

보행안전 강화를 위한 정책 추진 방향

김형석
행정안전부 안전개선과
서기관

들어가며

최근 도시 내 보행자의 안전이 사회적 이슈로 부각되고 있다. 특히 이면도로와 같은 생활도로에서 보행자 사고 비율이 높고, 차량이 보도로 돌진하는 사고도 빈번하게 발생하고 있다. 2024년 7월 서울 시청역 앞 보도 돌진 사고는 이러한 위험을 단적으로 보여주는 사례다. 또한 어린이, 고령자 등 교통약자의 보행사고는 인명 피해로 이어질 가능성이 높으며 이들에 대한 안전 확보는 교통정책의 핵심으로 떠오르고 있다.

정부는 보행자 중심의 교통안전 패러다임 전환을 위해 ‘보행자우선도로’ 제도를 도입하고 보행안전시설의 지속적인 확충과 교통약자의 보행사고 예방을 위한 다양한 정책을 추진 중이다. 하지만 관련 제도의 정착과 실질적 보행자 안전 확보를 위해 여전히 보완해야 할 과제가 많다. 이 글에서는 행정안전부에서 추진하고 있는 보행안전 관련 주요 정책들을 소개하고자 한다.

보행자우선도로 제도의 정착

보행자우선도로는 2022년 1월 「보행안전법」과 「도로교통법」 개정으로 법률상 명문화되었지만, 제도 시행 2년이 지난 2025년 6월 기준 전국적으로 284개소에 불과하고 지정된 곳이 전혀 없는 지자체도 있어 아직 활성화되지는 못하고 있는 실정이다. 뿐만 아니라 일부 지역 보행자우선도로

보행자우선도로 지정 현황(2025년 6월 말 기준)

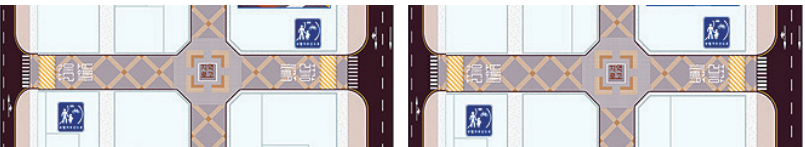
총계	먹자골목	다중이용시설	학교 통학로	보행시설 미흡	교통사고 다발	기타
284	87 (30.60%)	82 (28.90%)	56 (19.70%)	36 (12.70%)	7 (2.50%)	16 (5.60%)

에서는 경적을 울리고 급정차를 하는 등 보행자와 운전자가 어떤 권한과 책임을 가지게 되는지에 대해 알지 못하는 국민들도 여전히 많다. 이는 보도와 차도가 분리되지 않은 이면도로에서의 사고 비율이 높은 현실을 감안할 때 제도의 실효성 확보가 시급함을 보여준다.

정부는 2024년부터 각 지자체에서 보다 적극적으로 보행자우선도로를 지정할 수 있도록 대상지 우선순위 판단기준을 마련하고 지역별로 제각각이던 노면 디자인에 있어서도 보행친화적인 방향성을 갖도록 관련 지침도 수립하였다. 이는 노면의 시각적 통일성을 통해 보행자는 물론 차량 운전자가 보행자우선도로를 직관적으로 인지하도록 하고 보행자 중심의 도로 환경임을 각인시키는 것이 목적이다.

또한 2025년에는 AI 메커니즘을 활용하여 지자체별로 보행자우선도로 지정이 필요한 지역 내 이면도로 구간을 추출하고 지자체에서 지정 위치를 검토할 때 보다 과학적 데이터를 활용하게 되었으며 이는 보행자우선도로를 확산하는 계기가 될 것으로 기대된다.

아울러 티맵(TMAP), 맵퍼스 등 주요 내비게이션 서비스 업체와도 협력하여 운전자가 보행자우선도로에 진입하기 전 보행자 안전에 주의할 수 있도록 안내하고 인지도도 높이도록 할 예정이다. 이와 함께 운전자를 대상으로 하는 현장 캠페인과 대국민 인지도 향상을 위한 다양한 홍보 등도 병행하여 보행자 중심의 교통문화 조성을 유도할 예정이다.



보행자우선도로 노면 디자인 지침
(좌: 베이지 큰 격자형, 우: 그레이 작은 격자형)

보도 위 차량 돌진사고에 대비한 보행안전 시설



시·군·구별 보행자우선도로 필요구간 제공



보행자우선도로 내비게이션 안내

보도 위 보행자 사고는 최근 들어 더욱 큰 사회적 문제로 부상하고 있다. 특히 차량이 보도로 돌진하여 발생하는 사고는 매우 위험하며, 단 한 번의 사고로도 다수의 사상자가 발생할 수 있다. 2024년 7월 1일 발생한 서울 시청역 사고 이후, 정부는 페달 오조작 방지장치 제도 개선, 고령운전자 관리 강화(면허 갱신, 운전적성검사 등) 및 안전시설 보강 등 다양한 정책을 추진하고 있다.

특히 행정안전부는 보도에서의 보행자 안전을 위한 시설로서 보행자 방호용 말뚝(가칭) 도입을 계획하고 있다. 현재 국내에서 사용되는 법정 시설물인 ‘자동차 진입억제용 말뚝’은 속도가 낮은 자동차의 충격에는 견딜 수 있도록 규정하고 있고 고속차량의 충격을 견딜 수 있는 안전시설물로는 보도용 방호울타리만 성능기준을 갖추고 있다. 해외에서는 이미 테러 등 다양한 원인으로 보도에 돌진하는 차량으로부터 보행자를 보호하고 보행자의 자유로운 이동은 보장되는 강화된 구조물(말뚝, 플랜터, 벤치, 가로등 등)을 상용화한 사례가 있으며 우리나라도 국제적 기준에 부합하는 보행자 방호용 말뚝(볼라드)을 도입할 계획이다.

우선 차량의 보도 돌진사고에 대비한 보행자 방호용 말뚝 설치 기준을 마련하고 있다. 영국 등 해외 사례를 참고하여 국제기준에 부합하는 성능시험 기준과 국내 도로 여건에 적합한 설치 장소, 형태 및 규격 등 설치 가이드라인도 수립 중에 있으며 아울러 보행자 밀집지역 안전시설 설치 사업을 통해 시범 설치도 추진할 예정이다.

한편 보행자 방호용 말뚝은 단순한 안전시설을 넘어, 도시 미관과 실용성도 함께 고려하고 있다. 말뚝 구조물을 기본으로 플랜터, 벤치, 자전거

교통약자 보호를 위한 보행환경 개선

거치대, 휴지통, 가로등 등 다양한 공공시설물 및 디자인을 결합한 설치 유형들이 검토될 예정이며 이러한 복합 기능형 공공시설물은 시민이 일상적으로 이용하는 보행 공간에서 안전성과 쾌적성을 동시에 높이는 역할을 할 수 있을 것으로 기대된다.

고령자, 어린이, 장애인 등 교통약자의 보행안전 확보는 새 정부 교통정책의 주요 공약 중 하나다. 특히 고령자 교통사고는 해마다 증가하는 추세이며, 사망 사고로 이어질 위험성이 매우 높다. 이에 따라 최근 고령자 교통사고 다발지역에 대한 무단횡단 방지시설, 보행공간 확보 및 과속방지시설 등을 정비사업과 함께 읍면지역 도로 중 교통사고가 발생했거나 보행환경이 안전하지 않은 마을 통과 구간을 ‘마을주민 보호구간’으로 지정하여 보도 신설, 갓길 정비, 횡단보도 설치 등 보행공간 확보와 교통안전시설 및 표지판 등도 지속적으로 설치할 예정이다.

특히 그동안 지침(국토부령)을 근거로 설치해 오던 마을주민 보호구간은 「도로법」 개정(2025.1.31.)으로 법제화됨에 따라, 고속도로를 제외한 도로에서 도로관리청이 보다 체계적으로 지정 관리할 수 있게 되었다. 이는 고령인구가 많은 지방 중소도시 및 농촌 지역에서 보행자 안전을 위한 정책이 실질적으로 작동할 수 있는 기반을 마련한 것이다.

한편, 어린이 보호구역 내에서는 보행자 안전대책도 지속적으로 추진될 예정이다. 2025년에 구축된 보호구역 통합관리시스템을 활용하여 어린이 보호구역 내 시설 및 교통환경 등을 체계적으로 관리하게 되며, 안전 통학로 조성을 위한 보도 신설이나 방호울타리 등 안전시설 설치 외에

연도별 보행 중 고령자 교통사고 사망자 비율

구분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
교통사고 사망자(명)	3,081	2,916	2,735	2,551	2,521
보행 사망자(명)	1,093	1,018	933	886	920
보행 사망자 중 노인(%)	628 (58%)	601 (59%)	558 (60%)	550 (62%)	616 (67%)

출처: 한국도로교통공단



어린이 보호구역(보도 신설)



어린이 보호구역(방호울타리)



고령자 사고다발지(단속장비)

도 비상벨 CCTV 등 방범시설과 조도 개선 등 종합적인 정비사업도 함께 추진될 전망이다.

아울러 어린이 보호구역 등에서 운전자의 자발적인 안전운전을 유도하기 위한 매체홍보 및 캠페인 등을 실시하고 어린이와 고령 보행자가 보행안전수칙을 실천할 수 있도록 콘텐츠 개발, 현장 캠페인, 공모전, SNS 이벤트 등 다양한 홍보방식도 계획하고 있다.

맺음말

보행안전을 위한 정책들은 하나하나 유의미한 진전을 이루고 있지만, 제도의 정착과 시민들의 인식 변화 없이는 실효성을 확보하기 어렵다. 보행자우선도로의 경우, 단순한 물리적 설치만으로는 충분치 않으며, 운전자의 태도 변화와 시민들의 제도 이해가 반드시 병행되어야 한다.

보행자 방호용 말뚝 등 새로운 보행안전시설물의 경우에도 기준 마련과 시범 설치 이후, 실제 운영과 유지 관리 체계가 수반되어야 지속가능한 안전 확보가 가능하다. 교통약자 보호 정책 역시 통합적 보행환경 개선이 이루어져야 한다.

앞으로는 AI 기술을 활용한 보행자 사고위험 구간의 사전 예측, 주민참여형 보행환경 개선 제안 시스템, 지자체 역량 강화 등 보다 다층적이고 협력적인 보행안전 관리체계가 요구된다. 또한 도시개발, 교통, 복지 등과 연계한 종합적 보행정책 수립이 필요하며, 이를 통해 보행자가 안심하고 이동하며 머무를 수 있는 보행공간을 만드는 것이 궁극적인 정책목표가 되어야 할 것이다.