

 한국소비자원 Korea Consumer Agency	<h1>보도자료</h1> <p>“소비자 주권 시대를 열어가는 국민의 기관”</p>	 페이스북 @kcanews  인스타그램 @kca.go.kr	
이 자료는 8월 15일(수) 조건부터 사용하시기 바랍니다. [방송인터넷 매체는 8월 14일(화) 12시]			
배포일	2018년 8월 13일(월) (총 13쪽)	담당부서 담 당 자	안전감시국 생활안전팀 김병법 팀장 (043-880-5831) 이소연 대리 (043-880-5835)

대학 내 이동로, 보도·차도 미분리 및 과속 등으로 교통사고 위험 높아

- 「도로교통법」 적용 등 대학 내 보행환경 개선해야 -

대학 내 이동로는 보도와 차도가 분리되어 있지 않은 경우가 많고, 과속방지턱 등 안전시설 미비로 운행 차량 대부분이 과속하고 있어 교통사고 발생 위험이 높으나, 「도로교통법」 적용을 받지 않고 있어 개선이 시급한 것으로 나타났다.

이는 한국소비자원(원장 이희숙)이 한국교통안전공단(이사장 권병윤) 및 국회 정무위원회 소속 더불어민주당 김병욱 의원(성남시 분당을)과 공동으로 실시한 전국 대학의 교통안전실태 및 설문조사 결과로 밝혀졌다.

□ 보도·차도 미분리, 시인성 불량 등으로 교통사고 발생 위험 높아

대학 내 교통사고 발생 사례가 있는 20개 대학 399개 구역*의 교통안전실태를 조사한 결과, 20개 대학 225개 구역(56.4%)에서 보도·차도 미분리, 보도 단절, 보도 내 장애물 방치 등의 문제점이 확인되어 보행자의 안전을 담보하기 어려웠다.

* 20개 대학 내 보행·운전 경험이 있는 학생 및 일반인을 대상으로 교통사고 위험이 가장 높은 구역에 대해 질의하여 선정

또한, 19개 대학 65개 구역(16.3%)은 횡단보도 주변에 차량이 주차되어 있거나 버스정류장이 있어 차량 운전자와 보행자의 시야 확보가 어려워 교통사고 발생 위험이 높았다.

□ 과속방지시설 미흡해 차량 대부분 제한속도 위반

19개 대학 58개 구역(14.5%)은 직선이나 내리막 지형으로 차량이 과속하기 쉬운 구간임에도 과속방지턱이 없거나 부족했고, 규격에 맞지 않는 과속방지턱이 설치되어 있는 등 과속으로 인한 교통사고 발생을 예방하기 어려웠다.

실제로 20개 대학 내에서 주행하는 차량 및 오토바이의 속도를 측정한 결과, 최고 71km/h에 달했고, 510대* 중 437대(85.7%)가 대학별 제한속도를 위반해 과속하고 있었다.

* 대학 정문 주변에 속도제한 표지가 있는 17개 대학 내 주행 차량 및 오토바이(대학별 30대씩)

□ 보행 중 휴대폰 사용으로 안전사고 발생 위험 높아

한편, 20개 대학 내 보행자 1,685명을 대상으로 휴대폰 사용실태를 조사한 결과, 484명(28.7%)이 차도 보행 중 휴대폰을 사용*하고 있었으나, 이에 대한 주의안내 등 사고예방시설**을 설치한 대학은 1개에 불과했다.

* 대학별 20분 동안 특정 차도 내 단독 보행자를 대상으로 휴대폰 사용여부 조사

** 차량 및 보행자 등의 출입이 많은 대학 정문 주변에 보행 중 휴대폰 사용금지 표지 설치여부 조사

대학 내 차량 통행량이 증가하고 있고, 일반도로에 비해 보행자의 주의력이 낮은 점을 감안하면 안전사고 예방을 위한 선제적 대책 마련이 필요하다. 실제로 대학 내에서 휴대폰을 사용하며 걷던 학생이 셔틀버스에 치여 사망한 사례도 있어 이에 대한 대책 마련이 시급하다.

□ 10명 중 2명은 대학 내 교통사고 위험 느껴

최근 3년간('15년~'17년) 대학 내에서 발생한 교통사고는 총 394건*으로, 이 중 피해내용 확인이 가능한 279건(중복집계)을 분석한 결과, '부상·사망'이 127건(45.5%)으로 가장 많았고, 다음으로 '차량·오토바이 파손'이 126건(45.2%)을 차지했다.

* 국공립·사립대 캠퍼스 내 교통사고 현황(김병욱 의원실 자료)

실제로 설문대상 500명(20개 대학 내 학생 및 일반인) 중 6명(1.2%)이 대학 내에서 보행 중 교통사고를 경험했고, 미경험자 444명(미응답자 제외) 중 102명(23.0%)은 사고 위험을 느낀 것으로 나타났다.

□ 대학 내 이동로는 「도로교통법」 적용을 받지 않아 사고예방 및 관리 어려워

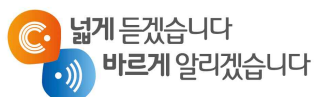
현재 일부 대학에서는 자율적으로 교통관리규정 마련, 교통안전요원 배치, 캠페인 실시 등 교통안전 환경 구축을 위한 자체적인 노력을 하고 있다.

그러나 대학 내 이동로는 「도로교통법」의 적용을 받지 않아 교통사고 통계에서 제외되어 있어 실태파악이 어렵고, 음주·약물운전 등을 제외한 12대 중과실(상해 사고)에 대해서도 합의하거나 보험처리한 경우 형사처벌을 할 수 없어 운전자의 경각심을 유도하기 어려워 제도개선이 시급하다.

※ 「도로교통법」에서는 도로를 「도로법」, 「유료도로법」, 「농어촌도로 정비법」에 따른 도로와 그 밖에 현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차마(車馬)가 통행할 수 있도록 공개된 장소로서 안전하고 원활한 교통을 확보할 필요가 있는 장소로 정의하고 있음(제2조제1호).

□ 대학 내 보행자 안전을 위한 관리강화 필요

한국소비자원은 이번 조사결과를 바탕으로 관계 부처에 ▲대학 내 교통안전 시설 개선 및 확충 ▲교통안전시설·관리 가이드라인 마련 ▲「도로교통법」 적용 대상에 대학 내 이동로를 포함하여 운전자의 보행자 보호의무 강화 ▲대학 내 교통사고 가해자 처벌 규정 강화 등을 요청할 예정이다.



위 자료를 인용하여 보도할 경우에는
출처를 표기하여 주시기 바랍니다.
www.kca.go.kr



< 붙임 >

1 일반현황

□ 도로 외 구역 개념

- 도로 외 구역은 차량통행 등의 교통활동이 다수 발생하나 「도로교통법」에서 정의하는 도로에 포함되지 않아 법의 적용을 받지 않는 도로를 의미함.

※ 「도로교통법」에서는 도로를 「도로법」, 「유료도로법」, 「농어촌도로 정비법」에 따른 도로와 그 밖에 현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차마(車馬)가 통행할 수 있도록 공개된 장소로서 안전하고 원활한 교통을 확보할 필요가 있는 장소로 정의하고 있음(제2조제1호).

- 대학 내 이동로는 개방 정도, 관리 및 이용 상황 등이 학교별로 상이해 「도로교통법」상의 도로 인정여부에 대한 대법원 판례가 상이함.
 - 대부분 공공성(공공에 의한 관리) 및 개방성(불특정 사람·차량통행을 위한 공개)에 따라¹⁾ 「도로교통법」상의 도로 인정여부를 판단하고 있는 실정임.

* (「도로교통법」상의 도로로 미인정) 해당 대학 구내의 길은 학생 및 교직원들이 이용하는 대학시설물의 일부이며 학교운영자에 의해 자주적으로 관리되는 곳으로, 도로교통법상 도로로 미인정(대법원 1996.10.25. 선고 96도1848)

* (「도로교통법」상의 도로로 인정) 해당 대학의 경우, 심야시간 이외에는 항상 정문을 개방하기 때문에 별다른 통제 없이 누구나 차량으로 통행하고 있어 도로교통법상의 도로로 인정(대법원 2006.1.13. 선고 2005도6986)

□ 관련 규정

- 대학 내 이동로는 도로 시설 설치²⁾ 및 교통시설안전진단³⁾ 규정을 적용받지 받지 않아, 대학에서 자체적으로 교통안전시설 설치 및 관리를 하고 있음.
 - 또한, 「도로교통법」의 적용을 받지 않아 교통 위반단속 및 행정처분 대상에서 제외되어 있고, 교통사고 발생 시 교통사고 통계에 집계되지 않으며, 음주·약물운전 등을 제외한 12대 중과실*(상해사고)에 대해서도 가해자가 피해자와 합의하거나 차량이 보험에 가입되어 있을 경우 형사처벌이 어려움.

* 신호위반, 중앙선침범, 제한속도 초과, 앞지르기 방법 위반, 철길건널목 통과방법 위반, 횡단보도에서의 보행자 보호 위반, 무면허운전, 음주·약물 등 운전, 보도 침범, 승객추락 방지 의무 위반, 어린이보호구역 안전운전 의무 위반, 자동차 화물 추락 방지 의무 위반

1) 국회입법조사처, 도로 외 이동로의 교통안전 관리체계 현황 및 과제(2015.5.28.)

2) 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」

3) 「교통안전법」 제34조 제1항

2

대학 내 교통사고 현황

- (연도별) 최근 3년간('15년~'17년) 대학 내에서 발생한 교통사고는 총 394건*으로, 특히 2016년에는 141건이 발생해 전년 대비 21.6% 증가함.

* 국공립·사립대 캠퍼스 내 교통사고 현황(김병욱 의원실 자료)

[연도별 현황*]

(단위 : 건)

구분	2015년	2016년	2017년	합계
사고 수	116	141	137	394

* 교통사고에 해당하지 않는 3건(교내 단순 민원 접수) 제외

- (피해내용별) 피해내용 확인이 가능한 279건(중복집계)을 분석한 결과, '부상·사망'이 127건(45.5%)으로 가장 많았고, '차량·오토바이 파손' 126건(45.2%), '시설물 훼손' 26건(9.3%) 등의 순이었음.

[피해내용별 현황]

(단위 : 건, %)

구분	부상·사망*	차량·오토바이 파손	시설물 훼손	합계
사고 수	127	126	26	279
비율	45.5	45.2	9.3	100.0

* 2건

- (사고처리) 사고 후속조치 내용 확인이 가능한 386건 중 144건(37.3%)은 '합의 또는 보험처리'를 했고, 33건(8.5%)만 '경찰신고' 등의 조치를 취했음.

[사고처리 현황]

(단위 : 건, %)

구분	합의·보험처리	경찰신고*	기타(시설정비 등)	합계
사고 수	144	33	209	386
비율	37.3	8.5	54.2	100.0

* 합의 또는 보험처리와 경찰 신고를 모두 한 경우, '경찰신고'로 집계

□ 주요 사고사례(언론보도)

- (사례1) 대학 내 내리막길에서 오토바이 운전자가 미끄러지면서 철제 볼라드에 머리 부딪혀 사망(2018.3)⁴⁾
- (사례2) 대학 내 자전거 주행 중 음주운전 차량과 충돌하여 머리 부상(2017.11)⁵⁾
- (사례3) 기숙사 앞에서 길을 건너다 과속 차량에 치여 다리 골절(2016.4)⁶⁾
- (사례4) 대학 내 휴대폰 사용 보행자, 셔틀버스에 치여 사망⁷⁾

4) KNN부산경남방송, 대학 교내 오토바이 사고 '사각지대'(2018.3.8.)

교통안전실태 조사개요 및 주요결과

■ 조사개요

- (조사대상) 대학 내 교통사고 발생 사례가 있는 20개 대학
※ 출처 : 언론보도, 김병욱 의원실 자료(국공립·사립대 캠퍼스 내 교통사고 현황)
- (조사기간) 2018.3.22. ~ 5.3.
- (조사내용) 대학 내 교통안전실태
 - (설치·관리 실태) 교통안전시설 설치 및 이동로 안전관리 실태
 - (운전자·보행자 이동 실태) 운전자의 제한속도 준수여부, 보행자의 휴대폰 이용실태

■ 주요결과

구분	조사방법 및 주요결과															
주요 교통안전 시설	<ul style="list-style-type: none"> ■ (조사방법) 차량 통행이 많은 정문 주변에서 시설 설치여부 확인 ■ (주요결과) 조사대상 20개 중 15개 대학(75.0%)의 정문 주변에 차단기가, 과속방지턱은 20개 대학(100.0%), 속도제한 표지는 17개 대학(85.0%)에 설치되어 있었음. 															
			구분		설치시설		설치 대학 수(개)		비율(%)							
	차량·오토바이 통행		차단기				15/20		75.0							
			차량·오토바이 출입금지 표지판				2/20		10.0							
속도		과속방지턱				20/20		100.0								
		속도제한 표지				17/20		85.0								
교통시설 및 이동로	<ul style="list-style-type: none"> ■ (조사방법) 대학 내 보행·운전 경험이 있는 학생 및 일반인을 대상(대학별 30명씩)으로 교통사고 위험이 가장 높은 구역에 대해 질의한 후 399개* 구역을 선정하여 현장조사 * 한 지점에 2개 이상의 문제점이 있을 경우, 중복 체크 ■ (주요결과) ①보도 관련 문제 ②시인성 불량 ③과속방지시설 설치 미흡 ④노면·표지판 훼손 등 관리 미흡 ⑤교통안전 표시·표지 미흡 ⑥비규격 시설 설치 등의 문제점이 확인되었음. 															
	순위		구분		구역 수(개) (비율, %)		대학 수(개) (비율, %)		순위		구분		구역 수(개) (비율, %)		대학 수(개) (비율, %)	
	1		보도 관련 문제		225/399 (56.4)		20/20 (100.0)		5		교통안전 표시·표지 미흡		44/399 (11.0)		14/20 (70.0)	
	2		시인성 불량		65/399 (16.3)		19/20 (95.0)		6		비규격 시설 설치		40/399 (10.0)		18/20 (90.0)	
3		과속방지시설 설치 미흡		58/399 (14.5)		19/20 (95.0)		7		기타		38/399 (9.5)		17/20 (85.0)		
4		관리 미흡		56/399 (14.0)		14/20 (70.0)										
차량 주행속도	<ul style="list-style-type: none"> ■ (조사방법) 교내 특정 지점에서 대학별 30대씩 총 600대의 차량 및 오토바이 주행 속도 측정 ■ (주요결과) 정문 주변에 속도제한 표지가 있는 17개 대학 내 주행 차량 및 오토바이 510대 중 437대(85.7%)가 대학별 제한속도를 위반함. 															
	보행 중 휴대폰 사용실태	<ul style="list-style-type: none"> ■ (조사방법) 교내 특정 차도에서 대학별 20분 간 차도 내 단독 보행자를 대상으로 휴대폰 사용여부 조사 ■ (주요결과) 보행자 1,685명 중 484명(28.7%)이 휴대폰을 사용하고 있었음. 														

5) 충청투데이, 청주 대학캠퍼스, 음주운전 사각지대...교직원 이 학교에서 인명사고(2017.11.28.)

6) 연세춘추, 캠퍼스 도로는 교통안전 무법지대?(2017.3.18.)

7) 정책브리핑, 대학 교통안전, 우리가 책임진다!(2017.4.13.)

□ 차량·오토바이 통행

- (차단기 설치) 조사대상 20개 중 15개 대학(75.0%)은 정문 출입구에 차단기가 설치되어 있었으나, 5개 대학(25.0%)에는 미설치됨.
- (출입금지 표지판 설치) 조사대상 20개 중 2개 대학(10.0%)에만 정문에 외부 차량 또는 오토바이 출입금지 표지판이 설치되어 있었음.

[차단기 및 차량·오토바이 출입금지 표지판 설치 현황]

[단위 : 개, (%)]

구분	O	X
차단기	15(75.0)	5(25.0)
차량·오토바이 출입금지 표지판	2(10.0)	18(90.0)

* 차량 등의 출입이 많은 정문에 차단기 및 출입금지 표지판 설치여부를 조사함.

□ 보도 안전실태

- (보도 안전성) 20개 대학 399개 구역*을 조사한 결과, 20개 대학 225개 구역에서 보도와 관련한 안전성 문제가 확인됨.

* 대학 내 보행·운전 경험이 있는 학생, 일반인을 대상으로 교통사고 위험이 가장 높은 구역에 대해 질의하여 선정

- 보도없이 차도만 있거나, 보도가 단절⁸⁾되거나, 보행구간에 횡단보도가 없는 경우가 대부분이었고, 보도턱 낮춤으로 인해 차량이 보도로 진입할 우려가 있거나 보도 중간에 장애물이 있어 통행이 어려운 사례도 있었음.

[보도 관련 주요 문제점]

[보도 관련 기타 문제점]



8) 보도는 보행자의 통행경로를 따라 연속성과 일관성이 유지되도록 설치하여야 함(「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」 제16조).

□ 시인성

- (시인성 불량) 19개 대학 65개 구역은 시인성 불량으로 인한 안전사고 발생 위험이 있었음.
- 횡단보도 주변에 불법주정차된 차량⁹⁾이나 버스정류장으로 인해 차량 운전자와 보행자의 시야 확보가 어렵거나, 수목 등으로 인해 표지판이 보이지 않는 경우 등임.

[시인성 불량 사례]



□ 차량 속도 관련 안전실태

- (속도제한 표지 및 시설 설치) 대학 내 차량 통행이 많은 정문 주변의 속도 제한시설 설치여부를 확인한 결과, 조사대상 20개 대학 모두 과속방지턱이 설치되어 있었으나, 3개 대학(15.0%)에는 최고속도제한 표지*가 없었음.

* 표지판 및 노면표시

- (최고 제한속도) 정문 주변에 속도제한 표지가 있는 17개 대학의 최고 제한 속도를 확인한 결과, 10개 대학(58.8%)은 20km/h, 6개 대학(35.3%)은 30km/h, 1개 대학(5.9%)은 40km/h였음.

[대학 내 최고 제한속도]

[단위 : 개, (%)]

구분	20km/h	30km/h	40km/h	합계
대학 수(비율)	10(58.8)	6(35.3)	1(5.9)	17(100.0)

9) 일반 도로에서는 횡단보도·보도·버스정류장 10m 이내 주정차를 해서는 안됨(「도로교통법」 제32조).

- (과속방지시설) 19개 대학 58개 구역에는 과속방지시설 설치가 미흡했음.
- (과속방지턱) 47개 구역은 직선이나 내리막 지형 등 차량이 과속하기 쉬운 구간임에도 과속방지턱이 없거나 부족했음.

[과속방지턱 미설치·부족 사례]



- (비규격 과속방지턱) 11개 구역에는 과속방지턱이 도로 한쪽 방향에만 설치되어 차량이 반대차선으로 운전할 우려가 높거나, 기준보다 높이가 낮아 과속방지 역할을 하지 못했음.

[비규격 과속방지턱 설치 사례]

과속방지턱 편측 설치	기준보다 낮은 과속방지턱 설치
 <p>[관련 기준]¹⁰⁾</p> <ul style="list-style-type: none"> 양방향 도로에서 과속방지턱 설치 시, 도로 편측에만 설치 금지 	 <p>[관련 기준]¹¹⁾</p> <ul style="list-style-type: none"> 과속방지턱 설치 기준 : 길이 3.6m, 높이 10cm - 6m 미만의 도로에서 길이 2.0m, 높이 7.5cm 설치 가능 - 차량 주행속도 10km/h 이하로 제한하고자 할 경우 길이 1.0m, 높이 7.5cm 설치 가능

- (차량 주행속도) 20개 대학 내에서 주행하는 차량 및 오토바이 총 600대의 주행속도를 측정*한 결과, 최저 18km/h~최고 71km/h(평균속도 32.6km/h)로 나타남.

* 대학별 30대씩 총 600대를 대상으로 대학 내 특정 지점에서 스피드건을 이용해 측정

- 정문 주변에 속도제한 표지가 있는 17개 대학 내 주행 차량 및 오토바이 510대 중 437대(85.7%)는 대학별 제한속도를 위반해 과속하고 있었음.

[제한속도 준수 현황]

[단위 : 대, (%)]

구분	제한속도 준수	제한속도 미준수	합계
차량오토바이 수(비율)	73(14.3)	437(85.7)	510(100.0)

10) 국토부, 도로안전시설 설치 및 관리 지침(과속방지턱편)(2016.12.)

11) 국토부, 도로안전시설 설치 및 관리 지침(과속방지턱편)(2016.12.)

□ 관리 실태

- (시설관리) 14개 대학 56개 구역은 노면 훼손, 노면 탈색, 훼손된 시설물 방치, 표지판 훼손 등 전반적인 시설관리가 미흡했음.

[관리 미흡 사례]



□ 교통안전 표시·표지

- (노면표시·표지판 설치) 14개 대학 44개 구역은 교통안전 표시·표지가 미흡해 안전사고 발생이 우려됐음.
 - 해당 구역은 넓은 교차로에 회전유도선이 없거나, 교통안전 표지판 또는 노면표시가 없어 사고발생 위험이 높았음.

[교통안전 표시·표지 미흡 사례]



□ 비규격 시설

- (비규격 시설) 18개 대학 40개 구역에는 규격에 맞지 않는 부적절한 교통 안전시설이 설치되어 있었음.
- 해당 구역에는 자동차 보도 진입 또는 불법주정차 금지를 위해 설치된 구조물·말뚝(볼라드, Bollard)¹²⁾ 등이 기준에 맞지 않게 설치되어 있어 통행 중 충돌사고의 위험이 높았음.

[볼라드 설치 기준 및 비규격 볼라드 설치 사례]

관련 기준 ¹³⁾		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 볼라드는 높이 80cm~100cm 내외, 지름 10cm~20cm 내외, 볼라드 간 간격 1.5m 안팎, 밝은 색의 반사 도료 등을 사용하여 쉽게 식별할 수 있도록, 보행자 등의 충격을 흡수할 수 있는 재질을 사용하되, 속도가 낮은 자동차의 충격에 견딜 수 있는 구조로 해야 함. 		
비규격 볼라드 설치		
		

□ 보행 중 휴대폰 사용실태

- (사용실태) 20개 대학 내 보행자 1,685명을 대상으로 휴대폰 사용실태*를 조사한 결과, 484명(28.7%)이 차도 보행 중 휴대폰을 사용하고 있었음.
- * 대학별 20분 동안 특정 차도 내 단독 보행자를 대상으로 휴대폰 사용여부 조사
- (사용금지 표지) 20개 중 1개 대학(5.0%)에만 보행 중 휴대폰 사용을 금지하는 표지*가 설치되어 있었음.
- * 차량 및 보행자 등의 출입이 많은 대학 정문 주변에 금지표지 설치여부 조사



12) 행정자치부, '도로 위 암초' 불법 볼라드 없앤다(2016.4.18.)

13) 「교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙」 제9조

4

설문조사 결과

설문조사 개요

- (조사대상) 20개 대학 내 학생 및 일반인 500명
- (조사기간) 2018.3.22. ~ 5.3.
- (조사방법) 현장 대면 설문
- (조사내용) 교내 이동실태, 사고 경험, 보행자운전자의 안전인식 등

□ 대학 내 교통사고 경험

- (보행자 교통사고 경험) 설문대상 500명 중 6명(1.2%)이 '대학 내에서 보행 중 교통사고를 당한 경험이 있다'고 답변했음.

[보행자 교통사고 경험]

[단위 : 명, (%)]

구분	있음	없음	합계
빈도 (비율)	6 (1.2)	494 (98.8)	500 (100.0)

- 사고 경험이 있는 6명 중 4명(66.6%)은 '자가용'과의 교통사고였고, 사고 횟수는 '1~2회'(4명, 80.0%)가 가장 많았음.

[사고 경험자의 사고 대상]

구분	빈도(명)	비율(%)
자가용	4	66.6
택시	1	16.7
자전거	1	16.7
합계	6	100.0

[사고 경험자의 사고 횟수*]

구분	빈도(명)	비율(%)
1~2회	4	80.0
3~4회	0	0.0
5회 이상	1	20.0
합계	5	100.0

* 미응답자 1명 제외

- (교통사고 위험 경험) 대학 내에서 보행 중 교통사고를 겪은 적이 없는 444명 (미응답자 제외) 중 102명(23.0%)은 '사고 위험을 느낀 경험이 있다'고 답변했음.

[사고 위험 경험 여부*]

구분	빈도(명)	비율(%)
경험 있음	102	23.0
경험 없음	342	77.0
합계	444	100.0

* 미응답자 50명 제외

[사고 위험 경험 횟수*]

구분	빈도(명)	비율(%)
1~2회	61	66.3
3~4회	20	21.7
5회 이상	11	12.0
합계	92	100.0

* 미응답자 10명 제외

□ 대학 내 교통안전인식

- (보도·차도 안전인식) 설문대상 497명(미응답자 제외) 중 208명(41.9%)은 ‘대학 내에서 보행 중 보도가 단절되어 차도로 횡단할 수밖에 없는 경우가 있어 사고의 위험을 느낀다’고 답변했고, 설문대상 498명(미응답자 제외) 중 177명(35.6%)은 ‘대학 내 보도와 차도의 구분이 없는 경우가 있어 보행 시 위험을 느낀다’고 답변했음.

[대학 내 보도·차도에 대한 안전인식도]

[단위 : 명, (%)]

구분	매우 그렇다 그렇다	보통	전혀 그렇지 않다	합계
보행 중 보도가 단절되어 차도로 횡단할 수밖에 없는 경우가 있어 보행 시 사고의 위험을 느낀다.	208 (41.9)	161 (32.4)	128 (25.7)	497* (100.0)
대학 내 보도와 차도의 구분이 없는 경우가 있어 보행 시 위험을 느낀다.	177 (35.6)	154 (30.9)	167 (33.5)	498** (100.0)

* 미응답자 3명 제외 ** 미응답자 2명 제외

□ 보행자의 휴대폰 사용 위험인식도

- (위험인식도) 설문대상 488명(미응답자 제외) 중 384명(78.7%)은 ‘대학 내에서 보행 시 휴대폰을 사용하는 것이 (매우)위험하다’고 인식하고 있었음.

[대학 내 보행 시 휴대폰 사용에 대한 위험인식도*]

구분	매우 위험함	위험함	보통	안전함	매우 안전함	합계
빈도(명)	108	276	86	16	2	488
비율(%)	22.1	56.6	17.6	3.3	0.4	100.0

* 미응답자 12명 제외

□ 대학 내 운전자의 주의요소

- (주의요소) 대학 내 운전 경험자 164명을 대상으로 대학 내에서 운전 시 일반 도로에 비해 특별히 주의하는 부분을 설문한 결과, 104명(63.4%)은 ‘보행자가 갑자기 차도로 튀어나오지 않는지 확인’한다고 답변했음. 그밖에 ‘제한속도 확인·준수’ 40명(24.4%), ‘이동 교통수단과의 충돌 유의’ 18명(11.0%) 등이었음.

[대학 내 운전 시 주로 주의하는 부분*]

순위	구분	빈도(명)	비율(%)
1	대학 내 이동하는 보행자가 갑자기 차도로 튀어나오지 않는 지 확인함	104	63.4
2	대학 내 제한속도를 확인하고 준수함	40	24.4
3	대학 내 이동 교통수단과 충돌하지 않도록 유의함	18	11.0
4	주차되어 있는 차량과 사고가 나지 않도록 유의함	2	1.2
	합계	164	100.0

* 대학 내 운전경험이 있는 경우에만 응답함.