

보행환경 개선방안에 관한 연구

2018년 6월

김극남

차 례

1. 서 론	3
1.1. 연구배경 및 목적	
1.2. 연구대상 및 방법	
2. 보행자 교통사고 현황 및 특성	5
2.1. 교통사고 유형별	
2.2. 법규위반별	
2.3. 사고 유형별	
2.4. 차도폭별	
2.5. 연령별	
3. 보행관련 법령 현황 및 문제점	10
3.1. 보행안전 및 편의증진에 관한 법률	
3.2. 교통약자의 이동편의 증진법	
3.3. 지속가능 교통물류 발전법	
3.4. 도로교통법	
3.5. 기타	
4. 미국의 보행자 안전대책	19
4.1. 보행자 교통사고 현황	
4.2. 보행안전 관련 법규	
4.3. 오레곤주 자전거 및 보행자 플랜	
4.4. 포틀랜드시 보행자 안전 정책	
4.5. 포틀랜드시 안전한 학교길 사업	
5. 시사점 및 정책제언	49

국외훈련 개요

1. 훈련국

미 국

2. 훈련기관명

포틀랜드 주립대학교(Portland State University)

3. 훈련분야

교 통 · 도시안전

4. 훈련기간

2017. 7. 1. ~ 2018. 6. 30.(1년)

1. 서 론

1.1. 연구배경 및 목적

보행은 걷기 그 자체만으로 개인의 건강한 삶을 영위하는데 도움을 줄 뿐만 아니라 걷는 장소에 대한 애착을 형성해 주고, 이웃, 타인과 접하는 사회적 교류, 더 나아가 공동체 가치를 새롭게 느끼게 하는 계기와 기회를 제공함으로써 도시의 활력을 불어넣고 건강한 도시 구현에 기여하는 긍정적인 효과를 가지고 있다.

이에 세계 주요 선진도시들은 자동차 중심의 교통정책과 도시환경은 결국 도시공간의 황폐화와 쇠락을 초래하게 된다는 점을 인정하고 미래의 지속가능한 도시의 모습으로 사람 중심의 보행친화도시를 지향하고 있다.

서울시는 1997년 지방자치단체 최초로 보행권을 규정한 ‘서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본 조례’를 제정하였고, 2012년 ‘보행친화도시 서울’ 비전을 발표, 청계천로, 덕수궁길 등 보행 전용거리를 운영하고 있으며, 도심도로 다이어트로 보행공간을 확충하여 보행환경을 개선하고 있으며, 지역특성에 맞는 콘텐츠와 결합하여 서울대표 보행명소로 육성하는 등 보행환경 개선을 위하여 지속적으로 노력하고 있다.

서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본 조례를 살펴보면 ‘보행권’을 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리로 정의하고 있으며, ‘보행환경’이란 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적, 감각적, 정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경을 의미하고 있다. 그리고 모든 시민은 안전하고 쾌적한 보행환경에서 생활할 권리를 가지고 있음을 천명하고 있다.

그러나, 2015년 서울서베이에 따르면 보행자 교통사고 인명피해는 11,767명(사망 220명, 부상 11,547명)이며, 전년도에 비해 소폭 증가하였고 보행자 교통사고 중 가장 많은 부분이 횡단보도에서의 횡단 중에 발생하는 것을 나타냈으며, 서울지방경찰청에 따르면 2015년 서울에서 교통사고로 숨진 사람 가운데 절반 이상이 보행자이며 서울의 보행 사망자 비율은 전국 평균(38.7%)보다 훨씬 높은 57.3%로 조사되었다.

〈보행자 교통사고 인명피해 수〉



이에 본 연구는 보행활성화에 미치는 여러 가지 보행환경 요소 중 안전성에 초점을 맞추어 보행자 교통사고 감소를 위한 보행안전대책에 중점을 두고자 한다. 이를 위해 우선 국내 보행자 교통사고의 유형별 현황과 특성을 알아보고 보행안전 관련 국내 법규 및 제도 등 보행안전 대책을 살펴볼 것이다. 그리고 미국 포틀랜드시에서 추진 중인 보행안전 정책사례 등을 연구하여 앞으로 서울시가 추진해야 할 효과적인 보행안전 개선방안을 도출하고자 한다.

1.2. 연구대상 및 방법

본 연구에서는 우선 보행자 안전도와 밀접한 관련성을 가지는 국내 보행자 교통사고 실태를 분석하여 보행자 교통사고 특성과 추세를 살펴볼 것이다. 그리고 보행자 안전과 관련한 법·제도 등의 구체적인 내용을 분석하여 어떤 규정들이 보행자 안전에 미흡한 점을 갖고 있는지 조사할 것이다. 이를 위해 도로교통안전공단 등 관련기관의 통계자료 및 기존 보행안전관련 연구보고서 등을 활용하고자 한다.

아울러 국내 보행관련 법·제도의 미비점을 보완할 수 있는 미국의 법·제도 사례를 조사할 것이며, 교통사고 사망자 제로화를 위해 2016년 12월 미국 포틀랜드 시의회에서 만장일치로 채택한 ‘Vision Zero’의 세부 실행 계획들을 살펴볼 것이다. 이를 위해 포틀랜드시 교통국 내부보고서 자료와 정책입안을 담당했던 직원 인터뷰 등을 활용할 것이다.

2. 보행자 교통사고 현황 및 특성¹⁾

연도별 교통사고로 인한 보행자 사망자 수는 유의미한 변화를 보이고 있지는 않지만 교통사고 사망자 수의 약 40%를 차지하고 있어 OECD 회원국과 비교하여 2배 이상 높은 수준을 보이고 있다. 보행자 사고 원인은 차량 운전자의 안전운전 불이행이 가장 높았고, 보행자 사망자의 절반 이상이 도로 횡단 중에 발생한 것으로 나타났다. 그리고, 보도와 차도 구분이 없는 폭 9m 미만의 생활권 이면도로에서 보행자 사망자의 절반 이상이 발생하였고, 어린이 보행자 사망자 수는 감소 추세에 있지만 노인 보행자 사망자 수는 지속적으로 증가 추세에 있음을 보여주고 있다.

2.1. 교통사고 유형별

교통사고로 인한 사망자 수는 2013년 5,092명에서 2015년 4,621명으로 꾸준히 감소세를 이어가고 있으나, 전체 교통사고 사망자 중 보행자가 차지하는 비중은 2013년 38.9%에서 2015년 38.8%를 차지하고 있다.

〈보행자 교통사고 현황〉

구분	발생건수			사망자수			부상자수		
	보행자 사고	전체 사고	점유율 ¹⁾ (%)	보행자 사고	전체 사고	점유율 ¹⁾ (%)	보행자 사고	전체 사고	점유율 ¹⁾ (%)
2011	50,710	221,711	22.9	2,044	5,229	39.1	51,289	341,391	15.0
2012	51,044	223,656	22.8	2,027	5,392	37.6	51,693	344,565	15.0
2013	50,022	215,354	23.2	1,982	5,092	38.9	50,459	328,711	15.4
2014	51,145	223,552	22.9	1,910	4,762	40.1	51,646	337,497	15.3
2015	51,759	232,035	22.3	1,795	4,621	38.8	52,297	350,400	14.9

보행자 사망자 수는 연도별로 큰 폭의 오름세를 보이고 있지는 않지만 다른 유형의 교통사고 중 가장 큰 비율을 차지하고 있으며, 이는 OECD 회원국 교통사고 평균 수치인 19.5%와 비교하여도 2배 이상 높은 수준을 나타내고 있다.

1) 도로교통공단, 교통사고분석시스템 자료 참고

〈2014년 교통사고 유형별 현황〉

구분	계	보행중	승용차	이륜차	자전거	기타
사망자 수	4,762명	1,910명	998명	888명	272명	694명
비율	100%	40.1%	21.0%	18.6%	5.7%	14.6%
OECD 평균		19.5%	46.1%	16.4%	8.2%	

2.2. 법규위반별

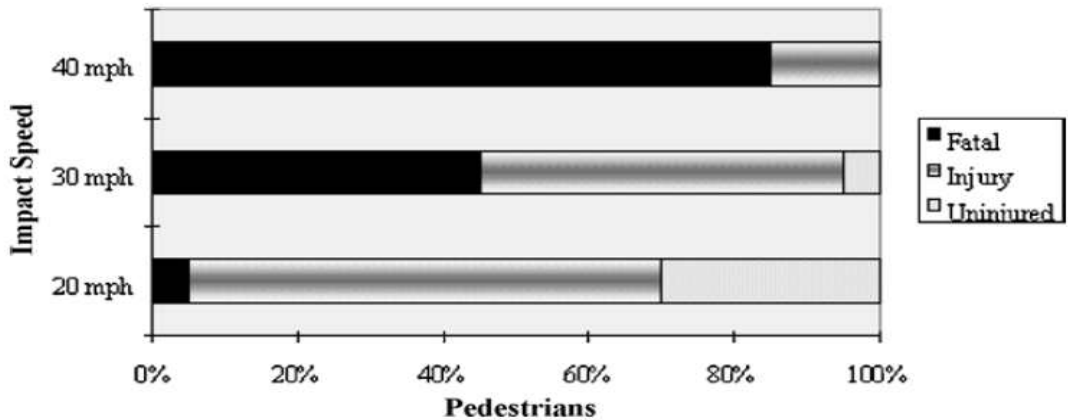
법규위반별 보행자 교통사고 사망자 수의 연도별 추이를 보면, 안전운전 불이행이 압도적으로 많았고, 그 다음으로 보행자 보호 불이행, 과속, 신호 위반이 뒤따르고 있다.

〈법규위반별 보행자 교통사고 현황(2013~2015년)〉

구분	계	과속	중앙선 침범	신호 위반	안전거리 미확보	안전운전 의무 불이행	교차로 통행방법 위반	보행자 보호 의무 위반	기타
발생건수	152,926	468	2,020	11,392	309	109,312	902	21,550	6,973
%	100	0.3	1.3	7.4	0.2	71.5	0.6	14.1	4.6
사망자수	5,687	266	61	308	15	4,441	5	503	88
%	100	4.7	1.1	5.4	0.3	78.1	0.1	8.8	1.5
부상자수	154,402	234	2,124	11,879	337	109,190	951	22,362	7,325
%	100	0.2	1.4	7.7	0.2	70.7	0.6	14.5	4.7

한편, 과속은 여러 가지 면에서 보행자의 사고위험을 증가시키는 요인으로 파악되고 있는데 이는 차량 속도가 빠를수록 차량의 정지거리가 상당히 증가하게 되고 사고발생시 보행자의 사망위험성은 차량속도에 좌우되기 때문이다. 영국 교통부 연구결과에 따르면, 차량통행 속도가 40mph일 때 보행자 사망률은 85%이지만 30mph일때는 사망확률이 45%로 크게 떨어지고, 20mph일때는 5%로 사망확률이 제로에 가깝게 떨어지는 것으로 나타났다.²⁾

2) Charles V.Zegeer, Max Bushell, "Pedestrian crash trends and potential countermeasures from around the world"(University of North Carolina, Highway Safety Research Center), 2010,



이와 관련하여 보행자 교통사고 사망자 감소를 위해 포틀랜드시에서 도입한 'Vision Zero' 정책에서 차량통행속도가 보행자 교통사고시 사망자 발생의 주요원인으로 파악하고 차량통행속도 감속을 위한 세부 정책들에 대해 중점적으로 살펴볼 것이다.

2.3. 사고유형별

사고유형별 보행자 사망자 수를 살펴보면, 보행자 사망자 5,687명 중 횡단 중에 발생한 보행자 사망자 수는 2,754명으로 집계되었고 그 외 차도통행중, 길가장자리구역 통행중, 보도통행중으로 나타나고 있다.

〈사고유형별 보행자 교통사고 현황(2013~2015년)〉

구분	계	차대사람					차대차
		횡단중	차도통행중	길가장자리구역 통행중	보도통행중	기타	
발생건수	152,926	57,532	10,762	10,545	7,053	64,218	2,816
%	100	37.6	7.0	6.9	4.6	42.0	1.8
사망자수	5,687	2,754	487	299	148	1,816	183
%	100	48.4	8.6	5.3	2.6	31.9	3.2
부상자수	154,402	57,417	10,640	10,653	7,349	65,032	3,311
%	100	37.2	6.9	6.9	4.8	42.1	2.1

횡단 중 보행자 사망사고가 전체 보행자 사망자 수의 과반수 이상을 차지하고 있어 이에 대한 특단의 대책이 필요한 실정이며, 이와 관련하여 운전자의 보행자 보호의무 준수와 관련한 국내 법 규정이 어떻게 적용되고 있는지와 보행선진도시로 알려진 미국 포틀랜드시가 갖고 있는 보행자 보호의무 규정들을 살펴볼 것이다.

2.4. 차도폭별

생활권 이면도로로 분류되는 폭 9m미만의 도로에서 발생하는 보행자 교통사고 사망자 수는 전체 사망자 수의 52.6%를 차지하여 절반 이상의 비중을 나타내고 있다.

〈차도폭별 보행자 교통사고 현황(2013~2015년)〉

구분	계	3m미만	6m미만	9m미만	13m미만	20m미만	20m이상	기타
발생건수	152,926	16,821	48,920	29,395	17,557	18,278	11,614	10,341
%	100	11.0	32.0	19.2	11.5	12.0	7.6	6.8
사망자수	5,687	465	1,515	1,010	704	1,006	847	140
%	100	8.2	26.6	17.8	12.4	17.7	14.9	2.5
부상자수	154,402	17,052	49,533	29,786	17,744	18,269	11,341	10,677
%	100	11.0	32.1	19.3	11.5	11.8	7.3	6.9

이는 생활권 도로가 도로의 폭이 좁고, 보행자를 위한 보도설치가 되어 있지 않아 보도와 차도가 구분되지 않은 상태에서 보행자와 차량통행이 빈번히 이루어지는 장소이며, 특히 주거지역 내 도로의 특성상 불법 주·정차 차량으로 인해 보행자들의 안전한 통행을 방해함으로써 보행자 교통사고 발생을 높이는 요인으로 작용하고 있다.

2.5. 연령별

교통약자로 분류되는 어린이와 노인 보행자의 경우를 살펴보면, 어린이 보행자 사망자 수는 꾸준히 감소하는 경향을 나타내고 있다. 그러나, 연도별 보행자 사망자 수가 감소추세에 있는 것과 반대로 노인 보행자 사망자

수는 꾸준히 증가 추세에 있으며 그 비중 또한 전체 보행자 사망자의 절반 가량을 차지하고 있음을 알 수 있다.

〈노인·어린이 교통사고 현황〉

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
보행자 사망자수	2,027명 (37.6%)	1,982명 (38.9%)	1,910명 (40.1%)	1,795명 (38.8%)	1,714명 (39.9%)
노인 보행자	959명 (47.3%)	951명 (48.0%)	919명 (48.1%)	909명 (50.6%)	866명 (50.5%)
어린이 보행자	54명 (2.7%)	57명 (2.9%)	26명 (1.4%)	41명 (2.3%)	36명 (2.1%)

한편, 교통안전 지표로 활용되는 인구 10만명당 교통사고 사망자 수를 OECD 회원국 평균 통계 수치와 비교해 보면 어린이 보행사망 비율은 1.5배, 노인은 4.8배로 높은 수준을 보여주고 있으며, 특히 65세 이상 노인 인구는 지속적으로 증가하고 있으므로 노인 보행자에 대한 교통안전 대책이 시급한 실정이다.

〈노인·어린이 보행자 인구10만명당 교통사고 현황〉

항 목	순위/나라수	우리나라	OECD평균	비율
어린이 인구 10만명당 보행중 교통사고 사망자수	23/28	0.44명	0.3명	1.5배
노인 인구 10만명당 보행중 교통사고 사망자수	28/28	14.39명	3.0명	4.8배

3. 보행관련 법령 현황 및 문제점

국내 보행관련 법령으로는 보행권 보장 및 보행안전 및 편의증진을 위한 보행환경 조성을 규정한 ‘보행안전 및 편의증진에 관한 법률’, 교통약자의 보행환경 개선을 규정한 ‘교통약자의 이동편의 증진법’, 비동력·무탄소 교통수단으로서 보행 및 자전거 등 지속가능 교통물류정책의 기본방향 수립 및 추진 등을 규정한 ‘지속가능 교통물류 발전법’, 보행자 및 차마의 통행방법, 운전자의 의무 및 도로의 사용에 관한 내용을 규정한 ‘도로교통법’ 등이 있다.

그 외, 보행자의 의무를 규정한 ‘교통안전법’, 보행과 더불어 비동력 교통수단으로서의 자전거 이용자의 안전과 자전거 이용의 활성화를 위한 ‘자전거 이용 활성화에 관한 법률’, 보행자 전용도로 및 우선도로의 구조 및 설치기준을 규정한 ‘도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙’이 있다.

〈보행환경 및 보행자 안전관련 법령 현황3〉

법령	주요 내용	주무부처
보행 안전 및 편의 증진에 관한 법률	<ul style="list-style-type: none"> - (목적) 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상시킴으로써 공공의 복리 증진에 이바지함 - (정의) 보행자길이란 보행자의 통행을 위한 장소로서 보도, 길가장자리구역, 횡단보도와 지하보도, 육교, 그 밖의 도로횡단시설, 공원구역 및 도시공원, 향만천수시설 안에서 보행자의 통행에 제공되는 장소, 그 밖에 골목길 등 불특정 다수의통행자 통로를 말함 - 보행안전 및 편의증진에 관한 실태조사와 기본계획 및 연차별 실행계획 수립, 보행안전문화 활성화 시책 추진(다만, 지속가능교통물류발전법에 따른 보행교통 개선계획, 교통약자의 이동편의증진법에 따른 지방교통약자이동편의증진계획 등이기수립되어 있으면 수립된 것으로 봄) - 집중정비가 필요한 구역은 보행안전개선지구로 지정하여 보행환경 개선사업 시행·관리·평가 	행정안전부

3) 한국지방행정연구원, ‘생활안전형 보행환경정책 개선방안’, 2013.

법령	주요 내용	주무부처
	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자의 걷고 싶은 욕구를 충족시키고 생태·문화탐방, 체험, 건강증진 등을 위한 보행자 전용길 지정 및 조성 - 도시개발사업이나 주거환경정비사업 및 기타 도시계획시설사업 등을 시행할 때에는 보행환경을 검토하여 보행환경 증진방안을 마련 - 보행자 통행 우선 및 공사 중 보행자 안전대책 의무화 	
<p style="text-align: center;">교통약자의 이동편의 증진법</p>	<ul style="list-style-type: none"> - (목적) 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회 참여와 복지 증진에 이바지함 - (정의) 이동편이란 교통약자가 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 말함 - 지방 교통약자 이동편의 증진계획을 매 5년 단위로 수립하고, 연차별 실행계획을 수립·시행함 - 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 보행우선구역 지정 ① 보행우선구역 안에는 속도저감시설, 횡단시설, 교통안내시설, 교통신호기 등을 설치 ② 보행우선구역 안에는 보행에 장애를 초래하는 불법시설물을 정비 	<p style="text-align: center;">국토교통부</p>
<p style="text-align: center;">지속가능교통물류발전법</p>	<ul style="list-style-type: none"> - (목적) 기후 변화, 에너지 위기 및 환경보호 요구 등 교통물류 여건 변화에 대응하는 지속가능 교통물류정책의 기본방향과 그 수립 및 추진 등에 관한 사항을 규정함으로써 현재 세대와 미래 세대를 위한 교통물류의 지속가능 발전기반을 조성하고 국민경제의 발전과 국민의 복리향상에 이바지함 - 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획의 수립 및 비동력·무탄소 교통문화의 확산 - 자동차 통행량과 온실가스 배출량을 감축하기 위해서 보행교통을 활성화하기 위한 시책을 수립하여 추진 - 보행교통실태조사를 매 5년마다 시행하고, 지역별로 보행교통 개선지표 수립 - 보행교통 개선의 기본방향과 수송분담 목표, 보행교통 분석과 전망 및 그 밖에 보행교통 개선을 위하여 필요한 사항 등의 내용을 담고 있는 보행교통 개선계획 수립 - 보행교통 개선의 중요성을 고취하기 위하여 보행자의 날 지정 	<p style="text-align: center;">국토교통부</p>
<p style="text-align: center;">도로교통법</p>	<ul style="list-style-type: none"> - (목적) 도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보함 - (정의) 보도란 연석선, 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 경 	<p style="text-align: center;">경찰청</p>

법령	주요 내용	주무부처
	<ul style="list-style-type: none"> - 계를 표시하여 보행자가 통행할 수 있도록 한 도로의 부분을 말함 - 보행자는 ① 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 하고, ② 보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로에서는 차마와 마주보는 방향의 길가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 하며, ③ 보행자는 보도에서는 우측통행을 원칙 함 - 어린이의 보호자는 교통이 빈번한 도로에서 어린이를 놀게 하여서는 아니된다고 규정 - 도로교통법 시행규칙 상 횡단보도는 육교·지하도 및 다른 횡단보도로부터 200미터 이내에 설치하지 않는다고 규정 - 보행자전용도로 설치, 어린이 보호구역, 노인보호구역 지정 관리 규정 	
<p style="text-align: center;">교통 안전법</p>	<ul style="list-style-type: none"> - (목적) 교통안전에 관한 국가 또는 지방자치단체의 의무·추진체계 및 시책 등을 규정하고 이를 종합적·계획적으로 추진함으로써 교통안전 증진에 이바지함 - 보행자는 안전을 위하여 도로를 통행함에 있어서 법령을 준수하여야 하고, 육상교통에 위험과 피해를 주지 아니하도록 노력하여야 한다고 규정 	<p style="text-align: center;">국토 교통 부</p>
<p style="text-align: center;">자전거 이용 활성화 에 관한 법률</p>	<ul style="list-style-type: none"> - (목적) 자전거이용자의 안전과 편의를 도모하고 자전거이용의 활성화에 기여함 - (정의) 자전거도로를 자전거전용도로, 자전거보행자겸용도로, 자전거전용차도로 구분 - 자전거보행자겸용도로 : 자전거외에 보행자도 통행할 수 있도록 분리대·연석 기타 이와 유사한 시설물에 의하여 차도와 구분하거나 별도로 설치된 자전거도로 	<p style="text-align: center;">행정 안전 부</p>
<p style="text-align: center;">도시· 군계획 시설의 결정· 구조 및 설치 기준에 관한 규칙</p>	<ul style="list-style-type: none"> - (정의) 도로는 사용 및 형태별로 일반도로, 자동차전용도로, 보행자전용도로, 보행자 우선도로, 자전거 전용도로, 고가도로 및 지하도로로 구분 ① 보행자전용도로 : 폭 1.5미터 이상의 도로로서 보행자의 안전하고 편리한 통행을 위하여 설치하는 도로 ② 보행자우선도로 : 폭 10미터 미만의 도로로서 보행자와 차량이 혼합하여 이용하되 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 고려하여 설치하는 도로 - 보행자 전용도로와 보행자 우선도로의 결정기준과 구조 및 설치기준 명시 	<p style="text-align: center;">국토 교통 부</p>

3.1. 보행안전 및 편의증진에 관한 법률

우리나라의 보행권 보장 및 안전한 보행환경 조성과 관련되는 최상위 법률은 2012년 2월 22일에 제정·공포되어 2012년 8월 23일부터 시행되고 있는 ‘보행안전 및 편의증진에 관한 법률(약칭 보행안전법)’이다. 보행안전법은 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 각종 위험으로부터 국민의 생명과 신체를 보호하고, 국민의 삶의 질을 향상시킴으로써 공공의 복리 증진에 이바지함을 목적으로 제정되었으며, 행정안전부에서 주관하고 있다.

국가와 지방자치단체는 이 법률에서 정하는 바에 따라서 보행자가 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행자길을 통행할 수 있도록 정책을 수립해야 한다. 이를 위해 지방자치단체장은 보행안전 및 편의증진에 관한 실태를 조사하여 5년마다 기본계획을 수립하고, 연차별 실행계획을 수립하여야 한다. 보행자 통행량이 많거나, 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람 등 교통약자의 통행빈도가 높거나, 역사적 의의를 갖는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역인 경우 지방자치단체장은 보행환경개선지구를 지정하여 보행환경개선사업을 시행·관리할 수 있으며, 보행환경개선지구를 시행할 때에는 그 성과를 평가해야 한다. 특히, 생태·문화탐방 등 해당 지역의 지리적·문화적 체험기회를 제공하는 등 특별히 필요하다고 인정될 때 지방자치단체장은 보행자전용길을 지정할 수 있다. 또한 도시교통정비 촉진법에 따른 교통영향분석·개선대책을 제출하지 않는 규모의 도시개발 사업이나 주거환경정비사업 및 기타 도시계획시설사업 등을 시행할 때에는 보행환경 증진방안을 마련해야 하며, 공공시설물 등을 통합·설치할 필요가 있을 시에는 보행장애를 최소화하기 위해 지자체별 통합설치위원회를 구성하여 운영할 수 있다고 명시하고 있다.

3.2. 교통약자의 이동편의 증진법

국토교통부 소관의 ‘교통약자의 이동편의 증진법’은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단, 여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 사람중심의 교통체계를 구축함으로써 교통약자의 사회 참여와 복지 증진에 이바지하기 위하여 제정되었으며, 교통약

자의 ‘이동권’(제3조)을 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단, 여객시설 및 도로를 차별 없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리’라고 명시하고 있다. 교통약자의 이동권을 보장하기 위하여 국토교통부장관은 실태조사 및 교통약자 이동편의 증진계획을 5년 단위로 수립(제6조)하고, 지방자치단체장은 지방교통약자 이동편의 증진계획을 수립(제7조)하며, 도지사는 교통약자 이동편의 증진 지원계획(제7조의2)을, 시장이나 군수는 지방교통약자 이동편의 증진계획에 대한 연차별 시행계획을 수립(제8조)하여야 한다. 또한 이 법에서는 이동편의시설 설치기준을 제시하고, 보행우선구역 지정·조치 및 보행안전시설물 설치를 함께 규정하고 있다.

3.3. 지속가능 교통물류 발전법

기후 변화, 에너지 위기 및 환경보호 요구 등 현재 세대와 미래 세대를 위한 교통물류의 지속가능 발전기반을 조성하기 위하여 제정된 ‘지속가능 교통물류 발전법(약칭 지속가능교통법)’은 자동차 통행량과 온실가스 배출량을 감축하기 위하여 보행교통을 포함하는 비동력·무탄소 교통수단을 활성화하기 위한 시책을 수립하도록 명시하고 있다. 국토교통부장관은 5년 단위의 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획(제31조)을 수립하고, 매년 연도별 시행계획을 수립(제32조)하며, 국토교통부장관과 시장 및 군수는 지역별 보행교통 실태조사(제37조)와 보행교통 개선계획(제38조)을 수립하도록 한다. 또한 시장과 군수는 관할지역의 보행교통을 개선하기 위하여 교통관련 전문가, 관련된 법인·단체의 구성원 및 시민 등을 보행교통 지킴이로 위촉할 수 있으며, 국가는 보행교통 개선의 중요성에 대한 범국민적인 의식을 고취하기 위하여 보행자의 날을 정하여 필요한 행사를 할 수 있다고 규정하고 있다.

3.4. 도로교통법

도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안

전하고 원활한 교통을 확보하기 위하여 제정된 도로교통법에는 보행자의 통행방법(제8조)과 보행자에 대한 보호(제27조) 및 어린이 등에 대한 보호(제11조), 그리고 도로의 횡단(제10조) 및 보행자 전용도로 설치(제28조)와 관련되는 내용이 포함되어 있다.

도로교통법 상 보행자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 언제나 보도로 통행하여야 하며, 어린이의 보호자는 교통이 빈번한 도로에서 어린이를 놀게 하여서는 안된다. 보행자는 모든 차의 바로 앞이나 뒤로 횡단하여서는 안되며, 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로에서는 가장 짧은 거리로 횡단하여야 한다. 더욱이 도로교통법 시행규칙 제11조에 따르면, 어린이 보호구역, 노인 보호구역 또는 장애인 보호구역으로 지정된 구간인 경우 또는 보행자의 안전이나 통행을 위하여 특히 필요하다고 인정되는 경우 외에는 횡단보도는 육교·지하도 및 다른 횡단보도로부터 200미터 이내에는 설치하지 않는 것으로 규정하고 있어 우리나라의 도로교통법은 기본적으로 보행자가 아닌 자동차 위주로 법률이 마련되어 있다.

도로교통법 제27조 제1항에서 모든 차의 운전자는 보행자(자전거에서 내려서 자전거를 끌고 통행하는 자전거 운전자를 포함)가 횡단보도를 통행하고 있을 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시 정지하여야 한다고 규정하고 있다. 이 법에서는 보행자의 권리를 좁게 정의하고 있다. 운전자는 보행자가 횡단보도에서 건너려고 준비하고 있을 때는 차의 통행을 멈출 필요가 없다. 신호등이 없는 횡단보도에서 자동차가 일단 정지하지 않고 운행하기 때문에 보행자는 목숨을 걸고 횡단보도 통행을 위해 발을 들여 놓는 경우가 많다.⁴⁾

그리고, 도로교통법 제25조(교차로 통행방법)에서는 우회전을 하려는 차량 운전자는 미리 도로의 우측 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 하고, 이 경우 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거에 주의하도록 규정하고 있다. 그러나 2016년 1분기 서울시의 보행자 교통 사망사고 48건 중 6건(12.5%)이 우회전 차량에 의해 발생하였고, 많은 차량이 우회전을 할 때 좌회전에 비해 전방 주시에 소홀하는 경향이 있음을 알 수

4) 모창환·전은수(2015), 「보행교통사고 감소를 위한 종합적 법체계 정비방안」, 한국교통연구원.

있다.5) 그리고 우회전 차량과 보행자 간 상충 분석을 연구한 결과에 따르면, 평균 우회전 차량대 보행자 상충수는 3.25회로 평균 직진 차량대 보행자 상충수 0.5회의 6배 이상으로 나타났으며, 이는 교차로에서 우회전 차량으로 인한 보행자 교통사고 위험이 높음을 알 수 있다6).

교통안전의무 위반에 따른 제재수단으로서 과태료와 범칙금 부과 및 정수절차 등을 규정한 ‘도로교통법 시행령’에서는 도로교통법 제17조제3항의 제한속도를 준수하지 않은 경우에 60km/h 초과, 40km/h초과 60km/h 이하, 20km/h 초과 40km/h 이하, 20km/h 이하의 네 구간으로 구분하여 이륜자동차등, 승용자동차등, 승합자동차등의 차종별 범칙금 및 과태료를 차등 부과하고 있으며, 최저 과속구간인 20km/h 이하에서 승용자동차의 과태료는 4만원, 범칙금액은 3만원, 어린이등 보호구역에서의 과태료는 7만원, 범칙금액은 6만원으로 규정하고 있다.

또한, 법 제27조제1항을 위반하여 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 줄 우려가 있음에도 일시정지하지 않은 경우, 승용자동차의 과태료는 7만원, 범칙금액은 6만원, 어린이등 보호구역에서의 범칙금액은 8만원으로 규정하고 있으며, 법 제5조를 위반하여 신호 또는 지시를 따르지 않은 경우, 승용자동차의 과태료는 7만원, 범칙금액은 6만원, 어린이등 보호구역에서의 과태료는 13만원, 범칙금액은 12만원으로 규정하고 있다.

〈교통법규위반 과태료 및 범칙금 부과기준 현황(승용자동차 기준)〉

구 분	과태료		범칙금	
	일반	보호구역	일반	보호구역
제한속도 위반(법 제17조제3항)				
60km/h 초과	13만원	16만원	12만원	15만원
40~60km/h	10만원	13만원	9만원	12만원
20~40km/h	7만원	10만원	6만원	9만원
20km/h 이하	4만원	7만원	3만원	6만원

5) 서울신문, “서울 보행자 안전 우회전 신호 늘린다”, 2016

6) 한상진.이혜진(2016). 「보행자 사고 감소를 위한 우회전 차량의 우선멈춤 제도화」, 한국교통연구원.

신호·지시위반(법 제5조)					
		7만원	13만원	6만원	12만원
보행자 보호의무 불이행(법 제27조)					
	횡단보도 횡단 방해 (제1항, 제2항)	7만원	-	6만원	12만원
	통행 방해 또는 보호 불이행 (제3항부터 제5항까지)	-	-	4만원	8만원

그러나, 범칙금 등(과태료와 범칙금)의 부과는 제3의 행정제재수단으로서 교통안전 확보와 법규위반을 억제하기 위한 기능으로 작용하고 있고, 이러한 교통범칙금의 부과액은 처벌적인 수단과 법규위반 억제로서의 기능을 원활히 수행할 수 있는 범위내에서 정하여 지고 집행되어야 한다. 하지만, 도로교통법령에서 정한 범칙금 등의 금액이 적어 현실적으로 법규위반을 억제하고 위반자에 대한 처벌로서의 기능을 작용하지 못한 문제를 안고 있다. 또한, 범칙금이 선진국과 비교할 경우 미국이나 호주 등과 비교할 경우에도 저액으로 평가되고 있다⁷⁾.

3.5. 기 타

이 밖에 국토교통부에서 소관하고 있는 ‘교통안전법’에서는 제8조에 보행자의 의무를 규정하고 있는데, 보행자가 차량에 위해를 줄 수 있는 상황이 거의 없음에도 불구하고 보행자는 안전을 위하여 도로를 통행함에 있어서 법령을 준수하여야 하고, 육상교통에 위험과 피해를 주지 아니하도록 노력하여야 한다고 명시하고 있다. 오히려 차량과 비교하면 절대적인 교통약자에 해당하는 보행자의 안전성을 담보하기 위한 차량 운전자의 의무규정이 강화될 필요성이 있다.

그리고 행정안전부에서 소관하고 있는 ‘자전거 이용 활성화에 관한 법률’이 있다. 국토교통부 소관의 ‘대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률’에서는 별도로 보행과 관련한 규정을 명시하고 있지는 않지만 대중교통을 활

7) 경찰청(2008), 「교통법규 위반에 대한 효과적 제재 방안 연구」.

성화하는 도시공간구조를 창출하기 위하여 이 법률에 따라서 대중교통을 연계하는 교통수단으로 보행수단을 포함시켜 사업화하고 있다.

‘도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙’에서는 도로를 사용 및 형태별로 일반도로, 자동차전용도로, 보행자전용도로, 보행자 우선도로, 자전거 전용도로, 고가도로 및 지하도로로 구분하고, 폭 10미터 미만의 소로에서 보행자와 차량이 혼합하여 이용할 때 보행자의 안전과 편의를 우선하도록 규정하고 있으며, ‘자전거 이용 활성화에 관한 법률’에서도 자전거보행자겸용도로를 규정하고 안전을 위한 설치기준을 ‘자전거이용시설의 구조·시설기준에 관한 규칙’에서 명시하고 있다

4. 미국의 보행자 안전 대책

이 장에서는 훈련국가인 미국의 각 주(State)와 주요 도시별 보행자 교통사고 현황을 살펴보고 훈련기관이 위치한 오레곤주와 포틀랜드시를 중심으로 보행자 교통안전 관련 법규와 정책들을 살펴보고자 한다. 이를 위해 사고현황 자료는 미국고속도로 안전청의 연간 통계자료를 참고하였으며, 법규와 정책은 정부 공식웹사이트의 자료를 인용하였다.

4.1. 보행자 교통사고 현황

가. 개요

2016년 미국 전역에서 발생한 교통사고로 인하여 보행자 5,937명이 사망하였으며 이는 전체 교통사고 사망자의 16%를 차지하는 것이며, 전년도인 5,495명과 비교하여 약 9% 증가한 수치로 매년 보행자 사망자수가 지속적으로 증가추세를 보여주고 있다.

특히, 2016년도의 보행자 사망자 수는 최근 25년 기간 중 2번째로 높은 수치이며 최근 20년 동안 연속하여 보행자 사망자 수가 증가한 것이다. 이에 대한 원인으로 스마트폰 사용을 인한 운전자와 보행자의 부주의와 몇 개 주에서의 여가용으로 사용하는 마리화나의 합법화를 주목하고 있었다.⁸⁾

〈보행자 교통사고 현황〉

연도	전체 교통사고 사상자 수	보행자 교통사고 사상자 수	보행자 사상자 수 비율
2007	41,259	4,699	11%
2008	37,423	4,414	12%
2009	33,883	4,109	12%
2010	32,999	4,302	13%
2011	32,479	4,457	14%
2012	33,782	4,818	14%
2013	32,893	4,779	15%

8) NHTSA, 2018.2.28. '2017 Marks 2nd Year of 25-Year High Level of Deaths'

2014	32,744	4,910	15%
2015	35,485	5,495	15%
2016	37,461	5,987	16%

나. 주(State)별 보행자 교통사고 현황

아래 표는 2016년 미국의 50개 주(State)와 the District of Columbia의 인구수, 전체 교통사고 사상자 수 및 보행자 사상자 수와 그 비율, 그리고 인구 10만명당 보행자 교통사고 사상자 수를 나타내고 있다.

보행자 교통사고 사상자 수가 가장 많은 곳은 캘리포니아주로 867명이었고, 가장 적은 곳은 버몬트주로 27명이었으며 오레곤주는 72명을 기록하였다.

전체 교통사고 사상자 대비 보행자 비율은 미국내 평균이 16%였으며, 가장 높은 곳은 29.7%의 뉴욕주였고, 가장 낮은 곳은 4.5%의 와이오밍주였으며 오레곤주는 14.5%를 차지하였다.

인구 10만명당 보행자 교통사고 사상자 수는 미국내 평균이 1.85명이었으며, 가장 높은 곳은 3.51명의 뉴멕시코주였고, 가장 낮은 곳은 0.63명의 네브라스카주였으며 오레곤주는 1.76명을 기록하였다.

다만, 플로리다 주와 같이 계절적 요인 등에 따른 관광객 수의 증가 그리고 워싱턴 DC 같이 도시로부터 출퇴근 하는 사람의 수의 증가와 같은 요인에 따라 미국의 주(State)와 도시의 인구수는 실제 등록된 인구수 보다 유동적일 수 있음을 고려할 필요는 있다.

〈2016년 미국 주(State)별 보행자 교통사고 현황〉

연번	주(State)	인구수	전체 교통사고 사상자수	보행자 사상자수	보행자 사상자수 비율	인구10만명당 사상자수
	<i>U.S. Total</i>	<i>323,127,513</i>	<i>37,461</i>	<i>5,987</i>	<i>16.0%</i>	<i>1.85</i>
1	Alabama	4,863,300	1,038	111	10.7%	2.28
2	Alaska	741,894	84	12	14.3%	1.62
3	Arizona	6,931,071	962	190	19.8%	2.74
4	Arkansas	2,988,248	545	44	8.1%	1.47
5	California	39,250,017	3,623	867	23.9%	2.21
6	Colorado	5,540,545	608	79	13.0%	1.43

연번	주(State)	인구수	전체 교통사고 사상자수	보행자 사상자수	보행자 사상자수 비율	인구10만명당 사상자수
7	Connecticut	3,576,452	293	54	18.4%	1.51
8	Delaware	952,065	119	27	22.7%	2.84
9	District of Columbia	681,170	27	8	29.6%	1.17
10	Florida	20,612,439	3,174	652	20.5%	3.16
11	Georgia	10,310,371	1,554	232	14.9%	2.25
12	Hawaii	1,428,557	120	29	24.2%	2.03
13	Idaho	1,683,140	253	17	6.7%	1.01
14	Illinois	12,801,539	1,082	148	13.7%	1.16
15	Indiana	6,633,053	821	85	10.4%	1.28
16	Iowa	3,134,693	404	22	5.4%	0.70
17	Kansas	2,907,289	429	41	9.6%	1.41
18	Kentucky	4,436,974	834	81	9.7%	1.83
19	Louisiana	4,681,666	757	127	16.8%	2.71
20	Maine	1,331,479	161	17	10.6%	1.28
21	Maryland	6,016,447	505	104	20.6%	1.73
22	Massachusetts	6,811,779	389	80	20.6%	1.17
23	Michigan	9,928,300	1,064	162	15.2%	1.63
24	Minnesota	5,519,952	392	58	14.8%	1.05
25	Mississippi	2,988,726	690	58	8.4%	1.94
26	Missouri	6,093,000	945	96	10.2%	1.58
27	Montana	1,042,520	190	11	5.8%	1.06
28	Nebraska	1,907,116	218	12	5.5%	0.63
29	Nevada	2,940,058	328	80	24.4%	2.72
30	New Hampshire	1,334,795	136	17	12.5%	1.27
31	New Jersey	8,944,469	601	162	27.0%	1.81
32	New Mexico	2,081,015	402	73	18.2%	3.51
33	New York	19,745,289	1,025	304	29.7%	1.54
34	North Carolina	10,146,788	1,450	200	13.8%	1.97
35	North Dakota	757,952	113	7	6.2%	0.92
36	Ohio	11,614,373	1,132	134	11.8%	1.15
37	Oklahoma	3,923,561	683	87	12.7%	2.22
38	Oregon	4,093,465	495	72	14.5%	1.76
39	Pennsylvania	12,784,227	1,188	169	14.2%	1.32
40	Rhode Island	1,056,426	51	14	27.5%	1.33
41	South Carolina	4,961,119	1,015	144	14.2%	2.90
42	South Dakota	865,454	116	6	5.2%	0.69
43	Tennessee	6,651,194	1,041	97	9.3%	1.46
44	Texas	27,862,596	3,776	672	17.8%	2.41
45	Utah	3,051,217	281	35	12.5%	1.15
46	Vermont	624,594	62	4	6.5%	0.64
47	Virginia	8,411,808	760	122	16.1%	1.45

연번	주(State)	인구수	전체 교통사고 사상자수	보행자 사상자수	보행자 사상자수 비율	인구10만명당 사상자수
48	Washington	7,288,000	537	84	15.6%	1.15
49	West Virginia	1,831,102	269	24	8.9%	1.31
50	Wisconsin	5,778,708	607	51	8.4%	0.88
51	Wyoming	585,501	112	5	4.5%	0.85

다. 주요 도시별 보행자 교통사고 현황

아래 표는 2016년 인구 50만 이상의 미국 도시를 대상으로 각 도시의 전체 인구수, 전체 교통사고 사상자 수 및 보행자 사상자 수와 그 비율, 그리고 인구 10만명당 교통사고 사상자 비율 및 보행자 사상자 비율을 나타내고 있다.

주요 도시 보행자 교통사고 사상자 수의 평균은 34명이었으며, 뉴욕은 137명으로 보행자 사상자 수가 가장 많았고, 프레스노와 시애틀로 각 6명으로 가장 적었으며 포틀랜드는 14명을 기록하였다.

전체 교통사고 사상자 대비 보행자 비율의 평균은 33.7%이었으며, 뉴욕은 59.6%로 가장 높은 비율을 보였고, 루이스빌/제퍼슨 카운티는 19.5%로 가장 낮았으며 포틀랜드는 32.6%를 차지하였다.

인구 10만명당 보행자 교통사고 사상자 비율의 평균은 3명이었으며, 인구 10만명당 보행자 사상자 비율이 가장 높은 도시는 피닉스로 5.57명을 기록하였고, 가장 낮은 도시는 시애틀로 0.85명이었으며 포틀랜드는 2.19명을 기록하였다.

〈2016년 미국 주요 도시별 보행자 교통사고 현황〉

연번	도시명	인구수	전체 교통사고 사상자수	보행자 사상자수	보행자 사상자수 비율	인구10만명당 사상자 수	
						전체 교통사고	보행자
	평균	1,259,660	101	34	33.7%	9	3
1	New York City, NY	8,537,673	230	137	59.6%	2.69	1.60
2	Los Angeles, CA	3,976,322	315	130	41.3%	7.92	3.27
3	Chicago, IL	2,704,958	123	41	33.3%	4.55	1.52
4	Houston, TX	2,303,482	248	79	31.9%	10.77	3.43
5	Phoenix, AZ	1,615,017	225	90	40.0%	13.93	5.57

연번	도시명	인구수	전체 교통사고 사상자수	보행자 사상자수	보행자 사상자수 비율	인구10만명당 사상자 수	
						전체 교통사고	보행자
6	Philadelphia, PA	1,567,872	101	43	42.6%	6.44	2.74
7	San Antonio, TX	1,492,510	194	64	33.0%	13.00	4.29
8	San Diego, CA	1,406,630	96	42	43.8%	6.82	2.99
9	Dallas, TX	1,317,929	190	57	30.0%	14.42	4.32
10	San Jose, CA	1,025,350	60	21	35.0%	5.85	2.05
11	Austin, TX	947,890	86	30	34.9%	9.07	3.16
12	Jacksonville, FL	880,619	149	35	23.5%	16.92	3.97
13	San Francisco, CA	870,887	28	14	50.0%	3.22	1.61
14	Columbus, OH	860,090	53	16	30.2%	6.16	1.86
15	Indianapolis (balance), IN	855,164	96	20	20.8%	11.23	2.34
16	Fort Worth, TX	854,113	84	29	34.5%	9.83	3.40
17	Charlotte, NC	842,051	93	22	23.7%	11.04	2.61
18	Seattle, WA	704,352	27	6	22.2%	3.83	0.85
19	Denver, CO	693,060	54	19	35.2%	7.79	2.74
20	El Paso, TX	683,080	67	23	34.3%	9.81	3.37
21	Washington, DC	681,170	27	8	29.6%	3.96	1.17
22	Boston, MA	673,184	27	13	48.1%	4.01	1.93
23	Detroit, MI	672,795	118	29	24.6%	17.54	4.31
24	Nashville–Davidson metropolitan government (balance), TN	660,388	65	16	24.6%	9.84	2.42
25	Memphis, TN	652,717	120	28	23.3%	18.38	4.29
26	Portland, OR	639,863	43	14	32.6%	6.72	2.19
27	Oklahoma City, OK	638,367	87	28	32.2%	13.63	4.39
28	Las Vegas, NV	632,912	58	13	22.4%	9.16	2.05
29	Louisville/Jefferson County metro government (balance), KY	616,261	87	17	19.5%	14.12	2.76
30	Baltimore, MD	614,664	41	15	36.6%	6.67	2.44
31	Milwaukee, WI	595,047	59	13	22.0%	9.92	2.18
32	Albuquerque, NM	559,277	94	31	33.0%	16.81	5.54
33	Tucson, AZ	530,706	59	16	27.1%	11.12	3.01
34	Fresno, CA	522,053	13	6	46.2%	2.49	1.15

4.2. 보행안전 관련 법규

가. 오레곤 주정부 법규(Oregon Revised Statutes)

오레곤 주 법의 Title 59 Oregon vehicle code(오레곤 자동차 규정)는 Chapter 801부터 Chapter 825까지 25개장으로 구성되어 있으며 자동차 등록 및 관리, 도로 관리, 운전자와 보행자의 권리와 의무, 자동차 안전기준 등을 다루고 있다.

그 중 운전자의 보행자 보호의무 관련한 Chapter 801. General Provisions and Definitions for Oregon Vehicle Code(일반적인 규정과 오레곤 자동차 규정을 위한 정의)와 Chapter 811. Rules of the Road for Drivers(운전자를 위한 도로규칙)의 조항을 중심으로 살펴보고자 한다.

801.220 Crosswalk(횡단보도)

이 조항은 ‘Oregon Crosswalk Laws’라고도 불리우고 있으며, 횡단보도의 정의에 대하여 ORS 810.200 (교통 제어 장치를 위한 통일 기준)에 따라 횡단보도 기준에 부합하도록 설계된 도로 표면의 선 또는 기타 표시로 보행자 교차로로 명기된 교차로뿐만 아니라 별도의 표시가 없더라도 모든 교차로는 횡단보도로 간주하고 있다. 다만 교차로와 교차로 사이를 건너기 위한 횡단보도는 별도의 흰색페인트로 표시된 곳을 의미한다.



(자료 : <http://www.oregon.gov/ODOT>)

801.385 Pedestrian(보행자)

이 조항⁹⁾은 보행자에 대한 개념을 정의한 것인데 문구 그대로 해석할 경우 걸어다니는 모든 사람 또는 휠체어를 이용하는 사람으로 좁게 한정된다. 그러나 걸어다니는 것과 바퀴를 이용하는 모든 사람이라고 해석할 경우 그 의미가 넓게 확장되는데, 일례로 걷거나 뛰는 사람 그리고 휠체어를 끌고 다니는 사람 뿐만 아니라 인라인 스케이트나 스케이트 보드를 타는 사람 그리고 자전거를 타는 사람까지 보행자에 포함될 수도 있다.¹⁰⁾

811.025 Failure to yield to pedestrian on sidewalk(보도에 있는 보행자에 대한 양보 미준수)

자동차 운전자는 보도 위의 보행자에게 길을 양보해야 하며 이를 위반할 경우 B등급 교통 위반으로 범칙금이 부과될 수 있다.

811.028 Failure to stop and remain stopped for pedestrian(보행자를 위해 멈추거나 멈춘 상태 미유지)

자동차 운전자는 보행자가 ORS 814.010에 따라 제공된 교통 제어 장치에 따라 진행 중이거나 횡단보도 및 도로를 횡단할 때 보행자를 멈추게 하지 못하고 차량을 정지한 채로 있어야 하며, 이를 위반할 경우 B등급 교통 위반으로 범칙금이 부과될 수 있다.

811.050 Failure to yield to rider on bicycle lane(자전거 도로에서 자전거 운전자에게 양보 미준수)

자동차 운전자는 자전거, 전기 보조 자전거, 전기 개인 보조 이동 장치, 오토바이, 모터 보조 스쿠터 또는 전동 휠체어를 운전하는 자전거 등 운전자의 운행할 수 있는 권리를 양보해야 하며, 이를 위반할 경우 B등급 교통 위반으로 범칙금이 부과될 수 있다.

9) "Pedestrian" means any person afoot or confined in a wheelchair.

10) Ray Thomas, A Legal Guide for Persons on Foot, 2008.

811.055 Failure to yield to bicyclist on sidewalk(보도 위의 자전거 운전자에 대한 양보 미준수)

자동차 운전자는 보도에서 자전거를 타는 사람에게 길을 양보해야 하며, 이를 위반하는 경우 B급 교통 위반으로 범칙금이 부과될 수 있다.

811.065 Unsafe passing of person operating bicycle(위험한 자전거 추월)

자동차 운전자는 자전거 운전자와의 ‘안전 거리’(safe distance)를 확보한 후 자전거의 왼쪽으로 운전하여 자전거를 운전하는 사람을 추월할 수 있으며, 자동차가 안전하게 자전거를 추월한 이후에 다시 차선으로 돌아와야 한다.

‘안전 거리’(safe distance)는 자전거 운전자가 차선으로 넘어졌을 경우 자동차와 자전거 운전자가 충돌하지 않을 정도의 충분한 거리를 의미한다. 이를 위반하여 자동차 운전자가 안전하지 않게 자전거를 추월할 경우 B등급 교통 위반으로 범칙금이 부과될 수 있다.

오렌주와 같이 안전거리에 대한 구체적인 거리가 얼마인지는 규정하고 있지는 않지만 위스콘신주 등 미국내 30개의 주의 경우 자전거 추월시 안전거리로써 3 feet로 규정하고 있다.

811.109 Penalties for speed violations(속도위반시 벌금)

제한속도 위반에 따른 벌금액은 10mph 간격으로 4등급으로 구분하고 있으며, 일례로 1 ~ 10mph 초과 시 Class D traffic violation으로 최소 \$60에서 최대 \$250에 이르며 통상 추정 벌금액은 \$110에 해당한다.

〈속도위반에 따른 등급〉

초과 속도(mph)	위반에 따른 등급
1 ~ 10	Class D traffic violation

초과 속도(mph)	위반에 따른 등급
11 ~ 20	Class C traffic violation
21 ~ 30	Class B traffic violation
31 ~ 40	Class A traffic violation

〈교통법규 위반 등급에 따른 벌금액¹¹⁾〉

2016 Schedule of Fines on Violations (SOF-16A)	Presumptive Fine	Minimum Fine [153.021]	Maximum Fine (Individuals) [153.018(2)]	Maximum Fine (Corporations) [153.018(3)]
Standard [153.019]				
(1) Class A violation	\$435	\$220	\$2,000	\$4,000
(2) Class B violation	\$260	\$130	\$1,000	\$2,000
(3) Class C violation	\$160	\$80	\$500	\$1,000
(4) Class D violation	\$110	\$60	\$250	\$500
Traffic Violation in Special Zone [153.020]				
(5) Class A violation	\$870	\$220	\$2,000	\$4,000
(6) Class B violation	\$520	\$130	\$1,000	\$2,000
(7) Class C violation, speed only	\$320	\$80	\$500	\$1,000
(8) Class D violation, speed only	\$220	\$60	\$250	\$500

주 : special zone은 a highway work zone, a posted school zone, occurred in a safety corridor을 의미함

811.111 Violating a speed limit(제한속도 위반)

오레곤 주 차량제한 속도 및 위반 벌금액과 관련하여 별도 게시된 제한 속도 표시가 없는 구역에서는 오레곤 주 법(State law)에 따라 다음과 같은 제한속도가 설정되어 있다.

〈제한속도 및 대상지역〉

제한속도	대상 지역
15mph	Alleys, narrow residential streets

11) 2016 "Schedule of Fines" on Violations, Office of the State Court Administrator, Oregon Judicial Department

20mph	Business districts, school zones
25mph	Residential districts, public parks, ocean shores
55mph	Open and rural highways trucks on interstate highways
65mph	Autos on interstate highways

811.260 Appropriate driver responses to traffic control devices(교통신호장비에 대한 차량운전자 준수 의무)

빨간 신호등일 경우 녹색신호등으로 바뀌기 전까지 정지선에 멈추어야 하며, 정지선이 없는 경우 교차로의 횡단보도에 진입하기 전에 멈추어야 하고, 교차로에 횡단보도가 없는 경우 교차로 진입 전에 멈추어야 한다. 이를 위반하는 경우 B등급 교통위반으로 범칙금이 부과될 수 있다. 다만 자동차 운전자가 우회전 하는 경우 차량을 완전히 멈춘 후 차량사고 및 보행자 안전에 주의하여 하도록 규정하고 있다.

이는 우리나라의 도로교통법 시행규칙에서 규정하고 있는 적색신호에서와 같은 내용이나 미국의 경우 우회전의 경우에도 적색신호의 규정을 적용 받는 점이 특이할 만하다.

나. 포틀랜드 시정부 법규(Portland City Code)

포틀랜드시 조례의 Title 16 Vehicles and Traffic(자동차 및 교통) 편은 Chapter 16.10의 일반행정에 관한 규정부터 Chapter 16.90의 개념 정의까지 11개장으로 구성되어 있으며, 주차 관리 및 견인, 지정주차 제도와 대중교통, 기타 자동차 및 교통 일반 등에 관한 내용을 다루고 있다.

16.90.250 Pedestrian¹²⁾

포틀랜드시 조례의 보행자에 대한 개념 정의를 살펴보면, 걸어다니는 사람, 밀어서 작동하는 카트를 조작하는 사람, 썰매, 스쿠터, 세발 자전거, 직경 14 인치 이하의 바퀴가 달린 자전거 또는 유사한 비동력 차량을 타거나 끌고가는 사람, 그리고 롤러 스케이트, 스케이트 보드, 휠체어 또는 캐리지에 있는 아기라고 기술하고 있듯이, 보행자에 개념을 상당히 폭넓게 정의하고 있음을 알 수 있다.

4.3. 오레곤주 자전거 및 보행자 플랜

오레곤 자전거 및 보행자 플랜(Oregon Bicycle and Pedestrian Plan)은 전반적인 교통체계의 맥락에서 주정부 차원의 걷기와 자전거 타기에 대한 의사결정의 틀을 제공하는 것을 목적으로 하며, 이 플랜은 오레곤주 전역에 영향을 미치는 정책 플랜인 오레곤 교통 플랜의 하위 플랜에 속하고 있다.

본 연구에서는 오레곤주 자전거 및 보행자 플랜의 다양한 목표 중 보행자 안전과 밀접한 관련성을 가지는 안전정책과 그에 따른 세부전략을 중심으로 살펴볼 것이다.

가. 비전

오레곤에서는 모든 연령대와 소득 및 능력을 가진 사람들이 편안하고 안전하며 잘 연결된 자전거길 및 보도를 통해 도시 및 교외의 목적지에 접근할 수 있으며, 사람들은 보행자와 자전거 이용자의 요구와 그들의 안전성을 존중하는 교통시스템으로서 걷기와 자전거를 이용하여 오레곤의 아름다운 경치를 즐길 수 있도록 한다.

그리고 자전거 및 보행자 네트워크는 다양하고 활발한 지역사회와 오레곤 주민이 누리는 건강과 삶의 질에 기여하는 오레곤 교통 시스템의 통합

12) A person afoot; a person operating a pushcart; a person riding on or pulling a coaster wagon, sled, scooter, tricycle, bicycle with wheels less than 14 inches in diameter, or a similar non-motorized vehicle; or on roller skates, skateboard, wheelchair, or a baby in a carriage.

적인 상호 연결된 요소로 인식한다.

나. 목 표

오레곤 자전거 및 보행자 플랜은 이러한 비전을 실행하기 위한 9가지 목표로 구성되어 있고, 각 목표 영역은 정책과 그에 따른 세부 전략으로 구성되어 있다.

- ① 안전(Safety)
- ② 접근성과 연결성(Accessibility and Connectivity)
- ③ 이동성과 효율성(Mobility and Efficiency)
- ④ 지역사회와 경제적 활력(Community and Economic Vitality)
- ⑤ 형평성(Equity)
- ⑥ 건강(Health)
- ⑦ 지속가능성(Sustainability)
- ⑧ 전략적 투자(Strategic Investment)
- ⑨ 조정, 협조, 공동작업(Coordination, Cooperation, Collaboration)

다. 자전거 및 보행자 안전 정책과 전략

오레곤 자전거 및 보행자 플랜의 비전을 실행하기 위한 9기 목표 중 안전 정책과 전략은 보행자와 자전거 이용자의 교통사고 중사상자 발생을 차단하고 자전거를 타는 사람과 보행자가 전반적으로 자신들이 안전하다고 느끼는 정도를 개선하는 것을 목적으로 한다.

첫 번째 정책은 보행자와 자전거 이용자들에게 안전하고 잘 디자인된 시가지와 도로를 제공하는 것이고 이를 위한 세부전략은 아래와 같다.

- ① 차량 속도, 도로 특성 및 제약 조건, 계획된 토지, 보행자 및 자전거 우선 순위 영역 및 잠재 수요 등을 포함하여 상황에 맞는 적절한 보행자 및 자전거 설계 특징 (예 : 분리, 완충 대 또는 교차 설계 유

형)을 확인하기 위해 오레곤 교통부의 디자인 가이드라인 및 고속도로 설계 매뉴얼을 지속적으로 업데이트

- ㉠ 도로 횡단면, 속도와 구분 유형의 결정, 필요한 완충 장치 또는 기타 설계 특징을 선택할 때 최신 주 지침을 참조하도록 함. 다양한 종류의 교통시스템 사용과 원하는 안전 결과를 얻어내기 위하여 차량 속도와 통행량, 시설 유형, 인접 토지 이용 유인 및 모든 사용자의 안전과 편안함을 고려
- ㉡ 보행자를 위해 조명을 증가시키도록 함. 횡단 보도, 대중교통 정류장, 많은 수의 보행자 통행, 자전거 구역 및 기타 위치에서 보행자 척도 조명을 고려하도록 함. 자전거 타는 사람과 보행자가 눈에 잘 띄도록 가시성을 개선하기 위해 조명 지침 개발토록 함
- ㉢ 자동차 운전자가 도로 건널목에서 자전거 이용자와 보행자를 식별하기 위한 적절한 거리를 확보하기 위해 가시성을 개선하도록 함
- ㉣ 가능한 도로 횡단을 위해 차선 수를 최소화하거나 보행자 섬 또는 기타 안전 대책과 같은 안전 보조 장치로 횡단 거리를 최소화하여 보행자 노출 시간 단축
- ㉤ 교차로와 횡단보도를 설계할 때와 신호등 시간을 설정할 때 보행자 안전을 고려하도록 함. 새로운 횡단보도와 특징들에 대한 사용법을 사용자에게 교육
- ㉥ 보행자 또는 자전거 이용자 사고가 발생한 장소 또는 중대한 안전 위험 요소가 있는 장소에 대해서는 도로 건설, 재건설, 재배치 또는 재건축시 안전 대책 고려
- ㉦ 차량속도가 보행자 또는 자전거 사고의 원인이거나 심각한 안전 위험 요소로 간주되는 장소에 대해서는 차량 속도를 낮추고 안전성을 개선하기 위해 디자인 처리 방법을 사용토록 함. 교차로의 기하학적 특징, 차선과 도로 폭, 거리 주차 공간, 가로수, 보도, 가로수 간격, 횡단 보도 간격 및 시각적 마찰을 유발하는 자전거 주차 공간 및 공공 예술 조형물과 같은 기타 거리 요소를 고려
- ㉧ 제한속도를 설정하기 위한 장애요소와 기회를 평가하도록 함. 안전성

과 다른 장소들과 시설 및 다양한 교통수단간 이익의 균형에 의해 결정되는 기존 제한속도의 변경에 따른 영향을 조사

- ㉞ 보행자 또는 자전거 이용자의 안전을 개선하기 위한 횡단보도에서 보행자 감지, 속도 단속 카메라, 자전거 감지를 위한 새로운 방법 등 신기술에 대한 국가적 가이드라인을 추적 및 이행
- ㉟ 자전거 이용자 및 보행자, 기타 데이터 소스와 관련된 사고 또는 안전 위험 요소 분석을 통해 오레곤 교통부의 안전 지수 시스템, 모든 도로 교통 안전 프로그램 등 강화
- ㊱ 자세한 분석과 우선순위를 위한 사고다발 도로와 사고유형을 확인하기 위해 보행자 및 자전거 충돌 및 프록시 데이터를 사용토록 함. 오레곤 보행자 및 자전거 안전 이행 계획, 고속도로 안전 개선 계획 기준, 새로운 모범 사례 및 기타 자원의 기반으로 구축
- ㊲ 안전 문제의 유형과 위치를 보다 더 잘 이해하고 그에 따른 문제의 우선 순위를 정하기 위해 모든 유형의 보행자 및 자전거 관련 사고 및 사고위기에 대한 데이터를 개발하고 공유할 수 있는 기회를 탐색하도록 함
- ㊳ 시스템을 사용하여 조사량을 더 잘 예측함으로써 보행자 및 자전거 이용자의 안전에 미치는 위험 관련 자료를 수집토록 함. 보행자와 자전거 이동거리 확보를 위한 접근 방법을 개발하고 그에 따라 이행

두 번째 정책은 법적 권리와 책임 그리고 모든 교통수단과 그 사용자가 안전하고 예의 바르게 상호 작용할 수 있는 방법에 대한 이해를 장려하기 위해 도로와 관련한 규칙들을 교육하는 것이고 이를 위한 세부전략은 아래와 같다.

- ㉜ 모든 도로 사용자에게 도로를 사용하는데 따른 도로 규칙 및 개인 책임에 대한 교육 및 지원활동을 제공토록 함. 대상으로 하는 청중들을 위해 기존 자료를 확인하거나 필요한 새로운 자료를 개발하고, 사용자에게 정보를 전파하기 위한 창조적인 배포 방법 및 파트너 관계를 모색
- ㉝ 주의산만한 운전습관, 음주 등 심신장애 상태에서의 운전 그리고 과속

이 자전거 이용자와 보행자에게 미치는 위험에 관해 자동차 운전자에게 교육

- ㉔ 걷는 중 또는 자전거를 타면서 문자메시지를 보내는 것과 같은 주의 산만함의 위험에 대해 보행자와 자전거 이용자에게 교육
- ㉕ 자전거 이용자와 보행자의 안전한 행동 그리고 다른 교통수단 이용자와의 상호 작용을 지원하는 교육 자료 및 기타 모범 사례를 확인하고 공유토록 함. 안전한 학교길 사업, 교통 옵션 프로그램 및 기타와 같은 기존 네트워크를 통해 자료를 제공하고 대상 고객에게 자료를 전달하기 위한 혁신적인 새로운 파트너십 및 메커니즘 모색
- ㉖ 스케이트 보더, 롤러 블레이더, 전기 자전거 및 보행자 및 자전거 시스템에서 유사한 장치를 사용하는 다른 사람들을 안전하게 수용하기 위한 장애물과 기회 및 모범 사례를 조사, 연구토록 함. 보행자 및 자전거 시스템에서 다른 장치 또는 기술(예 : 스쿠터, 스케이트 보드 및 개인 전동 차량)을 안전하게 작동시키는 방법에 대한 정보를 전파하고 필요한 경우 업데이트
- ㉗ 새로운 자전거 박스 또는 빠르게 깜박이는 비콘을 사용하는 방법과 같은 신기술이 배치되거나 혁신적인 기술들이 설치될 때 안전하게 자전거를 타는 것과 걸기를 할 수 있는 방법 그리고 이러한 기술들을 다른 교통수단들과 어떻게 상호작용 해야하는 지에 관한 정보를 제공

세 번째 정책은 걸기 및 자전거 타기 옵션과 안전한 걸기와 자전거 타는 방법에 대해 학생들을 대상으로 교육과 지원 활동 제공 그리고 학교까지 안전한 도보 및 자전거 길을 개발하는 것이고 이를 위한 세부전략은 아래와 같다.

- ㉘ 자금조달, 파트너십, 모형 프로그램 및 기타 기술지원을 통해 안전한 학교길과 같은 프로그램을 지속하고 개발을 확장
- ㉙ 안전한 학교길 프로그램을 지지, 촉진 및 이행하기 위한 공동 노력을 통해 지역 관할 당국, 학교 및 교육구, 오레곤 주 교육부, 오레곤 보건 당국 및 지역 운송 제공 업체와의 파트너십 구축 및 유지 관리
- ㉚ 안전한 학교길 프로그램 센터, 오레곤 주 웹 사이트, 주 교통 개선 프

로그램 대상 프로젝트, 오레곤 교통 안전부 재원 조달 및 기타 주정부 프로그램을 통해 프로젝트, 프로그램, 정책 및 이용가능한 기술적인 자료와 같은 안전한 학교길 프로그램에 적합한 활동에 관한 내용을 지역 교육구에 통보

- ㉔ 모든 초등학교 졸업생에게 안전한 학교길에 관한 교육을 제공
- ㉕ 학교 주변 보행 및 자전거 타기에 대한 격차를 채우고 안전시설의 디자인 및 유지관리를 우선할 것

네 번째 정책은 개인의 안전을 지원함으로써 보행자와 자전거 이용자의 안전인식을 개선하는 것이고 이를 위한 세부전략은 아래와 같다.

- ㉖ 주요 목적지에 충분한 안전하고 편리한 자전거 주차장을 장려하고 제공하기 위한 모범 사례를 확인하고 공유
- ㉗ 조명이 잘된 지역, 관리되고 있는 초목 및 도로 및 인근 토지 이용에서 보행자 및 자전거 시설의 가시성을 향상시키는 기타 메커니즘을 통한 개인 안전성 강화
- ㉘ 안전한 자전거 주차와 같이 이동성과 개인의 보안을 강화하는 데 중요한 요소로서 현지 지방정부 법규 집행의 필요성에 대해 의견 교환
- ㉙ 보행자 및 자전거 안전 및 보안과 관련된 법 집행의 필요성에 대한 의견 교환
- ㉚ 보행자와 자전거 운전자에게 차량 충돌 위험에 대한 법 집행을 교육 및 훈련

4.4. 포틀랜드시 보행자 안전 정책(Vision Zero)

포틀랜드는 그 면적이 서울의 절반 정도를 차지하면서도 인구는 서울의 15%에 불과하여 고밀도 대도시인 서울과 단편적으로 비교하기 곤란한 면이 있지만 자동차 중심의 미국문화, 자가용 위주의 교통인프라와 미국인들의 자동차 의존행태가 아직 유효함에도 불구하고 다른 미국내 도시들과 비

교하여 상대적으로 우수한 대중교통 체계를 갖추고 있다. 일례로 버스, 노면전차, 경전철 등 다양한 대중교통 수단이 있고, 일정액, 월정액, 연간권 등 이용요금 할인에 대한 다양한 옵션을 제공하고 있어 이동수단으로서 보행이 활성화되기에 적합한 조건을 갖추고 있다고 볼 수 있다.

또한, 자전거 이용 활성화를 위한 문화, 제도 및 시설 등을 잘 갖추고 있다. 걸기가 단순히 짧은 거리의 이동을 위한 수단으로서만이 아니라 도보의 이동성을 확장하기 위해 일례로 출퇴근 시 자전거 이용을 일상화하기 위해 자전거 도로, 안전한 자전거 운행이 가능하도록 그린박스 등과 같은 법과 제도를 갖추고 있으며, 바이크 타운과 같은 자전거 공유프로그램 운영, 버스 및 전철에도 자전거를 휴대할 수 있는 조치 등 결국 자전거 이용의 활성화는 걸기 좋은 도시가 되는 것에도 영향을 주고 있다.

사람들의 왕래가 많은 다운타운은 대중교통지구에 해당하여 노면전차, 경전철이 지상으로 통행함에 따라 차량이 다닐 수 있는 차선이 부족하여 차량의 시내 진입이 상대적으로 억제되며, 차량보다 규모가 훨씬 큰 노면전차, 경전철이 승용차와 함께 도로 위를 주행함에 따라 차량운전자들이 서행 및 안전운전하는 경향을 보이고 있다.

그리고, 다운타운내 구역 단위가 소규모로 이루어져 있어 교차로와 교차로 간의 거리가 짧아 차량통행속도를 낮추게 만들고 있고, 이는 차량의 과속을 방지하게 만들어 보행자들이 안전 만족도를 높이게 되며, 차량의 배기가스도 줄어들어 걸기에 상대적으로 쾌적한 환경을 만들어 주고 있다.

이러한 다양한 포틀랜드의 보행환경들이 포틀랜드시를 미국 내에서 걸기 좋은 도시, 보행친화도시로 만들고 있는 것이다. 걸기 좋은 도시가 되기 위해서는 보행환경 요소 중 보행자의 안전이 가장 기본적이고 필수적인 요소이다. 따라서 본 연구에서는 포틀랜드에서 어떤 보행안전 관련 정책들이 시행되고 있는지 확인하고자 한다.

‘VISION ZERO’는 보행 중 교통사고로 인한 사망자 또는 중상의 부상자 발생의 제로화를 목표로 하는 보행자 안전 정책으로서 이 개념은 1997년 스웨덴에서 처음 도입하여 유럽, 미국 등 각국의 도시로 전파 사용되고 있다.

포틀랜드시의 경우 2011년부터 2015년 기간 중 매년 평균적으로 34명의 교통사고 사망자가 발생하여 같은 기간 동안 범죄로 사망한 시민 23명보다 많아 교통수단이 살인범죄보다 더 심각한 문제로 인식하고 포틀랜드시 교통국과 지역시민단체 등 26개 정부기관 및 단체의 직원들로 태스크포스를 구성하여 2025년까지 포틀랜드에서 교통사고 중·사상자가 발생하지 않도록 하는 'VISION ZERO'의 구체적인 실행방법 32가지를 수립하였고, 2016년 12월 포틀랜드시의회에서 'Portland Vision Zero Action Plan'을 만장일치로 채택하게 되었다.

포틀랜드시에서는 VISION ZERO의 구체적인 실행방법인 VISION ZERO ACTION PLAN을 수립하기 위해 교통사고 주요 원인 4가지와 지역사회와의 협력방안으로 구분·분석한 후 실행 Actions 32가지를 수립하였으며 이에 대한 주요 내용은 포틀랜드시 교통국 웹사이트와 담당직원 인터뷰 내용, 연간보고서 및 관련 보도자료 등을 참고하였다.

가. 가로 디자인(Street Design, SD)

도로는 도로디자인이나 도로형태에 의해 운전자의 위험한 행동을 억제하도록 만들어져야 하고, 가장 안전한 도로는 차량의 속도를 줄이게 만들고 자전거와 자동차 등 서로 다른 교통수단 간 구분을 제공하며 자전거와 같은 다른 교통수단을 사용하는 사람들이 도로공간을 함께 사용해야 한다는 것을 명확히 보여주어야 한다.

이와 함께 치명적인 교통사고가 자주 발생하는 지역의 특성은 아래 그림과 같이 차량들의 빠른 이동을 위한 4차선 이상의 넓은 도로, 보호되지 않은 보행자 횡단과 자전거 도로, 교통신호 간 거리가 먼 경우를 갖고 있는 것으로 분석하였다.¹³⁾

13) PBOT, 2016, Causes of Deaths and Serious Injuries on Portland Streets.

〈위험한 도로의 구조〉



보행자 안전을 위한 가로 디자인은 사람이 실수 또는 위험한 행동을 하더라도 보행자가 사고위험으로부터 안전할 수 있도록 하기 위해 자동차 운전자로 하여금 위험한 운전이 가능하지 않게 설계되도록 하는 것을 목적으로 하고 있다.

포틀랜드시 교통국에서는 이를 개선하기 위한 비전제로 실행계획으로 안전한 가로디자인이 갖추어야 할 요소들에 대해 야간에 보행자 식별을 용이하게 하기 위한 가로등 추가 설치, 교통섬 및 빨간등을 적용한 횡단보도, 안전속도 제한, 차선과 물리적으로 구분되는 자전거 도로, 더 많은 횡단보도 설치, 자전거 차선과 교통섬에 의한 보행자의 횡단거리 단축, 속도위반 단속 카메라 설치 등을 예로 들고 있다.

도로의 특성은 운전자의 운전행태에 영향을 주고 운전자의 실수를 더욱 악화시킬 수도 있다는 것을 전제로 도로형태 및 디자인을 다루기 위한 주요 실행계획들은 공학적인 방법을 이용한 해결뿐만 아니라 안전시설에 대한 정책과 가이드라인을 세우는 방법에도 초점을 맞추고 있다.

교통사고 다발 도로망(High Crash Network)은 30개의 도로와 교차로로 구성되어 있으며 이는 포틀랜드 전체 도로망의 8%를 차지하고 있지만 치명적 교통사고의 57%가 발생하는 고위험군 도로로서, 매년 교통사고

다발지역(High Crash Network)의 5곳의 교차로와 2개 구간에 대한 안전 개선안을 마련하고 있다.

〈가로 디자인(SD) 실행계획(Actions)〉

구 분	실행 계획	비 고
SD.1	매년 교통사고 다발지역 내 2구간, 5개 교차로에 교통기반시설 투자로 안전개선(저소득 및 유색인종 밀집 지역을 중점 개선 및 이들 공동체와 협력)	2-Year
SD.2	교통안전사업을 위한 주정부 차원의 재원 확보	2-Year
SD.3	안전 제고를 위한 지역 평가를 위해 교통사고 다발지역에 다양한 관계기관의 직원을 배치	2-Year
SD.4	도로횡단의 안전성 향상을 포함하여 차량속도와 통행량, 도로 특성, 대중교통 정류장 및 기타 요소 등에 근거한 보행자 및 자전거 횡단보도 설치기준에 대한 가이드라인 개발	2-Year
SD.5	차량 속도와 통행량 및 기타 요소에 근거한 자전거보도도로 설치기준 가이드라인 개발	2-Year
SD.6	도로횡단의 안전도 향상을 포함한 HCN 지역 내 기존 보행자 횡단보도에 대한 검토와 권고안 제공, 횡단보도 개선 및 신설을 우선적으로 처리	5-Year
SD.7	버스 이용 빈도를 증가시키면서 주요 버스노선과 함께 대중교통 환승 정류장에 대한 보행자와 자전거 이용자의 안전한 접근성 개선하되 저소득 가구 밀집지역 등의 관심지역사회 내에 위치한 HCN을 우선적으로 처리	5-Year
SD.8	연방정부, 주정부, 지역 및 지방정부의 재원 사용의사 결정 체계에 대한 안전기준의 우선순위 지정	5-Year

나. 안전 속도(Speed, S)

포틀랜드시 비전제로 정책의 핵심은 차량속도를 어떻게 조절한 것인가에 초점을 맞추고 있다. 포틀랜드시 교통국(Portland Bureau of Transportation)에서 Vision Zero를 담당하고 있는 Clay Veca와의 인터뷰에서 그녀는 다른 미국 내 주요도시의 비전제로 정책과 차별되는 점으로 보행자 사망사고 감소를 위해 차량속도에 방점을 둔 것이라고 언급하였다. 또한, 차량속도 감축을 위해 가로디자인에 변화를 주어 운전자로 하여금 차량 속도를 줄이게 만들고 속도 위반에 대한 단속을 강화하기 위해 무인단속카메라 설치도 확대해 나가는 중이라고 밝혔다.

차량 속도는 교통사고의 심각성에 영향을 준다. 예를 들어, 보행자가 40mph로 운행 중인 차량에 부딪혔을 경우 20mph로 운행 중인 차량에 부딪혔을 경우보다 사망 확률이 8배 이상으로 높다. 또한, AAA 재단(교통 안전 연구 및 교육을 수행하는 비영리 조직)의 연구결과에 따르면, 보행자가 속도 25mph인 차량에게 부딪힌 경우 20mph인 경우보다 사망할 확률이 거의 2배에 이른다고 한다.

〈차량속도와 사망 확률간 상관관계〉



안전속도를 위한 구체적인 실행계획으로서 교통사고 다발지역에 대한 속도위반 단속카메라 시범설치, 시내도로의 제한속도 설정에 대한 권한 위임, 안전속도를 위한 가로디자인 개선과 함께 교통사고 다발지역의 제한속도 감축을 추진하고 있다.

안전속도를 위한 가로디자인과 관련하여 도로의 속성을 변화시키는 것이 차량의 통행속도를 줄일 수 있다고 보며, 속도 감축에 도움이 되는 디자인

의 요소로서 아래와 같은 예시를 언급하면서 사람들로 하여금 도로와 거리는 모든 사람을 위한 공간이라는 점을 일깨우기 위한 시각적인 암시를 포함하고 있다.

- 자동차 차선 축소
- 노면주차 허용
- 신호등 및 정지신호 추가 설치
- 가로수 및 보도 조경 확대
- 카페 테이블 설치와 같은 능동적 보도 사용으로 확장된 보도
- 색깔, 표식 또는 노면처리 방식 등을 다르게 하는 자전거 차선

그리고, 안전속도 실행계획의 차량속도 감축과 관련하여 포틀랜드 시의회에서는 2018. 1.17. 거주지역 도로의 차량통행 속도를 기존 25mph에서 20mph로 하향하는 조례를 승인하여 2018. 4. 1.부터 시행하였다. 거주지역 도로는 도로 폭이 좁고 자동차와 보행자, 자전거 이용자들이 함께 이용하는 공간으로 포틀랜드 교통망의 70%를 차지하고 있으며, 포틀랜드에서는 2006년부터 2015년 기간 중 거주지역 도로 교통사고로 인한 중·사상자 발생은 전체 사고의 34%를 차지하고 있는 것으로 조사되었다.

〈안전 속도(S) 실행계획(Actions)〉

구 분	실행 계획	비 고
S.1	최초 2년 동안 4곳의 사고다발지역에 속도위반 단속 카메라 시범 설치하고 단계적으로 다른 지역으로 확대	2-Year
S.2	교통사고 다발지역에 안전속도 설정과 포틀랜드시 도로에 대한 차량속도 감축의 법적 권한 획득	2-Year
S.3	관심대상 지역사회에 대한 개선과 협업을 우선하면서 교통사고 다발지역의 4~6개 도로의 기존 제한속도의 감축과 함께 안전속도를 지원하기 위한 가로 디자인 개선	2-Year

안전속도 실행계획 추진과 함께 ‘몇 분 더 빨리 가려는 것은 당신의 삶을 마감하는 위험을 감수할 만한 가치가 없다’는 내용의 캠페인으로 시민들의 의식을 일깨우는 활동과 병행하였다. 그리고, 교통사고 발생시 치명적인 결과를 초래하는 것은 차량의 속도라는 점을 시민들에게 이해시키는 것이 비전제로 정책의 핵심 요소로서 과속에 대한 경각심 확산이 안전속도 실행 계획과 연계된 교통안전 교육과 캠페인의 초점이다. 구체적인 교육내용으로는 단속 카메라의 효과성을 강조하면서 그것의 존재와 목적을 시민들이 인식하도록 만드는 것이다.

다. 심신 장애(Impairment, I)

음주와 약물복용으로 인한 심신장애가 보행자 교통사고의 주요한 요인 중의 하나로 조사되었다. 구체적으로 치명적인 사고의 절반 이상이 운전자의 약물복용과 관련되었고, 평균적으로 음주운전자는 그들이 처음으로 음주운전으로 체포되기 전까지 80번이나 넘게 음주운전을 해 오고 있는 것으로 파악되었다.¹⁴⁾

〈음주 등 심신장애 상태에서의 사고 비율〉



이에 대한 대책으로서 교육, 치료 서비스 제공, 음주 및 약물복용 상태에서 차량을 운전하는 사람을 줄이기 위한 정책 변화를 통해 심신 장애로 인한 교통사고 발생을 억제하고자 한다. 통상 음주운전을 예방하기 위한 핵심 대책은 경찰에 의한 불시 단속에 크게 의존하는 것이 일반적인데 포틀랜드

14) PBOT, 2016, Causes of Deaths and Serious Injuries on Portland Streets.

시에서는 음주 등 약물복용에 대한 경찰의 단속이 잠재적으로 유색인종에 대한 이질적인 영향을 미칠 수 있다는 점을 고려하여 심신장애의 실행계획 요소에 포함하지 않았다고 한다.

심신장애 제거를 위한 구체적인 실행 방안으로서 음주운전 예방프로그램 개발, 음주 및 약물 등 정신건강 예방 및 치료 예산 증대 방안으로서 술과 마리화나에 대한 세금 부과, 약물복용 감별을 위한 경찰관 증대 예산 확보 등을 추진하고 있다.

〈심신 장애(I) 실행계획(Actions)〉

구 분	실행 계획	비 고
1.1	포틀랜드 시내에 위치한 유흥지구와 음주운전으로 소환장이 많이 발부된 지역에서 음주운전 예방 프로그램을 개발하기 위해 운전자 고용업체, 대중교통 제공업체 및 술집 주인과 협업	2-Year
1.2	음주 및 약물복용 운전자들이 자신의 차를 밤새 길거리에 세워 둠으로써 주차위반 과태료나 견인될 것이라는 걱정을 하지 않도록 특정지역에 한정하여 익일 오전 주차료를 미리 납부할 수 있도록 조치	2-Year
1.3	약물감별전문가로서 훈련된 경찰인원을 늘리기 위한 예산 확보	2-Year
1.4.	음주 및 약물복용으로 인한 정신건강 예방과 치료서비스 제공을 위한 예산증대 방안으로써 마리화나 또는 술에 대한 세금 활용	5-Year
1.5.	음주 및 약물복용 집중감독프로그램에 대한 접근성 증대와 의뢰 확대	5-Year

오레곤주는 여가용으로 마리화나를 사용하는 것이 합법인 주 중의 하나이며, 또한 소비세가 없는 주이나 마리화나 구입에 대해서는 소비세를 부과하고 있다. 2016년 포틀랜드시가 보행자 사망자 제로화를 추진하였음에도 불구하고 2017년 한해 동안 수십년 만에 가장 높은 보행자 사망자를 기록

하였는데, 보행자 사망자 수 증가 원인의 하나로서 Richard Retting은 마리화나 복용과 사고 발생의 직접적인 원인은 밝혀내지 못했지만 마리화나가 합법이 된 이후로 보행자 사망자 수가 증가한 점을 통계수치로 보여주면서 마리화나가 보행자 사망자 증가와 관련이 있음을 주장하고 있다.¹⁵⁾ 이와 관련하여 포틀랜드시 교통국에서도 Actions I.5.에서 마리화나에 대한 세금 활용방안을 언급한 것으로 보여진다.

라. 운전자의 위험한 행동(Dangerous Behaviors, I)

운전자의 위험한 행동이란 공격적이고 주의산만한 운전으로 발생하는 모든 행동을 포함하는 개념이다. 일례로, 교통신호나 정지표시를 무시하는 행태, 방향전환 시 보행자의 통행을 방해하거나 일방통행 등 잘못된 방향으로 도로에 진입하는 등 이러한 예측불가능한 운전자의 행동은 특히 보행자의 부상과 사망으로 이어지는 결과를 초래하게 된다.

〈운전자의 위험한 행동으로 인한 사고 비율〉



따라서, 운전자의 위험한 행동을 위한 비전제로의 구체적인 실행계획은 비양보 운전 행태, 무모한 운전습관, 부주의와 공격적인 운전자의 행동을 억제하는 것을 목적으로 하고 있다. 이와 관련하여, 운전자 교육에 비전제로의 내용들을 포함시키거나 사고 다발 지역에 대한 교통단속 시 사소한 위반사항은 지양하고 운전자 위험한 행동에 초점을 두도록 하는 것이다.

15) The New York Times, 2018.2.28, <https://www.nytimes.com/2018/02/28/business/pedestrian-deaths-marijuana.html>

〈위험한 행동(D) 실행계획(Actions)〉

구 분	실행 계획	비 고
D.1	경미한 법규위반 단속은 지양하되 교통사고 다발지역과 치명적인 사고를 초래할 만한 운전자 행동에 대한 단속을 강화	2-Year
D.2	데이터 기반 프로세스를 활용하여 신호위반 카메라 재구성 및 확장	2-Year
D.3	공공기관, 정부기관 계약업체와 민간기업의 운전자들을 대상으로 비전제로의 콘텐츠로 교육	2-Year
D.4.	교통 학교 및 모든 도로 사용자를 위한 여러 다른 형태의 교통안전 교육에 대한 접근과 소개 확대	2-Year
D.5.	현재 오레곤 주의 부주의 운전 관련 법에 대한 허점을 개선하고 연방정부의 가이드라인과 일치하게 법 개정	5-Year
D.6.	시험자료에 도시교통안전을 포함하여 운전자 교육, 시험횟수에 대한 예산 및 접근성을 증가시키는 법률 지원	5-Year
D.7.	대형 트럭의 소유자 또는 시정부와 계약업체를 대상으로 트럭 사이드가드, 센서, 추가 반사경 설치뿐만 아니라 교육과 운전자에 대한 안전훈련을 확대하는 것을 골자로 하는 안전조치 방안 이행 및 개발	5-Year

이와 더불어 운전자의 위험한 행동을 예방하기 위한 프로그램으로서 Safe Ride Home은 포틀랜드시 교통국과 택시업계 및 대중교통 협의체 및 경찰들과 협업하여 특별한 휴일날 음주운전을 예방하기 위해 시민들이 저렴하고 안전하게 집까지 갈 수 있도록 교통수단을 제공하고 있다. 일례로 시내 택시업계와 파트너십을 맺고 요금의 최대 \$20을 할인해 주거나 우버와 같은 공유택시업체도 이용이 가능하도록 요금할인 프로모션 코드를 시민들에게 제공하는 방식이다. 이를 통해 시민들은 시내에서 개최되는 축제

에 참여하고 술을 마시게 되더라도 자신의 차량을 두고 평소보다 더 저렴하고 편하게 집으로 가는 방법을 선택하게 만드는 것이다.

마. 참여와 책임(Engagement & Accountability, EA)

비전제로는 기존 및 새로운 형태의 지역사회와 그 구성원의 참여를 동원하여 지역사회의 자산과 자원을 활용하며, 이러한 것들은 비전제로의 교육과 봉사활동을 담당하기 위해 조직된 Street Teams와 같은 봉사단체를 만드는 것을 포함하고 안전한 학교길과 같은 기존의 조직과 파트너십을 맺는 것을 의미한다.

지역사회의 참여와 책임성 확보를 위한 구체적인 실행 방안은 교통안전에 관한 교육 및 홍보, 교통안전 인식제고를 위해 대중교통 이용자들이 참여하는 공공기관 주도의 민간추진체 구성, 안전한 학교길 사업 추진 관련 중·고등학생들 참여 확대, 교통사고 통계자료 점검 및 사고자료 확보를 위한 인력 및 예산 확보 등을 추진하고 있다.

〈참여와 책임(EA) 실행계획(Actions)〉

구 분	실행 계획	비 고
EA.1	교통안전에 대한 시민인식 제고와 비전제로 실행계획 추진 극대화를 위한 다양한 내용의 교육홍보활동 수행	2-Year
EA.2	비전제로와 안전한 교통에 대한 인식을 제고하기 위해 운전자, 보행자, 자전거 이용자 및 대중교통 이용자들이 참여하는 공공기관 주도의 'Street Teams'을 구성	2-Year
EA.3	관심대상 지역을 우선하고, 중·고등학교가 속한 지역사회에서 안전한 교통을 촉진하기 위한 청소년들의 리더십을 강화하는데 초점을 두면서 안전한 학교길 사업을 통한 중·고등학생들의 참여를 개발	2-Year
EA.4.	연령, 인종 및 민족 등 인구통계학적 패턴, 지리적 패	2-Year

구 분	실행 계획	비 고
	턴, 심각한 부상 사고에 대해 잘못 보고하거나 축소 보고하는 것을 확인하기 위해 오레곤 보건당국의 교통사고 자료와 교통국의 교통사고 자료를 정기적으로 교차 점검	
EA.5.	치명적인 사고 자료 절차와 보고에 대한 타임라인을 개선	2-Year
EA.6.	교통사고 자료, 형평성 자료 및 교통안전 성과 등에 대한 검토를 포함한 포틀랜드 교통국과 경찰국의 월간 정기 회의 개최	2-Year
EA.7.	가로 디자인 비전, 봉사활동 및 교육, 교통사고 다발 지역 내 관심대상지역 사회에서의 안전개선을 위한 협의 등을 포함한 다양한 안전 관련 노력 등을 지원하기 위한 보조금 프로그램 개발	5-Year
EA.8	시기 적절한 치명적 사고 조사에 필요한 인력과 예산 확보	5-Year
EA.9	치명적 사고에 대한 과속, 음주 등 심신 장애 및 주의산만 요소에 대한 자료 수집 개선	5-Year

4.5. 포틀랜드시 안전한 학교길 사업(Safe Route to School)

가. 개요

최초의 안전한 학교길 사업은 덴마크의 오덴스(Odense) 시에서 어린이 보행자 교통사고 중사상자들의 수가 많아짐에 따라 시작되었다. 덴마크에서는 1955년부터 1971년 기간 중 서유럽 국가 중 어린이 교통사고 중사상자 비율이 가장 높은 나라였다. 1976년 지역사회에서 이런 위험들을 다룰 수 있는 덴마크 교통법이 통과되었고, 오덴스 시는 보행자 네트워크 구축,

학교 주변 자전거길 개발과 차로 축소, 교통섬 도입, 차량 제한 속도 하향 등의 정책에 힘입어 교통사고를 82% 감소시켰다. 그 결과, 어린이 보행자 사고는 24%로 대폭 떨어졌고, 이후 안전한 학교길 사업은 다른 나라로 전파되게 되었다.

미국의 경우, 1969년에는 걸어서 또는 자전거로 등하교 하는 어린이 수가 거의 절반을 차지하였으나 2001년에는 15%로 줄어든 반면 1969년에는 15%의 학생들이 자가용으로 등하교를 하였으나 2001년에는 50%로 늘어나게 되었다. 이는 통학거리가 늘어남에 따라 걸거나 자전거로 통학하기에 어려운 장애물이었다는 보고도 있으나 자가용 통학의 절반이 400~800m이내의 단거리였으며 또한, 학교통학거리와 별도로 학부모들은 자녀들이 학교에 걸어서 또는 자전거를 타고 통학하기에 가장 큰 장애물로서 교통안전 문제를 지적한 것은 눈여겨 볼 만한 대목이다.

그에 따라, 2005년 8월 미 연방의회에서 전국 안전한 학교길 프로그램에 관한 Section 1404법을 제정하게 되었는데 이는 학교 주변의 교통혼잡을 줄이면서 모든 학생들과 가족 구성원들이 재미있고 쉽고 안전하고 건강하게 학교와 동네 주변을 걸거나 자전거를 탈 수 있도록 프로그램을 만들고 시행하기 위한 지방정부, 학교, 지역사회 및 시민단체 등과의 협력관계를 의미하는 것이다.

포틀랜드시의 경우, 2005년 8개 학교로 시작하여 현재 5개 교육구내 100여개의 학교가 참여하고 있으며 2006년 이후 도보와 자전거로 통학하는 비율이 35% 증가하는데 기여하는데 큰 역할을 하였다.

나. 목 적

안전한 학교길 사업의 목적은 아래와 같이 3가지로 나눌 수 있다.

1. 어린이들이 학교에 걸어서 또는 자전거를 타고 갈 수 있도록 환경을 마련해주고 이런 분위기를 확대
2. 자전거 또는 걸기가 안전하고 그 외 다른 무동력 교통수단을 이용해 학교에 갈 수 있도록 함으로써 어린시절부터 건강하고 능동적인 삶의 방식을 장려

3. 교통사고를 줄이고 안전도를 향상시키며, 연료소비 및 공기오염을 줄이는 프로젝트의 계획, 개발 및 이행과 활동들을 촉진하고자 함

다. 사업 내용

안전한 학교길 사업은 어린이들이 걸어서 또는 자전거(롤러스케이트, 인라인 스케이트 등 무동력 탈 것 포함)를 이용하여 학교에 안전하게 가게하거나 더 많은 어린이들이 이렇게 할 수 있는 환경을 만들기 위해 다섯가지 접근법을 가지고 있다.

1. Engineering : 보행자와 자전거 이용자들에게 더욱 안전하도록 학교 주변 시설물 등 실질적 인프라를 개선하는 전략. 이는 자동차 운전자들이 차량 속도를 줄이게 하고 보행자와 자전거 이용자의 방해요소를 제거하며, 교차로, 인도, 산책길 및 자전거길을 안전하고 완전히 접근가능하도록 만드는데 초점을 두고 있다.
2. Education : 교육 대상인 어린이, 학부모와 지역주민, 교사에게 안전한 보행과 자전거 타기에 대한 교육을 하고, 자동차 운전자에게 보행자와 자전거 이용자 주변에서 안전하게 운전하는 방법을 교육
3. Enforcement : 운전자들의 불안정한 행태를 변화시킴으로써 어린이의 자전거와 보행 통학의 안전을 제고
4. Encouragement : 걸어서 학교가는 날 등의 이벤트, '얼마나 자주 걸어서/자전거로 통학을 하는지 등의 콘테스트 등을 통해 걷기와 자전거로 등하교 하는 분위기 확대
5. Evaluation : SRTS 프로그램 각 세부내용들의 이행이 각 접근법에 따라 작용하고 있는지 과정과 결과를 평가, 그리고 그 평가결과를 프로그램 개발에 지침으로 활용

포틀랜드시의 경우, 위 5가지 외 Equity(형평성)의 접근법을 추가로 가지고 있는데 이는 개인의 건강상태나 재산정도에 따른 불평등을 줄이기 위한 접근법으로서 유색인종, 빈곤층, 장애인 및 언어장애를 가진 가정 및 학생 등 교통약자들이 소외되지 않도록 정책추진시 고려하고 있다.

5. 시사점 및 정책제언

5.1. 우회전 일시정지 제도 마련

도로교통법 시행규칙 별표2. ‘신호기가 표시하는 신호의 종류 및 신호의 뜻’을 살펴보면, 차량신호가 적색일 경우 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지하여야 하며 다만, 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 아니하고 우회전할 수 있다고 규정하고 있다.

여기서 교차로에 인접한 횡단보도의 보행등이 녹색일 경우에만 자동차 운전자에게 정지의무를 부여하고 있어 별도의 보행자 신호가 없거나 횡단보도가 없는 교차로에서의 보행자의 안전에 위험을 초래할 수 있다.

아울러 앞서 살펴본 바와 같이 교차로에서 우회전 차량으로 인한 보행자 교통사고 발생률이 10% 넘게 나타났고 관련 연구자료에 따른 연구분석 결과에서도 우회전 차량으로 인한 보행자 교통사고 위험이 높게 나타나고 있다.

한편, 미국에서는 모든 교차로에서 빨간 신호는 모든 차량에게 정지의무를 부여하고 있고 다만 우회전하는 차량의 경우 차량을 완전히 정지한 후 차량사고 및 보행자 안전에 주의하도록 규정하고 있고 이를 위반할 경우 B 등급 교통위반으로 추정 범칙금액 \$260를 부과하고 있다.

따라서 우리나라도 차량 우회전을 하는 경우 교차로에서의 교통신호기 설치여부와 관계없이 모든 교차로에서 정지하도록 규정하고 일시정지 위반 시 교통신호 위반으로 분류하는 법·제도의 보완이 필요하다.

5.2. 보행자 보호 관련 교통법규 위반에 따른 범칙금 상향

우리나라에서는 교통법규위반시 동일한 위반사항에서도 과태료와 범칙금으로 이원화하여 부과하고 있으며 과태료는 벌점이 함께 부과되는 범칙금보다 1만원 높게 설정되어 있다. 과태료는 경찰등 단속공무원이 아닌 카메라 등에 의해 신호 등 위반이 적발되는 경우 위반행위자를 정확히 특정할 수 없어 우선 차량소유자에게 과태료 및 범칙금 통지서를 부과하고 차량소

유자의 선택에 따라 과태료 또는 범칙금을 납부토록 하고 있다.

이러한 과태료와 범칙금의 이원화는 과태료와 범칙금의 차액 1만원을 더 지불하는 경우 자동차 보험료 상승 및 향후 벌점 누적에 따른 불이익을 피할 수 있는 면죄부를 제공하는 것이며 교통법규위반을 범칙사항으로 인식하지 못하게 만든다.

또한, 우리나라의 교통법규 위반에 따른 제재금액은 속도위반의 경우 최저 3만원에서 최고 13만원이며, 어린이등 보호구역에서의 위반이더라도 그 액수가 2배가 아닌 최저 6만원에서 최고 16만원에 불과하다. 이는 미국의 경우 최저 \$110에서 최고 \$435로 우리나라보다 약 4배 높은 수준이며, 보호구역에서의 위반은 그 액수의 2배에 해당하는 벌금을 부과하고 있다.

앞서 살펴본 바와 같이 교통범칙금의 부과는 위반행위자에 대한 처벌의 수단과 법규위반행위를 사전에 억제하는 기능을 하고 있으므로 범칙금액이 적은 것은 법규위반행위 자체를 경시하게 만들고 위반행위자에 대한 실효적인 처벌의 기능도 하기 어렵다는 점에서 교통법규위반에 대한 제재수단으로서 범칙금액을 상향하는 법·제도 보완이 필요하다.

5.3. 차량 제한속도 감축 및 가로디자인의 변화

우리시에서는 차량제한속도 감축과 관련하여 도심제한속도 50-30 하향 시범사업을 북촌 및 소월로 등에서 시행하였고, 지난해 9월 행정안전부에서는 일정 구역 내에서 도로 구간별로 30km, 40km, 50km 등 제한속도가 다양하여 사고 유발 요인이 되었던 것을 도시부 간선도로의 제한속도를 50km/h로 일괄 설정하고, 왕복 2차로 이하 이면도로는 30km/h로 일괄 설정하는 안전속도 「50-30」 시범사업을 단계적으로 확대해 나가는 보행안전 종합대책을 발표하였다.

그러나, 법정 제한속도에 대한 하향 시행뿐만 아니라 자동차 운전자로 하여금 차량속도를 낮추게 만드는 가로디자인에 대한 정책을 병행할 필요가 있다.

포틀랜드시에서는 보행자 안전대책을 수립하면서 치명적인 교통사고가 자주 발생하는 지역의 특성으로서 차량들의 빠른 이동을 위한 4차선 이상의 넓은 도로, 보호되지 않은 보행자 횡단과 자전거 도로, 교통신호 간 거리가 먼 경우를 갖고 있는 것으로 분석하였다. 이에 따라 가로 디자인은 사람이 실수 또는 위험한 행동을 하더라도 보행자가 사고위험으로부터 안전할 수 있도록 하기 위해 자동차 운전자로 하여금 위험한 운전이 가능하지 않게 설계되도록 하고 있다.

따라서, 앞서 살펴본 바와 같이 포틀랜드시 비전제로 정책 중 가로디자인의 여러 가지 변화를 통해 차량의 통행속도를 낮출 수밖에 없는 도로의 재디자인 등의 방법을 도입할 필요가 있으며 구체적인 방법으로는 야간에 보행자 식별을 용이하게 하기 위한 가로등 추가 설치, 교통섬 및 빨간등을 적용한 횡단보도, 안전속도 제한, 차선과 물리적으로 구분되는 자전거 도로, 더 많은 횡단보도 설치, 자전거 차선과 교통섬에 의한 보행자의 횡단거리 단축 등이 있다.

5.4. 교통안전 교육 관련 공공기관 및 대중교통 운수업체 종사자와 협력

최근 동작구 소재 초등학교 앞 스쿨존에서 길을 건너던 초등학교 학생이 마을버스에 치여 숨지는 사고가 발생하였고, 한국교통안전공단에 따르면, 서울시 버스, 택시 교통사고 사망자 76%가 보행자로 버스는 정류장, 택시는 지하철역 부근에서 주로 발생한다고 하였다.

어린이 등 보호구역에서의 안전운전 뿐만 아니라 모든 도로에서 보행자의 안전을 도모하기 위해 차량운전자의 안전운전 행태가 필요하다는 점에서 우선 일반시민의 안전운전의식을 함양하기에 앞서 공공부문 즉 공공기관 운수종사자와 공공기관과 밀접한 관련이 있는 택시, 버스 등 대중교통 운수사업자와 협력관계를 구축하여 안전운전 교육 및 보행자 안전을 위한 법규 준수 교육을 선행할 필요가 있다.

〈참고 문헌〉

도로교통안전공단, 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

한국지방행정연구원, ‘생활안전형 보해환경정책 개선방안’, 2013.

한국교통연구원, 모창환·전은수, ‘보행교통사고 감소를 위한 종합적 법체계 정비방안’, 2015

한국교통연구원. 한상진·이혜진, ‘보행자 사고 감소를 위한 우회전 차량의 우선멈춤 제도화’, 2016.

경찰청, ‘교통법규 위반에 대한 효과적 제재 방안 연구’, 2008.

서울신문, “서울 보행자 안전 우회전 신호 늘린다”, 2016

Charles V.Zegeer, Max Bushell, “Pedestrian crash trends and potential countermeasures from around the world”(University of North Carolina, Highway Safety Research Center), 2010,

NHSA, ‘2017 Marks 2nd Year of 25-Year High Level of Deaths’, 2018.

Ray Thomas, ‘A Legal Guide for Persons on Foot’, 2008.

Oregon Judicial Department, Office of the State Court Administrator, “Schedule of Fines” on Violations, 2016.

PBOT, ‘Causes of Deaths and Serious Injuries on Portland Streets’, 2016.

The New York Times,

<https://www.nytimes.com/2018/02/28/business/pedestrian-deaths-marijuana.html>, 2018.2.28.