



제418회국회(정기회)
제1차 행정안전위원회

도로교통법 일부개정법률안

검 토 보 고

〈횡단보도 설치시 교차로와의 이격거리(5미터) 의무화〉

■ 김예지의원 대표발의(의안번호 제2200593호)

2024. 9.

행 정 안 전 위 원 회

전 문 위 원 서 기 영

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	2

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 김예지의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2024. 6. 18.
3. 회 부 일 : 2024. 6. 19.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법상 운전자는 보행자가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선)에서 일시정지하도록 규정하고 있음.

그런데 이러한 보행자 보호의무 규정에도 불구하고 우회전 차량에 의한 보행자 사고가 꾸준히 발생하고 있음. 또한 현행법상 횡단보도의 설치기준은 하위법령에 위임되어 있는데, 우회전 차량에 의한 사고의 주요원인은 횡단보도가 교차로에 너무 근접하게 설치되어 우회전하는 차의 운전자가 보행자를 인식하기 어렵기 때문이라는 의견이 있음.

이에 시·도경찰청장이 교차로에 횡단보도를 설치하는 경우 교차로의 가장자리로부터 5미터 이상의 이격거리를 두도록 법률에 규정함으로써 교차로에서 횡단보도를 통행하는 보행자의 교통안전을 제고하려는 것임(안 제10조제1항).

Ⅲ. 검토의견

개정안은 시·도경찰청장이 교차로에 횡단보도 설치시 교차로의 가장자리로부터 5미터 이상의 거리를 두도록 법률에 규정하는 것임(안 제10조제1항).

현행	개정안
제10조(도로의 횡단) ① 시·도경찰청장은 도로를 횡단하는 보행자의 안전을 위하여 행정안전부령으로 정하는 기준에 따라 횡단보도를 설치할 수 있다. <u><후단 신설></u>	제10조(도로의 횡단) ① ----- ----- ----- ----- -----. <u>이 경우 교차로에 설치되는 횡단보도는 정당한 사유가 없는 한 교차로의 가장자리로부터 5미터 이상 거리를 두고 설치하여야 한다.</u>
② ~ ⑤ (생략)	② ~ ⑤ (현행과 같음)

현행법은 횡단보도 설치기준에 관하여 행정안전부령에 위임하고 있으며, 이에 따라 「도로교통법 시행규칙」은 횡단보도표시와 횡단보도표지판 등에 관하여 규정하고 있는데, 교차로에서 횡단보도를 설치하는 위치에 관하여는 규정을 두고 있지 않음.

— < 「도로교통법 시행규칙」 > —

제11조(횡단보도의 설치기준) 시·도경찰청장은 법 제10조제1항에 따라 횡단보도를 설치하려는 경우에는 다음 각 호의 기준에 적합하도록 해야 한다.

1. 횡단보도에는 별표 6에 따른 횡단보도표시와 횡단보도표지판을 설치할 것
2. 횡단보도를 설치하고자 하는 장소에 횡단보행자용 신호기가 설치되어 있는 경우에는 횡단보도표시를 설치할 것
3. 횡단보도를 설치하고자 하는 도로의 표면이 포장이 되지 아니하여 횡단보도표시를 할 수 없는 때에는 횡단보도표지판을 설치할 것. 이 경우 그 횡단보도표지판에 횡단보도의 너비를 표시하는 보조표지를 설치하여야 한다.
4. 횡단보도는 육교·지하도 및 다른 횡단보도로부터 다음 각 목에 따른 거리 이내에는 설치하지 않을 것. 다만, 법 제12조 또는 제12조의2에 따라 어린이 보호구역, 노인 보호구역 또는 장애인 보호구역으로 지정된 구간인 경우 또는 보행자의 안전이나 통행을 위하여 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 그렇지 않다.

가. 법 제2조제1호에 따른 도로로서 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」 제3조 제1항에 따른 도로 중 집산도로(集散道路) 및 국지도로(局地道路): 100미터

나. 법 제2조제1호에 따른 도로로서 가목에 따른 도로 외의 도로: 200미터

또한, 현행법은 운전자에게 보행자가 횡단보도를 통행하고 있는 때 뿐만 아니라 통행하려고 하는 때에도 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 않도록 횡단보도 앞에서 일시정지하도록 하고(「도로교통법」 제27조), 교차로 우회전 시 전방 차량 신호가 적색인 경우 일시정지할 것을 의무화하고 있음(동법 시행규칙 제6조 별표2).¹⁾

1) 「도로교통법」 제27조(보행자의 보호) ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 **통행하려고 하는 때에는** 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다.(2022.1.11.개정, 2022.7.12.. 시행)

「도로교통법 시행규칙」 제6조 별표2(차량신호의 의미, 2023.1.21.개정, 2023.1.22. 시행)

적색의 등화	1. 차마는 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지해야 한다. 2. 차마는 우회전하려는 경우 정지선, 횡단보도 및 교차로의 직전에서 정지한 후 신호에 따라 진행하는 다른 차마의 교통을 방해하지 않고 우회전 할 수 있다. 3. 제2호에도 불구하고 차마는 우회전 삼색등이 적색의 등화인 경우 우회전 할 수 없다.
--------	--

이러한 보행자 보호관련 규정에도 불구하고 우회전 차량에 의한 보행자 사고가 꾸준히 발생하고 있는데, 사고의 주요 원인 중 하나로 우회전하는 차의 운전자가 보행자를 인식하기 어렵게 만드는 ‘사각지대’²⁾가 발생하기 때문이라는 의견이 있음.

<교차로 횡단보도 사고율 등 현황>

(단위: 건, 명)

구 분	‘19년	‘20년	‘21년	‘22년	‘23년
사고 발생	20,235	18,538	17,957	18,018	18,198
사망자	139	131	136	104	120
보행사망자	68(49%)	68(52%)	77(57%)	58(56%)	63(53%)

자료: 경찰청

자동차 사각지대는 운전자의 운전 시야의 장애 요인으로 근접 차량이나 보행자를 보지 못하는 영역을 의미하는데, 사각지대에서 우회전 차량이 보행자를 발견하지 못하여 사고가 발생하는 경우가 있음.

우회전 일시정지 의무화 규정은 운전자에게 주의의무를 부과하는데 초점이 있으므로 개별 운전자의 법규 준수 여부 및 주의 정도에 따라 사고위험 차이가 있다고 할 수 있는바,

개정안은 시·도경찰청장이 교차로에 횡단보도를 설치하는 경우 교차로의 가장자리로부터 5미터 이상의 거리를 두도록 함으로써 운전자가 우회전시 보행자를 인식할 수 있도록 하여 사고를 방지하기 위한 것으로 입법 취지는 타당한 것으로 보임.

2) 자동차가 교차로에서 우회전할 때 구조적으로 조수석 필러와 교차로 위에 놓인 가로등, 광고물, 가로수 등으로 운전자의 시야를 방해하는 사각지대가 존재함.

다만, 개정안과 같이 교차로 가장자리로부터 ‘5미터 이상’이라는 일률적 기준을 법률에 규정하여 횡단보도 설치를 의무화할 경우 도로 구조 및 특성, 차량·보행자 통행량 등 교통여건에 따라 횡단보도 설치가 부적합거나 물리적으로 곤란한 경우³⁾ 탄력적 대응이 어려울 수 있으므로, 구체적인 이격거리를 정부에 위임하는 방안에 대한 입법정책적 검토가 필요하다고 봄.

경찰청은 개정안의 취지는 공감하나 횡단보도의 설치는 도로 구조 및 특성, 차량·보행자 통행량 등 교통환경 변화에 탄력적으로 대응할 수 있도록 하위법령에 위임하여 규정하는 것이 적절하며, 현재 관련 연구용역 결과⁴⁾를 참고하여 횡단보도는 교차로 시작점에서 3미터 이격하도록 ‘교통 노면표시 설치·관리 업무편람’에 권장사항으로 반영⁵⁾하고 있다는 점을 고려할 필요가 있다는 의견임.

참고로 재원 부담 관련하여 국회예산정책처 비용추계에 따르면 추가 재정소요는 향후 5년간 총 8,041억원~4조 200억원(연평균 1,608억원~8,040억원)으로 예상되고 있음.

3) 예컨대, 도심의 복잡한 교차로에서는 물리적으로 5m 이상의 이격거리를 확보하기 어려울 수 있으며, 교차로 주변 지장물(가로등, 전신주, 한전시설 등)에 의하여 횡단보도 위치 조정이 제한될 수 있음.

4) 교차로 가장자리로부터 3m가량 이격시키는 것이 교차로 확대에 따른 지체 영향이 적고 안전성 측면에서도 가장 효과가 높은 것으로 분석됨([참고자료] 참조).

▶ 연구명 : 「교통사고 예방을 위한 교차로 통행방법 연구」
▶ 연구기관 : 도로교통공단
▶ 연구기간 : '23. 8~11월 <4개월>
▶ 주요내용 : 보행자 동선, 보행자·자동차 간의 상충 가능성, 보행자 식별성, 우회전 차량 대기에 따라 후속 차량에 미치는 영향 등을 고려하여 적정 이격거리에 대한 연구 진행

5) 경찰청, 「교통 노면표시 설치·관리 업무편람」 77p ('24. 5월 개정)

문 의 처
02)6788-5344

<참고> 「교통사고 예방을 위한 교차로 통행방법 연구」

- 연구기관 : 도로교통공단
- 연구기간 : '23. 8~11월 <4개월>
- 연구결과

- ▶시뮬레이션을 통해 횡단보도 위치조정에 따른 분석을 실시한 결과,
 - 보행안전측면에서 살펴보면 횡단보도의 위치가 교차로에서 멀어질수록 차량이 대기할 수 있는 공간의 확보와 더불어 우회전 차량이 횡단보도에 진입하기 전 보행신호가 먼저 들어와 차량이 보행자 보호의무를 지킬 수 있도록 하는 효과가 나타나는 것으로 확인됨
 - 소통측면에서는 직진차량의 비율이 높은 교차로에서는 횡단보도 위치조정에 따른 지체가 크게 나타나지는 않았으며 우회전 시 횡단보도 신호에 정지를 준수하는 차량이 늘어나기 때문에 회전교통량이 많을수록 지체가 높아지는 것으로 분석되었다. 또한 우회전 도류화가 있는 지점은 대부분 회전차량이 많기 때문에 횡단보도 위치조정을 할 경우 오히려 안전 및 소통이 악화되는 모습이 나타날 수 있을 것으로 판단됨
 - 보행자 편의성 측면에서는 횡단보도가 후퇴할수록 보행자의 이동동선이 멀어져 대각통행, 횡단보도 외 통행이 급격히 높아질 가능성이 존재하므로 적절한 통행이 이루어질 수 있도록 기하구조에 따른 적절한 위치를 결정이 필요함
- ▶ 위 분석결과를 바탕으로 횡단보도 설치 위치는 교차로로부터 교차로 곡선부가 끝나는 지점(3m)에 설치하는 것을 원칙으로 하도록 제시함