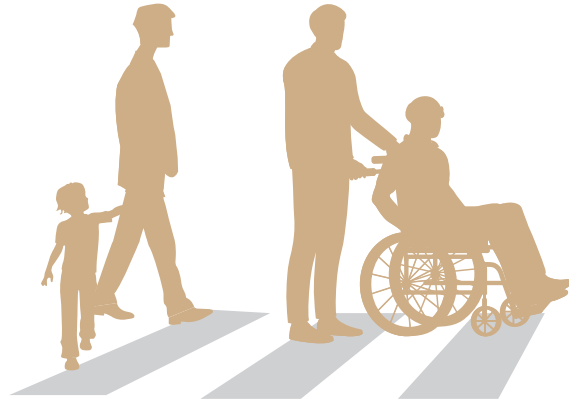


교통약자 정책 수립과 참여형 거버넌스 구축 필요

교통약자의 포용적 교통안전환경 조성방안



들어가는 말

교통약자는 특정한 물리적 조건이나 환경적 요인으로 인해 교통사고 위험이 상대적으로 높은 사람들을 포괄하는 개념이다. 신체적, 인지적 또는 사회적 조건 때문에 교통 환경에서 보호와 지원이 필요한 사람들을 의미한다. 여기에는 고령자, 어린이, 장애인, 임산부, 이동에 제약이 있는 사람뿐만 아니라 언어·문화적 차이로 교통정보 접근이 어려운 외국인도 포함된다.

이러한 교통약자에 해당하는 사람의 비율은 얼마나 될까? 작년 12월 23일 기준으로 고령자(65세 이상) 주민등록 인구가 10,024,550명으로 전체 주민등록 인구의 20%를 차지하여 초고령사회에 진입하였다. 또한, 국가통계에 따르면, 학령인구 중에 초등학교생(6~12세)이 작년 2,485천 명으로 집계되었다. 장애인은 2023년 보건복지부에 2,642천 명이 등록되었다. 단순히 고령자와 어린이 비율만 봐도 2024년 12월 기준으로 전체 주민등록

인구의 24.4%를 차지한다. 적어도 4명 중 1명은 교통약자인 셈이다.

통계에서 알 수 있듯이, 우리나라는 교통약자를 배려하고 포용하지 않으면 사회안전망이 불안해지는 저출산·고령화 인구구조에 접어들었기 때문에 일상생활 속에 항상 교통약자가 있다고 해도 과언이 아니다. 현재 정부가 추진하고 있는 사람 중심, 보행자 우선정책이 교통약자를 포용하는 방향으로 추진되어야 한다. 즉, 교통약자를 먼저 배려하는 것이 교통안전 선진국으로 도약하는 가장 빠른 지름길이라 할 수 있다.

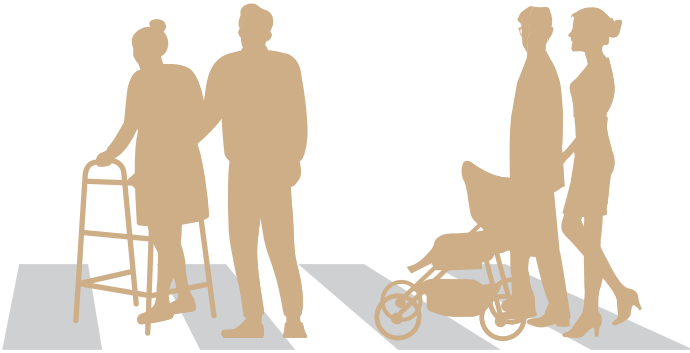
보행자 중심 교통안전 법령개정 이미 시행

교통약자를 논하는 데 있어 보행안전정책은 반드시 고려되어야 한다. 교통안전정책은 '법제도-인프라-홍보' 3박자가 유기적으로 잘 시행되어야 실효성을 높일 수 있다. 다행스럽게도 2022년 보행자 보호 강화와 관련하여 「도로교통법」이 개정되

“

교통약자가 안전하게
통행할 수 있는 도로
교통약자 중심의
도로 인프라 환경 갖춰야

”



었다. 예를 들어, 보도가 없고 중앙선이 없는 도로는 보행자가 길 가장자리가 아닌 도로 전폭을 통행할 수 있고, 운전자는 보행자와 안전한 거리를 유지하여 운전해야 한다. 차도와 보도가 분리되지 않은 보차(步車)혼용도로는 보행자 통행이 차량 통행에 우선하도록 지정하는 ‘보행자우선도로’를 신설하고, 이 구간은 속도를 20km/h 이내로 제한할 수 있다. 또한 보행자가 횡단보도를 건널 때뿐만 아니라 길을 통행하려고 할 때도 차량은 일시정지해야 한다. 더욱이 교차로 우회전 시 차량신호등이 적색일 때는 횡단보도 앞에서 일시정지한 후 우회전해야 하는데 아직 어떤 상황에서 정지해야 하는지 헷갈려 하는 운전자가 많다.

교통약자 관련 법령은 어린이보호구역 내 신호기가 없는 횡단보도에서는 보행자 통행여부에 상관없이 무조건 일시정지해야 하고, 노인보호구역을 기존 노인정과 같은 고령자 통행유발시설 이외에 전통시장, 병원 등의 장소까지 지정할 수 있도록 개정되었다.

이렇게 교통약자를 포함한 보행자를 보호하는 법령이 선진국 수준으로 강화된 지 벌써 2년이 지났다. 하지만 이러한 개정된 법령과 교통법규가 쉽고 정확하게 홍보되었는지, 도로안전시설은 적재적소에 설치되었는지 등 국민이 일상에서 얼마나 체감하고 있는지 여전히 궁금하다. 일례로 아직 ‘보행자우선도로’에서 어떤 통행규칙과 법규준수사항이 있는지 모르는 국민이 많다. 심지어 순환직으로 근무하는 공무원조차 정확히 알지 못하는 경우가 있다. 그런 측면에서 묻고 싶다. 교통사고 예방을 위한 법제도 개선사항이 실제 현장에서 올바르게 적용되고 있는가? 결국 지자체가 관련 안전사업을 추진하고, 국민에게 지속적인 홍보 활동이 있어야 법령개정의 취지와 목적을 달성할 수 있다.

교통약자 중심 인프라 구축 필요

우선, 교통약자가 안전하게 통행할 수 있는 도

로 인프라 환경이 선진국 수준으로 조성되었는지 현장점검이 필요하다. 가장 기본이 되는 보도가 설치되어 있는지, 설치되어 있다면 유효보도폭 2.0m를 확보했는지, 과속방지턱과 같은 속도저감 시설은 적절한 지점에 설치되었는지, 보도 설치가 어려운 좁은 도로는 보행자우선도로로 지정되었는지 등 관련 법령과 설계지침 준수사항을 확인할 필요가 있다.

특히, 고령자나 어린이는 뛰어서 차도를 횡단하는 경우가 빈번한데, 교통량이 많고 차량 속도가 빠른 구간은 불법주정차 단속을 강화하거나 중앙분리대나 방호울타리와 같은 무단횡단 방지시설을 설치할 필요가 있다. 단, 주의할 부분은 무단횡단 방지시설을 난립해서 설치하면 오히려 심리적으로 운전자의 과속을 조장할 수 있고 해당 가로의 보행 활성화도를 떨어뜨리는 부작용도 있기에 설치 시 유의해야 한다.

교통약자의 통행에 가장 안전한 교통환경은 먼저 차량 속도를 낮추는 것이다. “속도를 낮추면 사람이 보인다”라는 표어에서 알 수 있듯이 속도는 사고 발생 빈도와 인명피해 심각도에 직결되는 중요한 인자이다. 2021년 4월 간선도로는 50km/h, 이면도로는 30km/h로 제한속도를 단순화하고 하향하는 ‘안전속도 5030’ 정책이 전국에 시행되었다. 그런데 이 정책은 보도가 없는 골목길과 같은 보차혼용도로는 속도하향 적용의 대상구간이 아니다 보니, 여전히 보행자가 사고위험에 노출되는 사각지대로 놓여 있다. 만약 주택가 보차혼용도로에 제한속도가 명시되지 않으면 기본 제한속



자료 : 저자 직접 촬영

그림1 일본 일시정지 '토마레'



자료 : 저자 직접 촬영

그림2 스웨덴 스톡홀름 중앙보행섬

“
교통약자를 위한
가장 안전한 교통환경은
먼저 차량 속도를
낮추는 것
 ”

“

**중앙보행섬은
보행자 교통사고 예방에
크게 기여하는 안전시설**

”

도인 50km/h를 적용받게 된다. 운전자가 골목길을 50km/h로 주행하다가 보행자 사고를 일으켜도 속도위반이 아니다. 따라서 통학로나 전통시장 주변, 보행자 통행이 많은 이면도로는 제한속도를 20~30km/h로 지정하는 교통표지판과 노면표시 설치가 시급하다. 또한, 주택가, 학원가, 전통시장 등 교통약자가 많은 지역은 보행자에게 통행우선권을 부여하는 보행자우선도로를 지정하여 운전자가 먼저 조심해서 주행할 수 있도록 유도할 필요가 있다.

또한, 해외에서 보행자 사고감소에 크게 기여하고 있는 안전시설 도입도 시급하다. 대표적인 사례가 일본의 일시정지(토마레)와 유럽에 널리 설치된 중앙보행섬(Pedestrian Refuge Island)이다. 주로 이면도로에 많이 설치되어 있는데 토마레 표지판이 있는 경우에는 반드시 일시정지 후 주변을 살피고 주행해야 한다. 이를 위반하는 경우 범칙금(승용차 6만 엔)과 벌점(2점)이 부과된다. 중앙보행섬은 보행자가 도로횡단을 하는데 방향별로 접근하는 차량을 순차적으로 확인할 수 있고, 교령자 등 걸음걸이가 늦은 교통약자가 심리적으로 편안하게 횡단하도록 유도하기 때문에 보행자 교통사고 예방에 크게 기여하는 안전시설이다.



자료 : 저자 직접 촬영
그림3 삼성화재 모빌리티뮤지엄 어린이 교통안전교육



자료 : 경찰청·손해보험협회·삼성화재·한국도로교통공단 공동제작
그림4 보행안전 공익광고

교통약자 중심 교통안전교육 및 캠페인 강화

교육은 단기간 가시적으로 성과를 창출하기 쉽지 않은 영역이다. 하지만, 선진 교통문화 정착을 위해서 대국민 계도·계몽에 필요한 교육과 캠페인의

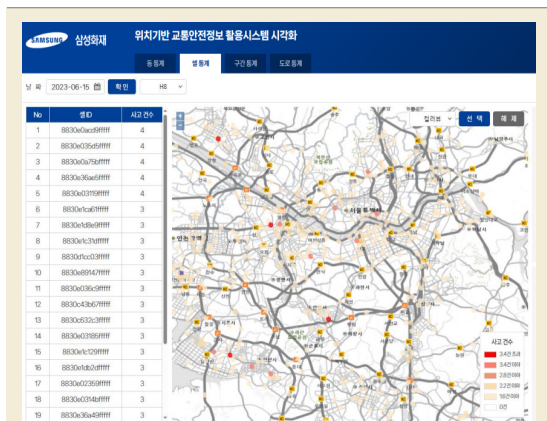
“
운전자가 **교통약자**
먼저 **배려**하고
방어 운전하는
선진국형 운전습관
개선이 중요
”

콘텐츠 발굴은 중요하다. 특히 어린이, 고령자, 장애인 등 교통약자 대상의 맞춤형 교육을 통한 교통사고 예방활동이 꾸준히 시행되어야 한다. 예를 들어, 초등학생은 저학년(1~3학년)/고학년(4~6학년)으로 구분하여 교통안전수칙을 정기적으로 교육해야 한다. 특히, 저학년은 보행 중에도 주의가 산만하여 뛰어서 차도에 진입하거나, 횡단보도에서 좌우를 살피지 않고 휴대전화를 보는 경우가 많기 때문에 특별히 이론과 체험교육을 병행할 필요가 있다. 특히 최근 우회전 시 횡단보도 부근에서 어린이 교통사고가 빈번한데 이는 운전자뿐만 아니라 어린이 보행안전교육도 반드시 필요하다. 최근 이슈가 되고 있는 보행 중 스마트폰 사용에 대해 올해 행정안전부가 발표한 대책으로, 스쿨존에 걸터다니면서 스마트폰을 사용하는 어린이에게 보행앱을 활용하여 위험경고 메시지를 표출하고 스마트폰 사용을 자제하도록 유도하는 시범사업도 적극 추진할 필요가 있다.

고령 보행자는 전통시장, 대형병원, 노인복지관 주변에서 발생하는 사고유형과 원인분석 결과를 활용하여 시청각 이론학습과 도로횡단 체험교육이 필요하다. 아울러, 운전자가 교통약자를 먼저 배려하고 방어 운전하는 선진국형 운전습관 개선도 시급하다.

빅데이터 기반 교통약자 정책 수립과 참여형 거버넌스 구축 운영

모든 정책 실행은 과학적인 데이터 분석을 통해



자료 : 삼성화재 교통안전정보활용 시스템
그림5 보험사 자료 활용한 사고건수 시각화



자료 : 안전속도 5030 백서
그림6 민관합동 안전속도 5030 협의회

현황을 파악하여 개선대책을 수립하고, 사업효과를 평가하는 일련의 과정을 수행해야 한다. 스쿨존, 통학로, 실버존 등 교통약자 사고가 자주 발생하는 지역 또는 사고 위험성이 높은 장소를 파악하고, 해당 지점에 대한 개선대책을 수립·실행하는 것이 중요하다. 교통사고 분석자료는 기존 경찰DB 사고건수보다 약 6배 많은 보험사 DB 활용도 적극 검토할 필요가 있다. 특히 특정 보험사는 방향별 사고위치 자료를 수집하고 있어 그 활용도가 높을 것으로 판단된다. 개선대책으로는 교통신호체계 및 도로 기하구조 개선, 제한속도 하향, 사고다발지점 단속장비 및 CCTV 설치, 교통정온화 기법 도입, 교육·캠페인 등을 예로 들 수 있다. 이러한 대책의 실행력을 높이려면 이해당사자 간의 협력체계 구축이 무엇보다 중요하다. 정부, 지자체, 민간기업, 시민단체, 지역사회가 동참하는 참여형 거버넌스 구축을 통해 교통약자를 위한 포용적이고 안전한 교통환경 조성에 힘써야 한다. 이와 더불어 기업은 교통약자를 위한 기술개발 투자와 사회공헌사업을 추진하고, 지역사회는 교통약자를 위한 봉사활동을 전개하는 것도 중요한 역할 중 하나이다.

교통약자가 안전하게 이동할 수 있는 사회 구현

지금까지 ‘법제도-인프라-교육-협력체계’에 대해 언급하였는데, 각 부문별로 유기적인 연결고리가 거시적/미시적 관점에서 잘 융합되어 추진되어야 한다. 교통사고는 불특정 다수가 아주 드물게, 임

의적으로 발생하여 예측하기 어렵고, 한번 사고가 발생하면 인간의 사회 활동과 생명에 치명적인 영향을 끼치기 때문에 무엇보다 교통안전망이 절대적으로 필요하다.

최근 사회적 이슈로 부각된 교통약자 사망사고 사례로는 2024년 9명의 사망자가 발생한 서울시청역 앞 역주행 급발진 사고, 2023년 대전 스쿨존 음주운전과 부산 대형화물차 보도 돌진으로 인한 어린이 사고가 있다. 똑같은 사고가 다시는 발생하지 않도록 교통약자 안전장치가 마련되어야 한다. 교통약자를 포용하는 교통안전정책은 사고예방 활동과 사고발생 시 피해 경감을 함께 고려해야 하는데, 바둑의 복기처럼 ‘Plan(계획)-Do(실천)-See(평가)’의 과정을 충실히 피드백하는 노력을 간과해서는 안 된다. 이러한 체계적인 일련의 과정이 과학적인 프로세스와 선제적 대응으로 작동한다면 더 안전하고 포용적인 사회를 만드는 데 기여할 수 있다.

다양한 교통수단과 서비스가 출현하고 있는 모빌리티 시대에 교통약자와 보행자 안전을 증진하고, 도시교통체계를 개선하면 결국 모든 주민이 안전하고 편안하게 이동할 수 있는 삶의 공간으로 발전할 것이다. 교통약자가 안전한 사회가 궁극적으로 모든 국민이 안전한 사회로 발전한다는 의미이다. 이를 통해 우리나라는 교통안전 선진국으로 도약하고, 궁극적으로 교통사망자 제로화 비전을 실현할 수 있는 한 단계 성숙된 사회안전망이 조성되기를 기대해본다. 