



제426회국회(임시회)
제2차 행정안전위원회

보행안전 및 편의증진에 관한 법률 일부개정법률안 검 토 보 고

〈보행자길 통행 대상 확대 및 지자체장의 마을주민
보호구간 지정 권한 신설 등〉

■ 이만희의원 대표발의(의안번호 제2209001호)

2025. 7.

행 정 안 전 위 원 회

전 문 위 원 나 아 정

목 차

I . 제안경 위	1
II . 제안이유	1
III . 주요내용	2
IV . 검토의견	3
1. 보행자길의 통행 대상 확대	3
2. 지방자치단체의 장이 지역 특성에 맞는 보행안전시설 기준을 적용할 수 있는 법적 근거 마련	6
3. 지방자치단체의 장의 마을주민 보호구간 지정 권한 신설	12

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 이만희의원 등 11인
2. 제안연월일 : 2025. 3. 17.
3. 회부연월일 : 2025. 3. 18.

II. 제안이유

최근 디지털 사회로의 전환과 함께 배달, 순찰, 청소, 안내 등 다양한 기능을 가진 실외이동로봇이 상용화되고 있음. 실외이동로봇이 보행자와 함께 보도를 안전하게 다닐 수 있도록 「도로교통법」이 개정(‘23.4월)됨에 따라 보도를 포함하는 ‘보행자길’에서도 통행이 가능하도록 할 필요가 있으며, 고령인구 증가에 따라 노약자가 이용하는 다양한 보행보조용 기구들도 교통약자의 보행안전을 보장하기 위해 ‘보행자’의 범위에 포함할 필요가 있음

또한, 많은 사상자를 낸 서울시청역 앞 차량의 인도 돌진사고(‘24.7.1) 이후 ‘차량돌진 방어용 블라드’ 등 새로운 유형의 보행안전시설의 필요성이 제기되어, 특별시장등이 지역특성에 맞게 적용할 수 있는 시설기준을 신속히 마련할 수 있도록 법적 근거를 제공할 필요가 있음

한편, 고령자 비율이 높고 교통사고 위험도 큰 읍·면지역 마을통과도로는 보행공간이 없는 곳이 많고 차량 속도가 높아 교통사고 위험

요인이 상존하는 실정임. 일부 지자체에서 지방도 등 관할 도로에서 ‘마을주민 보호구간’을 지정하여 환경개선 사업을 추진하고 있으나, 보행자의 안전을 위해 지자체에서 보다 적극적인 역할을 할 수 있도록 법적인 근거를 마련할 필요가 있음.

Ⅲ. 주요내용

- 가. ‘보행자’의 범위에 ‘노약자용 보행기 이용자’ 추가, ‘보행자길’에 보행자 외 ‘실외이동로봇’도 통행이 가능하도록 함(제2조제1호 개정)
- 최근 상용화된 실외이동로봇의 활성화 전망에 따라 보행자길 통행을 위한 법적 근거 마련
- 나. 지자체 장이 지역 및 도로 특성에 맞게 볼라드 등 보행안전시설을 설치할 수 있는 법적 근거 마련 (제15조제3항 개정)
- 다. 지자체 장의 마을주민 보호구간 지정 권한 신설 (안 제17조의4 신설)고령화 비율이 높은 읍·면지역 주민 교통사고 예방을 위해 지자체 장에게 관할 일반도로에 마을주민 보호구간 지정권한 부여

IV. 검토의견

1. 보행자길의 통행 대상 확대

개정안은 보행자길의 통행 대상으로 실외이동로봇과 노약자용 보행기 이용자를 추가하려는 것임(안 제2조제1호).

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. “보행자길”이란 보행자(유모차 및 행정안전부와 국토교통부의 공동부령으로 정하는 보행보조용 의자차를 포함한다. 이하 같다)의 통행을 위한 장소로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다. 가. ~ 아. (생략) 2. 3. (생략)	제2조(정의) ----- -----. 1. ----- ----- ----- -- 의자차와 노약자용 보행기 등을 이용하여 통행하는 사람을 --- 같다)와 「도로교통법」 제2조제21호의3에서 정하는 실외이동로봇 ---. 가. ~ 아. (현행과 같음) 2. 3. (현행과 같음)

현행법은 보도(歩道), 길가장자리구역, 횡단보도, 보행자전용도로, 공원구역 등을 보행자의 통행을 위한 장소를 보행자길로 정의하면서, 보행자의 범위에 유모차 및 휠체어 등 보행보조용 의자차를 포함하고 있음¹⁾.

1) 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. “보행자길”이란 보행자(유모차 및 행정안전부와 국토교통부의 공동부령으로 정하는 보행보조용 의자차를 포함한다. 이하 같다)의 통행을 위한 장소로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.
가. 「도로교통법」 제2조제10호에 따른 보도
나. 「도로교통법」 제2조제11호에 따른 길가장자리구역

최근 고령인구의 증가 등으로 인해 노약자의 보행을 보조하기 위한 기구의 이용 역시 증가하고 있고, 자율주행 로봇 분야의 기술 발전으로 인해 물류, 방역, 치안 등 다양한 분야에서 실외이동로봇의 활용도가 높아지고 있음.

이러한 현실을 반영하여 「도로교통법」은 “보도”를 이용할 수 있는 보행자의 범위에 2021년 10월에는 “노약자용 보행기를 이용하는 사람”을, 2023년 10월에는 “실외이동로봇”을 포함하였음²⁾.

그런데 “보도”를 포함한 다양한 형태의 보행자길에 대하여 규정하고 있는 현행 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에서는 “보행자”의 범위에 “노약자용 보행기 이용자”와 “실외이동로봇”이 제외되어 있어 교통약자의 보호에 관한 법률의 공백이 있다는 지적이 있음.

이에 개정안은 “보행자길”을 통행할 수 있는 대상으로 “노약자용 보행기 이용자”와 “실외이동로봇”을 추가하려는 것으로, 현행 「도로교통법」과의 일관성을 확보하고, 교통약자의 보행안전을 강화하며,

다. 「도로교통법」 제2조제12호에 따른 횡단보도(이하 “횡단보도”라 한다)

라. 「도로교통법」 제2조제31호에 따른 보행자전용도로

마. 「자연공원법」 제2조제5호에 따른 공원구역 및 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 도시공원 안에서 보행자의 통행에 제공되는 장소

바. 「항만법」 제2조제5호라목에 따른 항만친수시설 중 보행자의 통행에 제공되는 장소

사. 지하보도, 육교, 그 밖의 도로횡단시설

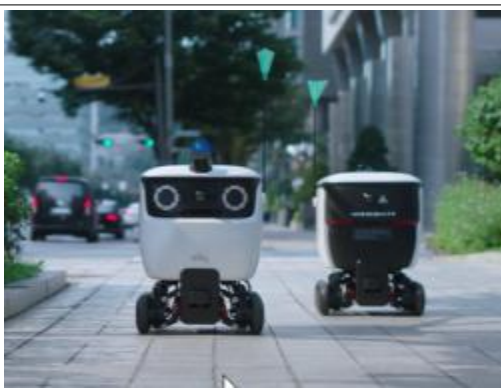
아. 그 밖에 통학로, 탐방로, 산책로, 등산로, 숲체험코스, 골목길 등 불특정 다수의 보행자가 통행할 수 있도록 공개된 장소

2) 「도로교통법」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

10. “보도”(歩道)란 연석선, 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 경계를 표시하여 보행자(유모차, 보행보조용 의자차, 노약자용 보행기 등 행정안전부령으로 정하는 기구·장치를 이용하여 통행하는 사람 및 제21호의3에 따른 실외이동로봇을 포함한다. 이하 같다)가 통행할 수 있도록 한 도로의 부분을 말한다.

최근 상용화되고 있는 실외이동로봇의 활성화를 장려할 수 있을 것으로 기대된다는 점에서 타당한 입법조치로 보임.

<「도로교통법」상 보도에 통행이 가능한 기구·장치>

구 분	현 황		
보행보조용 의자차 *보행안전법 반영			
	수동휠체어	전동 휠체어	의료용 스쿠터
노약자용 보행기 *도로교통법 개정('21.10.) *보행안전법 미반영			
	기본형 * 노인, 장애인이 잡고 걷는 용도로 활용 (바퀴달린 사다리 형태)		확장형 * 바구니, 의자, 제동기 포함
실외이동로봇 *도로교통법 시행('23.10.) *보행안전법 미반영			
			
* (안전운행대상) 500kg 미만, 시속 15km/h 이하 * 지능형로봇법 근거(산업부) * (시범 사업) 요기요 송도 로봇배달 서비스('24.9월), 성남시 배달서비스('24.9월)			

* 자료: 행정안전부

2. 지방자치단체의 장이 지역 특성에 맞는 보행안전시설
기준을 적용할 수 있는 법적 근거 마련

개정안은 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(이하 “특별시장등”이라 함)가 관할 지역의 특성을 고려하여 현행 법령과 다른 보행자의 안전을 위한 별도의 구조 및 기준을 적용할 수 있는 근거를 마련하려는 것임(안 제15조제3항).

현행	개정안
제15조(보행안전 및 편의증진 시설의 설치) ①·② (생략) ③ 제1항 각 호에 따른 시설의 구조 및 기준 등 필요한 사항은 행정안전부와 국토교통부의 공동부령으로 정한다. <단서 신설> <후단 신설>	제15조(보행안전 및 편의증진 시설의 설치) ①·② (현행과 같음) ③ ----- ----- ----- ----- <u>. 다만, 특별시장등은 관할 지역의 보행자의 안전을 위해 필요한 경우 별도의 구조 및 기준을 적용할 수 있다.</u> 이 경우 행정안전부장관과 국토교통부장관의 승인을 거쳐야 한다.

현행법은 특별시장등이 보행자의 안전을 확보하고 통행 편의를 증진하기 위하여 필요하다고 인정하면 보행환경개선지구 안의 도로에 차량 속도 저감시설, 횡단보도, 교통신호기, 보행자길 안내시설 및 그 밖에 “행정안전부와 국토교통부의 공동부령으로 정하는 것” 등을 설치

할 수 있도록 하고 있음³⁾.

이에 따라 현행 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률 시행규칙」은 “행정안전부와 국토교통부의 공동부령으로 정하는 것”을 ① 보도(歩道)용 방호(防護)울타리, ② 조명시설, ③ 장애인용 음향안내시설, ④ 영상정보처리기기, ⑤ 자동차 진입억제용 말뚝, ⑥ 점자블록 등 6개 유형의 시설로 규정하고, 각 시설의 구조 및 기준을 마련하고 있음⁴⁾.

그런데, 지난 2024년 7월 발생한 서울시청역 인근 차량의 인도 돌진 사고로 인해 ‘차량 돌진 방어용 볼라드⁵⁾’와 같이 기존의 보행자 안전

-
- 3) 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제15조(보행안전 및 편의증진 시설의 설치) ① 특별시장등은 보행자의 안전을 확보하고 통행 편의를 증진하기 위하여 필요하다고 인정하면 보행환경개선지구 안의 도로에 다음 각 호의 시설을 우선적으로 설치할 수 있다.
1. 차량 속도 저감시설
 2. 횡단보도, 교통섬 등 보행자의 안전을 위한 시설
 3. 횡단보도가 없는 도로에서의 보행자 횡단을 방지하기 위한 시설
 4. 보행자 우선통행을 위한 교통신호기
 5. 보행자의 이동 편의증진을 위한 대중교통정보 알람시설과 주변 지역 보행자길 안내시설
 6. 그 밖에 보행자의 안전과 통행 편의를 높이기 위한 시설로서 행정안전부와 국토교통부의 공동부령으로 정하는 것
- ② 특별시장등은 도로에 제1항 각 호의 시설을 설치할 때에는 미리 다음 각 호의 자와 협의하여야 한다.
1. 해당 지역을 관할하는 시·도경찰청장 또는 경찰서장
 2. 해당 도로의 관리청
 3. 그 밖에 다른 법령에 따라 해당 지역을 관할하는 관계 행정기관의 장
- ③ 제1항 각 호에 따른 시설의 구조 및 기준 등 필요한 사항은 행정안전부와 국토교통부의 공동부령으로 정한다.
- 4) 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률 시행규칙」 제5조(보행환경개선지구 안의 도로에 설치할 수 있는 시설 등) ① 법 제15조제1항제6호에서 “행정안전부와 국토교통부의 공동부령으로 정하는 것”이란 다음 각 호의 시설을 말한다.
1. 보도(歩道)용 방호(防護)울타리
 2. 조명시설
 3. 장애인용 음향안내시설
 4. 「개인정보 보호법」 제2조제7호에 따른 영상정보처리기기(이하 “영상정보처리기기”라 한다)
 5. 자동차 진입억제용 말뚝
 6. 점자블록
- ② 법 제15조제3항에 따른 보행안전 및 편의증진 시설의 구조 및 기준은 별표 1과 같다.
- 5) 볼라드(bollard): 자동차가 인도(人道)에 진입하는 것을 막기 위해 차도와 인도 경계면에 세워둔 구조물

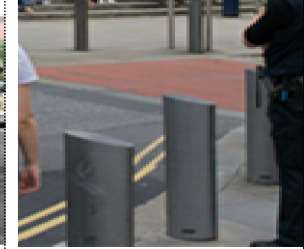
시설보다 강화된 기준이 적용된 새로운 유형의 시설 설치 필요성이 제기되었음.

<주요 보행안전시설물 현황>

구분	보도용 방호울타리	보행자용 방호울타리	차량진입억제용 말뚝
사진			
주요 기능	차량으로부터 보행자 보호	보행자 횡단방지 및 보행자 추락방지	시설물 식별로 차량진입 억제
규격	○ 높이 : 60~100cm	○ 높이 : 110~120cm	○ 지름 : 10~20cm ○ 높이 : 80~100cm ○ 간격 : 1.5m
재질	알루미늄 / 스틸	알루미늄 / 스틸	스틸 / 우레탄
강도	○ 도시부 도로는 차량용 방호울타리 SB1등급* 적용 * 55km/h 속도의 8톤 차량이15° 각도로 충돌시 저항력	○ 수직력 : 100kgf/m * 100kg의 성인 한명이 올라간 무게를 견디는 구조물 강도 ○ 수평력 : 250kgf/m * 달리는 자전거의 충격을 막을 수 있는 구조물 강도	○ 보행자 등의 충격을 흡수할 수 있는 재료로 하되, - 속도가 낮은 자동차의 충격에 견딜 수 있는 구조 (정량적 기준은 없음) * 보행안전법, 교통약자법 근거
근거	○ 도로안전시설 설치 및 관리 지침 * 도로법 행정규칙(국토부 예규)	○ 도로안전시설 설치 및 관리 지침 * 도로법 행정규칙(국토부 예규)	○ 보행안전법 시행규칙 별표1 ○ 교통약자법 시행규칙 별표2 ○ 보도 설치 및 관리지침 * 도로법 행정규칙(국토부 예규)

* 자료: 행정안전부

[차량 진입억제용 말뚝과 차량돌진 방어용 블라드 비교]

			
차량진입억제용 말뚝 (시설물 식별로 차량진입 억제)		강화된 블라드 (해외사례, 차량돌진 시 방어 가능)	

* 자료: 행정안전부

이에 개정안은 특별시장등이 관할지역의 특성을 고려하여 기존의 시설과는 별도의 구조 및 기준을 적용할 수 있는 근거를 마련하고, 이 경우 행정안전부장관과 국토교통부장관의 승인을 거치도록 함으로써 보다 안전한 보행환경을 조성하려는 것으로, 그 취지는 긍정적인 것으로 보임.

다만, 개정안과 관련하여서는 보행자 안전시설에 대한 사항을 공동으로 주관하고 있는 행정안전부와 국토교통부가 상반된 의견을 제시하고 있음.

먼저, 국토교통부에 따르면, 「도로법」상 “도로”는 보도와 과속방지턱·방호울타리·도로 조명시설 등 도로안전시설을 포함⁶⁾하며, 도로

6) 「도로법」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “도로”란 차도, 보도(歩道), 자전거도로, 측도(側道), 터널, 교량, 육교 등 대통령령으로 정하는 시설로 구성된 것으로서 제10조에 열거된 것을 말하며, 도로의 부속물을 포함한다.
2. “도로의 부속물”이란 도로관리청이 도로의 편리한 이용과 안전 및 원활한 도로교통의 확보, 그 밖에 도로의 관리를 위하여 설치하는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설 또는 공작물을 말한다.

가. 주차장, 버스정류시설, 휴게시설 등 도로이용 지원시설

나. 시선유도표지, 중앙분리대, 과속방지시설 등 도로안전시설

안전시설에 관한 구조 및 성능기준 등은 국토교통부 훈령인 「도로안전시설 설치 및 관리지침」에서 세부적으로 규정⁷⁾하고 있는데,

“차량돌진 방어용 볼라드”와 같은 시설은 도로안전시설에 해당하므로, 「도로법」 및 관계법령이 아닌 다른 법률에 별도의 시설 기준 적용 근거를 마련하는 것은 일관성 있는 법 적용을 저해할 우려가 있어 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

반면, 행정안전부는 「도로법」상 도로안전시설은 차량안전을 위한 충격흡수시설, 시선유도표지 등이며, 「보행안전법」상 보행자 안전시설은 자동차진입억제용 말뚝, 점자블록 등으로, 용도에 따라 시설을

다. 통행료 징수시설, 도로관제시설, 도로관리사업소 등 도로관리시설

라. 도로표지 및 교통량 측정시설 등 교통관리시설

마. 낙석방지시설, 제설시설, 식수대 등 도로에서의 재해 예방 및 구조 활동, 도로환경의 개선·유지 등을 위한 도로부대시설

바. 그 밖에 도로의 기능 유지 등을 위한 시설로서 대통령령으로 정하는 시설

제54조(보도의 설치 및 관리) ① 도로관리청은 보행자의 안전과 차량의 원활한 통행을 위하여 필요하다고 인정되면 도로에 보도를 설치하고 관리할 수 있다.

7) 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」 제38조(도로안전시설 등) ① 교통사고를 방지하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 시선유도시설, 방호울타리, 충격흡수시설, 조명시설, 과속방지시설, 도로반사경, 미끄럼방지시설, 노면요철포장, 긴급제동시설, 안개지역 안전시설, 횡단보도육교(지하횡단보도를 포함한다) 등의 도로안전시설을 설치하여야 한다.

② 도로의 부속물을 설치하는 경우에는 교통약자의 통행 편의를 고려하여야 하며, 필요하다고 인정되는 경우에는 교통약자를 위한 별도의 시설을 설치하여야 한다.

③ 자동차의 속도를 낮추고 통행량을 줄이기 위해 필요하다고 인정되는 곳에는 교통정온화 시설을 설치할 수 있다.

「도로안전시설 설치 및 관리지침」(예규)

○ 제1편 시선유도시설 : 도로 끝 및 도로선형을 명시하여 주간 및 야간에 운전자의 시선을 유도하기 위하여 설치하는 시설

○ 제2편 조명시설 : 도로 이용자가 안전하고 불안감 없이 통행할 수 있도록 적절한 시각 정보를 제공하기 위해 도로를 조명하는 도로안전시설

○ 제3편 차량방호 안전시설 : 주행중 진행 방향을 잘못 잡은 차량이 길 밖, 또는 대향 차로 등으로 이탈하는 것을 방지하거나 차량이 구조물과의 직접적인 충돌을 방지하여 차량 탑승자 및 차량, 보행자 또는 도로변의 주요 시설을 안전하게 보호하기 위하여 설치하는 시설

※ 방호울타리 등급, 설계 및 성능기준 등 명시

○ 제4편 기타안전시설 : 미끄럼방지시설, 과속방지턱, 도로반사경, 장애인 안전시설, 낙석방지시설, 도로전광표시, 약천후구간, 터널 및 장대교량 설치 시설, 노면요철포장, 무단횡단 금지시설, 낙하물방지시설

구분할 수 있으며, 방호울타리 등 보행·도로안전 혼용시설은 국토교통부의 승인 과정을 통해 사전 협의가 가능하므로 개정안의 시행에 따른 법 적용의 일관성 저해 우려는 없을 것으로 판단된다는 입장임.

따라서 개정안의 내용을 어느 법령에 규정하는 것이 바람직한지에 대하여는 국토교통부와 행정안전부의 의견을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있음.

3. 지방자치단체의 장의 마을주민 보호구간 지정 권한 신설

개정안은 특별시장등이 마을주민을 교통사고의 위험으로부터 보호하기 위하여 마을 통과도로의 일정 구간을 마을주민 보호구간으로 지정하여 자동차 등의 통행속도를 제한하고 안전시설을 설치하는 등 필요한 조치를 할 수 있는 권한을 신설하려는 것임(안 제17조의4 신설).

현행	개정안
<신설>	제17조의4(마을주민 보호구간의 지정 등) ① 특별시장등은 마을주민을 교통사고의 위험으로부터 보호하기 위하여 「도로교통법 시행규칙」 제19조제1항제1호나목에 해당하는 도로로서 다음 각 호에서 정하는 마을 통과도로의 일정 구간을 마을주민 보호구간으로 지정하여 자동차 등의 통행속도를 제한하고 안전시설을 설치하는 등 필요한 조치를 할 수 있다. 1. 보행자 교통사고가 많이 발생하는 구간 2. 도로의 횡단 등 보행 통행량이 많은 구간 3. 주민들이 지정을 요청하는 구간 4. 그 밖에 마을주민을 보호하기 위하여 특별시장등이 필요하다고 인정하는 구간

현행	개정안
	② 특별시장등은 제1항에 따라 지정한 마을주민 보호구간에서 마을주민의 안전을 위하여 다음 각 호의 시설 또는 장비를 설치할 수 있다. 1. 보도 및 횡단보도 2. 차량 속도 저감시설 3. 그 밖에 마을주민의 교통안전을 위해 행정안전부와 국토교통부의 공동부령으로 정하는 시설 또는 장비 ③ 특별시장등은 제1항 및 제2항에 따른 조치를 할 때는 미리 관할 시도 경찰청장 및 경찰서장과 협의하여야 한다. ④ 제1항에 따른 마을주민 보호구간의 지정·해제 절차 및 기준 등에 필요한 사항은 행정안전부와 국토교통부의 공동부령으로 정한다.

거주 인구수가 많지 않고 고령자 비율이 높은 읍·면지역 마을의 경우 마을을 통과하는 도로에 보행공간이 제대로 마련되지 않아 사고의 위험이 높다는 지적이 지속적으로 제기되고 있음.

이에 개정안은 특별시장등이 도시지역이 아닌 지역의 일반도로⁸⁾로서

① 보행자 교통사고가 많이 발생하는 구간, ② 도로의 횡단 등 보행 통행량이 많은 구간, ③ 주민들이 지정을 요청하는 구간, ④ 그 밖에 마을주민을 보호하기 위하여 특별시장등이 필요하다고 인정하는 구간을 “마을주민 보호구간”으로 지정하고 자동차 등의 통행속도 제한 및 안전시설 설치등의 조치를 할 수 있는 법적 근거를 마련함으로써 도로 주변 마을주민의 보행안전을 강화하려는 것으로, 그 취지가 타당한 측면이 있음.

다만, 개정안의 입법실익에 대해서는 최근 개정된 「도로법」의 내용을 함께 고려할 필요가 있음.

국토교통부는 국도주변 마을주민의 보행자 교통사고 방지를 위해 일정 보호구간을 설정하고, 속도제한 및 안전시설 설치 등 안전환경 개선을 위해 2015년부터 ‘마을주민보호구간’ 사업을 수행하고 있으며, 현재 마을주민 보호구간 지정·관리 절차 및 기준에 관한 사항을 국토교통부 훈령인 「마을주민 보호구간설치 및 관리지침」에 마련하고 있음.

8) 「도로교통법 시행규칙」 제19조(자동차등과 노면전차의 속도) ①법 제17조제1항에 따른 자동차등(개인형 이동장치는 제외한다. 이하 이 조에서 같다)과 노면전차의 도로 통행 속도는 다음 각 호와 같다.

1. 일반도로(고속도로 및 자동차전용도로 외의 모든 도로를 말한다)

가. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제36조제1항제1호가목부터 다목까지의 규정에 따른 주거지역·상업지역 및 공업지역의 일반도로에서는 매시 50킬로미터 이내. 다만, 시·도경찰청장이 원활한 소통을 위하여 특히 필요하다고 인정하여 지정한 노선 또는 구간에서는 매시 60킬로미터 이내

나. 가목 외의 일반도로에서는 매시 60킬로미터 이내. 다만, 편도 2차로 이상의 도로에서는 매시 80킬로미터 이내

<마을주민 보호구간 사업 개요(국토교통부)>

□ 사업개요

- (개념) 국도주변 마을주민의 보행자 교통사고 방지를 위해 일정 보호구간을 설정하고, 속도제한 및 안전시설 설치 등 안전환경 개선
- (추진현황) 2015년~2018년 시범 사업 및 1단계(2019~2020) 총 246개 구간, 2단계(2021~2023) 총 180개 구간 설치 추진(누계 426개 구간)

< 1단계 마을주민 보호구간 개선사업 현황 >

구 분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	총계
구간 수	14	20	30	30	90	62	246

< 2단계 마을주민 보호구간 개선사업 추진현황 >

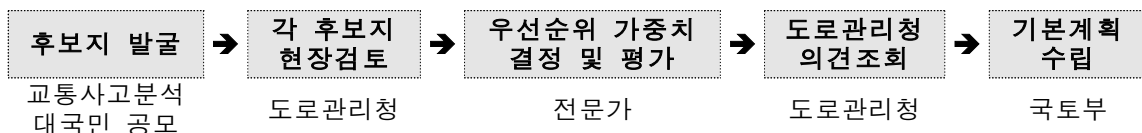
합 계	'21년(완료)	'22년(완료)	'23년
180개소 / 360억원	60개소 / 120억원	60개소 / 120억원	60개소 / 120억원

* '23년 60개소 중 47개소 완료, 13개소 '24년 상반기 완료 예정

□ 3단계(2024~2026) 기본계획

- 3년간 54개 지자체 총 139개 구간 설치 예정

< 마을주민보호구간 기본계획 수립절차 및 3단계 설치계획 >



구분	소계	2024년	2025년	2026년
소계	139	47	47	45
서울청	12	5	3	4
원주청	16	5	5	6
대전청	14	5	5	4
익산청	57	19	20	18
부산청	40	13	14	13

□ 주요 사업내용

- (속도 하향) 도로관리청이 도로 기능을 감안, 시·도경찰청장과 협의
- * (편도1차로 도로) 시속60→ 50km/h, (편도2차로 이상도로) 시속80→ 60km/h

* 자료: 국토교통부

또한, 국토교통위원회에서 제안한 “마을주민 보호구간” 사업의 법적 근거를 마련하는 내용의 「도로법 일부개정법률안」(대안)이 2025년 1월 국회 본회의에서 의결되었고, 2025년 8월 1일에 시행 예정인바, 이를 통해 개정안의 취지가 충분히 달성될 수 있을 것으로 판단됨.

따라서 이미 다른 법률에서 시행 예정인 내용을 개정안과 같이 별도로 입법할 실익은 크지 않은 것으로 보임.

【「도로법」주요 개정 내용(마을주민 보호구간 지정 근거)】

- 도로관리청이 고속국도를 제외한 소관 도로에서 도로 인근 마을주민의 안전을 위하여 필요한 경우 해당 도로의 일정구간을 마을주민보호구간으로 지정할 수 있도록 함
- 도로관리청이 마을주민보호구간을 지정하는 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 마을주민보호구간 내에 도로의 부속물을 설치하는 등 마을주민을 보호하기 위한 조치를 하여야 하고, 사전에 관할 시·도경찰청장 또는 경찰서장의 의견을 들어야함
- 마을주민보호구간의 지정기준, 절차·방법, 지정해제, 마을주민 보호조치 및 의견청취 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정함

문 의 처

02)6788-5349