부여군

2012~2016 제2차 부여군 교통안전 기본계획 부여군

발간등록번호
74-4570000-000035-13

2012~2016

제2차 부여군 교통안전 기본계획

2014. 8

부여군

제 출 문

부여군수 귀하

본 보고서를 「제2차 부여군 교통안전 기본 계획」 연구용역의 최종보고서로 제출합니다.

2014. 8.

(재)충남발전연구원

원장 강 현 수

제목 차례

제1장 과업의 개요 ····· 1

제1절 과업의 배경 및 목적 ····· 3

1. 과업의 배경 ····· 3

2. 과업의 목적 ····· 3

제2절 과업의 범위 ····· 4

1. 공간적 범위 ····· 4

2. 시간적 범위 ····· 5

3. 내용적 범위 ····· 5

제3절 과업의 수립 절차 ····· 6

1. 법적근거 ····· 6

2. 수립절차 ····· 6

제2장 일반현황 및 관련계획 검토 ····· 7

제1절 일반 현황 ····· 9

1. 인구 및 가구 현황 ····· 9

2. 자동차등록대수 현황 ····· 12

3. 도로연장 현황 ····· 13

4. 교통망체계 현황 ····· 14

제2절 관련계획 검토 ····· 15

1. 제7차 국가교통안전기본계획(2012～2016) ····· 15

2. 교통사고 사상자 절반 줄이기 종합시행계획(2008～2012) ····· 18

3. 제3차 충청남도 종합계획 수정계획(2008～2020) ····· 19

4. 제2차 충청남도 교통안전기본계획(2012～2016) ····· 22

제3장 추진성과 및 안전수준 분석 ····· 25

제1절 교통안전정책 추진실적 ····· 27

1. 제1차 부여군 교통안전정책 목표 ····· 27

2. 부여군 교통안전정책 추진실적 ····· 28

제2절 교통안전정책 추진성과 ····· 33

1. 제1차 부여군 교통안전 기본계획 대비 추진성과 ····· 33

2. 부여군 연도별 교통안전정책 추진실적 대비 추진성과 ····· 34

제3절 부여군 교통안전 수준 ····· 35

1. 교통사고 발생건수 ····· 35

2. 교통사고 사망자수 ····· 37
3. 교통사고 중상자수 ····· 39
4. 분석종합 ····· 41

제4장 교통사고 발생추이 및 원인분석 ····· 43
제1절 교통사고 발생 현황 ····· 45
제2절 유형별 교통사고 발생 현황 및 추이 ····· 46
1. 유형별 교통사고 현황 및 추이 ····· 46
2. 법규위반별 교통사고 현황 ····· 50
3. 음주운전 교통사고 현황 ····· 51
4. 차종별 교통사고 현황 ····· 52
5. 교통약자 교통사고 현황 ····· 53
6. 도로종류별 교통사고 현황 ····· 56
7. 도로형태별 교통사고 현황 ····· 56
8. 도로폭별 교통사고 현황 ····· 57
9. 발생 시기별 교통사고 현황 ····· 57
10. 기상상태별 교통사고 추세 ····· 59
제3절 사고누적지점 및 구간 사고원인 ····· 60
1. 선정기준 ····· 60
2. 사고누적지점 및 구간 선정결과 ····· 61
3. 사고누적지점 교통사고 및 교통환경 분석 ····· 68
제4절 운수업체 교통사고 발생현황 ····· 74
1. 관내운수업체 현황 ····· 74
2. 운수업종별 교통사고발생 현황 ····· 74

제5장 부여군 교통안전 정책목표 ····· 77
제1절 충청남도 교통안전 정책목표 ····· 79
1. 목표설정 방법 ····· 79
2. 세부연도별 충청남도 시·군별 사망자수 감소 목표 ····· 80
제2절 부여군 교통안전정책 목표 및 추진 전략 ····· 81
1. 비전 및 정책 목표 ····· 81
2. 계획지표별 감소 목표 ····· 82

제6장 부문별 세부추진계획 ····· 83
제1절 부문별 계획 수립방향 ····· 85
1. 기본방향 ····· 85

2. 중점 추진과제 설정 ····· 85
제2절 중점 추진 과제 1 : 안전한 도로 인프라 구축 ····· 87
1. 세부추진과제 1-1 교통사고 누적지점 개선 ····· 87
2. 세부추진과제 1-2 교차로 안전성 강화 ····· 96
3. 세부추진과제 1-3 도로안전시설 설치 확대 ····· 98
4. 세부추진과제 1-4 보행자 친화형 교통안전시설 확대 ····· 102
5. 세부추진과제 1-5 보행우선구역 지정 및 확대 ····· 104
6. 세부추진과제 1-6 건설기계 및 농기계 안전장치 보급 ····· 106
제3절 교통약자 보호강화 ····· 107
1. 세부추진과제 2-1 어린이 보호구역 시설 확충 및 정비 ····· 107
2. 세부추진과제 2-2 노인 보호구역 개선 ····· 109
3. 세부추진과제 2-3 고령운전자 실버마크 부착 지원 ····· 112
4. 세부추진과제 2-4 교통안전 보호장구 보급 지원 ····· 113
제4절 운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축 ····· 114
1. 세부추진과제 3-1 안전운전 및 에코 드라이빙 체험교육 지원 ····· 114
제5절 교통문화 선진화 ····· 117
1. 세부추진과제 4-1 교통문화 수준 향상 ····· 117
2. 세부추진과제 4-2 교통안전 교육 확대 ····· 120
3. 세부추진과제 4-3 불법 주·정차 근절대책 수립 및 단속 강화 ····· 127
4. 세부추진과제 4-4 음주운전 근절 대책 ····· 129

제7장 연차별 세부추진계획 및 투자계획 ····· 131
제1절 부여군 재정 규모 및 분야별 투자사업 전망 ····· 133
1. 재정현황 ····· 133
2. 재정규모 전망 ····· 133
3. 분야별 투자사업 전망 ····· 133
제2절 사업 우선순위 선정 ····· 135
1. 교통안전사업 분류 ····· 135
2. 투자우선수위 선정의 기본방향 ····· 135
3. 투자우선순위 선정기준 ····· 136
4. 투자우선순위선정 ····· 136
제3절 투자소요비용 산출 ····· 137
제4절 재원조달 방안 ····· 138

부록 ····· 139

표 차 례

<표 2-1> 최근 5년간 인구추세 ····· 9
<표 2-2> 부여군 연령대별 인구변화 추이 ····· 10
<표 2-3> 부여군 읍면별 인구수 ····· 11
<표 2-4> 부여군 세대수 추이 ····· 11
<표 2-5> 자동차 등록대수 ····· 12
<표 2-6> 부여군 차종별 차량등록대수 현황 ····· 12
<표 2-7> 도로연장현황 ····· 13
<표 2-8> 부여군 도로종류별 연장현황 ····· 13
<표 2-9> 충청남도 도로교통 관련계획 ····· 20
<표 2-10> 충청남도 교통사고 감소 목표 ····· 23

<표 3-1> 제1차 부여군 교통안전기본계획 비전 및 정책목표 ····· 27
<표 3-2> 최근 4년간 부여군 교통안전 사업 투자예산(2009～2012년) ····· 28
<표 3-3> 2009년도 부여군 교통안전정책 추진실적 ····· 29
<표 3-4> 2010년도 부여군 교통안전정책 추진실적 ····· 30
<표 3-5> 2011년도 부여군 교통안전정책 추진실적 ····· 31
<표 3-6> 2012년도 부여군 교통안전정책 추진실적 ····· 32
<표 3-7> 최근 4년간 부여군 사망자수 감소목표(2009～2012년) ····· 33
<표 3-8> 최근 4년간 부여군 사망자수 감소목표(2009～2012년) ····· 33
<표 3-9> 부여군 교통안전 기본계획 감소목표 대비 추진성과(2009～2012년) ····· 33
<표 3-10> 최근 4년간 부여군 교통안전 사업 투자예산 대비 추진성과(2009～2012년) · 34
<표 3-11> 부여군 교통안전수준(교통사고건수 기준) ····· 35
<표 3-12> 충남 시·군별 교통사고 발생건수 추이(노출지수 적용) ····· 36
<표 3-13> 부여군 교통안전수준(사망자수 기준) ····· 37
<표 3-14> 충남 시·군별 교통사고 사망자수 발생 추이(노출지수 적용) ····· 38
<표 3-15> 부여군 교통안전수준(중상자수 기준) ····· 39
<표 3-16> 충남 시·군별 교통사고 중상자수 발생 추이(노출지수 적용) ····· 40
<표 3-17> 부여군 교통안전수준 분석종합 ····· 41

<표 4-1> 교통사고 발생건수 및 사상자 현황(5개년) ····· 45
<표 4-2> 유형별 교통사고 비교(5개년) ····· 46

<표 4-3> 차대사람 교통사고 현황 및 추이(5개년) ····· 47
<표 4-4> 차대차 교통사고 유형별 현황 및 추이(5개년) ····· 48
<표 4-5> 차량단독 교통사고 발생 유형(5개년) ····· 49
<표 4-6> 법규위반별 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 50
<표 4-7> 음주운전 교통사고 현황(5개년) ····· 51
<표 4-8> 차종별 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 52
<표 4-9> 14세 이하 어린이 교통사고 현황(5개년) ····· 53
<표 4-10> 65세 이상 노인 교통사고 현황(5개년) ····· 54
<표 4-11> 65세 이상 노인 보행자 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 55
<표 4-12> 65세 이상 노인 운전자 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 55
<표 4-13> 도로종류별 교통사고 현황(5개년) ····· 56
<표 4-14> 도로형태별 교통사고 현황(5개년) ····· 56
<표 4-15> 도로폭별 교통사고 현황(5개년) ····· 57
<표 4-16> 월별 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 57
<표 4-17> 요일별 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 58
<표 4-18> 시간대별 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 58
<표 4-19> 주・야간 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 59
<표 4-20> 기상상태별 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 59
<표 4-21> 사고 누적 대상도로 및 구간 선정 기준 ····· 60
<표 4-22> 부여군 교통사고 누적지점 ····· 61
<표 4-23> 업종별 운수업체 현황 ····· 74
<표 4-24> 업종별 사고 발생 현황(5개년) ····· 74
<표 4-25> 택시업계 교통사고 발생현황(5개년) ····· 75
<표 4-26> 버스업계 교통사고 발생현황(5개년) ····· 75
<표 4-27> 화물업계 교통사고 발생현황(5개년) ····· 75

<표 5-1> 세부연도별 충청남도 시・군별 사망자수 감소목표 ····· 80
<표 5-2> 연도별 교통안전 계획지표 ····· 82

<표 6-1> 중점 추진과제 및 세부 추진과제 ····· 86
<표 6-2> 부여군 교통사고 누적지점 ····· 87
<표 6-3> 보행우선구역 사업추진 절차 및 법적 기준 ····· 105
<표 6-4> 노인보호구역 지정절차 ····· 110
<표 6-5> 부여군 노인 복지시설 현황(노인보호구역지정 후보지) ····· 111

<표 6-6> 고령보행자사고 다발지역(노인보호구역지정 후보지) ····· 111
<표 6-7> 체험교육 구성 ····· 114
<표 6-8> 체험교육과정 및 교육대상 ····· 115
<표 6-9> 교통문화지수 ····· 117
<표 6-10> 조사영역 및 항목 내용 ····· 118
<표 6-11> 문화지수 항목별 조사 결과 ····· 118
<표 6-12> 교통안전 사회교육내용 ····· 122
<표 6-13> 교통안전 사회교육 추진(2011년) ····· 122

<표 7-1> 부여군 재정현황 ····· 133
<표 7-2> 부여군 세입·세출규모 전망 ····· 133
<표 7-3> 투자사업비 규모 ····· 134
<표 7-4> 수송·교통부문 투자계획 ····· 134
<표 7-5> 교통안전 사업의 분류 ····· 135
<표 7-6> 투자운선순위 ····· 136
<표 7-7> 부여군 연차별 교통안전사업 투자계획 ····· 137
<표 7-8> 국비지원가능 사업 ····· 138

그림 차례

<그림 1-1> 공간적 범위 ····· 4
<그림 1-2> 과업의 수립절차 ····· 6

<그림 2-1> 지난 5년간 인구 연평균증감률 ····· 9
<그림 2-2> 부여군 연령대별 인구변화 추이 ····· 10
<그림 2-3> 부여군 도로망현황 ····· 14

<그림 3-1> 최근 4년간 부여군 교통안전 사업 투자예산(2009～2012년) ····· 28
<그림 3-2> 제1차 부여군 교통안전 기본계획 감소목표 대비 추진성과(2009～2012년) · 33
<그림 3-3> 부여군 교통안전 기본계획 감소목표 대비 추진성과(2009년～2012년) · 34
<그림 3-4> 부여군 교통안전수준 순위 ····· 41

<그림 4-1> 교통사고 발생현황 및 심각도 추이(5개년) ····· 45
<그림 4-2> 차대사람 교통사고 유형별 발생건수 점유율(5개년) ····· 47
<그림 4-3> 차대차 교통사고 유형별 발생빈도 점유율(5개년) ····· 48
<그림 4-4> 차량단독 교통사고 발생건수 점유율(5개년) ····· 49
<그림 4-5> 차종별 교통사고 발생건수 및 치사율(5개년) ····· 52
<그림 4-6> 65세 이상 노인 보행자 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 55
<그림 4-7> 65세 이상 운전자 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 55
<그림 4-8> 월별 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 57
<그림 4-9> 요일별 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 58
<그림 4-10> 시간대별 교통사고 발생 현황(5개년) ····· 58
<그림 4-11> 주·야간 교통사고 치사율 추이(5개년) ····· 59
<그림 4-12> 기상상태별 교통사고 치사율 현황(5개년) ····· 59
<그림 4-13> 사고누적 지점 및 구간 설정기준 (교통안전법) ····· 60
<그림 4-14> 부여군 교통사고 누적지점 현황도 ····· 61
<그림 4-15> 구아리백제유적 앞 회전교차로(남) 현장 구조도 ····· 68
<그림 4-16> 도로변 농기계·화물차량 등 주차 현황 ····· 69
<그림 4-17> 부여도서관 삼거리 현장 구조도 ····· 70
<그림 4-18> 횡단보도 주변으로 분포된 상충구간(관광주차장) ····· 70
<그림 4-19> 부여시외버스터미널 사거리 현장 구조도 ····· 71

<그림 4-20> 구아리백제유적 앞 회전교차로(동) 현장 구조도 ····· 72
<그림 4-21> 규암우체국 사거리 현장 구조도 ····· 73

<그림 6-1> 구아리백제유적 앞 회전교차로(남) 구간 분리도 ····· 88
<그림 6-2> 구아리백제유적 앞 회전교차로(남) 개선 예시도 ····· 89
<그림 6-3> 부여읍 구교리 397번지 사거리 개선 예시도 ····· 90
<그림 6-4> 부여도서관 삼거리 개선 예시도 ····· 91
<그림 6-5> 부여시외버스터미널 사거리 구간 분리도 ····· 92
<그림 6-6> 부여시외버스터미널 사거리 개선 예시도 ····· 93
<그림 6-7> 구아리백제유적 앞 회전교차로(동) 구간 분리도 ····· 94
<그림 6-8> 구아리백제유적 앞 회전교차로(동) 개선 예시도 ····· 94
<그림 6-9> 규암우체국 사거리 개선 예시도 ····· 95
<그림 6-10> 전방신호기 설치 개념 ····· 97
<그림 6-11> 전방신호기 설치 후보지역 ····· 97
<그림 6-12> 충격흡수시설 설치 사례 ····· 98
<그림 6-13> 충격흡수시설 확충 후보지역 ····· 99
<그림 6-14> 도로이탈 방지 시설 설치 사례 ····· 99
<그림 6-15> 방호울타리 설치 후보 지역 ····· 100
<그림 6-16> 시선유도시설 설치 사례 ····· 100
<그림 6-17> 2+1차로 도로 개념 ····· 101
<그림 6-18> 2+1차로 도로 설치 후보 지역 ····· 101
<그림 6-19> 횡단보도 집중조명 유형 ····· 102
<그림 6-20> 횡단보도 집중조면 적용 후보지역 ····· 103
<그림 6-21> 길어깨 확폭 및 보도 확충 후보지역 ····· 103
<그림 6-22> 보행우선구역 지정을 위한 교통정온화 적용 사례 ····· 104
<그림 6-23> 건설기계 및 농기계 안전장치 부착 사례 ····· 106
<그림 6-24> 부여군 초등학교 내 안전시설물 설치 사례 ····· 108
<그림 6-25> 어린이보호구역 지정 사례 ····· 108
<그림 6-26> 노인보호구역 시설개선(안) ····· 110
<그림 6-27> 노인운전자 실버마크 유형 ····· 112
<그림 6-28> 고령자 교통안전 교육 및 보호장구 지급 사례 ····· 113
<그림 6-29> 운전시뮬레이터 개념 ····· 116
<그림 6-30> 교통안전운전체험연구센터 개요(교통안전공단) ····· 116
<그림 6-31> 부여군 운전행태 항목별 조사 결과 ····· 119

<그림 6-32> 홍보 및 캠페인 사례 ····· 120
<그림 6-33> 어린이 대상 자전거 이용 교육 ····· 121
<그림 6-34> 노인 교통안전교육용 일러스트 사례(교통안전공단) ····· 123
<그림 6-35> 부여군 불법 주·정차 현황 ····· 127
<그림 6-36> 음주운전 사망사고 발생지점(2010~2012) ····· 129

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

제2절 과업의 범위

제3절 과업의 수립절차

제 1 장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

1. 과업의 배경

○ 교통안전법 제17조 제1항에 따라 자치단체장은 5년마다 「지역교통안전기본계획」을 수립하도록 규정되어 있음

○ 「부여군 교통안전기본계획」에는 부여군의 교통안전에 관한 중·장기 종합정책방향이 제시되어야 하고 다음과 같이 관할 지역에 적합한 교통안전기본계획이 포함되어야 함

- 교통안전문제는 지역주민의 일상적인 생활 과정에서 발생하므로 이를 해결하기 위하여 부여군이 체계적으로 대응할 수 있어야 함
- 중앙정부가 수립한 교통안전계획과 정책에 따라 실제 집행은 지역현장에서 이루어지도록 부여군이 필요한 조치를 할 수 있어야 함

○ 국토해양부는 지역교통안전기본계획을 모든 자치단체가 조속히 수립하도록 지원하기 위하여 지방자치단체를 대상으로 기본계획 수립 표준모델을 작성하여 모든 지자체가 계획을 수립·활용할 수 있도록 해줄 것을 요청함

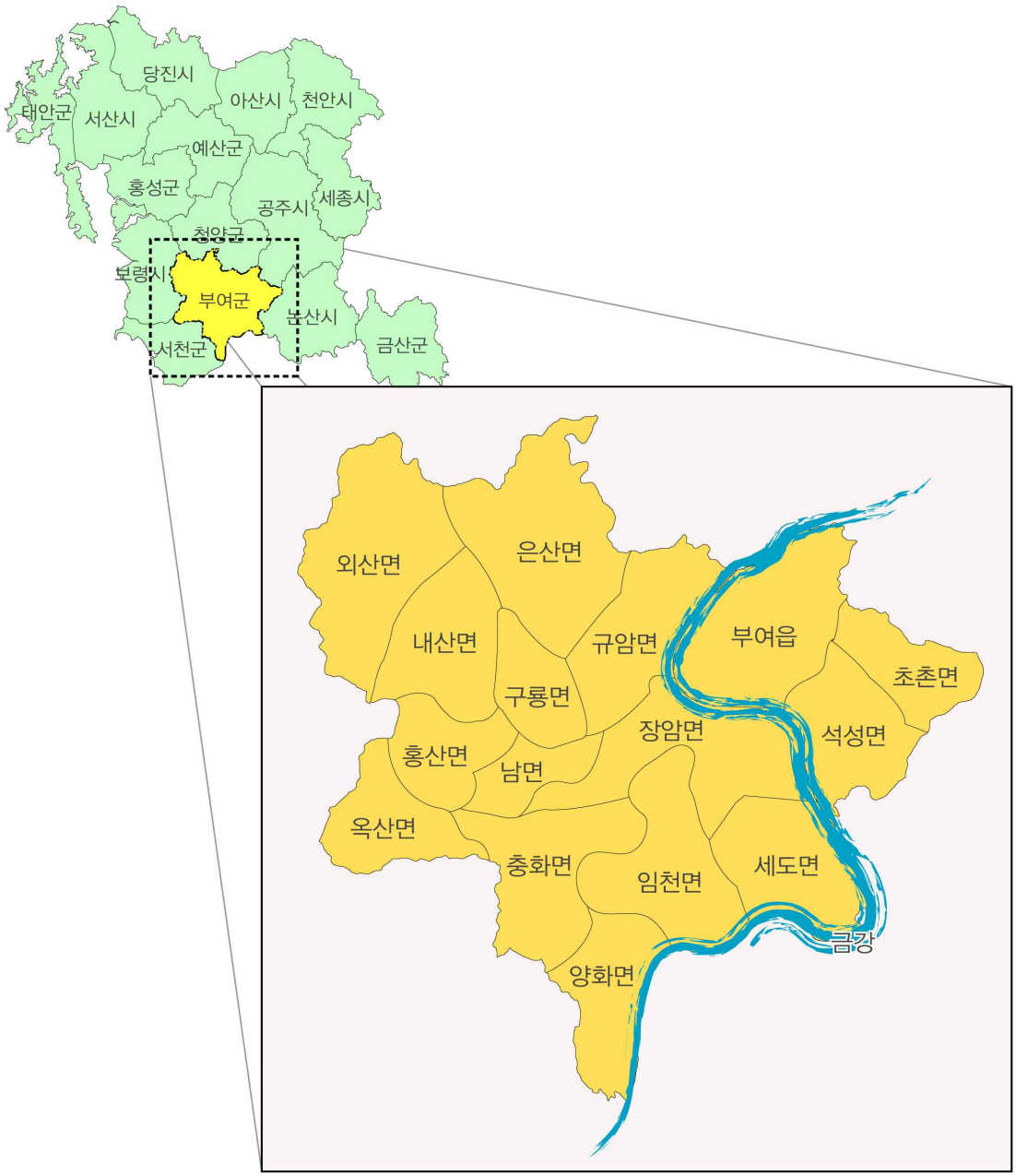
2. 과업의 목적

○ 본 과업은 부여군 관할지역의 교통사고 감소를 위한 중·장기 교통안전정책 목표를 제시하여 교통사고로부터 발생하는 피해의 최소화 및 지역교통안전수준을 제고하는데 교통안전기본계획 수립의 목적이 있음

제2절 과업의 범위

1. 공간적 범위

○ 부여군 전지역 : 1개 읍, 15개 면 포함



<그림 1-1> 공간적 범위

2. 시간적 범위

○ 기준년도 : 2012년 (자료 사용 등은 최근년도 활용)

○ 목표년도 : 2012년~2016년 (5년 단위 법정계획)

3. 내용적 범위

○ 부여군 교통안전기본계획은 관할 지역 내의 교통시설, 교통수단 또는 교통수단 운영자와 관련된 산업 및 제도 등 교통안전에 관한 교통체계와 교통사고피해를 줄일 수 있는 모든 방안을 포함하며 주요 계획수립 내용은 아래와 같음

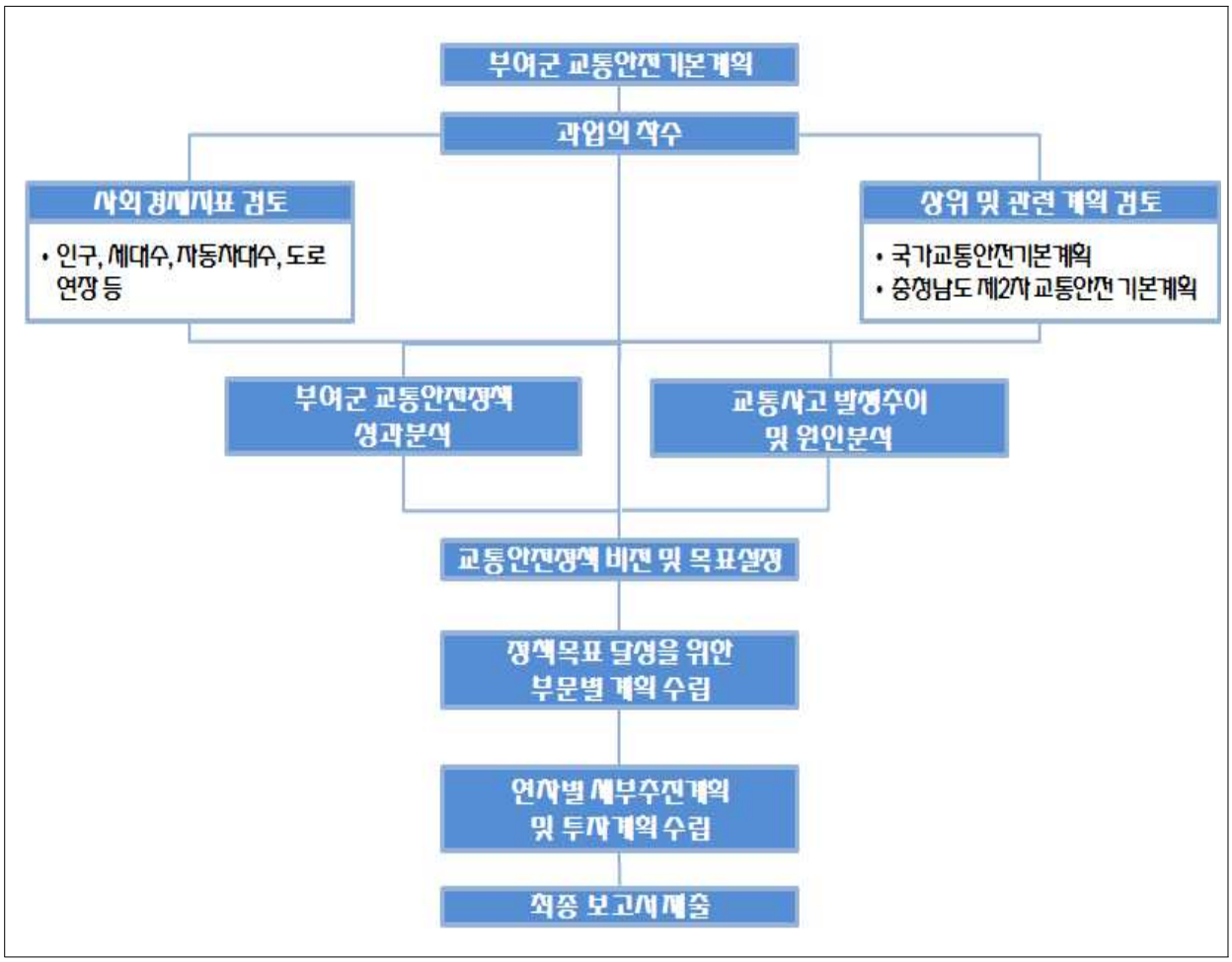
- 과거 교통안전정책의 추진 성과분석
- 교통사고 발생추이 및 원인분석
- 교통안전정책 목표 설정
- 교통안전정책 목표달성을 위한 부문별 계획 수립
- 연차별 세부추진계획 및 투자계획 수립

제3절 과업의 수립 절차

1. 법적근거

○ 교통안전법 제17조 제1항에 따라 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 국가교통안전기본계획에 따라 시·도의 교통안전에 관한 기본계획을 5년 단위로 수립하여야 하며, 시장·군수·구청장은 시·도 교통안전기본계획에 정책목표에 부합하는 시·군·구의 교통안전에 관한 기본계획을 5년 단위로 수립하여야 한다고 규정됨

2. 수립절차



<그림 1-2> 과업의 수립절차

제2장 일반현황 및 관련계획 검토

제1절 일반현황

제2절 관련계획 검토

제 2 장 일반현황 및 관련계획 검토

제1절 일반 현황

1. 인구 및 가구 현황

1) 최근 5년간 인구 추세

○ 전국 인구는 지난 5년간(2008~2012년) 49,540,367명에서 50,948,272명으로 연평균 0.7%가 증가하였고 동기간 충청남도 인구도 2,018,537명에서 2,028,777명으로 연평균 0.1%가 증가하였으나 부여군은 76,687명에서 73,259명으로 연평균 1.1%로 감소 추세에 있음

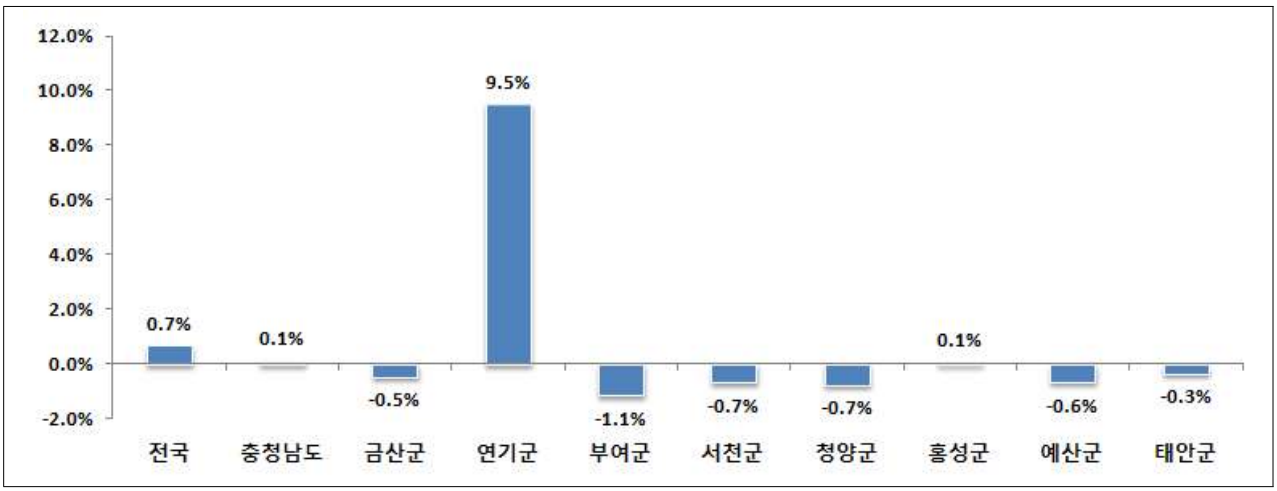
<표 2-1> 최근 5년간 인구추세 (단위 : 명)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	연평균증감률
전국	49,540,367	49,773,145	50,515,666	50,734,284	50,948,272	0.7%
충청남도	2,018,537	2,037,582	2,075,514	2,101,284	2,028,777	0.1%
금산군	56,740	56,220	56,555	56,030	55,715	-0.5%
연기군	78,645	79,482	81,871	82,890	113,117	9.5%
부여군	76,687	75,564	75,029	74,004	73,259	-1.1%
서천군	60,507	60,066	60,085	59,541	58,920	-0.7%
청양군	33,062	32,613	32,541	32,291	32,087	-0.7%
홍성군	88,176	87,631	88,078	88,108	88,415	0.1%
예산군	88,144	87,163	87,002	86,421	85,876	-0.6%
태안군	63,401	63,095	63,247	62,747	62,548	-0.3%

출처 : 통계청, 주민등록인구

주 : 2012년 충청남도 통계는 연기군 제외

주: 연기군(現 세종특별자치시, 2012년 7월 개청)



<그림 2-1> 지난 5년간 인구 연평균증감률

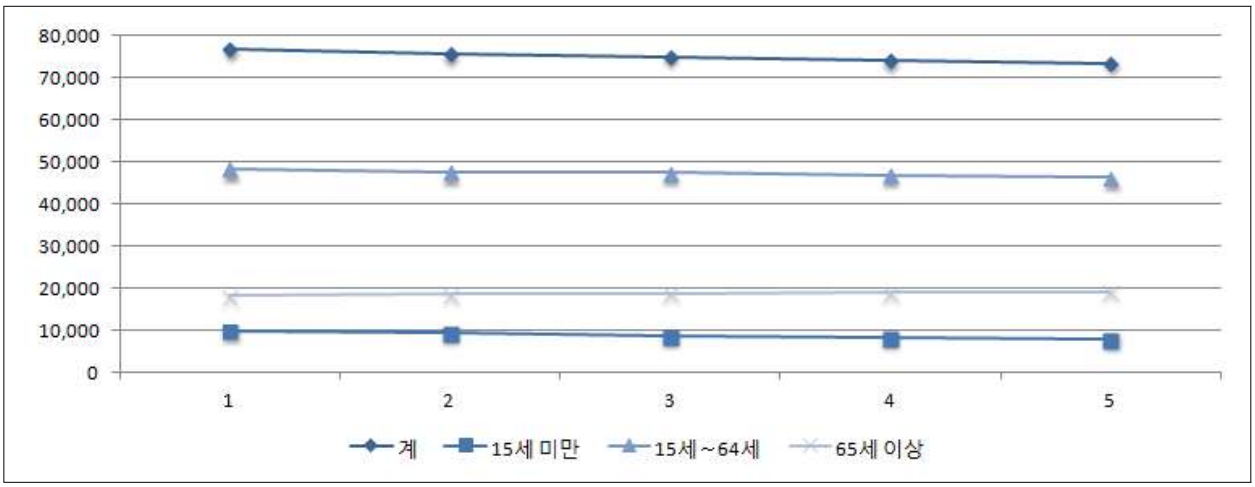
2) 연령대별 인구변화 추이

○ 부여군의 지난 5년간(2008~2012년) 연령대별 인구는 15세 미만 어린이의 경우 연평균 6.0%의 감소추세인 반면 65세 이상 노인은 연평균 1.1%의 증가추세를 보이고 있어 고령화사회에 대한 준비가 필요함을 시사함

<표 2-2> 부여군 연령대별 인구변화 추이 (단위 : 명)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	연평균증감률
계	76,687	75,564	75,029	74,004	73,259	-1.1%
15세 미만	9,996	9,388	8,761	8,252	7,807	-6.0%
15세~64세	48,314	47,576	47,407	46,814	46,238	-1.1%
65세 이상	18,377	18,600	18,861	18,938	19,214	1.1%

출처 : 부여군 통계연보, 2012년



<그림 2-2> 부여군 연령대별 인구변화 추이

○ 부여군 행정구역내 인구는 모든 지역에서 감소하고 있고 부여읍에 전체 인구의 33.2%가 거주하고 있으며, 규암면 14.4%, 은산면 6.0%, 세도면 5.2%의 순으로 인구 비율의 높은 것으로 나타남

<표 2-3> 부여군 읍면별 인구수 (단위 : 명)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	2012년 기준 인구 구성비	연평균증감률
부여읍	24,603	24,668	25,039	24,267	24,357	33.2%	-0.3%
규암면	10,776	10,864	10,937	10,668	10,525	14.4%	-0.6%
은산면	4,488	4,503	4,523	4,434	4,404	6.0%	-0.5%
외산면	2,834	2,868	2,956	2,805	2,771	3.8%	-0.6%
내산면	1,860	1,872	1,889	1,860	1,804	2.5%	-0.8%
구룡면	2,735	2,761	2,799	2,717	2,674	3.7%	-0.6%
홍산면	3,501	3,536	3,532	3,464	3,345	4.6%	-1.1%
옥산면	1,639	1,660	1,665	1,564	1,541	2.1%	-1.5%
남면	2,207	2,225	2,277	2,183	2,125	2.9%	-0.9%
충화면	1,381	1,402	1,425	1,336	1,322	1.8%	-1.1%
양화면	2,111	2,105	2,191	2,028	1,979	2.7%	-1.6%
임천면	3,433	3,458	3,483	3,342	3,321	4.5%	-0.8%
장암면	3,192	3,217	3,306	3,230	3,172	4.3%	-0.2%
세도면	4,015	4,049	4,162	3,930	3,842	5.2%	-1.1%
석성면	3,550	3,629	3,695	3,537	3,498	4.8%	-0.4%
초촌면	2,704	2,747	2,808	2,639	2,579	3.5%	-1.2%

출처 : 부여군 통계연보, 2012년

○ 부여군의 세대수는 2008년 32,164호에서 2012년 31,591호로서 연평균 0.4% 감소하는 추세를 보임

<표 2-4> 부여군 세대수 추이 (단위 : 호)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	연평균증감률
전국	20,211,770	20,033,142	19,865,179	19,261,292	19,005,339	-1.5%
충청남도	842,446	868,768	854,432	827,846	812,871	-0.9%
금산군	24,607	24,435	24,410	24,012	23,908	-0.7%
연기군	32,128	32,564	34,339	34,944	46,592	9.7%
부여군	32,164	32,035	32,223	31,590	31,591	-0.4%
서천군	26,612	26,638	26,753	26,149	25,841	-0.7%
청양군	14,375	14,253	14,216	13,981	13,921	-0.8%
홍성군	37,536	36,967	36,490	35,634	35,397	-1.5%
예산군	36,720	36,548	36,454	35,864	35,854	-0.6%
태안군	28,415	28,140	28,132	27,462	27,149	-1.1%

출처 : 통계청
주 : 2012년 충청남도 통계는 연기군 제외
주: 연기군(現 세종특별자치시, 2012년 7월 개청)

2. 자동차등록대수 현황

○ 지난 5년간(2008~2012년) 부여군 자동차등록대수는 2008년 26,848대에서 2012년 29,809대로 연평균 2.6%의 증가추세를 보임

○ 차종별로는 승용차와 화물차는 각각 4.1%, 1.2% 증가하는 추세인 반면 승합차와 특수차는 각각 1.5%, 3.0%의 감소추세를 보임

<표 2-5> 자동차 등록대수 (단위 : 대)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	연평균증감률
전국	16,794,219	19,325,210	17,941,356	18,437,373	18,870,533	3.0%
충청남도	762,287	796,918	834,391	868,688	855,751	2.9%
금산군	21,705	22,592	23,534	25,546	25,897	4.5%
연기군	29,999	31,390	32,637	34,222	56,263	17.0%
부여군	26,848	27,766	28,577	29,069	29,809	2.6%
서천군	21,444	22,228	22,872	23,453	23,935	2.8%
청양군	11,699	12,211	12,836	13,357	13,674	4.0%
홍성군	32,933	34,211	35,292	36,212	37,360	3.2%
예산군	33,052	34,111	36,055	37,346	37,039	2.9%
태안군	23,452	24,604	25,353	26,015	26,545	3.1%

출처 : 국토해양부, 충청남도통계홈페이지, 각 시군 통계연보

주 : 2012년 충청남도 통계는 연기군 제외

주: 연기군(現 세종특별자치시, 2012년 7월 개청)

<표 2-6> 부여군 차종별 자동차등록대수 현황 (단위 : 대)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	연평균증감률
승용	14,957	15,769	16,431	16,948	17,558	4.1%
승합	2,078	2,070	2,048	1,992	1,953	-1.5%
화물	9,743	9,877	10,045	10,079	10,236	1.2%
특수	70	50	53	50	62	-3.0%
총계	26,848	27,766	28,577	29,069	29,809	2.6%

출처 : 부여군 통계연보, 2012년

3. 도로연장 현황

○ 2012년 기준 전국 도로의 총 연장은 105,937㎞이며 최근 5년간(2008~2012년) 연평균 0.4%로 증가됨

○ 충청남도의 도로 연장은 2012년 7월 연기군이 세종특별자치시로 승격됨에 따라 충남 통계에서 제외되어 연평균 2.5%로 감소됨

○ 부여군의 도로연장은 최근 5년간(2008~2012년) 1.1% 증가하였으며, 이중에서 고속도로가 81.1%(19.5km), 국도가 0.2%(0.6km) 증가하였음

<표 2-7> 도로연장현황 (단위 : km)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	연평균증감률
전국	104,236	104,983	105,565	105,931	105,703	0.4%
충청남도	7,583	7,803	7,844	7,835	6,846	-2.5%
금산군	327.5	327.5	327.5	327.5	327.5	0.0%
연기군	206.4	292	292.3	286.3	-	-
부여군	461.9	482.2	482.2	482.2	482.2	1.1%
서천군	344.9	340.5	344.9	356.6	358.7	1.0%
청양군	345.4	366.9	362	362.3	362.3	1.2%
홍성군	323.7	313.6	313.6	313.5	319.1	-0.4%
예산군	332.5	381.6	390.7	390.7	390.7	4.1%
태안군	310.1	310.1	310.1	310.1	310.1	0.0%

출처 : 국토해양부, 충청남도통계홈페이지, 각 시군 통계연보

주 : 2012년 충청남도 통계는 연기군 제외

주: 연기군(現 세종특별자치시 승격,2012년 7월 개청)

<표 2-8> 부여군 도로종류별 연장현황 (단위 : km)

구분	총연장	고속도로	일반국도	지방도	시군도
2008	461.9	2.0	114.9	139.9	205.1
2009	482.2	21.5	115.7	139.9	205.1
2010	482.2	21.5	115.7	139.9	205.1
2011	482.2	21.5	115.7	139.9	205.1
2012	482.2	21.5	115.7	139.9	205.1
연평균증감률(%)	1.1%	81.1%	0.2%	0.0%	0.0%

출처 : 부여군 통계연보, 2012년

4. 교통망체계 현황

1) 입지여건

○ 부여군은 충청남도의 남서부에 위치하며, 동쪽으로 논산시, 서쪽으로 보령시와 서천군, 북쪽으로 공주시와 청양군, 남쪽으로 전라북도 익산시가 위치하고 있음

2) 도로/철도

○ 동서축으로 국도 4호선, 국도 40호선, 남북축으로 서천~공주간 고속도로와 국도 29호선 등 간선축이 방사형으로 논산권, 서해안권, 호남권을 연결하고 있음

○ 지방도는 6개 노선 606호선, 611호선, 625호선, 723호선, 799호선, 국지도 68호선 등이 간선축을 지선으로 연결하고 있음

○ 부여군 내·외부 지역 간 연결체계는 접근성이 양호하며 도심 도로망은 비교적 격자형의 도로망을 유지하고 있음

<그림 2-3> 부여군 도로망현황

제2절 관련계획 검토

1. 제7차 국가교통안전기본계획(2012~2016)

1) 계획수립의 방향

○ 교통시설 · 수단 · 문화 · 제도측면에서의 안전성 확보에 중점을 두며 사고발생 원인별로 맞춤형 교통안전계획이 수립됨

원 인	계획수립의 방향
인 적 요 인	• 교육·홍보·행사의 체계적 실시로 선진교통문화 조기 정착 • 법규 위반행위에 대한 효율적 단속체제 확립
환 경 요 인	• 안전시설 정비·확충을 통한 안전한 교통환경 조성

2) 계획의 비전 및 목표

○ 제7차 국가교통안전기본계획은 우리나라 교통안전도를 OECD 평균 이상의 수준까지 달성하여 국민 생활의 안전과 생명보호를 목적으로 함

비 전	Global Top 10 달성
정책 목표	2016년까지 교통사고 사망자를 40%까지 감소시켜 OECD 중위권 진입

계획 지표

도로교통	2010	2016	2021
주지표 : 자동차 1만대당 사망자수	2.6	1.3	0.5
교통사고 사망자수(명)	5,505	3,000	1,200
보행교통사고 사망자수(명)	2,082	800	360
사업용자동차 교통사고사망자수(명)	979	440	170

3) 중점과제

○ 중점과제 : 교통이용자 행태개선

중점추진과제	내 용
통학로 어린이 교통안전	• 통학로별 워킹스쿨버스 지도교사와 자원봉사요원 양성·배치 • 어린이 통학차량 신고 활성화 방안 마련 • 어린이 카시트의 착용 의무화 단속 및 홍보·계도
어린이 중심 교통안전 교육	• 국토부, 교과부, 행안부, 경찰청 합동으로 단계별 교통안전 교재 개발 및 수업시수 확보 • 시·도별 교통안전 시범학교 선정·지원 및 운영 • 교통안전 전문 교육강사 등 전문인력 양성·확대
음주운전 대책	• 음주운전 근절 처벌기준, 시행 사례 등에 대한 연구 및 단속기준 강화 검토·추진 • 범칙금 등 강화 시행효과 분석 및 과속처벌을 추가 강화하는 방안을 검토·추진 • 고령자 친화형 자동차 보급·지원
자동차 보험제도 대책	• 자동차 보험 할인·할증제도 개선방안 연구 검토·추진 • 지역별 차등 보험제 실시 • 사업용자동차 보험요율 개선 • 대여자동차 교통사고 발생시 임차인 책임 강화 • 그린 마일리지(Green Mileage) 제도 도입
사업용자동차 운행시간 제한제 도입	• 근로기준법 등 관련 규정을 정비 • 업종별 1일 근로시간 및 운행시간 도출을 위한 연구 추진 • (장기)“사업용자동차 교통사고 감소 종합대책” 마련

○ 중점과제 : 안전관리시스템 강화

인간중심의 속도관리 체계변화	• (보조간선도로)원칙적으로 60km/h 이하로 하향조정 제도 개선 • (생활도로)30km/h 이하로 하향조정 제도 개선 • (사고 잦은 도로)현행 제한속도에서 최소 10km/h 이상 하향 조정 및 속도단속시스템 중점 설치
교통사고 원인조사의 과학화	• 대형교통사고 분석기능 강화 • 도로안전평가프로그램의 도입·확산
물류 안전관리 시스템 강화	• 물류교통 안전정보 제공시스템 개발 추진 • 위험물 운송차량 실시간 관리체계 구축

○ 중점과제 : 안전한 교통인프라 구축

안전하고 쾌적한 보행 공간 확보	• 주택가 생활도로 보도 정비 • 보행우선구역, 보행환경개선지구의 지정·운영 확대 • LED 등을 이용한 횡단보도 조명시설 설치 • 보행교통연구센터 설치 및 운영
교통약자를 위한 보호구역의 정비	• 노인·장애인 보호구역 지정 활성화 및 지원 • 교통약자를 위한 안전시설 설치 강화 및 어린이 보호구역의 실효성 제고
안전 지향형 교통안전시설 확충	• 지명수 과다표기된 도로표지 정비 및 야간·우천시 노면표시 시인성 확보 • 마을 진출·입도로의 안전성 강화 • 교차로 신호기 위치 조정 점진적 확대 추진
지역 단위의 교통안전 개선사업 추진	• 교통안전 시범도시 지정 • 교통안전 취약지역 특별조사 실시
자전거 교통안전 대책	• 자전거도로 특별 안전점검 실시 • 자전거 이용자 안전운행 요령 마련 및 교육·홍보 • 자전거 안전시설 및 기존 자전거도로 정비
교통안전정보의 공유 활성화	• 교통안전정보의 효율적 활용을 위한 공유체계 마련 • 심층적 교통안전분석 결과 제공 • 교통안전관계자, 대국민 등 정보시스템의 이용편의 도모

○ 중점과제 : 스마트 교통수단의 운행

자동차 첨단 안전장치 개발·보급	• 운전자 시계확보 장치, 능동형 사고예방 안전장치 보급 지원 • 충돌시 안전대응 장치 보급 지원 • 장거리 운행 사업용자동차 위주 감응순항제어장치 보급
사업용자동차 안전장치 보급 확대	• 최고속도 제한장치 설치 대상차량 확대를 위한 관련 규정 개정 • 대형차량 하부구조물 설치 유도 추진 • 표준디지털운행기록계 설치 및 분석·활용 확대
글로벌 시대에 부합하는 자동차 안전확보	• 자동차 안전 라벨링제 도입, CNG버스 안전관리개선 • 안전사각지대 이륜자동차 관리강화 • 그린카 안전성평가 및 안전기준 강화

○ 중점과제 : 비상대응체계 고도화

분야별 비상 대응체계 구축	• 사고발생시 응급사고 처리를 위한 e-Call(사고발생 자동신고) 무선 전송시스템 도입 • 응급의료 시스템의 선진화
기상정보제공 시스템 구축	• 도로기상정보제공 시스템 구축

2. 교통사고 사상자 절반 줄이기 종합시행계획(2008~2012)

1) 계획 수립의 방향

○ 교통사고 사망자 점유율과 감소 가능성 분석 후 중점 추진과제를 선정하고 세부 감소목표 설정

○ 지방자치단체에 교통안전 책임 부여 및 추진실적 평가를 위해 지역별 사망자 감소 목표(안)을 설정

2) 계획의 비전 및 목표

비 전	5년내 교통사고사상자를 절반으로 줄여 교통안전도를 선진국 수준까지 제고			
정책 목표	자동차 1만대당 사망자수를 1.3명까지 낮추어 2012년까지 교통사고율을 OECD 평균 이하로 개선 • 교통사고 사망자 감소목표 : 2007년 6,166명 ⇒ 2012년 3,000명 • 자동차 1만대당 사망자수 : 2007년 3.1명 ⇒ 2012년 1.3명			
계획 지표	구 분	세부 목표	사망자수	
			2007년	2012년
	보 행 자	• 차대사람 사고(보행자 사고) 감소 • 자전거 교통사고 감소	2,304 302	1,150 150
	노 인	• 노인 교통사고 감소	1,786	900
	사업용자동차	• 사업용자동차 사망자 감소	1,145	570
	이 륜 차	• 이륜차 사망자 감소	472	240
	음 주	• 음주운전 사망자 감소	991	500

3) 추진 전략

추진전략	• 보행자 및 대중교통 안전을 최우선으로 추진 – 보행자 보호를 위한 안전시설을 대폭 개선·확충, 대규모 승객을 수송하는 사업용자동차의 안전도를 향상
	• 선진형 속도관리시스템 도입 및 교통안전 인프라 구축 – 생활·도시부도로의 제한속도를 하향 조정, 교차로 신호기 위치조정 등 교통시설을 개선
	• 교통안전부문 기초질서 확립 – 교통안전교육과 홍보로 국민의 교통안전의식을 제고, 음주·과속·난폭 운전 단속 강화로 기초질서 확립
	• 지자체 교통안전활동 강화 – 지역교통안전계획을 수립, 교통안전시범도시 사업 추진으로 지자체의 교통안전에 대한 역할과 책임 강화
	• 교통사고 응급의료체계 개선 – 교통사고 전담 응급의료센터를 지정, 대국민 응급처치교육 강화로 교통사고 후 피해저감

3. 제3차 충청남도 종합계획 수정계획(2008~2020)

1) 계획목표

○ 대내외 여건변화에 능동적으로 대응하고 역동적인 지역발전을 이룩하기 위해 '한국의 중심, 강한 충남'을 기조로 설정

○ 균형 있는 지역발전, 함께 하는 복지사회, 활력이 넘치는 농어촌, 역동적인 산업경제, 깨끗하고 건강한 자연환경으로 설정

2) 7대 추진전략

○ 살기 좋은 도시·농촌 정주기반 형성

○ 경쟁력 있는 지식기반산업 육성

○ 특색 있는 지역문화와 매력 있는 관광 진흥

○ 신속하고 편리한 인프라 구축

○ 더불어 누리는 생활·복지환경 조성

○ 지속가능한 자원의 개발 및 관리

○ 깨끗하고 안전한 푸른 충남 구현

3) 계획수립 배경

○ 「제4차 국토종합계획 수정계획」과 연계

○ 국정 패러다임 전환에 따른 충남도정의 능동적 대응

○ 행정중심복합도시 건설과 도청이전 등에 따른 새로운 지역 발전구도 설정

○ 지역 내·외의 여건변화를 지역발전의 계기로 활용하기 위한 방안 마련

○ 민선 4기의 출범에 따른 새로운 도정이념과 운영전략 수용

4) 계획수립 목적

○ 도가 보유한 유·무형의 인적·물적 자원과 자산을 효과적으로 이용·개발·보전하기 위하여 장·단기 정책방향과 지침을 설정하고 추진함으로써 지역주민의 복리향상과 지역발전을 달성함

○ 제4차 국토종합계획 수정계획 등 상위계획의 기조와 정책을 충남지역 차원에서 구체화하고 대내·외적 여건변화를 지역발전의 기회로 활용함

○ 행정중심복합도시 및 도청이전 신도시 건설과 연계하여 지역의 발전전략을 마련하

고 환황해 경제권시대의 대응체계를 구축함

○ 대한민국의 선진화와 지역균형발전의 선도지역으로써 전략적인 위치를 차지하고 있는 충남지역의 장기적인 발전방안을 모색함

5) 도로교통관련계획

(1) 도내 1시간 생활권 실현과 균형발전을 위한 간선도로체계 구축

○ 전국과의 접근성 제고를 위한 동서축과 남북축의 고속도로망 건설

- 보령-공주간 고속도로를 건설하여 내륙과 서해안을 연결하는 동서축을 강화하고, 서해안의 지역발전을 촉진
- 행정중심복합도시로의 접근을 지원하는 외곽순환교통망으로써 공주-청원간고속도로 건설
- 건설중인 대산(당진)-대전간 고속도로와 서천-공주간 고속도로 사업을 조기 추진하여 북부 및 남부해안권의 산업지대와 내포신도시 및 행정중심복합도시와 연계성을 강화
- 태안(당진)-천안(오창)간 고속도로 건설을 통해 북부권의 산업기능을 지원하고 수도권 인접지역의 병목현상을 해소
- 평택-부여간 고속도로, 안성-연기간 고속도로 신설을 통해 인천국제공항 및 수도권으로부터의 신속한 이동성 확보

○ 내포신도시를 중심으로 도내 1시간 통행을 위한 고속화도로 건설

- 행정중심복합도시와 내포신도시의 연결 강화, 동서간 연결교통망 구축, 백제문화권 및 내포문화권의 연결을 강화하기 위해 홍성 서북부 우회도로, 내포신도시~천안간고속화도로(천안, 아산지역), 내포문화 연계도로(내포신도시~당진), 공항도로(간월호 관광도로 확장, 서산, 태안지역), 내포신도시~부여간 고속화도로(청양, 부여지역), 내포신도시~금산간 고속화도로(논산, 금산지역)를 건설
- 충남의 남부지역과 주변도시간의 접근성 향상, 장항국가산업단지 활성화를 위한 서천-대전간 고속화도로 건설

<표 2-9> 충청남도 도로교통 관련계획

구 분		주 요 내 용
고속도로	남북축	• 서해안고속도로, 「평택-공주」간 고속도로 • 「안성-연기」간 고속도로
	동서축	• 「당진-천안」간 고속도로(태안연장, 오창연장) • 「보령-공주」간 고속도로, 「공주-청원」간 고속도로
	X 축	• 「당진-대전」간 고속도로(대산연장) • 「서천-공주」간 고속도로
기타 도로 확·포장		• 일반국도 12개 노선, 지방도 26개 노선, • 국가지원지방도 4개 노선, 광역도로 4개 노선

○ 지역 간선도로망의 이용 극대화 및 교통 취약지역에 대한 접근성 제고

- 단기(2006-2015)적으로 충남의 지역간 연계성 강화를 위해 일반국도 국가지원지방도, 지방도에 대한 확·포장계획을 수립하여 정비
- 장기(2016-2020)적으로 미개통구간 확포장사업을 추진하여 충남 전지역의 체계적인 교통망을 구축
- 전체적으로는 시급 도시 및 주요 읍·면급 도시들의 도시교통 체증해소를 위하여 애로구간의 확·포장 및 우회도로를 개설
- 내포신도시와 남공주역의 접근성 향상을 위해 필요한 지방도 및 시군·도는 국가지원지방도 및 국도로의 승격을 추진
- 대전광역시 및 행정중심복합도시와 연계되는 주요 도로인 행정도시에서 남공주역간 순환도로와 정안IC간·오송(청주공항)·북유성IC간 연결도로는 광역도로로 지정·추진

○ 지역문화·관광을 지원하는 연계도로망 구축

- 내포문화권-백제문화권, 서해안권-내륙권을 유기적으로 연계하고 지역의 역사·문화자원을 활용하기 위해 서해안산업관광도로(당진~서천)를 개설하고, 지역의 관광자원과 연결된 도로를 정비

(2) 신교통수단 및 대중교통 지향적 개발로 친환경 교통체계 실현

○ 도시환경의 쾌적성을 확보하는 신교통수단의 도입

- 행정중심복합도시, 대전광역시와 주변지역(공주, 연기, 계룡, 금산 등)간 증가하는 교통량을 담당하는 친환경적인 신교통시스템 도입

○ 대중교통 지향적 개발(TOD: Transit-Oriented Development) 및 지역의 특성에 적합한 교통체계 정비

- 원활한 교통소통을 위해 시·군별로 대중교통계획을 수립하여 지역의 특성과 여건에 적합한 대중교통체계를 구축하고, 지역의 주요도로와 주차장 등에 대한 정보를 실시간으로 제공하는 지능형교통체계를 도입

○ 기존 교통시설의 효율적 이용 및 교통안전 확보를 위한 지능형교통체계 구축 및 친환경 에너지 활용

- 보행자를 위한 신호체계 및 도로시설을 확충·정비하여 교통사고를 예방함. 특히, 어린이보호구역, 노인 및 장애인 통행의 편리성 제고 등 사회적 약자를 우선하는 교통체계를 확립
- 공해를 최소화하는 연료 및 BIO 연료(식물에서 추출한 기름 등)를 개발하고, 이를 활용한 교통수단으로 전환하여 지역의 쾌적성을 유지

○ 농어촌지역의 교통서비스 증진을 위한 대중교통수단 정비 및 확충

- 정보통신기술을 활용하여 농어촌교통수요를 원활히 수용하고, 배차시간·노선을 유연화한 버스운송시스템을 도입하며 다양한 보조교통수단을 장려

4. 제2차 충청남도 교통안전기본계획(2012~2016)

1) 정책방향 및 목표

비전	미래형 교통안전 선진 도시 구축	
계획 지표	교통사고 사망자 50% 감소	
정책 목표별 추진 과제 (27)	안전한 도로 인프라 구축	사망사고누적구간 개선
		교차로 안전도 개선
		길어깨확폭 및 보도 확충
		도로안전시설 설치 확대
		지방도 위험구간 개선(Positive Guidance)
		위험도로 구조개선 및 교통사고 잦은 곳 개선
		한국형 회전교차로 도입
		추월사고 예방을 위한 2+1 차로 도입
		위험도로 다인승 차량 출입제한
		농기계 전용도로 확충
		마을 앞 도로정비
	교통약자 보호강화	어린이/노인보호구역 정비
		어린이 통학로 안전강화
		교통안전교육확대
		교통안전보호장구 보급 및 지원
		고령운전자 표지부착 지원
		보행우선구역 지정 확대
	운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축	천사 3030 프로젝트 추진
		디지털운행기록계 장착 확대
		안전운전 및 에코체험교육
	교통문화 선진화	우수시군 인센티브 부여
		건설기계/농기계 안전장구 보급
		불법주정차 근절대책 수립
		교통사고원인조사 시행
		교통안전 홍보 및 캠페인
		어린이 교통공원 조성
		구조 및 구급 체계 강화

2) 계획지표별 감소목표

○ 충청남도의 교통사고 사망자수는 2010년 463명에서 본 계획의 목표연도인 2016년은 242명으로 설정함(제7차 국가교통안전기본계획 수용)

○ 계획지표별 사망자수는 전체 교통사고 사망자수의 각 연도 목표 감소율을 일괄 적용하여 목표연도인 2016년은 2010년 대비 −47.7%(=(242명−463명)/463명×100) 감소시키는 것으로 설정함

<표 2-10> 충청남도 교통사고 감소 목표

(단위 : 명)

계획지표		2010	2012	2013	2014	2015	2016
주지표 : 자동차1만대당 사망자수		5.5	4.3	3.9	3.5	3.2	2.9
전체 교통사고 사망자수		463	363	328	297	268	242
보행자	보행자 전체 사망자수	152	119	108	98	88	79
	어린이 사망자수	19	15	13	12	11	10
	노인 사망자수	168	132	119	108	97	88
차량	사업용차량 사망자수	61	48	43	39	35	32
	자전거 사망자수	5	4	3	3	2	2
도로	교차로 사망자수	139	109	98	89	80	73
	차도폭 9m미만 사망자수	318	249	225	204	184	166
운전자	고령운전자 사망자수	70	55	50	45	41	37
법규 위반	과속운전 사망자수	15	12	11	10	9	8
	음주운전 사망자수	72	56	51	46	42	38

자료 : 제2차 충청남도 교통안전기본계획

제3장 추진성과 및 안전수준 분석

제1절 교통안전정책 추진실적

제2절 교통안전정책 추진성과

제3절 부여군 교통안전 수준

제3장 추진성과 및 안전수준 분석

제1절 교통안전정책 추진실적

1. 제1차 부여군 교통안전정책 목표

○ 부여군이 2008년도에 수립한 「제1차 교통안전기본계획」의 부여군 교통안전정책 비전은 '모두가 편안하고 쾌적하고 행복한 교통안전도시'임

○ 비전 달성을 위한 세부목표로 2009년을 선진교통문화 실현화(교통안전도시 형성기), 2010년~2011년을 선진교통문화 실현화(교통안전도시 정착기)를 설정함

○ 2011년도를 목표연도로 교통사고 사망자는 2009년 31명에서 2011년 17명, 2016명 9명 수준의 감소 목표를 설정함

- 2011년을 목표로 부문별로는 ⓐ 자동차1만대당 사망자 5.69명 이하, ⓑ 사업용자동차 사망자수 0명, ⓒ 도로1km당 0.052명 이하, ⓓ 초등학생 사고건수 16건 이하, ⓔ 보행자 사망자 6명 이하, ⓕ 65세 이상 고령자 사망자 8명 이하의 감소목표가 설정됨

<표 3-1> 제1차 부여군 교통안전기본계획 비전 및 정책목표

비 전	모두가 편하고 쾌적하고 행복한 교통안전도시					
계획지표	부문별			2009	2011	2016
	교통수단	자동차(전체)	자동차 1만대당사망자수(명)	11.3	5.69	2.58
			교통사고 사망자수(명)	31	17	9
		사업용 자동차	사업용자동차 사망자수(명)	1	0	0
	교통시설별	도로	도로1km당 사망자수(명)	0.074	0.052	0.039
	기관별	교육청	초등학생 사고건수(건)	31	16	7
		도로 관리청	도로 1km당 사망자수(명)	0.074	0.052	0.039
	기타	보행자	보행자 교통사고 사망자수(명)	10	6	3
		고령자	65세이상 노인 사망자수(명)	15	8	4

출처 : 제1차 부여군 교통안전기본계획, pp.161~163

2. 부여군 교통안전정책 추진실적

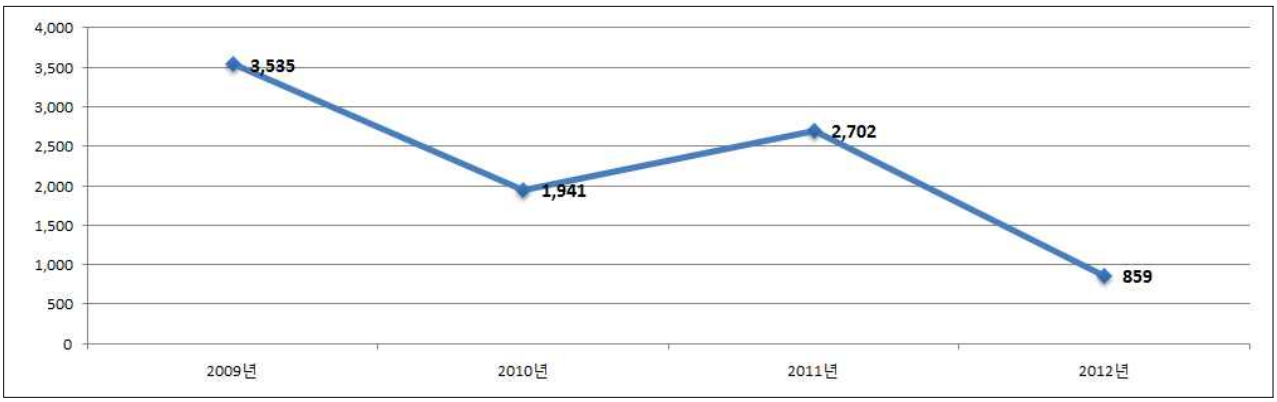
1) 최근 4년간 추진 실적(2009~2012)

○ 부여군은 최근 4년간(2009~2012년)간 교통안전 사업에 총 9,037백만원을 투자하였으며, 연평균 37.6%가 감소하였음

<표 3-2> 최근 4년간 부여군 교통안전 사업 투자예산(2009~2012년) (단위 : 백만원)

구 분	2009	2010	2011	2012	4년 누적	증감률
투자예산	3,535	1,941	2,702	859	9,037	-37.6%

출처 : 부여군 제1차 교통안전 기본계획, p.160.



<그림 3-1> 최근 4년간 부여군 교통안전 사업 투자예산(2009~2012년)

2) 2009년도

○ 교통안전의식 선진화

- 교통안전 홍보 및 행사

○ 안전한 도로교통환경 조성

- 도로교통안전시설의 정비·확충(교통신호기, 신호등, 교통안전표지, 도로안내표지판, 차선 및 노면표시, 기타 부대시설의 정비, 확충)
- 도로 및 부속시설의 정비·확충(위험도로 개·보수, 위험교량 개,보수, 도로포장 노면개선, 버스정차대 시설 개선, 가드레일 설치 및 정비, 기타 부대시설 정비)
- 보행환경 개선(학교앞 도로 및 이면도로 사고방지시설)
- 교통안전시설 관리 효율화(교통운영체계 개선, 제설장비 확충 및 설해대책)

○ 운수업체 관리 및 종사원 교육

- 노후차량 대·폐차

<표 3-3> 2009년도 부여군 교통안전정책 추진실적 (단위 : 백만원)

중점과제명	사업내용	실적	계
교통안전의식 선진화	교통안전 홍보 및 행사	간담회 실시	2
소계			**2**
안전한 도로교통 환경조성	도로교통안전시설의 정비·확충	교통신호기	32
		신호등	44
		교통안전 표지	65
		도로안내 표지판	300
		차선 및 노면표지	30
		기타 부대시설의 정비 확충	30
	도로 및 부속시설의 정비·확충	위험도로 개·보수	440
		위험교통 개·보수	750
		도로포장 노면개선	260
		버스정차대 시설 개선	200
		가드레일 설치	10
		기대 부대시설 정비	406
	보행환경 개선	학교앞 도로 및 이면도로 사고방지시설	880
	교통안전시설관리 효율화	교통운영체계 개선 제설장비 확충 및 설해대책	46
소계			**3,493**
운수업체 관리 및 종사원 교육	운수업체 관리 및 종사원 교육	노후차량 대·폐차	40
소계			**40**
합계			**3,535**

출처 : 부여군 내부자료

3) 2010년도

○ 교통안전의식 선진화

- 교통안전 홍보 및 행사(각종 행사 등을 통한 계몽 홍보)
- 교통법규 위반 지도 단속(불법 주·정차)

○ 안전한 도로교통환경 조성

- 도로교통안전시설의 정비·확충(교통신호기, 신호등, 교통안전표지, 도로안내표지판, 기타 부대시설의 정비, 확충)
- 도로 및 부속시설의 정비·확충(위험도로 개·보수, 위험교량 개·보수, 도로포장 노면개

선, 기타 부대시설 정비)

- 보행환경 개선(학교앞 도로 및 이면도로 사고방지시설)

<표 3-4> 2010년도 부여군 교통안전정책 추진실적 (단위 : 백만원)

중점과제명	사업내용	실적	계
교통안전의식 선진화	교통안전 홍보 및 행사	캠페인	1
		간담회	2
	교통법규 위반 지도 단속	불법·주정차	191
소계			**194**
안전한 도로교통 환경조성	도로교통안전시설의 정비·확충	교통신호기	57
		신호등	19
		교통안전 표지	19
		도로안내 표지판	5
		기타 부대시설의 정비 확충	15
	도로 및 부속시설의 정비·확충	위험도로 개·보수	170
		위험교통 개·보수	620
		도로포장 노면개선	160
		기타 부대시설 정비	6
	보행환경 개선	학교앞 도로 및 이면도로 사고방지시설	676
소계			**1,747**
합계			**1,941**

출처 : 부여군 내부자료

4) 2011년도

○ 교통안전의식 선진화

- 교통안전 홍보 및 행사(각종 행사 등을 통한 계몽 홍보)
- 교통법규 위반 지도 단속(불법 주·정차)

○ 안전한 도로교통환경 조성

- 도로교통안전시설의 정비·확충(교통신호기, 기타 부대시설의 정비, 확충)
- 도로 및 부속시설의 정비·확충(교통사고 많은 지점 개선, 위험도로 개·보수, 위험교량

개·보수, 도로포장 노면개선, 안전시설, 기타 부대시설 정비)

- 보행환경 개선(학교앞 도로 및 이면도로 사고방지시설)

<표 3-5> 2011년도 부여군 교통안전정책 추진실적 (단위 : 백만원)

중점과제명	사업내용	실적	계
교통안전의식 선진화	교통안전 홍보 및 행사	캠페인	1
		간담회	2
	교통법규 위반 지도 단속	불법·주정차	242
소계			**245**
안전한 도로교통 환경조성	도로교통안전시설의 정비·확충	교통신호기	200
		기타 부대시설의 정비 확충	40
	도로 및 부속시설의 정비·확충	교통사고 많은 지점 개선	230
		위험도로 개·보수	200
		위험교통 개·보수	600
		도로포장 노면개선	200
		안전시설	180
		기타 부대시설 정비	25
	보행환경 개선	학교앞 도로 및 이면도로 사고방지시설	782
소계			**2,457**
합계			**2,702**

출처 : 부여군 내부자료

5) 2012년도

○ 교통안전의식 선진화

- 교통안전 홍보 및 행사(각종 행사 등을 통한 계몽 홍보)
- 교통법규 위반 지도 단속(불법 주·정차)

○ 안전한 도로교통환경 조성

- 도로교통안전시설의 정비·확충(교통신호기, 기타 부대시설의 정비, 확충)
- 도로 및 부속시설의 정비·확충(교통사고 많은 지점 개선, 위험도로 개·보수, 위험교량 개·보수, 도로포장 노면개선, 안전시설, 기타 부대시설 정비)

- 보행환경 개선(학교앞 도로 및 이면도로 사고방지시설)

<표 3-6> 2012년도 부여군 교통안전정책 추진실적 (단위 : 백만원)

중점과제명	사업내용	실적	계
안전한 도로교통 환경조성	도로교통안전시설의 정비·확충	교통신호기	75
		교통안전 표지	50
		기타 부대시설의 정비 확충	32
	보행환경 개선	학교앞 도로 및 이면도로 사고방지시설	460
소계			**774**
운수업체 관리 및 종사원 교육	운수업체 관리 및 종사원 교육	노후차량 대·폐차	80
		운수종사자 교통안전 교육	5
소계			**85**
합계			**859**

출처 : 부여군 내부자료

제2절 교통안전정책 추진성과

1. 제1차 부여군 교통안전 기본계획 대비 추진성과

○ 도로교통사고 사망자수 감축목표는 2009년(31명)에서 2012년(11명)으로 64.5% 감축을 설정하였으나, 2012년 목표치인 11명 보다 18명이 많은 29명이 발생하여 목표 대비 달성률이 39.7%에 그침

<표 3-7> 최근 4년간 부여군 사망자수 감소목표(2009~2012년)

구 분	2009	2010	2011	2012
부여군	31명	22명	17명	11명
전년 대비 증감률	-	-29.0%	-22.7%	-35.3%

출처 : 부여군 제1차 교통안전 기본계획, p.160.

<표 3-8> 최근 4년간 부여군 사망자수 감소목표(2009~2012년)

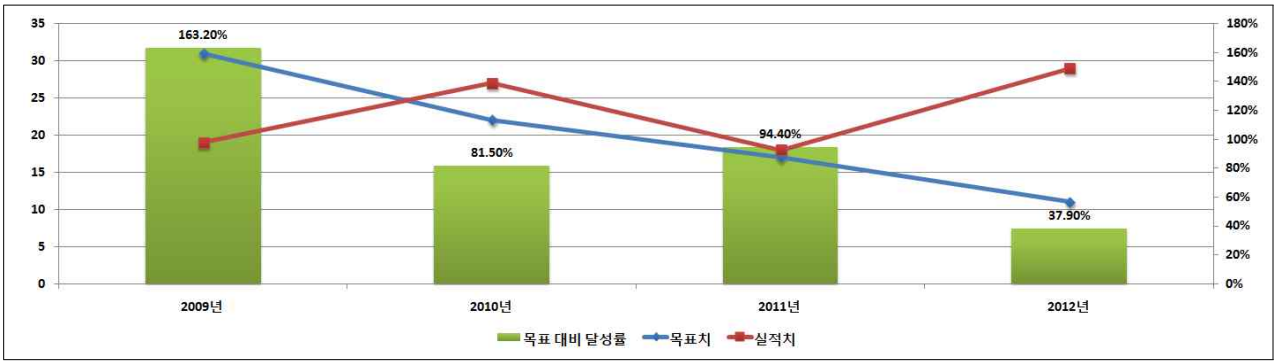
구 분	2009	2010	2011	2012
부여군	31명	22명	17명	11명
전년 대비 증감률	-	-29.0%	-22.7%	-35.3%

출처 : 부여군 제1차 교통안전 기본계획, p.160.

<표 3-9> 부여군 교통안전 기본계획 감소목표 대비 추진성과(2009~2012년)

구 분	2009	2010	2011	2012
목표	31명	22명	17명	11명
실적치	19명	27명	18명	29명
목표 대비 증감률	-38.7%	22.7%	5.9%	163.6%
목표 대비 달성률	163.2%	81.5%	94.4%	37.9%

출처 : 부여군 제1차 교통안전 기본계획, p.160., 도로교통공단 (경찰 DB)



<그림 3-2> 제1차 부여군 교통안전 기본계획 감소목표 대비 추진성과(2009~2012년)

2. 부여군 연도별 교통안전정책 추진실적 대비 추진성과

○ 부여군은 최근 4년간(2009~2012년)간 교통안전 사업에 투자 예산이 연평균 37.6%가 감소하였음

○ 투자 예산이 감소함에 따라 제1차 부여군 교통안전 기본계획에 설정한 감소 목표 대비 달성률도 감소한 것으로 분석됨

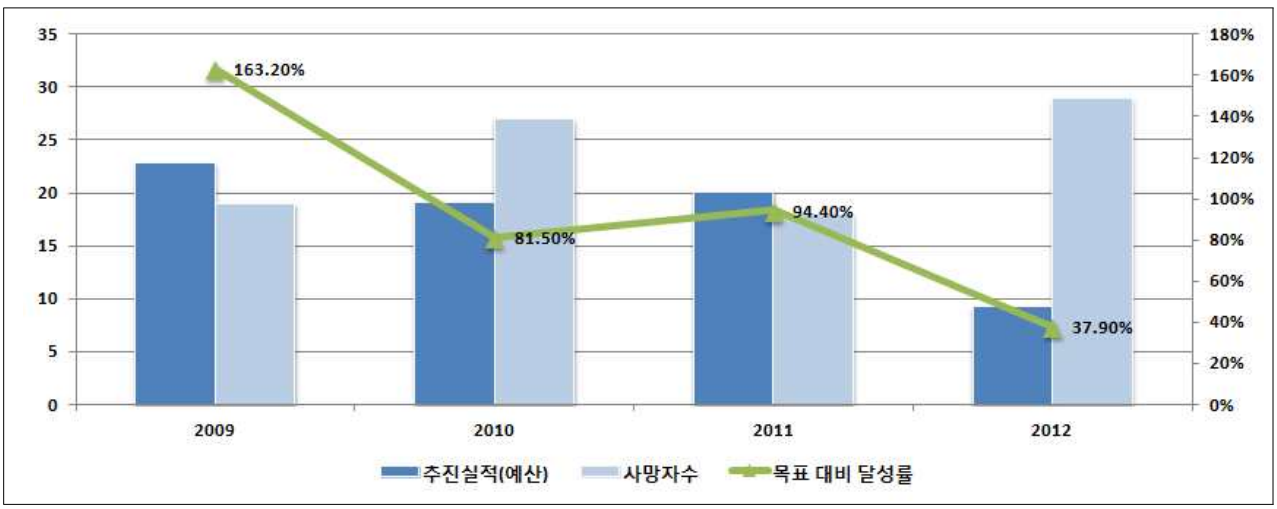
○ 따라서, 부여군은 교통안전정책의 목표 달성을 위해서는 투자예산을 증가시켜야 할 것으로 판단되며, 교통사고 원인 분석을 통해 투자 우선순위를 정하여 점차적으로 교통사고 사망자수를 줄여나가기 위한 노력이 필요함

<표 3-10> 최근 4년간 부여군 교통안전 사업 투자예산 대비 추진성과(2009~2012년)

(단위 : 백만원)

구 분	2009	2010	2011	2012
투자예산	3,535	1,941	2,702	859
사망자수	19	27	18	29
목표 대비 달성률	163.2%	81.5%	94.4%	37.9%

출처 : 부여군 내부 자료, 도로교통공단(경찰 DB)



<그림 3-3> 부여군 교통안전 기본계획 감소목표 대비 추진성과(2009년~2012년)

제3절 부여군 교통안전 수준

1. 교통사고 발생건수

○ 부여군의 교통사고 발생건수는 지난 5년간(2008～2012년) 감소추세임. 타 시·군과의 비교를 위해 교통사고 노출지수(exposure measures)를 고려하면 인구1만명당 발생건수, 자동차 1만대당 발생건수는 충남 16개 시·군 중 중상위권 수준임

○ 부여군의 인구1만명당 5년 평균 교통사고 발생건수는 41.0건으로 전국 평균 45.2건에 비해 조금 낮은 수준이며, 충남 16개 시·군(2011년 기준) 중 7위를 기록함

○ 자동차 1만대당 5년 평균 교통사고 발생건수는 109.0건으로 충남 평균인 104.6건에 비해 조금 높은 수준이며 충남 16개 시·군 중 8위를 기록함

○ 도로연장 1km당 5년 평균 교통사고 발생건수는 0.7건으로 충남 16개 시·군 중 가장 높은 순위를 기록함

<표 3-11> 부여군 교통안전수준(교통사고건수 기준)

(단위 : 건,%)

구 분	인구1만명당 발생건수			자동차1만대당 발생건수			도로연장1km당 발생건수		
	5년평균	순위	연평균증감률	5년평균	순위	연평균증감률	5년평균	순위	연평균증감률
전국	45.2	-	0.1%	109.5	-	2.88%	2.1	-	0.8%
충청남도	41.4	-	0.4%	104.6	-	-2.8%	1.1	-	-4.4%
천안시	39.5	5	4.0%	100.6	6	1.4%	2.3	16	3.4%
공주시	38.8	4	-1.0%	99.6	5	-4.4%	0.6	1	-16.7%
보령시	50.7	13	0.0%	133.0	13	-3.3%	1.0	10	-3.8%
아산시	25.1	2	-8.8%	63.2	2	-11.4%	0.9	5	-6.1%
서산시	41.1	8	3.2%	101.7	7	0.0%	0.9	7	2.7%
논산시	50.6	12	2.4%	131.0	12	-1.0%	1.2	12	-9.7%
계룡시	21.2	1	-3.4%	53.8	1	-5.9%	0.7	4	-4.2%
당진시	40.0	6	-2.0%	93.4	4	-5.4%	1.4	14	-2.6%
금산군	49.9	11	7.3%	118.7	11	1.8%	0.9	6	4.3%
연기군	35.1	3	-21.5%	88.1	3	-26.9%	1.0	9	-24.2%
부여군	41.0	**7**	**-3.2%**	109.0	**8**	**-7.0%**	0.7	**3**	**-5.7%**
서천군	58.9	14	0.5%	155.9	15	-3.1%	1.1	11	-3.1%
청양군	62.3	16	2.2%	160.8	16	-2.7%	0.6	2	-1.5%
홍성군	45.2	9	-8.0%	114.9	10	-11.1%	1.3	13	-9.8%
예산군	60.9	15	-4.5%	150.9	14	-8.1%	1.5	15	-8.9%
태안군	45.3	10	0.9%	114.2	9	-2.7%	0.9	8	0.5%

주: 연기군(現 세종특별자치시, 2012년 7월 개청)은 충청남도에 포함하여 분석, 도로교통공단 2012년 교통사고DB에 충청남도로 포함됨

<표 3-12> 충남 시·군별 교통사고 발생건수 추이(노출지수 적용) (단위 : 건,%)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	5년평균	순위	연평균 증감률
인구 1만명당	충청남도	40.2	41.2	42.8	42	40.9	41.4	-	0.4%
	천안시	36.2	36.2	39.7	43.2	42.3	39.5	5	4.0%
	공주시	38.5	37.8	40	40.8	36.9	38.8	4	-1.0%
	보령시	52.9	49	51.4	47.1	52.9	50.7	13	0.0%
	아산시	29.7	26.4	26.4	22.3	20.6	25.1	2	-8.8%
	서산시	36.1	41.6	44	42.9	41.0	41.1	8	3.2%
	논산시	45.9	52.9	51.8	51.9	50.4	50.6	12	2.4%
	계룡시	24.3	21.9	21	17.7	21.2	21.2	1	-3.4%
	당진시	41.7	40.8	38.9	40.3	38.4	40.0	6	-2.0%
	금산군	39.4	52.4	51.1	54.1	52.2	49.9	11	7.3%
	연기군	36.1	36.4	45.7	43.7	13.7	35.1	3	-21.5%
	부여군	**38.6**	**35.7**	**54.4**	**42.3**	33.9	41.0	**7**	**-3.2%**
	서천군	59	59.3	55.5	60.3	60.3	58.9	14	0.5%
	청양군	61.3	71.5	57.4	54.2	67.0	62.3	16	2.2%
	홍성군	50.4	49.7	47.3	42.4	36.1	45.2	9	-8.0%
	예산군	59.3	68.8	64.4	62.5	49.3	60.9	15	-4.5%
	태안군	40.4	48.5	51.3	44.5	41.9	45.3	10	0.9%
자동차 1만대당	충청남도	108.3	107.4	108.5	101.7	96.9	104.6	-	-2.8%
	천안시	96.9	94.9	102	106.4	102.6	100.6	6	1.4%
	공주시	106.5	100.4	102.8	99.6	88.8	99.6	5	-4.4%
	보령시	148.8	132.2	135.4	118.5	130.3	133.0	13	-3.3%
	아산시	78.3	68.2	67.3	53.8	48.3	63.2	2	-11.4%
	서산시	95.6	106.5	109.3	101.7	95.5	101.7	7	0.0%
	논산시	127.4	141.4	134.9	129.2	122.3	131.0	12	-1.0%
	계룡시	65	56.5	52.8	43.5	51.0	53.8	1	-5.9%
	당진시	104.9	97.7	90.9	89.8	83.9	93.4	4	-5.4%
	금산군	104.6	132.8	124.9	118.6	112.4	118.7	11	1.8%
	연기군	96.3	94	117	105.8	27.6	88.1	3	-26.9%
	부여군	**111.4**	**98**	**144.5**	**107.7**	83.2	109.0	**8**	**-7.0%**
	서천군	168.3	162	147.8	153.1	148.3	155.9	15	-3.1%
	청양군	175.2	193.3	147.2	131	157.2	160.8	16	-2.7%
	홍성군	136.6	129.2	120.1	103.3	85.4	114.9	10	-11.1%
	예산군	160.1	178.2	157.5	144.6	114.2	150.9	14	-8.1%
	태안군	110	125.6	129.4	107.2	98.7	114.2	9	-2.7%
도로 1km당	충청남도	1.1	1.2	1.2	1.1	0.9	1.1	-	-4.4%
	천안시	2.1	2.1	2.4	2.5	2.4	2.3	16	3.4%
	공주시	0.7	0.7	0.7	0.6	0.3	0.6	1	-16.7%
	보령시	1.2	1.0	1.1	0.9	1.0	1.0	10	-3.8%
	아산시	0.9	0.9	0.9	0.8	0.7	0.9	5	-6.1%
	서산시	0.8	0.9	1.0	0.9	0.9	0.9	7	2.7%
	논산시	1.3	1.3	1.3	1.2	0.9	1.2	12	-9.7%
	계룡시	0.9	0.8	0.8	0.6	0.7	0.7	4	-4.2%
	당진시	1.4	1.4	1.4	1.3	1.3	1.4	14	-2.6%
	금산군	0.8	1.0	1.0	0.9	0.9	0.9	6	4.3%
	연기군	1.0	1.0	1.3	1.2	0.3	1.0	9	-24.2%
	부여군	0.7	0.6	0.9	0.7	0.5	0.7	3	**-5.7%**
	서천군	1.1	1.1	1.1	1.0	1.0	1.1	11	-3.1%
	청양군	0.6	0.7	0.6	0.5	0.6	0.6	2	-1.5%
	홍성군	1.5	1.5	1.4	1.2	1.0	1.3	13	-9.8%
	예산군	1.6	1.7	1.6	1.4	1.1	1.5	15	-8.9%
	태안군	0.8	1.0	1.1	0.9	0.9	0.9	8	0.5%

주: 연기군(現 세종특별자치시, 2012년 7월 개청)은 충청남도에 포함하여 분석, 도로교통공단 2012년 교통사고DB에 충청남도로 포함됨

2. 교통사고 사망자수

○ 부여군의 교통사고 사망자수는 최근 5년간 5.5%의 증가추세에 있으며, 인구 1만명당, 자동차 1만대당 사망자수는 각각 12위와 14위로 충남 16개 시·군 중 하위권 수준임

○ 부여군의 인구1만명당 지난 5년간 평균 교통사고 사망자수는 3.1명으로 전국 평균 1.2명에 비해 상당히 높은 수준이며, 충청남도 평균 2.2명에 비해서도 0.9명이 높은 것으로 나타남

○ 자동차 1만대당 지난 5년간 평균 교통사고 사망자수는 8.1명으로 충남 평균인 5.6명과 비교 시 상당히 많은 수준이며 충남 16개 시·군 중 14위를 기록함. 이는 동일 차량대수 대비 타 시·군에 비해 교통사고 사망자가 많음을 의미함

○ 도로 연장 1km당 지난 5년간 평균 교통사고 사망자수는 0.05명으로 충남 16개 시·군 중 5위를 기록함

<표 3-13> 부여군 교통안전수준(사망자수 기준) (단위 : 명,%)

구 분	인구1만명당 사망자수			자동차1만대당 사망자수			도로연장1km당 사망자수		
	5년평균	순위	연평균증감률	5년평균	순위	연평균증감률	5년평균	순위	연평균증감률
전국	1.2	-	-4.5%	2.8	-	-1.9%	0.06	-	-4.0%
충청남도	2.2	-	-3.5%	5.6	-	-5.9%	0.06	-	-9.0%
천안시	1.3	2	-6.6%	3.4	2	-9.2%	0.08	14	-6.5%
공주시	2.3	6	-10.1%	6.0	7	-13.2%	0.04	2	-23.2%
보령시	2.5	8	3.3%	6.5	8	0.0%	0.05	6	1.4%
아산시	1.8	3	-4.5%	4.5	3	-7.5%	0.06	10	-3.3%
서산시	2.3	5	0.5%	5.6	5	-3.3%	0.05	8	-1.5%
논산시	2.8	11	-4.9%	7.3	12	-7.8%	0.07	11	-15.8%
계룡시	0.5	1	-	1.2	1	-	0.02	1	-
당진시	3.1	13	-5.0%	7.3	10	-8.4%	0.11	16	-6.2%
금산군	2.4	7	7.7%	5.8	6	3.1%	0.05	4	5.1%
연기군	2.1	4	-30.2%	5.2	4	-35.1%	0.06	9	-31.9%
부여군	3.1	**12**	**5.5%**	8.1	**14**	**1.1%**	**0.05**	**5**	**4.7%**
서천군	2.8	9	-5.1%	7.3	11	-8.3%	0.05	7	-6.4%
청양군	4.3	16	-0.8%	11.0	16	-5.4%	0.04	3	-6.2%
홍성군	2.8	10	3.1%	7.1	9	0.0%	0.08	15	2.9%
예산군	3.2	14	-8.4%	7.9	13	-11.9%	0.08	13	-12.4%
태안군	3.5	15	-1.5%	8.9	15	-5.1%	0.07	12	-1.9%

주: 연기군(現 세종특별자치시, 2012년 7월 개청)은 충청남도에 포함하여 분석, 도로교통공단 2012년 교통사고DB에 충청남도로 포함됨

<표 3-14> 충남 시·군별 교통사고 사망자수 발생 추이(노출지수 적용) (단위 : 명,%)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	5년평균	순위	연평균 증감률
인구 1만명당	충청남도	2.4	2.3	2.2	2.11	2.1	2.2	-	-3.5%
	천안시	1.4	1.3	1.4	1.44	1.1	1.3	2	-6.6%
	공주시	3	2.1	2.5	2	2.0	2.3	6	-10.1%
	보령시	2.5	3.1	1.1	2.73	2.8	2.5	8	3.3%
	아산시	2.1	2	1.7	1.38	1.8	1.8	3	-4.5%
	서산시	2.1	2.4	2.5	2.17	2.1	2.3	5	0.5%
	논산시	2.8	2.9	3.2	2.9	2.3	2.8	11	-4.9%
	계룡시	0	0.7	0.2	0.93	0.5	0.5	1	-
	당진시	3.8	2.9	2.8	2.93	3.1	3.1	13	-5.0%
	금산군	1.6	2.4	3.5	2.5	2.2	2.4	7	7.7%
	연기군	2.6	2.2	2.2	2.65	0.6	2.1	4	-30.2%
	부여군	**3.2**	**2.5**	**3.3**	**2.43**	4.0	3.1	**12**	**5.5%**
	서천군	2.3	3.5	4.1	2.02	1.9	2.8	9	-5.1%
	청양군	4.5	3.9	3.9	4.65	4.4	4.3	16	-0.8%
	홍성군	2.5	3.3	2.5	2.95	2.8	2.8	10	3.1%
	예산군	3.8	3.6	3.1	2.55	2.7	3.2	14	-8.4%
	태안군	3.9	3.5	3.1	3.35	3.7	3.5	15	-1.5%
자동차 1만대당	충청남도	6.3	6	5.5	5.11	4.9	5.6	-	-5.9%
	천안시	3.8	3.5	3.5	3.53	2.6	3.4	2	-9.2%
	공주시	8.3	5.7	6.5	4.89	4.7	6.0	7	-13.2%
	보령시	7	8.5	2.9	6.86	7.0	6.5	8	0.0%
	아산시	5.6	5.2	4.4	3.34	4.1	4.5	3	-7.5%
	서산시	5.7	6	6.3	5.13	5.0	5.6	5	-3.3%
	논산시	7.7	7.8	8.4	7.22	5.6	7.3	12	-7.8%
	계룡시	0	1.8	0.6	2.29	1.2	1.2	1	-
	당진시	9.6	6.9	6.5	6.53	6.8	7.3	10	-8.4%
	금산군	4.1	6.2	8.5	5.48	4.6	5.8	6	3.1%
	연기군	7	5.7	5.5	6.43	1.2	5.2	4	-35.1%
	부여군	**9.3**	**6.8**	**8.7**	**6.19**	9.7	8.1	**14**	**1.1%**
	서천군	6.5	9.4	10.9	5.12	4.6	7.3	11	-8.3%
	청양군	12.8	10.6	10.1	11.23	10.2	11.0	16	-5.4%
	홍성군	6.7	8.5	6.2	7.18	6.7	7.1	9	0.0%
	예산군	10.3	9.4	7.5	5.89	6.2	7.9	13	-11.9%
	태안군	10.7	8.9	7.9	8.07	8.7	8.9	15	-5.1%
도로 1km당	충청남도	0.07	0.06	0.06	0.06	0.05	0.06	-	-9.0%
	천안시	0.08	0.08	0.08	0.08	0.06	0.08	14	-6.5%
	공주시	0.05	0.04	0.04	0.03	0.02	0.04	2	-23.2%
	보령시	0.05	0.07	0.02	0.05	0.05	0.05	6	1.4%
	아산시	0.07	0.07	0.06	0.05	0.06	0.06	10	-3.3%
	서산시	0.05	0.05	0.06	0.05	0.05	0.05	8	-1.5%
	논산시	0.08	0.07	0.08	0.07	0.04	0.07	11	-15.8%
	계룡시	0	0.02	0.01	0.03	0.02	0.02	1	-
	당진시	0.13	0.1	0.1	0.1	0.10	0.11	16	-6.2%
	금산군	0.03	0.05	0.07	0.04	0.04	0.05	4	5.1%
	연기군	0.07	0.06	0.06	0.08	0.02	0.06	9	-31.9%
	부여군	**0.05**	**0.04**	**0.05**	**0.04**	**0.06**	**0.05**	**5**	**4.7%**
	서천군	0.04	0.07	0.08	0.03	0.03	0.05	7	-6.4%
	청양군	0.05	0.04	0.04	0.04	0.04	0.04	3	-6.2%
	홍성군	0.07	0.1	0.07	0.08	0.08	0.08	15	2.9%
	예산군	0.1	0.09	0.07	0.06	0.06	0.08	13	-12.4%
	태안군	0.08	0.07	0.06	0.07	0.07	0.07	12	-1.9%

주: 연기군(現 세종특별자치시, 2012년 7월 개청)은 충청남도에 포함하여 분석, 도로교통공단 2012년 교통사고DB에 충청남도로 포함됨

3. 교통사고 중상자수

○ 부여군의 교통사고 중상자수는 최근 5년간(2007~2011년) 0.6%로 증가추세임. 그러나 타 시·군과의 비교를 위해 노출지수를 고려하면 인구1만명당 중상자수, 자동차 1만대당 중상자수, 도로연장 1km당 중상자수는 충남 16개 시·군 중 중상위권 수준임

○ 지난 5년간 부여군의 인구1만명당 평균 교통사고 중상자수는 27.5명으로 전국 평균 24.3명에 비해 다소 높은 수준이며, 충청남도 평균 26.9명보다 약 0.6명이 많은 것으로 나타났으며 충남 16개 시·군(2011년 기준) 중 6위를 기록함

○ 자동차 1만대당 지난 5년간 평균 교통사고 중상자수는 72.9명으로 충남 평균인 68.2명에 비해 약 4.7명이 많은 것으로 나타났으며, 충남 16개 시·군 중 6위를 기록함

○ 도로연장 1km당 지난 5년 평균 교통사고 중상자수는 0.4명으로 충남 16개 시·군 중 2위를 기록함

<표 3-15> 부여군 교통안전수준(중상자수 기준) (단위 : 명,%)

구 분	인구1만명당 중상자			자동차1만대당 중상자수			도로연장1km당 중상자수		
	5년평균	순위	연평균증감률	5년평균	순위	연평균증감률	5년평균	순위	연평균증감률
전국	24.3	-	-6.7%	58.8	-	-4.1%	1.1	-	-6.2%
충청남도	26.9	-	-3.8%	68.2	-	-6.9%	0.7	-	-8.5%
천안시	17.8	3	1.0%	45.3	3	-1.5%	1.0	14	0.5%
공주시	28.9	7	-5.1%	74.6	8	-8.4%	0.5	3	-20.2%
보령시	36.2	11	-1.9%	95.3	11	-5.1%	0.7	8	-5.7%
아산시	13.7	2	-16.8%	34.8	2	-19.2%	0.5	4	-14.4%
서산시	34.6	10	1.5%	86.0	9	-1.8%	0.8	10	1.0%
논산시	33.7	9	-4.5%	87.7	10	-7.6%	0.8	11	-15.5%
계룡시	11.8	1	-6.0%	29.9	1	-8.6%	0.4	1	-7.0%
당진시	25.2	5	-6.7%	59.1	5	-9.9%	0.9	12	-7.3%
금산군	30.0	8	9.9%	71.3	6	4.2%	0.6	5	6.5%
연기군	22.6	4	-23.1%	56.8	4	-28.4%	0.6	7	-25.8%
부여군	27.5	**6**	**0.6%**	72.9	**7**	**-3.4%**	0.4	**2**	**-1.8%**
서천군	42.6	14	-7.4%	113.4	14	-10.7%	0.8	9	-10.6%
청양군	58.6	16	0.6%	151.7	16	-4.3%	0.6	6	-2.8%
홍성군	37.7	12	-14.8%	96.2	12	-17.7%	1.1	15	-16.5%
예산군	49.7	15	-9.5%	123.9	15	-12.9%	1.2	16	-13.7%
태안군	42.6	13	-2.4%	107.4	13	-5.8%	0.9	13	-3.0%

주: 연기군(現 세종특별자치시, 2012년 7월 개청)은 충청남도에 포함하여 분석, 도로교통공단 2012년 교통사고DB에 충청남도로 포함됨

<표 3-16> 충남 시·군별 교통사고 중상자수 발생 추이(노출지수 적용) (단위 : 명,%)

구 분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	5년평균	순위	연평균 증감률
인구 1만명당	충청남도	28.8	28.4	27.1	25.67	24.6	26.9	-	-3.8%
	천안시	18.3	16.1	16.7	18.71	19.0	17.8	3	1.0%
	공주시	32.7	29.2	28	28.3	26.5	28.9	7	-5.1%
	보령시	40.3	38.3	31.6	33.64	37.3	36.2	11	-1.9%
	아산시	20.1	15.5	13.3	10.05	9.6	13.7	2	-16.8%
	서산시	29.9	38.9	39.9	32.76	31.7	34.6	10	1.5%
	논산시	34.4	34.6	37.8	33.01	28.7	33.7	9	-4.5%
	계룡시	13.9	12.8	13.6	7.68	10.8	11.8	1	-6.0%
	당진시	29.3	28.9	21.9	23.7	22.2	25.2	5	-6.7%
	금산군	23.9	29.5	32.7	28.91	34.8	30.0	8	9.9%
	연기군	24.3	26.9	29.3	23.77	8.5	22.6	4	-23.1%
	부여군	**25.1**	**26.2**	**24.8**	**35.94**	25.7	27.5	**6**	**0.6%**
	서천군	47.1	45.3	43.9	42.16	34.6	42.6	14	-7.4%
	청양군	64	63.9	52.8	47.07	65.5	58.6	16	0.6%
	홍성군	47.1	44.9	39.7	31.89	24.8	37.7	12	-14.8%
	예산군	53.2	59.1	51.2	49.52	35.6	49.7	15	-9.5%
	태안군	40.1	42.9	51.6	41.75	36.5	42.6	13	-2.4%
자동차 1만대당	충청남도	77.7	73.9	68.9	62.09	58.4	68.2	-	-6.9%
	천안시	49	42.2	42.9	46.04	46.1	45.3	3	-1.5%
	공주시	90.7	77.7	71.9	69.08	63.8	74.6	8	-8.4%
	보령시	113.4	103.3	83.1	84.7	92.0	95.3	11	-5.1%
	아산시	53.1	40.1	33.9	24.28	22.6	34.8	2	-19.2%
	서산시	79.3	99.9	99.1	77.6	73.8	86.0	9	-1.8%
	논산시	95.4	92.6	98.5	82.17	69.6	87.7	10	-7.6%
	계룡시	37.3	33.1	34.2	18.89	26.1	29.9	1	-8.6%
	당진시	73.7	69.2	51.2	52.84	48.6	59.1	5	-9.9%
	금산군	63.6	74.8	79.9	63.42	74.9	71.3	6	4.2%
	연기군	65	69.4	75.1	57.57	17.1	56.8	4	-28.4%
	부여군	**72.3**	**72**	**65.8**	**91.51**	63.1	72.9	**7**	**-3.4%**
	서천군	134.3	123.7	116.7	107.02	85.2	113.4	14	-10.7%
	청양군	182.9	172.8	135.6	113.8	153.6	151.7	16	-4.3%
	홍성군	127.5	116.6	100.9	77.6	58.6	96.2	12	-17.7%
	예산군	143.7	153	125.4	114.6	82.6	123.9	15	-12.9%
	태안군	109.2	111	130.2	100.71	85.9	107.4	13	-5.8%
도로 1km당	충청남도	0.8	0.8	0.8	0.7	0.6	0.7	-	-8.5%
	천안시	1.1	1.0	1.0	1.1	1.1	1.0	14	0.5%
	공주시	0.6	0.5	0.5	0.4	0.2	0.5	3	-20.2%
	보령시	0.9	0.8	0.7	0.6	0.7	0.7	8	-5.7%
	아산시	0.6	0.5	0.5	0.4	0.3	0.5	4	-14.4%
	서산시	0.7	0.9	0.9	0.7	0.7	0.8	10	1.0%
	논산시	1.0	0.9	1.0	0.8	0.5	0.8	11	-15.5%
	계룡시	0.5	0.5	0.5	0.3	0.4	0.4	1	-7.0%
	당진시	1.0	1.0	0.8	0.8	0.7	0.9	12	-7.3%
	금산군	0.5	0.6	0.6	0.5	0.6	0.6	5	6.5%
	연기군	0.7	0.8	0.9	0.7	0.2	0.6	7	-25.8%
	부여군	0.4	0.4	0.4	0.6	0.4	0.4	**2**	**-1.8%**
	서천군	0.9	0.9	0.8	0.7	0.6	0.8	9	-10.6%
	청양군	0.7	0.6	0.5	0.4	0.6	0.6	6	-2.8%
	홍성군	1.4	1.3	1.2	0.9	0.7	1.1	15	-16.5%
	예산군	1.4	1.5	1.3	1.1	0.8	1.2	16	-13.7%
	태안군	0.8	0.9	1.1	0.9	0.7	0.9	13	-3.0%

주: 연기군(現 세종특별자치시, 2012년 7월 개청)은 충청남도에 포함하여 분석, 도로교통공단 2012년 교통사고DB에 충청남도로 포함됨

4. 분석종합

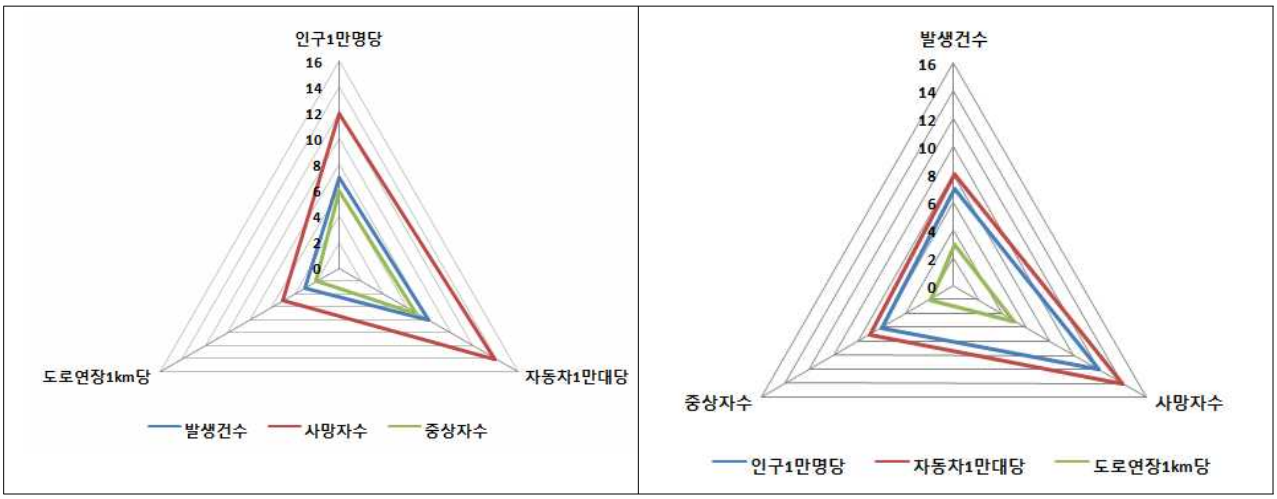
○ 최근 5년간 교통사고 안전수준 분석결과 각 지표별 발생건수는 감소하는 추세이나 사망자수는 증가하는 추세임

○ 부여군의 교통사고 안전수준은 충남 시·군 중 교통사고 발생건수는 중상위권, 사망자수는 하위권으로 나타나 타 시·군에 비해 사고의 심각도가 높은 것으로 나타남

○ 따라서 부여군은 사망사고를 줄이기 위한 정책을 추진해 나가야 할 것으로 판단됨

<표 3-17> 부여군 교통안전수준 분석종합

구 분		인구1만명당			자동차1만대당			도로연장1km당		
		5년평균	순위	연평균 증감률	5년평균	순위	연평균 증감률	5년평균	순위	연평균 증감률
발생건수	전국	45.2	-	0.1%	109.5	-	2.9%	2.1	-	0.8%
	충청남도	41.4	-	0.4%	104.6	-	-2.8%	1.1	-	-4.4%
	부여군	41.0	7	-3.2%	109.0	8	-7.0%	0.7	3	-5.7%
사망자수	전국	1.2	-	-4.5%	2.8	-	-1.86%	0.06	-	-4.0%
	충청남도	2.2	-	-3.5%	5.6	-	-5.9%	0.06	-	-9.0%
	부여군	3.1	12	5.5%	8.1	14	1.1%	0.05	5	4.7%
중상자수	전국	24.3	-	-6.7%	58.8	-	-4.13%	1.1	-	-6.2%
	충청남도	26.9	-	-3.8%	68.2	-	-6.9%	0.7	-	-8.5%
	부여군	27.5	6	0.6%	72.9	7	-3.4%	0.4	2	-1.8%



<그림 3-4> 부여군 교통안전수준 순위

제4장 교통사고 발생추이 및 원인분석

제1절 교통사고 발생 현황

제2절 유형별 교통사고 발생 현황 및 추이

제3절 사고누적지점 및 구간 사고원인

제4절 운수업체 교통사고발생 현황

제4장 교통사고 발생추이 및 원인분석

제1절 교통사고 발생 현황

○ 부여군 교통사고 발생건수는 2008년 303건에서 2012년 248건으로 연평균 4.9%의 감소 추세로 나타남

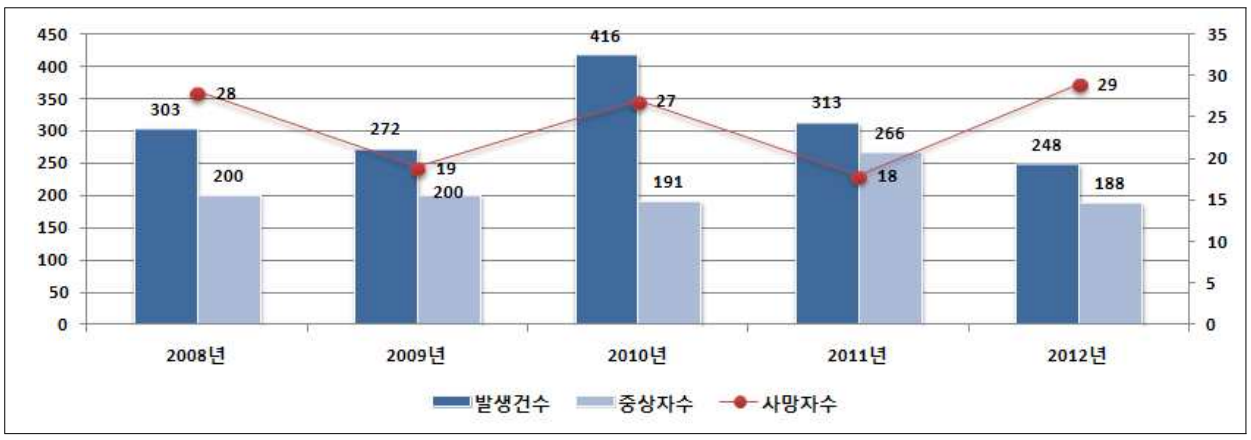
○ 사망자수는 2008년 28명에서 2012년 29명으로 1명(0.9%)이 증가하였으며, 중상자수는 2008년 200명에서 2012년 188명으로 1.5%로 감소함

○ 발생건수와 중상자수는 감소하였으나, 사망자수는 증가하여 사고의 심각도는 증가된 것으로 나타남. 따라서, 사망사고 감소를 위한 교통안전대책 수립이 필요한 것으로 판단됨

<표 4-1> 교통사고 발생건수 및 사상자 현황(5개년) (단위: 건 ,명 ,%)

구분	2008	2009	2010	2011	2012	합계	연평균 증감률
발생건수	303	272	416	313	248	1,552	-4.9
사망자수	28	19	27	18	29	121	0.9
중상자수	200	200	191	266	188	1,045	-1.5

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)



<그림 4-1> 교통사고 발생현황 및 심각도 추이(5개년)

제2절 유형별 교통사고 발생 현황 및 추이

1. 유형별 교통사고 현황 및 추이

○ 지난 5년 동안 차대사람 사고의 경우 전국은 연평균 1.5% 증가하는 반면 부여군은 연평균 4.4%의 감소율을 보였고, 차대차 사고의 경우 전국은 연평균 1.1% 증가하였으나 부여군은 5.6%로 감소한 것으로 나타남

○ 차량단독 사고의 경우 전국은 평균 4.6% 증가 추세이나 부여군은 동일한 수준을 유지하고 있는 것으로 나타남

<표 4-2> 유형별 교통사고 비교(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구분		2008년		2009년		2010년		2011년		2012년	
		발생(건)	사망(명)	발생(건)	사망(명)	발생(건)	사망(명)	발생(건)	사망(명)	발생(건)	사망(명)
전국	차대사람	47,188	2,029	49,569	2,021	49,264	1,987	49,701	1,998	50,111	1,977
	차대차	155,767	2,254	168,403	2,289	163,546	2,128	161,681	2,097	162,455	2,156
	차량단독	9,246	1,173	10,259	1,126	10,136	998	10,319	1,128	11,081	1,256
	건널목	11	5	11	5	8	3	10	6	9	3
충남	차대사람	1,562	154	1,647	146	1,738	152	1,669	145	1,678	136
	차대차	6,203	217	6,458	238	6,805	217	6,617	191	6,085	175
	차량단독	487	110	449	91	512	93	546	107	525	111
	건널목	2	2	1	0	1	1	1	1	1	0
부여군	차대사람	73	6	75	7	60	11	71	7	61	5
	차대차	209	14	186	8	329	10	224	10	166	14
	차량단독	21	8	11	4	27	6	18	1	21	10
	건널목	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

구분		합계		5년 평균		점유율		연평균 증감률	
		발생(건)	사망(명)	발생(건)	사망(명)	발생(%)	사망(%)	발생(%)	사망(%)
전국	차대사람	245,833	10,012	49,166.6	2,002.4	22.2	37.6	1.5	-0.6
	차대차	811,852	10,924	162,370.4	2,184.8	73.2	41.0	1.1	-1.1
	차량단독	51,041	5,681	10,208.2	1,136.2	4.6	21.3	4.6	1.7
	건널목	49	22	9.8	4.4	0.004	0.083	-4.9	-12.0
충남	차대사람	8,294	733	1,658.8	146.6	19.3	32.1	1.8	-3.1
	차대차	32,168	1,038	6,433.6	207.6	74.8	45.4	-0.5	-5.2
	차량단독	2,519	512	503.8	102.4	5.9	22.4	1.9	0.2
	건널목	6	4	1.2	0.8	0.0	0.2	-15.9	-100.0
부여군	차대사람	340	36	68	7.2	21.9	29.8	-4.4	-4.5
	차대차	1,114	56	222.8	11.2	71.8	46.3	-5.6	0.0
	차량단독	98	29	19.6	5.8	6.3	24.0	0.0	5.7
	건널목	-	-	-	-	-	-	-	-

주: 1) 고속도로 제외
2) 인구(통계청 추계인구), 자동차 이륜차 제외

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)

1) 차대사람 교통사고 현황

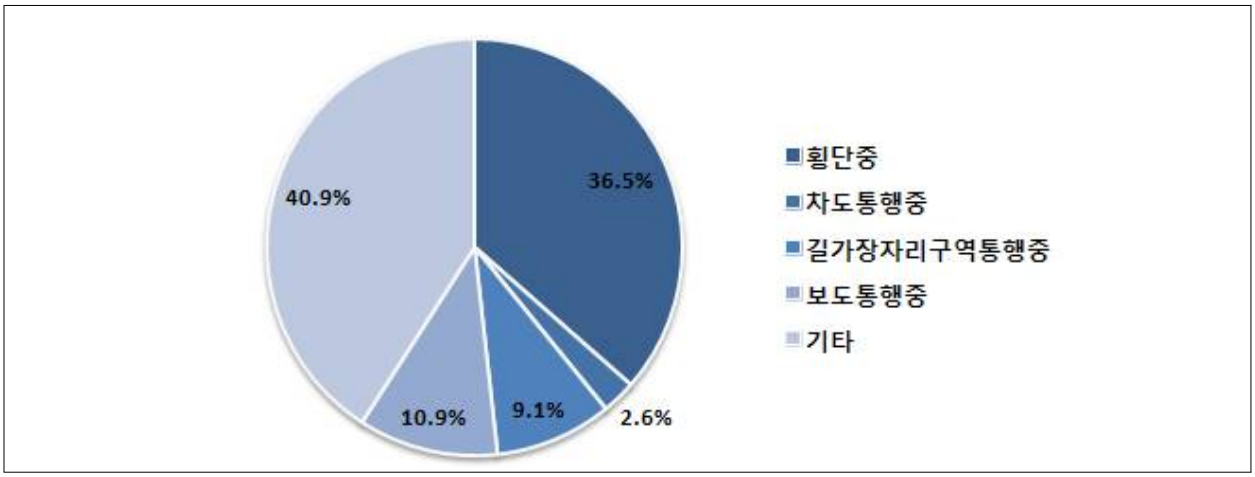
○ 지난 5년간 차대사람 교통사고의 경우 발생건수는 2008년 73건에서 2012년 61건으로 연평균 4.4%의 감소추세를 보임

○ 횡단중 차대사람 사고는 지난 5년간 124회가 발생하여 전체 발생건수의 36.5%의 점유율을 보이고, 차도통행중 차대사람사고의 치사율은 22.2%로 가장 높은 것으로 나타남

<표 4-3> 차대사람 교통사고 현황 및 추이(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	합계	점유율	연평균 증감률
횡단중	발생건수	33	26	23	23	19	124	36.5	-12.9
	사망자수	2	3	5	2	0	12	33.3	-100.0
	중상자수	21	19	11	17	17	85	37.6	-5.1
	치사율	6.1%	11.5%	21.7%	8.7%	0.0%	9.7%	-	-
차도통행중	발생건수	3	1	3	2	0	9	2.6	-
	사망자수	1	0	1	0	0	2	5.6	-
	중상자수	1	1	1	0	0	3	1.3	-
	치사율	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	22.2%	-	-
길가장자리구역통행중	발생건수	5	10	7	8	1	31	9.1	-33.1
	사망자수	0	1	0	1	0	2	5.6	-
	중상자수	5	5	4	4	1	19	8.4	-33.1
	치사율	0.0%	10.0%	0.0%	12.5%	0.0%	6.5%	-	-
보도통행중	발생건수	4	18	2	6	7	37	10.9	15.0
	사망자수	0	1	0	0	1	2	5.6	-
	중상자수	3	11	1	3	6	24	10.6	18.9
	치사율	0.0%	5.6%	0.0%	0.0%	14.3%	5.4%	-	-
기타	발생건수	28	20	25	32	34	139	40.9	5.0
	사망자수	3	2	5	4	4	18	50.0	7.5
	중상자수	17	14	19	22	23	95	42.0	7.8
	치사율	10.7%	10.0%	20.0%	12.5%	11.8%	12.9%	-	-
합계	발생건수	73	75	60	71	61	340	100.0	-4.4
	사망자수	6	7	11	7	5	36	100.0	-4.5
	중상자수	47	50	36	46	47	226	100.0	0.0
	치사율	8.2%	9.3%	18.3%	9.9%	8.2%	10.6%	-	-

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)



<그림 4-2> 차대사람 교통사고 유형별 발생건수 점유율(5개년)

2) 차대차 교통사고 현황

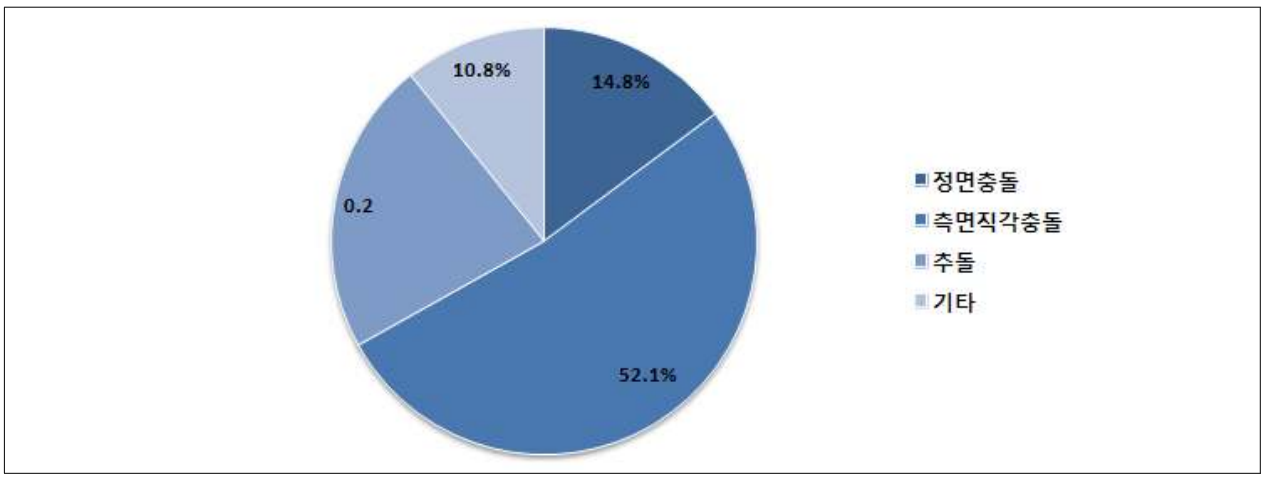
○ 측면직각 충돌 사고의 발생빈도가 52.1%로 가장 높고, 다음으로 추돌 사고 22.4%, 정면충돌 사고 14.8%의 순으로 높게 발생된 것으로 나타남

○ 사고발생빈도 대비 사고 심각도를 판단하는 치사율은 정면충돌 사고가 경우 6.1%로 가장 높고 다음으로 추돌 사고 5.6%, 측면직각충돌 사고 3.8% 순으로 높음

<표 4-4> 차대차 교통사고 유형별 현황 및 추이(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	합계	점유율	연평균 증감률
정면충돌	발생건수	33	35	42	31	24	165	14.8	-7.7
	사망자수	3	1	3	1	3	11	19.6	0.0
	중상자수	33	39	26	45	25	168	22.0	-6.7
	치사율	9.1%	2.9%	7.1%	3.2%	12.5%	6.7%	-	-
측면직각 충돌	발생건수	114	98	174	110	84	580	52.1	-7.4
	사망자수	6	3	3	4	6	22	39.3	0.0
	중상자수	76	60	83	98	67	384	50.2	-3.1
	치사율	5.3%	3.1%	1.7%	3.6%	7.1%	3.8%	-	-
추돌	발생건수	55	46	80	44	24	249	22.4	-18.7
	사망자수	4	4	3	3	0	14	25.0	-100.0
	중상자수	33	38	25	37	12	145	19.0	-22.3
	치사율	7.3%	8.7%	3.8%	6.8%	0.0%	5.6%	-	-
기타	발생건수	7	7	33	39	34	120	10.8	48.5
	사망자수	1	0	1	2	5	9	16.1	49.5
	중상자수	2	2	12	30	22	68	8.9	82.1
	치사율	14.3%	0.0%	3.0%	5.1%	14.7%	7.5%	-	-
합계	발생건수	209	186	329	224	166	1114	100	-5.6
	사망자수	14	8	10	10	14	56	100	0.0
	중상자수	144	139	146	210	126	765	100	-3.3
	치사율	6.7%	4.3%	3.0%	4.5%	8.4%	5.0%	-	-

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)



<그림 4-3> 차대차 교통사고 유형별 발생빈도 점유율(5개년)

3) 차량단독 교통사고 현황

(1) 차량단독 교통사고 현황 및 추이

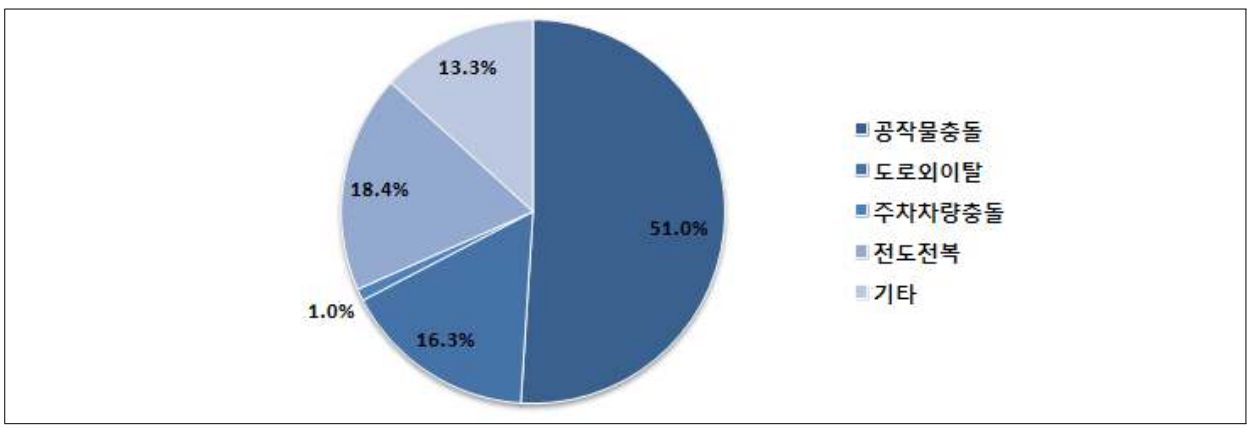
○ 차량 단독사고는 2008년 21건에서 2012년 21건으로 일정한 수준을 유지하고 있으며, 차량단독 공작물충돌이 50건 발생하여 51.0%로 점유율이 가장 높고, 다음으로 전도전복 18.4%, 도로외이탈사고 16.3%, 기타사고 13.3% 순으로 높음

○ 전도전복의 치사율은 33.3%로 가장 높고, 다음으로 공작물충돌사고 30.0%, 기타사고 15.2% 순으로 높음

<표 4-5> 차량단독 교통사고 발생 유형(5개년) (단위: 건, 명, %)

구분		2009년	2009년	2010년	2011년	2012년	합계	점유율	연평균 증감률
공작물충돌	발생건수	13	5	15	8	9	50	51.0	-8.8
	사망자수	6	2	4	0	3	15	51.7	-15.9
	중상자수	5	4	5	2	4	20	37.0	-5.4
	치사율	46.2%	40.0%	26.7%	0.0%	33.3%	30.0%	-	-
도로외이탈	발생건수	3	3	4	4	2	16	16.3	-9.6
	사망자수	1	1	1	0	1	4	13.8	0.0
	중상자수	1	5	1	4	3	14	25.9	31.6
	치사율	33.3%	33.3%	25.0%	0.0%	50.0%	25.0%	-	-
주차 차량충돌	발생건수	0	0	0	0	1	1	1.0	-
	사망자수	0	0	0	0	0	0	0.0	-
	중상자수	0	0	0	0	1	1	1.9	-
	치사율	-	-	-	-	0.0%	0.0%	-	-
전도전복	발생건수	3	2	4	2	7	18	18.4	23.6
	사망자수	1	0	0	1	4	6	20.7	41.4
	중상자수	2	2	2	1	6	13	24.1	31.6
	치사율	33.3%	0.0%	0.0%	50.0%	57.1%	33.3%	-	-
기타	발생건수	2	1	4	4	2	13	13.3	0.0
	사망자수	0	1	1	0	2	4	13.8	-
	중상자수	1	0	1	3	1	6	11.1	0.0
	치사율	0.0%	100.0%	25.0%	0.0%	100.0%	30.8%	-	-
합계	발생건수	21	11	27	18	21	98	100	0.0
	사망자수	8	4	6	1	10	29	100	5.7
	중상자수	9	11	9	10	15	54	100	13.6
	치사율	38.1%	36.4%	22.2%	5.6%	47.6%	29.6%	-	-

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)



<그림 4-4> 차량단독 교통사고 발생건수 점유율(5개년)

2. 법규위반별 교통사고 현황

○ 법규위반별 교통사고 발생건수 점유율은 안전운전 불이행 56.4%, 교차로통행방법 위반 12.6%, 중앙선 침범 8.3% 순으로 높은 것으로 분석됨

○ 법규위반별 교통사고의 56.4%가 안전운전의무불이행에 의한 사고로 안전운전의무 불이행에 대한 대책이 필요한 것으로 판단됨

<표 4-6> 법규위반별 교통사고 발생 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	합계	점유율	연평균 증감률
과속	발생건수	1	0	4	3	2	10	0.6	18.9%
	사망자수	1	0	2	1	1	5	4.1	0.0%
	중상자수	0	0	3	2	0	5	0.5	-
앞지르기 금지위반	발생건수	2	0	2	6	0	10	0.6	-
	사망자수	0	0	0	0	0	0	0.0	-
	중상자수	1	0	1	6	0	8	0.8	-
중앙선 침범	발생건수	30	23	26	26	24	129	8.3	-5.4%
	사망자수	2	1	2	1	2	8	6.6	0.0%
	중상자수	34	25	18	34	21	132	12.6	-11.3%
신호위반	발생건수	14	6	19	15	18	72	4.6	6.5%
	사망자수	0	0	0	0	0	0	0.0	-
	중상자수	10	2	9	21	14	56	5.4	8.8%
안전거리 미확보	발생건수	27	17	18	14	3	79	5.1	-42.3%
	사망자수	0	1	0	0	0	1	0.8	-
	중상자수	9	8	5	12	1	35	3.3	-42.3%
서행 및 일시정지위반	발생건수	0	0	0	1	0	1	0.1	-
	사망자수	0	0	0	0	0	0	0.0	-
	중상자수	0	0	0	2	0	2	0.2	-
부당한 회전	발생건수	0	0	1	0	0	1	0.1	-
	사망자수	0	0	0	0	0	0	0.0	-
	중상자수	0	0	0	0	0	0	0.0	-
안전운전 의무 불이행	발생건수	167	160	254	161	134	876	56.4	-5.4%
	사망자수	19	15	19	12	23	88	72.7	4.9%
	중상자수	107	115	96	115	92	525	50.2	-3.7%
교차로 통행방법 위반	발생건수	44	35	60	35	21	195	12.6	-16.9%
	사망자수	5	0	3	2	1	11	9.1	-33.1%
	중상자수	29	27	39	34	17	146	14.0	-12.5%
보행자 보호의무 위반	발생건수	13	14	10	15	18	70	4.5	8.5%
	사망자수	0	2	1	0	1	4	3.3	-
	중상자수	9	9	7	10	16	51	4.9	15.5%
차로위반 (진로변경 위반)	발생건수	0	1	1	0	1	3	0.2	-
	사망자수	0	0	0	0	0	0	0.0	-
	중상자수	0	1	0	0	1	2	0.2	-
직진 및 우회전차의 통행방해	발생건수	5	14	20	31	23	93	6.0	46.5%
	사망자수	1	0	0	1	1	3	2.5	0.0%
	중상자수	1	11	13	28	22	75	7.2	116.6%
기타(운전자법규 위반)	발생건수	0	2	1	6	4	13	0.8	-
	사망자수	0	0	0	1	0	1	0.8	-
	중상자수	0	2	0	2	4	8	0.8	-

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)

3. 음주운전 교통사고 현황

○ 음주운전 교통사고는 2008년 30건에서 2012년 38건으로 연평균 6.1%로 증가 추세인 것으로 나타남

○ 음주운전으로 인한 중상자수가 연평균 9.3% 증가추세로 음주운전 사고를 감소시키기 위한 대책이 필요함

<표 4-7> 음주운전 교통사고 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	합계	점유율	연평균 증감률
충남	발생건수	1,646	1,688	1,783	1,760	1,782	8,659	100.0	2.0
	사망자수	103	103	74	83	86	449	100.0	-4.4
	중상자수	1,038	1,033	986	959	951	4,967	100.0	-2.2
금산군	발생건수	34	36	40	37	31	178	2.1	-2.3
	사망자수	2	2	2	0	1	7	1.6	-15.9
	중상자수	17	30	23	16	19	105	2.1	2.8
태안군	발생건수	47	57	81	44	56	285	3.3	4.5
	사망자수	6	6	4	6	5	27	6.0	-4.5
	중상자수	33	47	82	48	47	257	5.2	9.2
연기군	발생건수	52	43	66	78	25	264	3.0	-16.7
	사망자수	5	5	6	1	3	20	4.5	-12.0
	중상자수	26	34	28	38	13	139	2.8	-15.9
부여군	**발생건수**	**30**	**28**	**44**	**46**	**38**	186	**2.1**	**6.1**
	사망자수	**1**	**2**	**0**	**1**	**2**	6	**1.3**	**18.9**
	중상자수	**21**	**25**	**15**	**40**	**30**	131	**2.6**	**9.3**
서천군	발생건수	57	37	32	35	45	206	2.4	-5.7
	사망자수	1	4	6	2	1	14	3.1	0.0
	중상자수	45	20	20	23	33	141	2.8	-7.5
청양군	발생건수	27	28	24	19	33	131	1.5	5.1
	사망자수	5	4	4	1	3	17	3.8	-12.0
	중상자수	22	25	19	15	30	111	2.2	8.1
홍성군	발생건수	63	67	69	61	67	327	3.8	1.6
	사망자수	1	4	5	5	5	20	4.5	49.5
	중상자수	63	64	56	50	51	284	5.7	-5.1
예산군	발생건수	93	89	72	77	77	408	4.7	-4.6
	사망자수	7	5	4	3	3	22	4.9	-19.1
	중상자수	72	68	59	59	45	303	6.1	-11.1

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)

주: 연기군(現 세종특별자치시, 2012년 7월 개청)

4. 차종별 교통사고 현황

○ 지난 5년 동안 차종별로는 승용차 관련 사고가 777건, 화물차 관련 사고가 476건, 승합차 관련 사고가 111건, 이륜차 관련 사고가 69건 발생됨

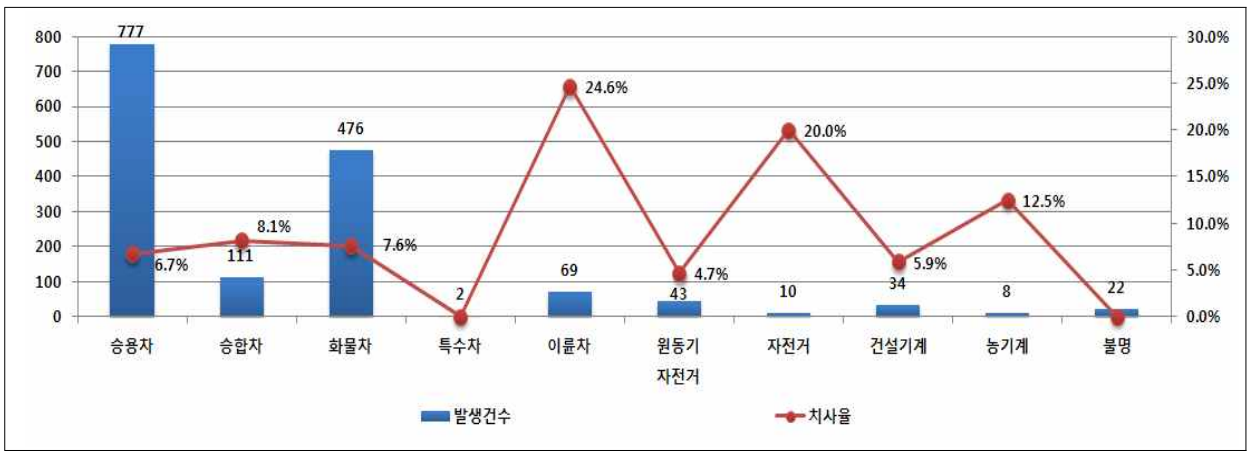
○ 사망자는 승용차 관련 사고에서 52명이 발생되어 가장 많았으며, 중상자수도 527명으로 가장 많은 것으로 나타남

○ 치사율은 이륜차 24.6%, 자전거 20.0% 등 이륜차량이 높은 비율을 보였으며, 농기계 사고도 12.5%로 높은 것으로 나타남

<표 4-8> 차종별 교통사고 발생 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구 분	계	승용차	승합차	화물차	특수차	이륜차	원동기 자전거	자전거	건설 기계	농기계	불명
발생건수	1552	777	111	476	2	69	43	10	34	8	22
사망자수	121	52	9	36	0	17	2	2	2	1	0
중상자수	1045	527	86	333	1	25	22	6	25	5	15
치사율(%)	7.8	6.7	8.1	7.6	0.0	24.6	4.7	20.0	5.9	12.5	0.0

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)



<그림 4-5> 차종별 교통사고 발생건수 및 치사율(5개년)

5. 교통약자 교통사고 현황

1) 14세 이하 어린이 교통사고 현황

○ 어린이 교통사고 발생건수는 연평균 6.6%의 감소 추세를 보이고 있으며 인명피해도 감소하고 있는 것으로 나타남

○ 사망자는 2008년 2명이 발생하였으나 2012년에는 사망자가 없었으며, 중상자수도 2008년 12명에서 2012년 8명으로 연평균 9.6% 감소 추세임

<표 4-9> 14세 이하 어린이 교통사고 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	합계	연평균 증감률
충청남도	발생건수	731	772	708	678	611	3,500	-4.4
	사망자수	15	12	22	8	7	64	-17.3
	중상자수	281	278	253	208	161	1181	-13.0
	치사율	2.1%	1.6%	3.1%	1.2%	1.1%	1.8%	-13.6
금산군	발생건수	21	24	23	28	22	118	1.2
	사망자수	0	1	1	0	0	2	-
	중상자수	7	8	4	4	5	28	-8.1
	치사율	0.0%	4.2%	4.3%	0.0%	0.0%	1.7%	-
태안군	발생건수	23	28	25	18	13	107	-13.3
	사망자수	1	0	1	0	0	2	-100.0
	중상자수	14	9	11	8	8	50	-13.1
	치사율	4.3%	0.0%	4.0%	0.0%	0.0%	1.9%	-100.0
연기군	발생건수	16	19	26	32	13	106	-5.1
	사망자수	1	1	1	1	0	4	-100.0
	중상자수	6	4	8	5	5	28	-4.5
	치사율	6.3%	5.3%	3.8%	3.1%	0.0%	3.8%	-100.0
부여군	**발생건수**	**21**	**24**	**12**	**19**	**16**	**92**	-6.6
	사망자수	**2**	**0**	**0**	**1**	**0**	**3**	-100.0
	중상자수	**12**	**11**	**7**	**9**	**8**	**47**	-9.6
	치사율	**9.5%**	**0.0%**	**0.0%**	**5.3%**	**0.0%**	**3.3%**	-100.0
서천군	발생건수	30	29	26	22	19	126	-10.8
	사망자수	0	0	4	0	0	4	-
	중상자수	8	9	5	5	3	30	-21.7
	치사율	0.0%	0.0%	15.4%	0.0%	0.0%	3.2%	-
청양군	발생건수	24	14	15	13	17	83	-8.3
	사망자수	0	0	0	0	0	0	-
	중상자수	3	3	10	11	7	34	23.6
	치사율	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	-
홍성군	발생건수	35	46	18	23	19	141	-14.2
	사망자수	0	1	0	0	1	2	-
	중상자수	13	19	11	7	7	57	-14.3
	치사율	0.0%	2.2%	0.0%	0.0%	5.3%	1.4%	-
예산군	발생건수	40	54	37	52	21	204	-14.9
	사망자수	4	0	1	1	0	6	-100.0
	중상자수	24	22	11	14	10	81	-19.7
	치사율	10.0%	0.0%	2.7%	1.9%	0.0%	2.9%	-100.0

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)

주: 연기군(現 세종특별자치시, 2012년 7월 개청)

2) 65세 이상 노인 교통사고 현황

○ 노인 교통사고 발생건수는 증가추세인 충청남도에 반해 부여군은 2008년 75건에서 2012년 74건으로 연평균 0.3% 감소하였음

○ 사망자수는 2008년 16명에서 2012년 15명으로 1.6% 감소하였으나 중상자수는 2008년 41명에서 2012년 57명으로 8.6%가 증가하였음

<표 4-10> 65세 이상 노인 교통사고 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구분		2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	합계	연평균 증감률
충청남도	발생건수	1,490	1,586	1,635	1,647	1,517	7,875	0.4
	사망자수	193	164	172	180	155	864	-5.3
	중상자수	1,042	1,114	1,081	1,042	977	5,256	-1.6
	치사율	13.0%	10.3%	10.5%	10.9%	10.2%	11.0%	-5.8
금산군	발생건수	57	80	70	78	92	377	12.7
	사망자수	3	5	8	7	4	27	7.5
	중상자수	40	53	39	45	67	244	13.8
	치사율	5.3%	6.3%	11.4%	9.0%	4.3%	7.2%	-4.7
태안군	발생건수	68	70	74	61	75	348	2.5
	사망자수	9	6	11	9	11	46	5.1
	중상자수	55	56	53	43	49	256	-2.8
	치사율	13.2%	8.6%	14.9%	14.8%	14.7%	13.2%	2.6
연기군	발생건수	62	62	69	69	29	291	-17.3
	사망자수	8	5	4	9	3	29	-21.7
	중상자수	46	47	40	52	13	198	-27.1
	치사율	12.9%	8.1%	5.8%	13.0%	10.3%	10.0%	-5.4
부여군	**발생건수**	**75**	**77**	**113**	**103**	**74**	**442**	-0.3
	사망자수	**16**	**6**	**12**	**9**	**15**	**58**	-1.6
	중상자수	**41**	**54**	**55**	**75**	**57**	**282**	8.6
	치사율	**21.3%**	**7.8%**	**10.6%**	**8.7%**	**20.3%**	**13.1%**	-1.3
서천군	발생건수	114	118	109	122	141	604	5.5
	사망자수	9	11	8	7	7	42	-6.1
	중상자수	78	92	92	72	74	408	-1.3
	치사율	7.9%	9.3%	7.3%	5.7%	5.0%	7.0%	-10.9
청양군	발생건수	41	63	46	49	68	267	13.5
	사망자수	8	5	8	6	7	34	-3.3
	중상자수	29	54	35	32	60	210	19.9
	치사율	19.5%	7.9%	17.4%	12.2%	10.3%	12.7%	-14.8
홍성군	발생건수	107	103	99	111	84	504	-5.9
	사망자수	14	10	9	13	14	60	0.0
	중상자수	85	88	83	81	58	395	-9.1
	치사율	13.1%	9.7%	9.1%	11.7%	16.7%	11.9%	6.2
예산군	발생건수	123	167	157	169	123	739	0.0
	사망자수	9	12	11	9	10	51	2.7
	중상자수	93	112	115	111	79	510	-4.0
	치사율	7.3%	7.2%	7.0%	5.3%	8.1%	6.9%	2.7

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)

주: 연기군(現 세종특별자치시, 2012년 7월 개청)

(1) 65세 이상 노인 보행자 교통사고 현황

○ 지난 5년간 노인 보행자 교통사고 발생건수는 연평균 2.2%로 증가 추세이며, 사망자수는 동일하였으나 중상자수는 연평균 3.0%가 증가한 것으로 나타남

<표 4-11> 65세 이상 노인 보행자 교통사고 발생 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	합계	연평균 증감률
발생건수	22	33	18	28	24	125	2.2
사망자수	4	2	5	5	4	20	0.0
중상자수	16	26	7	18	18	85	3.0
치사율(%)	18.2	6.1	27.8	17.9	16.7	16.0	-2.2

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)

<그림 4-6> 65세 이상 노인 보행자 교통사고 발생 현황(5개년)

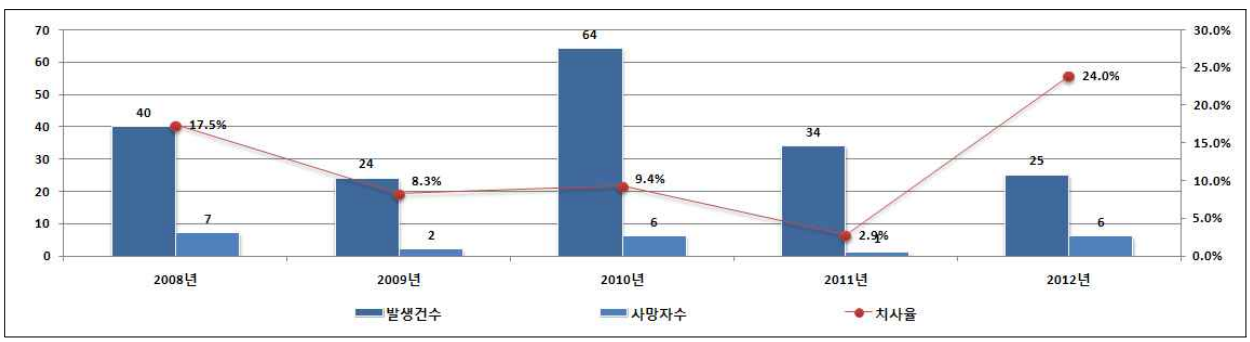
(2) 65세 이상 노인 운전자 교통사고 현황

○ 지난 5년간 노인 운전자 교통사고 발생건수는 2008년 40건에 2012년 25건으로 연평균 11.1%로 감소추세이나 치사율은 연평균 8.2% 증가추세로 나타남

<표 4-12> 65세 이상 노인 운전자 교통사고 발생 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	합계	연평균 증감률
발생건수	40	24	64	34	25	187	-11.1
사망자수	7	2	6	1	6	22	-3.8
중상자수	17	22	25	20	11	95	-10.3
치사율(%)	17.5	8.3	9.4	2.9	24.0	11.8	8.2

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)



<그림 4-7> 65세 이상 운전자 교통사고 발생 현황(5개년)

6. 도로종류별 교통사고 현황

○ 지난 5년간 일반국도에서 777건의 교통사고가 발생하고 65명이 사망, 지방도에서는 190건이 발생하고 17명이 사망, 군도 417건이 발생하고 25명이 사망, 기타 도로에서는 156건이 발생하고 9명이 사망한 것으로 나타남

○ 도로종류별 교통사고 증감률을 보면, 일반국도 교통사고 발생건수는 감소추세이나 지방도와 군도는 각각 5.9%와 8.8%로 증가한 것으로 나타남

<표 4-13> 도로종류별 교통사고 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구분	2008년		2009년		2010년		2011년		2012년		합계		연평균 증감률	
	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망
일반국도	179	16	175	14	246	20	111	6	66	9	777	65	-22.1	-13.4
지방도	35	3	23	4	37	3	51	1	44	6	190	17	5.9	18.9
군도	85	6	63	1	54	1	96	7	119	10	417	25	8.8	13.6
기타	0	0	11	0	76	1	53	4	16	4	156	9	-	-

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)

7. 도로형태별 교통사고 현황

○ 교차로와 단일로로 구분하여 볼 때, 교차로에서는 707건의 교통사고가 발생하였고, 단일로에서는 단일로(기타)에서 801건이 발생한 것으로 나타남

○ 전반적으로 교통사고 발생빈도가 감소하는 추세이나, 기타사고는 9.3%로 증가 추세에 있음

<표 4-14> 도로형태별 교통사고 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구 분		2008년		2009년		2010년		2011년		2012년		합계		연평균 증감률	
		발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망
교차로	합계	125	9	117	2	200	7	158	9	107	10	707	37	-3.8	2.7
	교차로	92	8	80	0	139	6	105	5	84	9	500	28	-2.2	3.0
	교차로부근	33	1	37	2	61	1	53	4	23	1	207	9	-8.6	0.0
단일로	합계	171	19	150	17	202	20	147	9	131	18	801	83	-6.4	-1.3
	횡단보도	15	0	12	2	11	1	16	1	12	0	66	4	-5.4	-
	횡단보도부근	6	0	4	0	3	0	3	1	0	0	16	1	0.0	0.0
	터널안	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	-	-
	교량위	6	1	5	1	7	1	1	0	3	0	22	3	-15.9	-100.0
	단일로 기타	144	18	129	14	180	18	127	7	116	18	696	75	-5.3	0.0
기타	기타	7	0	5	0	14	0	8	0	10	1	44	1	9.3	-

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)

8. 도로폭별 교통사고 현황

○ 지난 5년간 도로폭별 교통사고 현황을 보면 3m 미만의 도로에서 1,552건의 교통사고가 발생하고, 121명이 사망하여 가장 많은 사고건수와 인명피해를 낸 것으로 분석됨

<표 4-15> 도로폭별 교통사고 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구 분	2008년		2009년		2010년		2011년		2012년		합계		연평균 증감률	
	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망
3m 미만	303	28	272	19	416	27	313	18	248	29	1,552	121	-4.9	0.9
6m 미만	5	1	2	0	3	0	2	0	0	0	12	1	-	-
9m 미만	51	4	63	3	83	3	43	1	24	4	264	15	-17.2	0.0
13m 미만	115	10	102	12	166	15	120	6	86	11	589	54	-7.0	2.4
20m 미만	19	5	21	1	51	3	28	4	19	4	138	17	0.0	-5.4
25m 미만	70	3	53	3	62	6	60	4	72	5	317	21	0.7	13.6
기타/서비스구역	4	0	5	0	3	0	10	0	5	1	27	1	5.7	-

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)

9. 발생 시기별 교통사고 현황

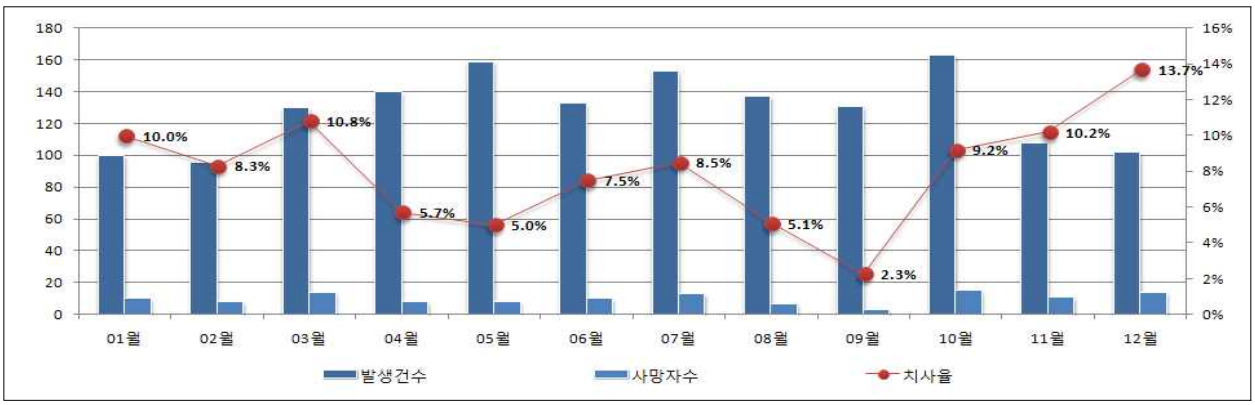
1) 월별 교통사고 추세

○ 지난 5년 동안 월별 교통사고 발생건수는 10월에 163건으로 가장 많이 발생하였으며, 다음으로 5월 159건, 7월 153건 순으로 높음

<표 4-16> 월별 교통사고 발생 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
발생건수	100	96	130	140	159	133	153	137	131	163	108	102
사망자수	10	8	14	8	8	10	13	7	3	15	11	14
중상자수	72	61	70	86	107	80	97	95	83	133	77	84
치사율	10.0	8.3	10.8	5.7	5.0	7.5	8.5	5.1	2.3	9.2	10.2	13.7

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)



<그림 4-8> 월별 교통사고 발생 현황(5개년)

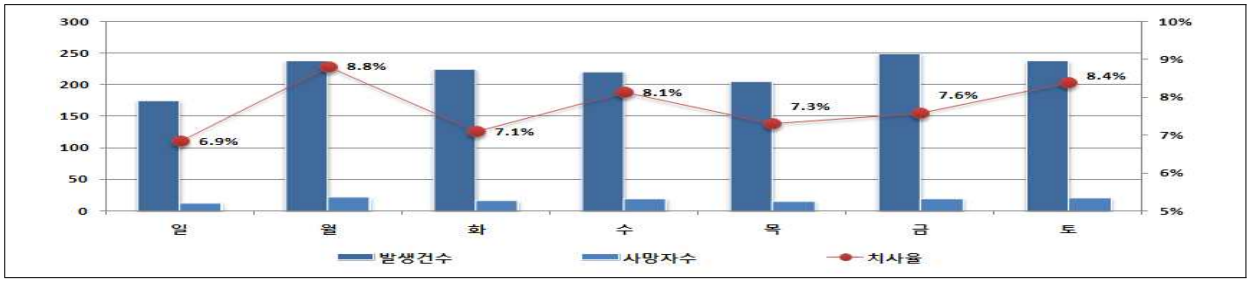
2) 요일별 교통사고 추세

○ 지난 5년간 요일별 교통사고 발생 추세를 살펴보면 요일별 교통사고 발생에 큰 차이는 없으나 금요일에 250건이 발생하여 가장 높은 것으로 나타남

<표 4-17> 요일별 교통사고 발생 현황(5개년) (단위 건, 명, %)

구 분	일	월	화	수	목	금	토
발생건수	175	238	225	221	205	250	238
사망자수	12	21	16	18	15	19	20
중상자수	150	125	141	148	126	192	163
치사율	6.9	8.8	7.1	8.1	7.3	7.6	8.4

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)



<그림 4-9> 요일별 교통사고 발생 현황(5개년)

3) 시간대별 교통사고 추세

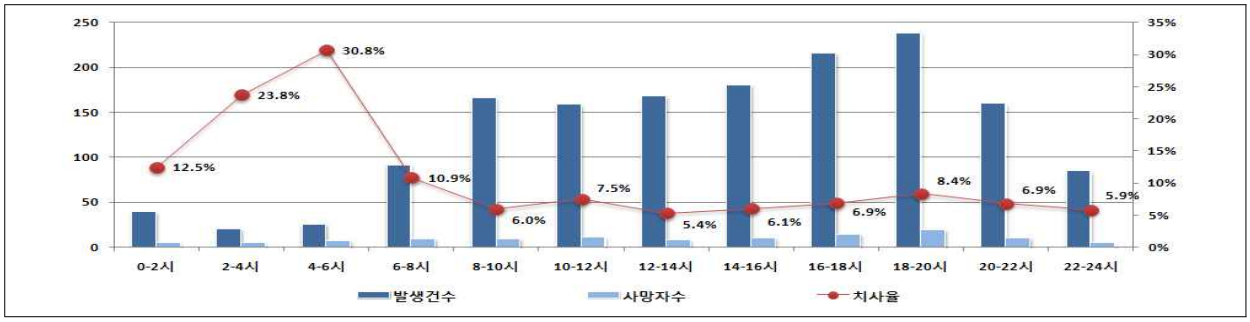
○ 시간대별로는 18~20시 사이에 216건이 발생하여 발생 빈도가 가장 높고, 사망자수도 18~20시 사이에 20명으로 가장 많음

○ 치사율은 4~6시 사이가 30.8%로 가장 높았으며, 2~4시 사이가 23.8%, 0~2시 사이 12.5% 순으로 높음. 즉, 새벽시간대(0~6시)의 치사율이 높다는 것을 알 수 있음

<표 4-18> 시간대별 교통사고 발생 현황(5개년) (단위 : 건, 명)

구분	0-2시	2-4시	4-6시	6-8시	8-10시	10-12시	12-14시	14-16시	16-18시	18-20시	20-22시	22-24시
발생건수	40	21	26	92	166	159	168	181	216	238	160	85
사망자수	5	5	8	10	10	12	9	11	15	20	11	5
치사율	12.5	23.8	30.8	10.9	6.0	7.5	5.4	6.1	6.9	8.4	6.9	5.9

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)



<그림 4-10> 시간대별 교통사고 발생 현황(5개년)

4) 주·야간 교통사고 현황

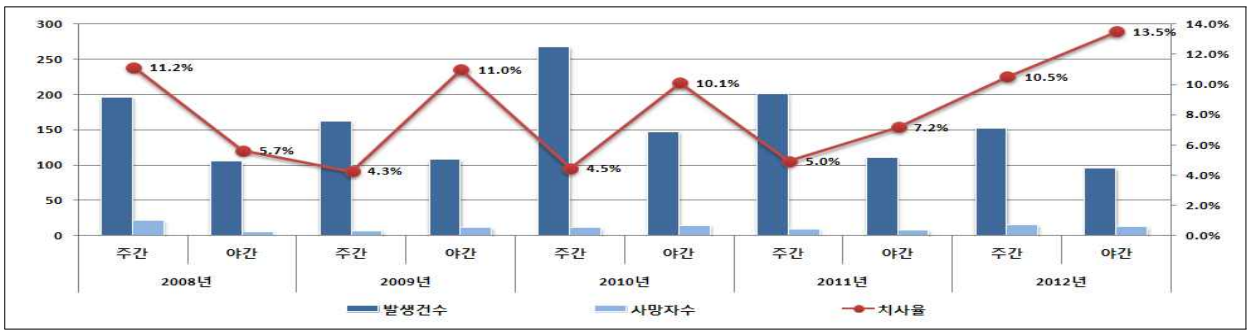
○ 지난 5년간 주간 교통사고는 45건이 감소하였고 치사율도 0.7% 감소하였음

○ 야간 교통사고는 10건이 감소하였으나, 치사율은 7.8% 증가한 것으로 나타남

<표 4-19> 주·야간 교통사고 발생 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구 분	2008년		2009년		2010년		2011년		2012년		합계	
	주간	야간	주간	야간	주간	야간	주간	야간	주간	야간	주간	야간
발생건수	197	106	163	109	268	148	202	111	152	96	982	570
사망자수	22	6	7	12	12	15	10	8	16	13	67	54
중상자수	124	76	116	84	140	51	166	100	118	70	664	381
치사율	11.2	5.7	4.3	11.0	4.5	10.1	5.0	7.2	10.5	13.5	6.8	9.5

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)



<그림 4-11> 주·야간 교통사고 치사율 추이(5개년)

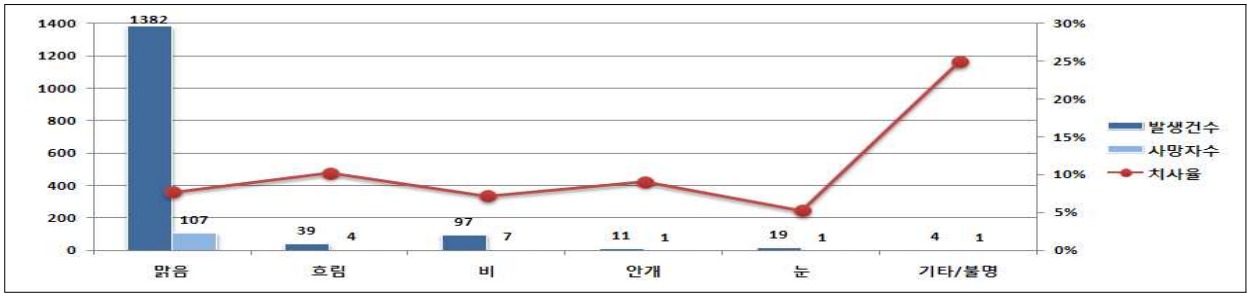
10. 기상상태별 교통사고 추세

○ 지난 5년간 기상상태별 교통사고 추세를 살펴보면, 맑은 날에 교통사고가 많이 발생하였지만 치사율은 흐릴시 10.3%, 안개시 9.1%로 높은 것을 알 수 있음

<표 4-20> 기상상태별 교통사고 발생 현황(5개년) (단위 : 건, 명, %)

구 분	맑음	흐림	비	안개	눈	기타/불명	합계
발생건수	1,382	39	97	11	19	4	1,552
사망자수	107	4	7	1	1	1	121
중상자수	911	35	65	12	15	7	1,045
치사율	7.7	10.3	7.2	9.1	5.3	25.0	7.8

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)



<그림 4-12> 기상상태별 교통사고 치사율 현황(5개년)

제3절 사고누적지점 및 구간 사고원인

1. 선정기준

○ 부여군 관내 도로에서 발생한 교통사고의 원인분석을 위해 최근 3년(2010~2012) 동안 발생한 교통사고를 전수 조사분석하여 사고유형별 원인조사 및 개선방안 수립함

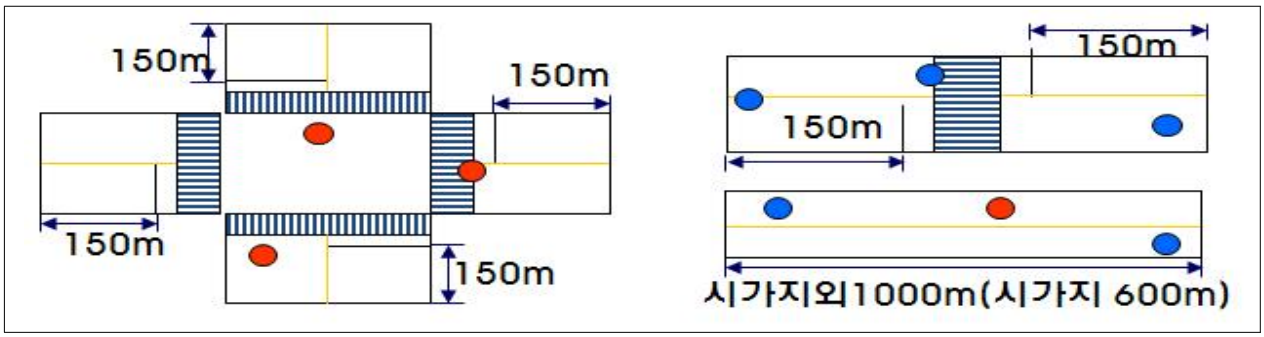
○ 교통안전법 시행령 제37조 제1항에는 사고누적지점 및 구간 분석을 위한 대상도로 및 대상구간 선정 기준이 제시되어 있음

- 대상도로는 '사망사고가 최근 3년간 3건 이상 발생하여 해당구간의 교통시설에 문제가 있는 것으로 의심되는 도로'와 '중상사고 포함 최근 3년간 10건 이상 인피사고가 발생하여 해당 구간의 교통시설에 문제가 있는 것으로 의심되는 도로'로 규정됨
- 대상구간은 '교차로 또는 횡단보도 및 그 경계선으로부터 150m까지의 구간'과 '교차로나 횡단보도를 포함한 도로로서 도시지역의 경우에는 600m, 도시지역외의 경우에는 1,000m의 도로구간 우선 적용 후 범위 확대' 하도록 규정됨

<표 4-21> 사고 누적 대상도로 및 구간 선정 기준

대상도로	대상구간
1. 사망사고가 최근 3년간 3건 이상 발생하여 해당구간의 교통시설에 문제가 있는 것으로 의심되는 도로 2. 중상사고 포함 최근 3년간 10건 이상 인피사고가 발생하여 해당 구간의 교통시설에 문제가 있는 것으로 의심되는 도로	1. 교차로 또는 횡단보도 및 그 경계선으로부터 150m까지의 구간 2. 교차로나 횡단보도를 포함한 도로로서 도시지역의 경우에는 600m, 도시지역외의 경우에는 1000m의 도로구간 우선 적용 후 범위확대

주: 원인분석을 하여야 하는 대상구간에서 음주운전이나 무면허운전 등 운전자의 과실로 교통사고가 발생한 것이 명백한 경우에는 위 표를 적용하지 아니함



<그림 4-13> 사고누적 지점 및 구간 설정기준 (교통안전법)

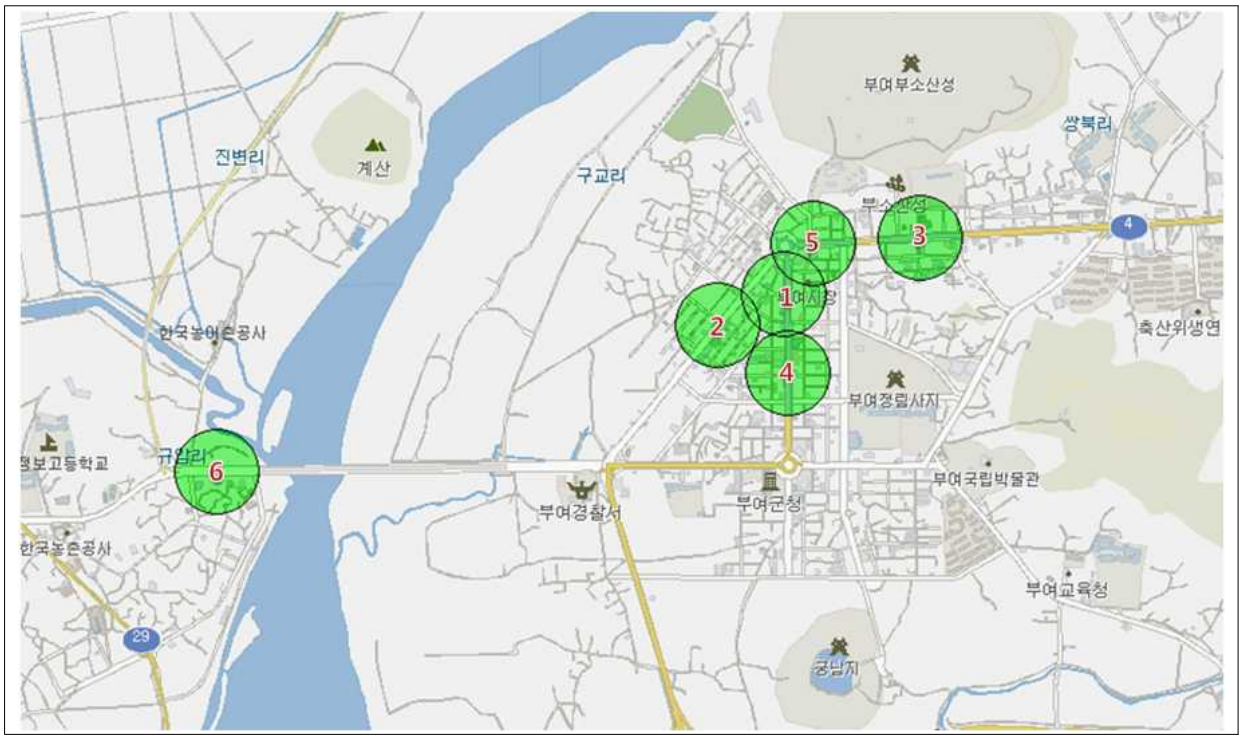
2. 사고누적지점 및 구간 선정결과

○ 부여군 사고누적지점 및 구간 선정에는 도로교통공단 TAAS 교통사고 분석시스템을 활용하여 교통사고 발생특성 및 사고위치 등을 분석함

○ 지난 3년간(2010~2012) 동안 발생한 교통사고를 대상으로 교통안전법에 제시되어 있는 '사고누적지점 및 구간 선정기준'을 적용한 결과, 부여군의 사고누적지점은 부여읍 지역에 6개 지점이 존재함

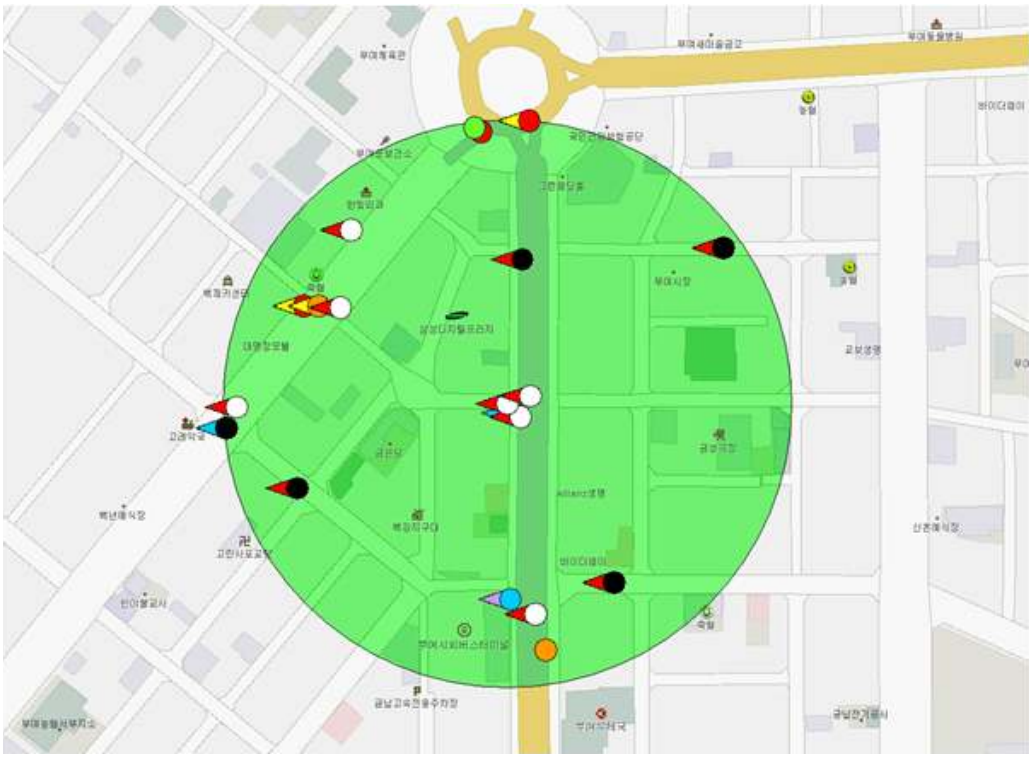
<표 4-22> 부여군 교통사고 누적지점 (단위 : 건, 명, %)

구분	지점명	사고건수(건)			인명피해(명)			치사율
		총건수	사망	중상	사망	중상	경상	
부여읍	구아리 백제유적 앞 회전교차로(남쪽방향)	20	0	20	0	21	1	0.00
	구교리 397번지 사거리	10	2	8	2	9	0	20.00
	부여도서관 삼거리	11	1	10	1	10	2	9.09
	부여시외터미널 사거리	12	0	12	0	12	0	0.00
	구아리 백제유적앞 회전교차로(동쪽방향)	10	0	10	0	11	0	0.00
규암면	규암우체국 사거리	12	1	11	1	13	4	8.33

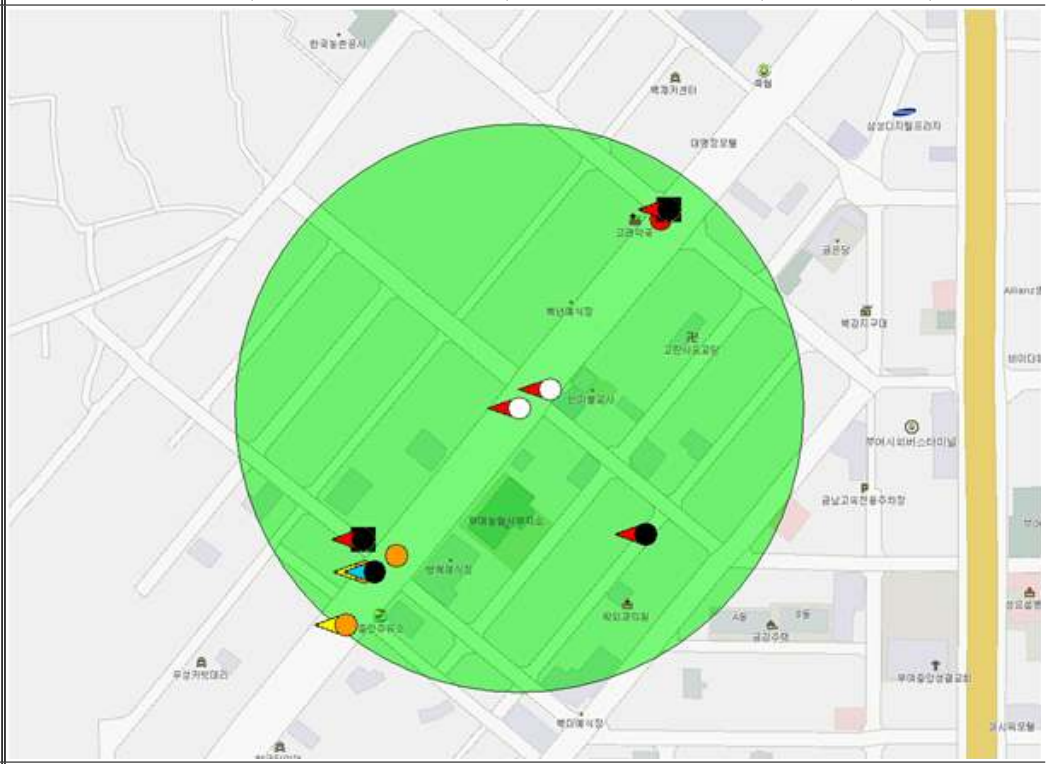


<그림 4-14> 부여군 교통사고 누적지점 현황도

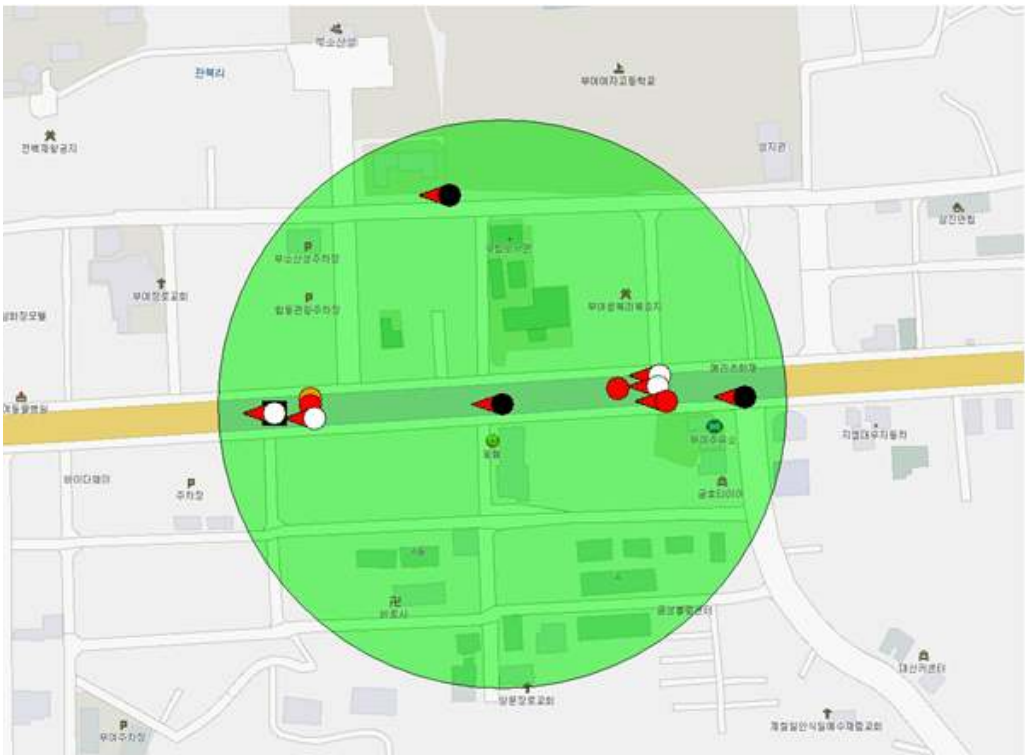
1) 구아리백제유적 앞 회전교차로(남)

지점명	1. 구아리 백제유적 앞 회전교차로(남쪽방향)
위치도 및 현장사진	
사고현황	– 총 사고건수 20건, 사망자수 0명, 중상자수 21명 – 차대차 8건(측면직각충돌 3건, 추돌 2건, 기타 3건) – 차대사람 11건(보도통행중 4건, 횡단중 3건, 길가장자리구역통행중 1건, 기타 3건) – 안전운전불이행 10건, 직진우회전방해 1건, 안전거리미확보 1건, 보행자보호의무 위반 6건, 중앙선침범 1건, 기타 1건
사고지점 및 사고유형	
주요 사고 유형	보도통행중

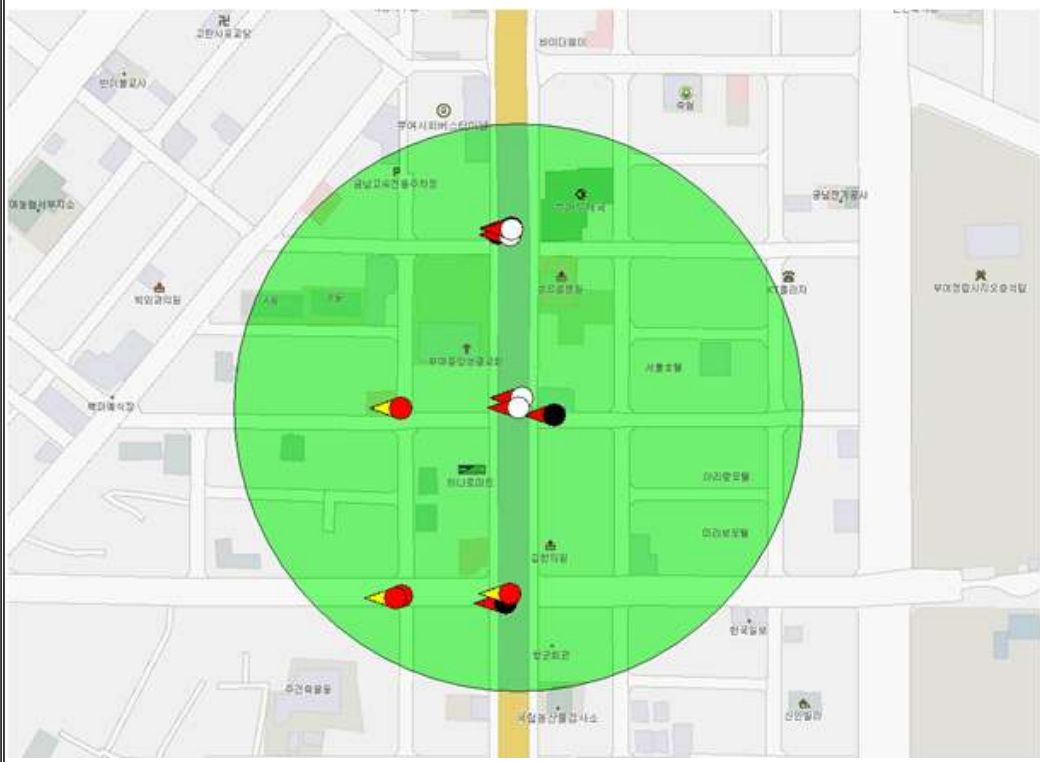
2) 구교리 397번지 사거리

지점명	2. 구교리 397번지 사거리
위치도 및 현장사진	
사고현황	– 총 사고건수 10건, 사망자수 2명, 중상자수 9명 – 차대차 5건(측면직각충돌 1건, 정면출돌 1건, 추돌 1건, 기타 2건) – 차대사람 5건(횡단중 2건, 기타 3건) – 안전운전불이행 3건, 교차로운행방법위반 2건, 보행자보호의무위반 3건, 중앙선침범 1건, 기타 1건
사고지점 및 사고유형	
주요 사고 유형	횡단중

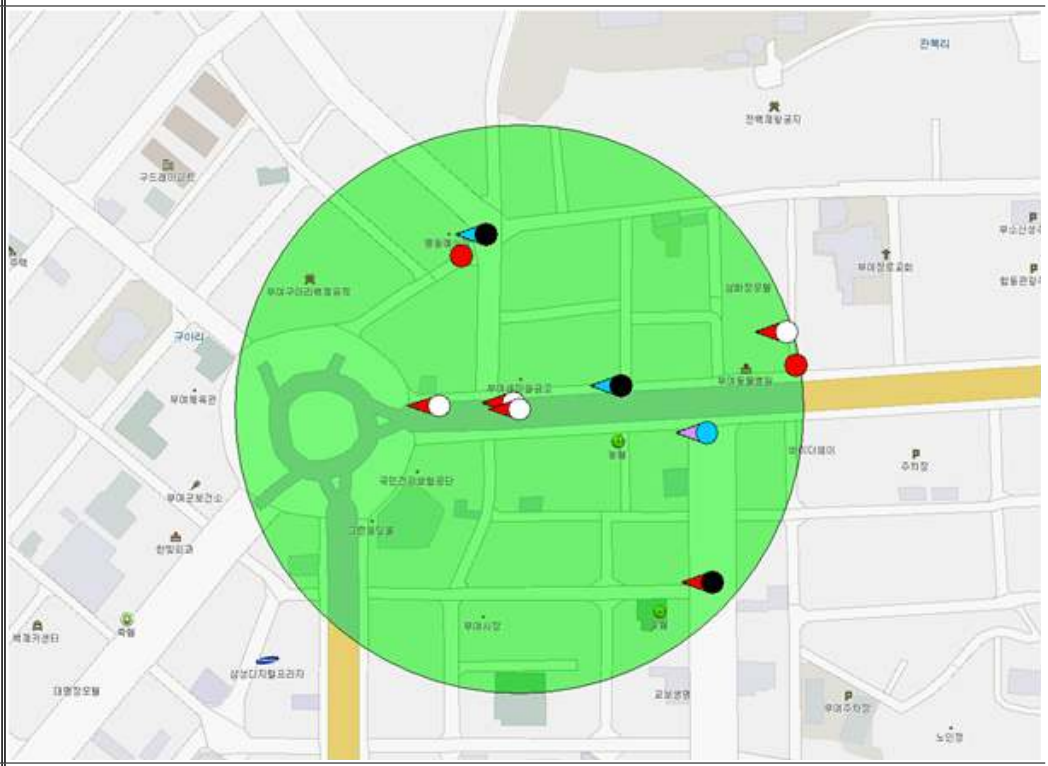
3) 부여도서관 삼거리

지점명	3. 부여도서관 삼거리
위치도 및 현장사진	
사고현황	– 총 사고건수 11건, 사망자수 1명, 중상자수 10명 – 차대차 3건(측면직각충돌 2건, 추돌 1건) – 차대사람 8건(횡단중 5건, 길가장자리통행중 1건, 기타 2건) – 안전운전불이행 4건, 교차로운행방법위반 1건, 보행자보호의무위반 3건, 신호위반 1건, 안전거리미확보 1건, 과속 1건
사고지점 및 사고유형	
주요 사고 유형	횡단중

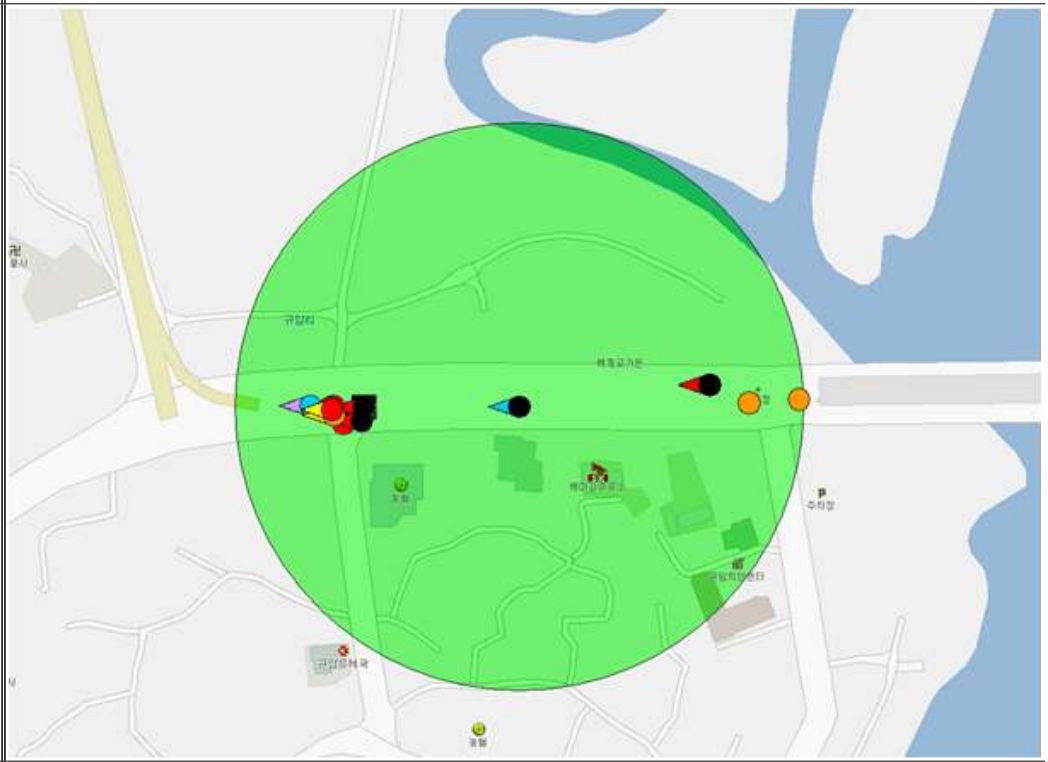
4) 부여시외터미널 사거리

지점명	4. 부여시외터미널 사거리
위치도 및 현장사진	
사고현황	– 총 사고건수 12건, 사망자 0명, 중상자 12명 – 차대차 5건(측면직각충돌 4건, 기타 1건) – 차대사람 7건(횡단중 1건, 보도통행중 3건, 기타 3건) – 안전운전불이행 2건, 보행자보호의무위반 6건, 직진우회전방해 2건, 교차로통행방법위반 1건
사고지점 및 사고유형	
주요 사고 유형	측면직각충돌

5) 구아리백제유적 앞 회전교차로(동쪽방향)

지점명	5. 구아리백제유적 앞 회전교차로(동쪽방향)
위치도 및 현장사진	
사고현황	– 총 사고건수 10건, 사망자수 0명, 중상자수 11명 – 차대차 5건(측면직각충돌 2건, 추돌 1건, 기타 2건) – 차대사람 5건(횡단중 4건, 길가장자리구역통행중 1건) – 안전운전불이행 7건, 보행자보호의무위반 2건, 직진우회전진행방해 1건
사고지점 및 사고유형	
주요 사고 유형	횡단중

6) 규암우체국 사거리

지점명	6. 규암우체국사거리
위치도 및 현장사진	
사고현황	– 총 사고건수 12건, 사망자수 1명, 중상자수 13명 – 차대차 9건(측면직각충돌 4건, 추돌 4건, 기타 1건) – 차대사람 3건(기타 3건) – 신호위반 3건, 안전운전불이행 6건, 중앙선침범 1건, 안전거리미확보 2건
사고지점 및 사고유형	
주요 사고 유형	측면직각충돌

3. 사고누적지점 교통사고 및 교통환경 분석

1) 구아리백제유적 앞 회전교차로(남)

▌사고 발생 유형

○ 부여시외버스터미널~회전교차로(1구간)와 회전교차로~고려약국(2구간)으로 분리해서 살펴보면 1구간은 부여시외버스터미널 구간의 연장선으로 (1당)자동차와 (2당)보행자, 이륜차, 자전거 등이 사고를 낸 경우가 대부분임

○ 2번구간은 도로변 유·출입 도로가 시장통로 역할을 하고 있어 진·출입차량 교통량이 많고 본선구간을 가로질러 바로 반대방면으로 진입하는 행태가 나타나는 바 측면충돌 및 접촉사고, 보행자 상충이 발생하고 있음

▌주변 시설 이용자 특성

○ 본 구간에는 병원, 재래시장이 위치하고 있어 활동인구의 대부분이 고령자이며, 거동이 불편함으로 인해 버스정류장 하차 후 무단횡단을 하는 사례가 빈번히 발생하고 있음

▌도로여건

○ 도로의 양 끝단 차로는 주차시설로 이용되고 있어 사실상 양방2차로 기능을 하며, 버스정류장과 택시승강장이 위치함으로 인해 보행자 통행이 빈번하게 발생하지만 협소한 보도구간이 곳곳에 존재하고 있어 보행자의 안전한 통행이 어려운 실정임

▌불법 주차

○ 본 구간은 병원, 약국, 재래시장이 밀집된 지역으로 주정차가 빈번히 발생하고 있어 안전사고의 위험이 매우 높으나 시장기능의 활성화 측면도 고려되어야할 구간임

<그림 4-15> 구아리백제유적 앞 회전교차로(남) 현장 구조도

2) 부여읍 구교리 397번지 사거리

▌사고 발생 유형

○ 본 구간에서는 화물차량의 사고발생 비율이 높게 나타나고 있으며 원동기 및 자전거, 보행자와의 사고가 대부분임. 농업용품 상가 특성상 화물(용달 등) 및 승합 차량 통행이 높으며 상가방문 및 상업 활동에서 이용하는 원동기, 자전거, 보행자와의 사고발생빈도가 높음

▌도로 여건

○ 도로변 주변은 농자재 상가가 주를 이루고 있고 화물적재에 의한 양끝단 차로가 주차시설로 이용되고 있음. 1차로에 비해 2차로 폭이 좁고 주차차량을 신경쓰며 주행하여야 함

▌안전시설

○ 점멸 신호등 이외에는 차량의 과속을 규제할 안전시설이 없으며, 횡단보도의 주의표지가 미설치된 지점도 있음

<그림 4-16> 도로변 농기계·화물차량 등 주차 현황

3) 부여도서관 삼거리

▌사고 발생 유형

○ 전체 11건 사고 중 보행자 관련 사고가 7건이며 대부분 교차로 인근에서 사고가 집중 발생한 구간임

▌주변 시설 이용자 특성

○ 긴 직선구간으로 인해 교통량이 적을 시 과속경향이 나타나고 있으며, 심야 과속사고 또한 발생한 구간으로 이 구간도 교차로 안전성 강화가 제일 중요한 과제임

▌도로여건

○ 관광을 위한 대규모주차장으로 주차장 출입구 동선이 횡단보도와 병행 설치되어 있고 대향방면에도 유출입차량 통행이 빈번히 발생함

<그림 4-17> 부여도서관 삼거리 현장 구조도

<그림 4-18> 횡단보도 주변으로 분포된 상충구간(관광주차장)

4) 부여시외버스터미널 사거리

(1) 사고 및 환경 분석

▌사고 발생 유형

○ 12건의 사고 모두 교차 지점 및 횡단보도 인근에서 발생, 차로변경 및 유출입 구간에서의 엇갈림 사고와 보행횡단 사고가 주요 사고유형으로 횡단안전 강화가 우선시됨

▌주변 시설 이용자 특성

○ 도로주변 상가밀집 구간으로 본 구간은 다양한 물리적인 안전시설 설치보다는 명확한 횡단시설 시거 확보와 고령인구 이용이 많은 특성을 고려하여, 칼라 위주의 구간 단순화가 필요하며 노면도색은 필히 유지보수가 필요한 상황임

▌도로여건

○ 부여시외버스터미널 주변 택시승강장 및 노상주차장으로 양 끝단 차로는 주차시설로 이용되고 있어 사실상 양방2차로 기능을 함

▌안전시설

○ 차로안내에 대한 노면표시는 거의 설치가 안된 상황이며 유출입도로에 대한 일방통행 안내는 강화해야 될 필요가 있음(타지역 운전자 고려)

▌교통운영

○ 주변 환경 및 도로여건상 주간 과속구간은 아니며 비신호운영 중으로 차량과 보행자의 상충이 발생하고 있지만 민원, 비효율성에 의해 신호운영이 어려운 상황임

▌불법 주차

○ 주차시설이 없는 유·출입로 가각지대까지 불법주차가 발생하고 있어 시거불량에 의한 유출입차량과 본선차량과의 마찰이 발생하고 있음

<그림 4-19> 부여시외버스터미널 사거리 현장 구조도

5) 구아리백제유적 앞 회전교차로(동)

(1) 사고 및 사고 환경 분석

▌사고 발생 유형

○ 측면충돌 및 추돌, 보행횡단 중 사고 3개 유형이 과거 주요 사고유형으로 나타나고 있으며 차량 간의 간섭(충돌, 추돌)이 가장 높은 사고유형임

▌도로여건

○ 현재 문화의 거리로 조성중이며 보도 및 상가시설을 정비중으로, 편도2차로 규모

의 도로에 양끝단은 주·정차 차량이 이용 중이고 차선이 대부분 지워진 상태로 1개 차로를 2개 차로로 이용, 차량 간의 마찰이 발생할 수 있는 환경임

○ 또한, 미성삼거리의 경우 교차로 폭이 넓어 교차로 통과시간이 길며, 부도로에서의 좌회전 시 시거확보가 어려운 상황임

▌안전시설

○ 선진마트 앞 횡단보도의 경우 횡단보도 시설에 대한 안내 및 주의 표지 시설이 부족한 상황임

<그림 4-20> 구아리백제유적 앞 회전교차로(동) 현장 구조도

6) 규암우체국 사거리

(1) 사고 및 사고 환경 분석

▌사고 발생 유형

○ 규암우체국 사거리는 측면직각충돌이 주요 사고 원인이며, 무단횡단으로 인한 보행자 사고도 발생하고 있음

▌도로여건

○ 주요 사고다발지점은 규암우체국 사거리(신호운영), 백제교남단(규암파출소) 분기지점으로 압축됨. 본 구간은 60km/h 제한속도 구간이나 백제교를 넘어온 차량은 100km/h로 주행하여도 무리가 없으며 규암우체국 사거리 통과속도가 높음

○ 농협 진·출입구 위치가 교차로 교통섬과 인접 설치되어 차로위반에 의한 진·출입이 수시로 이루어지고 있으며 고령자의 경우 육교 이용의 불편함으로 적색 신호

시 무단횡단을 하고 있음

○ 백제교 통과 후 3차로 이상으로 전구간 U턴이 가능한 구조이나 U턴 구간을 교차로인접에 설치하지 않고 도로 중앙부에 길게 설치한 것은 주변 상가진입 및 파출소 진입을 수월하게 하기 위한 조치로 판단되며 좌회전/유턴 차량이 혼합된 경우 안전측면에서 좋지 않음

▌안전시설

○ 이용 기능이 없는 육교에 광고 현수막까지 설치하여 전방 신호교차로에 대한 인지를 감소시키고 있음

<그림 4-21> 규암우체국 사거리 현장 구조도

제4절 운수업체 교통사고 발생현황

1. 관내운수업체 현황

○ 2012년 기준 부여군 관내 등록 운수업체는 481개 업체로 이중 용달화물 160개로 가장 많으며, 그 다음으로는 개인택시 142개, 개별화물 119개 순이며, 차량대수는 용달화물 160대, 일반화물 158대, 시외버스 156대 순으로 나타남

○ 군민들이 주로 이용하는 농어촌버스는 1개 업체로 차량대수는 41대이며, 택시는 업체택시 4개 업체 106대, 개인택시 142대의 차량이 있음

<표 4-23> 업종별 운수업체 현황 (단위: 개,대)

구분	합계	시외버스	농어촌버스	택시(업체)	개인택시	전세버스	일반화물	개별화물	용달화물	특수여객
업체수	481	1	1	4	142	9	38	119	160	7
대수	1,029	156	41	106	142	134	158	119	160	13

출처 : 부여군 내부자료

2. 운수업종별 교통사고발생 현황

○ 지난 5년간(2008~2012년) 부여군에서 발생한 버스, 택시 및 화물차 관련 교통사고 발생건수는 부여군 전체 교통사고의 2.4%를 점유하고, 충남 평균 5.5% 보다 3.1%p 낮은 것으로 분석됨

<표 4-24> 업종별 사고 발생 현황(5개년) (단위 : 건)

구분	운수업종별 사고 건수										전체 사고 건수	운수업체 사고 점유율
	시외버스	농어촌버스	법인택시	개인택시	전세버스	일반화물	개별화물	용달화물	특수여객	합계		
충남	5	142	795	402	177	293	123	203	3	2,404	43,764	5.5%
금산군	-	8	11	-	16	5	-	-	-	40	1,435	2.8%
부여군	-	11	21	-	2	2	-	-	1	37	1,552	2.4%
서천군	-	11	21	-	2	10	-	-	-	44	1,811	2.4%
연기군	-	7	34	-	1	35	-	-	1	78	1,484	5.3%
예산군	5	74	32	-	5	-	-	-	-	116	2,673	4.3%
청양군	-	8	3	-	2	3	-	-	-	16	1,022	1.6%
태안군	-	8	16	-	6	7	-	-	-	37	1,436	2.6%
홍성군	-	15	21	-	7	2	-	-	-	45	2,673	1.7%

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)

1) 택시 업계

○ 최근 5년간 부여군에서 발생한 택시업계의 교통사고 발생건수는 21건이며, 2011년 사망자가 2명 발생함

<표 4-25> 택시업계 교통사고 발생현황(5개년) (단위 : 건, 명)

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균증감률
발생건수	4	2	5	7	3	-6.9%
사망자수	0	0	0	2	0	-
중상자수	2	2	2	2	3	10.7%

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)

2) 버스 업계

○ 최근 5년간 부여군에서 발생한 버스관련 교통사고는 11건이 발생함

<표 4-26> 버스업계 교통사고 발생현황(5개년) (단위 : 건, 명)

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균증감률
발생건수	0	2	3	2	4	26.0%
사망자수	0	0	0	0	0	-
중상자수	0	2	3	0	4	26.0%

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)
주: 연평균증감률은 2009년~2012년으로 계산함

3) 화물 업계

○ 과거 화물차 교통사고가 없었지만, 2010년 최근 2건이 발생함

<표 4-27> 화물업계 교통사고 발생현황(5개년) (단위 건, 명)

구 분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	연평균증감률
발생건수	0	0	2	0	0	-
사망자수	0	0	0	0	0	-
중상자수	0	0	1	0	0	-

출처 : 도로교통공단 (경찰DB)

제5장 부여군 교통안전 정책목표

제1절 충청남도 교통안전 정책목표

제2절 부여군 교통안전 정책목표

제5장 부여군 교통안전 정책 목표

제1절 충청남도 교통안전 정책목표

1. 목표설정 방법

○ 2011년'제7차 국가 교통안전기본계획'이 수립됨에 따라 '충청남도 교통안전기본계획'의 비전과 정책목표는 '국가교통안전기본계획' 및 지역 교통안전수준을 감안하여 설정하여야 함

○ 따라서 '충청남도 교통안전기본계획'은 정부의 '제7차 국가교통안전기본계획'의 지역별 정책목표를 수용하여 "제2차 교통안전기본계획"의 정책목표를 설정됨

○ 과거 6년(2005~2010년)간 지자체별 사망자수를 연평균증감률법에 의해 산정하여 2016년 사망자수를 예측(①)

○ 지자체별 평균 자동차 1만대당 사망자수(교통안전수준)를 그룹별(상, 중, 하)로 분류한 후, 감소배분율을 적용하여 목표연도의 사고감소목표치 산정(②)

- 감소배분율 : 상그룹(35%), 중그룹(40%), 하그룹(%)

○ 시·도별, 연도별 평균 사고율을 적용한 감소 목표치(①)와 교통안전수준을 고려한 감소 목표치(②)를 50%씩 반영하여 각 연도별 사고 감소 목표치를 산정(③)

연평균증감률(r) : $(Tp_n / Tp_0)^{(1/n-1)} - 1$

① : $Tp_n = Tp_0 \times (1+r)^{n-1}$ - 보정값(1)

- 보정값(1) : (a-b)×(c/a)
  a : r에 의한 예측 사망자수 합계
  b : r에 의한 전체 예측 사망자수
  c : r에 의한 각각의 예측 사망자수

② : $Tp_0 \times$ 감소 배분율 - 보정값(2)

- 보정값(2) : (d-e)×(f/d)
  d : 감소배분율을 적용한 예측 사망자수 합계
  e : 광역시·도간 등급을 분류하여 감소배분율을 적용한 예측 사망자수
  f : 감소배분율을 적용한 각각의 예측 사망자수

③ : ((①+②)/2) × 보정값(3)

- 보정값(3) : 광역시·도 전체 감소 목표치를 설정하기 위해 각 광역 시·도에 적용된 보정값

2. 세부연도별 충청남도 시·군별 사망자수 감소 목표

○ 2010~2016년의 연평균 감소율을 충청남도 및 각 시·군별로 일괄 적용하고 '제7차 국가교통안전기본계획'에서 설정한 충청남도 감소목표에 맞추기 위해 시·군별로 각각 보정값을 적용시켜 세부연도별 목표를 설정하였음

○ 충청남도의 2016년 목표 사망자수는 242명으로 2010년 기준 연평균 10.2%로 감소하는 것으로 설정하였고, 2010년 대비 47.7%로 감소하는 것으로 목표를 설정하였음

<표 5-1> 세부연도별 충청남도 시·군별 사망자수 감소목표

(단위 : 명)

구분	2010년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	('10~'16년) 연평균 증감률	'10년 대비 '16년 감소율
천안시	77	62	55	50	47	42	-9.6%	-45.5%
공주시	32	24	22	19	17	15	-11.9%	-53.1%
보령시	12	8	7	6	5	5	-13.6%	-58.3%
아산시	47	38	35	33	30	27	-8.8%	-42.6%
서산시	41	32	29	27	24	22	-9.9%	-46.3%
논산시	42	34	31	28	26	24	-8.9%	-42.9%
계룡시	1	0	0	0	0	0	-100.0%	-100.0%
금산군	20	17	16	15	14	13	-6.9%	-35.0%
연기군	18	14	12	10	9	8	-12.6%	-55.6%
부여군	25	19	17	15	13	11	-12.8%	-56.0%
서천군	25	22	22	21	20	18	-5.3%	-28.0%
청양군	13	11	10	9	8	8	-7.8%	-38.5%
홍성군	22	16	14	12	10	9	-13.8%	-59.1%
예산군	27	21	19	17	15	14	-10.4%	-48.1%
태안군	20	14	13	11	9	8	-14.2%	-60.0%
당진군	41	31	26	24	21	18	-12.8%	-56.1%
충청남도	463	363	328	297	268	242	-10.2%	-47.7%

주1 : 고속국도 교통사고 미포함

제2절 부여군 교통안전정책 목표 및 추진 전략

1. 비전 및 정책 목표

1) 비전

○ 군민이 함께 만들어가는 행복한 교통안전도시

2) 정책목표

○ 교통사고 사망자 42.2% 감소

2. 계획지표별 감소 목표

(1) 계획지표별 세부년도 감소목표

○ 제2차 부여군 교통안전기본계획의 정책목표치는 제2차 충청남도 교통안전기본계획의 부여군 감소목표치를 수용하여 설정함

– 부여군의 교통사고 정책목표는 제2차 충청남도 교통안전기본계획에서 제시한 부여군의 연평균 감소율 12.8%를 적용하여 산정함

○ 부여군의 2016년 목표 사망자수는 8명으로 2012년 기준 연평균 12.8% 감소하는 것으로 설정하였고, 2012년 대비 42.2% 감소하는 것으로 목표를 설정하였음

<표 5-2> 연도별 교통안전 계획지표 (단위: 명)

계획지표		2012년	2014년	2015년	**2016년**	2021년
자동차1만대당 사망자수		9.7	7.4	6.4	**5.6**	2.8
전체 교통사고 사망자수		29	22	19	**17**	8
보행자	보행자 전체 사망자수	5	4	3	**3**	1
	어린이 사망자수	0	0	0	**0**	0
	노인 사망자수	4	3	3	**2**	1
차량	사업용차량 사망자수	0	0	0	**0**	0
	자전거 사망자수	2	2	1	**1**	1
도로	교차로 사망자수	10	8	7	**6**	3
	차도폭 9m 미만 사망자수	15	11	10	**9**	4
운전자	고령운전자 사망자수	6	5	4	**3**	2
법규위반	과속운전 사망자수	1	1	1	**0**	0
	음주운전 사망자수	2	2	1	**1**	1

주1 : 고속국도 교통사고 미포함

제6장 부문별 세부추진계획

제1절 부문별 계획 수립방향

제2절 안전한 도로 인프라 구축

제3절 교통약자 보호강화

제4절 운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축

제5절 교통문화 선진화

제6장 부문별 세부추진계획

제1절 부문별 계획 수립방향

1. 기본방향

○ 교통사고원인 분석결과에 부합하는 중점 추진과제 및 세부 추진계획을 제시하여 실질적인 사고 감소가 이루어 질 수 있는 맞춤형 교통안전계획 수립

○ 부여군 교통사고 원인과 특징에 맞는 대책 및 교통사고 감소목표 달성을 위한 시행 가능한 대안 발굴

○ 교통안전 관련기관의 참여를 통하여 계획의 내용을 상호 유기적으로 연계하고 계획의 통합성을 제고함

○ 부여군이 현재 추진 중인 교통안전정책과 연계될 수 있도록 계획 수립

2. 중점 추진과제 설정

○ 부여군은 과거 5년간(2008~2012년) 총 1,552건의 교통사고가 발생하였으며, 사망자수 121명, 중상자수 1,045명이 발생함

- 연평균 증감율을 보면 발생건수와 중상자수는 4.9%, 1.5% 감소하였으나 사망자수는 0.9% 증가함

○ 사고유형별로는 차대차 사고가 1,114건(71.8%)으로 가장 많았으며, 차대사람 340건(21.9%), 차량단독 98건(6.3%) 순으로 나타남

- 차대사람 교통사고의 경우 횡단 중 교통사고 발생건수가 124건으로 가장 많은 36.5%를 차지하였으며, 치사율은 차도 통행중 사고가 22.2%로 가장 많은 것으로 나타남
- 차대차 교통사고의 경우 측면직각충돌 교통사고 발생건수가 52.1%(580건)로 가장 많고, 정면출동 교통사고는 치사율이 6.1%로 가장 높음
- 차량단독 교통사고의 경우 공작물충돌 교통사고 발생건수가 50건으로 가장 높은 51.0%를 차지하였으며, 치사율은 전도전복사고가 33.3%로 가장 많음

○ 법규위반 교통사고의 경우 안전운전불이행 교통사고가 56.4%의 점유율을 보임

○ 음주운전으로 인한 교통사고는 연평균 6.1% 증가 추세에 있으며, 사망자수와 중상자수도 각각 18.9%, 9.3% 증가 추세에 있음

○ 어린이 교통사고 발생건수는 연평균 6.6%의 감소 추세를 보이고 있으며 인명피해도 감소하고 있는 것으로 나타남

○ 노인 교통사고의 발생건수는 0.3% 감소추세이나 노인 보행자 교통사고의 경우 연평균 2.2% 증가 추세이며, 노인운전자 교통사고의 치사율은 6.2% 증가추세임

○ 발생시기별 교통사고는 행락철 외지인 차량 유입이 많은 10월, 7월, 5월에 각각 163건, 159건, 153건이 발생하여 발생빈도가 가장 높은 것으로 나타났으며, 시간별로는 18시에서 20시 사이에 가장 많이 발생한 것으로 나타남

○ 위와 같은 부여군의 교통사고 발생특성을 고려하여 교통안전정책의 중점 추진과제를 제시하고 현실적이고 체계적인 계획수립을 통해 교통사고 발생을 줄이고 지역의 교통안전의식을 높일 수 있는 기반을 마련하고자 함

○ 제2차 충남교통안전기본계획에서 제시된 교통취약요소 및 세부추진계획을 고려하여 부여군 교통안전기본계획의 비전 및 목표에 따라 도로교통(6개 세부추진과제), 교통약자(4개 세부추진과제), 운수산업(1개 세부추진과제) 및 교통문화 선진화계획(4개 세부추진과제) 부문에 대해 총 15개의 세부과제를 선정함

○ 부여군 부문별 중점추진과제에 대한 항목별 세부과제는 다음과 같음

<표 6-1> 중점 추진과제 및 세부 추진과제

중점 추진과제	세부 추진과제
안전한 도로인프라 구축	1-1 교통사고 누적지점 개선 1-2 교차로 안전성 강화 1-3 도로안전시설 설치 확대 1-4 보행자 친화형 교통안전시설 확대 1-5 보행자우선구역 지정 및 확대 1-6 건설기계 및 농기계 안전장치 보급
교통약자 보호강화	2-1 어린이 보호구역 시설 확충 및 정비 2-2 노인 보호구역 개선 2-3 고령 운전자 실버마크 부착 지원 2-4 교통안전 보호장구 보급 지원
운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축	3-1 안전운전 및 에코 드라이빙 체험교육 지원
교통문화 선진화	4-1 교통문화 수준 향상 4-2 교통안전 교육확대 4-3 불법 주·정차 근절대책 수립 및 단속 강화 4-4 음주운전 근절 대책

제2절 중점 추진 과제 1 : 안전한 도로 인프라 구축

1. 세부추진과제 1-1 교통사고 누적지점 개선

1) 추진 배경 및 필요성

○ 부여군은 전형적인 농촌도시로 지형적 특성상 임야지역 및 산지가 많고, 기하구조도 열악하며, 교통안전시설 설치 미비로 교통사고 발생 위험이 높음

○ 교통사고 누적지점은 우선적인 현장조사와 개선이 필요한 대상으로 이들 지점 내 잘못된 도로구조 및 도로(교통)시설로 인하여 심각한 인명사고가 빈발하는 지점·구간을 파악하여 도로(교통)시설을 개선하여 사고를 예방할 수 있도록 하는 데이터에 의한 과학적인 사업이 필요함

2) 추진 방향

○ 최근 3년간(2010~2012년) 중상사고 이상 심각한 인명사고가 누적 발생한 일반국도 및 지방도, 시·군도의 지점·구간에 대한 사고의 원인을 조사하고 도로관리청 등 관할관청과 협의하여 우선적 개선사업이 이루어질 수 있도록 연차별 개선 계획을 도출함

○ 최근 3년간(2010~2012년) 부여군내 교통사고 분석결과, 사망사고 3건 이상 또는 중상사고 이상의 교통사고가 10건 이상 발생한 지점은 부여읍 구아리 백제유적 앞 로터리, 규암면 규암우체국 등 총 6개 지점이 기준에 충족하는 것으로 나타남

<표 6-2> 부여군 교통사고 누적지점 (단위 : 건, 명, %)

구분	지점명	사고건수(건)			인명피해(명)			치사율
		총건수	사망	중상	사망	중상	경상	
부여읍	1. 구아리 백제유적 앞 회전교차로(동쪽방향)	20	0	20	0	21	1	0.00
	2. 구교리 397번지 사거리	10	2	8	2	9	0	20.00
	3. 부여도서관 삼거리	11	1	10	1	10	2	9.09
	4. 부여시외터미널 사거리	12	0	12	0	12	0	0.00
	5. 구아리 백제유적앞 회전교차로(남쪽방향)	10	0	10	0	11	0	0.00
규암면	6. 규암우체국 사거리	12	1	11	1	13	4	8.33

(1) 구아리백제유적 앞 회전교차로(남) 개선방안

▌개선 종합

○ 회전교차로 주변은 부여군의 대표적 상권지대로 불법주차와 유출·입체계, 협소한 보도 등 안전취약 요소가 많으나, 차선도색 등 유지보수가 주기적으로 시행되지 못하고 있는 것으로 판단됨. 불법 주차 단절과 주요 동선에 맞는 횡단보도 설치와 통행유도가 필요하며, 버스정류장과 택시승하차장을 이격시켜 구간 내 혼잡을 줄여야 함

▌시거 확보(불법 주차 단속)

○ 본 구간은 불법주차로 인해 시거 확보가 어려워 불법주차에 대한 단속을 강화해야 하며 특히, 2구간은 회전구간~고려약국 구간 5일장 및 시장형성으로 가급적 도로변에 교통시설 설치를 지양하여 교통혼잡시 차량통행 및 주정차발생을 억제해야함

○ 중장기적으로는 노상주차장을 유료화하고 인근 지역에 노외주차장을 확보하여 시장 이용시 주차요금 면제와 카트 등의 편의 시설을 마련하여 노외주차장 이용의 활성화 및 생활화가 필요함

▌보행자 안내시설 강화

○ 고령자 이동패턴을 반영하여 교통시설의 설치 및 횡단보도 위치 재조정이 필요하며, 횡단보도로 통행하도록 지역주민에 대한 안내강화가 지속되어야 할 것임

▌버스정류장 및 택시승강장 이설

○ 2구간은 협소한 도로구간에 버스승하차장과 택시승하차장이 고려약국까지 설치되어 있어 장기적으로 도로용량확보와 시거확보를 위해 가능한 후방으로 이설하고 횡단보도를 병행 설치하여 주요 횡단 동선거리를 줄이고 칼라포장으로 횡단구역을 명확히 인식시켜 나가야 할 것으로 판단됨

▌세부 개선 방안

구 분	내 용
1구간	양방향 상시 불법주정차 발생, 병원 및 생활시설 분포로 고령자 무단횡단 빈번
2구간	회전교차로 통과후 고려약국 방면으로 잦은 유출입 시설분포, 교차로 통행 안전강화 필요

<그림 6-1> 구아리백제유적 앞 회전교차로(남) 구간 분리도

1구간		버스 하차 후 횡단보도가 이격되어 있어 무단횡단을 하는 고령자 많음 버스도착율이 높지 않아 버스정차대를 2면으로 줄이고 정차대 후방에 횡단보도 설치 노상주차장은 횡단보도 이설주변으로 축소
1구간		불법 유턴 및 무단횡단 방지 차원에서 중앙분리대 설치(민원발생가능) 횡단보도는 칼라도색 시행
1구간		회전교차로에서 시외버스터미널 방향으로 주행시 회전교차로 가각부 불법주차 발생으로 시거장애 회전차량과 직진차량의 상충사고 발생이력을 살펴볼 때 본 지점은 주차면 제거 또는 불법주차 단속 강화 필요
2구간		회전교차로 하류구간 하나로마트가 위치, 마트진입을 위해 불법유턴 및 대향방향에서 진입하는 사례를 볼 수 있고 보도침범으로 보행자 안전 위협 P턴으로 주차시설 진입이 필요하나 구조적 검토 필요. 사유지로 개선이 어려울 수 있으나 장기적으로 동선 변경 필요
2구간		하나로마트 교차로 통과 후 혼잡구간 및 불법주정차 구간, 버스/택시 승하차장은 혼잡이 덜한 고려약국 하류부로 이설하여 도로용량확보 필요 고려약국 교차로는 시장 및 5일장으로 상습 혼잡 발생, 교차로 차선 도책 등 차로 용량 확보로 교차로 이동성 강화 필요

<그림 6-2> 구아리백제유적 앞 회전교차로(남) 개선 예시도

(2) 부여읍 구교리 397번지 사거리 개선방안

▌개선 종합

○ 농기계 및 농자재 상업지역으로 활발한 상업 활동에 의한 교통패턴이 발생하는 구간임. 교통안전측면에서는 주차면 제거와 유출입 관리가 필요하나 지역생활 관점에서 상업 활성 효율성을 위해 주차면을 제공해야 하며 노상주차장 개선으로 주차차량, 주행차량 모두 마찰을 최소화해야 함

○ 또한 이 지역에서 발생한 사고의 운전자(1당 운전자)차량 대부분이 화물차로 사망사고도 2건이 발생하여 보행자의 안전을 위한 시설 확충도 필요함

▌주행 차로 개선

○ 1차로 주행은 일반차로 기능을 하며 2차로와 주차면 차로는 상호 협소하여 교통량을 고려하여 차로 폭이 협소한 2차로를 주차차로로 확장하고 1차로만 운영함. 이를 통해 농자재 상가의 주변의 도로 내 활동에 대한 안전성 확보가 가능함

▌횡단보도 개선 및 통행속도 규제

○ 본 구간의 주요 통행 차종이 화물차임을 감안하여 고원식 횡단보도 및 방지턱 설치는 지양하고 횡단보도는 칼라 포장하여 주의를 유도하고 이미지 험프 등을 설치하여 전 구간 감속하여 주행하도록 속도관리가 필요함

○ 무단횡단방지울타리 설치를 통해 무단횡단을 방지하고, 교통정온화 사업으로 시거확보 및 보행자의 보행거리를 축소하여 보행자 안전성을 확보할 필요가 있음

▌세부 개선 방안

상업지역 주차특성 고려		고려약국 하류부 대규모 농업상가단지 형성, 상업활동에 의한 주차공간이 부족하여 노상주차장을 운영하나 주차차량의 규격과 다소 차이가 있어 2차로주행차량과 마찰 발생 교통량을 고려하여 2차로/주차차로를 통합하고 1차로를 확폭하여 운영할 수 있음

<그림 6-3> 부여읍 구교리 397번지 사거리 개선 예시도

(3) 부여도서관 삼거리 개선 방안

▌개선 종합

○ 본 구간은 긴 직선 구간에 횡단보도가 설치된 구간으로 차량과 보행자의 통행안전성이 모두 확보되어야 함

▌고원식 횡단보도 설치

○ 주차장 유출입 분리 및 P턴 등 본선에서 직결로 연결된 주차장 진입을 분리할 수 없는 구조로 횡단보도를 이격시키고 고원식 횡단보도를 설치하여 과속 주행 방지 및 보행자 안전을 도모해야함

○ 도서관 앞 횡단보도와 부여여고 앞 횡단보도(신호운영) 역시 보행횡단사고가 발생한 구간으로 고원식횡단보도와 칼라포장으로 직선구간 전체의 속도관리가 필요함

▌세부 개선 방안

상충밀집 구역해소		비보호회전 및 보행횡단이 집중 밀집된 지역으로 횡단보도를 후방으로 이격하여 주차 유출입 차량과 횡단 보행자의 밀집 분산 횡단보도는 고원식교차로에 칼라포장으로 차량이 서행하여 주차장을 이용할 수 있도록 유도

<그림 6-4> 부여도서관 삼거리 개선 예시도

(4) 부여시외버스터미널 사거리 개선 방안

▌개선 종합

○ 차로 확폭 및 좌회전포켓 설치 여유가 없으며, 신호운영으로 변경이 어려운 실정임. 잦은 횡단 및 유·출입 발생. 저비용 개선을 고려할 때 기존 시설의 개량과 가각부 정리를 통해 보행자와 운전자의 시야 확보가 필요하며, 안전시설 보강과 차량의 명확한 차로 이용을 통해 안전운전을 유도해야 함

▌시거 확보

○ 교차로 인근 택시정류장 등은 축소시켜 차량 회전 및 시거 확보에 방해가 되지 않도록 개선하고, 가각부 불법 주차 시 신속한 단속과 상가의 광고시설 등을 제거하여 시거를 확보 해야함

▌차량 안전시설 보강

○ 교차로의 경우 회전 유도차선와 함께 정차 금지대를 도색하여 차로안내를 강화하고 횡단보도 인접구간은 지그재그 차선으로 변경

▌보행자 안전시설 보강

○ 예산을 고려하여 중앙선에는 표지병을 설치할 수 있으며 횡단보도/교차로에는 칼라도색과 투광기 설치가 적절함

○ 우체국 앞 횡단보도는 내리막경사 구간 영향으로 고원식 횡단보도 설치

▌차로안내표시 설치

○ 차량이 명확한 차로이용을 준수할 수 있도록 진입부 지점에 차로안내표시 설치

▌세부 개선 방안

구 분	내 용
구간(1좌)	버스우회전 및 횡단보도이용자/택시주정차 혼잡 완화
구간1(우)	유출입차량과 본선차량 상충발생 완화
구간2(좌)	기능미흡 표지판 설치 지양
구간2(우)	터미널진입우회전/부여군청 방향 차로안내 강화

<그림 6-5> 부여시외버스터미널 사거리 구간 분리도

구간1(좌)		횡단보도 인근까지 설치된 택시 승강장을 아랫방향으로 축소시키고 순차출차가 가능하도록 택시 승강장에 차로분리봉 설치(민원발생가능)
구간1(좌) -교차로-		비신호운영상 혼잡시 차로이용 혼선을 가져올 수 있으며 교차로인지 및 차로안내 강화를 위한 정차금지대 등 회전차선안내 강화 권고
구간1(우)		횡단보도 접근차선에는 지그재그 차선과 속도표시만으로 단순화, 주요이용자가 주민임을 감안할 때 일방통행안내 외 방향안내는 불필요

<그림 6-6> 부여시외터미널 사거리 개선 예시도

(5) 구아리백제유적 앞 회전교차로(동) 개선방안

▌개선 종합

○ 교차로 기하구조 개선과 명확한 차선도색 알림만으로 차량 간 마찰을 줄일 수 있는 구간이며, 횡단보도에 대한 주의표지 및 안전시설 설치를 통해 운전자의 안전 운행의 유도가 필요함

▌횡단보도 주의 표지 및 안전시설 설치(야간조명시설)

○ 횡단보도 안내표지 설치와 함께 도색 또는 험프형 횡단보도 설치를 통해 운전자에게 주의를 기울이게 유도가 필요하며 야간 횡단사고가 발생함에 따라 야간 조명시설 설치가 필요함

▌교차로 기하구조 변경

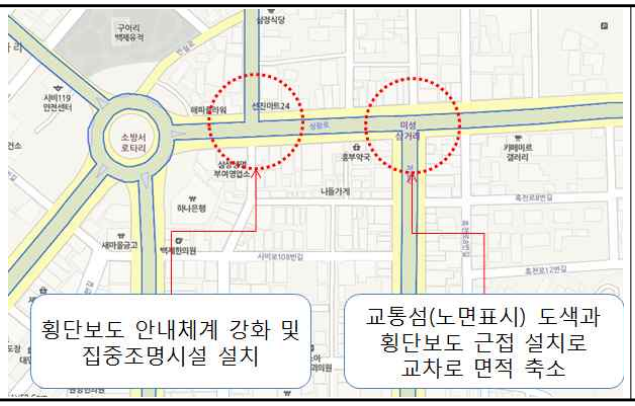
○ 신호교차로는 노면도색으로 크기를 줄이고 교차로 내·외 측면충돌사고가 발생하지 않도록 정지선과 대기위치 개선이 필요함

▌안전시설 보강

○ 명확한 차선도색을 통해 차량의 진행방향을 명확히 구분해야 하며 노상주차면은

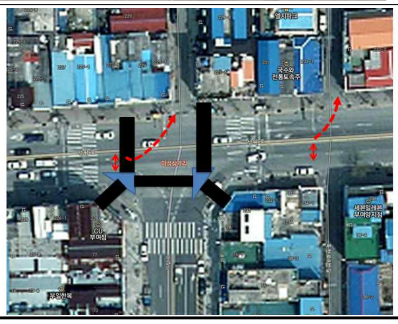
칼라도색으로 차별화를 주어 차량간 추돌사고를 예방해야 함

▌세부 개선 방안



구 분	내 용
지점1	안내체계 보강 및 야간조명시설 설치
지점2	대향방향 진입 방지, 비보호 좌회전구간 명확히 알림
전구간	차선도색을 통해 각차로별 1차로/2차로/주차면 명확히 주행 유도

<그림 6-7> 구아리백제유적 앞 회전교차로(동) 구간 분리도

유출입 관리		현재 비신호운영으로 유출입로에서 본선으로 좌회전을 금지할 수 없으나 3개 방면 상충지점임을 고려할 때 회전교차로를 통해 좌회전하도록 통행 방법 변경 유도
교차로 면적축소		신호등이 1개소만 설치되어 있고 이면도로 진입을 비보호로 진입 알림. 운전자가 신호등 인지에 따라 적정 좌회전 대기공간에 대한 인식이 떨어짐 교통섬(노면표시) 도색과 횡단보도 근접설치로 교차로 면적을 축소시키고 비보호좌회전 차량이 대기할 수 있는 정지선 등 표시시설 설치

<그림 6-8> 구아리백제유적 앞 회전교차로(동) 개선 예시도

(6) 규암우체국 사거리 개선 방안

▌개선 종합

○ 규암우체국 사거리는 통과속도가 매우 높고 굴곡진 도로선형으로 인해 시야 확보가 어려워 대형사고 발생 가능성이 매우 높은 지점으로 통행속도 규제를 강력히 하고 보행자 횡단시설에 대한 개선으로 보행자의 안전한 통행로를 확보해야 함

▌통행속도 규제

○ 교차로 진입 시 속도제어 실패, 무리한 U턴에 의한 측면직각충돌 및 정면충돌 사고가 발생한 구간으로 교차로 인지와 적정속도를 유지하도록 개선해야 할 것이며 백제교에서 주유소 인근까지 구간단속도 실시할 수도 있음

▌횡단보도 설치 및 보행시간 연장

○ 육교제거와 함께 전방신호기 설치, 지역주민 특성(고령자)상 향후에도 무단 횡단사고가 예상되므로 횡단보도를 운영하고 보행시간을 늘려 적용하는 것이 지역특성에 적합할 것으로 판단됨

▌세부 개선방안

<그림 6-9> 규암우체국 사거리 개선 예시도

2. 세부추진과제 1-2 교차로 안전성 강화

1) 추진 배경 및 필요성

○ 부여군의 교차로 중 대부분의 교차로 신호기는 차량 진행방향의 교차로 건너편에 위치하고 있으며, 이로 인해 신호위반, 정지선 위반 및 예측출발 등으로 사고를 유발할 위험성이 높음

○ 최근 5년(2008~2012년)간 부여군 차대차 사고(1,114건) 중 측면직각충돌 교통사고 발생건수는 580건이 발생하여 차대차 교통사고 중 52.1%의 점유율을 나타냈으며, 사망자수도 22명으로 가장 많은 39.3%로 나타남

○ 차대차 사고 중 측면직각충돌 사고의 발생건수는 2008년 114건에서 2012년 84건으로 7.4%가 감소하였으나, 사망자수는 6명을 유지하고 있음. 따라서 치사율이 5.3%에서 7.1%로 증가하여 사고의 심각도가 높아짐을 알 수 있음

2) 추진 사례 및 효과

○ 국내사례 및 효과

- 김원철 외(2008) 연구 “Analysis of Stopping Behavior at Urban Signalized Intersections, Empirical Study in South Korea(TRR 2008)”에서는 전방신호기 설치(전주시 사례 대상)는 딜레마존 감소에 긍정적인 영향을 미치고, 정지선 정지율을 높이는 한편 신호위반율을 감소시키는 것으로 분석결과를 제시함
- 삼성교통안전문화연구소 시뮬레이션 결과, 도로 제한속도 하향조정(55km/h 이하), 신호위반 단속강화, 신호주기 조정 등의 병행될 경우 신호등 위치조정 시 정지선 준수율· 사고감소율이 10%이상 상승하는 하는 것으로 분석
- 전주시 : 2001~2004년 전방신호기 설치 시범사업 시행, 신호등 위치조정(2002년 ~ 2004년, 48개소) 결과 최소 30% 이상 사고감소
- 안산시 : 2008년 경기도 교통안전시범도시 추진사업의 일환으로 총 16개소(4지교차로 7개소, 3지 교차로 9개소)를 설치

○ 외국사례 및 효과

- 최근 전방신호기가 교통사고율을 감소시키는 효과가 보도되면서 해외에서도 유럽식 전방신호기가 확대되고 있음. 유럽 도심지의 경우 운전자가 과속할 경우 신호기를 지날 수 있기 때문에 제한속도가 50km인 도로에서 전방신호기에 적합하게 운영되어 있음
- 미국에서는 대다수 도시에서 기존 시스템을 운영하고 있지만 미시간 주와 캐롤라이나 남

부에서는 표준으로 전방신호기가 사용되고 있으며, 일리노이주에서는 통근열차와 통학버스 충돌 사고 이후 전방신호기를 권장하고 있음

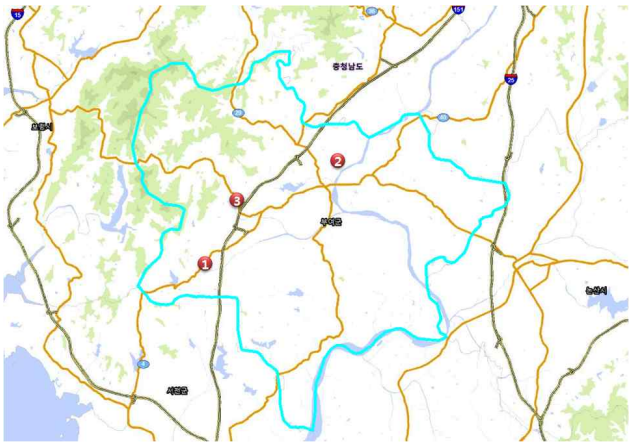
3) 추진 방향

○ 부여군내 최근 3년간 측면직각충돌 사망사고가 발생한 지점 중 신호교차로로 운영되고 있는 지점을 대상으로 하며, 대상교차로에 대해 지속적으로 신호교차로로 운영 할 시에는 전방신호기 설치사업을 추진

○ 전방신호기 설치 개념

<그림 6-10> 전방신호기 설치 개념

○ 전방신호기 설치 후보지역

적용 지점 개요도	적용지점
	① 홍산면 남촌리 남촌사거리 ② 규암면 신리 신리사거리 ③ 내산면 마을입구삼거리

<그림 6-11> 전방신호기 설치 후보지역

3. 세부추진과제 1-3 도로안전시설 설치 확대

1) 추진 배경 및 필요성

○ 최근 5년간 발생한 차량단독 사고는 98건이 발생하였으며, 사망자수의 경우 2008년 8명에서 2012년 10명으로 연평균 5.7%가 증가 하였으며, 중상자수도 2008년 9명에서 2012년 15명으로 연평균 13.6% 증가 추세에 있음

- 차량단독 사고 중 공작물 충돌, 도로외 이탈 사고의 발생건수는 66건이며 사망자수는 19명으로 치사율이 28.8%로 매우 높음
- 차량 단독 사고 중 공작물 충돌, 도로외 이탈 사망사고 19건 중 9건은 야간에 발생함

○ 최근 5년간 법규 위반 사고 중 중앙선 침범 사고 발생건수는 129건이 발생하였으며, 사망자는 8명이 발생함

2) 추진 방향

○ 차량단독사고의 원인에 부합하는 시설물을 설치하여 사고의 심각도를 경감시키도록 하며 최근 3년간 발생한 사망사고 지점을 우선적으로 설치

- 공작물 충돌 : 충격흡수시설
- 도로외 이탈 : 노면요철 포장 확충, 야간발생사고 : 야간시선유도시설 확충

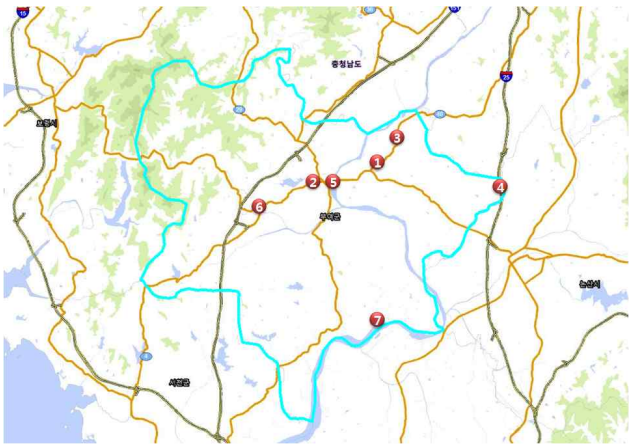
(1) 충격흡수시설 확충

○ 도로상에는 연결로 입·출구 분기점, 차량방호울타리 시점부, 교각, 신호등 지주 등 교통사고 예방과 원활한 교통흐름을 유지하기 위한 각종 시설물들이 설치되어 있으나 경우에 따라 이러한 교통시설물이 교통안전의 위협요인으로 작용함

○ 이러한 시설물들은 강성 재질로 차량 충돌시 운전자에게 치명적인 상해를 입힐 수 있으므로 규격에 맞는 교통안전시설물로 설치하여 운전자의 안전을 확보해야함

<그림 6-12> 충격흡수시설 설치 사례

○ 적용 후보지역

적용 지점 개요도	적용지점
	① 부여읍 용정리 태양카 앞 노상 ② 규암면 반산리 명문정 앞 노상 ③ 부여읍 자왕리 일출가든 부여방향 300m 지점 ④ 초촌면 송정리 호남고속도로 순천기점 216.4km 순천방향 ⑤ 규암면 백제교 입구 노상 구룡방향 ⑥ 구룡면 태양카센터 앞 노상 ⑦ 임천면 칠산3리 마을입구

<그림 6-13> 충격흡수시설 확충 후보지역

(2) 방호울타리 및 노면요철 포장 확충

○ 도로외 이탈을 예방하기 위해서는 차량방호울타리 안전시설물과 도로 이탈을 사전에 예방하기 위해 운전자가 미연에 감지할 수 있도록 도로의 가장자리에 노면요철 포장 등을 설치하여야 함

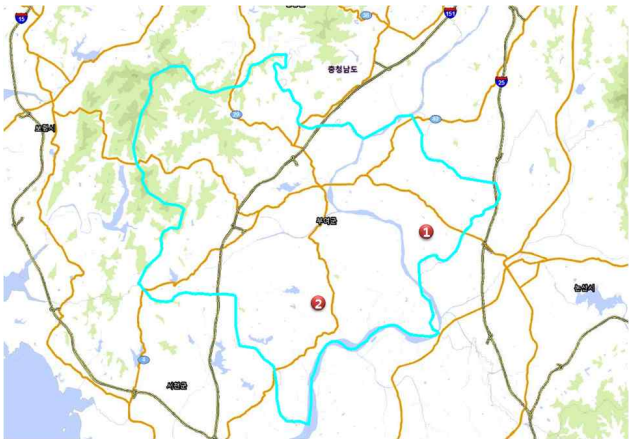
○ 부여군 외곽부 지역에는 방호울타리 미설치구간이 많아 방호울타리 설치를 우선적으로 추진하되 방호울타리가 기 설치된 산지부에 위치한 고성토 구간, 교량이나 터널 등 길어깨 여유 폭이 좁은 구간 및 도로이탈사고가 많이 발생하는 구간 등을 선정하여 노면요철포장을 확대해 나가야함

○ 최근 3년간 도로외 이탈사고가 발생한 2개 지점은 모두 방호울타리 미설치구간으로 본 계획에서는 2개 지점에 대해 방호울타리 설치를 제안함

방호울타리	노면요철포장

<그림 6-14> 도로이탈 방지 시설 설치 사례

○ 적용 후보지역

적용 지점 개요도	적용지점
	① 석성면 석성리 799번 지방도 현내삼거리 부근 ② 임천면 만사리 만사1리마을회관 부근

<그림 6-15> 방호울타리 설치 후보 지역

(3) 시선유도시설 확충

○ 시선유도시설이란 도로의 측방에 설치하여 도로 끝 및 도로선형을 명시하여 주간 및 야간에 운전자의 시선을 유도하기 위하여 설치하는 시설임

– 시선유도시설의 종류 : 시선유도표지, 갈매기표지, 표지병 등

○ 시인성 증진 안내시설은 도로 상에 위치해 있는 각종 구조물로부터 차량을 안전하게 유도할 목적으로 설치하는 시설물로 도로에 이러한 시설물을 설치하여 적극적인 사고예방 활동이 필요함

○ 방호울타리 설치지점으로 제안한 2개 지점(석성면 석성리 799번 지방도 현내삼거리 부근, 임천면 만사리 만사1리마을회관 부근)은 모두 야간에 발생한 사고로 두 개 지점에 대해 시선유도시설 확충을 제안함

시선유도 표지	표지병

<그림 6-16> 시선유도시설 설치 사례

(4) 중앙선 침범 사고 예방을 위한 교통안전시설물 설치

○ 중앙선침범 교통사고 예방을 위해 중앙분리대 설치

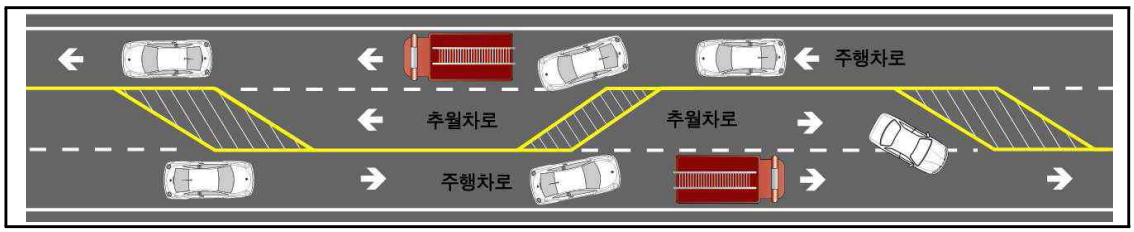
– 삼성교통안전문화연구소의'교통안전시설물 사고감소효과 분석'에 의하면 중앙분리대 설치 시 정면충돌 교통사고가 70~80% 감소한 것으로 나타났으며, 외국의 사례에서도 20~30%의 교통사고 감소효과가 있는 것으로 나타남

○ 중앙선침범 교통사고 다발지역에 2+1차로 도입

– 2+1차로 도로란 방향별로 추월차로를 교대로 계속 제공하여 추월수요 해소를 통한 지체 감소와 정면 충돌사고를 줄일 수 있는 3차로 도로임

○ 최근 3년간 중앙선 침범으로 인한 사망사고 발생지점은 5개 지점이나 이미 중앙분리대가 설치되어 있거나 왕복 2차선 도로로 중앙분리대 설치 및 2+1차로 도입이 어려운 지점임

○ 그러나 논산시 강경읍에서 부여군 임천면으로 이어지는 지방도 68호선(연장 10km)에서는 최근 3년간 사망사고가 2건이 발생한 구간으로 도로 확충을 통한 2+1차로 도입을 제안함



<그림 6-17> 2+1차로 도로 개념

○ 적용 후보지역

<그림 6-18> 2+1차로 도로 설치 후보 지역

4. 세부추진과제 1-4 보행자 친화형 교통안전시설 확대

1) 추진 배경 및 필요성

○ 부여군의 지난 5년(2008~2012년)간 차대사람 교통사고는 340건이 발생하였으며, 사망자는 36명이 발생함. 사고발생건수는 2008년 73건에서 2012년 61건으로 5.6%가 감소하였으나, 사망자수는 2008년, 2012년 모두 14명으로 감소하지 않고 있어 사고의 심각도를 낮추기 위한 대책이 필요함

- 횡단중 사고는 지난 5년간 124회가 발생하여 전체 발생건수의 36.5%의 점유율을 보이고, 사망자수도 12명으로 33.3%의 점유율을 보임
- 이밖에 보도통행중 37건, 길가장자리구역 통행중 31건, 차도 통행중 9건이 발생하였음

2) 추진 방향

○ 부여군의 경우 도시 외곽지역은 보도가 좁거나 설치되어 있지 않아 보행자가 보행시 갓길 또는 도로 위를 보행하는 경우의 사고가 많으며, 도시지역의 경우 야간에 횡단중 사고가 빈번한 특성을 고려하여 교통안전시설 설치 추진

○ 최근 3년간 발생한 지점으로 우선적으로 추진하며, 횡단보도 집중조명 시설, 무단횡단방지시설은 도시지역, 길어깨 및 보도 확충은 외곽지역에 우선적으로 설치

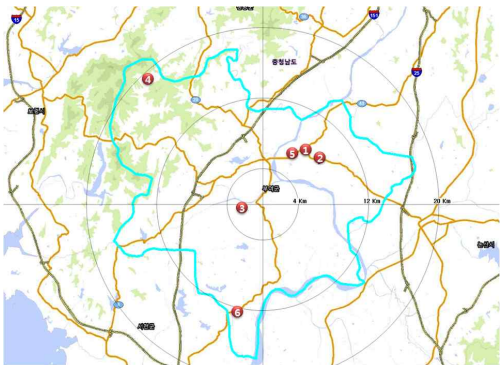
(1) 횡단보도 집중조명시설 확충

○ 야간 횡단보도 사망사고 지점에 우선적으로 횡단보도전용 야간 투광기 등 집중조명시설로 횡단보도 야간조도 개선을 통해 보행자 안전성을 확보

○ 설치위치는 최근 3년간 횡단중 발생한 사망 사고 중 야간에 발생한 지역에 설치함

발광형 정지선 횡단보도	횡단보도 집중조명

<그림 6-19> 횡단보도 집중조명 유형

적용 지점 개요도	적용지점
	① 부여읍 석목리 석목슈퍼 앞 노상 ② 부여읍 관북리 백제의집 앞 ③ 부여읍 능산리 4번국도상 ④ 남면 마정리 최동희집 앞 노상 ⑤ 외산면 비암리 비암1리 입구 ⑥ 양화면 암수리 암수리버스정류장 앞

<그림 6-20> 횡단보도 집중조명 적용 후보지역

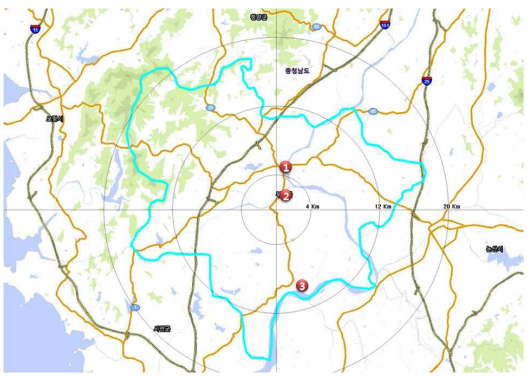
(2) 길어깨 확폭 및 보도 확충

○ 외곽지역, 국도 및 지방도를 보행하는 보행자의 이동경로를 파악하여 보도를 설치하거나 갓길을 확보하는 등 보행자 안전을 위한 노력이 필요함

○ 또한 대중교통시설, 마을 입구, 마을회관 등 주민들의 이동이 많은 지역에 대한 안전한 보행로 확보가 필요함

○ 보도설치 구간을 파악하기 위해서는 부여군 관내 전 지역을 대상으로 하기에는 조사기간과 설치비용에 한계가 있으므로 국토교통부 “보도 설치 및 관리지침”에서 제시하는 4개 형태의 필요 구간을 기본으로 하여 ⓐ 보행자 사망사고가 많은 구간, ⓑ 화물차와 같은 중차량의 운행이 많은 구간, ⓒ 보행자 통행이 잦은 구간 등을 기준으로 단계적으로 개선해 나가는 것이 필요함

○ 본 과업에서는 최근 3년간 차도통행, 길가장자리구역 통행, 보도통행중 사망사고가 발생한 지점을 우선적으로 개선하는 것을 제시함

적용 지점 개요도	적용지점
	① 규암면 규암리 백제대교 상, ② 장암면 부여특수렉카 앞 도로 ③ 임천면 칠산리 벼수매장

<그림 6-21> 길어깨 확폭 및 보도 확충 후보지역

5. 세부추진과제 1-5 보행우선구역 지정 및 확대

1) 추진 배경 및 필요성

○ 보행교통량이 많은 시가화 지역 및 상업중심지구의 경우 보행자와 자동차가 무질서하게 통행하여 교통 혼잡, 교통사고 및 소음 등의 문제를 야기하고 안전하고 쾌적한 보행 환경을 위협하는 상황임

○ 이에 따라 교통공학 및 교통계획의 견지에서 검토가 행하여지고 있으며, 주거지나 보행자가 많은 지역에서 자동차 교통을 억제해 자동차와 인간의 조화를 꾀하려고 하는 개념은 국제적으로 확대·시행되고 있음

○ 제도적으로도 「교통약자의 이동편의 증진법」에 근거한 보행우선구역의 지정·관리제도 정착을 통해 보행자가 편하고 안전하게 보행할 수 있는 공간을 제공하고 확대함

2) 추진 사례 및 효과

○ 보행자를 우선시하는 교통계획의 모형을 제시한 교통정온화의 시초는 1970년 초에 네덜란드에서 개발된 'Delfter-모형'으로 소위 '보네르프(Woonerf)'라고 불리는 생활정원 개념을 통해 도로를 다양한 용도의 생활공간으로 변모시키는 기법으로 보네르프에서 자동차는 통행우선권이 없음

○ 독일은 네덜란드에 영감을 얻어 1981년 연방건설교통부(BMVBS) 산하 연방국토연구원(BRL), 연방도로연구원(BAST) 및 연방환경부(UBA)가 공동으로 6개 시범도시를 선정하여 소위 'Verkehrsberuhigte Zone'시행 후 법제화

○ 영국도 1980년 중반에 영국 Devon County가 처음으로 소위 'Home Zone' 개념을 도입하였고 일본은 1980년 후반에 유럽의 새로운 기법을 학습하여 좁은 주택지구에 소위 'Community Zone' 조성사업을 시작함

네덜란드 사례	독일 사례	영국 사례

<그림 6-22> 보행우선구역 지정을 위한 교통정온화 적용 사례

3) 추진 방향

○ 보행우선구역사업은 기존의 안전시설물 추가 이외에도 속도제한 및 통과교통의 유입을 제한하기 위한 교통정온화기법을 적극적으로 도입

○ 보행우선구역에서는 보행사고를 감소시키기 위한 험프 등 속도저감시설, 고원식횡단보도등 횡단시설, 보행자 안내표지판, 요철포장, 본엘프 보행환경개선 방안 등을 적극적으로 검토하여 개선방안 수립

○ 속도저감시설은 교통량이 많은 주요 간선축 보다는 보차분리가 되어있지 않은 도로 및 보행자가 많은 학교를 주변을 중심으로 설치방안 검토 필요

○ 국토교통부는 보행우선구역 대상지역을 보행밀도가 높고, 대중교통과의 접근성이 높은 지역을 우선적으로 검토할 것을 제시하고 있으므로, 상위 기준을 수용하여 반영함

- 「초·중교육법」 제2조 또는 「고등교육법」 제2조의 규정에 의한 학교의 주변에 주택이 밀집되어 있는 지역, 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 의한 주거지역·중심상업지역
- 주거지역과 인접한 지역으로서 교통약자가 대중교통을 쉽게 이용할 수 있도록 하기 위하여 지방자치단체의 조례가 정하는 지역

<표 6-3> 보행우선구역 사업추진 절차 및 법적 기준

절차	사업추진 절차 및 법적 기준 및 내용
1. 보행우선구역 지정	• 지정기준에 따름
2. 지정계획의 수립	• 보행우선구역 위치 및 면적 • 교통현황의 조사 및 분석 • 보행시설물의 종류 및 수량 • 보행자의 안전 및 편의를 위한 조치 계획 • 도로점용물 이설 계획 • 불법 시설물 정비 계획 • 정비 예산 관련 사항
3. 관계행정기관 협의	-
4. 주민 및 관계 전문가 의견청취	• 계획안을 군 게시판과 인터넷 홈페이지에 공고 • 14일 이상 일반인 열람 가능 • 공청회는 필요시 개최
5. 지정계획 승인 및 확정고시	-
6. 시행	-
7. 유지관리	• 보행우선구역 지정/해제 및 변경에 관한 사항 • 보행우선구역 관리대장의 작성

6. 세부추진과제 1-6 건설기계 및 농기계 안전장치 보급

1) 추진 배경 및 필요성

○ 최근 5년간 부여군의 건설기계 교통사고는 5년간 34건이 발생하였으며, 사망자수 2명, 중상자수 25명이 발생하였음

○ 농기계사고의 경우 최근 5년간 8건이 발생하여 발생건수는 많지 않으나 치사율이 12.5%로 높은 편이며, 농촌 도시의 특성상 농기계사고에 대한 대책이 필요함

2) 추진 사례

○ 충남 아산시는 2014년 경운기, 트랙터 등 농기계 부착용 형광야광스티커 500매를 제작하여 배포함

○ 경상북도는 2010년 영업용 노후차량과 특수자동차 등 4.5톤 이상을 화물차량에 1만대를 선정해 2억원을 들여 안전표지판을 제작하여 보급함

3) 추진방향

○ 대형교통사고 발생 위험이 높은 건설기계 안전장구 보급을 통한 차량의 시인성 강화 및 경각심 고취를 통한 사고예방

○ 농기계(경운기) 안전장구 보급 및 설치지원을 통한 농기계 교통사고 피해 최소화

○ 건설기계 및 농기계 교통사고 감소를 위해 경광등, 후부반사판 부착 지원

<그림 6-23> 건설기계 및 농기계 안전장치 부착 사례

제3절 중점 추진 과제 2 : 교통약자 보호강화

1. 세부추진과제 2-1 어린이 보호구역 시설 확충 및 정비

1) 추진 배경 및 필요성

○ 어린이 보호구역 개선사업은 교통안전에 취약한 어린이의 안전한 통학을 위해 통학로 주변의 시설물을 정비 보완하며, 선진국의 교통정온화 기법(Traffic Calming)을 국내 실정에 맞게 적용하여 안전한 통학로를 확보하고 어린이 교통사고를 예방하기 위해 2003년부터 시행된 사업임

○ 부여군의 어린이 교통사고 발생건수는 연평균 6.6% 감소 추세를 보이고 있으며 인명피해도 감소하고 있는 것으로 나타남. 사망자는 2008년 2명이 발생하였으나 2012년에는 사망자가 없었으며, 중상자수도 2008년 12명에서 2012년 8명으로 연평균 9.6% 감소 추세임. 이는 어린이 보호구역 개선사업 추진확대에 따른 지속적인 안전시설정비 및 설비투자로 감소효과가 나타난 것으로 분석되며 이와 같은 추세가 지속되도록 노력이 필요함

○ 부여군의 대부분의 초등학교 지역에는 안전시설이 갖춰져 있으나 일부 부족한 시설물이 있으며, 시설물에 대한 관리 소홀과 형식적인 설치로 인해 도로 도색이 지워져 제대로 식별할 수 없는 구간과 통학로가 제대로 확보되지 않거나 없는 구간이 존재함

2) 추진 방향

○ 어린이 보호구역 내 미비시설 확충과 보호구역내의 교통안전 시설물에 대한 지속적 관리를 통해 향후 교통여건 변화에 적극적으로 대응하여 어린이 교통사고 예방

○ 초등학교, 유치원, 어린이집 등에 대한 어린이보호구역 지정 범위의 확대 추진

3) 추진 내용

○ 현장 조사된 결과를 바탕으로 시설 확충 및 정비가 필요하며, 형식적인 설치에서 벗어나 어린이들의 안전사고 예방을 위한 실질적인 시설물 설치가 이루어져야함

- 칼라아스콘포장, 어린이보호구역 안내표지, 도로반사경, 과속방지시설, 미끄럼방지시설, 진입로칼라포장, 보차도시설, 방호울타리, 과속방지턱, 고원식횡단보도, CCTV 등 시설물을 기준으로 현장 실정에 맞는 시설물 설치 필요

○ 어린이 교통사고 예방을 위해 초등학교 뿐만 아니라 부여군 관내의 유치원과 어린

이집 등에 대한 어린이보호구역 개선사업 지속추진

○ 시설 확충 및 정비와 더불어 어린이보호구역에 대한 학교 및 지역민의 이해와 관심 증진과 속도규제 등 준수사항 이행을 위한 홍보·캠페인 활동 전개 필요

<table>
<tr><th colspan="2">부여군 초등학교 내 안전시설물 설치 사례</th></tr>
<tr><td>내산 초등학교</td><td>인세 초등학교</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>• 안전시설물 설치 순서 오류(횡단보호 후 방지턱 배치)
• 어린이보호구역 도색 없음</td><td>• 어린이 통학로의 연속성 부족</td></tr>
<tr><td>어린이보호구역 지정 사례</td><td>방호울타리 설치 사례</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>• 어린이 보호구역 적색 도색 없음
• 방지턱 도색이 희미함</td><td>• 농업용품 적치로 인한 통학로 단절
• 횡단보도 도색 희미, 어린이 보호구역 적색 도색 없음</td></tr>
</table>

<그림 6-24> 부여군 초등학교 내 안전시설물 설치 사례

○ 어린이보호구역 개선 개념도

<table>
<tr><th>어린이보호구역 지정 사례</th><th>방호울타리 설치 사례</th></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
</table>

<그림 6-25> 어린이보호구역 지정 사례

2. 세부추진과제 2-2 노인 보호구역 개선

1) 추진 배경 및 필요성

○ 교통약자 이동편의 증진법 제정으로 5년 단위 계획수립이 의무화되어 있으며, 도로교통법 개정('07.4)으로 노인 보호구역을 지정·관리를 해야 함

○ 부여군 노인요양시설 및 노인요양공동생활가정 11곳에 대한 현장조사 결과 1곳을 제외한 10개 시설은 교통안전시설이 없는 것으로 조사되어 노인보호구역 지정·관리가 제대로 이루어지지 않고 있는 것으로 파악됨

○ 또한 최근 5년간 노인 보행자 교통사고 발생건수는 연평균 2.2% 증가추세에 있으며 노인보행자 사고다발지역도 2개 지점이 있어 노인보행자의 안전을 위한 대책이 필요함

2) 추진 방향

○ 고령 보행자의 교통사고 예방 및 감소를 위해 고령자의 신체적, 정신적 기능을 고려한 보행 환경을 제공하기 위해 고령보행자 밀집지역을 노인 보호구역으로 지정하여 관리해야 함

3) 추진 내용

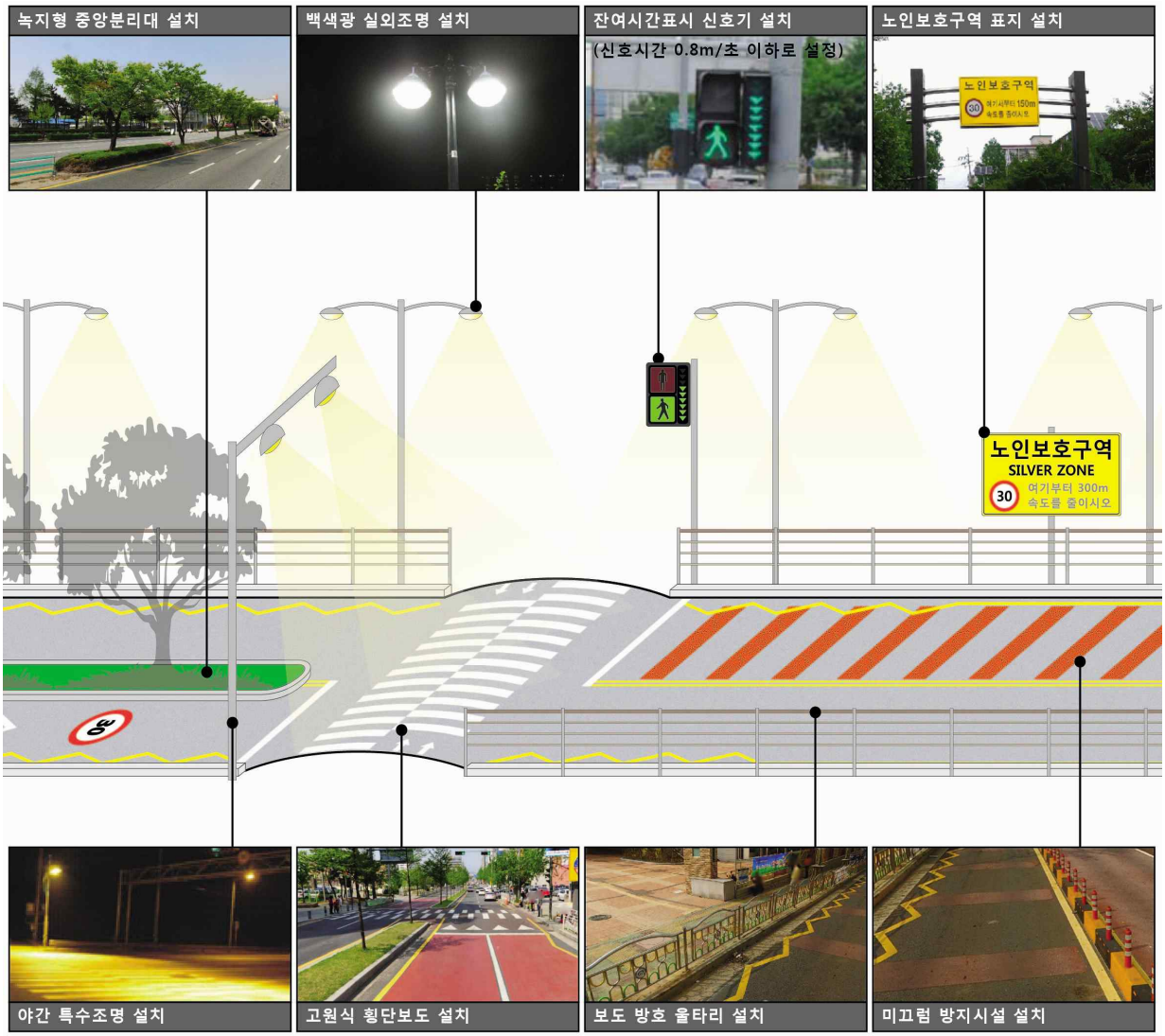
○ 노인보호구역으로 지정된 구간에 대하여 속도제한 30km/h 하향조정, 노인보호구역 안내표지, 도로반사경, 과속방지시설, 미끄럼방지시설, 방호울타리, 보도턱 낮춤 등의 설치 및 지속적인 정비가 요구됨

○ 노인복지시설, 병원, 경로당, 관공서 등 노인인구가 밀집되는 지점을 대상으로 주변 교통여건을 감안하여 보행신호시간 연장을 적극적으로 검토하여 시행(1.0m/s → 0.8m/s로 연장) 하며, 보행신호등 잔여시간표시기, 시각장애인용 음향신호기와 병행 설치를 검토함

○ 노인보호구역은 노인보호구역 지정절차에 따라 시행하며, 노인복지시설, 노인보행자 사고다발지역 등을 우선적으로 시행하는 방향으로 추진함

<표 6-4> 노인보호구역 지정절차

구분	내용
근거법규	• 도로교통법 제12조의 2, 노인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙
신청절차	① 노인 복지시설 설립·운영자 건의 → ② 자치단체장 신청 → ③ 지방경찰청장
지정절차	① 지방경찰청장(경찰서장) → ② 현장조사 → ③ 필요 인정 시 지정 (해당 노인 복지시설 주 출입문 중심 반경 300m 이내)
지정대상	• 노인복지시설 (노인 주거복지시설 · 노인 의료복지시설·노인 여가복지시설)
지정요건	• 연간 교통사고 발생현황, 통행량, 노인 복지시설을 이용하는 노인수 및 통행로 체계 등을 조사 · 파악하여 지정 결정
재정조치	• 군수, 필요한 소요예산 우선 편성
정비내용	• 신호기·안전표지 설치, 보호구역 도로표지 등 도로 부속물 설치, 노상 주차 금지, 통행금지·제한 등



<그림 6-26> 노인보호구역 시설개선(안)

(1) 노인 복지시설

○ 부여군에는 노인요양시설 9곳과 노인요양공동생활가정 2곳이 있으며 수용인원은 각각 345명, 16명임

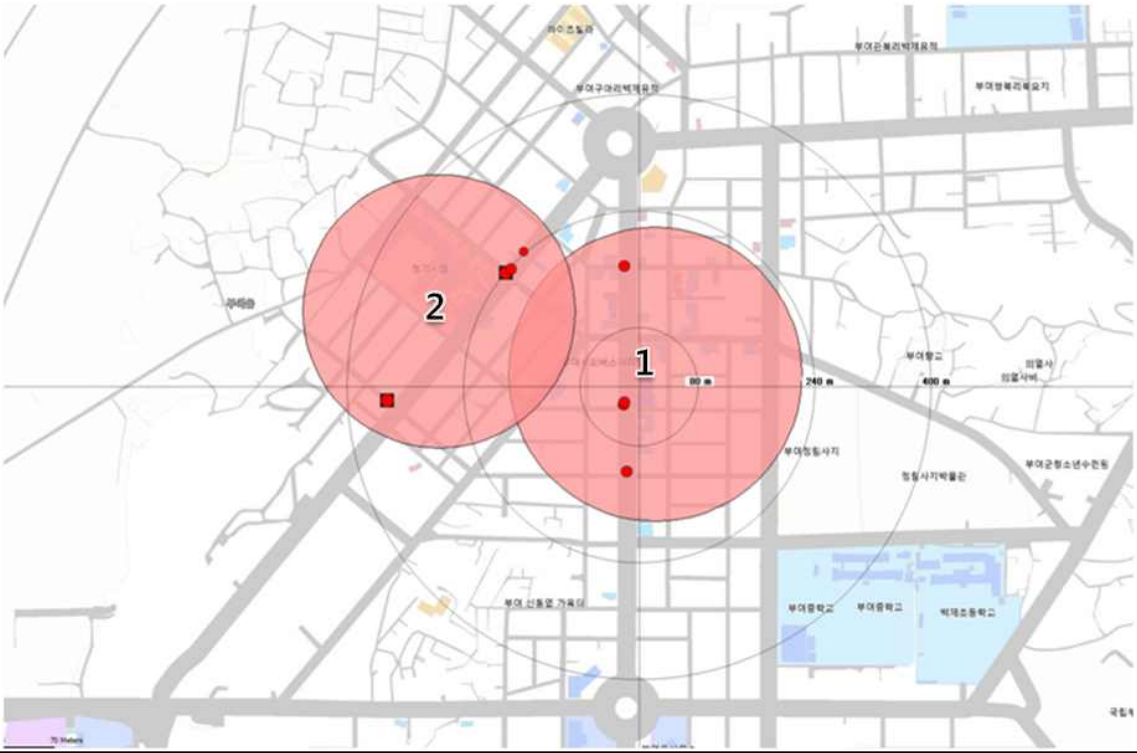
<표 6-5> 부여군 노인 복지시설 현황(노인보호구역지정 후보지)

시설 종류	시설명	소재지	정원수
노인요양시설	만수노인복지원	부여군 외산면 만수리 55-22	47
노인요양시설	건양부여요양원	부여군 부여읍 계백로 190	61
노인요양시설	부여노인요양원	부여군 부여읍 청마로 93	49
노인요양시설	행복한노인요양원	부여군 장암면 합곡로 54	100
노인요양시설	부여사랑노인요양원	부여군 규암면 진변로 7	62
노인요양시설	가림요양원	부여군 임천면 충절로 698	87
노인요양시설	부여장수요양원	부여군 홍산면 조현로 43번길 1	86
노인요양시설	휴드림요양원	부여군 외산면 만수로 133	16
노인요양시설	예사랑실버웰	부여군 임천면 부흥로 248	18
노인요양공동생활가정	벧엘요양원	부여군 왕릉로 803	9
노인요양공동생활가정	사랑의보금자리	부여군 외산면 만수로 신근북길 64	9

(2) 고령보행자 사고 다발지역

<표 6-6> 고령보행자사고 다발지역(노인보호구역지정 후보지)

지점	발생건수	사망자수	중상자수
1. 부여군 부여읍 시외버스터미널 근처	4	0	4
2. 부여군 부여읍 고려약국 근처	4	2	1



3. 세부추진과제 2-3 고령운전자 실버마크 부착 지원

1) 추진 배경 및 필요성

○ 노인 운전면허 소지자 및 승용차 보유자가 증가됨에 따라 현재 선진국에서 경험하고 있는 고령자의 교통문제가 우리나라에서도 대두되고 있어 노인운전자의 안전정책 수립이 필요함

○ 국내 노인교통정책을 살펴보면 65세 이상 운전자는 5년마다 정기적으로 적성검사를 받게 하는 것과 도로교통공단 등에서 시행하는 사회교육 이외에는 뚜렷한 교통안전제도가 없음

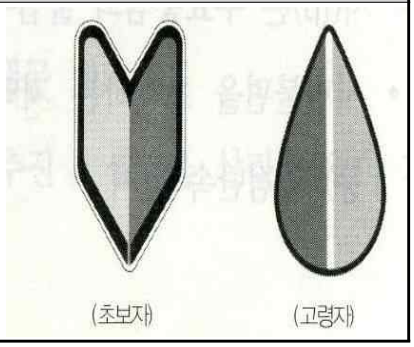
○ 더욱이 노인 보행자 사망사고 점유율이 증가하는 추세임에도 불구하고, 노인 안전장구 보급이 미약한 실정임

2) 추진내용

○ 고령운전자 실버마크는 운전자들의 주의 및 관심을 유도하여 교통사고 취약계층인 노인운전자를 보호하고 배려하는 교통안전문화 정착을 위해 교통안전공단, 지자체, 경찰서 등과 공동으로 실버 마크를 제작, 노인교통안전 교육시 노인운전자들에게 무료로 배포중임

○ 따라서, 관련 기관과의 공조를 통해 부여군 65세 이상 고령운전자 사고예방을 위한 실버마크를 도입을 추진함

○ 고령운전자 실버마크 개념

국내사례1	국내사례2	일본사례
		

<그림 6-27> 노인운전자 실버마크 유형

4. 세부추진과제 2-4 교통안전 보호장구 보급 지원

1) 추진 배경 및 필요성

○ 헬멧 및 카시트 등 교통안전장구 착용 시 교통사고 발생에 따른 피해자의 상해율을 경감시킬 수 있음. 미국 연구에 따르면 자전거 헬멧 착용 시 두부손상률 85% 감소

○ 교통안전 보호장구의 착용은 도민의 안전의식 환기 및 안전문화 보급에 가시적(Visual) 영향을 줄 수 있음

2) 추진 사례 및 효과

○ 자전거를 이용하는 어린이들에게 안전헬멧 · 반사조끼 착용 및 보급 캠페인 실시

- 착용의무화 조례 및 안전헬멧 대여사업(서울 송파구)
- 안전보호용품 전시회 개최(서울 송파구)
- 자전거 헬멧 착용 법제화(미국, 스웨덴 등)

○ 유아용 카시트 대여 사업 공동 추진

- 현재 전국의 6세 미만 자녀(유아)가 있는 가정과 아동복지시설 등에게 유아용 카시트를 무료 대여 사업 실시
- 대여기간 : 2년(이후 1년 단위로 연장가능)
- 신청자격 : 전국 6세 미만의 자녀(유아)가 있는 자동차를 보유한 가정(아동복지시설)

3) 추진 방향

○ 고령자 Safety Kit 보급 및 캠페인 추진

- 반사재 모자, 야광 지팡이, 안전수첩 등 노인 교육 시 안전키트 제작·보급

○ 교통안전장구 제작 및 지원

- 안전기, 교통경찰대 우의, 녹색어머니회 조끼, 모자, 우의, 경적 등 교통안전장구 제작지원

<그림 6-28> 고령자 교통안전 교육 및 보호장구 지급 사례

제4절 중점 추진 과제 3 : 운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축

1. 세부추진과제 3-1 안전운전 및 에코 드라이빙 체험교육 지원

1) 추진 배경 및 필요성

○ 기존의 이론위주·주입식 교육보다 체험식·쌍방향적 안전운전체험 교육이 교통사고 예방효과가 훨씬 탁월한 것으로 평가됨

- 국내외 체험교육 시행 결과 평균 20% 이상의 사고 감소효과가 있는 것으로 보고됨

○ 국토교통부는 운전자 교육을 이론위주에서 체험교육으로 전환하고자 2008년 12월 사업용운전자 『안전운전체험연구교육센터』를 경북 상주시에 설립하고 2009년 3월부터 본격적인 운영 개시

○ 사업용 운전자들이 체험교육을 통해 도로상의 위험요소들을 미리 체험함으로써 난폭운전에 대한 경각심을 높이고 안전운전의 중요성을 체득할 수 있도록 도 차원에서 교통안전체험교육 유도 및 지원 방안 강구 필요

2) 추진 사례 및 효과

○ 실습교육은 일본의 경우 안전운전중앙연구소 40.6%, 크레필호동 교통안전연구소 58%, 혼다 22.8% 등의 사고감소 효과가 있는 것으로 발표됨

○ 프랑스의 상트흐 운전교육센터는 30~50%의 교통사고 감소가 룩셈부르크의 경우 24.2% 교통사고 감소효과 있는 것으로 나타남

○ 국내에는 현재 삼성에버랜드 스피드웨이에서 안전운전 체험교육을 시행중에 있으며 교통사고 감소율이 25.7% 달하는 것으로 보도됨

○ 교통안전공단은 2009년 3월부터 “안전운전체험연구교육센터”를 운영 중으로 실습위주 교육을 실시하고 있음

○ 교통사고 지수가 높은 운수업체 혹은 운전자에 대하여 체험교육을 유도하여 교통사고 재발에 대한 원인을 제거함

<표 6-7> 체험교육 구성

교육영역		교육요소	교과편성 비율
소양교육		법규, 안전운전, 정신교육 등 기본소양교육	10% 내외
자동차 실기교육		자동차탑승하여 상황별 안전운전 실기체험	80% 내외
기기 교육	운전시뮬레이터	가상 도로 공간 주행을 통한 교통안전체험	10% 내외
	운전정밀검사 기기	운전 결함요인 적출 및 개선	-

<표 6-8> 체험교육과정 및 교육대상

과 정			교육대상
운전자 과정	버스	기본(1일)	신규운전자, 재직운전자
		심화(2일)	
	택시	기본(1일)	신규운전자, 재직운전자
		심화(2일)	
	화물	기본(1일)	신규운전자, 재직운전자
		심화(2일)	
법정 교육 과정	의무교육과정(1일)		중대사고유발자, 사고빈발자
	유사교육 면제과정	버스/택시(2일)	신규채용운전자
		화물(1일)	화물시험합격자
긴급자동차 운전자과정(1일)			소방·구급등 긴급출동 운전자
에코드라이빙과정(1일)			운수종사자, 공무원 등
일반 운전자과정		기본(1일)	공공기관, 기업체 운전자
		심화(2일)	
관리자과정(3일)			운수업체 안전담당자

○ 운영방침

- 정규 교육과정은 기본과정(1일 8시간, 6시간), 심화과정(2일 16시간)을 중심으로 운영
- 1반 교육인원은 20`~30명을 기본 단위로 운영(탄력 적용)
- 교통안전법 등 개정을 통한 의무교육과정(8주이상사고야기자), 유사교육면제과정(화물자격합격자, 신규채용자) 등 법정교육과정 운영, 공공부분, 기업체 운전자를 위한 일반 운전자과정 신설 운영
- 『경제운전교육센터』 지정('10.4.2) : 『에코 드라이빙과정』 운영

3) 추진 방향

○ 사업용 운전자 체험교육을 통한 상황별 대처능력 배양과 교통안전의식 제고를 위해 설립한 『안전운전체험연구센터』('09. 3 운영개시)의 체험교육 장려

- 도내 공공기관 운전직 종사자(관용차량, 학교버스, 긴급차량 운전자 등) 대상 체험교육 시범 실시
- 교육생 평가결과를 바탕으로 도내 운수사업자의 체험교육 이수 권고

○ 체험교육 이수 업체에 대한 인센티브 제공(도, 국토교통부, 공제조합 협의)

○ 사고 많은 운수업체, 운전자에 대한 안전운전체험교육 이수 의무화 조례 제정

- 사고지수 상위, 대형사고 발생, 특별교통안전진단 업체, 중상이상 사고를 야기하는 등 운전습관 개선이 필요한 운전자 등

○ 운전자의 체험교육 이수를 희망하나 경제적 사정이 어려운 운수업체와 운전자에 대하여 체험교육에 소요되는 비용의 일부를 충청남도에서 지원

– 구체적인 시행방안은 운수단체와 협의하여 결정

○ 운전미숙(사고운전자, 신규운전자) 운수업체 종사자 체험교육을 통한 교통사고 감소

○ 체험을 통한 교통사고 경각심 고취, 도로 이용자 안전성 향상

○ 운수업체 종사자 교통사고 감소

○ 체험을 통한 교통사고 경각심 고취, 도로 이용자 안전성 향상

○ 운전시뮬레이터 개념도

가상주행체험 사례	운전시뮬레이터 기능

<그림 6-29> 운전시뮬레이터 개념

<그림 6-30> 교통안전운전체험연구센터 개요(교통안전공단)

제5절 중점 추진 과제 4 : 교통문화 선진화

1. 세부추진과제 4-1 교통문화 수준 향상

1) 추진 배경 및 필요성

○ 교통안전공단에서는 교통문화지수는 지자체들의 교통문화를 수치적으로 측정하여 지자체간 비교함으로써 경쟁적 발전을 유도하고 국가의 전체적인 교통문화를 향상시키기 위해 1998년부터 산출하여 발표하고 있음

○ 교통문화지수 발표 자료를 보면 부여는 전국 85개 군단위 지자체 중 50위, 충남 군단위 지자체 중 6위를 기록하여 하위권 수준으로 교통질서를 지키는 문화가 부족한 것으로 나타남

- 특히 운전 행태와 교통약자 영역은 75위와 81위로 최하위권 수준임

○ 이에 따라 운전자와 보행자의 교통질서의식 함양을 위하여 체계적이고 지속적인 홍보로 교통사고를 예방하고 선진교통문화를 정착하기 위해 교통안전에 대한 의식개선의 대상이 다양한 특징을 갖고 있고 홍보의 효과도 집단특성에 따라 상당한 차이가 있기 때문에 다양한 관점과 문제의식을 통해 집단별 맞춤형 프로그램 개발이 필요함

<표 6-9> 교통문화지수

영역	가중치 (%)	연도				2012년 그룹 평균 (점)	2012년 그룹 순위 (위)
		'09	'10	'11	'12		
운전행태	40	29.82	29.11	26.99	25.45	28.68	75
교통안전	40	26.09	28.91	20.95	26.56	25.98	38
보행행태	10	5.84	9.09	8.67	9.69	8.07	6
교통약자	10	4.60	7.56	6.79	6.24	8.35	81
교통문화지수	100	66.36	74.67	63.40	67.95	71.07	50
순위(위)		44	18	67	50	-	-

출처 : 교통안전공단 교통문화지수 실태보고서, 2012

2) 교통문화지수 산출 결과

(1) 산출 개요

○ 교통문화지수는 각 지역의 교통문화를 객관적으로 평가하기 위해 계량화시킨 것으로 기준지수는 100임

- 교통문화지수의 조사항목은 운전행태영역, 교통안전영역, 보행행태영역으로 분류하여 수치를 측정함

○ 교통문화지수 실태조사는 교통안전법 제57조 및 시행령 제48조에 근거하여 실시함

○ 2010년도 교통문화지수의 조사영역 및 조사항목은 아래 표와 같음

<표 6-10> 조사영역 및 항목 내용

조사영역	조사항목
운전형태 (5개 항목)	• 정지선 준수율, 안전띠 착용률, 신호 준수율, 방향지시등 점등률, 이륜차 승차자 안전모 착용률
교통안전 (5개 항목)	• 인구 10만명당 교통사고 사고건수·사망자수 • 자동차 1만대당 교통사고 사고건수·사망자수 • 인구 10만명당 보행자 중 교통사고 사망자수
보행행태 (1개 항목)	• 횡단보도 신호 준수율
교통약자 (2개 항목)	• 스쿨존 불법주차 자동차 대수(점유율) • 인구 10만명당 보행자 중 노인·어린이 교통사고 사망자수
기타 (3개 항목)	• 고속도로 안전띠 착용률(유아용 카시트 착용률) • 도시부도로 운전행태 조사 • 운전 중 휴대전화 사용률

출처 : 교통안전공단 교통문화지수 실태보고서, 2012

(2) 산출 결과

○ 항목별 산출결과를 보면 횡단보도 정지선준수율, 안전띠 착용률, 스쿨존 불법주차 자동차 점유율, 인구10만명당 노인, 어린이 보행자 사망자수가 전국 군평균 보다 낮음

<표 6-11> 문화지수 항목별 조사 결과

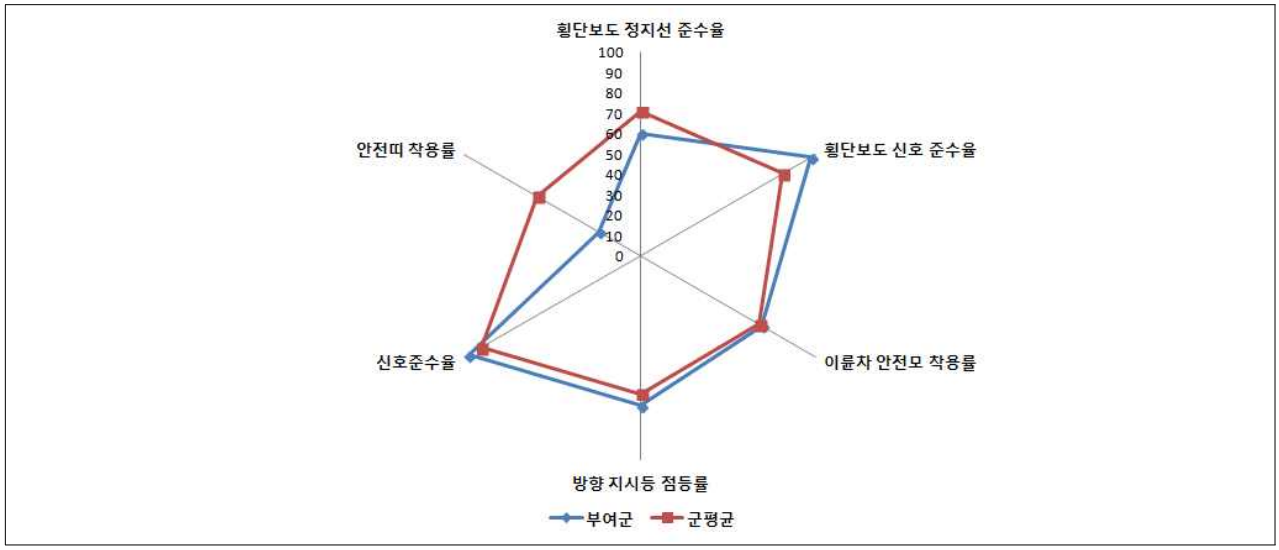
	횡단보도 정지선준수율 (8점만점)	안전띠 착용률 (10점만점)	신호 준수율 (10점만점)	방향지시등 점등률 (6점만점)	이륜차승차자 안전모 착용률 (6점만점)
금산군	5.3	5.06	9.71	5.24	3.53
부여군	4.8	2.35	9.74	4.42	4.15
서천군	5.3	7.19	9.55	3.46	4.41
연기군	4.94	8.41	9.11	5.43	4.37
예산군	7.06	9.61	9.58	5.86	5.12
청양군	5.53	5.14	9.94	5.54	3.91
태안군	3.61	4.51	9.33	5.38	3.36
홍성군	5.38	6.37	9.4	3.7	4.18
전국 군평균	5.66	5.86	9.04	4.07	4.04

출처 : 교통안전공단 교통문화지수 실태보고서, 2012

<표 계속> 문화지수 항목별 조사 결과

	자동차1만대당 교통사고건수	인구10만명당교 통사고건수	자동차1만대당 교통사고 사망자수	인구10만명당 교통사고 사망자수	인구10만명당 보행자 사망자수	횡단보도 준수율	스쿨존 불법주차 자동차 점유율	인구10만명당 노인.어린이 보행자 사망자수
금산군	5.69	4.8	5.83	4.38	6.43	9.43	3.98	5.46
부여군	5.85	5.39	5.6	4.46	5.27	9.69	2.67	3.57
서천군	5.18	4.49	5.95	4.98	3.28	9.63	3.88	3.48
연기군	5.84	5.32	5.48	4.18	5.17	9.91	3.48	4.19
예산군	5.22	4.38	5.64	4.32	5.95	9.37	3.67	4.26
청양군	5.56	4.79	4.17	1.69	3.81	7.76	3.4	4.14
태안군	5.79	5.28	4.93	3.32	4.42	8.36	3.9	3.61
홍성군	5.89	5.38	5.27	3.81	5.46	9.67	3.66	4.3
전국 군평균	5.63	5.07	5.37	4.04	5.87	8.07	3.69	4.66

출처 : 교통안전공단 교통문화지수 실태보고서, 2012



<그림 6-31> 부여군 운전행태 항목별 조사 결과

3) 추진 사례 및 효과

(1) 전 좌석 안전벨트 착용 홍보 및 캠페인 강화

○ 2010년 교통안전공단 교통문화지수 조사결과에 의하면, 뒷좌석 안전벨트 착용률은 6.3%에 불과하여, 운전석(88.5%) 및 조수석(78.2%) 착용률에 비해 크게 못 미침

○ 2011. 4월 도로교통법시행규칙이 개정되어 고속도로 뿐만 아니라 자동차 전용도로에서도 전 좌석 안전벨트 착용이 의무화 되었으나, 착용률은 크게 달라지지 않음

○ 삼성교통안전문화연구소의 연구결과, 안전벨트 착용시와 미착용시의 사망률은 미착용시가 3.2배 높고, 교통안전공단 자료에 의하면 유아보호장구의 올바fms 사용과 전좌석 안전띠 착용으로 연간 600여명의 생명을 구할 수 있는 것으로 나타났음

(2) 교통문화조성 행사 및 교통사망사고 영상 캠페인 전개

○ 충청남도 : 선진 교통문화 조성 행사를 통한 교통안전 의식함양 및 캠페인 실시

– 충남지방경찰청, 모범운전자회, 사회봉사단체 등과 연계하여 사업추진

– 사업비 : 매년 10백만원, 5년간 50백만원 집행

4) 추진 내용

○ 교통문화지수 항목별 산출결과에서 전국 군평균 보다 낮은 점수를 받은 횡단보도 정지선준수율, 안전띠 착용률, 스쿨존 불법주차 자동차 점유율, 인구10만명당 노

인,어린이 보행자 사망자수에 대해 내용을 우선적으로 홍보 및 캠페인 실시

- 사고 발생지점, 어린이 보호구역, 주요건물 등에서 정기적으로 홍보와 캠페인을 실시하고, 유관기관 및 시민단체와의 협력을 통해 효과를 높일 필요가 있음
- 또한 스마트시대에 발 맞추어 SNS, 모마일웹, 홈페이지 등을 활용할 수 있는 홍보 전략을 마련하여 다양한 방법으로의 홍보가 이루어 질 수 있도록 할 필요가 있음

홍보 및 캠페인 사례

<그림 6-32> 홍보 및 캠페인 사례

2. 세부추진과제 4-2 교통안전 교육 확대

1) 추진 배경 및 목적

- 교통안전 교육은 안전한 교통문화와 의식을 고취시키는 가장 중요한 방법이나 현재는 매우 부족한 실정임
- 매년 교육을 실시하고 있으나, 교육 인원이 한정되어 있고 운수업체 등을 중심으로한 교육으로 다양한 계층에 대한 교육은 제대로 이루어지지 않고 있음
- 이로 인해 교통사고의 위험성과 심각도에 대한 인지가 매우 부족한 상황으로 무단횡단, 과속 등 교통질서를 지키자 않아 발생하는 사고도 지속적으로 발생하고 있음
- 교통안전 교육을 위한 프로그램을 개발하고 연차별 추진계획과 우선 추진 및 중점 추진 사항 추진계획을 수립하여 체계적으로 추진해 나가야 할 필요가 있음

2) 추진 사례

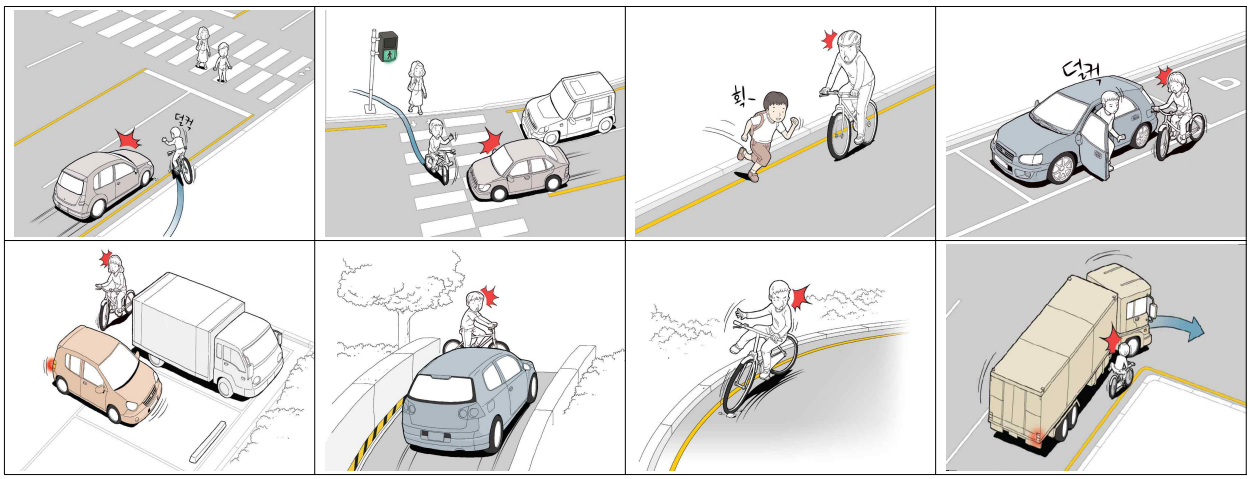
(1) 어린이 교통안전 교육

○ 초등학교 체험중심의 교통안전교육 강화

– 목적 : 교통안전의식 고취, 교통질서 생활화

– 주체 : 녹색어머니회, 안전생활실천시민연합회의 교통안전지도자 등

– 내용 : 기자재(모형신호등, 횡단보도, 자동차 등)를 이용한 실습교육 실시



<그림 6-33> 어린이 대상 자전거 이용 교육

○ 어린이집 및 유아원 등의 보육시설 교통안전교육 강화

– 목적 : 교통안전에 대한 현장중심의 반복교육과 경험을 습득하여 사고예방 강화

– 주체 : 경찰서, 지자체 등

– 내용 : 횡단보도 건너기, 교통안전표지판 익히기, 자전거 타기, 시청각 교육 등으로 구성

○ 교통사고 유형파악 및 대처방법 지도

– 횡단보도에서는 반드시 녹색신호등을 확인한 후 건너기, 도로 무단횡단하지 않기, 통학버스 승하차시 교통안전 지도

○ 등·하교시 학교 주변 횡단보도 현장지도

– 간선도로의 교통안전 현장지도는 인근 경찰관서 협조로 실시

– 등·하교시 학교 주변 횡단보도 현장지도(유치원, 초등학교)

– 교통사고 다발 횡단보도 및 학교 통행량이 많은 횡단보도에서의 집중지도(관할 경찰서의 협조)

○ 등·하교시 도우미제 운영추진(유치원, 초등학교)

- 초등학교 등·하교시 같은 방향 어린이들이 홀로 보행하지 않고 훈련된 자원봉사자들의 보호 아래 정해진 장소(정류장)에서 만나 집단 보행하는 시스템

(2) 청소년 교통안전교육

○ 교육대상 : 중·고등학생(연 1회)

○ 교육기관 : 경찰서, 교육청, 교통관련 유관기관

○ 교육방법

- 부여교육청 지시사항으로 학교별 교통안전교육 의무 실시 및 교육결과 관리
- 청소년의 경우 자전거 이용률이 높으므로 자전거 운행안전 및 보호장구 착용에 대한 내용을 교육에 추가
- 도로교통공단의 청소년용 교통안전 교육교재 활용 및 각 학교별 특성에 맞춘 교통안전교육교재 개발(각 학교 주요 통학로별 안전사항 등을 연구용역을 통하여 마련)
- 부여경찰서, 교통안전공단, 도로교통공단의 강사 파견으로 전문적 교육 실시

○ 교육내용

- 주요 교통사고 사례 시청각 교육
- 주요 통학 중 교통사고의 원인 및 형태
- 자전거 및 이륜차의 안전운행
- 이륜차 운전면허 취득 등

(3) 교통안전 사회교육

○ 기관·단체·기업체 소속직원, 군인, 노인단체 및 녹색어머니회 등 청소년·성인을 대상으로 교통안전교육을 실시

<표 6-12> 교통안전 사회교육내용

기간/단체, 기업체 등 교육	노인단체 교육	녹색어머니 교육
• 교통사고 통계 • 교통도덕 • 교통법령 • 음주운전금지 • 휴대폰 사용의 위험성 • 자동차 점검 • 시청각 교육	• 노인 교통사고 유형 • 대중교통의 안전한 이용 방법 • 보행과 도로횡단 방법 • 시청각 교육	• 사고예방을 위한 어머니 역할 • 어린이 교통안전 지도방법 • 교통법규 및 질서의식 • 시청각 교육

주: 도로교통공단 대전충남지부

<표 6-13> 교통안전 사회교육 추진(2011년)

구분	계	정부기관 및 단체	기업체	운수업체	군부대	민방위	노인 단체	녹색 어머니	청소년	교사 교육
인원	293,229	7,500	7,424	1,000	16,945	6,576	2,284	1,477	247,223	2,800

주: 도로교통공단 대전충남지부

(4) 노인 교통안전교육

○ 교육대상 : 고령자(시기/연중)

○ 교육기관 : 경찰서, 도로교통공단 등

○ 교육방법

- 노인회에 교통안전 교육자료 배포
- 노인정, 노인복지회관 등에 찾아가는 교통안전 교육 실시(방문교육, 강사 파견 활용)
- 고령운전자표시 스티커, 고령자 형광 안전모, 야광지팡이 등 배포, 마크를 제작 무료 배부, 캠페인 유인물 등을 통한 실버스티커 홍보

○ 교육내용

- 노인 교통사고 유형, 대중교통의 안전한 이용방법, 안전한 보행과 도로횡단 방법, 연령을 감안한 안전운전 방법, 교차로 통행방법 및 핸들조작 방법

<그림 6-34> 노인 교통안전교육용 일러스트 사례(교통안전공단)

(5) 운수업체 교통안전교육

▌사업용 자동차 운전자에 대한 교통안전교육과 운전정밀검사

○ 사업용자동차 운전자 교통안전교육

- 교육대상 : 신규 채용자 교육으로 20시간 이상 운수종사자
- 교육기관 : 교통안전공단
- 교육내용 : 자동차운수사업법령, 도로교통관계법령, 서비스교육, 교통안전수칙, 응급처치 방법, 기타 안내업무 등

▌사업용자동차 운전자 운전정밀검사

- 교육대상 : 여객자동차운수사업법 및 화물자동차운수사업법에 의한 사업용자동차 운전자
- 교육기관 : 교통안전공단

- 검사종류 : 신규검사와 특별검사로 분류
- 검사항목 : 기기검사(속도예측, 거리지각, 야간시력 등), 필기검사(인지능력, 지각성향, 인성검사)등으로 구분됨

▌운송사업자 대한 교육

○ 교육대상 : 운수업체 최고경영자로 버스·택시·화물 등 3개 업종별 순회교육

○ 교육기관 : 교통안전공단

○ 교육내용 : 운행기록계 분석 및 활용기법에 대한 강의와 토의

▌교통안전담당자 교육

○ 대 상 : 운수업체 및 자동차관리 담당공무원의 교통안전담당자 등을 대상

○ 목 적 : 전문적인 교통안전 실무능력을 향상, 효율적인 교통안전관리 도모, 사업용 자동차 교통사고 예방

○ 내 용 : 자동차관리담당(관계법령 및 실무교육), 운수업체 교통안전

3) 추진 방향

(1) 연령대/계층별 교육

▌어린이

○ 교육 내용 : 비신호 횡단보도 건너기, 교통안전표지판, 통학버스 승하차

○ 교육 방법 : 체험형 교육 확대(어린이 교통공원), 교육 동영상 활용(공단)

○ 교육 기관 : 경찰서, 교육청. 교통안전 전문기관, 시민단체 등

▌청소년

○ 교육 내용

- 자전거 및 이륜차 안전운행 방법, 보호장비 착용의 중요성, 사고의 위험성 등,
- 교통질서의식 함양(타인 배려 의식 고취)

○ 교육 방법 : 사고의 위험성 위주의 교육 동영상 활용

▌일반 군민

○ 교육 내용

- 노약자 배려 운전 의식 함양(생애주기적 관점)
- 교통 법규 준수의 중요성 인식(음주, 정지선 준수, 안전벨트 착용, 불법주정차)

- 교통안전 시설물에 대한 이해 및 통과 요령
- 부여군 사고 유형별 사고 다발 지역 안내

○ 교육 방법 : 교육 책자 제작 배포, 홍보 활동과 연계

▌고령자

○ 교육 내용

- 고령운전자의 신체적 변화 인식
- 고령보행자의 보행습관 개선
- 교통사고의 위험성 및 심각도 주지

○ 교육 방법 : 마을별 순회식 교육, 신체변화와 사고위험성 위주의 교육 동영상, 교통안전 장비 보급과 함께 병행

▌운수업체

○ 교육 내용

- 운전 습관 개선
- 승객 승하차 안전
- 교통 법규 준수의 중요성 인식(과속, 불법 정차)

○ 교육 방법 : 충남교통연수원 교육, 체험 교육

(2) 중점 교육

○ 부여군의 경우 이미 초고령화 사회이며, 고령자의 사고가 증가 하고 있음

○ 특히, 고령 보행자 많고 이륜차, 자전거, 사발이 등을 통해 이동하다가 발생하는 사고가 지속적으로 발생하고 있어 대책이 필요

○ 이륜차, 자전거, 사발이에 대한 법률적 지식은 매우 부족한 상황으로 이와 관련한 교육이 필요

▌고령보행자 교육

○ 고령 보행자의 사고의 경우 대부분 상가, 시장, 병원 등이 밀집한 부여읍 내 지역에서 발생 하고 있음

○ 고령 보행자 사고 밀집지역을 직접 방문하여 1:1 안전교육 실시하고 보호장비 지급, 홍보활동과 병행하여 적극적인 교육 활동을 펼쳐야 함

○ 교육 내용 : 무단횡단 사고의 위험성 및 비신호 횡단보도 통행요령

○ 교육 방법 : 1:1 면접 방식

▌이륜차, 사발이, 자전거 고령 운전자 교육

○ 부여읍 지역은 이륜차와 자전거, 사륜오토바이의 통행이 빈번하게 나타나고 있으며, 교통사고도 지속적으로 발생하고 있음

○ 사륜오토바이의 경우 「도로교통법」 개정으로 사륜오토바이 운행을 위해 면허를 취득해야함에 따라 면허취득 안내교육을 비롯하여, 안전한 사륜오토바이 운행을 위해 운전자를 대상으로 안전장구 착용, 교통신호 지키기, 보행자 보호 등의 교육활동을 전개해야 함

○ 2012년 이륜자동차 책임보험 가입 및 사용신고제도가 의무화되었으나 아직도 많은 50cc 미만의 이륜오토바이에 대하여 사용신고를 하지 않고 사용 중이거나 책임보험 미가입 상태로 운행되고 있어 사고발생시 피해보상 등의 사회문제가 발생하고 있음

○ 자전거 이용자의 경우 횡단보도 통과시 자전거를 타고 통과하는 경우가 대부분이며, 무단횡단도 빈번히 발생하고 있음

○ 교육내용

- 사륜오토바이 면허 취득
- 이륜자동차 책임보험 가입 및 사용신고제도
- 자전거 통행 방법

○ 교육 방법 : 교육 책자 제작 배포, 홍보 활동과 연계

3. 세부추진과제 4-3 불법 주·정차 근절대책 수립 및 단속 강화

1) 추진 배경 및 필요성

- ○ 교차로 특히 횡단보도 주변, U턴 구역, 스쿨존 주변, 버스정류장주변, 보행자 통행로, 차량 유출·입부 주변에 대한 불법 주·정차는 도로를 원활한 흐름에도 악영향을 미치며, 불법 주·정차로 운전자 및 보행자의 시야확보가 곤란하게 하여 차량 간의 사고뿐만 아니라 보행자사고가 빈번하게 발생함
- ○ 부여군의 경우 지속적인 불법주정차 단속에도 불구하고 불법 주·정차가 성행. 특히 차량과 보행자가 빈번하게 이용하는 교차로와 횡단보도 및 그 주변의 불법 주·정차는 운전자의 시야를 제한하여 사고위험성을 증가시킴
- ○ 무질서한 주·정차 정비 및 교통사고 예방을 위해 단속원이 전체를 직접 단속하기에는 한계가 있어 단속장비를 도입·운영할 필요가 있음

이면도로 유출입부에 설치된 주차면	횡단보도 주변 불법 주·정차
교차로 주변 불법 주·정차	간선도로 내 이중 주차

<그림 6-35> 부여군 불법 주정차 현황

2) 추진 사례 및 효과

○ 주·정차 특별관리구역을 지정하여 관리하는 경우, 도로상의 시거장애요인을 제거하는 것이며, 이 경우 보행자교통사고·접근로·회전충돌사고가 크게 감소하여 전체적으로 30～50% 교통사고 감소효과 발생되는 것으로 분석됨[1)]

○ 서초구 불법주정차 무인단속시스템의 설치효과를 분석한 결과, 1일 불법 주·정차차량이 약 52%감소하였으며, 단속시스템이 집중적으로 설치된 구간의 경우는 최대 71%까지 감소한 것으로 나타남[2)]

3) 추진 방향

○ 부여군의 주차시설은 건축주의 간섭이 없이 편하게 주·정차할 수 있는 공영주차시설이 부족하고 군에서 정한 주·정차금지구역은 대부분 지정범위가 너무 넓어 선택적이고 효과적인 관리가 어려움. 따라서 도로교통법에서 법으로 주·정차를 금지하는 교통사고 위험성이 큰 지점을 중심으로 집중 관리함

– 주·정차 특별관리구역 : ① 횡단보도로부터 10미터 이내의 곳, ② 교차로의 가장자리 또는 도로의 모퉁이로부터 5미터 이내의 곳, ③ 버스 정류장 표지 또는 노면표시로부터 10미터 이내의 곳, ④ 교통사고가 잦은 곳 주변, ⑤ 어린이 및 노인보호구역 횡단로 주변, ⑥ 보도와 차도가 구분된 도로의 보도주차, ⑦ 불법주정차로 보행동선 단절 유발 불법주차, ⑧ U턴 구역 및 가·감속차로

○ 주·정차금지 특별관리구역으로 설정된 지역에서는 다음과 같은 대책을 추진

– 고정식(CCTV) 및 이동식(차량탑재) 불법 주·정차 단속카메라를 집중배치

– 5분내 견인 조치하는 등 상시 감시체계 유지

○ 불법 주·정차에 대한 시민들의 저항 감소 및 준법을 유도하기 위해 현수막 설치, 캠페인 및 홍보 자료 배포

○ 상습 불법 주·정차로 인한 교통정체 유발구간 및 지점과 교통사고 위험지역에 불법주·정차 단속 CCTV를 설치하고, 단속CCTV가 설치되지 않은 지점은 단속원이 직접 단속하거나 주행형 단속장비를 차량에 장착하여 단속함

○ 고정식 단속장비의 효과를 높일 수 있도록 교차로 교통법규 위반(과속, 신호위반, 교차로 통행방법 위반 등)을 단속할 수 있는 다기능 단속장비 도입과 이를 순찰차량에 탑재하여 상시 단속 가능한 탑재형 단속장비를 도입함

---

1) 국토교통부 등, 교통사고 사상자 절반줄이기 종합계획, 2008.7, p72

2) 이정수·이청원, 무인 자동 주차 단속시스템의 효과평가 : 서초구 설치사례를 중심으로, 서울도시연구, 2007.9

4. 세부추진과제 4-4 음주운전 근절 대책

1) 추진 배경 및 필요성

○ 최근 5년간 음주운전으로 인한 교통사고는 연평균 37.2건이 발생하였으며 연평균 6.1% 증가추세에 있음

○ 지속적인 발생건수 증가와 함께 년간 1~2명씩 사망자가 발생하고 있으며, 중상자 수도 연평균 9.3% 증가 추세에 있음

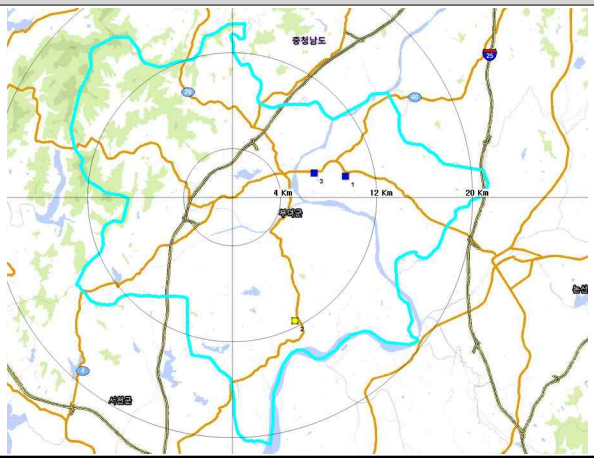
○ 음주운전발생빈도가 높은 지점, 상업지역 진·출입 도로상에서 사망사고의 가능성 높은 지점을 선정하여 집중적·주기적으로 음주단속 실시, 음주운전으로 인한 사고 위험성, 피해 심각성 등에 대한 홍보강화로 음주운전 Zero화 유도

2) 추진 방향

○ 음주운전자 근절을 위한 불특정지역에 대한 집중단속

○ 음주운전자 근절을 위한 TV·라디오 등 대중매체를 이용한 홍보 강화

○ 지난 3년간 음주운전으로 인해 사망사고가 발생한 지점을 중심으로 집중 단속 시행 및 강화

음주운전 사망사고 발생지점	
	① 부여읍 가탑리 가탑교차로 앞 노상 ② 부여군 임천면 옆 제방 ③ 부여읍 대한지적공사 앞

<그림 6-36> 음주운전 사망사고 발생지점(2010~2012)

제7장 연차별 세부추진계획 및 투자계획

제1절 부여군 재정 규모 및 분야별 투자사업 전망

제2절 사업 우선순위 선정

제3절 투자소요비용 산출

제4절 재원조달 방안

제7장 연차별 세부추진계획 및 투자계획

제1절 부여군 재정 규모 및 분야별 투자사업 전망

1. 재정현황

○ 부여군 재정('12.1)은 일반회계 352,400백만원, 특별회계 28,900백만원으로 총 381,300백만원 규모로 재정자립도는 14.4% 수준임

<표 7-1> 부여군 재정현황

(단위 : 백만원, %)

구분	지방재정	점유율
일반회계	352,400	92.4
특별회계	28,900	7.6
합계	381,300	100.0

자료: 2012~2016년 부여군 중기지방재정계획, 2012

2. 재정규모 전망

1) 재정규모 전망

○ 부여군 재정전망은 「2012~2016년 부여군 중기지방재정계획, 2012」를 기초로 장래 재정규모를 추정함

○ 본 계획의 목표연도 2012~2016년의 부여군 총 세입은 2,365,349백만원, 세출은 2,361,748백만원으로 전망됨

<표 7-2> 부여군 세입·세출규모 전망

(단위 : 백만원, %)

구분		합 계	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증감률
세입	계	2,365,349	449,880	457,173	472,053	485,943	500,300	2.7
	일반회계	2,207,326	417,117	428,438	441,155	454,338	466,278	2.8
	특별회계	158,023	32,763	28,735	30,898	31,605	34,022	0.9
세출		2,361,748	446,279	457,172	472,052	485,943	500,302	2.9

자료 : 2012~2016년 부여군 중기지방재정계획, 2012

3. 분야별 투자사업 전망

○ 부여군이 본 계획의 목표연도(2012년~2016년) 내에 투자하는 총규모는 2,361,748백만원으로 연평균 3.9%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

○ 수송 및 교통부문은 138,208백만원으로 전체의 5.9%를 차지하며, 연평균 28.6%의 증가율을 보일 것으로 전망됨

<표 7-3> 투자사업비 규모

(단위 : 백만원, %)

구분	구성비	계	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증감률
계	100.0	2,361,748	446,279	457,172	472,052	485,943	500,302	2.9
일반공공행정	3.1	74,268	14,303	14,370	14,815	15,073	15,707	2.4
공공질서안전	0.3	6,207	1,183	1,047	1,171	1,296	1,510	6.3
교육	0.6	14,531	3,050	2,625	2,877	2,930	3,049	0.0
문화 및 관광	9.9	234,580	52,454	43,197	50,138	46,300	42,491	-5.1
환경보호	14.7	346,011	74,817	70,351	68,235	64,369	68,239	-2.3
사회복지	17.5	412,893	81,641	80,925	83,892	83,402	83,033	0.4
보건	2.5	59,534	11,452	11,509	11,856	12,245	12,472	2.2
농림해양수산	20.6	485,595	85,223	94,996	99,638	101,591	104,147	5.1
산업중소기업	1.7	39,894	6,838	6,514	5,247	9,160	12,135	15.4
수송 및 교통	5.9	138,208	12,844	29,277	28,770	32,143	35,174	28.6
국토 및 지역개발	10.0	235,505	45,476	41,832	42,580	51,802	53,815	4.3
예비비	1.1	25,826	5,826	5,000	5,000	5,000	5,000	-3.8
행정운영경비	12.2	288,696	51,172	55,529	57,833	60,632	63,530	5.6

자료 : 2012~2016년 부여군 중기지방재정계획, 2012

○ 수송 및 교통부문의 투자계획은 도로와 대중교통·물류 부문에 138,208백만원의 투자계획이 수립됨

○ 도로 부문은 89,474백만원으로 64.7%, 대중교통·물류 부문은 48,734백만원으로 35.3%로 전망됨

<표 7-4> 수송·교통부문 투자계획

(단위 : 백만원, %)

구분	점유율	합계	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증감률
계	100.0	138,208	12,844	29,277	28,770	32,143	35,174	28.6
도로	64.7	89,474	3,208	19,155	19,128	22,414	25,569	68.0
대중교통·물류기타	35.3	48,734	9,636	10,122	9,642	9,729	9,605	-0.1

자료 : 2012~2016년 부여군 중기지방재정계획, 2012

제2절 사업 우선순위 선정

1. 교통안전사업 분류

○ 부여군 교통사고 발생추이 및 원인분석에 따른 교통안전사업을 세부적으로 추진하기 위하여 교통안전사업을 분류하였음

<표 7-5> 교통안전 사업의 분류

분야	단위사업 (추진과제)	분야	단위사업 (추진과제)
안전한 도로 인프라 구축	• 교통사고 누적지점 개선 • 교차로 안전성 강화 • 도로안전시설 설치 확대 • 보행자 친화형 교통안전시설 확대 • 보행자우선구역 지정 및 확대 • 건설기계 및 농기계 안전정치 보급	교통약자 보호강화	• 어린이 보호구역 시설 확충 및 정비 • 노인 보호구역 개선 • 고령 운전자 실버마크 부착 지원 • 교통안전 보호장구 보급 지원
운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축	• 안전운전 및 에코 드라이빙 체험교육 지원	교통문화 선진화	• 교통문화 수준 향상 • 교통안전 교육확대 • 불법 주·정차 근절대책 수립 및 단속강화 • 음주운전 근절 대책

2. 투자우선순위 선정의 기본방향

○ 교통사고에 대한 대책수립을 위해서는 교통안전사업에 소요되는 예산확보가 중요한 문제로 대두될 것으로 예상되므로, 부여군의 지방재정자립도 향상 및 재원 건전성 확보가 필요하며, 시민들의 교통안전을 위해 교통안전사업에 적극적인 재정지출을 위한 인식의 전환이 요구됨

○ 기존 교통안전 시설 및 장비와 관리에 대한 효율성을 제고하여 소모적이거나 낭비성 예산이 되지 않도록 점검에 만전을 기해야 할 것임

○ 시민들의 의식제고와 홍보·캠페인 등에 적극적인 예산을 편성하고 선진 프로그램 등을 도입하여 시민들이 참여하여 교통안전 문제를 주체적으로 개선하는 분위기 조성이 필요함

○ 교통안전사업에 대한 투자액은 부여군이 주도적으로 확보하도록 하며, 확보에 대한 구체적인 계획과 방안을 수립해야 할 것임

○ 역점사업에 대해서는 충청남도와 국토교통부와의 긴밀한 협조체계를 구축하여 재정적 지원을 받을 수 있는 방안을 강구해야 할 것임

3. 투자우선순위 선정기준

○ 투자우선순위는 자체적으로 평가위원을 선정하고 사업별 평점을 부여하여 결정할 수 있으며, 교통안전사업의 시행을 통해 얻을 수 있는 교통사고 감소효과, 관련계획과의 연계성 여부, 지역주민의 여론 등 편익·효과의 분석을 통해 투자우선순위 결정을(지역교통안전 투자평가지침, 2009, 국토교통부) 하는 것이 바람직함

○ 투자금액의 적정 산출 및 집행으로 투자대비 효율성 증대도 고려해야 할 것임

○ 단위사업에 대한 평가가 반드시 이루어지도록 평가 지침 및 가이드라인을 제시하여 이에 대한 반영여부도 고려해야함

4. 투자우선순위선정

○ 위험도로구조 개선사업, 어린이보호구역 개선사업, 노인보호구역 개선사업 등 연차별 지속사업의 경우 추진 계획에 의거 연차별로 배분하였으며 부여군에 최우선적으로 투자되어야 할 사업은 다음과 같으며 소요예산은 715백만원(군비 505백만원)으로 추정됨

<표 7-6> 투자운선순위

사 업 명	내용	우선대상사업지	소요사업비 (백만원)
교통사고 누적지점 개선*	특정장소, 특정유형 구간에 사고가 집중해서 발생하는 경향이 있으므로 사고요인 분석을 통한 개선대책 수립	부여시외버스터미널사거리 등 6개소	200 (국비/군비)
도로안전시설 설치 확대	야간 횡단보도 사망사고 발생지점 및 보행자 교통사고 잦은 지점에 우선하여 횡단보도 전용 야간투광기 등 집중조명시설 설치	부여읍 석목리 석목슈퍼 앞 노상 등 6개 지점	285 (군비)
어린이보호구역 개선사업*	끊임없는 시설개선으로 인하여 사고율이 감소하고 있으나 지속적인 투자로 어린이 교통사망사고 Zero화 유도	백제초등학교 등 25개소	220(국비/군비)
노인보호구역 개선사업	속도제한 30km/h 하향조정, 노인보호구역 안내표지, 도로반사경, 과속방지시설, 미끄럼방지시설, 방호울타리, 보도턱 낮춤 등의 설치 및 지속적인 정비가	고령보행자사고다발지역 2개 지점	10 (군비)
계			715

참조: (*)표기사업은 국가균형발전특별회계에서 지원 가능한 사업임

제3절 투자소요비용 산출

○ 부여군 투자계획은 부여군 교통안전시행계획 5년간 투자실적과 중기재정계획(2010~2015년)을 기초로 산정함

<표 7-7> 부여군 연차별 교통안전사업 투자계획

(단위 : 백만원)

사업내용	2015	2016	총계	비고
합 계	**415**	**460**	**875**	
1. 안전한 도로 인프라 구축	**245**	**310**	**555**	
1-1 교통사고 누적지점 개선	100	100	200	
1-2 교차로 안전성 강화	-	30	30	
1-3 도로안전시설 설치 확대	110	175	285	
• 충격흡수시설 확충	90	120	210	
• 방호울타리	-	50	50	
• 야간시선유도시설 확충	-	5	5	
• 2+1 차로 도입	20		20	
1-4 보행자 친화형 교통안전시설 확대	30		30	
• 횡단보도 집중조명시설 확충	30		30	
• 길어깨 확폭 및 보도 확충	-	-	-	미계상 (도로사업)
1-5 보행자우선구역 지정 및 확대	5	5	10	
1-6 건설기계 및 농기계 안전장치 보급	140	120	260	
2. 교통약자 보호강화	**20**		**20**	
2-1 어린이 보호구역 시설 확충 및 정비	110	110	220	
2-2 노인 보호구역 개선	5	5	10	
2-3 고령 운전자 실버마크 부착 시행	5	5	10	
2-4 교통안전 보호장구 보급 지원	10	10	20	
3. 운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축	**10**	**10**	**20**	
3-1 안전운전 및 에코 드라이빙 체험교육 지원	20	20	40	
4. 교통문화 선진화	**5**	**5**	**10**	
4-1 교통문화 수준 향상	5	5	10	
4-2 교통안전 교육확대	5	5	10	
4-3 불법 주·정차 근절대책 수립 및 단속 강화	5	5	10	
4-4 음주운전 근절 대책	10	10	20	

제4절 재원조달 방안

○ 본 계획에서 목표연도인 2016년까지 소요되는 재원은 총 875백만원 수준으로 예상되며, 이중 군비에 해당되는 금액이 575백만원 정도로 수송 및 교통 부문의 투자계획 67,317백만원(=2015년 32,143백만원 + 2016년 35,174백만원)의 1.3% 수준에 해당되는 규모임

– 본 계획에서는 도로사업에 포함되는 길어깨 확폭 및 보도확폭에 대한 예산은 미포함

○ 따라서, 부여군 수송·교통분야 투자계획의 재원규모와 비교하여 볼 때 재원조달이 가능할 것으로 판단됨

○ 교통사고 누적지점 개선, 교차로 안전도 개선사업(회전교차로), 어린이보호구역 개선사업과 관련된 총 투자예산 420백만원 중 50%인 210백만원은 국가균형발전특별회계에서 국비지원 가능

<표 7-8> 국비지원가능 사업

사 업 명	내용	우선대상사업지	소요사업비 (백만원)
교통사고 누적지점 개선*	특정장소, 특정유형 구간에 사고가 집중해서 발생 경향이 있으므로 사고요인 분석을 통한 개선대책 수립	부여시외버스터미널사거리 등 6개소	200 (국비/군비)
어린이보호구역 개선*	끊임없는 시설개선으로 인하여 사고율이 감소하고 있으나 지속적인 투자로 어린이 교통사망사고 Zero화 유도	백제초등학교 등 25개소	220 (국비/군비)
계			420

주 : 국비 50%, 군비50% 지원가능(국가균형발전특별회계)

○ 교통안전계정의 신설 필요성

– 범정부 차원에서 추진하고 있는 교통사고 사상자 절반 줄이기의 효과를 거두기 위해서는 자특회계의 부활 또는 교특회계안의 별도의 교통안전계정을 신설하여 교통안전 투자에 소요되는 비용을 지방에 교부하는 등 안정적인 예산의 뒷받침이 수반되어야 지방의 특수성을 고려한 우선순위에 따른 투자가 가능해지고 기존의 국비매칭으로 인한 재정 투자의 제약을 해소함

– 기존의 도로 기능을 우선시하여 이동성 등 차량소통 위주의 시설 투자에서 보행환경개선 등 교통약자를 고려한 보행자 위주의 교통정책방향으로 전환되고 있는 만큼 정책적 우선순위를 고려하여 교통안전에 대한 투자규모와 비율을 점진적으로 증대할 필요성이 대두되고 있음

부록 부여군 교통안전심의위원회 심의결과

제2차(2012~2016) 부여군 교통안전 기본계획 심의

○ 심의근거 : 교통안전법 제17조 및 부여군 교통안전대책위원회 운영규칙

○ 심의방법 : 서면 심의

○ 심의기간 : '14. 7.21. ~ 8. 8.(19일간)

직위	성명	심의 결과	참고
		의견 / 서명	
위원장	이용우	원안 채택	
부위원장	최문락	**원안 채택**	심의의견 붙임
위원	이재진	**원안 채택**	심의의견 붙임
위원	이기운	**원안 채택**	심의의견 붙임
위원	김열수	**원안 채택**	심의의견 붙임
위원	이선우	의견 없음	
위원	신경희	**원안 채택**	심의의견 붙임
위원	진기영	**원안 채택**	심의의견 붙임
위원	최승열	**원안 채택**	심의의견 붙임
위원	최철근	**원안 채택**	심의의견 붙임
위원	이종도	**원안 채택**	심의의견 붙임
위원	김용문	**원안 채택**	심의의견 붙임
위원	김정일	의견 없음	
위원	하현식	**원안 채택**	심의의견 붙임

붙임 제2차 부여군 교통안전기본계획 최종보고서

제2차 부여군 교통안전 기본계획 심의결과

○ 과업명 : 제2차 부여군 교통안전 기본계획(안)
○ 심의기간 : 2014. 7. 21.~ 8. 8.(19일간)
○ 의결사항 : 본 심의 안건을(원안채택, 조건부채택)하는 것으로 의결함.
○ 검토의견

원안대로 채택 의결함

위와 같이 부여군 교통안전심의위원회 서면심의 결과를 제출합니다.

2014. . .

부여군 교통안전심의위원 : 최 [illegible] 서명

부여군 교통안전심의위원회 위원장 귀하

제2차 부여군 교통안전 기본계획 심의결과

○ 과업명 : 제2차 부여군 교통안전 기본계획(안)
○ 심의기간 : 2014. 7. 21.~ 8. 8.(19일간)
○ 의결사항 : 본 심의 안건을(원안채택, 조건부채택)하는 것으로 의결함.
○ 검토의견

원안 채택.

위와 같이 부여군 교통안전심의위원회 서면심의 결과를 제출합니다.

2014. . .

부여군 교통안전심의위원 : 이 재 진 (서명)

부여군 교통안전심의위원회 위원장 귀하

제2차 부여군 교통안전 기본계획 심의결과

○ 과업명 : 제2차 부여군 교통안전 기본계획(안)
○ 심의기간 : 2014. 7. 21.~ 8. 8.(19일간)
○ 의결사항 : 본 심의 안건을(원안채택, 조건부채택)하는 것으로 의결함.
○ 검토의견

원안채택

위와 같이 부여군 교통안전심의위원회 서면심의 결과를 제출합니다.

2014. 8 . .

부여군 교통안전심의위원 : 이 기 [illegible] 서명

부여군 교통안전심의위원회 위원장 귀하

제2차 부여군 교통안전 기본계획 심의결과

○ 과업명 : 제2차 부여군 교통안전 기본계획(안)
○ 심의기간 : 2014. 7. 21.~ 8. 8.(19일간)
○ 의결사항 : 본 심의 안건을(원안채택, 조건부채택)하는 것으로 의결함.
○ 검토의견

원안채택

위와 같이 부여군 교통안전심의위원회 서면심의 결과를 제출합니다.

2014. 8. .

부여군 교통안전심의위원 : 김연수 (서명)

부여군 교통안전심의위원회 위원장 귀하

제2차 부여군 교통안전 기본계획 심의결과

○ 과업명 : 제2차 부여군 교통안전 기본계획(안)
○ 심의기간 : 2014. 7. 21.~ 8. 8.(19일간)
○ 의결사항 : 본 심의 안건을(원안채택, 조건부채택)하는 것으로 의결함.
○ 검토의견

계획(안)대로 채택되기를 희망함.

위와 같이 부여군 교통안전심의위원회 서면심의 결과를 제출합니다.

2014. 8. 5.

부여군 교통안전심의위원 : 서명희 서명생략

부여군 교통안전심의위원회 위원장 귀하

제2차 부여군 교통안전 기본계획 심의결과

0. 과업명 : 제2차 부여군 교통안전 기본계획(안)
0. 심의기간 : 2014. 7. 21. ~ 8. 8.(19일간)
0. 의결사항 : 본 심의 안건을(원안채택, 조건부채택)하는 것으로 의결함.
0. 검토의견
   위 본건에 대하여 검토한바 원안채택을 의결코져합니다.

위와 같이 부여군 교통안전심의위원회 서면심의 결과를 제출합니다.

2014. 8 . .

부여군 교통안전심의위원 : 최 철 근

부여군 교통안전심의위원회 위원장 귀하

제2차 부여군 교통안전 기본계획 심의결과

○ 과업명 : 제2차 부여군 교통안전 기본계획(안)
○ 심의기간 : 2014. 7. 21.~ 8. 8.(19일간)
○ 의결사항 : 본 심의 안건을(원안채택, 조건부채택)하는 것으로 의결함.
○ 검토의견

* 이견 사항 없음

위와 같이 부여군 교통안전심의위원회 서면심의 결과를 제출합니다.

2014. 8. 8.

부여군 교통안전심의위원 [illegible] 서명

부여군 교통안전심의위원회 위원장 귀하

제2차 부여군 교통안전 기본계획 심의결과

○ 과업명 : 제2차 부여군 교통안전 기본계획(안)
○ 심의기간 : 2014. 7. 21.~ 8. 8.(19일간)
○ 의결사항 : 본 심의 안건을(원안채택, 조건부채택)하는 것으로 의결함.
○ 검토의견

ㅇ. 원안 채택.
ㅇ. 시내권 사고 예방책 (중앙물리대 참고)
ㅇ. 육교 보다 행단 보도 설치 참고

위와 같이 부여군 교통안전심의위원회 서면심의 결과를 제출합니다.

2014. 8. 4.

부여군 교통안전심의위원 : 차현식 서명

부여군 교통안전심의위원회 위원장 귀하

참여 연구진

발 주 기 관	: 부여군
수 행 기 관	: 충남발전연구원
연 구 기 간	: 2014. 2 ~ 2014. 7

총괄연구책임	김원철	충남발전연구원 책임연구원
참여연구진	김형철	충남발전연구원 책임연구원
	유준일	충남발전연구원 연구원