

배포 일시	2023. 1. 12.(목)		
담당 부서 <총괄>	종합교통정책관	책임자	과 장 장구중 (044-201-3230)
	교통안전정책과	담당자	사무관 최혜리 (044-201-3867)
보도일시	2023년 1월 13일(금) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 1. 12.(목) 11:00 이후 보도 가능		

## 「2022년도 국가 보행교통 실태조사」 결과 발표

- 대로(大路)보다 생활도로에서 이동성·쾌적성·안전성이 다소 미흡
- 충분한 보행공간·신호시간 확보한 도로, 보차분리 도로에서 사고율 낮아
- 지자체에서 적극 개선할 수 있도록 관련기준 개정 등 지속 추진

□ 국토교통부(장관 원희룡)는 전국 단위로 실시한 「2022년도 국가 보행교통 실태조사」 결과를 1월 13일에 발표할 예정이라고 밝혔다.

- 이번 국가 보행교통 실태조사는 「지속가능 교통물류 발전법」에 따라 보행교통을 개선하기 위하여 보행 여건을 조사한 것으로, 보행의 이동성·쾌적성·안전성 3개 분야에서 15개 지표를 조사하였다.

### < 국가 보행교통 실태조사 개요 >

- (법적근거) 「지속가능 교통물류 발전법」 제37조
- (조사대상) 대로(편도 2차로 이상), 대로에 접한 생활도로(편도 1차로, 폭 12m이하) 61개 구역
  - (도시규모·유형) 특·광역시, 시(50만 이상/30~50만/30만 미만), 군지역의 주거·상업지역
  - (보행량) 보행유발시설(교통·유통·문화시설 등)이 3개 이상 위치하여 보행량이 많은 구역
  - (보행사고) 2021년 보행자 사고가 많이 발생한 도로
- (조사내용) 보행의 이동성, 쾌적성, 안전성 3개 분야의 총 15개 지표\*
  - \* 이동성(유효보도폭, 보행교통류율, 횡단대기시간), 쾌적성(보도 노면·관리·시설상태, 쾌적성 만족도, 대중교통정보 제공수준, 보도폭원 만족도, 보행 위협정도 만족도), 안전성(보도설치율, 가로등 설치간격, 적정 보행자 녹색시간확보비, 횡축 횡단보도 설치 간격을, 안전시설물 간격)
- (조사기관/기간) 한국교통안전공단 / '22.4월 ~ 12월(8개월)

□ 조사결과를 전체적으로 보면 대로에서는 전반적으로 보행환경이 양호한 것으로 나타났으나, 일부 생활도로에서는 보도가 미설치되거나 보도폭이 협소하여 보행환경이 미흡하고 보행 만족도도 다소 낮은 것으로 조사되었다.

- 또한 충분한 보행공간과 신호시간을 확보하는 경우에는 보행자 교통 사고 위험이 낮은 것으로 분석되었다.

《 ① 보행 이동성 》

□ 유효보도폭은 대부분의 대로의 경우 기준\*을 충족하였으나, 생활도로의 경우 약 34%가 유효보도폭 기준을 충족하지 못하는 것으로 조사되었다.

\* 일반적으로 2.0m 이상(부득이한 경우 1.5m)을 대로는 충족, 생활도로는 34% 미달(평균 1.34m)

- 보행용량 측면에서는 대로 및 생활도로 모두 기준(106인/분/m)을 충족하는 것으로 나타났다.

- 횡단 대기시간은 대로와 생활도로 주거지역에서는 각각 50초 수준이며, 생활도로 상업지역에서는 36초로 나타났다.

□ 보행 경로가 연결되지 않고 단절된 사례\*도 다수 나타났는데, 이 경우 갑작스러운 보행공간의 부재로 인해 보행 이동에 제약이 발생하고 보행 사고 위험성도 높은 것으로 나타났다.

- \* ① 기존 보도가 아파트 단지내로 편입되면서 횡단보도 횡단 이후 보행경로 단절,  
 ② 좁은 보도위에 버스정류장 및 불법적치물로 인해 보행자가 차도도 밀려나는 경우,  
 ③ 대로와 생활도로가 연결되는 접속구간에서 횡단보도 미설치,  
 ④ 건물 출입구가 차도로만 연결된 경우,  
 ⑤ 자동차 전용도로로만 설치되어 보행으로는 공원시설 진입이 어려운 사례 등



⇒ (개선방안) ① 생활도로를 중심으로 최소한의 보도폭을 확보하도록 하고, ② 보도 단절구간에서는 고원식 횡단보도\* 또는 보도블럭을 활용하여 보도를 연결하고, ③ 보행으로 진입이 어려운 구간은 보도 또는 자동차 진입 억제용 말뚝을 설치하여 보행자가 통행할 수 있도록 관리할 필요가 있다.

\* 보도와 비슷한 높이로 설치하여, 과속방지턱과 유사한 사고예방 효과가 있음



※ (출처) 부산광역시 보행교통 개선계획('20.12)

《 ② 보행 쾌적성(정성평가) 》 \* 매우 불만족 1점, 불만족 2점, 보통 3점, 만족 4점, 매우 만족 5점

□ 보도 노면상태 및 관리상태, 대중교통정보 제공 지표는 대부분의 대로와 생활도로에서 보통(3점) 이상이나, 보행환경의 쾌적성, 보도폭원, 보행위협 지표는 생활도로에서 불만족하는 것으로 나타났다.

○ 보행환경 쾌적성 만족도 측면에서는 생활도로에서 보행공간의 소음 및 매연, 보도 위 가로수 및 버스정류장으로 인한 협소한 보행공간에 대해 특히 불만족(주거지역 2.9점, 상업지역 2.8점)하는 것으로 조사되었다.



○ 보도폭원 및 보행위협 만족도 측면에서는 생활도로에서 이륜차 등 불법 주·정차와 적치물로 인하여 실질적인 보도폭이 좁아지면서 보행 시 위협(주거 2.5점, 상업 2.5점)을 느끼는 것으로 조사되었다.



⇒ (개선방안) 쾌적한 보행환경을 유지하기 위해서는 상대적으로 보행환경이 미흡한 생활도로를 중심으로 ①불법 주정차와 이륜차 보도이용을 철저히 단속하고, ②보행공간 주변의 불법 적치물 정비 등을 추진할 필요가 있다.

### 《 ③ 보행 안전성 》

□ 대로에 비해 생활도로에서 보행 안전성 측면이 전반적으로 미흡한 것으로 나타났다.

○ 대로의 경우 건물 출입구를 제외하고는 대부분 보도를 설치하여 보도 설치율이 83%이나, 생활도로는 보도가 설치되거나 차단봉으로 보도와 차도가 분리(보차분리)된 경우가 67% 수준에 불과한 것으로 조사되었다.

\* 보행자 수가 150인/일 이상, 자동차 교통량이 2,000대/일 이상인 경우 보도의 설치를 고려하도록 규정(보도 설치 및 관리지침, 국토교통부)

○ 보행자 녹색신호시간은 횡단보도의 보행속도를  $1m/s$ \*로 적용할 경우 대로와 생활도로 모두 녹색신호 시간이 적절한 것으로 나타났으나,

\* 일반 보행속도 기준  $1.0m/s$ , 보호구역  $0.7m/s$ (교통신호기 설치관리매뉴얼, 경찰청)

- 보행약자의 통행이 많은 경우에  $0.7m/s$ 의 기준을 적용한다면 생활도로 주거지역만 강화된 기준을 충족하는 것으로 나타났으며, 생활도로 상업지역과 대로는 녹색시간이 다소 부족하였다.

⇒ (개선방안) ①생활도로에서는 보도와 차도를 분리하는 방안을 지속 추진해 나가고, ②생활도로 상업지역과 대로는 보행약자를 고려하여 녹색신호 시간을 조정하는 방안을 검토할 필요가 있다.

□ 보행공간과 교통사고 발생의 상관성을 비교 분석한 결과, 보도가 기준 폭(2.0m) 미만인 경우와 보차혼용 도로에서 교통사고가 많이 발생하였다.

○ 대로에서 유효보도폭이 기준 폭(2.0m) 미만인 경우 1km당 교통사고가 2.99건 발생하여, 2.0m 기준 폭 이상(1.82건)인 경우보다 교통사고가 64.2% 많이 발생한 것으로 나타났다.

구 분	기준 폭(2.0m) 이상	기준 폭(2.0m) 미만
사고 발생건수(km당, '21)	1.82건	2.99건

- 또한, 생활도로에서 보차혼용 도로는 1km당 8.72건의 교통사고가 발생하여 보차분리 도로(5.68건)보다 교통사고가 53.5% 많이 발생한 것으로 조사되었다.

구 분	보차분리 도로	보차혼용 도로
사고 발생건수(km당, '21)	5.68건	8.72건

- ⇒ (개선방안) ①보행자 우선통행 의무를 부여하는 ‘보행자 우선도로’를 지정하거나, ②자동차 진입억제용 말뚝·주황색 실선·노면 표시를 통해 보도와 차도를 분리하여 보행공간을 최대한 확보하도록 관리할 필요가 있다.

- 보행 신호시간과 교통사고의 상관성에 대해서 비교 분석한 결과, 보행 속도 기준이 빠른(녹색신호가 짧은) 횡단보도에서 교통사고가 많이 발생하였다.

- 보행속도 기준이 1m/s 이상인 곳에서는 교통사고가 0.53건 발생하여, 1m/s 미만(0.41건)인 경우보다 교통사고가 29.2% 많이 발생한 것으로 나타났다.

구 분	보행속도 1m/s 미만	보행속도 1m/s 이상
사고 발생건수('21)	0.41건	0.53건

- ⇒ (개선방안) 횡단보도 길이와 보행속도를 고려하여 ①전체 신호주기를 단축하거나 ②보행신호를 2회 부여하는 방식 등으로 보행 대기시간을 줄여 신호 운영을 차량 중심에서 보행자 중심으로 전환하여야 한다.

- 국토교통부 윤진환 종합교통정책관은 “모빌리티 시대를 맞아 다양한 교통수단의 연계 강화를 위해 보행교통의 중요성이 커지고 있다”면서,

- “보행 안전에 상당한 위협이 있는 경우는 지자체 등 도로관리청에서 적극 개선할 수 있도록 보행자 도로 지킴 등에 반영하고, 보행자 이동에도 불편함이 없도록 관할 교통행정기관에 미흡한 사항의 개선을 적극 권고할 것”이라고 말했다.

담당 부서 <총괄>	종합교통정책관 교통안전정책과	책임자	과 장	장구중 (044-201-3230)
		담당자	사무관	최혜리 (044-201-3867)
담당 부서	한국교통안전공단 교통안전연구처	책임자	처 장	김기용 (054-459-7420)
		담당자	책임연구원	임준범 (054-459-7423)

