조기에 정착시켜 보행자 안전을 최우선으로 확보

##### □ 추진 배경

- 보행 중 교통사고 사망자가 집중 발생하는 교차로·횡단보도·이면도로에서 차량 중심 교통안전 제도·환경을 보행자 중심으로 전환 필요

##### □ 추진 과제

- ① 교차로·횡단보도에서 보행자 보호 제도 정비·정착(경찰청, 행안부, 지자체)
  - 교차로 횡단보도에서 보행자 보호를 위한 일시정지 정착\*
    - \* 교차로 진입 직전 적신호 시 횡단보도 정지 의무 규정(도로교통법 시행규칙, '23.1월 시행), 교차로 우회전 직후 횡단보도 보행신호 시 일시정지 후 통행문화 정착 등
  - 앞선 차량 앞지르기 금지 장소에 횡단보도 주변 추가(도로교통법 개정)
  - 횡단보도 최소폭원 확대(4m→6m) 등 가시성 향상 방안 검토 등
- ② 이면도로 비신호교차로 일시정지·속도저감 활성화(경찰청, 지자체)
  - 이면도로 비신호교차로 앞 일시정지 표지 설치·운영 지속 추진\*
    - \* 교통사고 위험이 높은 비신호교차로 앞 일시정지 표지 운영 시행('20.11월, 경찰청)
  - 이면도로 비신호교차로 주변 차량 속도저감을 위한 도로환경 개선(과속방지턱, 차로폭 좁힘 등) 추진
- ③ 생활밀착 이면도로 차량 속도관리 강화(경찰청, 국토부, 지자체)
  - 안전속도5030 매뉴얼 등에 따른 생활밀착 이면도로(주택가, 학원가 등), 도로교통법에 따른 보행자우선도로 등에서 차량 속도 관리 강화

- 이면도로 제한속도 하향 시 제한속도에 부합하는 도로 정비(차로 폭 축소 등) 및 보행환경 정비(보도 설치, 주차공간 확보 등) 추진

## 과제 1-2 교차로·횡단보도 보행자 보호 인프라 확충

### □ 추진 목표

- 보행자가 안전하게 이용할 수 있는 교차로·횡단보도 환경 조성

### □ 추진 배경

- 교차로·횡단보도에서 보행자 교통사고 사망자가 집중되는 상황으로, 안전 인프라 확충 등을 통해 보행자가 안전한 환경 조성 필요

### □ 추진 과제

- ① **횡단보도 설치 확대 및 안전시설 집중 설치**(경찰청, 국토부, 행안부, 지자체)
  - 무단횡단 교통사고 발생이 많은 장소에 횡단보도 추가 설치\*
    - \* 필요한 경우 설치 제한 규정과 관계없이 횡단보도 설치 가능(도로교통법 시행규칙 제11조제4호)
  - 보행자 횡단 중 교통사고, 차량 과속으로 인한 교통사고를 예방하기 위한 사고 다발 교차로·횡단보도 안전시설\* 집중 설치
    - \* 고원식 횡단보도, 중앙안전섬, 폭좁힘(내민보도), 무단횡단 금지시설, 방호울타리, LED 횡단보도, 무인교통단속장비 등
- ② **안전한 교차로 우회전을 위한 “우회전 신호등” 정착**(경찰청, 지자체)
  - 우회전 신호등 세부 설치기준 마련(교통신호기 설치·관리 매뉴얼)
    - ※ 도로교통법 시행규칙 개정을 통해 “우회전 신호등”을 법정시설로 도입(23.1월 시행)
  - 교통사고 발생이 많은 교차로 우선 설치, 통행방법 적극 홍보 등
- ③ **첨단기술 적용 안전교차로 조성 추진**(경찰청, 국토부, 지자체)
  - 교차로 안전시설에 빅데이터·ICT 등 첨단기술을 도입·활용할 수 있도록 안전교차로 표준모델 및 가이드라인 제작
  - 보행자 교통사고가 많은 교차로 시범사업지 선정, 시범사업 및

효과 검증 후 전국 확대 추진(도로교통공단 협업 등)

## 과제 1-3 이면도로 보행자우선도로 지정·조성 활성화

### □ 추진 목표

- 보행자우선도로 활성화를 통하여 이면도로의 안전하고 편리한 보행 보장

### □ 추진 배경

- 보행자우선도로 제도 시행(도로교통법·보행안전법 개정, '22.7월 시행)에 따라 제도의 조기 정착 및 활성화를 통한 안전한 보행환경 조성 필요

※ 보행자우선도로 시범사업 결과 효과 확인(주민 만족도 약 40% 증가, 교통사고 약 28% 감소 확인)

### □ 추진 과제

#### ① 보행자우선도로 지정·조성 및 운영 체계 정비(경찰청, 행안부, 국토부)

- 보행자우선도로 구조 및 시설기준 등 마련(보행안전법 시행규칙 개정)
- 보행자우선도로 안전표지 및 노면표시 기준 마련(도로교통법 시행규칙 개정)
- 보행자우선도로 규정 위반시 범칙금 부과기준 마련(도로교통법 시행령 개정)
- 보행자우선도로 매뉴얼 및 업무편람(지정·조성 세부절차 등) 제작·배포

#### ② 보행자우선도로 지정·조성 활성화(행안부, 경찰청, 지자체)

- 보도가 없는 통학로를 보행자우선도로 우선 지정 추진
- 고령보행자 교통사고 위험 도로\*를 보행자우선도로 우선 지정 추진  
\* 전통시장 부근, 터미널 근처 등 고령보행자 교통사고 다발 구역 등
- 보행자 교통사고 다발 이면도로 보행자우선도로 지정·조성 추진

#### ③ 보행자우선도로 관리 및 운영 강화(행안부, 경찰청, 지자체)

- 보행자우선도로 지정이 필요한 도로 사전 조사 및 관리

- 보행자우선도로 지정·조성 후 관리·점검 체계 마련
- 차량 속도 준수 및 보행자 보호 의무 등 차량 운행 단속 강화, 보행자우선도로 통행방법 등 제도 지속 홍보 등

## 과제 1-4 개인형이동수단(PM)·자전거·이륜차로부터 보행자 안전 확보

### □ 추진 목표

- 개인형이동수단(PM), 자전거, 이륜차 등으로 부터 보행자의 안전 보장

### □ 추진 배경

- 보도를 이용하는 개인형이동수단(PM)·자전거·이륜차 등의 증가로 사고 발생이 급증하는 등 보행자의 안전한 통행을 방해

### □ 추진 과제

- ① 보행자 보호를 위한 개인형이동수단(PM) 관리 강화(국토부, 경찰청, 지자체)
  - 개인형이동수단(PM) 관리를 위한 법률 제정을 통해 관리의 사각 지대에 있는 개인형이동수단(PM)을 제도권 內 편입
    - ※ 주행속도 제한, 보행자 보호의무 부과, 보도 통행 시 하차, 주차공간 확보 등 보행자 보호 강화
  - 불법 주정차 개인형이동수단(PM)에 대한 관리(강제이동 등) 근거 마련
  - 개인형이동수단(PM) 보도 이용 단속, 보도 내 주차·방치 단속 등 관리 강화
- ② 자전거·보행자겸용도로 개선 등 보행자 안전 확보(행안부, 국토부, 지자체)
  - 운영이 곤란한 수준의 비분리형 자전거·보행자겸용도로 지정 폐지
  - 자전거·보행자겸용도로 이용 시 자전거·보행자 상호 침범 방지를 위한 교육·홍보 강화, 보행자 사고 예방을 위한 환경정비 추진 등
  - 자전거의 보도 이용 단속 및 보도 내 주차·방치 관리 강화 등
- ③ 보도 이용 이륜차 단속·관리 강화(국토부, 경찰청, 지자체)

- 보도 이용으로 보행자를 위협하는 이륜차 단속을 위해 후면 번호판 단속 장비 도입, 번호판 시인성 향상을 위한 번호체계 개편 검토
- 이륜차 상습 범규위반 지역에 공익제보단 확대 운영 검토\*
  - \* 공익제보단 운영주체 확대(現 교통안전공단 → 改 지자체 포함) 등
- 이륜차에 대한 신호·속도위반, 번호판 미부착 등 상시 단속체계 구축

## [전략 2] 보행약자 맞춤형 제도 정비 및 인프라 확충

### 과제 2-1 고령보행자 보호 제도 정비 및 맞춤형 환경 개선

#### □ 추진 목표

- 교통사고에 가장 취약한 고령자가 안전하게 보행할 수 있는 환경 조성

#### □ 추진 배경

- 보행 중 교통사고 사망자 중 고령자의 가장 높은 비중('21년 59%), 고령인구의 증가 상황 등을 고려하여 고령보행자 맞춤형 보호 필요

#### □ 추진 과제

##### ① 노인보호구역 제도 정비 및 운영 강화(경찰청, 행안부)

- 노인보호구역 실효성 확보를 위한 제도 정비\*(도로교통법 개정)
  - \* 노인 교통사고 발생이 많은 장소를 노인보호구역 대상에 포함, 노인보호구역 내 차량 속도관리 강화(제한속도 30km/h 이내), 노상주차장 단계적 폐지 등 검토
  - ※ 노인 보호구역을 다른 보호구역과 통합하여 운영하는 등 중장기적 제도 운영 방안 검토
- 노인보호구역 지정·관리방안 등을 규정한 표준조례안 마련·배포

##### ② 고령보행자 맞춤형 교통안전 인프라 확충(행안부, 경찰청, 지자체)

- 고령보행자 교통사고 잦은 곳 맞춤형 환경개선\* 추진
  - \* 중앙보행섬, 조명시설, 무인단속장비 설치, 보행자(고령자) 자동감지 신호시스템 개발·적용 등
- 교통약자를 위한 보행속도 기준(0.7m/s)을 노인보호구역 외 병원·공원 등 고령자 통행이 잦은 장소의 횡단보도에도 확대 적용

##### ③ 고령자 교통안전 교육 및 지원 강화(행안부, 복지부, 문체부, 지자체)

- 사회복지사 등을 통해 고령자 방문 교통안전 수칙 전파 등 교육 강화
- 야간시간 활동이 많은 취약 고령자에 대해 야광지팡이, 야광조끼

등 안전용품 보급 확대 등 안전대책 마련

## 과제 2-2 어린이가 안전한 통학로 보행환경 조성

### □ 추진 목표

- 어린이보호구역을 포함한 통학로 내 교통사고 위험 요소 제거

### □ 추진 배경

- 어린이보호구역 내 교통사고는 감소하였으나 인근 통학로에서 어린이 교통사고가 지속 발생하는 상황에서 통학로 전반에 대한 안전 강화 필요

### □ 추진 과제

#### ① 어린이보호구역·통학로 어린이 맞춤형 안전한 보행환경 정비

(행안부, 국토부, 경찰청, 지자체)

- 어린이보호구역 표준모델 개발 및 실효성 확보를 위한 환경 정비 추진

\*

\* 시·종점 표시 정비, 안전시설 표준화 등 보호구역 진입을 명확히 인지하도록 정비 등

- 보도가 없거나 교통사고 발생 위험이 높은 통학로에 보도 설치, 시간제 속도·통행 제한 검토 등 안전한 보행환경 조성

- 불법 주정차 예방을 위한 공영주차장 지속적 확대(660개소, '26년)

※ 어린이보호구역 내 노상주차장 전면 폐지(주차장법 개정, '22.7월 시행)

#### ② 어린이보호구역 내 횡단보도 일시정지·속도저감 정착(경찰청, 행안부, 지자체)

- 어린이보호구역 내 무신호 횡단보도 일시정지·속도저감 시설 설치 확대

※ 어린이보호구역 내 무신호 횡단보도 일시정지 의무화(도로교통법 개정, '22.7월 시행)

- 어린이보호구역 내 횡단보도의 시인성 강화(노란색 횡단보도 도입 등)

③ 어린이보호구역 적정성 정기점검 도입(행안부, 경찰청)

- 어린이보호구역 시설물 설치기준 준수 및 유지관리 적정성 여부에 대해 정기적인 점검 체계 구축
- 제도 정착을 위하여 시행 근거, 전문기관 위탁 등 법제화(도로교통법 개정)

## 과제 2-3 교통약자를 포용하는 보행환경 및 대중교통 정비

### □ 추진 목표

- 휠체어, 유모차 등을 이용하는 보행자의 안전하고 편리한 이동 보장

### □ 추진 배경

- 육아자·고령자·장애인 등 교통약자의 이동권 제약 및 사회적 고립 등의 문제를 유발하는 보행환경의 불편 요소 제거 필요

### □ 추진 과제

#### ① 교통약자 이용시설 주변 보행환경 정비(행안부, 국토부, 지자체)

- 복지시설(고령자·장애인), 마트·문화센터·병원(육아자) 등 교통약자 이용이 많은 시설 주변 보도 단절구간 개선 및 편의시설 설치
- 보도에 설치된 가판대, 분전함 등 교통약자의 안전하고 편리한 보도 이용을 방해하는 가로시설물 개선(도시 비우기)

#### ② 교통약자를 포용하는 보행환경 공공디자인 표준화·활성화

(행안부, 국토부, 복지부, 문체부)

- 유효 보도폭, 보도 기울기 등 법률별 상이한 보도 설치기준 정비,  
보도에 대한 무장애 인증 기준 검토 등
- 유효폭 미달 보행자길 개선사업 추진 근거 마련(보행안전법 개정)
- 고령자, 장애인, 유모차 이용자 등 모든 보행자가 편리하게 이용할 수 있는 보행환경 조성 추진(블록별 무단차 연결, 장애인 보행시설 정비 등)

#### ③ 교통약자 이용 편의를 위한 대중교통 정비(국토부, 지자체)

- 시내버스 대폐차시 저상버스 도입 의무화('23.1월~)
- 교통약자가 지하철 등 대중교통을 편리하게 이용할 수 있는 시설·장

- 치(엘리베이터, 리프트 등) 정기적 점검 및 설치 확대
- 휠체어 탑승설비 등을 장착한 특별교통수단 지원사업 확대

## 과제 2-4 지방도로 주변 마을주민 보행안전 강화

### □ 추진 목표

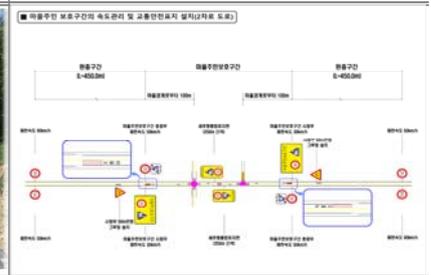
- 교통사고에 발생 위험이 높은 읍·면 지역 지방관리 도로의 보행자 교통사고 예방을 통한 안전한 보행환경 조성

### □ 추진 배경

- 지방지역 도로 중 읍·면지역의 마을 통과구간은 보행환경이 열악하고, 차량 주행속도가 높아 보행자 안전을 위한 대책 시급
  - ※ '13년~'18년 동안 전국 보행 사망사고 10,155건 중 2,069건(20.4%)이 읍면지역에서 발생, 이 중 1,201건이(58%) 65세 이상 고령의 보행자

### □ 추진 과제

- ① **마을주민 보호구간 제도화**(국토부, 경찰청, 행안부)
  - 마을주민 보호구간 시범사업(국토부) 효과 확인에 따라 마을주민 보호구간의 법적 근거 마련(도로법, 도로교통법 등 개정)
    - ※ 국도 주변 마을주민 보호구간 시범사업 결과('18년 30개소, 국토부), 교통사고 발생건수 39% 감소(188건→115건), 사망자 94% 감소(17명→1명) 효과
- ② **사고다발 지방도 주변 보행환경 정비 추진**(행안부, 국토부, 지자체)
  - 읍·면 지역의 마을 통과구간 중 우선순위\*가 높은 장소를 대상으로 보도 설치(연간 약 30개소), 갓길 정비, 교통안전시설 등 확충
    - \* 사고발생 현황, 도로구조, 보행량, 교통량 등을 평가, 우선순위 선정

보도 설치	갓길 정비	마을주민보호구간 표준모델
		

## **[전략 3] 보행 활성화를 위한 보행자 중심 도시공간 조성**

### **과제 3-1 보행 활성화를 위한 가로환경 및 보행공간 정비**

#### **□ 추진 목표**

- 보행 활성화를 위한 보행 친화적 가로환경 및 도시공간 조성

#### **□ 추진 배경**

- 보행 활성화를 위하여 안전한 보행을 방해하고 미관을 저해하는 도로의 다양한 요소를 체계적으로 관리하고, 보행자 편의를 위한 공간 조성 필요

#### **□ 추진 과제**

- ① **노상주차 등 보행 방해 요소 적극 개선**(경찰청, 국토부, 행안부, 지자체)
  - 공공시설물 외 상가주차장, 민간건축물 등의 부설주차장 개방을 위한 주차공유제 도입 확대, 인센티브 마련 등 제도 활성화
  - 주정차 금지구역 주민신고 활성화 및 이면도로 불법주정차 단속 강화
  - 교차로 등의 불법 광고판, 가로수와 같이 운전자의 시야를 방해하는 시설에 대한 대대적인 정비 사업 추진
- ② **보행자 편의 공간·시설 조성 확대**(행안부, 농림부, 해수부, 지자체)
  - 보행환경개선사업 계획 시 보행자가 이용할 수 있는 충분한 공간 조성 및 편의시설 설치 등을 검토하도록 규정(보행안전법 개정)
  - 보행환경 내 보행자를 위한 공간, 편의시설(벤치, 조경 등) 설치 활성화
- ③ **도로 점용으로 인한 보행자 불편 해소**(국토부, 지자체)
  - 공사를 위한 점용허가시 보행공간 확보 의무화\*(도로법 시행령 개정 등)

- \* 현행 법령에서는 보행자 안전확보를 위한 안전표지 설치, 신호원 배치 등 규정, 별도 보행공간 확보와 폭원 등에 대한 규정은 부재
- 차량 진출입을 위한 보도 점용 허가구역 관리지침 마련\* 등
  - \* 표준출입시설 설치기준, 설치금지 장소, 설치규격, 유지관리 등 포함

## 과제 3-2 보행 활성화를 위한 교통체계(신호체계, 대중교통 등) 개편

### □ 추진 목표

- 도시 내에서 보행을 중심으로 친환경 교통수단(자전거, 대중교통 등)으로 목적지까지 편리하게 이동할 수 있는 교통체계 개편

### □ 추진 배경

- 보행 활성화를 위해 보행환경의 개선과 함께 개인 차량을 이용하지 않고도 편리하게 통행할 수 있는 교통체계 필요

### □ 추진 과제

- ① 보행자 배려 교통 신호체계 도입(경찰청, 지자체)
  - 차량의 신호보다 보행자 신호를 선행하여 등화하는 선행보행신호 등 보행자 배려 신호 운영 기법 도입
  - 보행자의 통행이 잦은 공원, 전통시장 등에 보행신호 자동연장시스템, 보행신호 음성안내 보조장치 등 보행자 배려 신호시스템 도입
  - 보행자 편의 및 신호운영 효율 등을 고려하여 보행자 작동신호기, 자동인식신호기 등 도입(보행량이 많은 일정시간대 운영 등)
- ② 보행 연계를 통한 교통체계 효율적 정비(국토부, 행안부, 경찰청, 지자체)
  - 도로다이얼트를 통해 보행공간과 자전거도로·소형모빌리티도로 등을 함께 확보하고 대중교통시설 주변 보행환경 정비 추진
  - 보행·자전거·개인형이동수단(PM)·대중교통 연계 및 이용 활성화를 위해 서비스 정보, 결제 등을 하나로 통합하는 플랫폼 구축 및 서비스 제공
- ③ 알뜰교통카드 지속 확대 등 보행 활성화 유도(국토부)
  - 보행·자전거 등 친환경 교통수단의 이동거리에 비례하여 마일리지를 지급하는 알뜰교통카드 사업\* 지속 확대('20년 16만명 → '25년 84만명)

등

- \* 대중교통 이용 시 걷거나 자전거로 이동한 거리에 비례하여 마일리지 지급(20%), 카드사가 추가할인을 제공(10%)하여 최대 30% 절감

## 과제 3-3 도시 내 걷기 좋은 길(산책로 등) 조성 확대

### □ 추진 목표

- 건강증진 및 여가 수단으로서 보행 활성화를 위하여 도시 내 걷기 좋은 길(산책로 등) 조성 확대

### □ 추진 배경

- 건강한 삶을 위해 걷기 활동(생활체육) 참여율이 증가하고 자연환경·역사·문화 자원과 연계한 걷기 여행에 대한 관심도 증가 추세
- 도시 내 다양한 탐방로, 산책로 등을 조성하였으나 유지보수가 미흡하며, 편의시설 연계 부족 등으로 체계적 관리 및 운영에 한계

### □ 추진 과제

- ① 도심 산책로 환경 개선 및 보행자전용길 지정 활성화(행안부, 지자체)
    - 일상 속에서 여가·건강 활동으로서의 보행 활성화를 위해 다양한 활동이 가능한 도시 내 산책로 조성 및 환경 개선 추진
    - 도심 내에 조성된 탐방로, 산책로 등 보행자길의 체계적 유지관리를 위해 보행안전법에 따른 보행자전용길 지정 활성화\*
- \* 보행자전용길 지정 시 매년 관리실태 점검 및 유지·보수(보행안전법 제19조)
- ② 걷기 좋은 길·도시 선정 등 우수사례 확산(행안부, 국토부, 농림부, 해수부)
    - 전국 지자체를 대상으로 ‘걷기 좋은 도시’ 또는 ‘걷기 좋은 길’ 선정, 우수 지자체 인센티브(예산, 포상 등) 제공
    - 우수 보행환경개선 사례 홍보(국민 참여형 이벤트·캠페인) 등 추진,

정보 공유 등을 통해 각 지자체에 보행환경 개선 관심 유도

## 과제 3-4 보행 중심 도시환경 전환 기반 강화

### □ 추진 목표

- 주거지 노후화, 소도시 쇠퇴 등 최근 대두되는 도시문제 해결을 위해 보행 중심 도시환경 정비

### □ 추진 배경

- 기존 보행환경개선 사업은 개별 도로의 단일 기능 개선에 집중, 보행과 관련된 교통·도시·건축 등 다양한 분야에서 사업이 추진되고 있으나 보행환경에 대한 종합적 분석·평가 부족

### □ 추진 과제

#### ① 보행중심 도시정비·도시계획 모델 개발 및 시범조성 추진

(행안부, 국토부, 경찰청, 지자체)

- 지역별 보행·도로 환경 및 다양한 여건을 종합적으로 고려한 “생활권 보행환경 종합정비(가칭)” 모델 개발 등
- 우수한 보행중심 도시정비 모델 발굴 및 확산을 위하여 ”생활권 보행환경 종합정비(가칭)” 사업 추진 방안 마련

#### ② 도시개발·정비 추진 시 보행환경 영향평가 강화(행안부, 국토부)

- 도시개발 사업 또는 대규모 건축물 설계 시 보행환경에 대한 검토를 강화할 수 있도록 보행환경 영향평가를 위한 세부 기준 등을 마련하여 교통영향평가 지침(국토부 고시) 개정 추진
- 건축·도시계획 관련 정책·사업 수행 시 보행환경에 미치는 영향을 사전에 검토하기 위한 ”보행영향평가“ 제도 도입 검토

※ 현행 법률상 규정하고 있는 각종 개발사업 시행 전 보행환경 검토 대상을 확대하고 승인 관청의 후속 조치 사항 확인 절차 추가(보행안전법 개정)

## **[전략 4] 보행 중심 정책 추진기반 강화**

### **과제 4-1 보행환경 실태조사 및 데이터 플랫폼 구축**

#### **□ 추진 목표**

- 전국 보행자길의 보행환경에 대한 실태조사 및 관리체계 구축

#### **□ 추진 배경**

- 보행 정책 및 보행환경 개선의 추진 기반이 되는 보행자길의 현황 (보도 유무, 보도 유효폭 등)에 대한 전국적 조사·관리 미흡

#### **□ 추진 과제**

##### **① 보행자길 보행환경 전수조사 추진(행안부, 국토부, 경찰청, 지자체)**

- 지자체 보행안전 및 편의증진 실태조사의 객관성·통일성 확보를 위한 기준일, 범위 등을 규정한 세부 시행지침 마련\*

\* 보행안전법 시행령(제2조 제3항) : 지자체 실태조사에 관한 세부사항 행안부장관 과 국토부장관이 공동으로 정하여 고시하도록 규정

- 보행 안전성·편리성·쾌적성 등을 고려해 조사항목을 선정하고, 단계적 전국 보행환경 조사를 위한 계획 수립 및 추진방안 연구
- 보도현황, 유효폭 등 전국 보행자길 보행환경에 대한 전수조사 추진

##### **② 국가 보행 데이터 플랫폼 구축·운영(행안부, 과기부)**

- 보행 관련 데이터 플랫폼 구축 및 관리를 위한 법적 근거 마련 (보행안전법 개정), 플랫폼 구축을 통한 보행 관련 정보의 체계적 관리
- 보행 관련 보호구역 현황 등에 대한 효율적 관리 및 유관기관 간 데이터 공유를 위하여 보호구역 정보를 통합 관리
- 보행량·보도현황 등 보행 기초자료, 지역별 보행환경 지수, 사용자

맞춤형 공간통계, 데이터 분석지원 등 종합적 데이터 활용 기반 마련

## 과제 4-2 보행 정책 추진 관계기관·전문가 협업체계 구축

### □ 추진 목표

- 보행 중심 정책 추진 강화를 위한 관계기관 협업체계 구축·정착

### □ 추진 배경

- 다양한 관계기관에서 추진중인 보행 관련 정책 및 사업의 종합적·체계적 정책 추진을 위해 관계 기관 간 상시 협업체계 구축 필요

### □ 추진 과제

- ① 보행안전 및 편의증진 위원회 구성·운영(행안부, 지자체)
  - (중앙부처) 국가 보행안전기본계획 등 관련 정책의 심의·조정을 위한 중앙보행안전편의증진위원회 구성·운영(보행안전법 제7조의2)
  - (지자체) 보행 관련 정책 자문 및 기본계획 심의·조정 등을 위한 지역보행안전편의증진위원회 구성·운영(보행안전법 제7조의4)
- ② 보행 정책 발전을 위한 협의체 구성·운영(행안부, 국토부, 경찰청, 지자체)
  - (중앙부처) 보행관련 정책 추진 시 관계기관 및 관련 전문가의 긴밀한 협업을 위한 범정부 협의체 구성
  - (지자체) 시도경찰청, 지자체, 협력단체 등으로 구성된 협의체 구성을 통해 보행 환경 점검 및 개선 등 협조·추진체계 구축
- ③ 보행 정책 지원을 위한 보행환경정책연구센터 지정·운영(행안부)
  - 공공기관운영법에 따른 공공기관 중 보행안전 및 편의증진 관련 업무 수행에 필요한 인력, 조직 등을 갖춘 기관을 지정
  - 보행 활성화 시책 발굴 및 지원, 제도 발전을 위한 조사·연구, 기본계획 수립 지원, 보행안전지수 산정 지원 등 역할 수행

## 과제 4-3 지자체 보행 정책 및 사업 추진 역량 강화

### □ 추진 목표

- 중앙-지방 협력 강화 및 지자체 보행 정책·사업 추진 역량 강화

### □ 추진 배경

- 보행환경 개선사업이 지자체 사업으로 전환('22년)되는 등 지자체의 역량의 중요성이 증가함에 따라, 체계적 관리 및 효과적인 지원 필요

### □ 추진 과제

- ① 지자체 보행안전지수 개발 및 산출·공표(행안부)
  - 보행안전지수 개발 및 고도화를 연구 추진, 매년 보행안전지수 산출·공표로 지자체 보행 안전 수준 확인(보행안전법 제26조의2)
  - 보행정책의 성과를 보행안전 및 보행편의 측면에서 종합적으로 평가할 수 있는 보행 안전 및 편의 통합지수 개발 추진(보행안전법 개정)
- ② 지자체 보행 관련 정책·사업 컨설팅 지원(행안부)
  - 보행안전지수 산출 결과를 활용한 컨설팅 지원 방안 마련
  - 지자체 보행 관련 사업 추진 시 지역 상황에 적합한 환경정비 모델 등 효과적인 추진방안 컨설팅 지원 체계 구축
- ③ 보행환경개선사업 체계적 추진·관리를 위한 지침 마련(행안부)
  - 관련 법령 및 지침 등 개정내용을 반영하여 보행업무편람 정기적 정비
  - 보행 관련 사업 유형별 평가방안\*을 제시하는 “성과평가 매뉴얼” 정비
  - \* 정량적 평가(보행환경 변화, 이용자 행태변화), 및 정성적 평가(이용자 인식수준, 지역경제 활성화 수준) 항목, 평가방법 등
- ④ 지자체 보행안전 및 편의증진 조례 운영 활성화(행안부)

- 지역별 실정에 맞는 보행권 보장을 명문화한 지자체의 보행안전 및 편의증진 관련 조례 제정 및 운영 지원(표준조례안 배포 등)
- ※ 전국 243개 지자체(17개 시도, 226개 시군구) 중 127개 지자체에서 제정·운영 중('21년)

## 과제 4-4 보행권 위상 강화를 위한 관련 법률 정비

### □ 추진 목표

- 「보행안전법」 상 보행자의 권리(보행권) 강화를 통한 보행 관련 정책·사업 추진 기반 강화

### □ 추진 배경

- 기존 교통체계 내에서 규정된 보행 관련 법률 규정을 보행자 중심으로 전환하여 「보행안전법」 및 보행권의 위상 제고 필요

### □ 추진 과제

- ① 「보행안전법」의 개정을 통한 보행권의 위상 제고(행안부)
  - 차량·보행자의 이동 방법 등에 대해 규율하는 「도로교통법」 등 개별 법률도 보행권 보장 원칙 등을 우선 적용하도록 정비
  - 보행권 보장을 위한 기본개념인 “보행자”, “보행자길”의 정의 등 정비
- ② 보행자길에서 보행자의 통행 우선권 강화(행안부)
  - 도로교통법의 통행방법을 적용받는 장소\* 이외의 보행자길\*\*에서는 보행자가 전체 공간을 통행할 수 있도록 규정(보행안전법 개정) 등
  - \* 보도, 길가장리구역, 횡단보도, 보행자전용도로 / \*\* 탐방로, 산책로, 골목길 등
- ③ 보행권 보장과 상충되는 규정 발굴 및 정비 추진(행안부, 국토부, 경찰청)
  - 교통·보행 관련 법률 중 보행자 중심의 교통체계 전환과 상충되

는 규정 지속 발굴 및 정비 추진 등

## [전략 5] 보행안전문화 활성화 및 보행 중심 인식 정착

### 과제 5-1 대국민 보행안전 교육·홍보 및 캠페인 추진

#### □ 추진 목표

- 보행안전문화 활성화를 통한 보행자 안전 중심 국민 인식 전환

#### □ 추진 배경

- 보행자 중심 교통안전 패러다임 전환을 위하여 제도 개선, 환경 정비와 함께 보행자를 우선으로 하는 문화 확산 및 사회적 공감대 형성 필요

#### □ 추진 과제

##### ① 대국민 홍보를 통한 보행안전문화 확산(행안부, 국토부, 문체부, 경찰청)

- 공익 홍보 영상 제작 및 송출(TV, 라디오, 온라인, 전광판, 네비게이션 등), 보행 정책 관련 보도자료·기고 등 적극적인 대언론 홍보 추진
- 국민 참여형 홍보(보행안전 영상 공모, 참여 인증 등)를 통한 관심 제고
- 보행안전을 주제로 민관합동 교통안전 현장행사·캠페인 등 추진

\*

\* (예시) 행안부·국토부·경찰청, 교통안전공단·도로교통공단, 손해보험협회·시민단체·운수단체 등 참여

##### ② 운전자에 대한 보행자 보호 교통안전 교육 강화(국토부, 경찰청)

- 보행자 보호의무, 과속, 신호위반, 보도주행(이륜차) 등 고위험 상습 법규위반자(연 3회 이상 적발)에 대한 교육 강화 등
- 운전면허 갱신·적성검사 시 교통안전교육 이수 등 교육강화 검토·추진
- 특별교통안전교육 과정 중 ‘보행자 보호’ 관련 내용 교육 강화
- 사업용자동차 운전자 보수교육 시 보행자 안전 교육 확대 등

##### ③ 교통약자 맞춤형 안전교육 활성화(교육부, 국토부, 복지부, 경찰청, 지자체)

- 어린이 체험교육장 활성화, 통학로 주변 안전지도 만들기(위험요소를 찾아서 표시하고 개선방안 마련) 등 참여형 어린이 교육 활성화
- 고령자 대상 찾아가는 교육 활성화를 통한 보행안전 교육 강화 등

## 과제 5-2 보행자 안전 확보를 위한 단속·신고 운영 강화

### □ 추진 목표

- 보행자를 위협하는 차마·환경 등의 단속 강화를 통해 보행자 중심 문화 정착

### □ 추진 배경

- 보행자 보호 제도 개선의 조기정착 및 효과적인 운영을 위하여 단속 강화 등을 통한 현장 이행력 제고 필요

### □ 추진 과제

#### ① 보행자를 위협하는 법규위반 단속 강화(경찰청, 국토부, 지자체)

- 이면도로, 보행자우선도로, 어린이·노인보호구역 내 차량 운전 행태 단속, 음주운전·신호위반·속도위반 등 단속 지속적 확대
- 국토부(도로관리청) 무인단속장비 설치 권한 부여\* 법적 근거 마련, 공익제보단 권한 확대·제도화 등을 통한 민관합동 단속 강화

\*\*

\* 경찰청·지자체의 무인단속장비 설치권한을 도로관리청 등까지 확대 검토

\*\* 이륜차 단속에 한정된 공익제보단 권한을 보행자 보호 위반 차량까지 확대

- 이면도로 등에서 보행자 위협 운전 단속 강화를 위한 암행차량 도입·운영 방안 등 검토

#### ② 보행자를 위협하는 고위험 운전자 관리 강화(경찰청, 국토부)

- 보행자를 위협(속도위반 등)하는 고위험운전자에 대해 과태료 누진제 도입, 음주운전 시 면허 재취득 제한 강화\*(도로교통법 개정, '22년)

\* (現) 음주운전으로 인한 사망사고 시 결격기간 5년 → (改) 결격기간 10년

- 안전운전을 실천하는 운전자에 대한 보험할인 등 지원방안 검토('22년)

#### ③ 주민 주도 보행 위험 요소 신고 및 정비 체계 구축(행안부, 지자체)

- 안전신문고 앱 등을 활용하여 보행 위험요소 신고하고, 지자체 확인 후 신속하게 정비하는 보행환경 정비 체계 구축

## □ 추진 목표

- 주민 참여 확대로 보행자가 만족하는 보행환경 개선 및 정책 추진

## □ 추진 배경

- 지역 주민들이 직접 보행환경의 문제점을 파악하고, 지역특성에 적합한 개선방안을 마련할 수 있도록 주민 참여 확대 필요

## □ 추진 과제

### ① 주민참여 보행사업추진 체계 구축(행안부, 지자체)

- 보행환경 개선사업의 원활한 추진을 위하여 지역주민, 공무원, 전문가 등이 참여하는 보행사업추진협의체 구성·운영 근거 마련
- 보행환경개선 주민제안 검토·지원을 위한 시스템 구축 검토 등

### ② 주민참여 보행환경개선 추진 기반 강화(행안부, 지자체)

- 보행환경개선사업 추진 시 지역 주민들이 직접 참여하여 보행공간 변화를 유도할 수 있도록 가이드라인 마련·배포, 컨설팅 지원 등
- 주민참여 설계기법 도입 활성화 방안 검토·마련(택티컬 어바니즘\* 등)

\* (택티컬 어바니즘, tactical urbanism) 지역 주민이 시설개선계획의 주체가 되어 도시환경을 능동적으로 변화시키는 도시계획 기법으로 가로공간 활성화 전략

### ③ 지역 주민 주도의 차 없는 거리 확대 등 제도 정착(행안부, 국토부, 지자체)

- 지자체 단위로 지역 주민이 신청한 도로 심사하여 ‘차 없는 거리’ 대상지 선정, 거리행사 및 시설개선 등 추진

## 과제 5-4 미래 보행 관련 수요·여건 변화 선제적 대응

### □ 추진 목표

- 변화하는 보행 관련 여건 및 수요에 대한 선제적 대응 기반 강화

### □ 추진 배경

- 보행 관련 여건 및 보행환경 수요 변화에 대비하여 미래 보행 정책 추진 및 환경개선을 위하여 새로운 가로모델·기술 개발, 우수시책 등 확산 필요

### □ 추진 과제

- ① **여건·환경 변화 대응을 위한 가로설계 가이드라인 마련**(행안부, 국토부)
  - 새로운 교통수단을 수용하면서도 보행·자전거와 같은 친환경적 수단을 우선하고 탄력적으로 도로 공간을 활용할 수 있는 방안 마련
  - 옥외 공공공간 확충, 보행로 주변 소규모 광장 조성 등 보행환경 개선방안과 보행자 편의를 위한 가로공간 개방 프로그램 등 마련

※ 예시) Open Street(뉴욕), Slow Street(샌프란시스코), 보행이편증진도로(일본) 등
- ② **보행 관련 빅데이터 활용 및 기술개발(R&D) 활성화**(국토부, 경찰청, 행안부)
  - 빅데이터를 이용한 보행자 위험도로 예측 시스템 개발 등 데이터 기반 정책 추진 기반 마련
  - 보호구역 내 단속 통합 시스템, 보행 정보 플랫폼 구축, IT기술을 이용한 보행자 배려 신호시스템, 스마트 횡단보도 등 보행 관련 기술개발 추진
- ③ **보행 관련 선진 시책 및 도로정비 사례 확산**(국토부, 경찰청, 행안부)
  - 교통정온화시설\* 설치, 보차미분리도로의 일방통행 도로 전환, 정지선

이격거리 조정 등 보행 관련 우수 사례 발굴·확산(안심도로 공모전 등)

\* 차로폭 좁힘, 교차로 폭 좁힘, 지그재그형 도로, 고원식 시설 설치 등

## VII. 계획의 추진

### □ 추진체계

- (중앙부처) 보행안전 및 편의증진 관련 제도 정비·운영, 기반조성 및 지원, 선도사업 추진 등 기본계획의 실행에 필요한 추진방안 마련
  - 관계부처는 소관 과제 수행을 위한 구체적인 실행방안 마련하고 매년 실행계획 수립, 행정안전부는 관계기관 이행현황 및 성과 관리
- (지자체) 기본계획의 목표·기본방향 및 추진과제와 지역 상황 등을 고려하여 지역계획을 수립하여 추진·관리(보행안전법 제7조의2)
  - ※ 특별·광역시장, 특별자치시장, 도지사, 시장·군수(광역시 관할 군의 군수는 제외)는 지역계획을 수립하고, 지역보행안전편의증진위원회에서 심의·조정

### □ 과제 추진·관리

- (추진과제) 5대 추진전략, 20개 대과제 및 57개 세부과제

추진전략 계	대과제 20	세부과제 57	과제 유형
1. 사고 데이터 기반 보행자 안전 위해 요소 제거	4	12	제도개선·운영, 인프라 정비
2. 보행약자 맞춤형 제도 정비 및 인프라 확충	4	11	제도개선·운영, 인프라 정비
3. 보행 활성화를 위한 보행자 중심 도시공간 조성	4	10	제도개선·운영, 인프라 정비
4. 보행 중심 정책 추진 기반 강화	4	12	제도개선·운영
5. 보행안전문화 활성화 및 보행 중심 인식 정착	4	12	제도개선·운영, 문화확산

- 관계기관은 세부 추진과제 중 비용이 소요되는 과제의 경우 예산당국과 협의를 통해 예산을 확보하여 추진
  - ※ 지자체 수요가 높고 정책 확산을 위해 한시적 추진이 필요한 사업은 교부세 지원 등 검토
- (성과관리) 행정안전부는 연차별 국가실행계획 수립(보행안전법 제8조), 과제별 추진상황을 정기적으로 확인(전년도 실행계획 성과 점검 등)
  - 정기적으로 중앙보행안전편의증진 실무위원회를 소집하여 이행현황 및 성과, 개선사항, 추진전략 등에 대해 점검·조정

# 참고 1

## 과제별 세부 추진일정

※ 과제별 추진일정 및 추진기관은 과제 추진상황에 따라 변동 가능

과제명	과제유형	추진기관	추진일정						
			'22	'23	'24	'25	'26		
<b>1. 사고 데이터 기반 보행자 안전 위해 요소 제거</b>									
① 보행자 안전을 최우선으로 교통안전 제도 정비·정착	① 교차로·횡단보도에서 보행자 보호 제도 정비·정착	제도, 인프라	경찰청, 행안부, 지자체	■	■	■			
	② 이면도로 비신호교차로 일시정지 및 속도저감 활성화	제도, 인프라	경찰청, 지자체	■	■	■	■	■	■
	③ 생활밀착 이면도로 차량 속도관리 강화	제도, 인프라	경찰청, 국토부, 지자체	■	■	■	■	■	■
② 교차로·횡단보도 보행자 보호 인프라 확충	① 횡단보도 설치 확대 및 안전시설 집중 설치	인프라	경찰청, 국토부, 행안부, 지자체	■	■	■	■	■	■
	② 안전한 교차로 우회전을 위한 "우회전 신호등" 정착	제도	경찰청, 지자체		■	■	■	■	■
	③ 첨단기술 적용 안전교차로 조성 추진	인프라	경찰청, 국토부, 지자체		■	■	■	■	■
③ 이면도로 보행자우선도로 지정·조성 활성화	① 보행자우선도로 지정·조성 및 운영 체계 마련	제도, 인프라	경찰청, 행안부, 국토부	■					
	② 보행자우선도로 지정·조성 활성화	제도, 인프라	행안부, 경찰청, 지자체	■	■	■	■	■	■
	③ 보행자우선도로 관리 및 운영 강화	제도	행안부, 경찰청, 지자체	■	■	■	■	■	■
④ 개인형이동수단(PM)·자전거·이륜차로부터 보행자 안전 확보	① 보행자 보호를 위한 개인형이동수단 관리 강화	제도	국토부, 경찰청, 지자체	■	■	■	■	■	■
	② 자전거보행자겸용도로 개선 등 보행자 안전 확보	제도, 인프라	행안부, 국토부, 지자체	■	■	■	■	■	■
	③ 보도 이용 이륜차 단속·관리 강화	제도	국토부, 경찰청, 지자체	■	■	■	■	■	■
<b>2. 보행약자 맞춤형 제도 정비 및 인프라 확충</b>									
① 고령보행자 보호 제도 정비 및 맞춤형 환경 개선	① 노인보호구역 제도 정비 및 운영 강화	제도	경찰청, 행안부	■	■	■	■	■	■
	② 고령보행자 맞춤형 교통안전 인프라 확충	제도, 인프라	행안부, 경찰청, 지자체	■	■	■	■	■	■
	③ 고령자 교통안전 교육 및 지원 강화	문화	행안부, 복지부, 문체부, 지자체	■	■	■	■	■	■
② 어린이가 안전한 통학로 보행환경 조성	① 통학로 등 어린이 맞춤형 안전한 보행환경 조성	인프라	행안부, 국토부, 경찰청, 지자체	■	■	■	■	■	■
	② 어린이보호구역 내 횡단보도 일시정지·속도저감 정착	인프라	경찰청, 행안부, 지자체	■	■	■	■	■	■
	③ 어린이보호구역 적정성 정기점검 도입	제도	행안부, 경찰청	■	■	■	■	■	■
③ 교통약자를 포용하는 보행환경 및 대중교통 정비	① 주요 이용시설 주변 보도 정비	제도, 인프라	행안부, 국토부, 지자체	■	■	■	■	■	■
	② 교통약자를 포용하는 공공디자인 표준화 활성화	인프라	행안부, 국토부, 복지부, 문체부	■	■	■	■	■	■
	③ 교통약자 이용 편의를 위한 대중교통 정비	제도, 인프라	국토부, 지자체	■	■	■	■	■	■

과 제 명		추진유형	추진부처·기관	추진일정				
				'22	'23	'24	'25	'26
④ 지방도로 주변 마을주민 보행안전 강화	① 마을주민 보호구간 제도화	제도	국토부, 경찰청, 행안부					
	② 사고다발 지방도 주변 보행환경 정비 추진	인프라	행안부, 국토부, 지자체					
<b>3. 보행 활성화를 위한 보행자 중심 도시공간 조성</b>								
① 보행 활성화를 위한 가로환경·보행공간 정비	① 노상주차 등 보행방해 요소 적극 개선	제도, 인프라	경찰청, 국토부, 행안부, 지자체					
	② 보행자 편의 공간·시설 조성 확대	제도, 인프라	행안부, 농림부, 해수부, 지자체					
	③ 도로 점용으로 인한 보행자 불편 해소	제도	국토부, 지자체					
② 보행 활성화를 위한 교통체계(신호체계, 대중교통 등) 개편	① 보행자 배려 교통 신호체계 도입	제도, 인프라	경찰청, 지자체					
	② 보행 연계를 통한 교통체계 효율적 정비	제도, 인프라	국토부, 행안부, 경찰청, 지자체					
	③ 알뜰교통카드 지속 확대 등 보행 활성화 유도	제도	국토부					
③ 도시 내 걷기 좋은 길 (산책로 등) 조성 확대	① 도심 산책로 등 환경 개선 및 보행자 전용길 지정 활성화	제도, 인프라	행안부, 지자체					
	② 걷기 좋은 길·도시 선정 등 우수사례 확산	제도	행안부, 국토부, 농림부, 해수부					
④ 보행 중심 도시환경 전환 기반 마련	① 보행 중심 도시정비·도시계획 모델 개발 및 시범조성 추진	인프라	행안부, 국토부, 경찰청, 지자체					
	② 도시개발·정비 추진 시 보행환경 영향 평가 강화	제도	행안부, 국토부					
<b>4. 보행 중심 정책 추진기반 강화</b>								
① 보행환경 실태조사 및 데이터 플랫폼 구축	① 보행자길 보행환경 전수조사 추진	제도, 인프라	행안부, 국토부, 경찰청, 지자체					
	② 국가 보행 데이터 플랫폼 구축·운영	제도, 인프라	행안부, 과기부					
② 보행 정책 추진 관계기관·전문가 협의체계 구축	① 보행안전 및 편의증진 위원회 구성·운영	제도	행안부, 지자체					
	② 보행 정책 발전을 위한 실무 협의체 구성·운영	제도	행안부, 국토부, 경찰청, 지자체					
	③ 보행정책 지원을 위한 보행환경정책연구센터 지정·운영	제도	행안부					

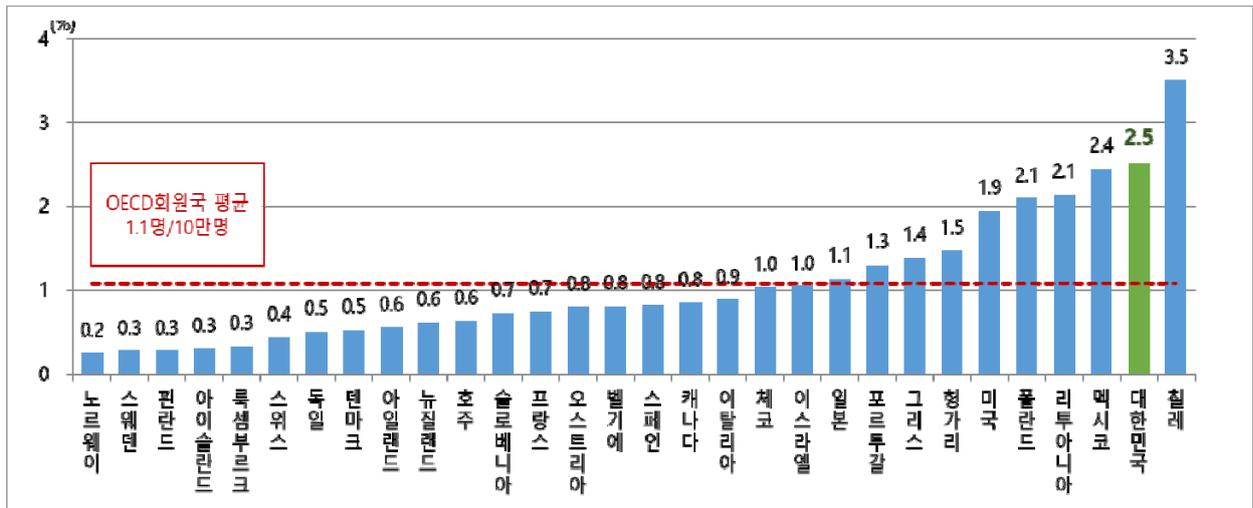
과 제 명		추진유형	추진부처·기관	추진일정					
				'22	'23	'24	'25	'26	
③ 지자체 보행 정책 및 사업 추진 역량 강화	① 지자체 보행안전지수 개발 및 산출·공표	제도	행안부	■					
	② 지자체 보행 관련 사업 컨설팅 및 관리·지원	제도	행안부			■			
	③ 보행환경개선사업의 체계적 지원을 위한 지침 마련	제도	행안부	■					
	④ 지자체 보행안전 및 편의증진 조례 운영 활성화	운영	행안부	■					
④ 보행권 위상 강화를 위한 관련 법률 정비 등	① 보행안전법의 개정을 통한 보행권의 위상 제고	제도	행안부		■				
	② 보행자길에서 보행자의 통행 우선권 강화	제도	행안부		■				
	③ 보행권 보장과 상충되는 규정 발굴 및 정비 추진	제도	행안부, 국토부, 경찰청			■			
<b>5. 보행안전문화 활성화 및 보행 중심 인식 안착</b>									
① 대국민 보행안전 교육·홍보 및 캠페인 추진	① 대국민 홍보를 통한 보행안전문화 확산	제도, 문화	행안부, 문체부, 국토부, 경찰청	■					
	② 운전자에 대한 보행자 보호 교통안전교육 강화	문화	국토부, 경찰청	■					
	③ 교통약자 맞춤형 안전교육 활성화	문화	교육부, 복지부, 국토부, 경찰청, 지자체	■					
② 보행자 안전 확보를 위한 단속·신고 운영 강화	① 보행자를 위협하는 법규위반 단속 강화	제도	경찰청, 국토부, 지자체	■					
	② 보행자를 위협하는 고위험 운전자 등 관리 강화	제도	경찰청, 국토부	■					
	③ 주민 주도 보행 위험요소 신고 및 정비 체계 구축	제도, 인프라	행안부, 지자체	■					
③ 보행 정책·사업 추진 시 지역주민 참여 확대	① 주민참여 보행사업추진체계 구축	제도	행안부, 지자체	■					
	② 주민참여 보행환경개선 추진 기반 강화	제도	행안부, 지자체	■					
	③ 지역 주민 주도의 차 없는 거리 확대 등 제도 안착	제도, 문화	행안부, 국토부, 지자체	■					
④ 미래 보행 관련 수요·여건 변화 선제적 대응	① 여건·환경 변화 대응을 위한 가로설계 가이드라인 마련	제도	행안부, 국토부		■				
	② 빅데이터 활용 및 기술개발(R&D) 활성화	제도	국토부, 경찰청, 행안부		■				
	③ 보행 관련 선진 시책 및 도로정비 사례 확산	제도	국토부, 경찰청, 행안부	■					

## 참고 2

## 보행 중 교통사고 현황

### □ OECD 회원국 보행 중 교통사고 사망자 현황

- 우리나라 인구 10만명당 보행 중 교통사고 사망자는 2.5명으로 두 번째로 높으며(30개국 중 29위), OECD 회원국 평균 1.1명에 비해 두 배 이상



※ 출처: 2021년판(2019년 통계) OECD 회원국 교통사고 비교(도로교통공단)

### □ 우리나라 최근 5년 보행 중 교통사고 사망자 현황

구분	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년
전체 교통사고 사망자	4,185명	3,781명	3,349명	3,081명	2,916명
보행 중 교통사고 사망자	1,675명	1,487명	1,302명	1,093명	1,018명
고령 보행자 교통사고 사망자	906명	842명	743명	628명	601명
어린이 보행자 교통사고 사망자	35명	22명	20명	16명	10명
도로횡단 중 보행자 사망자	974명	794명	652명	520명	445명
무단횡단으로 인한 보행자 사망자	562명	518명	456명	337명	271명