

# 264

서울연구원 정책리포트

2018. 12. 10



## — 개인교통수단 보급확대에 따른 서울시 대응방향

유경상

서울연구원  
연구위원

---

서울연구원 정책리포트는  
서울연구원 홈페이지  
[www.si.re.kr](http://www.si.re.kr)를 통해서도  
보실 수 있습니다.

06756  
서울특별시 서초구  
남부순환로 340길 57

02-2149-1234  
[www.si.re.kr](http://www.si.re.kr)  
[twitter.com/seoulinstitute](https://twitter.com/seoulinstitute)  
[www.facebook.com/SeoulInstitute](https://www.facebook.com/SeoulInstitute)

## 개인교통수단 보급확대에 따른 서울시 대응방향

|      |                        |    |
|------|------------------------|----|
|      | 요약                     | 3  |
| I.   | 개인교통수단의 보급현황과 이슈       | 4  |
| II.  | 개인교통수단의 서울시 내 위상과 역할   | 9  |
| III. | 개인교통수단 증가에 따른 단계별 대응방향 | 16 |

유경상

서울연구원  
연구위원

02-2149-1064  
uygs@si.re.kr

1인용 교통수단으로 등장한 개인교통수단(PM: Personal Mobility)은 세그웨이(Segway)와 같은 고가 장비부터 전동킥보드 등 비교적 저렴한 장비까지 다양하게 판매·보급되고 있다. 그러나 이들 개인교통수단이 무분별하게 운행되고 있어 보행자 등 시민의 안전을 심각하게 위협하고 있으므로 이에 대한 대응이 필요하다.

### 현행법상 개인교통수단은 원동기장치자전거에 해당, 차도로만 운행 가능

개인교통수단은 「도로교통법」상 원동기장치자전거로 분류되기 때문에 도로 운행 시에는 만 16세 이상의 2종 운전면허 보유자가 인명보호 장구를 착용하고 차도로만 운행해야 한다. 하지만 이용자뿐 아니라 판매자나 대여업체도 이를 제대로 알지 못해 적지 않은 이용자가 차도, 보도, 자전거도로, 공원 등 장소에 상관없이 무분별하게 통행하여 시민의 안전을 크게 위협하고 있다.

### 대중교통망이 잘 갖춰진 서울시에선 개인교통수단의 이동용 활용에는 한계

서울시는 버스·도시철도 등 대중교통망이 촘촘히 잘 구축되어 있어 개인교통수단이 이동용 교통수단의 역할을 맡기에는 한계가 있다. 다만, 지역 여건에 따라 도시철도역 등 대중교통 거점까지의 이동이 불편한 곳에서 대중교통 연계보조수단이나, 단거리 승용차 통행이 잦은 지역에서 승용차 통행을 일부 대체하는 교통수단의 역할은 수행할 수 있을 것으로 보인다.

### 중앙정부의 관련법제도 정비에 대응, 단기 규제와 함께 중장기 지역별 맞춤형 대응 필요

중앙정부는 「도로교통법」에 개인교통수단의 법적 지위와 도로 운행방법 등을 규정하고, 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」에 개인교통수단이 자전거도로를 이용할 수 있도록 하는 법률개정안을 2017년 6월 발의하여 국회 심의 중이다. 따라서, 중앙정부의 법제도 정비 전에는 현행법 체계를 기준으로 개인교통수단의 무분별한 운행을 규제하고 관리하는 한편, 테스트베드(Test-bed) 구축·운영, 개인교통수단 도로 운행지침 마련 등으로 미래환경에 사전 대비할 필요가 있다. 중장기적으로 중앙정부의 법·제도가 정비되면 지역의 교통여건에 따라 승용차 통행 억제를 위한 공공 PM(공유 개인교통수단) 도입, 대중교통 연계를 위한 개인교통수단 충전소·보관소 설치 등 지역 맞춤형 대응이 필요하다. 또한, 자전거도로 확충, 도로 인프라 정비, 차량 제한속도 하향, 저속차로 도입 검토 등 개인교통수단의 운행안전과 시민의 안전을 담보하기 위한 다양한 방안을 마련하여야 한다.

# I. 개인교통수단의 보급현황과 이슈

## 다양한 형태 개인교통수단이 빠르게 보급

개인교통수단은 종류와 형태 분류하기 힘들 정도로 매우 다양

- 2001년 세그웨이가 최초 발명된 이후 다양한 제품이 등장
- 개인교통수단의 정의는 이해관계자에 따라 서로 다르지만, 협의적으로는 전기를 동력으로 하는 중저속(최고속도 25km/h 이하)의 스마트(Smart) PM을 의미

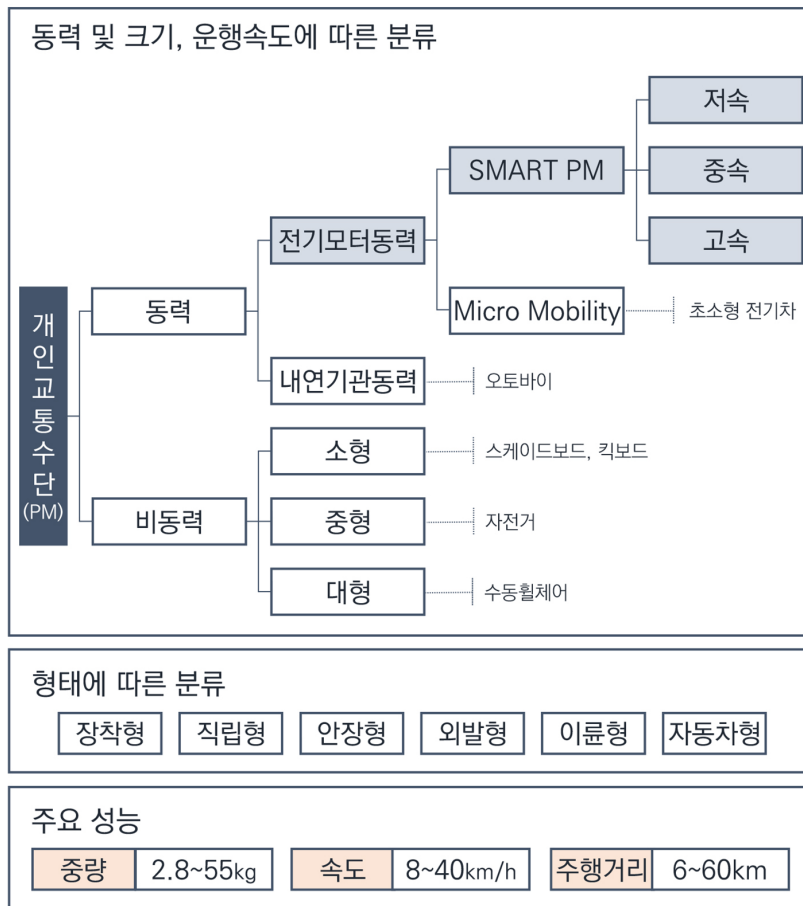


그림 1. 개인교통수단의 분류

출처: 한국교통연구원, 2016, 『개인용 교통수단(Personal Mobility)의 보급에 따른 제도개선 방향』

- 개인교통수단을 개발, 판매하는 기업체는 주로 제품 형태에 따라 분류

표 1. 기업체의 개인교통수단 제품유형 분류 인식

| 자이로타입                                                                             |                                                                                   | 전동스케이트보드                                                                          |                                                                                   | 전동킥보드                                                                              | 전기자전거                                                                               | 전동스쿠터                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 1휠                                                                                | 2휠                                                                                | 2휠                                                                                | 4휠                                                                                |                                                                                    |                                                                                     |                                                                                     |
|  |  |  |  |  |  |  |

출처: 한국교통연구원, 2017, 『2017 마이크로모빌리티 교통정책지원사업』

## 개인교통수단의 보급은 지속 확대될 것으로 전망

- 한국교통연구원에 따르면, 2016년 국내 개인교통수단 판매량은 6만~6만 5천 대
- 2017년에는 약 7만~8만 대이며, 2022년에는 20만 대 수준으로 증가할 전망

표 2. 2016년 개인교통수단 품목별 추정 판매량

| 분류       | 판매량(대)        |
|----------|---------------|
| 자이로타입    | 14,000~16,000 |
| 전동스케이트보드 | 1,000         |
| 전동킥보드    | 24,000~26,000 |
| 전기자전거    | 6,000~7,000   |
| 전동스쿠터    | 15,000        |

출처: 한국교통연구원, 2017, 『2017 마이크로모빌리티 교통정책지원사업』

- 일본 후지경제의 분석자료에 따르면 글로벌 개인교통수단 시장 규모는 2020년까지 1억 대로 성장, 직립탑승형 개인교통수단 시장 규모는 2015년 약 4천억 원에서 2030년 26조 원까지 급격히 성장할 것으로 전망<sup>1)</sup>

1) 현대able Daily, 2015.9.10, "Market Issue", 현대증권

## 개인교통수단 운행확대가 시민안전 위협

### 개인교통수단의 운행확대에 따라 관련 사고가 해마다 급증

- 현대해상 교통기후환경연구소에 따르면, 국내 개인교통수단 사고 발생 건수는 2012년 29건에서 2016년 137건으로 4.7배 이상 급증
- 개인교통수단 이용자 가운데 약 7%만이 관련 보험에 가입<sup>2)</sup>

### 개인교통수단 관련 사고는 유형과 장소가 다양

- 2011~2015년 발생한 사고의 약 31%가 보행자·자동차 이외 교통수단과 발생<sup>2)</sup>
- 전기자전거와 전동스쿠터는 일반도로에서 일어난 사고 비율이 70%를 상회

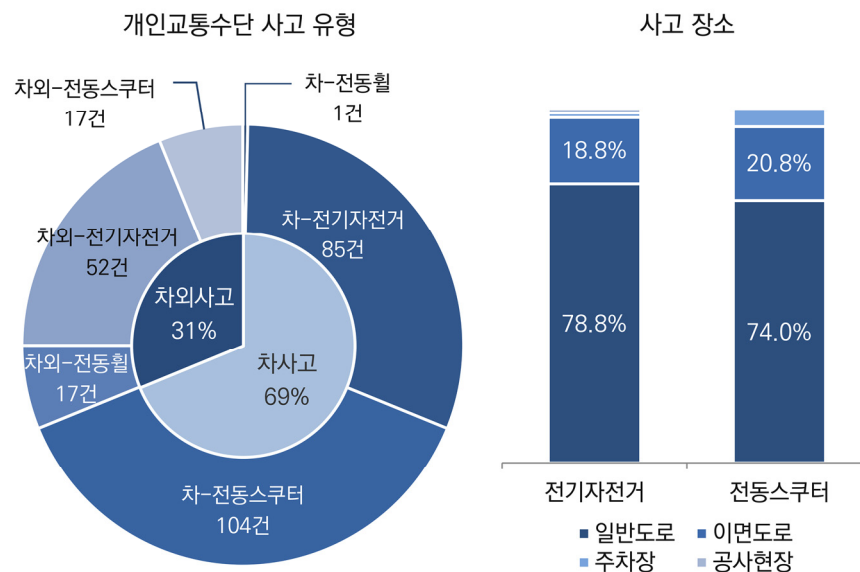


그림 2. 개인교통수단의 사고 유형 및 사고 장소

- 한국소비자원에 접수된 사고를 기준으로, 기능고장이나 부품탈락 등에 따른 제품 관련 사고가 가장 잦고, 물리적 충격으로 인한 사고가 그다음을 차지

2) 도로교통공단, 2016, 『새로운 교통수단 이용에 대한 안전대책 연구』

---

## 개인교통수단의 주행안전·운행관리체계 미비

현행 「도로교통법」상 개인교통수단은 원동기장치자전거에 해당

- 개인교통수단은 운전자가 16세 이상이고 제2종 운전면허(원동기장치자전거 면허)를 보유해야 도로에서 운행 가능
- 도로 운행 시에는 인명보호 장구를 반드시 착용하고, 차도로 통행해야 하며, 자전거 도로나 길가장자리 구역으로는 통행이 불가

25km/h 미만의 개인교통수단은 도로 운행안전 위한 법적 장치 부재

- 개인교통수단은 「자동차관리법」상 이륜자동차의 한 형태
- 최고속도 25km/h 이상의 개인교통수단을 도로에서 운행하기 위해서는 사용신고, 번호판 부착, 조향장치 및 제동장치 등에 관한 주행 안전기준 충족의무 존재
- 그러나 25km/h 미만의 개인교통수단은 이러한 의무가 없어 관리 불가능
- 25km/h 미만인 대부분의 개인교통수단은 명시적인 보험가입의 의무가 없는 상태
- 「자동차손해배상 보장법」에 따라 「자동차관리법」의 적용을 받는 모든 자동차는 책임보험이나 책임공제 가입이 의무
- 그러나 「자동차관리법」의 적용을 받는 이륜자동차는 일반적으로 국토교통부령으로 정하는 최고속도 5km/h 이상인 이륜자동차에 한정된다고 해석

다만, 25km/h 미만의 일부 개인교통수단은 품질·안전인증 대상

- 「전기용품 및 생활용품 안전관리법」에 따라 스케이트보드류(스케이트보드, 전동킥보드, 전동이륜평행차, 전동보드류)와 전기자전거에 해당하는 제품은 품질 및 안전인증 대상



- 이들 제품의 안전요구사항 항목은 겉모양, 구조, 내부 배선 등이며 주요 성능확인 항목은 1회 충전 주행거리, 최고속도, 제동성능 등
- 하지만, 개인교통수단 중 25km/h 미만의 안장이 부착된 전동킥보드 등 일부 제품은 안전확인대상 제품에 해당하지 않아 관리의 사각지대에 있는 상황
- 안전확인대상 제품이라도 이는 제품 자체의 성능이나 화재 위험성 등에 관한 인증으로, 도로를 운행하는 교통수단에 요구되는 주행 안전기준 인증과 차이

이러한 현행법 체계에도 불구하고, 개인교통수단은 장소와 관계없이 무분별하게 운행

- 현행법상 차도로 다녀야 하는 개인교통수단이 보도, 자전거도로 등 장소와 관계없이 운행되고 있어 교통사고의 위험이 상존
- 제2종 운전면허가 없는 사람이나 16세 미만의 어린이도 보호장구 착용 없이 도로에서 불법 운행을 하고 있어 대책 마련이 필요한 시점
- 개인교통수단의 안전한 도로 운행을 위해서는 제품 자체의 품질이나 안전기준 충족 의무뿐 아니라, 주행안전 기준도 마련 필요
- 도로에서 운행하기 위해서는 제품의 조향장치, 제동장치, 등화장치, 음향장치 등 기본적인 주행안전 보장에 필요한 안전인증 기준 마련

개인교통수단 관련법제도 정비와 함께 이동용 교통수단으로의 역할 재정립이 필요

- 빠르게 늘어나고 있는 개인교통수단에 관한 서울시 차원의 역할 정립이 우선
- 대중교통망이 잘 갖춰진 서울에서 이동용 교통수단으로서 개인교통수단의 역할을 재조명해 중장기적인 대응전략 마련이 필요
- 또한, 중앙정부가 개인교통수단의 자전거도로 운행허용을 위해 관련법제도 정비를 추진 중이므로 개인교통수단의 도로 운행안전을 위한 사전 대비가 필요

## II. 개인교통수단의 서울시 내 위상과 역할

### 이동용 교통수단으로 활용될 잠재력 보유

개인교통수단 이용자의 절반 이상이 이동용 교통수단으로 활용 중<sup>3)</sup>

- 개인교통수단을 이용하는 이유는 교통비 절약, 다른 교통수단의 불편함 등

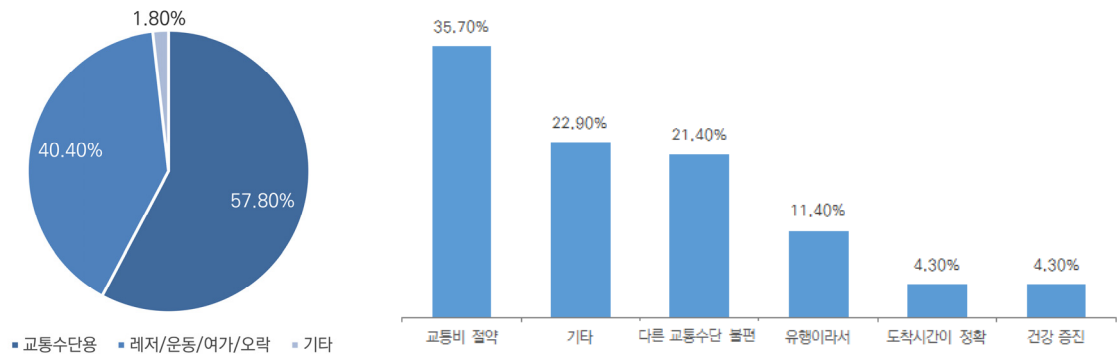


그림 3. 개인교통수단의 주요 용도 및 이용 이유

대도시 거주민의 41.8%는 개인교통수단이 이동용 교통수단으로 유용하다고 인식<sup>4)</sup>

- 대도시 거주민의 대다수가 개인교통수단을 아직 잘 모르고 있지만, 개인교통수단의 이동용 교통수단 활용에는 다소 긍정적

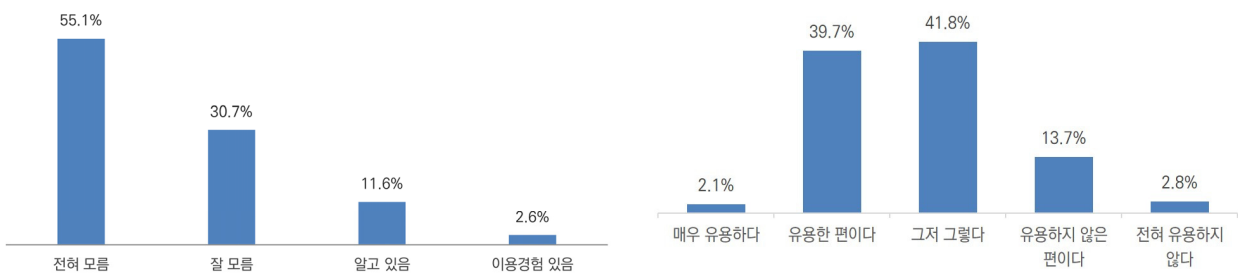


그림 4. 대도시 거주민의 개인교통수단 인지 및 교통수단으로서의 인식

3) 한국교통연구원, 2017, 『2017 마이크로모빌리티 교통정책지원사업』

4) 한국교통연구원, 2016, 『2016 국가자전거교통정책지원사업 자전거 이용실태조사』

## 도시철도 주 연계수단의 역할 크지 않아

도시철도 주 연계수단으로서의 개인교통수단 위상은 기존 연계수단과 상당히 겹쳐

- 대중교통망이 촘촘히 구축된 서울시는 도보·노선버스 등 다양한 교통수단이 도시철도 연계역할을 하고 있으며, 5km 이내의 단거리 통행을 큰 무리 없이 담당
- 노선버스를 이용한 도시철도역 접근 통행 거리 평균은 1.56km, 도시철도역 도보 접근 거리 평균은 738m로 대부분 도보나 노선버스로 도시철도역에 쉽게 접근

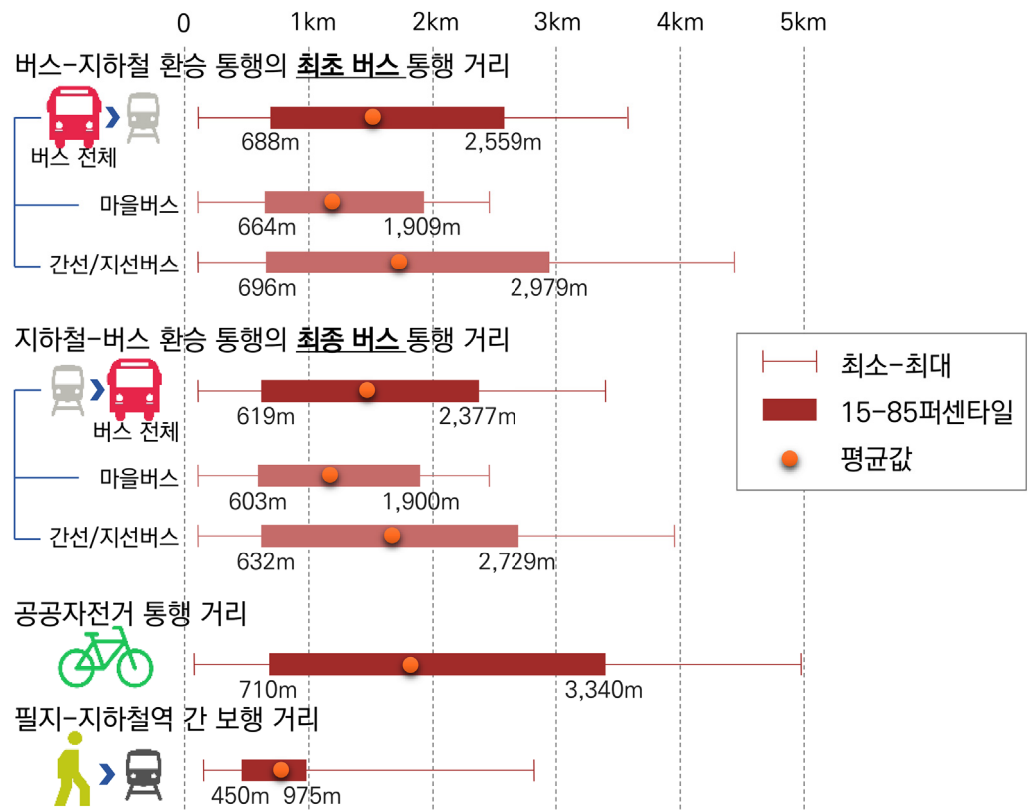


그림 5. 서울시 도시철도 연계수단별 통행 거리

- 특히 노선버스는 도시철도역까지의 접근 통행 거리가 1km 이하인 비율이 전체 노선 버스 통행의 31%를 차지

- 이는 수도권 통합환승할인제도로 추가 요금이 없으므로 2~3개 정류장의 짧은 거리라도 도보 이동보다 노선버스 이용이 편리하다는 인식 때문

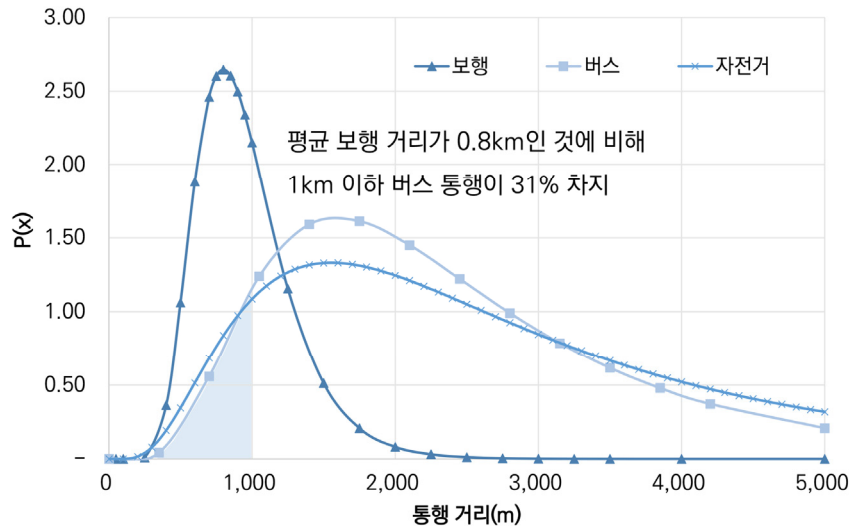


그림 6. 서울시 도시철도 연계수단의 통행 거리 분포

하지만 도심에서 승용차·노선버스의 보조교통수단 역할은 일부 가능

- 환승을 위해 노선버스로 이동해야 하는 거리가 먼 도시철도역은 서울 도심에 집중



그림 7. 버스환승 통행 거리 상위 25개 도시철도역

- 서울 도심은 ‘녹색교통진흥특별대책지역’으로 지정되어 자동차 운행제한, 도로 공간 재편 등의 정책 시행 추진
- 특히, 도로 공간재편 시에는 노선버스도 우회, 운행 대수 감축 등 일부 조정이 불가 피할 것으로 전망되므로 개인교통수단이 도심에서 승용차나 노선버스의 보조교통수단 역할 담당 가능

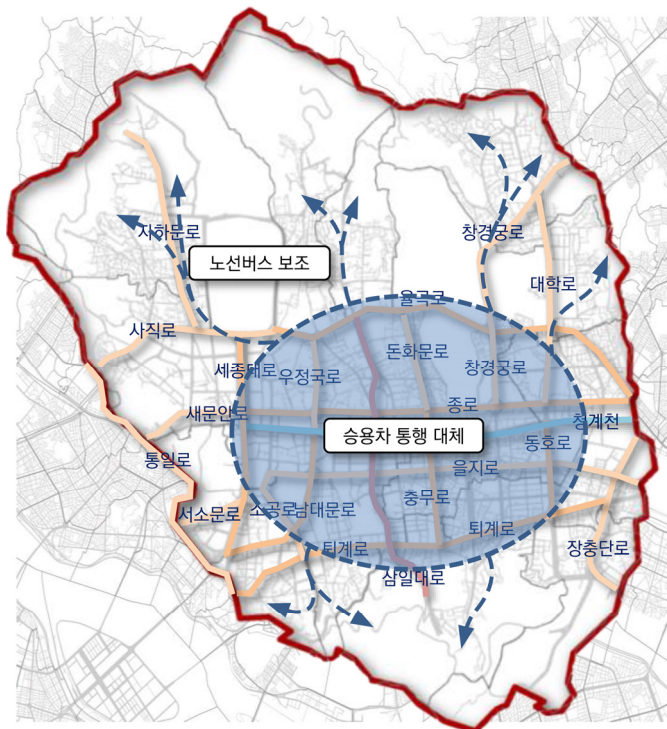


그림 8. 한양도성 안에서 개인교통수단 활용개념

노선버스 서비스가 열악하고 도보 접근 거리가 먼 지역에서 연계보조수단으로도 활용

- 도시철도역 연계 노선버스가 현저히 부족한 지역, 버스 노선의 굴곡이 심해 우회 구간이 긴 지역, 노선버스 사각지대가 많고 도보 접근 거리가 먼 지역에서 개인교통수단을 도시철도 연계보조수단으로 활용

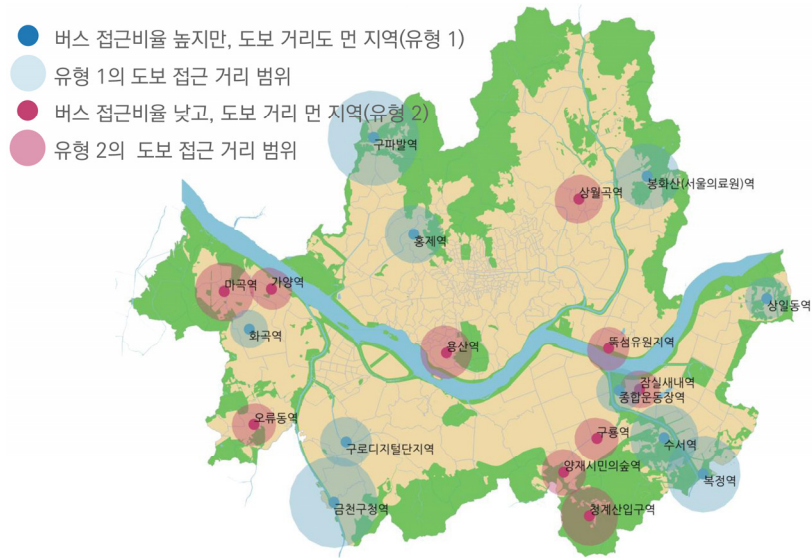


그림 9. 도시철도역 연계보조수단으로 활용 가능지역 예시

공공자전거와 함께 중·단거리 보조교통수단으로도 활용 가능

- 경사가 심한 지역이나, 자전거도로 인프라 미비 등으로 자전거 통행 여건이 좋지 못한 지역에서 공공자전거와 함께 운영

따릉이 이용 빈도 10회/일 미만 도시철도역

- 대여 이용 빈도 낮은 대여소 인근 도시철도역
- 반납 이용 빈도 낮은 대여소 인근 도시철도역
- 중북 도시철도역



그림 10. 공공자전거 보완 수단으로 활용 가능지역 예시

## 승용차 통행의 일부 대체하는 역할 기대

### 중·단거리 통행 위한 Door-to-Door 교통수단으로서 역할 가능

- 서울시 내부 승용차 통행의 약 46%는 10km 이하 중·단거리 통행, 5km 이하 단거리 통행도 17.6%로 비교적 높은 비중을 차지

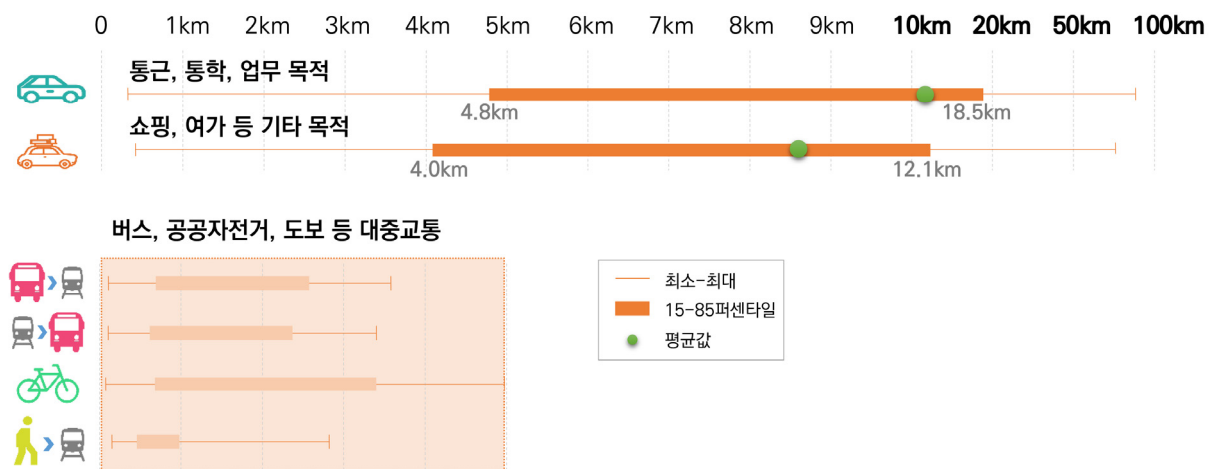


그림 11. 서울시 내부 승용차 통행 거리 분포

- 특히, 개인교통수단의 주 이용 대상인 20~40대가 단거리 통행의 절반을 차지
- 5km 이하 단거리 승용차 통행은 통근, 통학, 업무 목적이 78.8~85.6%로 대부분을 차지하고 있으며, 서울시 내부 승용차 총 통행의 약 8.5% 점유

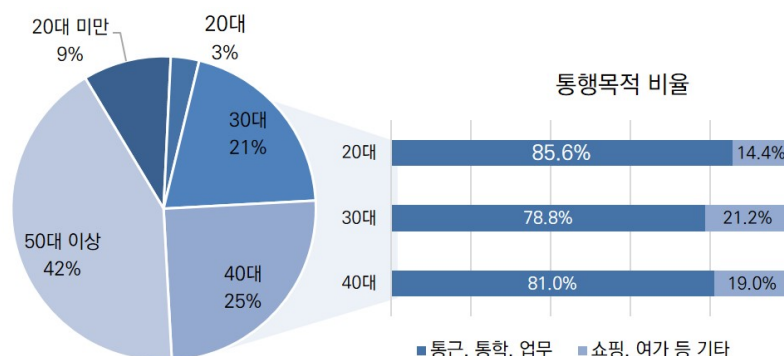


그림 12. 서울시 단거리 승용차 통행의 연령대 및 통행목적



- 전동킥보드, 전기자전거 등 주로 중·단거리용으로 인식되는 개인교통수단은 주행의 안전성과 인프라만 갖춰진다면 승용차 통행의 일부를 충분히 대체할 잠재력 보유

#### 단거리 승용차 통행이 집중되는 지역에 개인교통수단 도입 검토 필요

- 단거리 승용차 통행이 집중되어 있고, 대중교통 서비스 수준이 상대적으로 낮으면서 자전거도로 인프라가 잘 갖춰진 지역에 도입 우선 검토
- 공공자전거처럼 시민들이 공유할 수 있는 공공개인교통수단을 도입하면, 단거리 승용차 통행 수요의 일부를 대체하여 해당 지역의 승용차 통행 감축 효과 기대

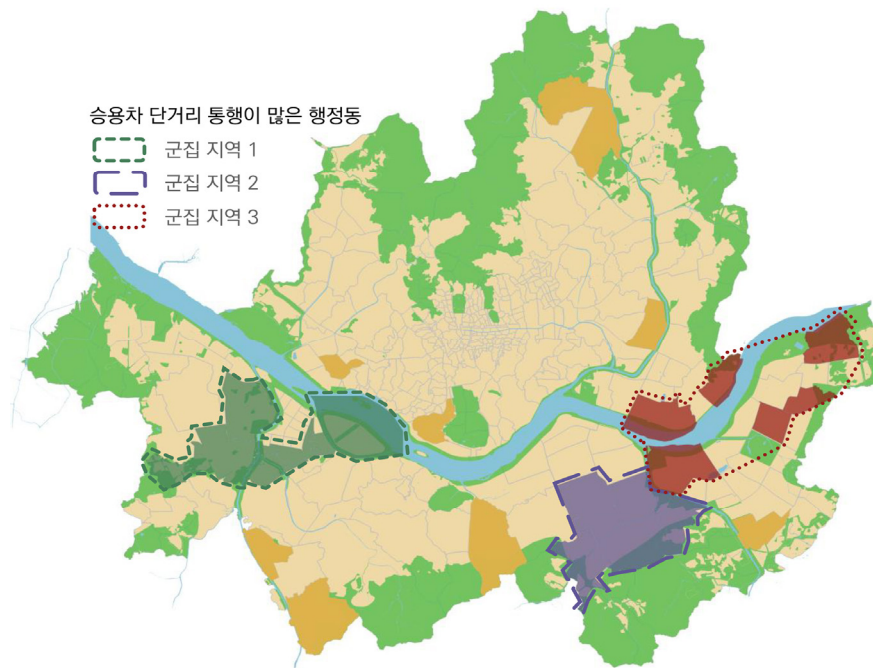


그림 13. 서울시 단거리 승용차 통행이 잦은 지역



### Ⅲ. 개인교통수단 증가에 따른 단계별 대응방향

---

#### 운행안전 확보한 뒤 지역 여건에 맞춘 활용방안 강구

단기적으로는 운행안전 도모하고, 중장기적으로는 지역별 교통여건에 따라 맞춤형 대응

- 현행법 내에서 안전한 운행이 이루어지도록 관리
  - 관련법 개정이 이루어지기 전까지는 현행법의 테두리 안에서 개인교통수단의 운행 안전을 돕는 규제·관리가 필요
- 개인교통수단 증가에 대비한 시설 정비 등 사전 대비 필요
  - 테스트베드 운영으로 개인교통수단의 안전성과 효용성을 파악
  - 개인교통수단의 안전운행에 필요한 도로시설(자전거도로, 안내표지판 등) 정비·개선
- 지역별로 개인교통수단에 적합한 역할을 찾아 맞춤형 활용방안 모색
  - 단거리 승용차 통행 집중 지역에는 공유자전거처럼 운영하는 공공 PM 도입 검토
  - 도시철도역 접근성이 떨어지는 지역에는 연계보조수단으로 활용
  - 공공자전거 이용이 불편한 지역에 보완수단으로 개인교통수단을 투입

#### 주요 추진전략

| 주요 과제                      | 추진전략                                                                                                                                            |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (단기) 규제와 함께 운행안전을 위한 환경 준비 | - 법·제도 완비 전에는 법적 요건을 갖춘 제품만 운행 허용<br>- 증가하는 개인교통수단의 안전운행을 위한 사전 대비 필요                                                                           |
| (중장기) 지역별 교통여건에 따른 맞춤형 대응  | - 단거리 승용차의 통행 집중 지역에 공공 PM 도입 검토<br>- 도시철도역 접근이 어려운 지역에 연계보조수단으로 지원<br>- 공공자전거 이용이 불편한 지역에 보완수단으로 공공 PM 도입 검토<br>- 개인교통수단의 안전한 이용을 돕는 다양한 방안 강구 |

---

## 단기적으로는 규제와 함께 운행안전 위한 환경 준비 필요

법·제도가 완비되기 전에는 법적 요건 갖춘 제품에 한해 운행 허용

- 개인교통수단의 법적 지위를 조정하고 통행방법을 새로 규정하기 위한 「도로교통법」과 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 개정안이 국회 심의 중
- 「도로교통법」 개정안은 개인교통수단을 원동기장치자전거의 한 형태인 “개인형 이동장치”로 명명하고, 최고속도 25km/h 미만, 중량 30kg 미만으로 명시
  - 또한, ‘개인형 이동장치’가 자전거의 통행방법을 따르도록 규정하고, 운전면허 없이도 운행할 수 있도록 개정
- 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 개정안에서는 ‘개인형 이동장치’가 자전거도로를 이용할 수 있도록 원칙적으로 허용하되, 지역 여건을 고려하여 개인형 이동장치의 통행을 도로관리청이 제한할 수 있도록 보완
- 따라서, 관련 법 개정이 완료되기 전까지는 시민안전을 위해 현행법 체계 내에서 관계 기관과의 협력을 바탕으로 개인교통수단 운행을 규제·관리할 필요

증가하는 개인교통수단의 운행안전 위한 사전 대비도 함께할 필요

- 중앙정부의 관련 법 개정 추진과 함께 서울시 차원에서도 미리 준비
- 테스트베드 구축·운영으로 개인교통수단의 주행 안전성과 효용성 등을 파악
- 앞으로 개인교통수단 형태와 종류, 성능에 따라 적절한 운행공간을 제시해야 하며, 운행 공간별 운행속도 등을 규제할 수 있는 ‘개인교통수단 도로 운행지침’을 마련할 필요
- 이 지침에는 다른 교통수단과의 분리 등을 위한 안전시설물 설치, 운행 가능 및 금지 공간에 대한 안내표지, 노면표지 등에 관한 사항도 함께 포함
- 더불어 개인교통수단의 도로 운행을 위한 주행안전 기준 마련, 안전 관리 사각지대에 있는 제품 관리, 불법 개조를 방지하기 위한 사후관리, 관련 보험상품 개발 등의 추진을 위해 관계기관과 협력 필요

## 중장기적으로는 지역별 교통여건에 따른 맞춤형 대응

### 단거리 승용차 통행 집중 지역에 공공 PM 도입 검토

- 도시철도역사 내 유휴공간 활용, 공공자전거(따릉이) 스테이션 공동 사용 등 최소한의 비용으로 공공 PM 시스템 도입을 검토할 필요
- 여의도 일대처럼 단거리 승용차 통행이 잦고, 공공 PM이 운행할 수 있는 자전거 인프라가 잘 갖춰진 지역부터 순차적 도입
- 녹색교통진흥특별대책지역으로 지정된 도심은 추후 도로 공간재편으로 자전거도로 인프라가 정비된다면, 이 지역을 ‘공공 PM 특구’로 조성
- 대중교통과 공공 PM, 공공자전거 등 친환경 교통수단만으로도 도심에 쉽게 접근하고 도심 내 어디나 편하게 이동할 수 있도록 지원



그림 14. 공공 PM 사례(도쿄)

### 도시철도역 접근이 어려운 지역에 연계보조수단으로 지원

- 도시철도역 도보 접근성이 취약하고, 버스 노선이 현저히 부족하거나 노선이 있더라도 미처 서비스하지 못하는 사각지대가 많이 발생하는 지역 등을 중심으로 지원
- 개인교통수단을 소지한 시민이 거주지에서 도시철도역까지 접근하거나 도시철도역에서 거주지까지 돌아갈 때 연계보조수단으로 이를 편하게 활용
- 공공이 도시철도역사 내 또는 주변에 개인교통수단 보관·충전 시설을 제공

## 지형적으로 공공자전거 이용이 불편한 지역에 보완수단으로 공공 PM 도입 검토

- 공공자전거 서비스가 제공되고 있지만, 지형적 조건 등으로 공공자전거 이용 빈도가 현저히 떨어지는 지역에 공공자전거 스테이션 등을 활용하여 공공 PM 제공

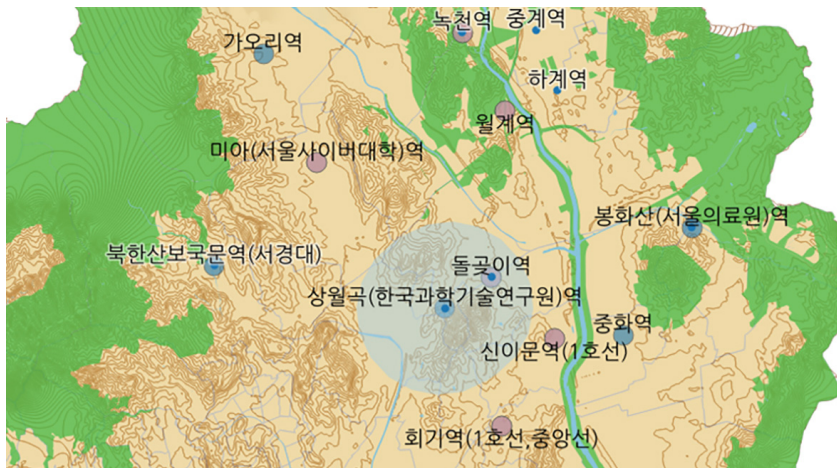


그림 15. 공공자전거 보완지역 예시

## 개인교통수단의 안전한 운행 돕는 다양한 방안 강구

- 개인교통수단의 안전한 도로 운행을 위해서는 도로 환경 정비 지속 추진
  - 서울시의 자전거도로는 단절된 곳이 많아 이동용 교통네트워크로서 주행의 연속성 확보가 어려우므로 단절구간을 최소화하는 방향으로 자전거도로의 지속 확충 필요
  - 개인교통수단은 노면요철에 민감하므로 기존 자전거도로도 포장 재정비 등 관리 필요
  - 개인교통수단의 안전한 운행을 위한 안내표지, 노면표지, 분리대 등 안전시설 추가 설치
- 도로의 성격별로 개인교통수단의 통행을 제한하거나 운행속도 관리
  - 제한속도 60km/h로 운영 중인 서울시 간선도로는 25km/h 미만의 개인교통수단이 함께 운행하면 사고 위험이 크므로 최대한 운행을 제한

- 제한속도 30km/h로 운영되는 생활권 이면도로로 통행을 유도하되, 유동인구가 많아 보행자 사고 위험이 큰 곳은 운행을 제한하거나 운행속도를 보행속도와 비슷하게 유지하도록 관련 지침을 마련하여 시행
- 중장기적으로는 관계기관과의 협의를 바탕으로 간선도로의 제한속도를 50km/h 이하로 낮추고, 특별히 자전거 등 중저속 교통수단이 많은 도로나 지역에서는 가장 오른쪽 차로를 저속차로로 지정하여 운영하는 방안도 고려



그림 16. 간선도로의 저속차로 운영 예시

**서울연구원 정책리포트**는 서울시민의 삶의 질을 향상하고  
서울의 도시 경쟁력을 강화하기 위해 도시 전반의 다양한 정책 이슈를 발굴하여 분석함으로써  
서울시의 비전 설정과 정책 수립에 기여하고자 작성된 정책보고서입니다.

발행인 : 서왕진

편집인 : 최 봉

발행처 : 서울연구원

06756 서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57

02-2149-1234

[www.si.re.kr](http://www.si.re.kr)

[twitter.com/seoulinstitute](https://twitter.com/seoulinstitute)

[www.facebook.com/SeoulInstitute/](https://www.facebook.com/SeoulInstitute/)

※ 이 정책리포트는 서울연구원의 연구보고서 「개인교통수단 보급확대에 따른 대응방향」을 바탕으로  
작성되었습니다.

※ 이 정책리포트의 내용은 연구진의 견해로 서울특별시의 정책과 다를 수 있습니다.