

보행자 교통사고 예방을 위한 핵심 키워드: 과속, 횡단보도, 이면도로

심재익

한국교통연구원 선임연구위원

보행자 교통사고에 집중해야 하는 이유

교통사고 사망자 수가 매년 감소하고 있다. 1991년 한 해에만 1만 3,429명으로 정점을 찍은 이후 매년 감소하여 2024년에는 2,521명으로 줄어들었다. 이는 1991년 대비 약 81%가 감소한 수치이다. 이러한 희망적 추세를 더욱 견인하기 위해서는 이제 전반적인 안전 대책에서 벗어나 집중해야 할 특정 목표를 설정하고, 이를 위한 대책과 수단에 집중할 필요가 있다. 보행자 교통사고가 그중 하나이다. 보행 중 사망자 수가 전체 교통사고 사망자 중에서 차지하는 비중이 34.1%로 경제협력개발기구(OECD) 회원국 평균 19.4%에 비하여 1.7배가량 높고, 이를 인구 10만 명당으로 보더라도 우리나라가 OECD 회원국 평균에 비하여 약 1.8배 많다(한국도로교통공단, 2024).

이는 보행자 안전만은 우리나라가 개선의 여지가 많음을 방증하는 것이다. 특히 이러한 보행 중 사망자 수의 약 60%가 65세 이상 노인이며, 노인 인구 10만 명당으로 보더라도 우리나라가 6.2명으로 OECD 회원국 평균 2.4명에 비해서는 2.6배 많은 대목에 주목해야 한다. 다시 말해서 우리나라는 여타 선진국에 비해 길을 걷다가 교통사고로 사망한 비중이 높고, 이들 중에서 노인이 유독 많다는 것이다. 더욱이 현재 우리나라의 노인 인구 비율이 2024년 기준 19.5%인데, 앞으로 예상되는 급격한 인구 고령화 추세가 문제의 심각성을 더하고 있으며, 이는 지금부터라도 우리나라의 안전 정책이 어디에 역점을 두어야 할지를 보여준다.

보행자 교통사고를 전수 분석한 연구 결과(한국교통연구원, 2020)에 의하면, 보행자 교통사고 예방의 핵심 키워드는 ‘과속’과 ‘횡단보도’ 및 ‘이면도로(보차혼용도로)’인 것으로 분석되었다. 과속이 위험하다는 사실을 누구나 짐작하지만 데이터에 기반한 분석 결과가 여실히 이를 증명하고 있다. 도시지역 횡단보도에서 보행자 교통사고가 나면 사망 확률이 3.1%인데 과속차량에 의한 사고의 경우에는 사망 확률이 49.4%로 급증한다. 일 반국도나 지방도에서 보행자 교통사고 사망 확률이 9.6%인데 여기에 차 량이 과속까지 하면 70.2%로 급증한다.

이렇듯이 보행자 교통사고를 줄이고 더불어 사고 심각도를 경감하기 위해서는 우선적으로 과속을 막아야 한다. 다음으로 보행자와 자동차가 상충할 수밖에 없는 공간에 대한 관리이다. 횡단보도와 이면도로(보차혼용 도로)가 해당한다. 도로 폭 9m 미만의 도로에서 발생한 교통사고 사망자 수가 전체의 절반 이상이라는 결과가 이를 말해 준다(조준한, 2015, p.35).

과속: 안전속도 5030, 마을주민보호구간

최근 안전속도 5030 정책이 시행되면서 도시지역에서는 차량의 제한속도가 50km/h 이하로 관리되고 있다. 제한속도를 60km/h에서 50km/h로 10km/h만 줄여도 보행사고 사망 확률이 절반으로 줄어든다는 해외 사례를 보더라도 5030 속도 관리정책 시행은 보행자의 안전을 도모하기 위한 획기적인 정책 변화라 하겠다. 「도로교통법 시행규칙」 제19조가 그 법적 근거이다.

하지만 이는 도시지역 도로에 한정된 조치로, 비도시지역은 해당하지 않는다. 농어촌과 같은 비도시지역의 마을을 통과하는 도로의 대부분이 법의 사각지대인 것이다. 주행하는 차량의 속도를 떨어뜨릴 법적 장치가 없고 보행자가 안전하게 걸어 다닐 수 있는 보도마저 찾기 힘들다. 비도시지역 마을주민이 적어도 안전 면에서는 소홀히 대접받고 있는 것이다.

한데 농어촌 마을주민의 안전을 도모할 수 있는 제도가 있다. 교통사고 위험으로부터 마을주민을 보호하기 위하여 마을을 통과하는 도로의 일정 구간을 ‘마을주민보호구간’으로 지정하여 통과 차량의 속도를 떨어

횡단보도: 횡단보도 설치 간격, 횡단보도 요건

뜨리고 보도를 설치하는 등 안전한 보행환경을 조성하는 마을주민보호구간 제도가 그것이다. 일각에서는 이 제도를 ‘또 다른 규제의 강화’라고 말하겠지만, 실재는 그렇지 않다. 도시와 농어촌을 가리지 않고, 사는 지역에 상관없이 국민 모두가 안전하게 걸어 다닐 수 있는 보행환경을 누릴 권리가 있다는 점을 인정한다면 ‘규제의 강화’가 아니라 누구나 누릴 수 있도록 하는 ‘권리의 확장’이라고 보는 게 오히려 맞다(심재익, 2023b).

「도로교통법 시행규칙」 제11조를 보면, 집산도로 및 국지도로에서 횡단보도 최소 설치 간격을 100m로 제한하고 있다. 즉 100m 안에는 다른 횡단보도가 없어야 한다는 규정이다. 비록 어린이 및 노인 보호구역 등과 같이 보행자의 안전을 위해 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 예외로 한다는 단서 조항이 있지만, 횡단보도 설치 간격이 과연 필요한 규정인지는 의문스럽다. 더욱이 법에서 정한 집산도로 및 국지도로는 이른바 생활권 도로이지 간선도로가 아니다. 보행자의 안전을 위해서인지, 자동차의 원활한 흐름을 위해서인지, 아니면 양자 모두를 위해서인지는 모르겠지만, 이 규정은 그 목적이 불분명하다. 보행자의 횡단수요가 있는 곳에는 횡단보도가 있는 것이 상식이다. 횡단보도 설치 간격을 따른다면, 보행자는 길 건너 맞은편으로 가기 위해서 적어도 100m를 돌아가야 한다. 노인 등 교통약자에게는 부담되는 거리이며, 이는 보행자가 무단횡단하는 주된 이유 가운데 하나가 될 수 있다.

적어도 제한속도가 30km/h 이하인 생활권 도로에서는 보행자가 길 건너편으로 편히 갈 수 있도록 횡단보도가 필요한 곳에 더 있다고 해서 문제가 되지는 않을 것이다. 좁은 차로 폭, 필요한 곳에 있는 편리한 횡단보도, 과속방지턱 등 자동차가 속도를 내기 어려운 도로 환경이야말로 보행자에게는 안전한 도로 환경이며 생활권 도로가 갖추어야 할 조건이다(심재익, 2024).

횡단보도는 보행자가 도로를 횡단할 수 있도록 안전표지로 표시한 도로의 부분이며, 보통은 백색으로 노면의 전폭을 가로질러 표시하는 지브라식으로 설치한다. 신호등 있는 횡단보도는 보행자 녹색신호에 따라,

신호등 없는 횡단보도는 횡단하는 사람이 있고 없음에 따라 횡단보도의 주인이 바뀐다. 차도지만 때에 따라 횡단보도가 보도로 바뀌는 셈이다.

횡단보도가 단순한 보행자의 횡단 공간 표시가 아니라 보행자를 위한 안전한 횡단보도로 바뀌어야 한다. 우선 횡단보도에 접근하는 차량이 서행하도록 해야 한다. 과속단속카메라를 확충하고, 적어도 제한속도 30 km/h 이하인 도로에서는 차량의 서행을 유도하기 위해 과속방지턱과 같은 역할을 하는 고원식 횡단보도를 고려해 볼 필요가 있다. 또한 보행자가 횡단을 미처 마치지 못하였을 때 대피할 수 있는 중앙보행섬은 일부 중앙 버스전용차로가 설치된 도로 외에는 거의 볼 수 없는 시설이지만, 이를 확산할 필요가 있다. 이는 보행자의 대피공간 용도로도 활용되지만, 별도의 중앙보행섬 조성으로 인해 차로의 폭이 전반적으로 좁아 들어 차량의 감속을 유도하는 부가적 효과가 있기 때문이다.

다음으로 운전자가 횡단하는 보행자를 시야에서 놓치지 않도록 하는 장치가 필요하다. 야간 조명과 내민보도(Curb Extension)가 대표적이다. 내민보도는 보도를 차도 쪽으로 일부 내밀어서 불법주정차에 의한 시야 가림을 구조적으로 방지하고, 아울러 보행자의 횡단거리를 더욱 짧게 할 수 있다.

이면도로(보차혼용도로): 보행자우선도로, 표지교차로

생활권 이면도로는 보도와 차도의 구분이 없는 좁은 도로가 많다. 차량과 보행자가 함께 이용하는 이러한 보도가 없는 도로에서 보행자는 교통사고 위험에 고스란히 노출될 수밖에 없다.

생활권 내 보차혼용도로의 열악한 보행환경을 개선하기 위한 제도적 수단으로 보행자우선도로가 최근 도입되었다. 보행자우선도로는 자동차와 보행자가 전체 도로 공간을 함께 이용하되 보행자에게 통행의 우선권을 부여하는 개념으로, 보행자우선도로에 대한 정의와 지정 및 조성 절차 그리고 보행자 보호에 대한 법적 장치가 마련되었다. 「도로교통법」 제8조 제3항에 따라 보행자우선도로에서는 보행자가 도로의 전 부분을 이용할 수 있다. 또한 동법 제27조 제6항에 의거하여 운전자는 안전거리 확보와 서행 및 일시정지 등 보행자 보호를 의무화하였으며, 20km/h 이하 속

도 제한의 근거도 마련되었다. 이제는 보행자우선도로를 전국적으로 확산하여야 한다. 보행 친화적 도로포장 등 보행자우선도로 사업이 필요한 곳을 발굴·확충하는 것은 물론 실제 사업이 필요하지 않더라도 지정만으로 효과를 볼 수 있는 곳은 적극적으로 지정하여야 한다. 통과교통이 없는 막다른 골목길, 루프형 골목길과 같은 도로가 여기에 해당한다. 또한 지방지역 마을 내부의 도로도 적용 대상이 될 수 있다.

이면도로에서 보행자를 보호할 수 있는 또 다른 제도적 수단이 있다. 이른바 ‘표지교차로’다. 생활권 이면도로에서 마주치는 교차로의 상당수는 신호등이 없거나 통행우선권을 알려주는 아무런 장치나 표시가 없다. 법에서는 이러한 교차로를 ‘교통정리가 없는 교차로’라고 부른다. 교통정리가 없는 교차로에서 통행우선권은 「도로교통법」 제26조에서 규정하고 있다. 통행우선권을 가지는 조건은 ‘교차로에 먼저 들어온 차’, ‘더 넓은 도로로부터 진입하는 차’ 그리고 ‘교차하는 우측 도로의 차’이다. 따라서 운전자는 이들 차에 진로를 양보해야 한다.

교차로에 진입할 때 운전자는 지나가는 보행자나 자전거가 없는지를 먼저 살펴야 한다. 그런데 여기에다가 법에서 정한 통행우선순위까지 운전자가 바로 판단하기에는 역부족이다. 「도로교통법」 제26조 규정은 교통사고 후 잘잘못을 따질 때, 즉 누가 가해자이고 누가 피해자인지, 누구에게 과실이 더 많은지를 가름하는 기준은 되지만 교통사고를 예방하는 효과로는 미흡하다.

우선하는 도로와 양보해야 하는 도로를 사전에 지정하는 방법이 대안이다. 즉 교차로에서 누가 양보해야 하는지를 ‘교통안전표지’로 운전자에게 알려주는 것이다. 이른바 ‘표지교차로(한국교통연구원 김영찬 원장 최초 명칭)’이다. 양보해야 하는 차의 운전자에게 ‘일시정지’ 또는 ‘양보’라는 정보를 통행우선권에 따라 교통안전표지로 알려주는 교차로인 셈이다. 일시정지는 통상 3초로 본다. 단순히 3초간의 차량 정지가 아니라 잠시지만 운전자가 차를 완전히 정지하고 보행자나 다른 진입 차를 살핀 후 교차로에 안전하게 진입하도록 하는 것이다(심재익, 2025).

제도적·시설적 안전장치는 고령 보행자를 기준으로

보행자 교통사고 사망자 수를 효과적으로 줄이기 위해서는 최다 피해자인 고령 보행자에 집중할 필요가 있다. 다시 말해 앞서 제시한 보행자 교통사고를 예방하기 위한 제도적·시설적 안전장치의 기준을 고령 보행자로 삼아야 한다는 말이다. 일례로 횡단보도에서 보행자 신호시간을 일반 보행자가 아니라 노인의 보행속도를 기준으로 설정하는 교통약자 중심의 변화가 필요하다. 또한 이에 추가하여 노인이 많이 사는 지역이나 장소에도 관심을 두어야 한다.

우리나라의 노인 인구 비율은 19.5%인데 가파른 고령화 추세도 문제지만, 도시지역과 비도시지역의 편차가 심하다. 도시지역*에 거주하는 노인 인구 비율이 17.9%인데 농어촌과 같은 비도시지역**은 26.6%이다. 전라북도 비도시지역의 경우에는 10명 중 4명 가까이(36.5%)가 노인이다. 비도시지역의 고령 보행자 보호는 더 이상 늦출 수 없는 과제이며, 앞서 제시한 마을주민보호구간과 노인보호구역이 그나마 현시점에서는 주요한 제도적 수단이 될 수 있다.

전통시장에 가 보면 노인들이 많다. 법에서 정한 시설이 아니더라도 노인들이 많이 통행하는 장소가 있다. 최근 「도로교통법」 개정을 통하여 노인보호구역에 전통시장 등 노인들이 많이 다니는 특정 장소를 넣을 수 있는 계기가 마련된 것은 무척 고무적이다. 도시나 비도시지역을 가리지 말고 노인을 교통사고 위험으로부터 보호하기 위해 정책을 발굴하고 예산 투입을 주저해서는 안 된다. 노인들이 편안히 걷고, 쉬어가는 안전한 길거리라면 누구라도 다닐 수 있다(심재익, 2023a).

* 도시지역은 동 지역

** 비도시지역은 읍·면 지역

참고문헌

- 1 조준한. (2015.11.18-19). 2015 전국 지자체 도로교통 담당 공무원 세미나 [세미나 발표].
- 2 심재익. (2023a.10.17). [기고] 늘어나는 노인 인구, 뒤처진 노인 안전. 영남일보.
- 3 심재익. (2023b.12.26). [기고] 농어촌 도로, 노인안전 '마을주민보호구간'으로. 내일신문, 23면.
- 4 심재익. (2024.11.6). 횡단보도 설치 제한하는 도로교통법 규칙 없애야 [왜냐면]. 한겨레.
- 5 심재익. (2025.4.17). 신호등 없는 교차로, 누가 먼저 가야 하나. 경향신문, 24면.
- 6 오성훈, 남궁지희, 김영지, 변혜영. (2022). 보행자우선도로 매뉴얼 2022. 건축공간연구원, 행정안전부.
- 7 한국교통연구원. (2020.1.3). 보행사고 100건당 사망자 4명, 생명보호 위한 최우선 과제는 '속도 줄이기' [보도자료]
- 8 한국도로교통공단. (2024). OECD 회원국 교통사고 비교.