

사 고 다 발 지 역 원 인 분 석 을 통 한 교 통 사 고 감 축 방 안

2020. 12.

충 남 재 난 안 전 연 구 센 터

<목 차>

| | |
|-----------------------------------|-----|
| I. 서론 | 1 |
| 1. 연구 필요성 및 목적 | 1 |
| 2. 연구의 내용 및 방법 | 2 |
| 1) 연구의 내용 범위 | 2 |
| 2) 연구의 방법 및 추진절차 | 2 |
| II. 교통안전관리체계 개요 | 4 |
| 1. 교통안전관리 법체계 및 기본구조 | 4 |
| 1) 교통안전관련 법령 | 4 |
| 2) 교통안전계획 및 대책 | 7 |
| 3) 교통안전 추진기구 | 8 |
| 2. 교통안전관리 관련 충청남도 관리조직 및 기구 | 14 |
| 1) 충청남도 | 14 |
| 2) 충남지방경찰청 | 16 |
| 3) 시군의 교통안전 담당 조직 | 16 |
| 3. 충청남도 교통안전관리 계획 | 41 |
| 1) 국가교통안전기본계획 | 41 |
| 2) 충청남도 교통안전 기본계획 | 42 |
| III. 교통 사망사고 현황분석 | 48 |
| 1. 기초자료분석 | 48 |
| 1) 충청남도 교통 여건 | 48 |
| 2) 충청남도 교통 사망사고 발생 현황 | 49 |
| 2. 유형별 교통 사망사고 발생요인 분석 | 52 |
| 1) 유형별 교통사망사고 발생 요인 | 52 |
| 2) 법규위반별 교통사망사고 발생 요인 | 81 |
| 4) 교통약자 사망사고 발생 요인 | 117 |
| 5) 도로종류별 사망사고 발생 요인 | 121 |
| 6) 도로형태별 사망사고 발생 요인 | 121 |
| 7) 발생시기별 사망사고 발생 요인 | 123 |
| 3. 분석종합 | 133 |
| IV. 교통안전 관리 취약점 및 정책적 제언 | 134 |
| 1. 교통안전 관리 취약성 분석 종합 | 134 |

| | |
|---|-----|
| 1) 획일적인 교통안전 관련 법체계 - (A1) | 134 |
| 2) 환경 변화를 고려하지 못한 정형화된 참여 및 사업 추진 방식 - (B1) | 136 |
| 3) 지리적 취약 요소 | 137 |
| 4) 인적 취약 요소 | 139 |
| 2. 교통안전 정책적 제언 | 141 |
| 1) 지역별 차별화된 법적 근거 마련 - (A2) | 141 |
| 2) 충청남도 특성을 고려한 도의 컨트롤타워 역할 강화 | 141 |
| 3) 환경 변화를 고려한 참여 및 사업 추진 방식 설정 - B2 | 142 |
| 4) 신중 교통위험요소의 분석 및 예방 정책 마련 | 142 |
| 5) 미래 지향적 관점에서의 선별적 추진 사업 설정 | 143 |
| V. 결론 | 145 |
| 참고문헌 | 149 |

<표 목차>

| | |
|---|----|
| <표 1-1> 지역별 교통사고 사망자 증감율 | 1 |
| <표 2-1> 국토교통부 주요업무 | 9 |
| <표 2-2> 행정안전부 교통안전 관련 주요업무 | 9 |
| <표 2-3> 해양수산부 교통안전 관련 주요업무 | 10 |
| <표 2-4> 충청남도 기초자치단체(2018) | 16 |
| <표 2-5> 국가교통안전기본계획 관련근거 | 42 |
| <표 2-6> 제8차 충남교통안전기본계획 계획별 정책 추진방향 | 45 |
| <표 2-7> 2020년 교통안전 사업별 예산 투자 계획 | 47 |
| <표 3-1> 2020년 충남 교통수단 현황 | 48 |
| <표 3-2> 2020년 충남 인구 수 | 49 |
| <표 3-3> 충청남도 교통사고 사망자 수(2014-2018) | 50 |
| <표 3-4> 충청남도 교통사망사고 발생 현황(2014-2018) | 50 |
| <표 3-5> 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 52 |
| <표 3-6> 차대사람 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 52 |
| <표 3-7> 차대차 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 55 |
| <표 3-8> 차량단독 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 57 |
| <표 3-9> 철길건널목 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 60 |
| <표 3-10> 공주시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 61 |
| <표 3-11> 계룡시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 62 |
| <표 3-12> 금산군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 63 |
| <표 3-13> 논산시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 64 |
| <표 3-14> 당진시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 65 |
| <표 3-15> 보령시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 66 |
| <표 3-16> 부여군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 68 |
| <표 3-17> 서산시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 69 |
| <표 3-18> 서천군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 71 |
| <표 3-19> 아산시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 72 |
| <표 3-20> 예산군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 74 |
| <표 3-21> 천안시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 75 |
| <표 3-22> 청양군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 77 |
| <표 3-23> 태안군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 78 |
| <표 3-24> 홍성군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 80 |
| <표 3-25> 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 81 |
| <표 3-26> 공주시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 92 |
| <표 3-27> 계룡시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 94 |
| <표 3-28> 금산군 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 95 |
| <표 3-29> 논산시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 96 |
| <표 3-30> 당진시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 97 |
| <표 3-31> 보령시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 98 |

| | |
|--|-----|
| <표 3-32> 부여군 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 100 |
| <표 3-33> 서산시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 101 |
| <표 3-34> 서천군 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 103 |
| <표 3-35> 아산시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 104 |
| <표 3-36> 예산군 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 106 |
| <표 3-37> 천안시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 107 |
| <표 3-38> 청양군 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 108 |
| <표 3-39> 태안군 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 109 |
| <표 3-40> 홍성군 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 111 |
| <표 3-41> 가해차종별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 112 |
| <표 3-42> 충청남도 시·군별 가해차종별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 113 |
| <표 3-43> 충청남도 고령자(65세 이상) 교통사고 사망자 수(2015-2019) | 117 |
| <표 3-44> 충청남도 시·군별 고령자(65세 이상) 교통사고 사망자 수(2015-2019) | 117 |
| <표 3-45> 충청남도 어린이(12세 미만) 교통사고 사망자 수(2015-2019) | 118 |
| <표 3-46> 충청남도 시·군별 어린이(12세 미만) 교통사고 사망자 수(2015-2019) | 119 |
| <표 3-47> 충청남도 청소년(19세 미만) 교통사고 사망자 수(2015-2019) | 120 |
| <표 3-48> 충청남도 시·군별 청소년(19세 미만) 교통사고 사망자 수(2015-2019) | 120 |
| <표 3-49> 도로종류별 교통사고 사망자 수(2015-2019) | 121 |
| <표 3-50> 도로형태별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 122 |
| <표 3-51> 월별교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 123 |
| <표 3-52> 충청남도 시·군별 월별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 124 |
| <표 3-53> 주·야간 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 127 |
| <표 3-54> 충청남도 시·군별 주·야간 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 128 |
| <표 3-55> 발생시간별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 129 |
| <표 3-56> 충청남도 시·군별 발생시간별 교통사망사고 발생현황(2014-2018) | 129 |
| <표 4-1> 지자체별 주요 대상 및 교통정책 방향 | 135 |
| <표 4-2> 2020년 교통안전 세부 시행계획(방문, 대면 중심) | 137 |
| <표 4-3> 교통범죄자 국적(2015-2019) | 143 |

<그림 목차>

| | |
|--|----|
| <그림 1-1> 연구의 추진절차 | 3 |
| <그림 2-1> 충청남도 조직도 | 14 |
| <그림 2-2> 충청남도 건설교통국 조직도 | 15 |
| <그림 2-3> 충남지방경찰청 조직도 | 16 |
| <그림 2-4> 충남 천안시 조직도 | 18 |
| <그림 2-5> 충남 공주시 조직도 | 19 |
| <그림 2-6> 충남 보령시 조직도 | 21 |
| <그림 2-7> 충남 아산시 조직도 | 23 |
| <그림 2-8> 충남 서산시 조직도 | 25 |
| <그림 2-9> 충남 논산시 조직도 | 26 |
| <그림 2-10> 충남 계룡시 조직도 | 28 |
| <그림 2-11> 충남 당진시 조직도 | 29 |
| <그림 2-12> 충남 금산군 조직도 | 30 |
| <그림 2-13> 충남 부여군 조직도 | 31 |
| <그림 2-14> 충남 서천군 조직도 | 33 |
| <그림 2-15> 충남 청양군 조직도 | 35 |
| <그림 2-16> 충남 홍성군 조직도 | 37 |
| <그림 2-17> 충남 예산군 조직도 | 39 |
| <그림 2-18> 충남 태안군 조직도 | 40 |
| <그림 2-19> 제8차 교통안전기본계획 도로부문 비전 및 정책추진방향 | 41 |
| <그림 2-20> 충청남도 교통안전 기본계획의 역할 | 43 |
| <그림 3-1> 충청남도 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 51 |
| <그림 3-2> 차대사람 - 길 가장자리구역 통행 중 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 53 |
| <그림 3-3> 차대사람 - 보도 통행 중 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 53 |
| <그림 3-4> 차대사람 - 차도 통행 중 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 54 |
| <그림 3-5> 차대사람 - 횡단 중 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 54 |
| <그림 3-6> 차대차 - 정면충돌 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 55 |
| <그림 3-7> 차대차 - 추돌 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 56 |
| <그림 3-8> 차대차 - 측면충돌 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 56 |
| <그림 3-9> 차대차 - 후진 중 충돌 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 57 |
| <그림 3-10> 차량단독 - 공작물충돌 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 58 |
| <그림 3-11> 차량단독 - 도로이탈 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 58 |
| <그림 3-12> 차량단독 - 전도전복 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 59 |
| <그림 3-13> 차량단독 - 주정차차량 충돌 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 59 |
| <그림 3-14> 철길건널목 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 60 |
| <그림 3-15> 공주시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 61 |
| <그림 3-16> 계룡시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 62 |
| <그림 3-17> 금산군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 63 |
| <그림 3-18> 논산군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 64 |

| | |
|--|-----|
| <그림 3-19> 당진시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 65 |
| <그림 3-20> 보령시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 67 |
| <그림 3-21> 부여군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 68 |
| <그림 3-22> 서산시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 70 |
| <그림 3-23> 서천군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 71 |
| <그림 3-24> 아산시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 73 |
| <그림 3-25> 예산군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 74 |
| <그림 3-26> 천안시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 76 |
| <그림 3-27> 천안시내 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 76 |
| <그림 3-28> 청양군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 77 |
| <그림 3-29> 태안군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 79 |
| <그림 3-30> 홍성군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 80 |
| <그림 3-31> 법규위반별 - 공동위험행위의 금지위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 82 |
| <그림 3-32> 법규위반별 - 교차로 통행방법 위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 83 |
| <그림 3-33> 법규위반별 -보행자 보호의무 위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 83 |
| <그림 3-34> 법규위반별 - 서행 및 일시정지 위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 84 |
| <그림 3-35> 법규위반별 - 신호 또는 지시에 따를 의무위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 84 |
| <그림 3-36> 법규위반별 - 안전거리 미확보 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 85 |
| <그림 3-37> 법규위반별 - 안전운전 의무 불이행 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 85 |
| <그림 3-38> 법규위반별 - 앞지르기 금지위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 86 |
| <그림 3-39> 법규위반별 - 앞지르기 방법위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 86 |
| <그림 3-40> 법규위반별 - 운전자준수사항위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 87 |
| <그림 3-41> 법규위반별 - 안전기준 초과승차 및 적재위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 87 |
| <그림 3-42> 법규위반별 - 위반없음 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 88 |
| <그림 3-43> 법규위반별 - 제한속도위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 88 |
| <그림 3-44> 법규위반별 - 중앙선 침범 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 89 |
| <그림 3-45> 법규위반별 - 직진 및 우회전차의 통행방해 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 89 |
| <그림 3-46> 법규위반별 -차로위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 90 |
| <그림 3-47> 법규위반별 - 철길건널목 통과방법위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 90 |
| <그림 3-48> 법규위반별 - 통행구분위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 91 |
| <그림 3-49> 법규위반별 - 회전, 횡단후진 등 금지위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 91 |
| <그림 3-50> 공주시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 93 |
| <그림 3-51> 계룡시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 94 |
| <그림 3-52> 금산군 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 95 |
| <그림 3-53> 논산시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 96 |
| <그림 3-54> 당진시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 97 |
| <그림 3-55> 보령시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 99 |
| <그림 3-56> 부여군 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 100 |
| <그림 3-57> 서산시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 102 |
| <그림 3-58> 서천군 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 103 |
| <그림 3-59> 아산시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 105 |
| <그림 3-60> 예산군 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 106 |

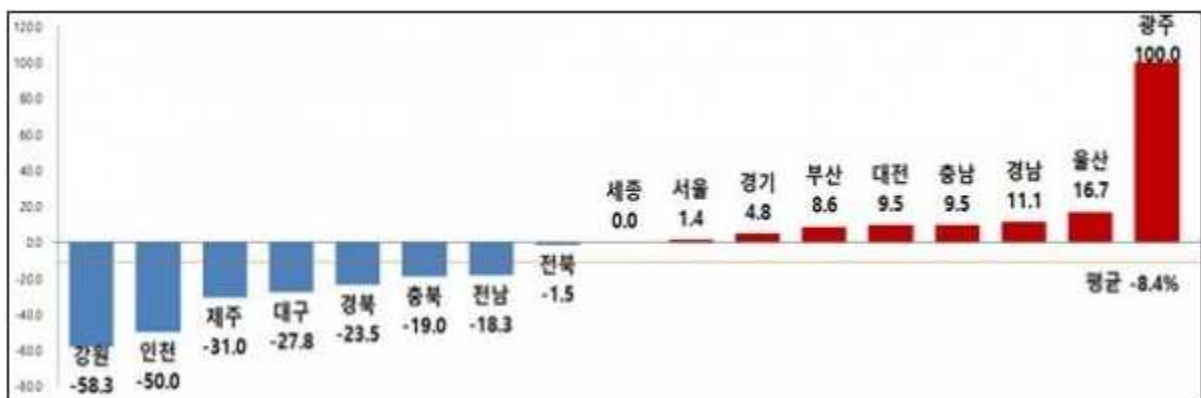
| | |
|---|-----|
| <그림 3-61> 천안시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 107 |
| <그림 3-62> 천안시내 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 108 |
| <그림 3-63> 청양군 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 109 |
| <그림 3-64> 태안군 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 110 |
| <그림 3-65> 홍성군 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018) | 111 |

1. 서론

1. 연구 필요성 및 목적

- 충청남도는 다양한 안전관리 및 교통지도 활동에도 불구하고 어린이보호구역 내 보행자 사망사고 등 관련 위험에 지속적으로 노출되고, 이에 대한 도민 불안이 가중되고 있음
- 2020년 4월말 기준 교통사고 사망자 수는 전년 동기대비 8.4% 감소한 것으로 잠정 집계되었으나, 충남·대전 지역의 경우 오히려 9.5% 증가하였으며, 9월 15일 발표에서는 교통사고 사망자 감소율 전국 평균 5.7%, 대비 충남은 2.2%로 현저히 낮은 것으로 나타남

〈표 1-1〉 지역별 교통사고 사망자 증감율



출처: 충청신문(2020.05.21.). 대전·충남 교통사고 사망자수 증가 '빨간불'.

- 최근 한국교통안전공단 대전·충남본부는 공단 차원에서 충청남도의 교통사고 발생 대책으로 인적요인, 도로환경시설적 요인, 차량적 결함요인에 대한 개선대책을 수립하고 추진 중에 있으나, 근본적 대책 수립을 위해서는 사고발생 지역을 중심으로 교통사고 발생원인에 대한 분석을 통한 근거기반의 대책 마련이 요구됨
- 이에 본 연구는 교통사고 사망자 감축을 위하여 발생지역에 대한 검토를 통하여 과학적 원인분석을 가능하게 하고, 종합적 대책마련을 위한 계획 수립 방향을 제시하는데 목적이 있음

2. 연구의 내용 및 방법

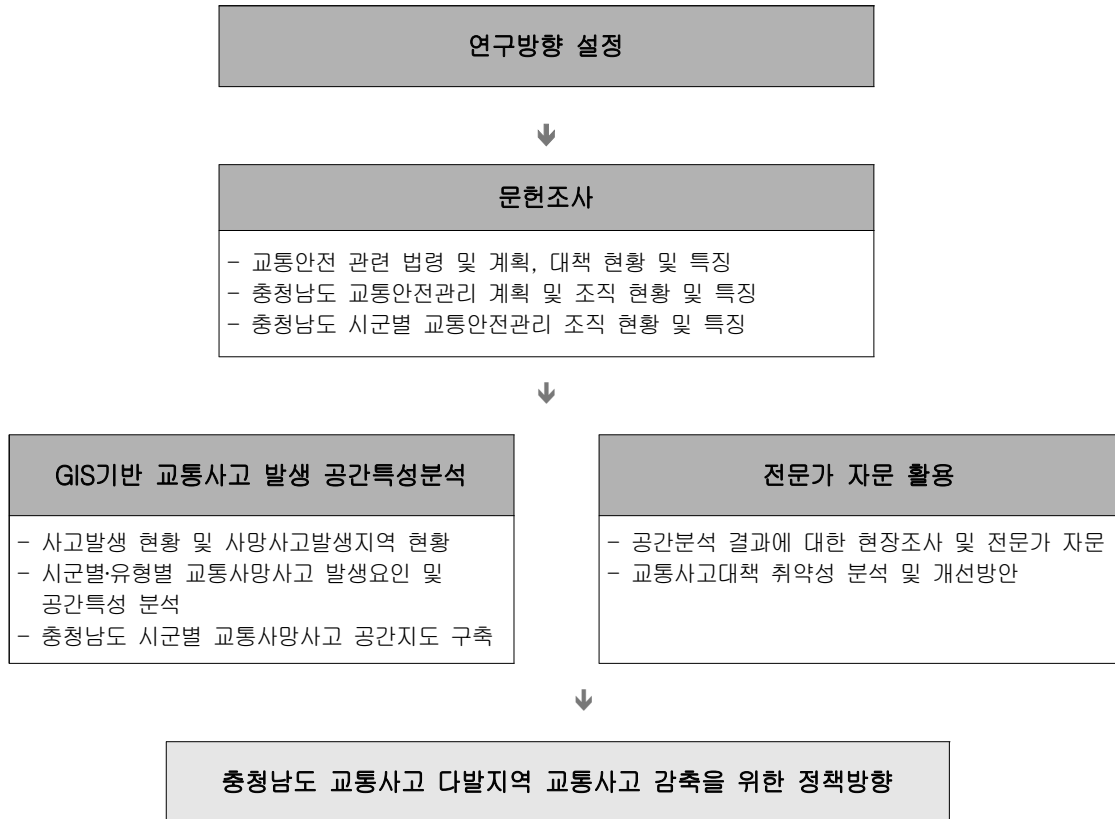
1) 연구의 내용 범위

- 본 연구는 사고다발지역 원인분석을 통한 교통사고 감축 종합계획 수립의 기초자료 마련을 위해 주요 연구의 내용 범위를 다음과 같이 설정하여 추진함
- 첫째, 교통안전관리 법제도 및 관리체계 분석
 - 교통안전 관련 법령 및 상위 종합계획과 대책의 범위
 - 충청남도의 교통안전관리 계획 및 교통안전관리 조직 및 기구
 - 충청남도 15개 시군별 교통안전관리 조직 현황
- 둘째, 교통 사망사고 현황 및 GIS기반 공간특성 분석
 - 충청남도의 교통여건 및 교통사망사고 발생 현황 분석
 - 시군별·유형별(법규위반, 가해차종, 교통약자, 도로종류, 도로형태, 발생시기) 교통 사망사고 발생요인 및 공간특성분석
- 셋째, 교통안전관리 취약성 및 정책방안 제시
 - 교통안전관리 법령 및 충청남도의 보완대책 요소
 - 사업추진방식 상의 한계 및 개선방향
 - 지리적·인적 취약요소에 따른 예방대책 수립 방향

2) 연구의 방법 및 추진절차

- 본 연구는 사고다발지역 원인분석을 위한 GIS기반 공간특성 파악을 주요 연구방법으로 교통사고 관리대책의 환경 분석 및 종합대책 수립 방향 제시를 위해 다음과 같은 연구방법을 활용함
- 첫째, 문헌연구 방법은 다음과 같은 사항에 초점을 둠
 - 법령정보, 교통안전계획 및 대책, 충청남도 및 시군별 관리 현황 등에 대한 문헌 조사 및 홈페이지 등 자료 분석
- 둘째, 공간특성분석을 위한 GIS분석의 활용은 다음과 같은 사항에 초점을 둠
 - 사고발생 및 사망사고 발생지역에 대한 통계데이터 수집 및 공간특성을 고려한 GIS기반 공간지도 구축
 - 공간특성에 따른 사고발생 특성 및 원인 종합분석

- 셋째, 전문가 활용을 통한 사고특성 분석결과 및 개선사업 자문 활용
- 이에 따른 연구의 추진절차는 다음과 같이 추진함



〈그림 1-1〉 연구의 추진절차

II . 교통안전관리체계 개요

1. 교통안전관리 법체계 및 기본구조

1) 교통안전관련 법령

- 국토교통부(2019)는 교통안전관련 법령을 교통안전에 관한 기본법령인 교통안전법과 교통안전에 관한 기타 법령으로 구분하고 있음
- 교통안전에 관한 기본법령: 교통안전법
 - 교통안전법은 교통안전에 관한 시책의 기본을 규정함으로써 그 종합적·계획적 추진을 도모하여 공공복리의 증진에 기여함을 목적으로 1979년 12월에 제정되어 2006년 12월 전면 개정됨
 - 개정된 교통안전법의 주요 내용으로는, 지자체에 교통안전위원회의 설치 및 교통안전계획의 수립을 의무화 함. 지자체 단체장을 위원장으로 하는 광역 및 기초단위 교통안전위원회를 구성·운영하여 해당지역내의 교통안전에 관한 대책 등을 논의할 수 있게 하였으며, 지역 실정에 적합한 단계별 교통사고 예방시책의 수립·시행을 위하여 5년 단위 중장기 지역 교통안전기본계획과 매년도 지역 교통안전시행계획을 수립토록 하였음
 - 또한, 교통사고의 조사·분석 및 관리를 위해 보험·공제회사 등 교통사고를 조사·분석하는 자는 사고 조사내용을 정부와 지자체에 통보하고 정부기관 간에도 소관별로 조사·분석한 교통사고 자료와 교통시설에 관한 사항을 데이터베이스화한 ‘교통안전정보관리체계’를 공유하도록 하였음
 - 사망사고 등을 유발한 교통수단 운영자는 교통수단안전점검을 실시하고 교통안전관리 업무의 제도적 강화를 위하여 디지털 운행기록장치를 장착하여 운행기록을 일정기관 보관하도록 함
 - 중대한 교통사고 등을 발생시킨 운전자는 교통안전체험교육을 받도록 하고 있으며, 운행중인 대형 사업용 자동차에 대해서는 차로이탈경고장치 등 첨단안전장치를 장착하도록 하고 있음
- 교통안전에 관한 기타 법령은 도로, 철도, 항공, 해양분야별로 구분할 수 있음
- ① 도로분야: 도로법, 도로교통법, 교통사고처리특례법, 자동차관리법, 자동차손해배상보장법·여객 및 화물자동차운수사업법
 - 도로법은 도로관리의 적정을 기하기 위하여 도로 노선의 지정·관리, 시설기준, 보전 및 사용에 관한 사항을 규정하고, 과속방지시설 등 도로안전부속시설을 설치·관리함을 목적으로 제정됨

- 도로교통법은 도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지·제거하여 안전하고 원활한 소통의 확보를 목적으로 보행자와 차마의 통행방법, 안전표지와 신호시설의 설치방법, 도로의 사용과 운전면허 및 운전자 관리에 관한 사항 등을 규정하고 도로상에서의 안전을 확보하기 위하여 제정됨
- 교통사고처리특례법은 업무상과실 또는 중대한 과실로 교통사고를 일으킨 운전자에 관한 형사처벌 등의 특례를 정함으로써 교통사고로 인한 피해의 신속한 회복을 촉진하고 국민생활의 편익을 증진함을 목적으로 제정됨
- 자동차관리법은 자동차의 등록, 안전기준, 형식승인, 점검, 정비, 검사 및 자동차관리사업 등에 관한 사항을 규정하여 자동차를 효율적으로 관리하고 자동차의 안전도 확보를 목적으로 제정됨
- 자동차손해배상보장법은 자동차의 운행으로 사람이 사망 또는 부상하거나 재물이 멸실 또는 훼손된 경우에 있어서의 손해배상을 보장하는 제도를 확립함으로써 피해자를 보호하고 자동차운송의 건전한 발전을 촉진함을 목적으로 제정됨
- 여객자동차운수사업법은 자동차운수사업에 관한 질서를 확립하고 여객의 원활한 운송과 운수사업의 종합적인 발달을 도모함으로써 공공복리를 증진하는 것을 목적으로 제정됨
- 화물자동차운수사업법은 화물자동차운수사업을 효율적으로 관리하고 건전하게 육성하여 화물의 원활한 운송을 도모할 목적으로 제정됨

② 철도분야: 철도산업발전기본법, 철도안전법, 도시철도법, 건널목개량촉진법 등

- 철도산업발전기본법은 국가에게 철도안전에 관한 법적·제도적 장치 마련 및 필요한 재원 확보의무, 객관적이고 공정한 철도사고조사 전담기구와 전문인력 확보의무, 철도시설 관리자에게는 시설의 안전한 상태 유지 및 시설·차량간 종합적 성능검증 및 안전상태 점검조치 의무, 철도운영자 또는 철도차량 및 장비 등 제조업자에게 철도의 안전한 운행 또는 차량 등의 구조·설비 안전성 확보의무 등을 선언적으로 규정함
- 철도안전법은 철도산업구조개혁의 추진, 고속철도의 개통 등 철도에서의 기술적·사회적 안전위험요소가 증가함에 따라 철도차량·철도시설의 안전기준 마련과 철도종사자의 체계적인 육성 등을 통하여 철도에서 발생할 수 있는 위험을 방지하고, 철도사고조사위원회로 하여금 철도사고의 발생시 신속한 대응을 하도록 하는 등 철도에서의 안전관리체계를 구축하기 위하여 제정됨
- 도시철도법은 도시철도 차량의 표준사양·안전기준 및 성능시험, 도시철도용품의 품질인증, 도시철도 차량의 사용내구연한, 사고의 조사 및 보고 등에 관한 사항을 규정함
- 건널목개량촉진법은 기존 건널목의 입체교차화나 구조개량을 촉진하고, 철도 또는 도로를 신설하거나 노선을 개량할 경우 철도와 도로가 교차하게 되는 곳을 입체교차화함으로써 교통사고를 예방하고 교통 소통을 원활하게 하기 위하여 제정됨

③ 항공분야: 항공법, 항공안전 및 보안에 관한 법률, 항공·철도 사고조사에 관한 법률 등

- 항공법은 국제민간항공조약의 규정과 동 조약의 부속서로서 채택된 표준과 방식에 준거하여 항공기의 운행안전을 도모하기 위한 방법을 규정하고, 항공시설 설치·관리 효율화, 항공사고 조사 및 항공운송사업 질서 확립 등을 목적으로 제정됨
- 항공안전 및 보안에 관한 법률은 국제민간항공조약 등 국제협약에 따라 공항시설, 항행안전시설 및 항공기내에서의 불법행위를 방지하고 민간항공의 안전 및 보안을 확보하기 위한 기준절차 및 의무사항 등을 규정함을 목적으로 제정됨
- 항공·철도 사고조사에 관한 법률은 항공사고 및 철도사고에 대한 조사를 통해 사고 원인을 정확하게 규명하기 위함

④ 해양분야: 해사안전법, 선박안전법, 어선법, 선원법, 선박직원법, 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률, 해운법, 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률, 수상레저안전법, 유선 및 도선 사업법, 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률, 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 등

- 해사안전법은 국제해상충돌예방규칙협약을 국내법으로 수용한 해상교통안전법을 전부개정(2011년 6월)한 법으로서 선박의 항법, ‘국가해사안전기본계획’과 ‘해사안전시행계획’의 수립을 비롯하여 수역·해상교통, 선박의 안전관리체제와 외국 선박의 통제점검 등에 관한 사항을 규정하고 있음
- 선박안전법은 선박의 안전을 위한 각종 시설의 기준을 정한 법으로서 선박의 검사, 선박용 물건·소형선박의 형식승인, 컨테이너 형식승인, 선박시설의 기준, 안전항해를 위한 조치, 항만국 통제, 특별검사 등을 규정하고 있음
- 어선법은 어선의 안전을 위하여 건조방법, 등록절차 및 어선 안전시설의 설치기준과 검사절차 등에 관한 사항을 규정하고 있음
- 선원법은 선박에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 선원의 직무, 복무, 근로조건의 기준, 직업안정, 복지 및 교육훈련에 관한 사항 등을 규정하고 있음
- 선박직원법은 선박직원으로서 선박에 승무할 사람의 자격을 정하기 위해 항해사, 기관사, 통신사, 운항사 등 해기사의 자격과 면허에 대한 사항을 규정하고 있음
- 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률은 우리나라 선박과 외국 국적의 선박이 상시 출입할 수 있는 개항에서 선박교통의 안전과 질서 유지를 위해 선박의 입항·출항절차, 항로 설정 및 항법, 위험물 하역에 관한 사항을 규정하고 있음
- 해운법은 해상운송의 질서를 유지하고, 여객과 화물의 원활한 운송을 도모하기 위해 해상여객/화물운송사업, 해운중개업 등에 관한 면허·등록에 관한 사항, 여객운송사업자에 대한 고객만족도 평가, 내항여객선의 안전운항시책, 선박확보 지원 등을 규정하고 있음
- 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률은 바다와 하천에서 조난된 사람, 선박, 항공기, 수상레저기구 등의 수색·구조·구난 및 보호에 관한 사항을 규정하고 있음

- 수상레저안전법은 수상에서 레저기구를 이용하여 취미, 오락, 체육 등 수상레저 활동의 안전과 질서를 관한 사항을 규정하고 있음
- 유선 및 도선 사업법은 수상에서 고기잡이, 관광, 유락을 위해 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 선박과 바다목에서 사람과 물건을 운송하는 선박의 안전운항에 관한 사항을 규정하고 있음
- 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률은 바다와 하천에서 발생한 해양사고에 대한 조사와 심판을 통해 해양사고의 원인을 밝히기 위한 목적으로 제정됨
- 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률은 국제항해에 이용되는 선박과 그 선박이 이용하는 항만시설의 보안에 관한 사항을 규정하고 있음

2) 교통안전계획 및 대책

- 정부는 「교통안전법」 제15조에 따라 육상·해상 및 항공부문의 교통안전전반에 관한 정부의 중장기·종합계획으로서 5년마다 국가교통안전기본계획을 수립하고 있으며, 이는 지정행정기관이 매년 시행하여야 할 교통안전시행계획과 시·도의 교통안전 세부시행계획 작성의 기본지침이 됨
- 기본계획은 다음과 같은 내용을 포함함
 - 교통안전에 관한 중·장기 종합정책방향
 - 육상교통·해상교통·항공교통 등 부문별 교통사고의 발생현황과 원인의 분석
 - 교통수단·교통시설별 교통사고 감소목표
 - 교통안전지식의 보급 및 교통문화 향상목표
 - 교통안전정책의 추진성과에 대한 분석·평가
 - 교통안전정책의 목표달성을 위한 부문별 추진전략
 - 부문별·기관별·연차별 세부추진계획 및 투자계획
 - 교통안전표지·교통관계시설·항행안전시설 등 교통안전시설 정비·확충에 관한 계획
 - 교통안전 전문인력의 양성
 - 교통안전과 관련된 투자사업계획 및 우선순위
 - 지정행정기관별 교통안전대책에 대한 연계와 집행력 보완방안
 - 그 밖에 교통안전수준의 향상을 위한 교통안전시책에 관한 사항 등
- 국가교통안전기본계획의 집행을 위하여 중앙정부의 지정행정기관의 장은 1년단위의 단기계획인 국가교통안전시행계획을 수립함
- 지역교통안전계획은 시·도 지사가 국가교통안전기본계획에 따라 시·도의 교통안전에 관한 기본계획을 5년 단위로 수립하며, 시장·군수·구청장은 시·도 교통안전기본계획에 따라 시·군·구의 교통안전에 관한 기본계획을 5년 단위로 수립함

- 교통안전에 관한 종합적 계획 수립·시행에 더하여 교통사고 감축을 위하여 87년 8월 ‘교통안전종합대책’을 확정하여 소관부처별로 특별 교통안전대책을 추진
 - ’93년 대형 철도, 해양, 항공사고의 잇따른 발생에 따라 ‘교통사고방지종합대책’ 수립
 - ’97년 항공기 추락사고 발생에 따라 ‘항공안전강화대책’ 수립
 - ’03년 대구지하철 화재 참사를 계기로 ‘건설교통안전종합대책’ 수립
 - ’08년 높은 교통사고 발생률로 인하여 ‘교통사고 사상자 절반 줄이기 종합시행계획(2008-2012)’ 수립
 - ’13년 국정과제인 항공, 해양 등 교통안전 선진화를 위하여 ‘교통사고 사상자 절반 줄이기 종합대책(’13년~’17년)’ 수립
 - ’14년 세월호 전복사고 및 원양어선 오룡호 침몰사고를 계기로 ‘연안여객선 안전관리 혁신대책(’14.9)’, ‘원양어선 안전관리 개선대책(’15.1)’ 수립
 - ’16년 영동고속도로 전세버스 사고를 계기로 ‘사업용 차량 교통안전 강화대책’ 수립
 - ’17년 광역버스 추돌사고 발생을 계기로 ‘사업용 차량 졸음운전 근절대책’ 수립
 - ’18년 OECD 국가 중 교통안전수준 최하위 및 국가교통안전 기본계획 목표달성도 미흡에 따라 ‘교통안전 종합대책(’18~’22)’ 수립하여 추진

3) 교통안전 추진기구

- 교통안전 추진기구는 크게 행정기구, 교통안전 공동단체, 민간단체로 구분

가. 행정기구

- 교통체계상의 안전문제 해결을 위하여 국토교통부·행정안전부·해양수산부·경찰청 등 교통체계 관리청이 소관분야 교통안전업무를 수행
- 이 외에 교통안전법 시행령 제2조에 규정된 지정행정기관에서 교통안전 업무를 담당하며, 예산, 교통안전 교육 및 홍보, 교통수단의 안전기술, 긴급의료체계, 기상, 보험, 근로조건 등의 교통안전업무를 병행 수행함
- ① 국토교통부
 - 국토교통부는 균형있는 국토발전 및 환경과 조화되는 국토관리, 보편적 주거복지를 통한 서민 주거안정 실현, 안전하고 편리한 교통 서비스 제공, 효율적인 물류체계 구축과 글로벌 항공강국 실현을 주요 임무로 함

〈표 2-1〉 국토교통부 주요업무

| 국토교통부 주요업무 |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ 국가교통안전기본계획 및 시행계획, 교통안전관련 대책 수립 ○ 육상, 항공 종합교통체계(Inter-Modalism) 구축 ○ 자동차 등록, 안전관리, 운행, 소비자보호 등 자동차 정책 수립·시행 ○ 물류단지, 시설 확충, 화물자동차운수사업 관리 ○ 항공사고예방 정책 수립 및 항공사 안전 지도 ○ 형식승인, 감항증명 등 항공기 안전성 확보 ○ 국가공역관리, 항공관제운영 및 항공전문 인력 양성 등 ○ 항행안전시설의 확충, 현대화 및 해외수출 지원 등 ○ 안전하고 과학적인 도로관리로 국가 간선기능 유지 ○ ITS 등 첨단운영체계를 통한 편리한 도로교통서비스 제공 ○ 일반, 고속, 광역, 도시철도 제도운용 및 확충, 유지보수 ○ 철도차량, 시설, 전기, 신호 기준 관리 및 철도산업기술 육성 등 |

- 국토교통부는 장관 밑에 1차관, 2차관, 5개실, 3국으로 구성되어 있으며, 교통안전과 관련한 조직구성은 다음과 같음
- 종합교통안전정책과(교통안전복지과) : 국가 교통안전 총괄
- 항공안전정책관 : 항공 교통안전 담당
- 도로국 : 도로시설 안전 담당
- 철도안전정책관 : 철도 교통안전 담당

② 행정안전부

- 행정안전부는 지방도로의 교통사고 예방, 보행자 사망자수 감소를 위한 보행환경 개선 및 보행자 중심의 정책 수행, 교통약자 보호 정책 등의 업무를 수행

〈표 2-2〉 행정안전부 교통안전 관련 주요업무

| 행정안전부 교통안전 관련 주요업무 |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ 광역시도·시도·지방도·군도·농어촌도로의 위험구조 개선사업과 안전여건 개선 등을 위한 재정 지원 및 이에 따른 지방자치단체의 지도·감독 ○ 국가 자전거정책의 수립 및 조정 ○ 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」의 운영 및 제도의 개선 ○ 자전거 이용시설의 확충 및 정비에 관한 사항 ○ 자전거 안전 교육 및 대국민 홍보 등 안전문화 정착에 관한 사항 ○ 자전거 축전(祝典), 통계자료의 수집·관리, 정보시스템의 운영 등 자전거 이용 활성화에 관한 사항 ○ 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」의 개정 및 관리 ○ 보행환경개선사업 평가지표 및 보행안전시설 기준의 개발·운영 ○ 도로교통사고 예방여건 조성에 관한 사항대한 교육훈련 지원 ○ 교통사고 잦은 곳 및 회전교차로 개선사업의 추진 ○ 어린이·노인·장애인 보호구역 안전시설 개선사업의 총괄·지원 ○ 안전한 보행환경 조성사업 추진 및 등·하굣길 보행안전 지도사업의 실시 |

- 행정안전부의 조직은 장관 밑에 차관, 재난안전관리본부를 두고 있으며, 행정안전부 소관 도로 교통안전은 안전정책실 생활안전정책관(안전개선과)에서 담당함
- 행정안전부 예산 중 교통안전관련 예산은 '19년 기준 약 900억원이며, 지방도로 개선 부분은 자치단체 보조 사업으로 진행함(2019년도 세입·세출예산 각목명세서(행정안전부) 참고)

③ 해양수산부

- 해양수산부의 해양안전 관련 주요 업무는 다음과 같음

〈표 2-3〉 해양수산부 교통안전 관련 주요업무

| 해양수산부 해양안전 관련 주요업무 |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ○ 해양사고 예방 및 안전대책 수립 및 시행 ○ 해사안전법령의 제개정 및 운영 ○ 국적선박과 외국적 선박의 안전점검 이행 ○ 국제해사기구(IMO) 및 다자간 국제협력 ○ 선박검사제도 및 선박구조·설비 기준 등에 관한 사항 ○ 선박평형수, 기후변화 및 선박온실가스 배출규제에 관한 사항 ○ 위험물 선박운송 및 특수화물 적재 등에 관한 사항 ○ 한국형 e-Nav 전략 수립 및 이행, 연구개발, 시스템의 구축 및 운영 ○ 국제항해선박 보안관리 및 해적행위 피해예방 ○ 해양수산 분야 재난제도 및 관리업무 ○ 해사안전정보체계 구축·관리 및 종합상황실 운영 ○ 항행안전 및 해사보안 관련 국제협력 ○ 항로표지의 개발에 관한 기본계획의 수립·조정 ○ 항로표지시설의 설치·관리, 운영 및 안전에 관한 사항 ○ 위성항법조정시스템(DGNSS) 및 지상파항법시스템(eLoran) 구축·운영 ○ 항로표지 관련 국제협력 |

- 해양수산부의 조직은 장관 밑에 1차관, 3실 3국 9관 46개과 4팀으로 구성되어 있으며, 이 중 해양안전 및 재난관리 업무는 해사안전국에서 담당하고 있음

④ 교통사고 조사기관

- 항공·철도사고 등의 원인규명과 예방을 위한 사고조사를 독립적으로 수행하기 위하여 국토교통부 소속기관으로 ‘항공·철도사고조사위원회’를 두고 있음
- 위원회는 항공·철도사고 원인규명을 위한 조사업무 수행 및 보고서 작성·발간, 항공·철도사고 예방을 위한 안전권고 발행, 항공·철도사고 관련 잔해 유치 및 시험·분석, 항공·철도사고 관련 국제기준 및 국내법령, 절차 제·개정 관리, 항공·철도사고 관련 통계 분석 및 사고조사관 채용·교육훈련의 업무를 수행함

- 해양사고에 대한 조사와 심판을 통해 해양사고의 명확한 원인을 규명하고 이에 따른 해양사고 관련자 행정처분과 정책부서 등에 제도개선 사항을 권고해 해양사고 재발방지에 기여하기 위해 해양안전심판원을 두고 있음
- 해양안전심판원은 조사·심판을 통한 ‘해양사고’ 원인규명 및 공식 국가통계생산, 해양사고 재발방지를 위한 제도개선·정책수립 권고, 해양사고 원인과 관계된 자에 대한 행정처분과 지도의 업무를 수행함

나. 교통안전 공동단체

① 한국교통안전공단

- 육상, 항공, 철도 등 교통 전 분야에서 국민의 생명과 재산을 보호하기 위한 각종 교통안전사업을 수행
- 주요 업무 : 도로 교통안전 관리, 자동차 검사, 철도교통안전관리, 자동차 성능 시험 연구, 항공 교통안전 관리, 자동차사고 피해가족지원, 교통안전 체험교육

② 도로교통공단

- 도로에서의 교통안전에 관한 교육·홍보·연구·기술개발과 운전면허시험의 관리 등을 통하여 교통질서를 확립하고 교통의 안전성을 높임으로써 도로에서 일어나는 교통상의 위험과 장애를 예방하는데 이바지하기 위하여 「도로교통법」 제120조를 근거로 설립
- 주요업무 : 도로교통안전대책 및 안전기술에 관한 조사 및 연구, 교통방송 및 교통정보의 수집·제공, 도로교통안전에 관한 교육·훈련·홍보 및 자격의 발급·관리, 교통안전시설 및 교통단속장비의 시험·검사 등 기술지원, 도로교통안전에 관한 자료의 수집과 출판 및 배포, 도로교통관계법령의 시행상 문제점에 대한 개선방안 등의 건의, 도로교통안전에 관한 외국의 기술도입 및 도로교통안전 관계단체와의 국제 협력, 도로교통행정 관계 공무원에 대한 교육훈련 지원, 도로교통사고의 조사·분석 및 교통사고 잦은 곳 분석·설계, 운전면허시험의 관리 등 위탁하는 도로교통안전에 관한 업무 등

③ 한국도로공사

- 도로의 설치 및 관리와 이에 관련된 사업을 통해 도로의 정비를 촉진하고 도로교통의 발달에 이바지하기 위하여 설립
- 주요업무 : 고속도로 신설 및 확장, 고속도로 유지관리, 휴게 및 편의시설 설치·관리, 관련업무 연구 및 기술개발

④ 한국교통연구원

- 교통정책 및 기술을 연구·개발하고, 교통정책에 관련된 국내외 각종 정보를 수집·조사·분석하여 이를 널리 보급함으로써 교통발전에 기여함을 목적으로 설립

- 법정업무 : 교통·물류정책 및 기술의 연구개발, 교통조사사업과 교통부문 사회간접자본시설의 투자사업, 교통안전에 관한 국가정책수립 지원 및 연구, 도로·철도·항공, 물류·광역도시교통·첨단교통 분야의 계획수립과 운영·관리에 관한 연구, 운송·물류사업의 발전전략 개발과 경영개선방안 연구, 교통부문의 환경정책에 관한 연구, 정부, 국내외 공공기관 및 민간단체로 부터의 연구용역 위·수탁, 교통과 관련된 단체의 직원에 대한 수탁훈련 및 교통업무에 관하여 법령으로 수탁 받은 업무 및 부대사업 및 기타 연구원의 목적달성을 위해 필요한 사업 등

⑤ 한국건설기술연구원

- 건설기술 분야의 전문연구기관으로서 건설 및 국토관리 분야의 원천기술 개발과 성과확산을 통해 건설산업 발전과 국민 삶의 질 향상 및 국가경제·사회 발전에 기여함을 목적으로 설립
- 도로 교통 관련 업무 : 도로의 설계 기술 개발, 효율적 도로 운영 및 관리기술 개발, 도로의 안전성 향상 기술 개발, 친환경 도로 건설 기술 개발, 도로포장 성능개선 및 관리 기술 개발, 교통정보의 수집, 가공 및 제공방법, 도로관리시스템업무, 포장관리시스템 업무, 일반 국도 ITS 구축·운영 사업, 전국 도로 교통량 조사 사업 업무 등

⑥ 한국철도시설공단

- 철도시설의 건설 및 관리와 그 밖의 관련 사업을 효율적으로 시행하여 국민의 교통편의를 증진하고 국민경제의 건전한 발전에 이바지하기 위하여 설립
- 주요업무 : 철도시설의 건설 및 관리, 외국철도 건설과 남북 연결 철도망 및 동북아 철도망의 건설, 철도시설에 관한 기술의 개발·관리 및 지원, 철도시설 건설에 따른 철도의 역세권 및 철도 부근 지역의 개발·운영, 건널목 입체화 등 철도 횡단시설사업, 철도의 안전관리 및 재해 대책의 집행, 정부, 지방자치단체, 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관 또는 타인이 위탁한 사업 등

⑦ 한국공항공사

- 공항의 효율적 건설·관리·운영, 항공산업의 육성·지원에 관한 사업 수행을 통한 항공수송의 원활함을 목적으로 설립
- 주요업무 : 공항의 관리·운영 및 주변지역 개발사업, 공항시설 및 비행장시설의 관리·운영사업, 공항운영상 필요한 시설 등의 신설·증설·개량사업, 공항시설 건설·관리·운영 관련 조사·연구 및 기술개발, 항공종사자 양성 교육훈련 및 훈련시설의 설치·운영, 개발장비 제작·판매 및 수출, 해외공항사업 시행·투자, 공항 소음대책사업 및 주민 지원 사업 시행, 항공기 취급업 및 정비업 등

⑧ 한국안전기술원

- 항공안전에 필요한 전문인력의 양성, 항공사고예방에 관한 인증·시험·연구·기

술개발 등을 전문적으로 수행하게 함으로써, 항공안전을 확보하고 항공산업 발전에 이바지함을 목적으로 설립

- 주요업무 : 항공국제표준 조화를 위한 연구·분석, 잠재적 항공위해요인 식별·분석, 항공기 등의 고장·결함분석, 항공기 사고·준사고 및 항공안전장애 조사결과 연구·분석 등

⑨ 한국해양교통안전공단

- 해양교통사고 예방을 위한 사업 및 해양교통체계 운영·관리 지원을 위한 사업을 수행함으로써 해양교통 안전을 확보하여 국민의 생명·신체 및 재산 보호에 기여하기 위해 설립
- 주요업무 : 선박검사, 여객선 안전운항관리 및 선박안전기술의 연구·개발 등

⑩ 한국해양수산연구원

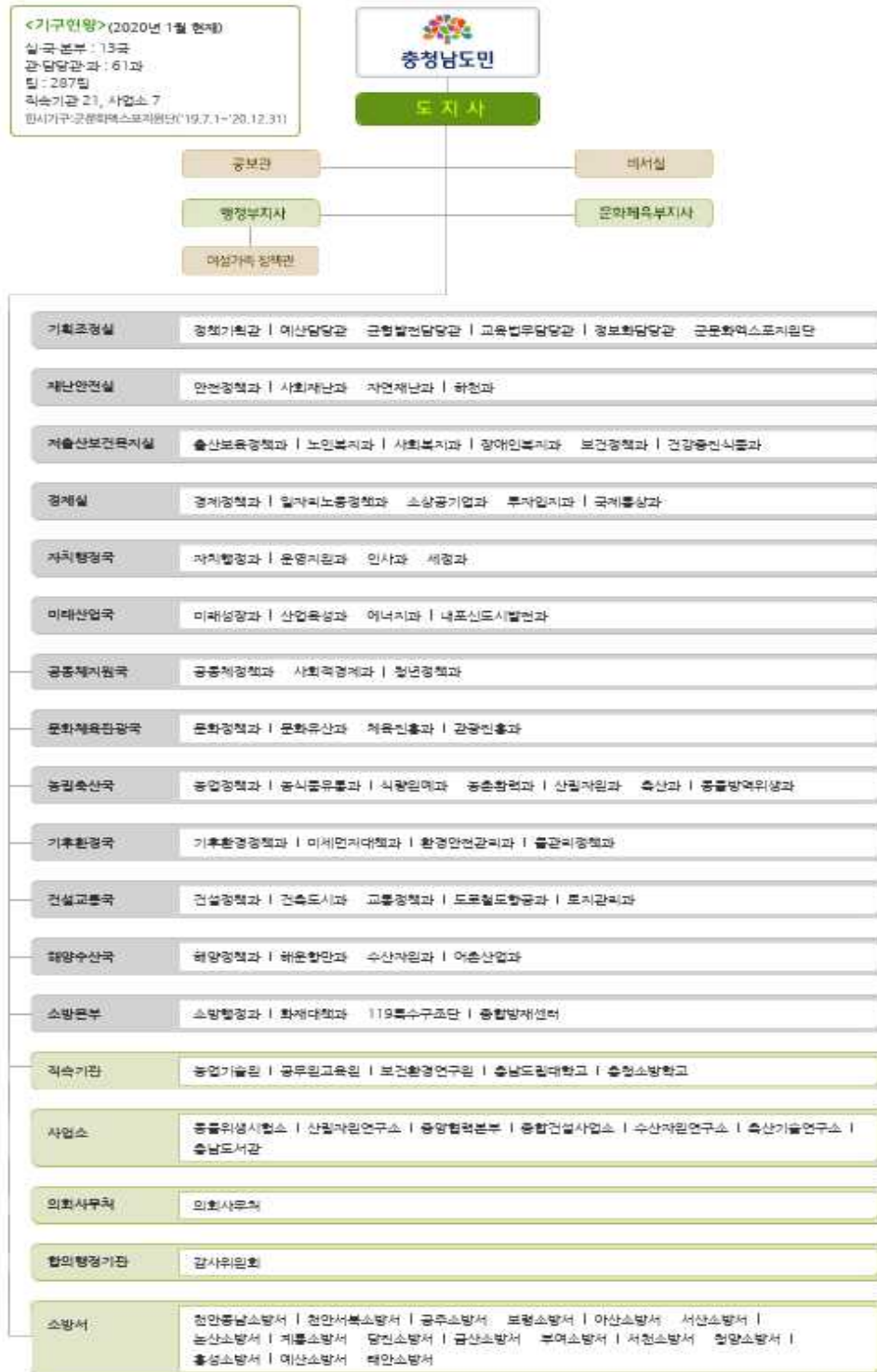
- 해양수산인력 교육훈련을 통한 해양수산 분야의 발전을 도모하기 위하여 설립
- 주요업무 : 해양수산 관련 사업종사자의 교육훈련, 정부로부터 수탁한 해기사 등 국가자격시험의 관리, 해양수산 기술훈련에 관한 국제교류증진을 위한 사업, 선원정책 수행을 위한 정부지원 업무 등

○ 민간단체

- 손해보험협회, 보험개발원, 안전생활실천시민연합에서 교통안전관련 업무를 수행함

2. 교통안전관리 관련 충청남도 관리조직 및 기구

1) 충청남도



〈그림 2-1〉 충청남도 조직도

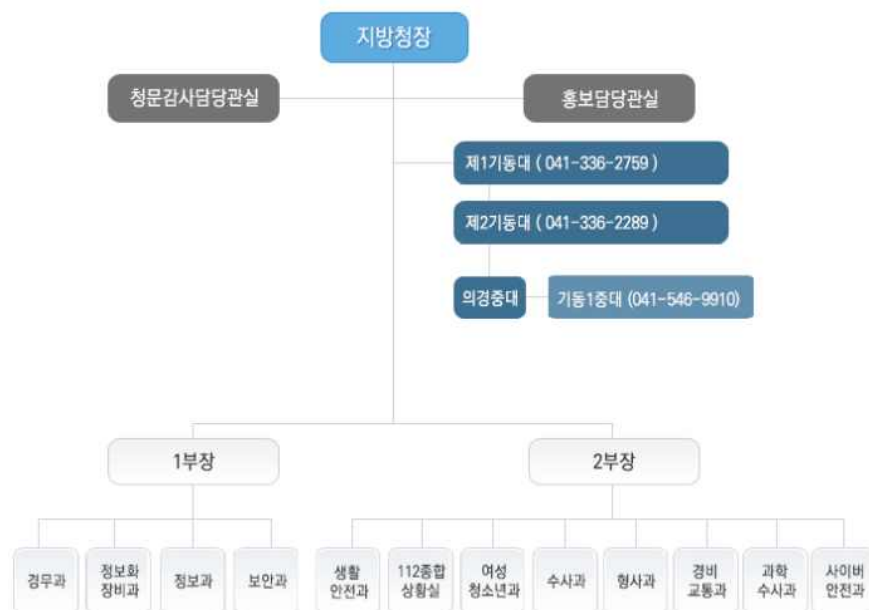
- 충청남도 행정기구 및 정원 운영에 관한 조례 제5조에서 건설교통국을 두며, 제15조에서 건설교통국의 사무를 명시함
- 충청남도는 교통안전관리 부분에 있어 교통약자의 대중교통 사용에 있어서의 불편 해소, 도내 도로교통사고 개선 및 보행자의 안전 취약 등의 교통서비스 개선에 대한 요구가 증가함
- 서해안시대 인프라 확충과 안전한 도로환경 조성을 위한 교통망 구축, 안전하고 쾌적한 지방도로 관리, 지방도변 마을주민보호구역(Village Zone) 정비 추진, 투명한 버스재정지원 분석시스템 구축 및 주민 편의서비스 확충, 교통사고 사상자 절반 줄이기 운동 등을 추진하였음
- 교통안전관리 업무는 국가교통안전기본계획에 준하여 작성한 중장기 교통안전기본계획인 충청남도 교통안전 기본계획을 근거로 매년 충청남도 교통안전시행계획을 작성하여 관련 업무를 수행
- 충청남도 건설교통국
 - 충청남도는 국토교통국 내 도로교통과에서 도로교통과 철도항공을 함께 관장하는 조직형태를 갖추고 있었으나 민선7기 조직개편을 통하여 버스 준공영제 등 교통 관련 수요 증가에 따라 기존의 도로교통과를 ‘교통정책과’와 ‘도로철도항공과’로 분리함
 - 충청남도 건설교통국에서는 교통안전 전반을 담당하고 있으며, 교통안전 기본계획 수립 및 추진, 교통약자 관련 업무, 대중교통 기본계획 등의 업무는 교통정책과에서 담당하고 있으며, 도로 정비계획 수립 및 조정, 교량 및 터널 유지관리, 철도건설목 개량 등 인프라 구축 및 관리 분야는 도로철도항공과에서 담당함



〈그림 2-2〉 충청남도 건설교통국 조직도

2) 충남지방경찰청

- 충남지방경찰청은 1청장, 2부장, 12과로 구성되어 있음
- 교통안전업무는 경비교통과에서 담당하고 있으며, 경비교통과는 교통계, 교통안전계, 교통조사계로 구성됨
- 교통계는 운전면허 행정처분, 도로교통관련법령, 운전면허 행정심판·소송, 운전면허 의의신청, 자동차 운전학원, 교통안전 시설 관련 업무를 담당함
- 교통안전계는 교통단속, 교통관리, 무인단속 업무를 담당함
- 교통조사계는 무사고운전자선발, 교통사고처리 관련, 뺑소니 교통사고 관련 업무를 담당함



〈그림 2-3〉 충남지방경찰청 조직도

3) 시군의 교통안전 담당 조직

- 충청남도 기초자치단체는 1943년 7개구에서 출발하여 9차례에 걸친 분 구(分區)에 의해, 1995년이래로 25개 구를 유지

〈표 2-4〉 충청남도 기초자치단체(2018)

충남 기초자치 단체 (15개)

공주시, 계룡시, 금산군, 논산시, 당진시, 보령시, 부여군, 서산시, 서천군, 아산시, 예산군, 천안시, 청양군, 태안군, 홍성군

출처 : 충청남도(2018)

○ 기초자치단체 교통안전조례 관련 요약

- 충청남도 교통안전관련 조례로는 2019년 9월 20일 충청남도 교통안전 증진 지원에 관한 조례 제정을 통하여 「교통안전법」 등 관계법령에서 정하고 있는 교통안전에 관한 사업 시행에 필요한 사항을 규정하여 충청남도민의 재산과 생명을 보호하도록 하고 있음
- 특히, 충청남도 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례(2010.02.10. 제정, 2019.02.20. 전부개정) 및 충청남도 노인 등 대중교통 이용지원에 관한 조례(2019.05.30. 제정, 2020.06.10. 일부개정) 등을 통하여 도와 시·군의 교통안전관리를 위하여 노력함

○ 각 자치단체의 교통안전관리는 국·과 명의 차이가 다소 존재하나, 일반적으로 건설교통국 교통행정팀/교통팀에서 담당하고 있음

① 천안시

- 지리적 특성 : 충청남도 동북부 내륙에 위치하고 있고, 동쪽으로 충청북도 청주시·진천군, 서쪽으로 충청남도 아산시, 남쪽으로 공주시·세종특별자치시와 인접하고, 북쪽으로는 경기도 평택시·안성시와 경계를 이룸
- 면적 : 천안시의 면적은 636.07km²로 충청남도 전체의 7.74%에 해당함
- 천안시는 2017년 교통사고로 인한 사회경제적 손실을 막고 안전한 교통환경 조성을 통하여 시민의 생명과 재산을 보호하기 위하여 필요한 사항을 규정하기 위해 ‘천안시 교통안전 증진에 관한 조례’ 제정
- 세부사항으로서 「교통안전법」 제13조에 따라 ‘천안시 교통안전정책 심의위원회 설치 및 운영조례’, 같은법 제3조제2항에 따라 고령운전자의 교통사고 예방 및 지원에 관한 사항을 규정하기 위하여 2017년 ‘천안시 고령운전자 교통사고 예방을 위한 지원 조례’를 제정함
- 2010년 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조 및 제16조의2에서 위임하는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘천안시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례’를 제정
- 2019년 「도로교통법」 제12조에 따라 어린이 보호구역 및 통학로에서 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위한 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘천안시 어린이 통학로 교통안전에 관한 조례’ 제정
- 천안시의 교통안전관리는 건설교통국 교통정책과와 대중교통과 담당하며 교통정책과는 교통정책팀, 교통시설팀, 자동차관리팀, 미래철도팀으로, 대중교통과는 대중교통팀, 버스행정팀, 택시행정팀, 화물운수팀, 교통정보팀에서 교통 유형별로 담당함



〈그림 2-4〉 충남 천안시 조직도

② 공주시

- **지리적 특성 :** 충청남도의 중앙에서 약간 동쪽에 치우쳐서 넓은 지역에 자리하며, 북쪽으로는 무성산(613.6m), 국사봉(590.6m), 금계산(574.8m), 갈미봉(515.2m) 등 차령산맥의 산지 지형이며, 남동쪽으로는 국립공원인 계룡산이 자리해 높은 지형을 이룸. 시의 중심부에 금강 본류가 동에서 서로 흐르고 있고 그 지류인 유구천, 정안천, 대교천, 용성천 등의 하천들이 흐르고 있어서, 그 주변에는 분지가 형성되어 있음. 중앙으로는 금강이 동서로 흘러 지대가 낮음. 공주는 대표적 내륙수로의 하나인 금강의 중류에 위치하여 수로와 육로의 간선 교통체계가 서로 마주치는 곳임
- **면적 및 지역적 특성 비율 :** 공주시의 총면적은 864.29㎢로 충청남도 총면적(8213.36㎢)의 10.5%에 해당하며 도 내에서 가장 넓은 지역임. 경지(논과 밭)면적은 185.82㎢로 전체면적의 19.76%로 우리나라 전체 경지율보다 약간 낮은편이며 논, 밭의 비율은 66:34로 전국평균(61:39)보다 논의 비율이 높은 편이나 임야율은 전국평균보다 대략 5% 정도 높음
- 공주시는 「교통안전법」 제13조 및 동법 시행령 제8조에 따라 ‘공주시 교통안전정책심의위원회 구성 및 운영에 관한 조례’를 제정
- 2019년 고령운전자의 교통사고 예방 및 지원에 관한 사항을 규정하기 위하여 ‘공주시 고령운전자 교통사고 예방을 위한 지원 조례’를 제정함
- 2008년 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조 및 제16조의2에서 위임하는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘공주시 특별교통수단 등의 운영에 관한 조례’를 제정

- 2015년 「지방자치법」 제9조제2항 및 「지방재정법」 제17조제1항제4호에 교통취약지역에 거주하는 주민들의 교통편의 증진을 위한 사항 규정을 위하여 ‘공주시 대중교통 소외지역 행복택시 운영 및 이용주민 지원에 관한 조례’ 제정
- 공주시의 교통안전관리는 교통행정 및 안전과 관련한 사항은 경제도시국 교통과에서, 도로행정 및 시설과 관련된 사항은 경제도시국 도로과에서 담당하고 있음.
- 교통과는 교통행정팀, 교통안전팀, 차량등록팀, 차량관리팀, 공주역활성화팀으로 구성되어 있으며, 도로과는 도로행정팀, 도로1팀, 도로2팀, 도로시설팀, 가로조명팀으로 구성됨

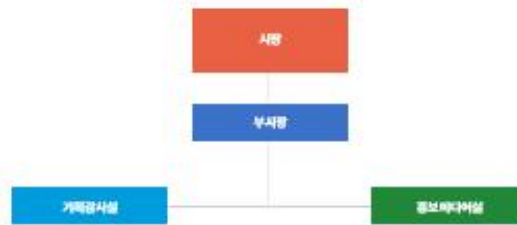


〈그림 2-5〉 충남 공주시 조직도

③ 보령시

- **지리적 특성** : 보령시는 충청남도 서해안 중앙에 위치한다. 동으로는 청양군, 북으로는 홍성군, 남으로는 서천군, 부여군에 접하고 있으며, 서편에는 114.9km의 해안선이 접하고 있으며 시가지를 중심으로 각 철도와 고속도로로 서해안 교통의 중심을 이루고 있음
- **면적** : 보령시의 면적은 569.01km²로 충청남도 전체 면적의 6.92%에 해당함
- 보령시는 「교통안전법」 제13조 및 동법 시행령 제8조에 따라 ‘보령시 교통안전정책심의위원회 구성 및 운영에 관한 조례’를 제정
- 2007년 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조 및 제16조의2에서 위임하는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘보령시 특별교통수단 등의 운영에 관한 조례’를 제정

- 보령시는 고령자 등의 교통약자를 위하여 2019년 ‘보령시 노인 등 대중교통 이용 지원에 관한 조례’ 및 시행규칙을 제정하고, 2020년 ‘보령시 고령운전자 교통사고 예방에 관한 조례’를 제정함
- 2011년 「도로교통법」 제12조에 따라 어린이 보호구역 및 통학로에서 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위한 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘보령시 어린이 통학로 교통안전에 관한 조례’ 제정
- 2016년 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제3조제1항제6호 및 「농어업인 삶의 질 향상 및 농어촌 지역개발 촉진에 관한 특별법」 제29조제1항제5호에 따라 대중교통 이용이 불편한 마을 주민들의 교통복지를 위하여 필요한 사항을 정하기 위하여 ‘보령시 대중교통 불편마을 행복택시운행 및 이용주민 지원 조례’ 제정
- 보령시의 교통안전관리는 경제도시국의 도로과와 교통과에서 담당함
- 도로과는 도로시설, 도로관리, 도로계획도로로 구성되어 있으며, 교통과는 교통행정, 교통지도, 교통시설, 조명으로 구성됨



| 일반행정국 | |
|----------|--|
| 자치행정과 | 사무 / 시장 / 인사 / 특사경지원 / 자치연계 |
| 안전총괄과 | 안전정책 / 복구지원 / 민방위 / 동원연계 |
| 교육체육과 | 평생교육 / 도서관 / 체육지원 / 체육시설관리 / 도체력지원TF |
| 주민행복지원과 | 복지기획 / 자활지원 / 동원조사관리 / 행복커뮤니티지원 / 중증복지관 |
| 문화체육과 | 문화예술 / 체육진흥 / 문화유산 / 문화유산관리 |
| 민원지적과 | 민원봉사 / 가족관계등록 / 시청업무 / 토지정책 / 지적관리 / 지적정보 / 지적제도조사 |
| 세무과 | 세정 / 재산관리 / 징수 / 세외수입관리 / 세입관리 / 세원관리 |
| 회계과 | 관리 / 세입 / 재산관리 / 청산관리 |
| 사회복지과 | 권리복지 / 여성청소년 / 노인복지 / 아동친화도시 / 장애인복지 |
| 환경보호과 | 환경관리 / 대기환경 / 환경지도 / 청소환경 / 수질관리 |
| 경제도시국 | |
| 지역경제과 | 지역경제 / 기업유치 / 일자리정책 / 산업단지조성 / 기업지원 / 중소기업진흥 |
| 건축허가과 | 허가행정 / 건축허가 / 건축신고 / 건축관리 / 주택 / 도자허용업무 / 도자허용업무 |
| 건설과 | 건설행정 / 농촌개발 / 지역개발 / 혁신 |
| 도시재생과 | 도시계획 / 도시재생 / 도시디자인 / 뉴딜공모TF / 혁신공동체 |
| 도로과 | 도로사업 / 도로관리 / 도시계획도로 |
| 교통과 | 교통행정 / 교통제도 / 교통안전 / 교통 |
| 산업공정과 | 산업행정 / 산업보호 / 산업지원 / 공업 / 에너지공공 / 산업진흥 |
| 수도과 | 수도행정 / 관리 / 상수도 / 하수도 |
| 해양수산관광국 | |
| 해양정책과 | 해양정책 / 청정환경 / 해양관광경영 |
| 관광과 | 관광진흥 / 관광개발 / 문화관광 / 마다사업 |
| 관광사업과 | 관광사업 / 해양관광개발 / 관광진흥 |
| 수산업 | 수산업 / 수산자원 / 어업지원 / 수산안전 |
| 해수환경정책과 | 해수환경 / 해양보호 / 시설관리 |
| 박람회 자원본부 | |
| 박람회기획단 | 행정지원 / 홍보매체 / 대외협력 |

〈그림 2-6〉 충남 보령시 조직도

④ 아산시

- 지리적 특성 : 충청남도의 북부에 위치하며 수도권과 충남의 관문 역할을 하고 있음. 동쪽으로 천안시, 서쪽으로 예산군, 남쪽으로 공주시와 인접하고, 북쪽으로는 아산만을 경계로 경기도 평택시와 도의 경계를 이룸. 교통망으로는 장항선과 경부고속철도가 아산시를 통과하고 있음
- 면적 : 아산시의 면적은 542.15㎢로 충청남도 전체의 6.6%에 해당함
- 아산시는 「교통안전법」 제13조 및 동법 시행령 제8조에 따라 ‘아산시 교통안전정책심의위원회 구성 및 운영에 관한 조례’를 제정
- 2011년 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조 및 제16조의2에서 위임하는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘아산시 특별교통수단 등의 운영에 관한 조례’를 제정
- 아산시는 고령자 등의 교통약자를 위하여 2017년 ‘아산시 고령운전자 교통사고 예방에 관한 조례’를 제정하고, 2019년 ‘아산시 노인 등 대중교통 이용 지원에 관한 조례’ 및 시행규칙을 제정함
- 2020년 「도로교통법」 제12조에 따라 어린이 보호구역 및 통학로에서 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위한 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘아산시 어린이 통학로 교통안전을 위한 조례’ 제정
- 2013년 「지방자치법」 제9조제2항 및 「지방재정법」 제17조제1항제4호에 교통취약지역에 거주하는 주민들의 교통편의 증진을 위한 사항 규정을 위하여 ‘아산시 대중교통 소외지역 주민 교통복지 증진에 관한 조례’ 제정
- 아산시의 교통안전관리는 안전건설교통국 도로과, 교통행정과, 대중교통과에서 담당

| | | | |
|---------|-------|--------|--------|
| 시장 | | | |
| 부시장 | | | |
| 홍보담당관 | | 허가담당관 | |
| | | | |
| 기획경제국 | | | |
| 기획예산과 | 미래전략과 | 기업경제과 | 사회적경제과 |
| 세정과 | 경수과 | | |
| | | | |
| 행정안전국 | | | |
| 총무과 | 자치행정과 | 안전총괄과 | 회계과 |
| 민원봉사과 | 경보통신과 | | |
| | | | |
| 복지문화국 | | | |
| 사회복지과 | 여성가족과 | 건강장애인과 | 문화관광과 |
| 체육진흥과 | 위생과 | | |
| | | | |
| 환경녹지국 | | | |
| 기후변화대책과 | 환경보건과 | 자원순환과 | 산림과 |
| 공원녹지과 | | | |
| | | | |
| 건설교통국 | | | |
| 건설과 | 도로과 | 교통행정과 | 대중교통과 |
| 차량등록과 | 토지관리과 | | |
| | | | |
| 도시개발국 | | | |
| 도시계획과 | 건축과 | 주택과 | 개발정책과 |
| 도시재생과 | 공공시설과 | | |

〈그림 2-7〉 충남 아산시 조직도

⑤ 서산시

- 지리적 특성 : 충청남도 서북부 태안반도의 동쪽에 위치하며 동쪽은 당진시, 예산군, 서쪽은 태안군, 남쪽은 홍성군, 북쪽은 황해와 접함. 가야산·팔봉산 등 낮은 구릉성 산지가 남북으로 배열된 나뭇가지 모양의 반도이며, 동쪽 가야산맥(주봉 678m)이 예산, 홍성과 경계를 이룸으로써 반도는 거의 완전히 내륙부와 차단되어 있음
- 면적 : 서산시의 면적은 741.28㎢로 충청남도의 9.02%에 해당하며, 충청남도에서

공주시 다음으로 두 번째로 넓은 면적을 차지하고 있음

- 서산시는 교통안전종합시책 및 세부시행계획의 추진을 위하여 교통안전정책 심의 위원에 운영에 필요한 사항을 규정하는 ‘서산시 교통안전정책심의위원회 운영 조례’를 제정
- 2007년 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조 및 제16조의2에서 위임하는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘서산시 특별교통수단 등의 운영에 관한 조례’를 제정
- 서산시는 교통약자를 위하여 2013년 「도로교통법」 제12조 및 제12조의2에 따라 교통약자 보호에 관한 사항을 정하기 위하여 ‘서산시 어린이·노인 및 장애인 보호구역 교통안전과 관리에 관한 조례’를 제정하고, 2019년 「교통안전법」 제3조제2항에 따라 ‘서산시 고령운전자 교통사고 예방을 위한 조례’를 제정함
- 2014년 대중교통 소외지역 주민들의 교통증진에 필요한 사항을 규정하기 위한 ‘서산시 대중교통 소외지역 행복택시 운행 및 이용주민 지원에 관한 조례’를 제정하고, 2019년 서산시 거주 노인들에게 대중교통 이용편익을 제공하기 위해 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘서산시 노인 등 대중교통 이용 지원에 관한 조례’를 제정함
- 서산시의 교통안전관리는 경제환경국 교통과 교통행정팀, 교통지도팀, 교통시설팀, 차량관리팀에서 담당



... 직속기관 ...

| 농업기술센터 | 보건소 |
|--------|-------|
| 농정과 | 보건행정과 |
| 농식품유통과 | 보건위생과 |
| 농업지원과 | 건강증진과 |
| 축산과 | |
| 기술보급과 | |
| 의회사무국 | |

... 사업소 ...

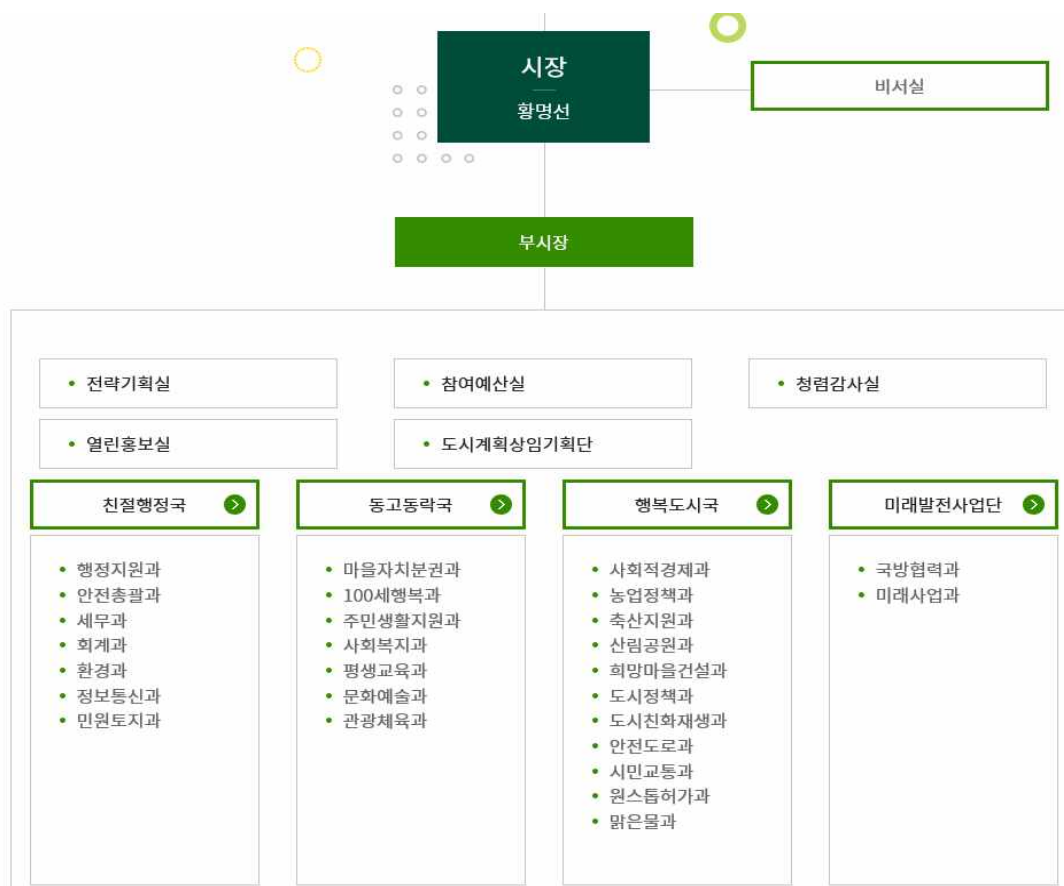
| | | | |
|---------|---------|-----------|-------|
| 종합사회복지관 | 문화시설사업소 | 서산버드랜드사업소 | 시립도서관 |
|---------|---------|-----------|-------|

〈그림 2-8〉 충남 서산시 조직도

⑥ 논산시

- 지리적 특성 : 논산시는 충청남도 남부의 중앙에 위치하며, 시의 중심부에는 탑정호가 있음. 동북쪽으로 대전광역시 서구, 동쪽으로 계룡시 및 금산군 진산면, 북쪽으로 공주시 계룡면, 탄천면과 인접하고, 서쪽으로는 금강 본류와 지류인 석성천을 사이에 두고 부여군 세도면, 석성면, 초촌면과 접함
- 면적 : 논산시의 면적은 554.85㎢로서 충청남도 전체 면적의 6.75%에 해당

- 논산시는 교통안전종합시책 및 세부시행계획의 추진을 위하여 교통안전정책 심의 위원에 운영에 필요한 사항을 규정하는 ‘논산시 교통안전정책심의위원회 운영 조례’를 제정
- 2019년 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조 및 제16조의2에서 위임하는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘논산시 특별교통수단 등의 운영에 관한 조례’를 제정
- 논산시는 2019년 교통사고 위험으로부터 어린이를 보호하기 위한 사항을 규정하는 ‘논산시 어린이 통학로 교통안전을 위한 조례’를 제정함
- 2019년 대중교통 소외지역 주민들의 교통증진에 필요한 사항을 규정하기 위한 ‘논산시 노인 등 대중교통 이용지원에 관한 조례’를 제정하고, 같은 연도에 고령운전자 교통사고 예방에 필요한 사항을 규정하는 ‘논산시 고령운전자 교통사고 예방을 위한 지원 조례’를 제정
- 논산시의 교통안전관리는 행복도시국 안전도로과 교통시설팀에서 담당



〈그림 2-9〉 충남 논산시 조직도

⑦ 계룡시

- 지리적 특성 : 충청남도 남동부에 위치하여 동서간 8.4km, 남북간 12.9km로 뻗어

있다. 동쪽으로 대전광역시, 서쪽과 남쪽으로는 논산시, 북쪽으로 공주시와 인접해 있다. 계룡산 동남의 구룡지로 산세에 따라 3개 지역으로 형성되어 있음

- 면적 : 계룡시의 면적은 60.70㎢으로 충청남도 면적 8,213.36의 0.73%에 해당하여 충청남도 시·군 중 가장 면적이 작음. 밭 3.27㎢(5.39%), 논 4.99㎢(8.23%), 대지 2.23㎢, 임야 39.96㎢(65.83%), 기타 10.23(16.89%)로 구성되어 있음
 - 계룡시는 「교통안전법」 제13조 및 동법 시행령 제8조에 따라 ‘계룡시 교통안전정책심의위원회 구성 및 운영에 관한 조례’를 제정
- 2019년 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조 및 제16조의2에서 위임하는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘계룡시 특별교통수단 등의 운영에 관한 조례’를 제정하고, 같은연도 ‘계룡시 노인 등 대중교통 이용지원에 관한 조례’ 제정
- 2019년 「도로교통법」 제12조의2에 따라 지정된 어린이·노인 및 장애인 보호구역에서 교통안전 및 관리에 관한 사항을 규정하기 위하여 ‘계룡시 어린이·노인 및 장애인 보호구역 교통안전과 관리에 관한 조례’ 제정
- 계룡시의 교통안전관리는 건설교통과 교통팀에서 담당



〈그림 2-10〉 충남 계룡시 조직도

⑧ 당진시

- **지리적 특성** : 당진시는 태안반도에 위치하면서 황해와 맞닿아 있음. 대한민국에서 유일하게 북쪽으로만 바다를 접한 시임. 육지에서는 동쪽으로 아산시, 서쪽으로 서산시, 남쪽으로 예산군, 북쪽으로 경기도 화성시와 접하고 있으며 먼 바다에서는 인천광역시 옹진군, 경기도 화성시, 안산시와 접함
- **면적** : 당진시의 면적은 694.87km²로서 충청남도 전체 면적의 8.46%에 해당 공주시, 서산시에 이어 세번째로 넓음
- 당진시는 「교통안전법」 제13조 및 동법 시행령 제8조에 따라 ‘당진시 교통안전정책심의위원회 구성 및 운영에 관한 조례’를 제정
- 2019년 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘당진시 특별교통수단 등의 운영에 관한 조례’를 제정하고, 같은연도 ‘당진시

노인 등 대중교통 이용지원에 관한 조례’ 제정

- 2019년 「교통안전법」 제3조제2항에 따라 고령운전자의 교통사고 예방을 위한 지원을 규정하는 ‘당진시 고령운전자 교통사고 예방을 위한 지원 조례’ 제정
- 2019년 「도로교통법」 제12조의에 따라 지정된 어린이보호구역에서 교통안전 및 관리에 관한 사항을 규정하기 위하여 ‘당진시 어린이 통학로 교통안전 확보 및 관리에 관한 조례’ 제정하고, 같은연도에 어린이들에게 교통안전관련 지식 보급 및 교통안전의식 제고를 위한 당진시 어린이 교통공원 관련 규정인 ‘당진시 어린이 교통공원 설치 및 운영 조례’ 제정
- 당진시의 교통안전관리는 건설도시국 교통과 교통정책팀과 교통관리팀에서 담당



〈그림 2-11〉 충남 당진시 조직도

⑨ 금산군

- 지리적 특성 : 금산은 충청남도 최남단에 있으며, 동쪽으로는 충청북도 영동군 옥천군, 서북쪽은 논산시 대전광역시, 남쪽은 전라북도 완주군 진안군 무주군과 접함. 동서의 길이는 24km, 남북의 길이는 32km로 4각형의 지세를 이룬다. 주위에는 해발 400~900m에 이르는 산이 많은 가운데 금산군은 분지형태를 이룸
- 면적 : 금산군 면적은 576.28㎢로서 충청남도 면적 8,213.36㎢의 7.01%에 해 당함
- 금산군은 ‘금산군 교통안전대책위원회 운영 규칙’을 통하여 교통안전에 관한 종합시책 및 교통안전세부시행계획의 심의와 추진을 도모하는 교통안전대책위원회 운영과 관련된 사항을 규정함
- 2015년 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘금산군 특별교통수단 등의 운영에 관한 조례’를 제정

- 2019년 금산군노인의 대중교통 이용편의 제공 및 교통복지를 도모하기 위한 ‘금산군 노인 등 대중교통 이용 지원에 관한 조례’ 제정
- 금산군의交通安全관리는 건설교통과 교통행정팀에서 담당

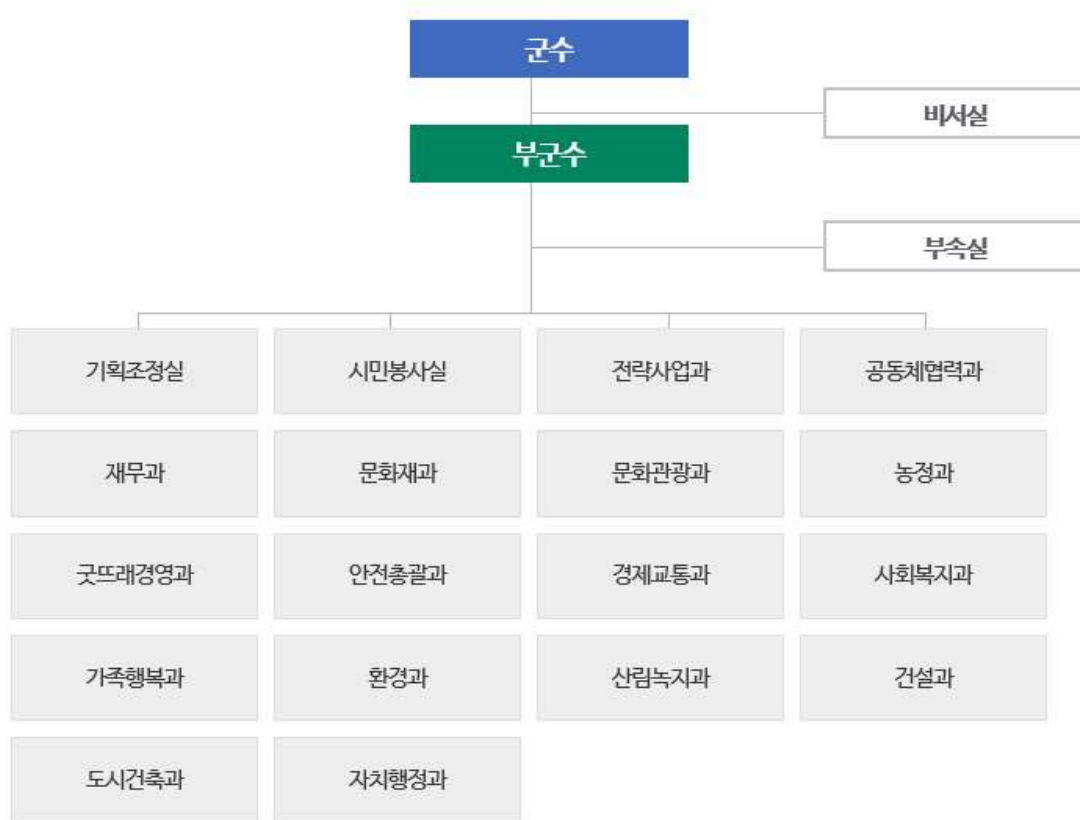


〈그림 2-12〉 충남 금산군 조직도

⑩ 부여군

- 지리적 특성 : 충청남도의 서남부에 위치하여 북으로는 청양군 남양면, 대치면, 장평면, 청남면, 동으로는 공주시 탄천면, 논산시 노성면, 광석면과 접하였으며 서로는 보령시 청라면, 미산면, 남으로는 서천군 판교면, 문산면, 마산면, 한산면 등과 접하고 금강을 사이로 전라북도 익산시와 경계를 이루고 있음.
- 면적 : 부여군의 면적은 624.6km² 로 충청남도에서 7.6%에 해당하며 공주시, 서산시, 당진시, 천안시에 이어 다섯번째로 넓음
- 부여군은 ‘부여군안전대책위원회운영규칙’ 을 통하여 교통안전에 관한 종합시책 및 교통안전세부시행계획의 심의와 추진을 도모하는 교통안전대책위원회 운영과 관련된 사항을 규정함
- 2008년 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘부여군 특별교통수단 등의 운영에 관한 조례’ 를 제정
- 2018년 「지방자치법」 제9조제2항제2호에 따라 관내 농촌 고등학교 학생의 통학 부담 해소와 대중교통 소외지역에 거주하는 주민들의 이동 편의 도모를 위한 ‘부여군 대중교통소외지역 행복택시운행 및 이용주민 지원에 관한 조례’ 제정

- 2019년 부여군노인의 대중교통 이용편의 제공 및 교통복지를 도모하기 위한 ‘부여군 노인 등 대중교통 이용 지원에 관한 조례’ 제정
- 부여군의 교통안전관리는 경제교통과 교통행정팀에서 담당

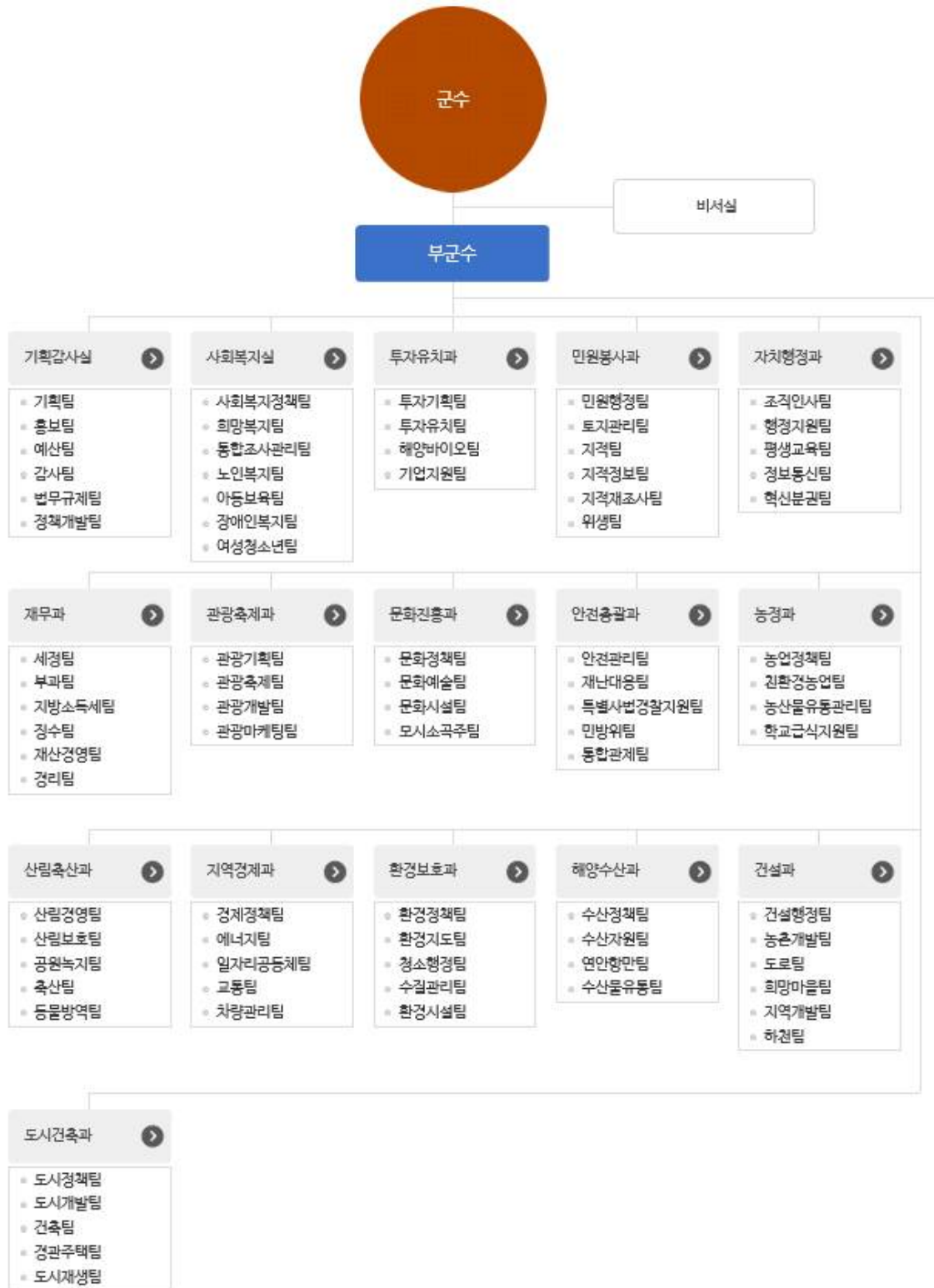


〈그림 2-13〉 충남 부여군 조직도

⑪ 서천군

- 지리적 특성 : 서천군은 충청남도 서남단에 위치하고 있으며, 동쪽은 부여군, 북쪽은 보령시, 남쪽은 금강을 경계로 전라북도 군산시와 경계를 이루고 있으며 서쪽으로는 황해와 접하여 위치함
- 면적 : 서천군의 면적은 358.04km²로 충청남도 전체의 4.36%에 해당함
- 서천군은 「교통안전법」 제13조 및 동법 시행령 제8조에 따라 ‘서천군 교통안전정책심의위원회 구성 및 운영에 관한 조례’를 제정
- 2015년 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조 및 제16조의2에서 위임하는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘서천군 특별교통수단등의 운영에 관한 조례’를 제정
- 서천군은 고령자 등의 교통약자를 위하여 「교통안전법」 제3조제2항에 따라 2019년 ‘서천군 고령운전자 교통사고 예방을 위한 지원 조례’를 제정하고, 같은연도 ‘서천군 노인등 대중교통약자 이용지원에 관한 조례’를 제정함

- 2019년 서천군에 있는 어린이 통학로에서 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위하여 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘서천군 어린이 통학로 교통안전을 위한 조례’ 제정
- 2015년 「도로법 시행령」 제54조제5항 별표 2 제4호에 따라 도로를 점용하여 공사하는 경우에 발생하는 교통혼잡을 최소화하고, 보행자 및 자동차의 안전한 통행여건을 제공하기 위하여 필요한 사항의 규정을 위하여 ‘서천군 도로점용공사장 교통소통대책에 관한 조례’ 제정
- 서천군의 교통안전관리는 지역경제과 교통팀에서 담당



〈그림 2-14〉 충남 서천군 조직도

⑫ 청양군

- **지리적 특성** : 충청남도의 정 중앙에 자리잡고 있으며, 동쪽으로 공주시, 서쪽으로 보령시, 홍성군, 남쪽으로 부여군, 북쪽으로는 예산군과 접함

- 면적 : 청양군의 면적은 479.30㎢로 충청남도 전체의 5.84%에 해당함
- 청양군은 2016년 교통사고로 인한 사회경제적 손실을 막고 안전한 교통환경 조성을 통하여 시민의 생명과 재산을 보호하기 위하여 필요한 사항을 규정하기 위해 ‘청양군交通安全증진에 관한 조례’ 제정
- 청양군은 ‘청양군交通安全대책위원회운영규칙’을 통하여交通安全에 관한 종합시책 및交通安全세부시행계획의 심의와 추진을 도모하는交通安全대책위원회 운영과 관련된 사항을 규정함
- 2020년 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘청양군 특별교통수단 등의 운영에 관한 조례’를 제정
- 청양군의交通安全관리는 사회적경제과 교통행정팀에서 담당

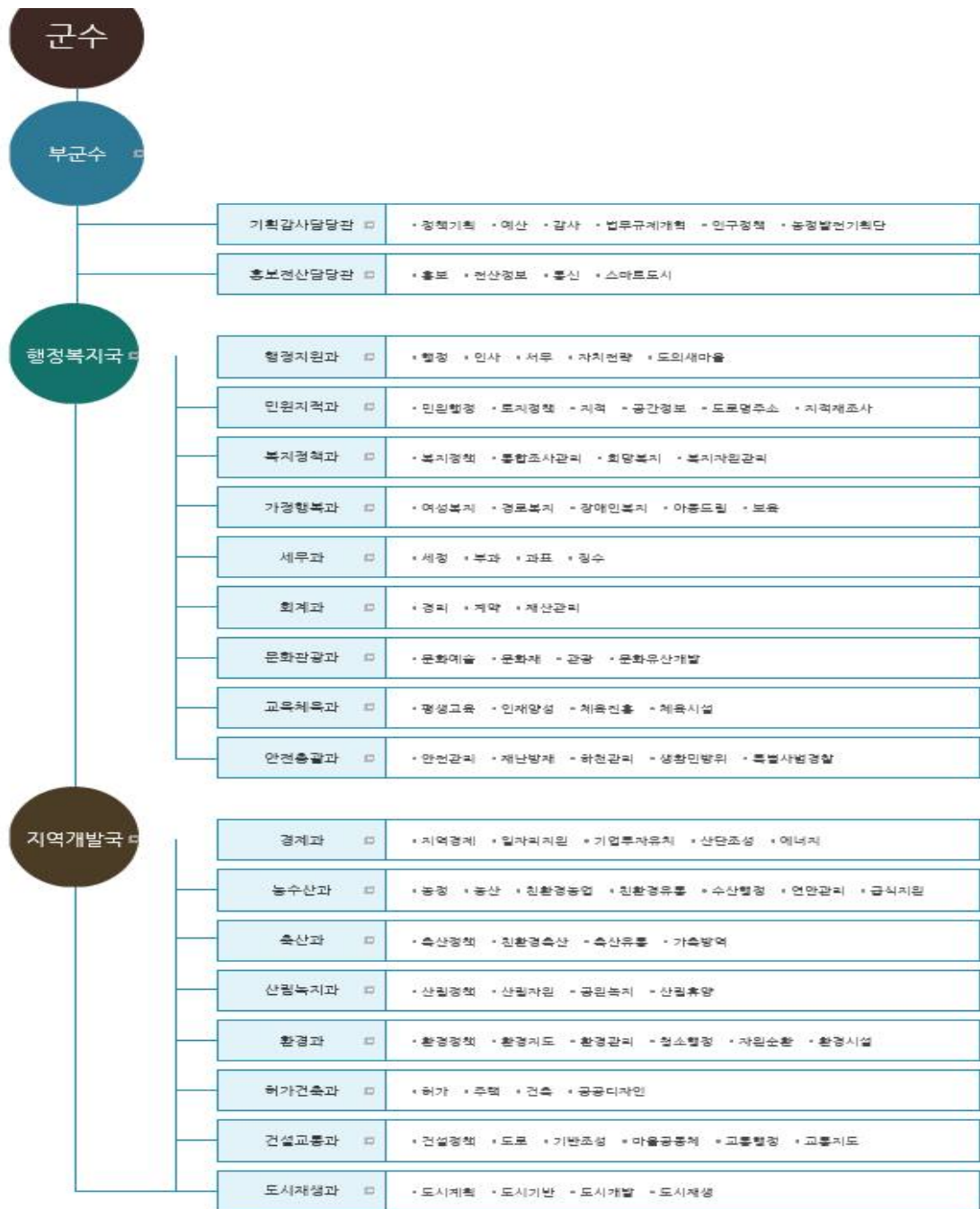


〈그림 2-15〉 충남 청양군 조직도

⑬ 홍성군

- **지리적 특성** : 충청남도 중서부에 위치하고 있으며, 서북쪽은 서산시, 동북쪽은 예산군, 동남쪽은 청양군, 남쪽은 보령시와 맞닿아 있고, 서쪽으로는 천수만을 사이로 태안군 안면도와 마주함

- 면적 : 홍성군의 면적은 443.98㎢로 충청남도 전체의 5.4%에 해당함.
- 홍성군은 2015년 교통사고로 인한 사회경제적 손실을 막고 안전한 교통환경 조성을 통하여 시민의 생명과 재산을 보호하기 위하여 필요한 사항을 규정하기 위해 ‘홍성군 교통안전에 관한 조례’ 제정
- 「교통안전법」 제13조 및 동법 시행령 제8조에 따라 ‘홍성군 교통안전정책심의위원회 구성 및 운영에 관한 조례’를 제정
- 2007년 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조 및 제16조의2에서 위임하는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘홍성군 특별교통수단등의 운영에 관한 조례’를 제정하고 2008년 시행규칙 제정
- 홍성군은 고령자 등의 교통약자를 위하여 「교통안전법」 제3조제2항에 따라 2019년 ‘홍성군 고령운전자 교통사고 예방을 위한 지원 조례’를 제정하고, 같은연도 ‘홍성군 노인등 대중교통 이용지원에 관한 조례’를 제정함
- 2019년 홍성군에 있는 어린이 통학로에서 교통사고의 위험으로부터 어린이를 보호하기 위하여 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘홍성군 어린이 통학로 교통안전에 관한 조례’ 제정
- 2015년 「지방자치법」 제9조제2항 및 「지방재정법」 제17조제1항제4호에 교통취약지역에 거주하는 주민들의 교통편의 증진을 위한 사항 규정을 위하여 ‘홍성군 대중교통 소외지역 마을택시 운행 및 이용주민 지원에 관한 조례’ 제정
- 홍성군의 교통안전관리는 건설교통과 교통행정팀에서 담당



〈그림 2-16〉 충남 홍성군 조직도

⑭ 예산군

- **지리적 특성** : 예산군은 충청남도의 북서부지역 남북간 중간지역에 위치하며 예산읍으로부터 육로 거리로 동쪽과 북동쪽에는 천안시, 아산시가 소재하며 남동쪽에는 공주시, 대전광역시 서쪽과 남서쪽에는 홍성군, 보령시가 위치함
- **면적** : 예산군의 면적은 542.31km²로 충청남도의 6.28%에 해당함
- 예산군은 2015년 「교통안전법」 제13조에 따라 교통사고로 인한 사회경제적 손실을 막고 안전한 교통환경 조성을 통하여 시민의 생명과 재산을 보호하기 위하여

여 필요한 사항을 규정하기 위해 ‘예산군 교통안전 증진을 위한 지원 조례’ 제정

- 「교통안전법」 제13조 및 동법 시행령 제8조에 따라 ‘예산군 교통안전 정책심의위원회 구성 및 운영에 관한 조례’를 제정
- 2008년 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조 및 제16조의2에서 위임하는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘예산군 특별교통수단 등의 운영에 관한 조례’를 제정하고 2009년 시행규칙 제정
- 예산군은 고령자 등의 교통약자를 위하여 「교통안전법」 제3조제2항에 따라 2019년 ‘예산군 고령운전자 교통사고 예방을 위한 지원 조례’를 제정하고, 같은연도 ‘예산군 노인 등 대중교통 이용지원에 관한 조례’를 제정함
- 예산군의 교통안전관리는 산업건설국 건설교통과 교통행정팀에서 담당

으로는 서산시, 서쪽으로는 서해, 남쪽으로는 보령군의 원산도를 접하고 있으며, 북쪽으로 경기도의 덕적군도를 접하고 있음

- 면적 : 태안군의 면적은 504.99km²로 충청남도 전체의 6.14%에 해당함
- 태안군은 ‘태안군교통안전대책위원회운영규칙’을 통하여 교통안전에 관한 종합 시책 및 교통안전세부시행계획의 심의와 추진을 도모하는 교통안전대책위원회 운영과 관련된 사항을 규정함
- 2008년 「교통약자의 이동편의 증진법」 제16조 및 제16조의2에서 위임하는 교통약자를 위한 특별교통수단의 운행 등에 관련된 사항, 교통약자의 이동 지원에 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘태안군 특별교통수단등의 운영에 관한 조례’를 제정하고 2008년 시행규칙 제정
- 태안군은 고령자 등의 교통약자를 위하여 「교통안전법」 제3조제2항에 따라 2019년 ‘태안군 고령운전자 교통사고 예방을 위한 지원 조례’를 제정하고, 같은연도 ‘태안군 노인등 대중교통 이용지원에 관한 조례’를 제정함
- 2017년 「도로교통법」 제12조 및 제12조의2에 따라 지정된 어린이·노인 및 장애인 보호구역에서 어린이를 보호하기 위하여 필요한 사항을 규정하기 위하여 ‘태안군 어린이·노인 및 장애인 보호구역 교통안전과 관리에 관한 조례’ 제정
- 태안군의 교통안전관리는 건설교통과 교통행정팀에서 담당



〈그림 2-18〉 충남 태안군 조직도

3. 충청남도 교통안전관리 계획

1) 국가교통안전기본계획

- 정부는 국가 교통안전을 체계적으로 관리하기 위해 「교통안전법」 제15조 및 같은 법 시행령 제10조를 근거로 하여 교통안전에 관한 중장기 종합계획(5년 단위)을 수립하여 시행하고 있음
- 정부는 '83년 이후 모두 7차례의 교통안전기본계획을 수립하여 교통안전 개선을 위한 지속적인 노력을 통하여 도로교통사고 사망자수의 지속적 감소와 함께 교통안전수준을 선진국 수준으로 향상하는 성과를 창출
- 2016년 국토교통부(관계부처합동)는 제8차 국가교통안전기본계획(2017~2021)을 발표함
- 국가교통안전종합계획은 교통안전 관련부처의 소관계획을 포함, 교통안전의식과 제도 개선, 교통시설 및 수단의 안전성 확보 방안 등을 광범위하게 설정하고 있음



출처: 국토교통부(2016). 제8차 국가교통안전기본계획(2017~2021)

<그림 2-19> 제8차 교통안전기본계획 도로부문 비전 및 정책추진방향

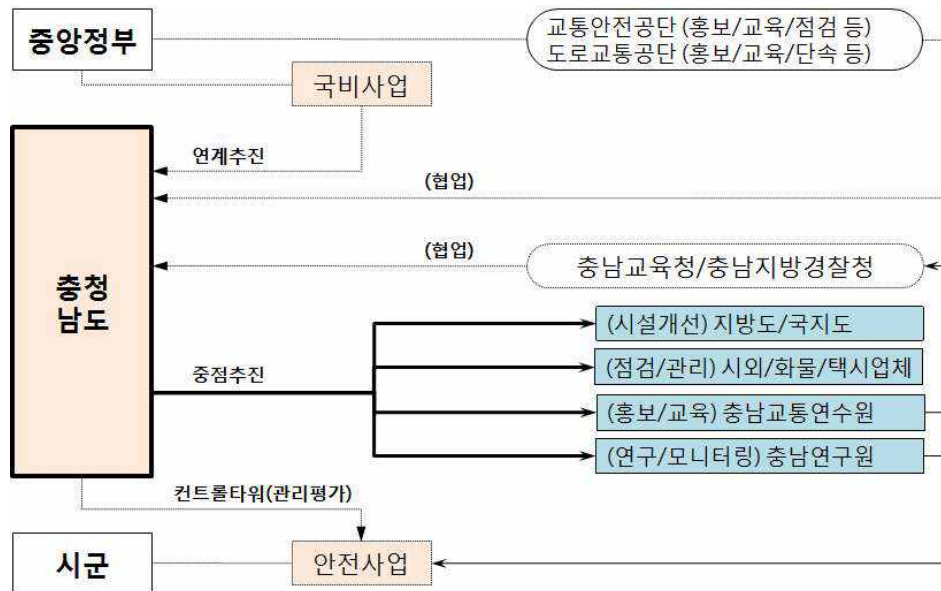
2) 충청남도 교통안전 기본계획

- 충청남도 교통안전 기본계획은 「교통안전법」 제17조 제1항 및 제1항, 같은법 시행령 제13조 제1항을 근거로 국가 교통안전 수준의 체계적·효율적 제고, 충청남도 교통안전 관리체계의 정책방향 제시 및 지역실정에 맞는 교통안전시책의 활발한 수립·추진을 도모하기 위함

〈표 2-5〉 국가교통안전기본계획 관련근거

| 교통안전법 |
|--|
| 제17조(지역교통안전기본계획) ①시·도지사는 국가교통안전기본계획에 따라 시·도의 교통안전에 관한 기본계획(이하 "시·도교통안전기본계획"이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 하며, 시장·군수·구청장은 시·도교통안전기본계획에 따라 시·군·구의 교통안전에 관한 기본계획(이하 "시·군·구교통안전기본계획"이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 한다. ②국도교통부장관 또는 시·도지사는 시·도교통안전기본계획 또는 시·군·구교통안전기본계획(이하 "지역교통안전기본계획"이라 한다)의 수립에 관한 지침을 작성하여 시·도지사 및 시장·군수·구청장에게 통보할 수 있다. <개정 2008. 2. 29., 2013. 3. 23., 2017. 1. 17.> |
| 교통안전법 시행령 |
| 제13조(지역교통안전기본계획의 수립) ① 법 제17조제1항에 따른 시·도의 교통안전에 관한 기본계획(이하 "시·도교통안전기본계획"이라 한다) 또는 시·군·구의 교통안전에 관한 기본계획(이하 "시·군·구교통안전기본계획"이라 한다)에는 각각 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 해당 지역의 육상교통안전에 관한 중·장기 종합정책방향 2. 그 밖에 육상교통안전수준을 향상하기 위한 교통안전시책에 관한 사항 |

- 제3차 충청남도 교통안전 기본계획의 범위
 - 제8차 국가 교통안전 기본계획의 기간과 일치하게 수립(2017년-2021년)
 - 교통시설(도로), 교통수단(자동차, 농기계, 건설기계, 자전거 등), 운송사업자(충청남도의 관리·감독을 받는 여객 또는 화물자동차운수회사), 제도(충청남도가 추진하는 각종 정책·제도·계획 등), 교통운영체계(ITS, 교통관제, BIS 등)을 내용으로 함
- 충청남도 교통안전 기본계획을 통하여 충청남도 고유사업 중점, 중앙정부 연계, 시·군 관리/평가, 유관기관 협업의 역할을 수행함



출처: 충청남도. (2016). 제3차 충청남도 교통안전 기본계획

<그림 2-20> 충청남도 교통안전 기본계획의 역할

○ 충청남도 현황

- (지리적) 한반도 중앙에 위치하며, 경기도와 전라도, 충청북도, 세종특별자치시, 대전광역시와 인접함. 국도 1호선과 서해안 고속도로, 호남 고속도로, 호남 고속철도 등이 통과하는 교통 중심지
- (인구) ' 19년 기준 2,123,709명으로, 충청남도의 총 인구수는 매년 감소하는 추세이며, 65세 이상의 고령 인구는 도내 인구의 18.2%를 차지함(386,674명, 19' 년 기준)
- (교통수단) ' 19년 기준 1,394,073대로 자동차 1,118,117대, 건설기계 39,399대, 이륜차 135,311대, 농기계 101,246대임
- (도로연장) ' 19년 기준 7,159km로, 고속도로 430km, 일반국도 1,279km, 지방도 1,692km, 시·군도 3,758km임

○ 교통안전정책 추진성과 및 안전수준

- 교통안전사업 추진 투자 소요예산 감소(' 11년 44,019백만원 → ' 15년 17,160백만원, 연평균 21.0% 감소)
- 교통안전교육, 위험지점 개선으로 교통사고 사망자수 감소(' 11년 444명 → ' 15년 382명, 62명 감소)
- 전체적인 사망자수는 감소추세이나 농어촌지역의 교통사고 취약부분인 이륜차, 자전거, 농기계 등 교통사고 발생건수와 고령인구 증가에 따른 고령운전자 사망자수 증가
- 충청남도의 안전수준은 발생건수 기준으로 인구10만명당(5위), 자동차1만대당(1위), 도로연장10km당(4위) 발생건수는 5년 평균 전국 중상위 수준이나, 사망자수 기준

으로는 인구10만명당(15위), 자동차1만대당(16위), 도로연장10km당(10위) 발생건수는 5년 평균 전국 하위 수준임

- 충청남도는 자동차대수 및 도로연장부문은 감소율이 전국 1위이나, 인구 감소율이 전국 5위로 안전지표가 악화된다는 쟁점 발생
- 교통사고 심각도의 주요 원인은 과속으로 충청남도 과속교통사고는 4위, 사망자수는 3위로 전국 중상위권에 위치함

○ 교통사고 발생추이

- 제1차 충청남도 교통안전 기본계획기간('07~'11년) 과 제2차 충청남도 교통안전 기본계획기간('11~'15년)동안 교통사고 사망자수는 541명에서 382명으로 감소함
- '19년 교통사고 사망자수는 308명으로 2018년 대비 12.7%감소(45명)

○ 사망사고 발생원인

- (법규위반) 과속에 의한 사고가 증가추세를 보임. 치사율은 5년 평균 35.8건/100명
- (음주운전) 이륜차와 원동기장치자전거의 치사율이 높음
- (도로종류별) 시·군도에서 가장 많은 사고가 발생하나, 치사율은 지방도에서 더 높게 나타남
- (폭원별) 차도폭 9m미만 도로의 사망자수 점유율이 높으며, 사망사고의 원인은 안전운전의무불이행이 70.7%로 가장 높게 나타남
- (여성운전자) 안전의무불이행 사고의 점유율이 68.4%로 운전자 원인으로 발생
- (어린이) 스쿨존 내 어린이 교통사고는 감소추세를 보임
- (사업용자동차) 과속과 앞지르기 방법위반의 치사율이 상대적으로 높음
- (차량용도별) 승용차에 의한 사망자수가 많으나, 치사율은 농기계, 이륜차 순으로 높음

○ 권역별 교통사고 발생현황

- (북부권) 충남에서 인구율이 가장 높으며, 산업단지 대부분이 위치하여 사업용 자동차 교통량이 많아 사업용 자동차의 사망자수와 점유율이 높음
- (서해안권) 주요 관광지가 많아 유동인구 비율이 높으며, 특히 법규위반 교통사고 중 과속으로 인한 치사율의 연평균 증가율이 가장 높음
- (내륙권) 고령인구가 많이 분포하고 있어 고령운전자 사망자수 치사율이 높음
- (금강권) 자전거 교통사고 사망자수 치사율이 높게 나타남

○ 교통안전 집중관리 시·군

- 인구1만명당 치사율, 자동차1만대당 치사율, 도로연장10km당 치사율을 기준으로 교통안전순위를 분석하여 하위 20%에 해당하는 지자체를 선정
- 태안군, 부여군, 청양군이 집중관리 시·군으로 선정됨

- (태안군) 사망자수 감소를 위한 음주운전 사고 중점 관리, 발생건수 감소를 위한 어린이, 고령자, 보행자, 사업용자동차 사고 중점 관리 필요
- (부여군) 사망자수 감소를 위한 보행자 사고 중점 관리, 발생건수 감소를 위한 어린이, 고령자, 자전거, 이륜차 사고 중점 관리 필요
- (청양군) 사망자수 감소를 위한 음주운전 사고 중점 관리, 발생건수 감소를 위한 고령자, 보행자, 이륜차, 사업용자동차, 음주운전 사고 중점 관리 필요

○ 교통사고 누적지점

- 교통안전법 시행령 제37조 제1항 별표5' 및 '지역교통안전기본계획수립지침'에 의거하여 3년간 사망사고 3건 또는 중상사고 10건 이상 발생한 지점으로 선정
- 아산시(온양온천역 앞, 모산사거리), 당진시(계성초 앞 사거리, 당진3로 교차로), 홍성군(홍주교 사거리, 단아래 사거리) 총 6개 지점이 선정되었으며, 1순위 사업대상은 '홍성군 단아래 사거리'로 나타남

○ 교통안전 정책목표

- (비전) 교통사고 없는 행복한 변화, 새로운 충남
- (목표) 2020 교통안전 시행계획 사망자 감소목표는 234명(제3차 충청남도 교통안전 기본계획 반영)
- (계획지표 개선) 제8차 국가교통안전기본계획, 제2차 충남교통안전기본계획 및 충남 교통안전 취약부분 반영하여 계획지표 개선(인구10만명당 사망자수, 교통사고 중상자수, 지방도 사망자수, 이륜차/농기계 사망자수, 여성운전자 사망자수 신설)
- (2020년 목표) 교통사고 사상자 줄이기

○ 정책추진방향

- 정책목표 달성을 위해 도로교통, 운수산업, 교통약자, 교통문화선진화로 구성

<표 2-6> 제8차 충남교통안전기본계획 계획별 정책 추진방향

| 구분 | 계획부문1 (도로교통) | 계획부문2 (운수산업) | 계획부문3 (교통약자) | 계획부문4 (교통문화선진화) |
|----------------|------------------------|-------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|
| 정책 추진 방향 | 사람중심의 안전한 도로교통 환경조성 | 첨단 안전장치를 활용한 사업용차량 안전관리 | 교통약자의 안전확보를 위한 보행환경 조성 | 교육, 홍보, 캠페인, 연구개발로 선진화된 안전의식 함양 |
| 추진 과제 | 속도관리 강화 | 운수산업 안전관리 | 안전한 보행환경 개선사업 | 보행자, 고령자, 어린이 안전강화 |
| | 도로 및 교통안전시설 개선 | | | 교통안전 협력 추진체계 강화 |

○ 2020년 교통안전 세부 시행계획

① 도로교통 : 도로 및 교통안전시설 개선

- 위험도로 구조개선사업 : 8개소, 7,836백만원
- 교통사고 잦은 곳 개선 : 4개소, 450백만원
- 회전교차로 설치 : 2개소, 560백만원
- 안전한 보행환경 조성사업 : 2개소, 1,100백만원, / 균형발전 특별회계 : 1개소, 900만원
- 무인교통단속장비(cctv)설치 : 27대, 1,140백만원
- 도로표지(LED) 개선사업 : 15개소, 300백만원
- 협소교량 보행안전 인도설치 : 3개소, 200백만원
- 지방도 인도설치 : 18개소, 4,400백만원
- 지방도 접속 교차지점 개선사업 : 1개소, 104백만원

② 운수산업 : 운수업체 교통안전 강화

- 운수업체 특별 교통안전점검
- 운수회사 특별교통안전진단
- 사업용 자동차 디지털운행기록장치 일제점검
- 차로이탈 경고장치 장착 : 2020년 603대 지원 계획
- 비상자동제어장치 장착 : 2020년 63대 지원 계획
- 불법운행 자동차 일제 지도·단속
- 종합 및 지정정비사업자 지도·점검 : 도내 정기검사장 145개 업체

③ 교통약자 : 교통약자 보호

- 어린이 교통안전교육 추진 : 45,000명 계획, 전문강사 활용한 방문교육
- 어린이보호구역 정비 : 국비보조 6개소, 도비보조 1개소
- 횡단보도 안전대기장치 설치 : 5개소
- 어린이교통체험시설 정비 : 1개소
- 어린이보호구역 옐로카펫 설치 : 31개소
- 교통안전지도사 활용, 지역맞춤형 어르신 교통안전교육
- 노인 보호구역 정비 : 38개소
- 교통안전용품 구입 지원
- 지방도변 마을주민보호구역 정비

④ 교통문화선진화 : 도민 교통안전문화 선진화

- 도민 및 운수종사자 교육
- 교통사고 예방 캠페인 홍보
- 교통사고 절반 줄이기 교통안전캠페인

- 어린이보호구역 등 교통안전 저해요인 제거 활동추진
- 교통사망사고 줄이기 합동 워크숍
- 고령운전자 인지능력 검사 추진

○ 2020년 교통안전 사업별 예산 투자 계획

<표 2-7> 2020년 교통안전 사업별 예산 투자 계획

| 사업명 | 2020년 사업별 예산 투자계획 (단위 : 백만원) | | | | 비고 |
|-------------------|---------------------------------|--------|---------|----|----|
| | 계 | 국비 | 지방비 | 기타 | |
| 계 | 119,188 | 14,670 | 104,518 | - | |
| ◆ 교통안전의식 선진화 | 10,239 | 512 | 9,727 | - | |
| 교통안전 홍보 및 행사 등 | 1,298 | 40 | 1,258 | - | |
| 교통안전 교육실시 등 | 942 | - | 942 | - | |
| 교통법규 위반 지도단속 등 | 7,999 | 472 | 7,527 | - | |
| ◆ 안전한 도로교통 환경조성 | 102,430 | 13,358 | 89,072 | - | |
| 도로교통안전시설의 정비확충 등 | 21,431 | 1,287 | 20,144 | - | |
| 도로 및 부속시설의 정비확충 등 | 55,430 | 8,160 | 47,270 | - | |
| 보행환경 개선 등 | 20,909 | 3,911 | 16,998 | - | |
| 교통안전시설관리 효율화 등 | 4,660 | - | 4,660 | - | |
| ◆ 운수업체 관리 및 교육 | 6,519 | 800 | 5,719 | - | |
| 운수업체 안전관리 강화 등 | 5,905 | 800 | 5,105 | - | |
| 운수종사자 교통안전교육 등 | 119 | - | 119 | - | |
| 불법운행차량 지도단속 등 | 495 | - | 495 | - | |

III. 교통 사망사고 현황분석

1. 기초자료분석

1) 충청남도 교통 여건

○ ' 20년 충청남도 교통수단은 총 1,394,073대가 등록되어 있음

- 자동차 : 1,126,299대(관용 5,682, 자가용 1,081,543, 영업용 39,074)
- 이륜차 : 136,019대(관용 1,759, 자가용 134,260)
- 농기계 : 102,312대(경운기 63,734, 트랙터 38,578)

〈표 3-1〉 2020년 충남 교통수단 현황

| 시군 | 자동차 계 | 관용 | 자가용 | 영업용 |
|------|-----------|-------|-----------|--------|
| 충청남도 | 1,126,299 | 5,682 | 1,081,543 | 39,074 |
| 계룡시 | 21,996 | 152 | 21,303 | 541 |
| 공주시 | 55,836 | 572 | 52,946 | 2,318 |
| 금산군 | 30,610 | 187 | 28,213 | 2,210 |
| 논산시 | 62,910 | 399 | 60,133 | 2,378 |
| 당진시 | 96,757 | 389 | 92,529 | 3,839 |
| 보령시 | 53,032 | 394 | 51,331 | 1,307 |
| 부여군 | 35,374 | 288 | 33,839 | 1,247 |
| 서산시 | 95,722 | 401 | 91,937 | 3,384 |
| 서천군 | 27,926 | 232 | 26,806 | 888 |
| 아산시 | 168,025 | 506 | 161,166 | 6,353 |
| 예산군 | 44,292 | 400 | 42,485 | 1,407 |
| 천안시 | 328,319 | 792 | 317,112 | 10,415 |
| 청양군 | 17,824 | 259 | 16,745 | 820 |
| 태안군 | 34,163 | 294 | 33,352 | 517 |
| 홍성군 | 53,513 | 417 | 51,646 | 1,450 |

○ ' 20년 충청남도 도로연장은 7,167km임

- 고속도로 : 430 km
- 일반국도 : 1,279 km(포장 1,263km, 미개통 16km)
- 지방도 : 1,692 km(포장 1,468km, 미포장 163, 미개통 61)
- 시·군도 : 3,766 km(포장 3,103km, 미포장 338, 미개통 325)

○ ' 20년 충청남도 인구수는 ' 19년 12월 말 대비 5,252명이 감소하여 총 2,119,749명임(남 1,080,256, 여 1,038,201)

- 14세 미만 인구수 : 278,273명(도내 인구의 13.1%)
- 19세 미만 인구수 : 383,880명(도내 인구의 18.1%)
- 65세 이상 고령 인구수 : 394,476명(도내 인구의 18.6%)

〈표 3-2〉 2020년 충남 인구 수

| 시군 | 총 인구수 | 남 | 여 | 14세 미만 | 19세 미만 | 65세 이상 |
|------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|---------|
| 충청남도 | 2,118,457 | 1,080,256 | 1,038,201 | 278,273 | 383,880 | 394,476 |
| 계룡시 | 42,757 | 21,294 | 21,463 | 7,114 | 10,530 | 4,857 |
| 공주시 | 105,743 | 53,019 | 52,724 | 9,947 | 14,656 | 27,034 |
| 금산군 | 51,781 | 26,064 | 25,717 | 4,871 | 7,141 | 15,828 |
| 논산시 | 118,032 | 59,039 | 58,993 | 12,253 | 17,630 | 30,534 |
| 당진시 | 166,136 | 87,969 | 78,167 | 24,311 | 31,891 | 30,499 |
| 보령시 | 100,646 | 50,931 | 49,715 | 10,361 | 14,892 | 25,545 |
| 부여군 | 66,214 | 32,826 | 33,388 | 5,260 | 7,966 | 22,345 |
| 서산시 | 174,645 | 90,593 | 84,052 | 24,311 | 33,223 | 31,716 |
| 서천군 | 52,374 | 25,898 | 26,476 | 3,986 | 6,005 | 18,688 |
| 아산시 | 313,757 | 162,676 | 151,081 | 52,012 | 68,457 | 40,908 |
| 예산군 | 78,726 | 39,524 | 39,202 | 6,451 | 9,640 | 24,108 |
| 천안시 | 654,251 | 333,525 | 320,726 | 97,228 | 133,094 | 69,187 |
| 청양군 | 31,139 | 15,761 | 15,378 | 2,182 | 3,416 | 10,935 |
| 태안군 | 62,283 | 31,414 | 30,869 | 5,324 | 7,725 | 18,917 |
| 홍성군 | 99,973 | 49,723 | 50,250 | 12,662 | 17,614 | 23,375 |

- ' 20년 충청남도 운전면허 소지자는 1,325,804명임(남 796,386명, 여 529,418명)
- 면허종별 : 1,738,978건(1종 : 1,129,041, 2종 : 609,937)

2) 충청남도 교통 사망사고 발생 현황

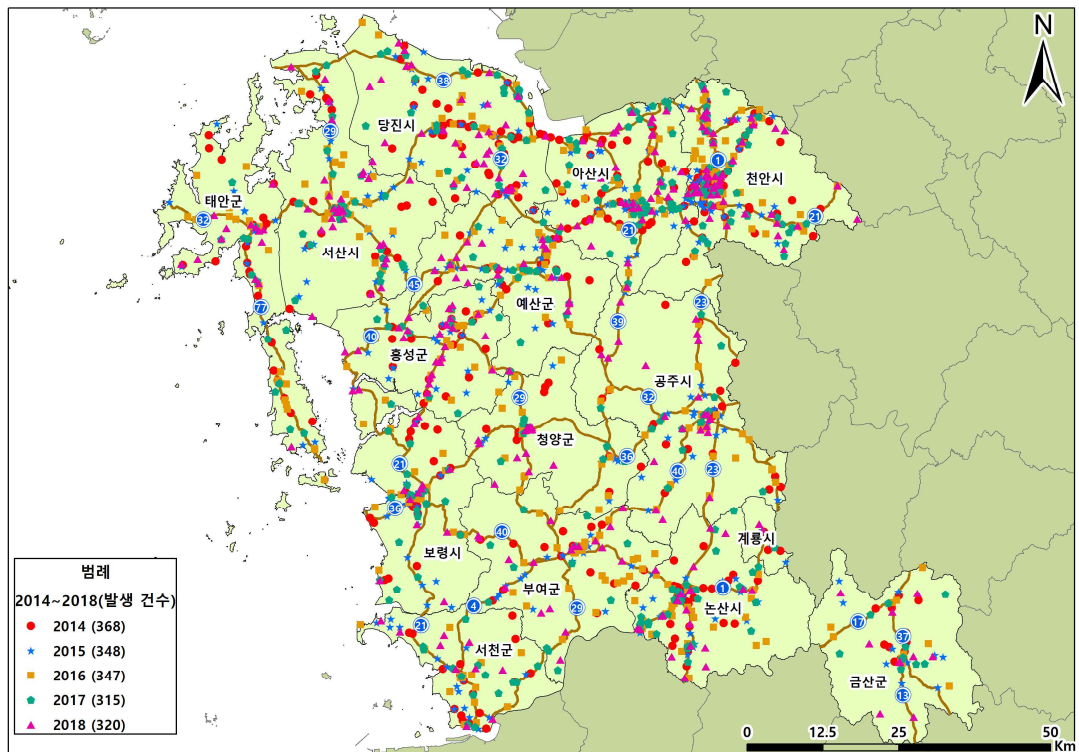
- 충청남도의 2014년~2018년 발생한 교통사고 사망자수는 연평균 366.4명으로, 최근 5년간 2.75%의 감소율을 보임
- 전체적인 사망자수는 감소율을 보이고 있으나 2017년에서 2018년의 사망자 수의 변동이 없는 것으로 나타났으며, 사망사고는 315건에서 320건으로 증가함
- 따라서 사망사고 감소를 위한 교통안전대책의 수립 및 집행이 필요함

〈표 3-3〉 충청남도 교통사고 사망자 수(2014-2018)

| 시군 | 구 분 | 2014년 | 2015년 | 2016년 | 2017년 | 2018년 |
|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 충청남도 | 사망자수 | 385 | 381 | 380 | 343 | 343 |
| 계룡시 | 사망자수 | 3 | 3 | - | 1 | 2 |
| 공주시 | 사망자수 | 25 | 18 | 24 | 17 | 23 |
| 금산군 | 사망자수 | 12 | 14 | 11 | 11 | 10 |
| 논산시 | 사망자수 | 35 | 32 | 32 | 33 | 22 |
| 당진시 | 사망자수 | 46 | 47 | 44 | 49 | 46 |
| 보령시 | 사망자수 | 20 | 25 | 21 | 24 | 14 |
| 부여군 | 사망자수 | 16 | 18 | 30 | 11 | 20 |
| 서산시 | 사망자수 | 21 | 34 | 28 | 28 | 29 |
| 서천군 | 사망자수 | 18 | 17 | 17 | 14 | 10 |
| 아산시 | 사망자수 | 48 | 40 | 38 | 51 | 38 |
| 예산군 | 사망자수 | 16 | 25 | 24 | 24 | 24 |
| 천안시 | 사망자수 | 65 | 53 | 54 | 44 | 52 |
| 청양군 | 사망자수 | 12 | 11 | 15 | 9 | 12 |
| 태안군 | 사망자수 | 26 | 21 | 24 | 14 | 14 |
| 홍성군 | 사망자수 | 22 | 23 | 18 | 13 | 27 |

〈표 3-4〉 충청남도 교통사망사고 발생 현황(2014-2018)

| 시군 | 구 분 | 2014년 | 2015년 | 2016년 | 2017년 | 2018년 |
|------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 충청남도 | 사망자발생 사고 수 | 368 | 348 | 347 | 315 | 320 |
| 계룡시 | 사망자발생 사고 수 | 23 | 18 | 24 | 16 | 22 |
| 공주시 | 사망자발생 사고 수 | 3 | 3 | 0 | 1 | 2 |
| 금산군 | 사망자발생 사고 수 | 11 | 13 | 11 | 11 | 10 |
| 논산시 | 사망자발생 사고 수 | 33 | 30 | 31 | 31 | 22 |
| 당진시 | 사망자발생 사고 수 | 44 | 27 | 24 | 29 | 33 |
| 보령시 | 사망자발생 사고 수 | 20 | 24 | 19 | 22 | 14 |
| 부여군 | 사망자발생 사고 수 | 16 | 18 | 27 | 11 | 19 |
| 서산시 | 사망자발생 사고 수 | 21 | 31 | 28 | 28 | 29 |
| 서천군 | 사망자발생 사고 수 | 18 | 17 | 16 | 14 | 10 |
| 아산시 | 사망자발생 사고 수 | 43 | 40 | 35 | 50 | 36 |
| 예산군 | 사망자발생 사고 수 | 16 | 25 | 24 | 23 | 22 |
| 천안시 | 사망자발생 사고 수 | 63 | 53 | 52 | 44 | 50 |
| 청양군 | 사망자발생 사고 수 | 12 | 10 | 15 | 9 | 12 |
| 태안군 | 사망자발생 사고 수 | 24 | 19 | 23 | 14 | 14 |
| 홍성군 | 사망자발생 사고 수 | 21 | 20 | 18 | 12 | 25 |



출처 : 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)

<그림 3-1> 충청남도 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

2. 유형별 교통 사망사고 발생요인 분석

1) 유형별 교통사망사고 발생 요인

- 2014년~2015년 사고유형별 교통사망사고의 경우 차대차 사고(42.0%), 차대사람(33.9%), 차량단독(24.0%), 철길건널목(0.1%)의 순으로 나타남
- 차대차 사고의 경우 감소 추세이나 가장 높은 사망사고 발생율을 나타내고 있으며, 차대사람 사고의 경우 2017년 이후 증가하였으며, 차량단독 사고의 경우 2016년 증가 후 감소 추세에 있음

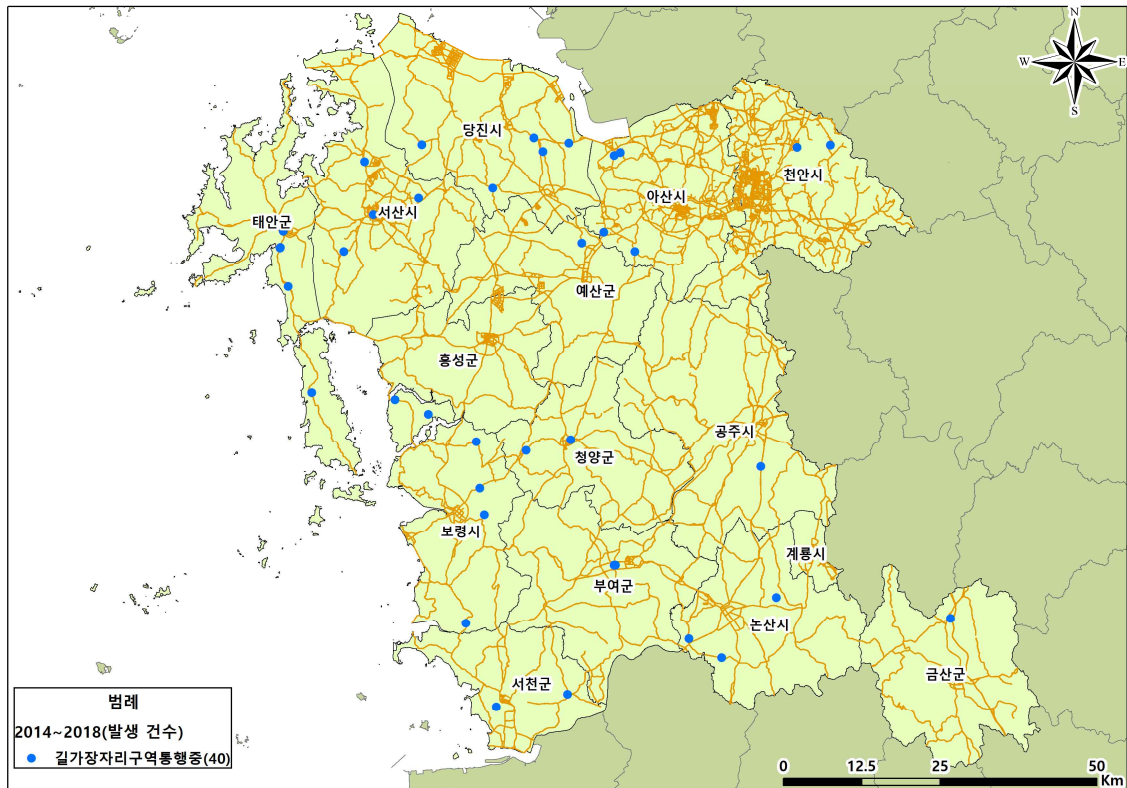
〈표 3-5〉 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|-------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 차대사람 | 발생건수 | 134 | 116 | 116 | 97 | 113 | 576 |
| | 발생연도 중 % | 36.4% | 33.3% | 33.4% | 30.8% | 35.3% | 33.9% |
| 차대차 | 발생건수 | 143 | 149 | 140 | 144 | 138 | 714 |
| | 발생연도 중 % | 38.9% | 42.8% | 40.3% | 45.7% | 43.1% | 42.0% |
| 차량단독 | 발생건수 | 91 | 83 | 91 | 73 | 69 | 407 |
| | 발생연도 중 % | 24.7% | 23.9% | 26.2% | 23.2% | 21.6% | 24.0% |
| 철길건널목 | 발생건수 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 발생연도 중 % | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.3% | 0.0% | 0.1% |
| 전체 | 발생건수 | 368 | 348 | 347 | 315 | 320 | 1698 |
| | 발생연도 중 % | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

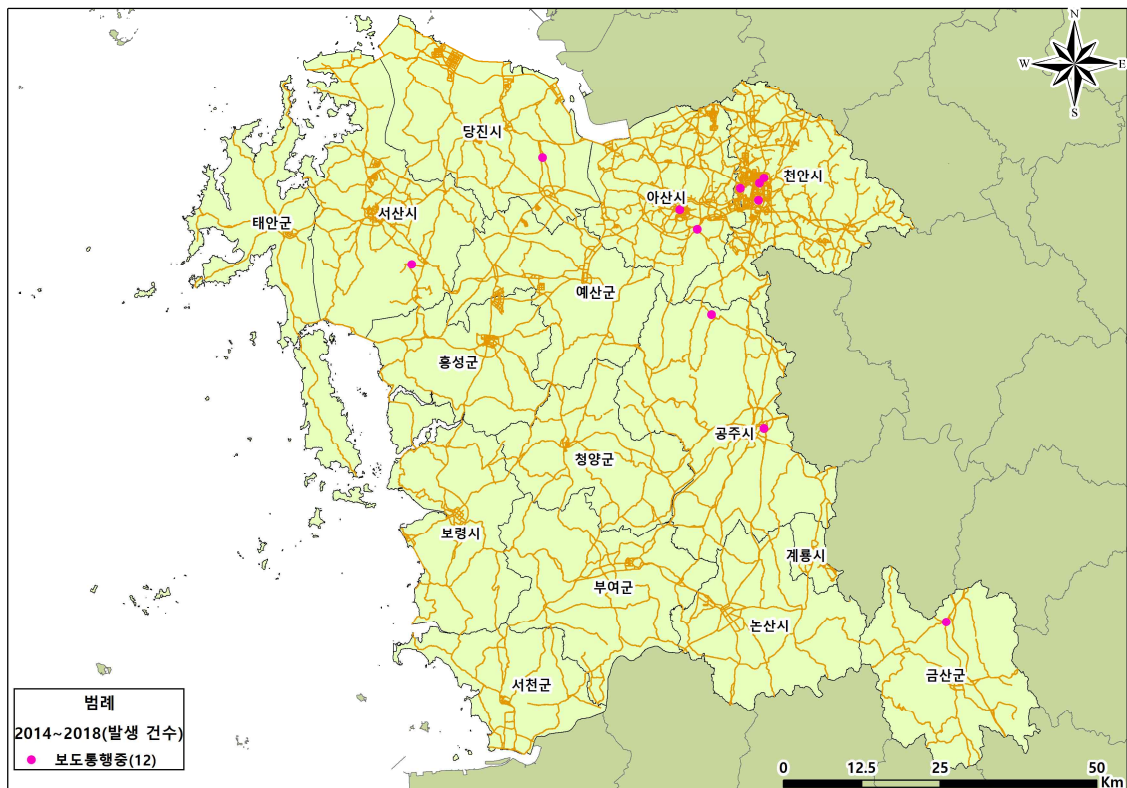
- 2014년~2015년 차대사람 사고의 경우 횡단중(57.5%), 기타(22.6%), 차로통행중(10.9%),길 가장자리구역 통행중(6.9%), 보도 통행중(2.1%)의 순으로 나타남

〈표 3-6〉 차대사람 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

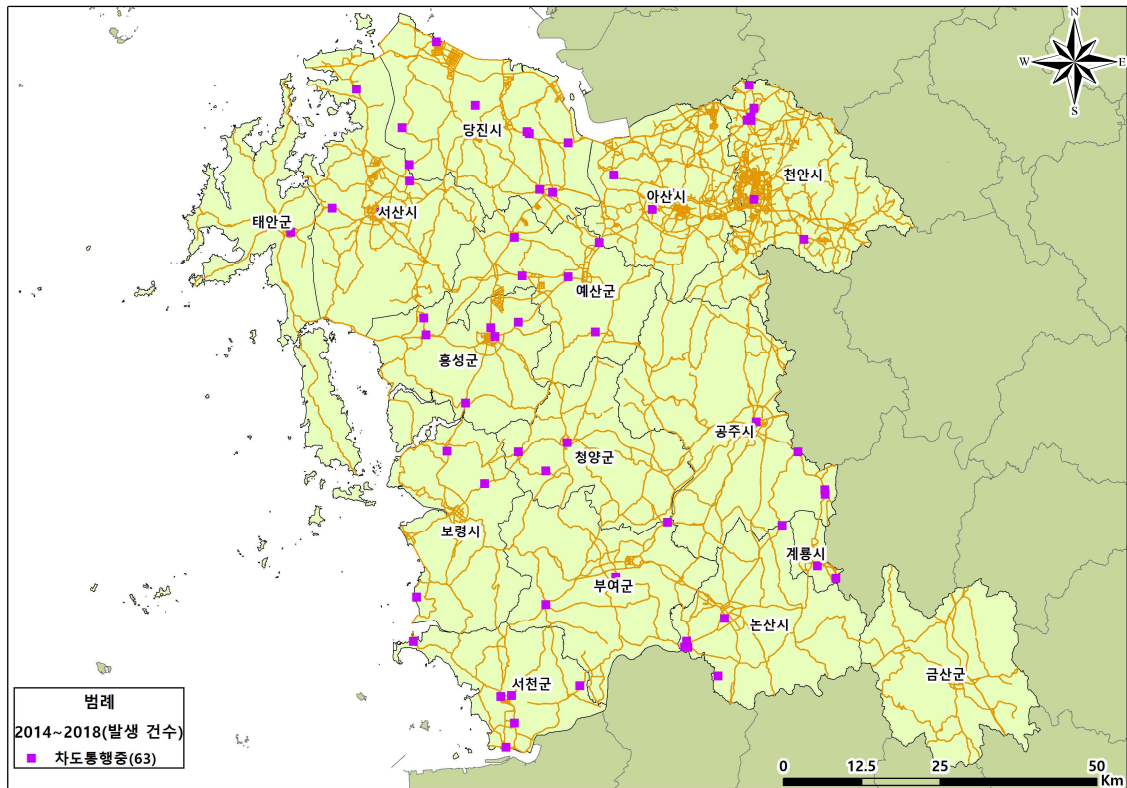
| 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|-------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 길가장자리구역 통행중 | 발생건수 | 9 | 15 | 3 | 6 | 7 | 40 |
| | 발생연도 중 % | 6.7% | 12.9% | 2.6% | 6.2% | 6.2% | 6.9% |
| 보도통행중 | 발생건수 | 3 | 2 | 5 | 1 | 1 | 12 |
| | 발생연도 중 % | 2.2% | 1.7% | 4.3% | 1.0% | 0.9% | 2.1% |
| 차로통행중 | 발생건수 | 5 | 13 | 13 | 16 | 16 | 63 |
| | 발생연도 중 % | 3.7% | 11.2% | 11.2% | 16.5% | 14.2% | 10.9% |
| 횡단중 | 발생건수 | 67 | 70 | 76 | 52 | 66 | 331 |
| | 발생연도 중 % | 50.0% | 60.3% | 65.5% | 53.6% | 58.4% | 57.5% |
| 기타 | 발생건수 | 50 | 16 | 19 | 22 | 23 | 130 |
| | 발생연도 중 % | 37.3% | 13.8% | 16.4% | 22.7% | 20.4% | 22.6% |
| 전체 | 발생건수 | 134 | 116 | 116 | 97 | 113 | 576 |
| | 발생연도 중 % | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |



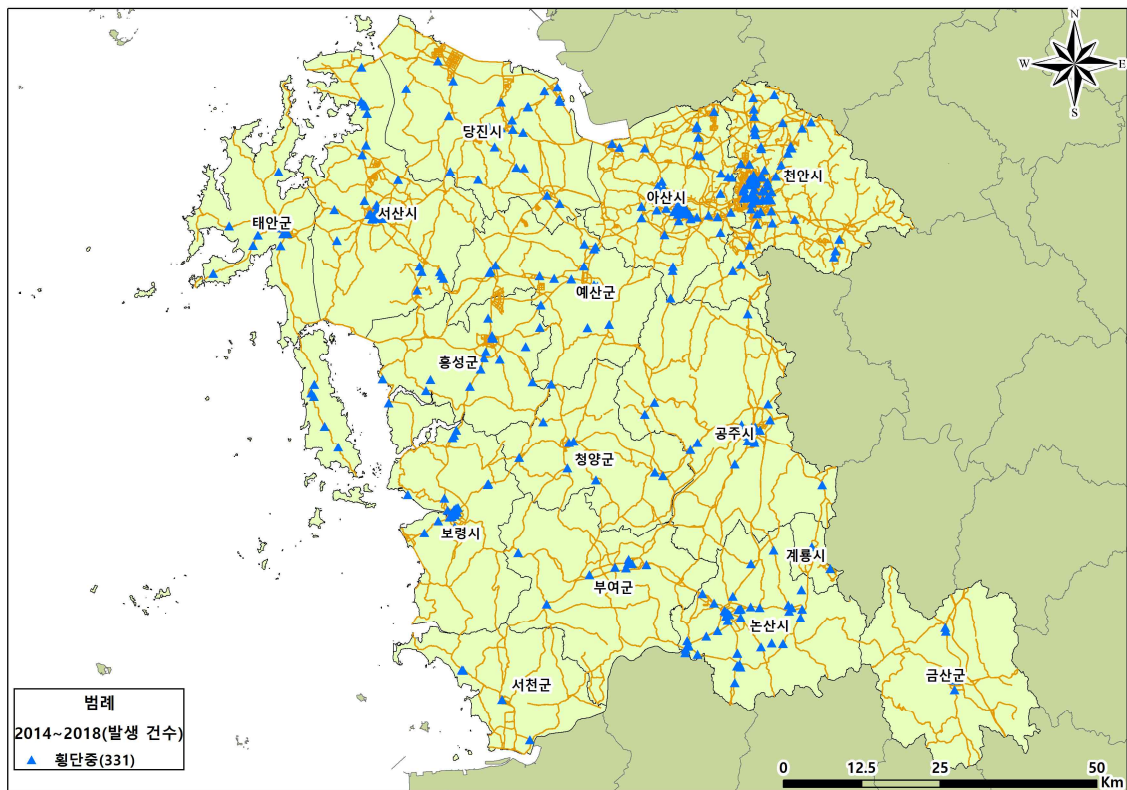
<그림 3-2> 차대사람 - 길 가장자리구역 통행 중 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



<그림 3-3> 차대사람 - 보도 통행 중 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



<그림 3-4> 차대사람 - 차도 통행 중 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

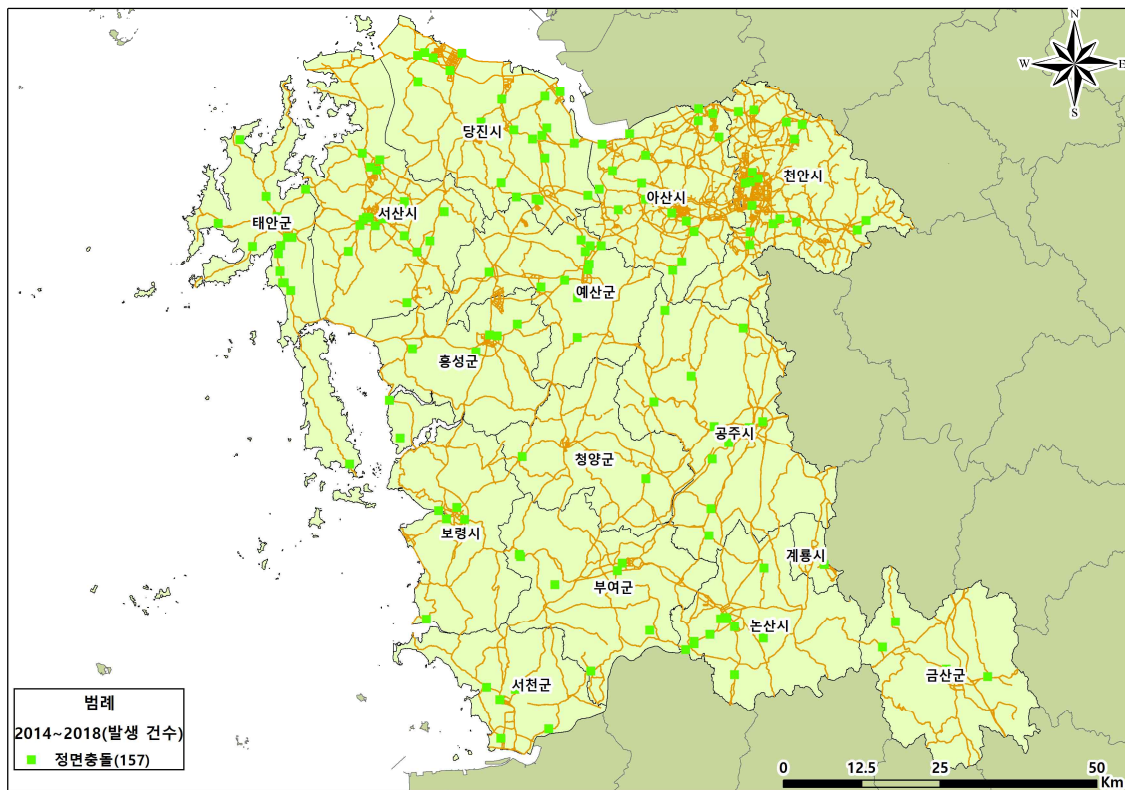


<그림 3-5> 차대사람 - 횡단 중 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

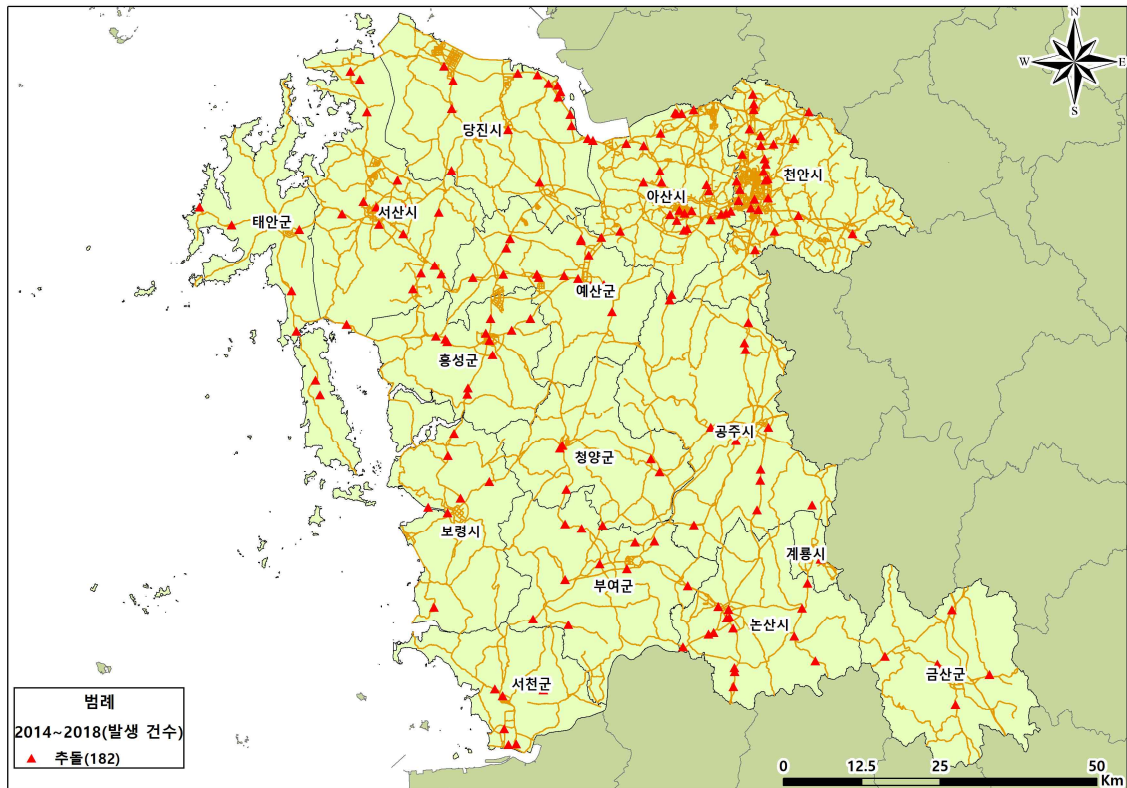
- 2014년~2015년 차대차 사고의 경우 측면충돌(36.7%), 추돌(25.5%), 정면충돌(22.0%), 기타(15.7%), 후진 중 충돌(0.1%)의 순으로 나타남

<표 3-7> 차대차 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

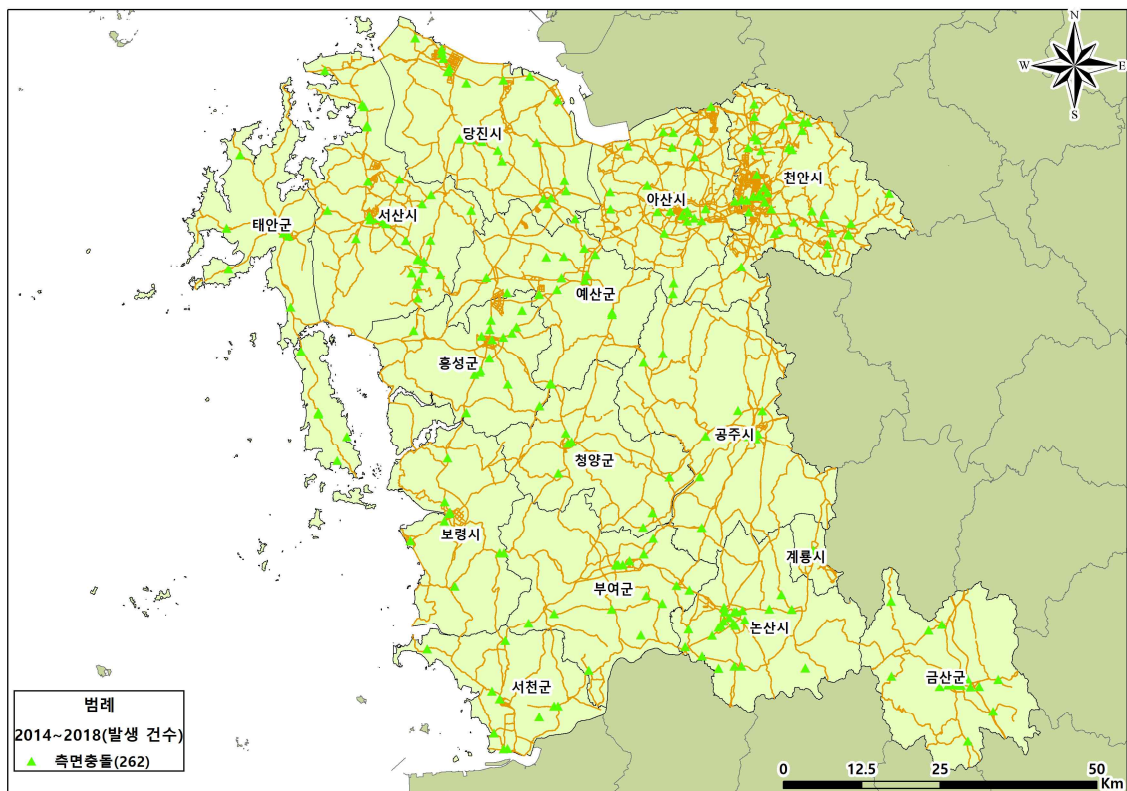
| 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|-------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 정면충돌 | 발생건수 | 29 | 35 | 37 | 35 | 21 | 157 |
| | 발생연도 중 % | 20.3% | 23.5% | 26.4% | 24.3% | 15.2% | 22.0% |
| 추돌 | 발생건수 | 28 | 36 | 36 | 41 | 41 | 182 |
| | 발생연도 중 % | 19.6% | 24.2% | 25.7% | 28.5% | 29.7% | 25.5% |
| 측면충돌 | 발생건수 | 45 | 53 | 54 | 52 | 58 | 262 |
| | 발생연도 중 % | 31.5% | 35.6% | 38.6% | 36.1% | 42.0% | 36.7% |
| 후진중충돌 | 발생건수 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 발생연도 중 % | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.7% | 0.0% | 0.1% |
| 기타 | 발생건수 | 41 | 25 | 13 | 15 | 18 | 112 |
| | 발생연도 중 % | 28.7% | 16.8% | 9.3% | 10.4% | 13.0% | 15.7% |
| 전체 | 발생건수 | 143 | 149 | 140 | 144 | 138 | 714 |
| | 발생연도 중 % | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |



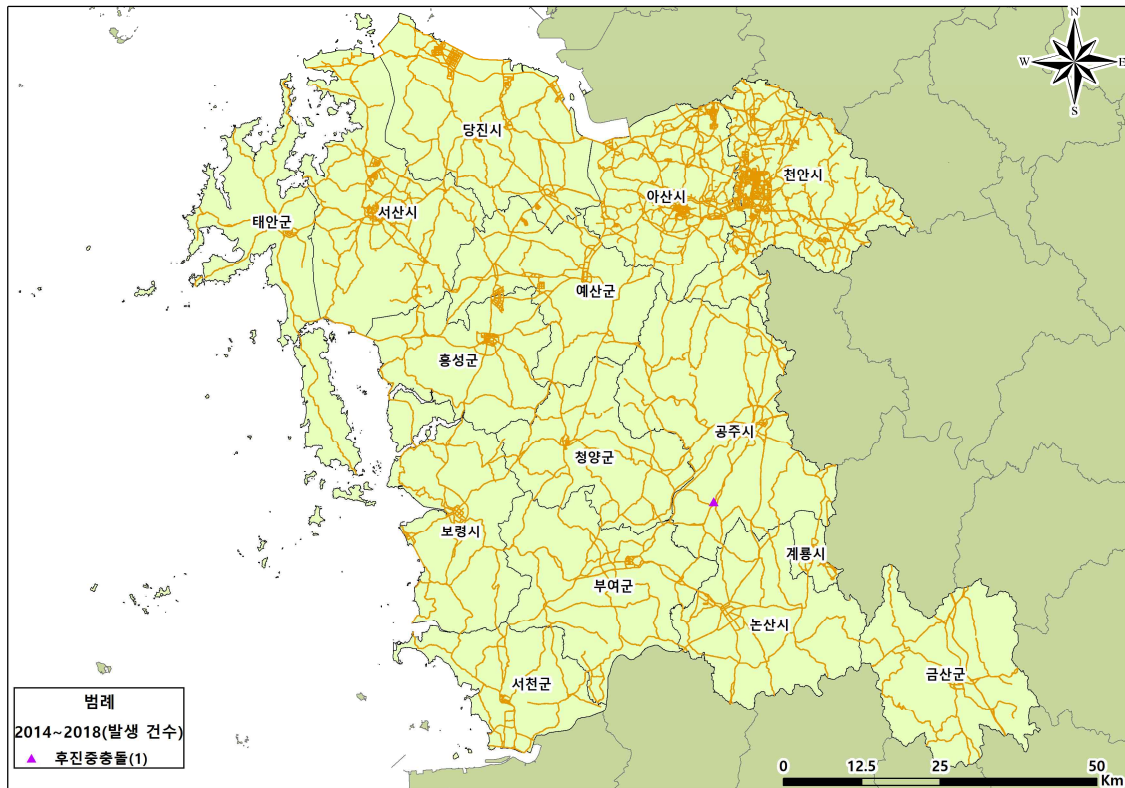
<그림 3-6> 차대차 - 정면충돌 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



<그림 3-7> 차대차 - 추돌 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



<그림 3-8> 차대차 - 측면충돌 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

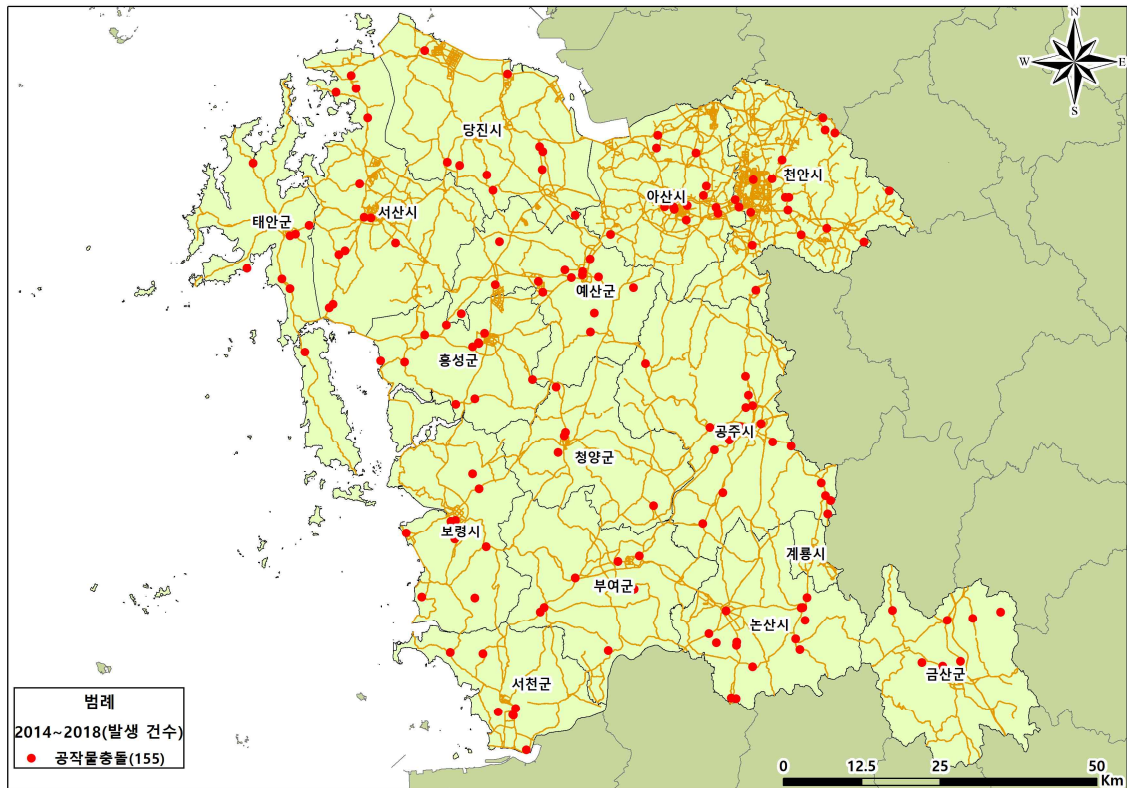


〈그림 3-9〉 차대차 - 후진 중 충돌 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

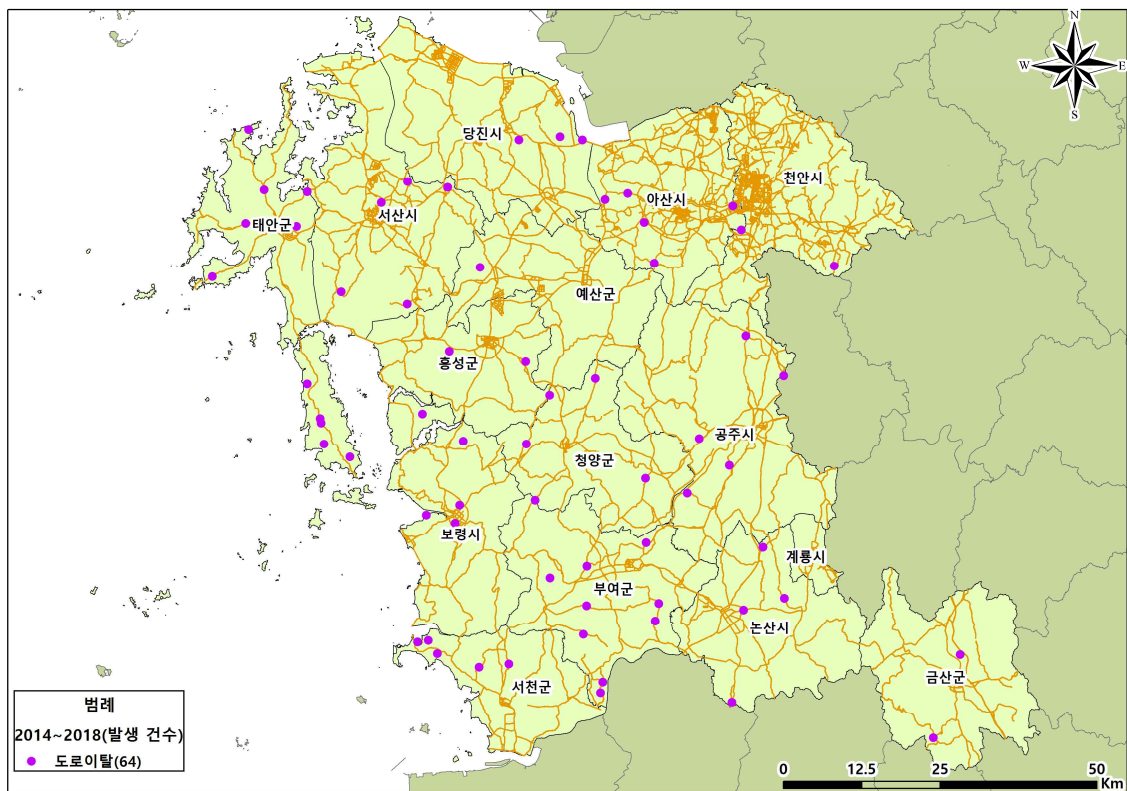
○ 2014년~2015년 차량단독 사고의 경우 공작물충돌(38.1%), 전도전복(33.2%), 도로이탈 (16.0%), 기타(12.5%), 주·정차차량충돌(0.2%)의 순으로 나타남

〈표 3-8〉 차량단독 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

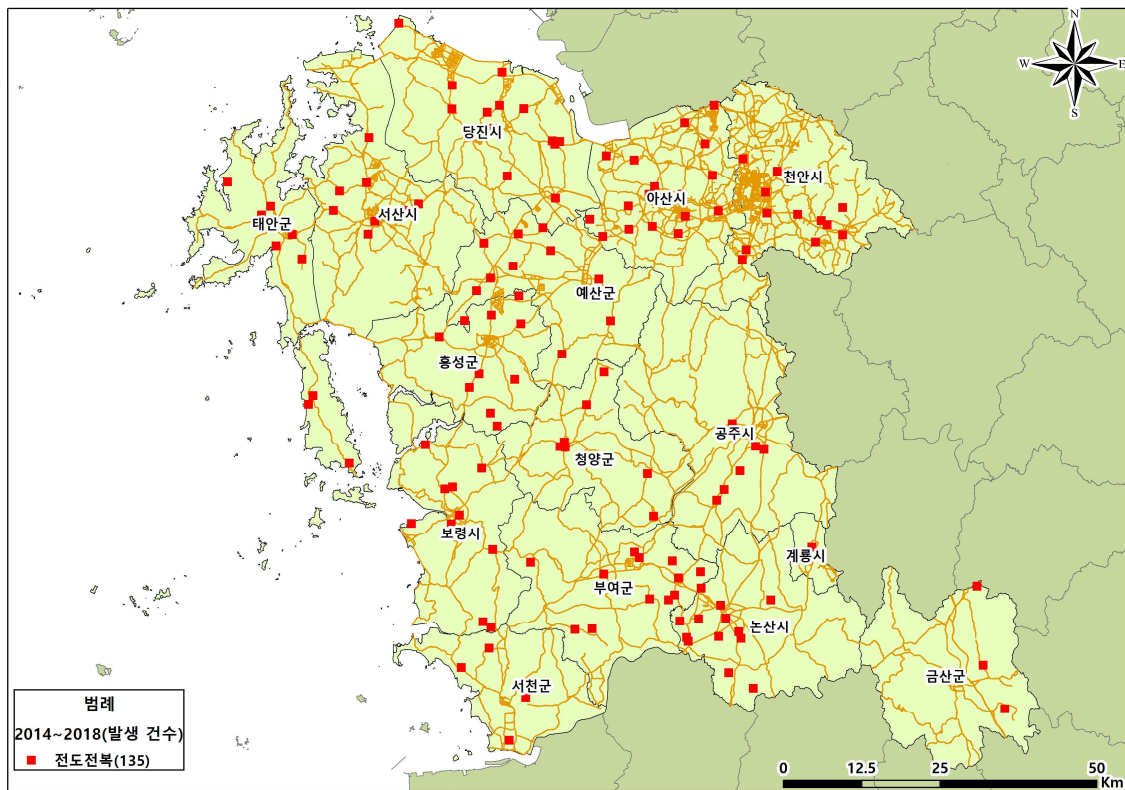
| 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|----------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 공작물충돌 | 발생건수 | 40 | 37 | 19 | 26 | 33 | 155 |
| | 발생연도 중 % | 44.0% | 44.6% | 20.9% | 35.6% | 47.8% | 38.1% |
| 도로이탈 | 발생건수 | 18 | 17 | 6 | 9 | 15 | 65 |
| | 발생연도 중 % | 19.8% | 20.5% | 6.6% | 12.3% | 21.7% | 16.0% |
| 전도전복 | 발생건수 | 19 | 20 | 57 | 30 | 9 | 135 |
| | 발생연도 중 % | 20.9% | 24.1% | 62.6% | 41.1% | 13.0% | 33.2% |
| 주·정차차량충돌 | 발생건수 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 발생연도 중 % | 1.1% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.2% |
| 기타 | 발생건수 | 13 | 9 | 9 | 8 | 12 | 51 |
| | 발생연도 중 % | 14.3% | 10.8% | 9.9% | 11.0% | 17.4% | 12.5% |
| 전체 | 발생건수 | 91 | 83 | 91 | 73 | 69 | 407 |
| | 발생연도 중 % | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |



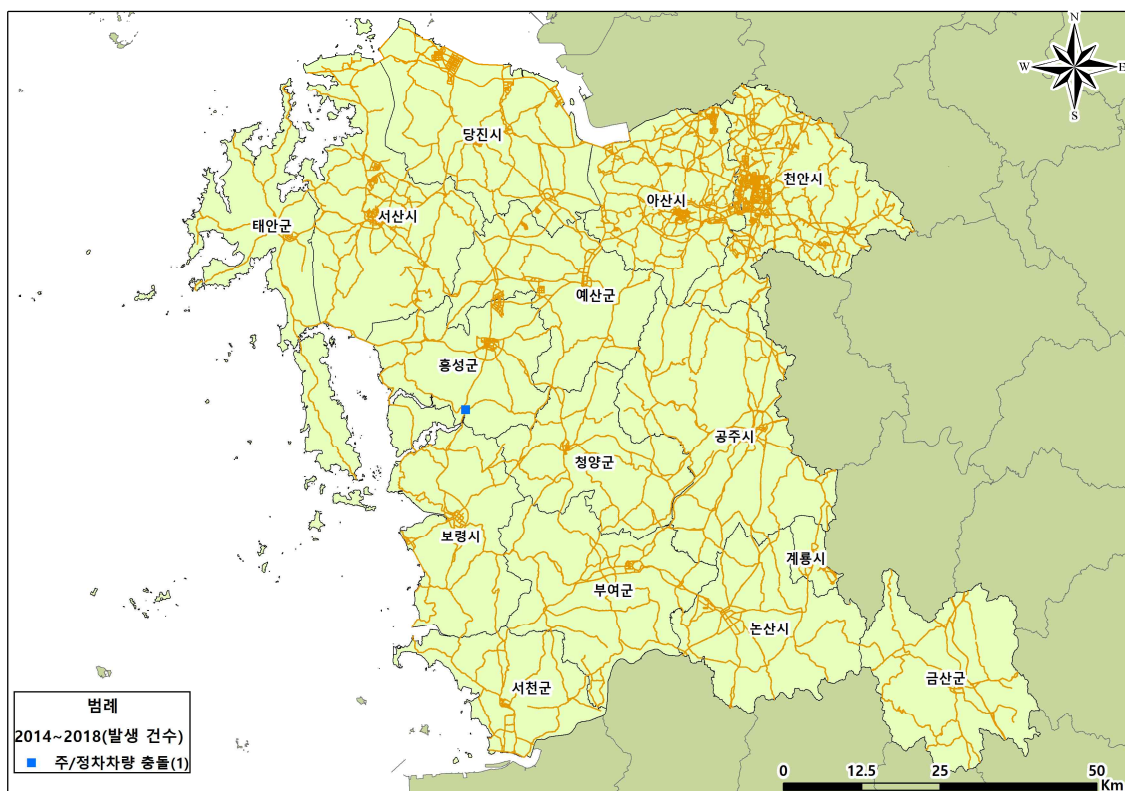
<그림 3-10> 차량단독 - 공작물충돌 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



<그림 3-11> 차량단독 - 도로이탈 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



〈그림 3-12〉 차량단독 - 전도전북 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

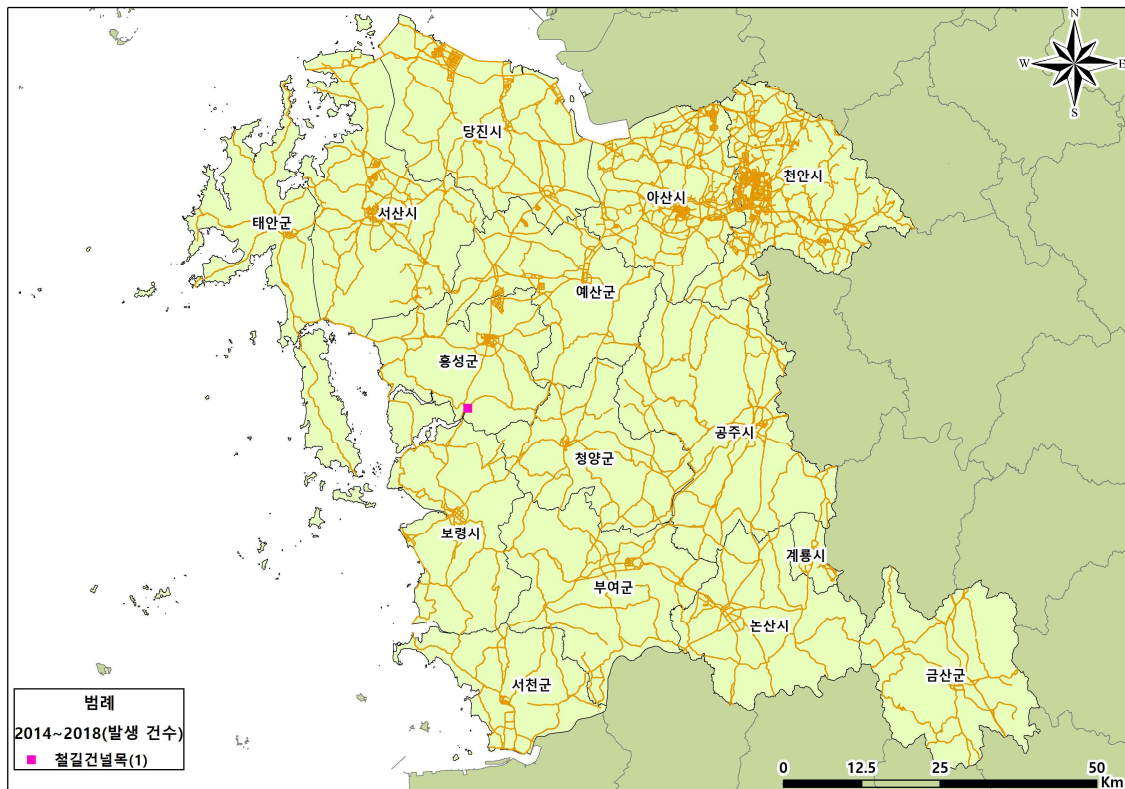


〈그림 3-13〉 차량단독 - 주정차차량 충돌 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 2014년~2018년 철길건널목 사고의 경우 2017년 1건 발생함. 발생은 1건이지만 철도의 특성 상 이용객이 많고 물류 및 운송에서 대규모 피해를 야기할 수 있어 향후 예방을 위한 사고 원인 검토가 중요함. 또한 철도사고는 전국적인 관심을 가져오게 되므로 충청남도의 안전 이미지에 부정적인 영향을 미칠 수 있어 관리가 더욱 중요함

〈표 3-9〉 철길건널목 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|-------|----------|------|------|------|--------|------|--------|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 철길건널목 | 발생건수 | - | - | - | 1 | - | 1 |
| | 발생연도 중 % | - | - | - | 100.0% | - | 100.0% |
| 전체 | 발생건수 | - | - | - | 1 | - | 1 |
| | 발생연도 중 % | - | - | - | 100.0% | - | 100.0% |

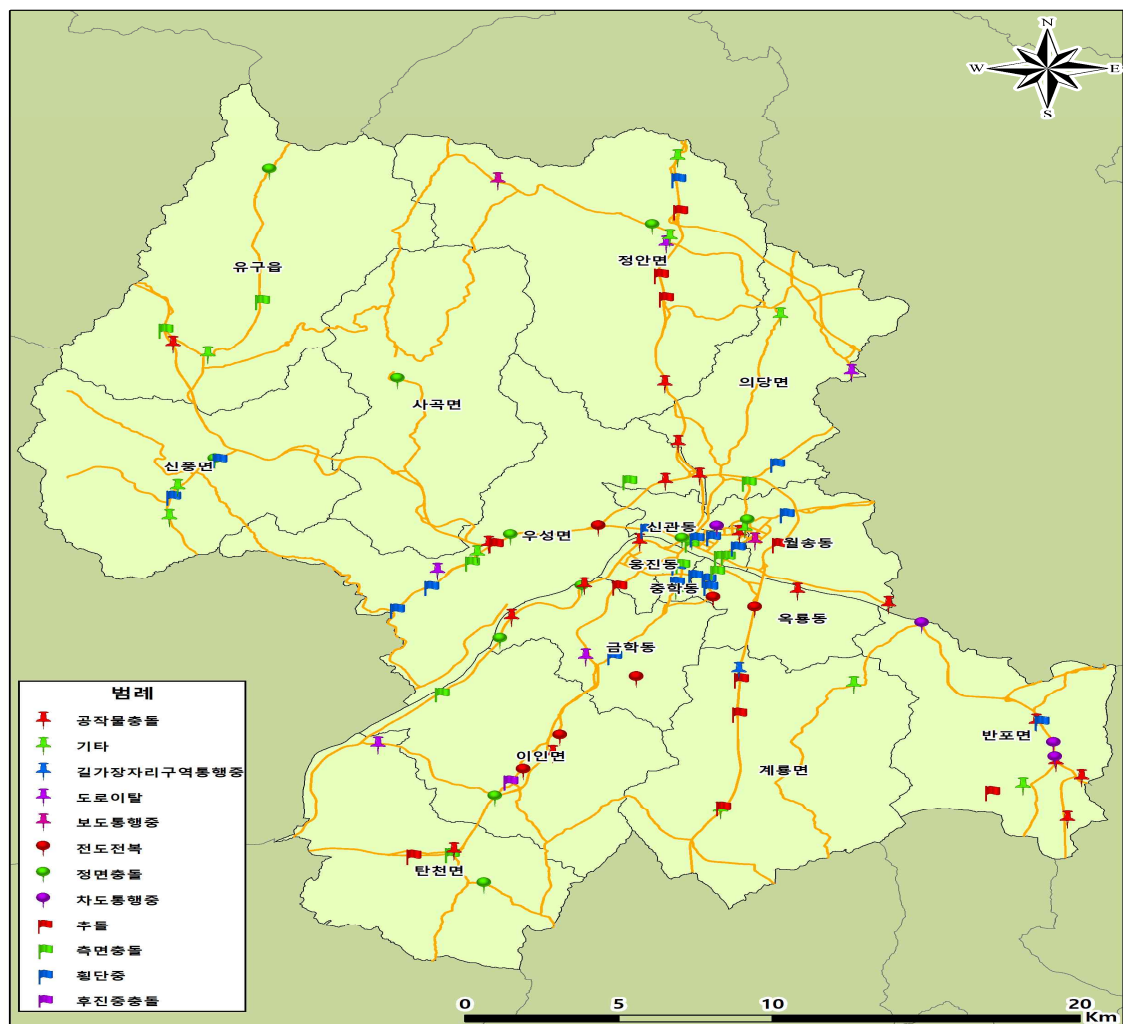


〈그림 3-14〉 철길건널목 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 공주시의 경우 차대차(38건), 차량단독(33건), 차대사람(32건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 횡단중 사망사고(19건), 공작물충돌(18건), 측면충돌(12건), 정면충돌과 추돌(각각 11건)의 순으로 나타남
- 공주시 사고유형별 교통사고는 신관동, 웅진동, 중학동, 월송동에 집중되어 있음

〈표 3-10〉 공주시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 공주시 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | | 보도통행중 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | | 차도통행중 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 4 |
| | | 횡단중 | 6 | 1 | 7 | 2 | 3 | 19 |
| | | 기타 | 3 | 0 | 1 | 1 | 1 | 6 |
| | | 전체 | 12 | 2 | 10 | 4 | 4 | 32 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 3 | 2 | 1 | 1 | 4 | 11 |
| | | 추돌 | 0 | 2 | 3 | 3 | 3 | 11 |
| | | 측면충돌 | 2 | 2 | 0 | 3 | 5 | 12 |
| | | 후진중충돌 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | | 기타 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 |
| | | 전체 | 6 | 6 | 4 | 9 | 13 | 38 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 2 | 7 | 5 | 1 | 3 | 18 |
| | | 도로이탈 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 5 |
| | | 전도전복 | 0 | 2 | 3 | 0 | 1 | 6 |
| | | 기타 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 4 |
| | | 전체 | 5 | 10 | 10 | 3 | 5 | 33 |

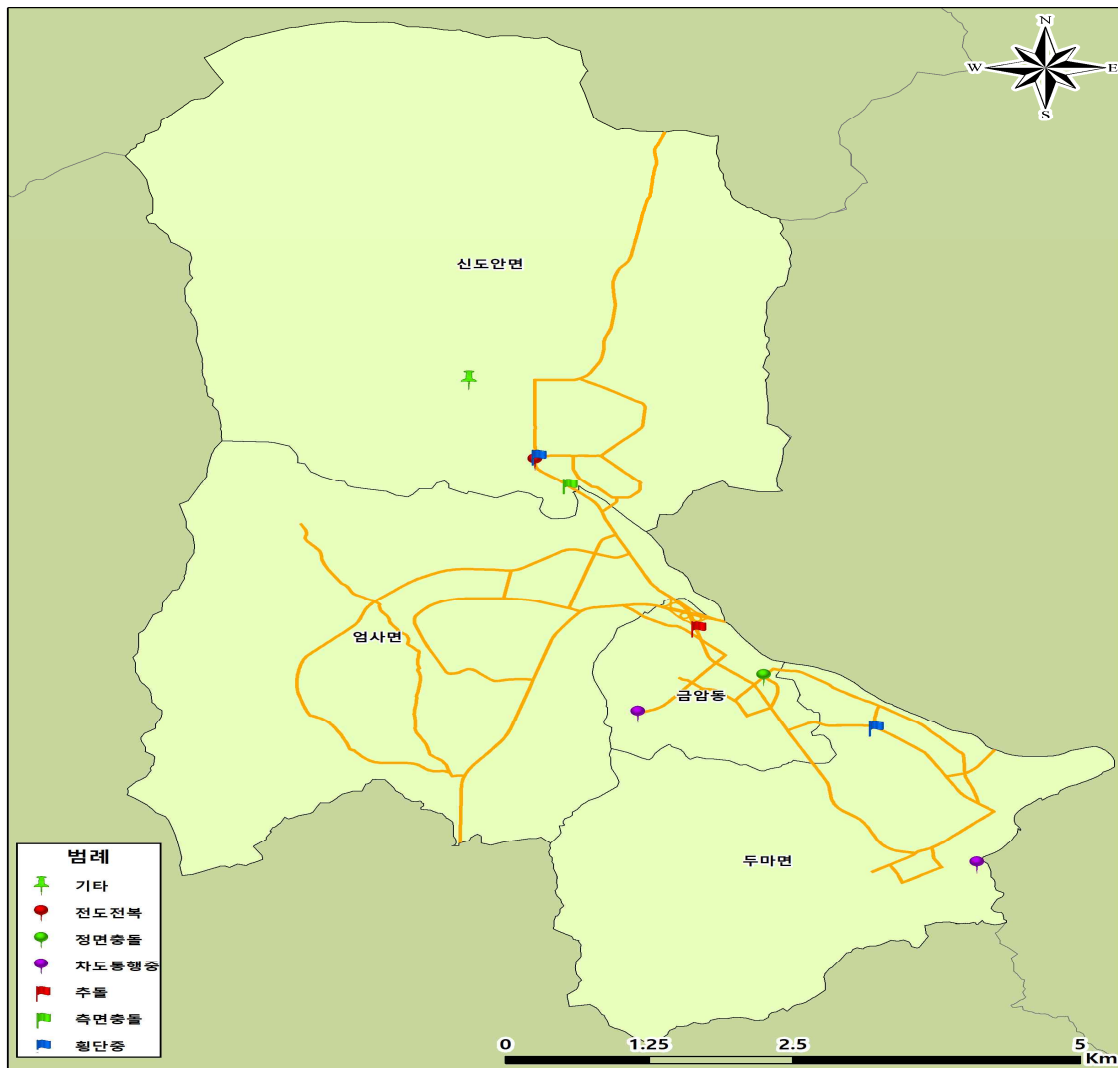


〈그림 3-15〉 공주시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

○ 계룡시의 경우 차대사람(4건), 차대차(3건), 차량단독(2건)의 순으로 교통사망사고 발생

〈표 3-11〉 계룡시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|-------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 계룡시 | 차대사람 | 차도통행중 | 1 | 1 | | | 0 | 2 |
| | | 횡단중 | 1 | 0 | | | 1 | 2 |
| | | 전체 | 2 | 1 | | | 1 | 4 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 0 | 0 | | 1 | | 1 |
| | | 추돌 | 0 | 1 | | 0 | | 1 |
| | | 측면충돌 | 1 | 0 | | 0 | | 1 |
| | | 전체 | 1 | 1 | | 1 | | 3 |
| | 차량단독 | 전도전복 | | 1 | | | 0 | 1 |
| | | 기타 | | 0 | | | 1 | 1 |
| | | 전체 | | 1 | | | 1 | 2 |

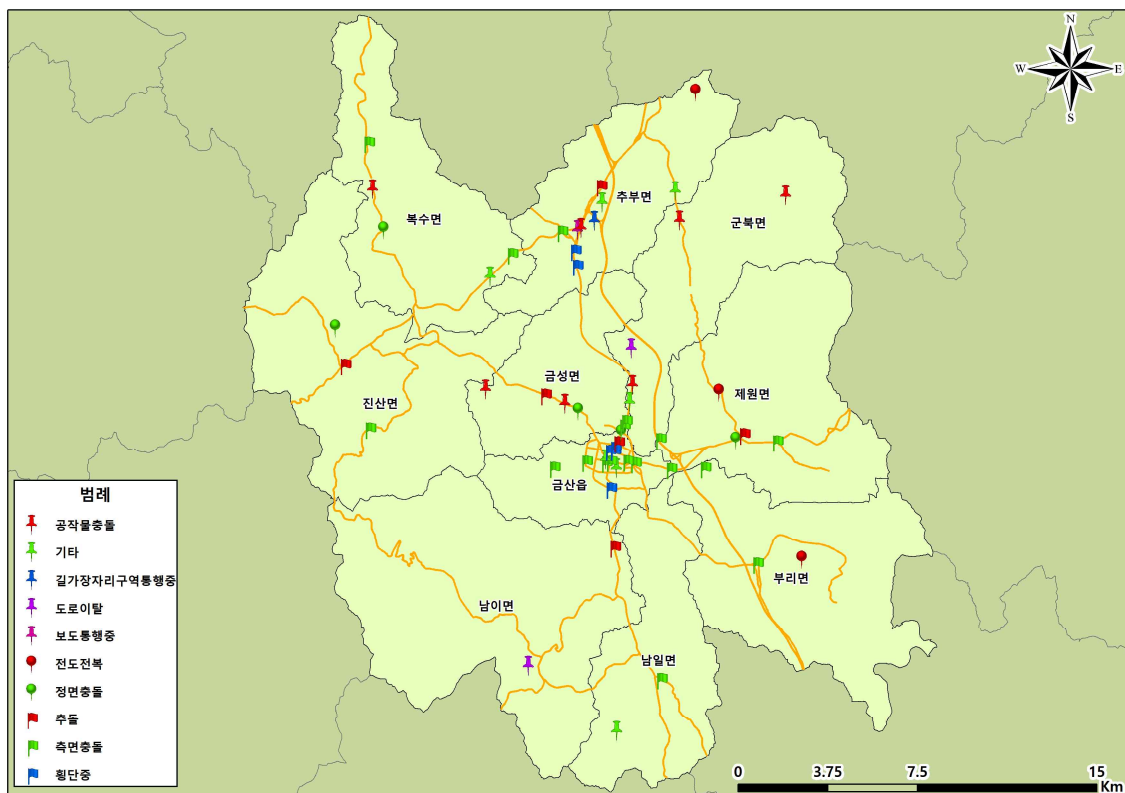


〈그림 3-16〉 계룡시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 금산군의 경우 차대차(31건), 차량단독(15건), 차대사람(10건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 측면충돌(18건), 공작물충돌(7건), 추돌(6건), 횡단중(6건)의 순으로 나타남

〈표 3-12〉 금산군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 금산군 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | 0 | | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | | 보도통행중 | 0 | | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | | 횡단중 | 2 | | 1 | 2 | 1 | 6 |
| | | 기타 | 1 | | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | | 전체 | 3 | | 3 | 2 | 2 | 10 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 | 5 |
| | | 추돌 | 1 | 3 | 1 | 1 | 0 | 6 |
| | | 측면충돌 | 3 | 7 | 1 | 4 | 3 | 18 |
| | | 기타 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| | | 전체 | 4 | 12 | 4 | 7 | 4 | 31 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 3 | 1 | 0 | 1 | 2 | 7 |
| | | 도로이탈 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | | 전도전복 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| | | 기타 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| | | 전체 | 4 | 1 | 4 | 2 | 4 | 15 |

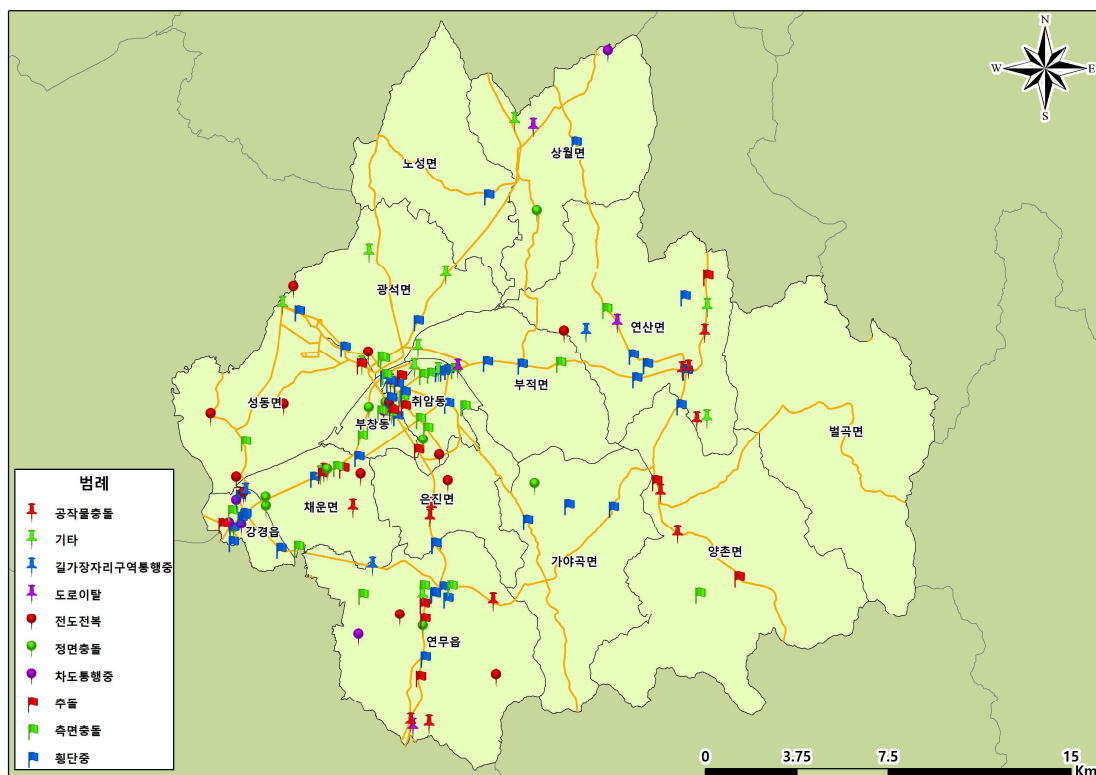


〈그림 3-17〉 금산군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 논산시의 경우 차대사람(60건), 차대차(56건), 차량단독(31건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 횡단중(42건), 측면충돌(25건), 추돌(15건)의 순으로 나타남
- 논산시 사고유형별 교통사고는 취암동, 부창동, 강경읍에 집중되어 있음

〈표 3-13〉 논산시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 논산시 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | | 차도통행중 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 6 |
| | | 횡단중 | 11 | 11 | 10 | 6 | 4 | 42 |
| | | 기타 | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 | 9 |
| | | 전체 | 15 | 14 | 12 | 10 | 9 | 60 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 0 | 4 | 1 | 6 | 0 | 11 |
| | | 추돌 | 3 | 3 | 3 | 4 | 2 | 15 |
| | | 측면충돌 | 8 | 3 | 7 | 5 | 2 | 25 |
| | | 기타 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 5 |
| | | 전체 | 12 | 11 | 11 | 16 | 6 | 56 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 4 | 1 | 2 | 2 | 5 | 14 |
| | | 도로이탈 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 4 |
| | | 전도전복 | 2 | 2 | 6 | 1 | 2 | 13 |
| | | 전체 | 6 | 5 | 8 | 5 | 7 | 31 |

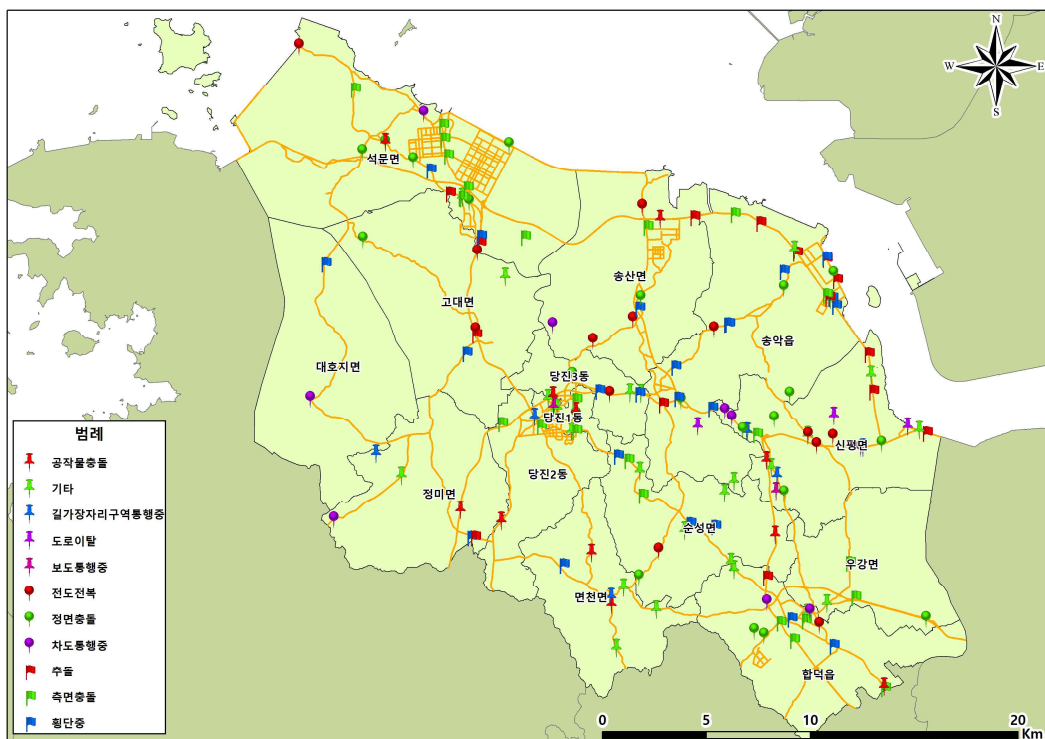


〈그림 3-18〉 논산군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 당진시의 경우 차대차(72건), 차대사람(55건), 차량단독(30건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 횡단중(23건), 측면충돌(24건), 정면충돌(22건)의 순으로 나타남

〈표 3-14〉 당진시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 당진시 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 | 6 |
| | | 보도통행중 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | | 차도통행중 | 1 | 0 | 1 | 3 | 4 | 9 |
| | | 횡단중 | 4 | 4 | 3 | 4 | 8 | 23 |
| | | 기타 | 8 | 1 | 3 | 2 | 1 | 15 |
| | | 전체 | 13 | 7 | 10 | 10 | 15 | 55 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 4 | 5 | 3 | 6 | 4 | 22 |
| | | 추돌 | 6 | 1 | 2 | 4 | 3 | 16 |
| | | 측면충돌 | 6 | 6 | 4 | 1 | 7 | 24 |
| | | 기타 | 8 | 0 | 1 | 0 | 1 | 10 |
| | | 전체 | 24 | 12 | 10 | 11 | 15 | 72 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 1 | 3 | 0 | 7 | 1 | 12 |
| | | 도로이탈 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| | | 전도전복 | 5 | 3 | 4 | 1 | 0 | 13 |
| | | 기타 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | | 전체 | 7 | 8 | 4 | 8 | 3 | 30 |

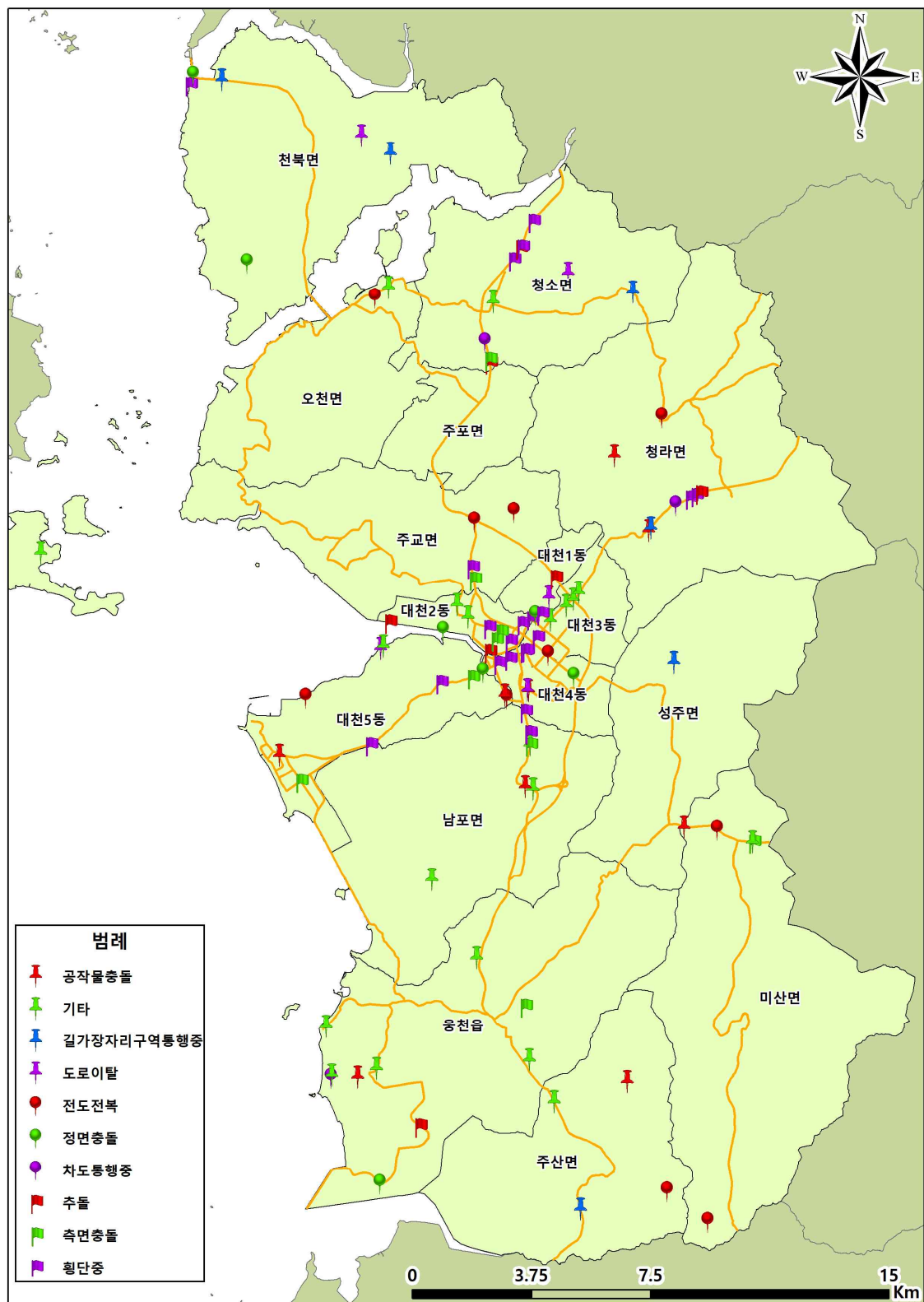


〈그림 3-19〉 당진시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 보령시의 경우 차대사람(41건), 차대차(30건), 차량단독(28건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 횡단중(23건), 전도전복(10건), 공작물충돌(9건)의 순으로 나타남
- 보령시의 경우 대천1동, 대천 2동, 대천 3동, 대천 4동에 사고가 집중되어 발생함

〈표 3-15〉 보령시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 보령시 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | 1 | 2 | 0 | 2 | 1 | 6 |
| | | 차도통행중 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 |
| | | 횡단중 | 3 | 9 | 3 | 3 | 5 | 23 |
| | | 기타 | 1 | 2 | 3 | 3 | 0 | 9 |
| | | 전체 | 6 | 13 | 7 | 8 | 7 | 41 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 0 | 2 | 3 | 2 | 0 | 7 |
| | | 추돌 | 2 | 0 | 1 | 2 | 2 | 7 |
| | | 측면충돌 | 2 | 2 | 1 | 3 | 0 | 8 |
| | | 기타 | 1 | 3 | 0 | 3 | 1 | 8 |
| | | 전체 | 5 | 7 | 5 | 10 | 3 | 30 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 5 | 2 | 0 | 0 | 2 | 9 |
| | | 도로이탈 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 5 |
| | | 전도전복 | 1 | 1 | 5 | 2 | 1 | 10 |
| | | 기타 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 4 |
| | | 전체 | 9 | 4 | 7 | 4 | 4 | 28 |

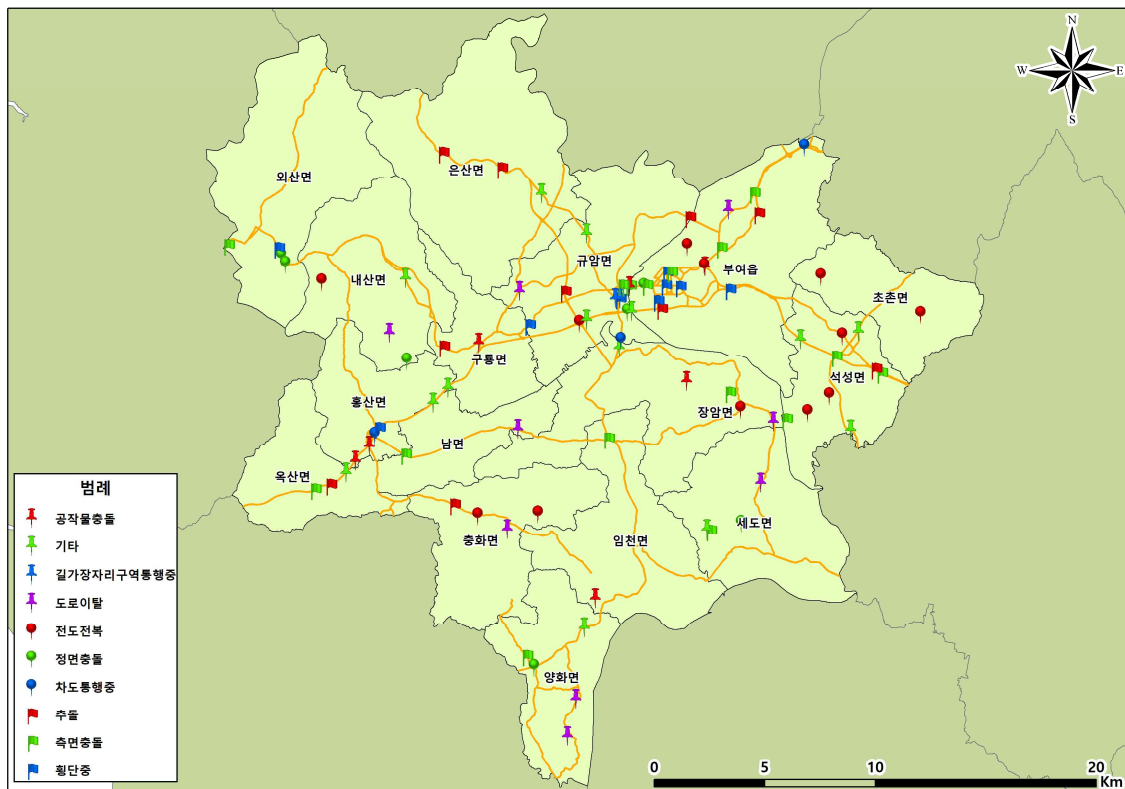


<그림 3-20> 보령시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 부여군의 경우 차대차(43건), 차량단독(31건), 차대사람(17건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 측면충돌(18건), 전도전복(12건), 도로이탈(9건), 횡단중(9건)의 순으로 나타남

〈표 3-16〉 부여군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 부여군 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | | 차도통행중 | | 1 | 0 | 0 | 2 | 3 |
| | | 횡단중 | | 4 | 3 | 0 | 2 | 9 |
| | | 기타 | | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| | | 전체 | | 6 | 4 | 1 | 6 | 17 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 7 |
| | | 추돌 | 2 | 1 | 5 | 1 | 1 | 10 |
| | | 측면충돌 | 4 | 2 | 8 | 3 | 1 | 18 |
| | | 기타 | 2 | 3 | 2 | 0 | 1 | 8 |
| | | 전체 | 9 | 7 | 16 | 6 | 5 | 43 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 2 | 1 | 0 | 0 | 4 | 7 |
| | | 도로이탈 | 3 | 1 | 0 | 2 | 3 | 9 |
| | | 전도전복 | 1 | 2 | 6 | 2 | 1 | 12 |
| | | 기타 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| | | 전체 | 7 | 5 | 7 | 4 | 8 | 31 |

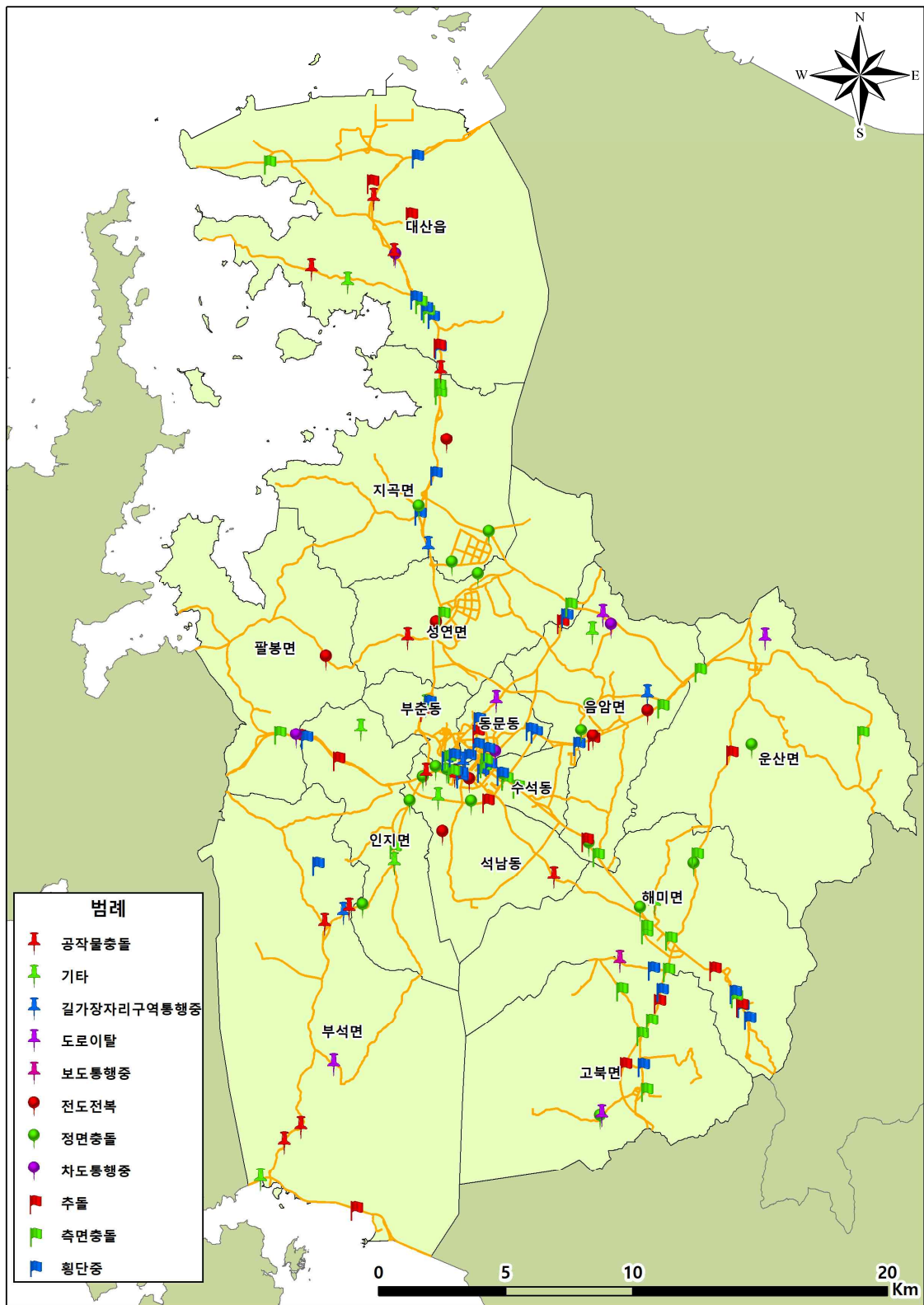


〈그림 3-21〉 부여군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 서산시의 경우 차대차(65건), 차대사람(47건), 차량단독(25건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 횡단중(32건), 측면충돌(29건), 정면충돌(18건)의 순으로 나타남
- 서산시의 경우 동문동과 수석동에서 측면충돌 및 횡단중 사고가 집중되어 발생함
 - 특히 서산시는 대산으로 연결되는 산업단지 이용 차량으로 인한 사고가 높은 것으로 나타나고 있음. 이에 관련 도로의 안전시설 확충 및 이용자를 대상으로 한 교통안전 정보 및 위험 경고 알람을 적용할 필요가 있음

〈표 3-17〉 서산시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 서산시 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | | 보도통행중 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | | 차도통행중 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 4 |
| | | 횡단중 | 3 | 7 | 4 | 10 | 8 | 32 |
| | | 기타 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 6 |
| | | 전체 | 9 | 10 | 6 | 11 | 11 | 47 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 2 | 4 | 9 | 2 | 1 | 18 |
| | | 추돌 | 3 | 5 | 1 | 3 | 4 | 16 |
| | | 측면충돌 | 5 | 4 | 5 | 7 | 8 | 29 |
| | | 기타 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | | 전체 | 11 | 13 | 15 | 12 | 14 | 65 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 1 | 4 | 2 | 4 | 1 | 12 |
| | | 도로이탈 | 0 | 2 | 1 | 0 | 2 | 5 |
| | | 전도전복 | 0 | 2 | 4 | 1 | 1 | 8 |
| | | 전체 | 1 | 8 | 7 | 5 | 4 | 25 |

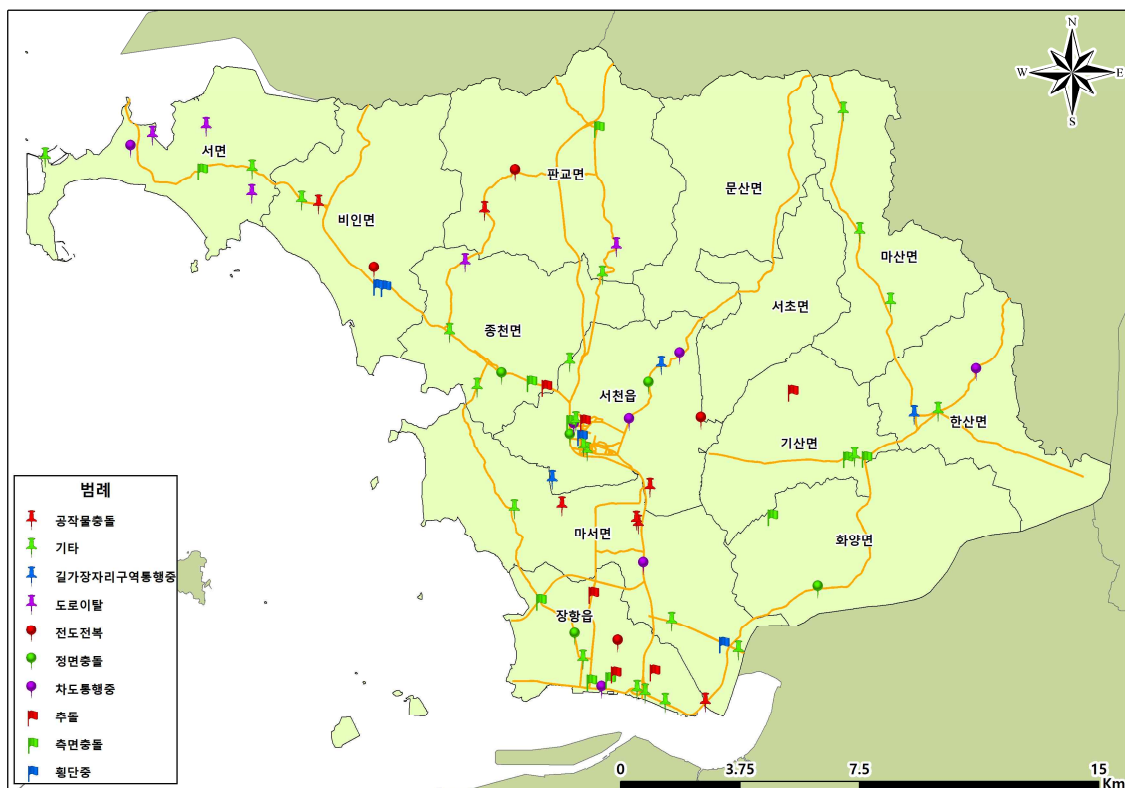


<그림 3-22> 서산시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 서천군의 경우 차대차(33건), 차량단독(23건), 차대사람(19건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 측면충돌(12건), 공작물충돌(7건), 차도통행중(7건)의 순으로 나타남

〈표 3-18〉 서천군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 서천군 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| | | 차도통행중 | 0 | 1 | 3 | 2 | 1 | 7 |
| | | 횡단중 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 4 |
| | | 기타 | 1 | 3 | 1 | 0 | 0 | 5 |
| | | 전체 | 1 | 7 | 6 | 4 | 1 | 19 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 1 | 1 | 2 | 0 | 1 | 5 |
| | | 추돌 | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | 6 |
| | | 측면충돌 | 2 | 2 | 2 | 6 | 0 | 12 |
| | | 기타 | 6 | 3 | 0 | 0 | 1 | 10 |
| | | 전체 | 10 | 7 | 6 | 6 | 4 | 33 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 7 |
| | | 도로이탈 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 5 |
| | | 전도전복 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 4 |
| | | 기타 | 4 | 0 | 2 | 1 | 0 | 7 |
| | | 전체 | 7 | 3 | 4 | 4 | 5 | 23 |

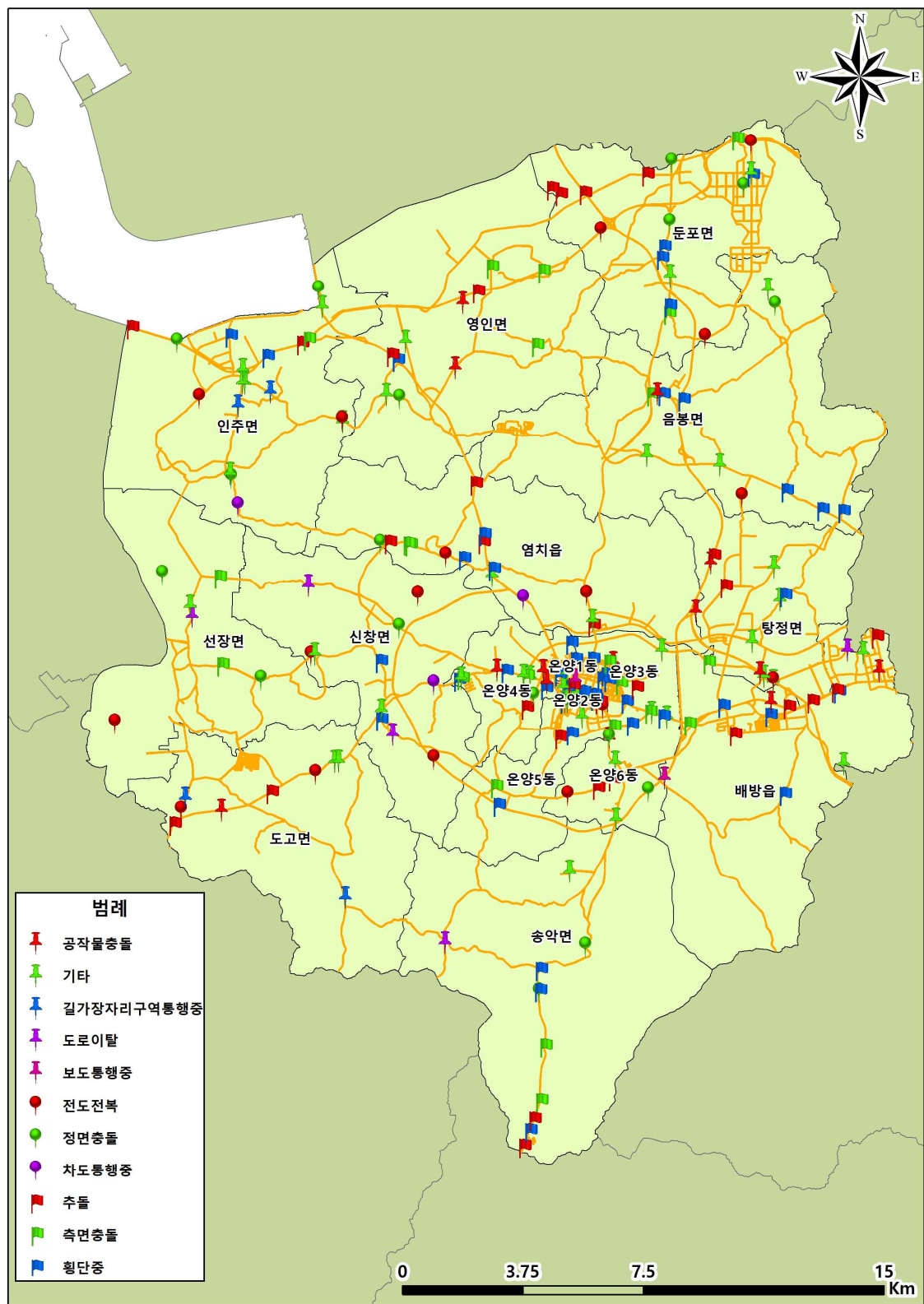


〈그림 3-23〉 서천군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 아산시의 경우 차대차(93건), 차대사람(68건), 차량단독(43건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 횡단중(45건), 추돌(30건), 측면충돌(23건)의 순으로 나타남
- 아산시의 경우 주민 밀집 지역 및 타 지역과의 연결 지역에서 사고가 높게 나타나는 특성을 보임. 교통이용자 및 주민 밀집 지역인 온양 1동, 온양 2동, 온양 3동, 온양 4동에서 사고가 집중 발생하고 있음. 그 외로는 경기도 평택, 천안, 예산, 당진, 공주 등과 연결되는 지역에서 사고가 높게 나타나고 있어 특성을 고려한 대책이 시급하다고 볼 수 있음

〈표 3-19〉 아산시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 아산시 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 4 |
| | | 보도통행중 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| | | 차도통행중 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| | | 횡단중 | 11 | 10 | 8 | 10 | 6 | 45 |
| | | 기타 | 6 | 1 | 1 | 2 | 4 | 14 |
| | | 전체 | 18 | 14 | 10 | 14 | 12 | 68 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 6 | 3 | 2 | 3 | 3 | 17 |
| | | 추돌 | 0 | 4 | 6 | 12 | 8 | 30 |
| | | 측면충돌 | 4 | 6 | 4 | 6 | 3 | 23 |
| | | 기타 | 5 | 5 | 3 | 5 | 5 | 23 |
| | | 전체 | 15 | 18 | 15 | 26 | 19 | 93 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 5 | 3 | 1 | 2 | 3 | 14 |
| | | 도로이탈 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 6 |
| | | 전도전복 | 3 | 2 | 6 | 6 | 0 | 17 |
| | | 기타 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 | 6 |
| | | 전체 | 10 | 8 | 10 | 10 | 5 | 43 |

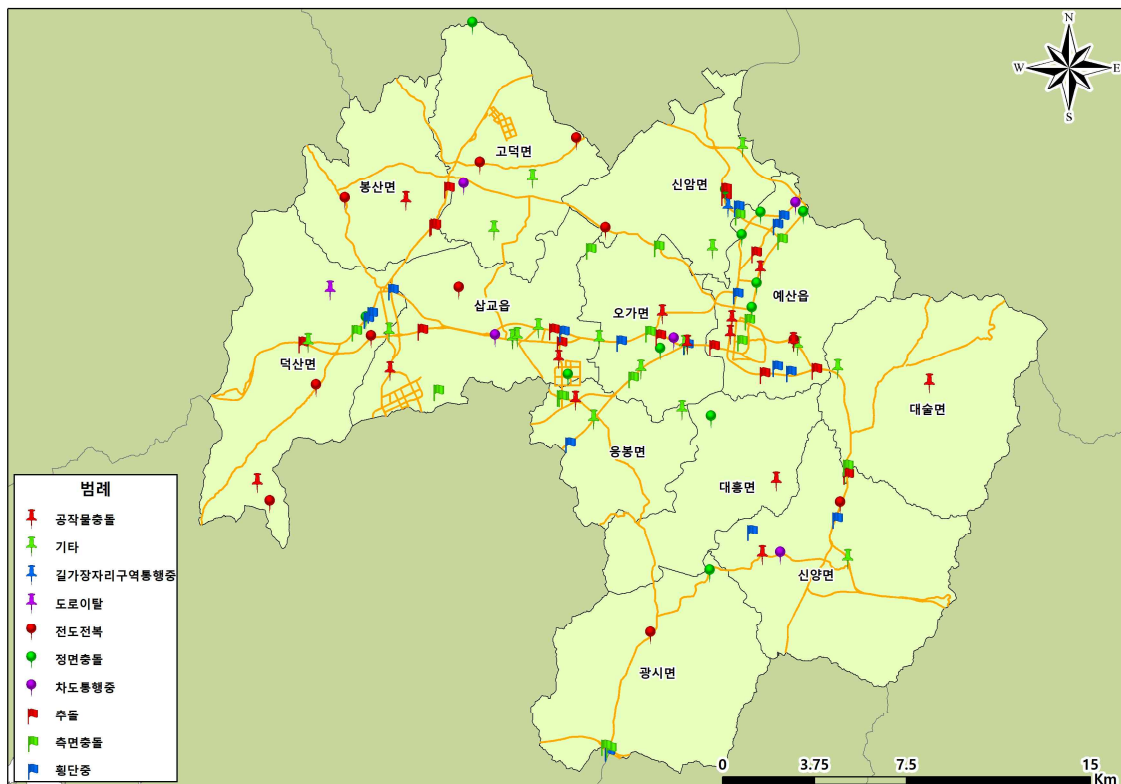


<그림 3-24> 아산시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 예산군의 경우 차대차(52건), 차대사람과 차량단독(각 29건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 횡단중과 측면충돌이 각 16건으로 가장 높게 발생함

〈표 3-20〉 예산군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 예산군 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | | 차도통행중 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 5 |
| | | 횡단중 | 2 | 3 | 5 | 3 | 3 | 16 |
| | | 기타 | 1 | 1 | 0 | 5 | 0 | 7 |
| | | 전체 | 3 | 7 | 6 | 9 | 4 | 29 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 3 | 2 | 3 | 2 | 2 | 12 |
| | | 추돌 | 1 | 2 | 3 | 3 | 6 | 15 |
| | | 측면충돌 | 0 | 6 | 4 | 2 | 4 | 16 |
| | | 기타 | 1 | 4 | 2 | 1 | 1 | 9 |
| | | 전체 | 5 | 14 | 12 | 8 | 13 | 52 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 5 | 2 | 1 | 3 | 3 | 14 |
| | | 도로이탈 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | | 전도전복 | 2 | 0 | 5 | 3 | 1 | 11 |
| | | 기타 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | | 전체 | 8 | 4 | 6 | 6 | 5 | 29 |

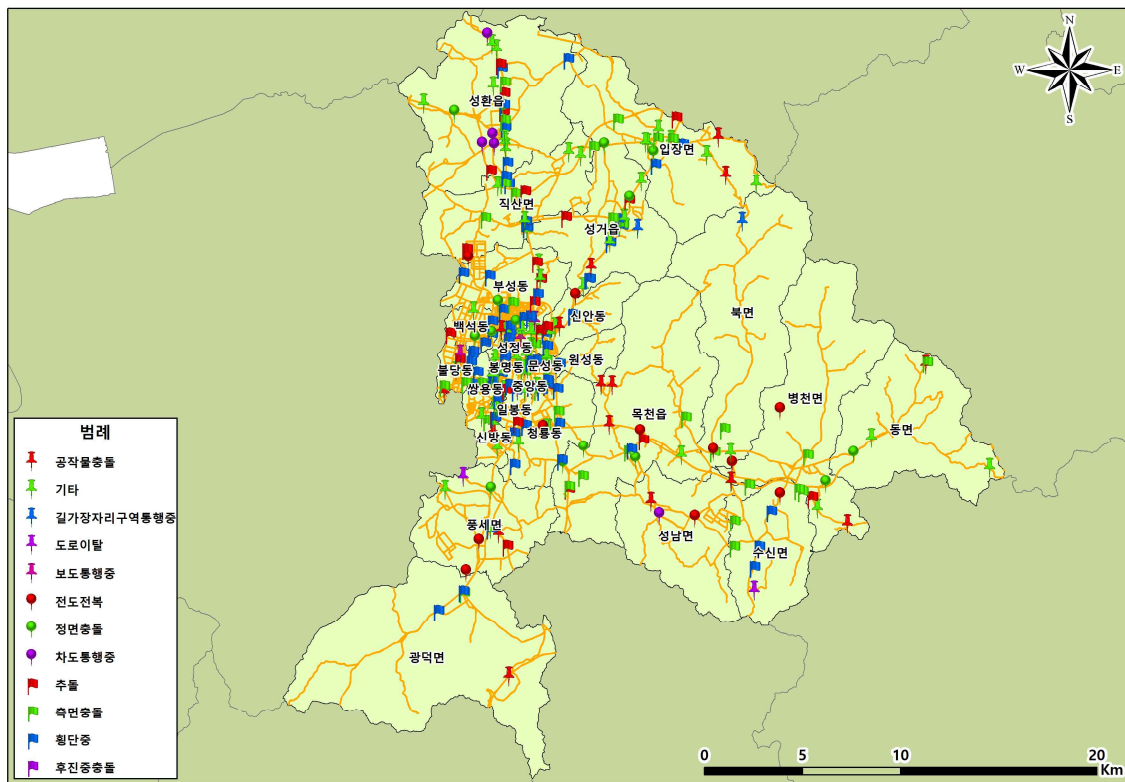


〈그림 3-25〉 예산군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

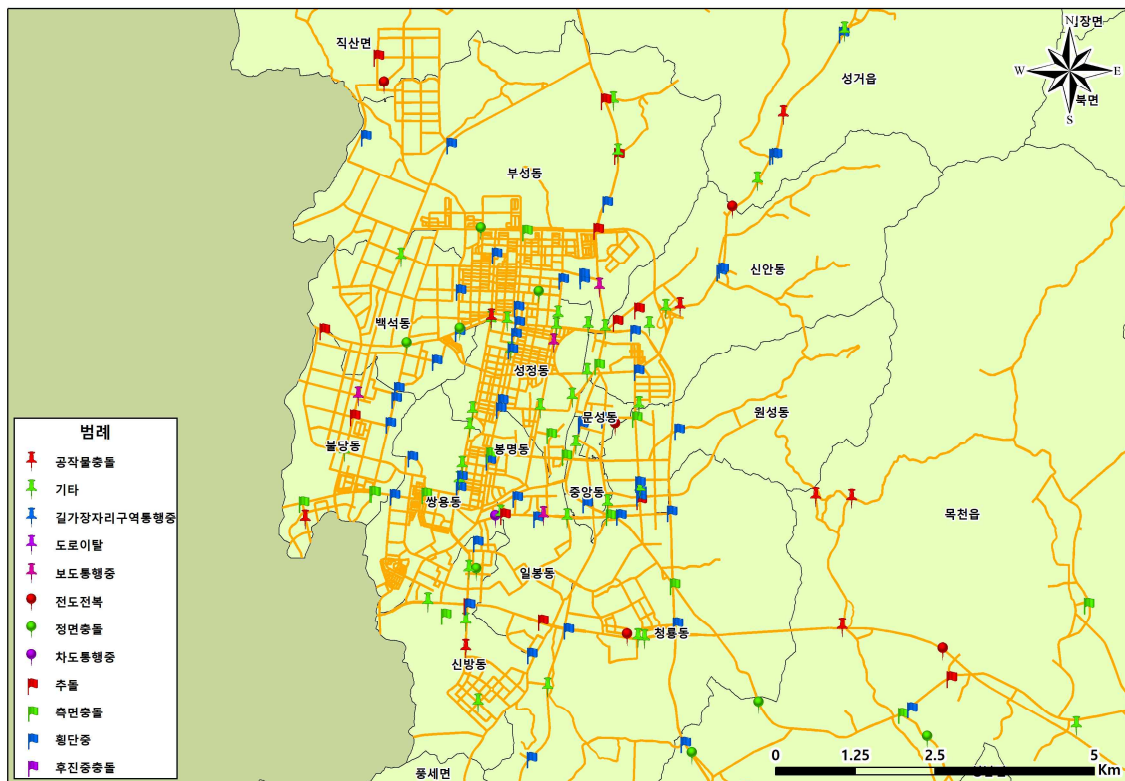
- 천안시의 경우 차대사람(115건), 차대차(107건), 차량단독(40건)의 순으로 교통사망 사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 횡단중(71건), 측면충돌(41건), 추돌(25건)의 순으로 나타남
- 천안시의 경우 성정동, 불당동, 봉명동, 문성동, 쌍용동, 중앙동, 신방동에서 측면충돌 및 횡단중 사고가 집중되어 발생함
- 천안시 역시 중심 지역과 연결지역으로 양분화되어 교통사고의 발생이 나타나는 특성을 보임. 특히 주거 밀집 지역 및 상권이 발달된 도심을 중심으로 발생 빈도가 높음. 또한 타 지역과 연결되는 지점 및 연결 도로의 이용자를 중심으로 발생이 높게 나타남

〈표 3-21〉 천안시 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|-----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 천안시 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| | | 보도통행중 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 4 |
| | | 차도통행중 | 1 | 0 | 1 | 4 | 1 | 7 |
| | | 횡단중 | 17 | 16 | 16 | 8 | 14 | 71 |
| | | 기타 | 15 | 4 | 3 | 5 | 4 | 31 |
| | | 전체 | 34 | 21 | 22 | 18 | 20 | 115 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 4 | 3 | 3 | 6 | 1 | 17 |
| | | 추돌 | 6 | 6 | 5 | 4 | 4 | 25 |
| | | 측면충돌 | 3 | 8 | 8 | 7 | 15 | 41 |
| | | 기타 | 9 | 6 | 4 | 2 | 3 | 24 |
| | | 전체 | 22 | 23 | 20 | 19 | 23 | 107 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 2 | 4 | 6 | 2 | 3 | 17 |
| | | 도로이탈 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| | | 전도전복 | 3 | 2 | 3 | 4 | 0 | 12 |
| | | 기타 | 1 | 3 | 1 | 0 | 4 | 9 |
| | | 전체 | 7 | 9 | 10 | 7 | 7 | 40 |



<그림 3-26> 천안시 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

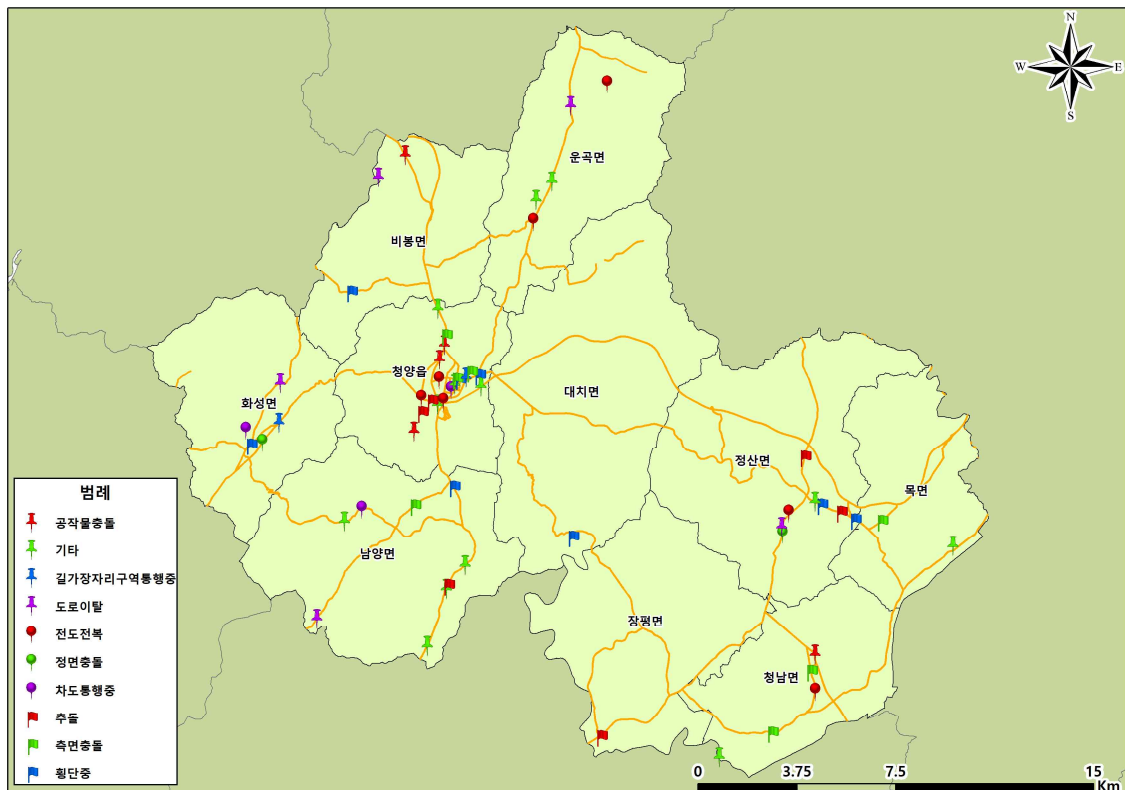


<그림 3-27> 천안시내 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 청양군의 경우 차대사람(23건), 차량단독(18건), 차대차(17건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 횡단중(8건), 전도전복(7건), 측면충돌(7건)의 순으로 나타남

〈표 3-22〉 청양군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 청양군 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | | 차도통행중 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 |
| | | 횡단중 | 1 | 1 | 2 | 0 | 4 | 8 |
| | | 기타 | 3 | 0 | 4 | 1 | 2 | 10 |
| | | 전체 | 4 | 3 | 7 | 1 | 8 | 23 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | | 추돌 | 1 | 2 | 2 | 1 | 0 | 6 |
| | | 측면충돌 | 0 | 0 | 2 | 2 | 3 | 7 |
| | | 기타 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | | 전체 | 3 | 3 | 5 | 3 | 3 | 17 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 5 |
| | | 도로이탈 | 1 | 3 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| | | 전도전복 | 2 | 1 | 2 | 2 | 0 | 7 |
| | | 기타 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | | 전체 | 5 | 4 | 3 | 5 | 1 | 18 |

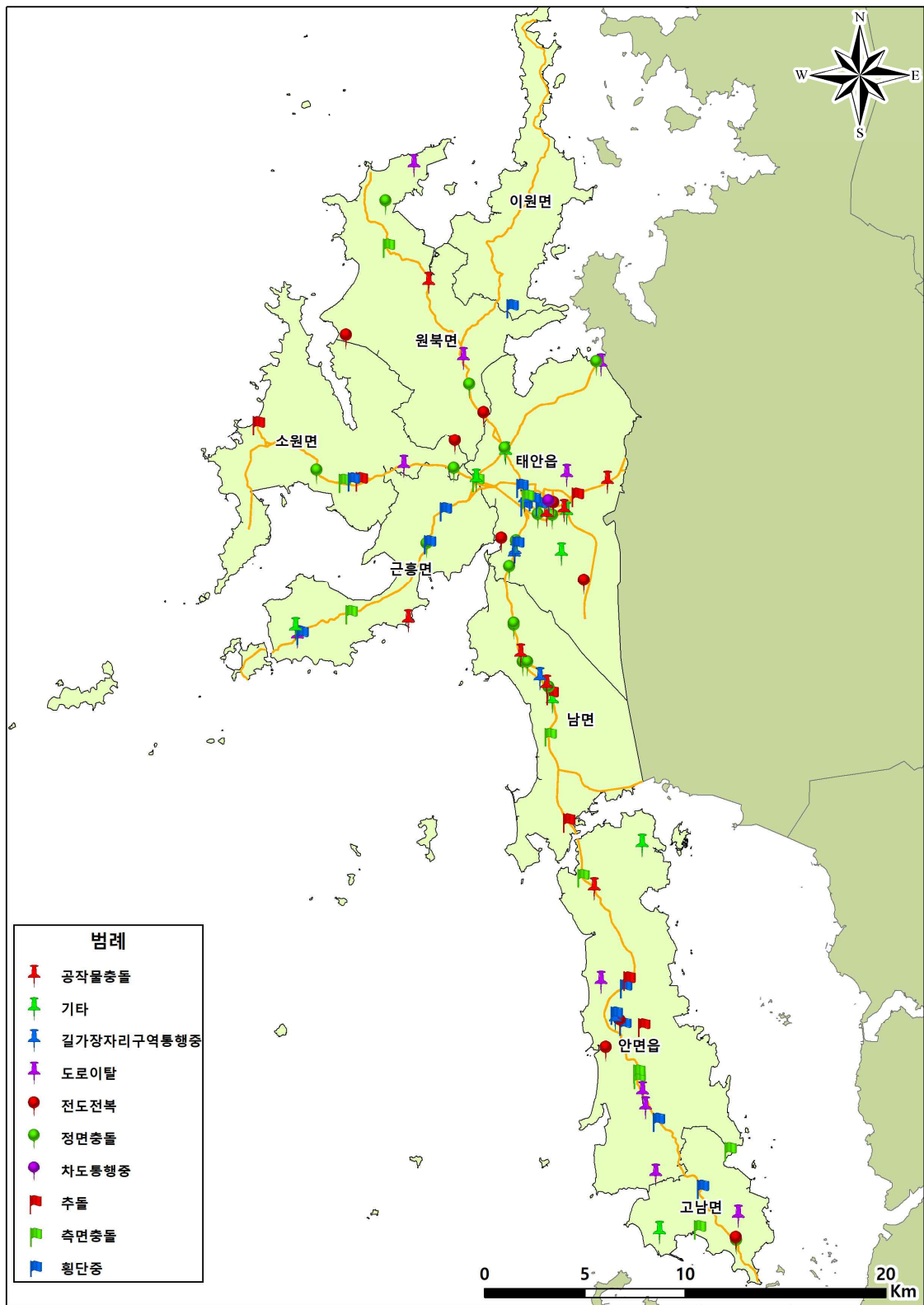


〈그림 3-28〉 청양군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 태안군의 경우 차대차(38건), 차량단독(30건), 차대사람(26건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 정면충돌(17건), 횡단중(16건), 측면충돌(12건)의 순으로 나타남
- 태안군의 경우 태안읍과 안면읍에서 사고가 집중되어 발생함
 - 특히, 도로이탈 사고의 빈도가 높은 것에 주목할 필요가 있음. 현재 발생한 지역으로 표시된 도로는 관광을 목적으로 방문하는 이용자들이 많은 지점이라는 것에서 취약점을 모색할 수 있음
- 따라서 지역의 특성에 따라 도로이용자 및 교통 위해 요소가 차이를 나타낸다는 점을 전제하여 취약점을 분석하고 대안을 마련하는 것이 중요하다고 볼 수 있음

〈표 3-23〉 태안군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|------|------------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 태안군 | 차대사람 | 길가장자리구역통행중 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| | | 차도통행중 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | | 횡단중 | 5 | 0 | 7 | 2 | 2 | 16 |
| | | 기타 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 4 |
| | | 전체 | 7 | 4 | 8 | 2 | 5 | 26 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 4 | 4 | 4 | 3 | 2 | 17 |
| | | 추돌 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 7 |
| | | 측면충돌 | 4 | 2 | 2 | 1 | 3 | 12 |
| | | 기타 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| | | 전체 | 9 | 9 | 8 | 5 | 7 | 38 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 5 | 2 | 0 | 1 | 0 | 8 |
| | | 도로이탈 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 11 |
| | | 전도전복 | 0 | 1 | 5 | 3 | 0 | 9 |
| | | 기타 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| | | 전체 | 8 | 6 | 7 | 7 | 2 | 30 |

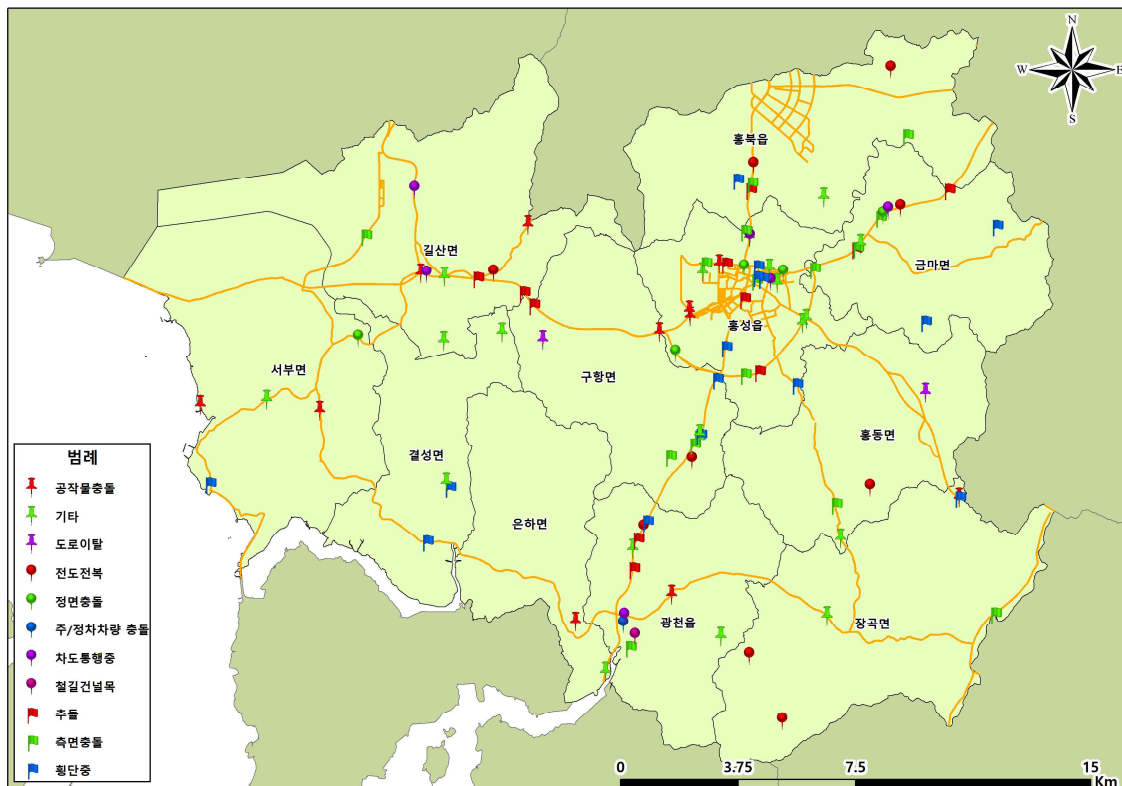


〈그림 3-29〉 태안군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 홍성군의 경우 차대차(36건), 차대사람(30건), 차량단독(29건), 철길건널목(1건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 사고유형별 교통사망사고 중 측면충돌(16건), 횡단중(15건), 추돌(11건), 공작물충돌(11건)의 순으로 나타남

〈표 3-24〉 홍성군 사고유형별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------|----------|------|------|------|------|------|----|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 홍성군 | 차대사람 | 차도통행중 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 | 6 |
| | | 횡단중 | 1 | 3 | 5 | 1 | 5 | 15 |
| | | 기타 | 6 | 2 | 0 | 0 | 1 | 9 |
| | | 전체 | 7 | 7 | 5 | 3 | 8 | 30 |
| | 차대차 | 정면충돌 | 1 | 1 | 2 | 1 | 0 | 5 |
| | | 추돌 | 1 | 2 | 1 | 2 | 5 | 11 |
| | | 측면충돌 | 1 | 3 | 6 | 2 | 4 | 16 |
| | | 기타 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | | 전체 | 7 | 6 | 9 | 5 | 9 | 36 |
| | 차량단독 | 공작물충돌 | 0 | 6 | 0 | 0 | 5 | 11 |
| | | 도로이탈 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | | 전도전복 | 0 | 0 | 4 | 3 | 2 | 9 |
| | | 주/정차차량충돌 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | | 기타 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 6 |
| | | 전체 | 7 | 7 | 4 | 3 | 8 | 29 |
| | 철길건널목 | 철길건널목 | - | - | - | 1 | - | 1 |
| | | 전체 | - | - | - | 1 | - | 1 |



〈그림 3-30〉 홍성군 사고유형별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

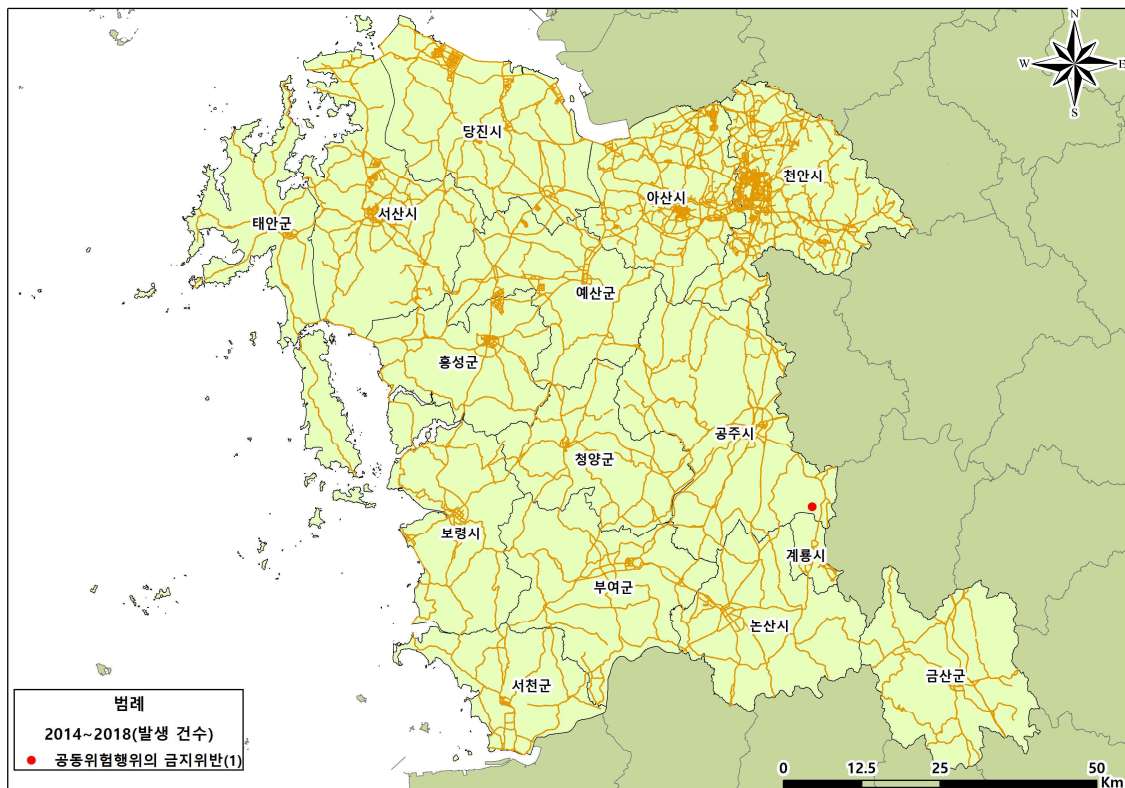
2) 법규위반별 교통사망사고 발생 요인

- 법규위반별 교통사망사고 발생건수 점유율은 안전운전 의무 불이행(67.6%), 중앙선 침범(10.2%), 신호 또는 지시에 따를 의무위반(6.5%) 순으로 높은 것으로 분석됨
- 법규위반별 교통사고의 67.6%가 안전운전 의무 불이행에 의한 사고로 나타나고 있어 부주의 운전에 대한 인식 및 운전 습관의 개선을 유도할 수 있는 충청남도의 정책 및 사업이 마련되어야 함

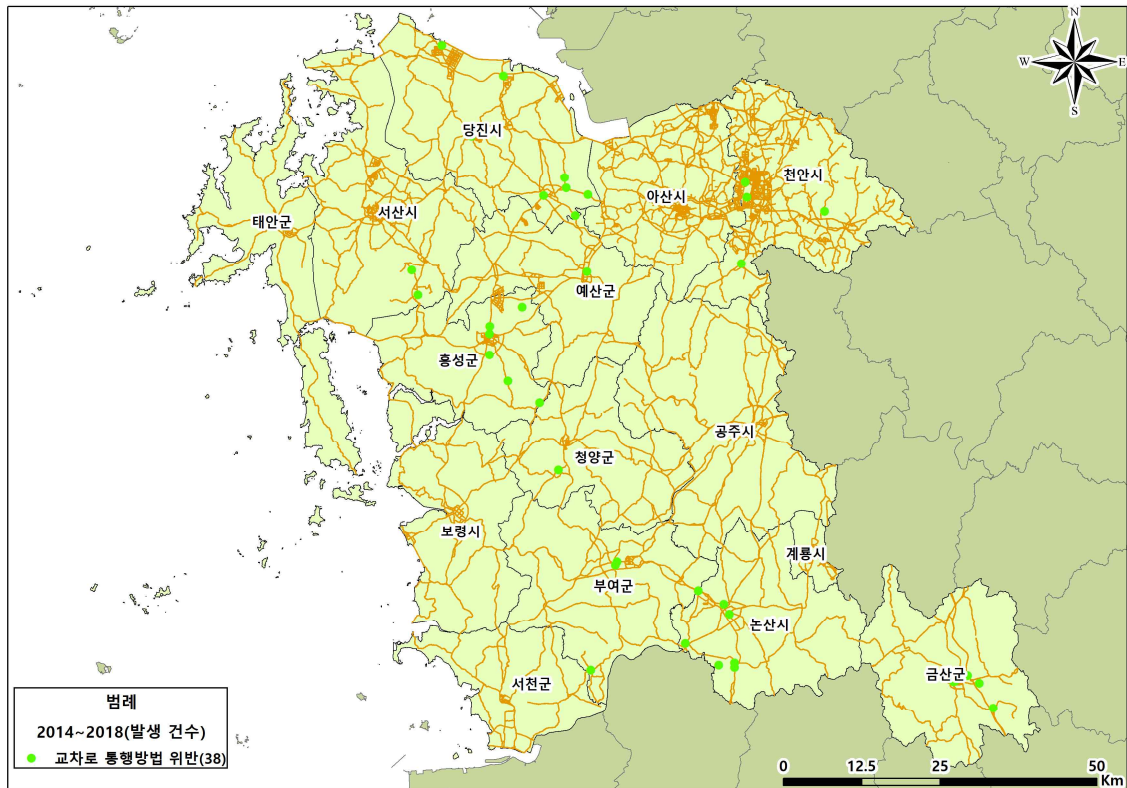
〈표 3-25〉 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|-----------------------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 공동위험행위의 금지위반 | 발생건수 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 발생연도 중 % | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.3% | 0.0% | 0.1% |
| 교차로 통행방법 위반 | 발생건수 | 7 | 9 | 8 | 6 | 8 | 38 |
| | 발생연도 중 % | 1.9% | 2.6% | 2.3% | 1.9% | 2.5% | 2.2% |
| 보행자 보호의무 위반 | 발생건수 | 11 | 11 | 15 | 5 | 7 | 49 |
| | 발생연도 중 % | 3.0% | 3.2% | 4.3% | 1.6% | 2.2% | 2.9% |
| 서행 및 일시정지 위반 | 발생건수 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 발생연도 중 % | 0.3% | 0.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.1% |
| 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 발생건수 | 29 | 21 | 17 | 22 | 21 | 110 |
| | 발생연도 중 % | 7.9% | 6.0% | 4.9% | 7.0% | 6.6% | 6.5% |
| 안전거리 미확보 | 발생건수 | 1 | 6 | 7 | 9 | 5 | 28 |
| | 발생연도 중 % | 0.3% | 1.7% | 2.0% | 2.9% | 1.6% | 1.6% |
| 안전운전 의무 불이행 | 발생건수 | 256 | 235 | 229 | 212 | 216 | 1148 |
| | 발생연도 중 % | 69.6% | 67.5% | 66.0% | 67.3% | 67.5% | 67.6% |
| 앞지르기 금지 위반 | 발생건수 | 1 | 3 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| | 발생연도 중 % | 0.3% | 0.9% | 0.0% | 0.0% | 0.3% | 0.3% |
| 앞지르기 방법위반 | 발생건수 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 |
| | 발생연도 중 % | 0.3% | 0.0% | 0.3% | 0.0% | 0.3% | 0.2% |
| 운전자준수사항위반 | 발생건수 | 1 | 2 | 1 | 4 | 0 | 8 |
| | 발생연도 중 % | 0.3% | 0.6% | 0.3% | 1.3% | 0.0% | 0.5% |
| 운행상의 안전기준 초과승차 및 초과적재 | 발생건수 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 발생연도 중 % | 0.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.1% |
| 위반없음 | 발생건수 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| | 발생연도 중 % | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.3% | 0.6% | 0.2% |
| 제한속도 위반 | 발생건수 | 17 | 12 | 18 | 13 | 22 | 82 |
| | 발생연도 중 % | 4.6% | 3.4% | 5.2% | 4.1% | 6.9% | 4.8% |
| 중앙선 침범 | 발생건수 | 36 | 37 | 41 | 30 | 29 | 173 |
| | 발생연도 중 % | 9.8% | 10.6% | 11.8% | 9.5% | 9.1% | 10.2% |

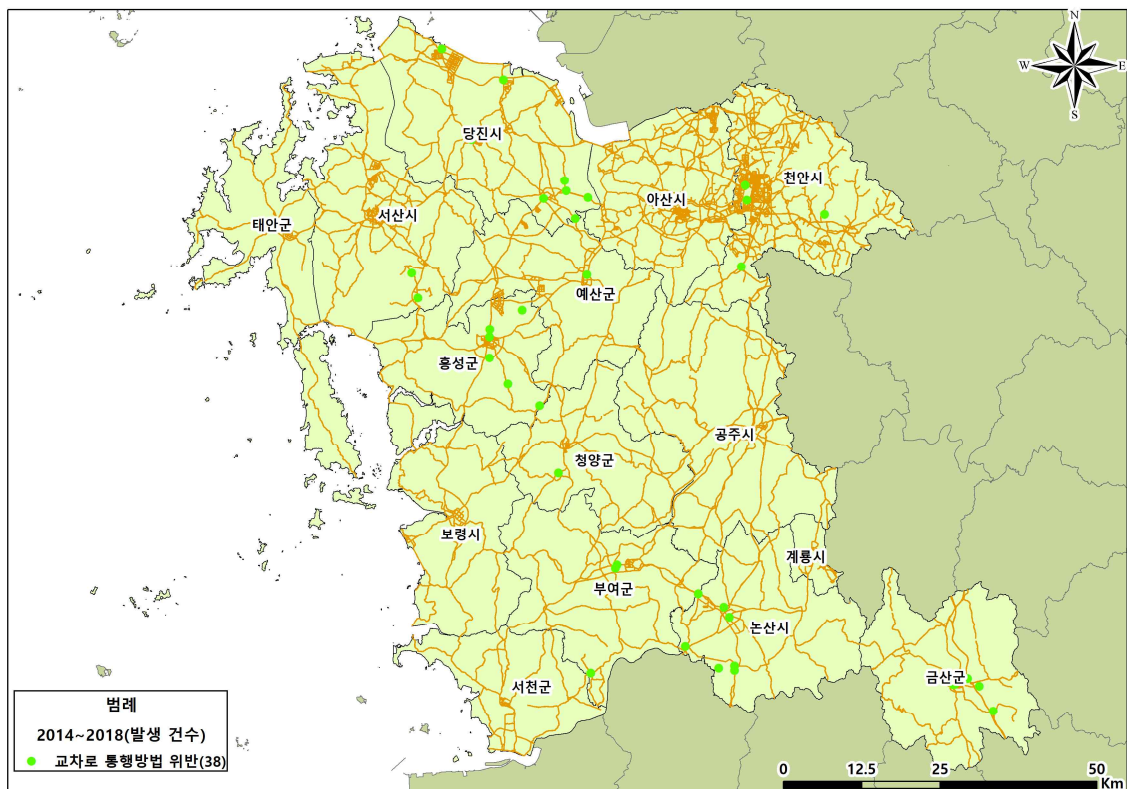
| | | | | | | | |
|---------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 직진 및 우회전차의 통행방해 | 발생건수 | 5 | 8 | 6 | 11 | 6 | 36 |
| | 발생연도 중 % | 1.4% | 2.3% | 1.7% | 3.5% | 1.9% | 2.1% |
| 차로위반 | 발생건수 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 | 5 |
| | 발생연도 중 % | 0.3% | 0.6% | 0.6% | 0.0% | 0.0% | 0.3% |
| 철길건널목 통과방법위반 | 발생건수 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 발생연도 중 % | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.3% | 0.0% | 0.1% |
| 통행구분위반 | 발생건수 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 발생연도 중 % | 0.0% | 0.0% | 0.3% | 0.0% | 0.0% | 0.1% |
| | 전체 중 % | 0.0% | 0.0% | 0.1% | 0.0% | 0.0% | 0.1% |
| 회전, 횡단 후진 등 금지위반 | 발생건수 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 4 |
| | 발생연도 중 % | 0.0% | 0.3% | 0.3% | 0.0% | 0.6% | 0.2% |
| | 전체 중 % | 0.0% | 0.1% | 0.1% | 0.0% | 0.1% | 0.2% |
| 전체 | 발생건수 | 368 | 348 | 347 | 315 | 320 | 1698 |
| | 발생연도 중 % | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| | 전체 중 % | 21.7% | 20.5% | 20.4% | 18.6% | 18.8% | 100.0% |



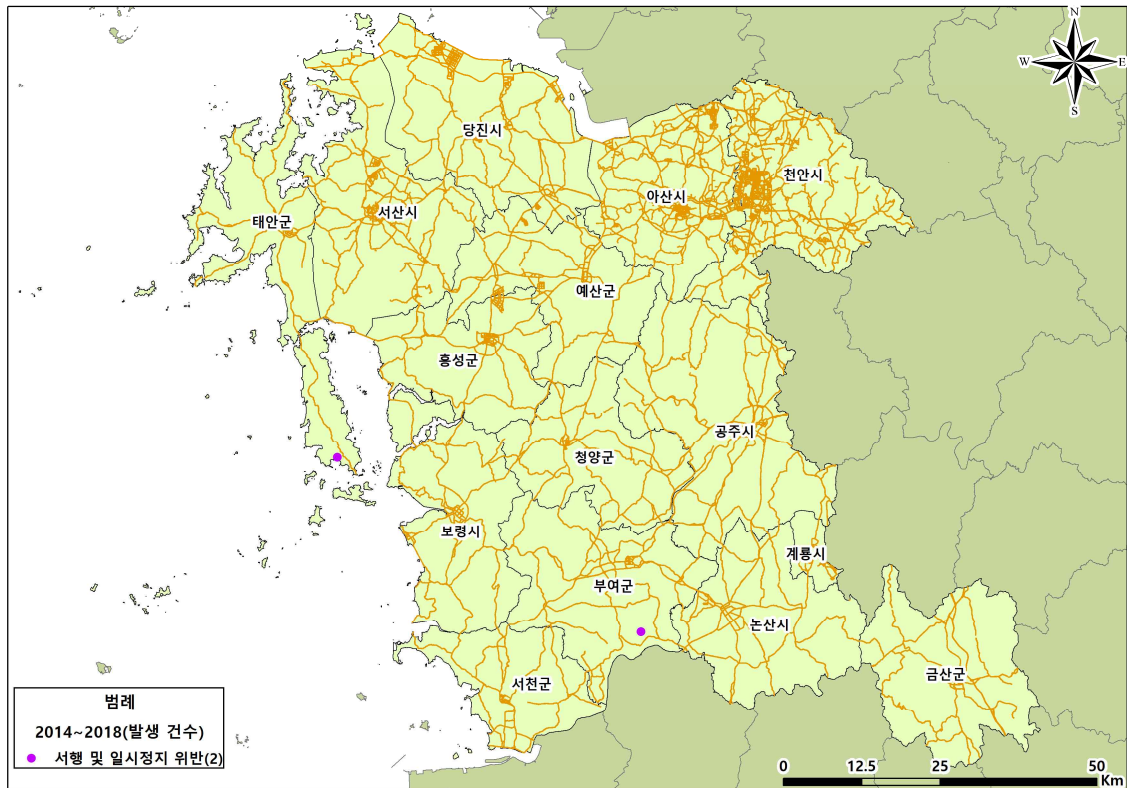
<그림 3-31> 법규위반별 - 공동위험행위의 금지위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



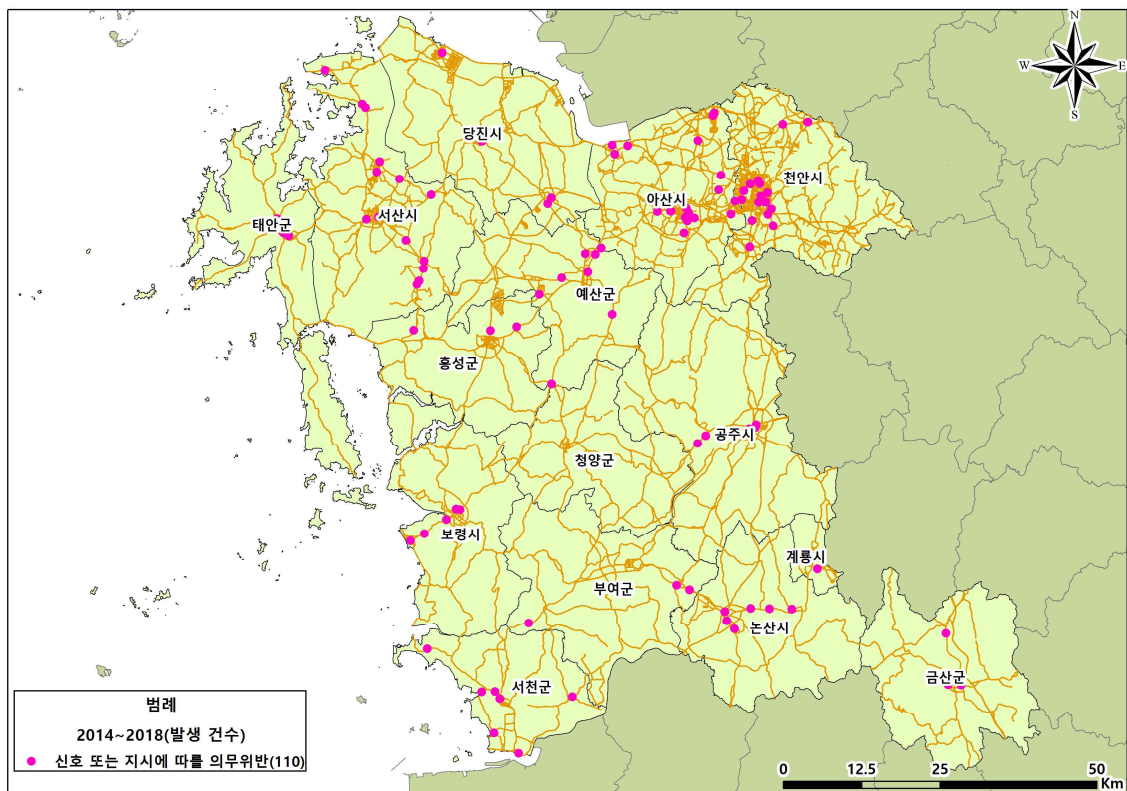
<그림 3-32> 법규위반별 - 교차로 통행방법 위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



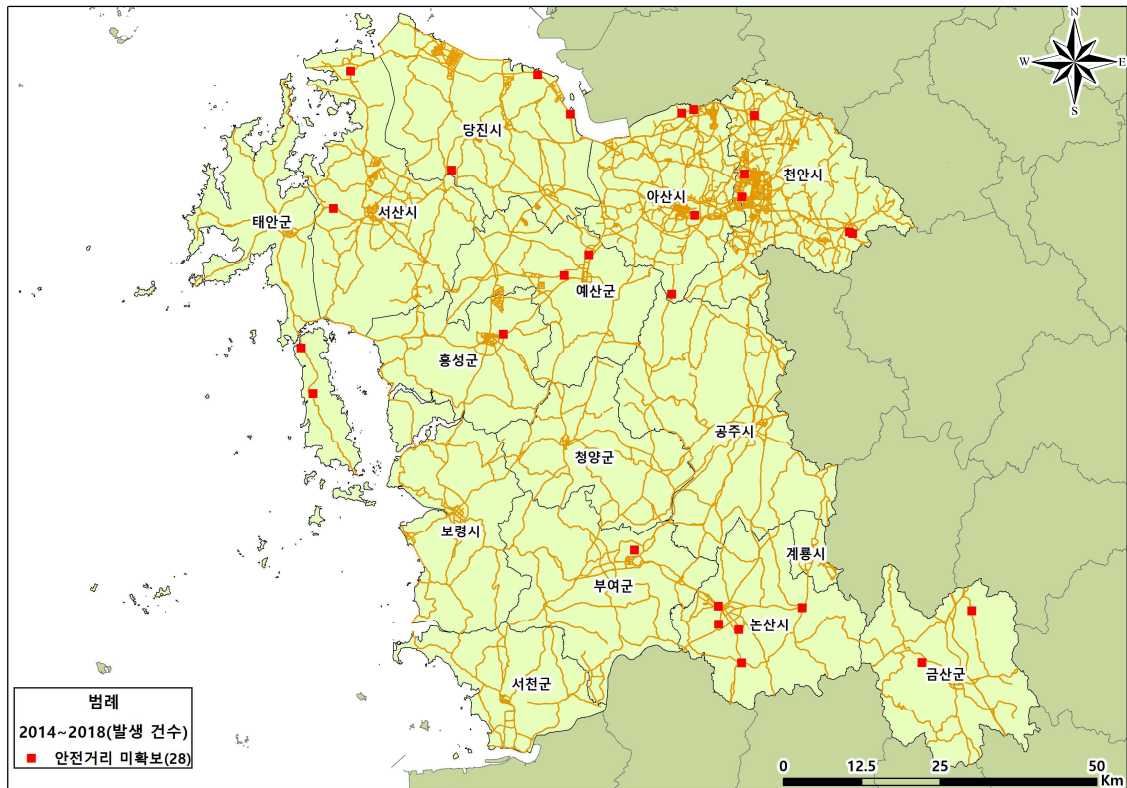
<그림 3-33> 법규위반별 -보행자 보호의무 위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



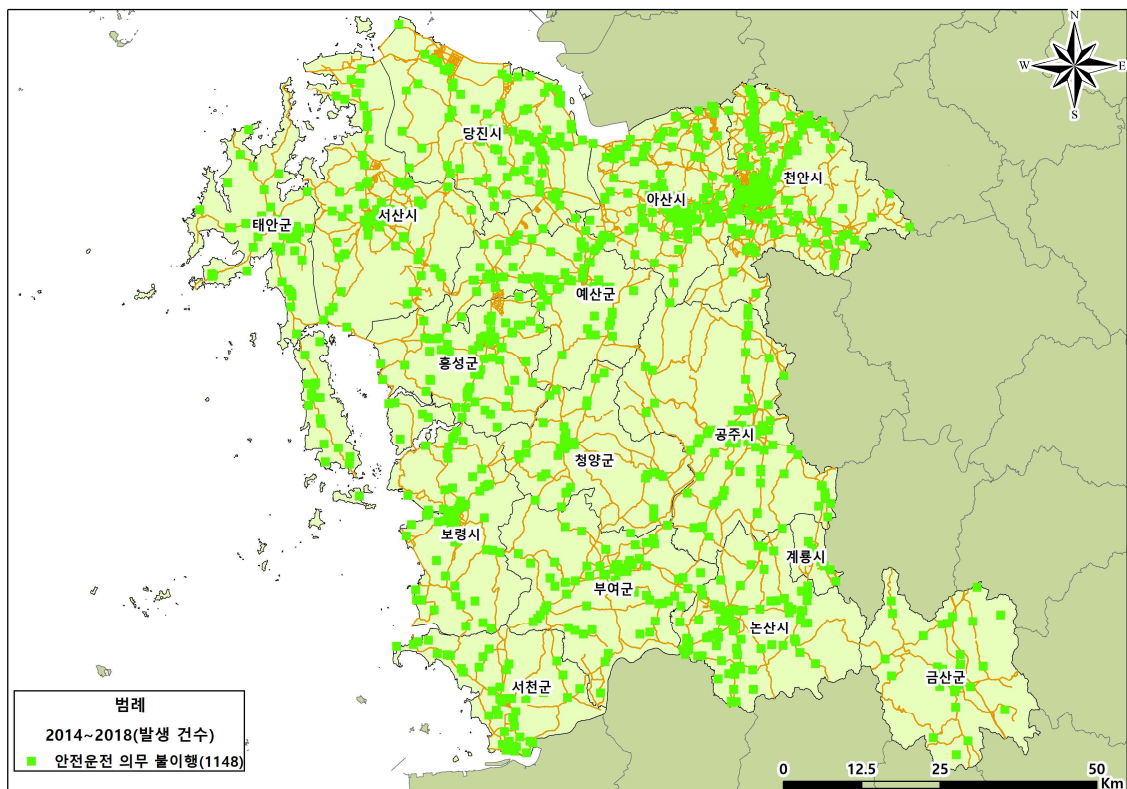
<그림 3-34> 범규위반별 - 서행 및 일시정지 위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



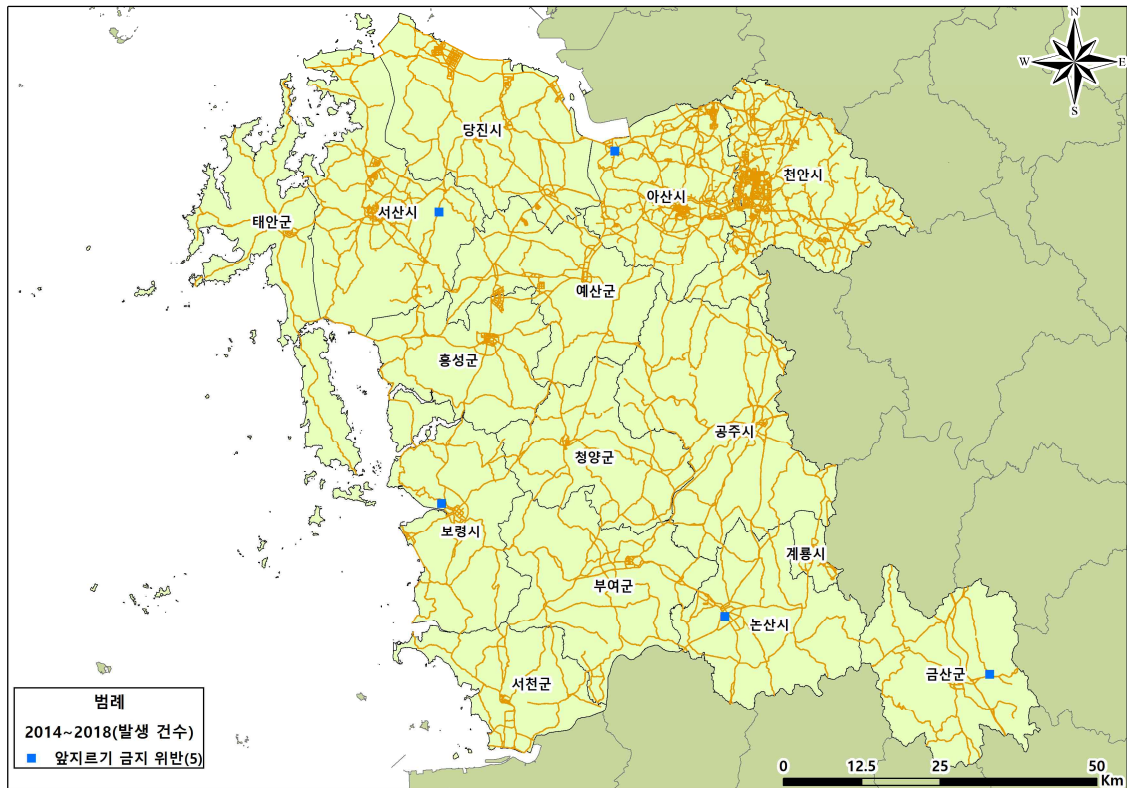
<그림 3-35> 범규위반별 - 신호 또는 지시에 따를 의무위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



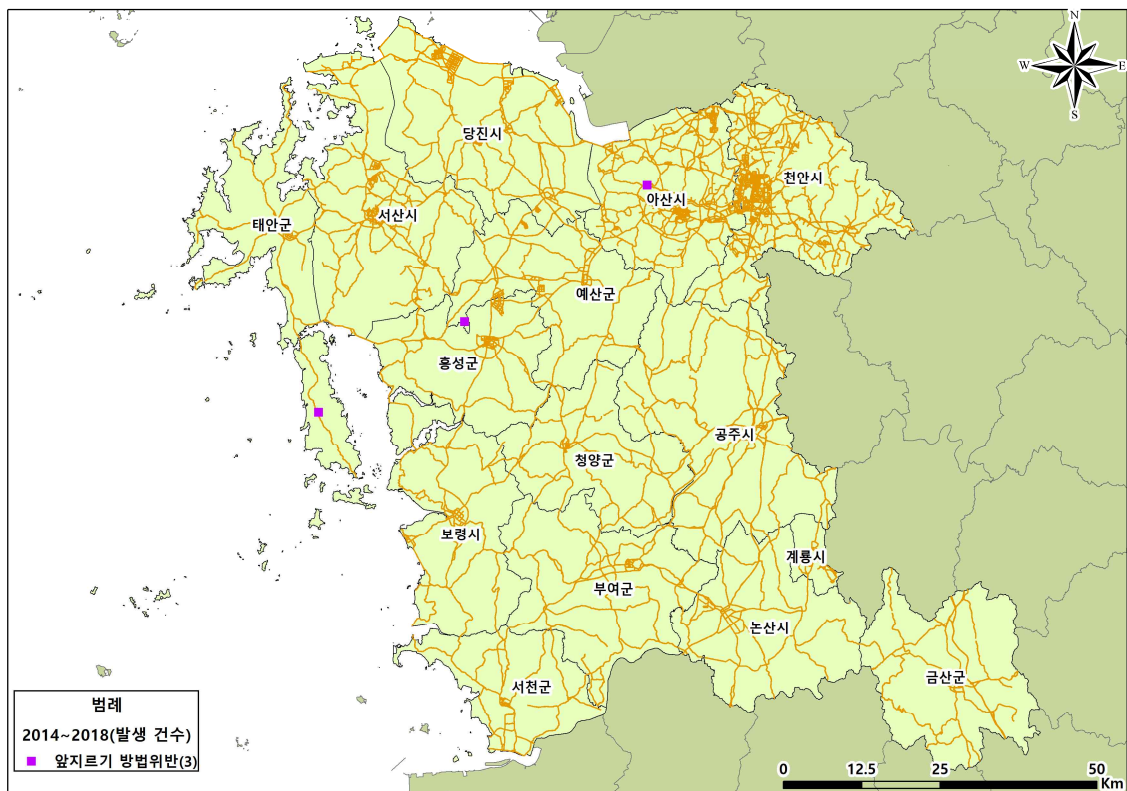
<그림 3-36> 법규위반별 - 안전거리 미확보 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



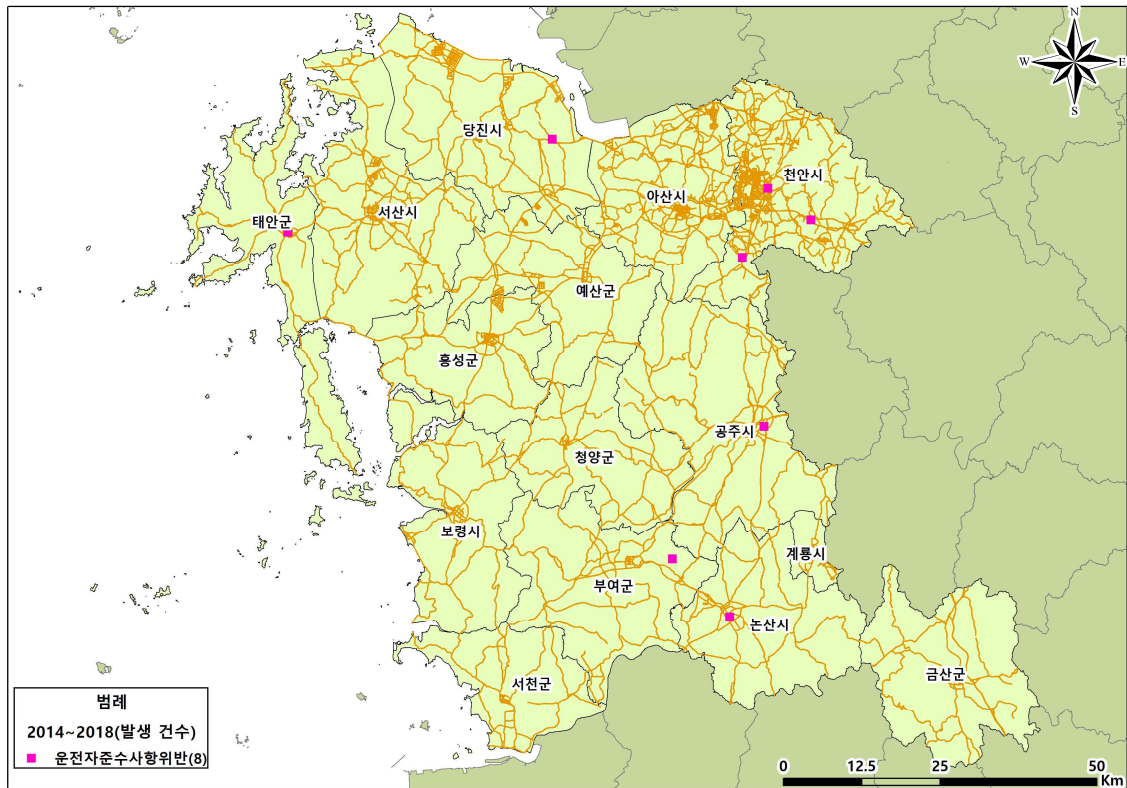
<그림 3-37> 법규위반별 - 안전운전 의무 불이행 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



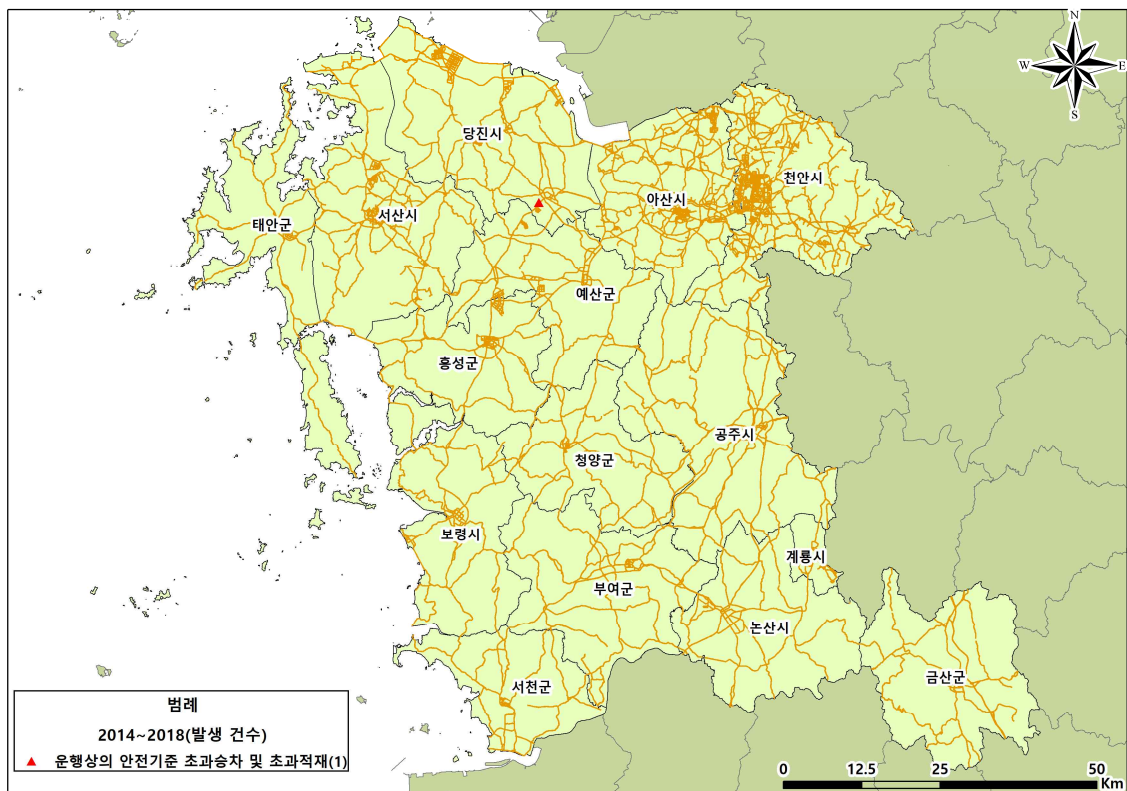
<그림 3-38> 법규위반별 - 앞지르기 금지위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



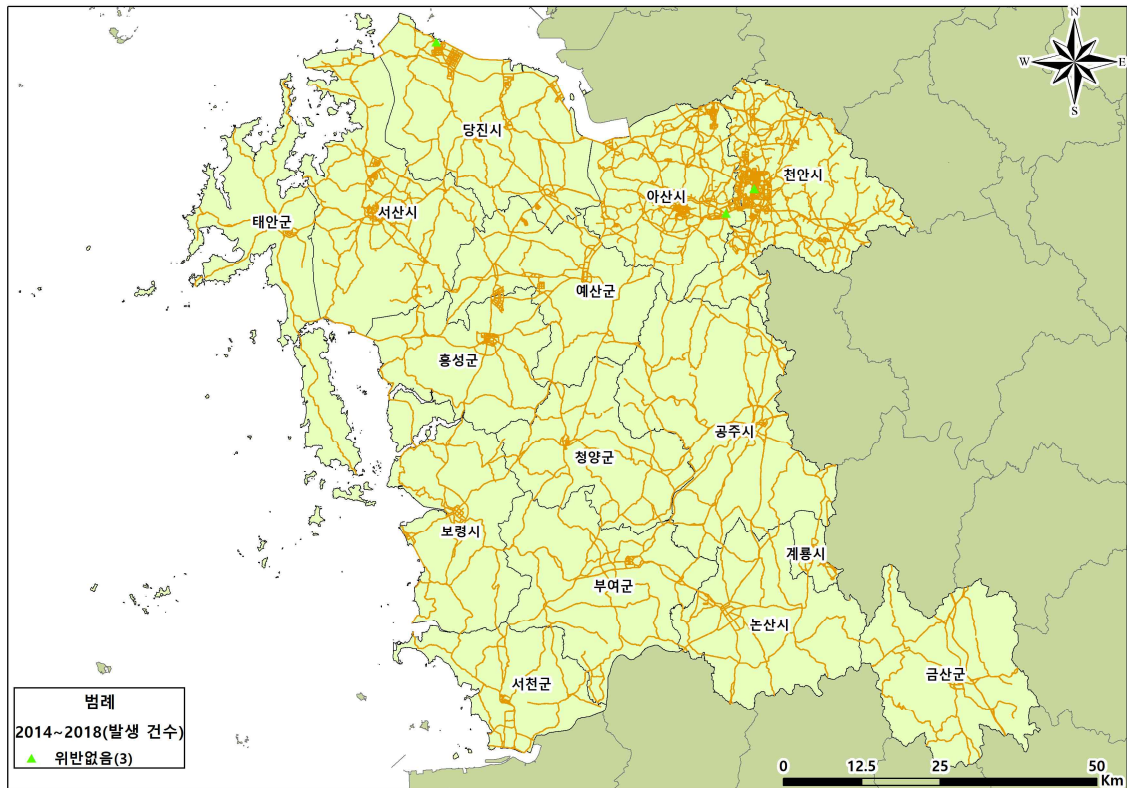
<그림 3-39> 법규위반별 - 앞지르기 방법위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



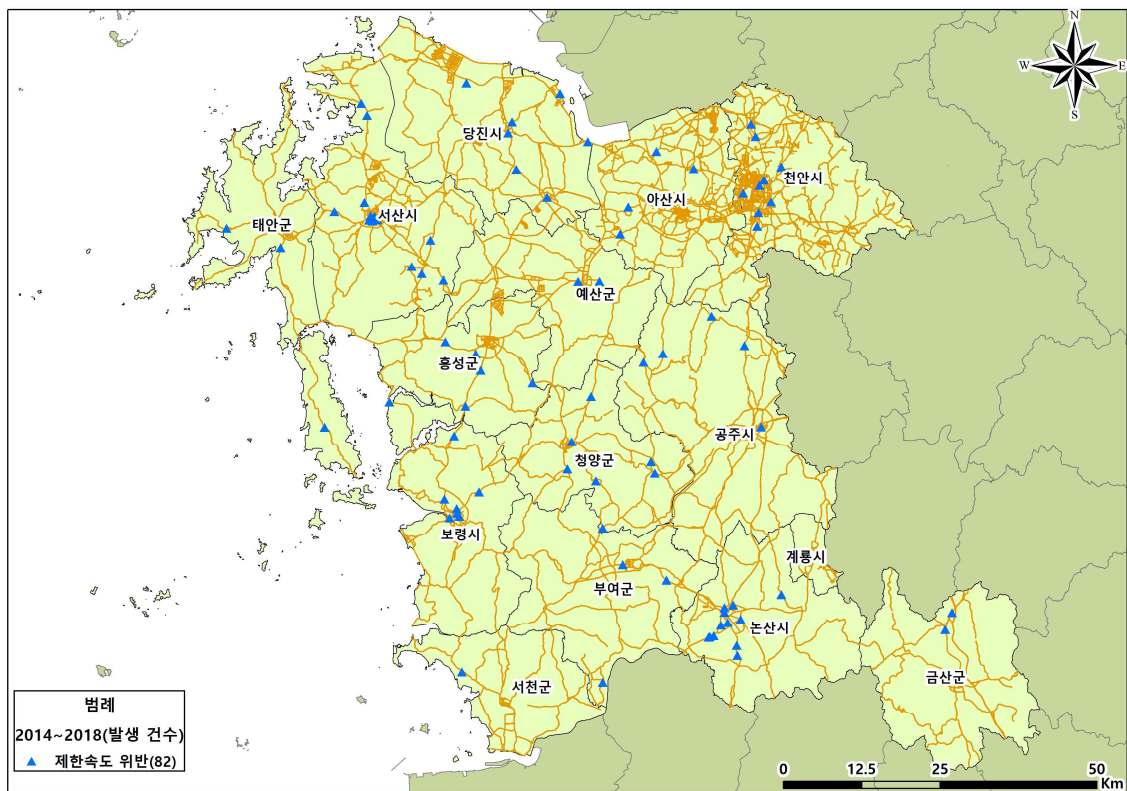
<그림 3-40> 법규위반별 - 운전자준수사항위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



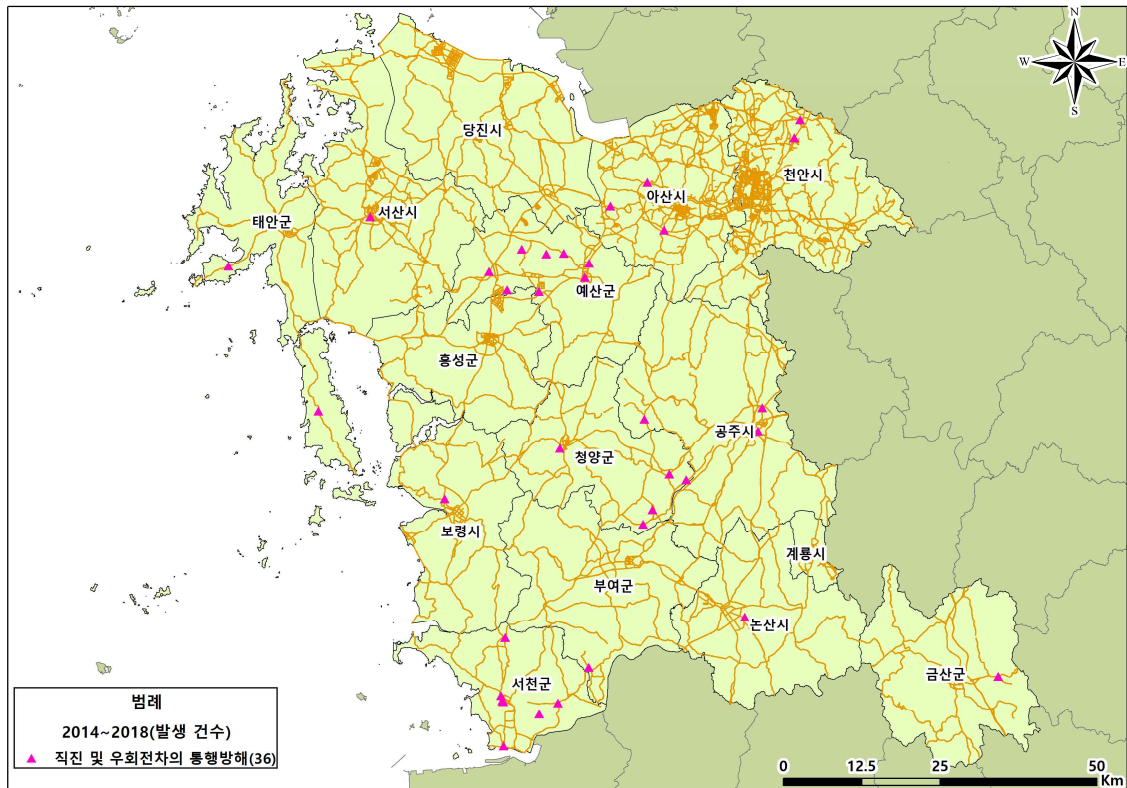
<그림 3-41> 법규위반별 - 안전기준 초과승차 및 적재위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



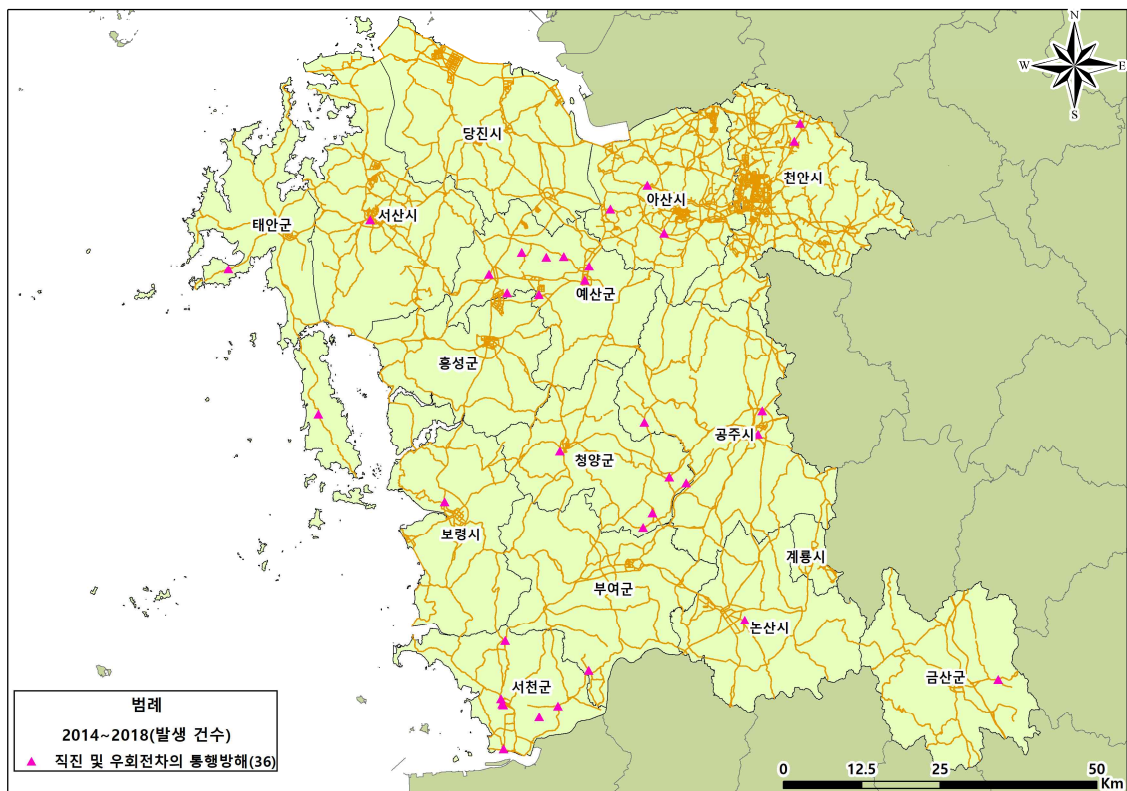
〈그림 3-42〉 법규위반별 - 위반없음 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



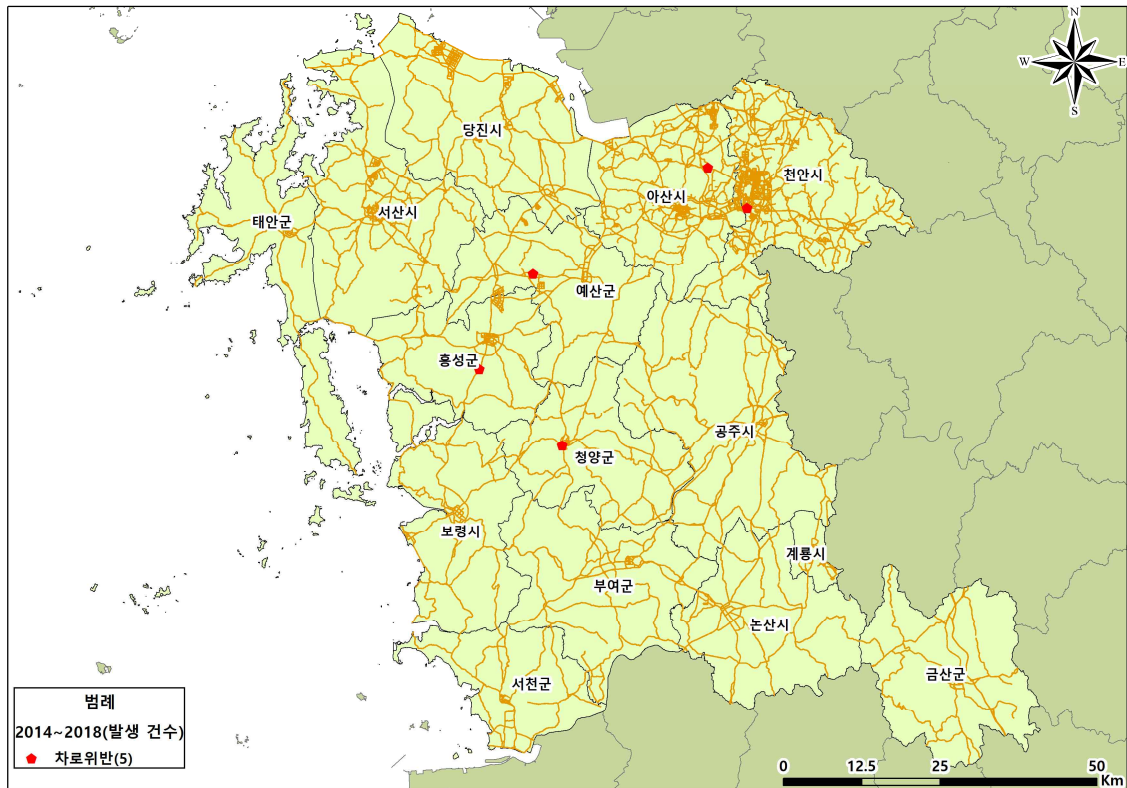
〈그림 3-43〉 법규위반별 - 제한속도위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



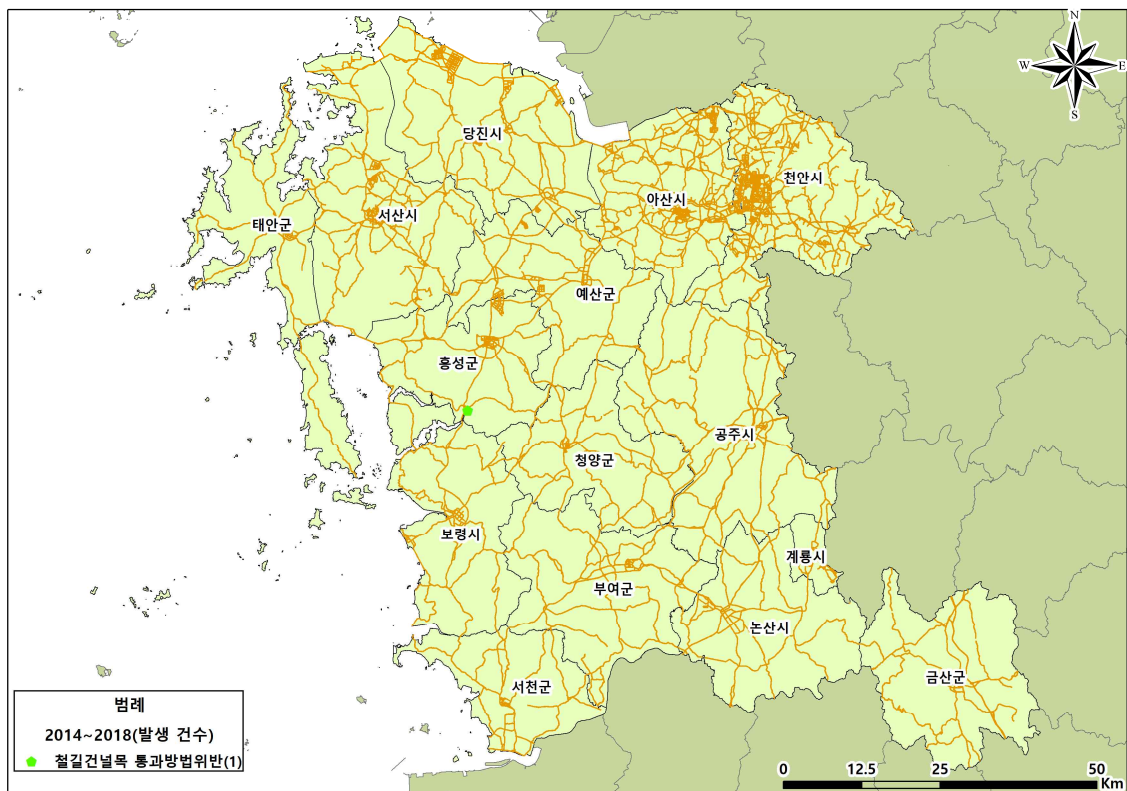
<그림 3-44> 법규위반별 - 중앙선 침범 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



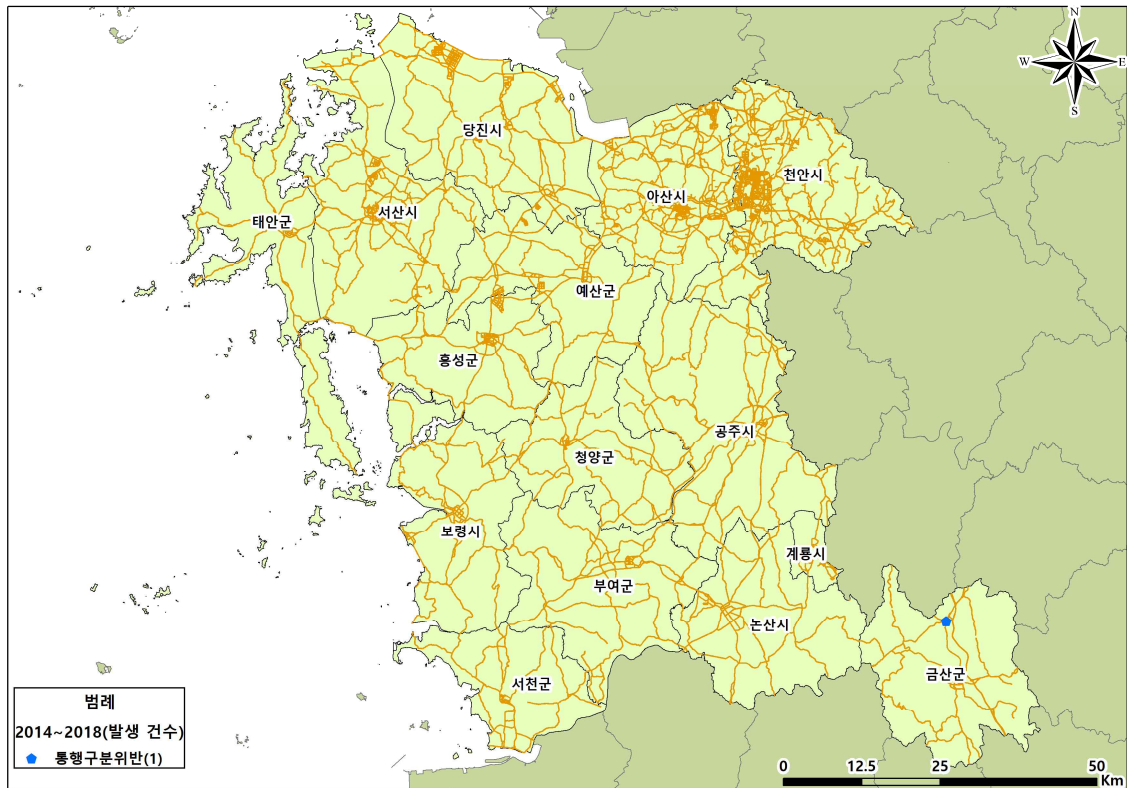
<그림 3-45> 법규위반별 - 직진 및 우회전차의 통행방해 교통사망사고 발생지역(2014-2018)



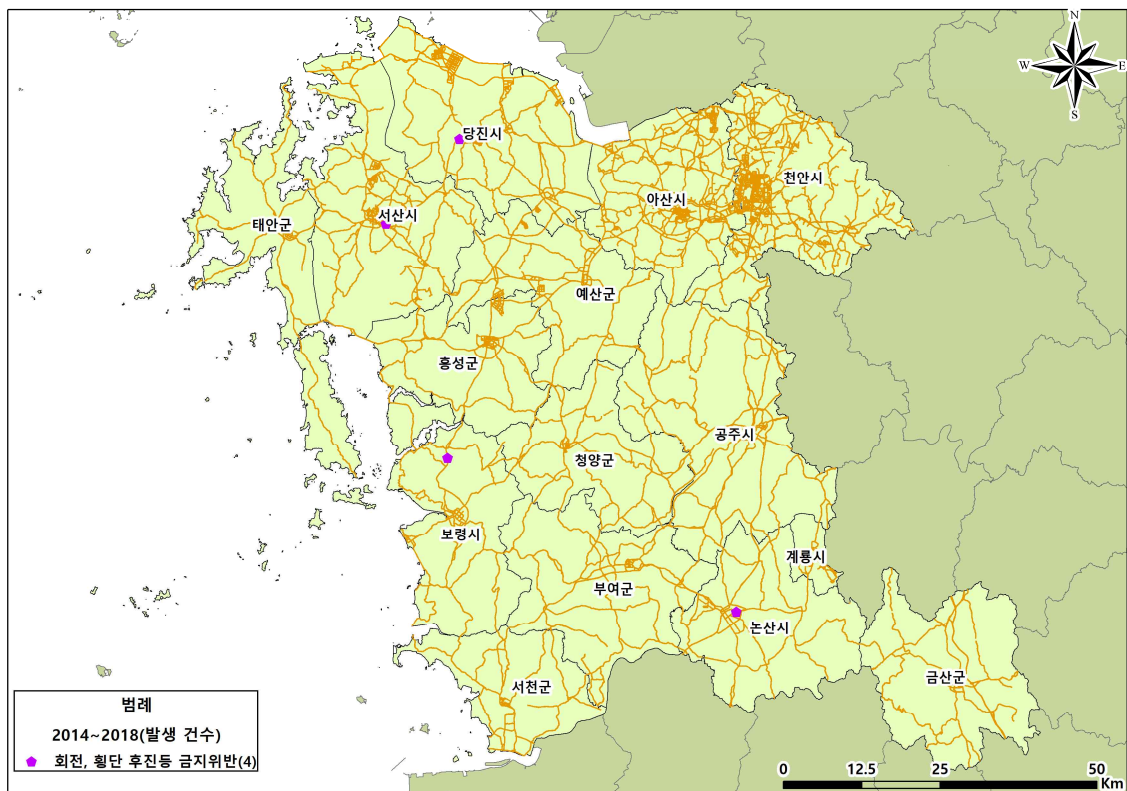
<그림 3-46> 법규위반별 -차로위반 교통사망사고 발생지역(2014~2018)



<그림 3-47> 법규위반별 - 철길건널목 통과방법위반 교통사망사고 발생지역(2014~2018)



<그림 3-48> 범규위반별 - 통행구분위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

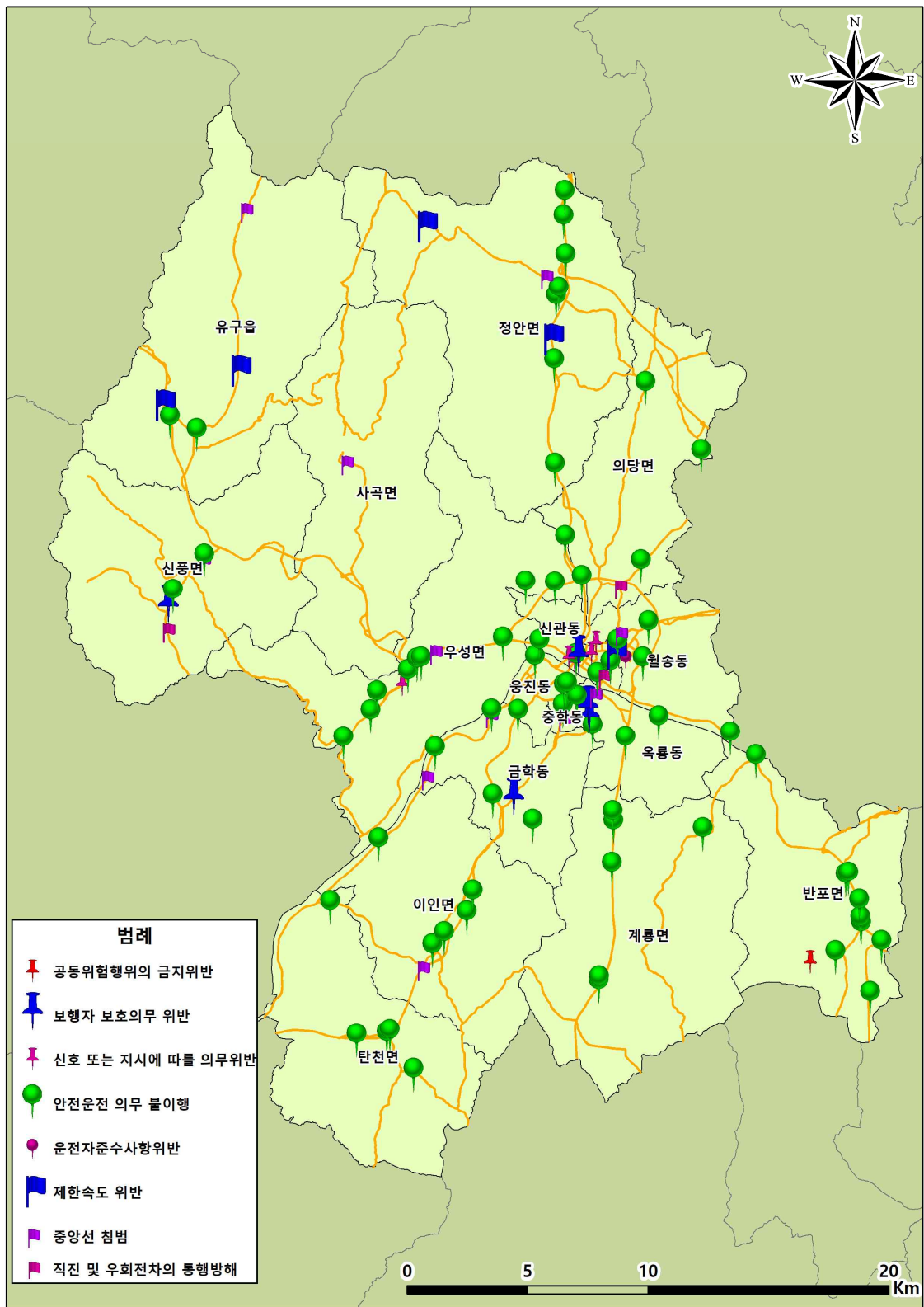


<그림 3-49> 범규위반별 - 회전, 횡단후진 등 금지위반 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 공주시의 경우 안전의무불이행(71건), 중앙선 침범(11건) 순으로 교통사망사고 발생
- 법규위반별 교통사망사고의 대부분이 안전의무불이행으로 인한 사고로 이에 대한 대책이 필요함
- 도시의 중심지역이 아닌 교외지역에서 중앙선 침범 사고가 발생하고 있는 바, 해당 지역의 문제점을 분석하여 대안이 마련되어야 함

〈표 3-26〉 공주시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|-----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 공주시 | 공동위험행위의 금지위반 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 보행자 보호의무 위반 | 1 | 0 | 2 | 0 | 2 | 5 |
| | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 1 | 0 | 1 | 3 | 1 | 6 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 15 | 15 | 20 | 9 | 12 | 71 |
| | 운전자준수사항위반 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 제한속도 위반 | 3 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 |
| | 중앙선 침범 | 3 | 3 | 0 | 1 | 4 | 11 |
| | 직진 및 우회전차의 통행방해 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 3 |
| | 전체 | 23 | 18 | 24 | 16 | 22 | 103 |

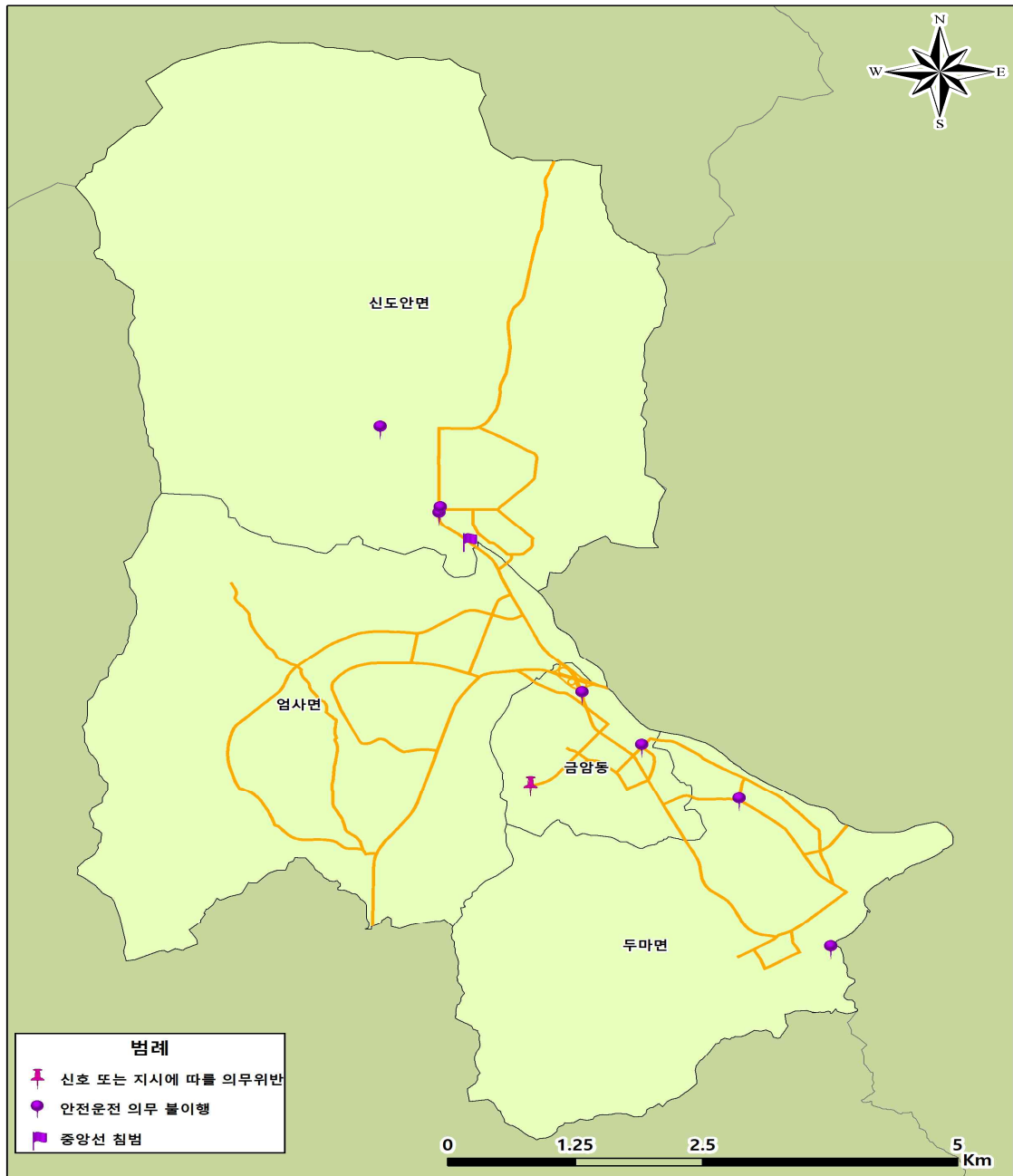


<그림 3-50> 공주시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

○ 계룡시의 경우 5년간 범규위반별 사고 9건 중 7건이 안전의무불이행으로 발생

<표 3-27> 계룡시 범규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 계룡시 | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 1 | 0 | | 0 | 0 | 1 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 1 | 3 | | 1 | 2 | 7 |
| | 중앙선 침범 | 1 | 0 | | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 3 | 3 | | 1 | 2 | 9 |

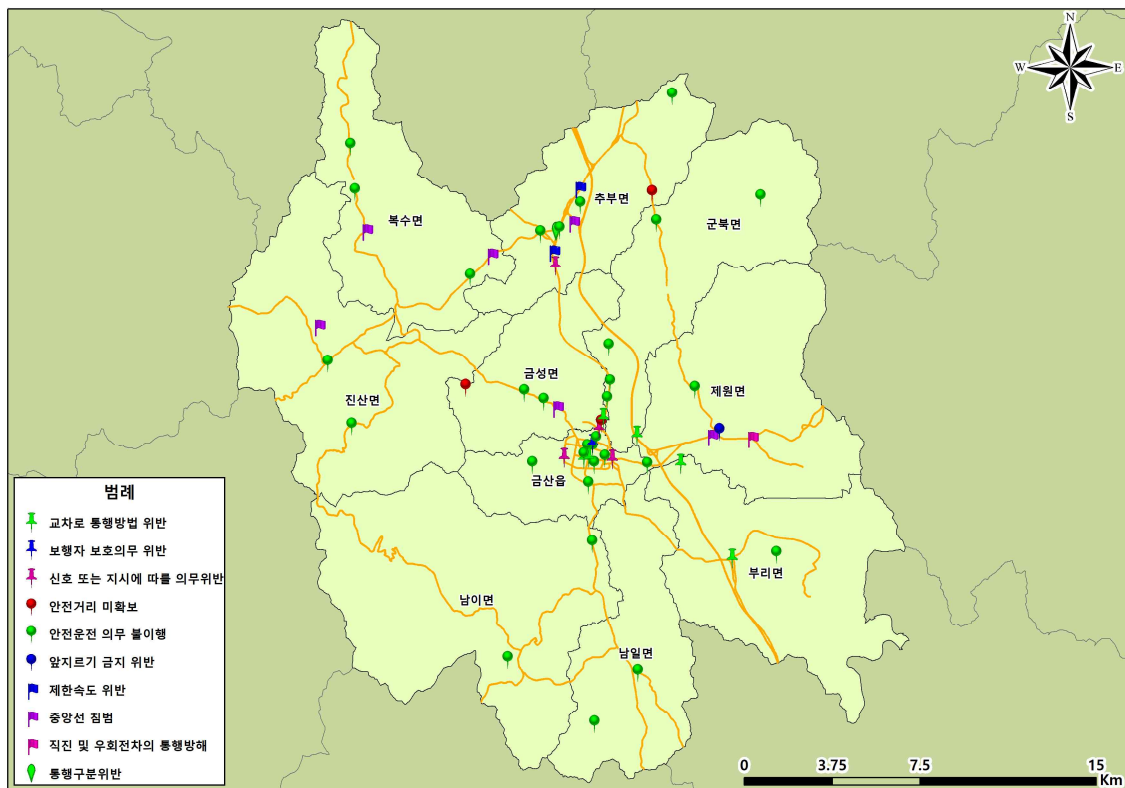


<그림 3-51> 계룡시 범규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

○ 금산군의 경우 5년간 범규위반별 사고 56건 중 31건이 안전의무불이행으로 발생

〈표 3-28〉 금산군 범규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 금산군 | 교차로 통행방법 위반 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 6 |
| | 보행자 보호의무 위반 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 |
| | 안전거리 미확보 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 3 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 7 | 5 | 5 | 10 | 4 | 31 |
| | 앞지르기 금지 위반 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 제한속도 위반 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 중앙선 침범 | 1 | 2 | 2 | 0 | 1 | 6 |
| | 직진 및 우회전차의 통행방해 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 통행구분위반 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 11 | 13 | 11 | 11 | 10 | 56 |

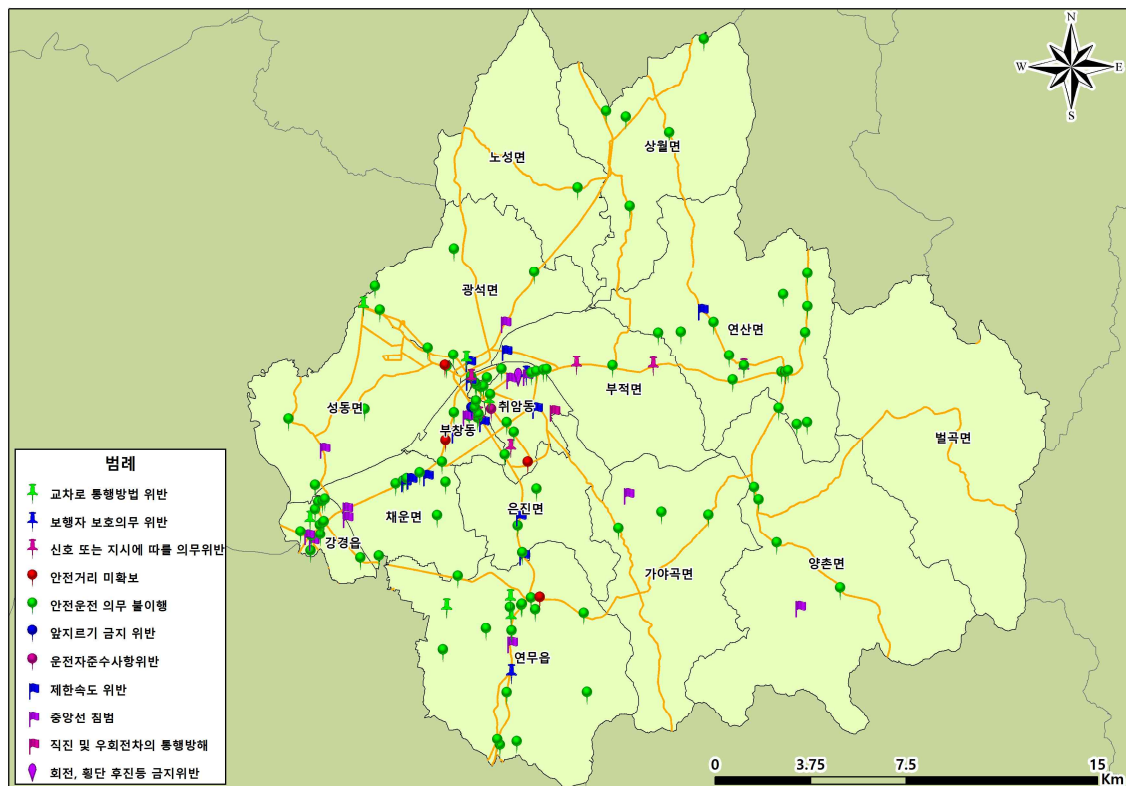


〈그림 3-52〉 금산군 범규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 논산시의 경우 안전의무불이행(99건), 제한속도위반(12건), 중앙선침범(12건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 연산면 부근에서의 제한속도 위반으로 인한 사망사고의 발생을 주목할 필요가 있음. 해당 지역에서의 속도 제한 기준 및 차량 소통량, 시간대를 검토하여 취약점을 분석해야 함

〈표 3-29〉 논산시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|-----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 논산시 | 교차로 통행방법 위반 | 2 | 2 | 1 | 2 | 0 | 7 |
| | 보행자 보호의무 위반 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 2 | 0 | 1 | 3 | 0 | 6 |
| | 안전거리 미확보 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 5 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 24 | 17 | 23 | 17 | 18 | 99 |
| | 앞지르기 금지 위반 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 운전자준수사항위반 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 제한속도 위반 | 3 | 3 | 1 | 4 | 1 | 12 |
| | 중앙선 침범 | 0 | 5 | 2 | 3 | 2 | 12 |
| | 직진 및 우회전차의 통행방해 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 회전, 횡단 후진등 금지위반 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 전체 | 33 | 30 | 31 | 31 | 22 | 147 |

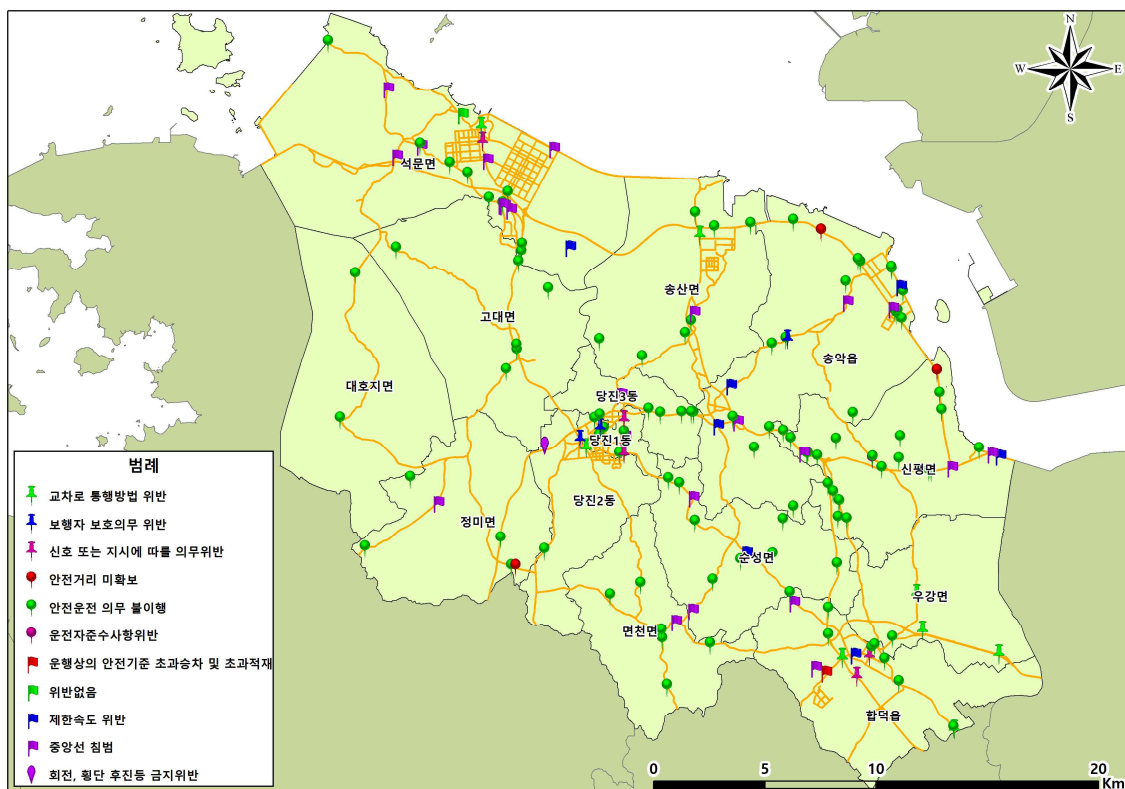


〈그림 3-53〉 논산시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 당진시의 경우 안전의무불이행(103건), 중앙선침범(24건)의 순으로 교통사망사고 발생
- 중앙선침범이 관내 지역 전반적인 분포로 나타나고 있음. 지역 주민을 대상으로 하는 교통안전 교육 및 예비 순찰 활동, 단속의 강화가 요구됨

〈표 3-30〉 당진시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-----------------------|------|------|------|------|------|-----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 당진시 | 교차로 통행방법 위반 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 8 |
| | 보행자 보호의무 위반 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 5 |
| | 안전거리 미확보 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 3 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 31 | 16 | 14 | 19 | 23 | 103 |
| | 운전자준수사항위반 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 운행상의 안전기준 초과승차 및 초과적재 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 위반없음 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 제한속도 위반 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 7 |
| | 중앙선 침범 | 6 | 5 | 6 | 5 | 2 | 24 |
| | 회전, 횡단 후진등 금지위반 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 전체 | 44 | 27 | 24 | 29 | 33 | 157 |

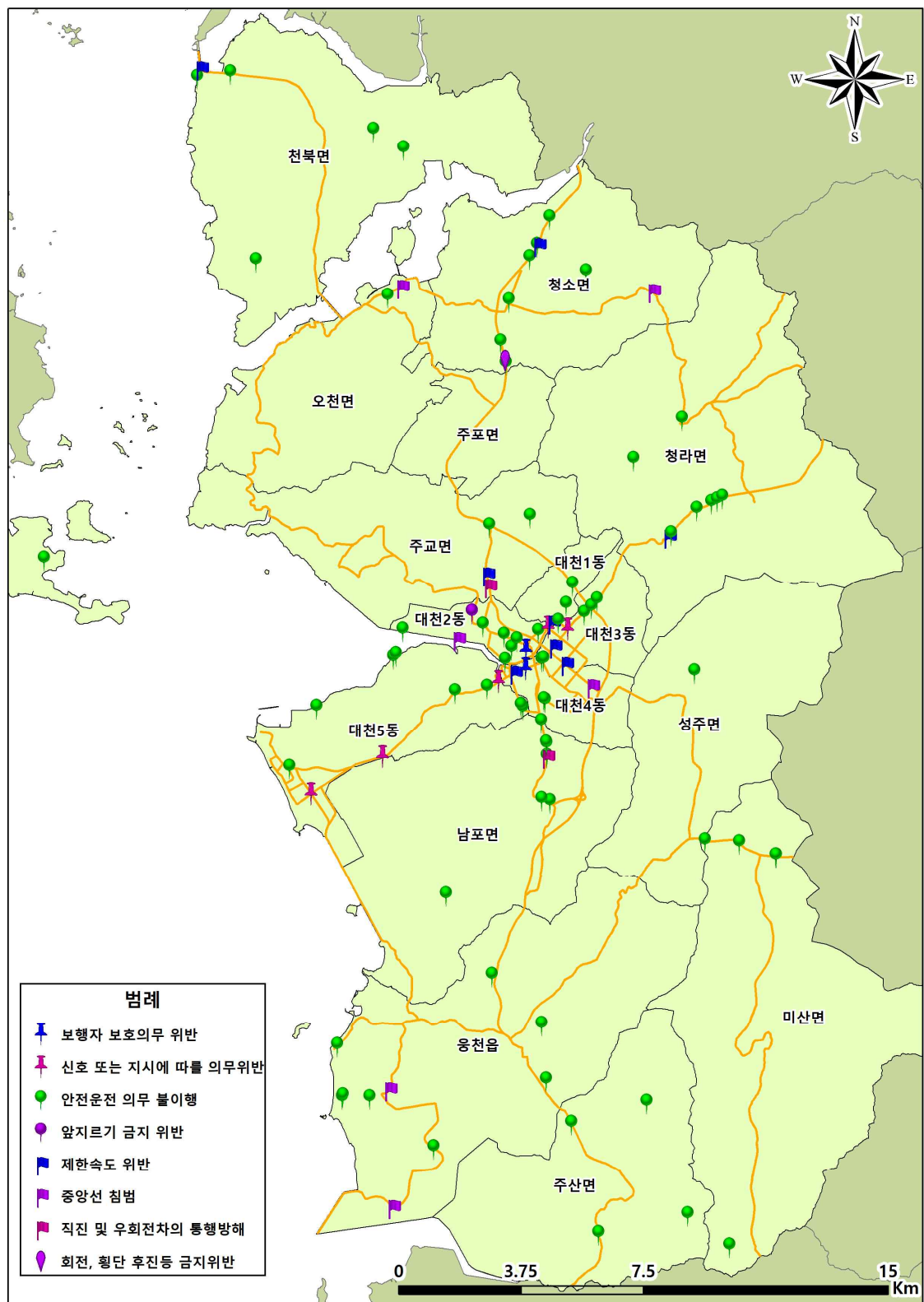


〈그림 3-54〉 당진시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 보령시의 경우 5년간 법규위반별 사고 99건 중 74건이 안전의무불이행으로 발생
 - 안전의무불이행으로 인한 사고가 가장 많이 발생하는 대천 3동, 대천 4동에 대한 대책 필요
- 뒤이어 제한속도위반(8건), 중앙선침범(6건), 신호 또는 지시에 따를 의무위반(5건) 등의 순으로 발생
 - 제한속도위반, 보행자 보호 위반에 의한 사망사고가 도심 지역에서 주로 나타나고 있음. 보령시를 방문하는 관광객 및 지역 주민을 대상으로 교통안전에 대한 인식을 제고할 수 있는 교육이 필요함

〈표 3-31〉 보령시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 보령시 | 보행자 보호의무 위반 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 14 | 18 | 13 | 17 | 12 | 74 |
| | 앞지르기 금지 위반 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 제한속도 위반 | 2 | 4 | 2 | 0 | 0 | 8 |
| | 중앙선 침범 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 6 |
| | 직진 및 우회전차의 통행방해 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| | 회전, 횡단 후진등 금지위반 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 20 | 24 | 19 | 22 | 14 | 99 |

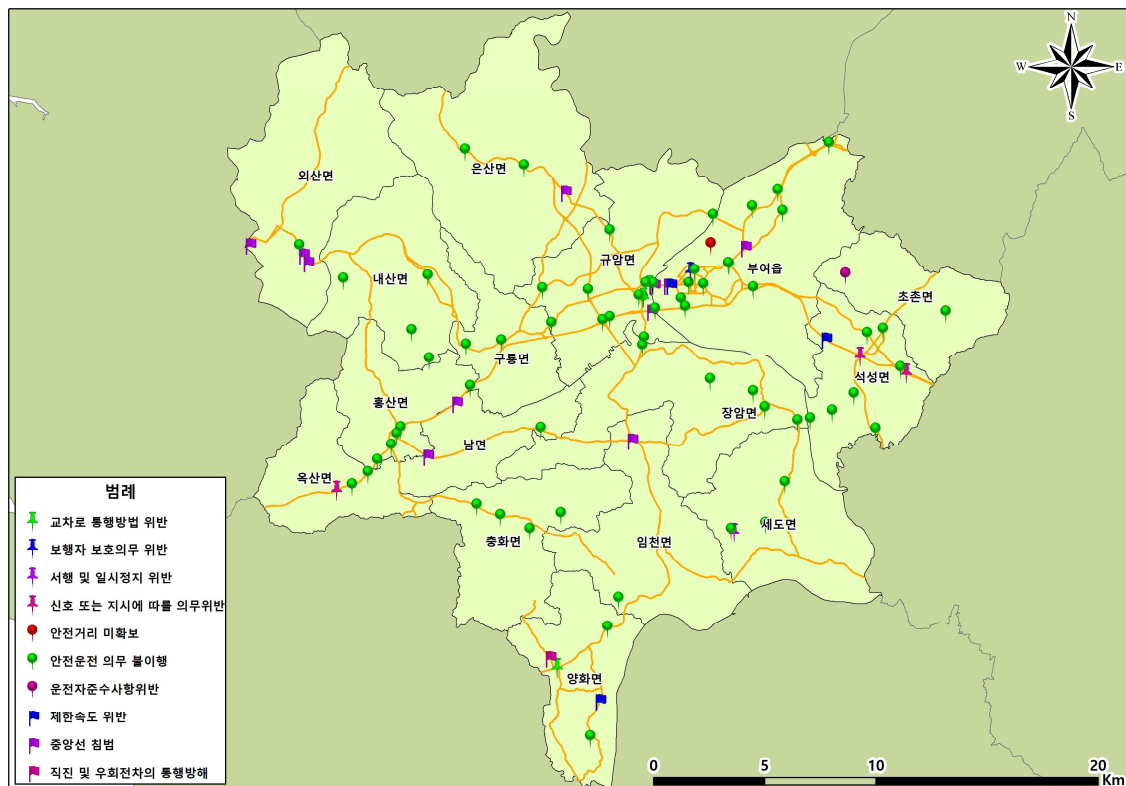


<그림 3-55> 보령시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 부여군의 경우 5년간 범규위반별 사고 91건 중 66건이 안전의무불이행으로 발생함
- 중앙선 침범과 제한속도 위반으로 인한 사고가 교외 지역에서 나타나고 있는 특성을 보임. 해당 지역 도로의 과속 및 중앙선 침범의 원인을 분석하여 대안을 마련할 필요가 있음

〈표 3-32〉 부여군 범규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 부여군 | 교차로 통행방법 위반 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 3 |
| | 보행자 보호의무 위반 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 서행 및 일시정지 위반 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| | 안전거리 미확보 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 13 | 14 | 20 | 6 | 13 | 66 |
| | 운전자준수사항위반 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 제한속도 위반 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 |
| | 중앙선 침범 | 1 | 1 | 5 | 1 | 3 | 11 |
| | 직진 및 우회전차의 통행방해 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 전체 | 16 | 18 | 27 | 11 | 19 | 91 |

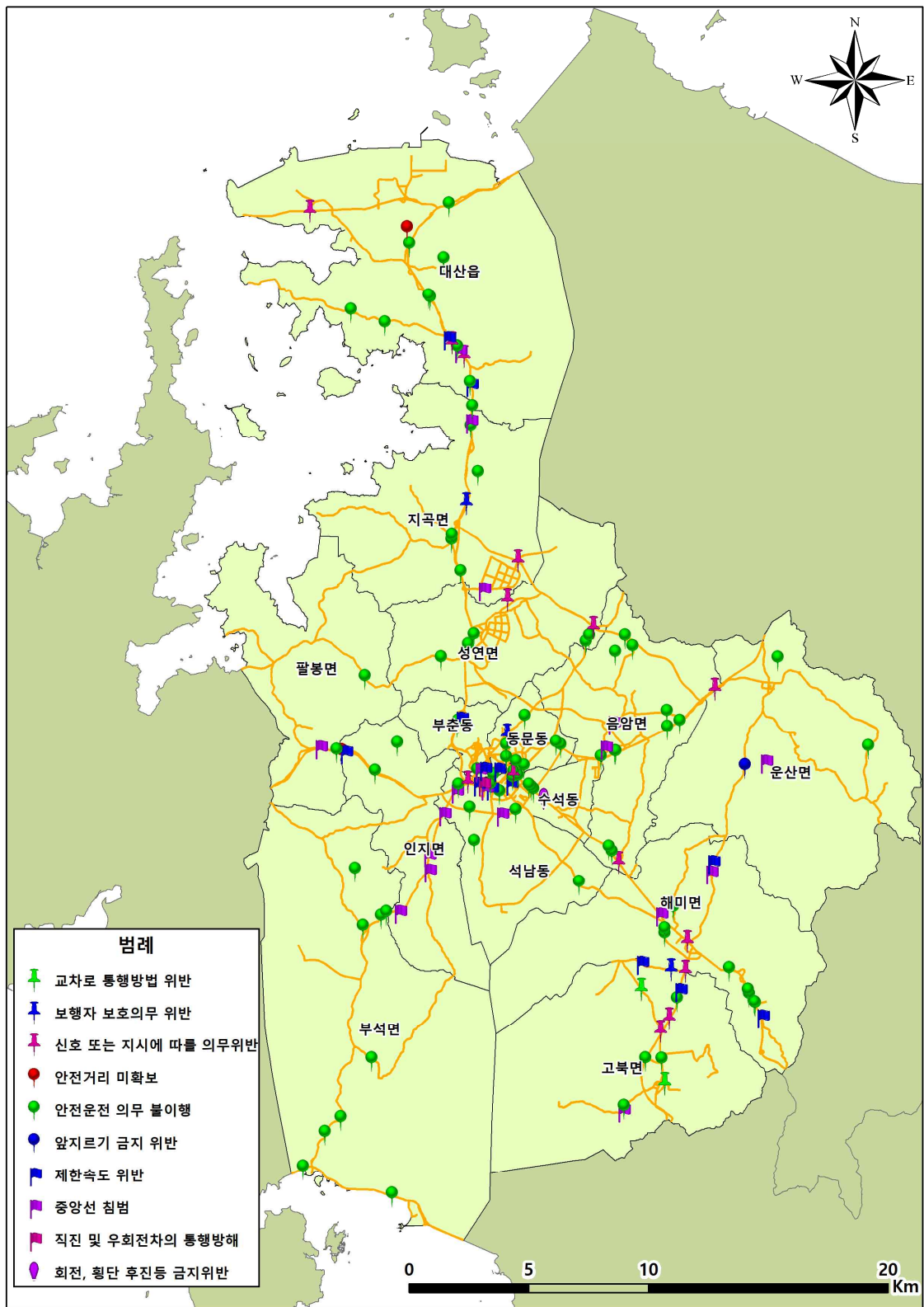


〈그림 3-56〉 부여군 범규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 서산시의 경우 안전의무불이행(81건), 중앙선침범(18건), 신호 또는 지시에 따른 의무위반(14건), 제한속도 위반(13건)의 순으로 교통사망사고 발생
 - 서산시의 경우 동문동과 수석동에 법규위반으로 교통사망사고가 집중되고 있어 이에 대한 대책이 필요함
- 특히 신호·지시 의무위반에 의한 사고가 빈번하다는 점에 주목할 필요가 있음. 서산경찰서의 경우 경찰력을 우선 배치하여 교통 단속을 강화하여야 함. 긴급성과 필요성이 요구되는 시점에서는 교통관련 법률 위반이 지역사회에 만연화되기 전에 준법 의식을 강화토록 조치해야 함

〈표 3-33〉 서산시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|-----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 서산시 | 교차로 통행방법 위반 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| | 보행자 보호의무 위반 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 4 |
| | 신호 또는 지시에 따른 의무위반 | 2 | 5 | 3 | 1 | 3 | 14 |
| | 안전거리 미확보 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 10 | 20 | 13 | 20 | 18 | 81 |
| | 앞지르기 금지 위반 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 제한속도 위반 | 3 | 2 | 5 | 0 | 3 | 13 |
| | 중앙선 침범 | 5 | 3 | 4 | 3 | 3 | 18 |
| | 직진 및 우회전차의 통행방해 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 회전, 횡단 후진등 금지위반 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 21 | 31 | 28 | 28 | 29 | 137 |

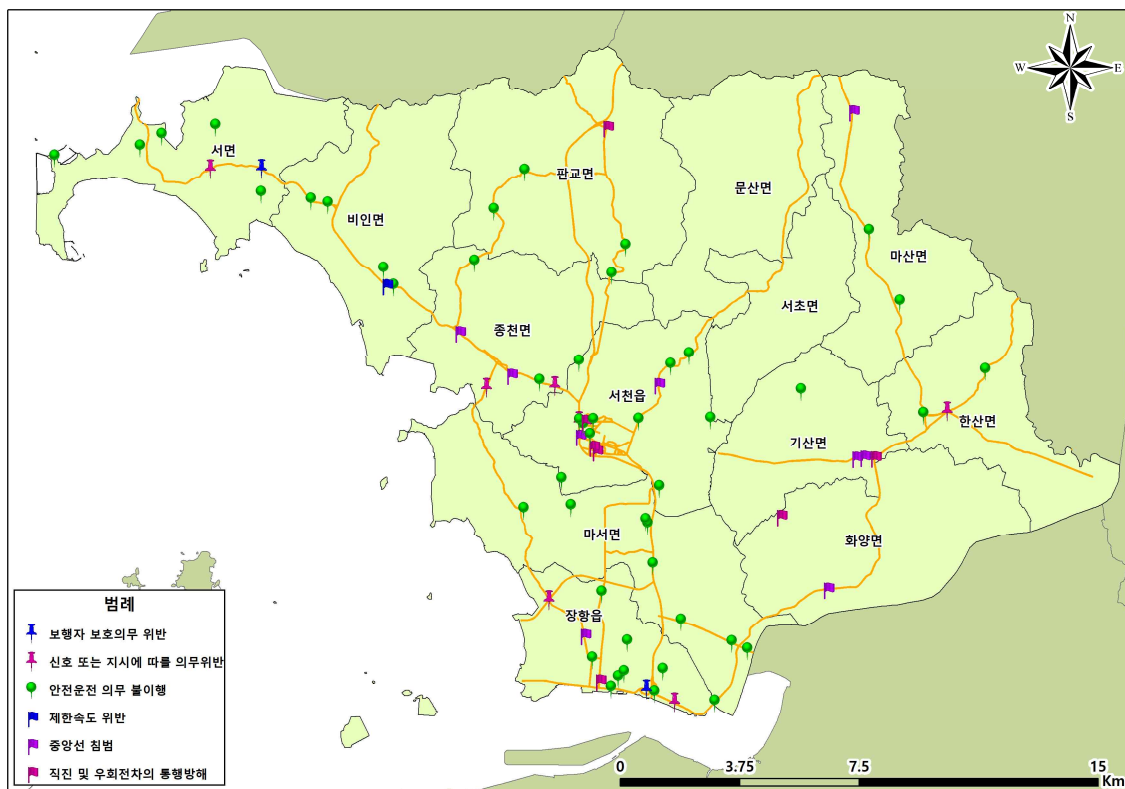


<그림 3-57> 서산시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 서천군의 경우 5년간 전체 범규위반별 사고 75건 중 48건이 안전운전의무불이행으로 발생
- 뒤이어 중앙선침범(9건), 신호 또는 지시에 따를 의무위반(8건), 직진 및 우회전 차의 통행방해(7건)의 순으로 교통사망사고 발생

〈표 3-34〉 서천군 범규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 서천군 | 보행자 보호의무 위반 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 4 | 3 | 0 | 0 | 1 | 8 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 9 | 9 | 13 | 9 | 8 | 48 |
| | 제한속도 위반 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 중앙선 침범 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 9 |
| | 직진 및 우회전 차의 통행방해 | 2 | 1 | 1 | 3 | 0 | 7 |
| | 전체 | 18 | 17 | 16 | 14 | 10 | 75 |

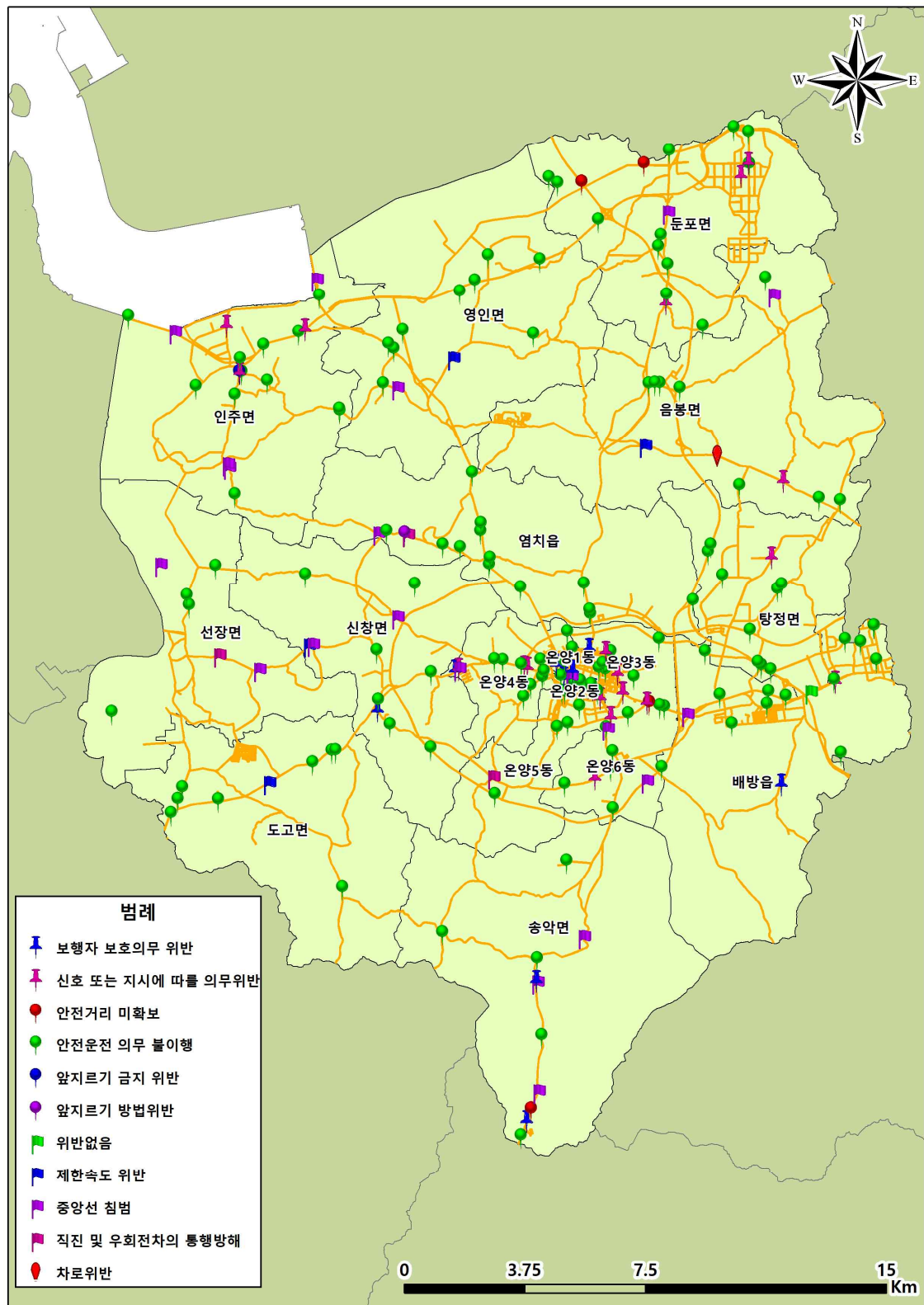


〈그림 3-58〉 서천군 범규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 아산시의 경우 5년간 전체 법규위반 교통사망사고 204건 중 과반수가 넘는 140건이 안전운전의무불이행으로 발생
- 뒤이어 중앙선침범(20건), 신호 또는 지시에 따를 의무위반(19건) 순으로 교통사망사고 발생
- 법규위반 교통사망사고 집중지역인 온양 1동, 온양 2동, 온양 3동, 온양 4동에 대한 대책이 필요함
- 아산시의 경우도 특히 신호·지시 의무위반, 중앙선 침범에 의한 사고가 빈번하다는 점에 주목할 필요가 있음. 중앙선 침범이 지역 전체에서 나타나고 있어 시민의 안전이 위협받고 있는 상황이라고 볼 수 있음. 아산경찰서의 경우 경찰력을 우선 배치하여 교통 단속을 강화하여야 함

<표 3-35> 아산시 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|-----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 아산시 | 보행자 보호의무 위반 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 10 |
| | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 2 | 4 | 4 | 6 | 3 | 19 |
| | 안전거리 미확보 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 4 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 29 | 25 | 25 | 34 | 27 | 140 |
| | 앞지르기 금지 위반 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 앞지르기 방법위반 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 위반없음 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 제한속도 위반 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 |
| | 중앙선 침범 | 6 | 4 | 3 | 5 | 2 | 20 |
| | 직진 및 우회전차의 통행방해 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 차로위반 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 43 | 40 | 35 | 50 | 36 | 204 |

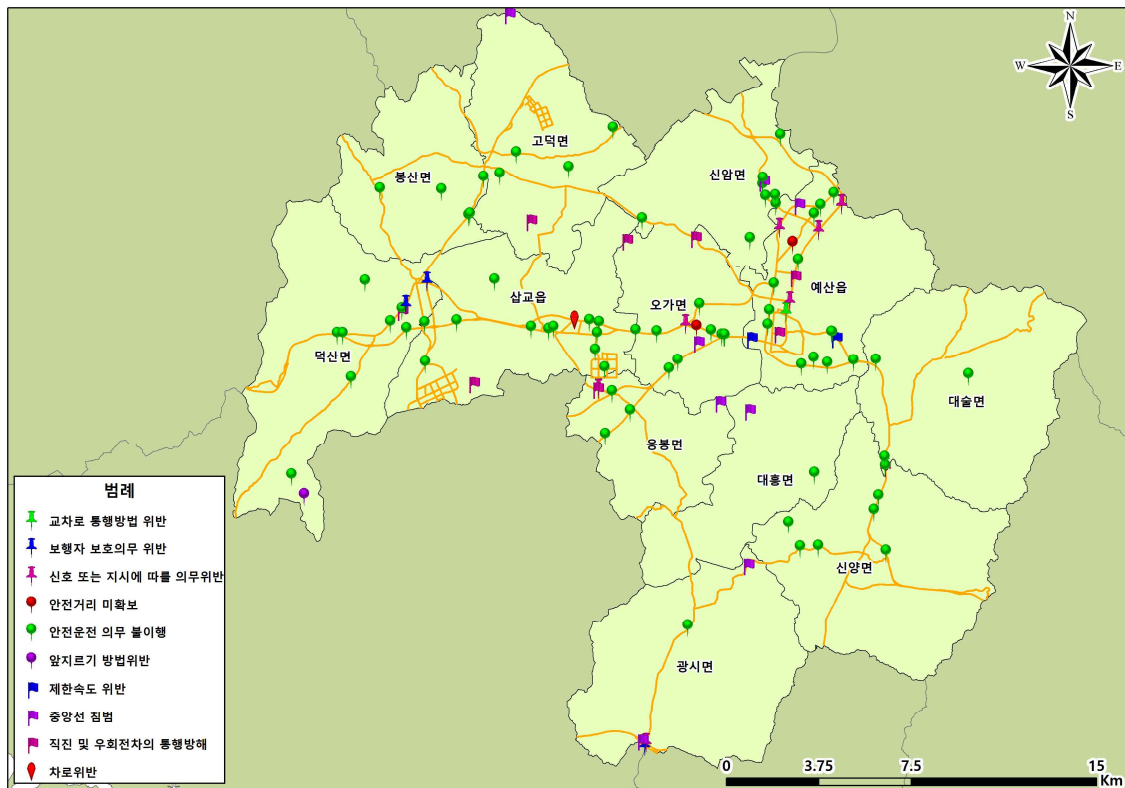


<그림 3-59> 아산시 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 예산군의 경우 5년간 전체 범규위반별 사고 110건 중 76건이 안전운전의무불이행으로 발생

〈표 3-36〉 예산군 범규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|-----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 예산군 | 교차로 통행방법 위반 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 보행자 보호의무 위반 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 |
| | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 9 |
| | 안전거리 미확보 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 12 | 17 | 15 | 17 | 15 | 76 |
| | 앞지르기 방법위반 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 제한속도 위반 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| | 중앙선 침범 | 0 | 3 | 2 | 1 | 1 | 7 |
| | 직진 및 우회전차의 통행방해 | 0 | 4 | 1 | 0 | 3 | 8 |
| | 차로위반 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 16 | 25 | 24 | 23 | 22 | 110 |

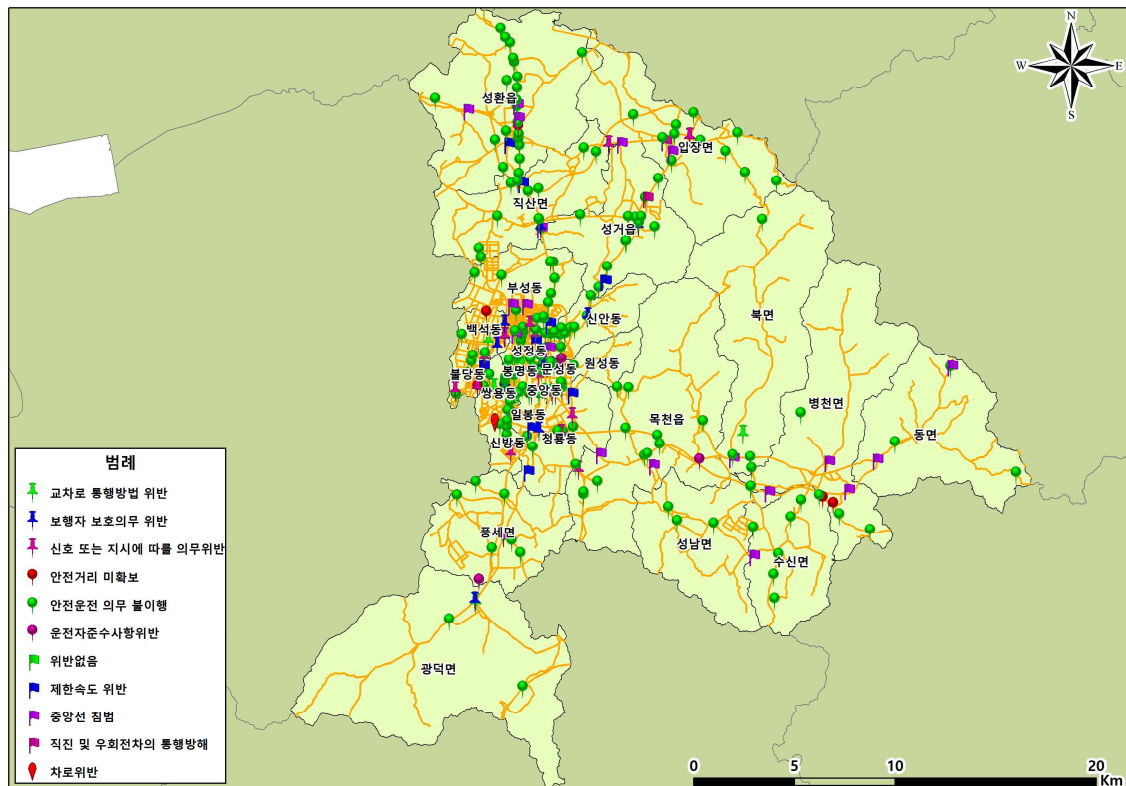


〈그림 3-60〉 예산군 범규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

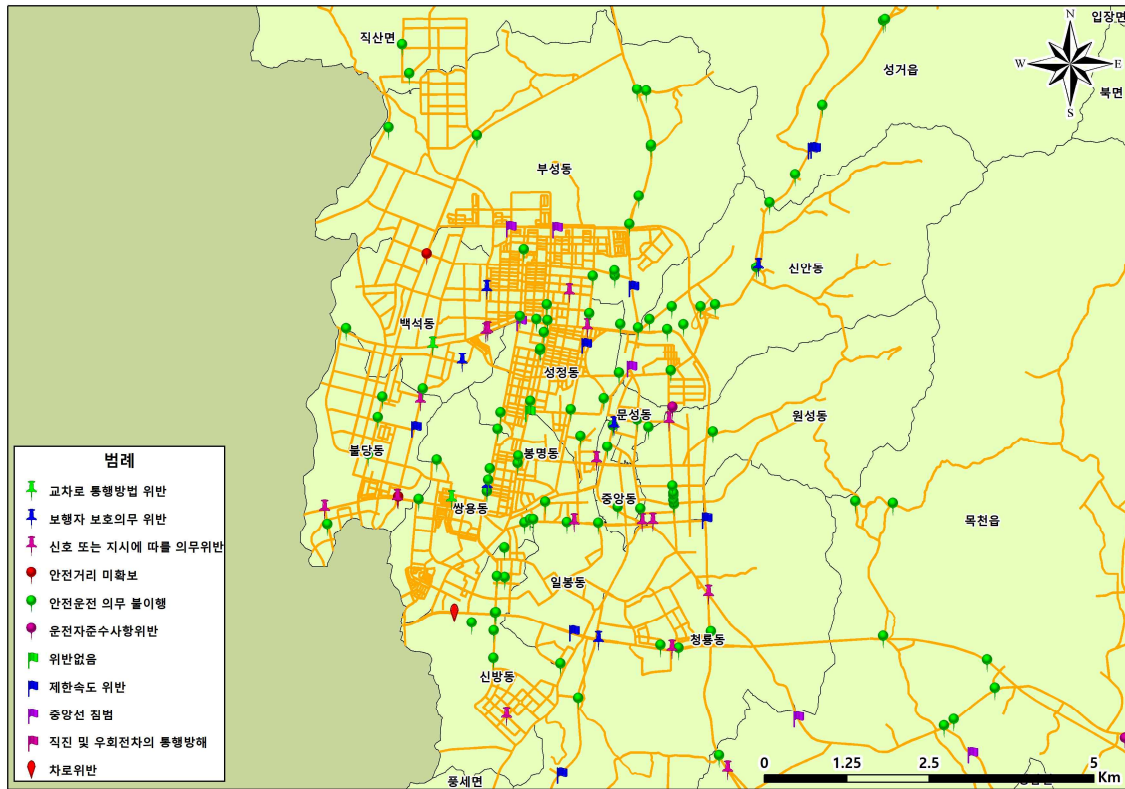
- 천안시의 경우 5년간 전체 범규위반별 사고 262건 중 185건이 안전운전의무불이행으로 발생함. 도심 지역 및 지역 주요 도로에서 범규위반이 심각한 상태로 볼 수 있음
- 범규위반 교통사망사고 집중지역인 성정동, 불당동, 봉명동, 문성동, 쌍용동, 중앙동, 일봉동, 신방동 대한 대책이 필요함
- 단속의 강화뿐만 아니라 연령대별·대상별(학생, 외국인 등) 개별적인 접근 방식으로의 교육 및 교통안전 캠페인이 요구됨

〈표 3-37〉 천안시 범규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|-----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 천안시 | 교차로 통행방법 위반 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 |
| | 보행자 보호의무 위반 | 3 | 2 | 3 | 0 | 2 | 10 |
| | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 8 | 2 | 2 | 4 | 6 | 22 |
| | 안전거리 미확보 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 | 5 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 49 | 40 | 36 | 30 | 30 | 185 |
| | 운전자준수사항위반 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| | 위반없음 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 제한속도 위반 | 0 | 0 | 3 | 3 | 4 | 10 |
| | 중앙선 침범 | 1 | 4 | 5 | 5 | 4 | 19 |
| | 직진 및 우회전차의 통행방해 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| | 차로위반 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 63 | 53 | 52 | 44 | 50 | 262 |



〈그림 3-61〉 천안시 범규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

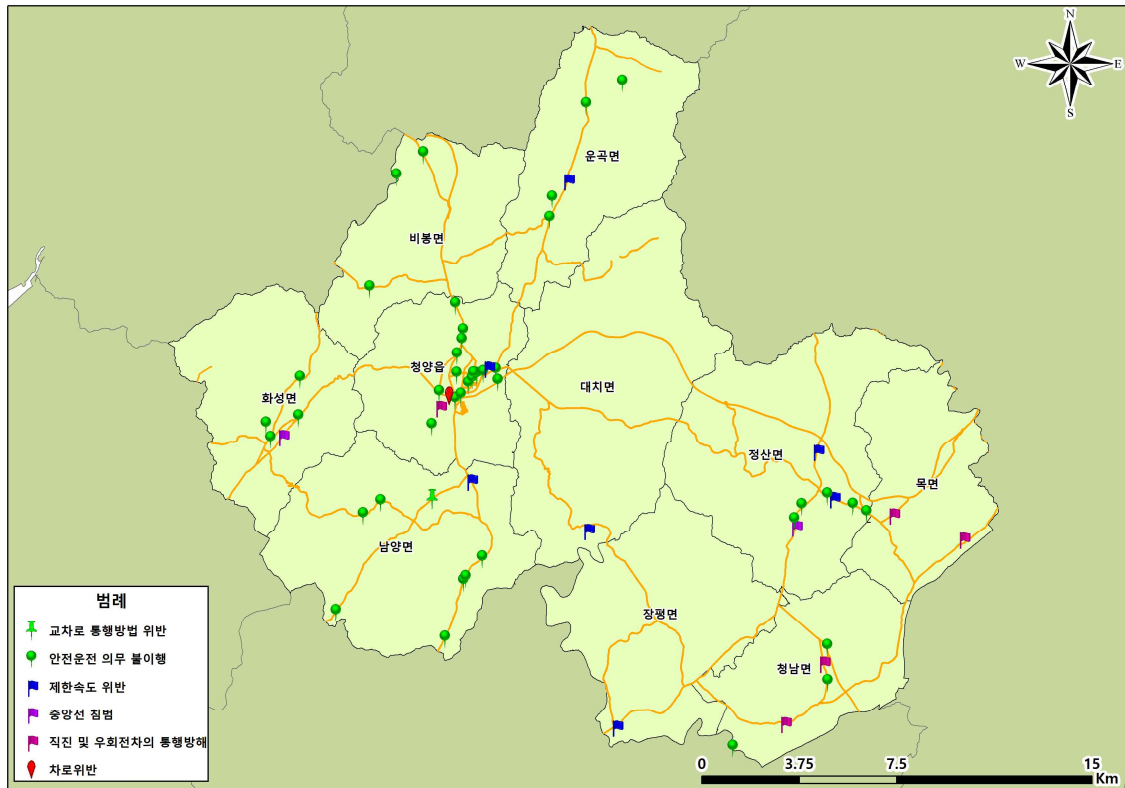


〈그림 3-62〉 천안시내 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

○ 청양군의 5년간 전체 법규위반별 사고 58건 중 42건이 안전운전의무불이행으로 발생

〈표 3-38〉 청양군 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-----------------|------|------|------|------|------|----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 청양군 | 교차로 통행방법 위반 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 9 | 8 | 10 | 7 | 8 | 42 |
| | 제한속도 위반 | 1 | 0 | 2 | 1 | 3 | 7 |
| | 중앙선 침범 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | 직진 및 우회전차의 통행방해 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 5 |
| | 차로위반 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 12 | 10 | 15 | 9 | 12 | 58 |

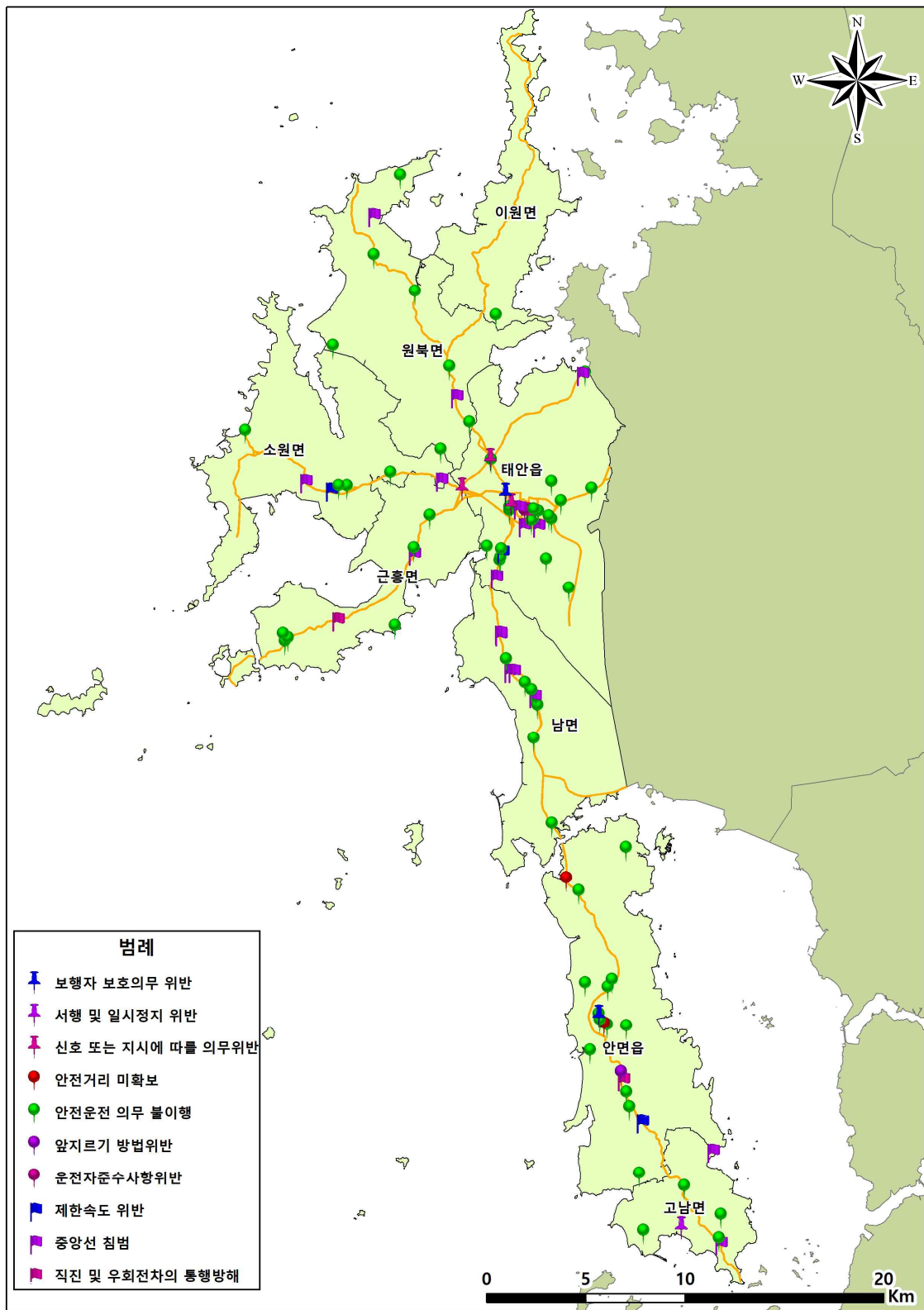


〈그림 3-63〉 청양군 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 태안군의 경우 5년간 전체 법규위반별 사고 262건 중 60건이 안전운전의무불이행으로 발생하였으며 뒤이어 중앙선침범(17건)의 순으로 사망사고 발생
- 법규위반 교통사망사고가 태안읍에 집중되어 있어 이에 대한 대책이 필요함
- 교통사망사고의 발생 지역이 해안도로 및 관광지로 연결되는 인접 지점에서 주로 발생되고 있음. 발생 빈도가 높은 주간 및 시간을 분석하여 자치단체와 경찰에서는 관광경찰대를 운영하는 방안을 모색할 필요가 있음

〈표 3-39〉 태안군 법규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 태안군 | 보행자 보호의무 위반 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| | 서행 및 일시정지 위반 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 0 | 2 | 1 | 0 | 2 | 5 |
| | 안전거리 미확보 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 16 | 13 | 14 | 8 | 9 | 60 |
| | 앞지르기 방법위반 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 운전자준수사항위반 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 제한속도 위반 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 |
| | 중앙선 침범 | 6 | 3 | 4 | 2 | 2 | 17 |
| | 직진 및 우회전차의 통행방해 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| | 전체 | 24 | 19 | 23 | 14 | 14 | 94 |

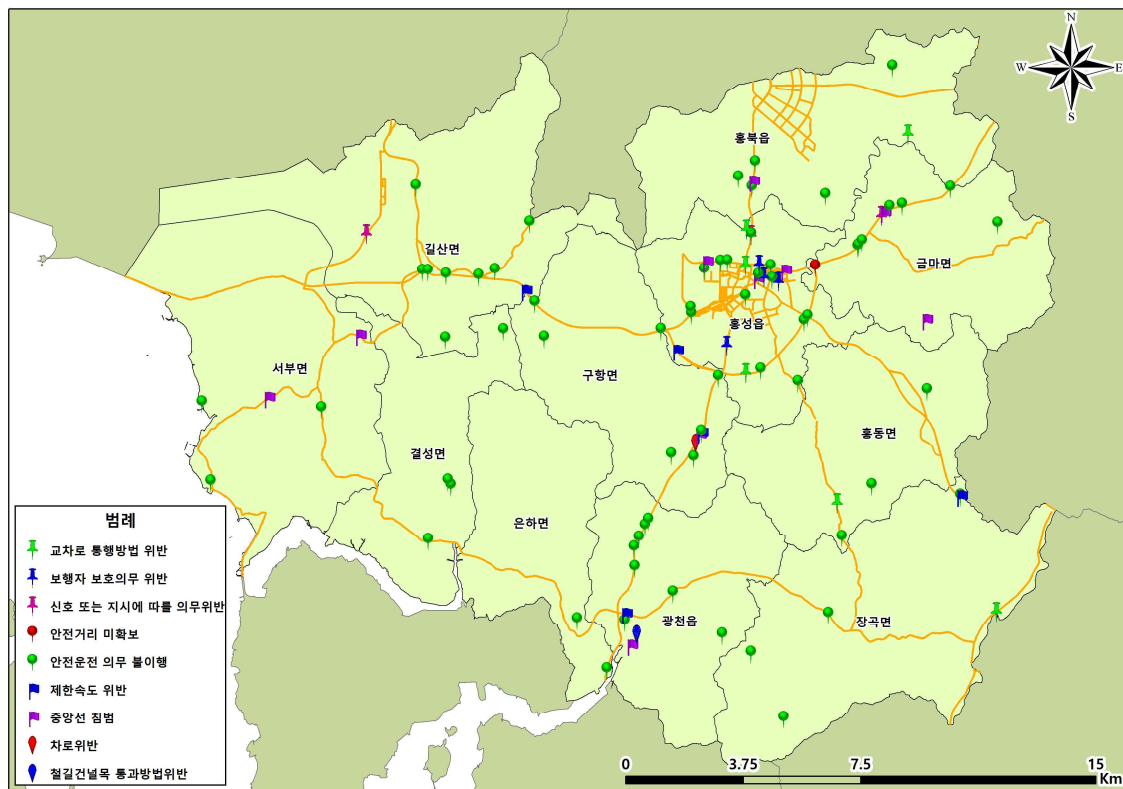


<그림 3-64> 태안군 법규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

- 홍성군의 경우 5년간 전체 범규위반별 사고 96건 중 65건이 안전운전의무불이행으로 발생하였으며 뒤이어 중앙선침범(10건)의 순으로 사망사고 발생
- 범규위반 교통사망사고가 홍성읍에 집중되어 있어 이에 대한 대책이 필요함

〈표 3-40〉 홍성군 범규위반별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-------------------|------|------|------|------|------|----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 홍성군 | 교차로 통행방법 위반 | 0 | 2 | 2 | 1 | 1 | 6 |
| | 보행자 보호의무 위반 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 |
| | 신호 또는 지시에 따를 의무위반 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 |
| | 안전거리 미확보 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 안전운전 의무 불이행 | 17 | 15 | 8 | 8 | 17 | 65 |
| | 제한속도 위반 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 | 5 |
| | 중앙선 침범 | 1 | 1 | 3 | 1 | 4 | 10 |
| | 차로위반 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 철길건널목 통과방법위반 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 전체 | 21 | 20 | 18 | 12 | 25 | 96 |



〈그림 3-65〉 홍성군 범규위반별 교통사망사고 발생지역(2014-2018)

3) 가해차종별 사망사고 발생 요인

- 가해차종별 교통사망사고 발생건수 점유율은 승용차(48.1%), 화물차(24.7%), 이륜차(10.5%) 순으로 높은 것으로 분석됨

〈표 3-41〉 가해차종별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|-------------|-------------|------|------|------|------|------|-----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 승용차 | 승용차 | 0 | 0 | 0 | 161 | 143 | 304 |
| | 소형 | 37 | 39 | 18 | 0 | 0 | 94 |
| | 중형 | 103 | 88 | 65 | 0 | 0 | 256 |
| | 대형 | 30 | 29 | 21 | 0 | 0 | 80 |
| | 경형 | 14 | 18 | 51 | 0 | 0 | 83 |
| | 전체 | 184 | 174 | 155 | 161 | 143 | 817 |
| 승합차 | 승합차 | 0 | 0 | 0 | 8 | 22 | 30 |
| | 소형 | 11 | 5 | 7 | 0 | 0 | 23 |
| | 중형 | 3 | 3 | 1 | 0 | 0 | 7 |
| | 대형 | 7 | 8 | 1 | 0 | 0 | 16 |
| | 경형 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 4 |
| | 전체 | 21 | 16 | 13 | 8 | 22 | 80 |
| 화물차 | 화물차 | 0 | 0 | 0 | 70 | 87 | 157 |
| | 소형 | 72 | 64 | 69 | 0 | 0 | 205 |
| | 중형 | 12 | 4 | 10 | 0 | 0 | 26 |
| | 대형 | 8 | 8 | 6 | 0 | 0 | 22 |
| | 경형 | 1 | 4 | 4 | 0 | 0 | 9 |
| | 전체 | 93 | 80 | 89 | 70 | 87 | 419 |
| 이륜차 | 이륜차 | 0 | 0 | 0 | 36 | 36 | 72 |
| | 소형 | 16 | 23 | 37 | 0 | 0 | 76 |
| | 중형 | 4 | 6 | 2 | 0 | 0 | 12 |
| | 대형 | 4 | 3 | 1 | 0 | 0 | 8 |
| | 사발이 | 1 | 3 | 6 | 0 | 0 | 10 |
| | 전체 | 25 | 35 | 46 | 36 | 36 | 178 |
| 건설기계 | 건설기계 | 8 | 10 | 11 | 9 | 5 | 43 |
| | 전체 | 8 | 10 | 11 | 9 | 5 | 43 |
| 농기계 | 농기계 | 5 | 12 | 10 | 7 | 6 | 40 |
| | 전체 | 5 | 12 | 10 | 7 | 6 | 40 |
| 특수차 | 이륜차 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 5 |
| | 소형 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | 대형 | 2 | 1 | 3 | 0 | 0 | 6 |
| | 전체 | 2 | 2 | 4 | 3 | 2 | 13 |
| 사륜오토바이(ATV) | 사륜오토바이(ATV) | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 10 |
| | 전체 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 10 |
| 원동기장치자전거 | 원동기장치자전거 | 24 | 18 | 13 | 7 | 5 | 67 |
| | 전체 | 24 | 18 | 13 | 7 | 5 | 67 |
| 자전거 | 자전거 | 5 | 1 | 6 | 9 | 8 | 29 |
| | 전체 | 5 | 1 | 6 | 9 | 8 | 29 |
| 불명 | 불명 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | 전체 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |

- 전체 시·군별 가해차종별 교통사고 사망사고는 승용차>화물차>이륜차의 순으로 사고 발생
- 이에 따라 가해차종별 교통사망사고를 줄이기 위한 대책이 필요함

〈표 3-42〉 충청남도 시·군별 가해차종별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|----------|------|------|------|------|------|-----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 공주시 | 승용차 | 12 | 12 | 7 | 8 | 12 | 51 |
| | 승합차 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 |
| | 화물차 | 7 | 4 | 11 | 5 | 7 | 34 |
| | 이륜차 | 0 | 0 | 3 | 2 | 1 | 6 |
| | 건설기계 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| | 농기계 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | 원동기장치자전거 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 자전거 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 전체 | 23 | 18 | 24 | 16 | 22 | 103 |
| 계룡시 | 승용차 | 2 | 1 | | 1 | 1 | 5 |
| | 화물차 | 0 | 1 | | 0 | 0 | 1 |
| | 이륜차 | 1 | 1 | | 0 | 1 | 3 |
| | 전체 | 3 | 3 | | 1 | 2 | 9 |
| 금산군 | 승용차 | 5 | 4 | 1 | 6 | 3 | 19 |
| | 승합차 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| | 화물차 | 3 | 3 | 2 | 2 | 4 | 14 |
| | 이륜차 | 0 | 4 | 3 | 1 | 1 | 9 |
| | 건설기계 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | 농기계 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 3 |
| | 원동기장치자전거 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 5 |
| | 자전거 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| | 전체 | 11 | 13 | 11 | 11 | 10 | 56 |
| 논산시 | 승용차 | 14 | 17 | 11 | 16 | 11 | 69 |
| | 승합차 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 |
| | 화물차 | 12 | 7 | 8 | 8 | 5 | 40 |
| | 이륜차 | 2 | 1 | 4 | 3 | 1 | 11 |
| | 건설기계 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 4 |
| | 농기계 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 3 |
| | 특수차 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 원동기장치자전거 | 1 | 2 | 2 | 0 | 1 | 6 |
| | 자전거 | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 | 9 |
| | 전체 | 33 | 30 | 31 | 31 | 22 | 147 |
| 당진시 | 승용차 | 21 | 10 | 11 | 14 | 23 | 79 |
| | 승합차 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 6 |
| | 화물차 | 14 | 7 | 9 | 8 | 6 | 44 |
| | 이륜차 | 2 | 4 | 2 | 5 | 2 | 15 |
| | 건설기계 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 |

| | | | | | | | |
|-----|-------------|----|----|----|----|----|-----|
| | 농기계 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 사륜오토바이(ATV) | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| | 원동기장치자전거 | 2 | 2 | 0 | 1 | 1 | 6 |
| | 전체 | 44 | 27 | 24 | 29 | 33 | 157 |
| 보령시 | 승용차 | 9 | 16 | 11 | 12 | 7 | 55 |
| | 승합차 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 4 |
| | 화물차 | 3 | 2 | 5 | 3 | 5 | 18 |
| | 이륜차 | 4 | 2 | 1 | 4 | 0 | 11 |
| | 건설기계 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| | 농기계 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 6 |
| | 원동기장치자전거 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | 자전거 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 전체 | 20 | 24 | 19 | 22 | 14 | 99 |
| 부여군 | 승용차 | 6 | 9 | 9 | 3 | 5 | 32 |
| | 승합차 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| | 화물차 | 4 | 4 | 10 | 0 | 6 | 24 |
| | 이륜차 | 5 | 3 | 5 | 1 | 5 | 19 |
| | 건설기계 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 5 |
| | 농기계 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| | 특수차 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 |
| | 사륜오토바이(ATV) | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| | 원동기장치자전거 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 16 | 18 | 27 | 11 | 19 | 91 |
| 서산시 | 승용차 | 10 | 12 | 16 | 14 | 8 | 60 |
| | 승합차 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 4 |
| | 화물차 | 6 | 10 | 4 | 8 | 11 | 39 |
| | 이륜차 | 2 | 6 | 5 | 4 | 3 | 20 |
| | 건설기계 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | 농기계 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | 특수차 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 |
| | 자전거 | 1 | 0 | 1 | 2 | 2 | 6 |
| | 전체 | 21 | 31 | 28 | 28 | 29 | 137 |
| 서천군 | 승용차 | 6 | 4 | 9 | 5 | 4 | 28 |
| | 승합차 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 8 |
| | 화물차 | 3 | 5 | 2 | 5 | 3 | 18 |
| | 이륜차 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 4 |
| | 농기계 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | 원동기장치자전거 | 6 | 5 | 0 | 1 | 2 | 14 |
| | 자전거 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |

| | | | | | | | |
|-----|-------------|----|----|----|----|----|-----|
| | 전체 | 18 | 17 | 16 | 14 | 10 | 75 |
| 아산시 | 승용차 | 27 | 18 | 19 | 27 | 17 | 108 |
| | 승합차 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 8 |
| | 화물차 | 9 | 9 | 4 | 10 | 10 | 42 |
| | 이륜차 | 0 | 4 | 3 | 6 | 4 | 17 |
| | 건설기계 | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 | 5 |
| | 농기계 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| | 특수차 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| | 사륜오토바이(ATV) | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 원동기장치자전거 | 2 | 2 | 4 | 3 | 1 | 12 |
| | 자전거 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 4 |
| | 불명 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 43 | 40 | 35 | 50 | 36 | 204 |
| 예산군 | 승용차 | 6 | 16 | 11 | 15 | 10 | 58 |
| | 승합차 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 5 |
| | 화물차 | 5 | 4 | 8 | 3 | 7 | 27 |
| | 이륜차 | 0 | 2 | 3 | 2 | 3 | 10 |
| | 건설기계 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | 특수차 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | 사륜오토바이(ATV) | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| | 원동기장치자전거 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | 자전거 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 16 | 25 | 24 | 23 | 22 | 110 |
| 천안시 | 승용차 | 47 | 30 | 31 | 26 | 19 | 153 |
| | 승합차 | 4 | 3 | 4 | 2 | 6 | 19 |
| | 화물차 | 6 | 13 | 7 | 9 | 13 | 48 |
| | 이륜차 | 3 | 2 | 6 | 3 | 10 | 24 |
| | 건설기계 | 0 | 1 | 1 | 3 | 2 | 7 |
| | 농기계 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| | 특수차 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 원동기장치자전거 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 6 |
| | 자전거 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 63 | 53 | 52 | 44 | 50 | 262 |
| 청양군 | 승용차 | 2 | 4 | 4 | 3 | 9 | 22 |
| | 승합차 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 화물차 | 5 | 2 | 6 | 4 | 2 | 19 |
| | 이륜차 | 3 | 1 | 4 | 1 | 0 | 9 |

| | | | | | | | |
|-----|-------------|----|----|----|----|----|----|
| | 건설기계 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | 농기계 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| | 사륜오토바이(ATV) | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 원동기장치자전거 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 12 | 10 | 15 | 9 | 12 | 58 |
| 태안군 | 승용차 | 9 | 11 | 8 | 7 | 3 | 38 |
| | 승합차 | 1 | 1 | 2 | 0 | 3 | 7 |
| | 화물차 | 8 | 4 | 8 | 2 | 3 | 25 |
| | 이륜차 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 8 |
| | 건설기계 | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 5 |
| | 농기계 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 4 |
| | 사륜오토바이(ATV) | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| | 원동기장치자전거 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 4 |
| | 불명 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 전체 | 24 | 19 | 23 | 14 | 14 | 94 |
| 홍성군 | 승용차 | 8 | 10 | 7 | 4 | 11 | 40 |
| | 승합차 | 0 | 2 | 0 | 1 | 3 | 6 |
| | 화물차 | 8 | 5 | 5 | 3 | 5 | 26 |
| | 이륜차 | 2 | 1 | 5 | 1 | 3 | 12 |
| | 건설기계 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 농기계 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 |
| | 원동기장치자전거 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 자전거 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 |
| | 전체 | 21 | 20 | 18 | 12 | 25 | 96 |

4) 교통약자 사망사고 발생 요인

○ 연도별 교통사고 사망자 대비 고령자(65세 이상) 사망자 발생현황

- 65세 이상의 고령자가 총 사망자수의 약 45%를 차지함
- 이에 따라 충청남도에서는 고령자 교통안전정책을 중점적으로 추진하고 있음

〈표 3-43〉 충청남도 고령자(65세 이상) 교통사고 사망자 수(2015-2019)

| 구분 | 2015년 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 노인사망자 | 164 | 161 | 145 | 186 | 149 |
| 노인사망비율 | 42.9% | 41.5% | 41.3% | 52.5% | 48.4% |

출처: 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)

○ 시·군별 고령자(65세 이상) 사망자는 전체적으로 감소하고 있는 추세임

- 다만, 논산시, 당진시, 부여군, 아산시, 예산군, 천안시, 청양군, 태안군, 홍성군의 경우 2018년 고령자 사망자가 증가하였다가 2019년 감소추세를 보임

〈표 3-44〉 충청남도 시·군별 고령자(65세 이상) 교통사고 사망자 수(2015-2019)

| 시군 | 구분 | 2015년 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 |
|------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 충청남도 | 사망자 | 382 | 388 | 351 | 354 | 308 |
| - | 노인사망자 | 164 | 161 | 145 | 186 | 149 |
| - | 노인사망비율 | 42.9% | 41.5% | 41.3% | 52.5% | 48.4% |
| 계룡시 | 사망자 | 3 | - | 1 | 2 | 1 |
| - | 노인사망자 | 2 | - | 0 | 1 | 1 |
| - | 노인사망비율 | 66.7% | - | - | 50.0% | 100% |
| 공주시 | 사망자 | 21 | 26 | 26 | 24 | 22 |
| - | 노인사망자 | 6 | 11 | 12 | 10 | 8 |
| - | 노인사망비율 | 28.6% | 42.3% | 46.2% | 41.7% | 36.4% |
| 금산군 | 사망자 | 16 | 13 | 12 | 11 | 7 |
| - | 노인사망자 | 8 | 6 | 7 | 6 | 5 |
| - | 노인사망비율 | 50.0% | 46.2% | 58.3% | 54.5% | 71.4% |
| 논산시 | 사망자 | 33 | 35 | 34 | 25 | 26 |
| - | 노인사망자 | 19 | 14 | 17 | 18 | 18 |
| - | 노인사망비율 | 57.6% | 40.0% | 50.0% | 72.0% | 69.2% |
| 당진시 | 사망자 | 31 | 29 | 33 | 41 | 33 |
| - | 노인사망자 | 9 | 12 | 10 | 17 | 9 |
| - | 노인사망비율 | 29.0% | 41.4% | 30.3% | 41.5% | 27.3% |
| 보령시 | 사망자 | 26 | 24 | 24 | 18 | 16 |

| | | | | | | |
|-----|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| - | 노인사망자 | 12 | 11 | 10 | 10 | 6 |
| - | 노인사망비율 | 46.2% | 45.8% | 41.7% | 55.6% | 37.5% |
| 부여군 | 사망자 | 19 | 30 | 12 | 20 | 16 |
| - | 노인사망자 | 7 | 16 | 5 | 11 | 9 |
| - | 노인사망비율 | 36.8% | 53.3% | 41.7% | 55.0% | 56.3% |
| 서산시 | 사망자 | 37 | 29 | 30 | 30 | 26 |
| - | 노인사망자 | 15 | 10 | 17 | 17 | 13 |
| - | 노인사망비율 | 40.5% | 34.5% | 56.7% | 56.7% | 50.0% |
| 서천군 | 사망자 | 17 | 20 | 16 | 11 | 18 |
| - | 노인사망자 | 9 | 9 | 8 | 8 | 11 |
| - | 노인사망비율 | 52.9% | 45.0% | 50.0% | 72.7% | 61.1% |
| 아산시 | 사망자 | 40 | 38 | 51 | 38 | 36 |
| - | 노인사망자 | 18 | 12 | 13 | 17 | 14 |
| - | 노인사망비율 | 45.0% | 31.6% | 25.5% | 44.7% | 38.9% |
| 예산군 | 사망자 | 27 | 24 | 24 | 24 | 17 |
| - | 노인사망자 | 12 | 12 | 10 | 12 | 9 |
| - | 노인사망비율 | 44.4% | 50.0% | 41.7% | 50.0% | 52.9% |
| 천안시 | 사망자 | 57 | 62 | 49 | 54 | 42 |
| - | 노인사망자 | 23 | 14 | 17 | 23 | 12 |
| - | 노인사망비율 | 40.4% | 22.6% | 34.7% | 42.6% | 28.6% |
| 청양군 | 사망자 | 11 | 15 | 11 | 13 | 10 |
| - | 노인사망자 | 5 | 12 | 2 | 10 | 9 |
| - | 노인사망비율 | 45.5% | 80.0% | 18.2% | 76.9% | 90.0% |
| 태안군 | 사망자 | 21 | 24 | 14 | 14 | 17 |
| - | 노인사망자 | 5 | 11 | 6 | 9 | 14 |
| - | 노인사망비율 | 23.8% | 45.8% | 42.9% | 64.3% | 82.4% |
| 홍성군 | 사망자 | 23 | 19 | 14 | 29 | 21 |
| - | 노인사망자 | 14 | 11 | 11 | 17 | 11 |
| - | 노인사망비율 | 60.9% | 57.9% | 78.6% | 58.6% | 52.4% |

○ 연도별 교통사고 사망자 대비 어린이(12세 미만) 사망자 발생현황

- 어린이 사망자는 2017년 증가 후 감소 추세를 보임

〈표 3-45〉 충청남도 어린이(12세 미만) 교통사고 사망자 수(2015-2019)

| 구분 | 2015년 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 어린이사망자 | 4 | 3 | 6 | 5 | 4 |
| 어린이사망비율 | 1.05% | 0.77% | 1.71% | 1.41% | 1.30% |

○ 시·군별 어린이 사망자는 전체적으로 감소하고 있는 추세임

- 어린이 인구밀도가 높은 지역에서 어린이 교통사고 예방을 위한 사업 추진 필요

〈표 3-46〉 충청남도 시·군별 어린이(12세 미만) 교통사고 사망자 수(2015-2019)

| 시군 | 구 분 | 2015년 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 |
|------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 충청남도 | 사망자 | 382 | 388 | 351 | 354 | 308 |
| - | 어린이사망자 | 4 | 3 | 6 | 5 | 4 |
| 계룡시 | 사망자 | 3 | - | 1 | 2 | 1 |
| - | 어린이사망자 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| 공주시 | 사망자 | 21 | 26 | 26 | 24 | 22 |
| - | 어린이사망자 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| 금산군 | 사망자 | 16 | 13 | 12 | 11 | 7 |
| - | 어린이사망자 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 논산시 | 사망자 | 33 | 35 | 34 | 25 | 26 |
| - | 어린이사망자 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 당진시 | 사망자 | 31 | 29 | 33 | 41 | 33 |
| - | 어린이사망자 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 보령시 | 사망자 | 26 | 24 | 24 | 18 | 16 |
| - | 어린이사망자 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 부여군 | 사망자 | 19 | 30 | 12 | 20 | 16 |
| - | 어린이사망자 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 서산시 | 사망자 | 37 | 29 | 30 | 30 | 26 |
| - | 어린이사망자 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 서천군 | 사망자 | 17 | 20 | 16 | 11 | 18 |
| - | 어린이사망자 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 아산시 | 사망자 | 40 | 38 | 51 | 38 | 36 |
| - | 어린이사망자 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 예산군 | 사망자 | 27 | 24 | 24 | 24 | 17 |
| - | 어린이사망자 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 천안시 | 사망자 | 57 | 62 | 49 | 54 | 42 |
| - | 어린이사망자 | 3 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| 청양군 | 사망자 | 11 | 15 | 11 | 13 | 10 |
| - | 어린이사망자 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 태안군 | 사망자 | 21 | 24 | 14 | 14 | 17 |
| - | 어린이사망자 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 홍성군 | 사망자 | 23 | 19 | 14 | 29 | 21 |
| - | 어린이사망자 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |

○ 연도별 교통사고 사망자 대비 청소년(19세 미만) 사망자 발생현황

- 청소년 사망자는 2017년 증가 후 감소 추세를 보임

〈표 3-47〉 충청남도 청소년(19세 미만) 교통사고 사망자 수(2015-2019)

| 구분 | 2015년 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 청소년사망자 | 17 | 12 | 16 | 14 | 10 |
| 청소년사망비율 | 4.45% | 3.09% | 4.56% | 3.95% | 3.25% |

○ 시·군별 청소년 사망자는 전체적으로 감소하고 있는 추세임

- 청소년 사망자 비율이 높은 아산시, 천안시에서는 청소년 교통사고 예방을 위한 정책 추진이 필요함

〈표 3-48〉 충청남도 시·군별 청소년(19세 미만) 교통사고 사망자 수(2015-2019)

| 시군 | 구분 | 2015년 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 |
|------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 충청남도 | 사망자 | 382 | 388 | 351 | 354 | 308 |
| - | 청소년사망자 | 17 | 12 | 16 | 15 | 10 |
| 계룡시 | 사망자 | 3 | - | 1 | 2 | 1 |
| - | 청소년사망자 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| 공주시 | 사망자 | 21 | 26 | 26 | 24 | 22 |
| - | 청소년사망자 | 2 | 1 | 3 | 0 | 2 |
| 금산군 | 사망자 | 16 | 13 | 12 | 11 | 7 |
| - | 청소년사망자 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 논산시 | 사망자 | 33 | 35 | 34 | 25 | 26 |
| - | 청소년사망자 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 |
| 당진시 | 사망자 | 31 | 29 | 33 | 41 | 33 |
| - | 청소년사망자 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 보령시 | 사망자 | 26 | 24 | 24 | 18 | 16 |
| - | 청소년사망자 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 부여군 | 사망자 | 19 | 30 | 12 | 20 | 16 |
| - | 청소년사망자 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 서산시 | 사망자 | 37 | 29 | 30 | 30 | 26 |
| - | 청소년사망자 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| 서천군 | 사망자 | 17 | 20 | 16 | 11 | 18 |
| - | 청소년사망자 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 아산시 | 사망자 | 40 | 38 | 51 | 38 | 36 |
| - | 청소년사망자 | 1 | 2 | 6 | 3 | 2 |
| 예산군 | 사망자 | 27 | 24 | 24 | 24 | 17 |
| - | 청소년사망자 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 천안시 | 사망자 | 57 | 62 | 49 | 54 | 42 |
| - | 청소년사망자 | 4 | 4 | 2 | 5 | 3 |
| 청양군 | 사망자 | 11 | 15 | 11 | 13 | 10 |
| - | 청소년사망자 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 태안군 | 사망자 | 21 | 24 | 14 | 14 | 17 |
| - | 청소년사망자 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 홍성군 | 사망자 | 23 | 19 | 14 | 29 | 21 |
| - | 청소년사망자 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 |

5) 도로종류별 사망사고 발생 요인

- 사망자 비율은 지방관리도로(64.1%), 국도(29.2%), 고속도로(6.7%)의 순임
- 18' 년 대비 ' 19년 사망자는 국도에서 28명, 고속도로에서 1명. 지방관리도로에서 34명 감소함

〈표 3-49〉 도로종류별 교통사고 사망자 수(2015-2019)

| 연도별 | 합 계 | 국도 | 고속도로 | 지방관리도로 | | |
|-------|-----|-----|------|--------|-----|-------|
| | | | | 합계 | 지방도 | 시군도 등 |
| 2015년 | 382 | 123 | 19 | 240 | 77 | 163 |
| 2016년 | 388 | 120 | 28 | 240 | 73 | 167 |
| 2017년 | 351 | 101 | 26 | 224 | 58 | 166 |
| 2018년 | 354 | 102 | 24 | 228 | 66 | 162 |
| 2019년 | 308 | 74 | 23 | 211 | 60 | 151 |

6) 도로형태별 사망사고 발생 요인

- 도로형태별 교통사망사고 점유율은 교차로 내> 교차로부근> 횡단보도상의 순으로 높은 것으로 분석됨

〈표 3-50〉 도로형태별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 구분 | | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|-----------|---------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 교차로 | 교차로내 | 빈도 | 82 | 72 | 75 | 62 | 64 | 355 |
| | | 발생연도 중 % | 65.6% | 63.2% | 75.8% | 62.6% | 58.2% | 64.9% |
| | 교차로부근 | 빈도 | 43 | 42 | 24 | 27 | 43 | 179 |
| | | 발생연도 중 % | 34.4% | 36.8% | 24.2% | 27.3% | 39.1% | 32.7% |
| | 교차로 횡단보도내 | 빈도 | 0 | 0 | 0 | 10 | 3 | 13 |
| | | 발생연도 중 % | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 10.1% | 2.7% | 2.4% |
| | 전체 | 빈도 | 125 | 114 | 99 | 99 | 110 | 547 |
| | | 발생연도 중 % | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| 단일로 | 고가도로위 | 빈도 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 4 |
| | | 발생연도 중 % | 0.5% | 0.0% | 0.0% | 1.0% | 0.5% | 0.4% |
| | 교량위 | 빈도 | 4 | 0 | 8 | 6 | 5 | 23 |
| | | 발생연도 중 % | 1.8% | 0.0% | 3.4% | 2.9% | 2.6% | 2.1% |
| | 횡단보도상 | 빈도 | 7 | 8 | 9 | 0 | 0 | 24 |
| | | 발생연도 중 % | 3.2% | 3.5% | 3.8% | 0.0% | 0.0% | 2.2% |
| | 횡단보도부근 | 빈도 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 |
| | | 발생연도 중 % | 0.9% | 0.4% | 0.4% | 0.0% | 0.0% | 0.4% |
| | 터널안 | 빈도 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 3 |
| | | 발생연도 중 % | 0.0% | 0.0% | 0.4% | 1.0% | 0.0% | 0.3% |
| | 지하차도 (도로)내 | 빈도 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | | 발생연도 중 % | 0.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.2% |
| | 기타단일로 | 빈도 | 204 | 218 | 216 | 197 | 186 | 1021 |
| | | 발생연도 중 % | 92.7% | 96.0% | 91.9% | 95.2% | 96.9% | 94.4% |
| | 전체 | 빈도 | 220 | 227 | 235 | 207 | 192 | 1081 |
| | | 발생연도 중 % | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| 철길 건널목 | 철길 건널목 | 빈도 | - | - | - | 1 | | 1 |
| | | 발생연도 중 % | - | - | - | 100.0% | | 100.0% |
| | 전체 | 빈도 | - | - | - | 1 | | 1 |
| | | 발생연도 중 % | - | - | - | 100.0% | | 100.0% |
| 불명 | 불명 | 빈도 | - | - | - | 4 | | 4 |
| | | 발생연도 중 % | - | - | - | 100.0% | | 100.0% |
| | 전체 | 빈도 | - | - | - | 4 | | 4 |
| | | 발생연도 중 % | - | - | - | 100.0% | | 100.0% |
| 기타 | 기타 | 빈도 | - | - | - | 4 | 18 | 22 |
| | | 발생연도 중 % | - | - | - | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| | 전체 | 빈도 | - | - | - | 4 | 18 | 22 |
| | | 발생연도 중 % | - | - | - | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| 기타/불명 | 기타/불명 | 빈도 | 23 | 7 | 13 | | | 43 |
| | | 발생연도 중 % | 100.0% | 100.0% | 100.0% | | | 100.0% |
| | 전체 | 빈도 | 23 | 7 | 13 | | | 43 |
| | | 발생연도 중 % | 100.0% | 100.0% | 100.0% | | | 100.0% |

7) 발생시기별 사망사고 발생 요인

○ 월별 사망사고 발생 요인

- 농번기, 겨울철 등 자동차 통행량이 급증하는 시기에 사망사고 집중 발생
- 10월(170건, 10.0%), 9월(157건, 8.9%), 11월·12월(각 150건, 8.8%), 5월(145건, 8.5%)의 순으로 발생

〈표 3-51〉 월별교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 구분 | | | 발생월 | | | | | | |
|------------------|----------|----------|------|-------|------|-------|-------|------|------|
| | | | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 |
| 발 생 연 도 | 2014 | 빈도 | 21 | 25 | 28 | 27 | 35 | 27 | 28 |
| | | 발생연도 중 % | 5.7% | 6.8% | 7.6% | 7.3% | 9.5% | 7.3% | 7.6% |
| | 2015 | 빈도 | 28 | 32 | 29 | 31 | 24 | 33 | 33 |
| | | 발생연도 중 % | 8.0% | 9.2% | 8.3% | 8.9% | 6.9% | 9.5% | 9.5% |
| | 2016 | 빈도 | 30 | 16 | 26 | 35 | 33 | 27 | 23 |
| | | 발생연도 중 % | 8.6% | 4.6% | 7.5% | 10.1% | 9.5% | 7.8% | 6.6% |
| | 2017 | 빈도 | 25 | 27 | 24 | 19 | 34 | 26 | 22 |
| | | 발생연도 중 % | 7.9% | 8.6% | 7.6% | 6.0% | 10.8% | 8.3% | 7.0% |
| 2018 | 빈도 | 17 | 20 | 32 | 23 | 19 | 17 | 24 | |
| | 발생연도 중 % | 5.3% | 6.3% | 10.0% | 7.2% | 5.9% | 5.3% | 7.5% | |

| 구분 | | | 발생월 | | | | | 전체 |
|------------------|------|----------|-------|-------|-------|-------|------|--------|
| | | | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 | |
| 발 생 연 도 | 2014 | 빈도 | 24 | 41 | 39 | 41 | 32 | 368 |
| | | 발생연도 중 % | 6.5% | 11.1% | 10.6% | 11.1% | 8.7% | 100.0% |
| | 2015 | 빈도 | 32 | 18 | 31 | 27 | 30 | 348 |
| | | 발생연도 중 % | 9.2% | 5.2% | 8.9% | 7.8% | 8.6% | 100.0% |
| | 2016 | 빈도 | 37 | 33 | 28 | 28 | 31 | 347 |
| | | 발생연도 중 % | 10.7% | 9.5% | 8.1% | 8.1% | 8.9% | 100.0% |
| | 2017 | 빈도 | 29 | 22 | 35 | 22 | 30 | 315 |
| | | 발생연도 중 % | 9.2% | 7.0% | 11.1% | 7.0% | 9.5% | 100.0% |
| | 2018 | 빈도 | 29 | 43 | 37 | 32 | 27 | 320 |
| | | 발생연도 중 % | 9.1% | 13.4% | 11.6% | 10.0% | 8.4% | 100.0% |
| 합계 | | 빈도 | 151 | 157 | 170 | 150 | 150 | 1698 |
| | | 발생연도 중 % | 8.9% | 9.2% | 10.0% | 8.8% | 8.8% | 100.0% |

○ 지역 인구 및 사업특성에 따른 교통사고 발생 시기의 차이가 나타남

- 대부분의 지역에서 가을, 겨울철 등 통행량이 급증하는 시기에 사망사고가 많이 발생함
- 서산시, 금산군, 예산군, 청양군 등 농업이 주산업인 지역은 봄(4월, 5월), 가을(10월, 11월) 등 농번기에 사망사고 집중 발생
- 공주시, 부여군 등 관광객의 방문이 많은 지역에서는 가을(9월, 10월)에 사망사고 집중 발생

〈표 3-52〉 충청남도 시·군별 월별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 발생월 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-----|------|------|------|------|------|-----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 공주시 | 1월 | 1 | 4 | 0 | 2 | 2 | 9 |
| | 2월 | 4 | 1 | 2 | 2 | 2 | 11 |
| | 3월 | 3 | 3 | 1 | 1 | 0 | 8 |
| | 4월 | 0 | 4 | 4 | 1 | 0 | 9 |
| | 5월 | 1 | 0 | 3 | 2 | 2 | 8 |
| | 6월 | 3 | 2 | 2 | 0 | 2 | 9 |
| | 7월 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 3 |
| | 8월 | 3 | 0 | 2 | 0 | 2 | 7 |
| | 9월 | 0 | 0 | 3 | 3 | 4 | 10 |
| | 10월 | 3 | 2 | 4 | 1 | 1 | 11 |
| | 11월 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 7 |
| | 12월 | 3 | 0 | 2 | 1 | 5 | 11 |
| | 전체 | 23 | 18 | 24 | 16 | 22 | 103 |
| 계룡시 | 2월 | 0 | 1 | | 1 | 0 | 2 |
| | 4월 | 0 | 0 | | 0 | 1 | 1 |
| | 5월 | 1 | 0 | | 0 | 0 | 1 |
| | 6월 | 0 | 0 | | 0 | 1 | 1 |
| | 7월 | 1 | 1 | | 0 | 0 | 2 |
| | 9월 | 0 | 1 | | 0 | 0 | 1 |
| | 12월 | 1 | 0 | | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 3 | 3 | | 1 | 2 | 9 |
| 금산군 | 1월 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 4 |
| | 2월 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 3월 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| | 4월 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 8 |
| | 5월 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 10 |
| | 6월 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 4 |
| | 7월 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 7 |
| | 8월 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 4 |
| | 9월 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 10월 | 1 | 0 | 0 | 3 | 1 | 5 |
| | 11월 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 |
| | 12월 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 5 |
| | 전체 | 11 | 13 | 11 | 11 | 10 | 56 |
| 논산시 | 1월 | 0 | 2 | 3 | 3 | 1 | 9 |
| | 2월 | 4 | 0 | 3 | 2 | 2 | 11 |
| | 3월 | 0 | 1 | 2 | 4 | 3 | 10 |
| | 4월 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | 13 |
| | 5월 | 3 | 3 | 4 | 5 | 1 | 16 |
| | 6월 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 | 12 |
| | 7월 | 3 | 2 | 0 | 1 | 2 | 8 |
| | 8월 | 3 | 4 | 3 | 2 | 1 | 13 |
| | 9월 | 6 | 2 | 2 | 0 | 3 | 13 |
| | 10월 | 2 | 5 | 2 | 5 | 3 | 17 |
| | 11월 | 4 | 0 | 5 | 1 | 0 | 10 |
| | 12월 | 4 | 5 | 2 | 2 | 2 | 15 |
| | 전체 | 33 | 30 | 31 | 31 | 22 | 147 |
| 당진시 | 1월 | 4 | 1 | 4 | 1 | 0 | 10 |
| | 2월 | 3 | 3 | 1 | 4 | 3 | 14 |
| | 3월 | 5 | 1 | 2 | 1 | 3 | 12 |
| | 4월 | 4 | 3 | 3 | 0 | 3 | 13 |
| | 5월 | 4 | 3 | 0 | 4 | 4 | 15 |
| | 6월 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 7 |

| | | | | | | | |
|-----|-----|----|----|----|----|----|-----|
| | 7월 | 3 | 4 | 2 | 1 | 4 | 14 |
| | 8월 | 4 | 3 | 3 | 2 | 7 | 19 |
| | 9월 | 1 | 1 | 2 | 4 | 2 | 10 |
| | 10월 | 3 | 1 | 1 | 2 | 3 | 10 |
| | 11월 | 6 | 2 | 1 | 5 | 1 | 15 |
| | 12월 | 5 | 4 | 3 | 4 | 2 | 18 |
| | 전체 | 44 | 27 | 24 | 29 | 33 | 157 |
| 보령시 | 1월 | 1 | 3 | 1 | 1 | 0 | 6 |
| | 2월 | 0 | 3 | 2 | 2 | 1 | 8 |
| | 3월 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 8 |
| | 4월 | 0 | 3 | 1 | 1 | 1 | 6 |
| | 5월 | 3 | 1 | 2 | 5 | 1 | 12 |
| | 6월 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 8 |
| | 7월 | 3 | 3 | 0 | 1 | 0 | 7 |
| | 8월 | 2 | 0 | 4 | 1 | 1 | 8 |
| | 9월 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 9 |
| | 10월 | 4 | 4 | 0 | 2 | 1 | 11 |
| | 11월 | 2 | 3 | 3 | 2 | 1 | 11 |
| | 12월 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 | 5 |
| | 전체 | 20 | 24 | 19 | 22 | 14 | 99 |
| 부여군 | 1월 | 2 | 1 | 2 | 0 | 1 | 6 |
| | 2월 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| | 3월 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 | 5 |
| | 4월 | 2 | 0 | 4 | 1 | 1 | 8 |
| | 5월 | 3 | 0 | 1 | 1 | 0 | 5 |
| | 6월 | 0 | 1 | 4 | 0 | 1 | 6 |
| | 7월 | 3 | 4 | 5 | 1 | 0 | 13 |
| | 8월 | 0 | 2 | 1 | 4 | 0 | 7 |
| | 9월 | 2 | 1 | 4 | 0 | 4 | 11 |
| | 10월 | 1 | 3 | 4 | 2 | 2 | 12 |
| | 11월 | 1 | 2 | 0 | 1 | 3 | 7 |
| | 12월 | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 6 |
| | 전체 | 16 | 18 | 27 | 11 | 19 | 91 |
| 서산시 | 1월 | 3 | 4 | 3 | 1 | 2 | 13 |
| | 2월 | 1 | 3 | 2 | 0 | 2 | 8 |
| | 3월 | 2 | 1 | 1 | 5 | 4 | 13 |
| | 4월 | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | 10 |
| | 5월 | 3 | 1 | 4 | 4 | 0 | 12 |
| | 6월 | 0 | 4 | 4 | 2 | 1 | 11 |
| | 7월 | 1 | 5 | 1 | 2 | 2 | 11 |
| | 8월 | 0 | 1 | 3 | 1 | 4 | 9 |
| | 9월 | 3 | 2 | 2 | 0 | 4 | 11 |
| | 10월 | 3 | 3 | 2 | 3 | 4 | 15 |
| | 11월 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 10 |
| | 12월 | 2 | 4 | 2 | 4 | 2 | 14 |
| | 전체 | 21 | 31 | 28 | 28 | 29 | 137 |
| 서천군 | 1월 | 3 | 0 | 1 | 2 | 0 | 6 |
| | 2월 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 4 |
| | 3월 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 11 |
| | 4월 | 1 | 1 | 3 | 1 | 0 | 6 |
| | 5월 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 | 5 |
| | 6월 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 7월 | 4 | 1 | 3 | 2 | 0 | 10 |
| | 8월 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | 9월 | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 | 6 |
| | 10월 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 8 |

| | | | | | | | |
|-----|-----|----|----|----|----|----|-----|
| | 11월 | 0 | 3 | 2 | 0 | 2 | 7 |
| | 12월 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 8 |
| | 전체 | 18 | 17 | 16 | 14 | 10 | 75 |
| 아산시 | 1월 | 2 | 1 | 1 | 8 | 2 | 14 |
| | 2월 | 1 | 4 | 0 | 4 | 2 | 11 |
| | 3월 | 3 | 4 | 2 | 3 | 4 | 16 |
| | 4월 | 6 | 3 | 4 | 3 | 2 | 18 |
| | 5월 | 6 | 3 | 3 | 1 | 2 | 15 |
| | 6월 | 3 | 7 | 4 | 4 | 2 | 20 |
| | 7월 | 5 | 5 | 3 | 2 | 4 | 19 |
| | 8월 | 2 | 2 | 2 | 7 | 3 | 16 |
| | 9월 | 2 | 2 | 4 | 6 | 6 | 20 |
| | 10월 | 3 | 1 | 1 | 5 | 1 | 11 |
| | 11월 | 6 | 5 | 2 | 3 | 5 | 21 |
| | 12월 | 4 | 3 | 9 | 4 | 3 | 23 |
| | 전체 | 43 | 40 | 35 | 50 | 36 | 204 |
| 예산군 | 1월 | 0 | 1 | 4 | 2 | 2 | 9 |
| | 2월 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 7 |
| | 3월 | 2 | 2 | 4 | 1 | 1 | 10 |
| | 4월 | 1 | 2 | 0 | 1 | 4 | 8 |
| | 5월 | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 10 |
| | 6월 | 0 | 3 | 1 | 4 | 0 | 8 |
| | 7월 | 0 | 2 | 1 | 2 | 0 | 5 |
| | 8월 | 2 | 3 | 6 | 1 | 2 | 14 |
| | 9월 | 3 | 1 | 0 | 0 | 2 | 6 |
| | 10월 | 2 | 2 | 1 | 3 | 4 | 12 |
| | 11월 | 3 | 3 | 2 | 0 | 4 | 12 |
| | 12월 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 9 |
| | 전체 | 16 | 25 | 24 | 23 | 22 | 110 |
| 천안시 | 1월 | 2 | 5 | 6 | 2 | 3 | 18 |
| | 2월 | 4 | 6 | 4 | 4 | 3 | 21 |
| | 3월 | 7 | 3 | 2 | 3 | 4 | 19 |
| | 4월 | 3 | 5 | 5 | 3 | 3 | 19 |
| | 5월 | 3 | 5 | 7 | 3 | 3 | 21 |
| | 6월 | 11 | 3 | 3 | 7 | 2 | 26 |
| | 7월 | 2 | 2 | 4 | 4 | 6 | 18 |
| | 8월 | 2 | 6 | 5 | 3 | 4 | 20 |
| | 9월 | 11 | 2 | 3 | 3 | 7 | 26 |
| | 10월 | 8 | 7 | 7 | 4 | 6 | 32 |
| | 11월 | 6 | 4 | 4 | 5 | 6 | 25 |
| | 12월 | 4 | 5 | 2 | 3 | 3 | 17 |
| | 전체 | 63 | 53 | 52 | 44 | 50 | 262 |
| 청양군 | 1월 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| | 3월 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 7 |
| | 4월 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 5 |
| | 5월 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 3 |
| | 6월 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 7월 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | 8월 | 2 | 3 | 1 | 1 | 0 | 7 |
| | 9월 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 7 |
| | 10월 | 2 | 1 | 3 | 0 | 2 | 8 |
| | 11월 | 3 | 0 | 3 | 1 | 2 | 9 |
| | 12월 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 5 |
| | 전체 | 12 | 10 | 15 | 9 | 12 | 58 |
| 태안군 | 1월 | 3 | 4 | 2 | 1 | 0 | 10 |
| | 2월 | 1 | 3 | 0 | 2 | 2 | 8 |

| | | | | | | | |
|-----|-----|----|----|----|----|----|----|
| | 3월 | 2 | 4 | 1 | 2 | 0 | 9 |
| | 4월 | 1 | 0 | 3 | 0 | 1 | 5 |
| | 5월 | 2 | 2 | 1 | 0 | 1 | 6 |
| | 6월 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 5 |
| | 7월 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| | 8월 | 1 | 3 | 2 | 3 | 0 | 9 |
| | 9월 | 5 | 0 | 5 | 1 | 4 | 15 |
| | 10월 | 3 | 1 | 1 | 3 | 3 | 11 |
| | 11월 | 4 | 1 | 2 | 0 | 1 | 8 |
| | 12월 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 | 5 |
| | 전체 | 24 | 19 | 23 | 14 | 14 | 94 |
| 홍성군 | 1월 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 4 |
| | 2월 | 4 | 2 | 0 | 3 | 0 | 9 |
| | 3월 | 1 | 3 | 3 | 0 | 1 | 8 |
| | 4월 | 1 | 4 | 0 | 0 | 1 | 6 |
| | 5월 | 3 | 0 | 1 | 1 | 1 | 6 |
| | 6월 | 3 | 1 | 2 | 2 | 1 | 9 |
| | 7월 | 1 | 2 | 0 | 2 | 3 | 8 |
| | 8월 | 3 | 3 | 5 | 1 | 4 | 16 |
| | 9월 | 0 | 2 | 4 | 1 | 3 | 10 |
| | 10월 | 2 | 0 | 0 | 1 | 4 | 7 |
| | 11월 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 5 |
| | 12월 | 2 | 1 | 2 | 0 | 3 | 8 |
| | 전체 | 21 | 20 | 18 | 12 | 25 | 96 |

○ 주·야간 사망사고 발생 요인

- 주·야간 교통사망사고는 주간 발생율이 더 높으며, 야간 사망사고는 감소추세에 있으나, 주간 교통사망사고는 2017년 감소 후 2018년 다시 증가함

〈표 3-53〉 주·야간 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|----|------|------|------|------|------|------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 주간 | 188 | 185 | 194 | 166 | 177 | 910 |
| 야간 | 180 | 163 | 153 | 149 | 143 | 788 |
| 전체 | 368 | 348 | 347 | 315 | 320 | 1698 |

- 충청남도 시·군별 5년간 주·야간 교통사망사고 발생현황을 살펴보면 대부분의 지역에서 주간에 교통사망사고가 발생하나, 당진시·보령시·아산시·천안시는 야간 교통사망사고 발생율이 더 높음
- 해당 지역에서 발생하는 야간 교통사망사고의 유형을 분석하여 중점 순찰이 요구됨. 과속에 의한 사고의 경우, 단속카메라의 상시 가동을 고려해야 함. 교통법령을 위반하는 경우, 자발적인 준법의식이 발휘될 때까지 암행순찰 및 비노출 단속을 강화하여 유도해야 함

〈표 3-54〉 충청남도 시·군별 주·야간 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 구분 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|----|------|------|------|------|------|-----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 공주시 | 주간 | 11 | 12 | 12 | 10 | 11 | 56 |
| | 야간 | 12 | 6 | 12 | 6 | 11 | 47 |
| 계룡시 | 주간 | 3 | 1 | | 1 | 1 | 6 |
| | 야간 | 0 | 2 | | 0 | 1 | 3 |
| 금산군 | 주간 | 6 | 8 | 10 | 9 | 8 | 41 |
| | 야간 | 5 | 5 | 1 | 2 | 2 | 15 |
| 논산시 | 주간 | 14 | 16 | 18 | 19 | 17 | 84 |
| | 야간 | 19 | 14 | 13 | 12 | 5 | 63 |
| 당진시 | 주간 | 20 | 14 | 10 | 12 | 18 | 74 |
| | 야간 | 24 | 13 | 14 | 17 | 15 | 83 |
| 보령시 | 주간 | 8 | 14 | 10 | 10 | 7 | 49 |
| | 야간 | 12 | 10 | 9 | 12 | 7 | 50 |
| 부여군 | 주간 | 10 | 8 | 22 | 9 | 10 | 59 |
| | 야간 | 6 | 10 | 5 | 2 | 9 | 32 |
| 서산시 | 주간 | 9 | 17 | 15 | 17 | 16 | 74 |
| | 야간 | 12 | 14 | 13 | 11 | 13 | 63 |
| 서천군 | 주간 | 11 | 8 | 9 | 11 | 5 | 44 |
| | 야간 | 7 | 9 | 7 | 3 | 5 | 31 |
| 아산시 | 주간 | 22 | 17 | 20 | 21 | 17 | 97 |
| | 야간 | 21 | 23 | 15 | 29 | 19 | 107 |
| 예산군 | 주간 | 9 | 14 | 11 | 10 | 12 | 56 |
| | 야간 | 7 | 11 | 13 | 13 | 10 | 54 |
| 천안시 | 주간 | 27 | 27 | 24 | 16 | 27 | 121 |
| | 야간 | 36 | 26 | 28 | 28 | 23 | 141 |
| 청양군 | 주간 | 9 | 6 | 8 | 3 | 5 | 31 |
| | 야간 | 3 | 4 | 7 | 6 | 7 | 27 |
| 태안군 | 주간 | 14 | 12 | 14 | 10 | 9 | 59 |
| | 야간 | 10 | 7 | 9 | 4 | 5 | 35 |
| 홍성군 | 주간 | 15 | 11 | 11 | 8 | 14 | 59 |
| | 야간 | 6 | 9 | 7 | 4 | 11 | 37 |

○ 발생시간별 사망사고 발생 요인

- 발생시간별 교통사망사고 점유율은 18시-20시> 14시-16시> 20시-22시> 16시-18시 순임
- 퇴근시간인 18시-20시 사이의 교통사망사고 발생율이 가장 높음

〈표 3-55〉 발생시간별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 구분 | | 발생연도 | | | | | 전체 |
|----------|-----------|------|------|------|------|------|------|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 발생 시간 | 0시 - 2시 | 18 | 23 | 13 | 18 | 11 | 83 |
| | 2시 - 4시 | 21 | 8 | 11 | 17 | 12 | 69 |
| | 4시 - 6시 | 16 | 15 | 18 | 15 | 22 | 86 |
| | 6시 - 8시 | 26 | 32 | 24 | 30 | 35 | 147 |
| | 8시 - 10시 | 20 | 29 | 26 | 19 | 21 | 115 |
| | 10시 - 12시 | 31 | 27 | 35 | 27 | 24 | 144 |
| | 12시 - 14시 | 39 | 32 | 32 | 21 | 31 | 155 |
| | 14시 - 16시 | 31 | 35 | 41 | 40 | 31 | 178 |
| | 16시 - 18시 | 40 | 30 | 36 | 29 | 35 | 170 |
| | 18시 - 20시 | 62 | 59 | 50 | 47 | 56 | 274 |
| | 20시 - 22시 | 41 | 33 | 40 | 33 | 25 | 172 |
| | 22시 - 24시 | 23 | 25 | 21 | 19 | 17 | 105 |
| 전체 | | 368 | 348 | 347 | 315 | 320 | 1698 |

- 충청남도 시·군별 5년간 발생시간별 교통사망사고 발생현황을 살펴보면 대부분의 지역에서 16시~20시 사이에 교통사망사고 발생율이 높음
- 아산시, 천안시, 예산군의 경우 출근시간대로 차량운행이 증가하는 6시~8시 사이에 교통사망사고 발생율이 높아 이에 대한 대책이 필요함
- 경찰의 순찰 강화를 비롯하여 자율방범대·모범운전자회·녹색어머니회 등 민간협력단체의 참여를 독려하고, 퇴직 공무원을 활용하는 방안을 모색할 필요가 있음
- 사고 위험구간 및 교통안전 사각지대를 신속하게 인지·공유할 수 있는 충남형 도민 소통채널을 확보해야 함

〈표 3-56〉 충청남도 시·군별 발생시간별 교통사망사고 발생현황(2014-2018)

| 발생시군 | 발생시간 | 발생연도 | | | | | 전체 |
|------|-----------|------|------|------|------|------|-----|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| 공주시 | 0시 - 2시 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 4 |
| | 2시 - 4시 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 |
| | 4시 - 6시 | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | 6 |
| | 6시 - 8시 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 8시 - 10시 | 2 | 1 | 3 | 0 | 2 | 8 |
| | 10시 - 12시 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 11 |
| | 12시 - 14시 | 2 | 5 | 0 | 1 | 2 | 10 |
| | 14시 - 16시 | 4 | 2 | 3 | 2 | 1 | 12 |
| | 16시 - 18시 | 2 | 2 | 3 | 5 | 2 | 14 |
| | 18시 - 20시 | 5 | 2 | 2 | 5 | 7 | 21 |
| | 20시 - 22시 | 3 | 1 | 4 | 0 | 0 | 8 |
| | 22시 - 24시 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 5 |
| 전체 | | 23 | 18 | 24 | 16 | 22 | 103 |
| 계룡시 | 0시 - 2시 | 0 | 1 | | 0 | 0 | 1 |
| | 4시 - 6시 | 0 | 1 | | 0 | 0 | 1 |
| | 8시 - 10시 | 0 | 1 | | 0 | 0 | 1 |
| | 12시 - 14시 | 1 | 0 | | 0 | 0 | 1 |
| | 14시 - 16시 | 1 | 0 | | 1 | 0 | 2 |
| | 16시 - 18시 | 1 | 0 | | 0 | 1 | 2 |

| | | | | | | | |
|-----|-----------|----|----|----|----|----|-----|
| | 18시 - 20시 | 0 | 0 | | 0 | 1 | 1 |
| | 전체 | 3 | 3 | | 1 | 2 | 9 |
| 금산군 | 2시 - 4시 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 4시 - 6시 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 6시 - 8시 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 4 |
| | 8시 - 10시 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 5 |
| | 10시 - 12시 | 2 | 1 | 2 | 2 | 0 | 7 |
| | 12시 - 14시 | 1 | 2 | 1 | 0 | 1 | 5 |
| | 14시 - 16시 | 0 | 2 | 3 | 2 | 1 | 8 |
| | 16시 - 18시 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 | 12 |
| | 18시 - 20시 | 3 | 4 | 0 | 0 | 2 | 9 |
| | 20시 - 22시 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 |
| | 22시 - 24시 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| | 전체 | 11 | 13 | 11 | 11 | 10 | 56 |
| 논산시 | 0시 - 2시 | 2 | 0 | 1 | 2 | 1 | 6 |
| | 2시 - 4시 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 4 |
| | 4시 - 6시 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 4 |
| | 6시 - 8시 | 1 | 3 | 2 | 3 | 4 | 13 |
| | 8시 - 10시 | 0 | 2 | 4 | 3 | 1 | 10 |
| | 10시 - 12시 | 4 | 1 | 2 | 4 | 1 | 12 |
| | 12시 - 14시 | 2 | 4 | 3 | 4 | 4 | 17 |
| | 14시 - 16시 | 4 | 2 | 3 | 4 | 4 | 17 |
| | 16시 - 18시 | 3 | 4 | 4 | 1 | 3 | 15 |
| | 18시 - 20시 | 9 | 8 | 4 | 3 | 2 | 26 |
| | 20시 - 22시 | 5 | 4 | 4 | 4 | 2 | 19 |
| | 22시 - 24시 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 4 |
| | 전체 | 33 | 30 | 31 | 31 | 22 | 147 |
| 당진시 | 0시 - 2시 | 2 | 3 | 0 | 3 | 1 | 9 |
| | 2시 - 4시 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 4 |
| | 4시 - 6시 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 |
| | 6시 - 8시 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 6 |
| | 8시 - 10시 | 4 | 3 | 1 | 2 | 0 | 10 |
| | 10시 - 12시 | 4 | 4 | 2 | 3 | 4 | 17 |
| | 12시 - 14시 | 3 | 2 | 5 | 0 | 3 | 13 |
| | 14시 - 16시 | 0 | 2 | 0 | 4 | 5 | 11 |
| | 16시 - 18시 | 7 | 2 | 1 | 2 | 4 | 16 |
| | 18시 - 20시 | 11 | 7 | 3 | 7 | 5 | 33 |
| | 20시 - 22시 | 4 | 2 | 7 | 3 | 7 | 23 |
| | 22시 - 24시 | 5 | 1 | 3 | 2 | 1 | 12 |
| | 전체 | 44 | 27 | 24 | 29 | 33 | 157 |
| 보령시 | 0시 - 2시 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 |
| | 2시 - 4시 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 4 |
| | 4시 - 6시 | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 5 |
| | 6시 - 8시 | 2 | 3 | 0 | 1 | 0 | 6 |
| | 8시 - 10시 | 3 | 3 | 1 | 0 | 2 | 9 |
| | 10시 - 12시 | 0 | 4 | 1 | 3 | 2 | 10 |
| | 12시 - 14시 | 2 | 0 | 5 | 1 | 0 | 8 |
| | 14시 - 16시 | 0 | 1 | 2 | 4 | 2 | 9 |
| | 16시 - 18시 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 7 |
| | 18시 - 20시 | 3 | 4 | 5 | 4 | 2 | 18 |
| | 20시 - 22시 | 4 | 4 | 1 | 6 | 1 | 16 |
| | 22시 - 24시 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 전체 | 20 | 24 | 19 | 22 | 14 | 99 |
| 부여군 | 0시 - 2시 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | 2시 - 4시 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | 4시 - 6시 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |

| | | | | | | | |
|-----|-----------|----|----|----|----|----|-----|
| | 6시 - 8시 | 1 | 3 | 1 | 1 | 4 | 10 |
| | 8시 - 10시 | 1 | 0 | 5 | 2 | 1 | 9 |
| | 10시 - 12시 | 1 | 3 | 5 | 1 | 1 | 11 |
| | 12시 - 14시 | 2 | 2 | 3 | 1 | 3 | 11 |
| | 14시 - 16시 | 2 | 0 | 4 | 1 | 1 | 8 |
| | 16시 - 18시 | 3 | 0 | 4 | 3 | 0 | 10 |
| | 18시 - 20시 | 3 | 3 | 3 | 1 | 5 | 15 |
| | 20시 - 22시 | 1 | 5 | 2 | 0 | 0 | 8 |
| | 22시 - 24시 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 4 |
| | 전체 | 16 | 18 | 27 | 11 | 19 | 91 |
| 서산시 | 0시 - 2시 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 7 |
| | 2시 - 4시 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 4 |
| | 4시 - 6시 | 1 | 0 | 2 | 2 | 1 | 6 |
| | 6시 - 8시 | 1 | 2 | 3 | 4 | 3 | 13 |
| | 8시 - 10시 | 0 | 4 | 1 | 4 | 1 | 10 |
| | 10시 - 12시 | 1 | 4 | 2 | 3 | 0 | 10 |
| | 12시 - 14시 | 2 | 2 | 4 | 3 | 3 | 14 |
| | 14시 - 16시 | 2 | 3 | 5 | 2 | 5 | 17 |
| | 16시 - 18시 | 3 | 2 | 0 | 1 | 4 | 10 |
| | 18시 - 20시 | 5 | 6 | 2 | 2 | 5 | 20 |
| | 20시 - 22시 | 2 | 0 | 5 | 5 | 1 | 13 |
| | 22시 - 24시 | 2 | 5 | 2 | 0 | 4 | 13 |
| | 전체 | 21 | 31 | 28 | 28 | 29 | 137 |
| 서천군 | 2시 - 4시 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| | 4시 - 6시 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| | 6시 - 8시 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| | 8시 - 10시 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| | 10시 - 12시 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 8 |
| | 12시 - 14시 | 1 | 1 | 0 | 3 | 0 | 5 |
| | 14시 - 16시 | 4 | 3 | 2 | 4 | 2 | 15 |
| | 16시 - 18시 | 3 | 0 | 4 | 2 | 1 | 10 |
| | 18시 - 20시 | 4 | 6 | 5 | 0 | 3 | 18 |
| | 20시 - 22시 | 1 | 1 | 0 | 3 | 1 | 6 |
| | 22시 - 24시 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| | 전체 | 18 | 17 | 16 | 14 | 10 | 75 |
| 아산시 | 0시 - 2시 | 2 | 6 | 1 | 4 | 0 | 13 |
| | 2시 - 4시 | 3 | 0 | 2 | 5 | 4 | 14 |
| | 4시 - 6시 | 3 | 4 | 3 | 4 | 4 | 18 |
| | 6시 - 8시 | 6 | 4 | 2 | 6 | 2 | 20 |
| | 8시 - 10시 | 2 | 3 | 1 | 2 | 5 | 13 |
| | 10시 - 12시 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 10 |
| | 12시 - 14시 | 3 | 1 | 4 | 1 | 5 | 14 |
| | 14시 - 16시 | 2 | 2 | 9 | 6 | 3 | 22 |
| | 16시 - 18시 | 7 | 4 | 2 | 4 | 1 | 18 |
| | 18시 - 20시 | 6 | 6 | 4 | 8 | 3 | 27 |
| | 20시 - 22시 | 4 | 3 | 3 | 2 | 6 | 18 |
| | 22시 - 24시 | 3 | 4 | 2 | 6 | 2 | 17 |
| | 전체 | 43 | 40 | 35 | 50 | 36 | 204 |
| 예산군 | 0시 - 2시 | 1 | 3 | 3 | 2 | 0 | 9 |
| | 2시 - 4시 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| | 4시 - 6시 | 1 | 0 | 2 | 0 | 4 | 7 |
| | 6시 - 8시 | 1 | 3 | 4 | 4 | 5 | 17 |
| | 8시 - 10시 | 0 | 4 | 1 | 0 | 1 | 6 |
| | 10시 - 12시 | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | 9 |
| | 12시 - 14시 | 4 | 3 | 1 | 2 | 1 | 11 |
| | 14시 - 16시 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 9 |

| | | | | | | | |
|-----|-----------|----|----|----|----|----|-----|
| | 16시 - 18시 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 4 |
| | 18시 - 20시 | 1 | 4 | 3 | 5 | 2 | 15 |
| | 20시 - 22시 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 12 |
| | 22시 - 24시 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 9 |
| | 전체 | 16 | 25 | 24 | 23 | 22 | 110 |
| 천안시 | 0시 - 2시 | 9 | 2 | 3 | 4 | 1 | 19 |
| | 2시 - 4시 | 6 | 3 | 3 | 3 | 4 | 19 |
| | 4시 - 6시 | 4 | 5 | 6 | 4 | 4 | 23 |
| | 6시 - 8시 | 5 | 7 | 6 | 2 | 7 | 27 |
| | 8시 - 10시 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 18 |
| | 10시 - 12시 | 6 | 1 | 4 | 3 | 2 | 16 |
| | 12시 - 14시 | 6 | 5 | 3 | 1 | 5 | 20 |
| | 14시 - 16시 | 4 | 6 | 1 | 4 | 3 | 18 |
| | 16시 - 18시 | 4 | 4 | 6 | 2 | 6 | 22 |
| | 18시 - 20시 | 8 | 5 | 5 | 8 | 7 | 33 |
| | 20시 - 22시 | 7 | 5 | 6 | 3 | 3 | 24 |
| | 22시 - 24시 | 2 | 6 | 5 | 6 | 4 | 23 |
| | 전체 | 63 | 53 | 52 | 44 | 50 | 262 |
| 청양군 | 2시 - 4시 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| | 4시 - 6시 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| | 6시 - 8시 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 6 |
| | 8시 - 10시 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 10시 - 12시 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 5 |
| | 12시 - 14시 | 2 | 1 | 1 | 0 | 2 | 6 |
| | 14시 - 16시 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 3 |
| | 16시 - 18시 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 9 |
| | 18시 - 20시 | 1 | 1 | 6 | 3 | 4 | 15 |
| | 20시 - 22시 | 1 | 2 | 0 | 1 | 1 | 5 |
| | 22시 - 24시 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| | 전체 | 12 | 10 | 15 | 9 | 12 | 58 |
| 태안군 | 0시 - 2시 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 |
| | 2시 - 4시 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 4 |
| | 4시 - 6시 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| | 6시 - 8시 | 4 | 1 | 2 | 2 | 1 | 10 |
| | 8시 - 10시 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 6 |
| | 10시 - 12시 | 1 | 0 | 3 | 0 | 1 | 5 |
| | 12시 - 14시 | 4 | 3 | 1 | 1 | 0 | 9 |
| | 14시 - 16시 | 3 | 5 | 2 | 3 | 1 | 14 |
| | 16시 - 18시 | 1 | 2 | 4 | 3 | 5 | 15 |
| | 18시 - 20시 | 2 | 0 | 5 | 0 | 3 | 10 |
| | 20시 - 22시 | 4 | 4 | 2 | 0 | 0 | 10 |
| | 22시 - 24시 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 4 |
| | 전체 | 24 | 19 | 23 | 14 | 14 | 94 |
| 홍성군 | 0시 - 2시 | 1 | 2 | 0 | 0 | 2 | 5 |
| | 2시 - 4시 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| | 4시 - 6시 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 4 |
| | 6시 - 8시 | 2 | 2 | 2 | 1 | 4 | 11 |
| | 8시 - 10시 | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 | 5 |
| | 10시 - 12시 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 13 |
| | 12시 - 14시 | 4 | 1 | 1 | 3 | 2 | 11 |
| | 14시 - 16시 | 4 | 3 | 3 | 1 | 2 | 13 |
| | 16시 - 18시 | 0 | 3 | 0 | 1 | 2 | 6 |
| | 18시 - 20시 | 1 | 3 | 3 | 1 | 5 | 13 |
| | 20시 - 22시 | 2 | 0 | 3 | 1 | 1 | 7 |
| | 22시 - 24시 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 4 |
| | 전체 | 21 | 20 | 18 | 12 | 25 | 96 |

3. 분석종합

- '14년 ~ '18년 충청남도의 교통사고 사망자수는 연평균 366.4명으로 2.75%의 감소율을 보임
- 유형별 교통사망사고 발생원인은 차대차 사고 점유율이 가장 높게 나타남
 - 다만, 세부 유형별 교통사망사고 발생 원인은 횡단중 사고가 높아 이에 대한 대책 수립이 필요함
- 법규위반별 요인으로는 운전자의 안전의무불이행으로 인한 교통사망사고 비율이 가장 높으며, 뒤이어 중앙선 침범, 신호 또는 지시에 따를 의무위반의 순으로 나타남
 - 운전자의 교통안전의식 향상을 위한 정책사업 필요
- 교통약자 사망사고 발생율은 감소추세를 보이고 있음
 - 고령자(65세 이상) 교통사고 사망자는 감소추세에 있으나 교통사고 사망자수의 총 45%를 차지하고 있어 고령자 교통사고 사망자를 줄이기 위한 교통안전정책의 수립이 필요함
 - 어린이 및 청소년 사망자는 전체적으로 감소추세를 보이고 있음
 - 다만, 아산시, 천안시는 충청남도의 타 시·군에 비하여 청소년 사망자가 높으므로 청소년 교통사고 예방을 위한 정책 수립이 필요함
- 도로연장 및 도로차선수 증가 등 교통여건 개선에 따라 안전부주의 및 과속에 따른 교통사고 사망자수가 증가함
 - 일반국도 교통사고 사망자 수 감소를 위한 대책 필요
 - 교차로 및 횡단보도상의 교통사고 감소를 위한 대책 필요
- 발생시기에 따른 교통사망사고 저감대책 필요
 - 농번기, 겨울철 등 교통사망사고 집중 발생
 - 전체 교통사고 수는 주간에 더 많이 발생하는 것으로 분석됨
 - 다만, 발생시간별 교통사고 점유율은 퇴근시간대인 18시~20시가 가장 높게 나타나 이에 대한 대책이 필요함

IV. 교통안전 관리 취약점 및 정책적 제언

1. 교통안전 관리 취약성 분석 종합

1) 획일적인 교통안전 관련 법체계 - (A1)

- 충청남도의 자치단체별 교통안전 관련 법령을 살펴보면, 지역의 특성을 고려하기보다는 교통안전 및 이용상의 위험 요소로 고려되는 사항을 중심으로 법령이 마련되어 있다는 점을 확인할 수 있음. 즉, 교통안전 관련 법체계의 획일화가 충청남도의 교통안전 취약점이라고 사료됨
- 「교통안전법」에 근거하여 교통안전 관리계획을 수립·시행하고 있기 때문으로 볼 수 있으나, 조례는 지역의 특성을 반영하여 자치단체별로 차별화된 전략을 수립하고 운영할 수 있는 기능을 발휘할 수 있음
- 그럼에도 불구하고 도내 자치단체는 교통안전에서 주된 고려대상이 되는 인적 측면·이용자 측면·서비스 제공을 중심으로 조례가 마련되어 있음
- 천안시는 고령운전자 교통사고 예방 및 지원에 관한 사항을 규정하고 있음. 교통약자의 이동편의에 대한 조례를 제정함. 어린이를 위한 교통안전 조례를 확보하고 있음
- 공주시는 고령운전자, 교통약자, 교통취약지역 거주 주민들의 교통편의 증진을 위한 조례를 제정하여 운영함
- 보령시는 교통약자, 어린이 교통안전 조례, 대중교통 육성을 위한 교통 정책을 개별적으로 마련하고 있음. 또한 교통을 복지와 연계하여 불편 해소를 위한 시민 지향적인 법제도를 마련하고 있음
- 아산시에는 교통약자, 어린이 교통안전, 대중교통 소외지역 주민을 위한 교통복지 관련 조례를 마련하고 있음
- 서산시는 교통약자, 고령운전자, 대중교통 소외지역을 중점으로 한 이용편의 서비스 제공을 중심으로 조례가 마련되어 있음
- 논산시는 어린이 교통안전, 대중교통 소외지역 주민의 교통 편리, 고령운전자를 중심으로 한 조례를 제정
- 계룡시는 교통약자, 고령자의 대중교통 이용 중심의 조례를 제정하여 운영하고 있음
- 당진시는 교통약자, 고령자의 대중교통 이용 지원, 고령운전자 및 어린이 교통안전

을 위한 조례를 제정하여 운영함

- 금산군은 교통약자의 이동 지원, 대중교통 이용과 관련하는 교통 복지를 도모하기 위한 조례를 제정하여 운영
- 부여군은 교통약자를 위한 특별교통수단 운행, 관내 학생들의 교통 불편 해소를 위한 조례, 대중교통 소외지역 주민을 위한 교통 서비스 제공으로 조례를 제정하여 운영함
- 서천군은 교통약자의 이동지원, 고령운전자 교통사고 예방, 어린이 교통안전을 중심으로 조례를 제정하여 운영하고 있음. 주목할 사항으로는 도로를 점용하여 공사하는 경우를 선정하여 보행자 및 자동차의 교통안전에 관한 교통소통 대책에 관한 조례를 제정하고 있음
- 청양군은 교통약자의 이동 지원을 중심으로 조례를 제정하여 운영함
- 홍성군은 교통약자의 이동 및 고령운전자 교통사고 예방, 고령자의 대중교통 이용에 관한 조례를 제정하여 운영함. 어린이 교통안전 및 교통취약지역의 주민을 대상으로 교통서비스 제공을 위한 조례를 제정함
- 예산군은 교통약자, 고령운전자를 중심으로 조례를 제정함. 고령자를 대상으로 대중교통 이용 지원에 관한 조례를 통해 운영함
- 태안군은 교통약자, 고령운전자의 교통사고 예방을 위한 조례를 제정함. 어린이 · 노인 · 장애인 보호구역 교통안전 및 관리를 위한 조례 제정 및 운영

<표 4-1> 지자체별 주요 대상 및 교통정책 방향

| 자치단체 | 중점 예방 대상 | 복지 및 서비스 연계 | 비고 |
|------|------------------|----------------|----------|
| 천안시 | 고령운전자, 교통약자, 어린이 | 교통약자 | |
| 공주시 | 고령운전자, 교통약자 | 소외 지역 주민 | |
| 보령시 | 교통약자, 어린이 | 고령자 | |
| 아산시 | 교통약자, 어린이 | 소외 지역 주민 | |
| 서산시 | 고령운전자, 교통약자 | 소외 지역 주민 | |
| 논산시 | 고령운전자, 어린이 | 소외 지역 주민 | |
| 계룡시 | 고령자, 교통약자 | 교통약자 | |
| 당진시 | 고령운전자, 어린이 | 교통약자, 고령자 | |
| 금산군 | | 교통약자 | |
| 부여군 | | 교통약자, 학생 | |
| 서천군 | 고령운전자, 어린이 | 교통약자 | 공사장 교통안전 |
| 청양군 | | 교통약자 | |
| 홍성군 | | 교통약자, 소외 지역 주민 | |
| 예산군 | 고령자, 교통약자 | 고령자 | |
| 태안군 | 고령운전자, 교통약자 | | |

- 자치단체에서 마련된 조례는 교통사고를 예방하기 위한 측면과 복지 및 교통서비

스와 연계된 측면으로 구성되어 있음. 지역별로 교통사고의 피해자로서 위험성이 높은 대상이 우선적으로 적용되고 있으며, 교통의 이용에서 소외될 가능성이 높은 대상을 중심으로는 복지와 연계되는 서비스를 제공하는 것에 중점이 되어 있음

- 첫째, 교통사고 예방은 사고 위험성을 고려한 중점 예방 대상을 중심으로 조례가 구성되어 있으며, 여기에는 교통약자·어린이·고령운전자가 주로 나타남. 둘째, 교통 복지와 연계된 측면은 원활한 교통의 이용이 불편한 교통소외지역 및 교통약자를 중심으로 조례가 구성되어 있음

○ 자치단체별로 지리적 특성, 규모, 교통 상황, 주민 특성 등이 차이를 나타내고 있으며, 또한 자치단체의 조직 구성 및 인력 차이가 존재하고 있음. 그럼에도 불구하고, 조례의 제정을 통해 추구하는 교통안전의 목표 및 대상, 제공 서비스가 유사하고 교통안전의 추진 방향도 획일적으로 구성되어 있음

- 지역의 특성에 대한 면밀한 분석을 통해 교통사고의 예방에서 우선시 되어야 할 대상과 지점, 교통 위해 요소가 선정되고, 이를 토대로 지역에서 필요한 교통안전 예방 중심의 법체계가 마련되어야 할 것임. 교통이용 및 서비스 제공 등 복지와 관련되는 부분도 명확히 구분하여 지역별 우선순위를 설정하여 조례를 재조정할 필요가 있음

○ 서천군의 경우 공사장 및 공사차량으로부터 발생될 수 있는 교통위해요소, 안전 분석을 통해 시급한 부분을 조례에 포함시킨 것으로 볼 수 있음. 이는 충청남도의 교통안전 정책에 확대되어 시행될 필요가 있는 것으로 볼 수 있음. 충남의 경우 지역 개발로 인하여 공사 지역 및 공사 차량이 현저히 높게 나타나고 있는 바, 이러한 법·제도적 개선을 통해 교통안전을 확보할 수 있음. 지역의 취약요소를 선제적으로 예방·대비할 수 있는 법체계를 마련하는 것이 중요함

2) 환경 변화를 고려하지 못한 정형화된 참여 및 사업 추진 방식 - (B1)

- COVID-19는 대면 형태의 활동에 제한을 가져오고 있음. 교통안전 교육 및 관련 개선 사업이 직접적 참여와 방문형 교육을 위주로 구성되어 있는 점이 향후 지속적 사업의 추진에 취약점이 될 것으로 예상됨
- 2020년 교통안전 세부 시행계획을 살펴보면, 도민 교통안전 교육은 일반교육, 체험교육, 위탁교육 형태로 구분됨. 시행계획을 설정할 당시 예상되는 사회 환경에 대한 변화를 고려하는데 미흡함이 존재했다고는 점을 부인할 수 없음. 대부분 대면형태로 계획되어 있어, 계획대로의 시행이 곤란하며 교육 방식 및 형태의 다변화가

요구된다고 볼 수 있음

- 교통사고 예방 캠페인, 교통사고 절반 줄이기 교통안전캠페인, 교통사망사고 줄이기 합동 워크숍, 고령운전자 인지능력 검사 추진 사업, 어린이 교통안전 교육 추진 사업, 지역맞춤형 어르신 교통안전교육 등 교통안전의식 선진화에 관한 대부분의 사항은 사업 추진 방식의 변화가 불가피하며 대상의 접근성을 고려한 유연화가 필요한 사항임

〈표 4-2〉 2020년 교통안전 세부 시행계획(방문, 대면 중심)

| 시행계획 | 내용 | 방식 |
|------------------------------|--|---------------|
| 교통사고 절반 줄이기 교통안전캠페인 | ○ 대상 : 도, 시·군, 경찰청 및 교통연수원, 교통안전공단 등 ○ 추진일정 : 2020. 1 ~ 12월(월 1회, 설·추석, 행락철, 지역축제) ○ 참석인원 : 20회(1,000명) ○ 내용 : 초등학교 등굣길, 전통시장, 교통사고 다발지역 등 대상, 교통약자 보행지도 및 교통안전 홍보활동 추진 | 참여형, 대면 중심 |
| 교통사망사고 줄이기 합동 워크숍 | ○ 대상 : 도, 시·군, 경찰청 및 교통유관기관 ○ 내용 : 유관기관별 교통사고 줄이기 합동토론 및 교통안전 교육 | 참여형, 대면 중심 |
| 고령운전자 인지능력 검사 추진 | ○ 신체적 능력 저하로 교통사고 발생 위험이 증가한 65세 이상 고령자를 대상으로 무료 인지반응 검사 제공 ○ 추진기관 : 도, 교통연수원, 도로교통공단 ○ 연간계획 : 120명 / 20회 ○ 내용 : 인지능력검사기기를 도로교통공단에서 임대(4대) 운영하여 고령운전자 대상 인지능력에 대한 자가진단(1회당 40분 소요), 교통안전교육 병행 | 참여형, 대면 중심 |
| 어린이 교통안전교육 추진 | ○ 도내 유치원생 및 초등학교생을 대상으로 교통사고 예방을 위한 교통안전 기본상식 등 교육추진 ○ 추진기관 : 도, 교통연수원 ○ 계획인원 : 45,000명 ○ 참고사항 : 교통연수원 전문강사 2인을 활용하여 방문교육 | 방문형, 대면 중심 |
| 교통안전지도사 활용, 지역맞춤형 어르신 교통안전교육 | ○ 민간 교통안전지도사 활용, 재미있고 다채로운 프로그램으로 경로당·노인대학 등 찾아가는 지역맞춤형 어르신 교통안전교육 활성화 ○ 추진기관 : 도, 시군 ○ 충청남도 교통안전지도사 협회: 찾아가는 어르신 교통안전 교육 | 참여형, 대면 중심 |

3) 지리적 취약 요소

가. 속도위반 및 신호 위반 교통사고

- 차대차 사고의 경우, 사망사고 발생율이 높다는 것은 과속의 위험성을 우선 고려하게 됨. 교통에서 진행 중인 차량으로 인해 발생하는 사고가 사망의 결과를 야기하는데 있어서 가장 큰 원인은 과속일 가능성이 높음. 이에 속도를 준수하여 운행할 수 있도록 운전자에 대한 교육이 실시되어야 함
- 동일 장소 및 인접 구간에서 반복적으로 발생하는 지점의 경우, 해당 지점의 교통

환경에 대한 특성을 분석할 필요가 있음. 과속은 제한된 속도를 위반하였음을 의미하며, 신호 위반도 법률에서 규정한 내용의 미준수를 가리킴

- 인간의 교통법규 준수 의식 및 교통 신뢰 관계 개선이 필요하다고 볼 수 있으나, 단기적 개선 방안으로 속도를 감속할 수 있는 교통시설의 설치 및 확충이 요구됨
- 물리적 환경 개선을 통한 안전한 운행을 유도함과 동시에 운전 행태를 변화시킬 수 있도록 교통법규 준수 교육 등을 전개하여야 함

나. 차량단독 교통사고 지점의 취약성

- 차량단독 교통사고는 공작물충돌, 전도전복, 도로이탈, 주정차 차량충돌로 유형화됨(기타는 제외함). 이 중에서 가장 많은 유형은 공작물충돌로 각 자치단체별로 발생지역이 주민들의 활용 빈도가 높은 주요도로를 중심으로 나타나고 있음
- 도로이탈 및 전도전복의 교통사고는 해당 지점에 대한 물리적 환경이 취약하다고 볼 수 있음. 계룡시, 논산시 등 관련 사고가 발생하는 지점을 확대하면 도로의 굽음 및 회전이 급격한 지점이 다수로 나타나고 있음. 도로 정비 사업 및 교통안전시설이 확충되어야 취약점을 해소할 수 있을 것으로 판단됨
- 추가적으로 도로이탈 및 전도전복의 사고원인을 과속 및 계절별 환경 변화를 고려한 교통원인조사가 시행되어야 함. 도내 위험 지역 및 주요 사고 지점 등 사고 발생 빈도가 높은 장소를 우선으로 하여 지리적 특성과 시기별 위험 요소의 출현, 상태 환경적인 특성에 대한 관련성 분석도 요구됨

다. 취약지점에 대한 경고 제공 미흡

- 현재 충청남도와 자치단체는 교통안전관리에 대한 전담부서를 조직하여 운영하고 있음. 전술한 바와 같이 많은 활동이 교통의 편리한 이용과 교통약자 및 교통취약지역에서의 소외 계층 지원 등이 중점이 되고 있음. 교통 편의 및 교통 복지의 측면에서 서비스의 제공 및 개선방안의 도출은 긍정적이라고 볼 수 있음
- 교통사고에 대한 개선방안은 교통시설 및 장비 보완, 유지관리를 중점적으로 나타나고 있음. 그러나 발생하는 사고에 대한 위험 경고 및 정보의 제공은 미흡한 것으로 판단됨. 충청남도의 교통안전에 관한 계획은 기존 도로 이용자 및 지역에 대한 사전 정보가 있는 주민인 경우에 긍정적인 효과를 신속하게 달성할 수 있음
- 자료 제공의 한계로 분석이 이루어지지 못했으나, 교통사고의 가해자·피해자가 해당 지역의 주민인 것인가에 대한 검토가 요구된다고 볼 수 있음. 많은 사람들이 도로를 이용함에 있어서 실시간 교통정보와 지도 안내 서비스를 통해 도로에 대한 사전 정보가 부족한 상태에서 운전을 하는 특성이 나타나고 있음. 단독 운전의 의

한 도로이탈 및 전도전복 사고 등 도로에 대한 사전 지리감이 떨어지는 상황에서 실시간 네비게이션 서비스에 의존하여 운전이 이루어지게 되어 현실적인 교통 지리감이 감소되는 문제가 야기됨

- 교통사고의 유형을 구분하지 않고 교통 위험 지역, 사고 다발 지역을 중심으로 진입 이전 시점 및 진입 전 구간에서 교통 위험요인에 대한 경고 및 후행 경로에 대한 위험성 등을 제공하는 방안이 더욱 확대되어야 할 것으로 보임

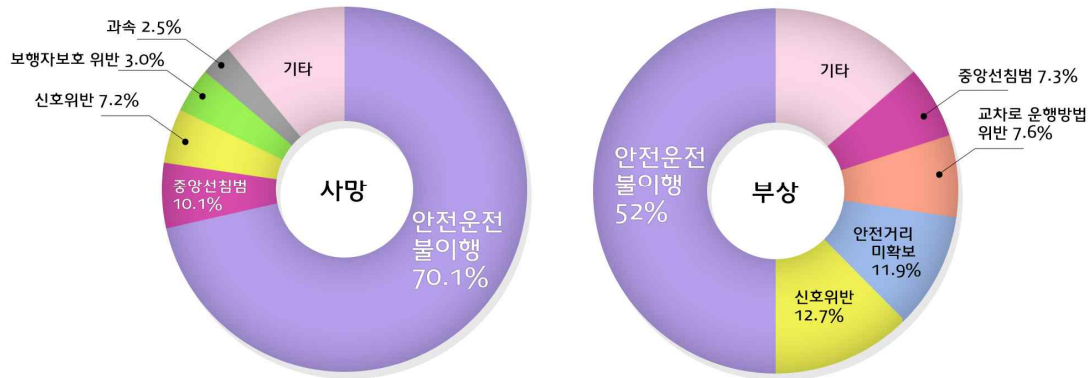
4) 인적 취약 요소

가. 차대사람 교통사고 발생

- 차대사람 교통사고는 길가장자리 구역 통행 중, 보도통행 중, 차도통행 중, 횡단 중 등으로 유형을 살펴볼 수 있음. 이는 운행하는 차량과 사람에 의한 교통사고로 ‘운전자’와 ‘보행자’의 관계에서 야기되는 사고를 특성으로 고려할 수 있음. 즉, 인적인 측면에서 양자 모두에게 위험에 대한 인식이 미흡했음이 전제되는 것으로 이해할 수 있음
- 사고가 발생한 자치단체 및 지역을 중심으로 취약점을 분석하는 것보다 가장 많이 발생한 사고의 유형을 통해 해당 지역의 개선을 접근하는 것이 의미있는 것으로 사료됨
- 구체적으로, ‘차도 통행 중’ 교통사망사고가 발생한 지역은 금산군을 제외하고 도내 63건이 발생되었음. 이는 특정 지역이 문제가 아니라 차도를 통행하는 것에 대한 위험성이 간과되어 나타났다고 분석할 수 있음. 보행자에게도 위험 행동에 대한 피해를 인식시킬 수 있도록 생애주기별 교통안전 교육이 실시되어야 함
- 이와 유사하게 ‘횡단 중’ 교통사망사고가 발생하는 지역도 전체 331건이 도내 대부분의 지역에서 나타나고 있음. 특히 천안시와 아산시의 경우 해당 유형이 매우 높게 나타나고 있어 개선이 시급함. 즉, 보행자가 횡단을 하도록 의지적인 요소가 발휘되는 취약점을 개선하는 것도 요구되며, 나아가 위험한 상황으로 연결되게 되는 물리적 환경의 개선도 시급하다고 볼 수 있음

나. 교통안전 관련 법령 이해 부족

- 교통사고를 주요 법규위반 항목별로 분석한 결과, ‘안전운전의무 불이행’이 가장 높은 것으로 나타나고 있음. 전국적인 조사를 통해서도 안전운전의무 불이행이 원인이 되는 교통사고가 높은 것으로 나타남



출처: 한국교통안전공단

- 현행법 상 ‘모든 차 또는 노면전차의 운전자는 차 또는 노면전차의 조향장치와 제동장치, 그 밖의 장치를 정확하게 조작하여야 하며, 도로의 교통상황과 차 또는 노면전차의 구조 및 성능에 따라 다른 사람에게 위험과 장해를 주는 속도나 방법으로 운전하여서는 아니 된다.’ 고 규정되어 있음(「도로교통법」 제48조)
- 도로에서 발생하는 모든 행위를 법률로써 규정하기 어렵기 때문에 만든 포괄적이고 추상적인 의무 규정으로, 다른 개별적이고 구체적인 규정이 없을 때 적용됨. 중앙선 침범, 신호위반, 과속 같은 의도적 위반행위가 아닌 운전이 집중하지 못해 나타나는 안전 불감증의 결과로 일어나는 사고가 이에 해당됨(한국교통안전공단)
- 그러나 일반 시민은 법률에서 규정하고 있는 ‘위험’과 ‘장해’를 주는 운전이 무엇인지 이해가 부족함. 전방주시 태만, 주의력 부족, 운전 중 휴대전화 사용 등과 같은 행위로 인해 발생하는 사고가 대부분 해당됨
- 교통 상 발생하는 위험요소의 유형을 구분하여 충청남도과 자치단체에서 정보를 제공하는 것이 중요하다고 볼 수 있음
- 개정 법령에 대한 늦은 인지로 인해 개인별로 법령 준수의 시점이 차이를 나타낼 수 있음. 즉, 음주운전 기준 등과 같이 관련 법령의 개정이 있는 경우, 20대와 고령자의 정보 습득 차이가 발생하게 됨. 연령대별로 관련 정보를 신속하게 확보할 수 있는 채널을 마련하여 제공해야 함

다. 교통안전 정책 심의위원회의 구성 및 운영 상 한계

- 충청남도의 자치단체는 「교통안전법」에 근거하여 ‘교통안전정책 심의위원회 구성 및 운영’ 등에 관한 조례가 제정되어 있음. 모든 자치단체에서 해당 위원회를 구성하고 있음

- 조례는 기능, 위원회 구성, 위원장 및 위원의 직무·임기, 회의 소집 및 주기, 전문위원의 구성, 수당, 실비변상 등을 규정하고 있음
- 교통안전정책의 개발, 문제점 및 개선을 위한 주된 기능이 설정되어야 함에도 불구하고 대다수 자치단체의 조례는 형식적인 가이드라인만을 제공하는 것으로 설정되어 있음
- 정책을 심의·권고·조언이 이루어질 수 있도록 위원의 전문성, 참여 기관 및 역할, 시민의 의견 수렴 방식이 포함되어 논의되어야 함에도 ‘위원 구성’에 중점을 두고 ‘운영’에는 미흡한 것으로 사료됨

2. 교통안전 정책적 제언

1) 지역별 차별화된 법적 근거 마련 - (A2)

- 충청남도 및 자치단체는 국가교통안전종합계획을 토대로 교통안전 관련 부서의 계획을 설정하고 교통안전 의식 및 제도의 개선, 교통시설 및 수단의 안전성을 확보해야함
- 국토교통부에서 설정한 추진 목표, 정책방향, 추진 전략에 부합하고 충청남도의 교통안전 관리체계를 마련할 수 있도록 정책을 설정하고 무엇보다 지역 실정에 맞는 교통안전 시책이 추진되어야 함

2) 충청남도 특성을 고려한 도의 컨트롤타워 역할 강화

- 충청남도는 교통안전에 있어서 중앙정부와 연계를 추진하고 시·군의 교통안전 사업에 컨트롤타워로서의 역할을 수행하게 됨. 또한 교통안전 기본계획을 통하여 유관기관과의 협업을 조정하는 역할을 수행하고 있음
- 충청남도의 사망자수는 감소 추세를 나타내고 있으나, 이륜차·자전거·농기계 등의 교통사고 발생건수와 고령운전자 사망자수는 증가하고 있음. 이는 농어촌 지역의 특성이 반영된 교통사고의 취약점이 나타나고 있음을 의미하는 것으로 충청남도의 교통 특성이라고도 이해할 수 있음
- 최근 5년간 도내에서 발생한 교통사고로 인하여 사망자수는 감소하고 있음(2015년 382명 → 2019년 308명). 그러나 부상자수는 급증하고 있는 것으로 나타남(2015년 83,209명 → 2019년 92,626명). 사망자수가 감소하였다는 통계적 수치만을 근거로 충청남도의 교통안전에 대한 접근을 하는 것은 매우 위험하다고 볼 수 있음

- 충청남도에서 발생하는 교통사고의 특성을 분석하여 그 원인에 대한 해결방안을 모색하는 것은 도의 역할이라고 볼 수 있음. 도에서 도-자치단체로 연결되는 교통사고의 원인을 분석하여 정보를 제공하고, 협력적인 예방 및 개선 활동을 장기적 관점에서 전개해야 그 효과성을 확보할 수 있음



- 따라서, 자치단체별 특성을 고려한交通安全 정책 및 관리 방안이 마련되어야 함과 동시에 충청남도 전반적인 특성을 고려한交通安全 정책이 시행될 필요가 있음. 이는 충청남도가交通安全에서 우선적으로 컨트롤타워로서 조정자 역할을 수행되어야 함

3) 환경 변화를 고려한 참여 및 사업 추진 방식 설정 - B2

- COVID-19로 인해 기 설정된 사업 및 활동의 변화가 요구됨. 도민의 직접적 참여와 체험을 통한 사업의 경우 대면 활동으로의 제한으로 인해 방식의 조정이 불가피하다고 볼 수 있으며, 사업별 배정된 예산의 집행도 수정이 필요함
- 交通安全의 경우 도민의 직접적인 참여와 교육을 통해 인식의 개선이 요구되는 사항이 많으며, 사업의 지속성이 필요함. 이에交通安全 정책의 수립에서 사회적 환경의 변화를 고려하여 유연화된 방식으로의 접근이 고려되어야 함

4) 신종 교통위험요소의 분석 및 예방 정책 마련

- 국내 체류 외국인의 증가로 인해 야기되고 있는 범죄 중에서교통범죄에 관한 예방이 필요한 시점이라고 볼 수 있음. 외국인 운전자의 증가는交通安全 교육 및 안전운행 문화 정착을 위한 관련 정책 및 프로그램이 마련되어야 함을 내포하고 있음

- 2015년~2019년 교통범죄를 발생시킨 외국인은 2016년 11,435명을 정점으로 하여 감소추세를 나타내고 있음. 경찰청을 비롯한 외국인 관련 기관에서 교통안전교육 및 국내 안전정책에 관한 홍보를 추진한 결과로 볼 수 있음

〈표 4-3〉 교통범죄자 국적(2015-2019)

(단위 : 명)

| 연도 | 죄종별 | 범죄자 | 한국인 | 외국인 |
|------|------|-----------|-----------|--------|
| 2015 | 전체범죄 | 1,771,390 | 1,735,947 | 35,443 |
| | 교통범죄 | 549,374 | 539,757 | 9,617 |
| 2016 | 전체범죄 | 1,847,605 | 1,806,561 | 41,044 |
| | 교통범죄 | 555,352 | 543,917 | 11,435 |
| 2017 | 전체범죄 | 1,685,461 | 1,651,556 | 33,905 |
| | 교통범죄 | 484,552 | 476,148 | 8,404 |
| 2018 | 전체범죄 | 1,581,922 | 1,549,609 | 32,313 |
| | 교통범죄 | 413,147 | 406,024 | 7,123 |
| 2019 | 전체범죄 | 1,585,638 | 1,549,238 | 36,400 |
| | 교통범죄 | 383,717 | 376,027 | 7,690 |

출처: 경찰청, 경찰청범죄통계

- 충청남도의 경우, 다양한 국적의 외국인이 지속적으로 유입되는 것으로 나타나는 바, 교통사고의 예방을 위한 적극적인 활동이 필요함. 외국인 운전예 관한 단속 및 국제운전면허증 발급에 관하여 경찰청을 비롯한 관련 기관과의 업무 협조를 강화하고, 위법 행위로 나아가기 전에 외국인을 대상으로 한 교통안전 교육 및 국내 관련법령 준수에 대한 인식 강화 방안을 도가 중심이 되어 적극 추진해야 함

5) 미래 지향적 관점에서의 선별적 추진 사업 설정

- 충청남도 및 자치단체는 주민의 현재 안전을 담보할 수 있는 방안을 마련하는 것이 시급하다고 볼 수 있음. 교통사고로 인해 다수의 사망자가 발생할 경우 지역의 불안감 증대는 물론 타 지역과 전국적인 부정적인 여론이 형성되어 전반적인 악영향을 야기함
- 이에 교통사고 예방 및 위해 요인 제거 활동 등은 해당 시점을 기준으로 집중적으로 전개되어 단기적인 개선 효과를 나타내는데 중점이 되고 있음. 교통안전의 취약

계층 및 위해 요소에 대한 분석 및 설정, 개선 사업 및 지원 활동 등이 현재의 위험을 제거하는 측면에서 나타나고 있어 한계가 있음

- 어린이, 학생 및 고령운전자를 대상으로 하는 교통안전 활동 사업도 이와 같은 맥락에서 추진되고 있음. 초등학생의 경우 진학 전 미취학 아동을 대상으로 교통안전 교육 및 활동이 전개되어야 안전에 대한 가치관이 정립될 수 있음. 중학생·고등학생은 해당 연령 및 단계로의 진입 전 교육을 통해 교통안전에 대한 내면화가 필요함
- 고령운전자의 경우 미래지향적인 측면을 고려한다면, 60대로 진입하는 세대들을 중심으로 인지능력 저하와 긴급한 교통상황 속에서의 대응 능력이 저하될 수 있다는 점을 사전에 이해토록 해야 함
 - 고령자의 니즈를 파악한 정책목표를 설정하는 것이 참여를 활성화시킬 수 있음. 안전운전 교육사업에 대한 참여와 충청남도의 관련 사업 전개에 대한 공감대를 형성토록 할 필요가 있음
 - 즉 교통안전에 대한 단기적 측면과 중·장기적 측면의 달성 목표를 구분하여 사업이 추진되어야 함. 시설·장비의 집중적 개선 및 지원이 필요한 부분과 교육 및 문화의 개선과 같은 지속성이 필요한 사업의 구분을 통해 미래 지향적인 효과를 달성할 수 있도록 사업의 재편성이 이루어져야 할 것임

V. 결론

- 본 연구는 교통사고 사망자 감축을 위하여 발생지역에 대한 검토를 통하여 과학적 원인분석을 가능하게 하고, 종합적 대책마련을 위한 계획 수립 방향을 제시하는데 목적을 두고 문헌분석을 통한 법령, 계획 및 관리체계 상에 대한 현황분석 및 사고 특성을 고려한 GIS기반 공간지도 구축을 실시함
- 현황 분석결과 중앙 차원의 교통안전관리는 다음과 같이 파악됨
 - 교통안전법 및 분야별 관계법령에 따라 교통사고 유형은 시설별로 도로, 철도, 항공, 해양 분야별로 구분하여 관리하고 있으며, 이 가운데 교통안전법에 따른 국가 교통안전기본계획을 최상위 계획으로 연간 단위 국토교통안전시행계획에 따라 관리하고 있음
 - 교통안전 추진기구는 부처별·소관 분야별로 교통안전업무를 수행하고 있으며, 시설별로 교통사고 조사기관을 국가 단위에서 운영하는 한편 교통안전은공단·공사, 연구기관별로 대응하고 있음
- 한편, 충청남도의 교통안전관리는 다음과 같은 특징이 나타남
 - 충청남도 차원에서의 교통안전관리 업무는 도청 건설교통국 산하 조직을 중심으로 관리되고 있으며, 교통약자, 시설개선, 대중교통서비스 개선 등에 초점을 두고 시설개선, 점검·관리, 홍보·교육, 연구·모니터링을 충남도와 충남교통연수원, 충남연구원이 분담하며 충남교육청 및 충남지방경찰청과의 협업체계를 통해 운영 중
 - 최근 충청남도의 교통안전사업 분야에 대한 예산은 감소하고 있으며, 시·군·구 사고 추이도 감소추세에 있으나 발생 특성 상 취약성 부분으로 이륜차, 자전거, 농기계 등의 교통사고 및 고령운전자 사망이 증가하고 있으며, 이는 발생건수 기준으로는 양호하나 사망자수 기준으로는 5년 평균 전국 하위 수준인 점에서 사망률 감소 방안 필요성으로 나타남
 - 특히 사망하고 발생원인으로 법규위반(과속)에 의한 사고 발생 증가, 음주운전, 안전운전의무불이행(사업용자동차의 과속 및 앞지르기등)에서 사망사고 연관이 높은 사고로 연결되는 것으로 나타남
 - 권역별로는 북부권의 도로연결망 확충 및 산업단지 밀집으로 자동차 사망자수 증가율이 높으며, 서해안권은 법규위반, 내륙권은 고령운전자 사망, 금강권은 자전거 교통사고 사망에서 특징적 차이를 보이는 것으로 파악됨
 - 통계기준 교통안전순위 분석 기반으로는 태안군, 부여군, 청양군이 집중관리 시군으로 태안군의 경우는 음주운전 사망사고, 부여군은 보행자 사망사고, 청양군은 음주운전 사망사고가 주요 문제점으로 지적되며, 3개 군 모두 취약계층 및 자전

거, 이륜차 사고에 대한 발생건수가 높은 편임

- 이에 따라 충청남도는 도로교통, 운수산업, 교통약자, 교통문화선진화의 4개 부문에 대한 ‘제8차 충남교통안전기본계획’ 정책방향에 기초하여 2020년 교통안전 세부시행계획을 추진 중에 있음

○ 또한, 충청남도 각 시군별 교통안전관리체계는 다음과 같은 특징을 보임

- 충청남도 15 시·군은 2019년 9월 20일 충청남도가 제정한 ‘충청남도 교통안전 증진 지원에 관한 조례’에 근거하여 각 시·군별 조례를 운영 중이며, 2010년부터 운영 중인 충청남도의 ‘충청남도 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례’, 충청남도 노인 등 대중교통 이용지원에 관한 조례 ‘를 기반으로 각 시·군 또한 취약계층에 대한 교통안전 및 교통환경 개선에 초점을 두고 교통안전관리 정책을 추진 중에 있어 각 시·군의 지역 특성을 반영한 별도의 교통안전관리를 위한 법적 기반은 없는 상태임
- 서천군 등 일부 기초자치단체의 경우 고령운전자 교통사고 예방, 어린이 보호구역 등 사고다발 우려 지역에 대한 관리 조례를 두고 있으나 사망사고 등과 연관되는 사고 특성을 고려한 대응 조례는 운영하지 않고 있음

○ 충청남도의 교통사고 발생은 차대차 사고, 차대사람, 차량단독이 상위 3개 유형으로 나타나고 있으며, 차대차 사고의 사고발생 건수는 감소하고 있으나 사망하고 발생율은 증가하고 있음

- 특히 충청남도의 교통사고 사망사고 연관 주요 원인으로 파악되는 법규위반의 경우 안전운전의무 불이행, 중앙선침범, 신호 또는 지시 의무위반 순으로 높음
- 안전의무불이행 관련 발생 건수는 최근 5년 기준으로 천안시가 가장 많으며, 지역별로는 당진시의 경우 중앙선침범이 관내 지역에 전반적으로 분포하고 있는 반면, 부여군은 중앙선침범과 제한속도 위반 사고가 교외지역에서 나타나고 있는 특징을 보이는 반면, 기타 시·군에서는 관내 특정 읍면동 지역에 집중발생 하는 것으로 나타남
- 가해차종별로는 승용차, 화물차, 이륜차의 순으로 교통사망사고 발생건수가 높으며, 교통약자 사망사고 발생은 어린이 사망자는 감소추세인 반면, 고령자의 사망자수가 높은 비중을 차지하고 있음
- 도로 종류별로는 지방관리도로에서 교통사고 사망자 비율이 높으며, 도로형태별로는 교차로 내에서의 교통사망사고가 높은 것으로 나타남
- 발생시기별로는 농번기, 겨울철 등 자동차 통행량 급증 시기와 맞물려 사망사고가 지중 발생하며, 특히 10월, 9월, 11·12월, 5월 순으로 높은 것으로 나타나고 있으나, 지역 인구 및 산업특성에 따라 교통사고 발생 시기는 시·군별로 차이를 보이고 있음
- 시간대별로 교통사망사고는 충청남도 전체의 경우 주간 발생율(출퇴근 시간대인 18시-20시 사이 교통사망사고 발생이 가장 높음)이 더 높으며, 당진시, 보령시, 아

산시, 천안시는 야간 교통사망사고 발생율이 더 높은 것으로 차이를 보이고 있음

- 차대차 사고 발생이 높은 가운데 법규위반 요인에 따른 교통사망사고 발생을 고려하여 운전자의 교통안전의식 향상을 위한 충청남도 및 각 시·군별의 개별 대책이 요구되며, 고령자 교통사고 사망자수의 비율을 고려하여 고령자 교통사망사고 원인에 대한 추가 분석을 통한 관리 대책 마련이 요구됨
- 최근 몇 년 사이 충남의 도로연결망 확충 및 도로여건 변화에 따른 교통량 증가 등을 종합적으로 고려하여 시간대별 집중단속 및 감시체계 강화 등 저감대책 필요
- 또한 전반적인 교통안전관리 체계상의 취약점을 고려하여 다음과 같은 관리 대책 필요
 - 첫째, 지역적 특성 중심이 충청남도의 관리 조례에 따른 획일적 관리 조례 운영으로 지역의 교통사망사고 특성에 대한 보다 세부적 원인에 초점을 둔 관리강화 마련이 요구됨
 - 둘째, 조례의 범위 또한 교통안전증진 및 교통약자 중심, 대중교통 개선 등으로 교통안전관리 자체에 대한 대응방안에 대한 논의는 부족한 채 획일화된 교통안전 대책을 운영하는 특징이 있으며, 특히 각 시·군별 도로교통망 변화에 따른 교통량 증가와 사고원인 변화에 대한 고려가 반영되지 않고 있어 지역의 취약성 변화 추적을 위한 관리대책 강화가 필요함
 - 셋째, 교통안전 개선을 위한 교육 관련 사업 등이 환경변화 등을 반영하지 못한 채, 정형화된 방식으로 캠페인, 워크숍, 취약계층 안전교육 및 지원정책 등으로 설계되어 실제 운전자 대상으로 교육 참여 추진 사업이 제한적이어서 법규위반 등 운전자 중심의 교통안전의식 확산을 위한 교육 등 프로그램에 대한 대안탐색이 요구됨
 - 넷째, 지리적, 인적 취약요소에 대한 관리 대책이 미흡하며, 특징적으로 운영되고 있는 교통안전정책 심의위원회의 운영에도 불구하고 위원회 구성 중심으로 형식화되어 실질적 운영이 이루어지지 않고 있는 만큼 지역적 교통사망사고 취약성 요인에 대한 정책발굴·심의 기능 등 운영 효율화 방안 모색이 요구됨
 - 이에 따라 충청남도의 교통안전대책 강화를 위해 충청남도 및 산하 시·군별 특성을 고려한 차별화된 조례 운영 등 지역의 교통사고 발생의 공간특성을 고려한 관리대책 강화의 법적 근거를 마련하는 한편, 충청남도 차원에서의 관리 강화를 위한 컨트롤타워로서 조정·지원 역할 강화가 요구됨
 - 단기적으로 COVID-19 등 환경변화와 교육 타겟층 등에 대한 합리적 대안 탐색을 통해 사업추진 방식을 재설계하여 공백없는 교통안전의식 확산과 사업 수행이 요구됨
 - 마지막으로 최근 충청남도의 다문화 증가와 외국인 지속 유입 등을 고려하여 교통안전관리의 새로운 위험변수로서 외국인 등에 대한 교통안전교육 및 안전의식 확산 등 추가적인 대안을 함께 모색할 필요가 있으며, 중장기적으로 지역 수요와

도민 니즈를 고려한 추진전략과 세부 프로그램을 마련하고 사업 추진과정의 공감대 형성을 통해 교통안전관리의 주체가 되어야 할 도민 중심의 공감대 형성이 필요함

- 현재 충청남도의 도로교통 환경은 수도권, 대전·세종의 광역권 연결망(국도·지방도·고속도로) 개선으로 교통량이 급격히 증가하고 있으며, 교통망 개선에 따른 생활권 변화로 출·퇴근 시간대의 차량 이동 증가, 화물차량 등 산업단지 관련 교통량의 증가 등으로 다양한 교통위험요소가 증가하고 있음
- 따라서 교통안전관리 환경 변화를 고려한 종합계획을 새롭게 마련할 필요가 있으며, 분야별 대책을 포함한 관리 중심 교통안전계획과 연계하여 도민 전체에 대한 교통안전의식 확산을 위한 종합대책과 이를 위한 추진체계 마련이 병행될 필요가 있음

참고문헌

- 박경아, 임서현, 박태윤 (2017). 경제 사회적 약자를 위한 친서민 교통서비스 강화방안. 한국교통연구원 기본연구보고서, 1-249
- 빈미영. (2016). 어린이 교통사고, 원인을 알고 대책을 세우자. 이슈&진단, (219), 1-25.
- 이수일, 최새로나. (2018). 공유교통 확산에 따른 교통안전 대응방향. 교통기술과정책, 15(5): 42-54
- 이지선. (2020). 배달 이륜자동차 교통안전 개선 방향. 월간교통, (269), 24-29.
- 진명구. (2020). [기고] 초고령사회에 대비하는 교통정책. 월간교통, 268: 56-60.
- 한국교통안전공단, <http://www.kotsa.or.kr>
- 홍다희, 박진우, 임재경. (2018). 안전 취약계층의 교통안전 제고방안. 한국교통연구원 기본연구보고서, 1-228.
- 홍현근. (2018). 교통약자 이동편의증진 정책현황. 월간교통, (250), 6-15.