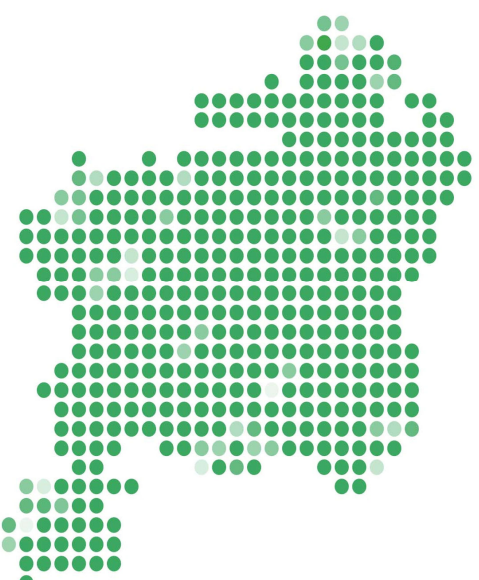


2012 ~ 2016

제2차 청양군 교통안전 기본계획

2013. 8



제2차 청양군 교통안전 기본계획 (2012~2016)

2013. 8



제 출 문

청양군수 귀하

본 보고서를 “제2차 청양군 교통안전 기본계획” 연구
용역의 성과품으로 제출합니다.

2013년 8월

충남발전연구원
원장 강 현 수

목 차

제 1장 과업의 개요	1
① 과업의 배경 및 목적	3
1. 과업의 배경	3
2. 과업의 목적	3
② 과업의 범위	4
1. 공간적 범위	4
2. 시간적 범위	5
3. 내용적 범위	5
③ 계획의 수립절차	6
1. 법적근거	6
2. 수행과정	6
제 2장 일반현황 및 관련계획 검토	7
① 일반 현황	9
1. 인구 및 가구 현황	9
2. 자동차등록대수 현황	12
3. 도로연장 현황	13
4. 교통망체계 현황	14
② 관련계획 검토	15
1. 제7차 국가교통안전기본계획(2012~2016)	15
2. 교통사고 사상자 절반 줄이기 종합시행계획(2008년~2012년)	18
3. 제3차 충청남도 종합계획 수정계획(2008년~2020년)	19
4. 제2차 충청남도 교통안전기본계획(2012년~2016년)	22
제 3장 추진성과 분석 및 안전수준분석	25
① 교통안전정책 추진실적	27
1. 교통안전정책 목표	27
2. 연도별 교통안전정책 추진실적	28
② 교통안전정책 추진성과 분석	31
③ 청양군 교통안전 수준 분석	32
제 4장 추진성과 분석 및 안전수준분석	41
① 교통사고 발생 현황	43
1. 교통사고 발생 현황	43

② 유형별 교통사고 발생 현황 및 추이	45
1. 유형별 교통사고 현황 및 추이	45
2. 법규위반별 교통사고 현황	52
3. 음주운전 교통사고 현황	54
4. 차종별 교통사고 현황	56
5. 교통약자 교통사고 현황	58
6. 도로종류별 교통사고 현황	61
7. 도로형태별 교통사고 현황	62
8. 발생 시기별 교통사고 현황	64
9. 기상상태별 교통사고 추세	66
10. 타 지역 거주자 교통사고 추세	67
③ 사고누적지점 및 구간 사고원인 분석	68
1. 선정기준	68
2. 사고누적지점 및 구간 선정결과	69
④ 운수업체 교통사고 발생현황	79
1. 관내운수업체 현황	79
2. 운수업종별 교통사고발생 현황	79

제 5장 교통안전정책목표 81

① 충청남도 교통안전 정책목표	83
1. 비전 및 정책 목표	83
2. 추진전략	83
② 청양군 교통안전 정책목표	85
1. 목표 설정방법	85
2. 교통사고 감소 목표	86
3. 비전 및 정책목표	88
4. 추진전략	89

제 6장 교통안전정책목표 91

① 부문별 계획 수립방향	93
1. 기본방향	93
2. 중점 추진과제 설정	93
② 안전한 도로 인프라 구축	95
1. 세부추진과제 I - 교통사고 누적지점 개선	95
2. 세부 추진과제 II - 교차로 안전도 개선	97
3. 세부 추진과제 III - 길어깨 확폭 및 보도 확충	99
4. 세부 추진과제 VI - 도로안전시설 설치 확대	100
5. 세부 추진과제 VI - 위험도로 구조개선 개선사업	104
6. 세부 추진과제 VI- 회전교차로 도입	105

③ 교통약자 보호강화	108
1. 세부추진과제 I - 어린이 보호구역 개선	108
2. 세부추진과제 II - 노인 보호구역 개선	109
3. 세부추진과제 III - 고령운전자 실버마크 부착	111
4. 세부추진과제 IV - 교통안전 보호장구 보급 지원	112
5. 세부추진과제 V - 교통안전 교육 확대	113
6. 세부추진과제 VI - 보행우선구역 지정 및 확대	118
④ 운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축	121
1. 세부추진과제 I - 디지털 운행기록계 장착 지원	121
2. 세부추진과제 II - 안전운전 및 예코 드라이빙 체험교육 지원	123
⑤ 교통문화 선진화	126
1. 세부추진과제 I - 불법 주·정차 근절대책 수립 및 단속 강화	126
2. 세부추진과제 II - 교통안전 홍보 및 캠페인 강화	128
3. 세부추진과제 III - 건설기계 및 농기계 안전장치 보급	129
4. 세부추진과제 IV - 음주운전 근절대책 수립	130
 제 7장 연차별 세부추진계획 및 투자계획	131
① 사업 우선순위 선정	133
1. 교통안전사업의 분류기준	133
2. 교통안전사업 분류	134
3. 투자우선순위 선정의 기본방향	135
4. 투자우선순위 선정기준	135
5. 투자우선순위 선정	135
② 투자소요비용 산출	137
③ 재원조달 방안	138

〈표 차례〉

[표 II-1] 지난 5년간 인구추세	9
[표 II-2] 청양군 연령대별 인구변화 추이	10
[표 II-3] 청양군 읍면별 인구수	11
[표 II-4] 인접 시군별 세대수 추이	11
[표 II-5] 자동차등록대수	12
[표 II-6] 차종별 자동차등록대수 현황	12
[표 II-7] 도로연장현황	13
[표 II-8] 도로종류별 연장현황	13
[표 II-9] 도내 도로교통 관련계획	20
[표 II-10] 충청남도 계획지표별 교통사고 감소 목표	23
[표 III-1] 제1차 청양군 교통안전기본계획 비전 및 정책 목표	27
[표 III-2] 2009년도 교통안전정책 추진실적	28
[표 III-3] 2010년도 교통안전정책 추진실적	29
[표 III-4] 2011년도 교통안전정책 추진실적	30
[표 III-5] 최근 3년간 청양군 사망자수 감소목표(2009년~2011년)	31
[표 III-6] 최근 3년간 청양군 사망자수(2009년~2011년)	31
[표 III-7] 최근 청양군 교통사고 발생건수 및 사상자 현황(2009년~2011년)	31
[표 III-8] 청양군 교통안전수준(교통사고건수 기준)	32
[표 III-9] 충남 시·군별 교통사고 발생건수 추이(노출지수 적용)	33
[표 III-10] 청양군 교통안전수준(사망자수 기준)	34
[표 III-11] 충남 시·군별 교통사고 사망자수 발생 추이(노출지수 적용)	35
[표 III-12] 청양군 교통안전수준(중상자수 기준)	36
[표 III-13] 충남 시·군별 교통사고 중상자수 발생 추이(노출지수 적용)	37
[표 III-14] 청양군 교통안전수준 분석종합(발생건수 기준)	38
[표 III-15] 청양군 교통안전수준 분석종합(사망자수 기준)	38
[표 III-16] 청양군 교통안전수준 분석종합(중상자수 기준)	38
[표 III-17] 충남 시·군별 교통안전지수 분석결과(2011년 기준)	39
[표 IV-1] 교통사고 발생건수 및 사상자 현황(5개년)	43
[표 IV-2] 읍·면별 교통사고 발생현황	44
[표 IV-3] 유형별 교통사고 비교	45
[표 IV-4] 차대사람 교통사고 현황 및 추이(5개년)	46
[표 IV-5] 읍·면별 차대사람사고 발생 현황(5개년)	47
[표 IV-6] 차대차 교통사고 유형별 현황 및 추이(5개년)	48
[표 IV-7] 읍·면별 차대차 교통사고 발생 현황(5개년)	49
[표 IV-8] 차량단독 교통사고 발생 유형(5개년)	50

[표 IV-9] 읍·면별 차량단독 교통사고 발생 현황(5개년)	51
[표 IV-10] 법규위반별 교통사고 발생 현황(5개년)	52
[표 IV-11] 읍·면별 법규위반 교통사고 발생 현황(5개년)	53
[표 IV-12] 음주운전 교통사고 현황(5개년)	54
[표 IV-13] 읍·면별 음주운전 교통사고 현황(5개년)	55
[표 IV-14] 차종별 교통사고 발생 현황(5개년)	56
[표 IV-15] 읍·면별 차종별 교통사고 발생 현황(5개년)	57
[표 IV-16] 14세 이하 어린이 교통사고 현황(5개년)	58
[표 IV-17] 65세 이상 노인 교통사고 현황(5개년)	59
[표 IV-18] 65세 이상 노인 보행자 교통사고 발생 현황(5개년)	60
[표 IV-19] 65세 이상 노인 운전자 교통사고 발생 현황(5개년)	60
[표 IV-20] 도로종류별 교통사고 현황(5개년)	61
[표 IV-21] 읍·면별 도로종류별 교통사고 발생 현황(5개년)	61
[표 IV-22] 도로형태별 교통사고 현황(5개년)	62
[표 IV-23] 읍·면별 도로형태별 교통사고 발생 현황	63
[표 IV-24] 월별 교통사고 발생 현황(5개년)	64
[표 IV-25] 요일별 교통사고 발생 현황(5개년)	64
[표 IV-26] 지난 5년간 시간대별 교통사고 발생 현황	65
[표 IV-27] 지난 5년간 주·야간 교통사고 발생 현황	66
[표 IV-28] 기상상태별 교통사고 발생 현황(5개년)	67
[표 IV-29] 타 지역 거주자 교통사고 추세(5개년)	67
[표 IV-30] 사고 누적 대상도로 및 구간 선정 기준	68
[표 IV-31] 청양군 교통사고 누적지점	69
[표 IV-32] 업종별 운수업체 현황	79
[표 IV-33] 업종별 사고 발생 현황	79
[표 IV-34] 택시업계 교통사고 발생현황(5개년)	80
[표 IV-35] 버스업계 교통사고 발생현황(5개년)	80
[표 IV-36] 화물업계 교통사고 발생현황(5개년)	80
 [표 V-1] 목표연도(2016년) 교통사고 사망자수 감소 목표	86
[표 V-2] 연도별 사망자수 감소 목표	86
[표 V-3] 세부연도 교통사고 감소 목표	87
[표 V-4] 추진전략 및 추진과제	89
 [표 VI-1] 중점 추진과제 및 세부 추진과제	95
[표 VI-2] 교통사고 누적지점 현황	96
[표 VI-3] 회전교차로 도입 전·후 교통사고 현황 비교	107
[표 VI-4] 회전교차로의 도입 전·후 지체도 비교	107
[표 VI-5] 회전교차로 설치기준	107
[표 VI-6] 청양군 노인·사회복지회관 현황	111
[표 VI-7] 노인 보호구역 지정 절차	111

[표 VI-8] 교통안전 사회교육내용	116
[표 VI-9] 교통안전 사회교육 추진(2011년)	116
[표 VI-10] 보행우선구역 사업추진 절차 및 법적 기준	120
[표 VI-11] 교통정온화기법의 장·단점	121
[표 VI-12] 운행기록계 유형별 특징	123
[표 VI-13] 체험교육 구성	124
[표 VI-14] 체험교육과정 및 교육대상	125
[표 VI-15] 음주운전 교통사망사고 발생지점(2009 ~ 2011)	131
 [표 VII-1] 교통안전 사업의 분류	 134
[표 VII-2] 투자우선순위	136
[표 VII-3] 청양군 연차별 교통안전사업 투자계획	137
[표 VII-4] 부문별 국비지원가능 사업	138

〈그림 차례〉

[그림 I-1] 공간적 범위	4
[그림 I-2] 과업의 수행과정	6
[그림 II-1] 지난 5년간 인구 연평균증감률	9
[그림 II-2] 청양군 연령대별 인구변화 추이	10
[그림 II-3] 청양군 도로망현황	14
[그림 III-1] 충청남도 시·군별 교통안전지수(2011년 기준)	39
[그림 IV-1] 교통사고 발생현황 및 심각도 추이(5개년)	43
[그림 IV-2] 읍·면별 교통사고 발생 현황	44
[그림 IV-3] 차대사람 교통사고 유형별 발생건수 점유율	46
[그림 IV-4] 읍·면별 차대사람사고 발생건수 현황	47
[그림 IV-5] 차대차 교통사고 유형별 발생빈도 점유율	48
[그림 IV-6] 읍·면별 차대차 교통사고 발생건수 현황	49
[그림 IV-7] 차량단독 교통사고 발생건수 점유율	50
[그림 IV-8] 읍·면별 차량단독 교통사고 발생현황	51
[그림 IV-9] 읍·면별 음주운전 교통사고 발생건수 현황	55
[그림 IV-10] 차종별 교통사고 발생건수 및 치사율	56
[그림 IV-11] 65세 이상 노인 보행자 교통사고 발생 현황(5개년)	60
[그림 IV-12] 65세 이상 운전자 교통사고 발생 현황(5개년)	60
[그림 IV-13] 도로형태별 교통사고 발생 현황	62
[그림 IV-14] 월별 교통사고 발생 현황	64
[그림 IV-15] 요일별 교통사고 발생 현황	65
[그림 IV-16] 시간대별 교통사고 발생 현황	65
[그림 IV-17] 주·야간 교통사고 치사율 추이(5개년)	66
[그림 IV-18] 기상상태별 교통사고 치사율 현황	67
[그림 IV-19] 사고누적 지점 및 구간 설정기준 (교통안전법)	68
[그림 IV-20] 청양군 교통사고 누적지점 현황도	70
[그림 VI-1] 청양읍 교통사고누적지점	96
[그림 VI-2] 정산면 교통사고 누적지점	96
[그림 VI-3] 충격흡수시설 확충 후보지역	100
[그림 VI-4] 노면요철 포장 유형	101
[그림 VI-5] 노면요철 적용 후보지역	101
[그림 VI-6] 횡단보도 집중조명 유형	102
[그림 VI-7] 횡단보도 집중조명 적용 후보지역	102
[그림 VI-8] 노면요철 포장 유형	103

[그림 VI-9] 동물출현 주의표지 적용 우선지점	103
[그림 VI-10] 회전교차로 유형	107
[그림 VI-11] 회전교차로 적용 후보지역	107
[그림 VI-12] 어린이보호구역 지정 사례	108
[그림 VI-13] 노인보호구역 지정 사례	109
[그림 VI-14] 노인운전자 실버마크 유형	111
[그림 VI-15] 어린이 대상 자전거 이용 교육	113
[그림 VI-16] 노인 교통안전교육용 일러스트 사례(교통안전공단)	116
[그림 VI-17] 보행우선구역 지정을 위한 교통정온화 적용 사례	118
[그림 VI-18] 운행기록계 유형	122
[그림 VI-19] 운전시플래이더 개념	125
[그림 VI-20] 교통안전운전체험연구센터 개요(교통안전공단)	125
[그림 VI-21] 청양군 불법 주·정차 현황	126

I

과업의 개요

- ① 과업의 배경 및 목적
- ② 과업의 범위
- ③ 계획의 수립절차

1 과업의 배경 및 목적

1. 과업의 배경

- 교통안전법 제17조 제1항에 따라 자치단체장은 5년마다 「지역교통안전기본계획」을 수립하도록 규정되어 있음
- 「청양군 교통안전기본계획」에는 청양군의 교통안전에 관한 중·장기 종합정책방향이 제시되어야 하고 다음과 같이 관할 지역에 적합한 교통안전기본계획을 수립하여야 함
 - 교통안전문제는 지역주민의 일상적인 교통생활 과정에서 발생하므로 이를 해결하기 위하여 청양군이 체계적으로 대응할 수 있어야 함
 - 정부가 개발한 교통안전계획과 정책에 따라 실제 집행은 지역현장에서 이루어지도록 청양군이 필요한 조치를 할 수 있어야 함
- 국토해양부는 지역교통안전기본계획을 모든 자치단체가 조속히 수립하도록 지원하기 위하여 지자체를 대상으로 기본계획 수립 표준모델을 작성하여 모든 지자체가 계획을 수립·활용할 수 있도록 해줄 것을 요청함

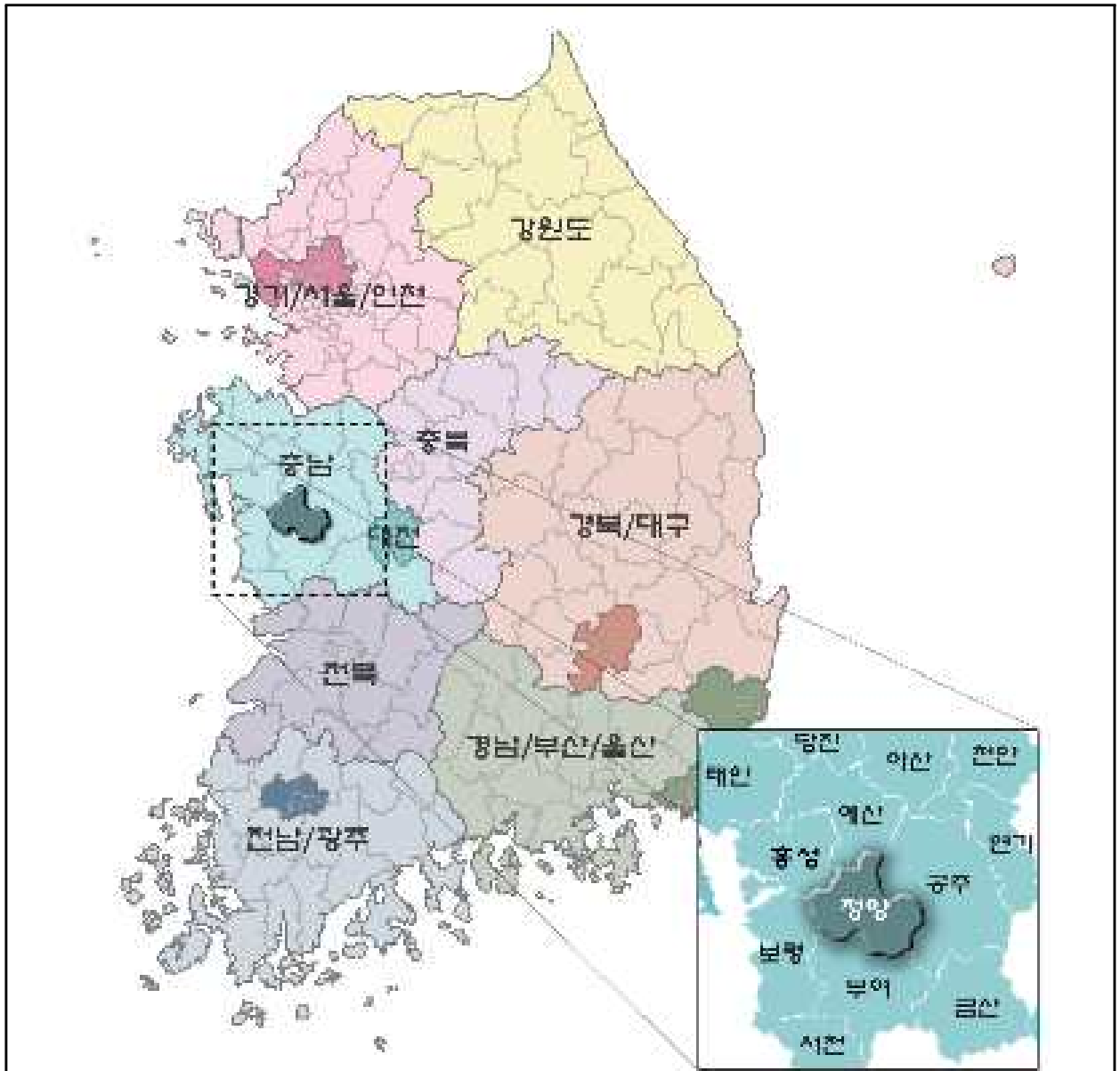
2. 과업의 목적

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

2 과업의 범위

1. 공간적 범위

○ 청양군 전지역 : 1개 읍, 9개 면 포함



[그림 1-1] 공간적 범위

2. 시간적 범위

- 기준년도 : 2011년 (자료 사용 등은 최근년도 활용)
- 목표년도 : 2012년~2016년 (5년 단위 법정계획)

3. 내용적 범위

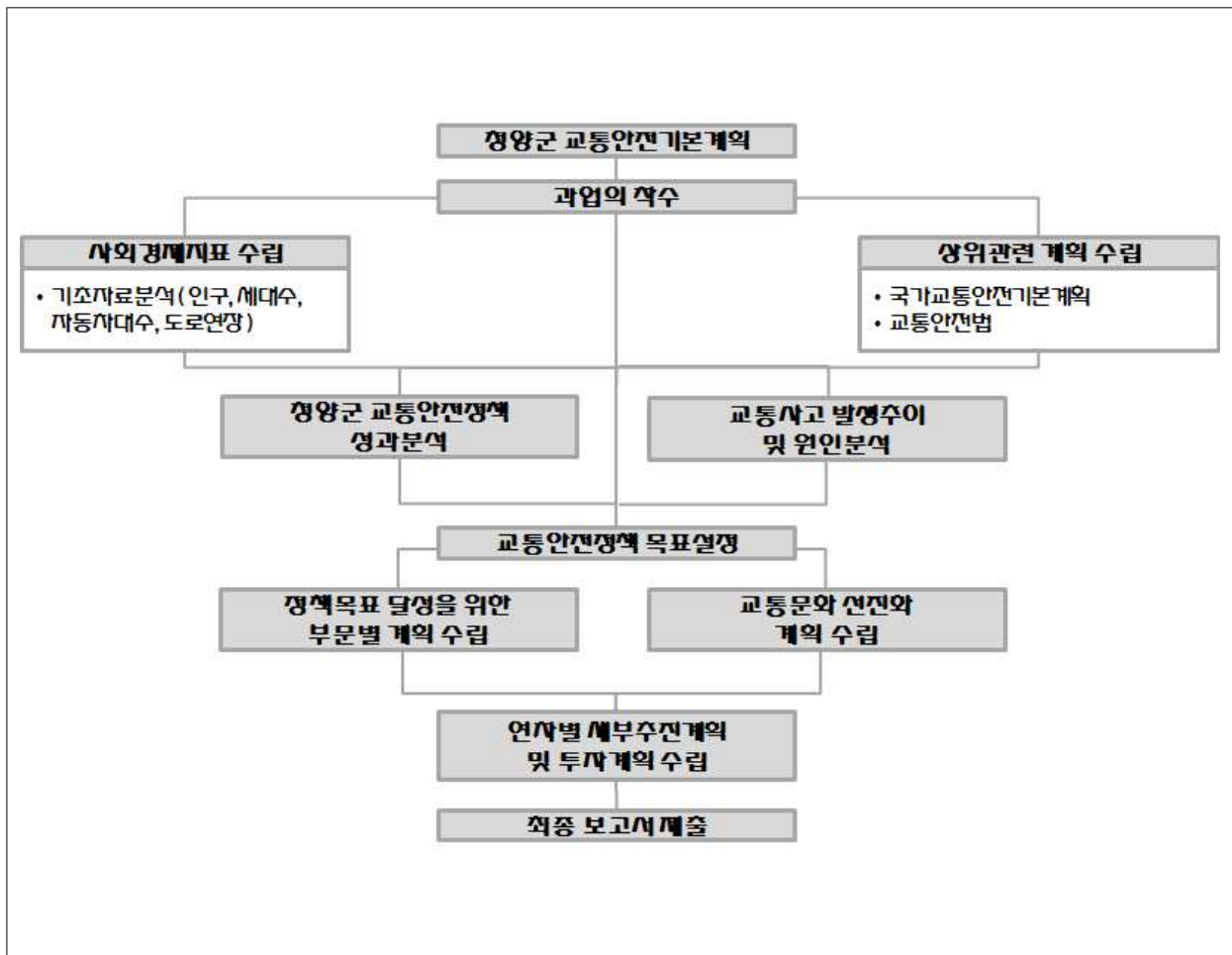
- 청양군 교통안전기본계획은 관할 지역 내의 교통시설, 교통수단 또는 교통수단 운영자와 관련된 산업 및 제도 등 교통안전에 관한 교통체계와 교통사고피해를 줄일 수 있는 모든 방안을 포함하며 주요 계획수립 내용은 아래와 같음
 - 과거 교통안전정책의 추진 성과
 - 교통사고 발생추이 및 원인분석
 - 교통안전정책 목표 설정
 - 교통안전정책 목표달성을 위한 부문별 계획
 - 연차별 세부추진계획 및 투자계획

2. 계획의 수립절차

1. 법적근거

- 교통안전법 제17조 제1항 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 규정하고 있음

2. 수행과정



[그림 1-2] 과업의 수행과정

Ⅱ

일반현황 및 관련계획 검토

- ① 일반 현황
- ② 관련계획 검토

1 일반 현황

1. 인구 및 가구 현황

1) 최근 5년간 인구 추세

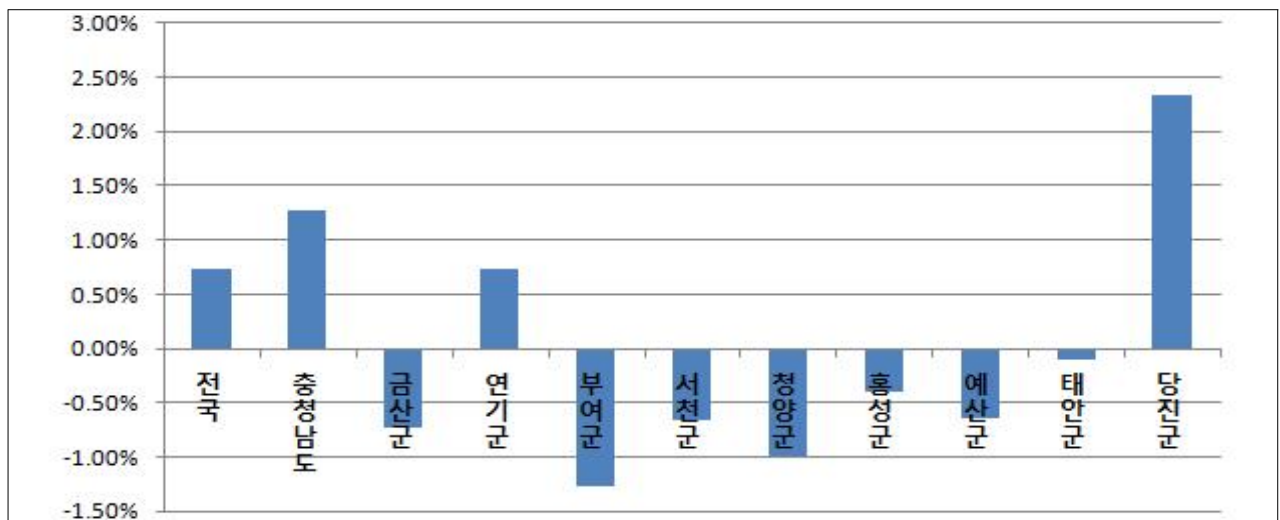
- 전국 인구는 지난 5년간 49,268,928명에서 50,717,719명으로 연평균 0.73%가 증가하였고, 충청남도의 인구도 1,995,531명에서 2,098,469명으로 연평균 1.27%가 증가하였으며, 청양군 인구는 아래와 같이 지난 5년간 33,604명에서 32,291명으로 연평균 -0.99% 감소 추세에 있음

[표 II-1] 지난 5년간 인구추세

(단위 : 명, %)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	연평균증감률
전국	49,268,928	49,540,367	49,773,145	50,515,666	50,717,719	0.73%
충청남도	1,995,531	2,018,537	2,037,582	2,075,514	2,098,469	1.27%
금산군	57,690	56,740	56,220	56,555	55,999	-0.74%
연기군	79,977	78,645	79,482	81,871	82,340	0.73%
부여군	77,916	76,687	75,564	75,029	74,033	-1.27%
서천군	61,168	60,507	60,066	60,085	59,549	-0.67%
청양군	33,932	33,456	33,012	32,945	32,291	-1.23%
홍성군	89,539	89,231	88,865	81,879	88,131	-0.40%
예산군	88,670	88,144	87,163	87,002	86,421	-0.64%
태안군	63,042	63,401	63,095	63,247	62,758	-0.11%
당진군	136,254	136,432	138,798	144,903	149,469	2.34%

출처 : 통계청, 주민등록인구



[그림 II-1] 지난 5년간 인구 연평균증감률

2) 연령대별 인구변화 추이

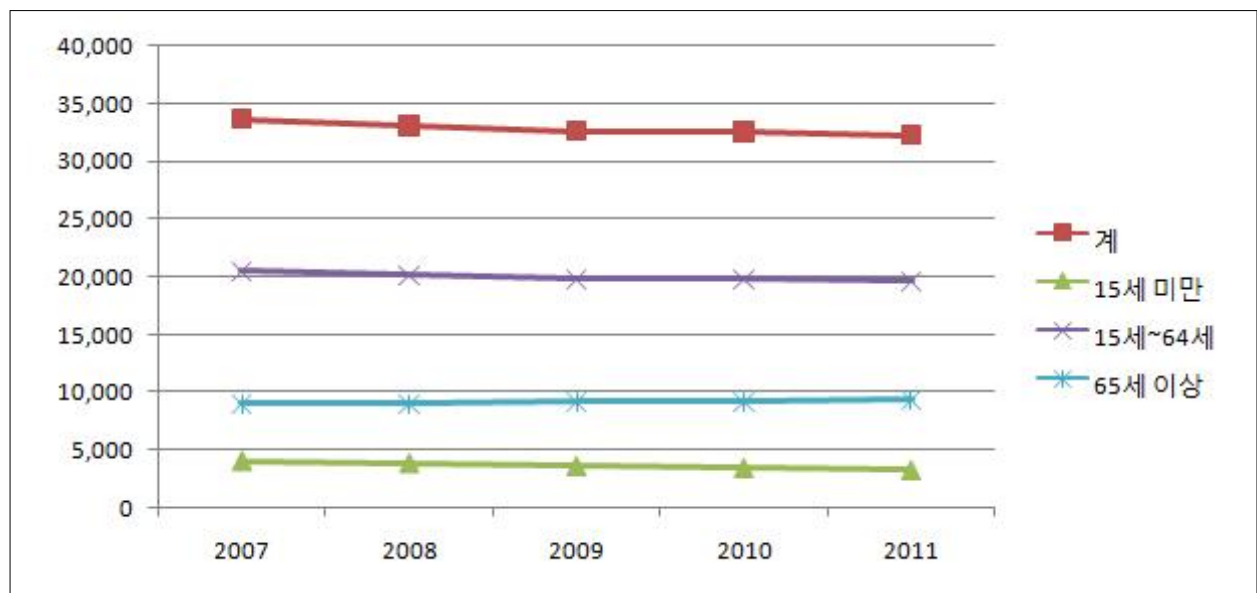
- 청양군의 지난 5년간 연령대별 인구는 15세미만 어린이의 경우 연평균 -5.25%의 감소추세인 반면 65세 이상 노인은 연평균 0.98%의 증가추세를 보이고 있어 고령화사회에 대한 준비가 필요함을 시사함

[표 II-2] 청양군 연령대별 인구변화 추이

(단위 : 명)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	연평균증감률
계	33,604	33,062	32,613	32,541	32,291	-0.99%
15세 미만	4,101	3,913	3,671	3,488	3,305	-5.25%
15세~64세	20,507	20,106	19,774	19,812	19,632	-1.08%
65세 이상	8,996	9,043	9,168	9,241	9,354	0.98%

출처 : 통계청, 주민등록인구



[그림 II-2] 청양군 연령대별 인구변화 추이

- 청양군 행정구역내 인구 구성비는 청양읍 31.89%, 정산면 11.52%의 순으로 높고, 목면의 경우 인구수가 1,628명으로 구성비가(5.04%) 가장 낮게 나타남

[표 II-3] 청양군 읍면별 인구수

(단위 : 명, %)

구분	청양군	청양읍	운곡면	대치면	정산면	목 면	청남면	장평면	남양면	화성면	비봉면
인구수	32,291	10,296	2,227	2,288	3,721	1,628	2,062	2,558	2,855	2,366	2,290
구성비(%)	100	31.89	6.90	7.09	11.52	5.04	6.39	7.92	8.84	7.33	7.09

- 청양군의 세대수는 2007년 13,856호에서 2011년 14,253호로서 연평균 0.71%의 속도로 증가하는 추세를 보임

[표 II-4] 인접 시군별 세대수 추이

(단위 : 호, %)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	연평균증감률(%)
전국	18,687,694	19,005,339	19,261,292	19,865,179	20,033,142	1.75
충청남도	796,086	812,871	827,846	854,432	868,768	2.21
금산군	24,023	23,908	24,012	24,410	24,435	0.43
연기군	32,652	32,128	32,564	34,339	34,944	1.71
부여군	31,612	31,591	31,590	32,223	32,035	0.33
서천군	25,648	25,841	26,149	26,753	26,638	0.95
청양군	13,856	13,921	13,981	14,216	14,253	0.71
홍성군	35,196	35,397	35,634	36,490	36,967	1.23
예산군	35,536	35,854	35,864	36,454	36,548	0.70
태안군	26,260	27,149	27,462	28,132	28,140	1.74
당진군	57,874	57,141	58,907	62,076	64,333	2.68

출처 : 통계청

2. 자동차등록대수 현황

- 지난 5년간 청양군 자동차등록대수는 2007년 11,349대에서 2011년 13,357대로 연평균 4.16%의 속도의 증가추세를 보임
- 차종별로는 특수차의 증가율이 5.91%로 가장 높고, 다음으로 승용차 4.99%, 승합차 3.52% 순임

[표 II-5] 자동차등록대수

(단위 : 대, %)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	연평균증감률(%)
전국	16,428,177	16,794,219	19,325,210	17,941,356	18,437,373	2.93
충청남도	732,894	762,287	796,918	834,391	868,688	4.34
금산군	21,159	21,705	22,592	23,534	25,546	4.82
연기군	29,853	29,999	31,390	32,637	34,222	3.47
부여군	26,404	26,848	27,766	28,577	29,069	2.43
서천군	20,844	21,444	22,228	22,872	23,453	2.99
청양군	11,349	11,699	12,211	12,836	13,357	4.16
홍성군	32,252	32,933	34,211	35,292	36,212	2.94
예산군	32,145	33,052	34,111	36,055	37,346	3.82
태안군	22,430	23,452	24,604	25,353	26,015	3.78
당진군	51,990	55,467	59,239	36,479	67,378	6.70

출처 : 국가통계포털, 충청남도통계, 청양군 통계연보

[표 II-6] 차종별 자동차등록대수 현황

(단위 : 대)

구분	합계	승용차	승합차	화물차	특수차
2007	11,349	6,155	4,359	746	89
2008	11,699	6,438	4,403	760	98
2009	12,209	6,810	4,512	781	106
2010	13,172	7,337	4,954	779	102
2011	13,357	7,479	5,005	761	112
연평균증감률(%)	4.16	4.99	3.52	0.50	5.91

출처 : 청양군 통계연보, 2012년

3. 도로연장 현황

- 2011년 기준 전국 도로의 총 연장은 105,937 km이며 2007년~2011년 5개년 동안 연평균 0.70%로 증가됨
- 충청남도의 도로 연장은 연평균 0.91%로 증가추세이며 청양군의 도로 연장은 연평균 -0.14%의 감소 추세임
- 2009년~2011년 3개년 동안 청양군 도로연장은 -3.17% 감소하였고, 이중에서 지방도가 -0.70%, 시군도가 -1.68% 감소하였음

[표 II-7] 도로연장현황

(단위 : km, %)

구분	2007	2008	2009	2010	2011	연평균증감률(%)
전국	103,019	104,236	104,983	105,565	105,937	0.70
충청남도	7,557	7,583	7,803	7,844	7,835	0.91
금산군	302	302	301	301	327	2.01
연기군	274	286	286	286	292	1.60
부여군	463	460	461	461	482	1.01
서천군	318	323	318	323	356	2.86
청양군	345.4	345.4	366.9	362.0	344.0	-0.14
홍성군	295	298	298	298	313	1.49
예산군	323	338	352	361	390	4.83
태안군	308	310	310	310	310	0.16
당진군	416	418	417	417	449	1.93

출처 : 국토해양부, 충청남도통계홈페이지, 각 시군 통계연보

[표 II-8] 도로종류별 연장현황

(단위 : km)

구분	총연장	고속도로	일반국도	지방도	시군도
2008	345.4	-	81.2	122.0	142.2
2009	366.9	16.6	81.2	122.0	147.1
2010	362.0	16.6	81.2	122.0	142.2
2011	344.0	16.6	81.2	120.3	142.2
연평균증감률(%)	-3.17	0.00	0.00	-0.70	-1.68

출처 : 청양군 통계연보, 2012년

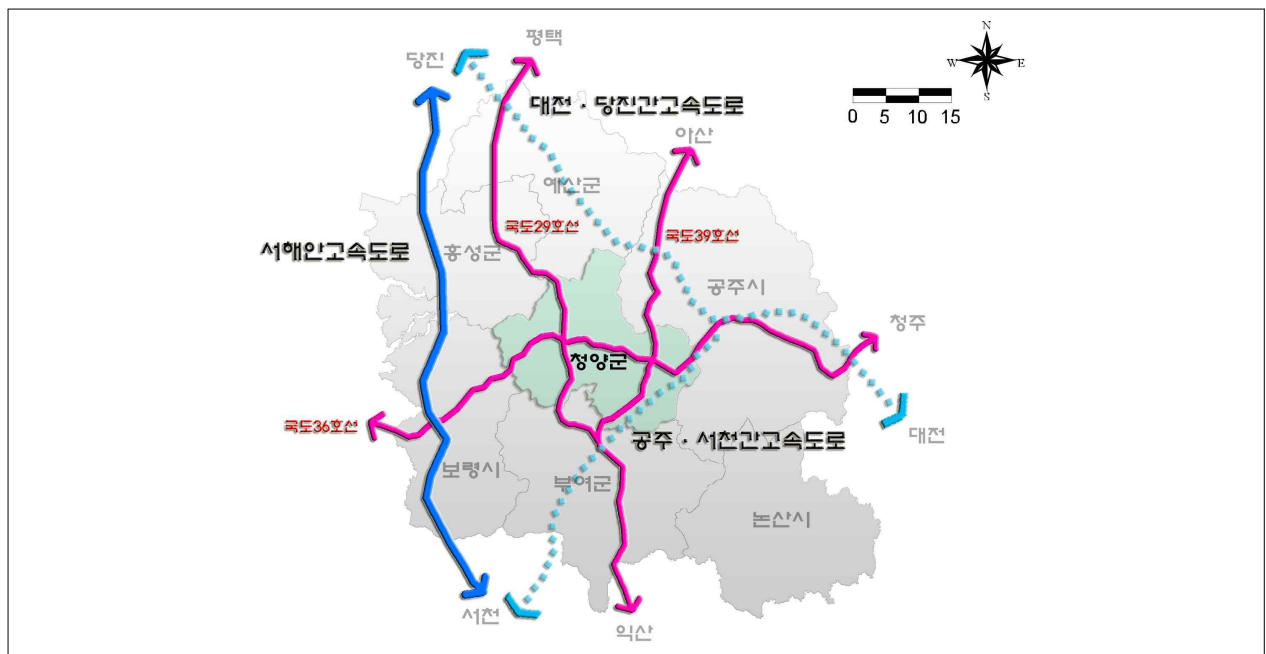
4. 교통망체계 현황

1) 입지여건

- 청양군은 충청남도의 중앙부에 위치하며, 동쪽으로 공주시, 북쪽으로 예산군, 북서쪽으로 홍성군, 남서쪽으로 보령시, 남쪽으로 부여군이 위치하고 있음

2) 도로/철도

- 청양군에는 공주-서천간 고속국도가 통과하며, 국도29호, 국도39호, 국도36호선이 통과하고 있으며, 철도시설은 전무한 실정임
- 따라서 청양군과 타 시도 및 시군을 연결하는 광역교통망이 부족하여 광역적 차원의 접근성이 취약한 실정임



[그림 II-3] 청양군 도로망현황

2 관련계획 검토

1. 제7차 국가교통안전기본계획(2012~2016)

1) 계획수립의 방향

- 교통시설·수단·문화·제도측면에서의 안전성 확보에 중점을 두며 사고발생 원인별로 맞춤형 교통안전계획 수립

원 인	계획수립의 방향
인 적 요 인	<ul style="list-style-type: none"> • 교육·홍보·행사의 체계적 실시로 선진교통문화 조기 정착 • 법규 위반행위에 대한 효율적 단속체제 확립
환 경 요 인	<ul style="list-style-type: none"> • 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	G l o b a l T o p 10 달성			
정 책 목 표	2016년까지 교통사고 사망자를 40%까지 감소시켜 OECD 중위권 진입			
계 획 지 표	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	<ul style="list-style-type: none"> • 통학로별 위킹스쿨버스 지도교사와 자원봉사요원 양성·배치 • 어린이 통학차량 신고 활성화 방안 마련 • 어린이 카시트의 착용 의무화 단속 및 홍보·계도
어린이 중심 교통안전 교육	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • (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	<ul style="list-style-type: none"> • 대형교통사고 분석기능 강화 • 도로안전평가프로그램의 도입·확산
물류 안전관리 시스템 강화	<ul style="list-style-type: none"> • 물류교통 안전정보 제공시스템 개발 추진 • 위험물 운송차량 실시간 관리체계 구축

○ 중점과제 : 안전한 교통인프라 구축

안전하고 쾌적한 보행 공간 확보	<ul style="list-style-type: none"> • 주택가 생활도로 보도 정비 • 보행우선구역, 보행환경개선지구의 지정·운영 확대 • LED 등을 이용한 횡단보도 조명시설 설치 • 보행교통연구센터 설치 및 운영
교통약자를 위한 보호구역의 정비	<ul style="list-style-type: none"> • 노인·장애인 보호구역 지정 활성화 및 지원 • 교통약자를 위한 안전시설 설치 강화 및 어린이 보호구역의 실효성 제고
안전 지향형 교통안전시설 확충	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 교통안전 시범도시 지정 • 교통안전 취약지역 특별조사 실시
자전거 교통안전 대책	<ul style="list-style-type: none"> • 자전거도로로 특별 안전점검 실시 • 자전거 이용자 안전운행 요령 마련 및 교육·홍보 • 자전거 안전시설 및 기존 자전거도로 정비
교통안전정보의 공유 활성화	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 운전자 시계확보 장치, 능동형 사고예방 안전장치 보급 지원 • 충돌시 안전대응 장치 보급 지원 • 장거리 운행 사업용자동차 위주 감응순항제어장치 보급
사업용자동차 안전장치 보급 확대	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 자동차 안전 라벨링제 도입, CNG버스 안전관리개선 • 안전사각지대 이륜자동차 관리강화 • 그린카 안전성평가 및 안전기준 강화

○ 중점과제 : 비상대응체계 고도화

분야별 비상 대응체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 사고발생시 응급사고 처리를 위한 e-Call(사고발생 자동신고) 무선 전송시스템 도입 • 응급의료 시스템의 선진화
기상정보제공 시스템 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 도로기상정보제공 시스템 구축

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

1) 계획 수립의 방향

- 교통사고 사망자 점유율과 감소 가능성 분석 후 중점 추진과제를 선정하고 세부감소목표 설정
- 지방자치단체에交通安全 책임부여 및 추진실적 평가를 위해 지역별 사망자 감소목표(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 룰 차	• 이륜차 사망자 감소	472	240
	음 주	• 음주운전 사망자 감소	991	500

3) 추진 전략

추 진 전 략	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자 및 대중교통 안전을 최우선으로 추진 <ul style="list-style-type: none"> - 보행자 보호를 위한 안전시설을 대폭 개선·확충, 대규모 승객을 수송하는 사업용자동차의 안전도를 향상
	<ul style="list-style-type: none"> • 선진형 속도관리시스템 도입 및交通安全 인프라 구축 <ul style="list-style-type: none"> - 생활·도시부도로의 제한속도를 하향 조정, 교차로 신호기 위치조정 등 교통시설을 개선
	<ul style="list-style-type: none"> •交通安全부문 기초질서 확립 <ul style="list-style-type: none"> -交通安全교육과 홍보로 국민의交通安全의식을 제고, 음주·과속·난폭 운전 단속 강화로 기초질서 확립
	<ul style="list-style-type: none"> • 지자체交通安全활동 강화 <ul style="list-style-type: none"> - 지역交通安全계획을 수립,交通安全시범도시 사업 추진으로 지자체의交通安全에 대한 역할과 책임 강화
	<ul style="list-style-type: none"> • 교통사고 응급의료체계 개선 <ul style="list-style-type: none"> - 교통사고 전담 응급의료센터를 지정, 대국민 응급처치교육 강화로 교통사고 후 피해저감

3. 제3차 충청남도 종합계획 수정계획(2008년~2020년)

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
- 특색있는 지역문화와 매력있는 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 충청남도정의 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·보존하기 위하여 장·단기 정책방향과 지침을 설정하고 추진함으로써 지역주민의 복리향상과 지역발전을 달성함
- 제4차 국토종합계획 수정계획 등 상위계획의 기초와 정책을 충남지역 차원에서 구체화하고 대내·외적 여건변화를 지역발전의 기회로 활용함
- 행정중심복합도시 및 도청이전 신도시 건설과 연계하여 지역의 발전전략을 마련하고 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-공주간 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 II-9] 도내 도로교통 관련계획

구 분		주 요 내 용
고속도로	남북축	<ul style="list-style-type: none"> • 서해안고속도로, 「평택-공주」간 고속도로 • 「안성-연기」간 고속도로
	동서축	<ul style="list-style-type: none"> • 「당진-천안」간 고속도로(태안연장, 오창연장) • 「보령-공주」간 고속도로, 「공주-청원」간 고속도로
	X 축	<ul style="list-style-type: none"> • 「당진-대전」간 고속도로(대산연장) • 「서천-공주」간 고속도로
기타 도로 확·포장		<ul style="list-style-type: none"> • 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 시급도시 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(2012년~2016년)

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
	운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축	보행우선구역 지정 확대
		천사 3030 프로젝트 추진
		디지털운행기록계 장착 확대
	교통문화 선진화	안전운전 및 에코체험교육
		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, 2011)
- 계획지표별 사망자수는 전체 교통사고 사망자수의 각 연도 목표 감소율을 일괄 적용하여 목표 연도인 2016년은 2010년 대비 -47.7% $\text{=}(242\text{명}-463\text{명})/463\text{명}\times 100$ 감소시키는 것으로 설정함

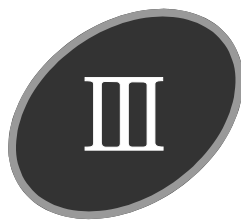
[표 II-10] 충청남도 계획지표별 교통사고 감소 목표

(단위 : 명)

계획지표		2010년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
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

주 : 고속국도 교통사고 미포함

자료 : 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://www.rota.or.kr>)



추진성과 및 안전 수준 분석

- ① 교통안전정책 추진실적
- ② 교통안전정책 추진성과 분석
- ③ 청양군 교통안전 수준 분석

1 교통안전정책 추진실적

1. 교통안전정책 목표

- 청양군이 2009년도에 수립한 「제1차 교통안전기본계획」에 제시된 청양군 교통안전정책 비전은 ‘안전하고 쾌적한 지역사회 건설’임
- 교통안전정책 목표를 달성하기 위해 청양군은 2009년 대비 2011년까지 ① 자동차 1만대당 사망자수 47% 감소, ② 교통사고 사망자수를 42% 감소, ③ 사업용자동차 사망자수 50% 감소, ④ 보행자 사망자수를 25% 감소, ⑤ 어린이 사망자수 33% 감소, ⑥ 노인 사망자수 38% 감소해야 함
- 2011년도를 목표연도로 한 부문별 계획은 ① 자동차1만대당 사망자 3.6명 이하, ② 도로1km당 0.03명 이하, ③ 초등학생 사망자 1명 이하, ④ 교통약자 보행자 사망자 3명 이하, ⑤ 고령자 사망자 2명 이하로 사망사고를 감소해야 함

[표 III-1] 제1차 청양군 교통안전기본계획 비전 및 정책 목표

비 전	안전하고 쾌적한 지역사회의 건설																																																					
정책목표	<div>도로교통 ⇒</div> <ul style="list-style-type: none"> • 2011년까지 자동차 1만대당 사망자수 47%까지 감소 • 2011년까지 교통사고 사망자수를 42%까지 감소 • 2011년까지 사업용자동차 사망자수를 50%까지 감소 • 2011년까지 보행자 사망자수를 25%까지 감소 • 2011년까지 어린이 사망자수를 33%까지 감소 • 2011년까지 노인 사망자수를 38%까지 감소 																																																					
계획지표	<table> <tr> <th colspan="3">부문별</th><th>2009년</th><th>2011년</th><th>2016년</th></tr> <tr> <td>교통수단</td><td>자동차</td><td>자동차 1만대당사망자수(명)</td><td>4.8</td><td>3.6</td><td>1.4</td></tr> <tr> <td>교통시설</td><td>도로</td><td>도로1km당 사망자수</td><td>0.05</td><td>0.03</td><td>0.01</td></tr> <tr> <td rowspan="4">기관</td><td>군</td><td>교통사고사망자수(명)</td><td>5</td><td>3</td><td>1</td></tr> <tr> <td>도</td><td>교통사고사망자수(명)</td><td>5</td><td>3</td><td>1</td></tr> <tr> <td>국도</td><td>교통사고사망자수(명)</td><td>8</td><td>3</td><td>1</td></tr> <tr> <td>교육청</td><td>초등학생사망자수(명)</td><td>1</td><td>1</td><td>0</td></tr> <tr> <td colspan="2" rowspan="2">교통약자</td><td>보행자사망자수(명)</td><td>5</td><td>3</td><td>1</td></tr> <tr> <td>고령자사망자수(명)</td><td>2</td><td>2</td><td>1</td></tr> </table>					부문별			2009년	2011년	2016년	교통수단	자동차	자동차 1만대당사망자수(명)	4.8	3.6	1.4	교통시설	도로	도로1km당 사망자수	0.05	0.03	0.01	기관	군	교통사고사망자수(명)	5	3	1	도	교통사고사망자수(명)	5	3	1	국도	교통사고사망자수(명)	8	3	1	교육청	초등학생사망자수(명)	1	1	0	교통약자		보행자사망자수(명)	5	3	1	고령자사망자수(명)	2	2	1
부문별			2009년	2011년	2016년																																																	
교통수단	자동차	자동차 1만대당사망자수(명)	4.8	3.6	1.4																																																	
교통시설	도로	도로1km당 사망자수	0.05	0.03	0.01																																																	
기관	군	교통사고사망자수(명)	5	3	1																																																	
	도	교통사고사망자수(명)	5	3	1																																																	
	국도	교통사고사망자수(명)	8	3	1																																																	
	교육청	초등학생사망자수(명)	1	1	0																																																	
교통약자		보행자사망자수(명)	5	3	1																																																	
		고령자사망자수(명)	2	2	1																																																	

2. 연도별 교통안전정책 추진실적

1) 2009년도

- 2009년도에 청양군은 교통안전의식선진화, 안전한 도로교통 환경조성, 운수업체 관리 및 조사원 교육 관련 교통안전정책을 추진하였음
- 교통안전의식선진화 정책에는 교통안전 홍보 및 행사, 교통안전 교육실시, 교통법규 위반 지도 단속 사업을 시행하며 14백만원을 투자함
- 안전한 도로교통 환경조성 정책에는 도로교통 안전시설의 정비 확충, 도로 및 부속시설의 정비 확충, 보행환경 개선, 교통안전시설 관리 효율화 사업을 시행하며 4,334백만원을 투자함
- 운수업체 관리 및 종사자 교육 정책에는 노후 차량 대·폐차, 기타 안전관리 강화 사업을 추진 하며 12백만원을 투자함

[표 III-2] 2009년도 교통안전정책 추진실적

(단위 : 백만원)

주요업무	사업내용	실적	계
교통안전의식 선진화	교통안전 홍보 및 행사	대중매체를 통한 계몽 및 홍보	1
		각종 행사 등을 통한 계몽 홍보	3
		각종 홍보물 설치	3
	교통안전 교육실시	초/중/고등학교 교통안전 교육	2
	교통법규 위반 지도 단속	불법 주·정차 단속	3
		법규위반차량 지도단속	2
소계			14
안전한 도로교통 환경조성	도로교통 안전시설의 정비 확충	교통신호기/신호등/교통안전표지/도로안내판/차선 및 노면표시/기타부대시설의 정비·확충	110
	도로 및 부속시설의 정비, 확충	위험도로 개보수/도로포장 노면개선/부대시설 정비	4,025
	보행환경 개선	어린이 보호구역 지정 확대/음향신호기 시설 확충/보행자 작동신호기 설치/보행자 안내표지판 확충	165
	교통안전시설 관리 효율화	제설 장비 확충 및 설해 대책	34
소계			4,334
운수업체 관리 및 종사원 교육	노후차량 대·폐차	버스	10
	기타 안전 관리 강화	안전지도 순찰/과적·과속운행 지도 단속	2
소계			12

출처 : 청양군 내부자료

2) 2010년도

- 2010년도에 청양군은 교통안전의식선진화, 안전한 도로교통 환경조성, 운수업체 관리 및 조사원 교육 관련 교통안전정책을 추진하였음
- 교통안전의식선진화 정책에는 교통안전 홍보 및 행사, 교통안전 교육실시, 교통법규 위반 지도 단속 사업을 시행하며 20백만원을 투자함
- 안전한 도로교통 환경조성 정책에는 도로교통 안전시설의 정비 확충, 도로 및 부속시설의 정비 확충, 보행환경 개선, 교통안전시설 관리 효율화 사업을 시행하며 6,134백만원을 투자함
- 운수업체 관리 및 종사자 교육 정책에는 운수업체 안전관리 강화, 노후 차량 대·폐차, 기타 안전관리 강화 사업을 추진하며 43백만원을 투자함

[표 III-3] 2010년도 교통안전정책 추진실적

(단위 : 백만원)

주요업무	사업내용	실적	계
교통안전의식 선진화	교통안전 홍보 및 행사	대중매체를 통한 계몽 및 홍보	6
		각종 행사 등을 통한 계몽 홍보	2
		각종 홍보물 설치	3
	교통안전 교육실시	초/중/고등학교 교통안전 교육	2
	교통법규 위반 지도 단속	불법 주·정차 단속	3
		법규위반차량 지도단속	4
소계			20
안전한 도로교통 환경조성	도로교통 안전시설의 정비 확충	교통신호기/신호등/교통안전표지/기타부대시설의 정비·확충	196
	도로 및 부속시설의 정비, 확충	위험도로 개보수/도로포장 노면개선/버스정차대 시설 개선	4,468
	보행환경 개선	어린이 보호구역 지정 확대	1,424
	교통안전시설 관리 효율화	제설 장비 확충 및 설해 대책	46
소계			6,134
운수업체 관리 및 종사원 교육	운수업체 안전관리 강화	자체 지도점검	1
	노후차량 대·폐차	버스	40
	기타 안전 관리 강화	안전지도 순찰/과적·과속운행 지도 단속	2
소계			43

출처 : 청양군 내부자료

3) 2011년도

- 2011년도에 청양군은 교통안전의식선진화, 안전한 도로교통 환경조성, 운수업체 관리 및 조사원 교육 관련 교통안전정책을 추진하였음
- 교통안전의식선진화 정책에는 교통안전 홍보 및 행사, 교통법규 위반 지도단속 사업을 시행하며 12백만원을 투자함
- 안전한 도로교통 환경조성 정책에는 도로교통 안전시설의 정비 확충, 도로 및 부속시설의 정비 확충, 보행환경 개선, 교통안전시설 관리 효율화 사업을 시행하며 9,424백만원을 투자함
- 운수업체 관리 및 종사자 교육 정책에는 노후 차량 대·폐차, 기타 안전관리 강화 사업을 추진하며 22백만원을 투자함

[표 III-4] 2011년도 교통안전정책 추진실적

(단위 : 백만원)

주요업무	사업내용	실적	계
교통안전의식 선진화	교통안전 홍보 및 행사	대중매체를 통한 계몽 및 홍보	1
		각종 행사 등을 통한 계몽 홍보	1
		각종 홍보물 설치	2
	교통법규 위반 지도 단속	불법 주·정차 단속	4
		법규위반차량 지도단속	4
소계			12
안전한 도로교통 환경조성	도로교통 안전시설의 정비 확충	신호등/교통안전표지/도로안내표지판/차선 및 노면표지/기타부대시설의 정비·확충	178
	도로 및 부속시설의 정비, 확충	위험도로 개보수/도로포장 노면개선	8,536
	보행환경 개선	어린이 보호구역 지정 확대	834
	교통안전시설 관리 효율화	제설 장비 확충 및 설해 대책	54
소계			9,424
운수업체 관리 및 종사원 교육	노후차량 대·폐차	버스	20
	기타 안전 관리 강화	안전지도 순찰/과적·과속운행 지도 단속	2
소계			22

출처 : 청양군 내부자료

2 교통안전정책 추진성과 분석

- 도로교통사고 사망자수 감축목표는 2009년(18명)에서 2011년(9명)으로 50% 감축을 설정하였으나, 2009년 13명에서 2011년 사망자수는 15명으로 증가하여 목표치 대비 66.7% 증가함

[표 III-5] 최근 3년간 청양군 사망자수 감소목표(2009년~2011년)

구 분	2009년	2010년	2011년
청양군	18명	12명	9명
증감률	-	-33.3%	-25%

출처 : 청양군 1차 교통안전기본계획

[표 III-6] 최근 3년간 청양군 사망자수(2009년~2011년)

구 분	2009년	2010년	2011년
청양군	13명	14명	15명
증감률	-	7.7%	7.1%

출처 : 도로교통공단 TAAS 홈페이지

- 지난 3년간(2009~2011) 청양군 관내 교통사고 발생건수는 2009년 236건에서 2010년 175건으로 연평균 13.89% 감소하였음
- 사망자수는 13명에서 15명으로 연평균 7.42% 증가하였으며, 중상자수는 211명에서 152명으로 연평균 15.12% 감소한 것으로 분석됨

[표 III-7] 최근 청양군 교통사고 발생건수 및 사상자 현황(2009년~2011년)

구 분	2009년	2010년	2011년	연평균증감률(%)
발생(건)	236	191	175	-13.89
사망(명)	13	14	15	7.42
중상(명)	211	179	152	-15.12

출처 : 도로교통공단 TAAS 홈페이지

3 청양군 교통안전 수준 분석

1) 교통사고 발생건수

- 청양군의 교통사고 발생건수는 지난 5년간(2007년~2011년) 감소추세임. 그러나, 타 시·군과의 비교를 위해 교통사고 노출지수(exposure measures)를 고려하면 인구1만명당 발생건수, 자동차 1만대당 발생건수는 충남 16개 시·군 중 최하위 수준임
- 청양군의 인구1만명당 5년 평균 교통사고 발생건수는 61.6건으로 전국 평균 45.2건에 비해 상당히 높은 수준이며, 충청남도 평균 41.5건에 비해서도 높은 수준으로 충남 16개 시·군(2011년 기준) 중 15위를 기록하였고 이는 동일 인구수 대비 타 시·군에 비해 청양군의 사고발생율이 높음을 의미함
- 자동차 1만대당 5년 평균 교통사고 발생건수는 167.2건으로 충남 평균인 107.9건에 비해 상당히 높은 수준이며 충남 16개 시·군 중 최하위를 기록하였고, 이는 동일 차량대수 대비 타 시·군에 비해 청양군의 사고발생율이 높음을 의미함
- 도로연장 1km당 5년 평균 교통사고 발생건수는 0.62건으로 충남 16개 시·군 중 가장 높은 순위를 기록하였고, 이는 타 시·군과 비교할 때 도로연장 대비 교통사고가 상대적으로 적게 발생하였음을 의미함

[표 III-8] 청양군 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	-	0.00	109.8	-	3.25	2.11	-	0.52
충청남도	41.5	-	0.56	107.9		-2.71	1.16		-0.50
천안시	37.8	3	6.27	98.3	4	3.95	2.23	16	6.33
공주시	39.2	4	1.14	104.1	6	-2.71	0.68	2	-2.60
보령시	50.2	13	-1.84	136.5	13	-5.32	1.05	9	-5.58
아산시	28.4	2	-11.90	73.6	2	-14.43	0.92	7	-7.57
서산시	40.5	6	3.09	103.3	5	-0.45	0.90	6	3.55
논산시	49.5	12	3.58	132.4	12	-0.02	1.30	12	-2.50
계룡시	21.4	1	-5.51	55.6	1	-7.83	0.74	4	-3.27
금산군	46.6	9	10.55	116.2	8	4.31	0.87	5	7.26
연기군	41.3	7	-0.41	106.9	7	-3.36	1.19	11	-1.56
부여군	42.9	8	-0.76	118.2	9	-4.51	0.71	3	-3.21
서천군	56.5	14	5.65	154.9	14	1.65	1.05	10	1.70
청양군	61.6	15	-3.85	167.2	16	-8.80	0.62	1	-6.57
홍성군	48.5	11	-5.31	127.2	11	-8.40	1.44	14	-7.11
예산군	63.8	16	-0.56	163.7	15	-5.10	1.61	15	-6.15
태안군	47.0	10	-3.08	123.0	10	-6.89	0.97	8	-3.55
당진군	39.9	5	1.46	97.0	3	-3.04	1.35	13	1.43

[표 III-9] 충남 시·군별 교통사고 발생건수 추이(노출지수 적용)

(단위 : 건,%)

구 분		2007년	2007년	2008년	2009년	2011년	5년평균	순위	연평균 증감률
인구 1만 명당	충청남도	41.1	40.2	41.2	42.8	42.0	41.5	-	0.56
	천안시	33.9	36.2	36.2	39.7	43.2	37.8	3	6.27
	공주시	39	38.5	37.8	40	40.8	39.2	4	1.14
	보령시	50.7	52.9	49	51.4	47.1	50.2	13	-1.84
	아산시	37	29.7	26.4	26.4	22.3	28.4	2	-11.90
	서산시	38	36.1	41.6	44	42.9	40.5	6	3.09
	논산시	45.1	45.9	52.9	51.8	51.9	49.5	12	3.58
	계룡시	22.2	24.3	21.9	21	17.7	21.4	1	-5.51
	금산군	36.2	39.4	52.4	51.1	54.1	46.6	9	10.55
	연기군	44.4	36.1	36.4	45.7	43.7	41.3	7	-0.41
	부여군	43.6	38.6	35.7	54.4	42.3	42.9	8	-0.76
	서천군	48.4	59	59.3	55.5	60.3	56.5	14	5.65
	청양군	63.4	61.3	71.5	57.4	54.2	61.6	15	-3.85
	홍성군	52.8	50.4	49.7	47.3	42.4	48.5	11	-5.31
예산군	63.9	59.3	68.8	64.4	62.5	63.8	16	-0.56	
태안군	50.4	40.4	48.5	51.3	44.5	47.0	10	-3.08	
당진군	38	41.7	40.8	38.9	40.3	39.9	5	1.46	
자동차 1만대당	충청남도	113.5	108.3	107.4	108.5	101.7	107.9		-2.71
	천안시	91.1	96.9	94.9	102	106.4	98.3	4	3.95
	공주시	111.2	106.5	100.4	102.8	99.6	104.1	6	-2.71
	보령시	147.5	148.8	132.2	135.4	118.5	136.5	13	-5.32
	아산시	100.4	78.3	68.2	67.3	53.8	73.6	2	-14.43
	서산시	103.5	95.6	106.5	109.3	101.7	103.3	5	-0.45
	논산시	129.3	127.4	141.4	134.9	129.2	132.4	12	-0.02
	계룡시	60.3	65	56.5	52.8	43.5	55.6	1	-7.83
	금산군	100.2	104.6	132.8	124.9	118.6	116.2	8	4.31
	연기군	121.3	96.3	94	117	105.8	106.9	7	-3.36
	부여군	129.5	111.4	98	144.5	107.7	118.2	9	-4.51
	서천군	143.4	168.3	162	147.8	153.1	154.9	14	1.65
	청양군	189.4	175.2	193.3	147.2	131.0	167.2	16	-8.80
	홍성군	146.7	136.6	129.2	120.1	103.3	127.2	11	-8.40
예산군	178.3	160.1	178.2	157.5	144.6	163.7	15	-5.10	
태안군	142.7	110	125.6	129.4	107.2	123.0	10	-6.89	
당진군	101.6	104.9	97.7	90.9	89.8	97.0	3	-3.04	
도로 1km당	충청남도	1.15	1.13	1.16	1.22	1.13	1.16		-0.50
	천안시	1.96	2.12	2.14	2.42	2.51	2.23	16	6.33
	공주시	0.70	0.68	0.67	0.71	0.63	0.68	2	-2.60
	보령시	1.11	1.15	1.03	1.07	0.88	1.05	9	-5.58
	아산시	1.06	0.93	0.91	0.92	0.77	0.92	7	-7.57
	서산시	0.82	0.81	0.94	1.01	0.94	0.90	6	3.55
	논산시	1.32	1.33	1.34	1.32	1.19	1.30	12	-2.50
	계룡시	0.70	0.85	0.78	0.76	0.61	0.74	4	-3.27
	금산군	0.70	0.75	1.00	0.98	0.93	0.87	5	7.26
	연기군	1.32	1.01	1.03	1.34	1.24	1.19	11	-1.56
	부여군	0.74	0.65	0.59	0.90	0.65	0.71	3	-3.21
	서천군	0.94	1.12	1.13	1.05	1.01	1.05	10	1.70
	청양군	0.66	0.63	0.72	0.58	0.50	0.62	1	-6.57
	홍성군	1.60	1.51	1.48	1.42	1.19	1.44	14	-7.11
예산군	1.78	1.57	1.73	1.57	1.38	1.61	15	-6.15	
태안군	1.04	0.83	1.00	1.06	0.90	0.97	8	-3.55	
당진군	1.27	1.39	1.39	1.38	1.34	1.35	13	1.43	

2) 교통사고 사망자수

- 청양군의 교통사고 사망자수는 최근 5년간 -9.09%로 감소추세이긴 하나 인구1만명당 발생건수, 자동차 1만대당 발생건수는 충남 16개 시·군 중 최하위권 수준임
- 청양군의 인구1만명당 지난 5년간 평균 교통사고 사망자수는 4.7명으로 전국 평균 1.2명에 비해 상당히 높은 수준이며, 충청남도 평균 2.3명에 비해 약 2배가 넘는 수준으로 충남 16개 시·군 (2011년 기준) 중 16위를 기록하였음. 이는 동일 인구수 대비 타 시·군에 비해 교통사고 사망자가 많음을 의미함
- 자동차 1만대당 지난 5년간 평균 교통사고 사망자수는 13명으로 충남 평균인 5.9명과 비교 시 상당히 많은 수준이며 충남 16개 시·군 중 최하위를 기록하였음. 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 4위를 기록함

[표 III-10] 청양군 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		-5.09	2.8		-2.04	0.05		-4.76
충청남도	2.3	-	-3.13	5.9	-	-6.19	0.06	-	-5.14
천안시	1.4	2	2.50	3.6	2	-0.48	0.08	14	0.97
공주시	2.6	7	-13.01	7.1	9	-16.37	0.04	2	-15.26
보령시	2.2	4	12.52	6.0	5	9.34	0.05	3	6.29
아산시	1.8	3	-7.61	4.7	3	-10.46	0.06	9	-5.41
서산시	2.2	5	2.03	5.7	4	-1.25	0.05	5	4.46
논산시	2.8	10	4.86	7.6	10	1.52	0.07	11	-1.21
계룡시	0.5	1	3.88	1.4	1	1.01	0.02	1	1.83
금산군	2.6	8	-6.00	6.7	7	-11.66	0.05	6	-8.09
연기군	2.7	9	-7.97	6.9	8	-10.46	0.08	13	-9.03
부여군	3.3	14	-16.49	9.2	15	-19.57	0.05	7	-17.34
서천군	2.9	11	-6.17	7.9	12	-9.71	0.05	8	-9.45
청양군	4.7	16	-9.09	13.0	16	-13.76	0.05	4	-11.42
홍성군	2.6	6	16.54	6.6	6	13.67	0.07	12	13.44
예산군	3.3	13	-6.28	8.5	13	-10.79	0.08	15	-11.08
태안군	3.5	15	-1.11	9.1	14	-4.73	0.07	10	-0.82
당진군	3.2	12	-4.35	7.8	11	-8.70	0.11	16	-4.99

[표 III-11] 충남 시·군별 교통사고 사망자수 발생 추이(노출지수 적용)

(단위 : 명,%)

구 분		2007년	2007년	2008년	2009년	2011년	5년평균	순위	연평균 증감률
인구 1만 명당	충청남도	2.4	2.4	2.3	2.2	2.11	2.3	-	-3.13
	천안시	1.3	1.4	1.3	1.4	1.44	1.4	2	2.50
	공주시	3.5	3	2.1	2.5	2.00	2.6	7	-13.0
	보령시	1.7	2.5	3.1	1.1	2.73	2.2	4	12.52
	아산시	1.9	2.1	2	1.7	1.38	1.8	3	-7.61
	서산시	2	2.1	2.4	2.5	2.17	2.2	5	2.03
	논산시	2.4	2.8	2.9	3.2	2.90	2.8	10	4.86
	계룡시	0.8	0	0.7	0.2	0.93	0.5	1	3.88
	금산군	3.2	1.6	2.4	3.5	2.50	2.6	8	-6.00
	연기군	3.7	2.6	2.2	2.2	2.65	2.7	9	-7.97
	부여군	5	3.2	2.5	3.3	2.43	3.3	14	-16.49
	서천군	2.6	2.3	3.5	4.1	2.02	2.9	11	-6.17
	청양군	6.8	4.5	3.9	3.9	4.65	4.7	16	-9.09
	홍성군	1.6	2.5	3.3	2.5	2.95	2.6	6	16.54
	예산군	3.3	3.8	3.6	3.1	2.55	3.3	13	-6.28
	태안군	3.5	3.9	3.5	3.1	3.35	3.5	15	-1.11
	당진군	3.5	3.8	2.9	2.8	2.93	3.2	12	-4.35
자동차 1만대당	충청남도	6.6	6.3	6	5.5	5.11	5.9	-	-6.19
	천안시	3.6	3.8	3.5	3.5	3.53	3.6	2	-0.48
	공주시	10	8.3	5.7	6.5	4.89	7.1	9	-16.37
	보령시	4.8	7	8.5	2.9	6.86	6.0	5	9.34
	아산시	5.2	5.6	5.2	4.4	3.34	4.7	3	-10.46
	서산시	5.4	5.7	6	6.3	5.13	5.7	4	-1.25
	논산시	6.8	7.7	7.8	8.4	7.22	7.6	10	1.52
	계룡시	2.2	0	1.8	0.6	2.29	1.4	1	1.01
	금산군	9	4.1	6.2	8.5	5.48	6.7	7	-11.66
	연기군	10	7	5.7	5.5	6.43	6.9	8	-10.46
	부여군	14.8	9.3	6.8	8.7	6.19	9.2	15	-19.57
	서천군	7.7	6.5	9.4	10.9	5.12	7.9	12	-9.71
	청양군	20.3	12.8	10.6	10.1	11.23	13.0	16	-13.76
	홍성군	4.3	6.7	8.5	6.2	7.18	6.6	6	13.67
	예산군	9.3	10.3	9.4	7.5	5.89	8.5	13	-10.79
	태안군	9.8	10.7	8.9	7.9	8.07	9.1	14	-4.73
	당진군	9.4	9.6	6.9	6.5	6.53	7.8	11	-8.70
도로 1km당	충청남도	0.07	0.07	0.06	0.06	0.06	0.06	-	-5.14
	천안시	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	14	0.97
	공주시	0.06	0.05	0.04	0.04	0.03	0.04	2	-15.26
	보령시	0.04	0.05	0.07	0.02	0.05	0.05	3	6.29
	아산시	0.06	0.07	0.07	0.06	0.05	0.06	9	-5.41
	서산시	0.04	0.05	0.05	0.06	0.05	0.05	5	4.46
	논산시	0.07	0.08	0.07	0.08	0.07	0.07	11	-1.21
	계룡시	0.03	0.00	0.02	0.01	0.03	0.02	1	1.83
	금산군	0.06	0.03	0.05	0.07	0.04	0.05	6	-8.09
	연기군	0.11	0.07	0.06	0.06	0.08	0.08	13	-9.03
	부여군	0.08	0.05	0.04	0.05	0.04	0.05	7	-17.34
	서천군	0.05	0.04	0.07	0.08	0.03	0.05	8	-9.45
	청양군	0.07	0.05	0.04	0.04	0.04	0.05	4	-11.42
	홍성군	0.05	0.07	0.10	0.07	0.08	0.07	12	13.44
	예산군	0.09	0.10	0.09	0.07	0.06	0.08	15	-11.08
	태안군	0.07	0.08	0.07	0.06	0.07	0.07	10	-0.82
	당진군	0.12	0.13	0.10	0.10	0.10	0.11	16	-4.99

3) 교통사고 중상자수

- 청양군의 교통사고 중상자수는 최근 5년간(2007~2011년) -6.39%로 감소추세임. 그러나 타 시·군과의 비교를 위해 노출지수를 고려하면 인구1만명당 발생건수, 자동차 1만대당 발생건수는 충남 16개 시·군 중 최하위권 수준임
- 청양군의 인구1만명당 지난 5년간 평균 교통사고 중상자수는 57.8명으로 전국 평균 24.5명에 비해 상당히 높은 수준이며, 충청남도 평균 28.3명보다 29.5명이 많은 것으로 나타나 충남 16개 시·군(2011년 기준) 중 16위를 기록하였음. 이는 동일 인구수 기준 타 시·군에 비해 청양군의 사고발생시 중상자수가 많음을 의미함
- 자동차 1만대당 지난 5년간 평균 교통사고 중상자수는 157.7명으로 충남 평균인 73.8명에 비해 약 2배 이상 많은 수준이며 충남 16개 시·군 중 최하위를 기록하였음. 이는 동일 자동차대수 기준 타 시·군에 비해 청양군의 사망자수가 많음을 의미함
- 도로연장 1km당 지난 5년 평균 교통사고 중상자수는 0.58명으로 충남 16개 시·군 중 6위를 기록함

[표 III-12] 청양군 교통안전수준(중상자수 기준)

(단위 : 명,%)

구 분	인구1만명당 중상자수			자동차1만대당 중상자수			도로연장1km당 중상자수		
	5년 평균	순위	연평균증감률	5년 평균	순위	연평균증감률	5년 평균	순위	연평균증감률
전국	24.5	-	-5.62	59.5	-	-2.60	1.15	-	-5.25
충청남도	28.3	-	-4.84	73.8		-7.95	0.79		-5.68
천안시	17.6	3	0.83	45.8	3	-1.39	1.03	14	0.80
공주시	30.7	8	-5.51	82.1	8	-9.06	0.54	3	-9.10
보령시	36.5	11	-3.38	99.4	11	-6.81	0.76	7	-7.20
아산시	17.2	2	-21.96	45.0	2	-24.19	0.55	4	-18.22
서산시	34.7	9	0.59	88.6	9	-2.90	0.77	8	1.06
논산시	35.7	10	-3.90	95.9	10	-7.24	0.94	13	-9.48
계룡시	13.6	1	-21.07	35.5	1	-23.02	0.47	1	-19.38
금산군	29.6	7	-3.18	74.6	6	-8.68	0.56	5	-6.20
연기군	27.3	5	-7.17	70.9	5	-9.91	0.78	9	-8.20
부여군	29.6	6	0.10	81.6	7	-3.70	0.48	2	-2.47
서천군	42.4	13	5.91	116.2	13	1.89	0.79	10	1.98
청양군	57.8	16	-6.39	157.7	16	-11.23	0.58	6	-8.75
홍성군	42.3	12	-9.57	111.0	12	-12.50	1.26	15	-11.37
예산군	53.1	15	-1.54	136.8	15	-6.05	1.34	16	-7.11
태안군	44.5	14	-2.39	116.3	14	-6.22	0.91	11	-2.88
당진군	27.2	4	-7.38	66.6	4	-11.47	0.92	12	-7.27

[표 III-13] 충남 시·군별 교통사고 중상자수 발생 추이(노출지수 적용)

(단위 : 명,%)

구 분		2007년	2007년	2008년	2009년	2011년	5년평균		연평균 증감률
								순위	
인 구 1만 명 당	충청남도	31.3	28.8	28.4	27.1	25.67	28.3	-	-4.84
	천안시	18.1	18.3	16.1	16.7	18.71	17.6	3	0.83
	공주시	35.5	32.7	29.2	28	28.30	30.7	8	-5.51
	보령시	38.6	40.3	38.3	31.6	33.64	36.5	11	-3.38
	아산시	27.1	20.1	15.5	13.3	10.05	17.2	2	-21.96
	서산시	32	29.9	38.9	39.9	32.76	34.7	9	0.59
	논산시	38.7	34.4	34.6	37.8	33.01	35.7	10	-3.90
	계룡시	19.8	13.9	12.8	13.6	7.68	13.6	1	-21.07
	금산군	32.9	23.9	29.5	32.7	28.91	29.6	7	-3.18
	연기군	32	24.3	26.9	29.3	23.77	27.3	5	-7.17
	부여군	35.8	25.1	26.2	24.8	35.94	29.6	6	0.10
	서천군	33.5	47.1	45.3	43.9	42.16	42.4	13	5.91
	청양군	61.3	64	63.9	52.8	47.07	57.8	16	-6.39
	홍성군	47.7	47.1	44.9	39.7	31.89	42.3	12	-9.57
	예산군	52.7	53.2	59.1	51.2	49.52	53.1	15	-1.54
자 동 차 1만 대 당	태안군	46	40.1	42.9	51.6	41.75	44.5	14	-2.39
	당진군	32.2	29.3	28.9	21.9	23.70	27.2	4	-7.38
	충청남도	86.5	77.7	73.9	68.9	62.09	73.8		-7.95
	천안시	48.7	49	42.2	42.9	46.04	45.8	3	-1.39
	공주시	101	90.7	77.7	71.9	69.08	82.1	8	-9.06
	보령시	112.3	113.4	103.3	83.1	84.70	99.4	11	-6.81
	아산시	73.5	53.1	40.1	33.9	24.28	45.0	2	-24.19
	서산시	87.3	79.3	99.9	99.1	77.60	88.6	9	-2.90
	논산시	111	95.4	92.6	98.5	82.17	95.9	10	-7.24
	계룡시	53.8	37.3	33.1	34.2	18.89	35.5	1	-23.02
	금산군	91.2	63.6	74.8	79.9	63.42	74.6	6	-8.68
	연기군	87.4	65	69.4	75.1	57.57	70.9	5	-9.91
	부여군	106.4	72.3	72	65.8	91.51	81.6	7	-3.70
	서천군	99.3	134.3	123.7	116.7	107.02	116.2	13	1.89
	청양군	183.3	182.9	172.8	135.6	113.80	157.7	16	-11.23
도 로 1km 당	홍성군	132.4	127.5	116.6	100.9	77.60	111.0	12	-12.50
	예산군	147.1	143.7	153	125.4	114.60	136.8	15	-6.05
	태안군	130.2	109.2	111	130.2	100.71	116.3	14	-6.22
	당진군	86	73.7	69.2	51.2	52.84	66.6	4	-11.47
	충청남도	0.87	0.81	0.8	0.78	0.69	0.79		-5.68
	천안시	1.05	1.07	0.95	1.02	1.08	1.03	14	0.80
	공주시	0.64	0.58	0.52	0.5	0.44	0.54	3	-9.10
	보령시	0.85	0.88	0.8	0.66	0.63	0.76	7	-7.20
	아산시	0.78	0.63	0.53	0.46	0.35	0.55	4	-18.22
	서산시	0.69	0.67	0.88	0.91	0.72	0.77	8	1.06
	논산시	1.13	0.99	0.88	0.96	0.76	0.94	13	-9.48
	계룡시	0.63	0.49	0.46	0.49	0.27	0.47	1	-19.38
	금산군	0.64	0.46	0.56	0.62	0.50	0.56	5	-6.20
	연기군	0.95	0.68	0.76	0.86	0.67	0.78	9	-8.20
	부여군	0.61	0.42	0.43	0.41	0.55	0.48	2	-2.47
서천군	0.65	0.89	0.86	0.83	0.70	0.79	10	1.98	
청양군	0.63	0.65	0.64	0.53	0.44	0.58	6	-8.75	
홍성군	1.45	1.41	1.34	1.19	0.89	1.26	15	-11.37	
예산군	1.47	1.41	1.48	1.25	1.09	1.34	16	-7.11	
태안군	0.95	0.83	0.88	1.06	0.85	0.91	11	-2.88	
당진군	1.07	0.98	0.98	0.78	0.79	0.92	12	-7.27	

4) 분석종합

- 청양군의 교통사고 안전수준 분석결과 발생건수는 감소하는 추세임. 그러나, 타 시군과의 비교를 위해 노출지수를 고려하여 재분석하면 인구1만명당, 자동차1만대당 발생건수, 사망자수, 사상자수는 충남 16개 지자체 중 최하위권 수준으로 나타나 교통안전 증진을 위한 정책개발 및 투자가 요구되는 실정임
- 구체적으로, 인구1만명당, 자동차1만대당 교통사고 발생건수, 사망자수, 중상자수는 충남 평균의 약 2배를 상회함
- 참고로, 교통안전공단에서 분석한 2011년 청양군 교통안전지수는 충청남도 지자체 중에서 최하위 수준이고 전국단위 228개 지자체 중에서도 217위로 최하위권으로 제시됨(교통안전공단 홈페이지 <http://tmacs.ts2020.kr/>)

[표 III-14] 청양군 교통안전수준 분석종합(발생건수 기준)

구 분	인구1만명당 발생건수			자동차1만대당 발생건수			도로연장1km당 발생건수		
	5년평균	순위	연평균증감률	5년평균	순위	연평균증감률	5년평균	순위	연평균증감률
전국	45.16	-	0.00%	109.83	-	3.25%	2.11	-	0.52%
충청남도	41.5	-	0.56%	107.9		-2.71%	1.16		-0.50%
청양군	61.6	15	-3.85%	167.2	16	-8.80%	0.62	1	-6.57%

[표 III-15] 청양군 교통안전수준 분석종합(사망자수 기준)

구 분	인구1만명당 사망자수			자동차1만대당 사망자수			도로연장1km당 사망자수		
	5년평균	순위	연평균증감률	5년평균	순위	연평균증감률	5년평균	순위	연평균증감률
전국	1.17		-5.09%	2.83		-2.04%	0.05		-4.76%
충청남도	2.3	-	-3.13%	5.9	-	-6.19%	0.06	-	-5.14%
청양군	4.7	16	-9.09%	13.0	16	-13.76%	0.05	4	-11.42%

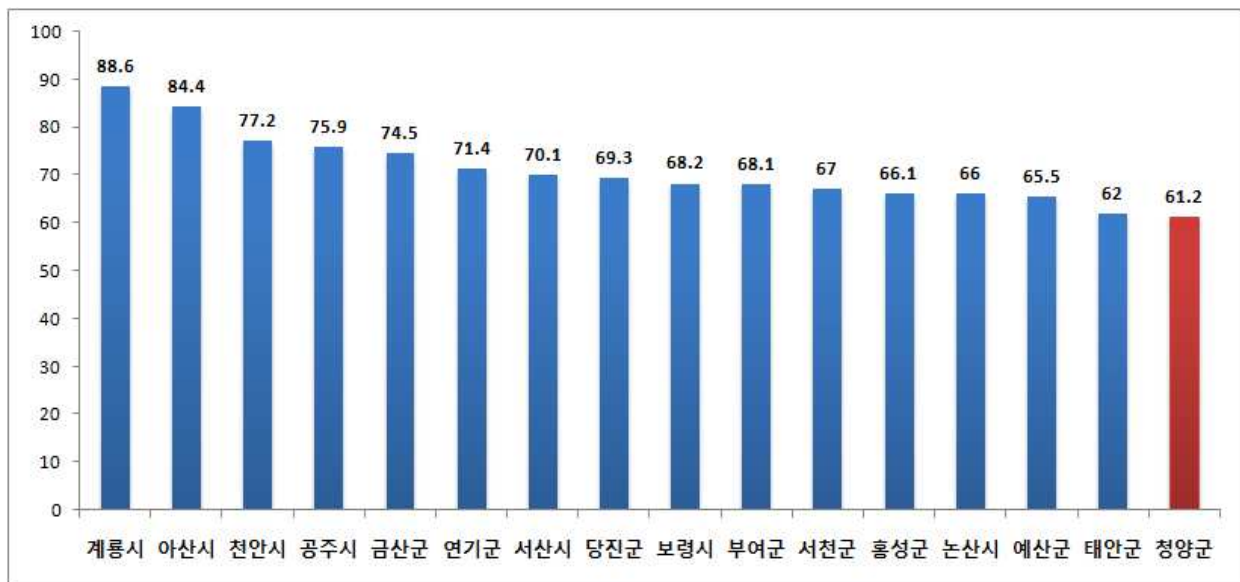
[표 III-16] 청양군 교통안전수준 분석종합(중상자수 기준)

구 분	인구1만명당 중상자수			자동차1만대당 중상자수			도로연장1km당 중상자수		
	5년평균	순위	연평균증감률	5년평균	순위	연평균증감률	5년평균	순위	연평균증감률
전국	24.49	-	-5.62%	59.46	-	-2.60%	1.15	-	-5.25%
충청남도	28.3	-	-4.84%	73.8		-7.95%	0.79		-5.68%
청양군	57.8	16	-6.39%	157.7	16	-11.23%	0.58	6	-8.75%

[표 Ⅲ-17] 충남 시·군별 교통안전지수 분석결과(2011년 기준)

구분	교통안전지수	전국 순위	충청남도 순위
계룡시	88.6	1	1
아산시	84.4	14	2
천안시	77.2	83	3
공주시	75.9	98	4
금산군	74.5	125	5
연기군	71.4	155	6
서산시	70.1	166	7
당진군	69.3	172	8
보령시	68.2	179	9
부여군	68.1	180	10
서천군	67	189	11
홍성군	66.1	197	12
논산시	66	199	13
예산군	65.5	206	14
태안군	62	214	15
청양군	61.2	217	16

출처 : 교통안전공단 홈페이지(<http://tmacs.ts2020.kr/>, TMACS 교통안전정보관리시스템)



[그림 Ⅲ-1] 충청남도 시·군별 교통안전지수(2011년 기준)

IV

교통사고 발생추이 및 원인분석

- ① 교통사고 발생현황
- ② 유형별 교통사고 발생 현황 및 추이
- ③ 사고누적지점 및 구간의 사고원인
- ④ 운수업체 교통사고 발생현황

1 교통사고 발생 현황

1. 교통사고 발생 현황

(1) 교통사고 발생현황

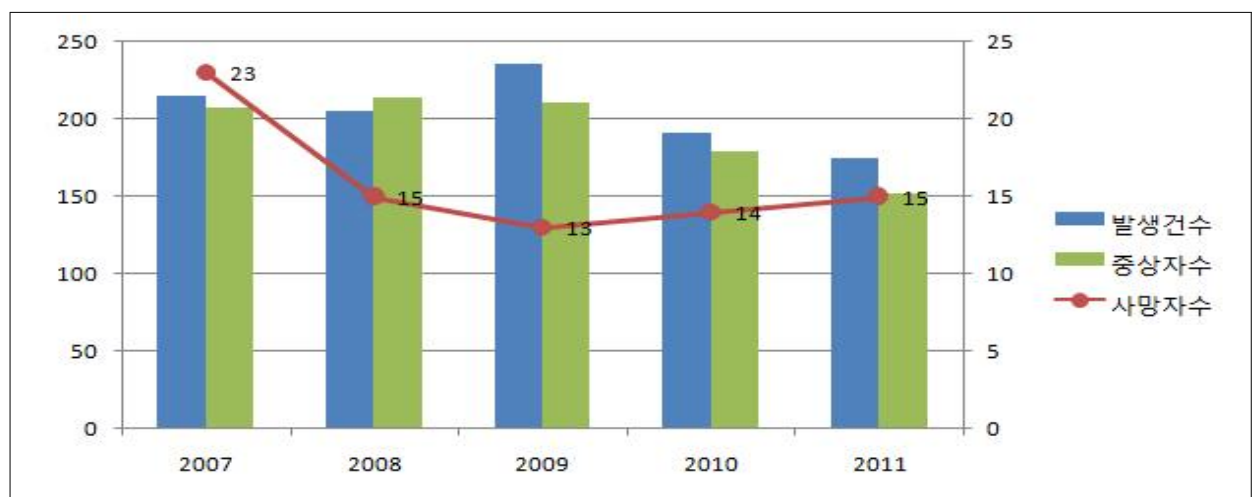
- 청양군 교통사고 발생건수는 2007년 215건에서 2011년 175건으로 연평균 -5.02% 감소 추세로 나타남
- 사망자수는 2007년 23명 2009년 13명으로 감소하다가 2009년 이후 2011년 15명으로 증가하는 것으로 나타났고, 중상자수는 2007년 209명에서 2011년 152명으로 -7.54%로 감소함
- 따라서, 사망자수 감소를 위한交通安全대책 수립이 필요한 것으로 판단됨

[표 IV-1] 교통사고 발생건수 및 사상자 현황(5개년)

(단위: 건,%)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	연평균 증감률
발생건수	215	205	236	191	175	-5.02
사망자수	23	15	13	14	15	-10.13
중상자수	208	214	211	179	152	-7.54

출처 : 도로교통공단 경찰DB



[그림 IV-1] 교통사고 발생현황 및 심각도 추이(5개년)

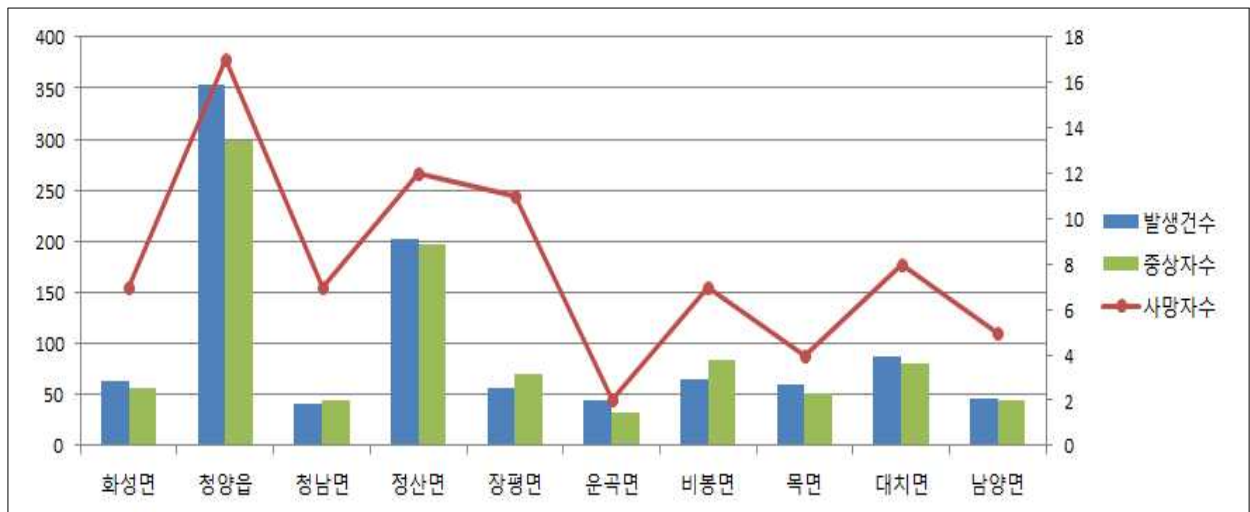
(2) 읍·면별 교통사고 발생현황

- 청양군 읍·면별 교통사고 발생건수는 청양읍이 353건으로 가장 많고, 정산면 203건 대치면 88건 순으로 높은 것으로 나타남
- 치사율(발생건수 대비 사망자수의 비율)을 살펴보면, 장평면 19.3%로 가장 높고, 다음으로 청남면 17.1%, 화성면과 남양면 10.9%, 비봉면 10.8% 순으로 높은 것을 알 수 있음

[표 IV-2] 읍·면별 교통사고 발생현황

구분	화성면	청양읍	청남면	정산면	장평면	운곡면	비봉면	목면	대치면	남양면
발생건수	64	353	41	203	57	45	65	59	88	46
사망자수	7	17	7	12	11	2	7	4	8	5
중상자수	57	299	44	197	70	33	84	52	81	45
치사율(%)	10.9	4.8	17.1	5.9	19.3	4.4	10.8	6.8	9.1	10.9

출처 : 도로교통공단 경찰DB



[그림 IV-2] 읍·면별 교통사고 발생 현황

2 유형별 교통사고 발생 현황 및 추이

1. 유형별 교통사고 현황 및 추이

- 지난 5년 동안 차대사람 사고의 경우 전국은 평균 2.66% 증가하는 반면 청양군은 연평균 -6.35%의 감소율을 보였고, 차대차 사고의 경우 전국은 연평균 1.11% 증가하였으나 청양군은 -1.53%로 감소한 것으로 나타남
- 차량단독 사고의 경우 전국은 평균 4.91%로 증가 추세이며, 청양군은 14.56%의 속도로 증가하여 전국 평균에 비해 약 2.67배가 높은 심각성을 지닌 것으로 판단됨

[표 IV-3] 유형별 교통사고 비교

(단위: 건,명,%)

구분		2007년		2008년		2009년		2010년		2011년	
		발생(건)	사망(명)	발생(건)	사망(명)	발생(건)	사망(명)	발생(건)	사망(명)	발생(건)	사망(명)
전국	차대사람	44,753	2,193	47,188	2,029	49,569	2,021	49,264	1,987	49,701	1,998
	차대차	154,713	2,279	155,767	2,254	168,403	2,289	163,546	2,128	161,681	2,097
	차량단독	8,520	1,270	9,246	1,173	10,259	1,126	10,136	998	10,319	1,128
	건널목	15	4	11	5	11	5	8	3	10	6
충남	차대사람	1,641	164	1,562	154	1,647	146	1,738	152	1669	145
	차대차	6,228	216	6,203	217	6,458	238	6,805	217	6,617	191
	차량단독	451	106	487	110	449	91	512	93	546	107
	건널목	-	-	2	2	1	0	1	1	1	1
청양군	차대사람	26	6	25	5	34	2	27	4	20	4
	차대차	171	12	158	4	167	5	150	7	124	4
	차량단독	18	5	22	6	35	6	14	3	31	7
	건널목	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

구분		합계		5년 평균		점유율		연평균 증감률	
		발생(건)	사망(명)	발생(건)	사망(명)	발생(%)	사망(%)	발생(%)	사망(%)
전국	차대사람	240,475	10,228	48,095	2,045.6	22.00	37.89	2.66	-2.30
	차대차	804,110	11,047	160,822	2,209.4	73.56	40.93	1.11	-2.06
	차량단독	48,480	5,695	9,696	1,139	4.44	21.10	4.91	-2.92
	건널목	55	23	11	4.6	0.01	0.09	-9.64	10.67
충남	차대사람	8,257	761	1,651.4	152.2	19.19	32.37	0.42	-3.03
	차대차	32,311	1,079	6,462.2	215.8	75.11	45.90	1.53	-3.03
	차량단독	2,445	507	489	101.4	5.68	21.57	4.89	0.24
	건널목	5	4	1	0.8	0.01	0.17	-	-
청양군	차대사람	132	21	26.4	4.2	12.92	26.25	-6.35	-9.64
	차대차	770	32	154	6.4	75.34	40.00	-7.72	-24.02
	차량단독	120	27	24	5.4	11.74	33.75	14.56	8.78
	건널목	-	-	-	-	-	-	-	-

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

1) 차대사람 교통사고 현황

(1) 차대사람 교통사고 현황 및 추이

- 지난 5년간 차대사람 교통사고의 경우 발생건수는 2007년 26건에서 2011년 20건으로 연평균 -6.4% 감소추세를 보임
- 횡단중 차대사람 사고는 지난 5년 연평균 11.6회가 발생하여 전체 발생건수의 43.9%의 점유율을 보이고, 차도통행중 차대사람사고의 치사율은 40.0%로 가장 높은 것으로 나타남

[표 IV-4] 차대사람 교통사고 현황 및 추이(5개년)

(단위 : 건,명,%)

구분		2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	5년평균	점유율	연평균 증감률
횡단중	발생건수	12	10	13	11	12	11.6	43.9	0.0
	사망자수	3	2	1	0	2	1.6	6.1	-9.6
	중상자수	11	8	13	12	12	11.2	42.4	2.2
	치사율	25.0	20.0	7.7	0.0	16.7	13.8	-	-
차도통행중	발생건수	5	6	6	3	0	4	15.2	-100.0
	사망자수	2	3	1	2	0	1.6	38.1	-100.0
	중상자수	4	4	5	1	0	2.8	11.7	-100.0
	치사율	40.0	50.0	16.7	66.7	-	40.0	-	-
길가장자리구역 통행중	발생건수	5	1	6	2	0	2.8	10.6	-100.0
	사망자수	0	0	0	1	0	0.2	4.8	-
	중상자수	5	1	6	2	0	2.8	11.7	-100.0
	치사율	0.0	0.0	0.0	50.0	-	7.1	-	-
보도통행중	발생건수	0	3	1	1	0	1	3.8	0.0
	사망자수	0	0	0	1	0	0.2	4.8	0.0
	중상자수	0	3	1	0	0	0.8	3.3	0.0
	치사율	-	-	-	100.0	-	20.0	-	-
기타	발생건수	4	5	8	10	8	7	26.5	18.9
	사망자수	1	0	0	0	2	0.6	14.3	18.9
	중상자수	3	5	8	10	6	6.4	26.7	18.9
	치사율	25.0	0.0	0.0	0.0	25.0	8.6	-	-
합계	발생건수	26	25	34	27	20	26.4	100.0	-6.4
	사망자수	6	5	2	4	4	4.2	100.0	-9.6
	중상자수	23	21	33	25	18	24	100.0	-5.9
	치사율	23.1	20.0	5.9	14.8	20.0	15.9	-	-

출처 : 도로교통공단 홈페이지(경찰DB)



[그림 IV-3] 차대사람 교통사고 유형별 발생건수 점유율

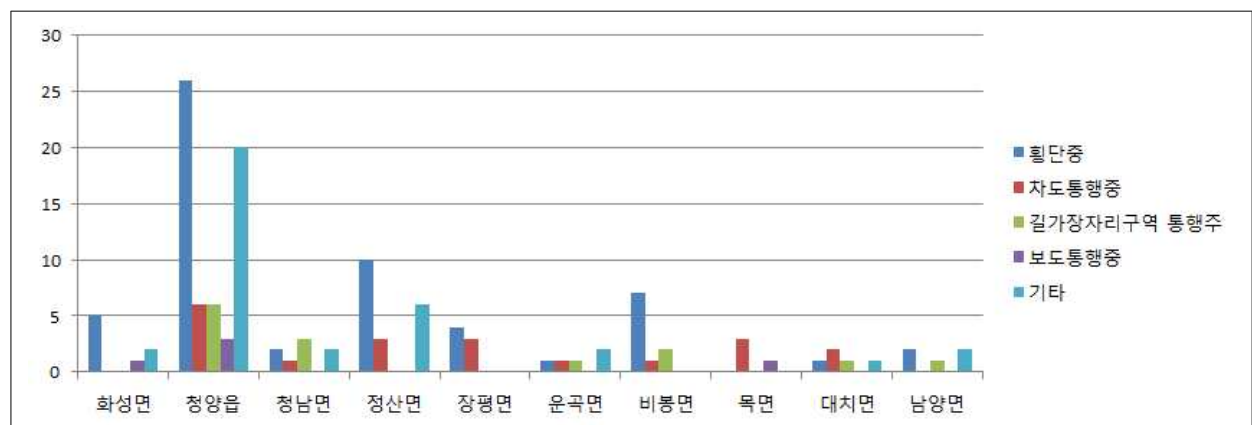
(2) 읍·면별 차대사람사고 발생 현황

- 차대사람 교통사고는 청양읍에서 지난 5년 동안 61건이 발생하여 발생빈도가 가장 높고 다음으로 정산면 22건, 비봉면 10건 순으로 높음
- 사고의 심각도를 나타내는 치사율은 횡단중에 발생한 사고의 경우 청남면, 장평면, 남양면, 차도 통행중 발생한 사망사고는 장평면, 길가장자리구역 통행중 발생한 사망사고는 비봉면, 보도 통행중 발생한 사망사고는 화성면과 목면이 높은 것으로 나타남

[표 IV-5] 읍·면별 차대사람사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분		화성면	청양읍	청남면	정산면	장평면	운곡면	비봉면	목면	대치면	남양면
횡단중	발생건수	5	26	2	10	4	1	7	-	1	2
	사망자수	-	1	1	1	2	-	2	-	-	1
	중상자수	5	18	3	10	2	1	5	-	1	1
	치사율	-	4	50	10	50	-	29	-	-	50
차도 통행중	발생건수	-	6	1	3	3	1	1	3	2	-
	사망자수	-	1	-	2	3	-	-	1	1	-
	중상자수	-	3	1	-	1	1	1	1	1	-
	치사율	-	17	-	67	100	-	-	33	50	-
길가장자리구역 통행중	발생건수	-	6	-	3	-	1	2	-	1	1
	사망자수	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
	중상자수	-	2	-	3	-	1	1	-	2	-
	치사율	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-
보도 통행중	발생건수	1	3	-	-	-	-	-	1	-	-
	사망자수	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-
	치사율	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
기타	발생건수	2	20	2	6	-	2	-	-	1	2
	사망자수	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-
	중상자수	1	9	-	3	-	2	-	-	1	2
	치사율	50	5	-	17	-	-	-	-	-	-
합계	발생건수	8	61	5	22	7	5	10	4	5	5
	사망자수	2	3	1	4	5	0	3	1	1	1
	중상자수	6	33	4	16	3	5	7	2	5	3
	치사율	25	5	20	18	71	0	30	25	20	20



[그림 IV-4] 읍·면별 차대사람사고 발생건수 현황

2) 차대차 교통사고 현황

(1) 차대차 교통사고 현황 및 추이

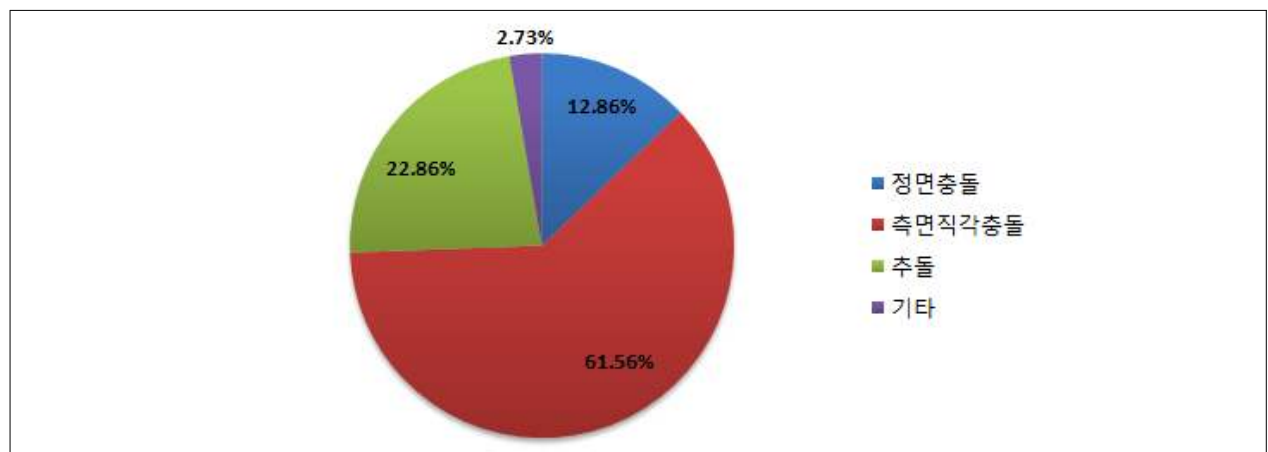
- 측면직각 충돌 사고의 발생빈도가 61.6%로 가장 높고, 다음으로 추돌 사고 22.9%, 정면충돌 사고 12.9%의 순으로 높게 발생된 것으로 나타남
- 사고발생빈도 대비 사고 심각도를 판단하는 치사율은 정면충돌 사고가 경우 6.1%로 가장 높고 다음으로 추돌 사고 5.1%, 측면직각충돌 사고 3.6% 순으로 높음

[표 IV-6] 차대차 교통사고 유형별 현황 및 추이(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분		2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	5년평균	점유율	연평균 증감률
정면충돌	발생건수	20	20	19	26	14	19.8	12.9	-8.5
	사망자수	2	1	0	2	1	1.2	18.8	-15.9
	중상자수	53	44	35	60	55	49.4	15.3	0.9
	치사율	10.0	5.0	0.0	7.7	7.1	6.1	-	-
측면직각 충돌	발생건수	105	96	105	92	76	94.8	61.6	-7.8
	사망자수	6	2	3	3	3	3.4	53.1	-15.9
	중상자수	219	231	205	171	147	194.6	60.4	-9.5
	치사율	5.7	2.1	2.9	3.3	3.9	3.6	-	-
추돌	발생건수	41	39	40	30	26	35.2	22.9	-10.8
	사망자수	4	1	2	2	0	1.8	28.1	-100.0
	중상자수	86	103	60	49	54	70.4	21.9	-11.0
	치사율	9.8	2.6	5.0	6.7	0.0	5.1	-	-
기타	발생건수	5	3	3	2	8	4.2	2.7	12.5
	사망자수	0	0	0	0	0	0	0.0	-
	중상자수	12	4	4	2	16	7.6	2.4	7.5
	치사율	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-
계	발생건수	171	158	167	150	124	154	100.0	-7.7
	사망자수	12	4	5	7	4	6.4	100.0	-24.0
	중상자수	370	382	304	282	272	322	100.0	-7.4
	치사율	7.0	2.5	3.0	4.7	3.2	4.2	-	-

출처 : 도로교통공단 홈페이지(경찰DB)



[그림 IV-5] 차대차 교통사고 유형별 발생빈도 점유율

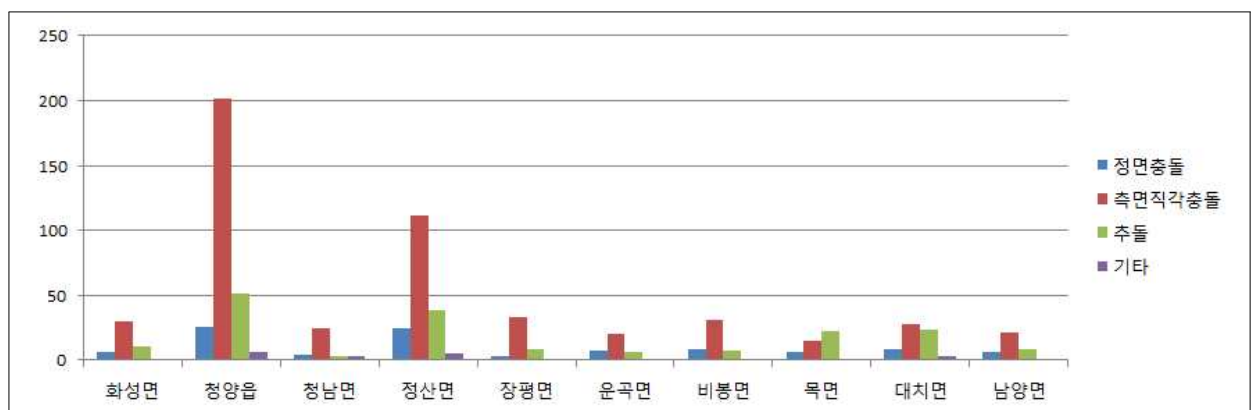
(2) 읍·면별 차대차사고 발생 현황

- 차대차 교통사고는 청양읍에서 지난 5년 동안 267건이 발생하여 발생빈도가 가장 높고, 다음으로 정산면 163건, 대치면 65건 순으로 높음
- 차대차사고 발생 심각도를 나타내는 치사율의 경우, 청남면이 정면충돌 사고, 직각측면충돌 사고, 추돌 사고에서 심각도가 가장 높은 것으로 나타남

[표 IV-7] 읍·면별 차대차 교통사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분	화성면	청양읍	청남면	정산면	장평면	운곡면	비봉면	목면	대치면	남양면
정면충돌	발생건수	6	26	4	25	3	7	8	6	8
	사망자수	-	1	1	2	-	1	1	-	-
	중상자수	9	32	10	44	3	5	12	5	13
	치사율	-	4	25	8	-	-	13	-	-
직각측면충돌	발생건수	26	184	24	95	32	20	30	12	31
	사망자수	1	5	4	1	3	-	-	-	1
	중상자수	20	185	23	91	47	14	46	12	26
	치사율	-	3%	17	1	9	-	-	-	11
추돌	발생건수	10	51	3	38	8	6	7	22	23
	사망자수	1	3	1	1	-	-	1	1	1
	중상자수	6	27	2	29	11	4	6	19	21
	치사율	-	6	33	3	-	-	14	-	-
기타	발생건수	1	6	3	5	-	1	1	1	3
	사망자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	2	3	4	3	-	-	1	1	4
	치사율	-	-	-	-	-	-	-	-	-
합계	발생건수	43	267	34	163	43	34	46	41	65
	사망자수	2	9	6	4	3	1	2	1	2
	중상자수	37	247	39	167	61	23	65	37	64
	치사율	4.3	3.2	17.6	2.8	6.8	2.9	4.3	2.3	5.7



[그림 IV-6] 읍·면별 차대차 교통사고 발생건수 현황

3) 차량단독 교통사고 현황

(1) 차량단독 교통사고 현황 및 추이

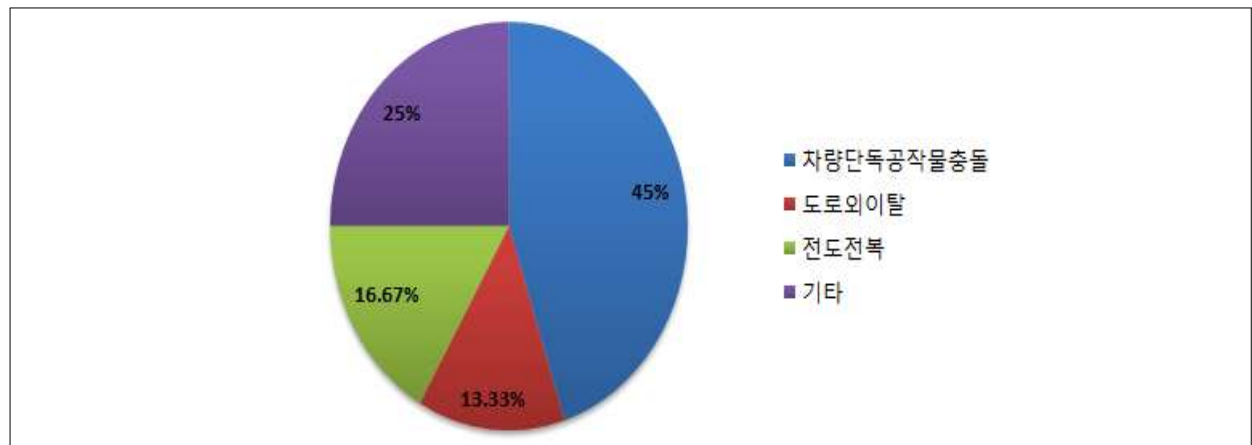
- 차량 단독사고는 2007년 18건에서 2011년 31건으로 연평균 14.56% 증가 추세에 있으며, 차량단독 공작물충돌이 54건 발생하여 45.0%로 점유율이 가장 높고, 다음으로 기타사고 25.0%, 전도전복사고 16.7%, 도로외이탈사고 13.3% 순으로 높음
- 도로외이탈사고의 치사율은 56.3%로 가장 높고, 다음으로 차량단독 공작물충돌사고 18.5%, 전도전복사고 15.2% 순으로 높음

[표 IV-8] 차량단독 교통사고 발생 유형(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분		2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	5년 평균	점유율	연평균 증감률
차량단독 공작물충돌	발생건수	8	9	15	7	15	10.8	45.0	17.0
	사망자수	2	1	4	1	2	2	37.0	0.0
	중상자수	13	11	22	10	23	15.8	48.8	15.3
	치사율	25.0	11.1	26.7	14.3	13.3	18.5	-	-
도로외이탈	발생건수	2	7	3	1	3	3.2	13.3	10.7
	사망자수	2	4	0	1	2	1.8	33.3	0.0
	중상자수	6	10	6	0	1	4.6	14.2	-36.1
	치사율	100.0	57.1	0.0	100.0	66.7	56.3	-	-
전도전복	발생건수	6	4	5	4	1	4	16.7	-36.1
	사망자수	1	0	1	1	0	0.6	11.1	-100.0
	중상자수	6	8	8	3	1	5.2	16.1	-36.1
	치사율	16.7	0.0	20.0	25.0	0.0	15.0	-	-
기타	발생건수	2	2	12	2	12	6	25.0	56.5
	사망자수	0	1	1	0	3	1	18.5	-
	중상자수	2	2	16	2	12	6.8	21.0	56.5
	치사율	0.0	50.0	8.3	0.0	25.0	16.7	-	-
합계	발생건수	18	22	35	14	31	24	100.0	14.6
	사망자수	5	6	6	3	7	5.4	100.0	8.8
	중상자수	27	31	52	15	37	32.4	100.0	8.2
	치사율	27.8	27.3	17.1	21.4	22.6	22.5	-	-

출처 : 도로교통공단 홈페이지(경찰DB)



[그림 IV-7] 차량단독 교통사고 발생건수 점유율

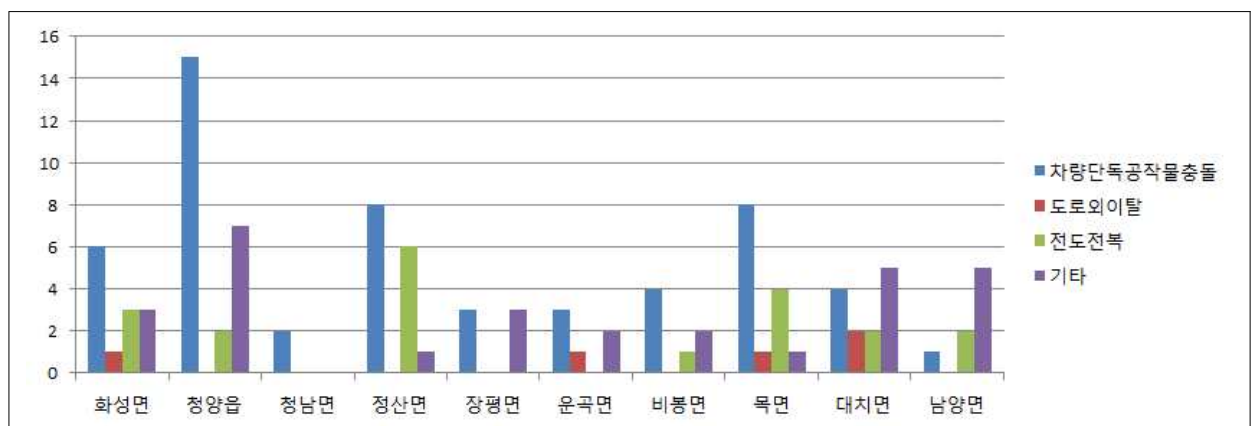
(2) 읍·면별 차량단독 교통사고 현황

- 차량단독 교통사고는 청양읍에서 지난 5년 동안 25건이 발생하여 발생빈도가 가장 높고, 다음으로 정산면 24건, 목면 18건, 대치면 18건 순으로 높음
- 읍면별 차량단독 교통사고 피해(치사율)는 차량단독공작물충돌 사고의 경우 장평면 66.7%, 도로외이탈 사고는 비봉면 50.0%, 전도전복 사고는 비봉면 100.0%로 높은 것으로 나타남

[표 IV-9] 읍·면별 차량단독 교통사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분		화성면	청양읍	청남면	정산면	장평면	운곡면	비봉면	목면	대치면	남양면
차량단독 공작물 충돌	발생건수	6	15	2	8	3	3	4	8	4	1
	사망자수	-	3	-	1	2	-	-	2	1	1
	중상자수	8	12	1	7	3	2	9	5	5	1
	치사율	-	20	-	13	67	-	-	-	-	100
도로외 이탈	발생건수	1	-	-	9	1	1	2	5	7	-
	사망자수	2	-	-	3	-	1	1	-	3	-
	중상자수	-	-	-	5	2	1	1	7	3	-
	치사율	-	-	-	33	-	-	50	-	-	-
전도전복	발생건수	3	2	-	6	-	-	1	4	2	2
	사망자수	1	-	-	1	-	-	1	-	-	-
	중상자수	4	1	-	3	-	-	-	3	2	2
	치사율	-	-	-	17	-	-	100	-	-	-
기타	발생건수	3	8	-	1	3	2	2	1	5	5
	사망자수	-	2	-	-	1	-	-	-	1	1
	중상자수	2	6	-	2	1	2	2	1	2	6
	치사율	-	25	-	-	33	-	-	-	-	20
합계	발생건수	13	25	2	24	7	6	9	18	18	8
	사망자수	3	5	-	5	3	1	2	2	5	2
	중상자수	14	19	1	17	6	5	12	16	12	9
	치사율	-	20	-	21	43	-	22	-	-	25



[그림 IV-8] 읍·면별 차량단독 교통사고 발생현황

2. 법규위반별 교통사고 현황

(1) 법규위반별 교통사고 현황 및 추이

- 법규 위반 교통사고 발생빈도는 최근 5년간 -5.0%의 감소 추세이고, 사망자수는 -10.1%, 중상자수는 -7.5%로 감소한 것으로 나타남
- 교통사고 발생건수를 기준으로 법규 위반 유형별 점유율은 안전운전 불이행 54.2%, 중앙선 침범 15.9% 직진우회전 방해 14.9% 순으로 높은 것으로 분석됨

[표 IV-10] 법규위반별 교통사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분		2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	5년평균	점유율	연평균 증감률
과속	발생건수	3	3	2	2	0	2	1.0	-100.0
	사망자수	1	0	1	1	0	0.6	3.8	-100.0
	중상자수	2	6	1	1	0	2	1.0	-100.0
앞지르기 금지	발생건수	2	2	8	2	2	3.2	1.6	0.0
	사망자수	1	0	0	0	0	0.2	1.3	-100.0
	중상자수	1	3	7	1	1	2.6	1.4	0.0
중앙선 침범	발생건수	41	38	33	27	23	32.4	15.9	-13.5
	사망자수	3	0	1	1	1	1.2	7.5	-24.0
	중상자수	41	48	47	35	27	39.6	20.6	-9.9
신호 위반	발생건수	10	9	9	8	5	8.2	4.0	-15.9
	사망자수	0	0	0	1	1	0.4	2.5	-
	중상자수	16	8	8	5	2	7.8	4.1	-40.5
안전거리 미확보	발생건수	5	4	6	7	3	5	2.5	-12.0
	사망자수	0	0	0	0	0	0	0.0	-
	중상자수	2	2	1	6	3	2.8	1.5	10.7
안전운전 불이행	발생건수	110	113	134	99	98	110.8	54.2	-2.9
	사망자수	18	13	10	10	11	12.4	77.5	-11.6
	중상자수	85	98	114	69	86	90.4	46.9	0.3
교차로 통행방법 위반	발생건수	7	13	6	5	5	7.2	3.5	-8.1
	사망자수	0	0	0	0	0	0	0.0	-
	중상자수	5	19	3	12	3	8.4	4.4	-12.0
보행자 보호위반	발생건수	0	1	4	3	2	2	1.0	-
	사망자수	0	1	0	0	1	0.4	2.5	-
	중상자수	0	0	4	3	3	2	1.0	-
직진 우회전 방해	발생건수	36	18	31	36	31	30.4	14.9	-3.7
	사망자수	0	1	1	1	0	0.6	3.8	-
	중상자수	55	28	25	45	25	35.6	18.5	-17.9
기타	발생건수	1	4	3	2	6	3.2	1.6	56.5
	사망자수	0	0	0	0	1	0.2	1.3	-
	중상자수	1	1	1	2	2	1.4	0.7	18.9
합계	발생건수	215	205	236	191	175	204.4	100.0	-5.0
	사망자수	23	15	13	14	15	16	100.0	-10.1
	중상자수	208	213	211	179	152	192.6	100.0	-7.5

출처 : 도로교통공단 홈페이지(경찰DB)

(2) 읍·면별 법규위반 교통사고 발생 현황

- 교통사고 발생건수를 기준으로 읍·면별 법규위반 교통사고 현황을 살펴보면, 과속 위반 사고는 정산면, 중앙선 침범 사고는 청양읍, 신호위반 사고는 청양읍, 안전거리 미확보 사고는 정산면, 안전운행 불이행 사고는 청양읍, 교차로 통행방법위반 사고는 청양읍, 보행자 보호위반 사고는 청양읍, 직진우회전 방해 사고는 청양읍에서 많이 발생한 것으로 나타남

[표 IV-11] 읍·면별 법규위반 교통사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명)

구분		화성면	청양읍	청남면	정산면	장평면	운곡면	비봉면	목면	대치면	남양면
과속	발생건수	-	-	2	3	2	-	-	-	2	1
	사망자수	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-
	중상자수	-	-	-	2	1	-	-	-	6	1
앞지르기 금지	발생건수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	사망자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
중앙선 침범	발생건수	22	42	2	9	7	12	11	8	0	9
	사망자수	-	2	-	2	1	-	1	-	-	-
	중상자수	23	54	8	47	6	11	15	7	14	13
신호 위반	발생건수	-	18	5	8	5	-	1	1	2	1
	사망자수	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	-	21	4	7	3	-	1	1	1	1
안전거리 미확보	발생건수	1	6	1	10	-	-	2	1	3	1
	사망자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	1	2	2	6	-	-	1	-	-	2
안전운행 불이행	발생건수	36	191	21	92	26	27	34	44	54	28
	사망자수	7	13	4	9	6	2	5	4	8	4
	중상자수	29	126	20	76	28	18	42	38	47	26
교차로 통행방법위반	발생건수	1	18	1	10	-	-	4	2	-	-
	사망자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	-	26	-	6	-	-	8	2	-	-
보행자 보호위반	발생건수	-	5	-	-	2	-	2	1	-	-
	사망자수	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-
	중상자수	-	5	-	-	3	-	1	1	-	-
직진 우회전방해	발생건수	2	60	8	34	16	4	8	2	14	4
	사망자수	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-
	중상자수	2	56	9	46	32	3	14	3	12	1
기타	발생건수	2	11	1	5	1	1	3	-	3	2
	사망자수	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
	중상자수	7	2	1	4	-	1	2	-	1	1

주: 앞지르기 금지 데이터 누락

3. 음주운전 교통사고 현황

(1) 음주운전 교통사고 현황

- 청양군 음주운전 교통사고는 2007년 27건에서 2011년 19건으로 연평균 -8.41%로 감소 추세인 것으로 충청남도의 타 시군에서 발생한 음주운전 교통사고 점유율은 1.47%로 상대적으로 낮은 것으로 나타났으나 사망자수는 4.08%를 점유하여 비교적 높은 것으로 분석됨

[표 IV-12] 음주운전 교통사고 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분		2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	5년 평균	점유율	연평균증감률
충남	발생건수	1,630	1,646	1,688	1,783	1,760	1,701.4	100.00	1.94
	사망자수	78	103	103	74	83	88.2	100.00	1.57
	중상자수	1,168	1,038	1,033	986	959	1,036.8	100.00	-4.81
금산	발생건수	27	34	36	40	37	34.8	2.05	8.20
	사망자수	1	2	2	2	0	1.4	1.59	-100.00
	중상자수	30	17	30	23	16	23.2	2.24	-14.54
태안	발생건수	46	47	57	81	44	55.0	3.23	-1.11
	사망자수	3	6	6	4	6	5.0	5.67	18.92
	중상자수	55	33	47	82	48	53.0	5.11	-3.35
연기	발생건수	65	52	43	66	78	60.8	3.57	4.66
	사망자수	7	5	5	6	1	4.8	5.44	-38.52
	중상자수	45	26	34	28	38	34.2	3.30	-4.14
예산	발생건수	91	93	89	72	77	84.4	4.96	-4.09
	사망자수	2	7	5	4	3	4.2	4.76	10.67
	중상자수	55	72	68	59	59	62.6	6.04	1.77
서천	발생건수	47	57	37	32	35	41.6	2.45	-7.10
	사망자수	3	1	4	6	2	3.2	3.63	-9.64
	중상자수	38	45	20	20	23	29.2	2.82	-11.80
청양	발생건수	27	27	28	24	19	25.0	1.47	-8.41
	사망자수	4	5	4	4	1	3.6	4.08	-29.29
	중상자수	21	22	25	19	15	20.4	1.97	-8.07
홍성	발생건수	68	63	67	69	61	65.6	3.86	-2.68
	사망자수	2	1	4	5	5	3.4	3.85	25.74
	중상자수	64	63	64	56	50	59.4	5.73	-5.98
부여	발생건수	35	30	28	44	46	36.6	2.15	7.07
	사망자수	4	1	2	0	1	1.6	1.81	-29.29
	중상자수	38	21	25	15	40	27.8	2.68	1.29

출처 : 도로교통공단 경찰DB

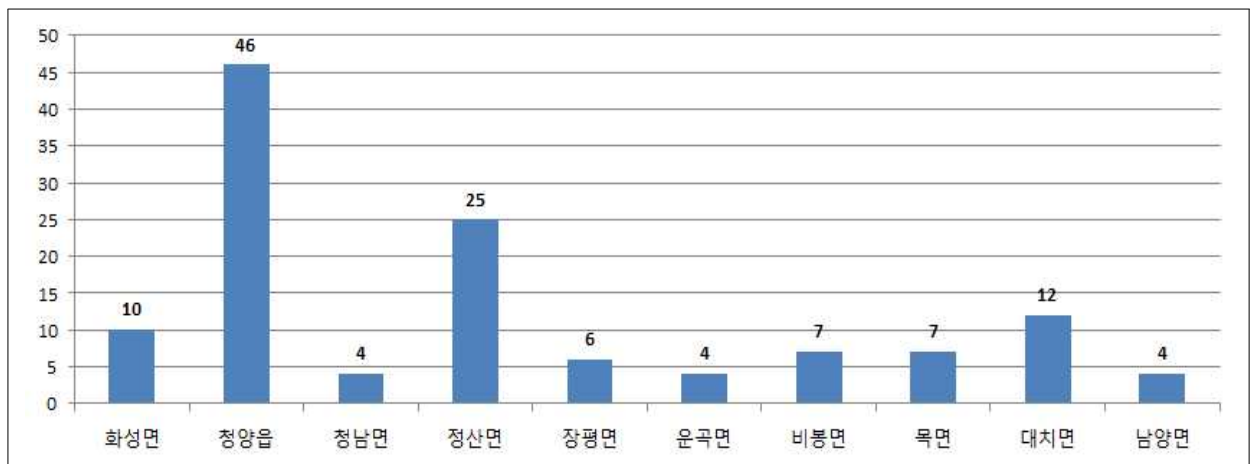
(2) 읍·면별 음주운전 교통사고 발생 현황

- 읍·면별 음주운전 교통사고는 지난 5년간 청양읍에서 46건이 발생하여 발생빈도가 가장 높은 것으로 나타났고, 다음으로 정산면 25건, 대치면 12건, 화성면 10건 순으로 높음
- 음주운전에 의한 사망자수는 청양읍이 4명으로 가장 많고, 장평면과 비봉면이 각각 3명이 발생하여 타 읍·면에 비해 상대적으로 높은 것으로 나타남
- 사고발생건수 대비 심각도를 보여주는 치사율의 경우, 장평면이 50.0%로 가장 높고 다음으로 비봉면 42.9%, 목면 28.6%, 대치면 25.0%, 남양면 25.0% 순으로 높은 것으로 나타남

[표 IV-13] 읍·면별 음주운전 교통사고 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분	화성면	청양읍	청남면	정산면	장평면	윤곡면	비봉면	목면	대치면	남양면
발생건수	10	46	4	25	6	4	7	7	12	4
사망자수	1	4	-	1	3	-	3	2	3	1
중상자수	5	34	3	25	5	6	5	4	8	7
치사율	10.0	8.7	-	4.0	50.0	-	42.9	28.6	25.0	25.0



[그림 IV-9] 읍·면별 음주운전 교통사고 발생건수 현황

4. 차종별 교통사고 현황

(1) 차종별 교통사고 발생 현황 및 추이

- 지난 5년 동안 차종별로는 승용차 관련 사고가 545건, 화물차 관련 사고가 284건, 이륜차 관련 사고가 63건, 승합차 관련 사고가 57건 발생됨
- 사망자는 승용차 관련 사고에서 34명이 발생되어 가장 많았으며, 중상자수는 화물차 관련 사고에서 255명이 발생되어 많은 것으로 나타남
- 치사율은 이륜차 14.29%, 원동기장치자전거 11.54%, 자전거 8.33% 등 이륜차량이 높은 비율을 보였으며, 화물차 사고도 9.51%로 높은 것으로 나타남

[표 IV-14] 차종별 교통사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구 분	계	승용차	승합차	화물차	특수차	이륜차	원동기 자전거	자전거	건설 기계	농기계	기타/ 불명
발생건수	1022	545	57	284	2	63	26	12	14	9	10
사망자수	80	34	4	27	1	9	3	1	1	0	0
중상자수	533	112	64	255	0	55	18	6	15	4	4
치사율(%)	7.83	6.24	7.02	9.51	50.00	14.29	11.54	8.33	7.14	0.00	0.00

출처 : 도로교통공단 경찰DB



[그림 IV-10] 차종별 교통사고 발생건수 및 치사율

(2) 읍·면별 차종별 교통사고 발생 현황

- 교통사고 발생건수를 기준으로 읍·면별 차종별 교통사고 발생현황을 살펴보면, 건설기계(비봉면, 남양면)와 농기계(운곡면)를 제외하고 전반적으로 청양읍에서 사고가 많이 발생하는 것으로 나타남

[표 IV-15] 읍·면별 차종별 교통사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명)

구분		화성면	청양읍	청남면	정산면	장평면	운곡면	비봉면	목면	대치면	남양면
승용차	발생건수	36	193	11	129	24	19	36	28	48	21
	사망자수	6	7	1	7	4	1	1	2	2	3
	중상자수	43	173	16	125	31	14	53	24	41	23
승합차	발생건수	3	19	4	10	3	2	5	6	3	2
	사망자수	-	-	1	-	1	-	-	-	1	-
	중상자수	1	15	7	6	13	2	10	9	-	1
화물차	발생건수	13	87	15	50	22	15	12	20	31	18
	사망자수	-	6	4	3	5	-	2	2	4	1
	중상자수	8	73	12	54	18	13	15	14	33	13
특수차	발생건수	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-
	사망자수	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
	중상자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
이륜차	발생건수	6	23	6	7	5	4	5	1	5	1
	사망자수	-	3	1	2	1	1	-	-	1	-
	중상자수	3	21	6	5	6	3	4	1	5	1
원동기 자전거	발생건수	2	12	1	5	1	1	1	1	1	1
	사망자수	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	1	9	-	4	-	-	-	1	2	1
자전거	발생건수	1	8	2	-	-	-	1	-	-	-
	사망자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	1	3	2	-	-	-	-	-	-	-
건설기계	발생건수	-	3	2	-	1	-	3	2	-	3
	사망자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	-	3	1	-	1	-	2	2	-	6
농기계	발생건수	1	2	-	1	1	3	1	-	-	-
	사망자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	-	-	-	2	1	1	-	-	-	-
기타/불명	발생건수	2	5	-	1	-	1	-	1	-	-
	사망자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	-	2	-	1	-	-	-	1	-	-

5. 교통약자 교통사고 현황

1) 14세 이하 어린이 교통사고 현황

- 청양군의 어린이 교통사고 발생건수는 연평균 -10.21% 감소 추세를 보이고 있으며 사망자도 지난 5년간 발생하지 않고 있으나, 중상자수는 2007년 6명에서 2011년 11명으로 16.36% 증가된 것으로 나타남

[표 IV-16] 14세 이하 어린이 교통사고 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분		2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	5년 평균	연평균 증감률
충남	발생건수	792	731	772	708	678	736.2	-3.81
	사망자수	9	15	12	22	8	13.2	-2.90
	중상자수	332	281	278	253	208	270.4	-11.03
	치사율	1.14	2.05	1.55	3.11	1.18	1.79	-
금산	발생건수	25	21	24	23	28	24.2	2.87
	사망자수	0	0	1	1	0	0.4	-
	중상자수	9	7	8	4	4	6.4	-18.35
	치사율	0.00	0.00	4.17	4.35	0.00	1.65	-
연기	발생건수	28	16	19	26	32	24.2	3.39
	사망자수	0	1	1	1	1	0.8	-
	중상자수	16	6	4	8	5	7.8	-25.23
	치사율	0.00	6.25	5.26	3.85	3.13	3.31	-
부여	발생건수	32	21	24	12	19	21.6	-12.22
	사망자수	0	2	0	0	1	0.6	-
	중상자수	21	12	11	7	9	12.0	-19.09
	치사율	0.00	9.52	0.00	0.00	5.26	2.78	-
서천	발생건수	32	30	29	26	22	27.8	-8.94
	사망자수	1	0	0	4	0	1.0	-100.00
	중상자수	9	8	9	5	5	7.2	-13.67
	치사율	3.13	0.00	0.00	15.38	0.00	3.60	-100.00
청양	발생건수	20	24	14	15	13	17.2	-10.21
	사망자수	0	0	0	0	0	0.0	-
	중상자수	6	3	3	10	11	6.6	16.36
	치사율	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-
홍성	발생건수	35	35	46	18	23	31.4	-9.96
	사망자수	0	0	1	0	0	0.2	-
	중상자수	15	13	19	11	7	13.0	-17.35
	치사율	0.00	0.00	2.17	0.00	0.00	0.64	-
예산	발생건수	61	40	54	37	52	48.8	-3.91
	사망자수	2	4	0	1	1	1.6	-15.91
	중상자수	25	24	22	11	14	19.2	-13.49
	치사율	3.28	10.00	0.00	2.70	1.92	3.28	-12.49
태안	발생건수	29	23	28	25	18	24.6	-11.24
	사망자수	0	1	0	1	0	0.4	-
	중상자수	18	14	9	11	8	12.0	-18.35
	치사율	0.00	4.35	0.00	4.00	0.00	1.63	-
당진	발생건수	59	51	40	45	48	48.6	-5.03
	사망자수	1	1	2	0	0	0.8	-100.00
	중상자수	27	13	23	16	16	19.0	-12.26
	치사율	1.69	1.96	5.00	0.00	0.00	1.65	-100.00

출처 : 도로교통공단 홈페이지(경찰DB)

2) 65세 이상 노인 교통사고 현황

- 노인 교통사고 발생건수는 2007년 47건에서 2011년 49건으로 연평균 1.05% 증가하였으나 충청남도의 연평균 증가율 3.91%에 비해 낮은 수준으로 분석됨
- 사망자수와 중상자수는 각각 -9.64%, -1.50%의 감소 추세이나, 치사율의 경우 충청남도 평균인 11.13%보다 약 3.5%p가 높은 14.63%로 나타남

[표 IV-17] 65세 이상 노인 교통사고 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분		2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	5년 평균	연평균 증감률
충남	발생건수	1,413	1,490	1,586	1,635	1,647	1554.2	3.91
	사망자수	156	193	164	172	180	173	3.64
	중상자수	1,019	1,042	1,114	1,081	1,042	1059.6	0.56
	치사율	11.04	12.95	10.34	10.52	10.93	11.13	-
금산	발생건수	58	57	80	70	78	68.6	7.69
	사망자수	9	3	5	8	7	6.4	-6.09
	중상자수	53	40	53	39	45	46	-4.01
	치사율	15.52	5.26	6.25	11.43	8.97	9.33	-
연기	발생건수	58	62	62	69	69	64	4.44
	사망자수	9	8	5	4	9	7	-
	중상자수	35	46	47	40	52	44	10.40
	치사율	15.52	12.90	8.06	5.80	13.04	10.94	-
부여	발생건수	97	75	77	113	103	93	1.51
	사망자수	19	16	6	12	9	12.4	-17.04
	중상자수	65	41	54	55	75	58	3.64
	치사율	19.59	21.33	7.79	10.62	8.74	13.33	-
서천	발생건수	74	114	118	109	122	107.4	13.31
	사망자수	9	9	11	8	7	8.8	-6.09
	중상자수	47	78	92	92	72	76.2	11.25
	치사율	12.16	7.89	9.32	7.34	5.74	8.19	-
청양	발생건수	47	41	63	46	49	49.2	1.05
	사망자수	9	8	5	8	6	7.2	-9.64
	중상자수	34	29	54	35	32	36.8	-1.50
	치사율	19.15	19.51	7.94	17.39	12.24	14.63	-
홍성	발생건수	116	107	103	99	111	107.2	-1.10
	사망자수	5	14	10	9	13	10.2	26.98
	중상자수	95	85	88	83	81	86.4	-3.91
	치사율	4.31	13.08	9.71	9.09	11.71	9.51	-
예산	발생건수	132	123	167	157	169	149.6	6.37
	사망자수	14	9	12	11	9	11	-10.46
	중상자수	77	93	112	115	111	101.6	9.57
	치사율	10.61	7.32	7.19	7.01	5.33	7.35	-
태안	발생건수	55	68	70	74	61	65.6	2.62
	사망자수	13	9	6	11	9	9.6	-8.78
	중상자수	44	55	56	53	43	50.2	-0.57
	치사율	23.64	13.24	8.57	14.86	14.75	14.63	-
당진	발생건수	95	123	102	103	109	106.4	3.50
	사망자수	10	25	12	13	21	16.2	20.38
	중상자수	66	83	73	67	64	70.6	-0.77
	치사율	10.53	20.33	11.76	12.62	19.27	15.23	-

출처 : 도로교통공단 홈페이지(경찰DB)

(1) 65세 이상 노인 보행자 교통사고 현황

○ 지난 5년간 노인 보행자 교통사고 발생건수는 연평균 -22.35% 감소 추세에 있으며, 사망자수도 2007년 4명에서 2011년 2명으로 -15.91% 감소하였음

[표 IV-18] 65세 이상 노인 보행자 교통사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	5년 평균	연평균 증감률
발생건수	11	6	16	9	4	9.2	-22.35
사망자수	4	4	2	3	2	3.0	-15.91
중상자수	8	2	14	6	2	6.4	-29.29
치사율(%)	36.4	66.7	12.5	33.3	50.0	39.8	8.29



[그림 IV-11] 65세 이상 노인 보행자 교통사고 발생 현황(5개년)

(2) 65세 이상 노인 운전자 교통사고 현황

○ 지난 5년간 노인 운전자 교통사고 발생건수는 2007년 14건에 2011년 28건으로 연평균 18.92% 증가하였으며, 중상자수도 2007년 17명에서 2011년 48명으로 연평균 29.63%가 증가하였음

[표 IV-19] 65세 이상 노인 운전자 교통사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	5년 평균	연평균 증감률
발생건수	14	17	27	21	28	21.4	18.92
사망자수	3	5	0	3	3	2.8	0.00
중상자수	17	19	37	49	48	34.0	29.63
치사율(%)	21.4	29.4	0.0	14.3	10.7	15.2	-15.91



[그림 IV-12] 65세 이상 운전자 교통사고 발생 현황(5개년)

6. 도로종류별 교통사고 현황

(1) 도로종류별 교통사고 현황 및 추이

- 지난 5개년 동안 일반국도에서 509건의 교통사고가 발생하고 34명이 사망, 지방도에서는 193건이 발생하고 20명이 사망, 시군도 308건이 발생하고 25명이 사망, 기타 도로에서는 12건이 발생하고 1명이 사망한 것으로 나타남
- 도로종류별 교통사고 증감율을 보면, 일반국도 및 시군도의 교통사고 발생건수는 감소추세이나 지방도는 13.40%가 증가한 것으로 나타남
- 도로종류별 교통사고 발생건수 점유율은 일반국도 49.8%, 지방도 18.9%, 시군도 30.1%, 기타 1.2%로 나타남

[표 IV-20] 도로종류별 교통사고 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구분	2007년		2008년		2009년		2010년		2011년		합계		점유율		연평균 증감률	
	빈도	사망	빈도	사망	빈도	사망	빈도	사망	빈도	사망	빈도	사망	빈도	사망	빈도	사망
일반국도	117	9	103	7	125	9	86	5	78	4	509	34	49.8	42.5	-9.64	-18.35
지방도	26	7	46	2	50	4	28	3	43	4	193	20	18.9	25.0	13.40	-13.06
시군도	72	7	55	6	57	0	72	5	52	7	308	25	30.1	31.3	-7.81	-
기타	0	0	1	0	4	0	5	1	2	0	12	1	1.2	1.3	-	-

출처 : 도로교통공단 홈페이지(경찰DB)

(2) 읍·면별 도로종류별 교통사고 발생 현황

- 읍·면별 발생현황을 보면 일반국도, 지방도, 시군도 모두 청양읍에서 가장 많이 발생한 것으로 나타남

[표 IV-21] 읍·면별 도로종류별 교통사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명)

구분		화성면	청양읍	청남면	정산면	장평면	운곡면	비봉면	목면	대치면	남양면
일반국도	발생건수	32	108	6	162	32	4	30	48	71	16
	사망자수	1	5	1	11	5	-	2	2	3	4
	중상자수	31	114	12	161	45	4	30	41	68	10
지방도	발생건수	19	43	19	1	14	37	21	1	13	24
	사망자수	4	2	3	-	4	2	1	-	3	1
	중상자수	12	38	13	-	11	27	40	1	10	32
시군도	발생건수	12	199	12	39	9	4	14	9	4	6
	사망자수	2	10	3	1	2	-	4	1	2	-
	중상자수	12	146	13	36	8	2	14	9	3	3
기타	발생건수	1	3	2	1	1	-	-	-	-	-
	사망자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	2	1	3	-	2	-	-	-	-	-

7. 도로형태별 교통사고 현황

(1) 도로형태별 교통사고 현황

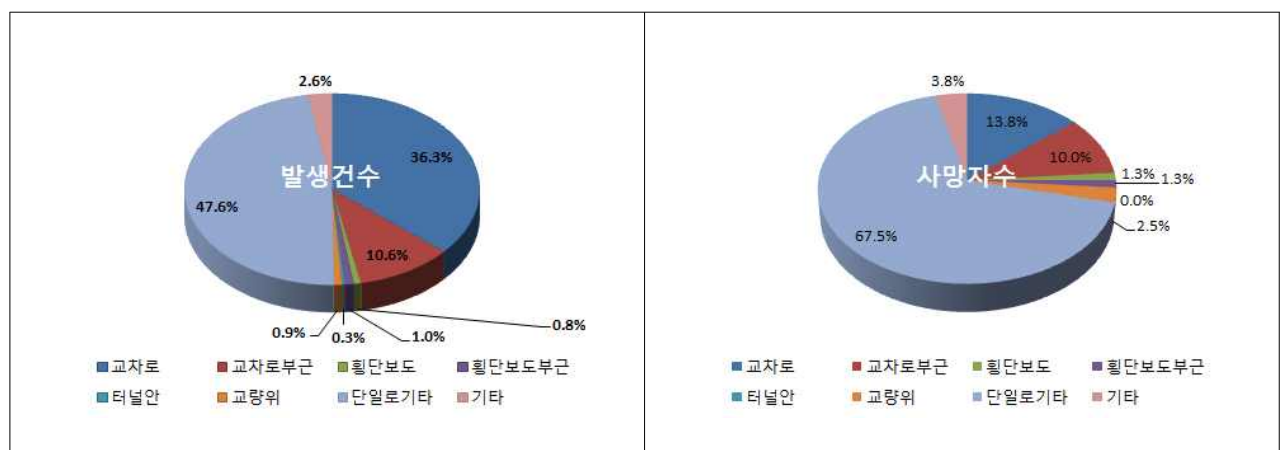
- 교차로와 단일로로 구분하여 볼 때, 교차로에서는 371건의 교통사고가 발생하였고, 단일로에서는 단일로(기타)에서 486건이 발생한 것으로 나타남
- 전반적으로 교통사고 발생빈도가 감소하는 추세이나, 단일로의 횡단보도 부근에서 발생하는 사고는 연평균 18.92%의 속도로 증가된 것으로 분석됨

[표 IV-22] 도로형태별 교통사고 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구 분		2007년		2008년		2009년		2010년		2011년		합계		연평균 증감률	
		발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망
교차로	교차로	77	3	64	1	74	1	89	3	67	3	371	11	-3.42	0.0
	교차로부근	26	4	23	0	28	1	13	2	18	1	108	8	-8.78	-29.29
단일로	횡단보도	0	0	0	0	3	0	3	0	1	1	8	1	-	-
	횡단보도부근	1	0	3	0	3	0	2	1	2	0	10	1	18.92	-
	터널안	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3	0	0.00	-
	교량위	2	2	0	0	3	0	4	0	0	0	9	2	-100	-100
	단일로 기타	101	11	111	14	110	11	79	8	85	10	486	54	-4.22	-2.35
기타	기타	7	3	4	0	15	0	0	0	1	0	27	3	-38.52	-100

출처 : 도로교통공단 홈페이지(경찰DB)



[그림 IV-13] 도로형태별 교통사고 발생 현황

(2) 읍·면별 도로형태별 교통사고 발생 현황

○ 읍·면별 도로형태별 교통사고는 교차로, 교차로부근, 횡단보도 등 청양읍에서 가장 많이 발생하였으며, 다음으로 정산면, 대치면 순으로 높게 나타남

[표 IV-23] 읍·면별 도로형태별 교통사고 발생 현황

(단위: 건,명)

구분		화성면	청양읍	청남면	정산면	장평면	운곡면	비봉면	목면	대치면	남양면
교차로	발생건수	4	167	20	75	26	8	21	10	26	14
	사망자수	-	5	3	-	2	-	-	-	-	1
	중상자수	3	158	21	88	40	5	34	12	23	14
교차로 부근	발생건수	4	44	1	18	-	3	5	16	12	5
	사망자수	2	-	-	2	-	-	1	2	-	1
	중상자수	2	33	1	11	-	3	2	10	15	6
횡단보도	발생건수	-	4	-	2	-	-	-	1	-	-
	사망자수	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
	중상자수	-	4	-	3	-	-	-	1	-	-
횡단보도 부근	발생건수	2	4	-	-	1	1	1	-	2	-
	사망자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	3	3	-	-	-	1	1	-	1	-
터널안	발생건수	-	-	-	1	-	-	-	-	2	-
	사망자수	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-
교량위	발생건수	1	2	-	1	1	-	-	-	4	-
	사망자수	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	중상자수	-	3	-	1	1	-	-	-	3	-
단일로 기타	발생건수	51	124	15	99	28	31	38	32	40	27
	사망자수	3	12	2	9	8	2	6	2	7	3
	중상자수	48	92	19	90	29	22	47	29	33	25
기타	발생건수	2	8	5	7	1	2	-	-	2	-
	사망자수	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-
	중상자수	1	6	3	4	-	2	-	-	4	-

8. 발생 시기별 교통사고 현황

1) 월별 교통사고 추세

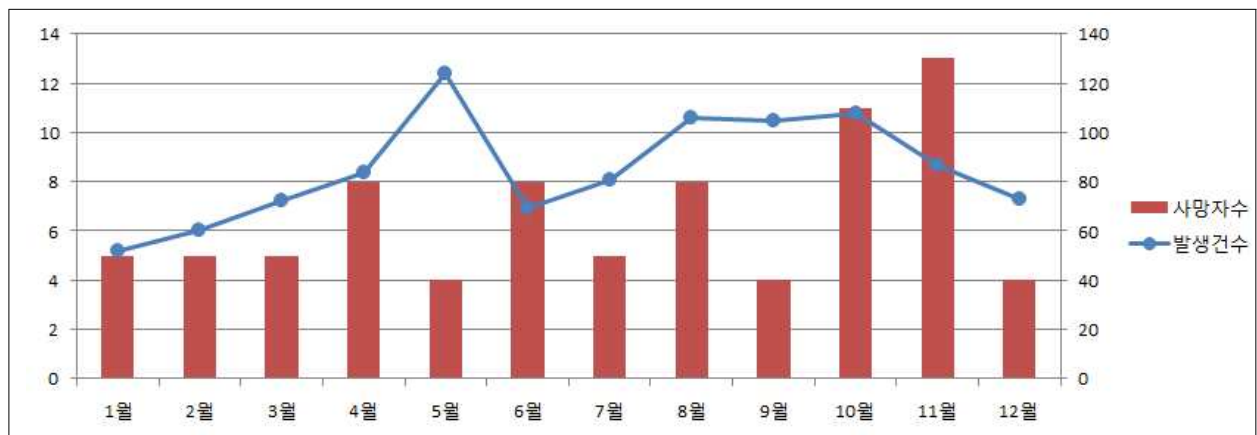
- 교통사고 발생건수 측면에서 지난 5년 동안 5월에 124건이 발생하였고, 다음으로 10월 108건, 8월 106건, 9월 105건 순으로 교통사고가 자주 발생한 것으로 나타남

[표 IV-24] 월별 교통사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
발생건수	52	60	72	84	124	69	81	106	105	108	87	73
사망자수	5	5	5	8	4	8	5	8	4	11	13	4

출처 : 도로교통공단 홈페이지(경찰DB)



[그림 IV-14] 월별 교통사고 발생 현황

2) 요일별 교통사고 추세

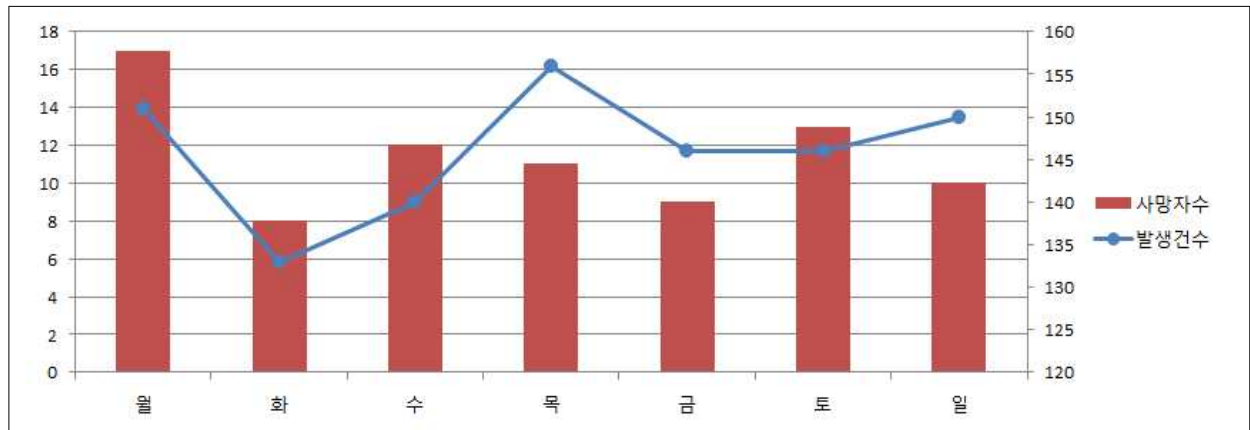
- 지난 5년간 요일별 교통사고 발생 추세를 살펴보면 요일별 교통사고 발생에 큰 차이는 없으나 목요일에 156건이 발생하여 가장 높은 것으로 나타남

[표 IV-25] 요일별 교통사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명)

구분	월	화	수	목	금	토	일
발생건수	151	133	140	156	146	146	150
사망자수	17	8	12	11	9	13	10

출처 : 도로교통공단 경찰DB



[그림 IV-15] 요일별 교통사고 발생 현황

3) 시간대별 교통사고 추세

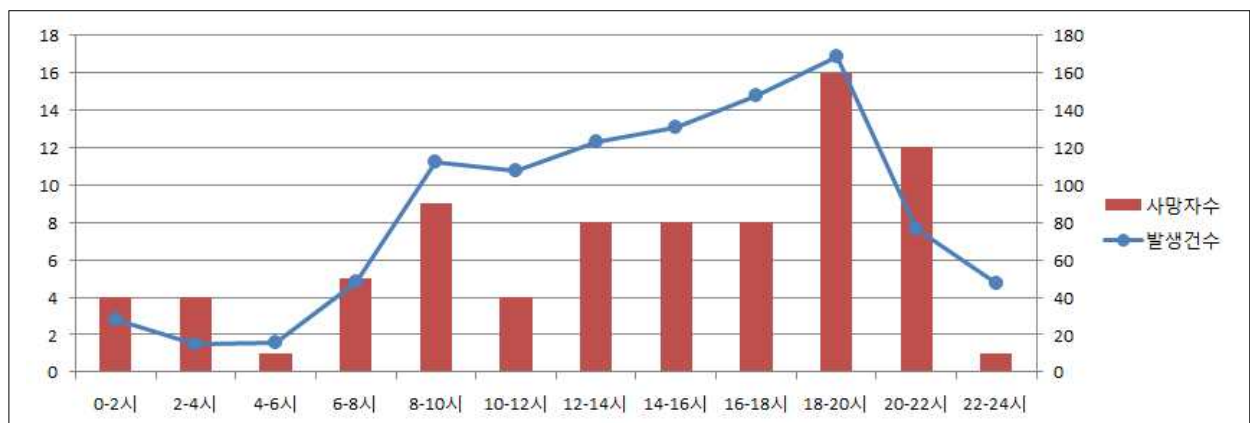
- 시간대별로는 18~20시 사이에 교통사고 발생 빈도가 가장 높고, 사망자수도 16명으로 가장 많은 것으로 나타남

[표 IV-26] 지난 5년간 시간대별 교통사고 발생 현황

(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	28	15	16	48	112	108	123	131	148	169	77	47
사망자수	4	4	1	5	9	4	8	8	8	16	12	1

출처 : 도로교통공단 경찰DB



[그림 IV-16] 시간대별 교통사고 발생 현황

4) 주·야간 교통사고 현황

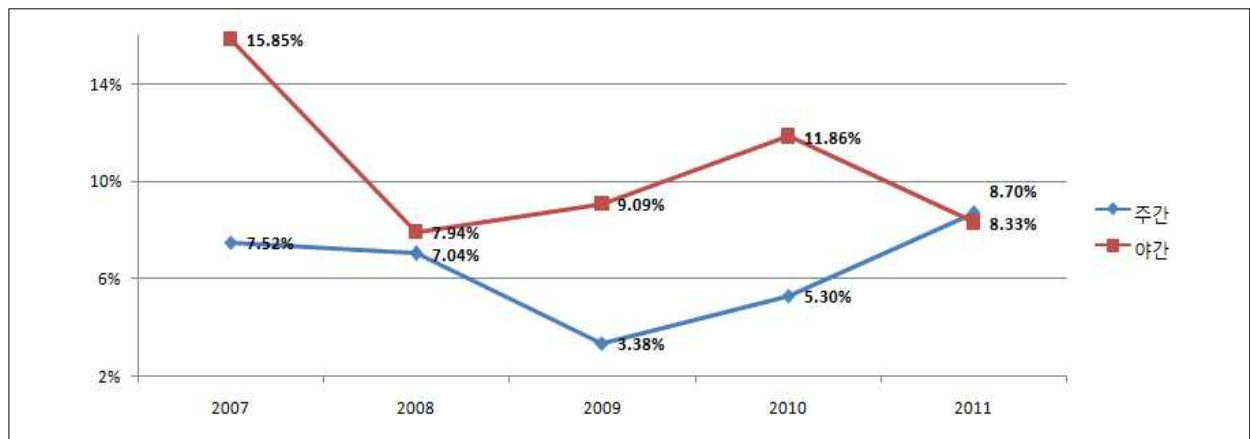
- 지난 5년간 주간 교통사고의 발생빈도는 2007년 133건에서 2011년 115건으로 감소하였으나 치사율은 7.5%에서 8.7%로 1.2%p 증가한 것으로 나타남
- 야간 교통사고의 경우 2007년 82건에서 2011년 60건으로 감소하였으며, 치사율도 15.8%에서 8.3%로 7.5%p 감소한 것으로 나타남

[표 IV-27] 지난 5년간 주·야간 교통사고 발생 현황

(단위: 건,명,%)

구 분	2007년		2008년		2009년		2010년		2011년		합계	
	주간	야간	주간	야간	주간	야간	주간	야간	주간	야간	주간	야간
발생건수	133	82	142	63	148	88	132	59	115	60	670	352
사망자수	10	13	10	5	5	8	7	7	10	5	42	38
치사율	7.5	15.8	7.0	7.9	3.4	9.1	5.3	11.9	8.7	8.3	6.3	10.8

출처 : 도로교통공단 경찰DB



[그림 IV-17] 주·야간 교통사고 치사율 추이(5개년)

9. 기상상태별 교통사고 추세

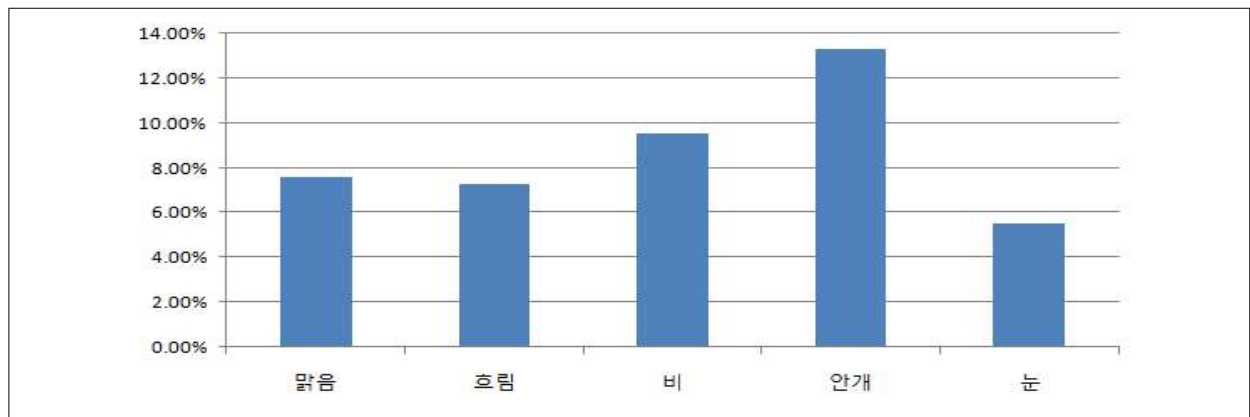
- 지난 5년간 기상상태별 교통사고 추세를 살펴보면, 맑은 날에 교통사고가 많이 발생하였지만 치사율은 안개 13.33%, 비 9.52%로 높은 것을 알 수 있음

[표 IV-28] 기상상태별 교통사고 발생 현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구 분	맑음	흐림	비	안개	눈	합계
발생건수	774	110	105	15	18	1022
사망자수	59	8	10	2	1	80
치사율	7.62	7.27	9.52	13.33	5.56	-

출처 : 도로교통공단 홈페이지(경찰DB)



[그림 IV-18] 기상상태별 교통사고 치사율 현황

10. 타 지역 거주자 교통사고 추세

- 지난 5년간 타 지역 거주자가 청양군에서 일으킨 교통사고는 외지인 교통사고는 전국 평균 18.27%와 충청남도 22.84% 보다 높은 24.92%로 나타남

[표 IV-29] 타 지역 거주자 교통사고 추세(5개년)

(단위: 건,%)

구분	전국			충남			청양		
	빈도	외지인 사고	외지인 사고비율	빈도	외지인 사고	외지인 사고비율	빈도	외지인 사고	외지인 사고비율
2007	211,662	39,862	18.83	8,618	2,104	24.41	215	53	24.65
2008	215,822	39,571	18.34	8,568	2,004	23.39	205	60	29.27
2009	231,990	42,053	18.13	8,792	1,970	22.41	236	61	25.85
2010	226,878	40,911	18.03	9,282	1,996	21.50	191	39	20.42
2011	221,711	39,994	18.04	8,833	1,985	22.47	175	43	24.57
5년 평균	221,613	40,478	18.27	8,819	2,012	22.84	204	51	24.95

주 : 고속도로 교통사고 미포함, 전국 및 충청남도 광역단체 기준, 타시군 기준 적용

③ 사고누적지점 및 구간 사고원인 분석

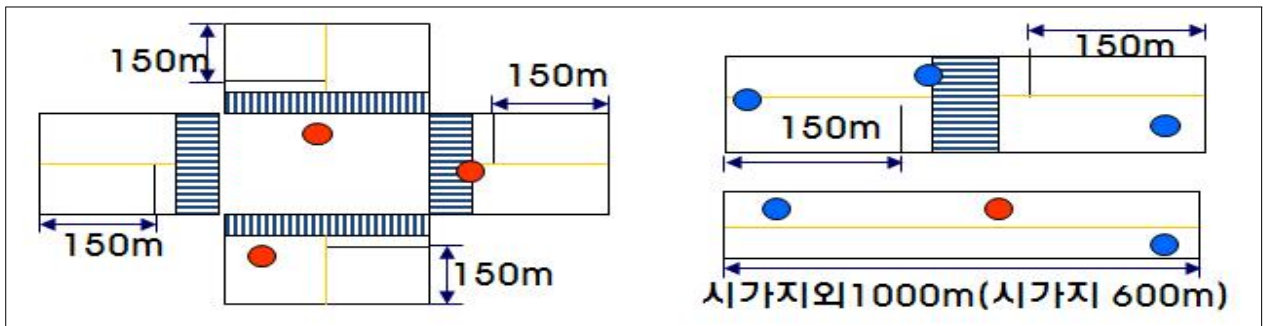
1. 선정기준

- 청양군 관내 도로에서 발생한 교통사고의 원인분석을 위해 최근 3년(2009~2011) 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 구분됨
 - 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 IV-30] 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 IV-19] 사고누적 지점 및 구간 설정기준 (교통안전법)

2. 사고누적지점 및 구간 선정결과

- 청양군 사고누적 지점 및 구간 선정에는 도로교통공단 TAAS 교통사고 분석시스템을 활용하여 교통사고 발생특성 및 사고위치 등을 분석함
- 지난 3년간(2009~2011) 동안 발생한 교통사고를 대상으로 교통안전법에 제시되어 있는 ‘사고누적 지점 및 구간 선정기준’을 적용한 결과, 청양군은 사고누적지점은 8개(인피사고 10건 이상 발생) 지점이 있는 반면 사망사고 1건 이상 누적 발생한 사고누적구간은 적용 기준에 해당되는 지점이 없는 것으로 분석됨
- 사고누적지점은 청양읍 6지점, 정산면 2지점이 분석기준에 해당되는 것으로 나타남

[표 IV-31] 청양군 교통사고 누적지점

(단위: 건,명)



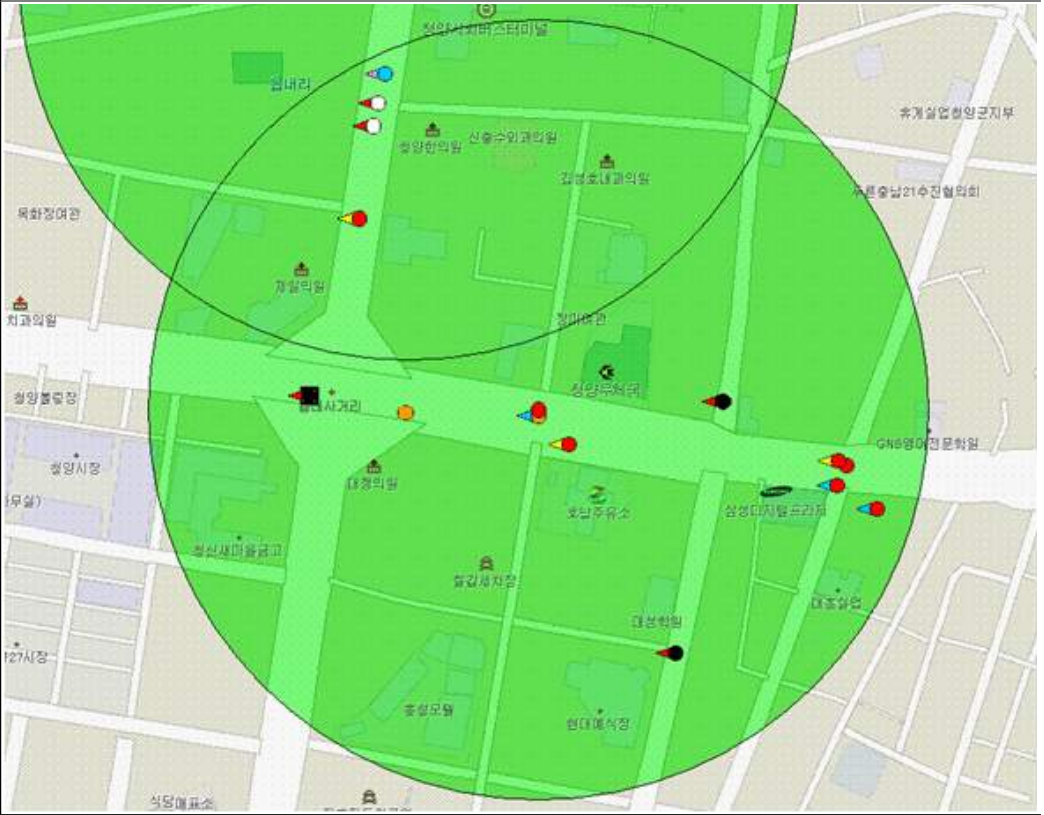
구분	지점명	사고건수(건)			인명피해(명)		
		총건수	사망	중상	사망	중상	경상
청양읍	1. 시외버스터미널 앞 사거리	15	0	15	0	18	5
	2. 청양군문화체육센터 앞	14	0	14	0	14	2
	3. 읍내사거리	15	1	14	1	16	3
	4. 청양우체국 앞 도로	12	1	11	1	14	2
	5. DM에이스빌아파트 앞 오거리	14	0	14	0	16	3
	6. 제2벽천교 앞 29호국도 및 교차로	12	0	12	0	15	1
정산면	7. 정산시장 사거리	14	0	14	0	23	13
	8. 서정리 사거리	13	0	13	0	17	11



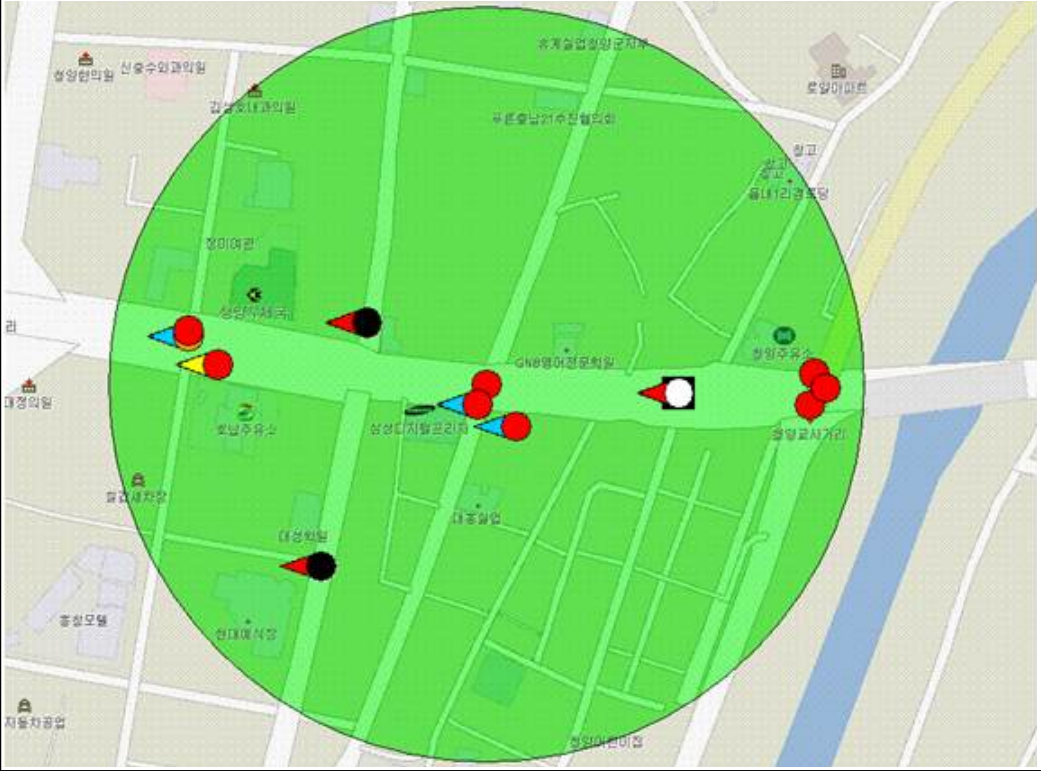



[그림 IV-20] 청양군 교통사고 누적지점 현황도

지점명	1. 시외버스터미널 앞 사거리 (청양읍 읍내리)
위치도 및 현장사진	 
사고현황	<ul style="list-style-type: none"> - 총 사고건수 15건, 사망자수 0명, 중상자수 18명 - 차대차 10건(측면직각충돌 8건, 추돌 2건) - 차대사람 5건(횡단중 4건, 기타 1건) - 안전운전불이행 5건, 직진우회전방해 4건, 신호위반 1건, 불법유턴 1건, 보행자보호의무 위반 4건
사고지점 및 사고유형	
문제점	<ul style="list-style-type: none"> - 터미널 진출입구간이 길어 무분별한 진출입이 빈번하게 발생하여 회전차량과 보행자 사고 우려 - 중앙선 및 정지선 미설치 구간이 길어 회전차량과 직진차량간의 상충이 자주 발생
개선(안)	<ul style="list-style-type: none"> - 접근관리 및 진출입구부에 횡단보도를 설치하여 보행자 안전 확보 - 본선 중앙선 설치 및 부도로 전방 정지선 설치

지점명	2. 청양군 문화체육센터 앞 (청양읍 읍내리)
위치도 및 현장사진	 
사고현황	<ul style="list-style-type: none"> - 총 사고건수 14건, 사망자수 0명, 중상자수 14명 - 차대차 10건(측면직각충돌 7건, 추돌 2건, 정면충돌 1건) - 차대사람 4건(길가장자리통행중 1건, 횡단중 1건, 기타사고 2건) - 신호위반 1건, 안전운전불이행 5건, 보행자보호의무위반 2건, 중앙선침범 1건, 직진우회 전방해 4건, 교차로 운행방법 1건
사고지점 및 사고유형	
문제점	<ul style="list-style-type: none"> - 시장앞 도로의 대부분의 교통사고가 이륜차, 자전거, 농기계, 노인보행자 사고임 - 불법 주정차로 인하여 부도로 진출입 차량과 시인성 불량에 의한 보행자 사고 우려
개선(안)	<ul style="list-style-type: none"> - TSM 사업을 통한 교차로 재설계로 보행 공간 및 차량 주행 공간 재분배 - 주정차 허용 및 중앙선 설치

지점명	3. 읍내사거리 (청양읍 읍내리)
위치도 및 현장사진	 
사고현황	<ul style="list-style-type: none"> - 총 사고건수 15건, 사망자수 1명, 중상자수 16명 - 차대차 10건(측면직각충돌 7건, 추돌 2건, 정면충돌 1건) - 차대사람 5건(횡단중 2건, 기타 3건) - 안전운전불이행 7건, 직진우회전방해 4건, 교차로운행방법위반 1건, 보행자보호의무위반 2건, 중앙선침범 1건
사고지점 및 사고유형	
문제점	<ul style="list-style-type: none"> - 비도류화로 교차로 면적이 과다하여 차량간 상충이 자주 발생하고 신호위반이 잦음 - 교차로내 불법 주정차로 운전자 시거제약 및 충돌사고 우려(4방향 모두)
개선(안)	<ul style="list-style-type: none"> - 도류화(Channelization) 실시하여 통행 우선권 확보하고, 교차로 면적 최소화

지점명	4. 청양우체국 앞 도로 (청양읍 읍내리)	
위치도 및 현장사진	 	
사고현황	<ul style="list-style-type: none"> - 총 사고건수 12건, 사망자수 1명, 중상자수 14명 - 차대차 9건(측면직각충돌 8건, 추돌 1건) - 차대사람 3건(횡단중 1건, 기타 2건) - 안전운전불이행 7건, 직진우회전방해 2건, 신호위반 2건, 교차로운행방법위반 1건 	
사고지점 및 사고유형		
문제점	<ul style="list-style-type: none"> - 노변 불법주정차로 인한 시거불량 - 교차로에 이중정지선 설치로 교차로 면적과다 발생 및 보행자 사고 우려 	
개선(안)	<ul style="list-style-type: none"> - 노변 불법주정차 정비로 시거확보 및 불법 주정차 단속시스템 설치 - 이중정지선을 제거 및 정지선 전방 이설로 교차로 면적 축소 	

지점명	5. DM에이스빌아파트 앞 오거리 (청양읍 읍내리)	
위치도 및 현장사진		
사고현황	<ul style="list-style-type: none"> - 총 사고건수 14건, 사망자 0명, 중상자 16명 - 차대차 9건(측면직각충돌 8건, 정면충돌 1건) - 차대사람 5건(횡단중 3건, 차도통행중 1건, 기타 1건) - 안전운전불이행 8건, 직진우회전방해 6건 	
사고지점 및 사고유형		
문제점	<ul style="list-style-type: none"> - 교차로가 기형적으로 설계 되었으며, 교차로 주변 교통안전 시설이 미흡 - 5지교차로로 형성되어 교차로 면적과다 및 교차로 내 상충 과다 발생 	
개선(안)	<ul style="list-style-type: none"> - 해당지점 교차로 개선보다 신도시 주변 권역 전부를 단위로 하는 교통안전개선 사업을 실시하여 해당 권역 전체에 교통안전 개선사업 필요 - 4지 교차로 운영 	

지점명	6. 제2벽천교 앞 29호국도 및 교차로 (청양읍 벽천리)
위치도 및 현장사진	 
사고현황	<ul style="list-style-type: none"> - 총 사고건수 12건, 사망자수 0명, 중상자수 15명 - 차대차 7건(측면직각충돌 7건) - 차대사람 5건(차도통행중 1건, 횡단중 1건, 기타 3건) - 안전운전불이행 8건, 직진우회전진행방해 4건
사고지점 및 사고유형	
문제점	<ul style="list-style-type: none"> - 주도로와 부도로의 관계가 불명확하여 진입사고 우려 - 교량을 지나 교차로가 위치하여 교차로 전방에서 교차로 인지가 어려움
개선(안)	<ul style="list-style-type: none"> - 주도로와 부도로의 관계를 명확하게 설정 (주도로-황색점멸, 부도로-적색점멸) - 교량 전에 교차로 예고표지 및 도로표지 추가 설치

지점명	7. 정산시장 사거리 (정산면 서정리)	
위치도 및 현장사진		
사고현황	<ul style="list-style-type: none"> - 총 사고건수 14건, 사망자수 0명, 중상자수 23명 - 차대차 13건(진입회전사고 10건, 일직선사고 1건, 주정차사고 1건, 기타사고 1건) - 차대사람 1건(기타사고 1건) - 안전운전불이행 3건, 직진우회전방해 7건, 교차로운행방법 위반 2건, 안전거리미확보 2건 	
사고지점 및 사고유형		
문제점	<ul style="list-style-type: none"> - 주도로와 부도로의 관계가 불명확하여 진입사고 우려 - 불법 노점상으로 인한 시인성 저하 	
개선(안)	<ul style="list-style-type: none"> - 주도로와 부도로의 관계를 명확하게 설정 (주도로-황색점멸, 부도로-적색점멸) - 불법 노점상 철거 	

지점명	8. 서정리사거리 (정산면 서정리)	
위치도 및 현장사진		
사고현황	<ul style="list-style-type: none"> - 총 사고건수 13건, 사망자수 0명, 중상자수 17명 - 차대차 13건(측면직각충돌 8건, 추돌 2건, 기타 1건) - 차대사람 2건 (횡단중 2건) - 안전운전불이행 2건, 직진우회전진행방해 4건, 교차로운행방법위반 1건, 신호위반 3건, 보행자보호의무 위반 1건, 안전거리 미확보 2건) 	
사고지점 및 사고유형		
문제점	<ul style="list-style-type: none"> - 노측에 보도가 설치되지 않아 보행자 사고 우려 	
개선(안)	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자 동선을 고려한 보도 설치 	

4 운수업체 교통사고 발생현황

1. 관내운수업체 현황

- 2010년 기준 청양군 관내 등록 운수업체는 102개 업체로 이중 개별화물 39개로 가장 많으며, 용달화물 31개, 일반화물 23개 순이며, 차량대수로는 일반화물이 522대로 가장 많고, 개인택시 49대, 업체택시 39대 순으로 나타남
- 군민들이 주로 이용하는 농어촌버스는 1개 업체로 차량대수는 16대이며, 업체택시는 3개 업체 39대, 개인택시 1개 업체 49대의 차량이 있음

[표 IV-32] 업종별 운수업체 현황

(단위: 개,대)

구분	합계	시외 버스	시내 버스	농어촌 버스	택시 (업체)	개인 택시	전세 버스	일반 화물	개별 화물	용달 화물	특수 여객
업체수	102	1	-	1	3	1	3	23	38	31	1
대수	750	19	-	16	39	48	34	522	38	31	3

2. 운수업종별 교통사고발생 현황

- 지난 5년간(2007~2011년) 청양군에서 발생한 버스, 택시 및 화물차 관련 교통사고 발생건수는 청양군 전체 교통사고의 4.06%를 점유하고, 충남 평균 7.83% 보다 3.77%p 낮은 것으로 분석됨

[표 IV-33] 업종별 사고 발생 현황

(단위: %,건)

구분	총 사고건수 대비 점유율	계	버스	택시	화물
충청남도	7.83	3,421	494	1119	937
군 평균	6.87	131	18	39	39
금산군	3.39	101	23	25	23
당진군	7.52	210	30	36	76
부여군	5.41	125	16	36	39
서천군	11.05	118	9	47	27
연기군	9.02	155	17	37	53
예산군	11.25	192	33	68	60
청양군	4.06	61	4	13	18
태안군	5.22	71	12	29	17
예산군	8.45	144	16	58	39

1) 택시 업계

- 지난 5년간 청양군에서 발생한 택시업계의 교통사고 발생건수는 4건으로 적고 사망사고도 발생되지 않아 택시업계의 교통안전관리가 잘 이루어진 것으로 판단됨

[표 IV-34] 택시업계 교통사고 발생현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구 분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	연평균증감률
발생건수	1	0	1	0	2	-
사망자수	0	0	1	0	0	-
중상자수	1	0	0	0	2	-

2) 버스 업계

- 지난 5년간 청양군에서 발생한 버스관련 교통사고 발생건수는 9건이며, 2010년 교통사고 발생이 없었지만 2011년에는 3건과 사망자가 1명 발생되었으므로 철저한 교통안전 관리가 요구됨

[표 IV-35] 버스업계 교통사고 발생현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구 분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	연평균증감률
발생건수	1	2	3	0	3	31.61
사망자수	0	0	0	0	1	-
중상자수	1	1	2	0	1	0.0

3) 화물 업계

- 과거 화물차 교통사고가 없었지만, 2011년 최근 1건이 발생하였으므로 안전관리 강화가 필요함

[표 IV-36] 화물업계 교통사고 발생현황(5개년)

(단위: 건,명,%)

구 분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	연평균증감률
발생건수	0	0	0	0	1	-
사망자수	0	0	0	0	0	-
중상자수	0	0	0	0	1	-

V

교통안전 정책목표

- ① 충청남도 교통안전 정책목표
- ② 청양군 교통안전 정책목표

□ 충청남도 교통안전 정책목표

1. 비전 및 정책 목표¹⁾

1) 비전

- 미래형 교통안전 선진도시 구축

2) 정책목표

- 교통사고 사망자 50% 감소
 - 자동차 1만대당 사망자수 감소목표 : 5.5명('10년) → 2.9명('16년)
 - 도로교통사고 사망자수 감소 목표 : 463명('10년) → 242명('16년)

2. 추진전략

1) 안전한 도로 인프라 구축

- 사망사고누적구간 개선
- 교차로 안전도 개선
- 길어깨 확폭 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

1) 충청남도, 제2차 교통안전기본계획 수립 연구, 2012.

2) 교통약자 보호강화

- 어린이/노인보호구역 정비
- 어린이 통학로 안전강화
- 교통안전교육 확대
- 교통안전보호장구 보급 및 지원
- 고령운전자 표지부착 지원

3) 운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축

- 1000사 3030 프로젝트 추진
- 디지털운행기록계 장착 확대
- 안전운전 및 에코 체험교육

4) 교통문화 선진화

- 우수시군 인센티브 부여
- 건설기계/농기계 안전장구 보급
- 불법주정차 근절대책 수립
- 교통사고 원인조사 시행
- 교통안전 홍보 및 캠페인
- 어린이 교통공원 조성
- 구조 및 구급 체계 강화

2 청양군 교통안전 정책목표

1. 목표 설정방법

- 2012년 ‘제2차 충청남도 교통안전기본계획’이 수립됨에 따라 ‘청양군 교통안전기본계획’의 비전과 정책목표는 ‘제2차 충청남도 교통안전기본계획’의 정책목표를 수용하여 설정함
- 교통사고 감소목표 설정방법
 - 과거 6년(2005~2010년)간 지자체별 사망자수를 연평균증감율법에 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 : 상위그룹(35%), 중위그룹(40%), 하위그룹(%)
 - 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) : $(a-b) \times (c/a)$

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) : $(d-e) \times (f/d)$

d : 감소배분율을 적용한 예측 사망자수 합계

e : 충청남도 시·군간 등급을 분류하여 감소배분율을 적용한 예측 사망자수

f : 감소배분율을 적용한 각각의 예측 사망자수

③ : $((①+②)/2) \times$ 보정값(3)

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

2. 교통사고 감소 목표

1) 목표연도 교통사고 사망자수 추정

- 연평균증감률에 의한 예측 사망자수와 감소 배분율에 의한 사망자수를 각각 50%씩 반영한 충청남도의 2016년 목표연도의 사망자수는 242명, 청양군은 9명으로 추정됨

2) 연도별 교통사고 사망자수 추정

- 2011~2016년의 연평균감소율을 충청남도 및 청양군에 일괄 적용하고 ‘제7차 국가교통안전기본계획’에서 설정한 충청남도 감소목표에 맞추기 위해 보정 값을 적용시켜 세부연도별 목표를 설정함
- 충청남도 전체 2016년 목표연도의 추정 사망자수는 242명으로 2011년 대비 -33.3% 감소하는 것으로 설정됨
- 청양군의 2016년 목표연도의 추정 사망자수는 9명으로 2011년 대비 -40.0% 감소하는 것으로 설정함
- 2011~2016년의 연평균감소율을 충청남도 및 청양군에 일괄 적용하고 ‘제7차 국가교통안전기본계획’에서 설정한 감소목표를 설정 기준을 토대로 청양군의 2011년 교통사고 사망자수를 기준으로 2016년 목표연도 사망자수를 설정함

[표 V-1] 목표연도(2016년) 교통사고 사망자수 감소 목표

(단위 : 명)

구분	연평균증감률에 의한 예측 사망자수(A)	감소 배분율에 의한 사망자수(B)	(A+B)/2	2016년 목표 사망자수
충청남도	380	255	317.5	242
청양군	15	6	10.5	9

주: 고속국도 교통사고 미포함

[표 V-2] 연도별 사망자수 감소 목표

(단위 : 명, %)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	(‘11~‘16년) 연평균 증감률	‘11년 대비 ‘16년 감소율
충청남도	413	363	328	297	268	242	-7.79%	-33.3
청양군	15	14	13	12	10	9	-9.71%	-40.0

주: 고속국도 교통사고 미포함

3) 연도별 교통사고 감소 목표

- 계획지표별 사망자수는 전체 교통사고 사망자수의 각 연도 목표 감소율을 일괄 적용하여 목표 연도인 2016년은 2011년 대비 -40.0% 감소시키는 것으로 설정함
- 계획지표는 상호 중복성을 전제함

[표 V-3] 세부연도 교통사고 감소 목표

(단위: 명)

계획지표		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
자동차1만대당 사망자수		11.2	10.1	9.0	7.8	6.7	6.7
전체 교통사고 사망자수		15	14	13	11	10	9
보행자	보행자 전체 사망자수	2	2	2	1	1	1
	어린이 사망자수	0	0	0	0	0	0
	노인 사망자수	2	2	2	1	1	1
차량	사업용차량 사망자수	1	1	1	1	1	1
	자전거 사망자수	1	1	1	1	1	1
도로	교차로 사망자수	4	4	3	3	3	2
	단일로 사망자수	11	10	9	8	7	7
운전자	고령운전자 사망자수	3	3	3	2	2	2
법규위반	과속운전 사망자수	0	0	0	0	0	0
	음주운전 사망자수	1	1	1	1	1	1

주1 : 고속국도 교통사고 미포함

주2 : 계획분야별 목표는 상호 중복될 수 있음.(예, 교차로 노인 보행사망자가 1명이 발생한 경우, 이는 도로 교차로 사망자 1명과 보행자 중 노인 사망자 1명으로 2명으로 중복하여 계상됨)

3. 비전 및 정책목표

1) 비전

- 미래형 교통안전 선진 농촌도시 구현

2) 정책목표

- 교통사고 사망자 40% 감소
- 자동차 1만대당 사망자수 감소목표 : 11.2명('11년) → 6.7명('16년)
- 교통사고 사망자수 감소목표 : 15명('11년) → 9명('16년)
- 교통약자 사망자수 감소 목표 : 5명('11년) → 3명('16년)
- 차량 사망자수 감소 목표 : 2명('11년) → 2명('16년)
- 도로교통사고 사망자수 감소 목표 : 15명('11년) → 9명('16년)
- 법규위반 사망자수 감소 목표 : 1명('11년) → 1명('16년)



4. 추진전략

[표 V-4] 추진전략 및 추진과제

추진전략	세부 추진과제
안전한 도로 인프라 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 교통사고 누적구간 개선 • 교차로 안전도 개선 • 길어깨 확폭 및 보도 확충 • 도로안전시설 설치 확대 • 위험도로 구조개선 및 교통사고 잦은 곳 개선 • 회전교차로 도입
교통약자 보호강화	<ul style="list-style-type: none"> • 어린이/노인보호구역 정비 • 교통안전교육확대 • 교통안전보호장구 보급 및 지원 • 고령운전자 표지부착 지원 • 보행우선구역 지정 확대
운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 디지털운행기록계 장착 확대 • 안전운전 및 에코체험교육
교통문화 선진화	<ul style="list-style-type: none"> • 건설기계/농기계 안전장구 보급 • 불법주정차 근절대책 수립 • 교통안전 홍보 및 캠페인

VI

부문별 세부 추진계획

- ① 부문별 계획 수립방향
- ② 안전한 도로 인프라 구축
- ③ 교통약자 보호강화
- ④ 운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축
수 교통문화 선진화

1 부문별 계획 수립방향

1. 기본방향

- 교통사고원인 분석결과에 부합하는 중점 추진과제 및 세부 추진계획을 제시하여 실질적인 사고 감소가 이루어 질 수 있는 맞춤형 교통안전계획 수립
- 청양군 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
- 청양군이 현재 추진 중인 교통안전정책과 연계될 수 있도록 계획 수립

2. 중점 추진과제 설정

- 청양군은 과거 5년간 총 1,022건의 교통사고가 발생하였으며, 사망자수 81명, 중상자수 964명이 발생함
- 사고유형별로는 차대차 사고가 770건으로 75.34%를 차지하였으며, 사망자수는 32명이 발생하여 전체사고의 40%를 차지함
- 차대 사람 사고의 경우 횡단 중 교통사고 발생건수가 58건으로 가장 많은 43.94%를 차지하였으며, 사망자수도 56명으로 42.42%를 차지함
- 차대 사람 교통사고 중 차도 통행 중 교통사고는 발생건수는 20건으로 많지 않았으나 치사율이 34.7%로 가장 높음
- 차대 차 교통사고의 경우 측면직각충돌 교통사고 발생건수가 61.56%(474건)로 가장 많고, 정면충돌 교통사고는 치사율이 6%로 가장 높음
- 차량단독 사고의 경우 공작물충돌 교통사고 발생건수가 54건으로 가장 높은 45%를 차지하였으며, 치사율은 도로외이탈사고가 64.8%로 가장 높음
- 법규위반 사고의 경우 안전운전불이행 교통사고가 554건이 발생하여 54.21%의 점유율을 보임
- 음주운전으로 인한 교통사고는 125건이 발생하였으며, 연평균 -8.41% 감소추세에 있으나 충청남도 내 음주운전 교통사고 발생건수 점유율(0.16%)에 비해 사망자수 점유율은 4.08%로 높은 수준을 보임
- 노인교통사고의 경우 발생건수, 사망자수 모두 감소 추세에 있으나 치사율의 경우 충청남도 평균인 11.16%보다 약 4%가 높은 15.25%로 나타남
- 발생시기별 교통사고는 행락 철 외지인 차량 유입이 많은 5월과 10월에 각각 124건, 108건이

발생하여 발생빈도가 가장 높은 것으로 나타났으며, 시간별로는 18시에서 20시 사이에 가장 많이 발생한 것으로 나타남

- 타 지역 거주자 교통사고를 보면 전국 평균 18.27%와 충청남도 22.84% 보다 높은 24.92%로 나타남
- 위와 같은 청양군의 교통사고 발생특성을 고려하여交通安全정책 중점 추진과제를 제시하고 현실적이고 체계적인 계획수립을 통해 교통사고 발생률을 줄이고 지역의交通安全의식을 높일 수 있는 기반을 마련하고자 함
- 제2차 충남교통안전기본계획에서 제시된 교통취약요소 및 세부추진계획을 고려하여 청양군交通安全기본계획의 비전 및 목표에 따라 도로교통(5개 세부추진과제), 교통약자(6개 세부추진과제), 운수산업(3개 세부추진과제) 및 교통문화 선진화계획(5개 세부추진과제) 부문에 대해 총 19개의 세부과제를 선정함
- 청양군 부문별 중점추진과제에 대한 항목별 세부과제는 다음과 같음

[표 VI-1] 중점 추진과제 및 세부 추진과제

중점 추진과제	세부 추진과제
안전한 도로 인프라 구축	I. 교통사고 누적지점 개선 II. 길어깨 확폭 및 보도 확충 III. 도로안전시설 설치 확대 IV. 위험도로 구조개선 및 교통사고 잦은 곳 개선사업 V. 한국형 회전교차로 도입
교통약자 보호강화	I. 어린이/노인보호구역 확대 및 정비 II.交通安全 교육확대 III.交通安全 보호장구 보급 지원 IV. 고령 운전자 실버마크 부착 시행 V. 보행우선구역 지정 및 확대
운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축	I. 디지털 운행기록계 장착 지원 II. 안전운전 및 에코 드라이빙 체험교육 지원
교통문화 선진화	I. 불법 주·정차 근절대책 수립 및 단속 강화 II.交通安全 홍보 및 캠페인 강화 III. 음주운전 근절 대책

2 안전·도로 인프라 구축

1. 세부추진과제 I - 교통사고 누적지점 개선

1) 추진 배경 및 필요성

- 청양군은 전형적인 농촌도시로 지형적 특성상 임야지역 및 산지가 많고, 기하구조가 열악한 도로가 산재하며, 교통안전시설 설치 미비로 교통사고 발생 위험이 높음
- 교통사고 누적지점은 우선적인 현장조사와 개선이 필요한 대상으로 이들 지점 내 잘못된 도로 구조 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 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
- 지난 3년간(2009~2011년) 청양군내 교통사고 분석결과, 사망사고 3건 이상 또는 중상사고 이상의 교통사고가 10건 이상 발생한 지점은 청양읍 읍내사거리, 정산면 서정리사거리 등 총 8개 지점이 기준에 충족하는 것으로 나타남

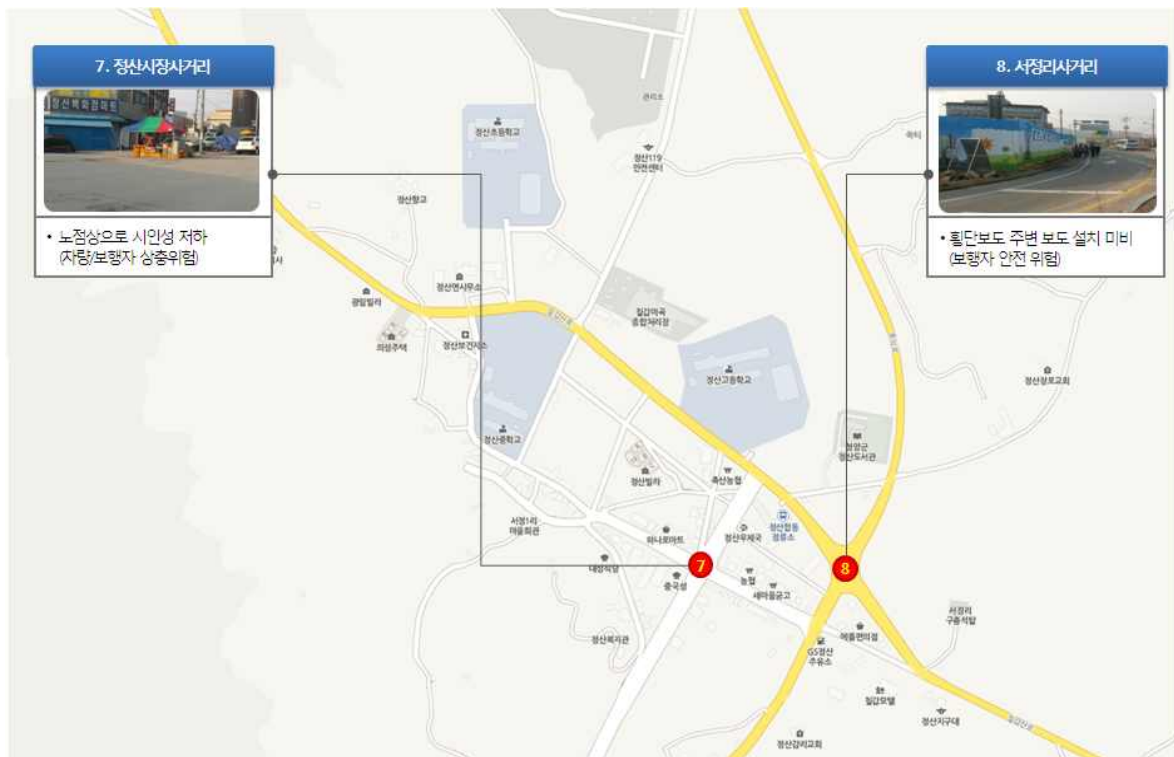
[표 VI-2] 교통사고 누적지점 현황

(단위: 건,명)

구분	지점명	사고건수(건)			인명피해(명)		
		총건수	사망	중상	사망	중상	경상
청양읍	1. 시외버스터미널 앞 사거리	15	0	15	0	18	5
	2. 청양군문화체육센터 앞	14	0	14	0	14	2
	3. 읍내사거리	15	1	14	1	16	3
	4. 청양우체국 앞 도로	12	1	11	1	14	2
	5. DM에이스빌아파트 앞 오거리	14	0	14	0	16	3
	6. 제2벽천교 앞 29호국도 및 교차로	12	0	12	0	15	1
정산면	7. 정산시장 사거리	14	0	14	0	23	13
	8. 서정리 사거리	13	0	13	0	17	11



[그림 VI-1] 청양읍 교통사고누적지점



[그림 VI-2] 정산면 교통사고 누적지점

2. 세부 추진과제 II - 교차로 안전도 개선

1) 추진 배경 및 필요성

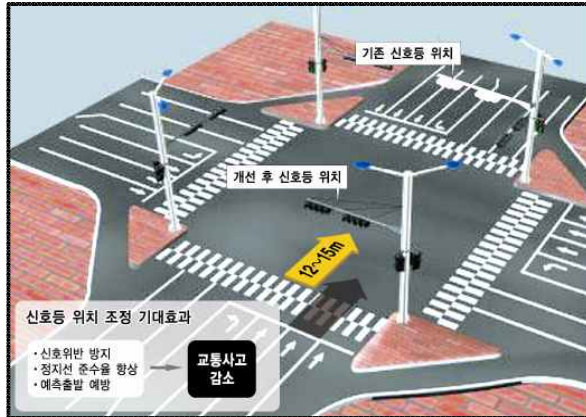
- 청양군의 경우 산지가 많은 지형적 특성에 따라 지형특성을 그대로 반영하여 형성된 교차로 및 도로가 많아 기형적인 구조형상을 지닌 교차로가 다수 존재함
- 또한 도로등급이 높은 국도와 도로등급이 낮은 각 농촌마을의 농로가 연결되는 교차로가 많아 차량 간 속도차가 높은 농촌지역 주민의 주 교통수단인 이륜차, 원동기, 자전거와의 충돌로 인한 교통사고발생 위험도가 높음
- 최근 5년간 교차로 및 교차로 부근에서의 교통사고 발생 건수는 교차로 371건, 교차로 부근 108건으로 전체 사고의 %이며, 사망자수는 교차로 11명, 교차로부근 8명으로 분석됨
- 최근 5년(2006~2010년)간 청양군 차대차 사고 중 측면직각 교통사고 발생건수는 474건으로 가장 높은 61.56%의 점유율을 보이고 있으며, 사망자수는 17명으로 53.13%의 점유율을 차지하고 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 2080)”에서는 전방신호기 설치(전주시 사례 대상)는 딜레마존 감소에 긍정적인 영향을 미치고, 정지선 정지율을 높이고, 신호위반율을 감소시킨 것으로 분석결과를 제시함
 - 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
 - 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
- 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 남부에서는 표준으로 전방신호기가 사용되고 있으며, 일리노이주에서는 통근열차와 통학버스 충돌 사고 이후 전방신호기를 권장하고 있음

3) 추진 방향

- 청양군 내 신호위반의 원인으로 인해 사고가 누적하여 발생한 지점 중 신호교차로로 운영되고 있는 지점을 대상으로 하며, 대상교차로에 대해 지속적으로 신호교차로로 운영할 시에는 전방 신호기 설치사업을 추진
- 후보지역은 ① 청양읍 송방리 송방사거리, ② 청양읍 송방리 청양예순문화회관 앞, ③ 청양읍 송방리 송방사거리 교차로, ④ 청양읍 송방리 청양군청 앞, ⑤ 청양읍 백천리 읍내사거리, ⑥ 청남면 청소리 청소교, ⑦ 청남면 중산리 중동교 앞 사거리, ⑧ 청남면 중동교사거리 교차로, ⑨ 장평면 미당리 신사거리 앞 39번 국도, ⑩ 장평면 미당리, ⑪ 남양면 온직리
- 전방신호기 설치 개념



3. 세부 추진과제 III - 길어깨 확폭 및 보도 확충

1) 추진 배경 및 필요성

- 청양군은 보도가 좁거나 설치되어 있지 않아 보행자가 보행 시 도로 위를 보행하는 경우가 빈번하며, 차량 통행속도가 높은 국도에서 사망사고가 발생하고 있어 길어깨 확폭 및 보도 확충을 통한 안전한 통행로 확보가 필요함
- 지난 5년간 발생한 교통사고 중에서 차대 사람의 점유율은 전체 교통사고의 12.92%로 높지 않으나 사망자수 점유율은 26.25%로 치사율이 높고, 차도통행 중 교통사고로 인한 사망자수는 8명으로 점유율이 38.1%임

2) 추진 방향

- 외곽지역, 국도 및 지방도를 보행하는 보행자의 이동경로를 파악하여 보도를 설치하거나 갓길을 확보하는 등 보행자 안전을 위한 노력이 필요함
- 보도설치 구간을 파악하기 위해서는 청양군 관내 전 지역을 대상으로 하기에는 조사기간과 설치비용에 한계가 있으므로 국토교통부 “보도 설치 및 관리지침”에서 제시하는 4개 형태의 필요구간을 기본으로 하여 ㉠ 보행자 사망사고가 많은 구간, ㉡ 화물차와 같은 중차량의 운행이 많은 구간, ㉢ 보행자 통행이 잦은 구간 등을 기준으로 단계적으로 설치함
- 후보지역은 ① 정산면 광생리 광생교 약 100m후방(국도36호), ② 장평면 중추리 일심사 입구 부근(지방도645), ③ 청양읍 학당리 학당사거리 부근(국도29호), ④ 정산면 덕성리 국도39호(애경 사원아파트 앞 노상), ⑤ 장평면 미당리 한석원가 앞 (군도2호), ⑥ 장평면 미당리 미당앵화로, ⑦ 목면 대평리(국도36호), ⑧ 대치면 탄정리 탄정삼거리 앞 노상

4. 세부 추진과제 VI - 도로안전시설 설치 확대

1) 추진 배경 및 필요성

- 청양군은 도로이탈에 의한 사고발생 발생 가능성이 높고, 국도 및 지방도, 시군도의 경우 대부분 1차로가 많아 중앙분리대 설치가 어려운 실정이며 도로 안전시설이 낙후되어 제 역할을 하지 못하고 있음
- 지난 5년간 교통사망사고 중 야간 보행자 사고는 총 5개 지점에서 발생함
- 차량 단독사고의 경우 최근 5년간 교통사고 발생건수가 지속적으로 증가 추세에 있으며 2007년 18건에서 2011년 31건으로 연평균 14.56% 증가 추세에 있음
- 차량 단독사고 중 차량단독 공작물충돌이 5년간 94건이 발생하여 사고점유율이 48.77%로 가장 높고, 도로외이탈의 경우 치사율이 64.8%로 높음

2) 추진 방향

(1) 충격흡수시설 확충

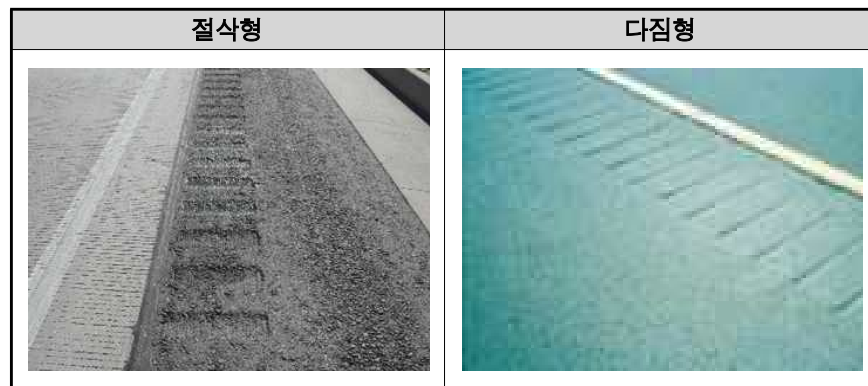
- 도로상에는 연결로 입·출구 분기점, 차량방호울타리 시점부, 교각, 신호등 지주 등 교통사고 예방과 원활한 교통흐름을 유지하기 위한 각종 시설물들이 설치되어 있으나 경우에 따라 이러한 교통시설물이 교통안전의 위협요인으로 작용함
- 이러한 시설물들은 대부분 강성 재질로 차량 충돌시 운전자에게 치명적인 상해를 입힐 수 있으므로 규격에 맞는 교통안전시설물로 보완 설치하여 운전자의 안전을 확보해야함
- 적용 후보지역

적용 지점 개요도	적용지점
	<ol style="list-style-type: none"> ① 청양군 청양읍 장승리 만미가든에서 보령방향으로 400미터 지점(국도36호) ② 청양군 목면 화양리 축산연구소입구 3거리(군도8호), ③ 청양군 대치면 탄정리 돌티미가든 부근(장곡사방면)(지방도645), ④ 청양군 정산면 마치리 알프스모텔에서 청양방향 200m(국도36호), ⑤ 청양군 남양면 대봉리 큰우물가든 입구 앞(지방도606), ⑥ 청양군 장평면 중추리 장평중학교 앞 노상 장평중학교 앞 노상, ⑦ 청양군 목면 지곡리 지곡 삼거리(국도36호), ⑧ 청양군 청양읍 교월리 LPG충전소 초입 부근 (旧국도36호), ⑨ 청양군 장평면 적곡리 적곡리 마을 앞 노상, ⑩ 청양읍 읍내리 문예회관

[그림 VI-3] 충격흡수시설 확충 후보지역

(2) 노면요철 포장 확충

- 도로외 이탈을 예방하기 위해서는 차량방호울타리와 같은 안전시설물의 설치도 중요하나, 도로 이탈을 사전에 예방하기 위해 운전자가 미연에 감지할 수 있도록 도로의 가장자리에 노면요철 포장 등을 설치하여야 함
- 특히, 산지부에 위치한 고성토구간, 교량이나 터널 등 길어깨 여유폭이 좁은 구간 및 도로이탈 사고가 많이 발생하는 구간 등을 선정하여 설치 확대해 나가야함
- 노면요철포장 개념



[그림 VI-4] 노면요철 포장 유형

- 적용 후보지역

적용 지점 개요도	적용지점
	① 청양군 화성면 신정리 원통교 위(지방도 619호) ② 청양군 대치면 개곡리 내리막길(구치리방면) (리도208) ③ 청양군 대치면 탄정리 탄정삼거리 부근(국도36호) ④ 청양군 운곡면 모곡리 상록주유소 200미터 전방(지방도 645) ⑤ 청양군 정산면 서정리 애경관사 옆(국도39호) ⑥ 청양군 비봉면 강정리 레일레미콘 공장 앞 ⑦ 청양군 정산면 해남리 모호동 (국도10호)

[그림 VI-5] 노면요철 적용 후보지역

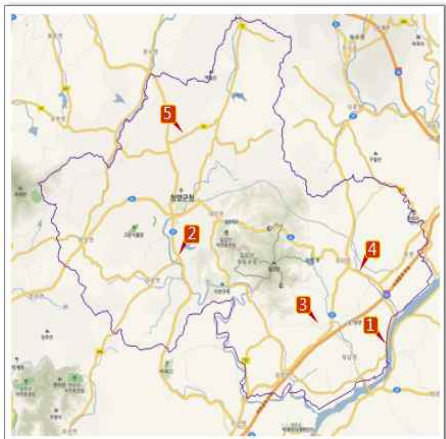
(3) 횡단보도 집중조명시설 확충

- 야간 횡단보도 사망사고 지점에 우선적으로 횡단보도전용 야간 투광기 등 집중조명시설로 횡단보도 야간조도 개선을 통해 보행자 안전성을 확보
- 설치위치는 야간 보행자 사망사고 발생구간과 외곽 지방도 마을 통과구간을 우선적으로 설치함
- 후보지는 ① 청남면 천내리 천내2리 입구(지방도625호), ② 남양면 금정리 금정리3거리, ③ 장평면 중추리 강뚝마을 앞(지방도645호), ③ 정산면 광생리 36호 국도상(국도36호), ④ 비봉면 중목리 산 127 (지방도96호)
- 횡단보도 집중조명 개념



[그림 VI-6] 횡단보도 집중조명 유형

- 적용 후보지역

적용 지점 개요도	적용지점
	① 청남면 천내리 천내2리 입구(지방도625호) ② 남양면 금정리 금정리3거리 ③ 장평면 중추리 강뚝마을 앞(지방도645호) ④ 정산면 광생리 36호 국도상(국도36호) ⑤ 비봉면 중목리 산127 (지방도96호)

[그림 VI-7] 횡단보도 집중조면 적용 후보지역

(4) 동물출현 주의표지 설치

- 청양군은 산간지역이 많아 심야시간에 도로로 나오는 야생동물 출현이 빈번함. 주행중 야생동물과 대변할 경우 운전자는 기대심리위반(expectation violation) 현상을 겪으며 출동을 일으킴
- 동물과의 충돌로 인한 운전자의 상해정도는 미약할지라도 동물과 충돌을 피하다 발생하는 사고고 인해 운전자의 인명피해가 발생됨
- 따라서, 동물출현이 잦은 지역을 선정하여 운전자에게 사전 경고메세지를 제공함으로써 주의운전을 할 수 있도록 예방조치가 필요함
- 동물출현 주의표지 및 청양군 로드킬 발생지점



[그림 VI-8] 노면요철 포장 유형

- 적용 후보지역



[그림 VI-9] 동물출현 주의표지 적용 우선지점

5. 세부 추진과제 VI - 위험도로 구조개선 개선사업

1) 추진 배경 및 필요성

- 1970년대 이후로 증가하는 교통량을 신속하게 처리하기 위해 매년 많은 도로를 건설하였으나 질적인 수준보다는 양적인 팽창과 건설 후 유지 관리의 소홀로 도로구조 및 안전시설 등이 결여되어 위험한 도로구간 상존
- 정부는 위험도로의 열악한 환경을 개선하여 날로 증가하는 교통사고를 줄이고자 1988년 국무총리실 주관 교통안전종합대책회의에서 국도로 주 대상으로 하는 ‘위험도로 개량사업’을 추진함
- 중앙정부 주도로 이루어지는 ‘위험도로 개량사업’을 통해 열악한 도로 및 교통환경을 근본적으로 개선함으로써 교통사고의 위험성을 사전에 예방하여 청양군민의 생명과 재산을 보호해야 함

2) 추진 방향

- 위험도로 개량사업은 도로선형 등 도로구조 개선을 통한 근본적인 교통사고의 위험성을 감소시킬 수 있는 사업으로 지속적으로 확대가 필요함
- 후보지는 ① 청양군 정산면 남천지구 선형개량(군도, 6.6km, 2014년 청양군 내부계획), ② 청양군 정산면 역촌~백곡리 고개낮추기(군도 2km, 2015년 청양군 내부계획), ③ 청양군 청남면 상장도로 고개 낮추기(리도 1km, 2015년 청양군 내부계획)

6. 세부 추진과제 VI- 회전교차로 도입

1) 추진 배경 및 필요성

- 교통의 흐름을 담당하는 교통체계에서 교차로는 각 방향에서 진입하는 차량들 간에 상충되는 구간으로 도로망을 구성하는 중요한 요소로 신호체계를 통해 각 방향별 행권을 부여함으로써 교통류 흐름을 강제적으로 제어하는 방식이 전 세계적으로 표준화되어 왔음
- 그러나 부적절한 신호운영은 오히려 교통류 흐름의 방해 및 신호위반을 야기하여 대형 교통사고로 이어지는 경우가 많음. 특히 구도심지 등의 자연발생적 도로망으로 인한 부정형 교차로, 5지 이상 교차로는 신호처리에 한계가 있고, 시거불량, 상충지점 과다로 인한 교통사고 위험이 내재됨
- 경찰청 주관 「교통운영체계 선진화방안(2009.4)」으로 교차로 신설·개량 시 소통에 유리하고 공해저감 및 전력 등 에너지 절감효과가 높은 회전교차로 설치를 대폭 확대하도록 하고 있으며, 통행량이 많지 않은 소규모 교차로, 교차로 엉킴 현상이 잦은 무신호 다지교차로 등에 우선 설치 할 것을 권고함
- 70년대 초 영국에서는 로터리의 설계 및 운영방식을 바꿔 로터리의 단점을 해결하고 그 이름을 회전교차로(roundabout)라고 바꾸었으며, 현재 유럽, 호주, 미국 등 선진국에서 적극적으로 설치되고 있음. 특히 미국에서는 유럽식 회전교차로의 성과를 분석하고 효과를 인정하여 90년대 초 정부 차원에서 보급하고 있으며, 국가경쟁력강화위원회에서도 녹색교통을 위한 회전교차로 활성화 방안을 제시하고 있음
- 청양읍 읍내사거리의 경우 교차로 면적이 과다하여 교통사고가 많이 발생되고, 청양군청 앞 사거리의 경우 교통량이 많지 않아 무통제 교차로로 운영 중에 있으며, 주도로와 부도로의 역할이 모호하고 교차로가 예각(Y자형) 형태로 운전자 시거확보에 제약이 있어 사고발생 위험이 높아 회전교차로 도입이 필요함

2) 추진 사례 및 효과

- 미국 NCHRP는 회전교차로의 안전성을 평가하기 위해 3차로의 진입로를 가진 대형교차로 3개소, 2차로 미만의 중소형교차로 8개소를 대상으로 도입 전·후 교통사고 현황을 비교한 결과, 중소형에서는 51%, 대형교차로에서는 29%의 사고 감소효과가 나타남
- 호주 Austroads(1993)는 73개 회전교차로 시행 전·후를 연구한 결과, 사고율 74% 감소, 대물사고 32% 감소, 연간 사망사고율 68%가 감소한 것으로 보고함
- Giaever(1992)는 회전교차로와 신호교차로를 비교한 결과, 회전교차로의 사고율이 0.03일 때 3지교차로는 0.05의 사고율을, 회전교차로의 사고율이 0.05일 때 3지교차로는 0.1의 사고율을 나타내는 것으로 분석함
- Schoon and Van Minnen(1994)은 회전교차로 시행 전·후 교통사고 현황을 비교한 결과, 시행 전 인명사고율 46%이던 것이 시행 후 연간 1.47%로 감소하였으며 자전거 및 오토바이 사고율도

74% 감소한 것으로 나타남

- 안전성과 아울러 지체를 비교한 결과 다음 표와 같이 지체가 76~78% 감소된 것으로 분석됨

[표 VI-3] 회전교차로 도입 전·후 교통사고 현황 비교

구분	표본수	연평균 사고빈도				증감율(%)	
		도입 전		도입 후			
		인피	물피	인피	물피	인피	물피
중소형	8	2.0	2.4*	0.5	1.6*	-73	-32
대형	3	5.8	15.7	4.0	11.3	-31	-10

주 : 신뢰수준 95%, *는 90%

자료 : NCHRP, Modern Roundabout Practice in the United State, 1998, p.25

[표 VI-4] 회전교차로의 도입 전·후 지체도 비교

시간대별	표본수	현대식 회전교차로		증감율(%)
		도입 전	도입 후	
오전첨두	6	13.7초	3.1초	-78
오후첨두	8	14.5초	3.5초	-76

자료 :

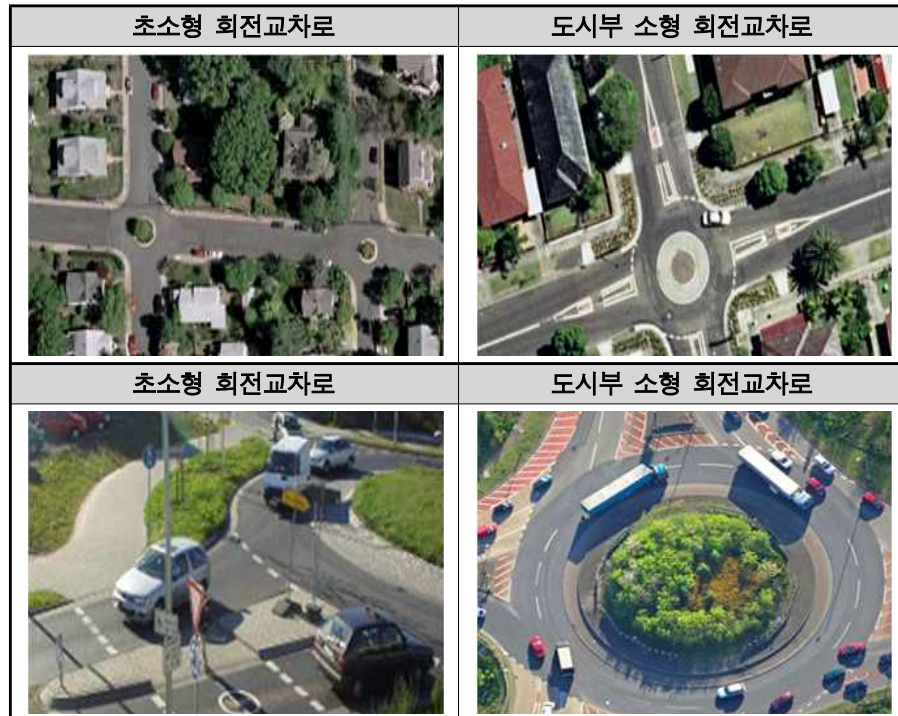
3) 추진 방향

- 회전교차로 설치는 설계기준, 처리용량 등을 고려하여 내접원 직경, 회전차로 수 등의 구성요소를 충족 할 수 있는 용지확보 가능 여부를 우선적으로 검토하고, 기하구조 및 통행여건, 설치기준의 만족여부를 판단하여 추진함
- 설치가 필요한 경우 : ㉠ 신호에 의한 지체가 높은 경우, ㉡ 좌회전 교통량이 많은 경우, ㉢ 사고가 많은 교차로, ㉣ 향후 교통패턴이 불확실한 경우, ㉤ 기하구조 형태가 불합리한 경우
- 설치가 불필요한 경우 : ㉠ 설계기준을 충족할 수 있는 용지확보가 불가능한 경우, ㉡ 신호연동효과가 높은 경우, ㉢ 가변차로운영, ㉣ 신호운영체계 개선을 통해 해결 가능한 경우

[표 VI-5] 회전교차로 설치기준

설계요소	초소형	도시(소형)	도시(1차로)	도시(2차로)	지방(1차로)	지방(2차로)
차로수	1	1	1	2	1	2
설계기준자동차	소형화물차	소형화물차/버스	대형차	대형차	세미트레일러	세미트레일러
회전부설계속도(km/h)	16~19	16~20	20~25	23~30	23~30	25~35
내접원직경(m)	13~25	25~30	30~40	45~55	30~40	55~60
회전차로폭(m)	4~6	4~6	4~6	9~10	4~6	9~10
진입부반경(m)	8~14	8~30	11~30	30~61	12~37	39~80
진입부차로폭(m)	4~5	4~5	4~5	7.5~8.5	4~5	7.5~8.5

○ 회전교차로 개념



[그림 VI-10] 회전교차로 유형

- 본 계획에서는 청양군 청양읍 읍내리 읍내사거리와 청양읍 송방리 청양군청 앞 사거리를 회전교차로 설치지점으로 제안함



[그림 VI-11] 회전교차로 적용 후보지역

③ 교통약자 보호강화

1. 세부추진과제 I - 어린이 보호구역 개선

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
- 지난 5년간 청양군의 14세 이하 어린이 교통사고는 전국 연평균 감소율이 연평균 -2.91% 보다 약 3배 높음 -10.21%로 큰 폭으로 감소하였으며 사망자도 전무함. 이는 어린이 보호구역 개선 사업 추진확대에 따른 지속적인 안전시설정비 및 설비투자로 감소효과가 나타난 것으로 분석되며 이와같은 추세가 지속되도록 노력이 필요함

2) 추진 방향

- 어린이 보호구역으로 지정된 구간에 대하여 속도제한 30km/h 하향 조정, 칼라아스콘포장, 어린이보호구역 안내표지정비, 도로반사경, 과속방지시설, 미끄럼방지시설, 진입로칼라포장, 보차도 시설, 방호울타리, 과속방지턱, 고원식횡단보도, CCTV 등 설치 및 지속적인 정비가 필요함
- 어린이보호구역 개선 개념도



[그림 VI-12] 어린이보호구역 지정 사례

2. 세부추진과제 II - 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
- 청양군 노인사고 비중 기술

2) 추진 방향

- 고령 보행자의 교통사고 예방 및 감소를 위해 고령자의 신체적, 정신적 기능을 고려한 보행 환경을 제공하기 위해 고령보행자 밀집지역을 노인 보호구역으로 지정하여 관리(노인주거복지시설, 노인의료복지시설, 노인여가복지시설, 재가 노인복지시설 등의 인근 도로)해야 함
- 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
- 노인보호구역 개선 개념도



[그림 VI-13] 노인보호구역 지정 사례

- 노인보호구역은 노인보호구역 지정절차에 따라 시행하며, 노인복지회관 등 노인들의 진·출입이 잦은 시설, 간선도로주변으로 확대 시행하는 방향으로 추진함
- 후보지는 ① 노인요양시설(3곳), ② 노인요양공동생활가정(2곳)임

[표 VI-6] 청양군 노인·사회복지회관 현황

시설 구분	시설 수	인원(명)
노인요양시설	3	109
노인요양공동생활 가정	2	7

[표 VI-7] 노인 보호구역 지정 절차

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	• 시장, 필요한 소요청양 우선 편성
정비내용	• 신호기·안전표지 설치, 보호구역 도로표지 등 도로 부속물 설치, 노상 주차 금지, 통행금지·제한 등

4. 세부추진과제 IV - 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(미국)
- 교통안전보호장구의 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

5. 세부추진과제 V - 교통안전 교육 확대

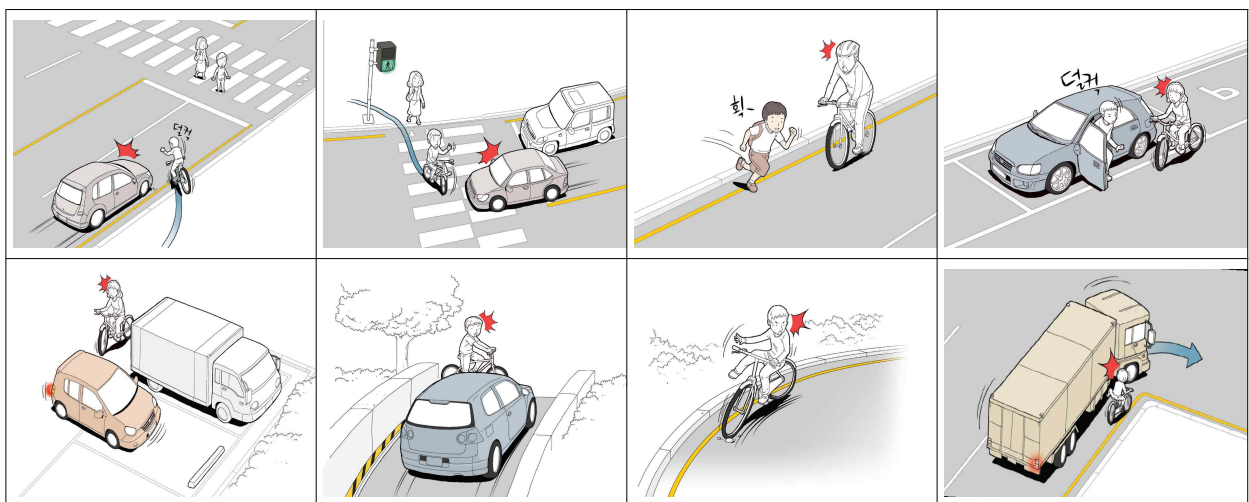
1) 추진 배경 및 목적

- 중장기적 관점의 교통안전 문화 체험을 위한 교육 프로그램과 정보제공이 부족한 실정임
- 기존의 자동차 중심 교통안전교육의 한계를 극복하기 위해 교통안전교육에 근거리 모빌리티 개념을 도입한 교육 프로그램 개발 필요
- 기존 어린이 및 노인대상 교통안전교육은 자동차의 통행에 방해가 되는 보행자 및 자전거 행위의 유형(무단횡단 등)에 대한 주의학습 등에 편중되어 자동차 중심의 사고방식을 고착화시키는 결과를 초래함
- 청양군은 교통안전교육을 ‘근거리 모빌리티’의 관점에서 추진할 수 있는 방안모색이 필요함

2) 추진 사례 및 효과

(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 VI-15] 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 승하차 시 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
 - 청양교육청 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)
 - 청양경찰서, 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 VI-8] 교통안전 사회교육내용

기간/단체, 기업체 등 교육	노인단체 교육	녹색어머니 교육
<ul style="list-style-type: none"> • 교통사고 통계 • 교통도덕 • 교통법령 • 음주운전금지 • 휴대폰 사용의 위험성 • 자동차 점검 • 시청각 교육 	<ul style="list-style-type: none"> • 노인 교통사고 유형 • 대중교통의 안전한 이용 방법 • 보행과 도로횡단 방법 • 시청각 교육 	<ul style="list-style-type: none"> • 사고예방을 위한 어머니 역할 • 어린이 교통안전 지도방법 • 교통법규 및 질서의식 • 시청각 교육

주: 도로교통공단 대전충남지부

[표 VI-9] 교통안전 사회교육 추진(2011년)

구분	계	정부기관 및 단체	기업체	운수업체	군부대	민방위	노인단체	녹색 어머니	청소년	교사교육
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 VI-16] 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, 응급처치방법, 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, 사업용자동차 교통사

고 예방

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

3) 추진 방향

- 연령 및 계층별 교통안전교육 지침서 및 교재 개발·보급
- 생애주기에 따른 교육 목표 및 방법을 제시한 지침서 제작·보급
- 학교 및 영유아 보육시설 안전담당 교사 연수 강화
- 온/오프라인 교통안전 정보 제공 강화
- 시·군별 평생학습센터, 주민자치센터에 교통문화 관련 온-오프라인 강좌 개설 지원
- (예) 학부모 대상 어린이 교통안전교실, 자전거 안전교실, 여성운전자 교실 등
- 오프라인 안전교육 사이트 정보 제공 및 교통안전 콘텐츠 보강
- 교육대상자를 6개 유형의 연령대로 구분하여 연령대별 교통안전 교육 프로그램을 시와 유관기관, 시민단체 공동으로 개설·운영 검토
- 연령대는 유아, 아동, 중학생, 고교생, 성인, 고령자로 구분하고 이를 각각 보행, 자전거 이용, 이륜차 이용, 자동차 이용으로 나누어 각각의 경우에 맞는 교육의 목적, 내용, 고려사항 등을 고려한 교육지침 제정·배포

6. 세부추진과제 VI - 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 주택 지구에 소위 'Community Zone' 조성사업을 시작함
- 보행우선구역 지정을 위한 교통정온화 개념도



[그림 VI-17] 보행우선구역 지정을 위한 교통정온화 적용 사례

2) 추진 방향

- 보행우선구역사업은 기존의 안전시설물 추가 이외에도 속도제한 및 통과교통의 유입을 제한하기 위한 교통정온화기법을 적극적으로 도입
- 보행우선구역에서는 보행사고를 감소시키기 위한 험프 등 속도저감시설, 고원식횡단보도 등 횡단시설, 보행자 안내표지판, 요철포장, 본오프 보행환경개선 방안 등을 적극적으로 검토하여 개선방안 수립
- 속도저감시설은 교통량이 많은 주요 간선축보다는 보차분리가 되어있지 않은 도로 및 보행자가 많은 학교를 주변을 중심으로 설치방안 검토 필요
- 국토해양부는 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 VI-10] 보행우선구역 사업추진 절차 및 법적 기준

절차	사업추진 절차 및 법적 기준 및 내용
1. 보행우선구역 지정	지정기준에 따름
2. 지정계획의 수립	<ul style="list-style-type: none"> - 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 청양 관련 사항
3. 관계행정기관 협의	-
4. 주민 및 관계 전문가 의견청취	<ul style="list-style-type: none"> - 계획안을 시 게시판과 인터넷 홈페이지에 공고 - 14일 이상 일반인 열람 가능 - 공청회는 필요시 개최
5. 지정계획 승인 및 확정고시	-
6. 시행	-
7. 유지관리	<ul style="list-style-type: none"> - 보행우선구역 지정/해제 및 변경에 관한 사항 - 보행우선구역 관리대장의 작성

[표 VI-11] 교통정온화기법의 장·단점

구분	장점	단점
Speed Hump	<ul style="list-style-type: none"> • 비교적 저렴 • 비교적 자전거 이용에 용이 • 속도저감에 매우 효과적 	<ul style="list-style-type: none"> • 탑승감 저하 • 소음과 공해발생 • 도로의 미관저해
Raised Intersection	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자와 자동차 안전에 유리 • 도로의 미관에 영향이 적음 	<ul style="list-style-type: none"> • 비교적 많은 재원필요 • 배수문제 발생 • Speed Hump보다 속도감소효과 적음
Textured Pavements	<ul style="list-style-type: none"> • 긴 구간의 속도감소 가능 • 도로미관 향상가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 비교적 많은 재원 필요 • 휠체어 사용자(시각장애자) 불편 발생
Traffic Circles	<ul style="list-style-type: none"> • 속도정온화 및 안전증진에 매우 효과적임 • 도로미관 향상가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 대형자동차 처리에 불편 • 지속적인 관리가 필요 • 양보문화가 전제되어야 함
Roundabouts	<ul style="list-style-type: none"> • 도로의 축에 대한 속도감소에 유리 • 도로미관 향상가능 • 교차로에서의 대기시간감소 • 신호등보다 운영비 저렴 	<ul style="list-style-type: none"> • 대형자동차 처리에 불편 • 지속적인 관리가 필요 • 양보문화가 전제되어야 함
Chicanes	<ul style="list-style-type: none"> • 선형변화에 의하여 속도감소 가능 • 대형차량처리에 유리 	<ul style="list-style-type: none"> • 설계에 각별한 주의 필요 • 배수문제에 주의 필요
Realigned Intersection	<ul style="list-style-type: none"> • 속도감소에 탁월한 효과 • T-교차로의 안전성 증진 	<ul style="list-style-type: none"> • 비교적 많은 비용이 듦 • 보행자의 통행권 부여에 주의 필요
Neckdowns	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자 공간 확보 가능 • 대형차량 처리에 유리 • 노상주차분리가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 선형 및 구배의 변화가 없기 때문에 속도감소효과에 한계
Center Island Narrowings	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자 안전증진에 유리 • 도로미관 향상가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 속도감소에 한계
Full Closures	<ul style="list-style-type: none"> • 통과 교통량 감소에 유리 • 보행자와 자전거이용자의 안전에 유리 	<ul style="list-style-type: none"> • 도로를 막는 것에 대한 거부감 • 지역주민을 이반시키는 역할 • 업무지역위축
Half Closures	<ul style="list-style-type: none"> • 통과 교통량 감소에 유리 • 보행자와 자전거이용자의 안전에 유리 	<ul style="list-style-type: none"> • 도로를 막는 것에 대한 거부감 • 지역주민을 이반시키는 역할 • 업무지역위축
Median Barriers	<ul style="list-style-type: none"> • 교차로 교통사고감소에 유리 • 통과교통량 감소 	<ul style="list-style-type: none"> • 차량운행거리를 증가시킴
Forced Turn Island	<ul style="list-style-type: none"> • 교차로 교통사고감소에 유리 • 통과교통량 감소 	<ul style="list-style-type: none"> • 부적합하게 설계된 경우, 운전자의 불법 회전을 발생시킬 수 있음 • 차량운행거리를 증가시킴

자료 : 보행자 교통사고 예방전략 개발(한국교통연구원, 2005)

4] 운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축

1. 세부추진과제 I - 디지털 운행기록계 장착 지원

1) 추진 배경 및 필요성

- 운행기록계란 자동차의 주행속도, 이동거리, 정차시간 등을 연속적으로 기록하고, 초(sec) 단위로 운행상황을 알 수 있음
- 자동차관리법 및 도로교통법에서는 운수산업용 차량에 의한 난폭운전과 과속운전을 방지하기 위한 일환으로 자동차 운행기록계 및 속도제한장치를 의무적 장착을 규정하고 있음
- 현재 많이 사용되고 있는 기계식 운행기록계의 경우 판독이 어렵고 정밀도가 떨어져 교통사고 원인 분석이나 운전자의 운전행태 등을 파악 및 사용자가 원하는 다양한 기능(연료소모량, 소모품 교체 시기 등)을 구현하기 어려움
- 현재 아날로그 운행기록계는 교통사고 원인분석 등 판독이 어렵고 정보의 DB화가 곤란하여 국토해양부, 교통안전공단에서 디지털운행기록계 표준화작업 및 분석시스템 구축을 추진 중임

2) 추진 사례

- 미국과 유럽에서는 오래 전부터 사용되어 왔으며, 과속운전으로 인한 대형사고 방지, 노동자의 노동권리보장을 위한 자료, 안전운행과 경제운행관리, 안전관리자와 운전자의 분쟁 해결 및 초과노동시간을 체크하는 목적으로 도입되었음
- 일본의 경우, 1953년에 자동차보유대수 증가 및 과속 사망사고 급증으로 자동차 속도를 제어하기 위한 방안 및 운행관리에 있어 안전확보를 위한 방안의 하나로 운행기록계 사용을 시작함
- 우리나라는 1970년대 경부고속도로 개통으로 사람 및 화물을 대량으로 수송할 필요성이 제기되어 외국의 차량을 수입하게 되었고, 이러한 차량에 장착된 운행기록계에 의해 처음으로 접하게 되었으며, 1997년부터는 모든 운송 사업용 차량에 장착하는 것이 의무화되었음

3) 추진 방향

- 청양군에서는 운수업체 차량에 대한 디지털 운행기록계 장착을 유도함으로써 운행기록계 데이터의 판독 및 정밀도를 높여 교통사고 원인 분석 이외에도 운전자의 운전행태를 분석하여 과속 및 난폭운전 예방 통하여 교통사고를 예방함

○ 운행기록계 개념



[그림 VI-18] 운행기록계 유형

[표 VI-12] 운행기록계 유형별 특징

구분		기계식 운행기록계	디지털식 운행기록계
정의		순간속도, 운행거리, 운행시간 등 운행자료를 자동적으로 내장되어 있는 기록지에 기록할 수 있는 장치로서 기록지를 확대하여 기록을 분석하도록 되어 있는 운행기록계	운행자료를 자동적으로 기억소자에 기억하여 기록하는 장치로서 판독 프로그램에 의하여 판독하여 외부기기로 출력하도록 되어 있는 운행기록계
차이점	장치구성	단일기기	시스템
	검출방법	연속적 검출	단위시간 간격 검출
	저장방법	종이기록지에 기록	기억소자에 기록
	판독방법	육안, 판독기 사용	판독 프로그램 사용
	보관방법	기록용지	DB화/영구
장단점	장점	<ul style="list-style-type: none"> -견고함 -현장에서 확인가능 -자료의 연속성 -가격 저렴 	<ul style="list-style-type: none"> -다양한 기능 적용 가능 -판독 및 분석처리 용이 -보관 편리
	단점	<ul style="list-style-type: none"> -판독 및 분석 불편 -기능 확장 불가 -자료 보관시 불편 	<ul style="list-style-type: none"> -고가임(초기 투자비용) -출력 시 외부기기 필요 -메모리 용량 한계로 인한 기록 간격 및 정확성 문제

2. 세부추진과제 II - 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
- 국토해양부는 운전자 교육을 이론위주에서 체험교육으로 전환하고자 '08. 12월 사업용운전자 『안전운전체험연구교육센터』를 경북 상주시에 설립하고 '09. 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 상트르 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 VI-13] 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 VI-14] 체험교육과정 및 교육대상

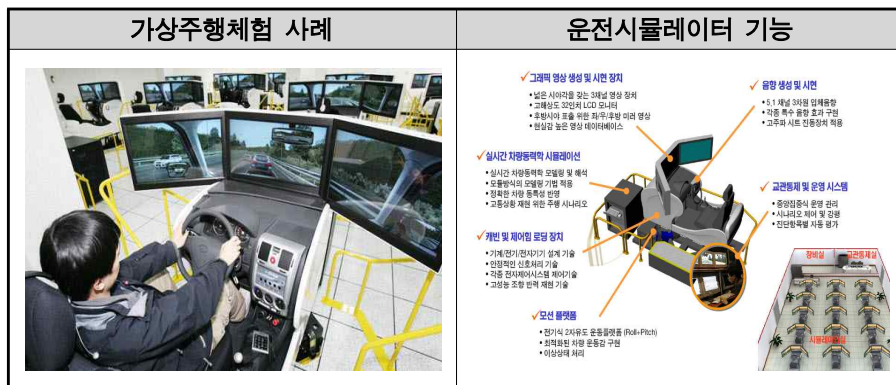
과 정			교육대상
운전자 과정	버스	기본(1일)	신규운전자, 재직운전자
		심화(2일)	
	택시	기본(1일)	신규운전자, 재직운전자
		심화(2일)	
	화물	기본(1일)	신규운전자, 재직운전자
		심화(2일)	
법정 교육 과정	의무교육과정(1일)		중대사고유발자, 사고빈발자
	유사교육 면제과정	버스/택시(2일)	신규채용운전자
		화물(1일)	화물시험합격자
		긴급자동차 운전자과정(1일)	
에코드라이빙과정(1일)		운수종사자, 공무원 등	
일반 운전자과정	기본(1일)		공공기관, 기업체 운전자
	심화(2일)		
관리자과정(3일)		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



[그림 VI-19] 운전시뮬레이터 개념



[그림 VI-20] 교통안전운전체험연구센터 개요(교통안전공단)

수 교통문화 선진화

1. 세부추진과제 I - 불법 주·정차 근절대책 수립 및 단속 강화

1) 추진 배경 및 필요성

- 교차로 특히 횡단보도 주변, U-turn 구역, 스쿨존 주변, 버스정류장주변, 보행자 통행로, 차량 유출부 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
- 청양군의 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	시장 주변 불법 주·정차
	

[그림 VI-21] 청양군 불법 주·정차 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 발생하는 것으로 분석됨¹⁾
- 서초구 불법주정차 무인단속시스템의 설치효과를 분석한 결과, 1일 불법 주·정차차량이 약 52% 감소하였으며, 단속시스템이 집중적으로 설치된 구간의 경우는 최대 71%까지 감소한 것으로 나타났다²⁾

3) 추진 방향

- 청양군의 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 U-turn 구역 및 가·감속차로
- 주·정차금지 특별관리구역으로 설정된 지역에서는 다음과 같은 대책을 추진
- 고정식(CCTV) 및 이동식(차량탐재) 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 불법주·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 단속장비 도입함

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

2) 이정수·이정원, 무인 자동 주차 단속시스템의 효과평가 : 서초구 설치사례를 중심으로, 서울시연구, 2007.9

2. 세부추진과제 II - 교통안전 홍보 및 캠페인 강화

1) 추진 배경 및 필요성

- 운전자와 보행자의 교통질서의식 함양을 위하여 체계적이고 지속적인 홍보로 교통사고를 예방하고 선진교통문화를 정착하기 위함
- 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

2) 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 올바른 사용과 전좌석 안전띠 착용으로 연간 600여명의 생명을 구할 수 있는 것으로 나타났음
- 한국도로공사 및 교통안전공단은 전좌석 안전벨트 착용률 제고를 위해 홍보 및 광고 등을 실시하고, 경찰에서는 정착단계까지 집중단속이 필요함

(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

3) 추진 방향

- 효과적인 홍보와 캠페인을 위해 사고 발생지점 등에 교통안전표지를 설치하고 교통안전 메시지 홍보

3. 세부추진과제 Ⅲ - 건설기계 및 농기계 안전장치 보급

1) 추진 배경 및 필요성

- 전국과 충청남도의 건설기계 교통사고 발생건수는 각각 연평균 5.9%, 8.0%의 증가율을 나타내어 전국 보다 높은 수치를 보이는 가운데 전국의 사망자수는 연평균 -6.0% 충청남도는 연평균 -11.1%의 감소세를 보이고 있어 이를 유지하기 위한 노력이 요구됨
- 전국의 농기계 교통사고 발생건수(2.7%)는 증가세에 있는 반면 사망자수는 연평균 -8.2% 감소추세를 보이는 가운데 충청남도의 농기계 교통사고 발생건수(-4.0%)와 사망자수(-11.1%) 모두 전국 대비 높은 연평균감소율을 보이고 있으나 꾸준히 늘어나고 있는 농기계에 대해 사고 감소율을 유지하는 노력이 요구됨

2) 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
- 도내 건설기계 및 농기계 교통사고 감소를 위해 경광등, 후부반사판 부착 지원
- 무질서한 주·정차 정비 및 교통사고 예방을 위해 단속원이 전체를 직접 단속하기에는 한계가 있어 단속장비를 도입·운영할 필요가 있음
- 건설기계 및 농기계 안전장치 부착 개념도



[그림 VI-26] 건설기계 및 농기계 안전장치 부착 사례

4. 세부추진과제 IV - 음주운전 근절대책 수립

1) 추진 배경 및 필요성

- 지난 5년간 청양군 음주운전 교통사고는 감소하고 있으나 충청남도 음주사고 발생건수의 점유율 0.16%에 비해 사망자수의 점유율 4.08%(17명)로 높은 수준을 나타냄
- 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 5년간 음주운전으로 인해 사망사고가 발생한 지점을 중심으로 집중 단속 시행 및 강화

[표 VI-15] 음주운전 교통사망사고 발생지점(2009~2011)

구분	사망사고 발생지점	구분	사망사고 발생지점
1	청양읍 장승리 만미가든에서 보령방향으로 400m 지점(국도36호)	10	장평면 중추리 장평중학교 앞 노상 장평중학교 앞 노상
2	목면 화양리 축산연구소입구 3거리(군도8호)	11	청양읍 읍내리 3호군도 청양 정수장 앞
3	청양읍 송방리 송방4거리	12	목면 지곡리 지곡 삼거리(국도36호)
4	비봉면 양사리 홍성장곡 방면(군도5호)	13	청양읍 백천리 백천리 마을 앞 노상 군부대에서 청양방면으로 200m
5	비봉면 양사리 제일레미콘 앞(군도5호)	14	화성면 농암리 최양업신부 생가입구
6	대치면 개곡리 내리막길(구치리방면) (리도208호)	15	비봉면 장재리 부르니 마을 입구 (국도29호)
7	대치면 탄정리 돌티미가든 부근(장곡사방면) (지방도645호)	16	정산면 서정리 애경관사 옆(국도39호)
8	장평면 미당리 한석원 가 앞(군도2호)	17	장평면 적곡리 적곡리 마을 앞 노상
9	남양면 대봉리 큰우물가든 입구 앞(지방도606호)		

출처 : 도로교통공단 홈페이지(경찰DB)



사업계획 및 재원조달 방안

- ① 사업 우선순위 선정
- ② 투자 소요비용 산출
- ③ 재원조달 방안

① 사업 우선순위 선정

1. 교통안전사업의 분류기준

- 지난 3년간 교통안전사업의 추진실적을 교통안전정책 목표달성을 위하여 본 계획에서 제시한 교통안전사업에 대하여 추진 성격별 분류는 도로교통부문, 운수산업부문, 교통문화선진화부문 등 「제 2차 지역교통안전기본계획 수립지침, 2010. 8, 국토해양부」에서 제시하고 있는 교통안전대책 구분을 기준으로 설정함
- 또한, 도로교통부문에 대해서는 「교통안전사업 투자평가지침, 국토해양부 고시 제2008-242호」에서 제시하고 있는 교통안전사업의 종류기준을 반영하여 분류함

1) 「도로의 구조·시설기준에 관한 규칙」에 의한 교통안전시설 설치·개선 사업

동 규칙 제37조에서 교통사고의 방지를 위하여 필요하다고 인정되어 설치하는 횡단보도·육교(지하횡단보도 시설을 포함한다), 교통안전표지, 방호울타리, 조명시설, 시선유도시설, 표지판, 도로반사경, 충격흡수시설 및 과속방지시설 등

2) 「도로교통법」에 의한 교통안전시설 설치·개선 사업

도로교통법 제3조에 따라 교통안전을 목적으로 설치하는 신호기와 다음 각 호의 안전표지

- ① 주의표지 : 도로상태가 위험하거나 도로 또는 그 부근에 위험물이 있는 경우에 필요한 안전 조치를 할 수 있도록 이를 도로사용자에게 알리는 표지
- ② 규제표지 : 도로교통의 안전을 위하여 각종 제한·금지 등의 규제를 하는 경우에 이를 도로사용자에게 알리는 표지
- ③ 지시표지 : 도로의 통행방법·통행구분 등 도로교통의 안전을 위하여 필요한 지시를 하는 경우에 도로사용자가 이에 따르도록 알리는 표지
- ④ 보조표지 : 주의표지·규제표지 또는 지시표지의 주기능을 보충하여 도로사용자에게 알리는 표지
- ⑤ 노면표시 : 도로교통의 안전을 위하여 각종 주의·규제·지시 등의 내용을 노면에 기호·문자 또는 선으로 도로사용자에게 알리는 표지

3) 법령 또는 관련계획에 따라 특정 지역이나 그룹의 교통사고 감소를 위하여 시행하는 사업

- ① 교통사고 잦은 곳 개선사업
- ② 급커브 도로선형 개선 등 위험도로 개량사업
- ③ 어린이보호구역 설치사업
- ④ 노인보호구역 설치사업
- ⑤ 보행자 또는 교통약자의 안전과 편리성을 위한 보행우선구역사업
- ⑥ 교통안전법령에 따른 교통안전점검, 교통안전진단 또는 교통사고 원인조사의 결과 시행하는 도로개선 사업
- ⑦ 병목지점 개량사업
- ⑧ 그 밖에, 교통사고 감소를 목적으로 시행하는 단위 사업

4) 관련 법령 등에서 설치가 의무화 되어 있지 않고, 투자 효과가 검증되지 않은 새로운 교통안전시설로 위 “가”와 “나”에 해당되지는 않으나 교통안전을 위하여 설치가 필요하다고 인정되는 플래토(Raised Junctions), 차로 폭 제한(Width Restrictions), 노면요철 포장(Rumble Strips) 등의 설치·개선 사업

2. 교통안전사업 분류

- 충청남도 청양군 교통사고 발생추이 및 원인분석에 따른 교통안전사업을 세부적으로 추진하기 위하여 교통안전사업을 분류하였음

[표 VII-1] 교통안전 사업의 분류

분야	단위사업 (추진과제)	분야	단위사업 (추진과제)
안전한 도로 인프라 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 교통사고 누적구간 개선 • 교차로 안전도 개선 • 길어깨 확폭 및 보도 확충 • 도로안전시설 설치 확대 • 위험도로 구조개선 • 회전교차로 도입 	교통약자 보호강화	<ul style="list-style-type: none"> • 어린이/노인보호구역 정비 • 고령운전자 실버마크 부착 지원 • 교통안전 보호장구 보급 및 지원 • 교통안전교육확대 • 보행우선구역 지정 및 확대
운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 디지털운행기록계 장착 확대 • 안전운전 및 에코체험교육 	교통문화 선진화	<ul style="list-style-type: none"> • 건설기계/농기계 안전장구 보급 • 불법 주차차 근절대책 수립 및 단속 강화 • 교통안전 홍보 및 캠페인

3. 투자우선순위 선정의 기본방향

- 교통사고에 대한 대책수립을 위해서는 교통안전사업에 소요되는 예산확보가 중요한 문제로 대두될 것으로 예상되므로, 청양군의 지방재정자립도 고취 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 청양군이 주도적으로 확보하도록 하며, 확보에 대한 구체적인 계획과 방안을 수립해야 할 것임
- 역점사업에 대해서는 충청남도와 국토해양부와의 긴밀한 협조체계를 구축하여 재정적 지원을 받을 수 있는 방안을 강구해야 할 것임

4. 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 결정(지역교통안전 투자평가지침, 2009, 국토해양부) 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

5. 투자우선순위선정

- 위험도로구조 개선사업, 어린이보호구역 개선사업, 노인보호구역 개선사업 등 연차별 지속사업의 경우 추진 계획에 의거 연차별로 배분하였으며 청양군에 최우선적으로 투자되어야 할 사업은 다음과 같으며 총 소요예산은 총 6,100백만원(군비 4,880백만원)으로 추정됨

[표 VII-2] 투자운선순위

사 업 명	내용	우선대상사업지	소요사업비 (백만원)
교통사고 누적구간 개선*	특정장소, 특정유형 구간에 사고가 집중해서 발생하는 경향이 있으므로 사고요인 분석을 통한 개선대책 수립	읍내사거리 등 8개소	700 (국비/군비)
도로안전시설 설치 확대	야간 횡단보도 사망사고 발생지점 및 보행자 교통사고 잦은 지점에 우선하여 횡단보도 전용 야간투광기 등 집중조명시설설치	청남면 천내리 625 지방도 등 12개지점	500 (군비)
교차로 안전도 개선사업* (회전교차로)	교통량이 많지 않은 부정형 교차로, 불필요한 신호교차로는 교통사고 심각도가 높아지며, 신호처리에 한계가 있어 녹색교통의 대표주자인 회전교차로 설치로 사고감소 및 지체감소로 교차로 운영 효율화 기대	읍내사거리, 청양군청앞 사거리 등 2개소	500 (국비/군비)
어린이보호구역 개선사업*	끊임없는 시설개선으로 인하여 사고율이 감소하고 있으나 지속적인 투자로 어린이 교통사망사고 Zero화 유도	장평초등학교 등 3개소	150 (국비/군비)
노인보호구역 개선사업	속도제한 30km/h 하향조정, 노인보호구역 안내표지, 도로반사경, 과속방지시설, 미끄럼방지시설, 방호울타리, 보도턱 낮춤 등의 설치 및 지속적인 정비	청양군 노인요양 시설 5개소	600 (군비)
계			2,450

참조: (*)표기사업은 국가균형발전특별회계에서 지원 가능한 사업임

2 투자소요비용 산출

- 청양군 투자계획은 충청남도 청양군교통안전시행계획 5년간 투자실적과 중기재정계획(2010~2015년)을 기초로 산정하였고 청양군 제2차 교통안전기본계획 준공일이 2013년 8월 24일로 2013년은 투자계획에서 제외시킴

[표 VII-3] 청양군 연차별 교통안전사업 투자계획

(단위 : 백만원)

사업내용	2014	2015	2016	총계
합 계	1870	2270	1960	6,100
1. 안전한 도로 인프라 구축	1000	1500	1400	3900
a. 교통사고 누적지점 개선(보행안전구역 지정사업)	100	300	300	700
b. 교차로 안전도 개선사업(회전교차로 도입 포함)	100	200	200	500
c. 길어깨 확폭(노면요철포장 포함) 및 보도 확충	300	400	400	1100
d. 도로안전시설(야간조명, 충격흡수 등) 설치 확대	300	400	400	1100
e. 도로안전표지(동물출현 포함) 개선 사업	200	200	100	500
2. 교통약자 보호강화	290	290	290	870
a. 어린이보호구역 개선	50	50	50	150
b. 노인보호구역 개선	200	200	200	600
c. 고령운전자 실버마크 부착	20	20	20	60
d. 교통안전 보호장구 보급 지원	20	20	20	60
3. 운수산업의 과학적인 안전관리체계 구축	300	200	0	500
a. 안전운전 및 체험교육	300	200	0	500
4. 교통문화 선진화	280	280	270	830
a. 불법주정차 근절대책 수립 및 단속강화	200	200	200	600
b. 교통안전 홍보 및 캠페인 강화	50	50	50	150
c. 건설기계 및 농기계 안전장치 보급	30	30	20	80

2 재원조달 방안

- 우리나라 도로교통사고 피해로 인한 사회적 비용은 연간 11조 7,774억원으로 추정되나, 교통사고 사상자를 줄이기 위해 투입되는 비용은 연간 약 6,500억원 정도로 연간 사회적 비용의 5.5%에 불과한 수준으로 국가적으로 투자규모를 점진적으로 확대할 필요성이 있음
- 따라서 별도의 교통안전 계정의 신설로 치사율이 높은 보행자 위주의 교통약자를 배려한 정책별 우선순위가 재고되어야 하며 이에 따른 추진사항은 다음과 같음
- 교통사고 누적구간 개선, 교차로 안전도 개선사업(회전교차로), 어린이보호구역 개선사업과 관련된 총 투자예산 1,350백만원 중 50%인 675백만원은 국가균형발전특별회계에서 국비지원 가능

[표 VII-4] 부문별 국비지원가능 사업

사 업 명	내용	우선대상사업지	소요사업비 (백만원)
교통사고 누적구간 개선*	특정장소, 특정유형 구간에 사고가 집중해서 발생 경향이 있으므로 사고요인 분석을 통한 개선대책 수립	읍내사거리 등 8개소	700 (국비/군비)
교차로 안전도 개선* (회전교차로)	교통량이 많지 않은 부정형 교차로, 불필요한 신호교차로는 교통사고 심각도가 높아지며, 신호처리에 한계가 있어 녹색교통의 대표주자인 회전교차로 설치로 사고감소 및 지체감소로 교차로 운영 효율화 기대	읍내사거리, 청양군청앞 사거리 등 2개소	500 (국비/군비)
어린이보호구역 개선*	끊임없는 시설개선으로 인하여 사고율이 감소하고 있으나 지속적인 투자로 어린이 교통사망사고 Zero화 유도	장평초등학교 등 3개소	150 (국비/군비)
계			1,350

주 : 국비 50%, 군비50% 지원가능(국가균형발전특별회계)

- 교통안전계정의 신설 필요성
- 범정부 차원에서 추진하고 있는 교통사고 사상자 절반 줄이기의 효과를 거두기 위해서는 자특회계의 부활 또는 교통회계안의 별도의 교통안전계정을 신설하여 교통안전 투자에 소요되는 용을 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

참여 연구진

발 주 기 관	: 청양군
수 행 기 관	: 충남발전연구원
연 구 기 간	: 2012. 10 ~ 2013. 08

총괄연구책임	김원철	충남발전연구원 책임연구원
--------	-----	---------------

참여연구진	조봉운	충남발전연구원 연구위원
	오명택	충남발전연구원 연구원
	고혜진	충남발전연구원 연구원
	유준일	충남발전연구원 연구원
