



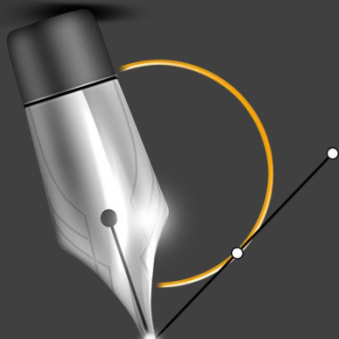
# 한국의 보행안전현황 및 사고감소대책

- 무단횡단 및 스마트폰 사용 실태를 중심으로 -

발표자 : 장경욱

2016. 07. 28

KOREA Transportation Safety Authority



# INDEX



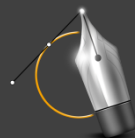
한국의 보행사고현황 및 특성



무단횡단 보행자 심리특성



보행 중 스마트폰 사용실태

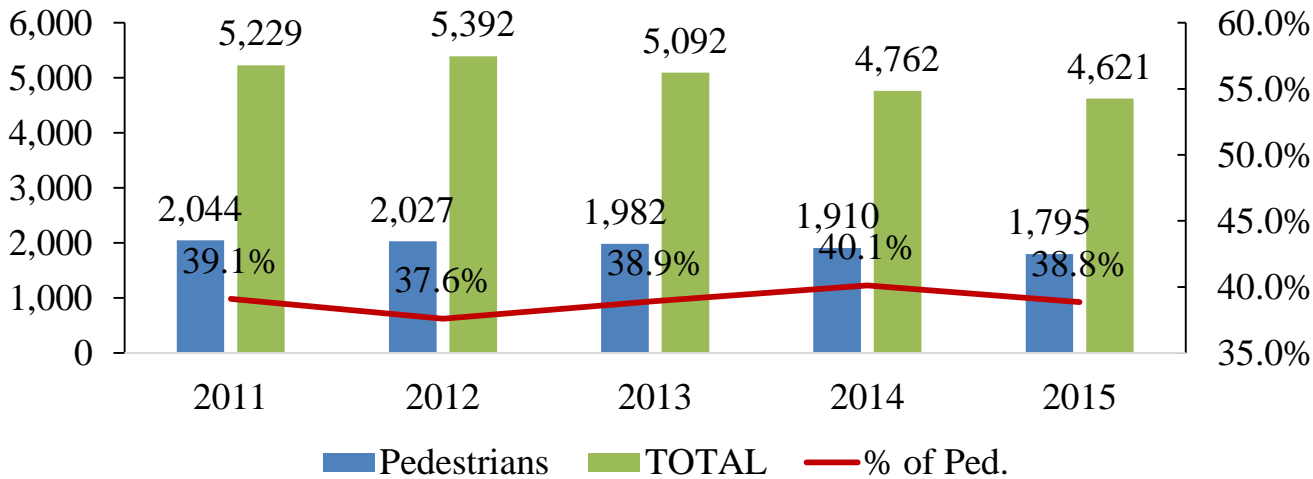


보행자 사고 감소대책

# 1. 한국의 보행사고현황 및 특성

## 1.1 교통사고 사망자 감소 결과와 우리의 노력

✓ 최근 5년간 전체사망자와 보행사망자수 모두 12% 감소

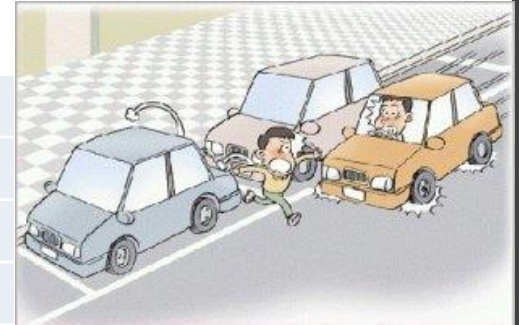


# 1. 한국의 보행사고현황 및 특성

## 1.2 현안과제 및 미래 교통사고 발생 이슈

✓ 최근 5년간 보행사망자수중 무단횡단 사망자 비율 20%

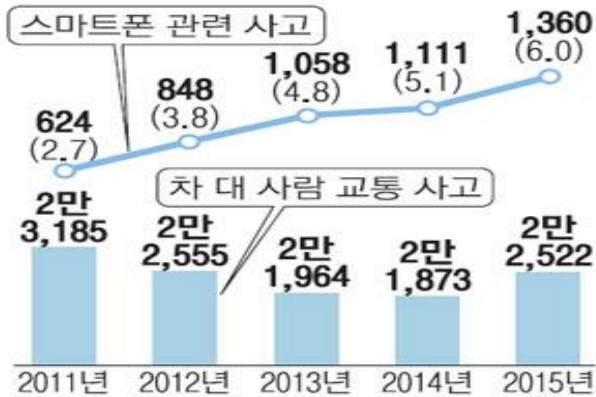
구분	2011	2012	2013	2014	2015	평균
무단횡단 사망자수	409	410	360	372	401	390
보행사망자수	2,044	2,027	1,982	1,910	1,795	1,952
구성비	20.0%	20.2%	18.2%	19.5%	22.3%	20.0%



✓ 차대사람 교통사고 중 스마트폰 관련사고 지속 증가

### 늘어나는 스마트폰 관련 사고

(단위=건) \*괄호 안은 사고 비율(%). 자료=현대해상



### WANTED! 11몬을 찾습니다

홈에 서식 중



카테고리에 서식 중



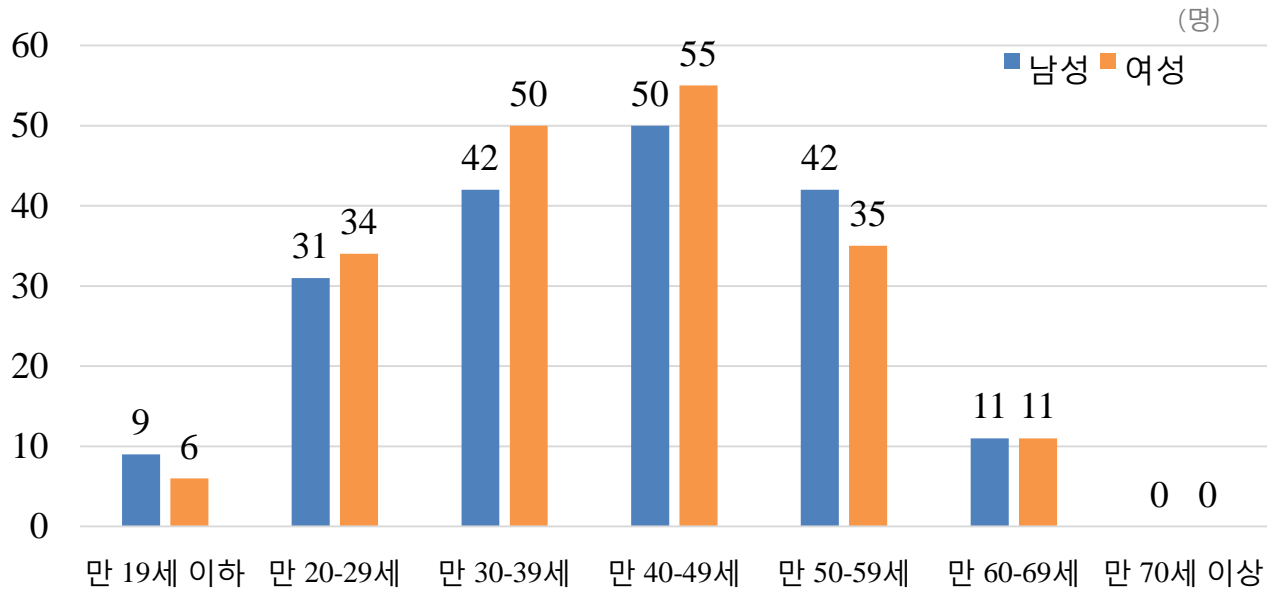
기획전에 서식 중



## 2. 무단횡단 보행자 심리특성

### 2.1 설문조사 개요

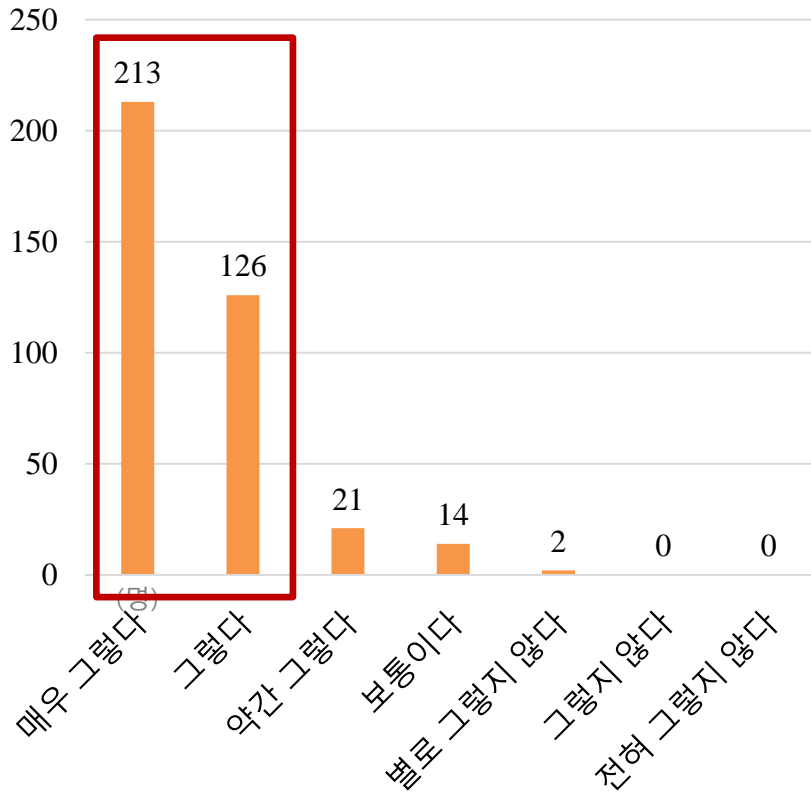
- ✓ 목적 : 무단횡단을 왜 하는지 그리고 대책은 무엇인지 스스로에게 묻기
- ✓ 설문조사기간 : 2016. 7. 8 ~ 14 (7일 간)
- ✓ 응답자 수 : 376명 (남성: 185명, 여성 191명)
- ✓ 응답자 연령대별 분포 및 남녀 구성



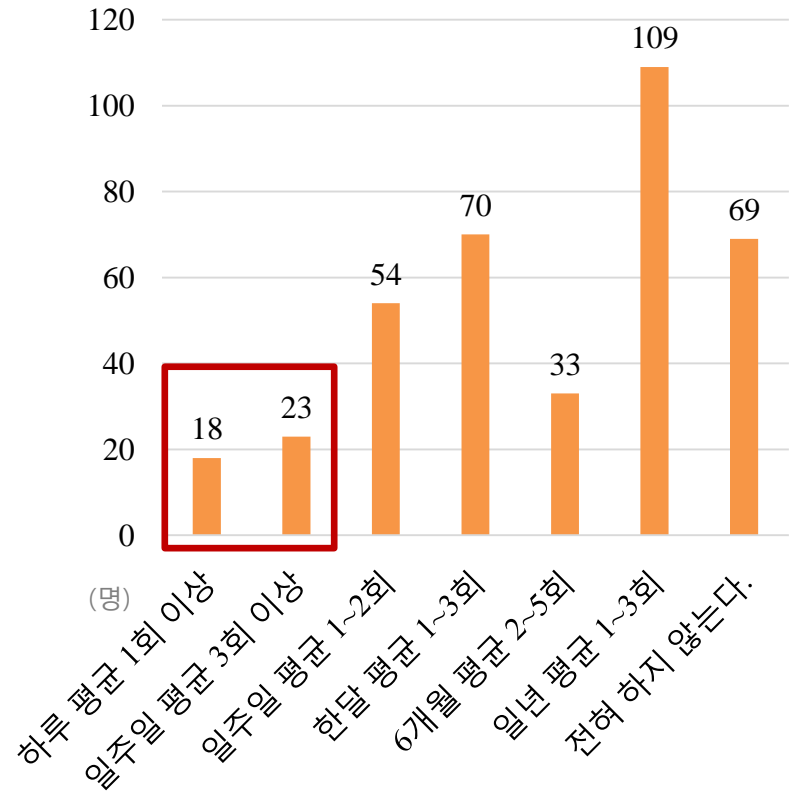
## 2. 무단횡단 보행자 심리특성

### 2.2 무단횡단의 위험인지도 및 횡수

- ✓ 무단횡단의 위험성 인지여부
- ✓ 응답자의 90%가 위험하다고 인지



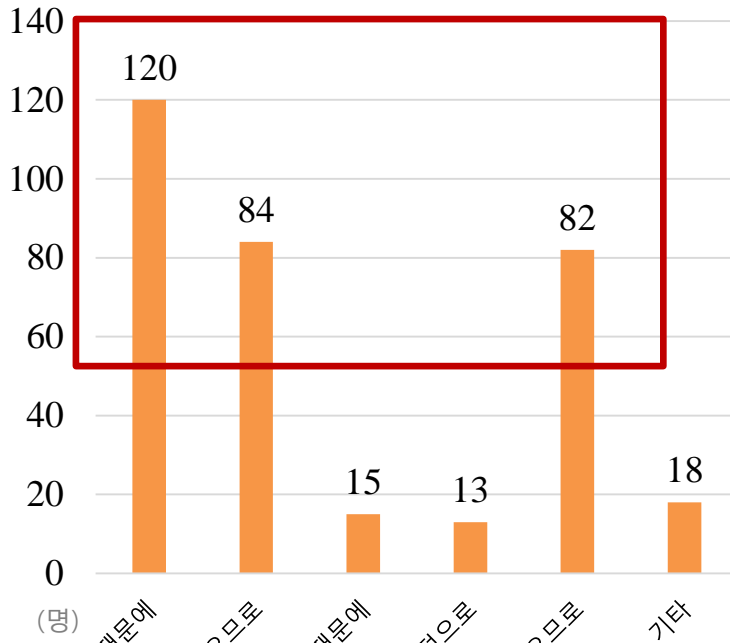
- ✓ 무단횡단을 얼마나 자주하는지?
- ✓ 일평균 1회 이상이 11% 차지



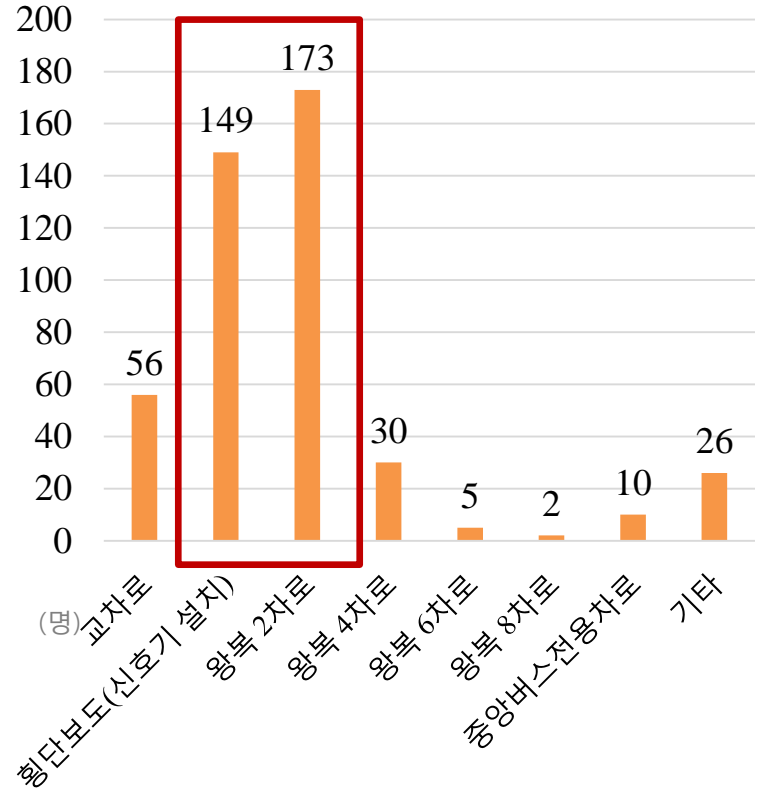
## 2. 무단횡단 보행자 심리특성

### 2.3 무단횡단 사유 및 주요 장소

✓ 무단횡단을 왜 하시나요?



✓ 주로 어디에서 하시나요?

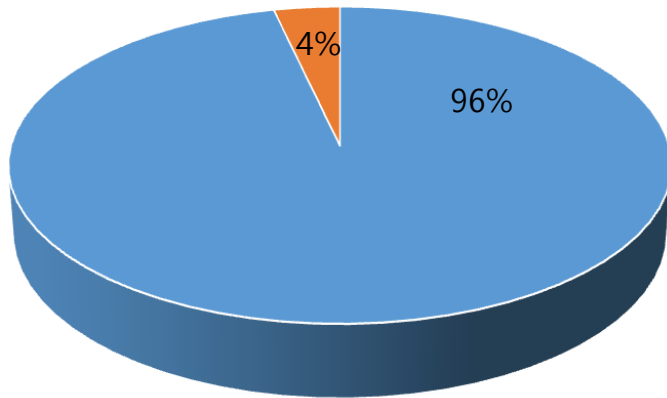


자동차가 워도 충분히 안전하게 횡단할 수 있으므로

## 2. 무단횡단 보행자 심리특성

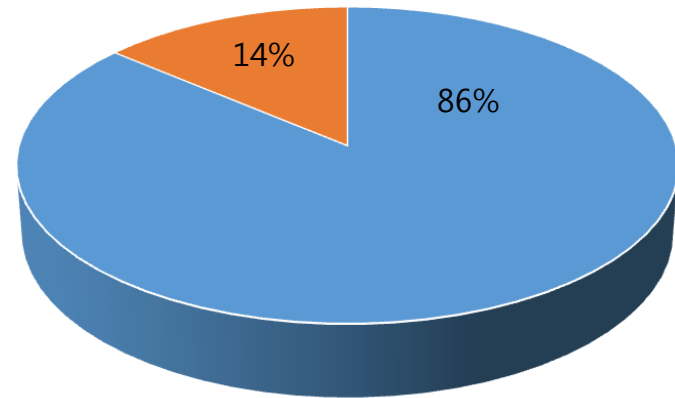
### 2.4 무단횡단 중 사고 및 아차사고 경험

✓ 무단횡단 중 사고경험



■ 없다 ■ 있다

✓ 아차사고경험



■ 없다 ■ 있다

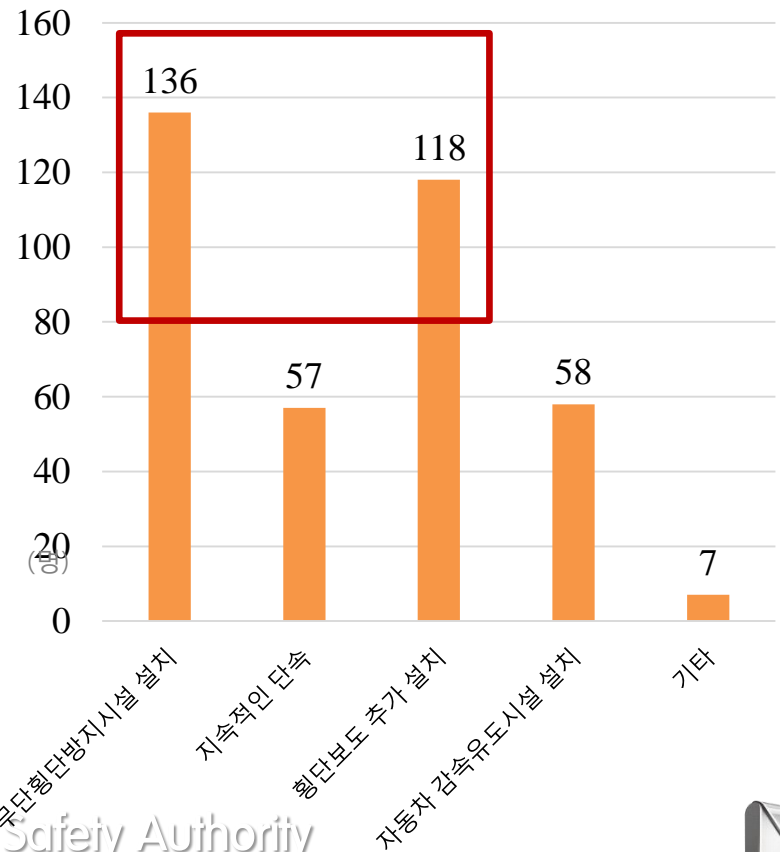
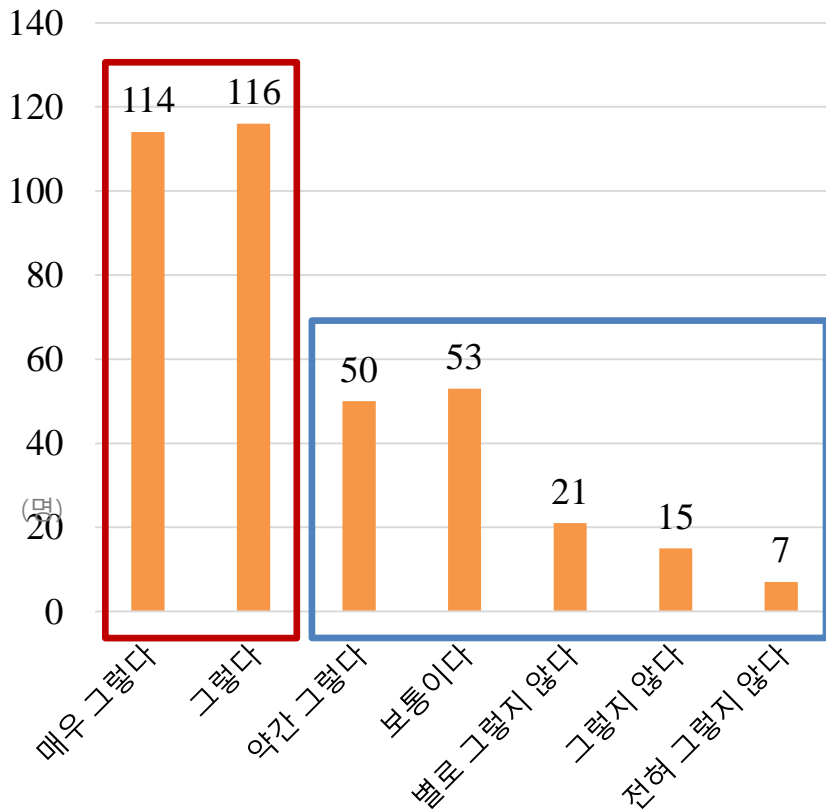


## 2. 무단횡단 보행자 심리특성

### 2.5 보행자 입장의 보행우선권 및 무단횡단 방지대책

- ✓ 횡단시 보행자가 먼저인가요?
- ✓ 동의 61%, 동의하지 않음 39%

- ✓ 무단횡단 방지 대책은?
- ✓ 방지시설과 횡단보도 설치 68%



## 2. 무단횡단 보행자 심리특성

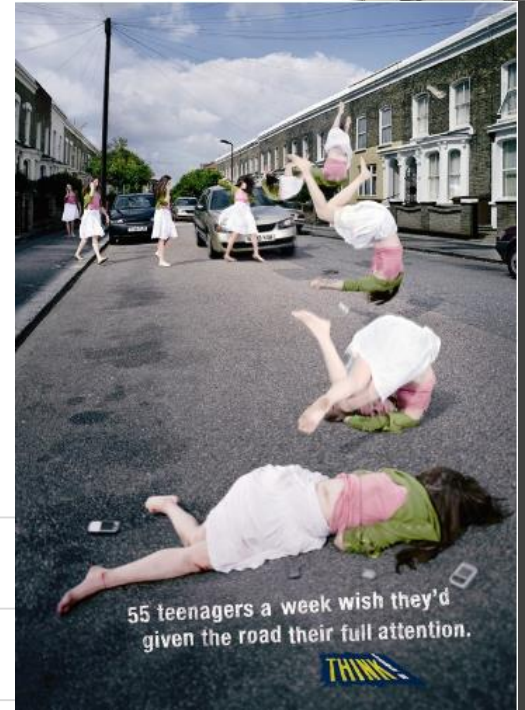
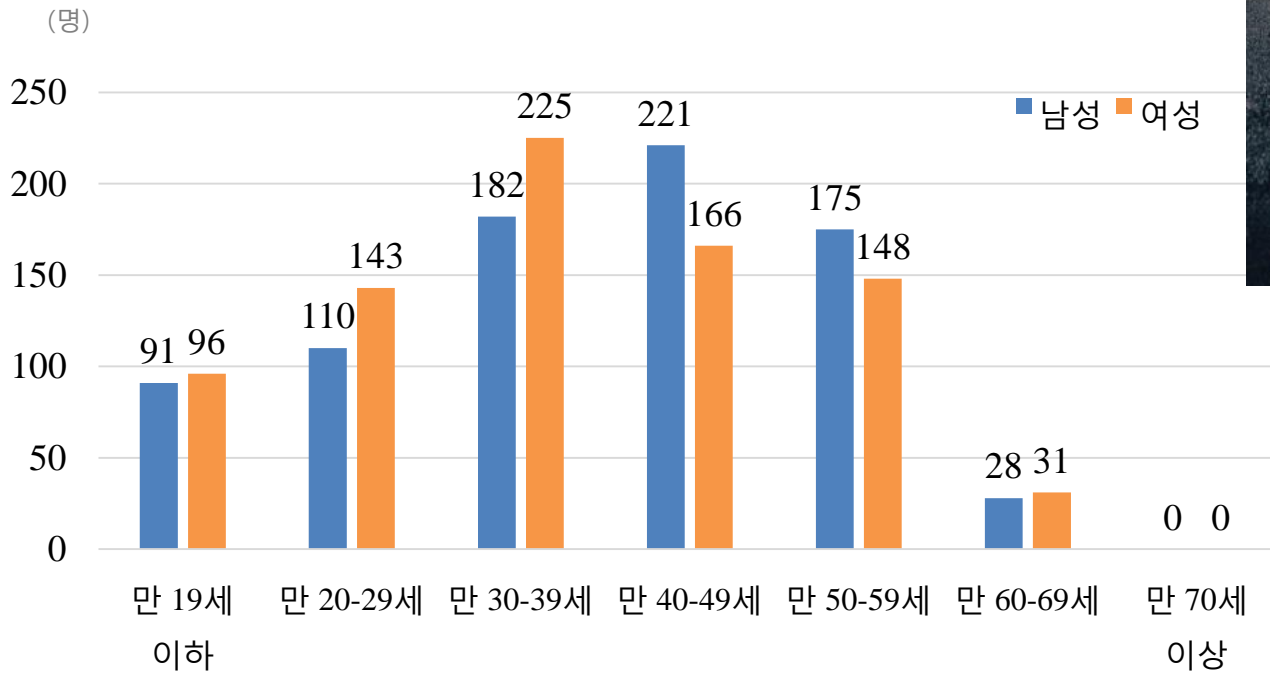
### 2.6 무단횡단 보행자 심리특성 설문조사 결론

- ✓ 대부분의 응답자가 위험성을 인지하고 있으며,
- ✓ 무단횡단 사유는 횡단보도가 멀리 떨어져 있거나, 충분히 안전하게 횡단할 수 있을 거라고 판단, 그리고 바빠서
- ✓ 2차로 이하 도로에서 무단횡단이 많고, 할 수 있다고 응답
- ✓ 무단횡단 사고 경험은 3.6%, 아차사고 경험은 13.9%
- ✓ 보행자에게 통행우선권이 없다고 응답한 사람이 39% 수준
- ✓ 사고방지대책으로 무단횡단방지시설 설치가 무단횡단시 가장 걸림돌이며, 횡단보도 추가 설치가 필요하다고 응답

### 3. 보행 중 스마트폰 사용실태

#### 3.1 설문조사 개요

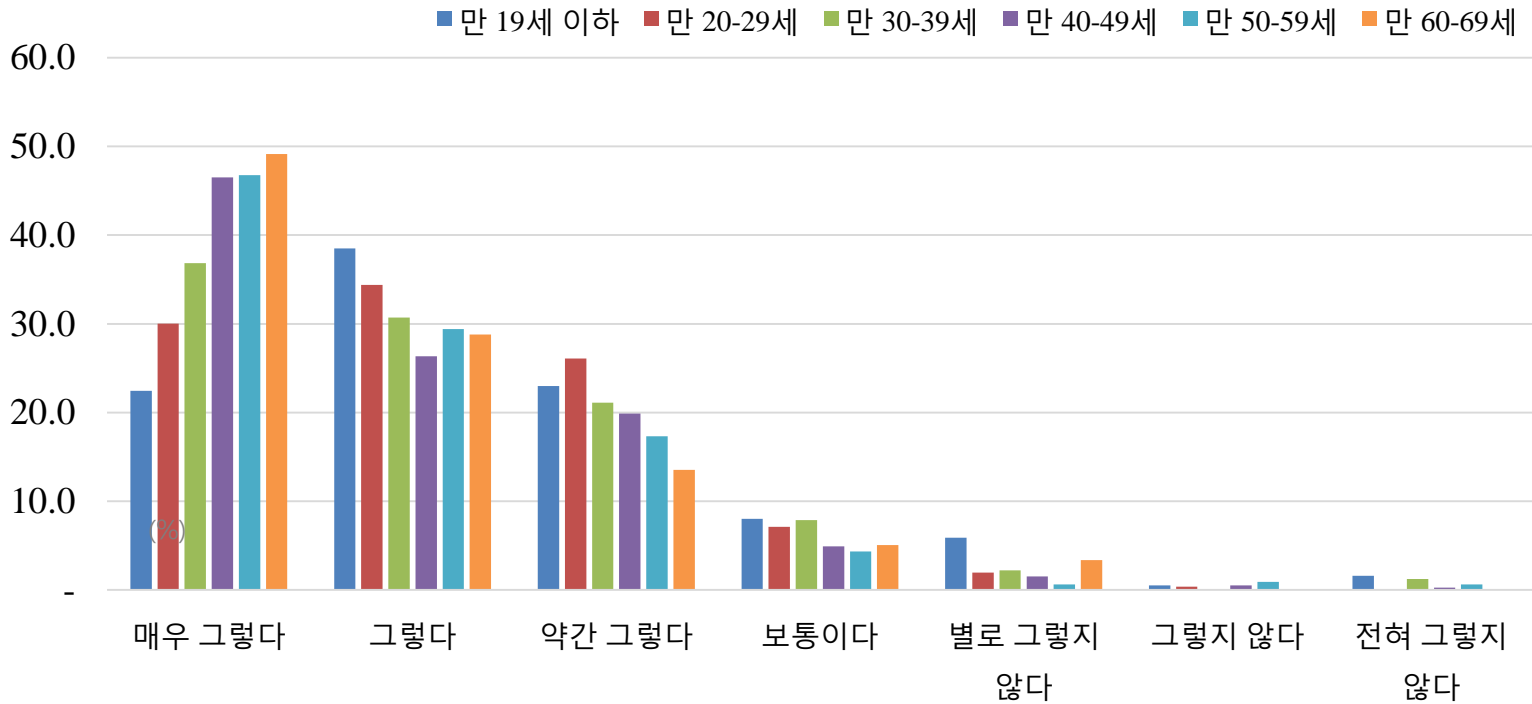
- ✓ 설문조사기간 : 2016. 7. 8 ~ 14 (7일 간)
- ✓ 응답자 수 : 1,616명 (남성: 807명, 여성 809명)
- ✓ 응답자 연령대별 분포 및 남녀 구성



### 3. 보행 중 스마트폰 사용 실태 조사결과

#### 3.2 보행중 스마트폰 사용의 위험 인지도 조사 결과

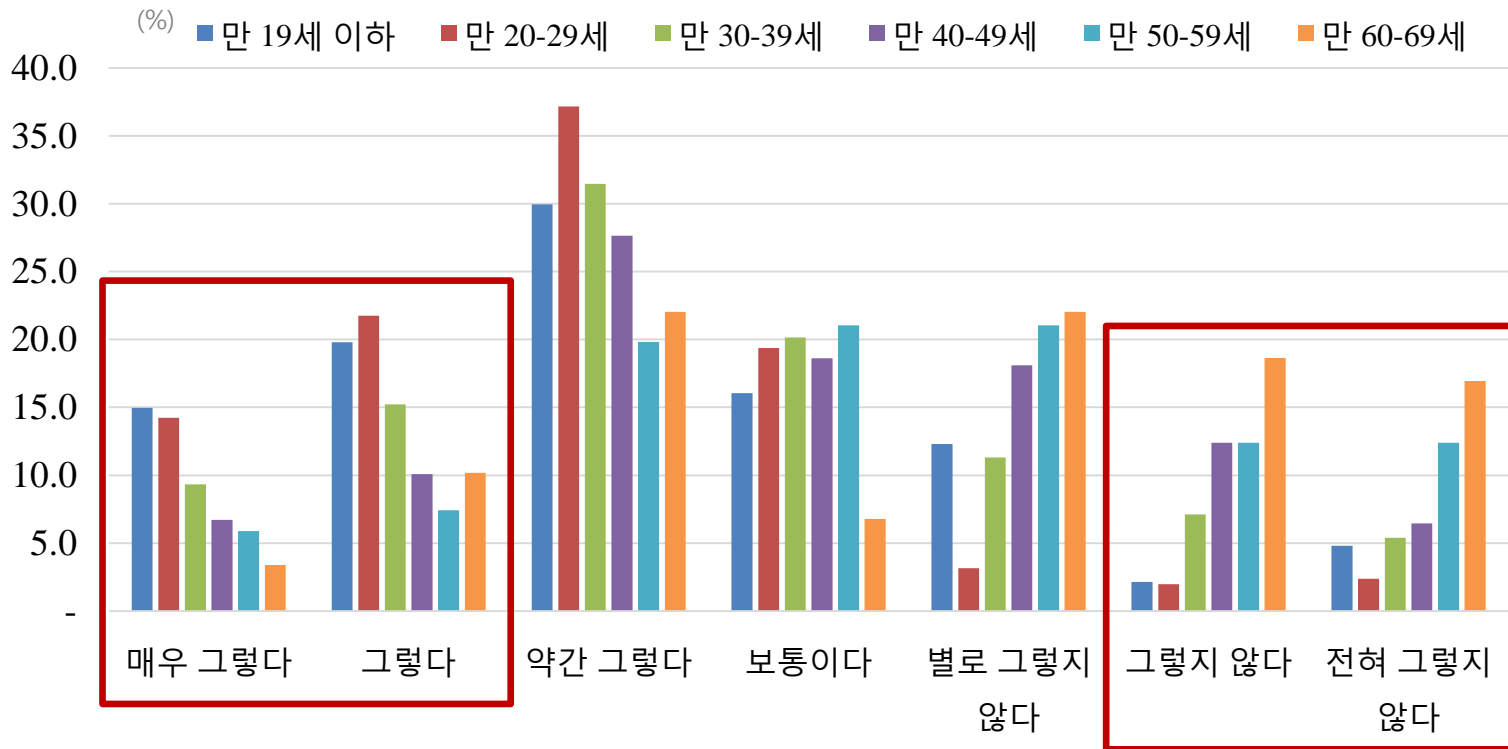
- ✓ 보행중 스마트폰 사용의 위험성 인지도 측정결과
- ✓ 연령대가 높을 수록 보행중 스마트폰 사용이 위험하다고 판단
- ✓ 젊을수록 위험성을 낮게 판단하는 경향성이 있음



### 3. 보행 중 스마트폰 사용 실태 조사결과

#### 3.3 보행중 스마트폰 사용 빈도 조사

- ✓ 실제 보행 중 스마트폰 사용여부에 대해서 조사한 결과
- ✓ 위험성 인지도가 큰 고연령대에서 사용빈도가 낮았고,
- ✓ 저연령대에서 사용빈도가 높다고 응답함

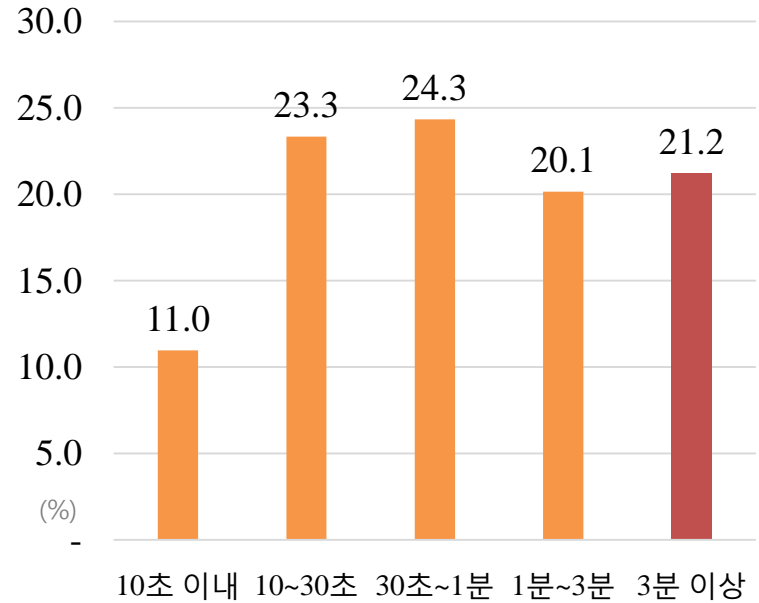
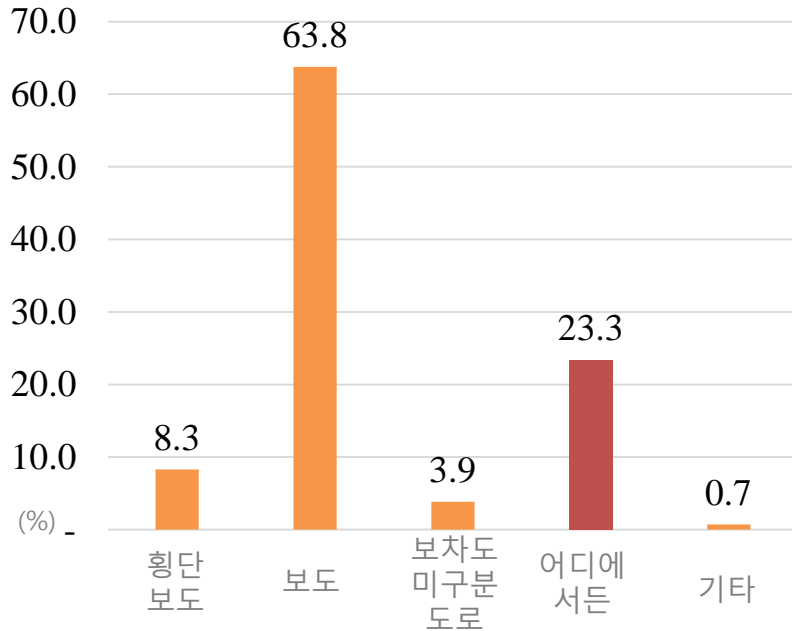


### 3. 보행 중 스마트폰 사용 실태 조사결과

#### 3.4 보행중 스마트폰 사용 장소와 사용지속시간 조사결과

- ✓ 주요 스마트폰 사용장소는 상대적으로 안전한 보도에서의 사용빈도가 높고 보차혼용도로에서는 낮음
- ✓ 반면 어디서나 사용한다는 응답자도 전체의 23.3%(약 4분의 1)을 차지

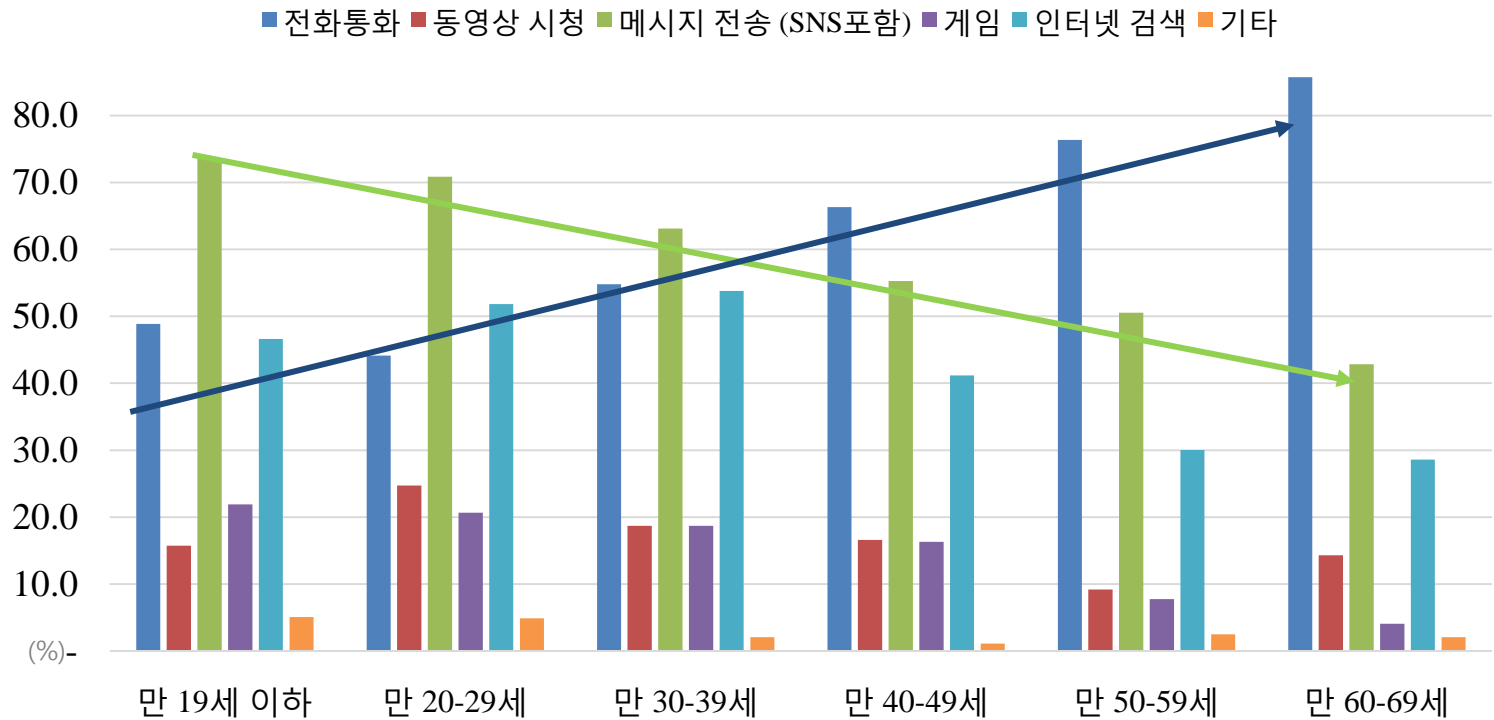
- ✓ 스마트폰 사용지속시간은 전체적으로 고르게 분포
- ✓ 30~1분 사이가 가장 많고, 3분이 상 사용이 21.2%로 높게 나타남



### 3. 보행 중 스마트폰 사용 실태 조사결과

#### 3.5 보행중 스마트폰 사용 목적 조사결과

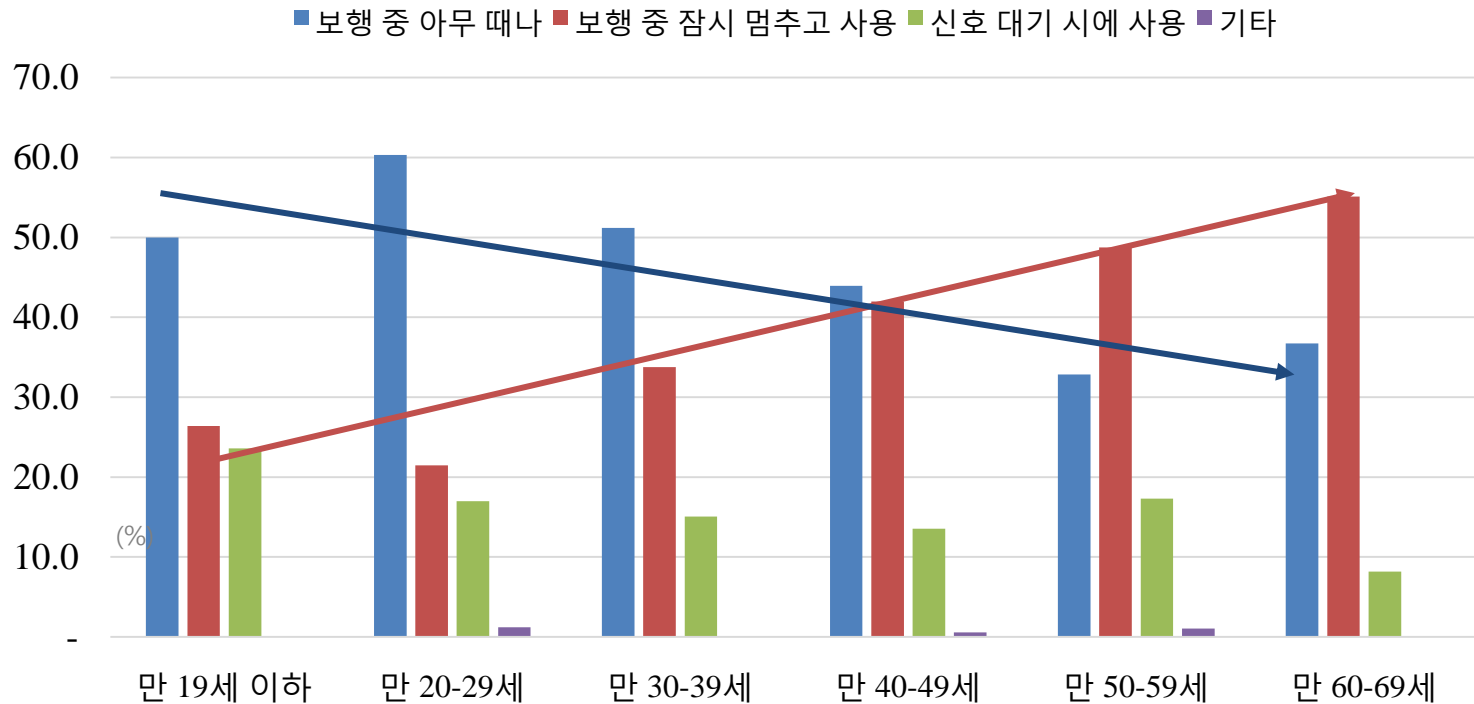
- ✓ 스마트폰 사용목적을 묻는 질문에는
- ✓ 연령대가 올라갈수록 메시지 전송과 게임보다는 **전화통화**가 높고
- ✓ 연령대가 낮을수록 **메시지 전송** 비율이 매우 높음



### 3. 보행 중 스마트폰 사용 실태 조사결과

#### 3.6 보행 중 스마트폰을 사용하는 방법 조사결과

- ✓ 스마트폰 사용시 어떤 상태에서 사용하는지에 대해서는
- ✓ 전반적으로 연령대가 낮을 수록 보행 중 아무 때나 사용
- ✓ 연령대가 높을 수록 잠시 멈추고 사용하는 비율이 높음



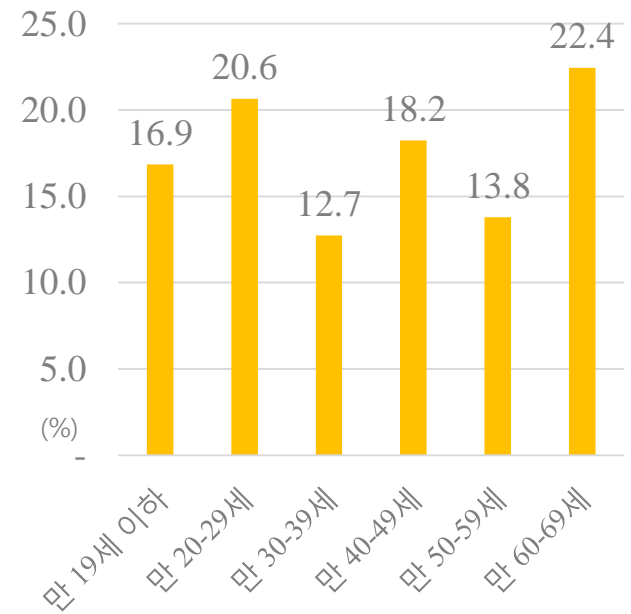
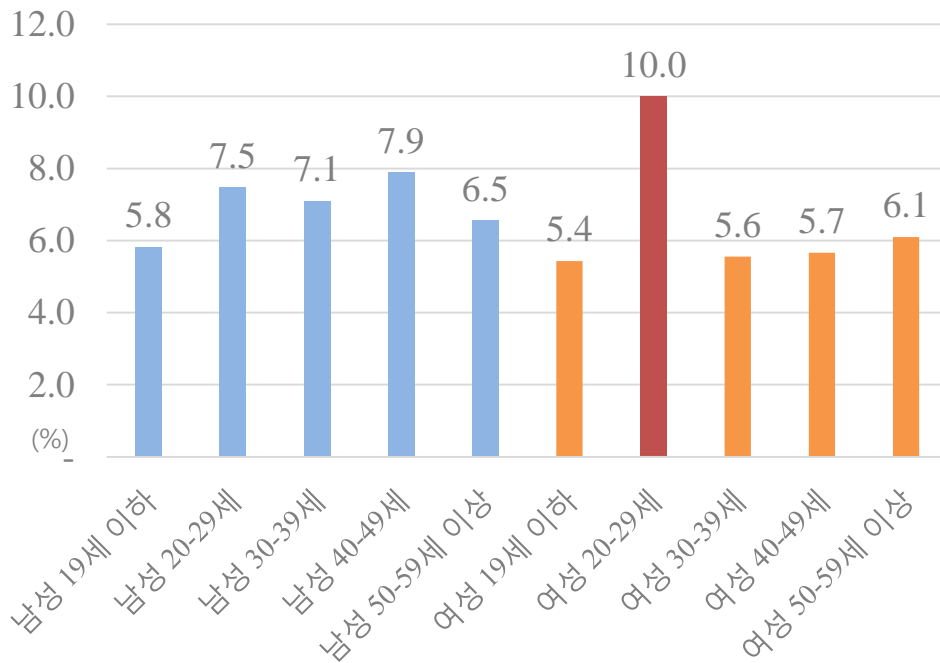


### 3. 보행 중 스마트폰 사용 실태 조사결과

#### 3.7 보행중 스마트폰 사용중 사고경험 및 아차사고 경험 조사결과

- ✓ 사고경험은 전 연령대에서 고르게 경험
- ✓ 특히, **20대 여성** 비율이 가장 높음

- ✓ 아차사고경험은 20대와 60대가 상대적으로 높았음



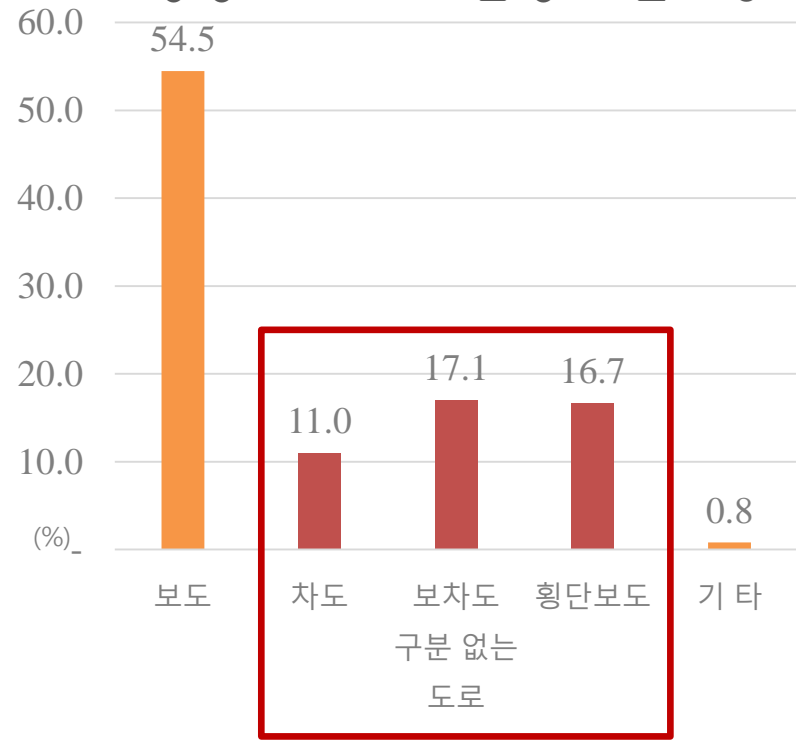
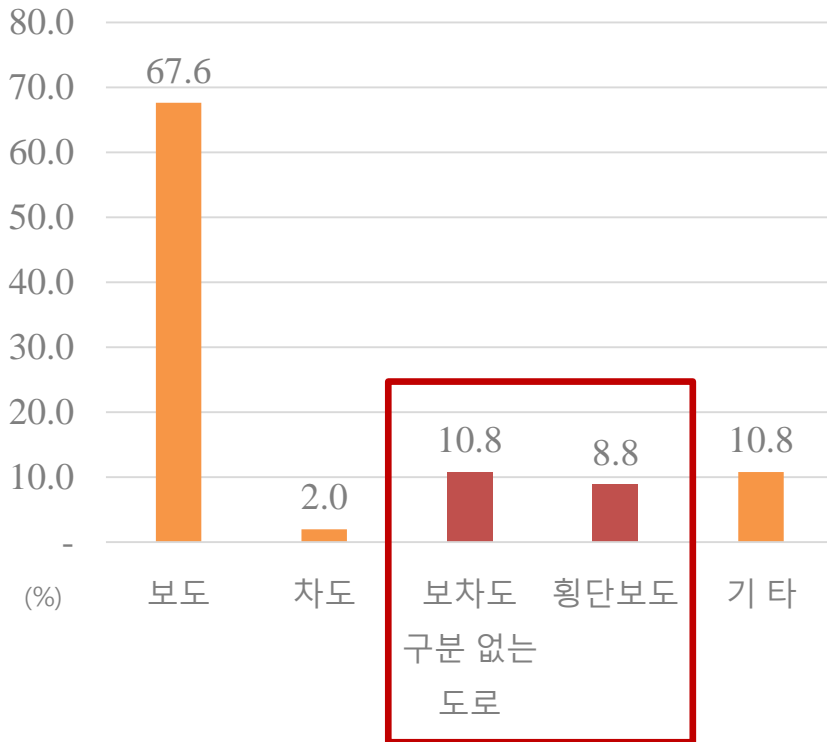
### 3. 보행 중 스마트폰 사용 실태 조사결과

#### 3.8 보행중 스마트폰 사용시 사고 경험 장소 조사결과

- ✓ 사고 경험자의 사고발생지역은
- ✓ 보도가 대부분이나
- ✓ 보차혼용도로와 횡단보도가 19.6%

- ✓ 아차사고 경험지역은
- ✓ 차도, 보차혼용도로, 횡단보도에서 44.8%로 절반수준

- ✓ 항상 사고의 위험성이 존재중

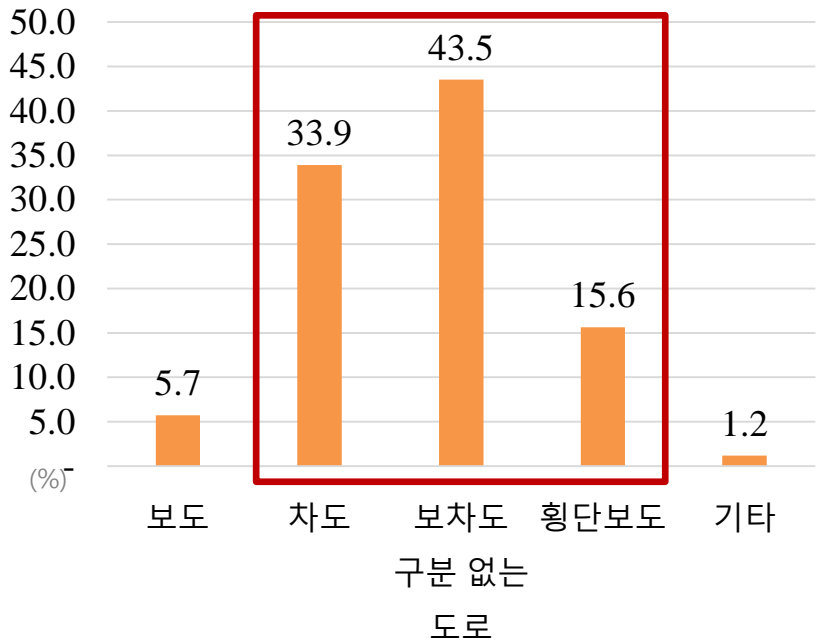
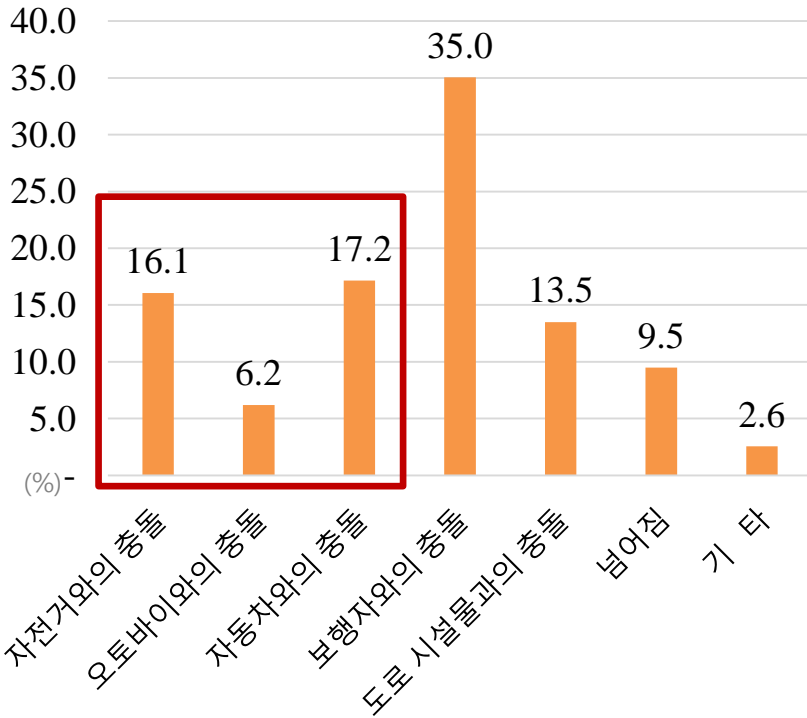


### 3. 보행 중 스마트폰 사용 실태 조사결과

#### 3.9 보행중 스마트폰 사용중 사고유형 및 위험하다고 느끼는 장소 조사결과

✓ 사고 또는 아차사고유형으로는  
자전거, 이륜차, 자동차와의 충돌  
이 39.5%로 매우 위험한 상황임

✓ 사용하기 위험한 장소에 대해서는  
✓ 보차혼용도로와 차로에서 위험  
✓ 그러나 사고경험이 21.6% 아차사고  
경험이 44.8%인 것은 심각한 문제임



### 3. 보행 중 스마트폰 사용 실태 조사결과

#### 3.10 보행중 스마트폰 사용실태조사 결론

- ✓ 대부분의 응답자가 위험성을 인지하고 있으며, 특히 연령이 높을 수록 위험성을 크게 인지하고, 실제 보행 중에 사용하지 않는 비중이 높음
- ✓ 주로 보도를 보행 중에 사용하나, 어디에서건 사용한다는 응답자도 약 4분의 1가까이 차지
- ✓ 연령이 높아질수록 보행 중 메시지 전송과 게임을 하는 비율이 낮아지고, 전화통화를 하는 비율이 높아짐
- ✓ 전반적으로 연령대가 낮을 수록 보행 중 아무 때나 사용하는 비율이 높고, 연령대가 높을 수록 잠시 멈추고 사용하는 비율이 높음
- ✓ 사고 또는 아차사고는 보도에서 많이 경험하였는데 이보다는 위험하다고 생각하는 장소에서 사고경험이 21.6% 아차사고 경험률이 44.8%
- ✓ 보행중 스마트폰 사용이 과도한 개인규제라는 의견이 있으나, 법제도적인 측면의 대책이 필요한 시점이며,
- ✓ 통신사와 SNS 서비스 업계에서도 보행중 스마트폰 사용의 위험성 홍보에 대한 투자가 필요함

## 4. 보행자 사고 사고 방지대책

### 4.1 무단횡단 방지를 위한 방지시설 설치 확대

- ✓ 설문조사 결과 무단횡단 방지시설이 무단횡단시 가장 효과적인 대책으로 선정
- ✓ 무단횡단 방지시설은 보행자의 행태변화를 유도하는데 효과적인 시설이며, 현재 규정에 맞지 않는다는 사유로 기설치된 방지시설을 철거하는 사례 발생
- ✓ 국가 차원에서 시설설치 확대를 위한 제도개선 필요



### 4.2 무단횡단 방지를 위한 횡단보도 설치간격 축소

- ✓ 현재 도로교통법상 최소 간격을 200m 로 규정
- ✓ 무단횡단을 하는 보행자가 횡단보도가 멀어서 무단횡단을 한다는 의견이 지배적이므로, 국외처럼 100m 수준으로 축소할 필요가 있음
- ✓ 다만, 도시구조상 우리나라와 상이하어 충분한 검토가 필요하나, 200m 규정은 자동차를 위한 간격이므로, 무단횡단 사고 방지를 위해서는 규정 개정이 필요한 시점임

## 4. 보행자 사고 방지대책

### 4.3 보행중 스마트폰 사용제한 표지판 설치확대

- ✓ 보행중 스마트폰 주 사용자가 10~20대이므로 해당 연령대 보행자가 많은 지역을 중심으로 설치 확대
- ✓ 현재 명확하게 도로안전시설물로 규정되어 있지 않아 전국으로 확대하는데 제약요소로 작용하므로 조속히 도로안전시설물로 인정 필요



보행중 스마트폰 주의



### 4.4 노면 신호기 설치를 위한 시범사업 실시

- ✓ 보행중 스마트폰 사용시 사고 감소를 위해 설치된 시설로 보행자가 안전하게 횡단할 수 있도록 노면에 신호기 설치를 위한 시범사업 필요
- ✓ 독일의 경우 트램노선에 설치되어 있으나, 우리나라 도로실정에 맞게 충분한 검토를 통해 도입필요



## 4. 보행자 사고 방지대책

### 4.5 횡단중 스마트폰 사용시 범칙금 부과 방안

- ✓ 설문조사 결과 횡단시 통행우선권에 대해서 보행자 스스로도 우선권을 거부
- ✓ 미국 뉴저지에서는 보행 중 스마트폰 문자메시지 전송시 벌금 85달러 부과하고 있음
- ✓ 따라서 과도한 개인규제라는 의견이 있다고 하더라도, 도로 횡단중에는 보행자도 도로 횡단시 의무를 이행하도록 법제정이 필요함

### 4.6 스마트폰 사용 전용길 도입

- ✓ 설문조사 결과에서 보듯이 보도상에서 발생하는 사고 비율이 매우 높으므로, 차도뿐만 아니라 보도에도 스마트폰 전용길을 설치하여 스마트폰 사용자와 보행자간 또한 시설물간 충돌예방 필요
- ✓ 다만, 이러한 시설 설치시 또다른 갈등이 유발될 수 있으므로 꼭 필요한 지역을 검토하여 설치필요



## 4. 보행자 사고 방지대책

### 4.7 제도적 개선방안

- ✓ 현재 법상 보행자가 보호 받으려면 법정 시설인 횡단보도와 보도 안에 위치해 있어야만 가능하므로 횡단보도를 자동차 정지선까지 확대하여 적용할 필요가 있음
- ✓ 또한 보행자를 보호하고자 설치한 30km 구간인 보행우선구역, 보행환경개선지구, 노인장애인 보호구역 등을 보행자 보호 의무지역으로 지정 필요

### 4.8 보행중 스마트폰 사용을 위한 쉼터 조성

- ✓ 보행중 스마트폰 사용이 일상화 되었으므로, 보행자가 잠깐 멈춰서 SNS, 게임등을 할 수 있는 무료 WiFi존 확대
- ✓ 적은 층은 Data 상용시 비용문제에 매우 민감하며, 스마트폰 확대로 인한 사고가 급증하는 현실적 측면에서 통신사 및 소셜 네트워크 업체에 책임을 부과해야 함



---

Thank you

