
제4차 전라북도 교통안전 기본계획

2023. 06



목 차

제1장 계획의 개요

- 1. 계획의 배경 및 목적..... 1
- 2. 계획의 범위..... 2
- 3. 추진체계..... 4

제2장 교통사고 분석

- 1. 교통여건..... 9
- 2. 교통사고 분석결과..... 21
- 3. 교통사고 잦은 곳(구간) 분석..... 44
- 4. 사고 많은 운수업체 선정..... 46
- 5. 교통문화부문..... 48

제3장 추진성과 분석

- 1. 교통안전기본계획 추진성과..... 55
- 2. 교통안전수준 검토..... 63
- 3. 주요 성과 및 반성..... 67

제4장 교통안전정책 목표 설정

- 1. 정책동향 및 상위계획 검토..... 73
- 2. 교통안전정책 목표 설정..... 91
- 3. 비전 및 목표 설정..... 94

제5장 부문별 계획

- 1. 추진전략 및 추진과제..... 97
- 2. 추진과제별 세부시행대책..... 100
- 3. 중점정책 방향설정..... 196

제6장 집행 및 관리계획

- 1. 재정 전망..... 199
- 2. 자원 조달..... 200

[부 록]

- 1. 교통사고 잦은 곳(구간) 문제점 및 개선방안..... 203
- 2. 교통안전정책 목표 관련 전문가 자문의견서..... 239
- 3. 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진계획..... 245
- 4. 연차별 투자 계획..... 291

제1장

계획의 개요

1. 계획의 배경 및 목적
2. 계획의 범위
3. 추진체계

제1장 계획의 개요

1. 계획의 배경 및 목적

1.1 계획의 배경

- 지역주민의 일상에서 발생하는 교통안전 문제를 지자체가 체계적으로 대응하고, 정부의 교통안전정책에 따른 실제 집행을 지역현장에서 이루어지도록 하기 위한 계획 수립이 필요함
- 제3차 기본계획('17~21년) 기간 만료가 도래함에 따라, 「교통안전법」 제17조에 의거 제4차 전라북도교통안전기본계획 수립
 - 제3차 기본계획 내용 및 성과 등에 대한 면밀한 분석과 교통안전 여건 변화 등을 반영하여 실효성 있는 기본 방향 제시

1.2 계획의 목적

- 교통안전정책 추진 성과분석과 교통사고 발생추이 및 원인분석을 통하여 향후 5년간 실행 가능한 교통안전정책의 목표를 설정하고, 목표달성을 위한 부문별 계획을 수립하여 지역특성에 맞는 교통안전대책을 마련하는데 목적이 있음
- 이를 위하여 제4차 전라북도 교통안전 기본계획이 지역실정에 적합한 교통안전 시책 및 사업이 수립·추진할 수 있도록 중장기적 관점에서 관리체계 및 정책방향을 수립함
- 수립된 제4차 전라북도 교통안전 기본계획은 교통안전 사업을 실질적으로 추진하기 위한 교통안전시행계획의 기본방향을 제시함

2. 계획의 범위

2.1 시간적 범위

- 본 과업의 시간적 범위는 제9차 국가교통안전기본계획의 계획 기간(2022년~2026년)에 맞추어 목표연도를 설정함
 - 현황분석 : 2017년~2021년
 - 목표연도 : 2022년~2026년
 - 투자계획 : 2022년~2026년 (2031년까지 투자 계획을 고려하여 수립)

2.2 공간적 범위

- 본 과업은 전라북도 14개 시·군 전역을 공간적 범위로 설정함
 - 총 면적 : 8,067km², 행정구역 : 6시, 8군

[그림 1] 과업의 공간적 범위



2.3 내용적 범위

■ 계획의 분야

- 전라북도 관할 교통수단, 교통시설 또는 교통사업자와 관련된 산업 및 제도 등 교통체계와 교통사고 피해를 줄일 수 있는 모든 방안 포함하며, 계획에 포함하여야 하는 교통시설, 교통수단, 운송사업자 등의 분야별 주요 내용은 아래와 같음
 - 교통시설 : 도로 시설과 그 부속시설 등
 - 교통수단 : 자동차, 이륜차, 농기계, 건설기계, 자전거 등
 - 운송사업자 : 여객 또는 화물자동차운수회사
 - 제도 : 전라북도(시·군 포함)가 추진하는 각종 정책, 제도, 계획 등
 - 교통운영체계 : ITS, 교통관제, BIS 등

■ 계획의 주요 내용

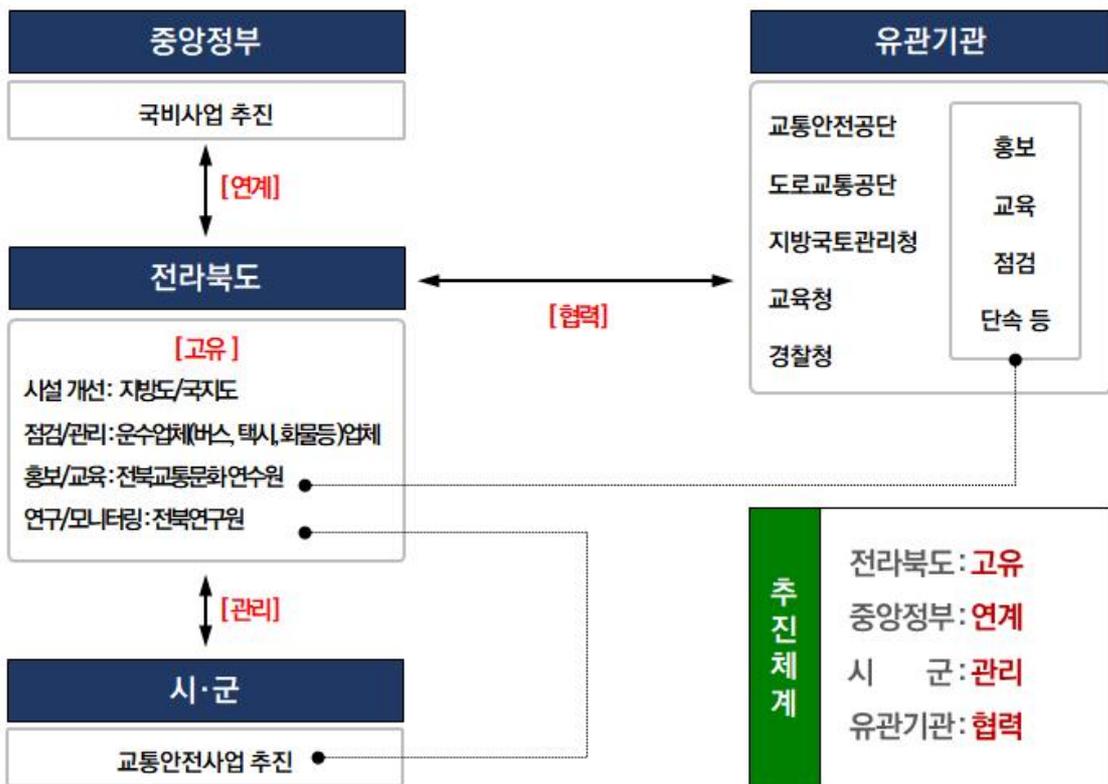
- 전라북도 현황과 특성 분석
- 교통안전정책의 추진성과 및 안전수준 분석
- 교통사고 발생추이 및 원인분석
 - 도로교통부문, 운수사업부문, 교통문화부문 등
- 교통안전정책 동향 분석
 - 국내외 교통안전정책 동향 검토 및 제9차 국가교통안전기본계획 검토
- 중장기 교통안전정책 목표설정
 - 제4차 전라북도 교통안전기본계획의 비전 및 목표설정
 - 목표 달성을 위한 계획의 지표 설정
- 부문별 계획 수립 및 연차별 투자계획 수립
 - 부문별 정책추진 방향 및 세부시행대책 수립

3. 추진체계

3.1 교통안전기본계획의 추진체계

- 중앙정부와 연계하여 추진하는 사업 ‘연계’, 유관기관과 협력하여 추진하는 사업 ‘협력’, 전라북도 고유사업 ‘고유’, 시·군에서 추진하여 관리·감독하는 사업 “관리”로 구분하여 추진함
 - 연계 사업 : 중앙정부의 국비사업을 전라북도 및 시·군과 연계하여 효율적으로 추진할 수 있도록 협업 추진
 - 협력 사업 : 유관기관(교통안전공단, 도로교통공단, 지방국토관리청, 교육청, 경찰청 등)과 협력을 통해 홍보, 교육, 점검, 단속 등을 추진
 - 고유 사업 : 전라북도 고유사업인 지방도·국지도를 대상으로 하는 교통안전개선 및 운수업체의 교통안전도 관리·감독 등
 - 관리 사업 : 시·군이 추진하는 교통안전사업의 컨트롤타워 역할

[그림 1-2] 계획의 추진체계



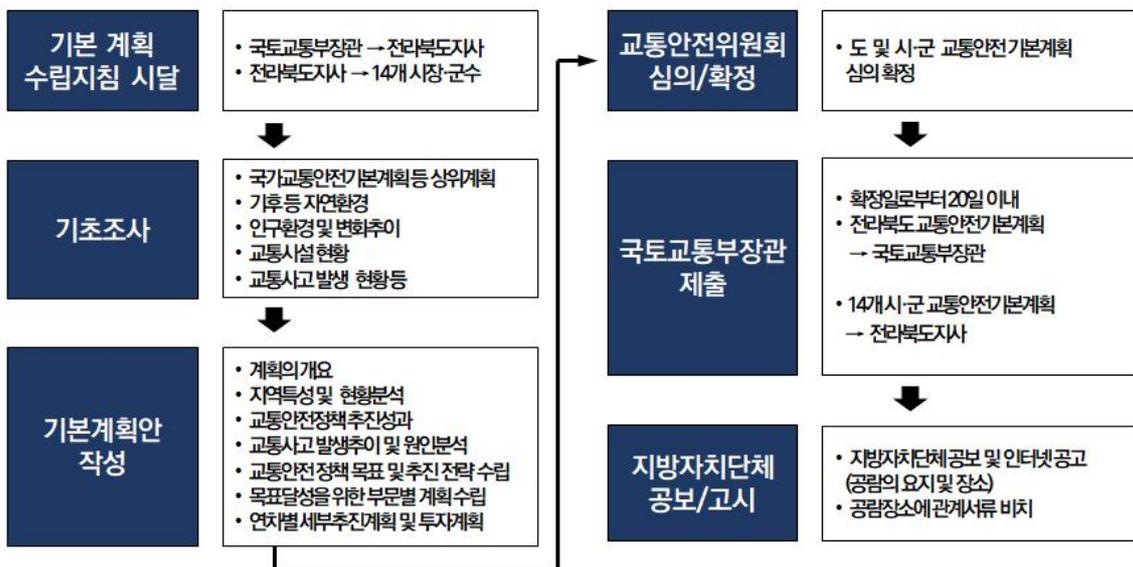
3.2 교통안전기본계획의 수립절차

- 제4차 교통안전기본계획은 교통안전법 제17조 제1항에 따라 5년 단위로 수립함

교통안전법 제17조

- ① 시·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.
- ② 국토교통부장관 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.>
- ③ 시·도지사가 시·도교통안전기본계획을 수립한 때에는 지방교통위원회의 심의를 거쳐 이를 확정하고, 시장·군수·구청장이 시·군·구교통안전기본계획을 수립한 때에는 시·군·구교통안전위원회의 심의를 거쳐 이를 확정한다. <개정 2012. 6. 1.>
- ④ 시·도지사는 제3항의 규정에 따라 시·도교통안전기본계획을 확정할 때에는 국토교통부장관에게 제출한 후 이를 공고하여야 하며, 시장·군수·구청장은 제3항의 규정에 따라 시·군·구교통안전기본계획을 확정할 때에는 시·도지사에게 제출한 후 이를 공고하여야 한다. <개정 2008. 2. 29., 2013. 3. 23.>

[그림 1-3] 계획의 수립 절차



제2장

교통사고 분석

1. 교통여건
2. 교통사고 분석결과
3. 교통사고 잦은 곳(구간) 분석
4. 사고 많은 운수업체 선정
5. 교통문화 부문

제2장 교통사고 분석

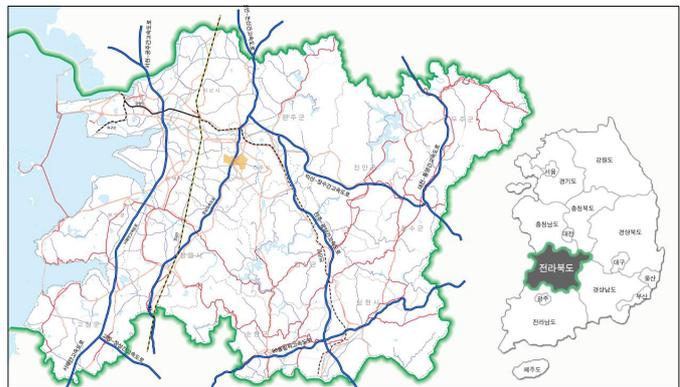
1. 교통여건

1.1 입지여건 및 행정구역

■ 입지여건

- 전라북도는 한반도 서남부에 위치하며, 동경 125°58'~127°54', 북위 35°18'~36°09'에 있으며 동쪽에는 경상남도의 함양군과 거창군, 경상북도 김천과 소백산맥 주 능선으로 경계를 이루고, 남쪽으로는 전라남도의 영광·

[그림 2-1] 전라북도의 입지여건



- 담양·장성·곡성·구례군과 접해 있으며, 북쪽에는 충청남도의 금산·부여·논산·서천군, 충청북도의 영동군과 접하고, 서쪽으로는 서해에 면하여 있음
- 주요간선 도로망은 서해안고속도로, 호남고속도로, 대전통영고속도로 등이 남북방향으로 통과하고 익산포항고속도로, 광주 대구 고속도로(88올림픽고속도로)가 동서방향으로 통과하고 있으며, 전라북도 내 여객철도는 4개 노선(호남선고속선, 호남선, 전라선, 장항선)이 있으며, 화물철도는 3개 노선(군산화물선, 옥구선, 북전주선)이 있음

■ 행정구역별 면적

- 전라북도의 2022년 기준 면적은 총 8,069.8km²로 완주군이 821.1km²로 가장 많은 부분을 차지하고 있으며, 진안군이 789.0km², 남원시 752.2km² 순으로 나타남
- 전라북도의 시·군은 총 14개소이며, 읍·면·동은 243개소임

[표 2-1] 전라북도 행정구역별 면적

구분	면적(km ²)	구성비	시·군·구(개소)	읍·면·동(개소)
계	8069.8	100%	14	243
전주시	206.0	2.6%	1	35
군산시	397.3	4.9%	1	27
익산시	506.5	6.3%	1	29
정읍시	693.1	8.6%	1	23
남원시	752.2	9.3%	1	23
김제시	545.9	6.8%	1	19
완주군	821.1	10.2%	1	13
진안군	789.0	9.8%	1	11
무주군	631.8	7.8%	1	6
장수군	533.2	6.6%	1	7
임실군	597.2	7.4%	1	12
순창군	495.8	6.2%	1	11
고창군	607.5	7.5%	1	14
부안군	493.2	6.1%	1	13

자료 : 전라북도(2022), 전라북도통계시스템, <http://sta.jeonbuk.go.kr>

1.2 인구 현황

■ 인구 추계

- 전라북도의 총인구는 2017년 185만 4천명에서 2021년 178만6천 명으로 2017년 이후 감소추세를 보이며, 연평균 -0.93%의 감소율을 나타내고 있음
- 전라북도의 연령별 인구는 15세 미만의 경우 연평균 -3.77%의 감소율을 보인 반면, 65세 이상의 경우 2017년 35만1천명에서 2021년 39만7천명으로 연평균 3.15%의 증가율을 나타내고 있음
- 2021년 전라북도의 성별 인구를 살펴보면 여자가 남자보다 8천명 가량 많은 것으로 나타났음

[표 2-2] 전라북도 총인구추이

(단위 : 명, %)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율	
전라북도	1,854,607	1,836,832	1,818,917	1,804,104	1,786,855	-0.93	
연령별	15세미만	237,193	228,427	219,684	211,829	203,363	-3.77
	15-19세	113,580	106,361	99,871	91,826	86,438	-6.60
	20-49세	727,197	706,579	686,289	668,753	648,435	-2.83
	50-64세	425,355	437,055	442,397	445,493	451,000	1.47
	65세 이상	351,282	358,410	370,676	386,203	397,619	3.15
성별	남자	922,307	913,297	904,110	896,874	888,994	-0.92
	여자	932,300	923,535	914,807	907,230	897,861	-0.94

자료 : 통계청(2022), 통계DB(2017~2021), <http://kostat.go.kr/>

■ 연도별 연령별 인구

- 전라북도의 연도별 연령별 인구를 살펴보면 24세 이하 인구는 모두 꾸준히 감소하고 있으며, 60세 이상 인구는 75 - 79세를 제외하고 꾸준히 증가하고 있는 추세임

[표 2-3] 전라북도 연도별 연령별 인구

(단위 : 명, %)

구분 \ 연도	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증감률
계	1,854,607	1,836,832	1,818,917	1,804,104	1,786,855	-0.93
0 - 4세	67,854	63,016	57,543	51,498	46,252	-9.14
5 - 9세	82,963	80,974	79,540	77,194	73,421	-3.01
10 - 14세	86,376	84,437	82,601	83,137	83,690	-0.79
15 - 19세	113,580	106,361	99,871	91,826	86,438	-6.60
20 - 24세	123,592	120,700	115,785	112,279	107,426	-3.44
25 - 29세	96,350	96,854	98,080	99,185	99,153	0.72
30 - 34세	94,635	88,672	85,188	83,029	83,512	-3.08
35 - 39세	121,322	119,202	112,791	105,983	98,669	-5.04
40 - 44세	135,581	127,901	122,542	121,619	120,748	-2.86
45 - 49세	155,717	153,250	151,903	146,658	138,927	-2.81
50 - 54세	144,160	148,505	150,416	151,542	154,042	1.67
55 - 59세	156,060	156,093	153,219	147,980	144,612	-1.89
60 - 64세	125,135	132,457	138,762	145,971	152,346	5.04
65 - 69세	99,781	99,878	104,088	109,858	116,047	3.85
70 - 74세	80,349	83,523	87,806	94,488	95,579	4.43
75 - 79세	80,641	79,342	77,071	75,852	74,758	-1.88
80 - 84세	53,751	55,907	58,305	58,370	60,589	3.04
85세 이상	36,760	39,760	43,406	47,635	50,646	8.34

자료 : 통계청(2022), 통계DB(2017~2021), <http://kostat.go.kr/>

■ 시·군별 인구

- 전라북도의 시군별 인구를 살펴보면 전주시는 연평균 0.32%로 증가하고 있으며, 그 외의 시군은 모두 감소하고 있는 것으로 나타남

[표 2-4] 전라북도 시·군별 인구

(단위 : 명, %)

구분 \ 연도	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율
계	1,854,607	1,836,832	1,818,917	1,804,104	1,786,855	-0.93
전주시	648,964	651,091	654,394	657,432	657,269	0.32
군산시	274,997	272,645	270,131	267,859	265,304	-0.89
익산시	300,187	294,062	287,771	282,276	278,113	-1.89
정읍시	113,776	112,169	110,541	108,508	106,487	-1.64
남원시	83,281	82,554	81,441	80,662	79,431	-1.18
김제시	86,926	85,331	83,895	82,450	80,913	-1.78
완주군	95,975	94,444	92,220	91,609	91,142	-1.28
진안군	26,271	25,963	25,697	25,394	24,987	-1.24
무주군	24,809	24,589	24,303	24,036	23,748	-1.09
장수군	23,003	23,221	22,441	22,085	21,695	-1.45
임실군	30,162	30,072	28,902	27,314	26,730	-2.97
순창군	29,698	29,209	28,382	27,810	26,855	-2.48
고창군	60,472	57,041	55,504	54,529	53,386	-3.07
부안군	56,086	54,441	53,295	52,140	50,795	-2.45

자료 : 통계청(2022), 통계DB(2017~2021), <http://kostat.go.kr/>

1.3 도로 교통현황

■ 도로 연장

- 전라북도의 도로연장은 연평균 0.17%로 증가하고 있으며, 군산시가 연평균 1.19%로 가장 많이 증가하였으며, 부안군이 연평균 -0.61%로 가장 많이 감소함

[표 2-5] 전라북도 시·군별 도로연장 추이 및 현황

(단위 : km, %)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율
계	8,509.7	8,503.9	8,530.9	8,564.8	8,567.9	0.17
전주시	953.8	953.9	956.2	956.2	957.7	0.10
군산시	978.1	977.2	992.9	1,025.6	1,025.6	1.19
익산시	925.8	925.8	933.1	933.1	933.1	0.20
정읍시	665.6	663.4	661.2	662.0	661.1	-0.17
남원시	751.1	751.1	751.1	751.1	753.2	0.07
김제시	653.0	653.0	664.0	665.5	665.5	0.48
완주군	481.5	481.5	485.3	485.3	485.3	0.20
진안군	523.6	519.2	519.2	519.2	519.2	-0.21
무주군	358.7	358.7	358.7	358.7	358.7	0.00
장수군	403.2	403.2	403.2	403.0	403.0	-0.01
임실군	510.5	512.0	512.0	511.7	511.7	0.06
순창군	338.2	338.5	338.5	338.5	338.5	0.02
고창군	483.9	483.9	483.9	483.9	484.3	0.02
부안군	482.6	482.6	471.6	471.0	471.0	-0.61

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

■ 고속도로

- 전라북도 내 고속도로는 8개 노선이 운영중이며, 남북축으로 서해안선, 호남선, 순천~완주선, 중부선 4개 노선이 운영중이며, 동서축으로 새만금~포항선, 새만금~포항선의지선, 고창~담양선, 광주대구선 4개 노선이 운영 중에 있음

[표 2-6] 전라북도 내 고속도로 현황

구분	구 간	연장(km)	차로수	
고속도로	12호선(광주대구선)	전북 순창 ~ 전북 남원	61.96	4
	15호선(서해안선)	전북 고창 ~ 전북 군산	89.20	4
	20호선(새만금~포항선)	전북 익산 ~ 전북 장수	36.49	4
	25호선(호남선)	전북 정읍 ~ 전북 익산	78.22	4~8
	27호선(순천~완주선)	전북 남원 ~ 전북 완주	76.03	4
	35호선(중부선)	전북 장수 ~ 전북 무주	43.49	4
	204호선 (새만금~포항선의지선)	전북 익산 ~ 전북 완주	24.49	4
	253호선(고창~담양선)	전북 고창 ~ 전북 고창	8.54	4

자료 : 국토교통부(2019), 도로현황조사

■ 일반국도

- 전라북도 내 일반국도는 1호선, 4호선, 13호선 등 15개 노선이 운영 중에 있음

[표 2-7] 전라북도내 일반국도 현황

구분	구간	연장(km)	차로수	
일반국도	1호선	정읍 ~ 익산	87.5	2 ~ 4
	4호선	군산 ~ 군산	31.4	2 ~ 4
	13호선	남원 ~ 진안	113.9	2 ~ 4

(표계속)

구분	구간	연장(km)	차로수	
일 반 국 도	17호선	남원 ~ 완주	134.3	2 ~ 6
	19호선	남원 ~ 무주	99.9	2 ~ 4
	21호선	남원 ~ 군산	236.7	2 ~ 6
	22호선	정읍 ~ 고창	57.7	2 ~ 4
	23호선	고창 ~ 익산	129.2	2 ~ 6
	24호선	순창 ~ 남원	64.6	2 ~ 4
	26호선	군산 ~ 장수	122.8	2 ~ 6
	27호선	순창 ~ 군산	110.6	4 ~ 6
	29호선	순창 ~ 군산	95.8	2 ~ 4
	30호선	부안 ~ 무주	252.2	2 ~ 4
	37호선	무주 ~ 무주	58.3	2
	77호선	고창 ~ 군산	67.9	2 ~ 4

자료 : 국토교통부(2019), 도로현황조사서

■ 국가지원 지방도

- 전라북도 내 국지도는 15호선, 37호선, 49호선 등 5개 노선이 운영중에 있음

[표 2-8] 전라북도내 국가지원지방도 현황

구분	구간	연장(km)	차로수	
국 지 도	15호선	고창 ~ 고창	31.8	2 ~ 4
	37호선	남원 ~ 남원	9.8	2
	49호선	순창 ~ 무주	146.6	2 ~ 4
	55호선	순창 ~ 진안	140.5	2 ~ 4
	60호선	남원 ~ 남원	46.1	2 ~ 4

자료 : 국토교통부(2019), 도로현황조사서

■ 지방도

- 전라북도내 지방도는 56개 노선으로 구성되어 있으며, 지방도745호선(순창 ~ 진안)이 111.5km로 가장 긴 노선이고 지방도581호선(무주~무주)이 0.1km로 가장 짧은 노선임

[표 2-9] 전라북도내 지방도 현황

구분	구간	연장(km)	차로수	
지 방 도	581호선	무주 ~ 무주	0.1	
	635호선	장수 ~ 무주	28.6	
	643호선	완주 ~ 완주	12.1	
	697호선	완주 ~ 완주	2.5	
	701호선	정읍 ~ 김제	28.7	2 ~ 4
	702호선	김제 ~ 김제	46.3	2
	703호선	부안 ~ 부안	23.8	2
	705호선	정읍 ~ 부안	53.1	2 ~ 4
	706호선	군산 ~ 익산	28.3	2
	707호선	부안 ~ 부안	18.7	2
	708호선	고창 ~ 정읍	44.2	2 ~ 4
	709호선	군산 ~ 군산	31.3	2 ~ 4
	710호선	부안 ~ 정읍	10.2	4
	711호선	김제 ~ 익산	53.2	2 ~ 4
	712호선	김제 ~ 전주	48.5	2 ~ 4
	713호선	김제 ~ 전주	10.1	2 ~ 6
	714호선	김제 ~ 완주	51.0	2 ~ 6
	715호선	순창 ~ 김제	38.3	2
	716호선	김제 ~ 전주	22.8	2 ~ 4
	717호선	순창 ~ 임실	52.2	2
	718호선	군산 ~ 익산	45.1	2 ~ 4
	720호선	익산 ~ 익산	11.7	4 ~ 6
	721호선	남원 ~ 완주	57.0	2
	722호선	익산 ~ 익산	29.3	2 ~ 4
	723호선	익산 ~ 익산	34.5	2
	724호선	익산 ~ 익산	19.9	2 ~ 4
	725호선	진안 ~ 진안	14.1	2
	726호선	진안 ~ 진안	41.4	2
	727호선	무주 ~ 무주	25.6	2
729호선	순창 ~ 정읍	36.7	2	

(표 계 속)

구분	구간	연장	차로수	
지방도	730호선	순창 ~ 남원	62.9	2
	732호선	완주 ~ 진안	38.2	2
	733호선	고창 ~ 고창	20.0	2 ~ 4
	734호선	고창 ~ 정읍	63.3	2
	735호선	김제 ~ 익산	26.6	2
	736호선	부안 ~ 김제	67.2	2
	737호선	남원 ~ 남원	13.0	2
	740호선	익산 ~ 완주	40.3	2
	741호선	완주 ~ 익산	31.3	2
	742호선	임실 ~ 장수	57.4	2
	743호선	남원 ~ 장수	60.6	2
	744호선	군산 ~ 군산	44.6	2 ~ 4
	745호선	순창 ~ 진안	111.5	2 ~ 4
	747호선	고창 ~ 부안	31.8	2
	749호선	정읍 ~ 완주	49.9	2
	751호선	남원 ~ 장수	32.3	2
	792호선	순창 ~ 순창	21.7	2
	795호선	진안 ~ 진안	29.4	2
	796호선	고창 ~ 고창	17.3	2
	799호선	완주 ~ 익산	37.2	2 ~ 4
	816호선	고창 ~ 고창	1.0	2
	861호선	남원 ~ 남원	16.8	2
	893호선	고창 ~ 고창	3.7	2
897호선	순창 ~ 순창	5.0	2	
898호선	고창 ~ 고창	2.2	2	
1089호선	무주 ~ 무주	16.6	2	

자료 : 국토교통부(2019), 도로현황조사

■ 자동차 등록대수

- 전라북도 자동차 등록대수는 2017년 892,118대에서 2021년 959,920대로 꾸준하게 증가(연평균 1.85%)하고 있음
- 시·군별 자동차 등록대수 추이는 전주시가 2.75%로 가장 빠르게 증가하고 있고 임실군이 0.59%로 증가율이 가장 저조함

[표 2-10] 전라북도 자동차 등록대수

(단위 : 대, %)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율
전 국	22,528,295	23,202,555	23,677,366	24,365,979	24,911,101	2.55
전 북	892,118	915,944	929,061	948,147	959,920	1.85
전주시	303,580	315,489	324,152	334,386	338,330	2.75
군산시	130,345	132,780	134,093	136,647	139,195	1.66
익산시	139,203	141,282	141,384	142,300	143,403	0.75
정읍시	54,697	56,475	56,920	57,930	59,111	1.96
남원시	42,245	43,790	45,353	45,576	45,313	1.77
김제시	44,986	46,083	46,496	47,273	47,953	1.61
완주군	52,880	53,399	53,250	54,708	55,765	1.34
진안군	13,484	13,893	14,127	14,380	14,744	2.26
무주군	12,469	12,844	13,014	13,395	13,583	2.16
장수군	11,704	12,144	12,168	12,461	12,677	2.02
임실군	14,631	15,136	15,090	14,842	14,979	0.59
순창군	14,197	14,564	14,698	14,927	15,036	1.45
고창군	30,356	30,409	30,542	31,167	31,566	0.98
부안군	27,341	27,656	27,774	28,155	28,265	0.83

자료 : 통계청(2022), 국가통계포털, <http://www.kosis.kr>

주 : 농기계, 건설기계, 이륜차 제외, 12월 기준으로 작성

■ 운수업체 현황

- 전라북도 운수업체는 2015년 7,069개소에서 2019년 7,840개소로 증가하였으며 대수는 29,538대에서 30,086대로 연평균 0.46%의 증가율을 나타냄
- 운수 업체 중 시외버스의 대수는 2015년 502대에서 2019년 458대로 연평균 2.27%의 감소추세이나 일반화물은 2015년 11,177대에서, 2019년 11,733대로 연평균 1.22%의 증가율을 보이고 있음

[표 2-11] 전라북도 운수업체 현황

(단위 : 대, 개, %)

구분	2015년		2016년		2017년		2018년		2019년		대수 증가율
	업체수	대수									
계	7,069	29,538	-	-	-	-	7,465	29,875	7,840	30,086	0.46
시외버스	6	502	-	-	-	-	6	463	6	458	-2.27
시내버스	18	973	-	-	-	-	18	994	18	995	0.56
마을버스	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
택시(업체)	89	3,363	89	3,305	89	3,232	89	3,139	89	2,923	-3.44
개인택시	-	5,705	-	5,702	-	5,687	-	5,657	-	5,653	-0.23
전세버스	106	2,174	97	2,232	120	2,297	113	2,135	117	2,160	-0.16
일반화물	1,109	11,177	1,061	10,658	1,389	10,881	1,282	11,347	1,568	11,733	1.22
개별화물	2,801	2,801	2,890	2,890	2,943	2,943	2,936	2,936	2,857	2,857	0.50
용달화물	2,856	2,653	2,666	2,689	2,618	2,657	2,939	3,009	3,103	3,103	3.99
특수여객	84	190	81	186	83	191	82	195	82	204	1.79

자료 : 전라북도(2021), 전라북도통계시스템, <http://sta.jeonbuk.go.kr>

2. 교통사고 분석결과

2.1 도로교통사고 발생추이

■ 교통사고 발생건수 추이

- 전국 교통사고 발생건수는 2017년 216,335건에서 2021년 203,130건으로 연평균 1.56%로 감소추세를 보이고 있으며, 전라북도 교통사고 발생건수는 2017년 7,748건에서 2021년 6,112건으로 연평균 -5.76%로 감소추세를 보임
- 전라북도의 자동차 1만대당 교통사고 발생건수는 2017년 68.4건/1만대에서 2021년 50.8건/1만 대로 연평균 -7.17%의 감소율을 나타내고 있으며, 도로 10km당 사고 발생건수는 2017년 10km당 9.1건에서, 2021년 10km당 7.1건으로 연평균 -6.02%의 감소추세를 보임

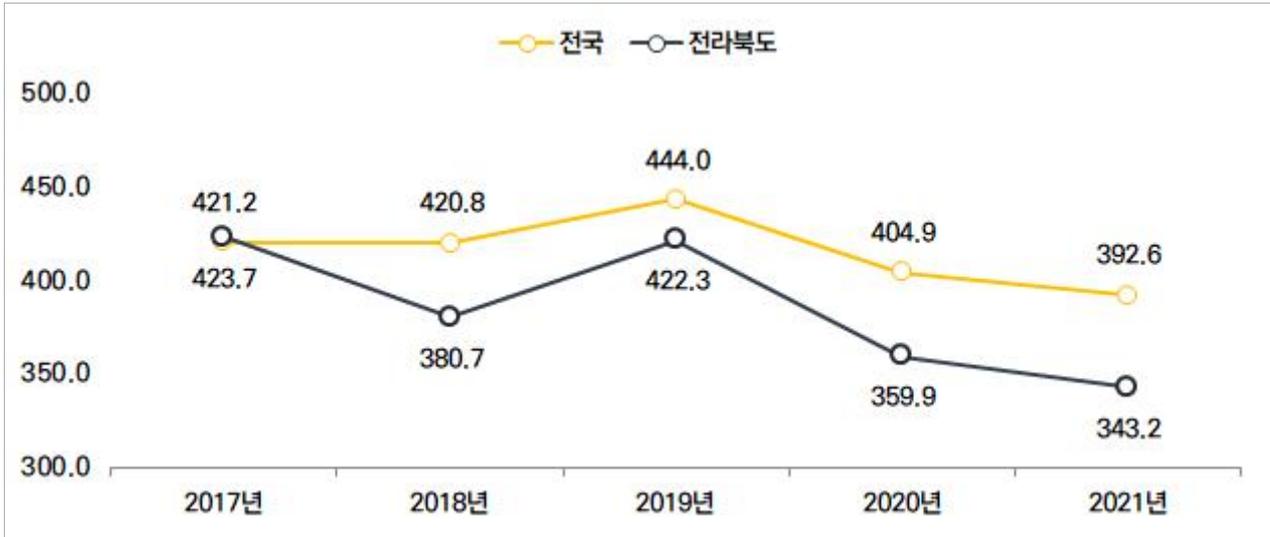
[표 2-12] 교통사고 발생건수

(단위 : 건, %)

구분	전국 교통사고				전라북도 교통사고			
	발생건수	인구 10만명당	자동차 1만대당	도로 10km당	발생건수	인구 10만명당	자동차 1만대당	도로 10km당
계	1,075,867	2,083	391	96	34,855	1,930	298	41
2017년	216,335	421.2	82.2	19.7	7,748	423.7	68.4	9.1
2018년	217,148	420.8	80.5	19.6	6,929	380.7	59.8	8.1
2019년	229,600	444.0	83.5	20.6	7,615	422.3	65.0	8.9
2020년	209,654	404.9	74.2	18.6	6,451	359.9	54.1	7.5
2021년	203,130	392.0	70.7	17.9	6,112	343.2	50.8	7.1
연평균 증가율	-1.56	-1.78	-3.70	-2.37	-5.76	-5.13	-7.17	-6.02

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 2-2] 인구 10만명당 교통사고 발생건수



[그림 2-3] 자동차 1만대당 교통사고 발생건수



[그림 2-4] 도로 10km당 교통사고 발생건수



○ 전라북도 시·군별 교통사고 발생건수를 살펴보면 최근 5년간 전체적으로 감소추세를 보이고 있음

- 임실군의 경우, 연평균 4.71%로 14개 지자체 중 가장 높은 수준으로 증가율을 보이고 있으며, 김제시의 경우 연평균 -16.07%의 큰 감소율을 나타냄

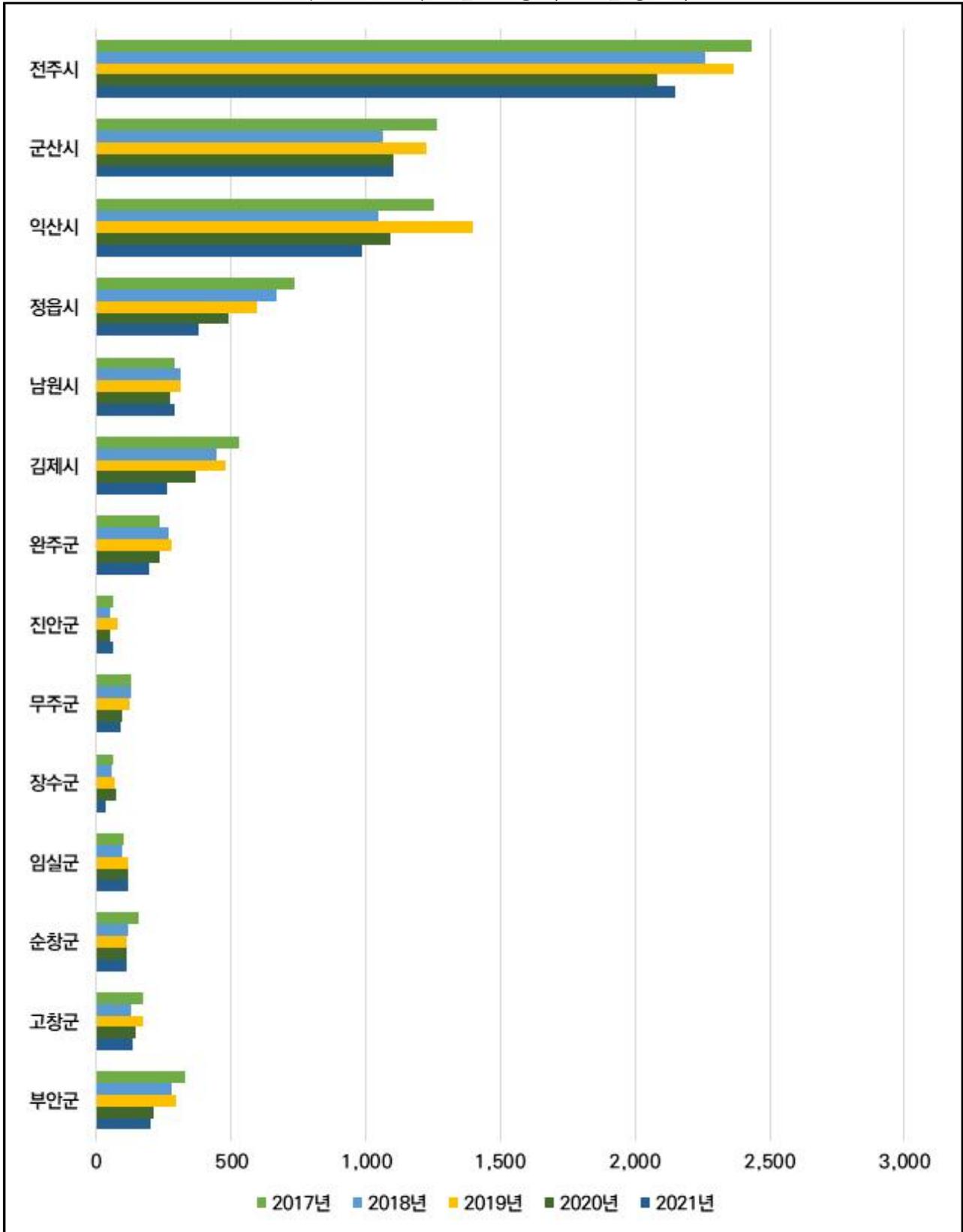
[표 2-13] 전라북도 시·군별 교통사고 발생건수

(단위 : 건, %)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	평균	연평균 증가율
계	7,748	6,929	7,615	6,451	6,112	6,971	-5.76
전주시	2,431	2,259	2,365	2,082	2,151	2,258	-3.01
군산시	1,266	1,066	1,225	1,103	1,100	1,152	-3.45
익산시	1,255	1,049	1,396	1,094	987	1,156	-5.83
정읍시	734	671	596	491	379	574	-15.23
남원시	292	313	311	275	291	296	-0.09
김제시	530	448	481	368	263	418	-16.07
완주군	235	268	278	235	194	242	-4.68
진안군	60	50	77	52	63	60	1.23
무주군	131	128	125	94	87	113	-9.73
장수군	59	56	65	73	34	57	-12.87
임실군	99	93	115	115	119	108	4.71
순창군	154	120	110	109	110	121	-8.07
고창군	175	127	173	147	134	151	-6.46
부안군	327	281	298	213	200	264	-11.57

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 2-5] 시군별 교통사고 발생건수



■ 교통사고 사망자수 추이

- 전국의 교통사고 사망자수는 2017년 4,185명에서 2021년 2,916명으로 연평균 -8.64%의 감소율을 나타남
- 전국 인구 10만명당 사망자수는 연평균 -8.81%로 감소하였으며, 자동차 1만대당 사망자수 또한 연평균 -11.09%의 감소율을 보이고 있음
- 전라북도의 교통사고 사망자수는 2017년 307명에서 2021년 193명으로 감소추세를 보이며, 최근 5년간 연평균 -10.96%로 감소함
- 전라북도의 인구10만명당 교통사고 사망자수는 연평균 -10.46%의 감소율을 보이고 있으며, 자동차 1만대당 교통사고 사망자수는 -12.26%의 감소율을 보임

[표 2-14] 교통사고 사망자수

(단위 : 명, %)

구분	전국 교통사고				전라북도 교통사고			
	사망자수	인구 10만명당	자동차 1만대당	도로 10km당	사망자수	인구 10만명당	자동차 1만대당	도로 10km당
계	17,312	34	6	2	1,204	67	10	2
2017년	4,185	8.1	1.6	0.4	307	16.8	2.7	0.4
2018년	3,781	7.3	1.4	0.3	246	13.5	2.1	0.3
2019년	3,349	6.5	1.2	0.3	238	13.2	2.0	0.3
2020년	3,081	6.0	1.1	0.3	220	12.3	1.8	0.3
2021년	2,916	5.6	1.0	0.3	193	10.8	1.6	0.2
연평균 증가율	-8.64	-8.81	-11.09	-6.94	-10.96	-10.46	-12.26	-15.91

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

통계청(2022), 국가통계포털, <http://www.kosis.kr>

주 : 인구는 통계청의 추계인구(2020년 기준 인구주택총조사)를 사용

자동차 등록대수에 승용, 승합, 화물, 특수, 이륜차 포함. 시도는 건설기계, 농기계까지 포함

제4차 전라북도 교통안전기본계획

[그림 2-7] 인구 10만명당 교통사고 사망자수



[그림 2-8] 자동차 1만대당 교통사고 사망자수



[그림 2-9] 도로 10km당 교통사고 사망자수



○ 전라북도 시·군별 교통사고 사망자수를 살펴보면 대부분의 지역에서 감소추세를 보임

- 임실군의 경우 2017년 8명에서 2021년 7명으로 연평균 0.00%로 변화 없는 추세를 보였으며, 순창군의 경우 2017년 14명에서 2021년 6명으로 연평균 -19.09%로 큰 감소추세를 보임

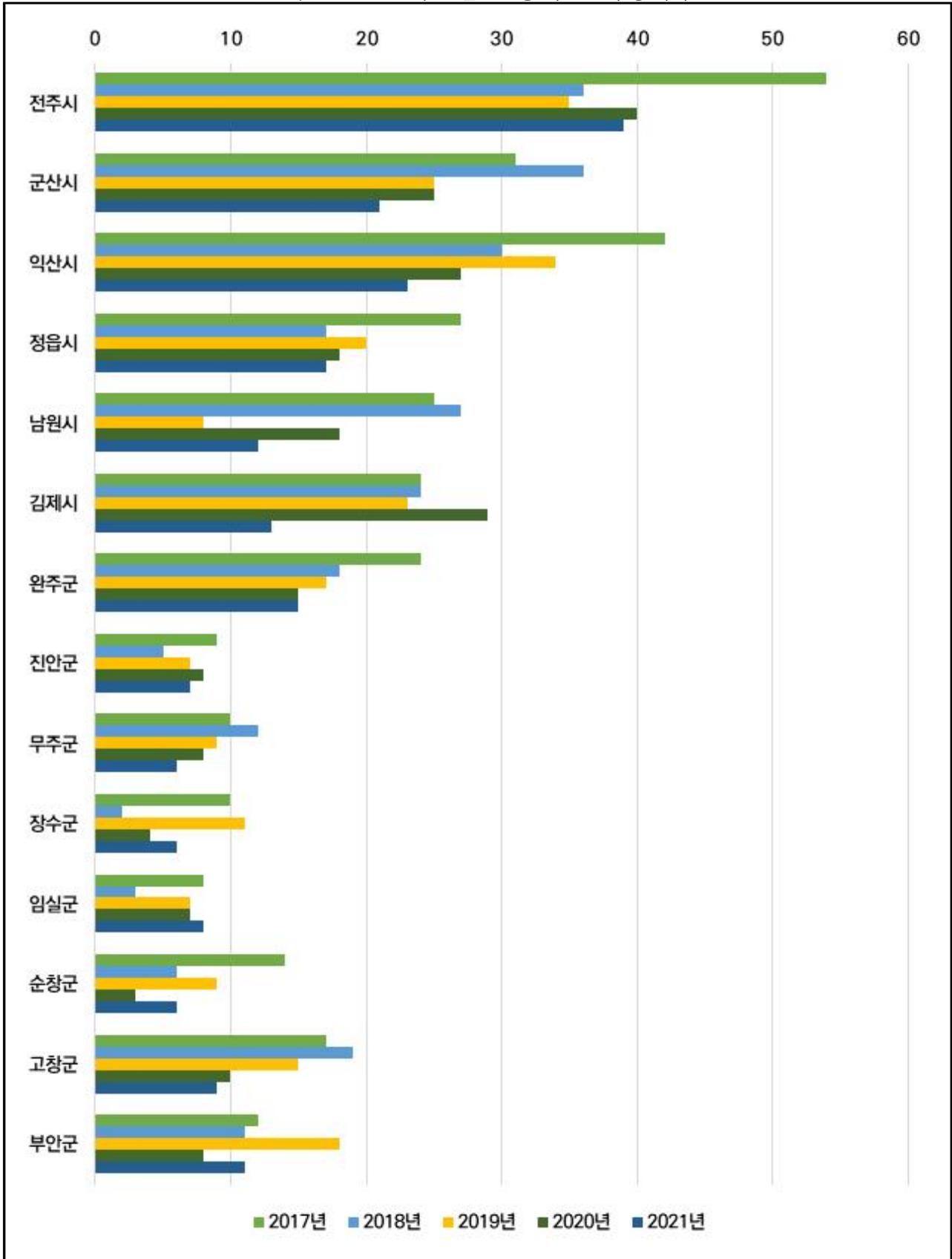
[표 2-15] 전라북도 시·군별 교통사고 사망자수

(단위 : 명,%)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	평균	연평균 증가율(%)
계	307	246	238	220	193	241	-10.96
전주시	54	36	35	40	39	41	-7.81
군산시	31	36	25	25	21	28	-9.28
익산시	42	30	34	27	23	31	-13.98
정읍시	27	17	20	18	17	20	-10.92
남원시	25	27	8	18	12	18	-16.76
김제시	24	24	23	29	13	23	-14.21
완주군	24	18	17	15	15	18	-11.09
진안군	9	5	7	8	7	7	-6.09
무주군	10	12	9	8	6	9	-11.99
장수군	10	2	11	4	6	7	-11.99
임실군	8	3	7	7	8	7	0.00
순창군	14	6	9	3	6	8	-19.09
고창군	17	19	15	10	9	14	-14.70
부안군	12	11	18	8	11	12	-2.15

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 2-10] 시군별 교통사고 사망자수



2.2 도로교통사고 상세분석

■ 사고유형별 교통사고 현황

- 최근 5년간 전라북도 사고유형별 교통사고 분석 결과, 차대차, 차대사람, 차량단독 순으로 발생하였으며, 감소 추세를 보임
 - 차대사람 사고의 경우, 발생건수에 비해 사망자수가 높게 나타나 이에 대한 감소대책이 필요할 것으로 보임

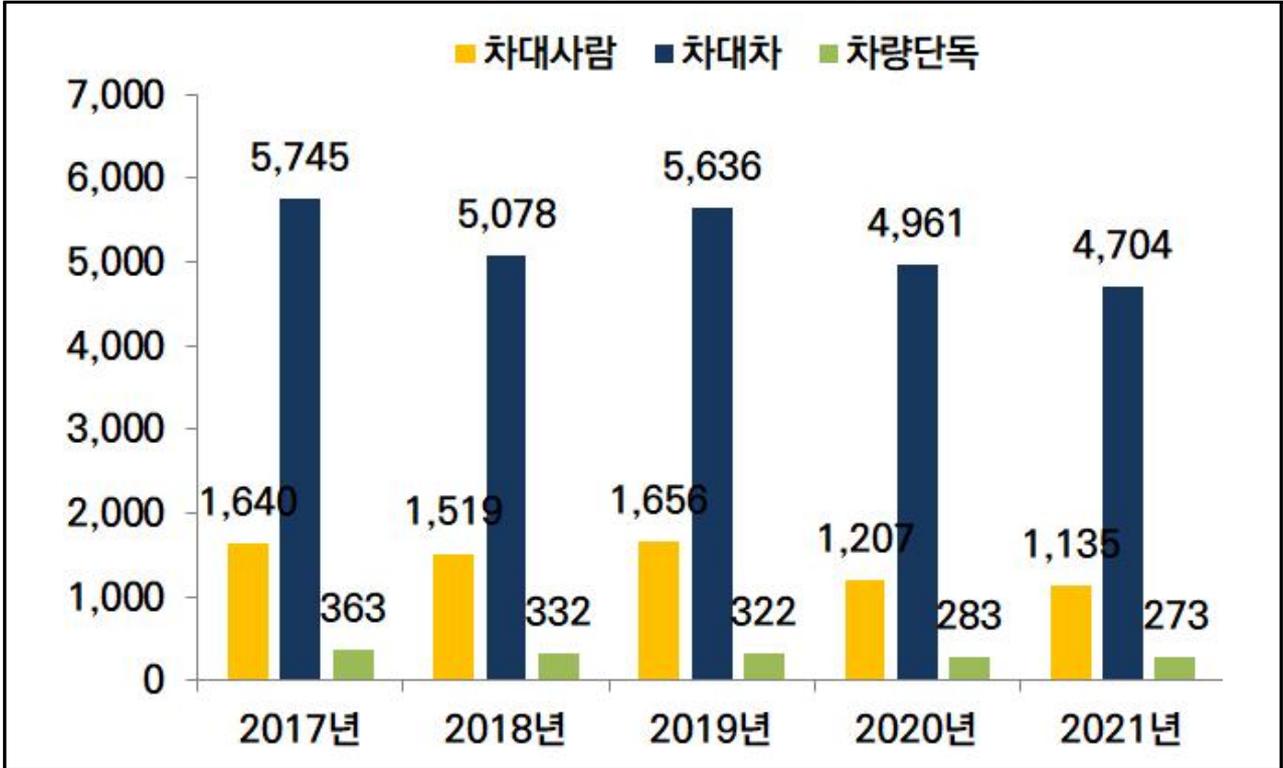
[표 2-16] 사고유형별 교통사고 현황

(단위 : 건, 명, %)

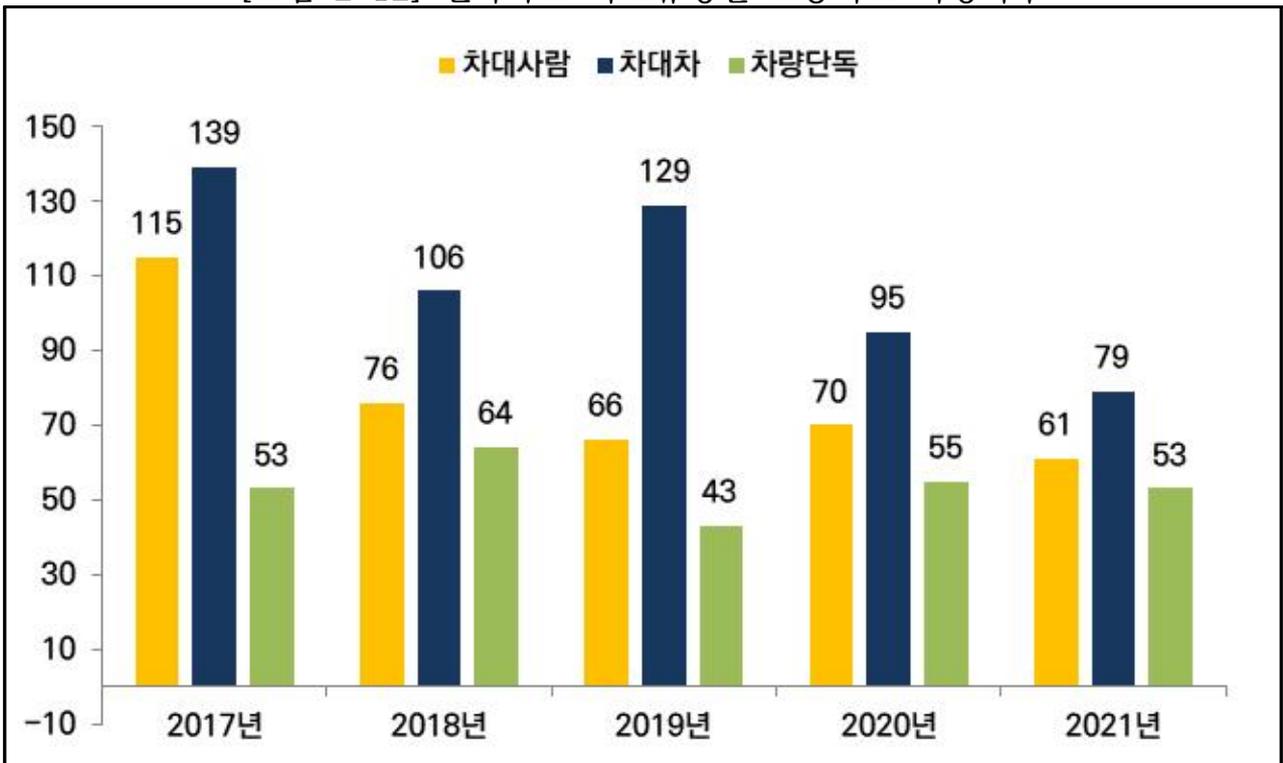
구 분	차대사람			차대차			차량단독		
	발생건수	사망자수	부상자수	발생건수	사망자수	부상자수	발생건수	사망자수	부상자수
계	7,157	388	7,164	26,124	548	43,760	1,573	268	1,810
2017년	1,640	115	1,623	5,745	139	9,896	363	53	429
2018년	1,519	76	1,529	5,078	106	8,575	332	64	348
2019년	1,656	66	1,673	5,636	129	9,584	322	43	393
2020년	1,207	70	1,199	4,961	95	8,242	283	55	337
2021년	1,135	61	1,140	4,704	79	7,463	273	53	303
연평균 증가율	-8.79	-14.66	-8.45	-4.88	-13.17	-6.81	-6.88	0.00	-8.33

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 2-11] 전라북도 사고유형별 교통사고 발생건수



[그림 2-12] 전라북도 사고유형별 교통사고 사망자수



■ 도로종류별 교통사고

- 최근 5년간 전국 도로종류별 교통사고 현황은 특별광역시도 431,160건(40.1%), 시·군도 396,906건(36.9%), 일반국도 94,054건(8.7%) 순이며, 전라북도는 시·군도 25,000건(71.7%), 지방도 4,789건(13.7%), 일반국도 3,258건(9.3%) 순으로 나타남
- 이는 시·군도의 경우 안전시설물 설치 및 보수 등이 용이하게 이루어지고는 있으나 도로 및 교통안전시설 공급이 통행속도를 따라가지 못한데서 그 원인을 찾을 수 있음
- 또한, 일반국도와 지방도의 경우 확포장, 신규도로 개설 시 도로안전진단 등 도로여건 개선이 이루어져 사고가 감소한 것으로 보이나 지속적인 안전시설에 대한 설치·보수가 이루어져야 할 것으로 보임

[표 2-17] 도로종류별 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

구분	전국				전라북도			
	발생건수		사망자수 (명)	부상자수 (명)	발생건수		사망자수 (명)	부상자수 (명)
	건수	구성비 (%)			건수	구성비 (%)		
계	1,075,867	100.0	17,495	1,585,380	34,855	100.0	1,204	52,735
일반국도	94,054	8.7	2,980	154,108	3,258	9.3	229	5,677
지방도	77,657	7.2	2,461	120,513	4,789	13.7	212	7,668
특별광역시도	431,160	40.1	3,884	610,912	0	-	0	0
시군도	396,906	36.9	6,262	580,928	25,000	71.7	617	36,659
고속국도	21,370	2.0	1,120	46,309	463	1.3	81	1,075
기타	54,720	5.1	788	72,610	1,345	3.9	65	1,656

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

■ 이륜차 교통사고

- 최근 5년간 이륜차 교통사고 분석 결과, 전국의 경우 7.56%, 전라북도의 경우 4.29%로 전체적으로 증가하고 있는 추세를 보임
- 전라북도 이륜차 교통사고 발생건수와 사망자수가 높은만큼 이에 대한 대비책 수립이 필요함

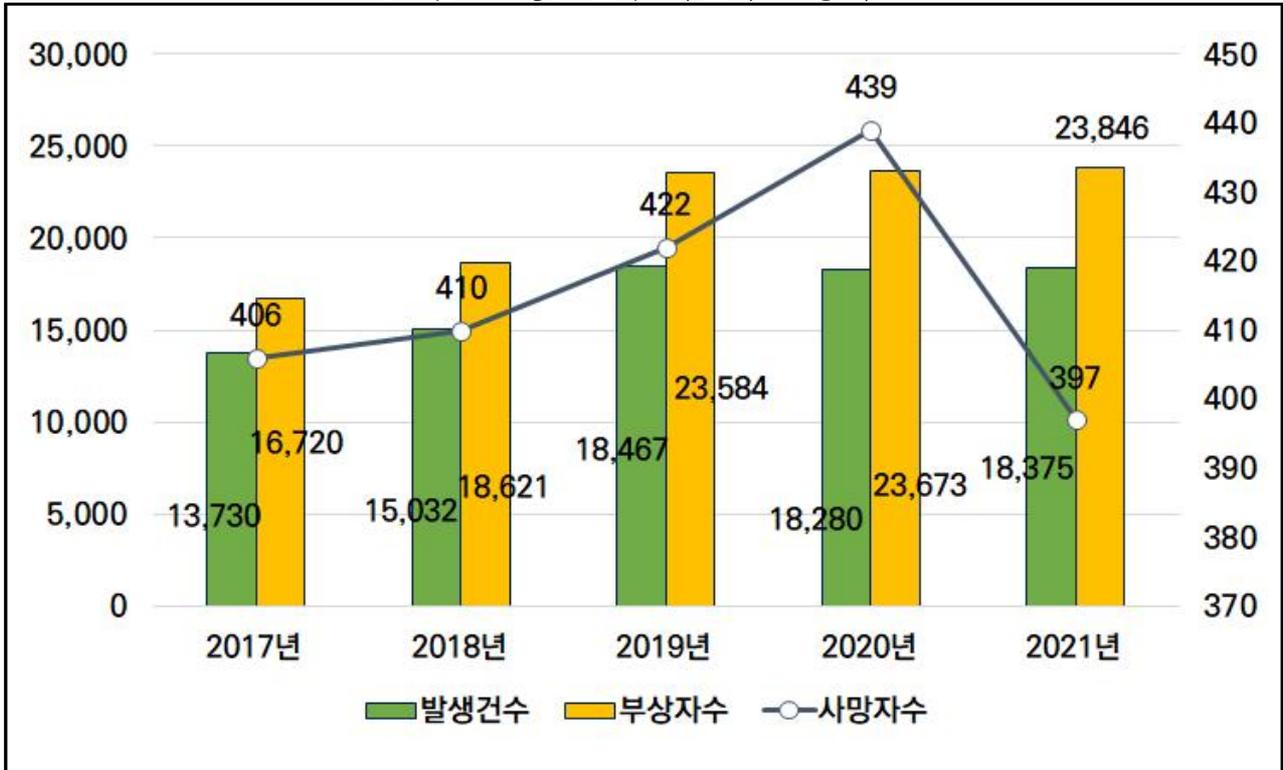
[표 2-18] 이륜차 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

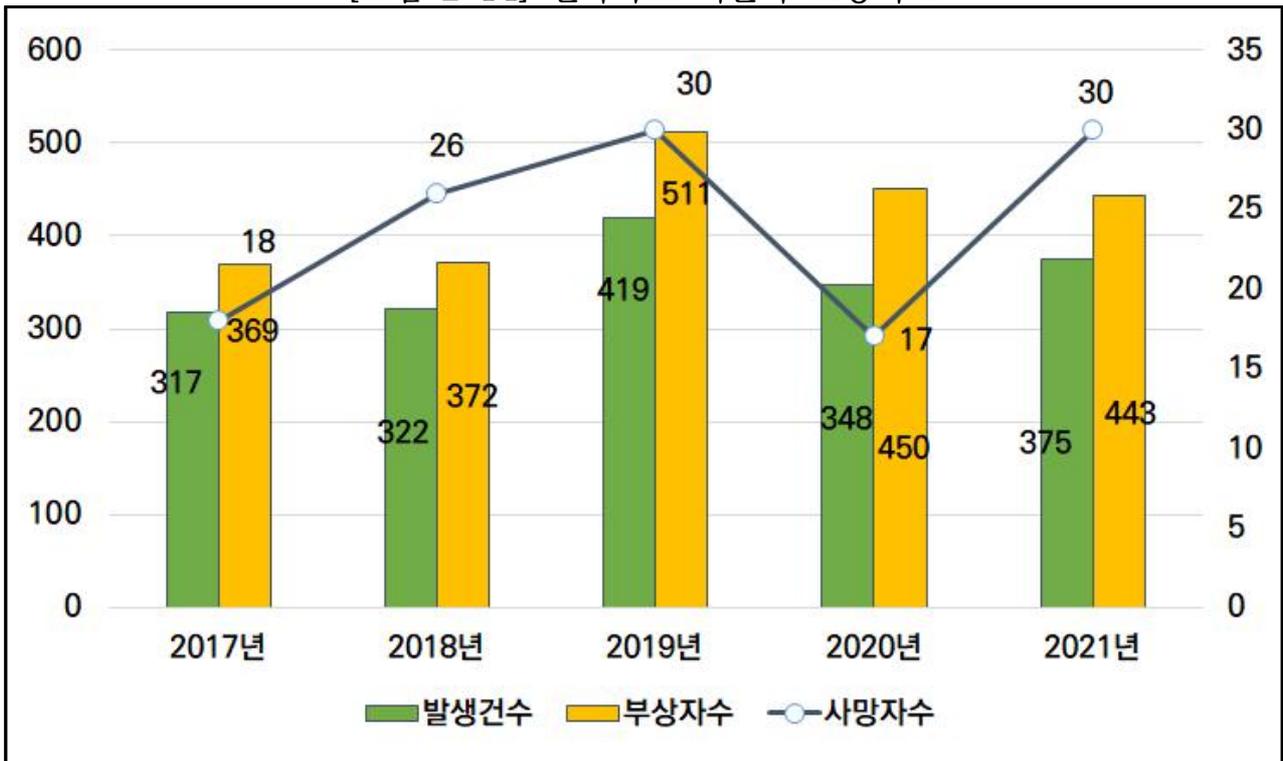
구분	전 국				전라북도			
	발생건수		사망자수	부상자수	발생건수		사망자수	부상자수
	건수	점유율			건수	점유율		
계	83,884	100	2,074	106,444	1,781	100	121	2,145
2017년	13,730	16%	406	16,720	317	18%	18	369
2018년	15,032	18%	410	18,621	322	18%	26	372
2019년	18,467	22%	422	23,584	419	24%	30	511
2020년	18,280	22%	439	23,673	348	20%	17	450
2021년	18,375	22%	397	23,846	375	21%	30	443
연평균증가율	7.56	7.56	-0.56	9.28	4.29	4.29	13.62	4.68

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 2-13] 전국 이륜차 교통사고



[그림 2-14] 전라북도 이륜차 교통사고



■ 자전거 교통사고

- 최근 5년간 자전거 교통사고 분석 결과, 전국은 -2.10%, 전라북도는 -7.09%로 전체적으로 감소하고 있는 추세를 보임
- 자전거 교통사고 사망자수는 2017년 26명에서 2021년 14명으로 연평균 -14.34%의 감소율을 보이고 있음

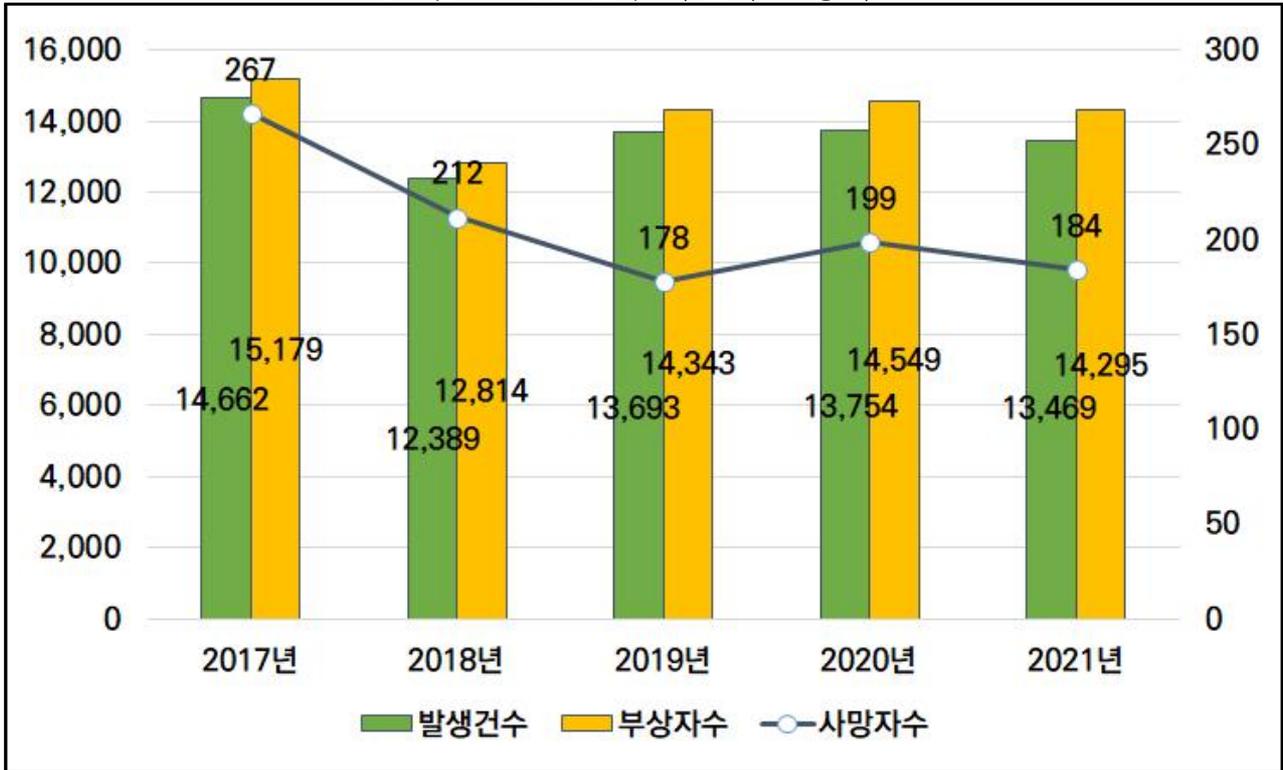
[표 2-19] 자전거 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

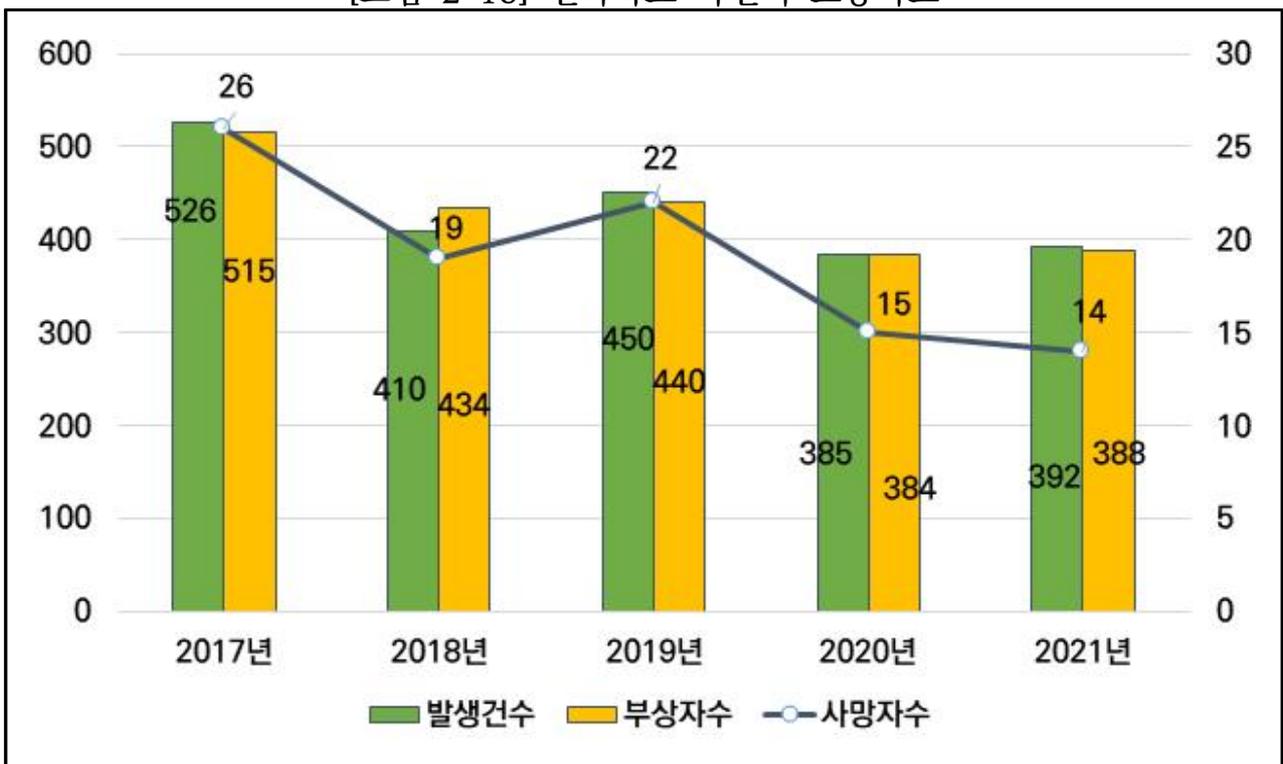
구분	전 국				전라북도			
	발생건수		사망자수	부상자수	발생건수		사망자수	부상자수
	건수	점유율			건수	점유율		
계	67,967	100	1,040	71,180	2,163	100	96	2,161
2017년	14,662	22%	267	15,179	526	24%	26	515
2018년	12,389	18%	212	12,814	410	19%	19	434
2019년	13,693	20%	178	14,343	450	21%	22	440
2020년	13,754	20%	199	14,549	385	18%	15	384
2021년	13,469	20%	184	14,295	392	18%	14	388
연평균증가율	-2.10	-2.10	-8.89	-1.49	-7.09	-7.09	-14.34	-6.83

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 2-15] 전국 자전거 교통사고



[그림 2-16] 전라북도 자전거 교통사고



■ 어린이 교통사고

- 최근 5년간 전국 어린이 교통사고는 2017년 10,960건에서 2021년 8,889건으로 연평균 -5.10%로 감소하였으며, 사망자수는 -19.21%로 감소 추세를 보임
- 전라북도 어린이 교통사고 또한 2017년 404건에서 2021년 262건으로 연평균 -10.26% 큰 폭으로 감소하였으며, 사망자수는 -15.91%의 감소율을 보였음

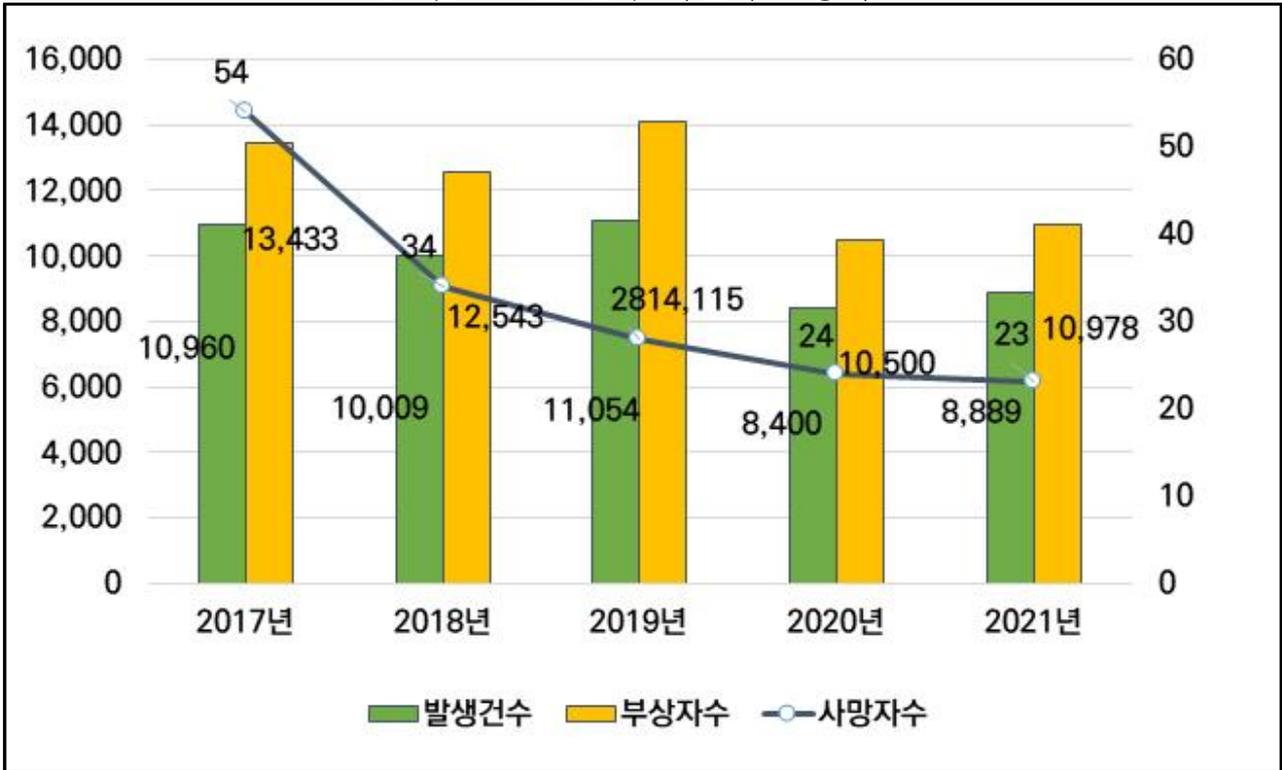
[표 2-20] 어린이 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

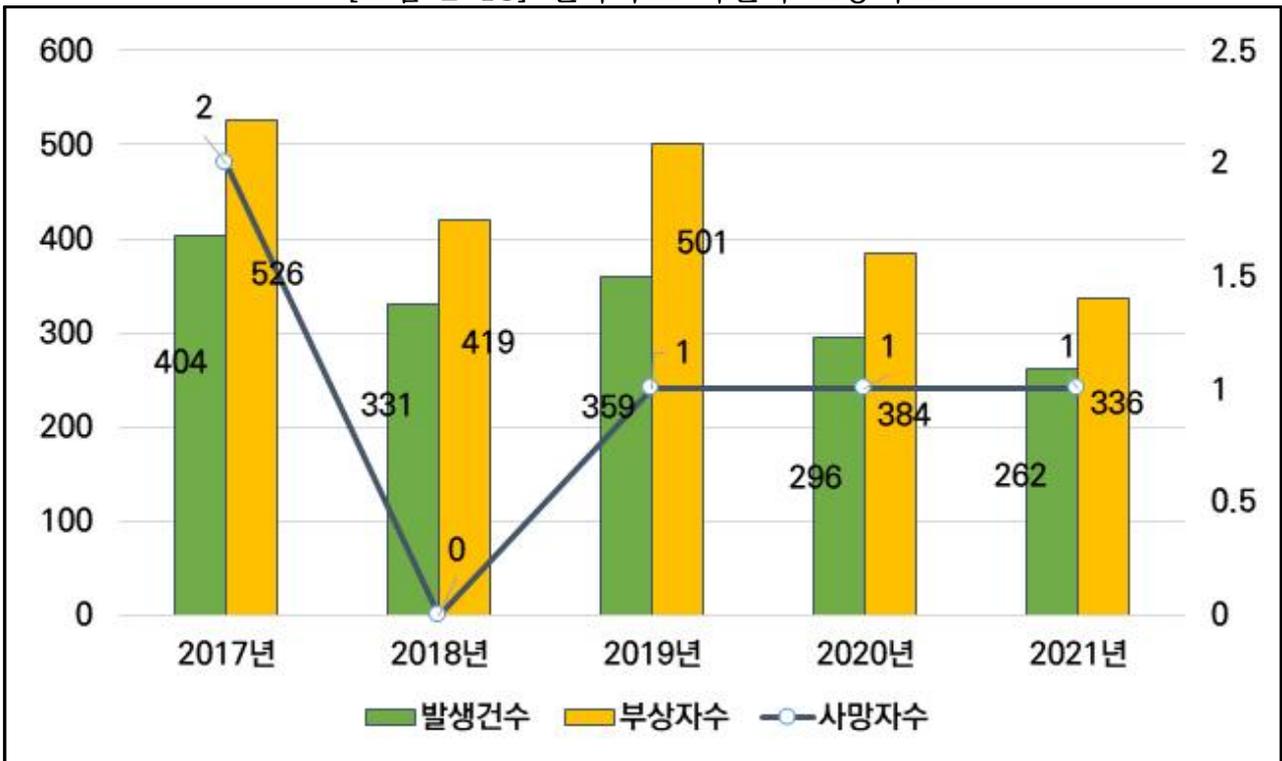
구분	전 국				전라북도			
	발생건수		사망자수	부상자수	발생건수		사망자수	부상자수
	건수	점유율			건수	점유율		
계	49,312	100	163	61,569	1,652	100	5	2,166
2017년	10,960	22%	54	13,433	404	24%	2	526
2018년	10,009	20%	34	12,543	331	20%	0	419
2019년	11,054	22%	28	14,115	359	22%	1	501
2020년	8,400	17%	24	10,500	296	18%	1	384
2021년	8,889	18%	23	10,978	262	16%	1	336
연평균증가율	-5.10	-5.10	-19.21	-4.92	-10.26	-10.26	-15.91	-10.60

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 2-17] 전국 어린이 교통사고



[그림 2-18] 전라북도 어린이 교통사고



■ 노인교통사고

- 전라북도 최근 5년간 노인교통사고는 연평균 -7.18%로 감소 추세이며 노인교통사고가 전체사고 중 높은 비율을 차지하고 있는 등 전라북도가 노인사고에 취약한 것으로 나타남
- 사망자수는 -11.38%의 감소 추세를 보이며, 부상자의 경우 연평균 -7.7%로 감소하는 추세를 보임

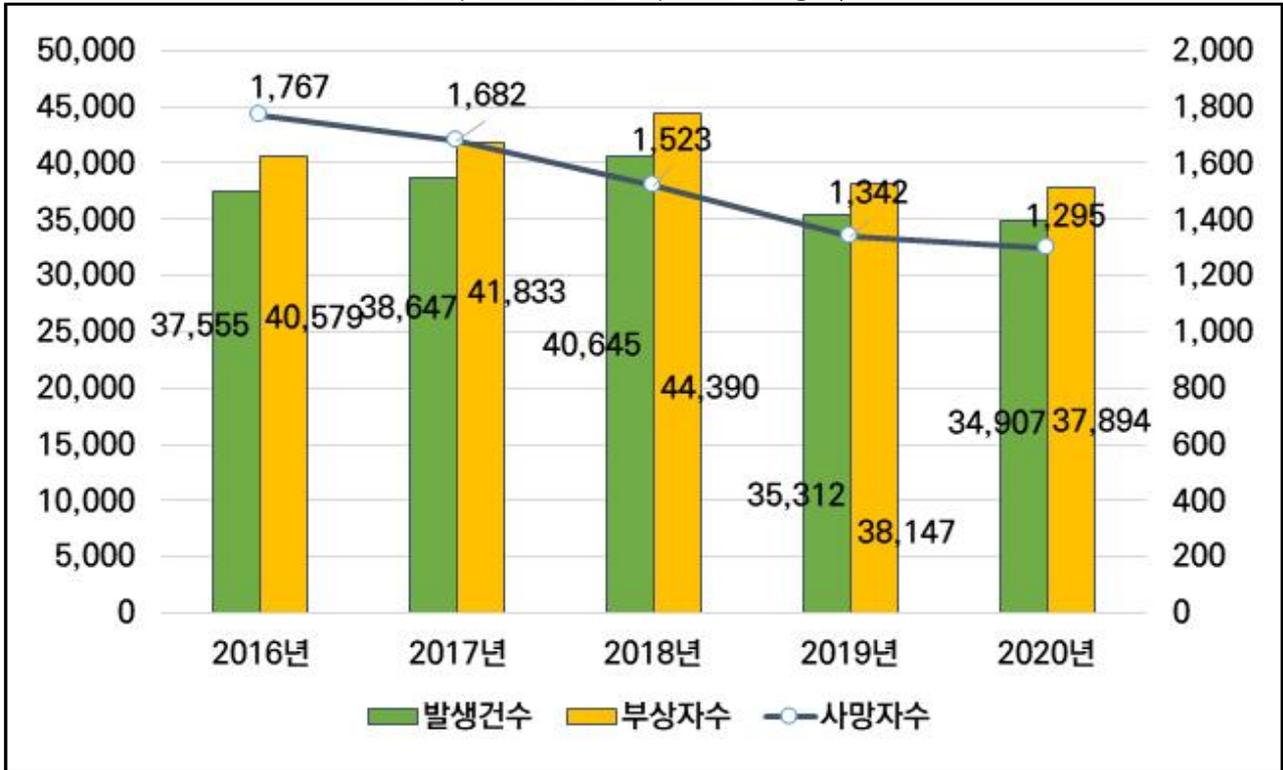
[표 2-21] 노인교통사고

(단위 : 건, 명, %)

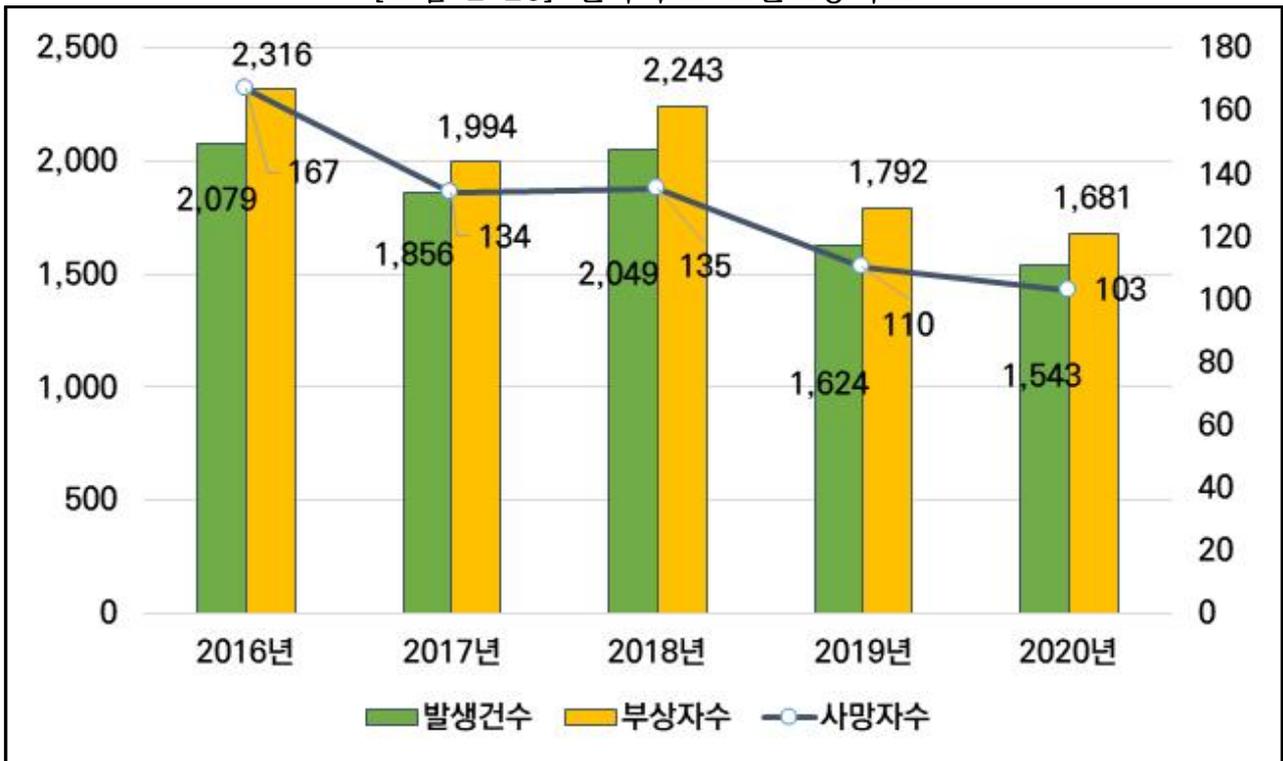
구분	전 국				전라북도			
	발생건수		사망자수	부상자수	발생건수		사망자수	부상자수
	건수	점유율			건수	점유율		
계	187,066	100	7,609	202,843	9,151	100	649	10,026
2017년	37,555	20%	1,767	40,579	2,079	23%	167	2,316
2018년	38,647	21%	1,682	41,833	1,856	20%	134	1,994
2019년	40,645	22%	1,523	44,390	2,049	22%	135	2,243
2020년	35,312	19%	1,342	38,147	1,624	18%	110	1,792
2021년	34,907	19%	1,295	37,894	1,543	17%	103	1,681
연평균증가율	-1.81%	-1.81%	-7.48%	-1.70%	-7.18%	-7.18%	-11.38%	-7.70%

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 2-19] 전국 노인교통사고



[그림 2-20] 전라북도 노인교통사고



제4차 전라북도 교통안전기본계획

■ 개인교통수단(PM) 교통사고

- 전국 최근 5년간 개인교통수단(PM) 교통사고는 66.64%로 꾸준히 증가하는 추세이며 사망자수도 47.63%의 증가를 보이고 있음
- 전라북도의 개인교통수단(PM) 교통사고는 연평균 91.68%로 꾸준히 증가 추세로 나타났음
- 사망자수는 4명으로 전국대비 적은 것으로 나타났음

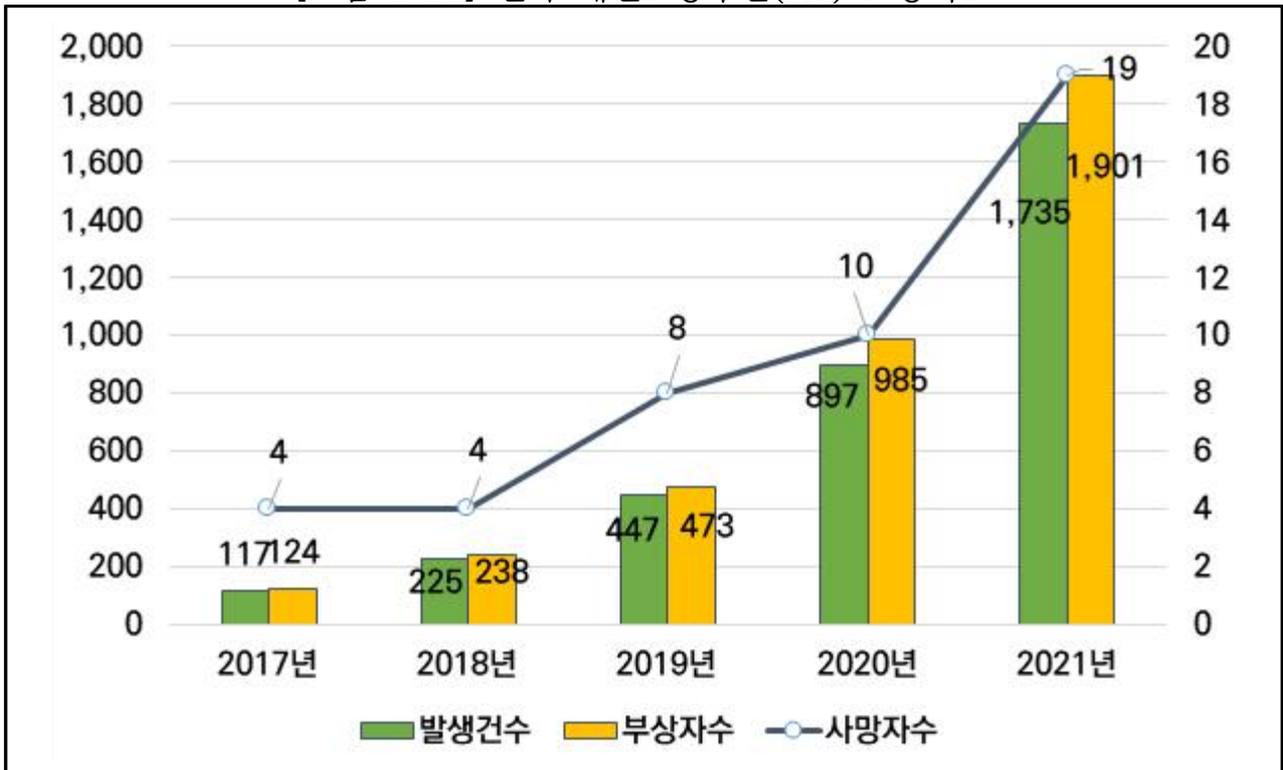
[표 2-22] 개인교통수단(PM) 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

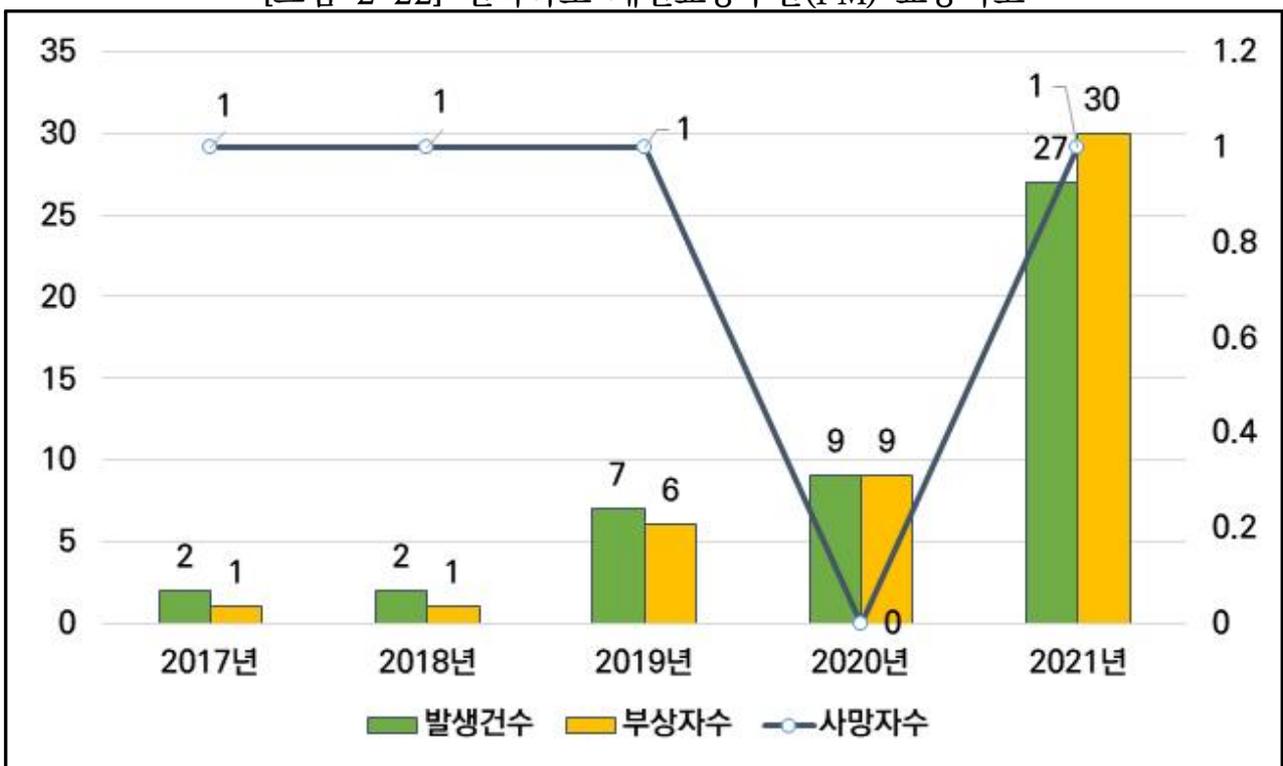
구분	전국				전라북도			
	발생건수		사망자수	부상자수	발생건수		사망자수	부상자수
	건수	점유율			건수	점유율		
계	3,421	100	45	3,721	47	100	4	47
2017년	117	3%	4	124	2	4%	1	1
2018년	225	7%	4	238	2	4%	1	1
2019년	447	13%	8	473	7	15%	1	6
2020년	897	26%	10	985	9	19%	0	9
2021년	1,735	51%	19	1,901	27	57%	1	30
연평균증가율	66.64	66.64	47.63	68.11	91.68	91.68	0.00	134.03

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 2-21] 전국 개인교통수단(PM) 교통사고



[그림 2-22] 전라북도 개인교통수단(PM) 교통사고



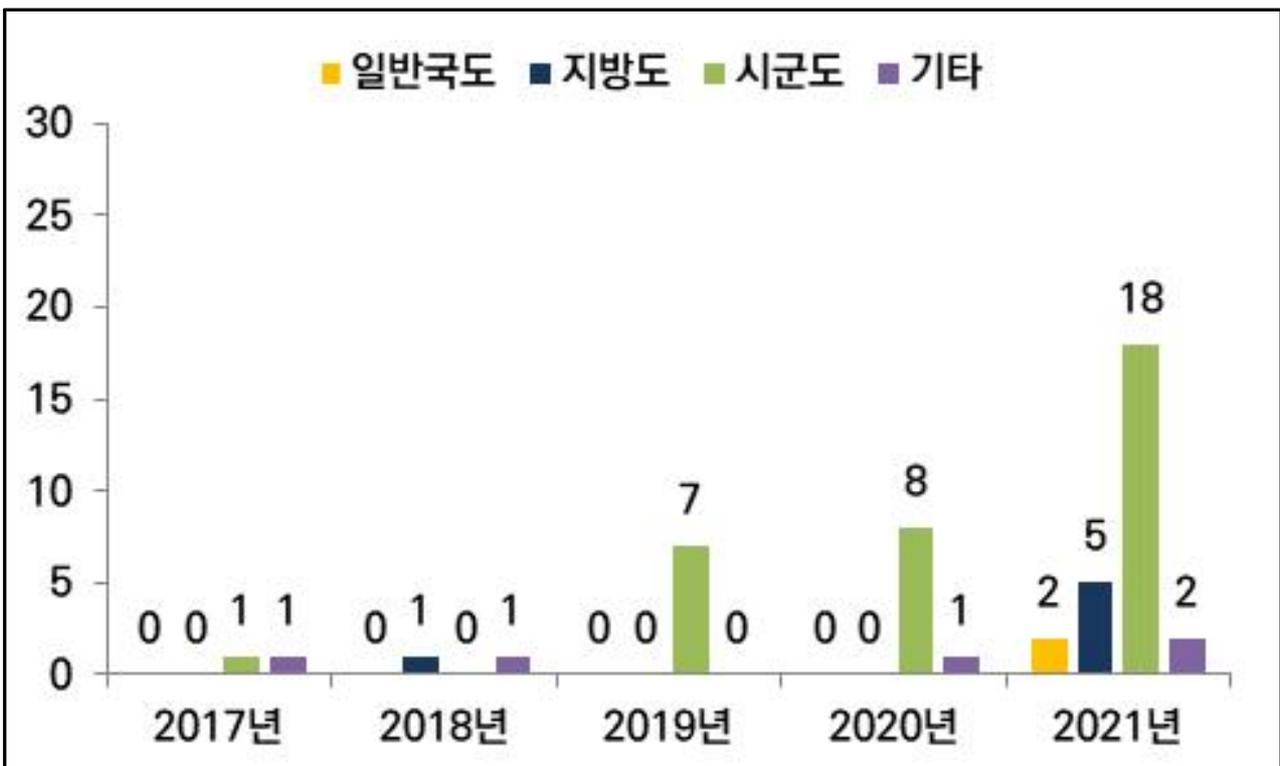
제4차 전라북도 교통안전기본계획

[표 2-23] 도로종류별 개인교통수단(PM) 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

구분	일반국도	지방도	시군도	기타	합계
2017년	0	0	1	1	2
2018년	0	1	0	1	2
2019년	0	0	7	0	7
2020년	0	0	8	1	9
2021년	2	5	18	2	27
연평균증가율	-	49.53	105.98	18.92	91.68

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>



자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.k>

[그림 2-23] 전라북도 도로종류별 개인교통수단(PM) 교통사고

[표 2-24] 도로형태별 개인교통수단(PM) 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

구분	단일로	교차로	기타	불명	합계
2017년	1	1	-	-	2
2018년	1	1	-	-	2
2019년	4	3	-	-	7
2020년	2	6	1	-	9
2021년	9	15	3	-	27
연평균증가율	73.21	96.80	31.61	-	91.68

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 2-25] 전라북도 도로형태별 개인교통수단(PM) 교통사고



3. 교통사고 잦은 곳(구간) 분석

■ 교통사고 잦은 곳(구간) 분석개요

- 2022년 전라북도 교통사고 잦은 곳 개선사업 기본개선계획 수립의 대상이 되는 지점에 대해 분석을 실시함
 - 교통사고 잦은 곳 개선사업
- 교통사고 잦은 곳 선정은 교통사고 발생건수(인피)가 동일지점에서 1년간 3건 이상으로 발생한 지점으로 관계기관이 협의하여 우선 개선이 필요하다고 요구하는 지점, 사망사고가 중복 발생된 지점 중 개선이 필요한 지점, 관련 회의 등을 통해 선정하였음

■ 교통사고 잦은 곳(구간) 선정 결과

- 2022년도 전라북도 교통사고 잦은 곳(구간)에 대한 기본개선계획 대상은 지점 18개소, 구간 1개 구간으로 선정하였음
 - 사고잦은 지점 주요 문제점 분석 및 개선방안은 [부록 1] 참조

[표 2-25] 교통사고 잦은 곳(구간) 선정 결과

(단위 : 건, 명)

연번	시·군	지점명(구간)	사고 건수	사상자					도로 등급
				합계	사망	중상	경상	부상 신고	
1	전주시	전주시 완산구 홍산중앙로 올리브영	16	26	0	1	25	0	1
		전주시 완산구 서신동 박천수정형외과4	14	20	0	4	16	0	4
		전주시 완산구 효자동 기전여고4	10	18	0	2	16	0	6
		전주시 덕진구 장동 화개4	5	9	0	3	6	0	18
		전주시 덕진구 덕진동 사평교4	4	7	0	0	7	0	17
2	군산시	군산시 나운동 구보건소4	5	5	0	1	4	0	16
		군산시 수송동 미장4	6	13	0	1	12	0	12
		군산시 구암동 구암3	6	9	1	0	7	1	10
		군산시 구암동 잠두3	3	5	0	0	4	1	23

(표계속)

연번	시·군	지점명(구간)	사고 건수	사상자					도로 등급
				합계	사망	중상	경상	부상 신고	
3	익산시	익산시 영등동 성모병원	6	10	0	3	7	0	14
		익산시 영등동 귀금속4	4	6	0	2	4	0	21
		익산시 팔봉동 익산2공단우체국4	5	10	0	0	10	0	3
		익산시 신용동 형제주유소3	3	9	0	1	8	0	22
4	정읍시	정읍시 하북동 공단주유소4	4	7	0	0	7	0	20
		정읍시 시기동 하나마트4	3	6	0	1	5	0	19
5	남원시	남원시 노암동 통계청남원사무소↔죽향동 남원대교4(구간)	20	31	0	9	22	0	2
6	김제시	김제시 하동 노인복지타운입구교차로	6	13	1	2	9	1	7
		김제시 검산동 체육공원4	7	8	0	2	6	0	11
		김제시 순동 순동4	4	9	0	0	9	0	15
7	완주군	완주군 봉동읍 장거리 봉동4	5	7	1	2	4	0	9
8	진안군	진안군 부귀면 신청리 서판4	3	5	1	2	2	0	8
9	무주군	무주군 무주읍 오산리 무주2교차로	6	13	0	3	10	0	5

4. 사고 많은 운수업체 선정

■ 교통안전진단지침에 의한 사고많은 운수업체 선정

- 전라북도 내 운수업체 중 「여객법 시행령 제8조 및 화물법 시행령 제6조제2항」에 따른 교통사고지수가 「교통안전진단지침, 국토해양부, 2014」에서 정하는 기준을 초과하는 운수업체는 없는 것으로 나타남

■ 전라북도 내 교통사고지수 상위 10%

- 앞서서와 같이 교통사고지수가 기준을 초과하는 운수업체가 보유대수 20대 이상인 246개 업체 중 없는 것으로 조사되어 교통사고지수 상위 10%(24개)를 재선정한 결과, 일반택시가 23개소, 전세버스가 1개소로 선정됨

[표 2-27] 전라북도 내 사고 많은 운수업체

번호	업체명	업종	보유대수	사고지수
1	(유)정음택시	일반택시	28	1.55
2	(유)대흥택시	일반택시	111	1.10
3	(유)대원택시	일반택시	73	1.08
4	(주)동화택시	일반택시	50	1.07
5	(유)문화택시사	일반택시	45	1.04
6	(유)이성택시	일반택시	30	1.01
7	(합)제일택시	일반택시	43	0.97
8	(유)현대상운	일반택시	49	0.97

(표계속)

번호	업체명	업종	보유대수	사고지수
9	(유)광진교통(구조양)	일반택시	53	0.97
10	(주)동원운수사	일반택시	48	0.95
11	(합)월명운수	일반택시	30	0.95
12	(유)대성교통(구한성)	일반택시	130	0.91
13	(유)우성교통(구반암)	일반택시	90	0.88
14	전주교통(주)	일반택시	82	0.87
15	(유)완산교통(구백제)	일반택시	59	0.86
16	(유)신영택시사	일반택시	22	0.85
17	(유)이도택시	일반택시	40	0.84
18	(유)해피투어진성	전세버스	20	0.83
19	(유)한솔교통(구덕성)	일반택시	61	0.81
20	(주)보국기업	일반택시	30	0.80
21	(유)이화교통<전주>	일반택시	52	0.79
22	(합)기원상운	일반택시	59	0.79
23	신진교통(주)	일반택시	70	0.79
24	(유)평화교통	일반택시	70	0.78

자료 : 교통안전공단(2021), 교통안전정보관리시스템, <http://tmacs.ts2020.kr>

5. 교통문화부문

5.1 교통안전수준 분석

■ 전라북도 교통안전 하위 20% 시·군 선정

- (선정기준) ‘제3차 지역교통안전기본계획 수립지침’¹⁾에 의거 교통안전수준을 분석하여 최하위 20%에 해당하는 시·군을 선정하고 하위 20% 지자체에 대해서는 교통사고 원인을 분석하고 대책을 마련 지속적으로 관리할 수 있는 방안 강구함

- 사망자수를 기준으로 최하위 20%에 속하는 해당 시·군의 사고 원인분석
- 중상자수를 기준으로 최하위 20%에 속하는 해당 시·군의 사고 원인분석

■ 인구 10만명당 교통안전 하위 20% 시·군

- 인구 10만명당 사망자수를 기준으로 최하위 20%에 속하는 해당 시·군으로는 무주군(36.94명/10만명), 장수군(29.37명/10만명), 진안군(28.06명/10만명)으로 분석됨

[표 2-28] 전라북도 시·군별 인구10만명당 사망자수 현황

(단위 : 명/10만명)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	평균
전주시	8.32	5.53	5.35	6.08	5.93	6.24
군산시	11.27	13.20	9.25	9.33	7.92	10.20
익산시	13.99	10.20	11.81	9.57	8.27	10.77
정읍시	23.73	15.16	18.09	16.59	15.96	17.91
남원시	30.02	32.71	9.82	22.32	15.11	21.99

1) 국토교통부, 제3차 지역교통안전기본계획 수립지침, 2015

(표계속)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	평균
김제시	27.61	28.13	27.42	35.17	16.07	26.88
완주군	25.01	19.06	18.43	16.37	16.46	19.07
진안군	34.26	19.26	27.24	31.50	28.01	28.06
무주군	40.31	48.80	37.03	33.28	25.27	36.94
장수군	43.47	8.61	49.02	18.11	27.66	29.37
임실군	26.52	9.98	24.22	25.63	29.93	23.26
순창군	47.14	20.54	31.71	10.79	22.34	26.50
고창군	28.11	33.31	27.03	18.34	16.86	24.73
부안군	21.40	20.21	33.77	15.34	21.66	22.47

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

전라북도(2022), 전라북도통계시스템, <http://sta.jeonbuk.go.kr>

주 1 : 인구수는 전라북도통계시스템의 전라북도 주민등록(외국인 제외)를 사용함

주 2 : 평균 산출방법 = 교통사고 사망자수('17~'21) 합계/연도별 인구수('17~'21) 합계

■ 인구 10만명당 교통안전 하위 20% 시·군 주요 사고 원인

- 주요 사고 원인 분석결과 시·군도와 지방도의 교차로 인근에서 차량간 교통사고 사망자수가 많이 발생하고있어 교차로 내의 속도저감 시설, 정온화시설 등을 통한 안전성 개선이 필요할 것으로 판단됨

[표 2-29] 인구 10만명당 교통안전 하위 20% 시·군 주요 사고 원인

구분	사고유형별 주요사고 원인	도로형태별 주요사고 원인	도로종류별 주요사고 원인
진안군	차대차-추돌	교차로, 단일로	지방도, 시·군도
무주군	차대차-측면추돌	단일로, 교차로	일반국도, 시·군도
장수군	차대차-공작물충돌	교차로, 단일로	일반국도, 시·군도

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

5.2 교통안전 관련지수

■ 전라북도 교통안전지수

- 앞서 설명한 산출절차를 거쳐 전라북도의 2016년 교통안전지수는 79.46점으로 전국 17개 광역자치단체 중 9위를 차지하였음
- 17개 광역자치단체의 교통안전지수 평균은 79.45점으로 전라북도의 교통안전지수는 평균과 비슷한 것으로 나타났음
- 전라북도의 시·군별 교통안전지수를 살펴보면 순창군이 84.57점으로 가장 높은 것으로 나타났으며, 김제시가 66.83점으로 가장 낮은 것으로 나타났음
- 또한, 전라북도의 평균 교통안전지수는 79.46점으로 정읍시, 익산시, 군산시, 전주시, 김제시는 전라북도 평균지수에 미치지 못하는 것으로 나타났음

[표 2-30] 2020년 광역자치단체 교통안전지수

순위	지역	지수	순위	지역	지수
1	강원	82.68	10	대전	78.9
2	세종	82.48	11	경북	78.54
3	울산	81.04	12	충남	78.44
4	부산	80.40	13	서울	78.38
5	전남	80.36	14	광주	78.26
6	충북	80.07	15	경기	75.52
7	인천	80.00	16	대구	75.20
8	경남	79.91	17	제주	72.24
9	전북	79.46	평균		79.45

주: 광역자치단체 교통안전지수는 광역자치단체 소속의 기초자치단체 교통안전지수를 단순 산술평균한 것임
 자료 : 도로교통공단(2021), 2020년 전국 기초자치단체별 교통안전지수

[표 2-31] 2020년 전라북도 시·군별 교통안전지수

순위	지역	지수	순위	지역	지수
1	순창군	84.57	8	완주군	80.89
2	장수군	84.28	9	무주군	80.15
3	임실군	83.19	10	정읍시	79.29
4	부안군	83.05	11	익산시	78.83
5	진안군	82.25	12	군산시	78.06
6	고창군	81.54	13	전주시	68.23
7	남원시	81.3	14	김제시	66.83

자료 : 도로교통공단(2021), 2020년 전국 기초자치단체별 교통안전지수

5.3 교통문화지수

■ 전라북도 교통문화지수 종합

- 전라북도 교통문화지수를 종합한 결과, 인구 30만 이상 시는 79.87점, 인구 30만 미만 시는 75.61점~84.15점, 군 지역은 71.63점~82.24점을 차지하였으며 그 결과는 다음과 같음

[표 2-32] 전라북도 교통문화지수 종합(2021년)

구분		항목별 교통문화지수(점)			교통문화지수 (점)	순위
		운전행태	보행행태	교통안전		
인구 30만 이상 시	전 국 ¹⁾	46.53	17.17	18.79	82.49	-
	전주시	44.64	17.54	17.69	79.87	25
	평균 ²⁾	44.64	17.54	17.69	79.87	-
인구 30만 미만 시	전 국 ¹⁾	46.40	16.65	17.10	80.15	-
	익산시	46.40	17.19	19.41	83.00	9
	군산시	48.23	16.25	15.97	80.45	27
	정읍시	45.09	16.88	19.27	81.24	18
	남원시	49.07	17.61	17.46	84.15	6
	김제시	46.95	18.12	10.54	75.61	44
	평균 ²⁾	47.15	17.21	16.53	80.89	-
군 지역	전 국 ¹⁾	45.64	16.62	16.36	78.62	-
	완주군	44.20	16.65	16.61	77.46	50
	진안군	43.79	11.05	17.59	72.42	70
	무주군	45.34	16.07	15.60	77.01	52
	장수군	37.84	15.76	18.03	71.63	72
	임실군	41.95	16.92	18.73	77.61	49
	순창군	43.21	15.18	19.91	78.30	42
	고창군	43.07	13.79	19.19	76.04	57
	부안군	45.47	15.69	21.07	82.24	18
	평균 ²⁾	43.11	15.14	18.34	76.59	-

주 1) : 해당 군집별 전국 산술평균이며, 순위는 군집별 전국 순위임

주 2) : 군집별 전라북도 평균치임

자료 : 교통안전공단(2022), 2021년 교통문화지수 실태조사 보고서

제3장

추진성과 분석

1. 교통안전기본계획 추진성과
2. 교통안전수준 검토
3. 주요 성과 및 반성

제3장 추진성과 분석

1. 교통안전기본계획 추진성과

1.1 교통사고 사망자수 감소목표 추진성과

- 제3차 전라북도 교통안전기본계획의 추진성과 분석결과 교통사고 사망자수 감소목표를 달성하지는 못하였지만 2017년을 제외하면 전국의 달성률보다 높은 것으로 분석됨
- 시·군별로 살펴보면 2021년 기준 군산시, 남원시, 김제시, 순창군, 고창군, 부안군은 교통사고 사망자 감소목표를 달성하였고 전주시, 익산시 등 8개 시·군은 교통사고 사망자 감소목표를 달성하지 못함

[표 3-1] 교통사고 사망자수 감소목표 추진성과

구분		2017	2018	2019	2020	2021
전국	목표치(A)	3,976	3,723	3,286	2,867	2,443
	실적치(B)	4,185	3,781	3,349	3,081	2,916
	달성률(C)	95.0	98.5	98.1	93.1	83.8
전라북도	목표치(A)	272	258	235	210	184
	실적치(B)	307	246	238	220	193
	달성률(C)	88.6	104.9	98.7	95.5	95.3
전주시	목표치(A)	54	51	47	42	36
	실적치(B)	54	36	35	40	39
	달성률(C)	100.0	141.7	134.3	105.0	92.3
군산시	목표치(A)	31	30	27	24	21
	실적치(B)	31	36	25	25	21
	달성률(C)	100.0	83.3	108.0	96.0	100.0
익산시	목표치(A)	30	28	26	23	20
	실적치(B)	42	30	34	27	23
	달성률(C)	71.4	93.3	76.5	85.2	87.0

제4차 전라북도 교통안전기본계획

(표계속)

구분	2017	2018	2019	2020	2021	
정읍시	목표치(A)	21	20	18	16	14
	실적치(B)	27	17	20	18	17
	달성률(C)	77.8	117.6	90.0	88.9	82.4
남원시	목표치(A)	18	17	15	14	12
	실적치(B)	25	27	8	18	12
	달성률(C)	72.0	63.0	187.5	77.8	100.0
김제시	목표치(A)	26	24	22	20	17
	실적치(B)	24	24	23	29	13
	달성률(C)	108.3	100.0	95.7	69.0	130.8
완주군	목표치(A)	20	19	18	16	14
	실적치(B)	24	18	17	15	15
	달성률(C)	83.3	105.6	105.9	106.7	93.3
진안군	목표치(A)	7	7	6	5	5
	실적치(B)	9	5	7	8	7
	달성률(C)	77.8	140.0	85.7	62.5	71.4
무주군	목표치(A)	7	7	6	5	5
	실적치(B)	10	12	9	8	6
	달성률(C)	70.0	58.3	66.7	62.5	83.3
장수군	목표치(A)	3	3	3	3	2
	실적치(B)	10	2	11	4	6
	달성률(C)	30.0	150.0	27.3	75.0	33.3
임실군	목표치(A)	11	10	9	8	7
	실적치(B)	8	3	7	7	8
	달성률(C)	137.5	333.3	128.6	114.3	87.5
순창군	목표치(A)	10	9	8	8	7
	실적치(B)	14	6	9	3	6
	달성률(C)	71.4	150.0	88.9	266.7	116.7
고창군	목표치(A)	18	18	16	14	13
	실적치(B)	17	19	15	10	9
	달성률(C)	105.9	94.7	106.7	140.0	144.4
부안군	목표치(A)	16	15	14	12	11
	실적치(B)	12	11	18	8	11
	달성률(C)	133.3	136.4	77.8	150.0	100.0

자료 : 도로교통공단(2021), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

주 : 달성률(C) = 목표치(A)/실적치(B)×100

[표 3-2] 시군별 교통사고 사망자수 감소목표 추진성과

(단위 : 명)

구분	연도별 추진성과	목표달성 검토																			
		미달성 연도수	최종년도 달성여부																		
전주시	<table border="1"> <caption>전주시 교통사고 사망자수</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>목표</th> <th>실적</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>54</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>51</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>47</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>42</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>36</td> <td>39</td> </tr> </tbody> </table>	연도	목표	실적	2017	54	54	2018	51	36	2019	47	35	2020	42	40	2021	36	39	1개년	미달성
연도	목표	실적																			
2017	54	54																			
2018	51	36																			
2019	47	35																			
2020	42	40																			
2021	36	39																			
군산시	<table border="1"> <caption>군산시 교통사고 사망자수</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>목표</th> <th>실적</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>31</td> <td>31</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>30</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>27</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>24</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>21</td> <td>21</td> </tr> </tbody> </table>	연도	목표	실적	2017	31	31	2018	30	36	2019	27	25	2020	24	25	2021	21	21	2개년	달성
연도	목표	실적																			
2017	31	31																			
2018	30	36																			
2019	27	25																			
2020	24	25																			
2021	21	21																			
익산시	<table border="1"> <caption>익산시 교통사고 사망자수</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>목표</th> <th>실적</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>30</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>28</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>26</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>23</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>20</td> <td>23</td> </tr> </tbody> </table>	연도	목표	실적	2017	30	42	2018	28	30	2019	26	34	2020	23	27	2021	20	23	5개년	미달성
연도	목표	실적																			
2017	30	42																			
2018	28	30																			
2019	26	34																			
2020	23	27																			
2021	20	23																			
정읍시	<table border="1"> <caption>정읍시 교통사고 사망자수</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>목표</th> <th>실적</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>21</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>20</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>18</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>16</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>14</td> <td>17</td> </tr> </tbody> </table>	연도	목표	실적	2017	21	27	2018	20	17	2019	18	20	2020	16	18	2021	14	17	4개년	미달성
연도	목표	실적																			
2017	21	27																			
2018	20	17																			
2019	18	20																			
2020	16	18																			
2021	14	17																			

제4차 전라북도 교통안전기본계획

(표계속)

구분	연도별 추진성과	목표달성 검토																			
		미달성 연도수	최종년도 달성여부																		
남원시	<table border="1"> <caption>남원시 연도별 추진성과</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>실적 달성</th> <th>실적 미달성</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>25</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>27</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>8</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>18</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>12</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table>	연도	실적 달성	실적 미달성	2017	25	18	2018	27	17	2019	8	15	2020	18	14	2021	12	12	3개년	달성
연도	실적 달성	실적 미달성																			
2017	25	18																			
2018	27	17																			
2019	8	15																			
2020	18	14																			
2021	12	12																			
김제시	<table border="1"> <caption>김제시 연도별 추진성과</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>실적 달성</th> <th>실적 미달성</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>24</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>24</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>23</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>29</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>13</td> <td>17</td> </tr> </tbody> </table>	연도	실적 달성	실적 미달성	2017	24	26	2018	24	24	2019	23	22	2020	29	20	2021	13	17	2개년	달성
연도	실적 달성	실적 미달성																			
2017	24	26																			
2018	24	24																			
2019	23	22																			
2020	29	20																			
2021	13	17																			
완주군	<table border="1"> <caption>완주군 연도별 추진성과</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>실적 달성</th> <th>실적 미달성</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>24</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>18</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>17</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>15</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>15</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table>	연도	실적 달성	실적 미달성	2017	24	20	2018	18	19	2019	17	18	2020	15	16	2021	15	14	2개년	미달성
연도	실적 달성	실적 미달성																			
2017	24	20																			
2018	18	19																			
2019	17	18																			
2020	15	16																			
2021	15	14																			
진안군	<table border="1"> <caption>진안군 연도별 추진성과</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>실적 달성</th> <th>실적 미달성</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>9</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>5</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>7</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>8</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>7</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	연도	실적 달성	실적 미달성	2017	9	7	2018	5	7	2019	7	6	2020	8	5	2021	7	5	4개년	미달성
연도	실적 달성	실적 미달성																			
2017	9	7																			
2018	5	7																			
2019	7	6																			
2020	8	5																			
2021	7	5																			

(표계속)

구분	연도별 추진성과	목표달성 검토																									
		미달성 연도수	최종년도 달성여부																								
무주군	<table border="1"> <caption>무주군 연도별 추진성과</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>목표</th> <th>실적 달성</th> <th>실적 미달성</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>7</td> <td>10</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>7</td> <td>12</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>6</td> <td>9</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>5</td> <td>8</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>	연도	목표	실적 달성	실적 미달성	2017	7	10	7	2018	7	12	7	2019	6	9	6	2020	5	8	5	2021	5	6	5	5개년	미달성
연도	목표	실적 달성	실적 미달성																								
2017	7	10	7																								
2018	7	12	7																								
2019	6	9	6																								
2020	5	8	5																								
2021	5	6	5																								
장수군	<table border="1"> <caption>장수군 연도별 추진성과</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>목표</th> <th>실적 달성</th> <th>실적 미달성</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>3</td> <td>10</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>3</td> <td>11</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>2</td> <td>6</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>	연도	목표	실적 달성	실적 미달성	2017	3	10	3	2018	3	2	3	2019	3	11	3	2020	3	4	3	2021	2	6	2	4개년	미달성
연도	목표	실적 달성	실적 미달성																								
2017	3	10	3																								
2018	3	2	3																								
2019	3	11	3																								
2020	3	4	3																								
2021	2	6	2																								
임실군	<table border="1"> <caption>임실군 연도별 추진성과</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>목표</th> <th>실적 달성</th> <th>실적 미달성</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>11</td> <td>8</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>9</td> <td>7</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>8</td> <td>7</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table>	연도	목표	실적 달성	실적 미달성	2017	11	8	11	2018	10	3	10	2019	9	7	9	2020	8	7	8	2021	7	8	7	1개년	미달성
연도	목표	실적 달성	실적 미달성																								
2017	11	8	11																								
2018	10	3	10																								
2019	9	7	9																								
2020	8	7	8																								
2021	7	8	7																								
순창군	<table border="1"> <caption>순창군 연도별 추진성과</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>목표</th> <th>실적 달성</th> <th>실적 미달성</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>10</td> <td>14</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>9</td> <td>6</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>8</td> <td>3</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>7</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table>	연도	목표	실적 달성	실적 미달성	2017	10	14	10	2018	9	6	9	2019	8	9	8	2020	8	3	8	2021	7	6	7	2개년	달성
연도	목표	실적 달성	실적 미달성																								
2017	10	14	10																								
2018	9	6	9																								
2019	8	9	8																								
2020	8	3	8																								
2021	7	6	7																								

제4차 전라북도 교통안전기본계획

(표계속)

구분	연도별 추진성과	목표달성 검토																				
		미달성 연도수	최종년도 달성여부																			
고창군	<table border="1"> <caption>고창군 연도별 추진성과</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>목표</th> <th>실적</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>18</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>18</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>16</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>14</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>13</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table>	연도	목표	실적	2017	18	17	2018	18	19	2019	16	15	2020	14	10	2021	13	9	1개년	달성	
연도	목표	실적																				
2017	18	17																				
2018	18	19																				
2019	16	15																				
2020	14	10																				
2021	13	9																				
부안군	<table border="1"> <caption>부안군 연도별 추진성과</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>목표</th> <th>실적</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>16</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>15</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>14</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>12</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>11</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table>	연도	목표	실적	2017	16	12	2018	15	11	2019	14	18	2020	12	8	2021	11	11	1개년	달성	
연도	목표	실적																				
2017	16	12																				
2018	15	11																				
2019	14	18																				
2020	12	8																				
2021	11	11																				
전라북도	[연도별]	<table border="1"> <caption>전라북도 연도별 추진성과</caption> <thead> <tr> <th>연도</th> <th>목표</th> <th>실적</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2017</td> <td>272</td> <td>307</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>258</td> <td>246</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>235</td> <td>238</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>210</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>184</td> <td>193</td> </tr> </tbody> </table>	연도	목표	실적	2017	272	307	2018	258	246	2019	235	238	2020	210	220	2021	184	193	4개년	미달성
	연도	목표	실적																			
2017	272	307																				
2018	258	246																				
2019	235	238																				
2020	210	220																				
2021	184	193																				
	[5년 합계]	<table border="1"> <caption>5년 합계 추진성과</caption> <thead> <tr> <th>구분</th> <th>값</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>실적치</td> <td>1,204</td> </tr> <tr> <td>목표치</td> <td>1,159</td> </tr> </tbody> </table> <p>목표치 대비 교통사고 사망자 5년간 45명 추가 발생</p>	구분	값	실적치	1,204	목표치	1,159	목표치	실적치												
구분	값																					
실적치	1,204																					
목표치	1,159																					
		1,159	1,204 (45명 초과)																			

1.2 지표별 추진성과

- (주지표) 제3차 전라북도 교통안전 기본계획의 주지표 추진성과를 살펴보면 1만대당 사망자수는 2021년 기준 1.60명으로 106.3%의 목표치를 달성하였고 인구10만명당 사망자수는 10.8명으로 94.4%의 목표치를 달성함
- (보조지표) 2021년 기준 교통사고 중상자수는 1,981명으로 목표치의 121.6%를 달성하였음
- (세부계획지표) 목표치를 달성한 세부계획지표는 3개 지표(어린이보행자 사망자수, 자전거 사망자수, 음주운전사망자수)이며, 목표치 미달성 세부계획지표는 8개 지표(보행자 교통사고 사망자수, 노인보행자 사망자수, 사업용자동차 사망자수, 이륜차 사망자수, 노인운전자 사망자수, 지방도 사망자수, 과속사고)임

[표 3-3] 지표별 추진성과

구분	정책목표(계획지표)	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	
주지표	교통사고 사망자수	목표치(A)	272	258	235	210	184
		실적치(B)	307	246	238	220	193
		달성률(C)	88.6	104.9	98.7	95.5	95.3
	자동차1만대당 사망자수	목표치(A)	2.5	2.3	2.1	1.9	1.7
		실적치(B)	2.70	2.10	2.00	1.80	1.60
		달성률(C)	92.6	109.5	105.0	105.6	106.3
	인구10만명당 사망자수	목표치(A)	15.1	14.3	13	11.7	10.2
		실적치(B)	16.8	13.5	13.2	12.3	10.8
		달성률(C)	89.9	105.9	98.5	95.1	94.4
보조지표	교통사고 중상자수	목표치(A)	3,562	3,378	3,077	2,750	2,409
		실적치(B)	2,832	2,530	2,732	2,163	1,981
		달성률(C)	125.8	133.5	112.6	127.1	121.6

(표계속)

구분	정책목표(계획지표)		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	
세부 계획 지표	보 행 자	보행자 교통사고 사망자수	목표치(A)	85.7	81.3	74	66.1	57.9
			실적치(B)	116	77	70	72	62
			달성률(C)	73.9	105.6	105.7	91.8	93.4
		노인 보행자 사망자수	목표치(A)	53.9	51.1	46.5	41.6	36.4
			실적치(B)	75	49	53	47	39
			달성률(C)	71.9	104.3	87.7	88.5	93.3
		어린이 보행자 사망자수	목표치(A)	1.8	1.7	1.5	1.4	1.2
			실적치(B)	1	0	0	1	0
			달성률(C)	180.0	100.0	100.0	140.0	100.0
	자 전 거	자전거 사망자수	목표치(A)	20.3	19.3	17.5	15.7	13.7
			실적치(B)	12	8	7	5	8
			달성률(C)	169.2	241.3	250.0	314.0	171.3
	차 량	사업용 자동차 사망자수	목표치(A)	32.7	31	28.2	25.2	22.1
			실적치(B)	45	35	30	44	35
			달성률(C)	72.7	88.6	94.0	57.3	63.1
		이륜차 사망자수	목표치(A)	17.7	16.8	15.3	13.6	11.9
			실적치(B)	18	26	30	17	30
			달성률(C)	98.3	64.6	51.0	80.0	39.7
		노인 운전자 사망자수	목표치(A)	69.8	66.2	60.3	53.9	47.2
			실적치(B)	82.0	74.0	69.0	57.0	65.0
			달성률(C)	85.1	89.5	87.4	94.6	72.6
지 방 도	지방도 사망자수	목표치(A)	44.2	41.9	38.1	34.1	29.9	
		실적치(B)	59	39	42	34	38	
		달성률(C)	74.9	107.4	90.7	100.3	78.7	
법 규	과속사고	목표치(A)	9.7	9.2	8.4	7.5	6.6	
		실적치(B)	15	19	20	23	22	
		달성률(C)	64.7	48.4	42.0	32.6	30.0	
위 반	음주운전	목표치(A)	34.4	32.7	29.8	26.6	23.3	
		실적치(B)	25	17	20	22	11	
		달성률(C)	137.6	192.4	149.0	120.9	211.8	

자료 : 도로교통공단(2021), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.k>

주 : 달성률(C) = 목표치(A)/실적치(B) × 100

2. 교통안전수준 검토

2.1 교통사고 발생건수

- (5년 평균 발생건수) 인구10만명당 발생건수 386.0건(11위), 자동차 1만대당 발생건수 59.6건(14위), 도로연장10km당 발생건수 8.2건(16위)로 교통사고 발생건수 측면에서 중상위권 수준임
- (연평균 증감률) 인구10만명당 발생건수 -5.1%(3위), 자동차1만대당 발생건수 -7.2%(2위), 도로연장10km당 발생건수 -5.9%(2위)로 교통사고 발생건수 증감률 측면에서 상위권 수준임

[표 3-4] 교통사고 발생건수 분석(2017년~2021년)

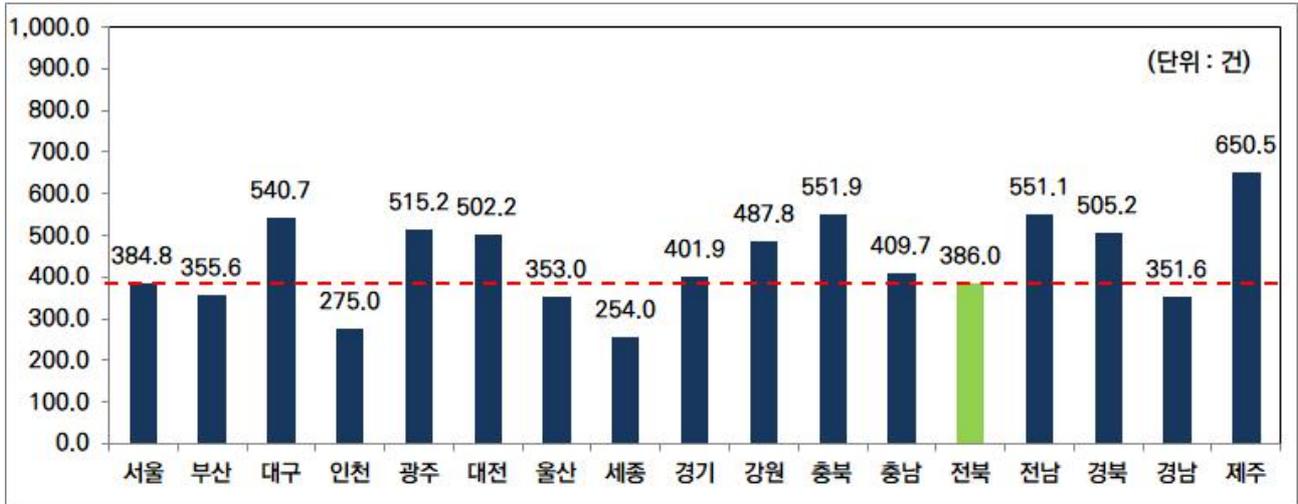
(단위 : 건, %)

구분	인구10만명당 발생건수				자동차1만대당 발생건수				도로연장10km당 발생건수			
	5년 평균	순위	연평균 증감률	순위	5년 평균	순위	연평균 증감률	순위	5년 평균	순위	연평균 증감률	순위
전국	416.6		-1.8		78.2		-3.7		19.3		-2.3	
서울	384.8	12	-2.6	7	102.4	3	-3.5	11	44.8	2	-3.5	7
부산	355.6	13	-0.1	15	77.2	8	-3.0	13	35.4	5	-1.4	12
대구	540.7	4	-1.1	13	97.7	4	-2.8	14	45.2	1	-3.2	10
인천	275.0	16	0.3	16	46.9	16	-1.9	16	24.1	7	-0.4	14
광주	515.2	5	0.4	17	104.6	1	-1.6	17	41.2	3	-0.3	15
대전	502.2	7	-1.9	10	104.6	2	-3.7	10	35.2	6	-3.5	6
울산	353.0	14	-2.3	9	62.2	13	-4.0	9	17.9	9	-7.2	1
세종	254.0	17	-6.4	1	45.6	17	-6.4	3	19.8	8	0.1	17
경기	401.9	10	-0.2	14	83.1	6	-2.1	15	37.3	4	-0.8	13
강원	487.8	8	-5.5	2	78.5	7	-7.5	1	7.4	17	-5.2	3
충북	551.9	2	-4.1	4	87.3	5	-6.1	5	13.0	11	-3.8	5
충남	409.7	9	-3.0	6	62.8	12	-4.2	8	12.2	12	-3.4	8
전북	386.0	11	-5.1	3	59.6	14	-7.2	2	8.2	16	-5.9	2
전남	551.1	3	-2.4	8	70.5	10	-5.9	6	9.2	15	-3.3	9
경북	505.2	6	-3.1	5	70.6	9	-4.7	7	10.0	13	-4.0	4
경남	351.6	15	-1.6	12	56.4	15	-3.3	12	9.3	14	-2.0	11
제주	650.5	1	-1.7	11	66.9	11	-6.1	4	13.3	10	-0.1	16

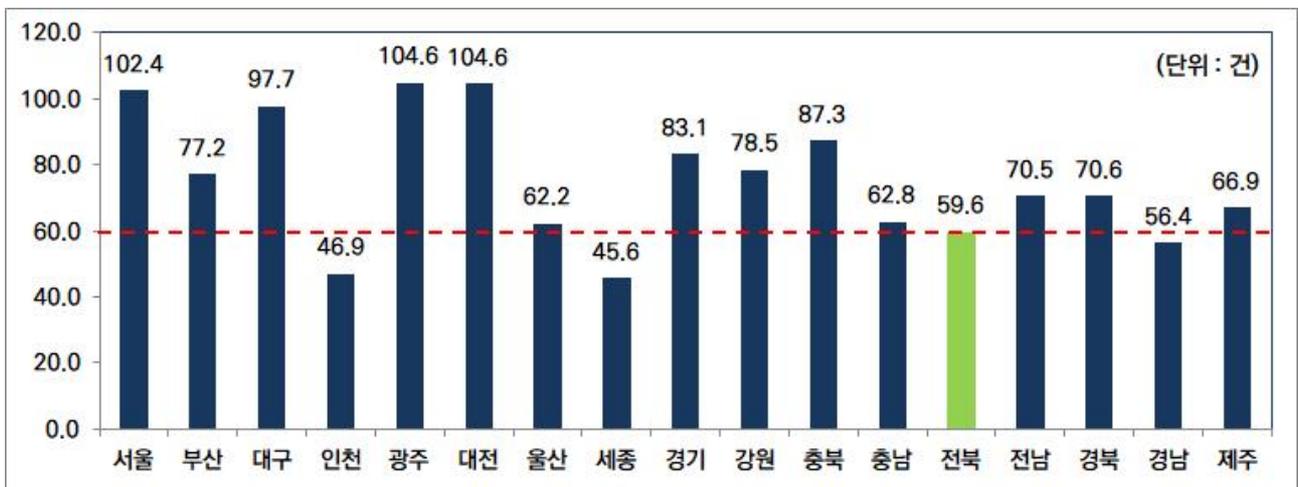
자료 : 도로교통공단(2021), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

제4차 전라북도 교통안전기본계획

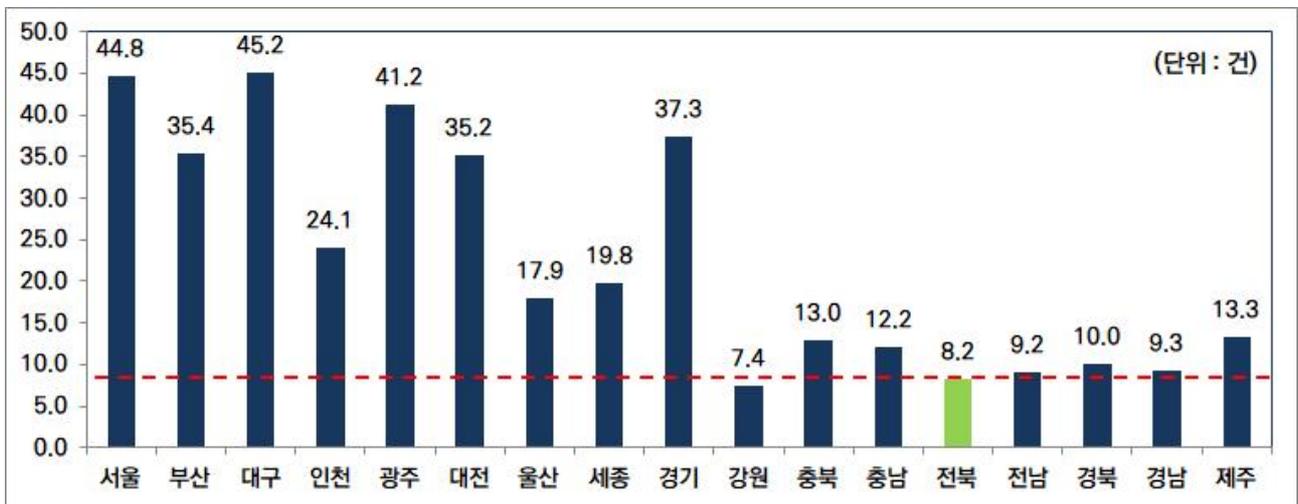
[그림 2-10] 인구 10만명당 교통사고 발생건수(5년 평균)



[그림 2-11] 자동차1만대당 교통사고 발생건수(5년 평균)



[그림 2-12] 도로연장10km당 교통사고 발생건수(5년 평균)



2.2 교통사고 사망자수

- (5년 평균 사망자수) 인구10만명당 사망자수 13.3명(4위), 자동차 1만대당 사망자수 2.0명(3위), 도로연장10km당 사망자수 0.3명(11위)로 중하위권 수준으로 교통사고 심각도가 높은 편임
- (연평균 증감률) 인구10만명당 사망자수 -10.5%(6위), 자동차1만대당 사망자수 -12.3%(6위), 도로연장10km당 사망자수 -11.1%(4위)로 중상위권 수준임

[표 3-5] 교통사고 사망자수 분석(2017년~2021년)

(단위 : 명)

구분	인구10만명당 사망자수				자동차1만대당 사망자수				도로연장10km당 사망자수			
	5년 평균	순위	연평균 증감률	순위	5년 평균	순위	연평균 증감률	순위	5년 평균	순위	연평균 증감률	순위
전국	6.4		-4.4		1.3		-11.1		0.3		-9.3	
서울	2.8	17	-7.2	12	0.8	16	-8.5	13	0.3	8	-8.5	12
부산	3.6	15	-8.3	10	0.8	15	-10.7	9	0.4	6	-9.3	10
대구	4.7	14	-12.6	2	0.8	14	-14.1	3	0.4	3	-14.6	2
인천	3.6	16	-0.7	17	0.6	17	-3.8	17	0.3	9	-1.2	17
광주	4.8	13	-19.9	1	1.0	11	-22.9	1	0.4	4	-20.4	1
대전	5.0	10	-8.1	11	1.1	9	-9.6	10	0.4	7	-9.9	9
울산	5.2	9	-4.9	16	0.9	12	-5.4	16	0.3	14	-10.2	8
세종	4.9	12	-10.3	7	0.9	13	-9.6	10	0.4	5	-4.1	16
경기	4.9	11	-10.6	5	1.0	10	-11.4	7	0.5	1	-10.9	5
강원	11.8	6	-11.5	4	1.9	5	-12.8	4	0.2	17	-11.1	3
충북	12.0	5	-9.0	9	1.9	6	-11.1	8	0.3	12	-8.8	11
충남	14.1	2	-7.0	13	2.2	2	-8.8	12	0.4	2	-7.9	13
전북	13.3	4	-10.5	6	2.0	3	-12.3	6	0.3	11	-11.1	4
전남	17.3	1	-9.8	8	2.2	1	-12.5	5	0.3	10	-10.3	6
경북	14.1	3	-5.6	15	2.0	4	-7.3	15	0.3	13	-6.4	15
경남	9.0	8	-6.6	14	1.4	7	-8.3	14	0.2	15	-7.1	14
제주	10.6	7	-11.6	3	1.1	8	-15.9	2	0.2	16	-10.3	7

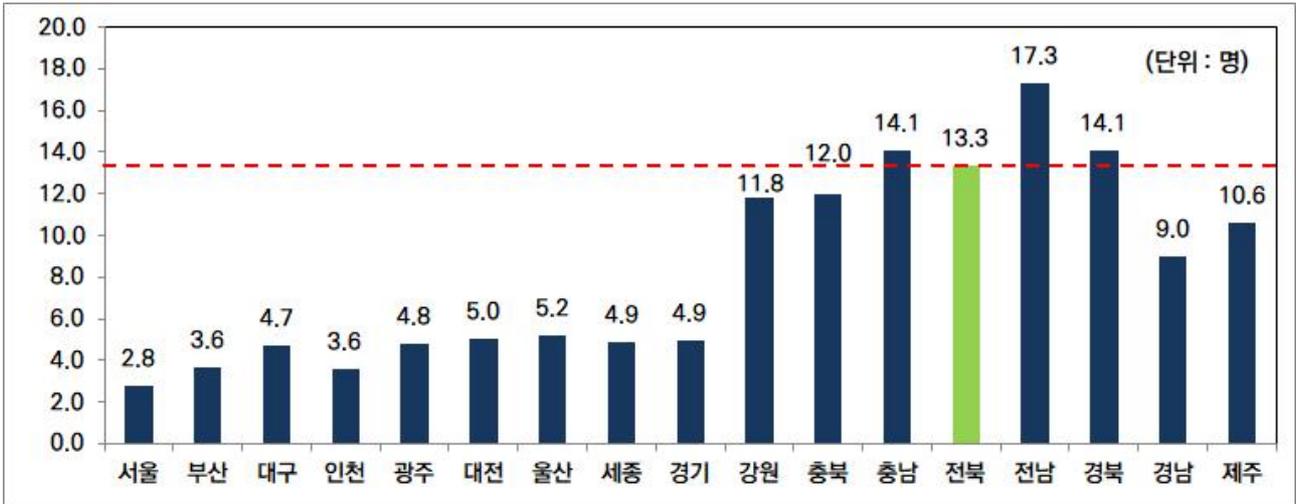
자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.k>

국토교통부(2022), 도로 및 보수 현황 시스템, <http://www.rsis.kr/>

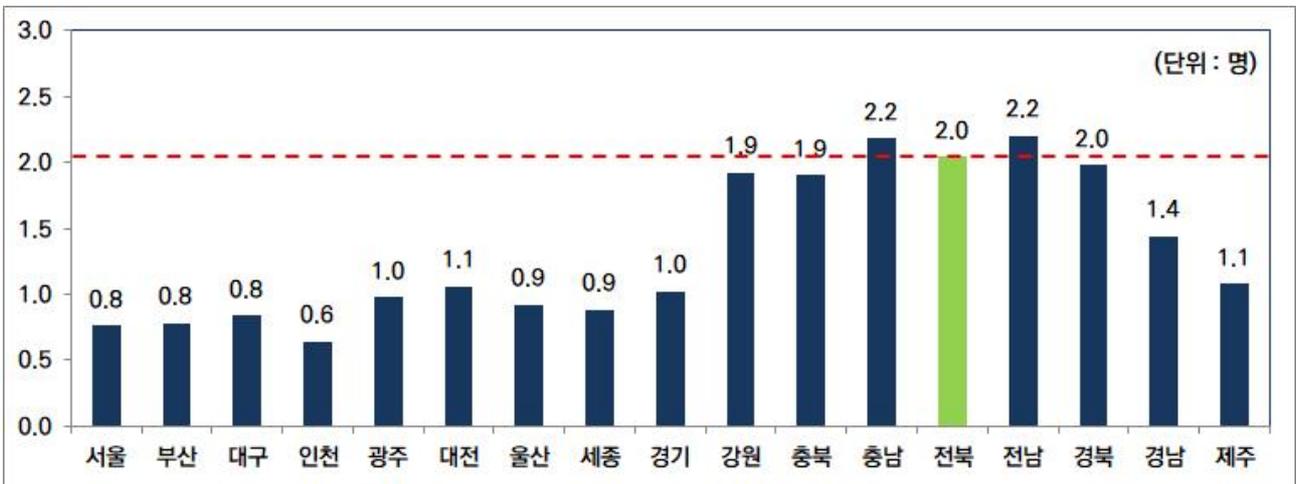
주 : 도로연장10km당 사망자수는 도로연장과 교통사망자수를 활용하여 산출한 값임

제4차 전라북도 교통안전기본계획

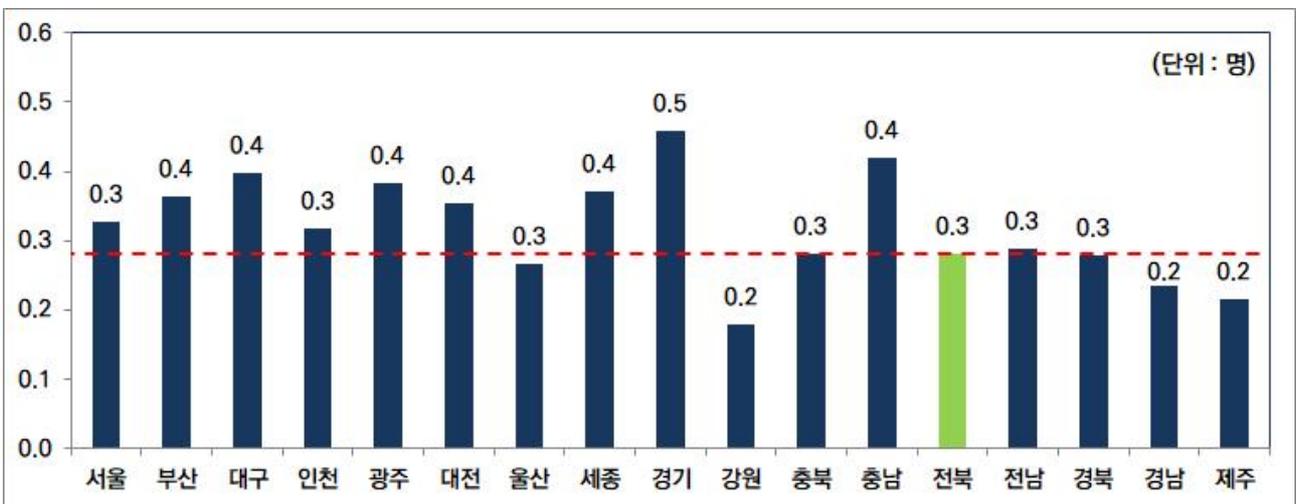
[그림 2-13] 인구 10만명당 교통사고 사망자수(5년 평균)



[그림 2-14] 자동차1만대당 교통사고 사망자수(5년 평균)



[그림 2-15] 도로연장10km당 교통사고 사망자수(5년 평균)



3. 주요 성과 및 반성

3.1 주요성과

- (교통사고 사망자수) 전라북도의 교통사고 사망자수는 2017년 대비 37.1%가 감소하였으며, 이는 전국 교통사고 감소률인 30.3%보다 높은 수치임
 - 전국 교통사고 사망자수 : (2017) 4,185명 ⇨ (2021) 2,916명 (▼30.3%)
 - 전북 교통사고 사망자수 : (2017) 307명 ⇨ (2021) 193명 (▼37.1%)
- (교통사고 중상자수) 전라북도 교통사고 중상자수는 2017년 2,832명에서 2021년 1,981명으로 30.0%가 감소하였으며, 목표치인 2,409명보다 낮게 발생함
 - 교통사고 중상자수 : (2017) 2,832 ⇨ (2021) 1,981 (▼30.0%)
 - 교통사고 중상자수 목표달성률 : (목표) 2,409명, (실제) 1,981명 (121.6%달성)
- (보행자 교통사고) 전라북도 보행자 교통사고 사망자수는 2017년 116명 대비 46.6% 감소한 62명으로 같은 기간 전국 보행자 교통사고 사망자수 감소율인 39.2%보다 높음
 - 전국 보행자 교통사고 사망자수 : (2017) 1,675명 ⇨ (2021) 1,018명 (▼39.2%)
 - 전북 보행자 교통사고 사망자수 : (2017) 116명 ⇨ (2021) 62명 (▼46.6%)
- (자전거 교통사고) 전라북도 자전거 교통사고 사망자수는 목표기간 동안 모두 초과달성을 함
 - 자전거 교통사고 사망자수 : (목표치) 13.7명, (달성치) 8명 (171.3% 달성)
- (음주운전 교통사고) 전라북도 음주운전 교통사고 사망자수는 목표기간 동안 모두 초과달성을 함
 - 음주운전 교통사고 사망자수 : (목표치) 23.3명, (달성치) 11명 (211.8% 달성)

3.2 한계점

■ 취약 교통안전 분야

- (이륜차) 전라북도의 이륜차 교통사고 사망자수는 2017년 18명에서 2021년 30명으로 67%가 증가함
 - 2017년 이후 온라인 음식서비스로 증가 추세였으며, 코로나 19발생 이후 배달앱 이용자가 급증함에 따라 배달업계 종사자 증가의 배달이륜차 이용에 따른 관련 사고가 증가함
- (과속사고) 과속교통사고 사망자수는 2017년 15명에서 2021년 22명으로 47%가 증가함

■ 미흡 교통안전 분야

- (노인보행자) 노인보행자 교통사고 사망자수는 목표기간동안 48%가 감소하였으나 목표치보다 높은 사망자가 발생함
 - 노인보행자 사망자수 : (2017년) 75명 ⇨ (2021년) 39명 (목표 37명)
- (사업용자동차) 사업용자동차 교통사고 사망자수는 목표기간동안 22%가 감소하였으나 목표연도 달성도가 63%로 저조함
 - 사업용자동차 사망자수 : (2017년) 45명 ⇨ (2021년) 35명 (목표 23명)
- (노인운전자) 노인운전자 교통사고 사망자수는 2020년까지 지속적으로 감소하였으나 2021년에 소폭 증가하여 목표연도 달성도가 73%로 저조함
 - 노인운전자 사망자수 : (2017년) 82명 ⇨ (2021년) 65명 (목표 48명)

- (지방도교통사고) 지방도 교통사고 사망자수는 2020년까지 지속적으로 감소하였으나 2021년도에 소폭증가하여 목표연도 사망자수보다 8명이 많은 38명으로 나타남
 - 지방도교통사고 사망자수 : (2017년) 59명 ⇨ (2021년) 38명 (목표 30명)

■ 여건 변화 대응

- (교통여건 변화) 코로나 19 발생으로 인하여 기존 교통수단의 이용행태가 변화함에 따라 교통사고의 변화가 발생할 수 있으나 이를 신속하게 대응할 수 있는 교통체계가 마련되어 있지 않은 상황임
- (개인교통수단) 전동킥보드, 세그웨이 등과 같은 개인 교통수단 (PM, Personal mobility)이 증가함에 따라 관련 교통사고가 발생하고 있어 이와 관련된 대책마련이 필요한 상황임
 - 전라북도의 개인교통수단 사고건수('17~'21) : 47건
 - 전라북도의 개인교통수단 사망자수('17~'21) : 4명

제4장

교통안전정책

목표 설정

1. 정책동향 및 상위계획 검토
2. 교통안전정책 목표 설정
3. 비전 및 목표 설정

제4장 교통안전정책 목표 설정

1. 정책동향 및 상위계획 검토

1.1 국외 교통안전 정책 동향

■ 국제기구의 도로안전 비전 및 목표

- (EU) 스웨덴은 '97년에 최초로 비전제료를 선언하였으며 2000년대 초반까지 유럽은 교통사고 사망자 제로화를 위한 비전 및 목표를 수립하고 추진하고 있음
 - EU에서는 2019년에 “Road Safety Policy Framework 2021-2030”을 수립하면서 기존에서 더 발전한 비전제로 두 번째 단계를 시행하고 있음
- (UN) 교통안전분야의 지속가능발전목표(SDGs)를 각 국가의 경제 규모를 고려하여 사망자수 감소목표를 설정하였음
 - (2단계) 2030년까지 사망자수 50% 감축, (최종) 2050년까지 사망자 제로화

[표 4-1] 국가 소득별 교통사고 사망자수 감소목표(1단계)

구분	인구10만명당 사망자수	
	2010년	2020년
고소득(high-income) 국가들	8.7명	4명
중소득(middle-income) 국가들	20.1명	7명
저소득(low-income) 국가들	18.3명	12명

자료 : UN(2014), Sustainable, Low Carbon Transport(SLoCat)

제4차 전라북도 교통안전기본계획

○ (OECD) 2008년 Toward Zero 보고서를 시점으로, 교통안전 정책 비전을 “교통사고 제로화”로 권고하고 있음

- 최종 목표는 교통사고 사망자 및 중상자수 제로화를 목표로 하여 관련 교통 안전 정책을 추진하고 있음

[표 4-2] 국가별 교통사고 감소 목표

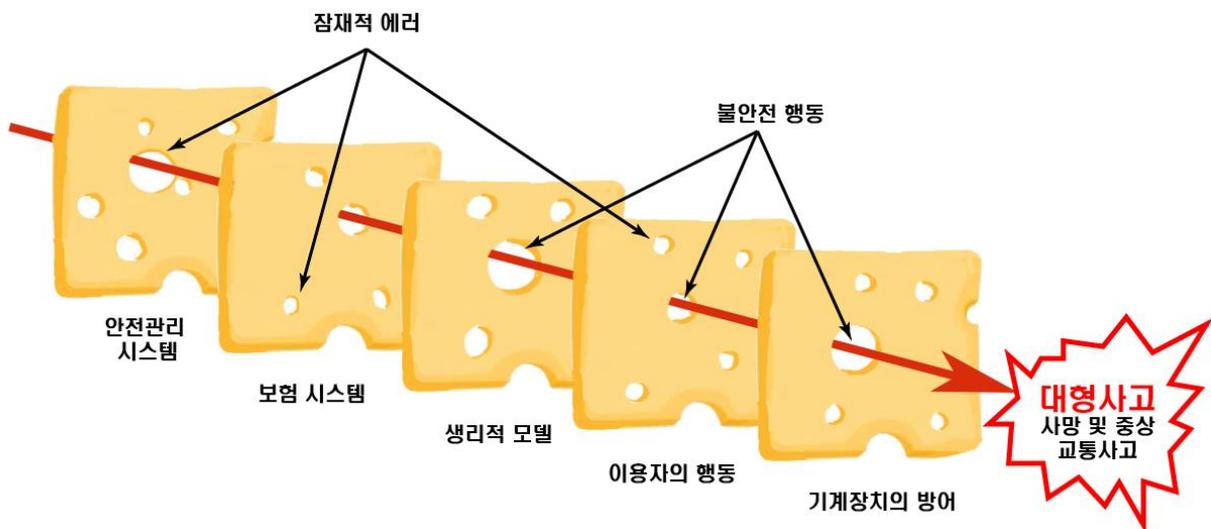
구분	비전	교통사고 감소 목표
아르헨티나	UN 도로안전전략	‘30년 사망자수 ‘16년 대비 30% 감소
스웨덴	VISION Zero	‘30년 사망자수 50%, 중상자 25% 감소
남아프리카	UN 권고 이행	‘30년 사망자수 50% 감소
호주	Safety System(사망자 제로)	‘20년 사망자수 30% 감소, 중상자수 30% 감소
오스트리아	Safety System(유럽 TOP5)	‘20년 사망자수 50%, 중상자수 40%, 부상자수 20% 감소
벨기에	UN 전략 수용	‘20년 사망자수 50% 감소
캄보디아	UN 권고 이행	‘20년 사망자수 50% 감소
캐나다	Towards Zero	10년간 사망자 및 중상자 지속적 감소(정량 목표 없음)
칠레	Towards Zero	‘30년 사망자수 30% 감소
콜롬비아	UN 권고 이행	‘21년 사망자수 26%, 보행자 18%, 이륜차 27%, 부상자 21% 감소
덴마크	모든 사고는 공동의 책임이다.	‘20년 사망자수 120명 미만, 중상 및 부상자 52% 감소
핀란드	VISION Zero	‘25년 사망자수 100명 미만
프랑스	UN 전략 수용	‘30년 사망자수 및 중상자수 50% 감소
독일	UN 전략 수용	‘20년 사망자수 50% 감소(독일 주별로 세부 설정)
아이슬란드	-	‘22년 인구10만명당 사망자수 1위, 사망자·중상자 연평균 감소율 5%
이스라엘	-	‘30년 사망자수 중상자수 50% 감소
일본	가장 안전한 일본	‘20년 사망자수 2500명 이하
멕시코	책임감있는 행동과 안전한 시스템 구현	‘26년까지 사망자수 1900명 이하
네덜란드	지속가능 도로안전	‘20년까지 사망자수 500명 미만
뉴질랜드	VISION Zero	‘30년까지 사망자수 및 중상자수 40% 감소
노르웨이	VISION Zero	‘29년까지 사망자수 350명 이하
스페인	Safety System/VISION Zero	‘20년까지 인구10만명당 사망자수 3.7명

자료 : OECD(2019), Road Safety Annual Report, pp42-46

■ 국제기구 도로안전 정책방향(Safe System)

- UN과 OECD는 속도관리를 기반으로 하는 5대 영역에 대하여 안전 시스템(Safe System) 구축을 통한 사고예방을 권고하고 있음
- (안전시스템 개요) 인간은 도로에서 언제든지 실수할 수 있다는 가정하고 이때 인간의 실수를 포용할 수 있는 도로환경을 구축을 통해 교통사고를 사전에 예방할 수 있는 시스템임
 - 안전 시스템은 스위스치즈모델 이론에 따라 교통사고는 다양한 위험요인이 결합하여 대형사고가 발생하게 되기 때문에 다양한 교통사고 방어시스템구축을 하는 것을 목표로함

[그림 4-1] Safe System의 기본 원리(스위스치즈모델 이론)



- (주요 특성) 교통사고가 개인의 문제로 생각하지 않고 도로교통 시스템 체계의 실패로 인하여 발생한다고 가정하여 시스템 설계자와 운영자에 의해 설계된 구조의 문제점을 중요하게 여김
- (주요 원칙) 체계화된 시스템 구축을 통해 장기적 관점의 목표 및 전략을 설정(기관별 동일)하고 시스템의 문제점 파악을 위한 데이터 수집을 통한 객관적인 문제점 분석으로 실행부서의 책임을 명확하게 함으로써 실행력을 높임

제4차 전라북도 교통안전기본계획

- (시스템 비교 분석) 전통적 안전정책에서는 문제의 원인을 과속, 음주, 운전자 부주의 등 도로이용자 실수에 초점을 맞춘 반면에 안전시스템에서는 도로교통 체계 실패에 집중하였으며 교통시스템 안에 있는 다양한 요소(도로, 속도, 차량, 이용자 각 영역) 고려하여 최적화된 해결방법을 제시함
 - 개인의 문제로 호소하는 기존의 방식은 법적 책임 회피 및 위험 회피 등 부정적 사회적 의식을 전파하는 반면 안전시스템은 위험에 대한 객관적 평가, 기술의 혁신적 변화를 통한 안전정책 도입효과 검증 등 긍정적 의식 전파

[표 4-3] 전통적 안전정책과 안전시스템의 비교 분석

구분	전통적 안전정책	안전시스템
문제점	교통사고	중상 이상의 교통사고
문제 원인	과속, 음주, 운전자 부주의 등 도로이용자 실수	도로교통 체계 실패
책임 대상	도로이용자 개인	도로교통 체계 설계자 및 운영자
계획 주요 접근방향	사고 관련 문제를 감소시킬 수 있는 증분적 접근	위험요소 최소화 및 안전한 도로체계 구축을 위한 시스템적 접근
교통사고 감소 목표설정	타 수치와 비교를 통하여 사망자수·중상자수 최적수치 도출	사망자수 및 중상자수 제로화
주요 목표	이동성과 안전성의 균형	안전한 이동에 집중
목표 달성방법	도로, 속도, 차량, 이용자 개별 영역 효과들의 단순합산	도로, 속도, 차량, 이용자 각 영역의 상호보완을 통한 최적화된 해결방법 제시
문화 의식적 변화	법적 책임 회피와 위험 회피 등 부정적 의식 전파	위험성에 대한 평가, 기술혁신, 시험, 입증 등의 긍정적 의식 전파

자료 : 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획, 재작성

■ 국제기구가 권고하는 도로안전 정책

- (UN) 교통안전 정책으로 다수단 및 토지이용 계획, 안전한 도로 인프라, 차량안전, 안전한 도로 이용자, 사후대응을 권고하고 있음
 - 교통안전시스템 구축을 위한 5개 추진전략과 주요활동 내용을 제시함
- (OECD) 도시부 도로 우수정책으로 사고심각도 감소를 위한 속도 관리, 효과적인 도로정책 가이드를 위한 부상데이터 가공, 포용하는 더 안전한 가로 설계를 권고하고 있음
 - OECD 회원국 중 가장 성공적인 교통안전 정책을 검토하여 권고 하고 있음

[그림 4-2] 국제기구의 도로안전 정책

		Action1	Action2	Action3	Action4	Action5																
		다수단 및 토지이용 계획 (Multimodal transport & land-use planning)	안전한 도로 (Safe road infrastructure)	차량안전 (Vehicle safety)	안전한 도로 이용자 (Safe road use)	사후대응 (Post-crash response)																
UN	다수단 및 토지 이용 계획	<table border="1"> <thead> <tr> <th>구분</th> <th>주요활동</th> <th>구분</th> <th>주요활동</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>다수단 및 토지 이용 계획</td> <td>소형 도시 디자인 정책 속도하향, 보행자, 자전거, 대중교통 이용자 우선정책 교통기반의 도시상업지구 개발, 교통수단 접근성 향상 승용차 사용 억제 (대중교통 이용자의 인센티브) 모든연령 이용이 가능한 무동력 수단의 안전한 네트워크</td> <td>안전한 도로 인프라</td> <td>토지이용과 도로기능 수준에서 각 도로이용자 그룹을 위한 도로안전 기준 및 도로설계 기준 개발 원하는 속도환경에 대한 논리적/직관적 규정준수를 보장하는 도로 구현 모든 신규도로의 안전진단 수행, 사고위험도 맵핑, 명확한 개선대책 제시</td> </tr> <tr> <td>보다 안전한 차량</td> <td>안전벨트, 어린이 보호장치, 헬멧 등 안전기준 마련 자동차의 고품질 안전 표준 유지</td> <td>보다 안전한 도로 이용자</td> <td>도로안전 법률 제정 및 시행 : 도로기능/유형별 제한속도, 음주운전기준, 운전중 핸드폰 사용, 운전규칙 및 면허조건 개정 회전교차로, 교통정온화 확대, 표지판 및 노면표시 명확화 안전한 운전행동 지원 기술 확대(운전중 핸드폰 사용 차단, 자동 안전벨트 착용, 지능형 속도 보조)</td> </tr> <tr> <td>사후 사고 대책</td> <td>희생자 케어프로그램 확대 사고조사 시행 및 희생자의 회복 지원</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		구분	주요활동	구분	주요활동	다수단 및 토지 이용 계획	소형 도시 디자인 정책 속도하향, 보행자, 자전거, 대중교통 이용자 우선정책 교통기반의 도시상업지구 개발, 교통수단 접근성 향상 승용차 사용 억제 (대중교통 이용자의 인센티브) 모든연령 이용이 가능한 무동력 수단의 안전한 네트워크	안전한 도로 인프라	토지이용과 도로기능 수준에서 각 도로이용자 그룹을 위한 도로안전 기준 및 도로설계 기준 개발 원하는 속도환경에 대한 논리적/직관적 규정준수를 보장하는 도로 구현 모든 신규도로의 안전진단 수행, 사고위험도 맵핑, 명확한 개선대책 제시	보다 안전한 차량	안전벨트, 어린이 보호장치, 헬멧 등 안전기준 마련 자동차의 고품질 안전 표준 유지	보다 안전한 도로 이용자	도로안전 법률 제정 및 시행 : 도로기능/유형별 제한속도, 음주운전기준, 운전중 핸드폰 사용, 운전규칙 및 면허조건 개정 회전교차로, 교통정온화 확대, 표지판 및 노면표시 명확화 안전한 운전행동 지원 기술 확대(운전중 핸드폰 사용 차단, 자동 안전벨트 착용, 지능형 속도 보조)	사후 사고 대책	희생자 케어프로그램 확대 사고조사 시행 및 희생자의 회복 지원					
	구분	주요활동	구분	주요활동																		
	다수단 및 토지 이용 계획	소형 도시 디자인 정책 속도하향, 보행자, 자전거, 대중교통 이용자 우선정책 교통기반의 도시상업지구 개발, 교통수단 접근성 향상 승용차 사용 억제 (대중교통 이용자의 인센티브) 모든연령 이용이 가능한 무동력 수단의 안전한 네트워크	안전한 도로 인프라	토지이용과 도로기능 수준에서 각 도로이용자 그룹을 위한 도로안전 기준 및 도로설계 기준 개발 원하는 속도환경에 대한 논리적/직관적 규정준수를 보장하는 도로 구현 모든 신규도로의 안전진단 수행, 사고위험도 맵핑, 명확한 개선대책 제시																		
	보다 안전한 차량	안전벨트, 어린이 보호장치, 헬멧 등 안전기준 마련 자동차의 고품질 안전 표준 유지	보다 안전한 도로 이용자	도로안전 법률 제정 및 시행 : 도로기능/유형별 제한속도, 음주운전기준, 운전중 핸드폰 사용, 운전규칙 및 면허조건 개정 회전교차로, 교통정온화 확대, 표지판 및 노면표시 명확화 안전한 운전행동 지원 기술 확대(운전중 핸드폰 사용 차단, 자동 안전벨트 착용, 지능형 속도 보조)																		
사후 사고 대책	희생자 케어프로그램 확대 사고조사 시행 및 희생자의 회복 지원																					
OECD	사고심각도 감소를 위한 속도관리	적용 대책		적용 도시																		
	효과적인 도로정책 가이드를 위한 부상데이터 가공	<ul style="list-style-type: none"> • 가장 위험 도로의 제한속도 하향 • 교통사고 부상자 모니터링을 위한 병원 데이터 사용 • 목표 개입을 위해 교통사고 부상자 데이터 사용 		<ul style="list-style-type: none"> • Bogota • Barcelona • New York 																		
	포용하는 더 안전한 가로 설계	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자를 위한 공공 공간 재생 • 과속 문화 근절을 위한 가로 재설계 		<ul style="list-style-type: none"> • Buenos Aires • Fortaleza 																		
	도시부 도로 사고 예측을 통한 사전예방 접근	<ul style="list-style-type: none"> • 도로 위험지점 예측 알고리즘 개발 • 차량안전 기준 강화를 통한 도로 위험도 감소 		<ul style="list-style-type: none"> • Rotterdam • London 																		

자료 : 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획, 재인용

1.2 국내 교통안전 정책 동향

1.2.1 정책부문 변화

- (친환경) 기후변화 대응을 위하여 우리나라는 `20년 10월 “2050 탄소중립 계획”을 선언하였고 이에 따라 탄소배출 영향이 큰 자동차 및 교통물류 산업 정책이 친환경 정책으로 변화하고 있음
 - 친환경 교통을 위하여 디지털 기술과 연계한 지능형 교통시스템(C-ITS), 자율주행차, 드론택시 등을 통한 에너지 효율화 등이 추진 중에 있어 교통안전 정책 또한 기술혁신에 영향을 받을 것으로 예상됨
- (격차해소) 메가시티, 스마트시티 조성 등으로 인하여 지역간 인프라 시설의 격차가 심화에 따라서 지역균형 발전을 위한 예산지원 정책이 강화되고 있음
 - 저소득층 이동권 보장 및 교통복지 서비스 정책 등 추진으로 지역별 차별없는 교통안전 확보가 보다 원활해질 것으로 예상됨

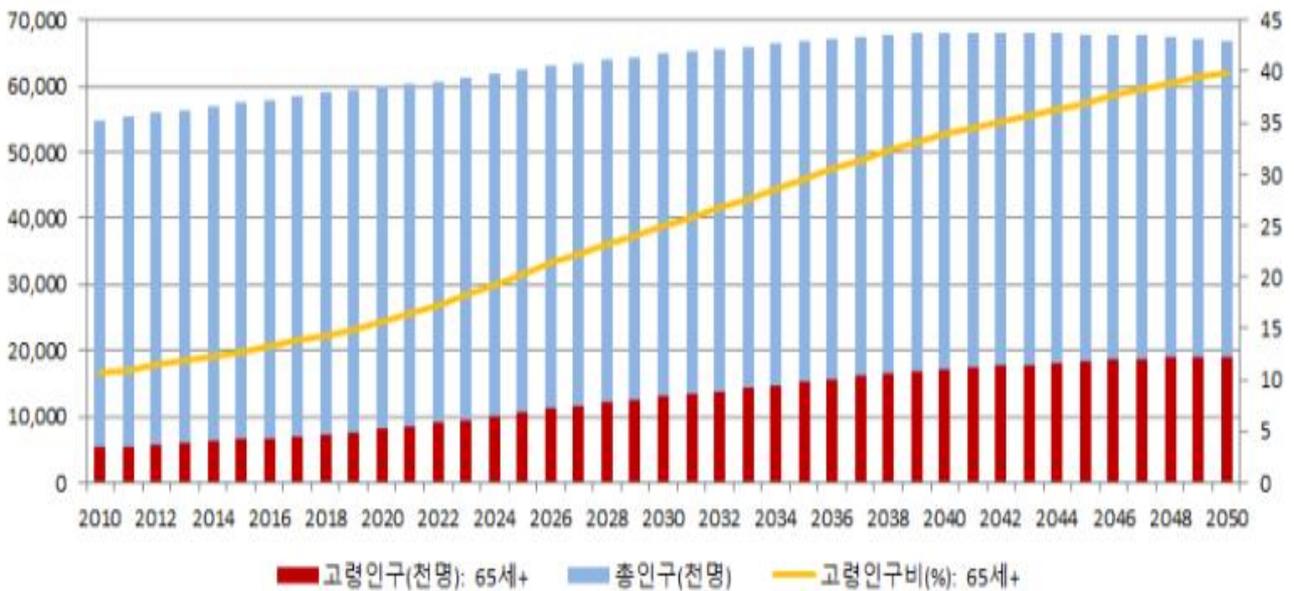
1.2.2 경제부문 변화

- 지속적 경제성장과 복지 정책을 추구함에 따라 삶의 질을 중요하게 생각하는 경향이 강화될 것으로 전망됨
- 기술 발달에 의한 상품, 노동, 자본, 정보, 서비스 등이 국가 간에 이동이 자유로운 메타경제 체계로 돌입할 것으로 예상되며 이로 인하여 전세계가 하나의 공동시장으로 형성될 것으로 예측됨
- 코로나 19의 영향으로 스마트워크 시스템, 화상회의 시스템 등을 활용한 재택근무와 유연근무제가 활성화되었고 이로 인하여 인터넷 정보통신 기술이 도입된 전자상거래 확대, 플랫폼 산업이 크게 발전하였으며 이로인하여 교통물류 관련 변화가 발생할 것으로 예상됨
 - 생활물류 서비스 시장(택배, 배달 등)이 폭발적 증가를 하였음
 - 근로시간의 전반적 감소로 인한 여가/관광 등의 활동 증가 예상

1.2.3 사회부문 변화

- (인구·가구 변화²⁾) 우리나라의 인구 중 60세 이상 고령인구는 지속적으로 증가할 것으로 예상되며, 도시부 인구 비율과 1인 가구의 비율은 지속적으로 증가할 것으로 예상됨
 - 고령인구 : (2020년) 8,152천명(15.7%) ⇨ (2045년) 18,335천명(37.4%)
 - 1인가구 : (2020년) 617만 가구(30.3%) ⇨ (2045년) 832만 가구(37.1%)

[그림 4-3] 사회 인구 변화



자료 : 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획, 재인용

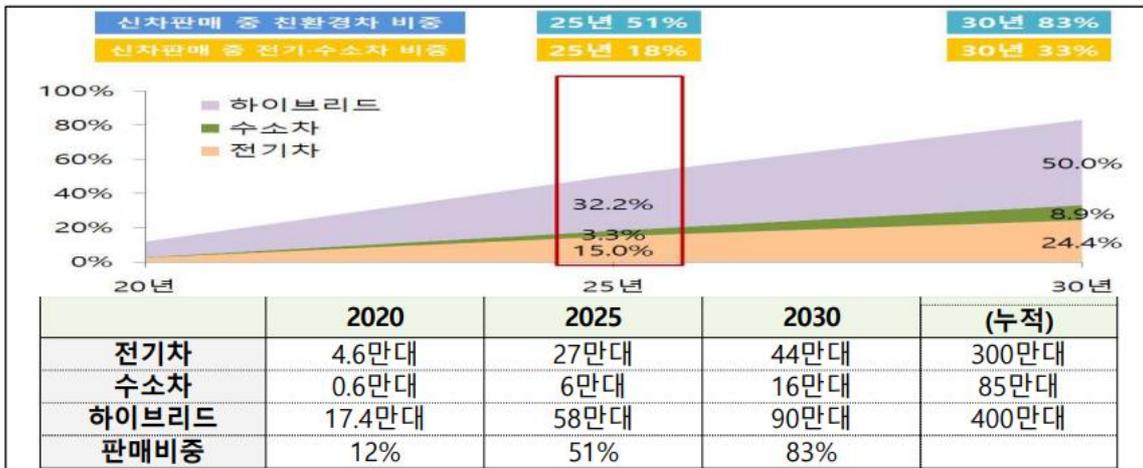
- (교통약자) 2019년 기준 전국 교통약자는 15,219천명이며 향후 지속적인 증가추세를 보일것으로 추정되고 있으며 2024년에는 16,356천명까지 증가할 것으로 예상됨
 - 고령화 사회 가속화에 따라 교통약자 중 고령자의 비율은 증가하고 출산을 감소에 따른 영유아 동반자는 감소할것으로 예상됨
 - 고령자가 증가하는 사회적 변화에 따른 교통안전계획의 수립이 필요할 것으로 판단됨

2) 통계청, 통계DB(인구추계 및 장래가구 특별추계), <https://kostat.go.kr/>

1.2.4 기술부문

- (자동차 등록대수) 1인 가구 증가와 차량 보급의 보편화로 인하여 자동차 등록대수는 지속적으로 증가하고 있으며 현재까지의 증가 추세를 고려해 볼 때 2026년에는 2,748만대까지 증가할 것으로 예상됨
 - '20년 자동차 1대당 인구 비율 : (한국) 2.13명, (미국) 1.1명, (일본) 1.7명, (독일) 1.6명 <선진국 대비 낮은 수준>
- (친환경 차량) 우리나라는 탄소중립을 선언함에 따라 친환경차 보급이 지속적으로 증가할 것으로 예상되고 있으며, 산업통상자원부에서 발표한 제4차 친환경자동차 기본계획(2021~2025)에 따르면 2030년에 전체차량의 30%인 785만 대를 보급할 계획임

[그림 4-4] 친환경차 보급 로드맵



자료 : 산업통상자원부(2021), 제4차 친환경자동차 기본계획(2021~2025), 재인용

- (첨단기술) AI와 같은 첨단혁신기술 적용 확대에 의하여 블록체인 기술을 활용한 자율주행차 보안성 확보 및 모빌리티 통합서비스(MaaS)를 위한 보안과 결제 시스템이 구축될 것으로 예상됨
 - 기술발달로 자율자동차 시장규모가 지속적으로 증가할 것으로 예상하고 있으며, Navigant Research의 보고서에 따르면 우리나라는 향후 연평균 40% 이상 성장률을 보일 것으로 전망하여, 관련 안전대책도 함께 검토가 필요함

1.3 제9차 국가교통안전기본계획 주요 내용

1.3.1 계획수립의 비전 및 목표

- 제9차 국가교통안전기본계획의 비전은 사회 여건변화를 고려하여 교통사고 사망자 제로화 사회 도약으로 설정함

[그림 4-5] 제9차 국가교통안전기본계획의 비전 및 목표

비전	교통사고 사망자 제로화 사회 도약				
목표	2021년 대비 사망자수 38.0% 감축 ('21년 2,916명 → '26년 1,800명 → '30년 1,200명) <UN '20년~'30년 사망자 50% 감축목표를 '27년까지 조기달성>				
정책 방향	<ul style="list-style-type: none"> · (4차 산업혁명) ICT·빅데이터 등 신기술을 활용한 첨단 교통안전체계* * ITS 확산, 안전운전보조장치(ADAS) 확대, AI 안전분석 시스템 개발 등 · (소비패턴 변화) 비대면 사회 전환에 따른 배달업(이륜·화물차) 안전관리 · (고령화 가속화) 고령자 신체특성을 고려한 맞춤형 교통운영 				
5대 추진 전략	5대 추진전략별 추진대책				
	[교통체계] 보행자 최우선의 속도 관리·단속 등 교통체계 정립				
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">① 보행자 우선 교통환경 조성</td> <td style="width: 50%;">③ 대상별 맞춤형 법제도 개선</td> </tr> <tr> <td>② 사고예방차원의 단속·제재 강화</td> <td>④ 교통약자 보호구역 운영 개선</td> </tr> </table>	① 보행자 우선 교통환경 조성	③ 대상별 맞춤형 법제도 개선	② 사고예방차원의 단속·제재 강화	④ 교통약자 보호구역 운영 개선
① 보행자 우선 교통환경 조성	③ 대상별 맞춤형 법제도 개선				
② 사고예방차원의 단속·제재 강화	④ 교통약자 보호구역 운영 개선				
	[도로안전] 사고 예방적 차원의 안전 인프라 확산				
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">① 보행자 중심 도로시설 확대</td> <td style="width: 50%;">③ 간선도로의 대형사고 예방 시설 확대</td> </tr> <tr> <td>② 사고위험 도로 개선</td> <td>④ 교통약자 맞춤형 인프라 구축</td> </tr> </table>	① 보행자 중심 도로시설 확대	③ 간선도로의 대형사고 예방 시설 확대	② 사고위험 도로 개선	④ 교통약자 맞춤형 인프라 구축
① 보행자 중심 도로시설 확대	③ 간선도로의 대형사고 예방 시설 확대				
② 사고위험 도로 개선	④ 교통약자 맞춤형 인프라 구축				
	[차량안전] 안전운전 지원을 위한 차량기준 등 혁신				
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">① 첨단 안전장치 장착 확대</td> <td style="width: 50%;">③ 미래자동차 안전관리 체계 마련</td> </tr> <tr> <td>② 자동차 안전기준 강화</td> <td></td> </tr> </table>	① 첨단 안전장치 장착 확대	③ 미래자동차 안전관리 체계 마련	② 자동차 안전기준 강화	
① 첨단 안전장치 장착 확대	③ 미래자동차 안전관리 체계 마련				
② 자동차 안전기준 강화					
	[구성원] 안전의식 확립을 위한 교육·홍보·점검 체계 마련				
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">① Toward Zero 안전시스템 도입 및 확산</td> <td style="width: 50%;">③ 사업용자동차 점검·교육 강화</td> </tr> <tr> <td>② 일반 도로이용자 대상 홍보 활성화</td> <td></td> </tr> </table>	① Toward Zero 안전시스템 도입 및 확산	③ 사업용자동차 점검·교육 강화	② 일반 도로이용자 대상 홍보 활성화	
① Toward Zero 안전시스템 도입 및 확산	③ 사업용자동차 점검·교육 강화				
② 일반 도로이용자 대상 홍보 활성화					
	[사후대응] 신속한 응급대응 및 피해가족 지원 체계 마련				
	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">① 지역단위 응급대응 체계 구축</td> <td style="width: 50%;">③ 교통사고 피해자 지원 확대</td> </tr> <tr> <td>② 교통사고 원인조사 및 분석기능 강화</td> <td></td> </tr> </table>	① 지역단위 응급대응 체계 구축	③ 교통사고 피해자 지원 확대	② 교통사고 원인조사 및 분석기능 강화	
① 지역단위 응급대응 체계 구축	③ 교통사고 피해자 지원 확대				
② 교통사고 원인조사 및 분석기능 강화					

자료 : 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획 공청회자료, 재작성

1.3.2 계획수립의 계획지표

■ 지표별 목표

- 제9차 국가교통안전기본계획의 주 지표는 2026년 기준 교통사고 사망자수 1800명, 인구 10만명당 사망자수 3.5명으로 설정함
 - 주지표 목표는 OECD Top 10 진입('20년 대비 42% 감소)에 맞추어 설정
- 보조지표는 자동차 1만대당 사망자수, 주행거리 10억km당 사망자수, 교통사고 중상자수로 설정하였으며, 중점관리 세부지표는 보행자 사망자수, 고령자 사망자수, 사업용자동차 사망자수, 이륜차 사망자수, 어린이 사망자수로 설정함

[표 1] 제9차 국가교통안전기본계획의 지표별 목표

구분		2020년	2021년	9차 계획기간(2022~2026년)				
				2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
주 지표	교통사고 사망자수	3,081	2,916	2,636	2,396	2,178	1,980	1,800
	인구 10만명당 사망자수	5.9	5.6	5.0	4.6	4.2	3.9	3.5
보조 지표	자동차 1만대당 사망자수	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6
	주행거리 10억km당 사망자수	9.3	8.2	8.0	7.2	6.6	6.0	5.4
	교통사고 중상자수	60,564	55,905	51,817	47,099	42,813	38,921	35,383
세부 지표	보행자 사망자수	1,093	1,018	940	863	786	710	633
	고령자 사망자수	1,342	1,295	1,154	1,060	966	872	778
	사업용자동차 사망자수	575	569	495	455	414	374	334
	이륜차 사망자수	525	459	452	416	380	343	307
	어린이 사망자수	24	23	21	19	17	16	14

자료 : 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획, 재인용

■ 지역별 목표

- 제9차 국가교통안전기본계획의 전라북도 교통사고 감소 목표는 2021년 193명 대비 2026년 112명으로 약 42.0%의 감소가 필요함
 - 전라북도의 교통사고 감소목표 비율은 전국 평균인 38.3%보다 높음

[표 4-5] 제9차 국가교통안전기본계획의 지역별 목표

사망자수 감소목표 1,800명('21년 대비 38.3% 감소)							
구분	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	감소목표 비율(%)
서울	243	222	206	188	175	161	33.7
부산	113	102	93	85	77	70	38.1
대구	84	82	80	78	76	75	10.7
인천	104	93	84	75	68	61	41.3
광주	49	47	46	44	43	42	14.3
대전	59	55	52	49	46	44	25.4
울산	50	45	41	38	34	31	38.0
세종	16	13	11	9	7	5	68.8
경기	537	509	484	462	442	424	21.0
강원	145	124	106	90	75	62	57.2
충북	160	142	127	113	101	89	44.4
충남	265	235	208	185	163	144	45.7
전북	193	173	155	140	125	112	42.0
전남	255	223	195	170	147	126	50.6
경북	334	294	259	228	200	174	47.9
경남	257	231	208	187	168	151	41.2
제주	52	46	41	37	33	29	44.2
전국	2,916	2,636	2,396	2,178	1,980	1,800	38.3

자료 : 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획, 재작성

주 : 감소목표 비율(%)은 2026년 교통사고 사망자수 달성을 위해 2021년의 교통사고 사망자수 감소 비율(100%-2026년 교통사고 사망자수÷2021년 교통사고 사망자수×100)

1.3.3 추진대책

■ 추진대책 개요

- 목표 달성을 위한 추진대책은 5대 분야, 17대 중점추진대책, 47개 추진대책, 97개 세부추진과제로 구성됨
 - 중점추진대책은 추진대책과 세부추진과제의 핵심내용으로 구성하여 추진함

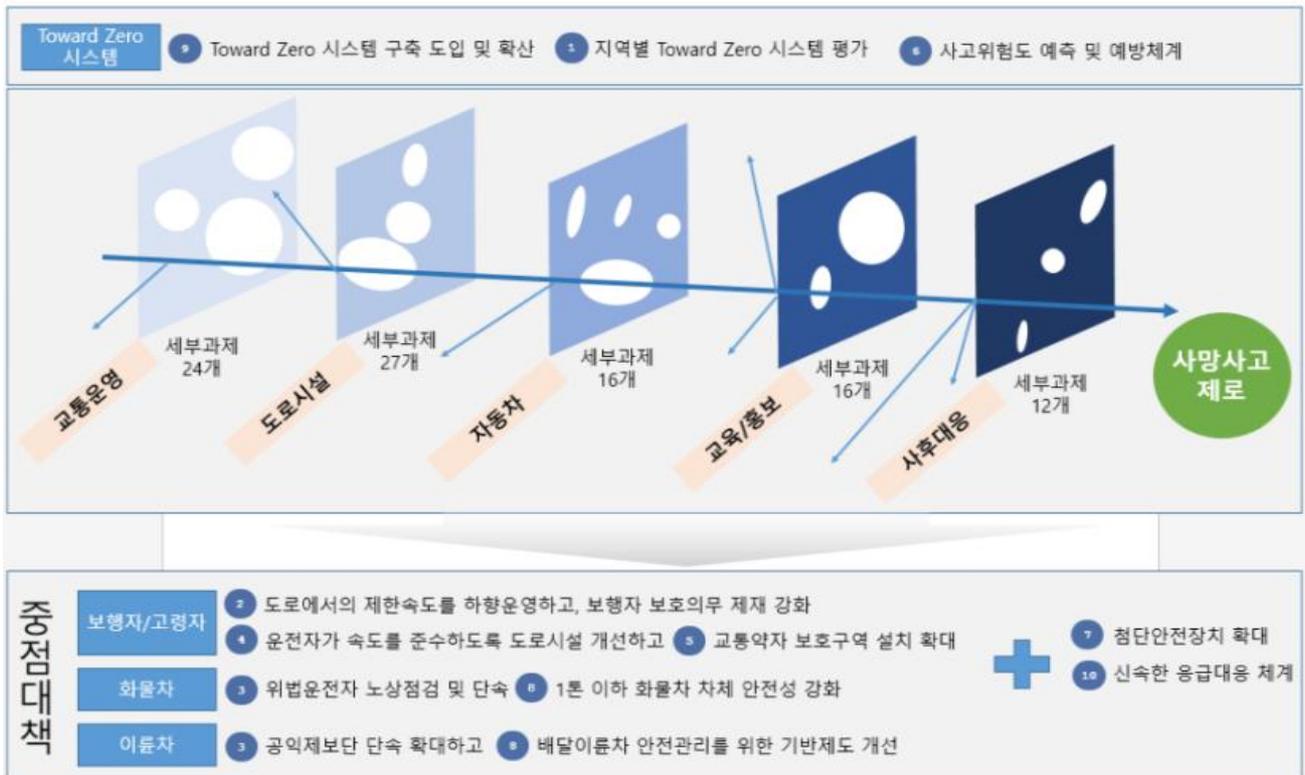
[표 4-6] 제9차 국가교통안전기본계획의 지역별 목표

구분	교통체계	도로안전	차량안전	구성원	사후대응	소계
중점추진대책	4개	4개	3개	3개	3개	17개
추진대책	12개	13개	8개	8개	6개	47개

자료 : 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획, 재인용

- 주요 취약 교통사고인 보행자, 고령자, 화물차, 이륜차를 중심으로, 교통운영, 도로시설, 자동차, 교육 및 홍보, 사후대응 5대 영역을 설정함

[그림 4-8] Toward Zero 시스템의 사고예방 체계



자료 : 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획, 재인용

■ 추진대책

- 제9차 국가교통안전 기본계획의 5개 분야별 중점 추진대책은 교통 사고 감소효과가 큰 과제를 선정하여 구성함
 - (교통체계) 보행안전 중심 교통제도 정비, 지역이 주도하는 선진국형 교통안전 관리체계 구축, 교통약자 안전을 위한 교통운영 개선
 - (도로안전) 스마트 기술을 활용한 첨단 도로인프라 등 구축, 보행안전 제고를 위한 속도저감(정온화)시설 등 확산
 - (차량안전) 안전사고 위험이 높은 차량 맞춤형 관리체계 구축
 - (구성원) 책임의식 강화를 위한 범정부 홍보·점검 확대
 - (사후대응) 신속한 응급대응 등 피해자 지원 강화를 중점 추진대책

[표 4-7] 제9차 국가교통안전기본계획의 추진대책

추진전략 (분야)	추진대책 (17개)	추진과제 (47개)
I. 교통체계	① 보행자 우선 교통환경 조성	가. 생활밀착형 도로 제한속도 하향 나. 보행자 우선도로 지정 확대 다. 보행자 배려 신호운영 도입 확대
	② 사고예방차원의 단속·제재 강화	가. 실효성 있는 단속 체계 확대 나. 고위험 운전자 처벌 강화 다. 보행자 보호 의무 강화
	③ 대상별 맞춤형 법제도 개선	가. 사업용자동차 상시·합동 단속 확대 나. 배달이륜차 안전관리 제도 도입 다. 개인형이동수단(PM) 안전관리 개선
	④ 교통약자 보호구역 운영 개선	라. 고령운전자 면허제도 개선 가. 통행 및 사고기반 보호구역 운영 나. 어린이보호구역 운행제한 추진
II. 도로안전	① 보행자 중심 도로시설 확대	가. 교통정온화 시설 확대 나. 회전교차로 등 교차로 사고예방 시설 확대 다. 횡단보도 횡단 안전시설 설치
	② 사고위험 도로 개선	가. 교통사고 다발 도로 개선 나. 위험도로 개량사업 지속 추진 다. 도로외 구역 안전시설 점검 확대
	③ 간선도로의 대형사고 예방 시설 확대	라. 운전자 시야확보 개선 가. C-ITS 도입 인프라 확대 나. 야간운전 사고예방 시설 설치
	④ 교통약자 맞춤형 인프라 구축	다. 국도변 보행 안전시설 설치 확대 가. 어린이 보호 안전 인프라 확대 나. 고령자 특화 안전시설 확대 다. 소형 모빌리티 활성을 위한 도로환경 구축

(표계속)

추진전략 (분야)	추진대책	추진과제
Ⅲ. 차량안전	① 첨단 안전장치 장착 확대	가. 첨단안전장치 장착 의무화 나. 취약 운전자 안전장치 장착 지원 다. 운행기록계(DTG) 활용 확대
	② 자동차 안전기준 강화	가. 화물차 운행 안전기준 강화 나. 이륜차 신고·검사 제도 개편 다. 자동차 검사 품질관리 강화
	③ 미래자동차 안전관리 체계 마련	가. 친환경차량 안전검사 제도 도입 나. 미래자동차 안전성 평가 체계 마련
Ⅳ. 구성원	① Toward Zero 안전시스템 도입 및 확산	가. 교통안전 서비스제공자 교육 도입 나. 교통안전 교육시설 신설 다. 지역형 교통안전협의체 활성화
	② 일반 도로이용자 대상 홍보 활성화	가. 대국민 교통안전 의식개선 홍보 확대 나. 수단별·연령별·시기별 맞춤형 캠페인
	③ 사업용자동차 점검·교육 강화	가. 사업용자동차 수단안전점검 확대 나. 비사업용 화물업체 관리방안 마련 다. 사업용자동차 운전자 교육·컨설팅 확대
Ⅴ. 사후대응	① 지역단위 응급대응 체계 구축	가. IT기술을 이용한 응급대응 체계 고도화 나. 지역 거버넌스를 이용한 응급대응 체계 마련
	② 교통사고 원인조사 및 분석기능 강화	가. 교통사고 원인조사 활성화 나. 빅데이터를 활용한 지역별 사고위험도 분석
	③ 교통사고 피해자 지원 확대	가. 교통사고 피해 대상자 물적지원 확대 나. 교통사고 피해자 심적치료 확대

자료 : 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획, 재인용

■ 세부 추진과제개요

- 제9차 국가교통안전계획의 세부추진과제는 총 97개로 구성되어 있으며, 도로안전이 27개로 가장 많고 보행자 25개, 차량안전 17개, 구성원 16개, 사후대응 12개로 구성되어 있음

[표 4-9] 제9차 국가교통안전기본계획의 세부추진과

추진대책	추진과제	세부추진과제
I-① 보행자우선 교통환경 조성	가. 생활밀착형 도로 제한속도 하향	① 생활밀착형 도로의 제한속도 운영기준 마련 ② 생활밀착형 도로에 제한속도 하향 ③ 전국 속도관리 전산화
	나. 보행자 우선도로 지정 확대	① 보행자 우선도로 관련 근거 마련 ② 보행자 우선도로 지정 확대
	다. 보행자 배려 신호운영 도입 확대	① 선행보행신호 등 보행자 우선신호 확대 ② IT기술을 이용한 보행자 배려 시스템 도입
I-② 사고예방차원의 단속 제재 강화	가. 실효성 있는 단속 체계 확대	① 무인단속시스템 효율성 향상 ② 공익제보단의 단속 권한 확대
	나. 고위험 운전자 처벌 강화	① 과태료 상향 등 운전자 책임 강화 ② 고위험 운전자 체험교육 의무화 검토
	다. 보행자 보호 의무 강화	① 보행자 횡단에 대한 운전자 주의 의무 확대 ② 횡단보도 내 추월금지 등 법 개정
I-③ 대상별 맞춤형 법제도 개선	가. 사업용자동차 상시·합동 단속 확대	① 사업용자동차 상시·통합 단속체계 마련 ② 사업용 운수종사자 자격기준 강화
	나. 배달이륜차 안전관리 제도 도입	① 이륜차 무인단속 체계 도입 ② 배달대행 업계 안전관리 제도 기반 마련
	다. 개인형이동수단(PM) 안전관리 개선	① 공유 PM 사업자 관리 방안 마련 ② PM 의무보험 시범 도입
	라. 고령운전자 면허제도 개선	① 고령운전자 면허 반납 지속 확대 ② 고령운전자 조건부 면허제도 도입
I-④ 교통약자보호구역 운영 개선	가. 통행 및 사고기반 보호구역 운영	① 보호구역 지정대상 및 범위 확대 ② 보호구역 안전시설 설치 강화
	나. 어린이·노인보호구역 운행제한 추진	① 어린이보호구역 시간제 통행제한 도입 ② geofence기술을 이용한 운행제한
	다. 보행자 보호 의무 강화	① 보행자 횡단에 대한 운전자 주의 의무 확대 ② 횡단보도 내 추월금지 등 법 개정

(표계속)

추진대책	추진과제	세부추진과제
Ⅱ-① 보행자 중심 도로시설 확대	가. 교통정온화 시설 확대	① 제한속도별 적정 안전시설 설치 지침 개발 ② 교통정온화 등 안전시설 설치
	나. 회전교차로 등 교차로 사고예방 시설 확대	① 회전교차로 설치 확대 ② 대각선 횡단보도 설치 확대
	다. 보행자 횡단 안전시설 설치	① 횡단보도 간 이격거리 기준 개선 ② 보행자 보호 횡단시설 설치 ③ 무단횡단 사고다발지점 방지펜스 설치 확대
Ⅱ-② 사고위험 도로 개선	가. 교통사고 다발 도로 개선	① 교통사고 잦은지점 개선사업 지속 추진 ② 교통안전 취약구간 및 교통약자 사고다발지점 개선
	나. 위험도로 개량사업 지속 추진	① 위험도로개량 사업대상구간 선정방안 수립 ② 국도 위험도로 맞춤형 개선
	다. 도로외 구역 안전시설 점진 확대	① 단지내 도로 안전진단 확대 ② 도로외 구역에서 보행자 보호 의무화
	라. 운전자 시야확보 개선	① 불법주정차로 인한 시야미확보 지점 개선 ② 교차로 시거제약 시설 제거
Ⅱ-③ 간선도로의 대형사고 예방시설 확대	가. C-ITS 도입 인프라 확대	① 고속도로 C-ITS 인프라 구축 ② 국도 전 구간 스마트 CCTV 구축
	나. 야간운전 사고예방 시설 설치	① 스마트 복합쉼터 및 화물라운지 확대 ② 스마트 가로등 및 횡단보도 조명 시설 확충
	다. 국도변 보행 안전시설 설치확대	① 마을주민 보호구간 제도화 ② 국도·지방도에 보도 등 안전시설 설치 확대
Ⅱ-④ 교통약자 맞춤형 인프라 구축	가. 어린이 보호 안전 인프라 확대	① 어린이보호구역 정비 표준모델 적용 시범사업 ② 어린이보호구역 안전 인프라 확대
	나. 고령자 특화 안전시설 확대	① 고령운전자 시인성 향상 조명식 표지 확대 ② 고령운전자사고다발지점 교차로 구조 개선
	다. 소형 모빌리티 활성을 위한 도로환경 구축	① 도시부도로 공간 재분배 방안 연구 및 도입 ② 자전거도로 지속 확충 및 안전시설 개선

(표계속)

추진대책	추진과제	세부추진과제
Ⅲ-① 첨단 안전장치 장착 확대	가. 첨단안전장치 장착 의무화	① 비상자동제동장치 장착 의무화 확대 ② 졸음감지장치 및 음주운전방지장치 시범운영
	나. 취약 운전자 안전장치 장착 지원	① 대형차량 사각지대 감지장치 도입 연구 ② 고령운전자 첨단안전장치 장착 지원
	다. 운행기록계(DTG) 활용 확대	① 사업용차 보급형 모바일 DTG 확산 및 활용성 제고 ② 어린이 통학버스 DTG 장착 확대
Ⅲ-② 자동차 안전기준 강화	가. 화물차 운행 안전기준 강화	① 소형화물차 충돌기준 단계적 강화 ② 오픈형 화물차 탑차형 전환 연구
	나. 이륜차 신고·검사 제도 개편	① 이륜차 사용신고 제도 개선 ② 이륜차 검사제도 개선
	다. 자동차 검사 품질관리 강화	① 자동차 검사기준 및 방법 전면 재정비 ② 자동차검사역량평가 체계 제도화 ③ 안전기준 위반 등 단속강화
Ⅲ-③ 미래자동차 안전관리 체계 마련	가. 친환경차량 안전검사 제도 도입	① 친환경차 검사 접근성 제고 ② 자율주행차 안전성 확인을 위한 자기인증 도입
	나. 미래자동차 안전성 평가 체계 마련	① 친환경차량 특화 안전성 평가방법 도입 ② 레벨3이상 자율차 안전성 평가방법 개발
Ⅳ-① Toward Zero 안전시스템 도입 및 확산	가. 교통안전 서비스 제공자 교육 도입	① Toward Zero 교육과정 신설 ② 전문 교육 프로그램 단계적 확대
	나. 교통안전 교육시설 신설	① 교통안전 서비스 제공자 대상 교육시설 신설 ② 제3교통안전체험교육센터 건립
	다. 지역형 교통안전협의체 활성화	① 중앙-지방-유관기관 협의체 활성화 ② 지자체 등 평가체계 마련

(표계속)

추진대책	추진과제	세부추진과제
IV-② 일반도로이용자 대상 홍보 활성화	가. 대국민 교통안전 의식개선 홍보 확대	① 다채널의 공익 홍보 지속 시행 ② 다양한 홍보 기법 적극 발굴 및 시행
	나. 수단별·연령별·시기별 맞춤형 캠페인	① 맞춤형 홍보 캠페인 지속 시행 ② 대상별 맞춤형 교통안전 교육
IV-③ 사업용자동차 점검 교육 강화	가. 사업용자동차 수단안전점검 확대	① 사업용자동차 안전점검 지속 시행 ② 렌터카 안전점검 제도 도입
	나. 비사업용 화물업체 관리방안 마련	① 사업용자동차 운전자 체험교육 확대 ② 위험운전 운수종사자 컨설팅
	다. 사업용자동차 운전자 교육·컨설팅 확대	① 비사업용 화물운송 업체 관리 방안 마련 ② 비사업용 화물차 운전자 교통안전교육 의무화
V-① 지역단위 응급대응 체계 구축	가. 지역 거버넌스를 이용한 응급대응 체계 마련	① 교통사고 응급대응을 위한 거버넌스 체계구축 ② 지방지역 고령이륜차 E-Call 시스템 도입
	나. IT기술을 이용한 응급대응 체계 고도화	① 긴급차량 우선 신호시스템 구축 시범사업 ② 무인차단기 무정차 통과 전용 번호판 도입 확대
V-② 교통사고 원인조사 및 분석기능 강화	가. 교통사고 원인조사 활성화	① 교통사고 조사 분석 및 체계 개선 ② 위험구간의 상시 점검체계 구축
	나. 빅데이터를 활용한 지역별 사고위험도 분석	① 지역별 교통사고 위험도 예측방법 개발 ② 교통사고 위험도 예측을 통한 사전 예방체계 구축

자료 : 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획, 재인용

2. 교통안전정책 목표 설정

2.1 교통안전정책 목표 설정 개요

■ 국토교통부 9차 계획기간 교통사고 사망자수 감소목표

- 전라북도의 제9차 국가교통안전기본계획 상의 교통사고 사망자수 목표는 2022년 173명에서 2026년 112명으로 61명을 감소하는 것으로 설정됨

[표 2-10] 9차 계획의 전라북도 연도별 교통사고 사망자 목표수

(단위 : 건, %)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
전국	2,636	2,396	2,178	1,980	1,800
전라북도	173	155	140	125	112

■ 시·군별 분배방안

- 전라북도의 연도별 교통사고 사망자수를 시·군별로 분배하는 방식은 제9차 국가교통안전기본계획의 시·도별 사망자수 분배방식인 교통안전계수를 고려한 방법을 적용하였으며, 현실적인 교통사고 감소 목표 제시를 위하여 교통사고사망자수를 2명 이상으로 분배함
 - 교통안전계수는 인구수, 도로연장, 자동차 등록대수, 교통사고 사망자수를 고려하여 산출함

[국토교통부 시·도별 교통사고 사망자수 분배방식]

= 감축 교통사고 사망자수(1,100명)¹⁾ × 각 시·도의 교통안전계수²⁾의 비율

1) 감축 교통사고 사망자수 : 2026년 목표 교통사고 사망자수 - 2021년 목표 교통사고 사망자수

2) 교통안전계수 : (인구(천명) × 도로연장(km) × 자동차등록대수(천대))^{^(1/3)} × 인구10만명당 교통사고 사망자수

2.2 교통안전정책 목표

■ 교통사고 사망자수 목표

- 시·군별 분배방안에 따라 교통사고를 분배하였고 관련 전문가 자문을 통하여 현실적인 교통사고 사망자수 목표를 설정함
 - 시·군별 교통안전정책 목표 관련 전문가 자문내용은 [부록 2] 참조

[표 2-11] 시군별 교통안전정책 목표

(단위 : 건, %)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
합계	173	155	140	125	112
전주시	37	35	32	31	28
군산시	19	17	16	15	13
익산시	21	19	18	16	15
정읍시	15	14	12	11	10
남원시	11	9	8	7	6
김제시	11	10	9	8	7
완주군	13	12	11	10	9
진안군	6	5	4	3	2
무주군	5	4	4	3	3
장수군	5	4	4	3	2
임실군	7	6	5	4	3
순창군	5	4	4	3	3
고창군	8	7	6	5	5
부안군	10	9	7	6	6

■ 지표별 교통안전정책 목표

- 전라북도 지표별 교통안전정책 목표는 국가계획의 감소목표와 전라북도 인구수 변화, 주요 교통사고 등을 고려하여 수립함

[표 2-12] 지표별 교통안전정책 목표

(단위 : 건, %)

구분		2021년	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
주지표	교통사고 사망자수	193	173	155	140	125	112
	인구 10만명당 사망자수 ²⁾	10.8	9.7	8.8	7.9	7.1	6.4
보조 지표	자동차 1만대당 사망자수 ³⁾	2.0	1.8	1.6	1.5	1.3	1.2
	주행거리 10억km당 사망자수 ⁴⁾	14.6	13.0	11.7	10.6	9.4	8.4
	교통사고 중상자수	1,981	1,776	1,591	1,437	1,283	1,150
중점 관리 세부 지표	보행자 사망자수	62	56	50	45	40	36
	고령자 사망자수	116	104	93	84	75	67
	사업용자동차 사망자수	35	31	28	25	23	20
	이륜차 사망자수	30	27	24	22	19	17
기타 지표	자전거 사망자수	8	7	6	6	5	5
	어린이 사망자수	0	0	0	0	0	0

자료 : 1) 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템(Taas), <http://taas.koroad.or.kr>
 2) 통계청(2022), 성 및 연령별 추계인구(1세별, 5세별)/ 시도, <https://kosis.kr>
 3) 통계청(2022), 자동차등록대수현황 시도별('20년 말 기준), <https://kosis.kr>
 4) 통계청(2022), 용도별 차종별 연료별 자동차주행거리('20년 기준), <https://kosis.kr>

3. 비전 및 목표 설정

- 전라북도 및 국내외 여건 변화와 국가상위계획, 관련계획 등을 검토하여 제4차 전라북도 교통안전 기본계획 비전 및 목표를 설정함

[그림 4-9] 제4차 전라북도 교통안전 기본계획 비전 및 목표

비전	내 삶을 지켜주는 모빌리티 생태계 구축			
목표	2021년 대비 42.0%감소 (2021년) 193명 ⇨ (2026년) 112명 [▼81명]			
	인구 10만명당 사망자수 : 6.4명	사망자수 연평균 감소율 : 10.3%		
세부 목표	보행자 사망자수 2021년 62명 ↓ 2026년 36명	고령자 사망자수 2021년 116명 ↓ 2026년 67명	사업용 사망자수 2021년 35명 ↓ 2026년 20명	이륜차 사망자수 2021년 30명 ↓ 2026년 17명
정책 방향	이용자의 실수까지 포용하고 책임지는 교통안전시스템 마련			
추진 전략	안전우선 교통체계	안전중심의 교통운영체계 구축		
	보행중심 교통시설	보행중심의 모빌리티환경 조성		
	교통안전 인식개선	사람중심의 안전교육 확대		
	지역맞춤 거버넌스	지역중심의 안전협력체계 구축		

제5장

부분별 계획

1. 추진전략 및 추진과제
2. 추진과제별 세부시행대책
3. 중점정책 방향설정

제5장 부분별 계획

1. 추진전략 및 추진과제

1.1 중점 정책방향 설정

- 중점 정책방향은 전라북도 취약사고인 보행자, 고령자, 사업용자동차, 이륜차와 함께 전라북도 여건변화를 고려하여 설정함
 - (보행자) 보행자가 우선인 도로·보행환경 마련
 - (고령자·어린이·장애인) 이용자 맞춤형 교통안전 정책 마련
 - (사업용자동차) 운수업체와 함께하는 사회적 책임 강화
 - (이륜차·PM등 여건변화) 교통 여건 변화에 대응할 수 있는 교통안전 체계 마련

1.2 추진전략별 추진과제 설정

- 중점 정책방향에 맞추어 제9차 국가기본계획의 주요 방향과 전라북도 여건을 검토하여 추진전략별 추진과제를 설정함
 - 4대 추진전략별 2개의 추진과제를 선정함

[표 5-1] 제4차 전라북도 교통안전 기본계획의 추진전략

추진전략			
안전우선 교통체계	보행중심 교통시설	교통안전 인식개선	지역맞춤 거버넌스
안전중심의 교통운영체계 구축	보행중심의 모빌리티환경 조성	사람중심의 안전교육 확대	지역중심의 안전협력체계 구축

1.2.1 안전우선 교통체계

- 교통사고를 사전에 예방하고 안전중심의 제도마련을 위하여 “안전 중심의 교통운영체계 구축”으로 설정하였으며 세부 추진 방향으로는 교통사고 사전 예방을 위한 단속 제도·제제 강화 및 이용자 맞춤형 법제도 개선으로 구성함

[그림 4-1] 안전우선 교통체계 추진전략 및 추진과제

안전우선 교통체계	안전중심의 교통운영체계 구축
<ul style="list-style-type: none"> ● 교통사고 사전 예방을 위한 단속 제도·제제 강화 ● 이용자 맞춤형 법제도 개선 	

1.2 보행중심 교통시설

- 속도보다 안전 중심의 도로시설 구축을 통하여 교통시설을 이용하는 모든 사람에게 차별 없이 편리하게 이용할 수 있도록 “보행중심의 모빌리티환경 조성”으로 설정하였으며 세부 추진방향으로 속도보다 안전을 우선하는 도로시설 구축, 누구나 편리하고 안전한 교통환경 마련으로 구성함

[그림 4-2] 보행중심 교통시설 추진전략 및 추진과제

보행중심 교통시설	보행중심의 모빌리티환경 조성
<ul style="list-style-type: none"> ● 속도보다 안전을 우선하는 도로시설 구축 ● 누구나 편리하고 안전한 교통환경 마련 	

1.3 교통안전 인식개선

- 빠르게 이동하는 것보다 안전을 우선시하는 의식이 자리잡기 위하여 “사람중심의 안전교육 확대”로 설정하였으며, 세부 추진방향으로는 체계적인 교통안전 교육 환경 구축, 도민 교통안전 의식개선 홍보 확대로 구성함

[그림 4-3] 교통안전 인식개선 추진전략 및 추진과제

교통안전 인식개선	사람중심의 안전교육 확대
<ul style="list-style-type: none"> ● 체계적인 교통안전 교육 환경 구축 ● 도민 교통안전 의식개선 홍보 확대 	

1.4 지역맞춤 거버넌스

- 교통사고 피해를 최소화하고 변화하는 교통환경에 체계적으로 대응할 수 있도록 “지역중심의 안전협력체계 구축”으로 설정하였으며, 세부 추진방향으로 교통사고 대응체계 마련, 교통안전 거버넌스 구축으로 구성함

[그림 4-4] 지역맞춤 거버넌스 추진전략 및 추진과제

지역맞춤 거버넌스	지역중심의 안전협력체계 구축
<ul style="list-style-type: none"> ● 교통사고 대응체계 마련 ● 교통안전 거버넌스 구축 	

2. 추진과제별 세부시행대책

2.1 세부시행대책 선정결과

- 제4차 전라북도 교통안전기본계획의 세부시행대책은 국가계획의 세부시행 대책, 전라북도 교통사고 특성, 타지자체 사례 등을 검토하여 추진과제의 목표에 부합하도록 선정함
 - 제3차 전라북도 교통안전기본계획의 계획부문(도로교통, 운수산업, 교통약자, 교통문화선진화)별 시행대책 계속 사업을 포함하여 추진할 수 있도록 세부시행 대책 수립
 - 사업 구분은 계속, 확대(계속사업의 강화가 필요한 경우), 신규로 구분

[표 5-2] 세부시행대책 선정결과

추진전략	추진과제	세부시행대책	사업분야
안전우선 교통체계	교통사고 사전 예방을 위한 단속 제도·제제 강화	1 운수업체 관리감독 강화	운수산업
		2 건설기계 안전점검 강화	운수산업
		3 디지털운행기록계 활용 확대	운수산업
		4 이륜차 안전관리 강화	운수산업, 교통문화선진화
		5 배달이륜차 교통법규위반 단속 강화	운수산업, 교통문화선진화
		6 불법 주정차 단속강화	교통문화선진화
	이용자 맞춤형 법제도 개선	7 생활밀착형 도로 제한속도 하향	도로교통, 교통문화선진화
		8 고령운전자 면허 반납 지속 확대	교통약자, 교통문화선진화
		9 어린이 통학버스 안전관리 강화	교통약자, 교통문화선진화
		10 교통안전 우수업체 인센티브 제공	운수산업
		11 농기계 안전등화장치 장착 촉진	운수산업
		12 개인형이동장치(PM) 기본계획 추진	운수산업, 교통문화선진화
		13 개인형이동수단(PM) 안전관리 개선	교통문화선진화
		14 교통안전 확보를 위한 창의적 연구 추진	교통문화선진화
		15 지방도 위험교차로 제한속도 하향	도로교통
		16 보호구역 시간제 통행제한 추진	교통약자, 도로교통
		17 도로교통안전진단 확대 추진	도로교통, 교통문화선진화
		18 사람중심도로 설계 도입	도로교통, 교통문화선진화

(표계속)

추진전략	추진과제	세부시행대책	사업분야
보행중심 교통시설	속도보다 안전을 우선하는 도로시설 구축	19 생활도로 정비 및 교통안전시설 개선	도로교통
		20 도로외 구역 안전시설 점검 및 개선	도로교통
		21 마을주민보호구간 설치	교통약자, 도로교통
		22 교통사고 잦은 곳(구간) 개선	도로교통
		23 회전교차로 등 교차로 사고예방 시설 확대	도로교통
		24 결빙 및 안개 위험 구간 개선	도로교통
	누구나 편리하고 안전한 교통환경 마련	25 보행자 우선도로 조성사업	도로교통
		26 보행환경 개선사업 확대	도로교통
		27 어린이 통학로 점검 및 관리 강화	교통약자, 도로교통
		28 횡단보도 조도개선 및 집중조명 확대	도로교통
		29 어린이 안심 승하차구역 조성	교통약자, 도로교통
		30 보호구역 확대 및 맞춤형 시설개선	교통약자, 도로교통
		31 고령운전자를 위한 도로환경 개선	교통약자, 도로교통
		32 교통안전 개선 ITS, C-ITS 도입	도로교통
		33 PM 주차구역 지정 및 거치대 설치 확대	도로교통
		34 소형 모빌리티 활성을 위한 도로환경 구축	도로교통
35 보행자 배려 신호운영 도입 확대	교통약자, 도로교통		
36 자전거도로 안전성 강화	도로교통		
교통안전 인식개선	체계적인 교통안전 교육 환경 구축	37 찾아가는 고령자 교통안전교육	교통약자, 교통문화선진화
		38 운수종사자 교통안전교육 확대	교통문화선진화, 운수산업
		39 익산교통안전체험교육센터 활성화	교통문화선진화, 운수산업
		40 비대면 실시간 화상교육 확대	교통문화선진화
	도민 교통안전 의식개선 홍보 확대	41 실버마크 배포 및 홍보	교통약자, 교통문화선진화
		42 고령운전자 자가진단 매뉴얼 제작 보급	교통약자, 교통문화선진화
지역맞춤 거버넌스	교통사고 대응체계 마련	43 배달이륜차 운전자 안전교육 및 홍보 확대	교통문화선진화, 운수산업
		44 안전한 이용문화 조성을 위한 교육·홍보 강화	교통문화선진화
		45 보행 중 스마트폰 사용 금지 홍보 및 캠페인	도로교통, 교통문화선진화
		46 교차로 우회전시 보행자 보호 캠페인	도로교통, 교통문화선진화
		47 교통안전정책 총괄부서 신설	교통문화선진화
	교통안전 거버넌스 구축	48 스마트응급의료 서비스 도내확산	도로교통, 교통문화선진화
		49 중대교통사고 원인조사 및 대응체계 마련	교통문화선진화
		50 긴급차량우선신호시스템 확대	도로교통, 교통문화선진화
		51 생활문해 관점의 교통안전 교육강사 양성	교통문화선진화
		52 모빌리티 기업과의 협력체계 구축	교통문화선진화, 운수산업
		53 교통안전 데이터 관리 및 활용 체계 마련	교통문화선진화
		54 교통안전정책 추진을 위한 협력 거버넌스 운영	교통문화선진화
		55 교통봉사단체 활동 강화 및 지원	교통문화선진화
		56 교통문화지수 플러스	교통문화선진화

2.2 안전우선 교통체계

안전우선 교통체계
(안전중심의 교통운영체계 구축)

● **교통사고 사전 예방을 위한 단속 제도·제제 강화**

1

운수업체 관리감독 강화

연계·협력·관리 / 계속

■ 사업의 배경 및 목적

- 전라북도 사업용자동차의 5년간('17~'21) 교통사고가 4,296건이 발생하였으며 이로 인하여 71명이 사망(치사율 1.65%)하였으며, 이는 전국 사업용자동차의 치사율인 1.04%보다 높은 수치³⁾임
- 운수업체의 중대교통사고가 발생할 경우 교통안전법 제50조(교통시설을 관리하는 행정기관 등의 교통사고 원인 조사)에 의거 원인조사를 하고 있음
 - 중대한 교통사고 : 사망자수 2명, 사망 1명·중상 3명, 중상 6명 이상
 - 점검대상 : 여객/화물자동차 운송사업자, 건설기계·여객터미널사업자
- 운수업체의 특성상 재차인원이 많아 대형사고 발생시 대형 인명피해로 이어질 가능성이 있으므로 체계적인 관리가 필요함

■ 사업의 개요

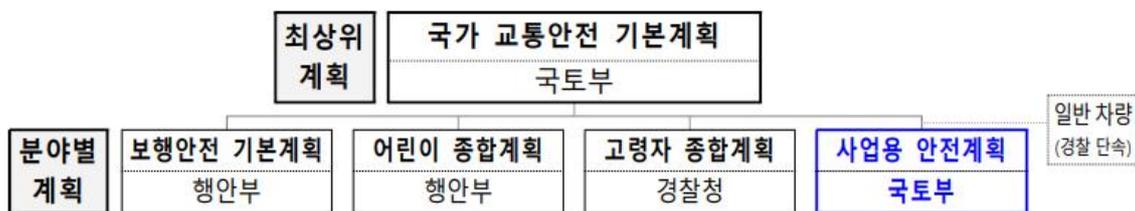
- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 비예산
- 사업주체 : 국토교통부, 14개 시·군, 교통안전공단
- 사업분야 : 운수산업 부문

3) 한국교통안전공단(2022), 교통안전정보관리시스템(TMACS), <https://tmacs.kotsa.or.kr/>

■ 사업의 내용

- (교통사고 취약 운수업체 점검) 중대한 교통사고 발생 운수업체에 대한 합동점검을 시행하여 향후 발생할 교통사고를 사전에 방지함
 - 단속체계가 현행 업체를 대상으로 분기별 서면점검 체계에서 차량 중심의 상시 단속 시스템으로 전환 예정이며, 중대한 교통사고 발생시 자격 취소 등 적극적인 행정처분이 예정 중임
 - 사후관리 : 시정지시, 개선권고, 현장시정, 관련법령(교통안전법, 자동차관리법, 여객법·화물법 등) 위반에 따른 행정처분운전종사자의 운전습관 개선 필요시 교통안전체험교육훈련 이수 권고, 운수사업자 개선조치 사항 이행여부 수시 점검

[그림 5-5] 사업용 차량 교통안전 강화 대책



자료 : 국토교통부(2022), 사업용 차량 교통안전 강화 대책

- (운전자 관리 강화) 입·퇴사 신고, 사업용자동차 운전적성 정밀검사 미수검자 등 부적격 운전자의 채용, 명의이용 금지 위반 등 점검을 시행하고 부적격 운전자 고용업체에 대한 처분을 강화함
 - 부적격 운전자 고용 또는 종사자 현황 미보고 등의 종사자 관리 위반에 대한 처벌 강화(現 과징금 20~60만원)가 예정되어 있음

■ 사업의 배경 및 목적

- 건설기계의 관리를 위한 정기검사와 안전교육은 법정의무화(1회/3년)에 따라 의무적으로 이수(건설기계 관리법 제31조)하도록 되어 있으나, 이외의 체계적인 안전관리제도는 미흡한 상황임
 - 건설기계는 사업용차량 및 건설기계로 등록하고 있으나 운수사업법 및 교통안전법 대상에서는 제외
- 전라북도 건설기계 교통사고 사망자수는 최근5년간('17~'21) 총 26건이 발생하고 있으며, 매년 꾸준히 사망자가 발생되고 있어 지속적인 안전점검 강화와 안전지도를 통한 교통사고를 사전에 예방할 필요가 있음

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 50백만원
- 사업주체 : 전라북도, 시·군, 안전보건공단, 경찰청
- 사업분야 : 운수산업부문

■ 사업의 내용

- (안전점검단 현장점검 강화) 건설기계가 투입되는 건설현장 입구, 화물 적재 지점, 공장 등에 대하여 현장점검 활동을 추진함
- (운전자 점검) 운전자 건설기계 운영 자격여부, 안전교육실시 여부, 타이어 등 기계적 결함 확인 방법 등을 숙지하고 있는지 점검하고 건설기계 관련 안전지도를 수행함
 - 안전보건공단의 점검표 배포 등 교육자료 작성 및 제공

[그림 5-6] 안전보건공단의 점검표

트럭류(덤프, 화물) 안전점검 체크포인트

주요 사고유형

- 추진 중 추방 근로자를 확인하지 못하여 덤프트럭에 치임
- 주행 중 운전자 부주의로 근로자를 치거나 다른 차량과 충돌
- 적재할 위에서 자재 상·하차 중 자재에 맞거나 실족하여 떨어짐
- 주·정차 중 브레이크 미사용으로 차량이 미끄러져 차량에 깔리거나 치임
- 굴착 담부 및 경사지 등에서 운전미숙으로 차량이 넘어짐

안전 점검사항

- 안전장치 부착 및 작동 유무
- 후방경보장치(후방카메라 등)
- 안전벨트 또는 안전자주 급강하 방지장치
- 주·정차 시 시동을 끄거나 브레이크 체결 유무
- 경사면에는 배귀 하부에 고임목 설치
- 운전자 자격 유무 및 안전교육 실시 유무
- 주행경로, 현장 내 속도제한 준수
- 유도자 및 신호수 배치 유무
- 타이어 손상 및 마모상태
- 트럭류 제한, 운행경로, 작업범위 등 작업계획 및 대책수립 여부

트럭류(덤프, 화물) 안전작업 점검표

점검시기: 작업 전 점검 | 점검일자: 20...

구분	번호	점검 내용	점검 결과	조치 사항
운전자격 적용여부	1	• 운전원 면허 자격 여부 덤프트럭 1종 대형면허 소지, 간설기계조종사면허 발급 화물자동차 1종 대형면허(12톤 이상) 1종 보통면허(12톤 미만)		
	2	• 후진경보장치 및 후방카메라 작동상태		
안전장치 설치 및 사용상태	3	• 적재할 불시 하강방지용 안전벨트 설치상태		
	4	• 전조등 및 후미등 점등상태		
화물적재 및 운행의 안전성	5	• 운전자의 시야 확보 (전면 유리상태 및 후사경 설치상태)		
	6	• 유압장치, 조작장치 등 주요 구조부 상태		
	7	• 제동장치 작동상태		
	8	• 타이어 손상 및 마모상태		
안전운행을 위한 준수사항	9	• 주·정차 시 브레이크 체결 (경사면인 경우 고임목 설치)		
	10	• 현장 내 제한속도 표시 및 준수		
	11	• 유도자(신호수) 배치 시 운전자가 볼 수 있는 위치에서 유도		
	12	• 안전벨트 설치 및 착용상태		
	13	• 주행 중 충돌·끼임 예방대책을 포함한 작업계획서 작성		
	14	• 수리·점검항목 등 이력기록 관리상태		

자료 : 안전보건공단(2016), 트럭류(덤프, 화물) 안전점검 체크 포인트

- (관리 강화) 건설기계 현장점검, 정기검사 등을 통하여 미흡사항이 확인된 건설기계에 대한 데이터 베이스를 구축하여 시군에서 해당 차량에 대해 관리 할 수 있도록 함

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	10	10	10	10	10	50
	국비						
	도비	10	10	10	10	10	50
	시·군비						

■ 사업의 배경 및 목적

- 디지털운행기록계는 운행과 관련된 정보를 저장하는 장치로써 위험한 운전행태(과속, 급가속, 급정지, 급회전 등)를 분석할 수 있음
- 디지털운행기록계를 이용한 운수종사자의 빅데이터 분석을 통하여 위험한 운전행태를 개선하여 사전에 교통사고를 예방함

■ 사업의 개요

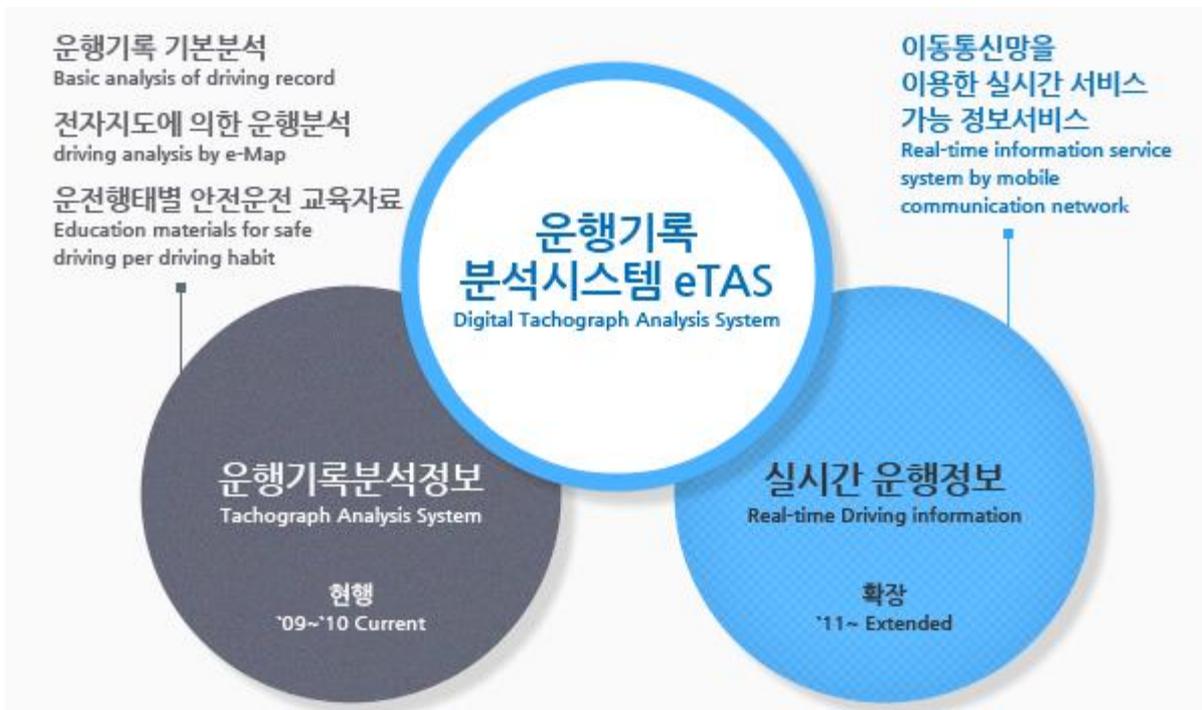
- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 785백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군, 전라북도교통문화연수원
- 사업분야 : 운수산업 부문

■ 사업의 내용

- (관리 강화) 전라북도 버스운송업체의 디지털운행기록계 장착 및 데이터 수집관리를 의무적으로 하게되어 있으나 전라북도의 운송업체의 경우 디지털 운행기록계 기록 및 제출이 누락되는 경우가 발생하는 경우가 많아 관리·감독을 강화하고 미장착 사업용자동차에 DTG보급을 추진함
 - 교통안전법 55조에 의하여 여객자동차 및 화물운송사업자는 운행기록장치를 장착하게 되어 있으며, 주기적으로 제출하도록 되어있음
 - 쌍방향 커뮤니케이션이 가능한 모바일 DTG 등 보급 추진
- (위험운전자 제재) 사업용자동차의 운행 중 발생하는 위법행위에 대한 지속적인 계도와 단속을 하고 있지만 실제 도로를 주행하는 전 차량을 현장에서 검토하는 것은 현실적으로 어렵기 때문에 디지털운행기록계를 활용하여 과속 등 위험 운전과 화물차 휴게시간 준수 등을 점검함

- (활용 컨설팅) 디지털운행기록계를 활용하여 차량별 운수종사자 특성을 분석하고 이를 통한 운전자교육을 통한 안전성 확보, 서비스 개선 등을 추진할 수 있도록 전라북도교통문화연수원과 협력하여 컨설팅 방안을 마련함
 - 디지털운행기록계를 운수업체에서 기록 및 제출하고 있으나 실제 운수업체가 활용 계획 수립 및 추진하는 것에는 한계가 있으므로 전문인력을 활용한 맞춤형 컨설팅을 추진함

[그림 5-7] 운행기록계 시스템 활용방안



자료 : 한국교통안전공단(2022), 운행기록분석시스템(eTAS), <http://etas.ts2020.kr/>

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	140	140	153	168	184	785
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	70	70	77	84	92	392
	시·군비	70	70	77	84	92	392

■ 사업의 배경 및 목적

- 2017년 이후 온라인 음식서비스가 증가 추세였으며, 코로나 19 발생 이후 배달앱 이용자가 급증함에 따라 배달업계 종사자의 배달이륜차 이용 증가로 인한 관련 사고가 증가함
 - 전북 이륜차 교통사고 사망자수 : (2017년) 18명 ⇨ (2021년) 30명(▲67%)
- 이륜차의 안전보호장구 미 착용, 교통법규 미준수 등 이륜차 교통법규위반은 지속적으로 사회문제로 대두되고 있어 안전관리가 필요함
 - 배달 대행업체의 수익구조 문제(빠른 배송)에 의한 난폭운전이 빈번하게 발생하게 만드는 시스템의 개선이 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 50백만원
- 사업주체 : 경찰청, 14개 시·군, 전라북도교통문화연수원
- 사업분야 : 운수산업부문, 교통문화 선진화

■ 사업의 내용

- 보호장구 착용 홍보 및 단속 강화
 - 이륜차 교통사고시 안전을 강화해주는 보호장구 착용에 대하여 단속을 강화함
특히 농어촌지역의 고령 이륜차 운전자를 대상으로 보호장구 착용의무에 대한 적극적 홍보가 필요
- 교통법규 위반 단속 강화
 - 신호위반, 보도 및 횡단보도 통행, 불법유턴, 차선변경 위반 등 이륜차의 교통법규 위반에 대하여 강력한 단속 실시하고 적발시 관련 교육 이수 명령

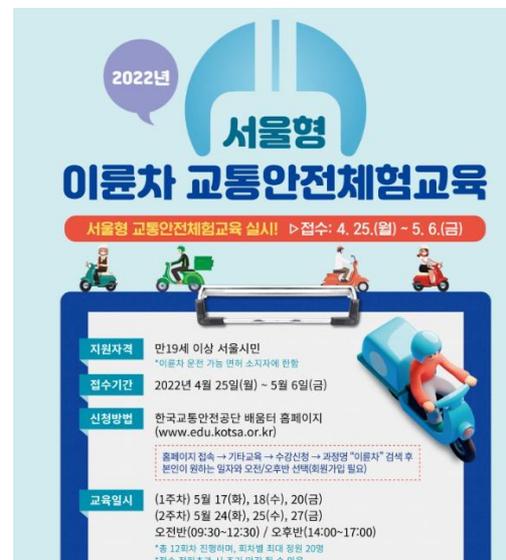
○ 배달대행, 퀵서비스 업체 교육

- 배달업체 청소년 및 무면허 고용에 대한 점검 및 단속 추진
- 이륜차 안전운전에 대한 교육 및 주행실습 교육프로그램 운영
- 교육수료 업체에 대한 인센티브 제공방안 마련

○ 이륜차·자전거 교통안전체험 교육

- 안전한 이륜차·자전거 이용방법, 교통법규 준수의 필요성 등을 인지토록 하여 교통안전의식 고취
- 운전면허 시험장에서 우선 추진(서울시('22.5)가 한국교통안전공단과 협력하여 추진)하고 향후 익산교통안전체험센터와 연계하여 추진

[그림 5-8] 서울시 이륜차 합동단속 및 교통안전체험교육



자료 : 서울시(2022), 서울시 홈페이지, <https://www.seoul.go.kr/>

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	10	10	10	10	10	50
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	10	10	10	10	10	50
	시·군비	-	-	-	-	-	-

■ 사업의 배경 및 목적

- 이륜차의 경우 과속단속카메라에 의한 단속 한계 (이륜차후면번호판), 시스템적으로 이륜차 교통법규 위반에 대한 단속 어려움
- 배달이륜차의 단속강화를 위하여 배달이륜차 무인단속 시스템 도입 및 전라북도 지역내 교통안전 공익제보단 모집을 통한 단속 강화

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 6,200백만원
- 사업주체 : 14개 시·군, 한국교통안전공단, 경찰청
- 사업분야 : 운수산업부문, 교통문화 선진화

■ 사업의 내용

- (무인단속 시스템) 현재 경찰청에서 시범운영 중에 있는 이륜차 무인 단속시스템(후면번호판 단속장비)을 기본계획 기간 중 도입하여 이륜차 안전운전을 도모
 - 서울시에 2023년도 국비 10억원을 투자하여 시범사업 시행 후 전국으로 확대할 예정으로 2024년 이후 국비확보를 통해 사업을 추진함
- (홍보 및 제도) 배달이륜차 위험운전 해소를 위해서 홍보, 캠페인, 교육정책과 연계, 단속강화를 위한 시책 (현장단속, 스마트 국민제보), 우수업체 인증제 도입(인센티브 제공)을 함께 추진
- (공익제보단) 한국교통안전공단과 협력하여 공익제보단을 활성화하고 배달업체와 연계하여 배달 업체와 연계한 정보 구축을 통하여 체계적인 배달대행자 관리를 추진
 - 배달 운전자 관리코드(업체-라이더) 구축으로 손쉽게 교통법규위반 배달이륜차 신고 지원

[그림 5-11] 교통안전 공익제보단 모집

게시일자: 2022.1.10.(월)

2022년도 교통안전 공익제보단 모집 안내

자격요건 만 19세 이상 일반국민
 ※ 스마트폰, 홈페이지를 통한 실적 증빙 자료 제출이 가능해야함
 ※ 2개월 연속 활동이 없는 경우, 활동 제한 기준 해당시 활동 제외될 수 있음

- 공익제보단 활동 제한 기준 안내 -

① 타인의 교통법규 위반행위 촬영을 위해 제보단 본인이 교통법규 위반하는 경우
 ② 경찰, 지자체 공무원, 공단 담당자에게 폭언·욕설·비속어 등을 사용하거나 비하하는 경우
 ③ 공익신고 처리결과에 대해 단순질의가 아닌, 포상금 수령을 목적으로 처리결과 변경을 요구하는 등 악의적 민원을 지속적으로 제기하는 경우
 ※ 상기 기재사항은 경찰청 등과 협의된 내용이며, 위 사항에 해당될 경우 활동 제외될 수 있음을 알려드립니다.

모집기간 2022년 1월 10일(월) ~ 2022년 2월 4일(금)

신청방법

공단 홈페이지

»

공지사항

»

2022년
교통안전
공익제보단
모집

»

지원서 및
개인정보
동의서 양식
다운로드

»

서식 작성

»

공단
지역본부에
이메일 제출
(1개 소속만
지원 가능)

※ 공단 홈페이지 주소: <http://www.kotsa.or.kr>

자료 : 한국교통안전공단(2022), 홈페이지, <https://www.kotsa.or.kr/>

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	40	40	2,040	2,040	2,040	6,200
	국비	-	-	1,000	1,000	1,000	3,000
	도비	20	20	520	520	520	1,600
	시·군비	20	20	520	520	520	1,600

■ 사업의 배경 및 목적

- 버스정류장, 횡단보도, 교차로 등의 불법주정차와 무분별한 택시 승하차로 인하여 교통소통 악화 및 사고 원인을 제공 중임
- 불법주정차를 방지함으로써 운전자 시야 확보를 통하여 교통사고 예방함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 201,911백만원
- 사업주체 : 경찰청, 14개 시·군
- 사업분야 : 교통문화 선진화

■ 사업의 내용

- (단속 시스템 구축) 불법 주정차 단속을 위한 CCTV 확충, 시내버스 주정차 단속시스템 구축을 통한 불법 주정차 단속 강화
- (불법주정차 구간 정보 제공) 실시간 불법주정차 구간 정보 제공 및 노면 표시, 교통안내표지 등 불법주정차 관련 정보 제공 확대
- (주차장 확보) 불법주정차 방지를 위한 공영주차장 조성

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	33,152	36,495	40,045	43,932	48,187	201,911
	국비	16,576	18,147	19,868	21,751	23,813	100,156
	도비	100	100	100	100	100	500
	시·군비	16,576	18,247	20,077	22,081	24,274	101,255

7

생활밀착형 도로에 제한속도 하향(5030)

협력·관리 / 확대

■ **사업의 배경 및 목적**

- 도시부도로 속도하향 5030이 2021년 4월 전면 시행되었으나, 제한속도 50km/h이하에서의 세부적인 운영기준 부재중임
- 보행통행이 빈번히 발생하는 도시내 주거, 상업지역의 이면도로, 골목길 등 생활 밀착형 도로에서 제한속도 기준마련과 하향이 필요함

■ **사업의 개요**

- 사업규모 : 14개 시·군 지속 추진
- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 16,817백만원
- 사업주체 : 경찰청, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통, 교통문화 선진화

■ **사업의 내용**

- (기준적용) 생활 밀착형 도로의 제한속도 운영을 국토교통부, 경찰청에서 마련하고 있는 중으로 해당결과를 시·군에서 적용함
 - 제9차 국가교통안전 기본계획의 신규 추진과제로 선정

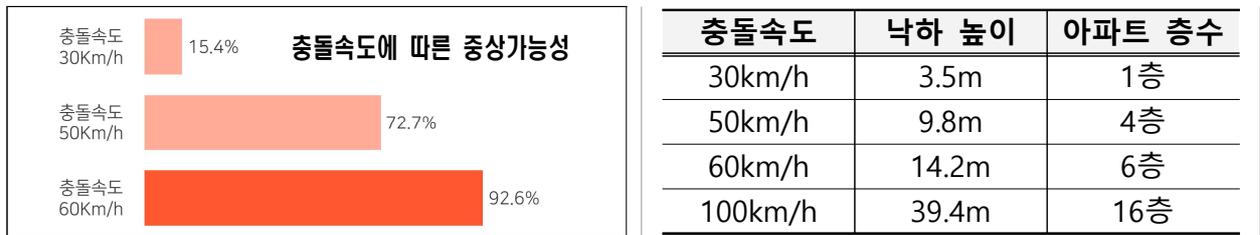
- 생활밀착형 도로 정의, 유형 구분 등 연구
- 생활밀착형 도로 유형별 제한속도 운영기준을 마련하고, 표지판 및 노면표시 등 운전자 제공 방안 등 마련
- 경찰청, 지자체 등 유관기관 의견수렴 후 제한속도 운영매뉴얼 배포

제4차 전라북도 교통안전기본계획

○ (운영방안) 생활 밀착형 도로 제한속도 30km/h 이하 운영

- 매뉴얼에 따라 생활 밀착형 도로는 일괄 적용
- 보행공간 확보, 차로폭 좁힘 등 제한속도에 맞는 도로환경 조성
과 연계하여 제한속도 조정

[그림 5-13] 충돌속도에 따른 사고 위험성 분석 결과



자료 : 국토교통부(2022), 제9차('22-'26) 국가교통안전 기본계획

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	3,000	3,000	3,284	3,596	3,937	16,817
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	1,500	1,500	1,642	1,798	1,968	8,408
	시·군비	1,500	1,500	1,642	1,798	1,968	8,408

■ 사업의 배경 및 목적

- 고령운전자는 상황판단 능력 및 반응속도 저하로 인하여 운전능력(인지반응)이 보통운전자에 비해 떨어지기 때문에 고령운전자들을 대상으로 운전면허갱신 요건을 강화하고 면허증 자진 반납을 유도하기 위한 지원정책의 지속적 추진이 필요함
 - 운전능력이 부족한 고령운전자의 자진반납으로 교통사고를 사전에 예방하고 대상자가 이동수단을 확보할 수 있도록 지원함
 - 전북 교통사고 사망자 중 고령운전자 비율 : (2017) 26.7% ⇨ (2021) 33.7%
- 전라북도는 전라북도 교통안전 증진을 위한 조례 개정을 통하여 운전면허를 가진 70세 이상의 고령운전자가 운전면허를 반납할 경우 교통카드 등 예산범위 내에서 교통비를 지원하고 있음
 - 제11조(운전면허 자진반납 고령운전자에 대한 교통비 등 지원) 도지사는 고령운전자(도에 「주민등록법」에 따른 주소를 두고 운전면허를 소지한 70세 이상의 사람을 말한다)가 「도로교통법」 제93조제1항제20호에 따라 운전면허를 자진하여 반납하고 그 면허가 실효된 경우에는 교통카드 등 예산의 범위에서 교통비 등을 일부 지원할 수 있다.
 - 고령운전자 면허증 반납 : (2019년 342명 ⇨ 2021년 3,467명)

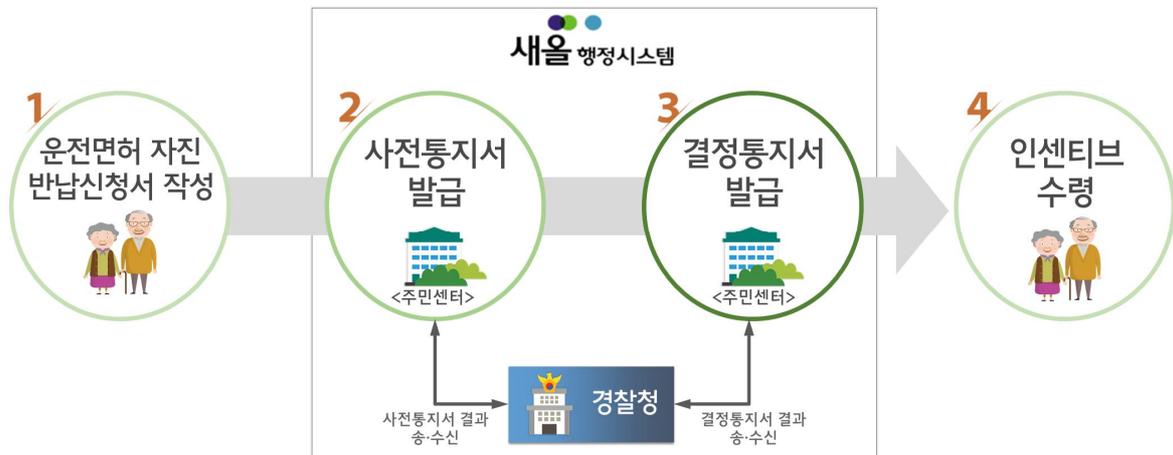
■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 3,574백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군, 경찰청
- 사업분야 : 교통약자, 교통문화 선진화

■ 사업의 내용

- (인센티브 지급) 고령운전자가 면허를 자진 반납할 경우 교통카드 제공 등 지자체 인센티브를 강화하여 반납을 유도함
 - 전라북도 고령운전자 운전면허 자진반납은 2019년 342명에서 2021년 3,467명이 추진되었으며, 지속적으로 반납 인원이 증가할 것으로 예상됨으로 관련 예산확보를 통하여 차질없이 진행될 수 있도록함
- (자진반납 원스톱 서비스) 고령운전자 운전면허 자진반납을 보다 원활하게 추진할 수 있도록 주민센터에서 자진반납과 인센티브 지원신청을 동시 신청할 수 있도록 원스톱 서비스를 구축함

[그림 5-13] 고령자 운전면허 자진반납 원스톱 서비스 개요



자료 : 행정안전부(2020), 보도자료(고령 운전자 면허반납 및 인센티브 지원신청 한 번에)

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	350	700	766	839	919	3,574
	국비	-	81	89	97	106	373
	도비	105	129	141	155	169	699
	시·군비	245	490	536	587	643	2,502

■ 사업의 배경 및 목적

- 2020년 “도로교통법” 개정으로 통학버스의 운영대상 확대, 동승 보호자 교육 의무화, 의무사항 신설 및 처벌이 강화되었으며 이에 맞추어 어린이 통학버스의 안전관리 강화가 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 비예산
- 사업주체 : 14개 시·군, 경찰청
- 사업분야 : 교통약자, 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- 어린이 통학버스 운전자의 범규위반 단속
 - 어린이 통학버스 범규위반 단속(운전자 의무위반 집중단속)
 - 어린이 통학버스 미신고 교육시설 단속(도로교통법에 따라 신고 의무화)
 - 어린이 통학버스 운행자의 책임감 형성 유도
- 통학버스 운전자, 운영자, 동승자에 대한 안전교육 강화(도로교통법 동승보호자 교육 의무화)
 - 통학버스 안전수칙 점검 및 안전교육 의무 이행여부 단속
 - 어린이 교육관련 시설의 정보공개 및 공유(어린이 교통안전 사업시행기관에 정보제공)
- 어린이 통학버스 안전 강화를 위한 시스템 지속 추진 및 확대
 - 어린이 통학차량 알리미 서비스 촉진 및 확대(교육부 통학버스 관리시스템)
 - 노란버스 등 통학버스 실시간 확인 서비스(도로교통공단 개발 어플)
 - 어린이통학버스 운영 매뉴얼 제공

[그림 5-14] 어린이통학버스 운영 매뉴얼



유치원
어린이통학버스
운영 매뉴얼

구분	관계법령	법령내용
대상시설	도로교통법 제2조 23호	- 유치원(유아교육법), 초등학교, 특수학교(초·중등교육법), 어린이집(영유아보육법), 학원(학원의 설립, 운영 및 과외교습에 관한 법률), 체육시설(체육의 설치·이용에 관한 법률)
시설 인·허가 관자	개별법령	- 유치원(교육감 8조), 초등학교·특수학교(교육감, 4조), 어린이집(지사체정, 13조), 학원(교육감, 6조), 체육시설(지사체정, 20조)
통학버스 신고	신고가능 차량	도로교통법 제52조1~2항 - 교육시설의 운영자가 관할 경찰서에 신고
	신고요건	도로교통법 제52조3항 시행령 제31조 자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙 - 승차정원 9인승 이상의 자동차 (어린이 1명을 승차정원 1로 볼) - 9인승이상의 자동차(제2조 32호), 황색도색·보호표지·정지 표시장치(19조), 좌석안전띠(27조), 승강구(29조), 표시등(48조), 광각실외 후 사경(50조), 후방카메라 등(제53조의2)
자가용자동차의 유상운송 허가 등	여객자동차 운수사업법 제81조, 시행규칙 제103조의2 제104조	- △직접(공동소유포함)소유 9인승 이상의 자동차 - △어린이집·유치원·초등학교·학원·체육시설에서 통학이나 시설이용 편의를 위해 운영가능
통학목적 전세버스 운영	여객자동차 운수사업법 시행령 제3조	- 어린이집·유치원·학원·체육시설에서 전세버스 운송사업자와 운송계약을 통해 통근·통학목적으로 운행가능
안전 의무	운영자	도로교통법 제53조 - 보호자 탑승의무(교육시설의 종사자 등) - 보호자 동승을 표시하는 표지 부착(보호자동승표지)
	운전자	도로교통법 제53조 - 어린이 승·하차시 점멸등 작동 - 출발·도착시 안전한 승·하차 확인 - 운행종료 후 어린이 하차확인 의무('17.6.3시행)
안전교육	도로교통법 제53조의3 시행령 제32조의2	- 운영자·운전자·동승보호자 교통안전교육(신규교육은 운영·운전·동승 전, 정기교육은 매 2년 마다) 이수 - 교육기관: 도로교통공단, 시설관 주무 기관의 장 - 교육 이수자 교육확인증 발급, 시설·자동차 내 비치
특별보호 등	도로교통법 제51조 제52조4항	- (주변차량)일시정지 후 서행, 앞지르기 금지 - (일반차량)유사도색 및 표지 금지
운행기록장치 설치	교통안전법 제55조1항	- 어린이통학버스에 운행기록장치 장착 의무

자료 : 교육부(2020), 어린이통학버스 운영 매뉴얼

■ 사업의 배경 및 목적

- 운수업체는 의무적으로 교통안전교육을 실시하고 안전운전을 요구하고 있으나 운수 업체 교육활동 및 안전운전 참여가 미흡한 운송업체가 있어 교통안전 의식 제고 및 참여 유도를 위해 인센티브를 제공함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 1,600백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 운수산업

■ 사업의 내용

- (우수업체 선정) 교통안전교육, 교통사고 발생현황, 운수업체의 교통사고 감소노력 등을 평가하여 인센티브를 제공함
 - 교통안전 우수업체 인센티브 제공을 위한 평가방법 및 평가단 구성 등을 마련하여 시범사업 추진 후 확대하여 추진함

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	-	100	500	500	500	1,600
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	50	250	250	250	800
	시·군비	-	50	250	250	250	800

■ 사업의 배경 및 목적

- 경운기·트랙터 등 농기계는 도로주행시 일반차량에 비하여 속도가 느리고 야간에 식별이 어려워 주·야간 후미추돌사고 및 2차 사고 등의 위험성이 높음
 - 전북 농기계 교통사고 사망자수 : (2017) 8명 ⇨ (2021) 12명 (▲50.0%)
 - 전북 농기계 보유현황('20년 말) : 187,855대
- 농기계는 안전장비를 갖추고 있지 않아 교통사고 발생시 치사율이 일반사고보다 매우 높기 때문에 농기계 운전자에 대한 교통안전 의식 개선과 농기계 시인성을 확보할 수 있는 안전장비 장착 등을 의무적으로 추진할 수 있도록 제도도입 및 지원이 필요함
 - 전북 전체교통사고('17~'21) : (사고) 34,855건, (사망) 1,204명 (치사율) 3.5%
 - 전북 농기계교통사고('17~'21) : (사고) 150건, (사망) 32명 (치사율) 21.3%

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 1,849백만원
- 사업주체 : 국토교통부, 전라북도, 시군, 농촌진흥청, 교통안전공단
- 사업분야 : 운수산업

■ 사업의 내용

- 농기계 등화장치 설치 데이터베이스 관리
 - 농기계 등화장치 설치 지원 및 효율적인 관리를 위한 데이터베이스 구축
- 농기계 등화장치 설치
 - 야간 식별이 용이한 반사판, 안전장치, 저속차량 표지 등의 등화장치 설치 지원

○ 농기계 운전자 대상 교통안전 교육 및 홍보

- 주·야간 도로 통행방법 및 야간 운행, 음주 등 금지 홍보
- 도농지역의 경우 일반차량의 교통량이 높은편이며 농기계도 함께 운영하고 있어 사고 위험이 높으므로 관련 교육과 홍보가 필요함

[그림 5-15] 농기계 안전등화장치 장착 사례(좌 장수군, 우 임실군)



자료 : 전북도민일보(2022), 보도자료(장수군, 트랙터·경운기에 농기계 등화장치 무료 설치)
한국교통안전공단(2022), 공식블로그자료, <https://blog.naver.com/autolog>

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	306	335	367	402	440	1,849
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	153	168	183	201	220	924
	시·군비	153	168	183	201	220	924

■ 사업의 배경 및 목적

- 개인형 이동수단은 시장규모가 계속 증가 하고 있으나 관련 안전제도와 규제 등이 마련되어 있지 않아 체계적인 관리를 위한 이용계획을 수립하였으며 이에 따라 기본계획의 추진이 필요함
 - 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진계획은 [부록 3] 참조
- 개인교통 수단 증가에 따라 관련 교통사고가 발생하고 있으며 전라북도는 최근 5년간('17~'21) 4명의 사망자가 발생하여 체계적인 관리가 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 3,910백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 교통문화선진화, 운수산업

■ 사업의 내용

- 개인형이동장치(PM) 기본계획의 주요 내용은 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진에 관한 조례의 제4조 (개인형 이동장치 이용안전 증진계획의 수립·시행 등)에 따라 제4차 전라북도 교통안전기본계획에 포함하여 수립하였으며, 이에 따라 개인형이동장치(PM) 기본계획을 추진함

전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진에 관한 조례(제4조)

1. 개인형 이동장치 이용안전 증진의 기본 목표와 추진 방향
2. 개인형 이동장치 이용안전 증진을 위한 기반 구축 방안
3. 개인형 이동장치 이용안전 증진을 위한 재원조달 및 운용
4. 제5조제1항에 따른 개인형 이동장치 이용안전 증진 사업 및 지원

[그림 5-16] 타지자체 개인형이동장치(PM) 기본계획 수립 예시



자료 : 제주특별자치도(2022), 개인형 이동장치 이용안전 수립방안 연구, 재인용

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	-	940	980	990	1,000	3,910
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	480	510	520	530	2,040
	시·군비	-	460	470	470	470	1,870

■ 사업의 배경 및 목적

- 개인형 이동수단의 증가에 따라서 관련 교통사고 또한 증가하고 있는 추세이며 향후에도 이용자가 증가할 것으로 예상되는 만큼 개인형 이동수단(PM) 안전관리 개선을 위한 대책수립이 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 800백만원
- 사업주체 : 14개 시·군, 경찰청
- 사업분야 : 교통문화 선진화

■ 사업의 내용

- (PM 보험) 개인형이동수단(PM) 보험은 대여사업자가 필수적으로 가입하게 하며, 이용자 보험제도를 발굴하여 운영함
 - 전라북도 개인형이동장치 이용안전 증진에 관한 조례 5조 개인형 이동장치 이용안전 증진 사업에 의거하여 보험 지원 사업 추진
- (교육·홍보) 개인형이동수단(PM) 안전규칙 매뉴얼 제작 및 교육 홍보 추진을 통하여 교통사고를 예방함

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	-	200	200	200	200	800
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	100	100	100	100	400
	시·군비	-	100	100	100	100	400

■ 사업의 배경 및 목적

- 교통사고 예방 및 교통안전 중요성 인식 증대를 위해 다양한 노력이 진행되고 있으나, 대부분은 일방적인 정보전달 차원에서 머무르고 있음
- 교통안전 관련 홍보컨텐츠가 실질적인 경각심 및 참여유도 도모를 위해서, 창의적인 연구를 통한 폭넓은 컨텐츠 발굴이 요구됨

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 400백만원
- 사업주체 : 전라북도
- 사업분야 : 교통문화 선진화

■ 사업의 내용

- (연구지원) 교통안전 관련 창의적인 연구지원으로 데이터기반의 효과적인 정책 기초자료 확보 및 도민들에게 효과적으로 전달될 수 있는 컨텐츠 및 전략 발굴을 도모함
- (도민의견 반영) 도민이 생각하는 위험구간과 실제 사고와 상관성 분석을 통한 교통안전 경각심 제고, 링크별 DSRC 정보를 활용해 제한속도 대비 차량의 과속비율을 측정 후 사고다발구간 중 제한속도 순응률이 떨어지는 지역을 선정하고 홍보함
- (연구결과 활용) 시각화되고 직관적인 연구자료를 토대로 도민들에게 효과적으로 전달할 수 있는 전술적 도시주의 기반의 창의적인 교통안전 홍보물 제작 및 활용함

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	-	100	100	100	100	400
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	100	100	100	100	400
	시·군비	-	-	-	-	-	-

■ 사업의 배경 및 목적

- 최근 5년간 전라북도 지방도교통사고는 총 212건이 발생하였으며 이중 교차로에서 발생한 교통사고는 81건(38.2%)으로 구간대비 높은 사망사고가 발생하고 있어 교차로의 제한속도 조정이 중요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 1,682백만원
- 사업주체 : 전라북도, 경찰청
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- (속도하향시설) 교통사고다발 교차로 및 상습 신호위반 과속 교차로가 위치한 지방도 노선 구간에 속도하향 조정 및 단속장비 설치
 - 구간 선정은 교통사고사망자 발생 교차로, 전문가 자문, 주민의견 수렴 등을 통하여 선정하고 시설물은 위험교차로에 설치함
- (단속강화) 위험 교차로가 포함된 지방도 구간에 대한 단속 추진

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	300	300	328	360	394	1,682
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	300	300	328	360	394	1,682
	시·군비	-	-	-	-	-	-

■ 사업의 배경 및 목적

- 초등학교 주변 보호구역 중 보도가 없는 도로에 보호구역 시간제 통행제한 추진함으로써 통학시간때의 어린이의 안전을 확보함
 - 물리적인 공간 부족지역이나 화물차 등 대형차 빈번 지역 등의 경우 안전시설물 유지보수 한계가 존재하기 때문에 통행제한을 통하여 어린이의 안전확보

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 100백만원
- 사업주체 : 14개 시·군, 경찰청
- 사업분야 : 교통약자, 도로교통

■ 사업의 내용

- 인근 보호구역에 시간제 통행제한(스쿨스트리트)을 도입하고 교통 안전지도 및 통제인력을 시종점부에 배치하고 관련 내용 홍보자료 제작 및 관련 내용 홍보를 사전에 추진함
 - 어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙 제9조제1항에 의거 하여 구간별 시간대별 통행 제한 가능
 - (관련사례) 인천시 신광초 주변 어린이보호구역에 주중통학시간에 화물차 및 4.5톤 이상의 대형차량의 통행을 제한하고 있음(‘21.9)

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	20	20	20	20	20	100
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	10	10	10	10	10	50
	시·군비	10	10	10	10	10	50

■ 사업의 배경 및 목적

- 도로교통안전진단의 활성화를 통하여 도로의 설계, 개통직전 및 운영 단계에서 교통안전 위험요인을 제거하거나 감소시켜 교통안전을 제고함

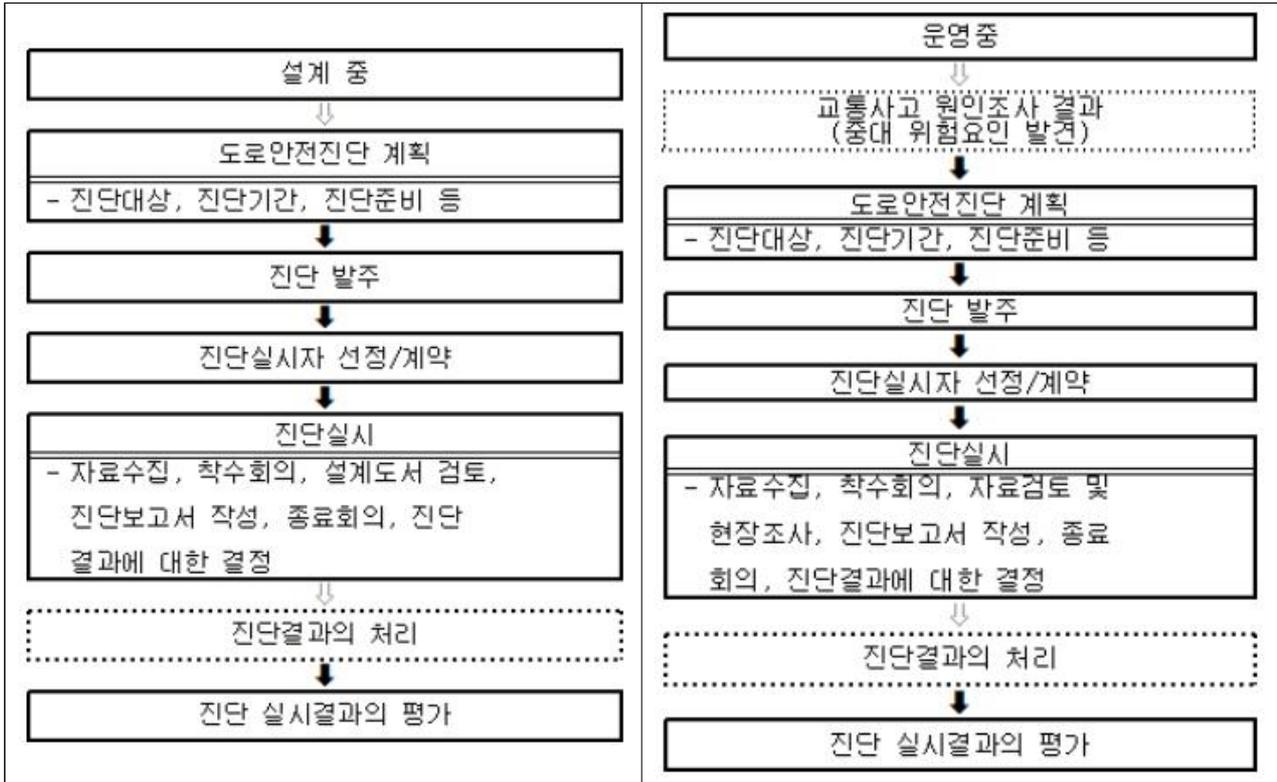
■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 비예산사업
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군,
- 사업분야 : 도로교통, 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (일반도로교통안전진단) 도로의 설계단계에서 실시하며 기하구조 요소, 부속시설, 교통약자를 위한 시설물 배치 등 도로의 공용상태를 고려하여 검토
- (특별도로교통안전진단) 도로가 건설되어 준공·개통 직전 단계와 공용 중인 단계에서 실시
 - 개통직전 단계에서는 도로이용자가 공용하기 전 도로교통 안전 점검 결과를 토대로 진단결과 반영과 도로시설의 문제 해결 여부 확인
 - ※ 교통안전법 제34조에 의거, 일정 규모 이상의 도로·철도·공항·항만 등의 교통시설을 설치하고자 하는 자는 제39조 제1항의 규정에 따라 교통안전 관련 공공기관에 의뢰하여 교통안전진단을 받아야 함
 - 운영단계에서는 실제 발생한 교통사고 관련자료 등을 토대로 도로의 기능과 관련된 모든 안전상의 결함을 확인할 수 있으며, 중대교통사고 발생 시 추진
 - ※ 교통안전시행령 제36조에 의거 사망 및 중상 사고발생 시 추진가능

[그림 5-17] 도로교통안전진단 업무흐름



자료 : 국토교통부(2018), 교통안전진단지침

■ 사업의 배경 및 목적

- 교통사고의 발생원인은 크게 인적요인, 도로요인 및 차량요인으로 구분되며, 이중 사람의 실수, 즉 인적요인이 차지하는 비율은 90% 이상으로 집계됨에 따라 도로상에서 운전자의 실수를 줄여나가기 위한 정책 마련으로 사람중심도로설계기법(SER; Self Explaming Road)을 도입함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 2,500백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통, 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- 운전자의 실수를 용서해 주는 도로(FOR; Forgiving Road)에서, 운전자가 실수를 하지 않는 도로(SER; Self Explaming Road)로 교통안전시설 설치계획 수립방향을 개선함
- 노면색깔유도선, 대형입간판, 정온화 시설 등 도로 상황을 스스로 설명할 수 있는 시설물 설치 확대를 통해 운전자의 실수를 줄이는 도로환경을 구현함
- 운전자의 혼란을 일으키는 도로구간을 대상으로 ‘불합리한 차로 개선사업 추진’ 노인운전자를 위한 도로환경 개선, 노인보호구역 사업과 연계하여 다양한 설계기법을 도입함
 - 국토교통부 사람중심도로 설계지침(국토교통부 훈령 제1373호)를 근거로 하여 세부 설계 방향에 대한 방안 마련하여 매뉴얼 제작 배포

[그림 5-20] 사람중심도로 설계지침

<p>국도교통부훈령 제1373호</p> <p style="text-align: center;">사람중심도로 설계지침</p> <p style="text-align: center;">제1편 : 공통편</p> <p style="text-align: center;">제1장 총칙</p> <p>제1조(목적) 이 지침은 자동차의 주행속도를 낮추고, 보행자 등 도로 이용자의 안전 향상과 편리한 도로를 조성하기 위한 사람중심도로를 신설 또는 개량할 때 적용하는 설계 기준을 규정함을 목적으로 한다.</p> <p>제2조(용어의 정의) 이 지침에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. "사람중심도로"란 자동차보다 사람의 안전과 통행 편의를 우선적으로 고려하여 사람중심도로 설계지침에 따라 계획한 도로를 말한다. 2. "도시지역"이란 시가지를 형성하고 있는 지역이나 그 지역의 발전 추세로 보아 시가지로 형성될 가능성이 높은 지역을 말한다. 3. "도시지역도로"란 자동차의 주행속도를 낮추어 보행자 등 도로 이용자의 안전 향상 등을 목적으로 도시지역에 건설한 도로를 말한다. 4. "보행자우선도로"란 폭 20미터 미만의 도로로서 보행자와 차량이 혼합하여 이용하되 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 고려하여 설치하는 도로를 말한다. 5. "고령자"란 「노인복지법」 제28조에 따른 노인을 말한다. 6. "고령자를 고려한 도로"란 고령자의 신체, 인지 능력 변화를 고려하여 	<p>고령자가 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 건설한 도로를 말한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. "자전거등"이란 「도로교통법」에 따른 자전거와 개인형 이동장치를 말한다. 8. "교통약자"란 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조제1호에 따른 교통약자를 말한다. 9. "주차대"란 자동차의 주차 또는 정차에 이용하기 위하여 도로에 접속하여 설치하는 부분을 말한다. 10. "교통정온화시설"이란 보행자의 안전 확보 및 쾌적한 생활환경 조성을 위하여 자동차의 속도나 통행량을 줄이기 위한 목적으로 설치하는 시설을 말한다. 11. "그늘막"이란 여름철 폭염 등 악천후일 때 보행자의 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하기 위하여 설치하는 햇빛가리개를 말한다. 12. "보도 확장형 버스 탑승장(bus bulbs)"이란 버스정류장 앞의 보도를 차도 방향으로 확장하여 대기공간을 확보하는 것을 말한다. 13. "어린이 횡단보도 대기소(옐로카펫, yellow carpet)"란 어린이들이 횡단보도를 건너기 전 안전한 곳에서 대기 하고 있는 동안 운전자가 이를 쉽게 인지하도록 바닥 또는 벽면을 노랗게 표시하는 교통안전 설치물을 말한다. 14. "도로변 소형공원(파클렛, parklet)"이란 가로변(街路邊) 차도 등을 시민들을 위한 휴식공간으로 변용하는 것을 말한다. 15. "회전차로"란 자동차가 우회전, 좌회전 또는 유턴을 할 수 있도록 직진하는 차로와 분리하여 설치하는 차로를 말한다.
---	--

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	500	500	500	500	500	2,500
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	500	500	500	500	500	2,500
	시·군비	-	-	-	-	-	-

2.3 보행중심 교통시설

보행중심 교통시설
(보행중심의 모빌리티환경 조성)

● 속도보다 안전을 우선하는 도로시설 구축

19

생활도로 정비 및 교통안전시설 개선

고유·관리 / 계속

■ 사업의 배경 및 목적

- 전라북도 생활도로 중 보행로 미확보, 무단주차 다발지역, 교통안전 시설물 설치 미흡 등 지점을 선정하여 개선함으로써 보행자 및 운전자의 안전을 확보함

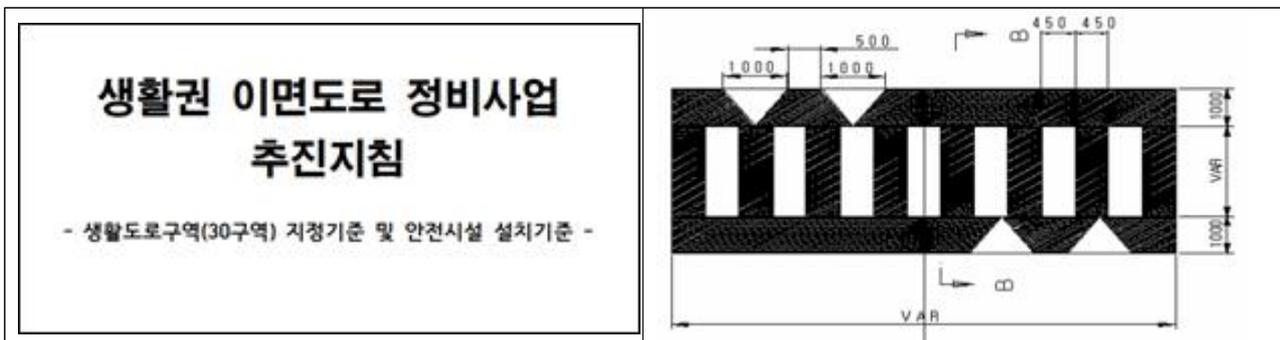
■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 1,915백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- (보행환경개선) 보차도가 구분되어 있지 않은 생활도로에 보도추가, 차량보다 보행자의 우선권 부여, 보행연속성 확보 등을 추진함
- (교통안전시설 개선) 생활도로에 설치되어있는 횡단보도, 조명시설, 불법주정차 단속장치, 무단횡단 방지시설 등 교통안전시설을 개선함

[그림 5-21] 생활권 이면도로 정비사업 추진지침



■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	317	347	380	416	455	1,915
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	95	104	114	125	136	574
	시·군비	222	243	266	291	319	1,341

■ 사업의 배경 및 목적

- 2020년 경찰청 교통사고 통계에서 아파트 단지내 교통사고가 2,728건, 사망자수가 22명이 발생하고 있어 사고예방 조치가 필요함에 따라 교통안전법 개정으로 관리하고 있음

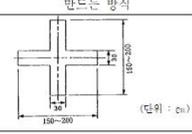
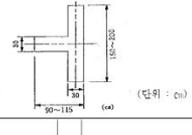
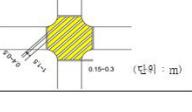
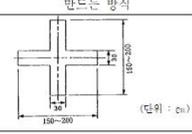
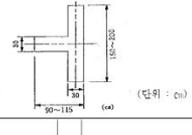
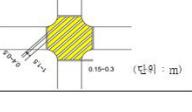
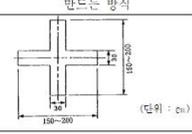
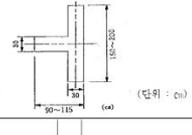
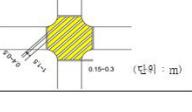
■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 1,121백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- (안전시설 점검) 아파트단지내 도로점검 및 감독 시행
 - 도로 안전시설물 설치 확대 및 지자체장 점검·감독 시행(교통안전법 제75조3)
- (개선 매뉴얼 제작) 아파트 단지내 안전시설물 검토 및 개선방안에 대한 매뉴얼을 제작하여 시·군에서 효율적으로 추진할 수 있도록함
 - 국토교통부 단지내도로 교통안전시설의 설치·관리기준에 의거하여 관련 전문가 및 행정기관 등 자문을 통하여 매뉴얼 개발 및 배포 추진
- 도로외 구역에서 보행자 보호 의무화에 대한 법적 근거 마련이 진행중으로 아파트단지, 대학내 도로 등에서 불법주정차 방지 시설 등 설치를 추진
 - 교통사고 발생시 가해 운전자에게 책임을 부과하는 교통사고 처리 특례법 발의 중

[그림 5-24] 단지내도로 교통안전시설의 설치·관리기준

단지내도로 교통안전시설의 설치·관리기준		< 교차점 마크 및 교차로 노면표시 >												
<p>국도교통부(교통안전정책과) 044-201-3886</p> <p>제1장 총 칙</p> <p>1. 목적</p> <p>이 고시는 「교통안전법」 제57조의8 및 「교통안전법 시행규칙」 제31조의5에 따라 단지내도로에 설치하는 교통안전시설 기본적이고 세부적인 설치·관리기준을 정함으로써 단지내도로의 교통안전성을 도모하고, 쾌적한 생활 환경을 조성하는데 목적이 있다.</p> <p>2. 용어의 정의</p> <p>가. 단지내교통안전시설의 종류</p> <p>1) “안전표지”란 교통안전에 필요한 주의·규제·지시 등을 표시하는 표지나 도로의 바닥에 표시하는 기호·문자 또는 선 등을 말하며, 임시경계, 횡단보도 등이 있다.</p> <p>2) “과속방지턱”이란 일정 도로 구간을 통행하는 자동차의 과속 주행을 방지하고, 일정 지역에 통과하는 자동차의 진입을 억제하기 위하여 설치하는 시설을 말한다.</p> <p>3) “도로면사경”이란 도로의 곡선부나 주행속도에 따른 시가(視界)가 확보되지 못한 곳 또는 좌우의 시가가 확보되지 못한 교차로 등에서 다른 자동차나 보행자 그리고 전방의 도로 상황 사진을 확인하여 안전한</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>종류</th> <th>만드는 방식</th> <th>표시하는 뜻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">교차점 마크</td> <td>“+” 형 </td> <td>○ 네 갈래 교차로를 표시하는 것</td> </tr> <tr> <td>“T” 형 </td> <td>○ 세 갈래 교차로를 표시하는 것</td> </tr> <tr> <td>교차로 노면표시</td> <td></td> <td>○ 교차로 안전성 확보를 위해 교차로임을 알리는 표시</td> </tr> </tbody> </table>		종류	만드는 방식	표시하는 뜻	교차점 마크	“+” 형 	○ 네 갈래 교차로를 표시하는 것	“T” 형 	○ 세 갈래 교차로를 표시하는 것	교차로 노면표시		○ 교차로 안전성 확보를 위해 교차로임을 알리는 표시
종류	만드는 방식	표시하는 뜻												
교차점 마크	“+” 형 	○ 네 갈래 교차로를 표시하는 것												
	“T” 형 	○ 세 갈래 교차로를 표시하는 것												
교차로 노면표시		○ 교차로 안전성 확보를 위해 교차로임을 알리는 표시												

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	200	200	219	240	262	1,121
	국비	-	-	-	-	-	
	도비	100	100	109	120	131	561
	시·군비	100	100	109	120	131	561

■ 사업의 배경 및 목적

- 농어촌지역 마을 특성상 주요도로를 중심으로 마을이 형성되어 있어 마을 주변에서의 주요 도로를 횡단·통행하는 마을주민이 사고위험에 노출되어 있음
- 농어촌지역 고령화율을 고려할 때 고령자와 운전자의 교통안전의식 부족으로 사망사고 위험성이 매우 높은 상황으로 이를 개선하고자 국토부에서는 마을주민보호구역을 일반국도에 도입하여 운영 중이며 지방도와 시·군도까지 확대추진 중임
 - 국토교통부는 ‘마을주민 보호구간’ 시범사업(15~’18년), 1단계 기본계획(’19~’20), 2단계 기본계획(’21~’23년)을 세우고 개선사업을 진행 중

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 18,127백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군, 경찰청
- 사업분야 : 도로교통, 교통문화선진화

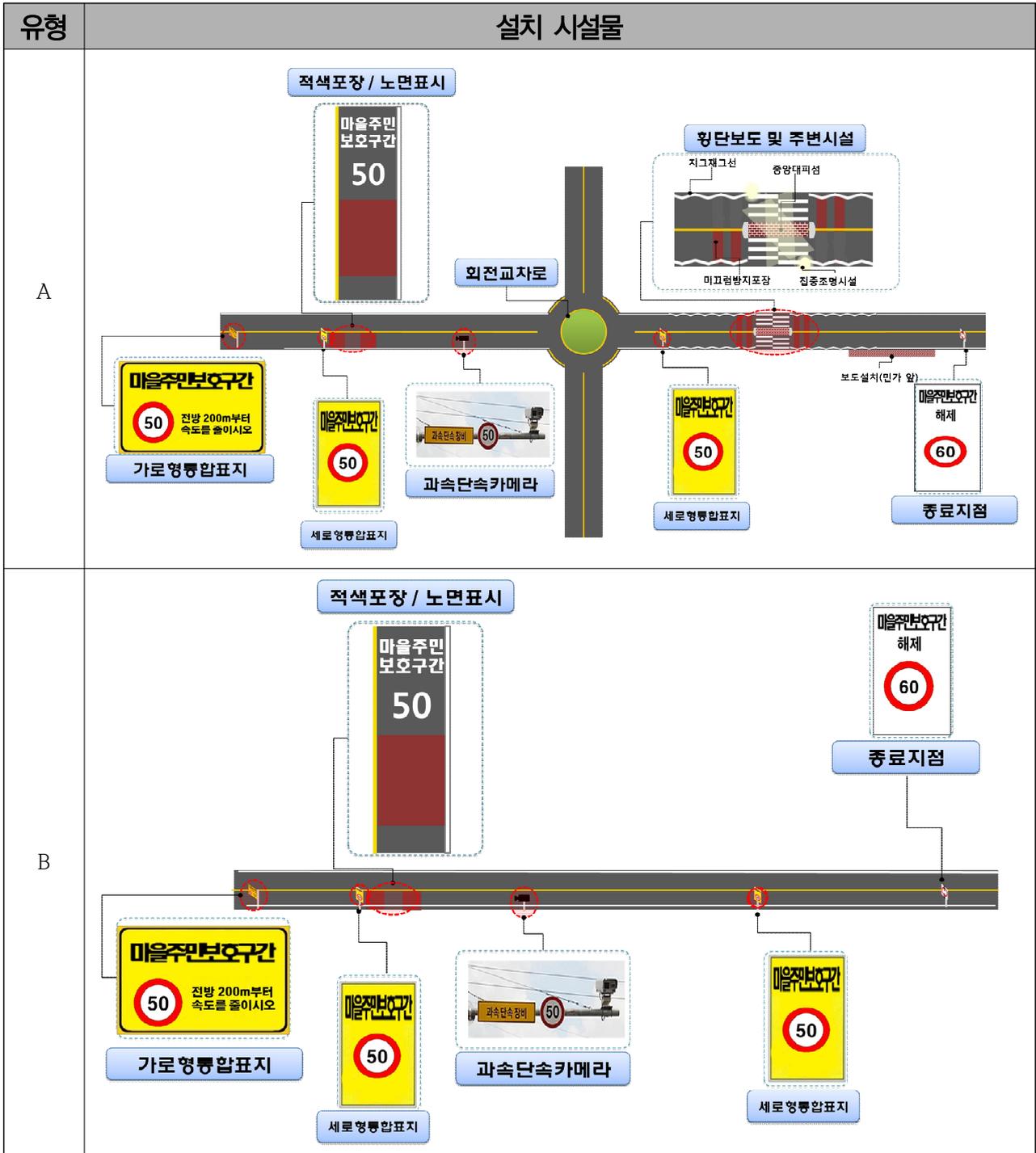
■ 사업의 내용

- (대상지역 선정) 지방도 및 시·군도 지역의 마을(도농복합지역 등)에 인접한 도로를 통과하는 도로를 대상으로 교통사고특성(사고심각도, 사고유형 등), 보행환경, 예산규모 등을 고려하여 대상지역을 선정함
- (설치방법) 마을주민 보호구간 설치 및 관리지침(국토교통부훈령 제 1322호)에 따라 지역 여건을 고려하여 설치함
 - 도로 선형 불량 등으로 표지판 인지가 어려운 도로의 경우 시종점에 발광형 시종점 표기를 통하여 야간에도 쉽게 인지할 수 있도록함

제4차 전라북도 교통안전기본계획

- (사업계획) 사업 계획은 전문기관, 지역여건, 주민의견 수렴 등을 통해 각 지역에 적합한 설치 형태(A_도로시설 개량형, B_보호구간 인지·단속형, C_보호구간 인지형 등)를 정하여 추진함

[그림 5-25] 마을주민보호구간 설치 형태



유형	설치 시설물	
C		
유형	주요특징	개략 소요 예산
A 유형 (도로시설 개량형)	보호구간인지·단속장비· 도로시설개량	약 2억원 이상
B 유형 (보호구간인지·단속장비형)	보호구간 인지·단속장비 설치	약 2억원 미만
C 유형 (보호구간 인지형)	보호구간인지중심	약1억원 이하

자료 : 국토교통부(2020), 마을주민 보호구간 설치 및 관리지침

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	3,000	3,284	3,596	3,937	4,310	18,127
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	900	985	1,079	1,181	1,293	5,438
	시·군비	2,100	2,299	2,517	2,756	3,017	12,689

■ 사업의 배경 및 목적

- 교통사고 잦은 곳(구간) 개선사업은 일정기준 이상의 교통사고가 발생하는 지점을 교통사고 잦은 곳(구간)으로 선정하고, 이들 지점 중 개선이 필요한 지점에 대하여 심층적인 사고요인 분석과 개선대책을 수립하는 교통안전대책 사업임
- 1987년 국무총리실의 주관하에 「교통안전 종합대책」 첫 번째 과제로 추진되었고, 현재 「제9차 국가교통안전기본계획(2012~2016)」과 「제7차 교통사고 잦은 곳 개선사업 추진계획(2017~2021)」에 따라 추진되고 있음
- 교통사고가 빈번하게 발생하는 교통사고 잦은 곳(구간) 중에서 관련 기관(경찰청, 도로관리청 등)과 협의를 통해 우선 개선이 필요한 지점을 선정함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 18,405백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군, 경찰청
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- (대상지역 선정) 교통사고 발생현황을 검토하여 교통사고 잦은 지점(구간)을 총 23개소 선정함
- (개선방안) 교통사고 잦은 지점(구간)의 도로형태, 교통사고 발생원인, 주요문제점 검토를 통하여 개선사항을 도출함
 - 세부 개선사항은 [부록 1] 교통사고 잦은 지점(구간) 개선도 참조

○ (우선순위) 교통사고 및 경제성을 고려하여 투자우선순위를 선정함

[표 5-32] 교통사고 잦은 지점(구간) 사업우선순위

시군	지점명	교통사고 분석	경제성 분석	계	투자 우선순위
전주시	완산구 홍산중앙로 올리브영	8.52	3.66	12.18	1
전주시	완산구 서신동 박천수정형외과4	3	2.21	5.21	7
전주시	완산구 효자동 기전여고4	2.18	2.5	4.68	8
전주시	덕진구 장동 화개4	1.04	0.29	1.33	22
전주시	덕진구 덕진동 사평교4	1.1	1.79	2.89	13
군산시	나운동 구보건소4	1.15	0.46	1.61	19
군산시	수송동 미장4	1.53	1.82	3.35	11
군산시	구암동 구암3	1.81	6.66	8.47	4
군산시	구암동 잠두3	0.78	0.7	1.48	21
군산시	옥산면 옥산교차로	1.43	1.4	2.83	15
익산시	영등동 성모병원	1.44	1.47	2.91	12
익산시	영등동 귀금속4	0.94	0.9	1.84	18
익산시	팔봉동 익산2공단우체국4	3.98	0.57	4.55	9
익산시	신용동 형제주유소3	0.8	0.52	1.32	23
정읍시	하북동 공단주유소4	1	0.54	1.54	20
정읍시	시기동 하나마트4	1.03	0.94	1.97	17
남원시	노암동 통계청남원사무소~ 죽향동 남원대교4	6.38	2.8	9.18	3
김제시	하동 노인복지타운입구교차로	2.16	7.06	9.22	2
김제시	검산동 체육공원4	1.68	0.63	2.31	16
김제시	순동 순동4	1.19	1.69	2.88	14
완주군	봉동읍 장기리 봉동4	1.85	4.68	6.53	6
진안군	부귀면 신청리 서판4	2.04	5.13	7.17	5
무주군	무주읍 오산리 무주2교차로	2.84	1.49	4.33	10

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	3,046	3,335	3,651	3,997	4,376	18,405
	국비						
	도비	1,523	1,667	1,825	1,999	2,188	9,202
	시·군비	1,523	1,667	1,825	1,999	2,188	9,202

■ 사업의 배경 및 목적

- 최근 5년('17~'21) 동안 교차로내에서 발생하는 전라북도의 교통 사고사망자수는 433명으로 전체 교통사고 사망자수인 1204명의 36.0%를 차지하고 있어 지속적인 안전강화가 필요함
 - 교통사고 개선사업등으로 2017년 교차로 사망자수 122명에서 2021년 70명으로 감소하였으나 여전히 높은 사망자가 발생하고 있음
- 교차로내 교통사고를 줄일 수 있는 교통안전 시설물 설치 및 회전 교차로 설치 등 교차로 구조변경 등의 추진이 필요함

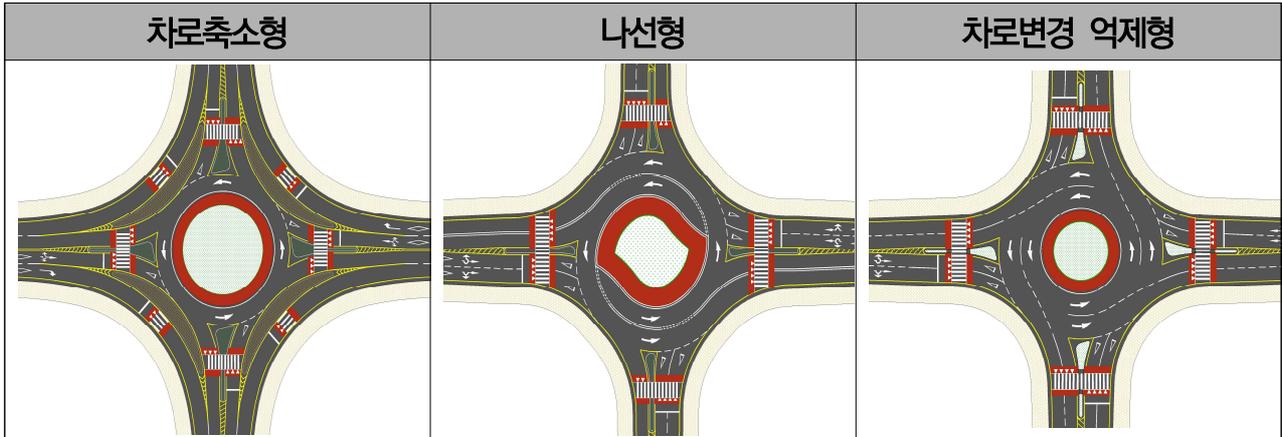
■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 14,531백만원
- 사업주체 : 국토교통부, 전라북도, 시·군
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- (회전교차로 설치) 불필요하게 신호대기 시간이 길고 통행량이 많지 않은 소규모 교차로, 무신호 다지교차로 등 신호통제 실효성이 낮은 곳에 우선적으로 설치함
 - (설치방식 및 기준 정립) 도로 여건을 고려한 회전교차로 설치기준을 정립
 - (회전교차로 이용방법 홍보) 교차로 설치가 완료 후 기존 평면교차로 형태를 이용하는 도로이용자의 혼란을 최소화하기 위하여 이용방법(차량통행 우선권 등)에 대한 안내 및 홍보를 실시
 - (사후 모니터링) 지속적인 회전교차로 이용현황 모니터링을 통해 사고발생 및 이용불편사항을 수집 및 검토하여 이후 개선사업에 반영
 - (설치시 고려사항) 교통량이 높은지역 및 통학로 등 보행량이 높은 지역은 이동성 및 교통안전 측면에 부적합상황이 있을 수 있어, 회전교차로 설치시 현장조건을 검토하여 설치할 필요가 있음

[그림 5-27] 회전교차로 설치 형태



자료 : 국토교통부(2022), 보도자료(회전교차로, “2차로형은 안전하게, 초소형은 편리하게” 바뀐다)

- (대각선흥단보도 설치) 교통사고 감소효과가 있고 보행자의 편의성 증진을 위한 대각선 횡단보도를 설치함
- (보행횡단 안전시설 설치) 횡단보도의 중앙 보행섬을 설치하여 교통약자의 횡단 안전성을 강화함
 - 가시성 있는 중앙분리시설 설치를 통하여 회전 진입하는 차량의 속도가 감소하며, 보행자를 더욱 잘 인지할 수 있어 안전개선효과가 있음
- (교통안전 시설물 정비) 전방 신호등, 횡단보도 시인성 개선 및 무단 횡단 방지펜스, 옐로카펫 등 교통안전 시설물 정비를 실시함
- (시거제약 시설 제거) 불법 광고판, 가로수 등 운전자 시야를 방해하는 시설물의 정비 작업 추진

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	2,800	2,933	2,933	2,933	2,933	14,531
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	1,400	1,533	1,533	1,533	1,533	7,531
	시·군비	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	7,000

■ 사업의 배경 및 목적

- 겨울철에 발생하는 노면 결빙이나 눈으로 인하여 미끄럼현상에 의한 교통사고가 발생되며 도로 결빙시 노면마찰계수가 적어져 제동거리가 증가하여 사고발생확률 및 심각도가 증가함
- 안개 발생시 정지거리에 필요한 시야 확보가 어려워 대처할 확률이 줄어들어 사고심각도의 증가로 이어짐으로 안개발생시 교통사고 감소 대책이 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 1,000백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- 결빙완화장치(염수살포기, 스노우멜팅 케이블 등), 안개제거장치, 안전표지(노면표시) 설치를 통한 결빙사고 및 안개사고 예방

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	200	200	200	200	200	1,000
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	100	100	100	100	100	500
	시·군비	100	100	100	100	100	500

■ 사업의 배경 및 목적

- 보도와 차도가 구분되어 있지 않은 도로에서 차량과 빈번하게 상충이 발생하여 보행자의 안전이 확보되지 않는 도로에 보행자의 통행이 우선하는 도로로 전환이 필요함
- 생활 밀착형 이면도로는 불법주정차에 따라 시거확보가 어려워지고, 보행자 우선통행에 대한 사회적 인식이 아직 부족한 상황으로 다양한 보행자 우선도로로 지정함으로써 교통안전문제를 줄일 수 있음
 - 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하기 위하여 보행 우선권보행안전 및 편의 증진에 관한 법률 제17조2(보행자우선도로의 지정 등)이 '22년 1월에 지정됨

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 10,000백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군, 행정안전부, 경찰청
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- (보행자 우선도로 지정) 보행자 통행량이 많은 주거지역, 상업지역, 대학가, 관광객이 집중되는 이면도로에 보행자 통행이 우선되는 보행자 우선도로를 지정하여 관리함
 - 매년 2개소를 선별하여 지정하고 지속적인 관리를 추진함
- (사업 추진) 행정안전부의 보행자우선도로 지침서(매뉴얼)에 따라 추진하고 도입초기에 경찰청과 협력을 통해 현장 안내 및 홍보 등을 추진함

[표 5-37] 보행자 우선도로 사례



자료 : 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획
 강원도민일보(2020), 보도자료(강원대 후문 먹자골목 '차없는 거리' 조성)

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	10,000
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000
	시·군비	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000

■ 사업의 배경 및 목적

- 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 교통사고 위험으로부터 생명과 신체를 보호하고 삶의 질을 개선할수 있음
- 구역 단위의 보행환경 개선을 통해 보행량이 많은 주거지, 상업지역, 대학가 등 보행안전의 향상과 연속성 유지가 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 46,193백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- 차량의 통행량 감소, 저속주행 유도, 보행자의 통행공간 확보, 보행자의 통행속도 증대, 차량보다 보행자가 통행우선권을 갖도록 보행환경 개선사업을 지속적으로 수행함
- (보행환경 개선) 불법주·정차 금지, 교통정온화 기법(시케인, 차로폭 좁힘 등), 제한속도 설정, 포장 변경(유색블럭), 교통안전시설물 설치 등 보행환경을 개선함
- 행정안전부에서 시행하는 보행환경 조성 공모사업에 선정될 수 있도록 지속적인 공모 신청하며, 보행환경 개선사업이 시행될 수 있도록 적극적인 지원 및 보조를 함

제4차 전라북도 교통안전기본계획

[그림 5-31]보행환경 개선사례(보차도 분리, 안전펜스 설치 등)



자료 : 나우온뉴스(2022), 보도자료(광운대역 석계로 일대, 보행환경이 바뀐다)

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	2,680	5,934	9,212	12,517	15,850	46,193
	국비	-	3,000	6,000	9,000	12,000	30,000
	도비	1,340	1,467	1,606	1,758	1,925	8,097
	시·군비	1,340	1,467	1,606	1,758	1,925	8,097

■ 사업의 배경 및 목적

- 전라북도의 어린이 교통사고 사망자수는 꾸준한 관리를 통하여 감소하였지만 5년간 2명이 사망하였으며, 향후 목표인 어린이 교통사고 사망자 0명 달성을 위해서 꾸준한 노력이 필요함
- 어린이 통학로 개선 및 교통안전 관리를 위해 유관기관 및 민간 단체의 참여 유도 및 협력 체계 마련하여 추진함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 8,250백만원
- 사업주체 : 경찰청, 14개 시·군
- 사업분야 : 교통약자, 도로교통

■ 사업의 내용

- (교통사고 검토) 어린이 통학로 교통사고 발생현황 검토를 통하여 교통사고 개선방안을 검토함
- (현장검토) 현장검토를 통하여 통학로의 문제점을 진단하고 개선 방안을 수립함
- (개선계획) 어린이 통학로 개선을 위해 관련 계획을 수립하고 유관 기관 및 민간 단체의 참여 유도 및 협력 체계를 구축함
 - 행정안전부 어린이 보호구역 정비 표준모델 공모사업 등 국가 교통안전 사업 과 연계하여 추진할 수 있도록 지속적인 대응 필요
 - 관리 상황(안내표지판, 불법 주정차 여부등), 학교 주변 불법광고물, 적치물, 도로(보도)파손 등 가로환경 유지상태, 기타 보행불편사항 등 개선

[그림 5-32] 어린이보호구역 정비 표준모델 예시



자료 : 국민안전처(2016), 보도자료(어린이보호구역 정비 표준모델 마련)

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	8,250
	국비	550	550	550	550	550	2,750
	도비	550	550	550	550	550	2,750
	시·군비	550	550	550	550	550	2,750

■ 사업의 배경 및 목적

- 교차로내에서 발생하는 교통사고 중 야간 교통사고 감소에 효과적인 횡단보도 조도개선 및 집중조명 확대를 추진
 - 운전자 가시거리 증가 (73m⇒115m), 보행자 좌우 확인률(36%⇒58%), 건설기술연구원(2019)

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 2,578백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- (조명 설치) 횡단보도에 집중조명 설치를 통하여 차량 및 보행자가 쉽게 인식할 수 있는 환경 조성으로 교통사고 예방
 - 야간 교통사고가 빈번한 지역이나 보행자가 많은 지역을 우선적으로 설치함

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	427	467	511	560	613	2,578
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	128	140	153	168	184	773
	시·군비	299	327	358	392	429	1,805

■ 사업의 배경 및 목적

- 통학차량(학원차량, 학부모차량) 상당수는 학교 앞 도로에서 승/하차 하고 있어 법령 시행 시 시민과 학부모의 혼란이 예상되는 바, 어린이의 안전한 통학차량 승/하차와 운전자의 교통안전 증진을 위한 별도 승하차구역의 검토가 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 1,000백만원
- 사업주체 : 경찰청, 14개 시·군
- 사업분야 : 교통약자, 도로교통

■ 사업의 내용

- 어린이 안심승하차구역 기본원칙을 확립하고 어린이 승하차구역을 지정
- 어린이 안심승하차구역 설치 검토를 위해 승하차 실태조사 및 학교 내·외부 부지 및 교통 여건 파악하여 교통안전대책을 강구함
 - 어린이 보호구역내 현황검토 및 관련 민원을 검토하여 어린이 보호구역 승하차구역 대상지를 선정함
 - 선정된 대상지는 경찰과 협의 후 조성하고 지속적인 모니터링을 통하여 어린이 승하차구역 안전문제를 분석하여 체계화함

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	200	200	200	200	200	1,000
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	100	100	100	100	100	500
	시·군비	100	100	100	100	100	500

■ 사업의 배경 및 목적

- 어린이·노인·장애인보호구역 지정대상 확대 관련 법규(도로교통법 `21.10.19)가 개정되어 22년 4월부터 지정구간이 확대됨에 따라 보호구역 지정을 위한 검토가 필요함
- 또한 증가하고 있는 노인교통사고 및 어린이교통사고의 지속적인 감소를 위해 기존 보호구역의 맞춤형 시설개선이 필요함

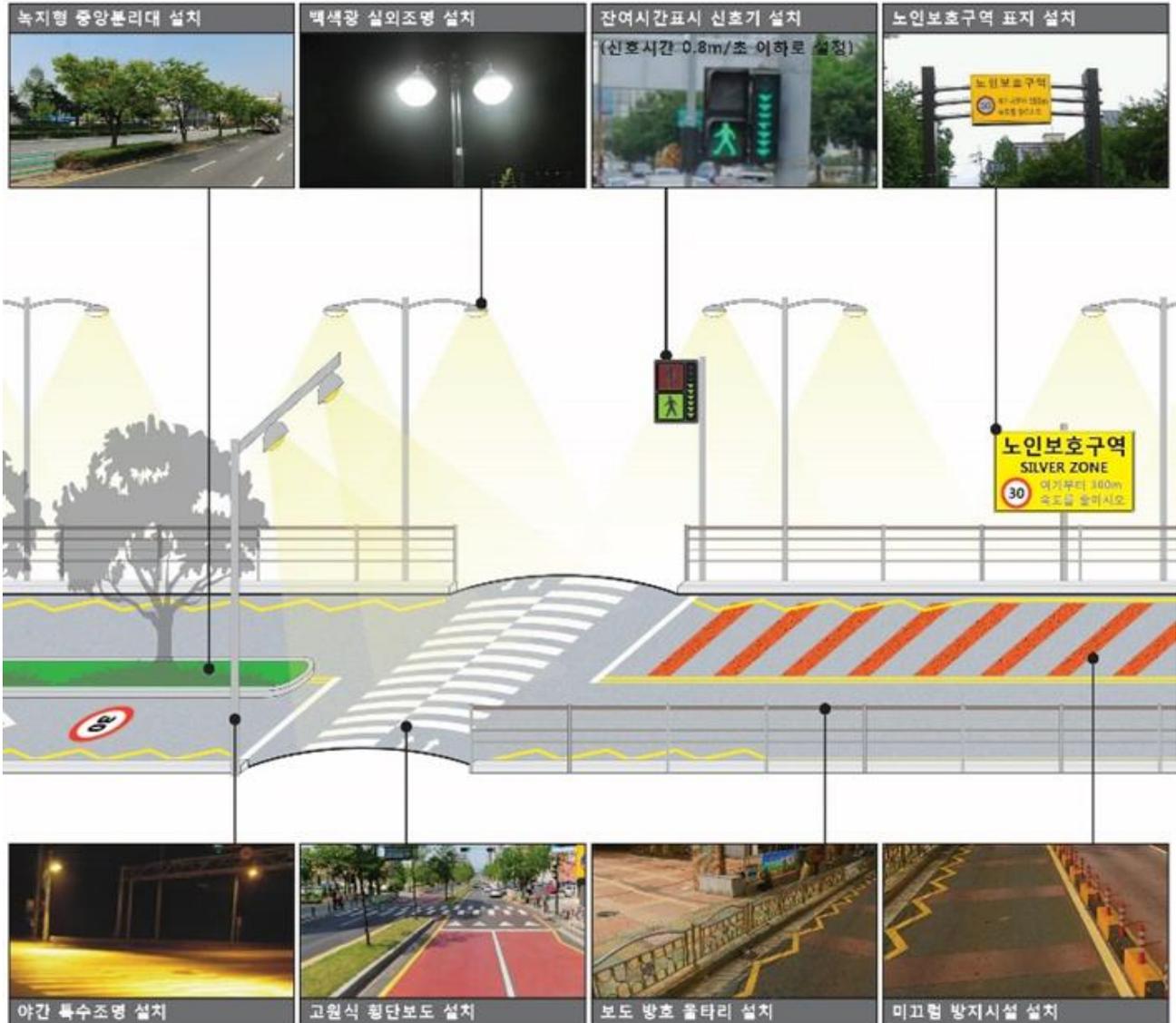
■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 16,145백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 교통약자, 도로교통

■ 사업의 내용

- (보호구역 확대) 어린이보호구역 및 노인·장애인보호구역 확대를 위해 운영 상황 검토 및 보호구역 확대를 추진함
 - (어린이보호구역) 어린이가 자주 왕래하는 곳으로서 조례로 정하는 시설·장소로 확대
 - (노인·장애인보호구역) 모든 노인·장애인 복지시설 보호구역으로 지정 가능하도록 확대
- ※ 전라북도 주요 교통사고인 노인교통사고에 감소를 위하여 노인 보호구역의 지정 및 시설 개선 중점 추진
 - (시설개선) 현재 운영되고 있는 보호구역의 교통안전 시설물의 정비를 통해 보행기능 강화, 편의시설 강화, 도로횡단 기능강화, 무단횡단 방지시설, 노후시설 정비 등 추진
 - (도로구조개선) 교통정문화 기법(Traffic Calming)을 도입하여 교통안전사고 예방 및 교통사고 심각도 개선, 교통이동약자 이동수단(휠체어, 전동기구)을 고려한 보행로 개선

[그림 5-33] 노인보호구역 정비 예시



자료 : 전북연구원(2017), 전라북도 노인교통사고 분석을 통한 개선방안 수립

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	2,672	2,925	3,203	3,506	3,839	16,145
	국비	1,198	1,312	1,436	1,572	1,721	7,239
	도비	138	151	165	181	198	834
	시·군비	1,336	1,463	1,601	1,753	1,919	8,072

■ 사업의 배경 및 목적

- 고령운전자의 인지 반응시간 증가로 돌발 상황 시 안전운전에 취약하므로 고령자의 신체적, 인지적 능력을 고려한 도로설계 및 대응 시설 마련이 필요함
- 전라북도 고령운전자 교통사고 사망자는 2021년 기준 65명으로 전라북도 교통사고 사망자수의 34%를 차지하고 있어 관련 대응책을 마련하여 추진함

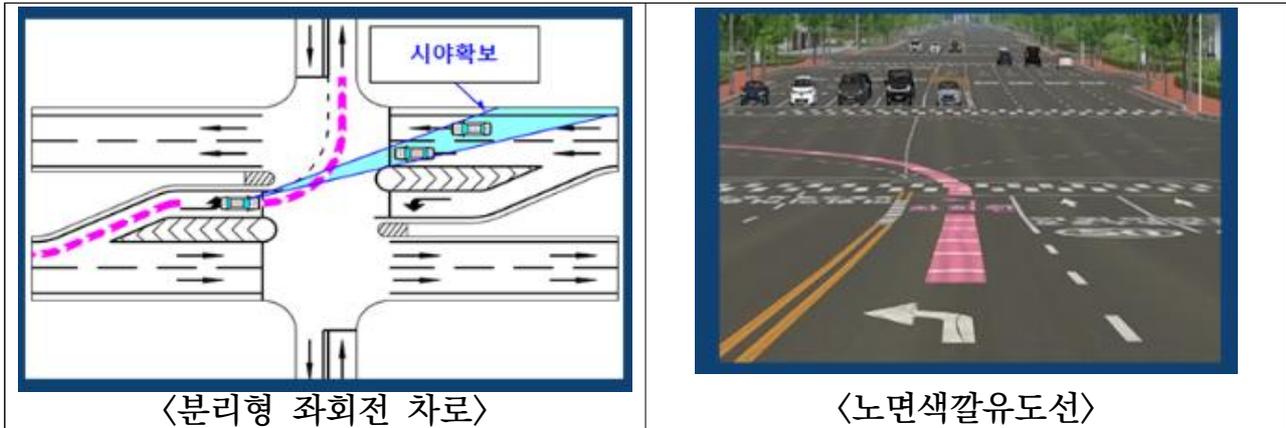
■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 33,634백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군, 경찰청
- 사업분야 : 교통약자, 도로교통

■ 사업의 내용

- 횡단보도 중앙 보행섬 설치 및 고령운전자 사고다발지점 교차로의 도로구조를 개선함
 - 시야각 개선, 분리형 좌회전 차로설치, 전방 신호 사전 설치 등으로 인지반응 시간 상향
 - 국토교통부(2020), 고령자를 위한 도로설계 가이드라인에 따라 추진
- 고령운전자 사고다발지점 및 노인보호구역, 전통시장 주변 도로 등에 우선적으로 확대표지판을 설치하고 시인성 개선을 위해 조명식 표지판을 설치함
 - 도로교통법 시행규칙 별표6에 따르면 기본규격보다 1.3배, 1.6배, 2배로 표지판 확대 가능

[그림 5-34] 국토교통부 고령자를 위한 도로설계 가이드라인



자료 : 국토교통부(2020), 고령자를 위한 도로설계 가이드라인

[그림 5-37] 도로표지판 확대



자료 : 국토일보(2019), 보도자료(국토부, 도로표지판 개선...글자크기 확대·영문표기 통일)

■ 추진 계획

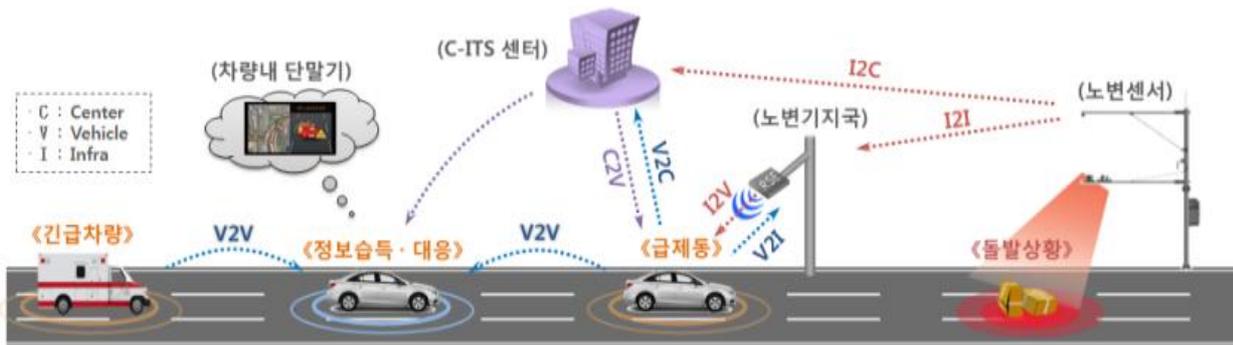
(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	6,000	6,000	6,569	7,192	7,873	33,634
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	3,000	3,000	3,284	3,596	3,937	16,817
	시·군비	3,000	3,000	3,284	3,596	3,937	16,817

■ 사업의 배경 및 목적

- 국토교통부는 비전으로 ‘친환경적이고 안전하면서 단절 없는 사람 중심의 교통서비스 제공’으로 설정한 ‘지능형교통체계 기본계획 2030’을 발표함
 - 차세대 지능형교통체계(Cooperative-ITS, C-ITS) : 기존 ITS의 차세대 버전으로써 자동차-인프라(V2I), 자동차-자동차(V2V) 간 통신을 통하여 상호 협력함으로써 이용자의 안전함과 편리성을 추구하는 신개념 교통시스템
- 제9차 국가 교통안전기본계획에는 C-ITS 인프라 확대를 통하여 대형사고 예방과 응급대응체계 구축하는 추진대책을 제시하고 있음
 - 비탈면·도로 무너짐 등 대응을 위한 계측 시스템 구축, 터널 내 위급상황(화재 등)에 대한 원격제어 장비 및 시설 확충 등

[그림 5-38] C-ITS 개념도



자료 : 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 42,097백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- (C-ITS 구축사업) 국토교통부의 지능형교통체계 기본계획 2030('21~'30)에서 제안하는 교통안전 관련 주요 서비스를 검토하여 전라북도 지역특성에 맞는 교통 안전개선 C-ITS를 구축함
 - 계획의 실행력 확보를 위해서 국가통합교통체계효율화법 제74조 지방자치단체의 지능형교통체계계획 수립에 따라 지자체별로 '시·군 ITS 기본계획'을 수립하도록 유도하고 전라북도 광역계획 수립과의 일관성을 확보할 수 있도록함

[표 5-45] 지능형교통체계 기본계획 2030('21~'30) 주요 교통안전 서비스

분야	주요 서비스	세부 내용
기본정보 수집제공	기본정보 수집 제공	위치기반 차량데이터 수집, 공공 및 민간정보 연계 제공, 위치기반 교통정보 제공
일반 도로	도로 위험 구간 정보 제공	커브 등 도로 위험구간 안전 주행, 터널 사고정보 제공 서비스, 위험상황 경고 서비스, 위험상황 제보 서비스, 돌발상황 CCTV 연계 서비스, 도로 작업구간 알림 서비스, 도로 작업차량 운행관리 서비스, 충격흡수시설 사고 알림
	노면상태·기상정보 제공	노면 상태정보 제공, 기상정보 제공 서비스, 안개 대응시스템, 노면 결빙방지시스템
	재해·지진 정보제공	재난재해 정보제공 시스템
	노면불량구간관리	포장파손(포트홀) 탐지 서비스, 포트홀 신고시스템
	규제정보 제공	위반 경고, 제한속도 알림, 차로운영(버스, 갓길) 알림
	긴급차량	긴급차량 접근 경고
교차로	안전(차량-차량)	교차로 신호위반 위험경고, 교차로 충돌사고 예방, 신호정보 제공
	안전(차량-보행자)	무단횡단 보행자 접근 알림, 교통약자 접근 알림, 스쿨존, 실버존 접근 경고, 횡단 보행자 접근 알림
	안전(보행자-차량)	차량접근 보행자 경고시스템, 횡단대기 보행자 안전 시스템, 횡단보도 안전 시스템, LED 바닥신호등
	실시간 신호제어	스마트교차로, 좌회전 감응신호, 스마트 신호운영, 무선신호관리시스템, 긴급차량 우선처리신호 제어

(표계속)

분야	주요 서비스	세부 내용
대중교통	대중교통 안전	추월 차로 통과 감지, 승강장 혼잡 알림, 전방 영상 후방안내, 대중교통 관리지원, 정류장 혼잡 안내, 정류장 주차면 안내
	규제정보제공	버스전용차로 위반 단속
	준대중교통수단이용지원	통합이동지원서비스, 공유자전거, 공유PM서비스, 택시운행관리, 교통약자이동지원시스템, 옐로우버스 운행안내
사업용자동차	안전	화물차 안전 관리, 화물차 안전운전 지원, 화물차 운행 안전 관리, 화물차 졸음운전 경고 등
	관리	화물 및 위험물 차량 운행관리 지원, 운전자 운행 기록 분석·제공 서비스, 렌터카 관리지원, 공해 저감 장치 단속 등
자율협력주행	자율협력주행	협조형 차량추종 주행, 차선이탈경고, 합류, 차로 변경/추월, 자동주차, 위급사항 통보, 차량안전자동진단 등
주차	불법주정차 단속 및 정보제공	불법주정차 단속시스템, 실시간 불법주정차 구간 정보 제공, 불법주정차 (버스)단속시스템

자료 : 국토교통부(2021), 지능형교통체계 기본계획 2030

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	13,450	6,220	6,810	7,455	8,162	42,097
	국비	7,980	5,415	5,928	6,490	7,106	32,919
	도비	60	230	252	276	302	1,119
	시·군비	5,410	575	630	689	755	8,058

■ 사업의 배경 및 목적

- 개인형이동장치(PM) 증가에 따라 관련 교통사고가 발생하고 있으며 전라북도는 최근 5년간('17~'21) 4명의 사망자가 발생하였음
- 무분별한 PM거치에 의한 차량 및 보행자 통행을 방해하여 교통안전문제를 야기하는 상황으로 PM 주차구역 지정 및 거치대 설치 확대가 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 800백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- (거치공간 확보) 도로 유희공간 및 자전거스레이션 일부 활용 PM 전용 주차구역 및 거치대 확대
 - PM의 차도 및 인도 거치 예방을 위해 시범사업추진 후 점차적 확대 (주요환승정류장 중심으로 설치 후 생활권으로 확대)
- (불법주차 단속) 거치대 확보 후 지정구간 외 주차 단속추진 PM 단속웹을 PM사업자와 협의 후 개발하여 추진함
 - PM 견인 후 대여업체 보관료 징수, 업체에서 자발적 수거 유도, 신고 시 업체 통보 일정시간 내 미수거시 견인
- (인센티브) 지정구역에 주정차를 지속적으로 잘하는 이용자 및 주정차 관리를 효율적으로 추진하는 업체에 인센티브 제공

[그림 5-47] PM주차구역 예시



자료 : 인천투데이(2021), 보도자료(인천 PM 주차장 조성... 금지구역 주차 시 '추가비용')
 국제뉴스(2022), 보도자료(천안시— 개인형 이동장치(PM) 주차구역 67개소 추가설치)

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	-	200	200	200	200	800
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	100	100	100	100	400
	시·군비	-	100	100	100	100	400

■ 사업의 배경 및 목적

- 도시부의 교통량이 증가함에 따라 교통체증과 안전문제가 사회적 문제로 대두되고 있어 중앙정부에서는 보행자, 개인교통수단, 자전거 등 이용의 확대와 안전성 확보를 위해 자전거도로 확충 등 도시부 도로를 재배분하는 방향을 검토 중임
 - 해외사례 ① (캐나다) 밴쿠버시 지속가능 교통계획 수립을 위해 보행자 및 자전거도로, 대중교통수단, 도로(국지도로, 간선도로) 순으로 고려하여 보행 및 자전거 친화 환경 조성
 - 해외사례 ② (영국) 가로매뉴얼에서, 도시부 도로 내 제한속도를 20km/h로 제시하고 블록 간격을 짧게 유지하여 보행자, 자전거 네트워크의 연결성을 높이도록 제시

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 22,422백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- (자전거도로 및 보도 확대) 로드다이어트 등을 통한 보도확보, 주정차공간 확보 등 도로공간의 재분배를 통하여 보행자, 개인교통수단 (PM), 자전거 등의 이동편의 및 안전성을 확보함
- (안전시설 설치) 안전·안내노면표시, 야간자전거 유도 등, 자전거 횡단보도 등 설치를 통한 안전한 도로환경을 마련함

[그림 5-39] 도로공간재구성(안) 사례



자료 : 한겨레(2018), 보도자료(4대문안 ‘교통 다이어트’...모든 차도, 4~6차로로 줄인다), 재인용

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	4,000	4,000	4,379	4,794	5,249	22,422
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	2,000	2,000	2,190	2,397	2,624	11,211
	시·군비	2,000	2,000	2,190	2,397	2,624	11,211

■ 사업의 배경 및 목적

- 전라북도 최근 5년간('17~'21) 보행자교통사고 사망자수는 총 397명이며 이중 횡단중 교통사고 사망자수가 221명(55.7%)로 높은 비중을 차지하고 있어 보행자의 횡단중 발생하는 교통사고를 감소 시킬 수 있는 교통안전대책이 필요함
- 횡단중 교통사고중 노인보행자 교통사고사망자수는 160명으로 주요 보행교통사고 대상자인 고령보행자의 특성(인지반응 속도가 느리고 보행속도가 상대적으로 느림)을 고려한 교통안전 대책이 필요함
 - 현대해상 보험사고 자료의 원인분석에 의하면 신호시간 부족이 31.1%, 무단 횡단이 21.0%를 차지⁴⁾함
- 따라서 횡단중 교통사고를 예방할 수 있도록 보행자 인식 신호도입 및 보행자의 편의와 안전성을 확보할 수 있는 조명시설, 안내 메시지 송출 등 보행자 자동감지 횡단보도 통합시스템의 구축이 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 10,000백만원
- 사업주체 : 미래부, 경찰청, 전라북도, 시·군
- 사업분야 : 교통약자, 도로교통

■ 사업의 내용

- (보행자 우선신호) 차량 신호보다 보행자 신호가 3~7초 선행하여 등화하는 방식인 선행보행신호(LPI) 등 보행자 배려 신호운영 기법을 도입함
 - 왕복 4차로 미만 교차로(비보호좌회전 운영 등)에 우선 도입 후 확대 추진

4) 국토교통부(2022), 제9차 (2022~2026) 국가교통안전 기본계획, 재인용

- (보행자 자동인식 시스템) 보행자를 자동감지하여 신호를 연장해주는 보행자 자동감지 신호연장 시스템, 보행자를 인식하여 안내해주는 안내메시지 발송, 조명변환 등을 통하여 운전자가 보행자를 인식하기 쉽게하는 안전시설 등을 설치함
 - 보행자 자동감지 신호연장 시스템은 경찰청의 보행신호 자동연장시스템 표준 규격에 따라 설치

[그림 5-40] 보행자 자동인식 시스템



자료 : 과학기술정책연구원(2016), 제8회 사회기술혁신포럼, 2016.10.25.

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	10,000
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000
	시·군비	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000

■ 사업의 배경 및 목적

- 자전거 및 개인형 교통수단의 증가에 따라 충분한 기반시설의 확보 및 이용자의 안전성을 확보할 수 있는 안전성 강화방안 마련이 필요함
- 전라북도 자전거 사망자수는 5년('17~'21)간 총 40명이 발생하였으며, 18년 이후로 감소세가 둔화되어 자전거 교통사고 감소를 위한 사업 추진이 필요함
- 이러한 여건변화에 맞추어 전라북도에서도 전라북도 자전거 이용 활성화에 관한 조례를 21년 8월에 개정하여 전라북도 자전거 이용 활성화 계획, 안전교육 등 내용을 추가함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 1,000백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통

■ 사업의 내용

- (연속성 확보) 자전거도로의 지속적인 확충과 정비 및 단절구간에 대한 연속성 확보로 자전거이용자 이용편의와 안전성을 개선함
- (야간 시인성 개선) 야간 시인성 확보를 위한 조명시설의 설치로 야간통행 안전성을 확보함
- (도로 확보) 자전거도로 기반시설의 확충은 용지확보 부분에서 상당한 제약이 있어 도로다이어트 등을 통해 공간을 재분배하여 자전거도로 기반시설을 확충함
 - 전라북도 자전거 이용 활성화 계획(2021~2025)와 연동하여 추진

[그림 5-41] 자전거도로로 안전성 강화



<연속성 확보>

<야간 시인성 개선>

조성 전

조성 후

<로드다이어트를 통한 자전거도로 확보>

- (연계추진) 전라북도 자전거 이용활성화 계획에서는 녹색교통수단의 활성화를 통한 전북 도민 건강 증진 유도를 비전으로 설정하였으며 자전거 이용시설정비(자전거도로 및 이용시설), 자전거 이용 활성화 방안(안전 확보, 제도적 활성화, 행정개편 등)을 주요 방향으로 설정하여 추진하고 있으며, 본 계획과 연계하여 효율적이고 체계적인 계획 추진이 필요함

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	200	200	200	200	200	1,000
	국비	-					
	도비	100	100	100	100	100	500
	시·군비	100	100	100	100	100	500

2.4 안전우선 교통체계

교통안전 인식개선
(사람중심의 안전교육 확대)

● 체계적인 교통안전 교육 환경 구축

37

찾아가는 고령자 교통안전교육

협력·관리 / 계속

■ 사업의 배경 및 목적

- 제9차 국가 교통안전기본계획에서 ‘찾아가는 고령자 안전교육 확대 및 의무화’ 추진 중에 있으며 전라북도 주요 교통사고인 고령자 대상으로 찾아가는 교육을 통하여 교통안전 의식수준을 향상함
- 신체기능의 변화가 행동에 미치는 영향을 자각하도록 하여 안전하게 도로를 통행할 수 있도록 눈높이에 맞는 교통법규 교육을 실시함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 10,803백만원
- 사업주체 : 도로교통공단, 14개 시·군
- 사업분야 : 교통약자, 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (교육 추진) 노인정 방문교육, 지역 전통시장 순회교육, 고령자 주이용 병원 등 어르신 집합기관을 방문하여 교통안전 법규준수 등 밀착형 교통안전 교육을 실시함
 - 횡단보도 이용법, 도로 상황별 보행 방법, 전 좌석 안전띠 착용, 대중교통 이용하기, 이륜차 안전교육 등
- (교육홍보 및 안내) 도로교통공단에서 실시하는 찾아가는 고령자 교통안전교육 및 한국안전공단의 고령자 맞춤형 교통안전교육 등 추진

- 유관기관의 교육 프로그램에 많은 인원이 참여할 수 있도록 홍보 및 대상자에 대한 안내 추진, 전라북도 교통문화연수원 운영비 보조를 통하여 지속 확대 추진

[그림 5-45] 찾아가는 고령자 교통안전교육



자료: 충청뉴스(2022), 보도자료(천안시, 교통약자 위한 '찾아가는 교통안전 교육' 개시)

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	1,788	1,958	2,143	2,346	2,569	10,803
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	1,788	1,958	2,143	2,346	2,569	10,803
	시·군비	-	-	-	-	-	-

■ 사업의 배경 및 목적

- 전라북도 사업용자동차의 5년간('17~'21) 교통사고가 4,296건이 발생하였으며 이로 인하여 71명이 사망(치사율 1.65%)하였으며, 이는 전국 사업용자동차의 치사율인 1.04%보다 높은 수치⁵⁾로 지속적인 사업용 자동차의 안전대책 추진이 필요함
- 교통사고의 원인 중 인적요인이 큰 비중을 차지하고 있는 만큼 운수종사자 교통안전교육 확대를 통해 운수종사자의 안전의식 제고함으로써 교통사고 원인을 줄일 수 있음
- 법적 의무에 의한 지식위주의 강의식·주입식 교육으로 피교육자에 대한 배려나 교육수준 등을 고려하지 않고 추진되어 교육 효과가 낮은 상황으로 교통안전교육의 개선이 필요함
- 운수종사자에 대한 자질과 친절도 등을 향상시킬 수 있는 교육방안 마련과 특성화된 교육과정과 체험교육을 강화하여 교육의 질을 높여 효과적인 교통안전 교육이 이루어질 수 있는 방안이 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 비예산
- 사업주체 : 전라북도, 전라북도교통문화연수원
- 사업분야 : 교통문화선진화, 운수산업

■ 사업의 내용

- 안전운전 체험교육 강화
 - 안전운전 체험교육 기본과정, 심화과정 교육

5) 한국교통안전공단(2022), 교통안전정보관리시스템(TMACS), <https://tmacs.kotsa.or.kr/>

- 현재 도내에서는 전라북도교통문화연수원에서 운수사업체에 종사자를 대상으로 교통 관련 법규, 안전운전 수칙, 운송질서, 서비스 자세 확립 등을 교육하고 있으나 체계적인 교육추진이 이루어 지도록 관리·감독 강화
 - 교육을 위한 관리감독의 강화가 필요하며 교육 이수 효과 검토 및 지속적 모니터링 필요
 - 교통안전교육 유도를 위하여 교통안전 우수업체 인센티브 평가 항목으로 운수 종사자 교통안전교육 포함

- 운수종사자 교통안전교육을 지속 확대 운영하여 교통질서 확립 및 교통안전성 향상

■ 사업의 배경 및 목적

- 국내에는 경북 상주시와 경기도 화성시에 교통안전체험교육센터가 운영 중에 있으며, 한국교통안전공단은 교육 이수자의 교통사고 발생건수 및 심각도가 절반수준으로 감소한다고 제시함
- 익산교통안전체험교육센터 유치('22.7.27)가 확정, 이를 활용한 사업용자동차 운전자 교통안전교육을 위한 활성화를 추진함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 37,560백만원(건설비용 370억원)
- 사업주체 : 전라북도, 익산시, 한국교통안전공단
- 사업분야 : 교통문화선진화, 운수산업

■ 사업의 내용

- 익산교통안전체험센터를 활성화하기 위하여 기존 교통안전체험센터 교육내용과 더불어 새로운 교육프로그램도입 등 차별화로 활성화 도모
 - 교통안전체험교육센터 건립시기와 자율주행차 도입시기를 고려하여 운영 개선 사항 분석 및 교육프로그램 신설
 - 교통사고 고위험군 대상인 이륜차와 퍼스널 모빌리티(PM)등 교육프로그램 신설
 - 자발적 참여를 위한 인센티브 제공(PM 안전 장비 제공, PM 이용료 할인 지원 등) 방안 마련

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	-	12,500	12,520	12,520	20	37,560
	국비	-	9,000	9,000	9,000		27,000
	도비	-	-	20	20	20	60
	시·군비	-	3,500	3,500	3,500		10,500

■ 사업의 배경 및 목적

- 교통사고로부터 도민의 귀중한 생명과 재산을 보호하기 위하여 교통안전관리를 체계적이고 효율적인 추진이 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 700백만원
- 사업주체 : 전라북도, 교육청, 도로교통공단, 한국교통안전공단
- 사업분야 : 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- 코로나19 장기화로 인해 체험시설 이용이 제한된 상황에서 안전체험을 원하는 도민들을 위해 온라인 안전체험 프로그램을 운영함
 - 교육청, 도로교통공단, 한국교통안전공단 등 유관기관과 협력하여 다양한 연령(어린이, 노인 등), 다양한 기관에서 추진할 수 있도록 홍보 및 안내를 추진하고 관련 교육관련 자료 등 배포
 - 도로교통공단 이러닝센터 화상교육의 확대를 위하여 유관 기관과 협력하여 추진

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	140	140	140	140	140	700
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	70	70	70	70	70	350
	시·군비	70	70	70	70	70	350

■ 사업의 배경 및 목적

- 교통사고 사망자 중 노인인구 비율이 날로 증가하는 추세 속에서 고령운전자 교통사고 예방을 위해 실버마크 보급이 필요함
 - 노인운전이 늘어나고 이로 인한 교통사고가 증가하면서 세계적으로 안전한 노인운전과 보호를 위한 일명 ‘실버마크’ 부착을 의무화하는 추세임

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 140백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 교통약자, 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (실버마크 보급) 도로교통공단의 실버마크 배포 및 활성화를 위한 홍보 및 캠페인 추진

[그림 5-46] 도로교통공단 실버마크



자료 : 동아일보(2019), 보도자료(도로교통공단, 고령운전자 차량 부착용 실버마크 ‘스마일 실버’ 배포)

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	28	28	28	28	28	140
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	14	14	14	14	14	70
	시·군비	14	14	14	14	14	70

■ 사업의 배경 및 목적

- 고령운전자가 증가함에 따라 자발적 운전 자제 및 면허 반납을 유도할 수 있는 자가진단 매뉴얼이 부족한 실정임
- 고령운전자는 신체적 기능뿐 아니라 인지처리과정 또한 둔감해지기에 자신의 운전능력을 정확히 인지해야하기 때문에 다각적인 평가 추진이 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 2,449백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 교통약자, 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (매뉴얼 제작) 고령운전자들이 스스로 운전 가능여부를 판단할 수 있는 자가점검시트를 제작하여 배포함
 - 효율적인 제작을 위해 도로교통공단 및 교통안전 전문기관과 협업
- (모니터링) 자가진단 결과와 교통사고 데이터를 수집 및 검토하여 교통안전 정책 수립에 활용할 수 있도록 모니터링을 추진함
 - 현재 전라북도교통문화연수원에서 추진중인 고령운전자 인지시각능력 검사 시범 사업과 함께 추진

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	452	452	482	514	549	2,449
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	312	312	342	374	409	1,749
	시·군비	140	140	140	140	140	700

■ 사업의 배경 및 목적

- 배달산업 확대에 따라 배달 이륜차 사고 급증, 배달이륜차의 인도 통행이나 중앙선 침범, 신호위반 등의 주요 교통사고 원인 법규위반 행위 문제점 이슈화되고 있으며 이륜차 교통사고가 증가하고 있어 배달원 대상으로 보행자 보호의무가 포함된 교육 활성화가 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 500백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군, 한국교통안전공단
- 사업분야 : 교통문화 선진화, 운수사업

■ 사업의 내용

- (교육 확대) 이륜차 배달 종사자에 대한 안전 교육이 의무화 되어 배달대행업체가 종사자에 대한 안전교육을 추진하고 있으나 미미한 상황으로 체계적인 교육 추진이 필요함
- (홍보 확대) 이륜차 배달 종사자의 안전교육 의무화에 대한 내용, 이륜차 안전운전 불이행시 발생하는 교통안전문제 등 홍보를 추진함

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	100	100	100	100	100	500
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	50	50	50	50	50	250
	시·군비	50	50	50	50	50	250

■ 사업의 배경 및 목적

- 교통사고의 발생원인은 크게 인적요인, 도로요인 및 차량요인으로 구분되며, 이 중 사람의 실수, 즉 인적요인이 차지하는 비율은 90% 이상으로 집계됨에 따라 도로상에서 운전자와 보행자의 실수를 줄이기 위해 교육 및 홍보 강화가 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 3,700백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군, 한국교통안전공단, 경찰청
- 사업분야 : 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (지역주민 참여 강화) 녹색어머니회 등 지역 주민이 참여한 교통안전지도, 자원봉사단체 및 노인 일자리 사업 등과 연계하여 시범사업 추진 후 대상을 확대하여 추진함
- (체험형 교육 추진) 실제 도로나 차량, 자전거, 보행보조용의자차 등을 통해 체험할 수 있는 체험형교육 시스템 구축(이용자 맞춤형 교육)
 - 경찰청, 한국교통안전공단, 전라북도 교통문화 연수원 등과 협력하여 교육 추진
- (자전거 안전교실 추진) 전주시 등 시군 지자체에서는 자전거전용도로 등 자전거 이용 확대를 위해 노력하고 있어 안전하게 자전거를 이용할 수 있도록 찾아가는 안전교실 운영하고 자전거 안전교실 참여 확대를 위한 홍보를 추진함
 - (찾아가는 안전교실 운영) 어린이집, 유치원, 초·중·고등학교, 복지관, 시민 등 신청기관 및 전주천 생태자전거놀이터 등 찾아가는 안전 교육(이론 및 실기 등 다양한 안전 교육 프로그램) 추진

- (이용문화조성) 전광판, 버스랩핑, 리플릿, 버스BIS시스템 등을 활용하여 안전한 자전거 이용문화 조성을 위한 교육 및 홍보 내용을 지속적으로 제공함
- (자전거공원조성) 즐겁고 편하게 자전거 안전교통을 학습할 수 있는 자전거 공원을 조성하고 관련된 홍보 및 교육프로그램을 운영함

[그림 5-47] 자전거공원 예시(증평군)



자료 : 금강일보(2018), 증평군 2018년 어린이 자전거 교통안전교육장 개장
 충남일보(2023), 증평 자전거 공원, '봄 비대면 안심관광지 25선 선정

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	140	140	1,140	1,140	1,140	3,700
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	70	70	570	570	570	1,850
	시·군비	70	70	570	570	570	1,850

■ 사업의 배경 및 목적

- 보행 중 스마트폰 사용으로 인한 교통사고 발생 주의시설을 설치하여 보행자 사고를 방지함
 - 스몸비족(스마트폰을 들여다 보며 길을 걷는 사람들)이라는 신생어가 만들어졌을 정도로 주변교통 상황을 확인하지 않고 보행하는 보행자 증가 중

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 700백만원
- 사업주체 : 경찰청, 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통, 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (설치방안 검토) 보행자가 많은 지점 및 횡단 중 교통사고 검토 등을 통하여 설치지점을 선정하고 적합한 안내시설을 설치함
- (홍보 추진) 보행중 스마트폰 사용을 줄이기 위한 홍보물을 배포함



■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	140	140	140	140	140	700
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	70	70	70	70	70	350
	시·군비	70	70	70	70	70	350

■ 사업의 배경 및 목적

- 횡단보도에서 운전자의 일시정지 의무 확대 및 차량 적신호시 우회전하기 전 횡단보도 앞 일시정지 의무 등 법제도 등(도로교통법 개정(22.07.12)) 법제도의 변화에 대한 정보제공이 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 700백만원
- 사업주체 : 경찰청, 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통, 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (캠페인) 횡단보도에서 운전자의 일시정지 의무 확대 및 차량 적신호시 우회전하기 전 횡단보도 앞 일시정지관련 내용을 알리기 위한 캠페인 추진
 - 자원봉사단체, 경찰청 등과 협력하여 캠페인 추진
- (운수업체 교육 추진) 운수업체 종사자에 대한 교차로 우회전시 보행자 보호 준수 사항 교육 추진

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	140	140	140	140	140	700
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	70	70	70	70	70	350
	시·군비	70	70	70	70	70	350

2.5 지역맞춤 거버넌스

지역맞춤 거버넌스
(지역중심의 안전협력체계 구축)

● **교통사고 대응체계 마련**

47

교통안전정책 총괄부서 신설

고유 / 신규

■ 사업의 배경 및 목적

- 4차 산업혁명으로 사회적 여건변화 빅데이터 및 인공지능기술의 발전, 개인교통수단(PM), 드론 등 다양한 교통안전 관련 이슈와 변화에 신속하게 대응할 수 있는 교통안전부서가 부재 중임
- 교통안전 부서간 및 관련기관 간 업무협조와 조정이 어렵고 관련 사업간 상호연계성이 부족하여 교통안전사업의 추진 및 관리가 어려운 상황으로 이를 통합하여 추진할 수 있는 신규부서를 개설함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 비예산
- 사업주체 : 전라북도
- 사업분야 : 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- 교통안전 관련 업무담당부서의 분산으로 인한 업무추진 비효율성 문제가 지속적으로 나타남에 따라 지역 교통안전 증진을 위한 교통안전정책 업무를 총괄·조정하는 부서를 신설함
- (도로교통안전과(안)) 건설교통국 산하에 도로교통안전과를 신설하여 교통안전 계획의 컨트롤 타워로써 교통안전기본계획수립, 교통안전 시설계획, 교통안전예산확보, 교통안전추진 성과 분석 등 종합적인 업무를 추진함

[그림 5-49] 교통안전정책 총괄부서(안)



■ 사업의 배경 및 목적

- 교통사고 사망자를 줄이는 것은 교통사고 예방과 함께 교통사고 발생 후 조치 또한 중요한 요소임
- 교통사고 발생 후 적절한 현장조치, 신속한 응급의료기관 이송 등 여러 요소를 유기적으로 결합하여 개선할 수 있는 서비스를 구축함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 12,500백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통, 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (의료지도 시스템) 교통사고 발생시 의료지도를 추진할 수 있는 의료지도 시스템을 구축함
 - 전북대병원은 권역응급의료센터 스마트 의료지도 시범사업으로 선정되어 추진중
- (연계 시스템) 현장조치 후 신속한 이송, 응급의료 기관을 연계해주는 연계시스템을 구축함
 - 국토부 스마트시티 챌린지 사업으로 추진

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	12,500
	국비	1,250	1,250	1,250	1,250	1,250	6,250
	도비	625	625	625	625	625	3,125
	시·군비	625	625	625	625	625	3,125

■ 사업의 배경 및 목적

- 교통안전법 제50조(교통시설을 관리하는 행정기관 등의 교통사고원인조사)에서는 중대한 교통사고가 발생하는 경우 해당 행정기관이 사고원인을 조사하도록 의무화 하고 있음
- 국가교통안전기본계획에서는 교통사고 원인조사를 위한 심층조사체계 구축을 포함한 교통사고 원인조사의 체계화를 계획하고 있음

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 비예산
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군, 경찰청
- 사업분야 : 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (대응체계 구축) 중대 교통사고 발생 시 합동점검반을 운영하여 교통사고 현장 원인조사, 결과보고서 및 사후관리 조치 방안 마련을 통해 사고 조기수습 및 피해의 최소화를 도모함
 - 구성 : 전라북도, 경찰청, 자치경찰위원회, 전문기관 등
 - 원인조사 및 분석내용을 차량과 현장조사 중심에서 운전행태 및 차량관리실태 까지 확대하는 방향으로 추진하며, 이를 통해 위험구간의 상시점검 체계를 구축

■ 사업의 배경 및 목적

- 교통사고 발생 후 빠른 조치를 위한 골든타임 확보를 위해 긴급차량에 우선신호를 부여하는 긴급차량 우선신호시스템을 구축하여 운영함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 10,000백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 도로교통, 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (시범운영) 소방서, 경찰청 등 관련 기관과 협의체 구성으로 긴급차량 우선신호 시스템 구축
 - 시범운영 시 발생하는 민원 및 안전사고를 예방하기 위해 홍보 및 현장 안내 등 추진
- (시스템 구축) 시범운영을 통하여 얻은 데이터를 통하여 체계적이고 안전한 긴급차량 우선신호시스템을 구축함
 - 전라북도지능형교통체계 지방계획의 스마트신호운영 시스템에 포함됨

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	10,000
	국비	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000
	도비	500	500	500	500	500	2,500
	시·군비	500	500	500	500	500	2,500

51

생활문해 관점의 교통안전 교육강사 양성 고유·협력·관리 / 확대

■ 사업의 배경 및 목적

- 빠르게 변화하는 교통관련 여건과 법규에 대한 폭넓은 이해와 함께 일상생활 속에서 안전한 교통문화를 정착하기 위하여 생활문해 관점에서의 접근이 요구됨
 - 고령자의 경우 변화하는 교통안전 법규에 대한 인식과 대응이 미흡하여 집중적인 교육이 필요

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 500백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군, 도로교통공단, 교육청 등
- 사업분야 : 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- 도로교통공단, 교육청, 전라북도 교통문화연수원 등 관련기관과 연계를 통한 교통안전 문해교재를 발간하고, 협업을 통해 관련 교육을 활성화
- 관련 기관의 근무자(정부부처, 공사, 연구원 등)의 교통분야 퇴직자 대상으로 교육자 교육을 실시하여 교통안전 문해교육 강사로 활용
 - 교육강사 양성은 시범사업으로 추진하고 점차 확대하여 추진함

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	100	100	100	100	100	500
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	50	50	50	50	50	250
	시·군비	50	50	50	50	50	250

■ 사업의 배경 및 목적

- 교통여건 변화에 의해 모빌리티 기업의 지속적인 증가가 예상되어 관련 교통안전 문제를 체계적으로 효과적으로 개선하고 연계사업을 추진할 수 있도록 모빌리티 기업과의 협력체계 구축이 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 160백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 운수산업, 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (협력체계 구축) 개인형 이동장치 표준형 가이드 라인 구축, 단속체계 구축, 교통정책 수립을 위한 이용자 정보 수집 등을 원활하고 체계적으로 추진할 수 있도록 협력체계를 구축함
 - PM 대여 업체 및 경찰청, 교육부, 행정안전부 등 유관기관
- (주요 협력 내용) 안전교육 방안, 홍보 기획 및 실행, 활성화 방안, 이용자보호 등
 - 안전교육 방안 : 모빌리티 기업과 협력을 통한 체험형 안전교육 추진
 - 홍보 및 기획 방안 : 연계 대중교통과 협력을 통한 홍보 기획 및 실행 추진
 - 활성화 방안 : 개인형이동장치 활성화를 위해 대중교통 연계 포인트 제도 실시 등 추진

- 운영방안 : 교통안전 개선을 위한 운영방안 변경을 보다 원활하게 추진할 수 있는 협력 체계 구축
- 이용자보호 : 이용자보호를 위한 보험제도 가입(현행법상 의무가 아님) 등 추진

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	-	40	40	40	40	160
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	20	20	20	20	80
	시·군비	-	20	20	20	20	80

■ 사업의 배경 및 목적

- 국가 디지털 대전환을 위한 D.N.A. 생태계 구축이 대두되는 가운데, 제9차 국가교통안전기본계획에서도 빅데이터 기반의 교통안전 관리 체계 구축을 포함하여 추진 예정 중임
- 교통안전 관련 데이터 수집에 있어 지자체의 역할이 더 증가할 것으로 예상되어 기존 교통안전 관련 데이터 공유체계에 대한 정착이 필요함

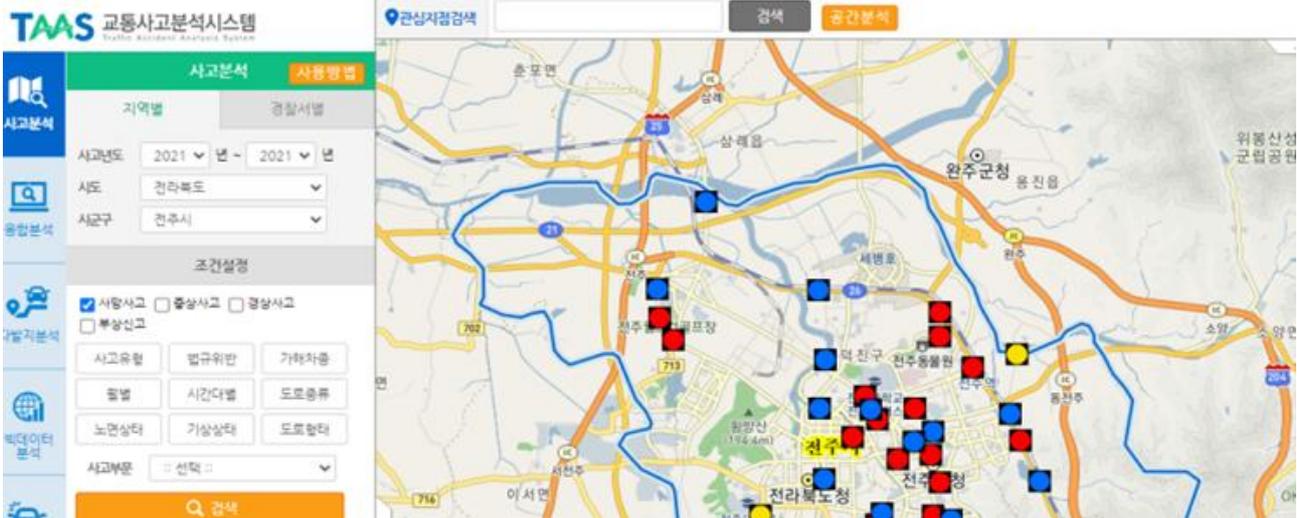
■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 250백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군, 도로교통공단, 한국교통안전공단 등
- 사업분야 : 교통문화선진화

■ 사업의 내용

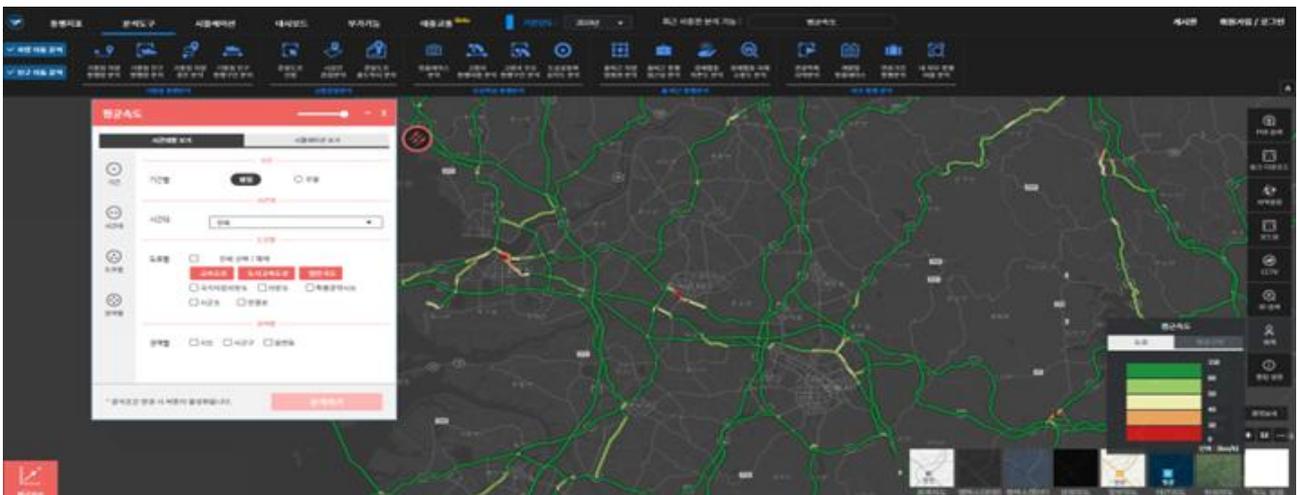
- (역량강화) 현재 구축되어 운영되고 있는 다양한 교통안전관련 데이터에 대한 활용능력 증대를 통해, 교통안전정책에 능동적이고 효과적으로 반영될 수 있도록 역량강화를 도모함
 - 공무원 및 유관기관과 협력체계 구축을 통한 교통안전관련 정보관리 및 활용 체계 마련
 - 교통안전 데이터 공유 및 활용방안 등 교육 등 추진
 - ※ (도로교통공단) 교통사고분석시스템(TASS)
 - (한국교통안전공단) 교통안전정보관리시스템(TMACS)
 - (한국교통연구원) View-T
- 교통안전 관련 데이터 활용을 대비하여, 교통안전 관련 데이터 수집, 가공, 공유를 위한 기틀을 마련함

[그림 5-50] 도로교통공단의 교통사고분석시스템(TASS)



자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고 분석시스템(TAAS), taas.koroad.or.kr

[그림 5-51] 한국교통연구원의 View-T



자료 : 한국교통연구원(2022), View-T, https://viewt.ktdb.go.kr/

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정						
사업비	합계	50	50	50	50	250
	국비	-	-	-	-	-
	도비	50	50	50	50	250
	시·군비	-	-	-	-	-

■ 사업의 배경 및 목적

- 기관별로 추진 중인 교통안전정책의 종합적인 관리 및 효율적 추진을 위하여 기관 간 협력 거버넌스 구축이 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 261백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군, 경찰청, 교육청 등
- 사업분야 : 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (거버넌스 확대) 전라북도, 경찰청, 교육청, 한국교통안전공단, 도로교통공단, 시민단체 등 관련기관과 유기적 협력 체계를 구축함
- (거버넌스 체계화) 거버넌스의 기능 및 역할 책임을 명확하게 하기 위하여 6개 분야(안)로 구분하여 주도적인 역량을 강화함
 - 6대 분야 : 교육, 홍보 캠페인, 통학로·보호구역, 사업용차량, 보행안전, 교통안전 시설
- (성과 관리) 실효성 있는 협의체 운영을 위하여 예산 집행 내역 확인, 추진 성과 등을 검토하여 관리를 추진함
- (교통안전계획 추진 거버넌스) 전라북도가 수립한 제4차 교통안전기본계획이 14개 시·군에서 효과적으로 추진될수 있도록 14개 시군 및 관계 유관기관 전문가 들로 이루어진 거버넌스를 구축하여 운영함
 - 교통안전기본계획 및 시행계획이 추진에 대한 모니터링을 추진하여 우수 지자체에 인센티브 지급하여 계획 수립 및 추진을 장려하고 미흡한 시·군의 경우 거버넌스의 관리를 통하여 계획 수립 및 추진을 유도함

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	31	50	55	60	66	261
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	31	50	55	60	66	261
	시·군비	-	-	-	-	-	-

■ 사업의 배경 및 목적

- 교통안전 및 교통질서 계도에 관한 봉사활동 등을 하고 있는 도내 교통안전 봉사단체 지원을 위한 세부규정을 마련하여 교통안전 봉사 활동을 보장하고, 도민들의 교통안전 증진에 기여함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 500백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- 교통사고예방과 도민들의 교통안전문화 확립을 위한 홍보 및 캠페인을 지원함
- 교통안전 관련 시설물 운영 및 실태조사를 통한 개선 및 확충사항 등의 점검도 함께 진행하여 정기적으로 지역별 교통봉사단체 활동 전개
- 학생보호인력(방과후부모지킴이) 운영을 위한 자원봉사활동비 지원으로 학생안전 확보 및 안전한 교육환경을 조성함

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	100	100	100	100	100	500
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	50	50	50	50	50	250
	시·군비	50	50	50	50	50	250

■ 사업의 배경 및 목적

- 교통문화지수는 국내 각 지자체의 운전행태, 교통안전, 보행행태 등을 객관적으로 조사하여 우리나라 교통문화수준을 분석하고, 선진교통문화의 조기정착을 위해 제공하는 정량적 지표임
 - 2021년 전라북도의 교통문화지수 평가 결과 B~D 등급으로 지속적인 개선 필요

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 500백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (열악 지표 검토) 시군별 교통문화지수 항목 중 열악한 지표를 검토하여 개별 대책을 마련함
 - 교통문화지수는 운전행태(55개), 보행행태(20개), 교통안전(25개)로 구성
- (협력체계 강화) 교통 문화지수 향상을 위해 유관기관과 협력체계를 구축함
- (인센티브 지급) 교통문화지수 개선사항을 점검하여 개선실적이 우수한 지자체에 대하여 표창 및 인센티브를 지급함
 - 개선 실적과 교통문화지수 개선을 위한 사업 발굴 등 아이디어 제시 등 평가

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	100	100	100	100	100	500
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	50	50	50	50	50	250
	시·군비	50	50	50	50	50	250

3. 중점정책 방향설정

- 중점정책 방향은 전라북도 교통안전기본계획의 세부목표를 달성하기 위해 중점 정책방향을 설정하고 그에 부합하는 세부추진계획을 선정함
 - (보행자) 보행자가 우선인 도로·보행환경 마련
 - (고령자·어린이·장애인) 이용자 맞춤형 교통안전 정책 마련
 - (사업용자동차) 운수업체와 함께하는 사회적 책임 강화
 - (이륜차·PM등 여건변화) 교통 여건 변화에 대응할 수 있는 교통안전 체계 마련

[표 5-75] 주요정책방향 설정

전라북도 중점정책 방향				
세부 목표	보행자 사망자수	고령자 사망자수	사업용 사망자수	이륜차 사망자수
	2021년 62명 ↓ 2026년 36명	2021년 116명 ↓ 2026년 67명	2021년 35명 ↓ 2026년 20명	2021년 30명 ↓ 2026년 17명
중점 정책 방향	보행자가 우선인 도로·보행환경 마련	이용자 맞춤형 교통안전 정책 마련	운수업체와 함께하는 사회적 책임 강화	교통 여건 변화에 대응할 수 있는 교통안전 체계 마련
중점 세부 추진 계획	생활밀착형 도로 제한속도 하향	고령운전자 면허 반납 지속 확대	운수업체 관리감독 강화	개인형이동장치(PM) 기본계획 수립
	생활도로 정비 및 교통안전시설 개선	노인보호구역 확대 및 맞춤형 시설개선	건설기계 안전점검 강화	개인형이동장치(PM) 안전관리 개선
	도로외 구역 안전시설 점검 및 개선	고령운전자를 위한 도로환경 개선	교통안전 우수업체 인센티브 제공	교통안전 개선 ITS, C-ITS 도입PM
	보행자 우선도로 조성사업	찾아가는 고령자 교통안전교육	농기계 안전등화장치 장착 촉진	주차구역 지정 및 거치대 설치 확대
	보행환경 개선사업 확대	실버마크 및 안전장구 개발 보급	운수종사자 교통안전교육 확대	교통안전정책 총괄부서 신설
	어린이 통학로 점검 및 관리 강화	고령운전자 자가진단 매뉴얼 제작 보급	사업용자동차 운전자 교통안전교육센터 유치	모빌리티 기업과의 협력체계 구축
	횡단보도 조도개선 및 집중조명 확대	어린이 통학버스 안전관리 강화	배달이륜차 운전자 안전교육 및 홍보 확대	교통문화지수 플러스
	어린이 안심 승하차구역 조성			

제6장

집행 및 관리계획

1. 재정 전망
2. 자원 조달

제6장 집행 및 관리계획

1. 재정 전망

- 전라북도의 연도별 재정규모를 살펴보면 전라북도의 예산은 연평균 14.32%로 증가하고 있으며, 도로교통은 연평균 9.48%로 증가중임
 - 4차 계획기간의 자원조달 가능성은 전라북도 재정규모 추이를 고려하여 산출

[표 6-1] 연도별 전라북도 재정현황

(단위 : 백만원, %)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율
재정규모	4,691,639	5,130,145	6,224,149	6,813,485	8,013,828	14.32
도로 교통	125,880	128,749	139,555	152,192	180,838	9.48
비율	2.68	2.51	2.24	2.23	2.26	2.38



자료 : 전라북도(2022), <https://www.jeonbuk.go.kr/>

주 : 재정규모는 연도별 세출을 기준으로 작성됨

2. 자원 조달

■ 계획 기간내 투자 금액

- 제4차 전라북도 교통안전 기본계획('22년~'26년)의 총 투자액은 573,368백만원으로 분석되었음
 - 세부시행대책별 연차별 투자금액은 [부록 4] 참조

[표 6-2] 계획 기간내 투자 금액

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
합계	90,479	105,523	118,994	129,680	128,593	573,368
국비	28,554	39,755	46,121	51,711	48,546	214,687
도비	20,112	21,883	24,491	25,989	27,627	120,102
시·군비	41,913	43,885	48,382	51,980	52,420	238,580
국비 제외	61,925	65,768	72,873	77,969	80,047	358,581

■ 자원조달 가능성 검토

- 제4차 전라북도 교통안전 기본계획('22년~'26년)의 총 도비 투자액은 120,102백만원으로 도로교통부분 가용재원인 1,196,235백만원의 약 10.04% 수준으로 자원 조달에 무리가 없을 것으로 판단됨

[표 6-3] 자원조달 가능성 검토

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
도로 교통	197,981	216,749	237,296	259,791	284,418	1,196,235	
4차 예산	금액	90,479	105,523	118,994	129,680	128,593	573,268
	비율	45.70	48.68	50.15	49.92	45.21	47.92
도비 예산	금액	20,112	21,883	24,491	25,989	27,627	120,102
	비율	10.11	10.10	10.32	10.00	9.71	10.04

주 : 도로 교통 부분 예산은 '17년~'21년 2021년 예산에 연평균 증가율을 적용하여 산출함

부록

1. 교통사고 잦은 곳(구간) 문제점 및 개선방안
2. 교통안전정책 목표 관련 전문가 자문의견서
3. 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진계획
4. 연차별 투자 계획

[부록 1] 교통사고 잦은 곳(구간) 문제점 및 개선방안

[표 1] 교통사고 잦은 곳(구간) 주요문제점

구 분	지 점 명	주사고유형	사고발생요인 및 문제점
일반 국도	1	진안군 부귀면 신정리 서판4 ·총 3건의 사고 - 측면직각충돌 1건 - 차로변경 1건 - 차량단독 1건	1) 통과차량의 과속 빈번 2) 분리안전지대에 신호기 철주가 설치되어 있어 주행차량의 충돌 위험 존재 3) 교통안전표지 및 노면표시 미흡
	2	무주군 무주읍 오산리 무주2교차로 ·총 6건의 사고 - 측면직각충돌 6건	1) 측면직각충돌사고 다발지 2) 교차로 접근차량간 시거 확보 불량 3) 무분별한 통행 빈번
지방도	1	군산시 옥산면 옥산교차로 ·총 6건의 사고 - 측면직각충돌 5건 - 차로변경 1건	1) 비보호좌회전사고 다발지 2) 입체교차로 기하구조 형태로 인한 역주행사고 발생 우려 3) 교통안전표지 및 노면표시 미흡
	2	완주군 봉동 봉동4 ·총 5건의 사고 - 측면충돌 2건 - 정면충돌 1건 - 차대사람 1건 - 차량단독 1건	1) 봉동로 남북측간 차로수 및 도로선형 불일치 2) 금마→봉동 방면 차로폭 과다 및 노면표시 노후화로 인한 통과차량 과속 또는 신호위반 빈번 3) 우회전차량 과속 빈번 4) 교차로 남측 보행자 동선 연속성 및 대기공간 결여 5) 봉동→금마 방면 교차로 접근부 노면 소성변형 발생

(표계속)

구 분	지 점 명	주사고유형	사고발생요인 및 문제점
시도	1 전주시 완산구 홍산중앙로 올리브영	·총 13건의 사고 - 차대사람 4건 - 측면충돌 3건 - 정면충돌 1건 - 후진중충돌 1건 - 기타 4건	1) 비신호교차로 운영 및 보행량이 다수 형성된 지점으로 접근차량의 각별한 주의와 속도저감 필요 2) 차대사람사고 다발지이며, 횡단보도 보행자에 대한 주의 및 시인성 확보 필요 3) 교차로 부근 또는 내부에서 무분별한 유턴 발생
	2 전주시 완산구 서신동 박천수 정형외과4	·총 14건의 사고 - 측면충돌 8건 - 추돌 2건 - 정면충돌 1건 - 후진중 충돌 1건 - 기타 2건	1) 침두 시, 종합경기장→서신동주민센터 방면 좌회전대기차로 용량 초과하여 병목현상 발생으로 인한 추돌사고 위험 2) 유턴구역선 외 무분별한 유턴으로 인한 유턴 중 사고 다발 3) 교차로모퉁이 위치한 신호제어박스로 인하여 우회전차량의 횡단보도 보행자에 대한 시거 불량 및 제어기 충돌 위험 상존 4) 자전거이용자와 보행자간 동선 상충 위험 존재 5) 덕진경찰서→종합경기장 방면 직진차량 신호위반 및 과속 빈번
	3 전주시 완산구 효자동 기전여고4	·총 10건의 사고 - 측면직각충돌 4건 - 추돌 2건 - 기타 4건	1) 침두 시, 경찰청→전주대 및 덕진경찰서→경찰청 방면 좌회전대기차로 용량 초과하여 병목현상 발생으로 인한 추돌사고 다발 2) 교차로 접근부 형성된 종단하향경사로 인해 추돌사고 위험 3) 전주대→덕진경찰서 방면 직진차량 과속 또는 신호위반 빈번 4) 규정에 맞지 않게 설치된 고원식 횡단보도로 인해 우회전차로 감속 효과 미비 5) 교통안전표지 및 노면표시 미흡

(표계속)

구 분	지 점 명	주사고유형	사고발생요인 및 문제점
4	전주시 덕진구 장동 화개4	·총 5건의 사고 - 측면충돌 4건 - 추돌사고 1건	1) 신호기 시인성 불량 2) 전방향 우회전차로에 대한 회전반경 및 도류로 폭이 적정하지 않아 우회전차량 과속빈번 3) 편도3차로 도로로써 교차로 통과차량의 과속 또는 신호위반 빈번 4) 교통안전표지 및 노면표시 미흡
5	전주시 덕진구 덕진동 사평교4	·총 4건의 사고 - 신호위반으로 인한 측면직각충돌 4건	1) 동일지점 동일방향 신호위반사고 다발 2) 하가지구 → 공용터미널 방면 접근부 도로선형이 곡선형태이면서 접근부에 위치한 수목으로 인해 전방 교차로 시거 확보 불량 3) 교통안전표지 및 노면표시 미흡
6	군산시 나운동 구보건소4	·총 5건의 사고 - 측면직각충돌 2건 - 측면충돌 1건 - 차대사람 1건 - 차로변경 1건	1) 주도로인 공단대로에 제1 주신호등이 교차로 건너편에 설치되어 신호등 시인성 저하 2) 가속차로 내 불법주정차 만연 3) 서해초교→군산시청 방면 우회전차량의 속도저감 필요 4) 경장동방면 인접 교차로에 공동주택, 상가 등 보행유발시설이 인접해있으나 보행자 안전을 위한 시설물 미흡
7	군산시 수송동 미장4	·총 6건의 사고 - 추돌 3건 - 측면직각충돌 2건 - 차로변경 1건	1) 부도로에 대한 차로 구분이 미흡하여 무분별한 통행 발생 2) 신호기 시인성 불량 3) 보행동선 단절로 인한 보행자 무단횡단 발생 4) 자전거 또는 보행자 무단횡단 발생 빈번 5) 부도로 통행차량 과속 빈번

(표계속)

구 분	지 점 명	주사고유형	사고발생요인 및 문제점
8	군산시 구암동 구암3	·총 5건의 사고 - 후진충돌 1건 - 차대사람 1건 - 측면충돌 1건 - 추돌 1건 - 기타 1건	1) 예각으로 접속된 교차로 모퉁이에 수목이 위치하여 교차로 접근 시 시거 불량 2) 보행자 무단횡단으로 인한 사망사고 발생 3) 새만금방조제→호덕마을 우회전 차량이 분리안전지대를 침범한 무분별한 통행 빈번 4) 편도3차로 도로로써 통과차량의 과속 또는 신호위반 빈번 5) 주유소 진출입을 위한 점용면적이 과다하여 무분별한 진출입 발생 6) 비정형 교차로형태로 교차로 접근 부횡단보도로 인한 이중정지선 발생
9	군산시 구암동 잠두3	·총 3건의 사고 - 추돌 2건 - 측면충돌 1건	1) 우회전반경이 과다하여 우회전차량의 과속 빈번 2) 우회전차량의 본선 합류 시 주의하지 않고 합류하여 통행우선권이 불명확 3) 편도3차로 도로로써 통과차량의 과속 또는 신호위반 빈번 4) 교통안전표지 및 노면표시 미흡
10	익산시 영등동 성모병원	·총 5건의 사고 - 측면충돌 2건 - 추돌 2건 - 기타 1건	1) 부도로 차로수 및 선형 불일치 2) 교차로 상충면적 과다 3) 부도로 차로 최소폭(2.75m)미확보 4) 교통안전표지 및 노면표시 미흡
11	익산시 영등동 귀금속4	·총 4건의 사고 - 측면직각충돌 3건 - 기타 1건	1) 비정형 4지교차로이며, 교차로 상충면적 과다하여 교차로 내 충돌 사고 다발 2) 주도로 선화로 시청→익산IC 방면, 주행차로 일관성 결여 3) 보행동선 단절 및 야간 보행자 시인성 미흡

(표계속)

구 분	지 점 명	주사고유형	사고발생요인 및 문제점
12	익산시 팔봉동 익산2공단우체 국4	·총 5건의 사고 - 측면직각충돌 5건	1) 교차로 상충면적이 과다 및 교차로 내 충돌사고 다발 2) 점멸신호 운영 중에 있으나, 접근차량간 통행우선권이 불분명하고 과속 빈번 3) 안전속도 5030 기준에 맞춰 최고속도제한 하향 필요
13	익산시 신용동 형제주유소3	·총 3건의 사고 - 추돌 2건 - 차로변경 1건	1) 교차로 상충면적 과다, 교차로 내 위치한 지장물로 인하여 접근차량간 시거 확보 미흡 2) 논산↔영등동 간 좌회전 및 우회전 통행이 주교통류이며, 좌회전차량의 통행속도가 높고, 우회전차량의 통행여건 미흡 3) 원광대→영등동 방면 우회전반경이 작아 통행 시 어려움 발생 4) 교차로 내 시설 진출입부가 다수 형성되어 상충횟수 증가
14	김제시 하동 노인복지타운입 구교차로	·총 5건의 사고 - 측면직각충돌 3건 - 차대사람 1건 - 차로변경중 1건	1) 주도로는 일반국도 23호선으로 통과차량의 과속이 빈번하며, 교차로 내 충돌사고 다발 2) 차대사람사고 인한 사망사고 발생지점이며, 버스정류장 앞 보행자 대기공간과 횡단보도 보행자에 대한 야간 시인성 미흡 3) 요양병원 진출입로 보행동선 단절 및 보도 노후화
15	김제시 검산동 체육공원4	·총 6건의 사고 - 측면직각충돌 3건 - 추돌 1건 - 차로변경중 1건 - 측면충돌 1건	1) 교차로 상충면적 과다하여 교차로 내 충돌사고 다발 2) 신호기 시인성 불량 3) 교통안전표지 및 노면표시 미흡

(표계속)

구 분	지 점 명	주사고유형	사고발생요인 및 문제점
16	김제시 순동 순동4	·총 3건의 사고 - 추돌 2건 - 측면직각충돌 1건	1) 주도로 콩쥐팔쥐로는 왕복 4차로 도로로, 통과차량의 과속 및 신호 위반 빈번 2) 부도로 아리랑로는 종단하향경사가 있는 곡선선형으로 전방 교차로 시거 확보 불량 3) 전주→순동산업단지 방면 우회전 반경 값에 따른 도류로 폭이 과다 하여 우회전차량 과속 빈번 4) 중차량 통행이 잦아 교차로 접근부 노면 소성변형 발생
	정읍시 하북동 공단주유소4	·총 3건의 사고 - 추돌 2건 - 측면직각충돌 1건	1) 중차량 통행 비율이 높고 통과차량의 과속 빈번 2) 신호기 시인성 불량 및 교차로 상충면적 과다 3) 부도로에 대한 차로 구분이 미흡하여 무분별한 통행 발생 4) 교차로 내부를 통한 주유소 진출입 위험 상존
	정읍시 시기동 하나마트4	·총 3건의 사고 - 측면직각충돌 2건 - 차대사람 1건	1) 점멸신호 운영 중인 보행량이 많은 교차로로 운전자의 각별한 주의 요구 2) 우회전 곡선반경이 과다하여 우회전 차량의 과속 빈번 3) 차대사람사고 다발지역
시도 구간1	남원시 노암동 통계청남원사무소 ↔ 죽향동 남원대교4	·총 18건의 사고 - 측면충돌 8건 - 차대사람 4건 - 정면충돌 1건 - 추돌 1건 - 기타 4건	1) 통계청→남원대교 방면 차로연속성이 결여되어 운전자에게 혼란 초래 2) 회전차량과 횡단보도 보행자 또는 이륜차간 사고 다발 3) 구간 내 교차로 또는 횡단보도 부근 노상주차허용 등 차량위주 교통정책 만연

■ 교통사고 잦은 지점 우선순위 선정 방법

○ (우선순위 선정 개요) 교통사고 잦은 곳(구간)의 사업우선 순위는 도로교통공단에서 사용하고 있는 방법으로 사업대상지점 사고다발 순위와 사업대상지점 경제성 평가에 따른 비용편익 비를 합산하여 결정함

- (사업대상지점 사고다발 순위) 사업대상지점의 교통사고 발생건수에 의한 상대 비율과 사고피해정도를 고려한 사고건수를 1백만 진입차량 당 사고율로 환산한 상대비율로 구분하여 산출함

[EPDO 사고건수]

$$= \text{사망사고건수} \times 12 + \text{부상사고건수} \times 3 + \text{물적피해 건수} \times 1$$

[1백만 진입차량 당 사고율Mev]

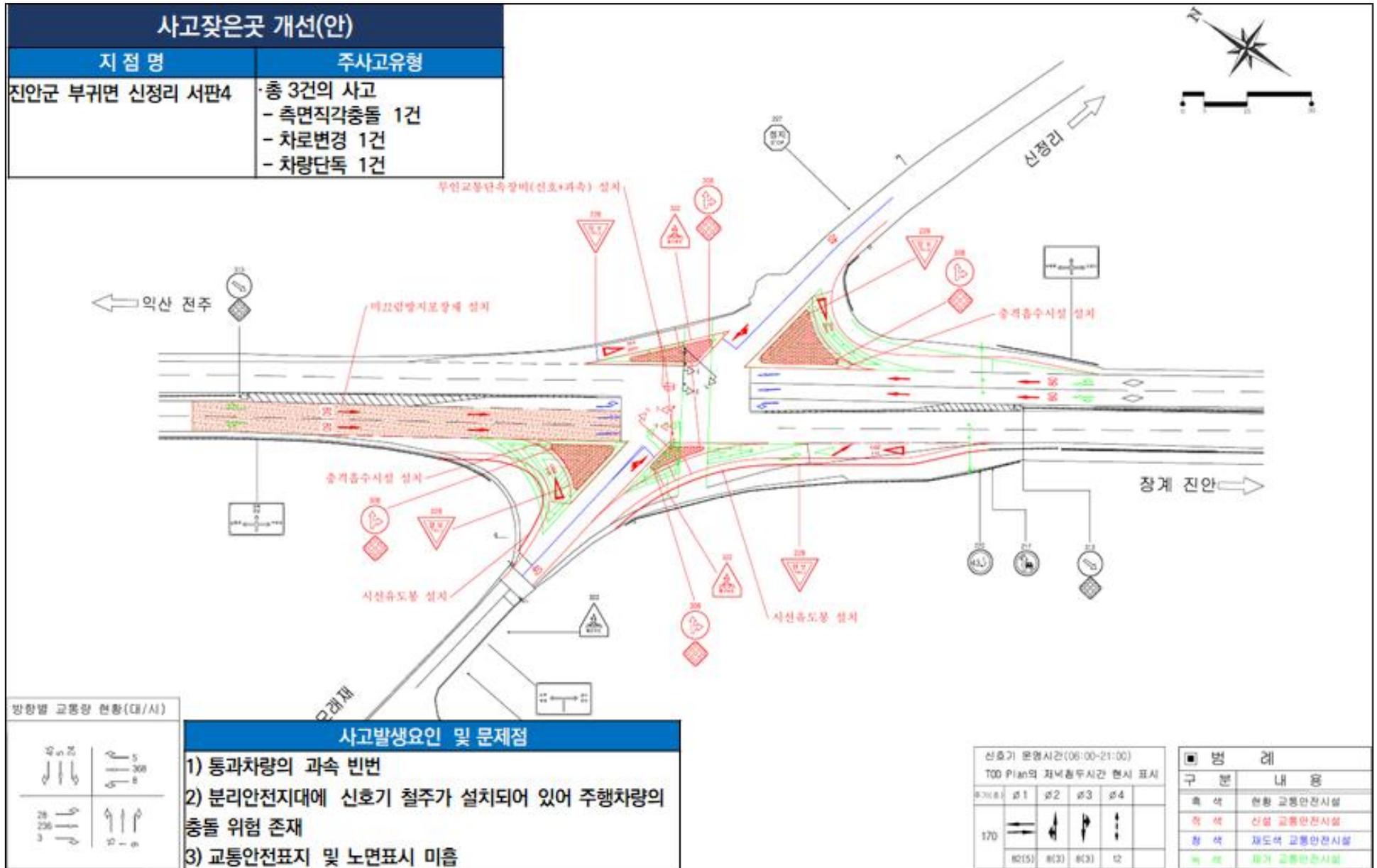
$$= \frac{\text{교통사고건수} \times 10^6}{365 \times \text{연수}(n) \times \text{일평균 교통량}}$$

- (경제성 평가) 경제성평가는 사업대상지점의 교통사고 피해액(물피 및 인명피해)과 사업 추진시 필요한 비용(공사비)의 비율을 의미함

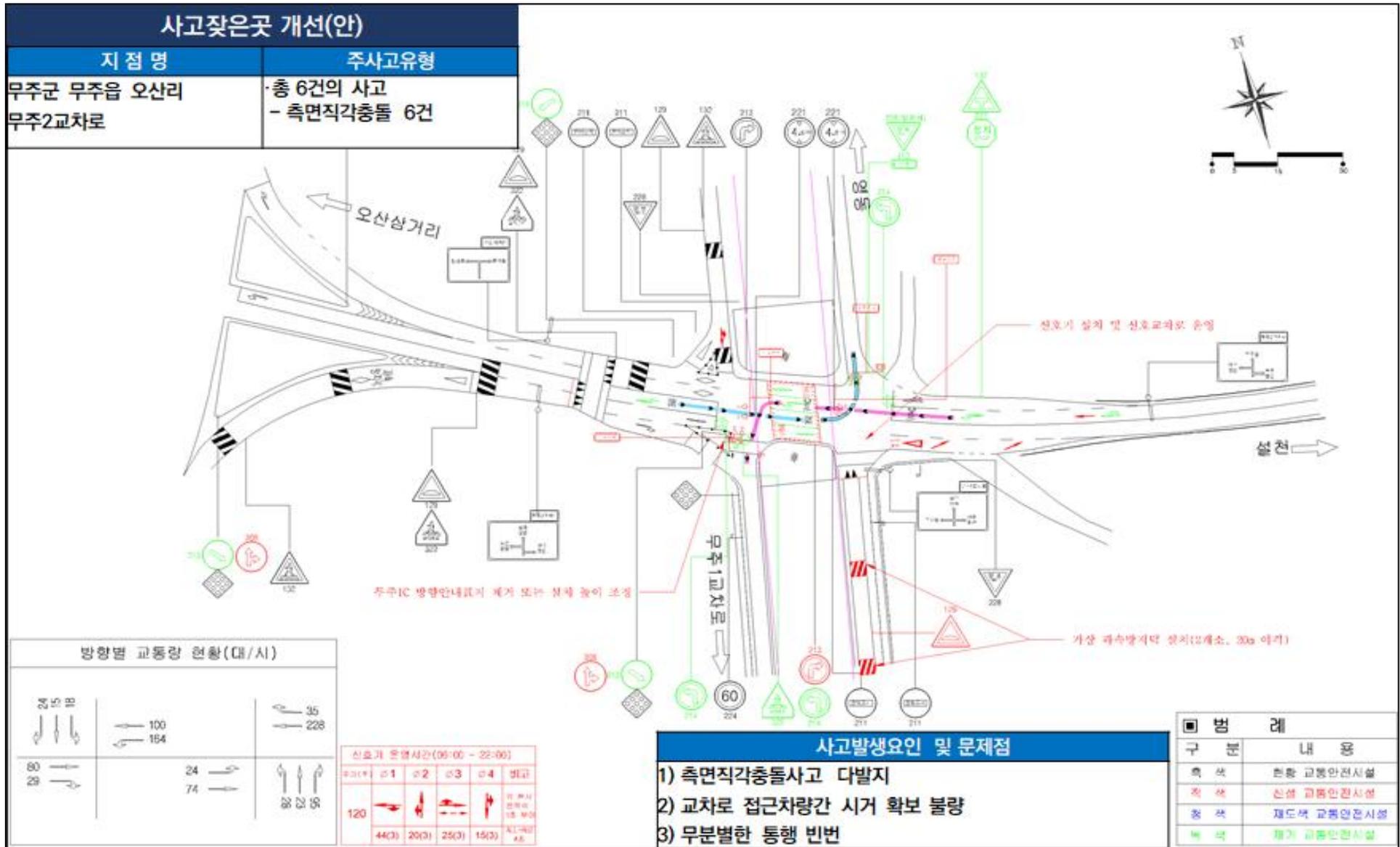
[교통사고 피해액]

= 교통사고 순평균비용, 교통경찰비용, 보험행정비용이 포함된 금액으로 구체적인 피해종류와 관계없이 적용할 때의 금액

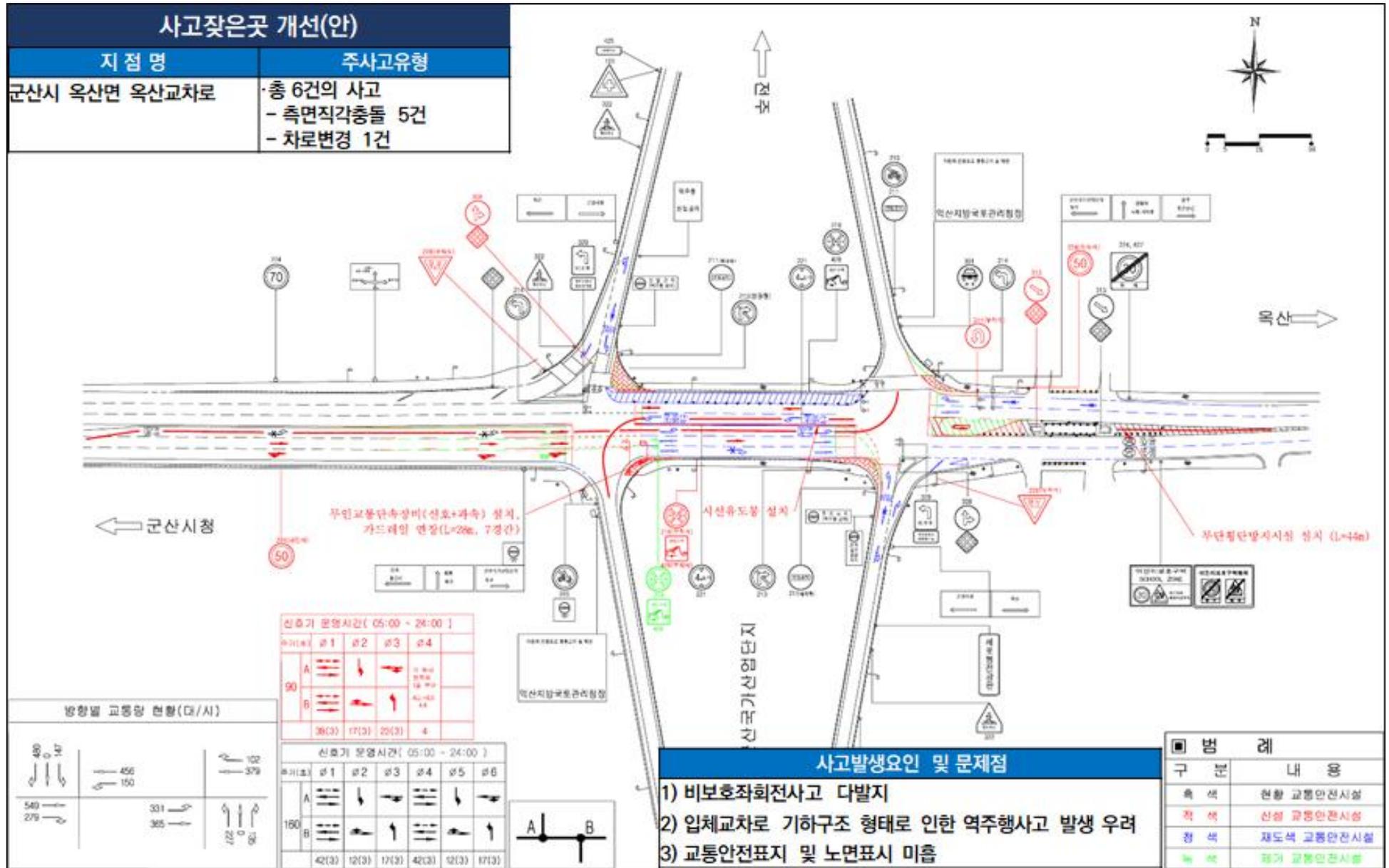
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-일반국도1



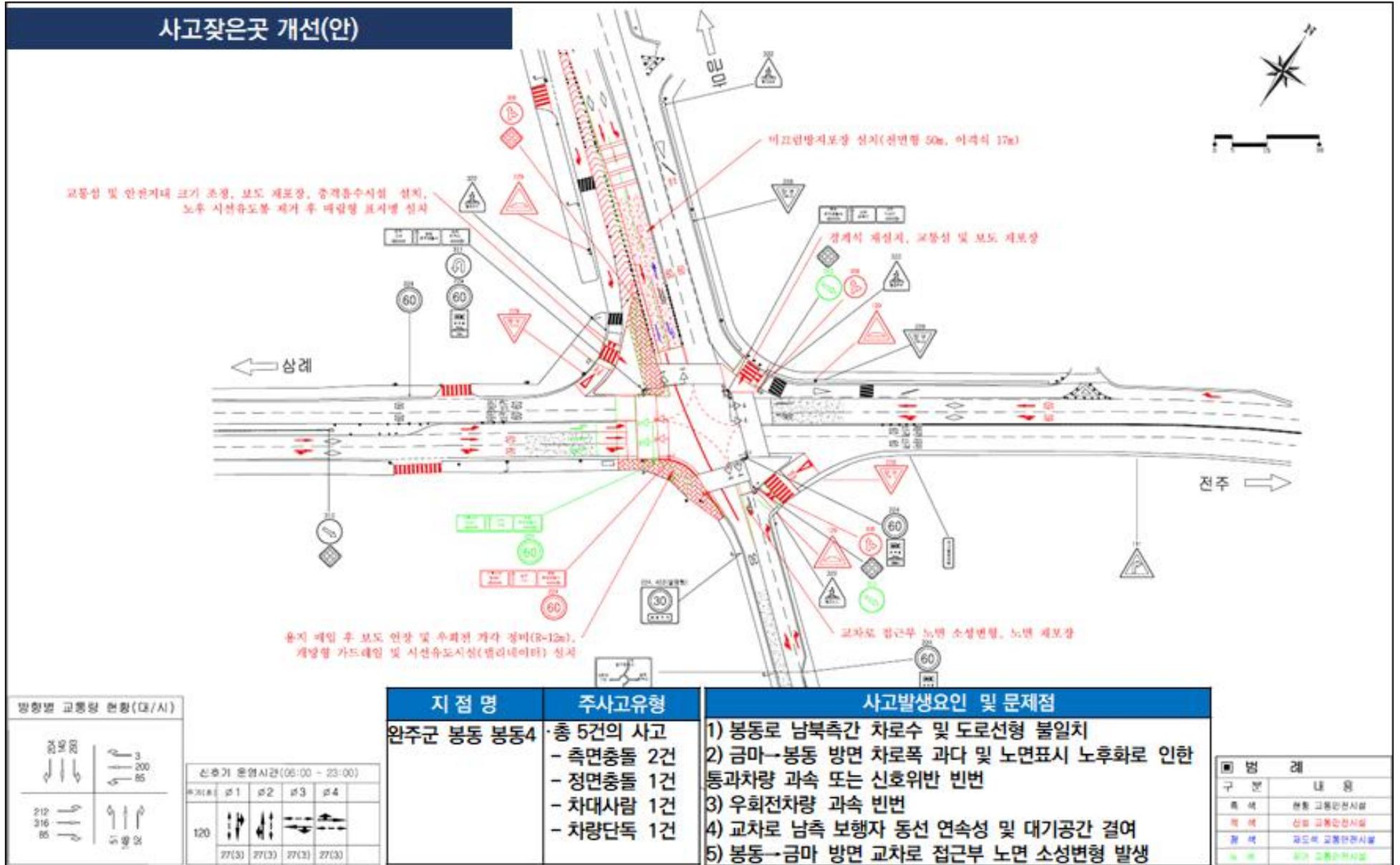
■ 교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-일반국도2



교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-지방도1

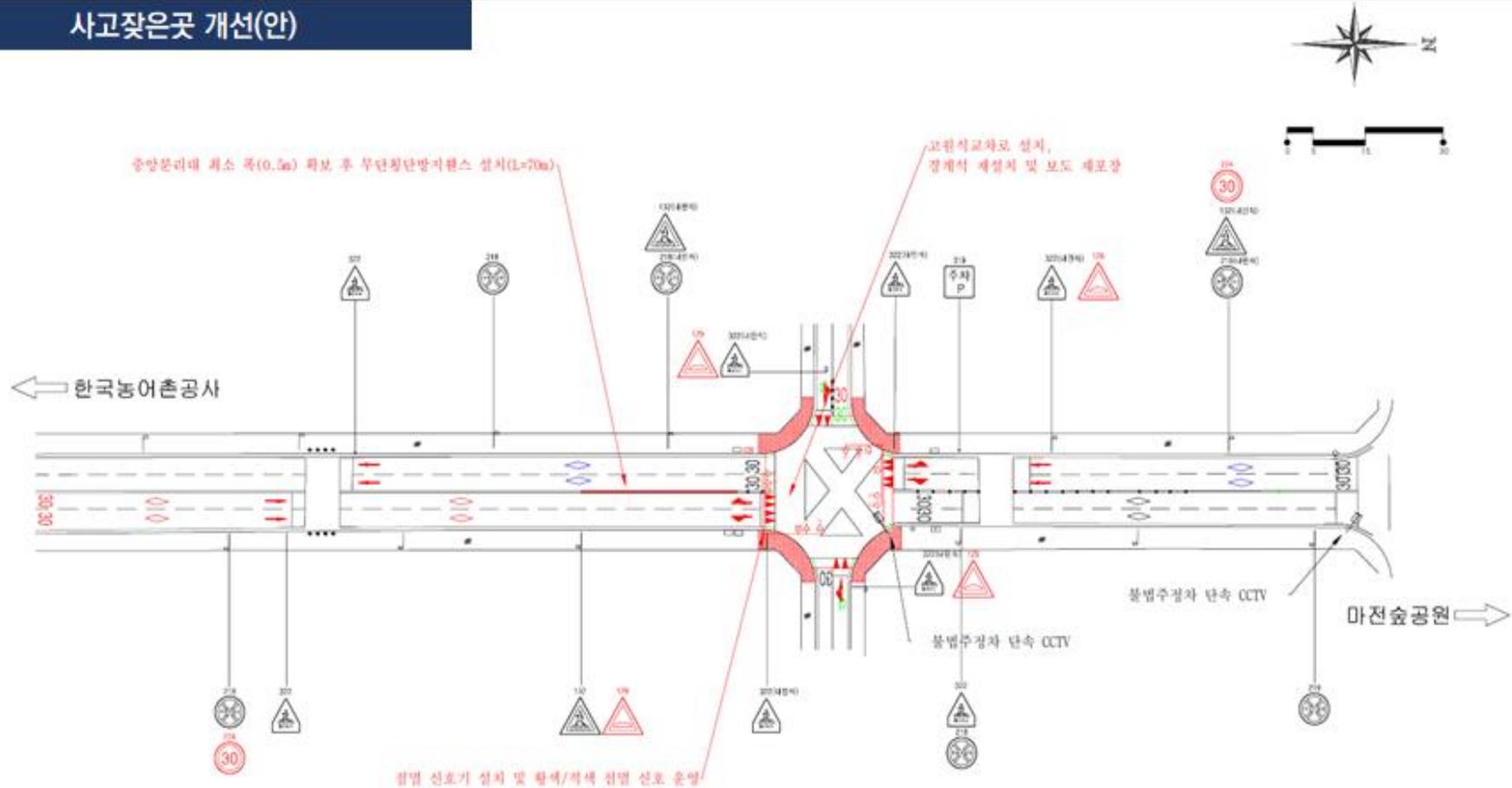


교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-지방도2



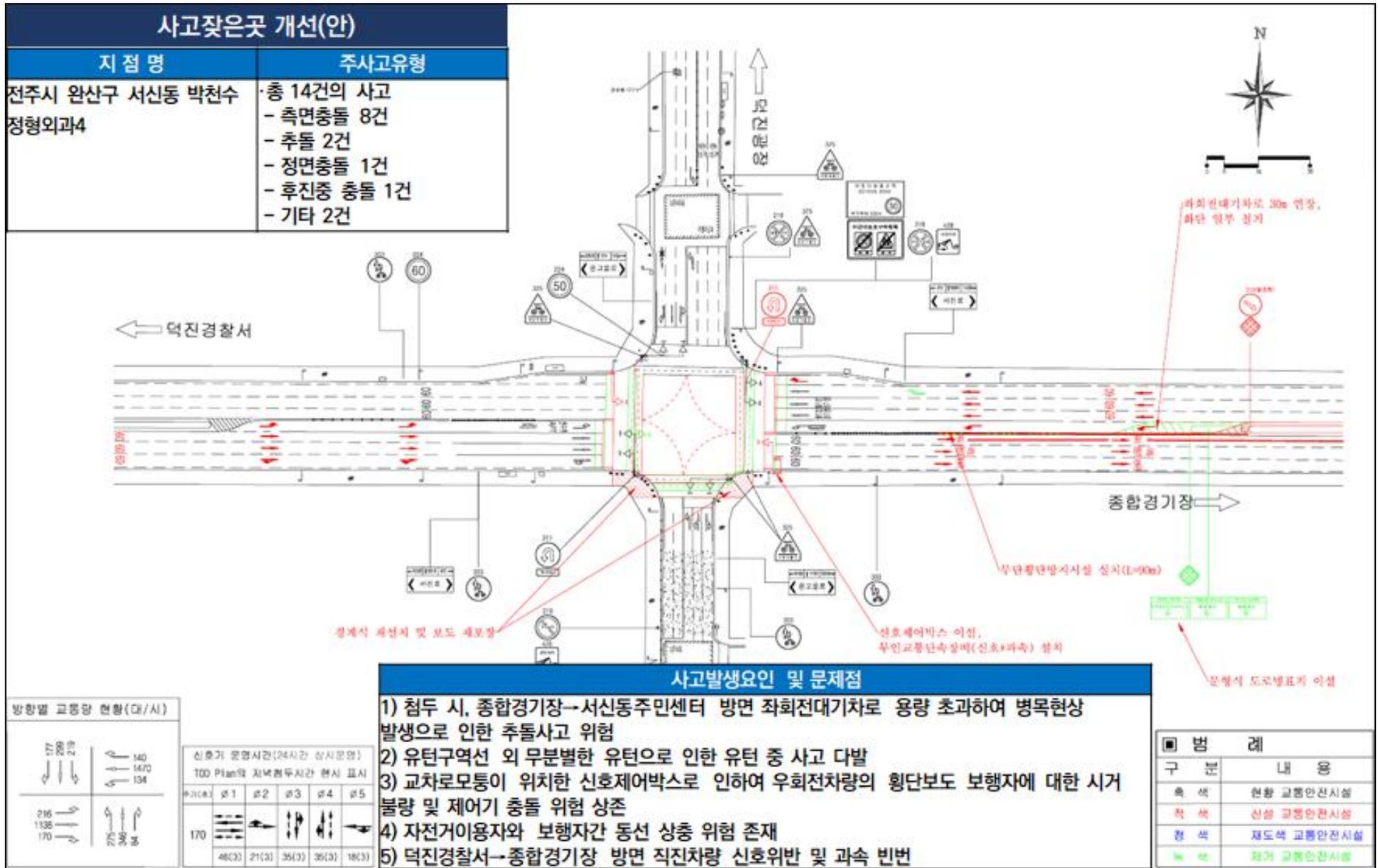
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도1

사고잦은곳 개선(안)

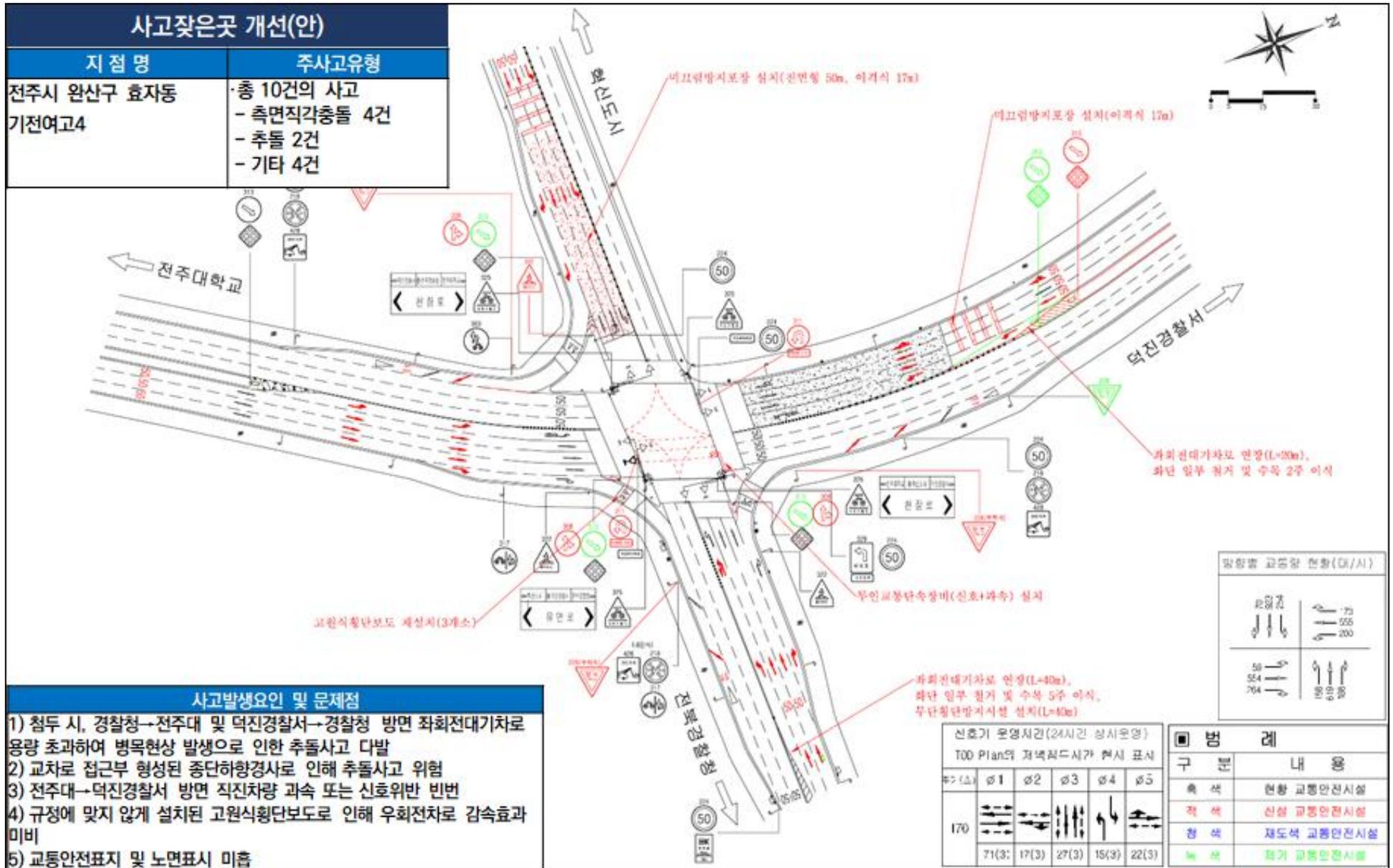


방향별 교통량 현황(대/시)	지점명	주사고유형	사고발생요인 및 문제점	번	례
	전주시 완산구 홍산중앙로 올리브영	총 13건의 사고 - 차대사람 4건 - 측면충돌 3건 - 정면충돌 1건 - 후진중충돌 1건 - 기타 4건	1) 비신호교차로 운영 및 보행량이 다수 형성된 지점으로 접근차량의 각별한 주의와 속도저감 필요 2) 차대사람사고 다발지이며, 횡단보도 보행자에 대한 주의 및 시인성 확보 필요 3) 교차로 부근 또는 내부에서 무분별한 유턴 발생	■ 번 구 대 내 용	■ 번 예 내 용
				■ 번 예 내 용	■ 번 예 내 용

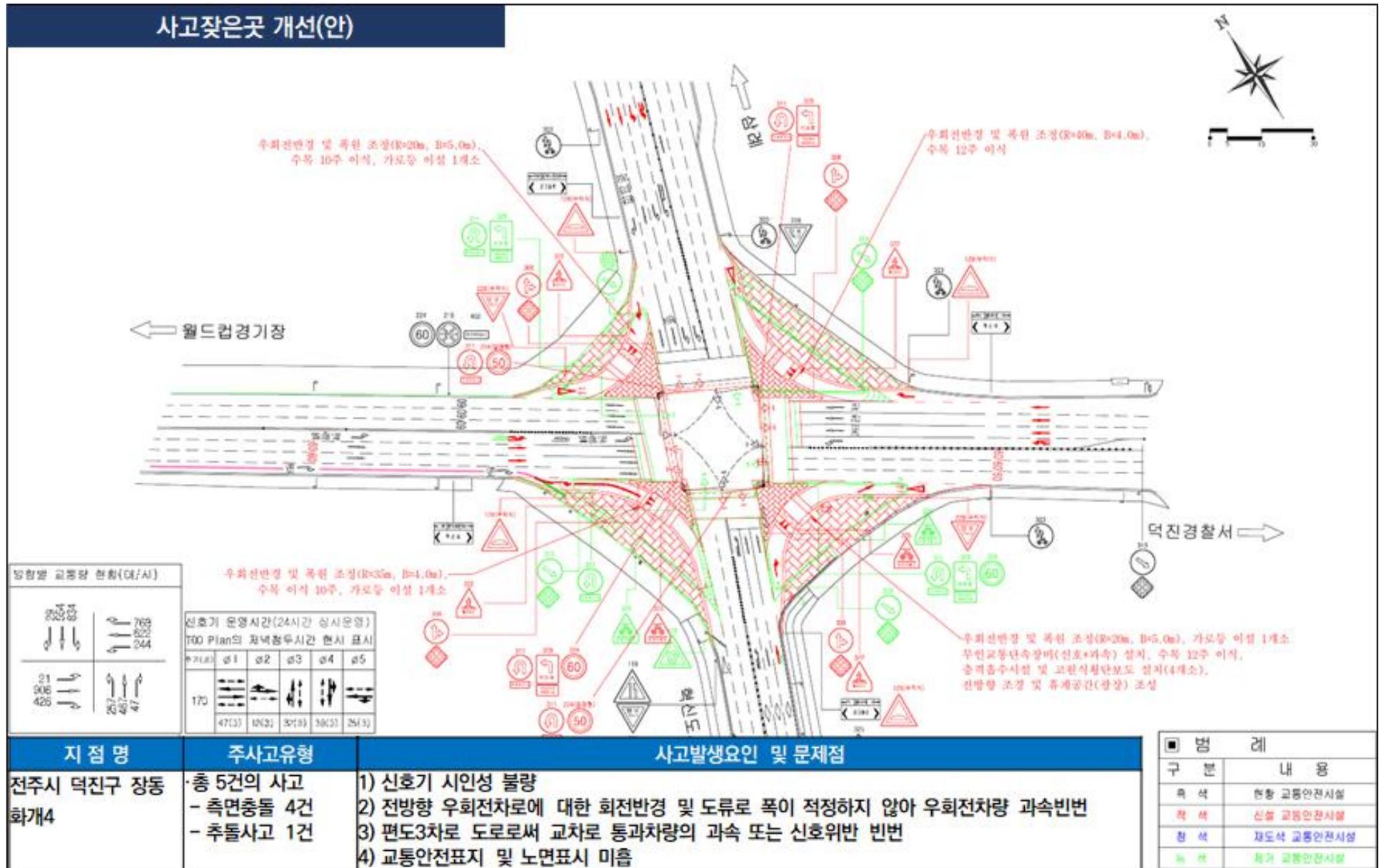
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도2



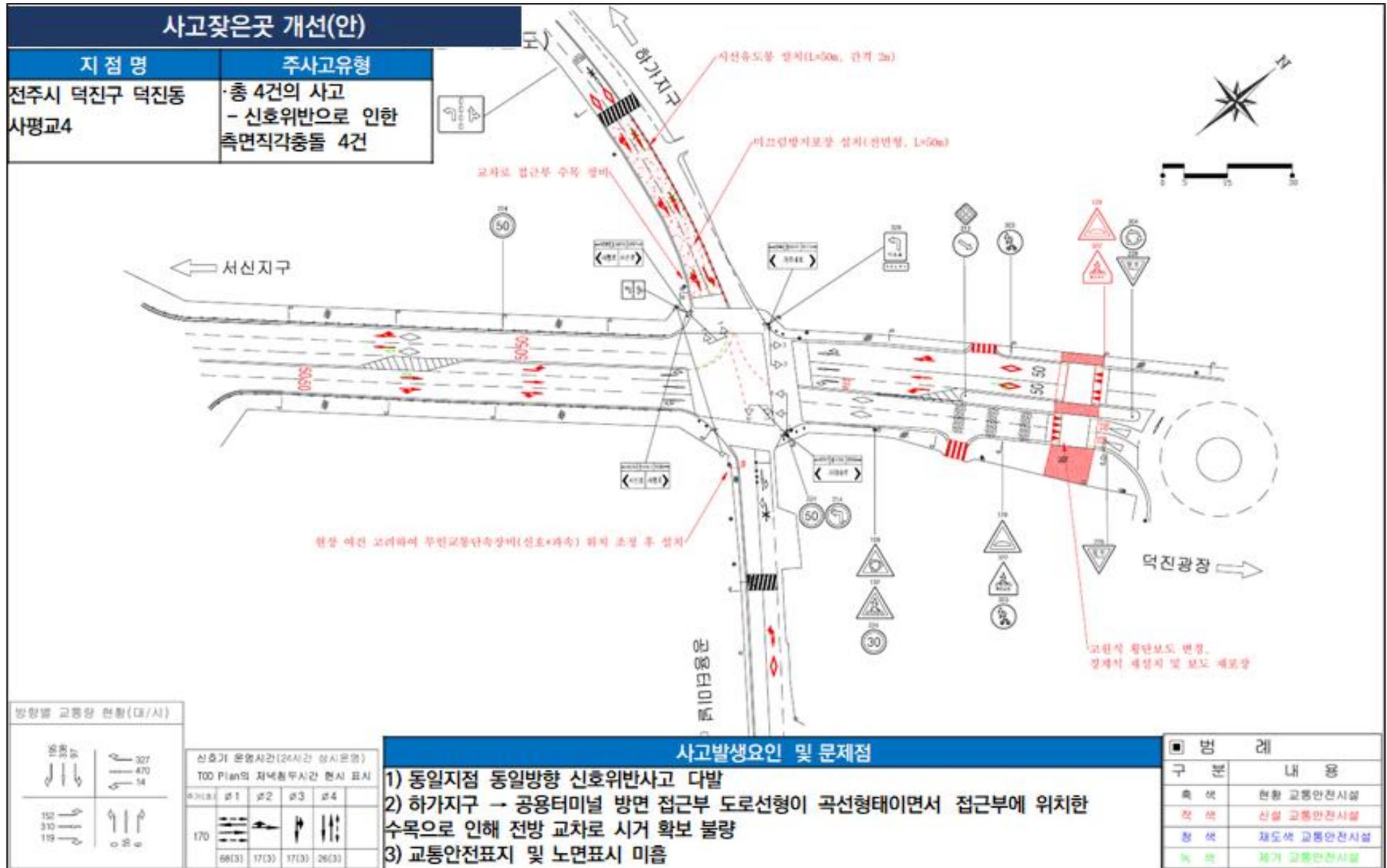
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도3



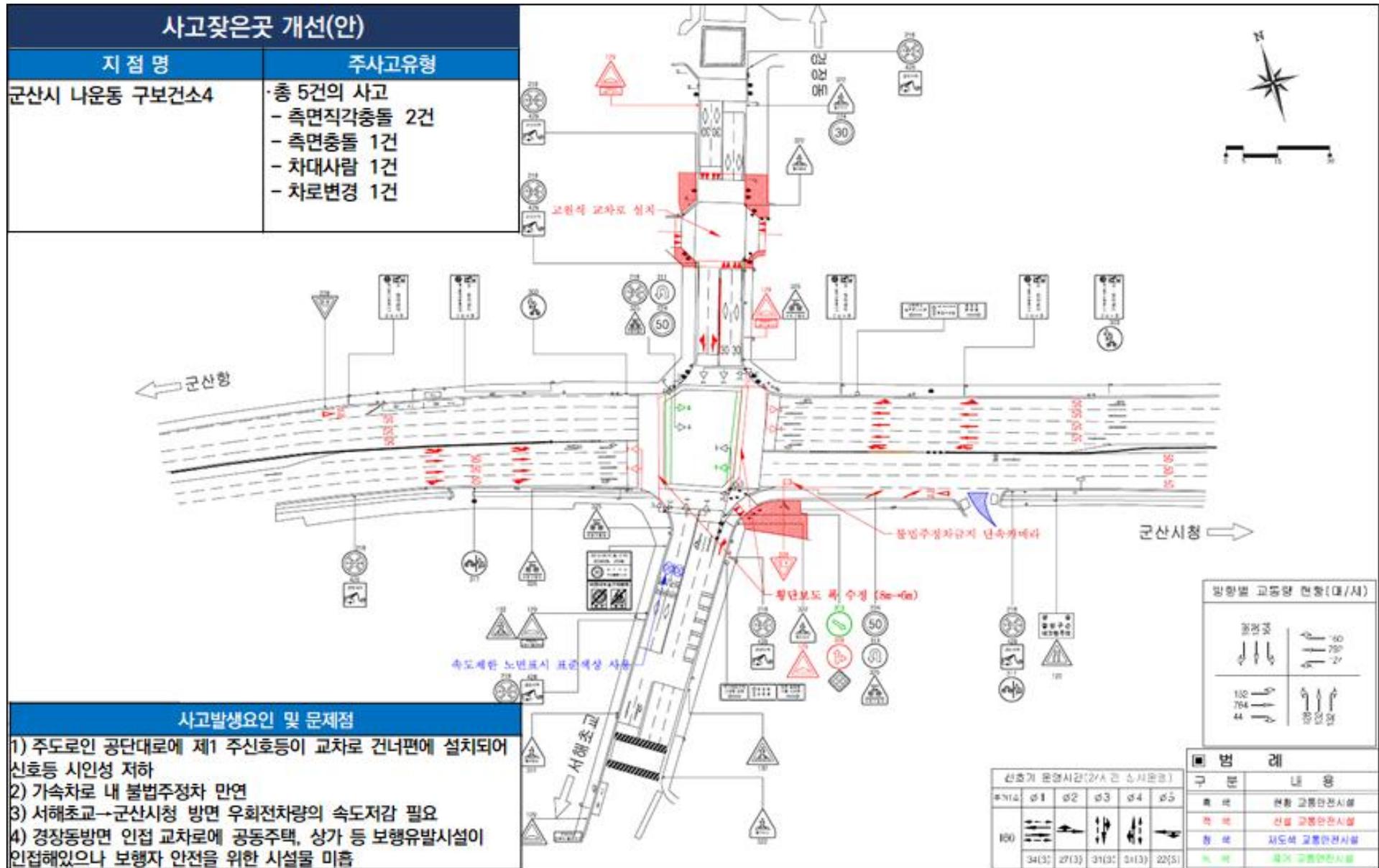
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도4



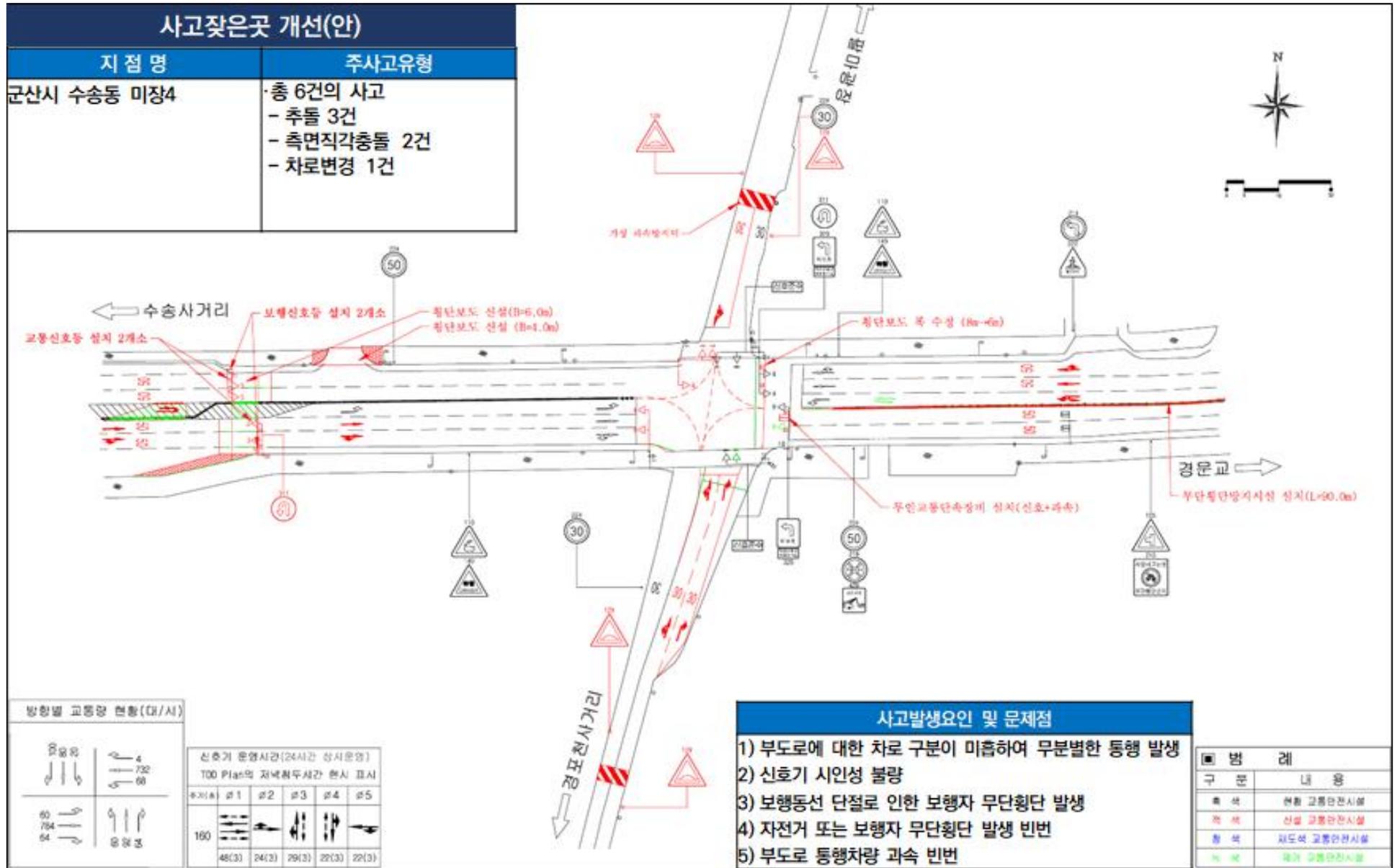
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도5



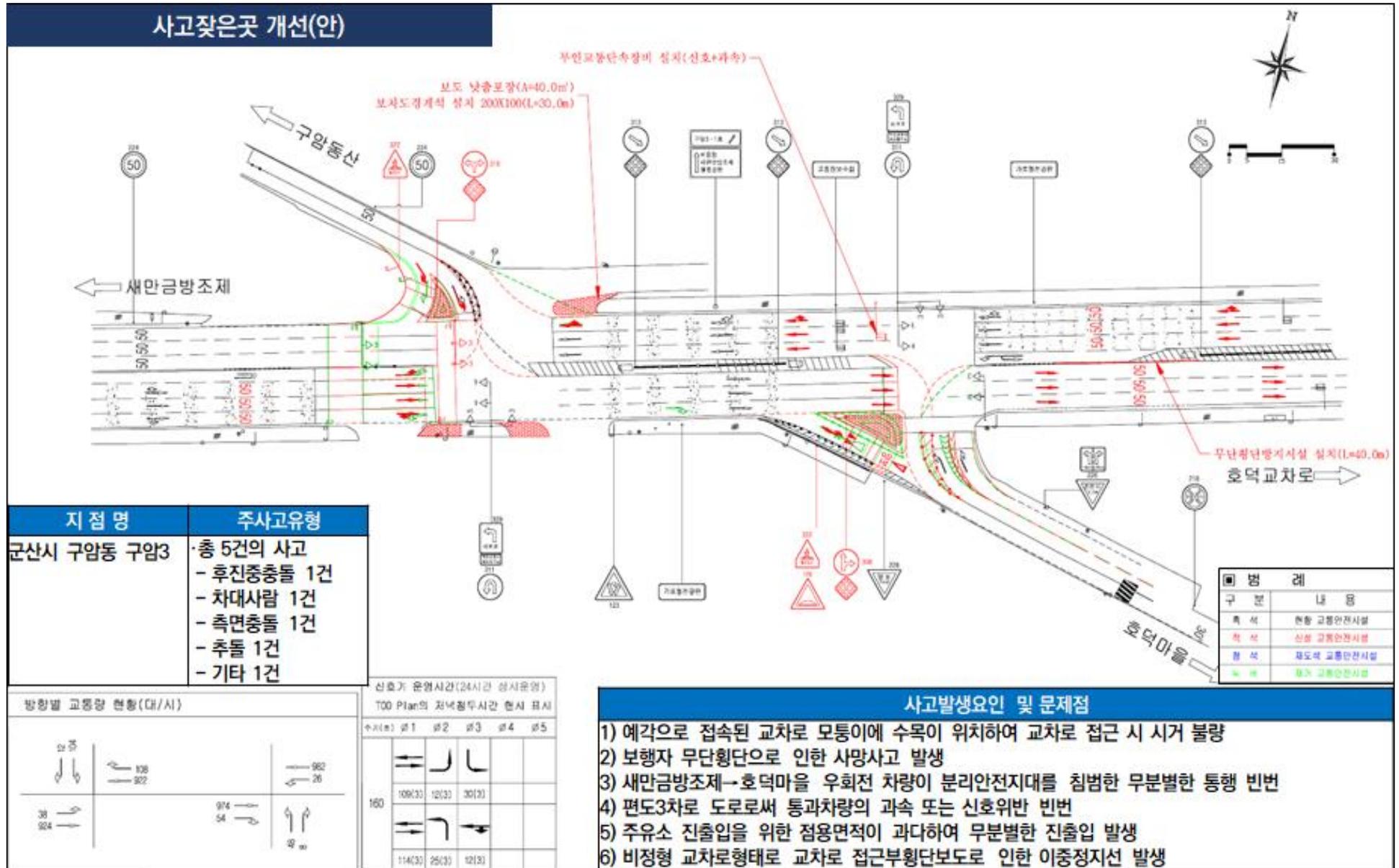
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도6



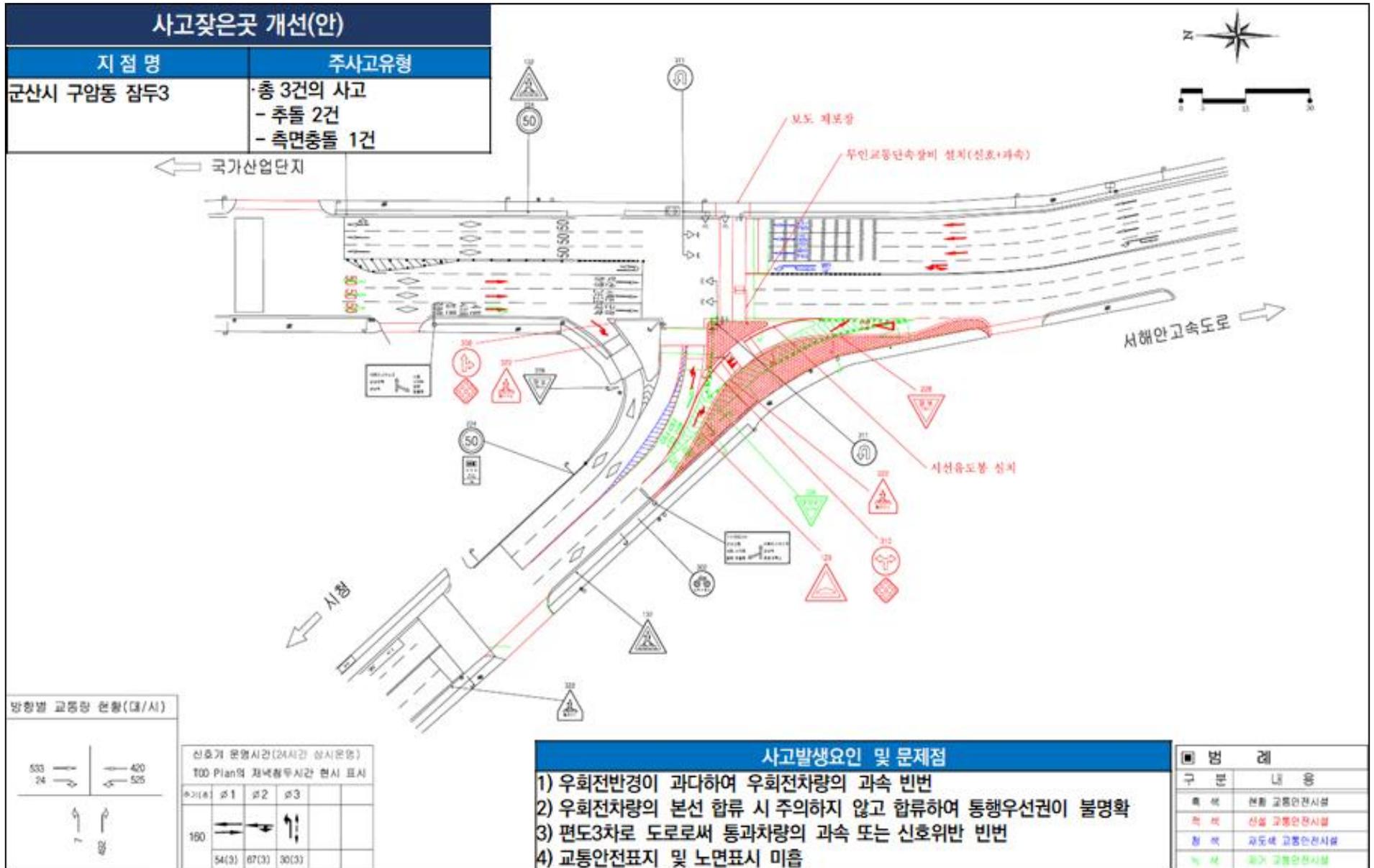
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도7



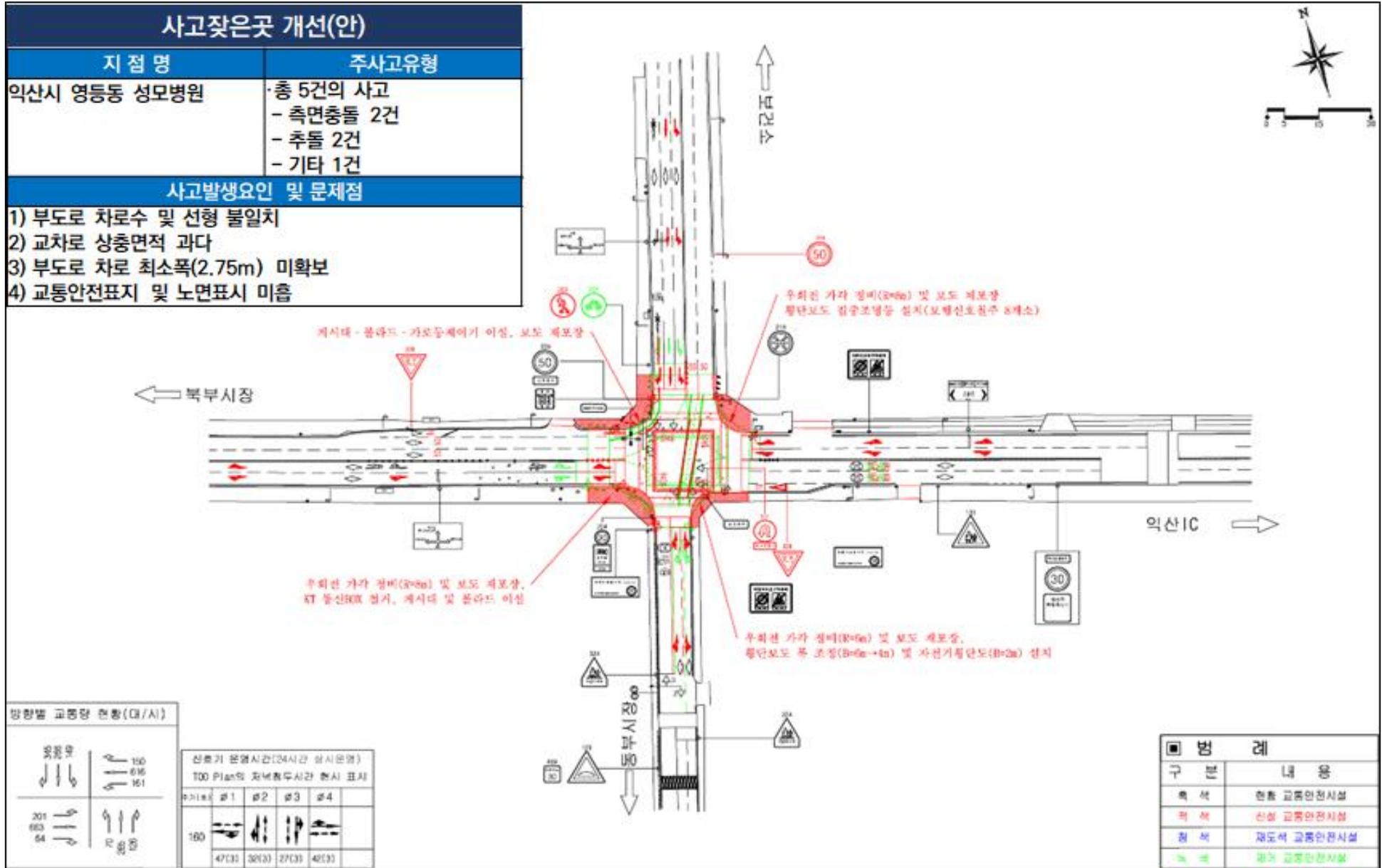
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도8



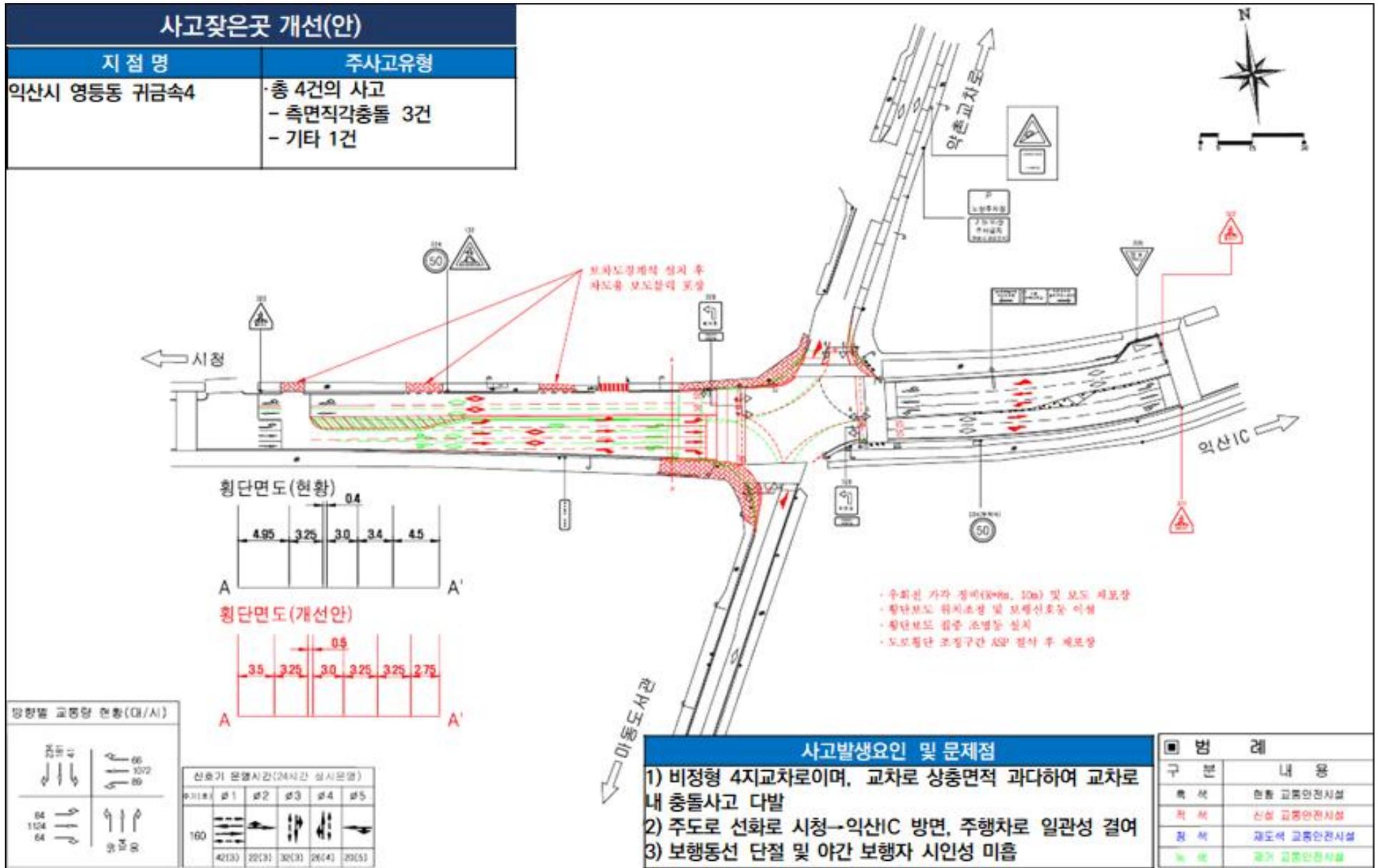
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도9



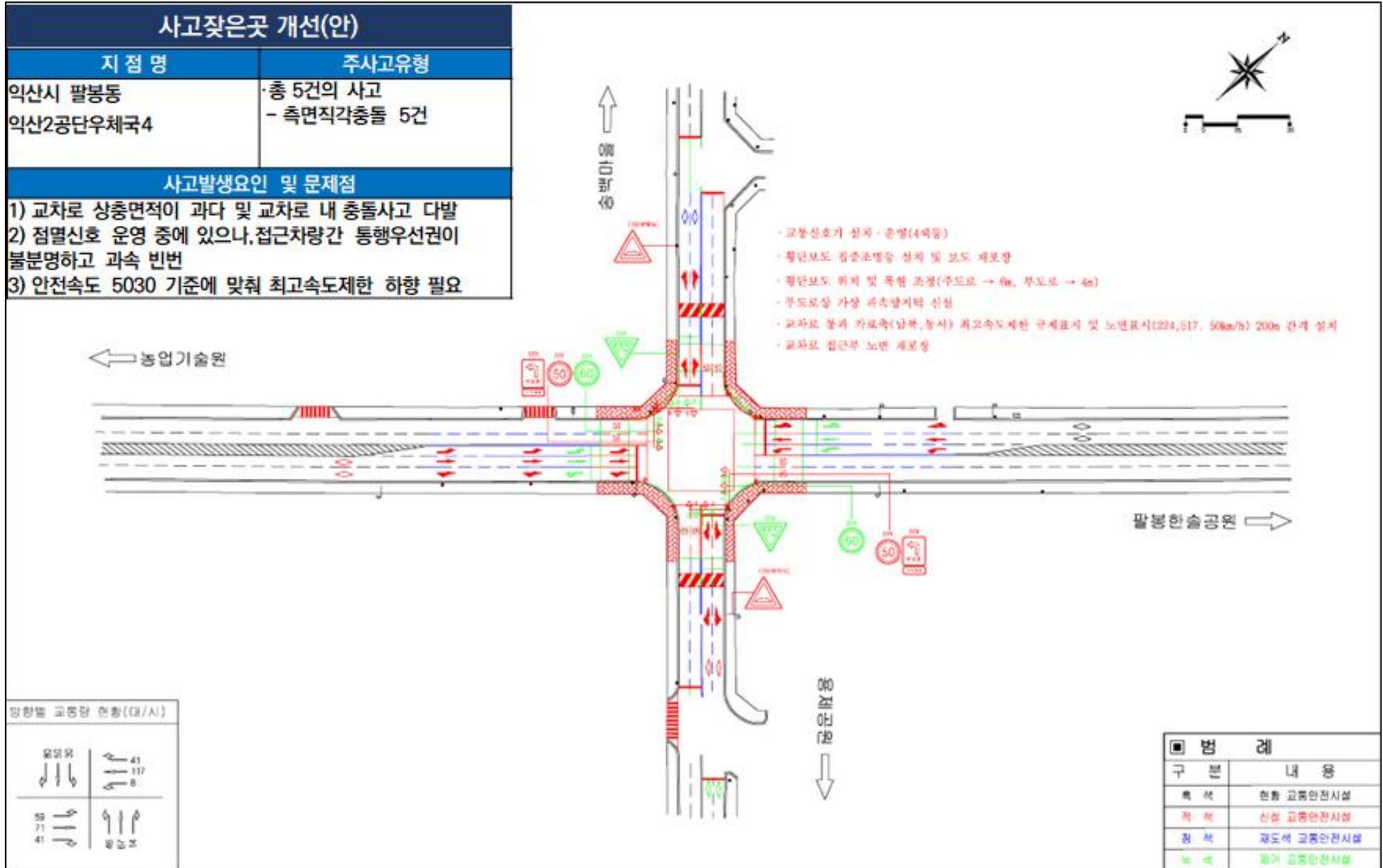
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도10



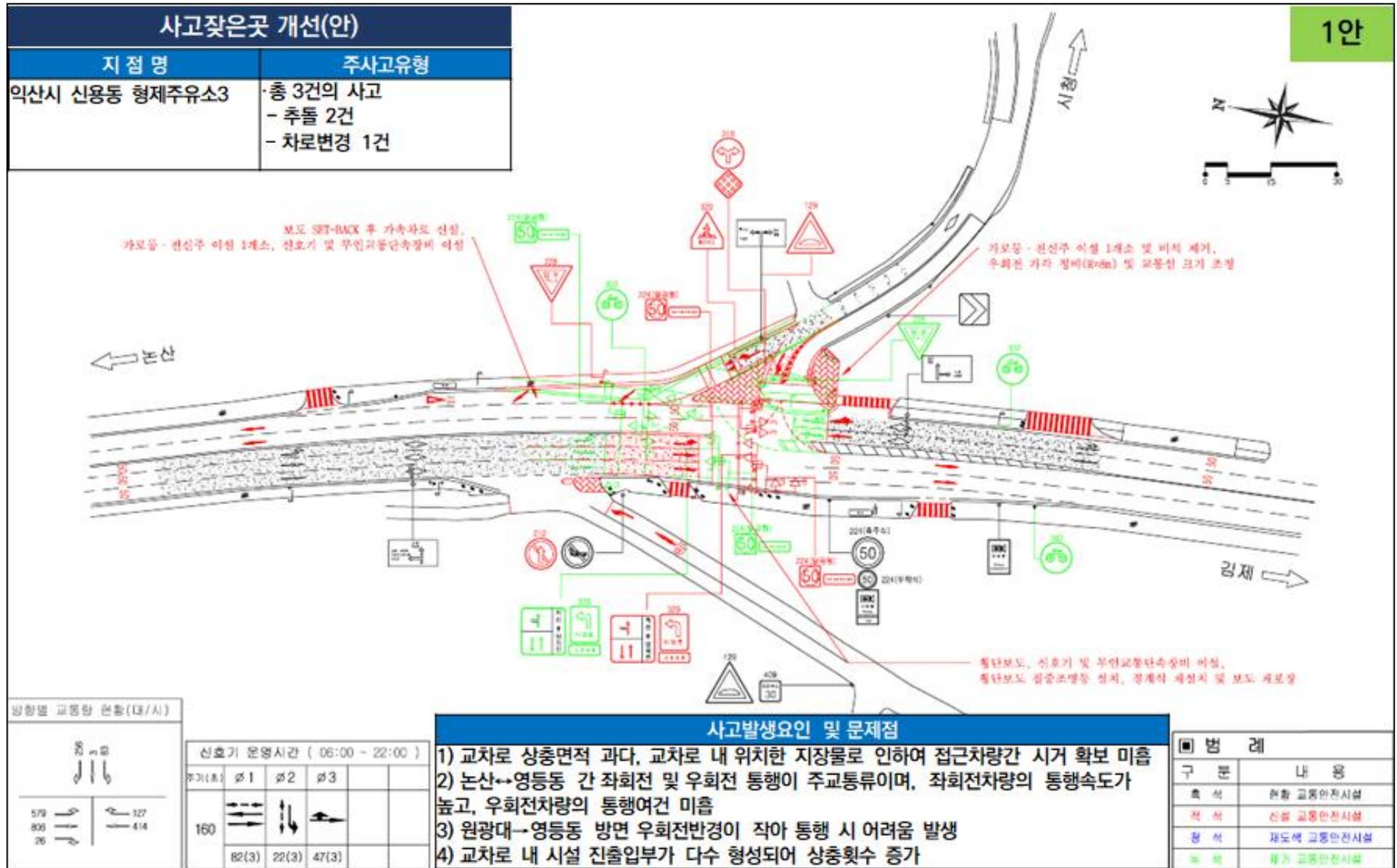
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도11



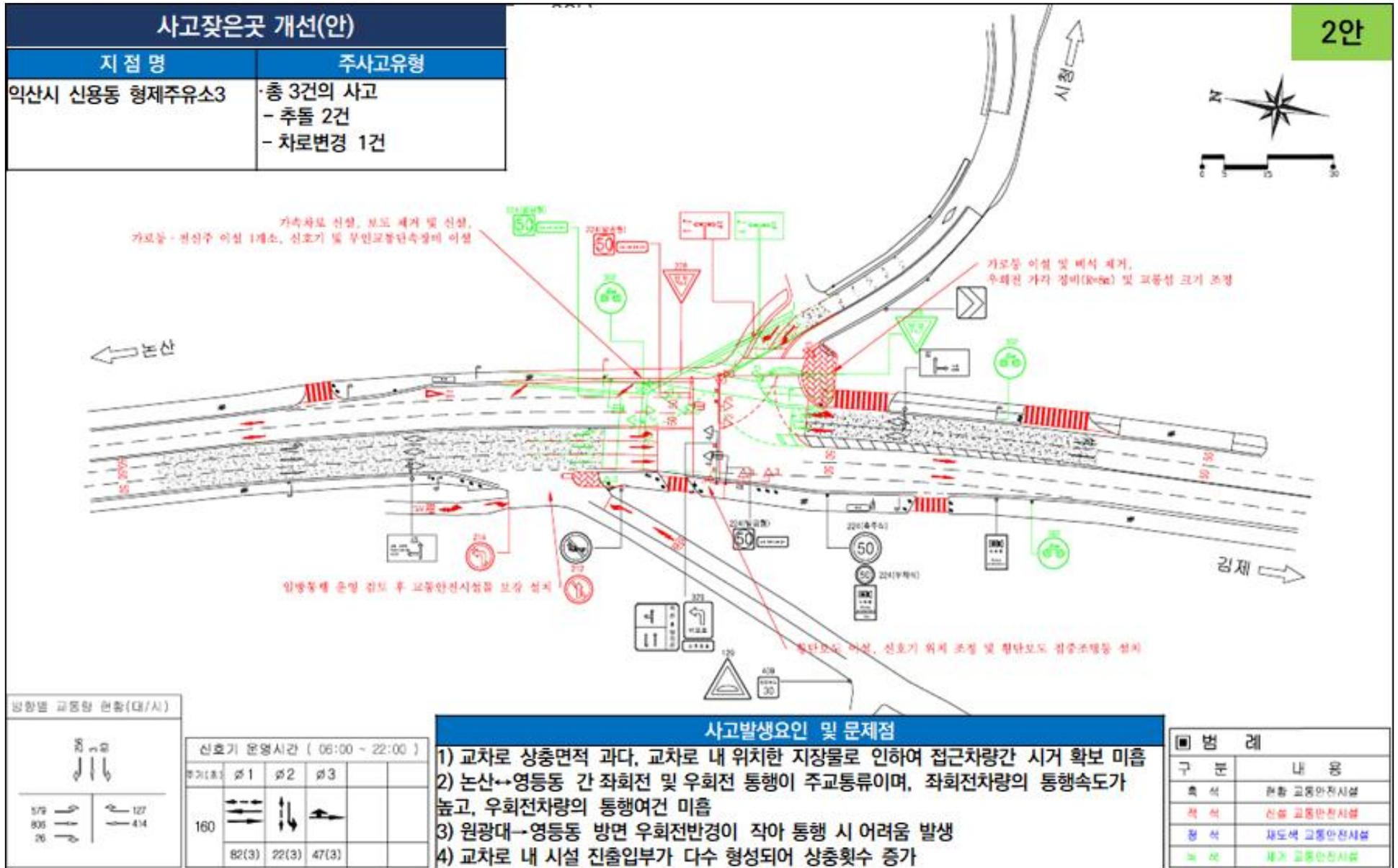
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도12



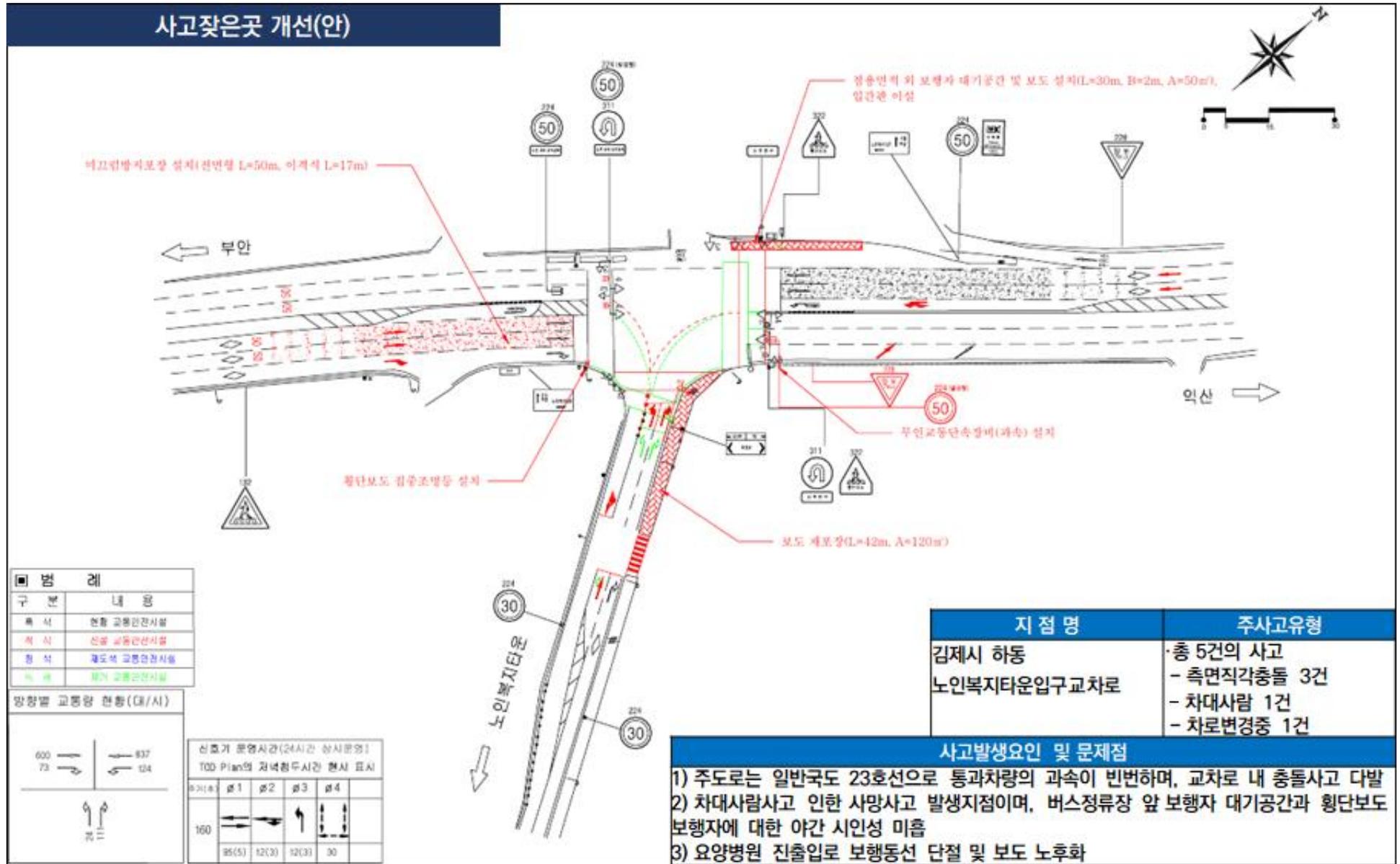
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도13



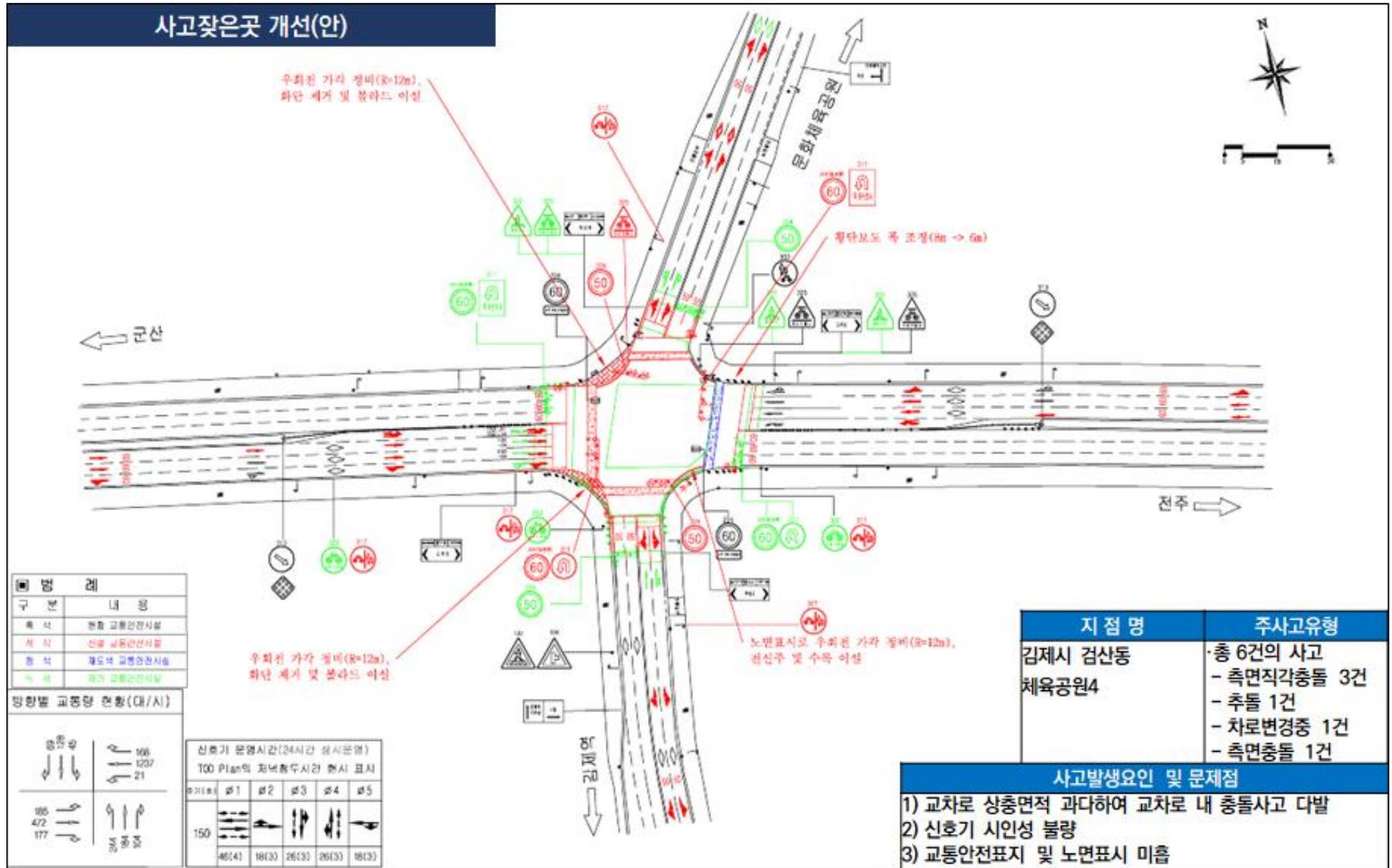
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도13



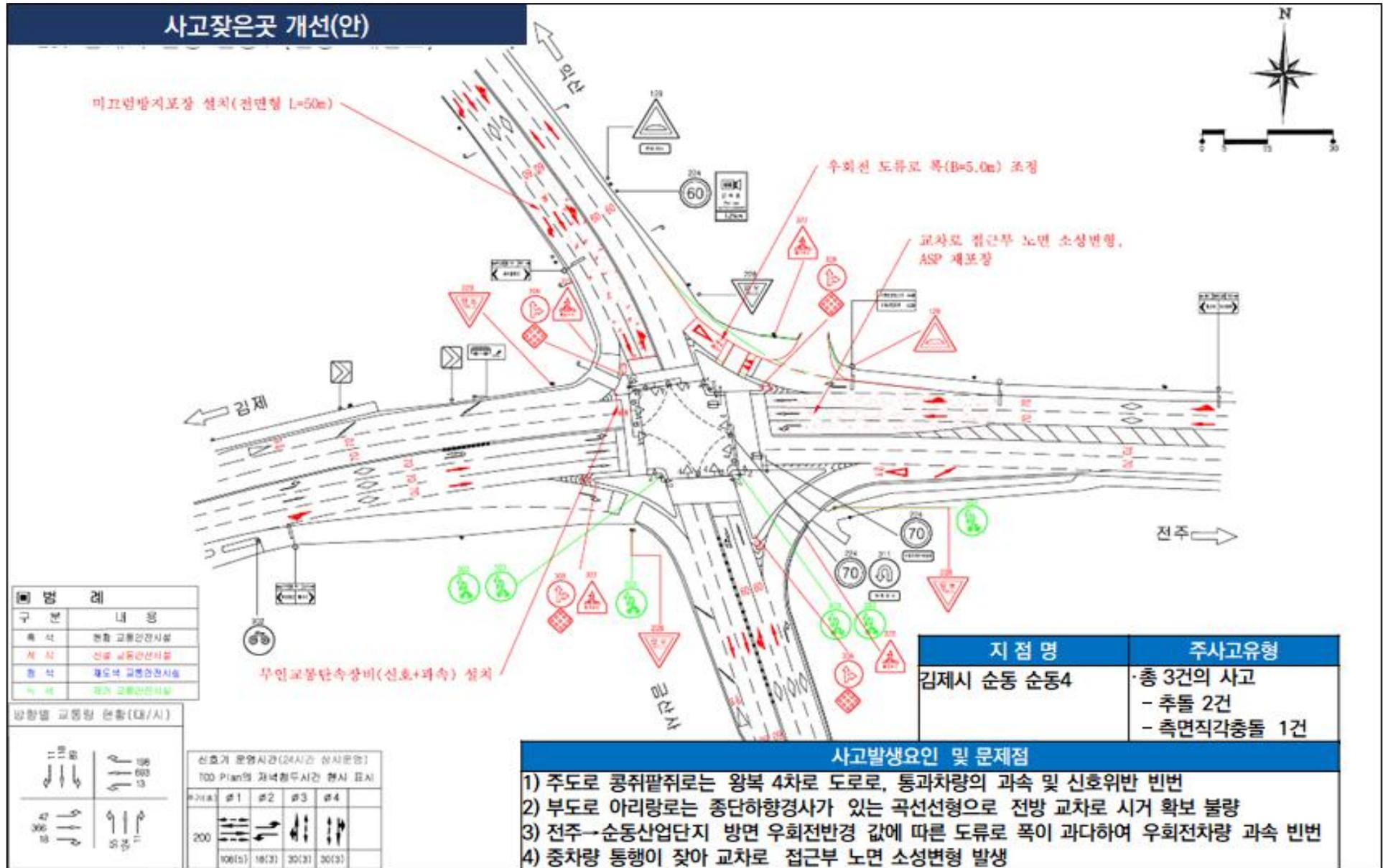
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도14



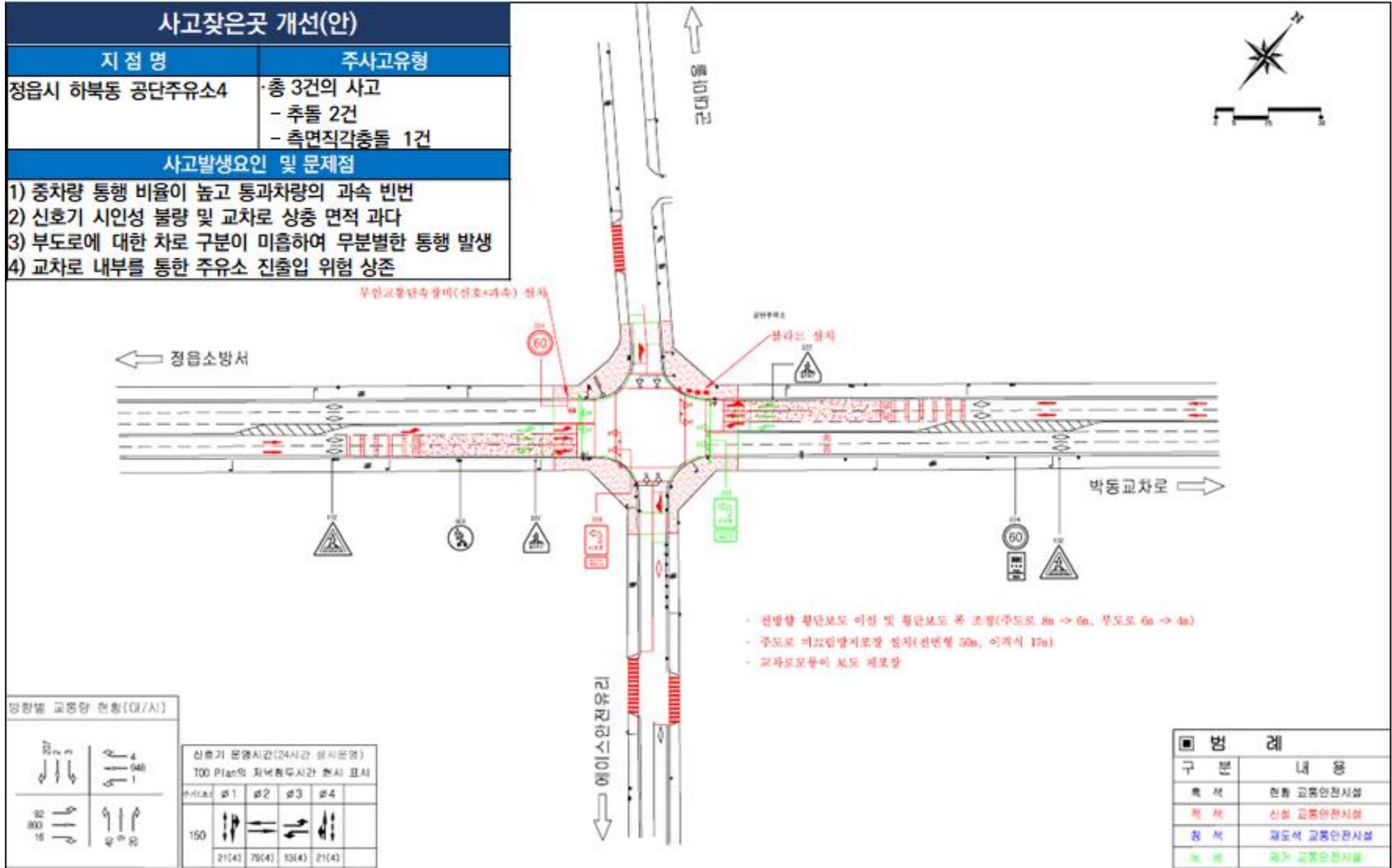
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도15



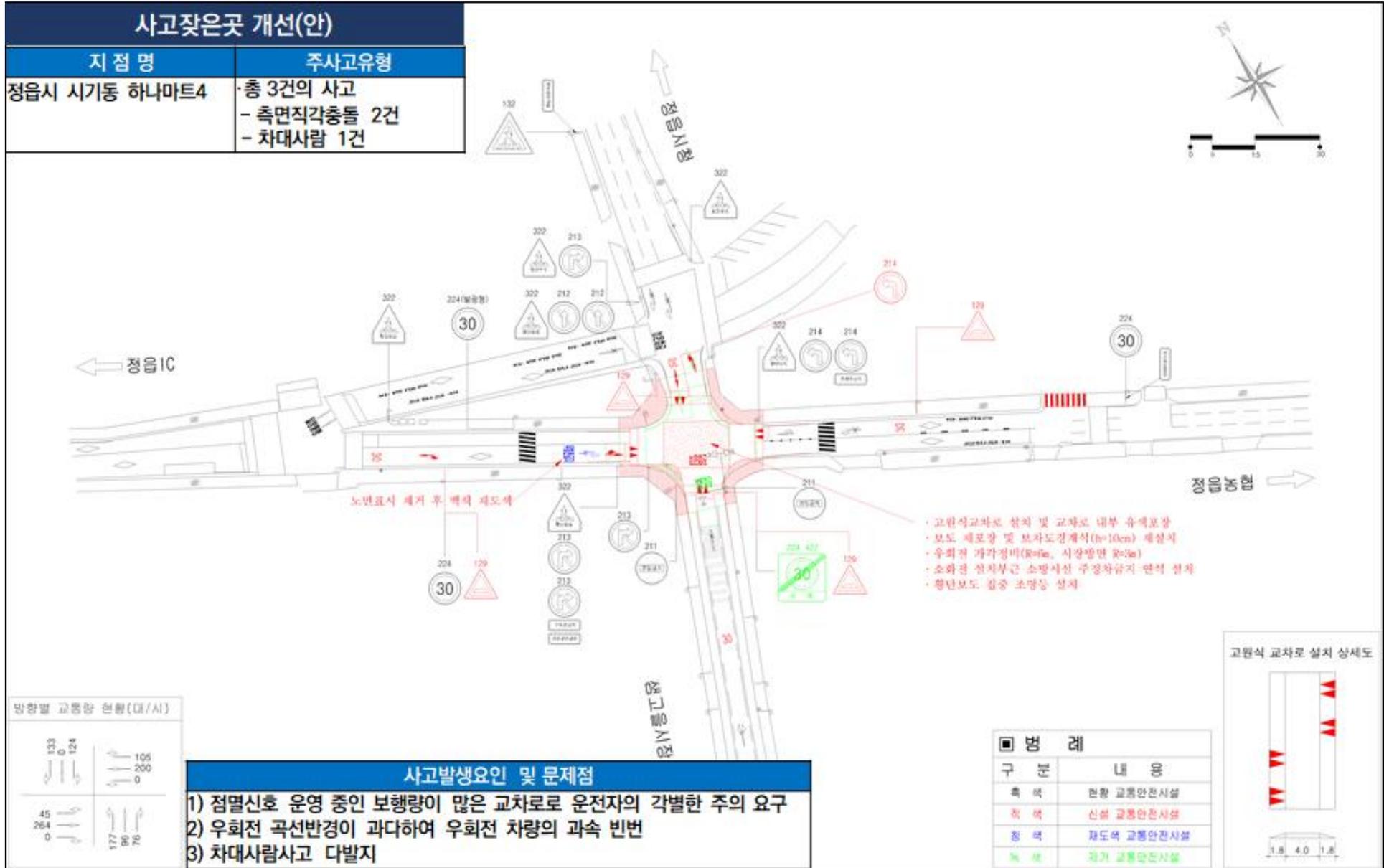
■ 교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도16



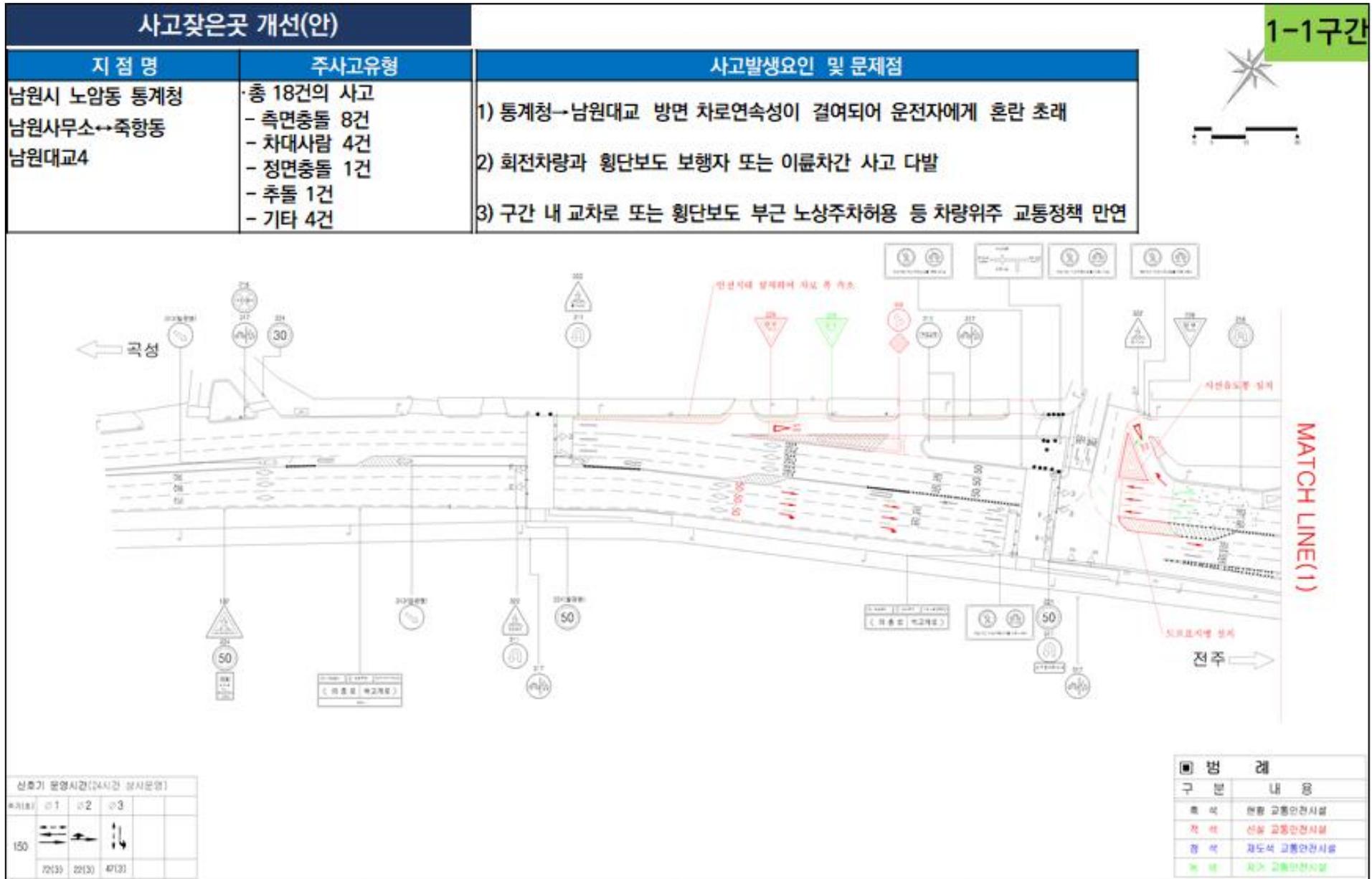
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도17



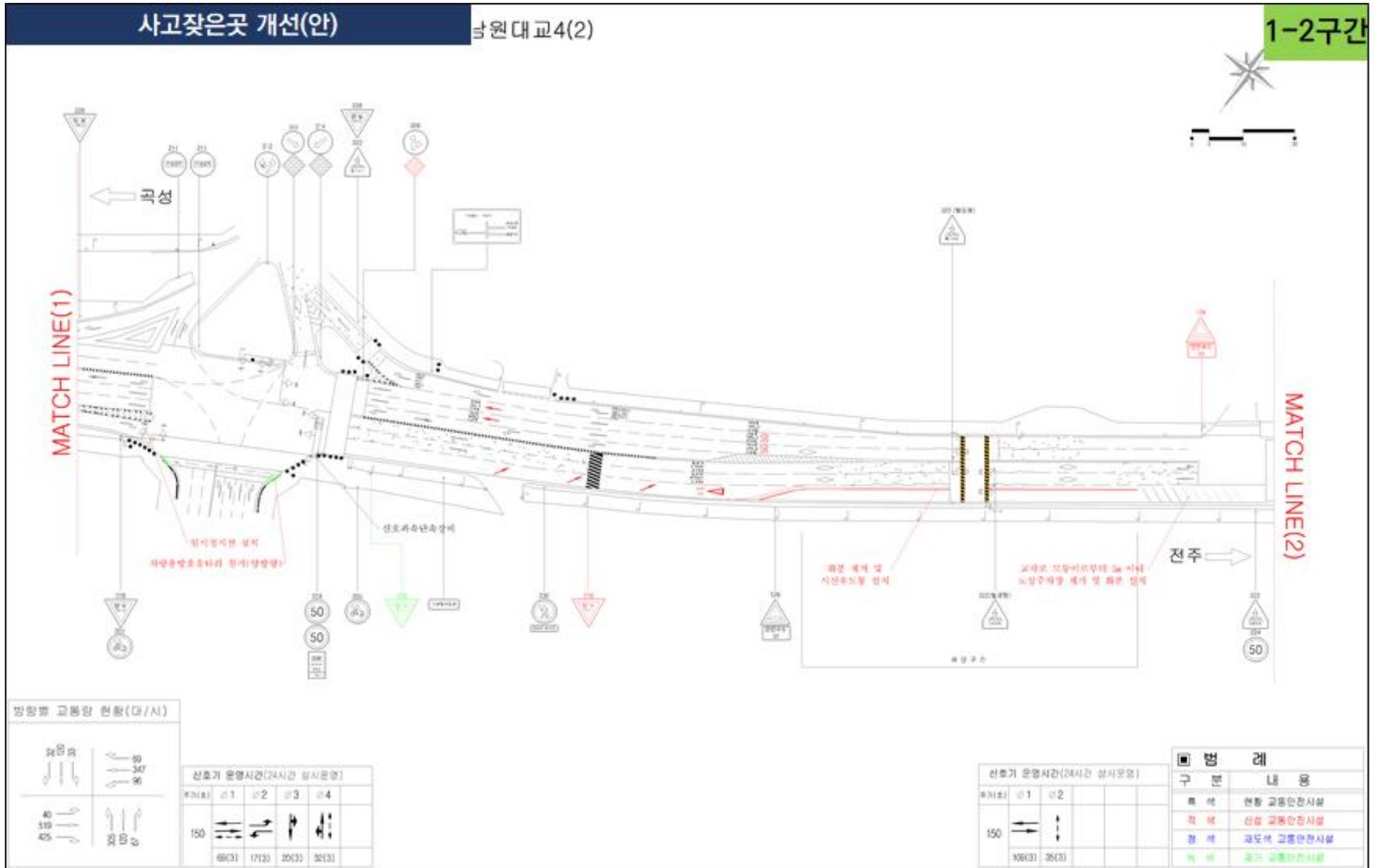
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-시도18



교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-구간1



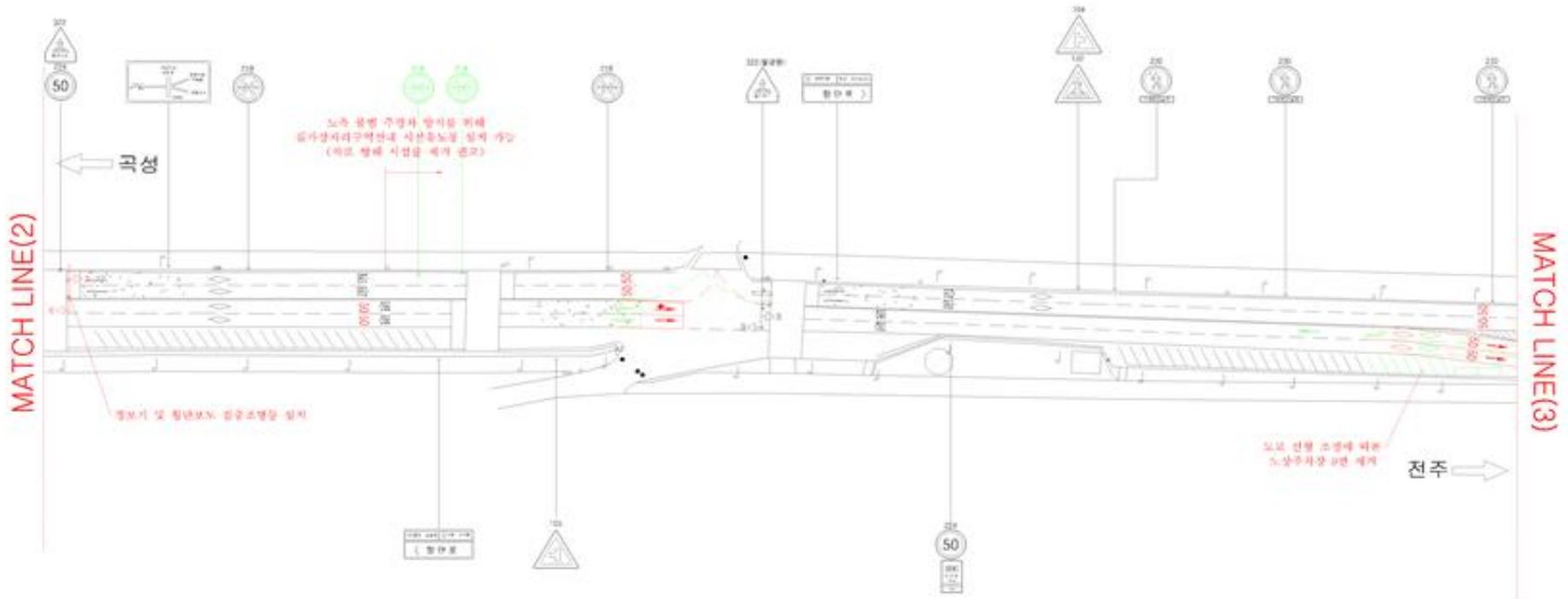
■ 교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-구간1



교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-구간1

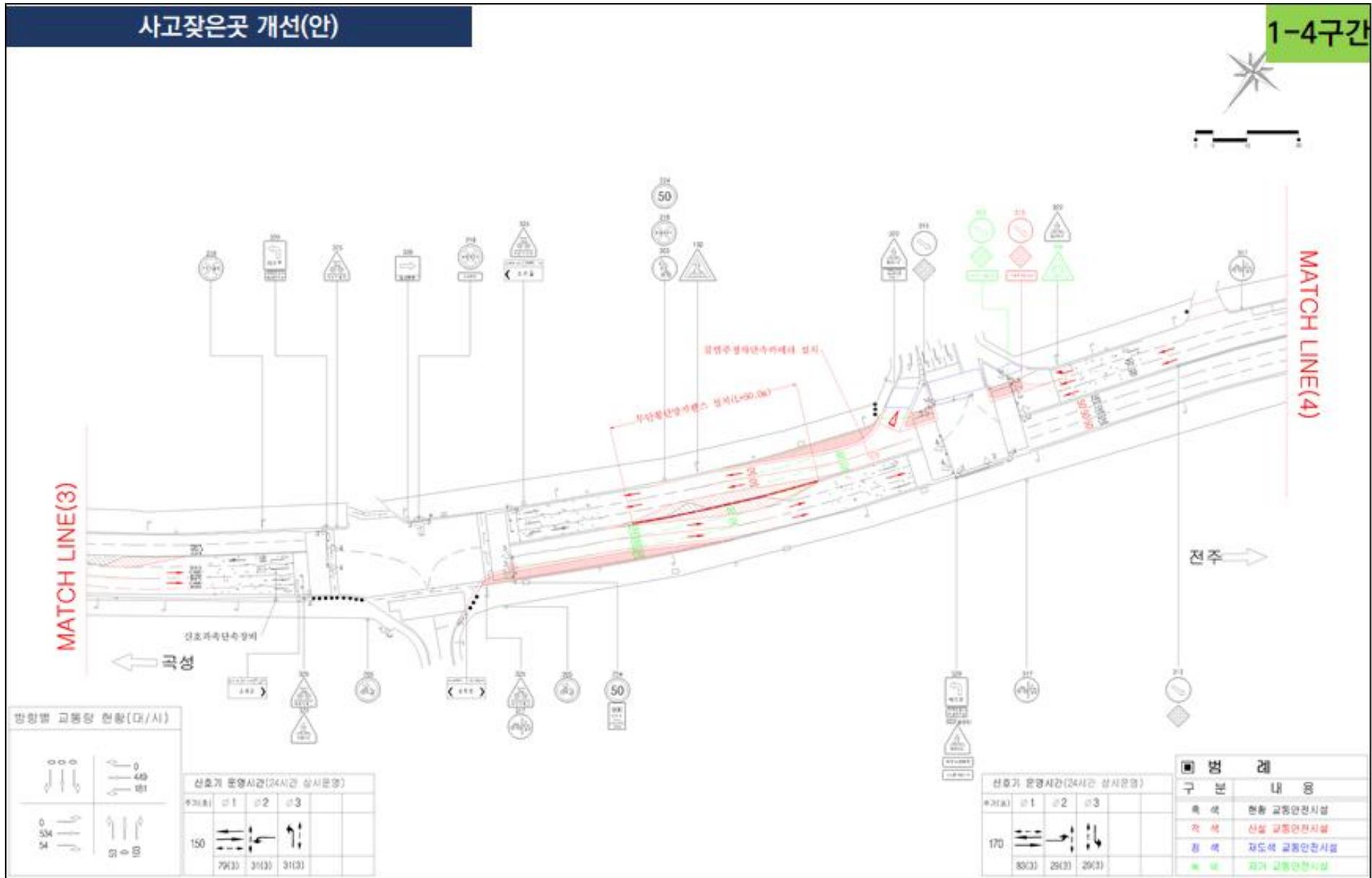
사고찾은곳 개선(안)

1-3구간

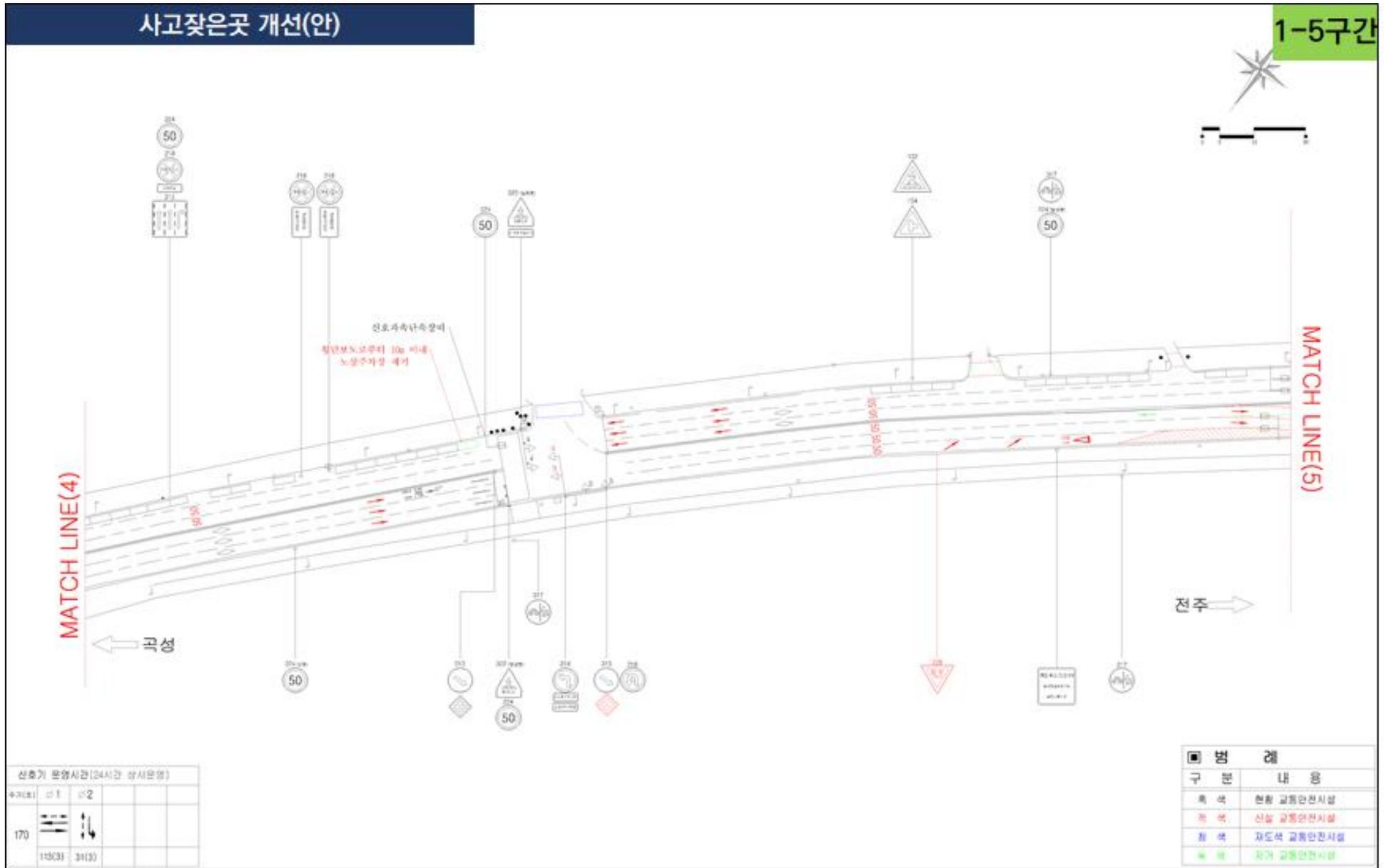


범례	
구분	내용
황색	현황 교통안전시설
적색	신설 교통안전시설
청색	폐도색 교통안전시설
녹색	제거 교통안전시설

■ 교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-구간1



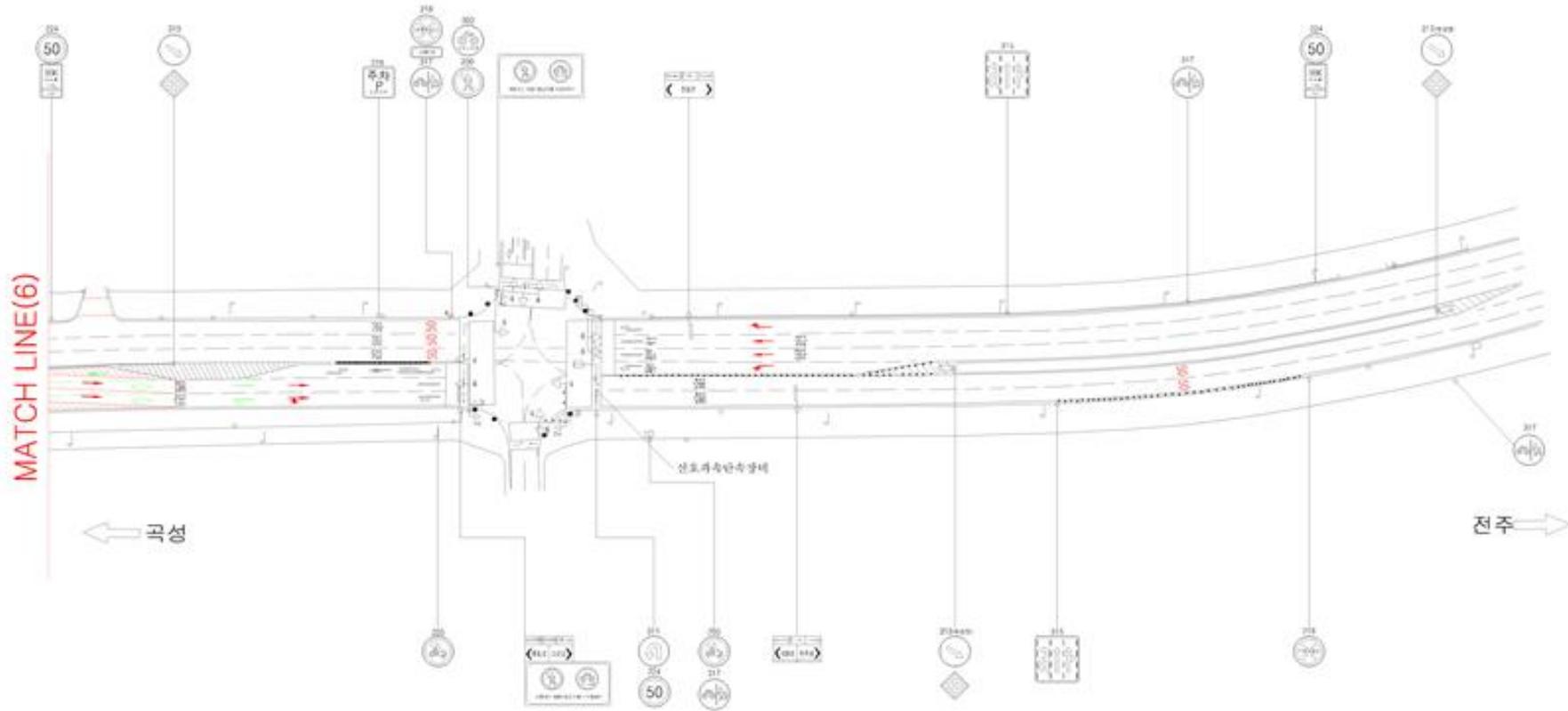
교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-구간1



교통사고 잦은지점 현황 및 개선안도-구간1

사고잦은곳 개선(안)

1-6구간



신호기 운영시간(24시간 상시운영)

구분	□1	□2	□3	□4
150				
	61(3)	17(3)	30(3)	30(3)

범례	
구분	내용
흑색	현황 교통안전시설
적색	신설 교통안전시설
청색	차도색 교통안전시설
녹색	표지 교통안전시설

[부록 2] 교통안전정책 목표 관련 전문가 자문의견서

자 문 의 견 서		
과 제 명	제4차 전라북도 교통안전기본계획 수립용역	
안 건	전라북도 시군별 교통사고 사망자수 감소 목표 설정	
자문위원	소속/직위	한국교통안전공단 / 책임연구원
	성 명	임 준 범
자 문 요 지		
<p>○ 국가 교통안전기본계획에서 제시한 교통안전계수를 적용한 방법대로 산출하는 것이 타당함</p> <ul style="list-style-type: none"> - 지역별 2020년 인구10만명당 사망자수와 인구, 도로연장, 자동차등록대수를 고려한 교통안전계수를 가중치로 하여 전국 사망자수 감소량에 곱하여 도출함 <p>○ 다만 국가의 방법론을 지역의 교통사고 사망자수 목표치 배분에 반드시 따라야 하는 것은 아니고, 지역별 특성을 고려하여 적절한 목표치를 부여하고, 관리하는 것이 중요</p> <p>○ 현재 제시한 3가지안을 비교하면 3안이 가장 합리적으로 판단됨</p> <ul style="list-style-type: none"> - 국가 기본계획의 방법을 이용시에는 장수군의 경우 '25년과 '26년에는 1명 미만의 사망자수를 목표로 산출되어 현실적 달성이 어려운 수치일 수 있음 - 국가에서도 2050년에 인구10만명당 사망자수 0명대 달성을 목표로 하고 있기 때문에, 2026년까지 2명정도의 목표를 부여하는 것은 무리가 되지 않을 것으로 보임 - 사망사고가 1건 정도 발생함을 현재로써는 용인할 수 있지만 장기적으로는 제로화 달성 목표를 명시하는 것이 필요함 (지역기본계획의 경우고 향후 5년과 10년의 목표치를 부여함으로 2031년도 목표 0명으로 제시) <p>○ 추가적으로, 장수군만 2022~2026년 5개년 모두가 2명으로 동일한 목표치인데, 지자체의 노력의지가 줄어들 수 있으므로, 2022년과 2023년 3명으로 부여하고, 2024~2026년은 2명으로 부여하는 것을 검토하기 바람</p>		

자 문 의 건 서		
과 제 명	제4차 전라북도 교통안전기본계획 수립용역	
안 건	전라북도 시군별 교통사고 사망자수 감소 목표 설정	
자문위원	소속/직위	전북대학교 교수
	성 명	장 태 연
자 문 요 지		
<p>○ 현실을 고려한 교통사고 사망자수 목표 설정</p> <ul style="list-style-type: none"> - 현실적인 측면에서 고령화, 관광, 도로여건, 자동차외 빈번한 타 이동수단 운영 등의 다양한 영향요인을 가지고 있는 전북지역 농어촌 군단위의 상황을 고려할 때, 교통사고 사망자수 감소목표 설정시 교통안전계수를 활용한 국토교통부 교통사고 사망자수 시도별 분배방법에는 한계성을 내포하고 있음 - 제3차 전라북도 교통안전기본계획상 달성률을 보면 몇몇 군단위에서 사망자수 감소목표를 달성하지 못하고 있어 이러한 현황과 교통사고 특성을 고려할 때 제4차 기본계획에서는 합리적인 목표치 설정이 필요하며 이에 근거하여 대안3이 타당함 		

[부록 3] 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진계획

제1차 개인형 이동장치 이용안전 증진계획

2023. 1



제1장

계획의 개요

1. 계획의 배경 및 목적
2. 계획의 범위

제1장 계획의 개요

1. 계획의 배경 및 목적

1.1 계획의 배경

- 개인형 교통수단(PM)은 최근 시장규모가 급격하게 증대됨에 따라 관련 안전사고 또한 지속적으로 증가하고 있어 이에 대한 체계적인 대응 방안이 필요한 시점임
- 이에 전라북도에서는 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진에 관한 조례를 지정하였으며, 이에 따라 5년마다 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진계획을 수립하고 시행 하고자함
 - 전라북도 개인교통수단 관련 계획, 교통사고 발생원인 분석, 교통안전 여건 변화 등을 반영하여 실효성 있는 기본 방향 제시

1.2 계획의 목적

- 연관 교통안전정책 검토와 개인형 이동수단(PM) 교통사고 발생추이 및 원인분석을 통하여 향후 5년간 실행 가능한 개인형 이동수단 교통안전정책의 목표를 설정하고, 목표달성을 위한 부문별 계획을 수립하여 지역특성에 맞는 교통안전대책을 마련하는데 목적이 있음
- 이를 위하여 제1차 개인형 이동장치 이용안전 증진계획이 지역 실정에 적합한 교통안전 시책 및 사업을 수립·추진할 수 있도록 중장기적 관점에서 관리체계 및 정책방향을 제시함
- 수립된 제1차 개인형 이동장치 이용안전 증진계획이 실질적으로 추진될 수 있도록 교통안전시행계획의 기본방향을 설정함

2. 계획의 범위

2.1 시간적 범위

- 본 계획은 제4차 전라북도 교통안전기본계획(2022년~2026년)에 포함되어 추진될 예정임으로 계획 기간을 동일하게 설정함
 - 현황분석 : 2017년~2021년
 - 목표연도 : 2022년~2026년
 - 투자계획 : 2022년~2026년 (2031년까지 투자 계획을 고려하여 수립)

2.2 공간적 범위

- 본 과업은 전라북도 14개 시·군 전역을 공간적 범위로 설정함
 - 총 면적 : 8,067km², 행정구역 : 6시, 8군

[그림 33] 과업의 공간적 범위



제2장

문헌 검토

1. PM교통사고
2. 관련 법규
3. 관련 연구 및 사례

제2장 문헌 검토

1. PM교통사고

■ 개인교통수단(PM) 교통사고 추세

- 전국 최근 5년간 개인교통수단(PM) 교통사고는 66.64%로 꾸준히 증가하는 추세이며 사망자수도 47.63%의 증가를 보이고 있음
- 전라북도의 개인교통수단(PM) 교통사고는 연평균 91.68%로 꾸준히 증가 추세로 나타났음
- 사망자수는 4명으로 전국대비 적은 것으로 나타났음

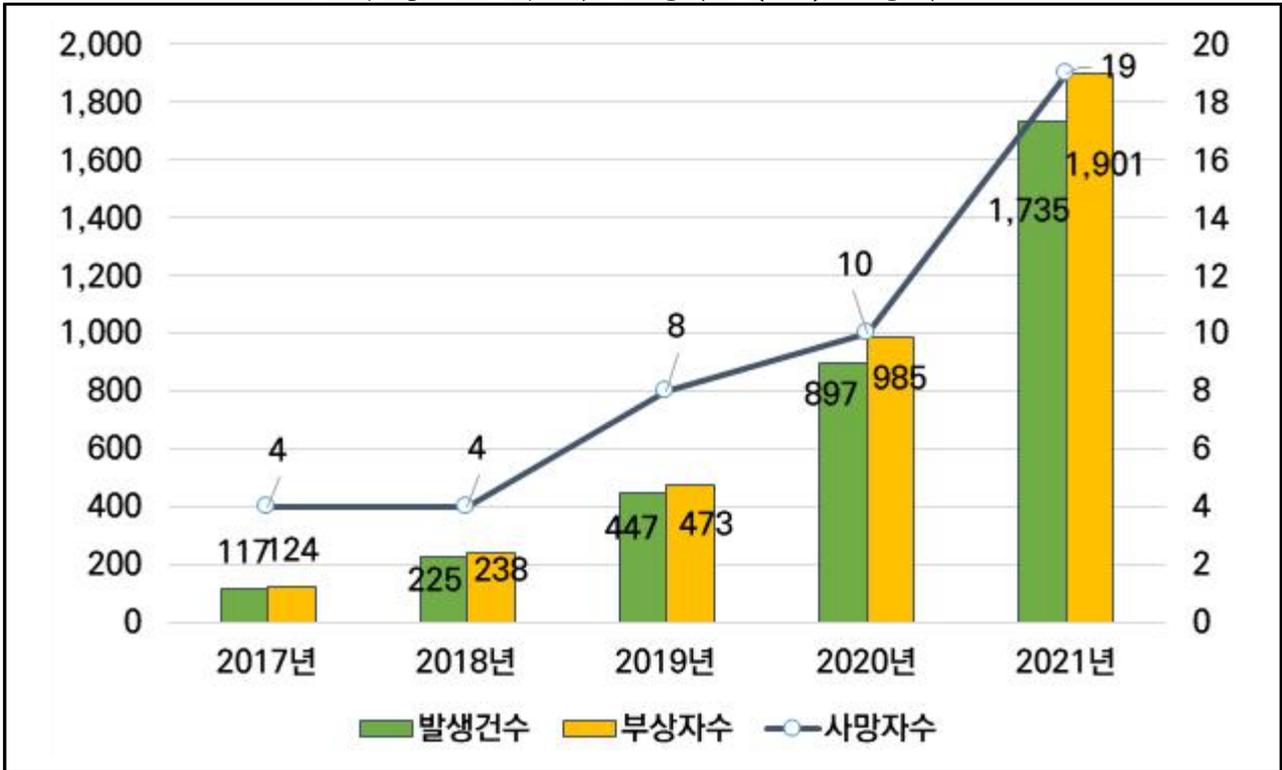
[표 3] 개인교통수단(PM) 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

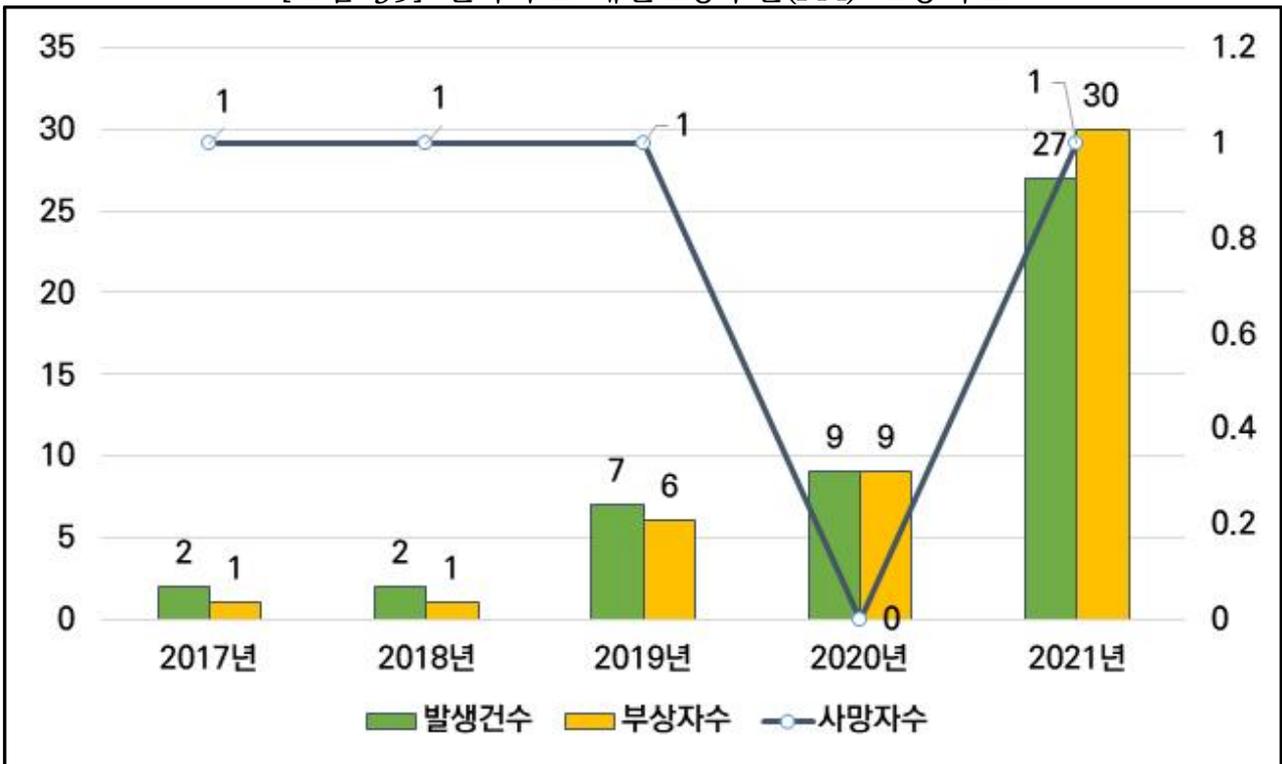
구분	전국				전라북도			
	발생건수		사망자수	부상자수	발생건수		사망자수	부상자수
	건수	점유율			건수	점유율		
계	3,421	100	45	3,721	47	100	4	47
2017년	117	3%	4	124	2	4%	1	1
2018년	225	7%	4	238	2	4%	1	1
2019년	447	13%	8	473	7	15%	1	6
2020년	897	26%	10	985	9	19%	0	9
2021년	1,735	51%	19	1,901	27	57%	1	30
연평균증가율	66.64	66.64	47.63	68.11	91.68	91.68	0.00	134.03

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 34] 전국 개인교통수단(PM) 교통사고



[그림 35] 전라북도 개인교통수단(PM) 교통사고



■ 도로종류별 개인교통수단 교통사고

- 도로종류별 개인교통수단의 교통사고는 시군도에서 18건으로 가장 많이 나타났고 지방도 5건 기타 2건 순으로 나타남

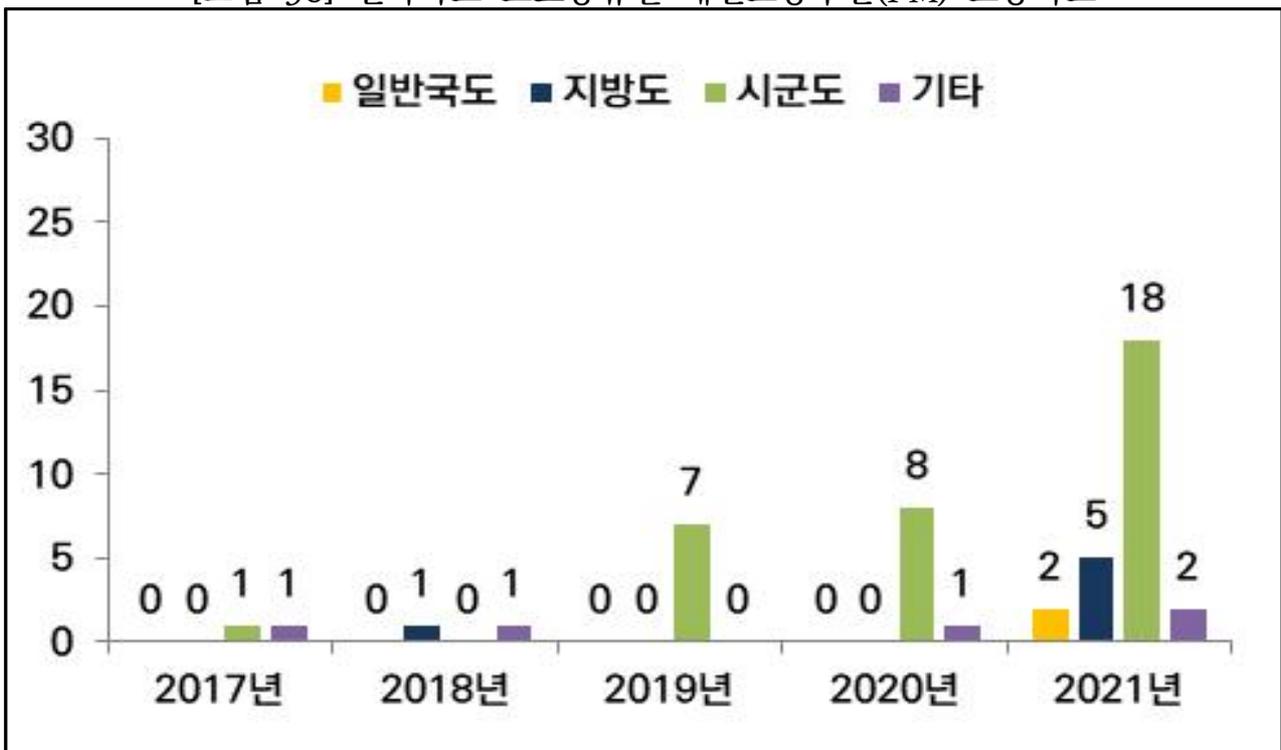
[표 4] 도로종류별 개인교통수단(PM) 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

구분	일반국도	지방도	시군도	기타	합계
2017년	0	0	1	1	2
2018년	0	1	0	1	2
2019년	0	0	7	0	7
2020년	0	0	8	1	9
2021년	2	5	18	2	27
연평균증가율	-	49.53	105.98	18.92	91.68

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 36] 전라북도 도로종류별 개인교통수단(PM) 교통사고



■ 도로형태별 개인교통수단 교통사고

- 도로형태별 개인교통수단의 교통사고는 교차로에서 15건으로 가장 많이 나타났고 단일로 9건 기타 3건 순으로 나타남

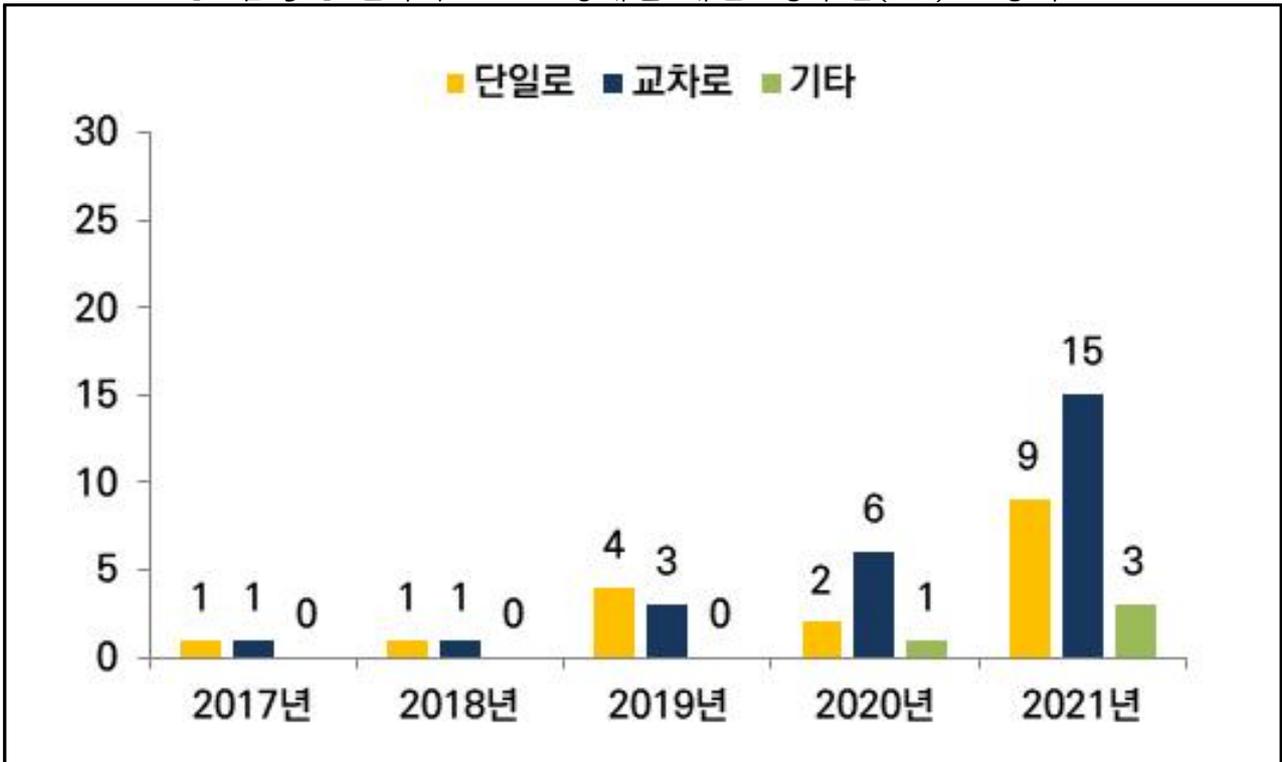
[표 5] 도로형태별 개인교통수단(PM) 교통사고

(단위 : 건, 명, %)

구분	단일로	교차로	기타	불명	합계
2017년	1	1	-	-	2
2018년	1	1	-	-	2
2019년	4	3	-	-	7
2020년	2	6	1	-	9
2021년	9	15	3	-	27
연평균증가율	73.21	96.80	31.61	-	91.68

자료 : 도로교통공단(2022), 교통사고분석시스템, <http://taas.koroad.or.kr>

[그림 38] 전라북도 도로형태별 개인교통수단(PM) 교통사고



2. 관련 법규

1.1 개인형 이동장치 기준

- 개인형 이동장치의 정의는 도로교통법 상 “원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것”으로 정의되어 있음
- 또한 시행령에서는 그대상을 전동킥보드, 전동이륜평행차, 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거로 정의함

도로교통법

[제 2조 19의2] “개인형 이동장치”란 제19호나목의 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다.

도로교통법 시행규칙

[제2조의3(개인형 이동장치의 기준)] 법 제2조제19호의2에서 “행정안전부령으로 정하는 것”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것으로서 「전기용품 및 생활용품 안전관리법」 제15조제1항에 따라 안전확인의 신고가 된 것을 말한다.

1. 전동킥보드
2. 전동이륜평행차
3. 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거

2.2 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진에 관한 조례

- 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진에 관한 조례에 따라 개인형 이동장치 이용안전 증진계획을 수립함

전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진에 관한 조례

제1조(목적) 이 조례는 개인형 이동장치의 이용안전에 관한 사항을 규정함으로써 전라북도민의 안전한 이용환경 구축에 기여함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “개인형 이동장치”란 「도로교통법」 제2조제19의2호에 따른 이동장치를 말한다.
2. “이용자”란 개인형 이동장치를 이용하는 사람을 말한다.
3. “대여사업자”란 다른 사람에게 개인형 이동장치를 유상으로 빌려주는 사람을 말한다.

제3조(도지사의 책무) 전라북도지사(이하 “도지사”라 한다)는 개인형 이동장치의 이용환경을 개선하고 이용자의 안전과 편의를 도모하기 위한 시책을 마련하도록 노력하여야 한다.

제4조(개인형 이동장치 이용안전 증진계획의 수립·시행 등) ① 도지사는 전라북도민(이하 “도민”이라 한다)의 개인형 이동장치 이용안전 증진을 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진계획(이하 “증진계획”이라 한다)을 5년마다 수립·시행하여야 한다.

1. 개인형 이동장치 이용안전 증진의 기본 목표와 추진 방향
 2. 개인형 이동장치 이용안전 증진을 위한 기반 구축 방안
 3. 개인형 이동장치 이용안전 증진을 위한 자원조달 및 운용
 4. 제5조제1항에 따른 개인형 이동장치 이용안전 증진 사업 및 지원
 5. 그 밖에 개인형 이동장치 이용안전 증진을 위하여 도지사가 필요하다고 인정하는 사항
- ② 도지사는 증진계획 수립 시 미리 도민 및 관련 기관·단체 등의 의견을 수렴할 수 있다.
- ③ 제1항에도 불구하고 「교통안전법」 제17조제1항에 따른 전라북도 교통안전에 관한 기본계획 또는 같은 법 제18조제1항에 따른 전라북도 교통안전시행계획에 제1항 각 호에 따른 사항이 포함되어 있는 경우에는 증진계획을 수립하지 아니할 수 있다.

제5조(개인형 이동장치 이용안전 증진 사업) ① 도지사는 개인형 이동장치의 이용 안전 증진을 위하여 다음 각 호의 사업을 추진할 수 있다.

1. 개인형 이동장치의 안전한 이용환경 조성을 위한 사업
 2. 개인형 이동장치의 안전한 이용을 위한 기준 마련 및 홍보 사업
 3. 개인형 이동장치 이용안전 문화 정착을 위한 민관협력 사업
 4. 안전모, 반사기 등 안전장비 착용 또는 장착의 활성화를 위한 사업
 5. 개인형 이동장치의 주차시설 설치를 위한 사업
 6. 그 밖에 개인형 이동장치 이용안전 증진을 위하여 도지사가 필요하다고 인정하는 사업
- ② 도지사는 제1항에 따른 사업을 효율적으로 추진하기 위하여 법인·단체 또는 개인에게 사업의 전부 또는 일부를 위탁할 수 있다.

제6조(시범사업의 실시 및 지원) 도지사는 개인형 이동장치의 이용안전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우 시장·군수와 협의를 통해 시범지구를 조성하는 등 시범사업을 실시할 수 있으며, 시범사업을 추진하는 관련 법인 또는 단체 등에 대하여 행정적·재정적·기술적 지원을 할 수 있다.

제7조(안전교육 및 운행 훈련의 실시) ① 도지사는 개인형 이동장치의 안전교육 및 운행 훈련을 위한 교육장을 지정·운영할 수 있다.

② 도지사는 제1항에 따라 지정·운영하는 교육장에서 안전운행을 위한 안전교육 및 운행 훈련 등의 사업을 실시할 수 있다.

제8조(무단방치 금지 등) ① 이용자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에 개인형 이동장치를 무단방치하거나 통행을 방해하지 않도록 노력하여야 한다.

1. 보행자 통행을 방해할 수 있는 보도 중앙
2. 횡단보도, 산책로 등 보행자 진·출입을 방해할 수 있는 구역
3. 점자블록, 장애인 등 교통약자를 위한 엘리베이터 입구 및 진·출입로 주변
4. 버스정류장, 택시승강장 탑승자의 승하차, 지하철역 진·출입을 방해하는 장소
5. 건물, 상가, 빌딩 등에 진·출입하는 차량 및 보행자를 방해할 수 있는 위치
6. 차도와 보도가 구분되는 구역에서의 차도
7. 차량 진·출입을 위해 차도와 인도 사이 턱을 낮춘 진·출입로
8. 자전거 도로와 자전거 도로 진·출입로
9. 「소방기본법」에 따른 소방시설 5미터 이내 구역
10. 육교 위, 지하보차도 안 보행 구조물 기능을 저해하는 공간
11. 계단, 난간 등 낙하, 추락 등에 따른 사고 발생 가능 지역
12. 터널 안 및 다리 위, 공사장 주변
13. 도로관리청이 지정한 통행제한 구간

② 도지사는 이용자가 개인형 이동장치를 무단방치하여 도로 통행을 방해할 경우 「도로법」 제74조에 따라 개인형 이동장치를 이동·보관·매각하거나 그 밖에 필요한 조치를 취할 수 있다.

제9조(이용자 준수사항) 개인형 이동장치 이용자는 다음 각 호의 사항을 준수하도록 노력하여야 한다.

1. 안전사고 예방을 위해 안전모 등 보호장구 착용
2. 안전기준에 맞지 않는 개인형 이동장치 불법 개조·운영 금지
3. 승차정원 초과 탑승 금지
4. 교통과 통행에 방해되지 않도록 주차질서 이행
5. 「도로교통법」에 따른 운전자의 의무 준수사항 이행

제10조(대여사업자 준수사항) 대여사업자는 개인형 이동장치의 이용안전 증진을 위해 다음 각 호의 사항을 준수하도록 노력하여야 한다.

1. 개인형 이동장치의 최고 운행속도 20km/h 이하로 조정
2. 개인형 이동장치의 주차시설 확보·운영
3. 개인형 이동장치의 보호장구 보관함 설치 및 안전모 비치
4. 이용 중에 발생한 인적·물적 피해 배상을 위한 보험 가입 및 사고보상 규정, 보장범위 등의 내용을 표준약관에 명시
5. 불법 주차(방치) 개인형 이동장치에 대한 신속한 이동 조치
6. 그 밖에 개인형 이동장치의 이용안전 증진을 위하여 도지사가 필요하다고 인정하는 사항

제11조(실태조사 및 협력체계 구축) ① 도지사는 개인형 이동장치의 안전한 이용환경을 조성하기 위해 경찰서, 학교 등 유관 기관과 협조하여 안전사고 현황 파악 등에 관한 실태조사를 매년 1회 이상 실시할 수 있다.

② 도지사는 개인형 이동장치 이용안전 증진을 위한 사업을 추진하는 중앙정부 및 시·군 등과 협력체계를 구축하기 위해 노력하여야 한다.

제12조(권한의 위임 등) 도지사는 이 조례에 따른 권한의 일부를 시장·군수와 협의하여 위임할 수 있다.

제13조(시행규칙) 이 조례의 시행에 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

2.3 해외 개인형 이동장치 법제도

- 해외의 개인형 이동장치에 대한 법제도를 살펴본 결과 개인형 이동장치의 모델, 이용자의 준수사항, 운행방법 등을 규제하고 있음

스웨덴

스웨덴에서는 스웨덴 교통청 법규에 따라 개인형이동수단의 제동장치, 전기장치, 등화장치, 반사장치, 조향장치, 경적, 구조물, 제원 등 개인형이동장치의 기술기준에 대한 사항을 규제함

개인형이동수단은 교통법상에 자전거로 분류되며 운전자 면허 취득, 차량등록 및 번호판 부착, 차량검사 등이 필수는 아니지만 자동차손해법에 따라서 모터가 장착된 운송수단의 경우 자동차보험 가입이 필요함

개인형이동장치 이용자는 헬멧을 착용 후 자전거 전용도로에서 운행이 가능하고 개인형이동장치 구입 시 유럽연합의 승인 인증서 확인이 필요함

네덜란드

2010년 네덜란드 정부는 개인형이동장치 규제를 위해 1994년 도로교통법을 개정하였으며 2011년 네덜란드 도로교통법에서 개인형이동장치는 특수 모페드로 구분됨

특수 모페드는 최고제한속도 25km/h 이하, 배기량 50cc 이하 연소기관 혹은 4kw 이하 전기모터로 규정하며, 모페드로 분류되는 모든 이동장치는 허가가 필요함

2006년부터 모든 모페드에 대하여 운전면허제도가 적용되었으며 16세 이상은 소정의 시험(이론시험, 실기시험 등)을 통과할 경우 운전면허증 취득이 가능하고, 16세 이하의 도로교통법에 따라서 법정 대리인 동승 필요료함

싱가포르

현재 싱가포르 정부와 의회는 ‘이동수단자문위원회’의 권고의견을 광범위하게 수용하기 위한 법제화작업을 진행하고 있음

위원회에서는 규제원칙 및 안전운행지침을 준수한다는 전제하에 보도, 자전거도로, 공유도로에서 개인형이동장치의 운행허가를 권고하고 있음

3. 관련 연구 및 사례

3.1 관련 연구

3.1.1 새로운 교통수단 이용에 대한 안전대책 연구⁶⁾

- (연구 목적) 전기를 동력원으로 하는 개인형이동장치의 도로 이용 시 제기되는 안전상의 문제를 검토하여 정책적 대안을 제시함
- (주요 연구내용) 개인형이동장치 이용자·비이용자 및 산업 관계자 대상으로 포커스 그룹 인터뷰(FGI)와 및 전문가 대상 설문조사를 수행하고 교통사고 분석을 통한 개인형이동장치 안전개선 대책을 제시함
 - (개인형이동수단 주행도로) 보도와 자전거도로의 명확한 구분, 보도이용 금지 안내 및 단속, 처벌기준 강화 등 조치 필요
 - (개인형이동수단 안전관련 인식) 개인형이동수단 이용 활성화를 위해 주행도로의 표지판 및 안전시설 정비 등 시설 및 개인형이동수단 이용자 안전교육 의무화 등 제도 개선을 통하여 개인형이동장치 안전사고율을 낮추고 안전관련 인식 개선이 필요함
 - (개인형이동수단 주차장) 개인형이동장치 이용 활성화 및 이용자 편의성 향상을 위하여 지하철 역 등을 중심으로 개인형이동수단 관련 시설 개선 및 확충이 우선적으로 필요함
 - (기존 자전거도로 정비) 개인형이동장치의 자전거도로 이용시 개인형이동장치 전용도로와 함께 기존자전거도로 표지판, 안전시설 등 주행환경 개선이 우선적으로 이뤄져야함

6) 도로교통공단(2016), 새로운 교통수단 이용에 대한 안전대책 연구

3.1.2 개인형 이동수단 이용 증가에 따른 자전거도로 개선방안⁷⁾

- (연구 목적) 개인형이동장치의 자전거도로 이용시 주행 특성을 고려한 자전거도로에 대한 정비방안을 도출함
- (주요 연구내용) 이용자 심층 인터뷰와 전문가 의견수렴을 통한 자전거도로 정비 방안을 제시함
 - (자전거도로 기초 정비방안) 자전거 이용자를 중심으로 구축되어 있어 새롭게 진입하게 될 개인형이동장치 특성을 고려한 자전거도로 정비 필요
 - (도심 자전거·보행자 겸용도로 정비방안) 기존 보도의 물리적 시설을 이용한 양분을 통해 ‘자전거·보행자 겸용도로’로 지정한 구간 설정(유효폭 불충분한 구간은 보도로 이용)하고 보행수요가 높은 곳이나 보행안전이 예상되는 지점에 자전거·보행자 겸용도로라 해도 상황에 따라서 개인형이동장치 이용 금지구간 설정
 - (천변 자전거·보행자 겸용도로 정비방안) 보행자와 자전거 이용자의 수요가 많아 이용불편 및 안전사고가 우려되는 구간이 다수 존재함으로 보행 전용로 별도 구축 및 보행 전용도로 접근을 위한 보행자 안전시설 확보
 - (자전거 전용차로 정비방안) 기존 자전거 전용차로는 차량 주행 및 불법주정차 등으로 인한 경우 자전거 이용자의 안전을 최우선 목표로 정비 필요
 - (자전거 전용도로 정비방안) 국내 자전거 전용도로는 스포츠 및 여가를 위하여 주로 조성하고 있으나 일상생활을 위한 도심 자전거 전용도로도 한꺼번에 검토가 필요하며, 좁은 면적에 인구밀도가 높은 지역은 자전거 및 개인형이동수단이 대체교통수단 역할을 할 수 있을 것으로 판단됨

7) 경기연구원(2018), 개인형 이동수단 이용 증가에 따른 자전거도로 개선방안

3.1.3 경기도 개인형이동수단의 이용 활성화를 위한 대응방안 연구⁸⁾

- (연구 목적) 경기도의 개인형이동장치 표준 가이드라인 수립 및 안전한 주행환경 조성, 시범지구조성 표준 주차장 디자인 등을 제시하여 안전한 개인형이동장치 이용환경을 구축함
- (주요 연구내용) 개인형이동장치의 제도, 이용특성 분석, 기존문헌 검토, 설문조사 등을 통하여 경기도 표준 가이드라인 마련, 경기도 개인형이동수단 전용 주차장 표준 디자인 개발, 경기도 개인형이동수단 활성화방안 등을 제시함
 - (개인형이동수단 관련 제도 및 이용조건 분석) 개인형이동장치 관련 법제도 및 관련계획 조사, 개인형이동장치 주행안전기준, 보험, 면허 및 교육 등 제도 분석, 개인형이동장치 주행특성 및 이용행태 분석을 통한 주행여건 문제점 파악, 개인형이동장치 이용자 요구사항 조사 및 분석
 - (표준 가이드라인 마련) 개인형이동장치의 역할 및 위상 파악, 개인형이동장치 주행가능도로 및 이용방안 구축, 개인형이동장치 안전주행 기준 마련 및 안전 교육 방안 구축, 개인형이동장치 관련 면허 및 보험 등 이용자 보호방안 검토, 개인형이동장치 이용안전규율 및 안전장비 착용기준 마련, 개인형이동장치 주행도로와 관련 교통안전시설 구축 및 유지관리 방안 마련
 - (전용 주차장 표준 디자인 개발) 경기도 개인형이동장치 전용 주차장 디자인 개발, 개인형이동장치 전용 주차장 가이드라인 구축, 개인형이동장치 전용 주차장 실시설계
 - (활성화방안 및 기대효과 분석) 대중교통 연계 교통수단으로서 개인형이동장치 활성화 방안 강구, 개인형이동장치의 제도적·물리적 활성화방안 마련, 개인형이동장치 활성화에 따른 대중교통분담률 제고효과 추정, 개인형이동장치 활성화에 따른 시간절감편익 및 탄소배출 저감량 등 분석, 기타 개인형이동장치 활성화에 따른 정성적 기대효과 분석

8) 경기연구원(2018), 개인형 이동수단 이용 증가에 따른 자전거도로 개선방안

3.2 개인형 이동장치 관련 지방자치단체 추진계획

3.2.1 경기도 개인형 이동수단(PM) 안전 이용환경 조성 전략⁹⁾

- 경기도는 ‘개인형 이동장치의 이용활성화를 도모 및 안전하고 편리한 이용환경 조성을 위한 전략을 수립하여 추진하고 있음
- 주요 추진정책은 편의·안전 고려한 개인형 이동장치 주행도로 조성, 활성화 시범지구 선정 및 전용 주차장 조성, 주차장 표준디자인 및 실시설계 가이드라인 제작·보급, 안전 이용문화 확산이며 이를 위한 다양한 세부 추진전략을 수립함

[그림 39] 경기도 개인형 이동수단(PM) 안전 이용환경 조성 전략



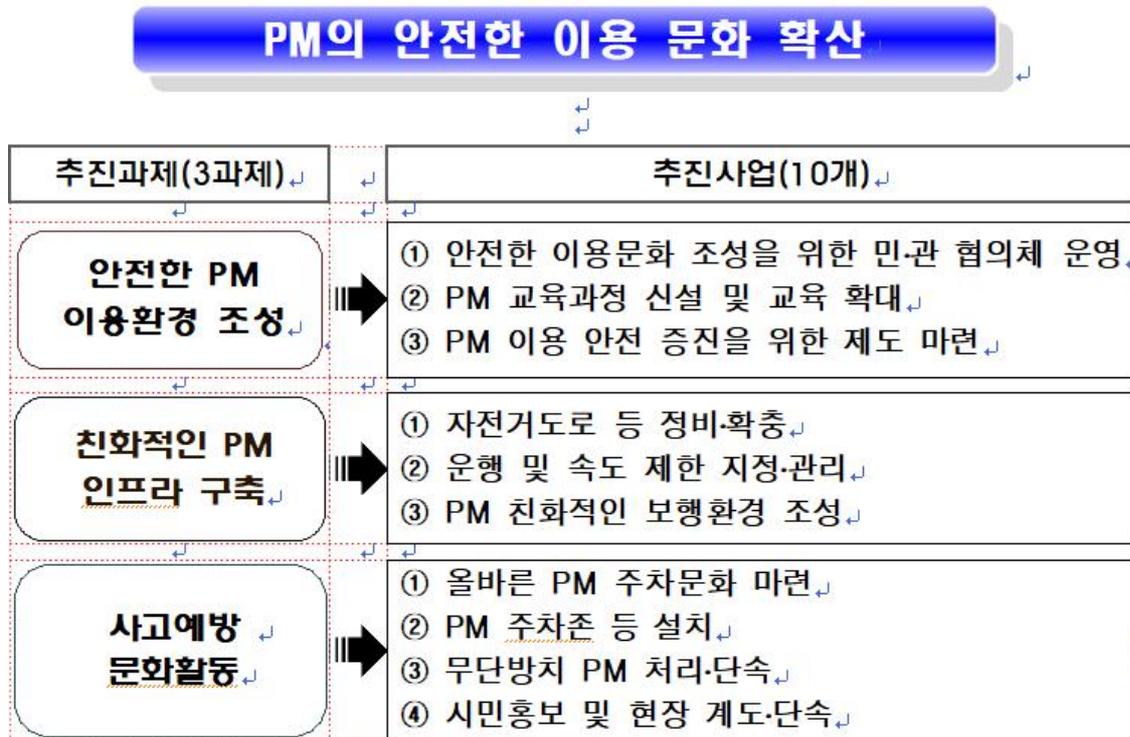
자료 : 경기도(2020), 홈페이지(<https://www.gg.go.kr/>)

9) 경기도(2022), 경기도 개인형 이동수단(PM) 안전 이용환경 조성 전략

3.2.2 인천광역시

- 인천광역시는 개인형 이동장치(이하 PM)의 이용 증대로 인한 사고 증가와 이용자의 무분별한 방치로 인하여 발생하는 보행 불편사항을 해결하기 위해 인천시 개인형 이동장치(PM) 안전관리 종합계획을 수립하여 추진중임
- 주요 추진 정책으로는 PM의 안전한 이용 문화 확산을 위하여 안전한 PM 이용환경 조성, 친화적인 PM 인프라 구축, 사고예방 문화 활동으로 선정하였으며 이를 위한 다양한 세부 추진과제를 추진 하고 있음

[그림 40] 인천광역시 PM의 안전한 이용 문화 확산

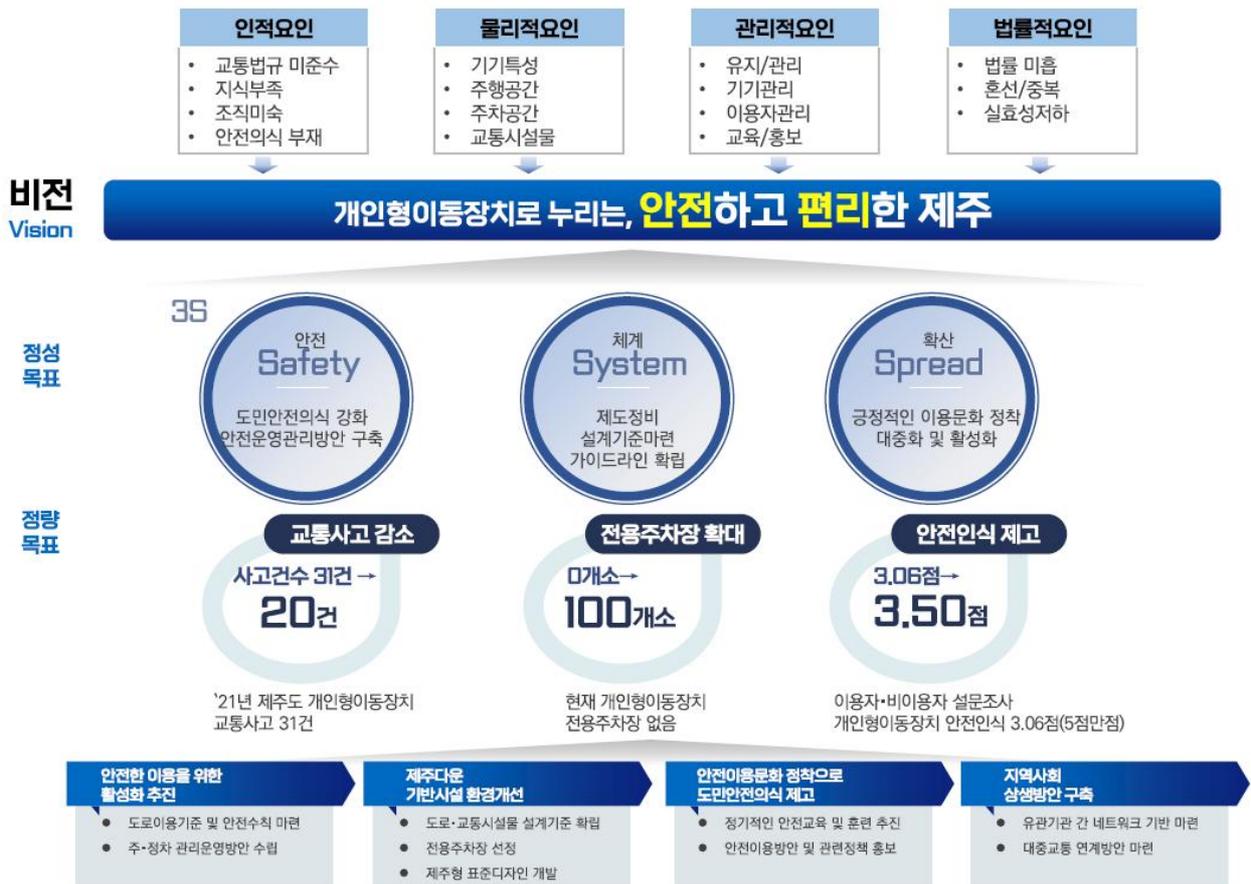


자료 : 인천광역시(2021), 보도자료(인천시, 전동킥보드 등 개인형 이동장치 안전관리 종합 대책 마련)

3.2.3 제주특별자치도 개인형 이동장치 이용 안전 증진 계획

- 제주특별자치도는 개인형 이동장치(PM)의 안전한 이용환경 조성 및 활성화를 도모하기 위하여 개인형 이동장치 이용 안전 증진 계획(5개년, 2023년~2027년)을 수립하여 추진중임
- 최근 신교통수단인 개인형 이동장치(PM)의 친환경적이고 편리한 이동성으로 이용자가 지속적으로 증가에 따른 체계적인 관리방안 마련을 위한 것으로 주요 전략으로 안전한 이용환경 조성, 제주다운 기반시설 마련, 올바른 이용문화 정착으로 선정하였으며 이를 위한 다양한 세부 추진전략을 수립하여 추진할 예정임

[그림 41] 제주특별자치도 개인형 이동장치 표준가이드라인 비전 및 목표



자료 : 제주특별자치도(2022), 제주특별자치도 개인형 이동장치 이용안전 수립방안 연구

제3장

기본 목표와 추진방향

1. 비전 및 목표 수립
2. 목표별 추진 전략

제3장 기본 목표와 추진방향

1. 비전 및 목표 수립

- 제1차 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진계획의 비전으로 “개인형이동장치(PM)로, 바르게, 편리하게, 다 함께 누리는 전라북도”로 설정하였으며 이를 위한 3대 목표를 설정함

[그림 42] 제1차 전라북도개인형 이동장치 이용안전증진계획 비전 및 목표

비전	개인형이동장치(PM)로, 바르게, 편리하게, 다 함께 누리는 전라북도	
목표	바르게 편리하게 다함께	개인형 이동장치 교통사고사망자수 zero 안전하고 편리한 이용환경 마련 안전문화 정착을 위한 민관협력 체계 구축
추진 전략	개인형 이동장치 교통사고사망자수 zero	바르게 이용하기 안전교육 확대 바르게 이용하기 위한 홍보 추진
	안전하고 편리한 이용환경 마련	이용자 및 설계 가이드라인 마련 편리하고 안전한 교통안전 시설 확보
	안전문화 정착을 위한 민관협력 체계 구축	안전협력체계 구축 대중교통 연계방안 마련

2. 목표별 추진 전략

■ 개인형이동장치 교통사고사망자수 zero

- 바르게 이용하기 안전교육 확대
 - 개인형이동장치 안전교육 확대
 - 체험형 안전교육 마련
- 인식개선을 위한 홍보 추진
 - 안전이용 확산 캠페인 개최
 - 개인형이동장치 안전 교육 관련 사이트 운영

■ 교통안전 시설 및 가이드라인 마련

- 이용자 및 설계 가이드라인 마련
 - 전북형 개인형이동장치 시설 설치 매뉴얼 제작·배포
 - 이용자 안전이용 가이드라인 제작·배포
- 편리하고 안전한 교통안전 시설 확보
 - 활성화 시범지구 선정 및 확대
 - PM 주차구역 지정 및 거치대 설치 확대

■ 안전문화 정착을 위한 민관협력 체계 구축

- 안전협력체계 구축
 - 안전문화 정착을 위한 협력체계 구축
- 대중교통 연계방안 마련
 - 편리하고 안전한 대중교통 연계서비스 구축

제4장

개인형 이동장치
이용안전 증진 사업

1. 개인형이동장치
교통사고사망자수 zero
2. 교통안전 시설 및 가이드라인 마련
3. 안전문화 정착을 위한 민관협력
체계 구축

제4장 개인형 이동장치 이용안전 증진 사업

개인형 이동장치
교통사고사망자수 zero

● 바르게 이용하기 안전교육 확대

1

개인형 이동장치 안전교육 확대

■ 사업의 배경 및 목적

- 최근 전동킥보드등 개인형 이동장치가 편리하게 목적지까지 이용할 수 있어 최근 이용빈도가 지속적으로 증가하고 있는 추세임
- 이와 관련된 교통문제인 무면허 운전, 보행자 위협, 과속·운전 미숙 등에 따른 교통사고, 전동킥보드의 도로 주차 등이 발생하고 있음
- 또한 개인형 이동장치는 도로교통법상 제2종 원동기장치자전거 이상의 운전면허를 보유한자가 운전이 가능하며, 안전모 미착용, 등화장치 미점등, 승차정원 초과 등을 준수하여야하나 이를 잘 몰라 범칙금을 부과받는 경우도 적지 않은 상황으로 시민인식 개선을 위한 교육 강화가 필요함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 100백만원
- 사업주체 : 전라북도, 전라북도교통문화연수원, 도로교통공단
- 주요내용 : 도로교통공단 및 전라북도교통문화연수원과 협력하여 다양한 이용자들을 대상으로 맞춤형 교육 프로그램을 온·오프라인에서 다양하게 제공함

제4차 전라북도 교통안전기본계획

■ 사업의 내용

○ 개인형 이동장치의 이용자를 세분화하여 각 이용자층에 맞는 안전 교육을 추진함

- 가장 많이 이용이 증가하는 고등학교 졸업후 면허증 소지예정인 학생들은 방문 교육 등으로 집중적인 교육 시행, 고령자의 경우 개인형이동장치에 의해 발생하는 교통사고 발생 회피 등 노인정 등 찾아가는 교육 실시, 개인교통수단을 많이 이용하는 기관의 경우 교육이수 프로그램 및 교육자료 배포 등 각 이용자층에 맞는 다양한 맞춤형 교육전략 수립 및 추진
- 전북라도와 전라북도교통문화연수원이 협력하여 지속적으로 확대 추진함

[그림 43] 찾아가는 개인형 이동장치(전동킥보드) 교육 사례



자료 : 전북도민일보(2022), 보도자료(전라북도교통문화연수원 개인형 이동장치(전동킥보드) 교육 실시), <http://www.domin.co.kr/news/articleView.html?idxno=1404174>

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	-	10	20	30	40	100
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	10	20	30	40	100
	시·군비	-	-	-	-	-	-

2

체험형 개인형 이동장치 안전교육 마련

■ 사업의 배경 및 목적

- 개인형 이동장치의 체계적인 안전교육을 위하여 체험형 개인형 이동장치 안전교육 방안을 마련함
- 개인형 이동장치의 안전교육은 법적 의무사항이 아니기 때문에 교육참여 활성화를 위한 인센티브 제공 등으로 교육참여를 유도할 수 있는 방안도 함께 추진함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2024년~
- 총사업비 : 30백만원
- 사업주체 : 전라북도, 한국교통안전공단
- 주요내용 : 현재 구축 예정인 익산교통안전체험센터와 연계하여 체험형 개인형 이동장치 안전교육 프로그램 운영

■ 사업의 내용

- 교통사고 고위험군 대상인 이륜차와 퍼스널 모빌리티(PM)등 교육 프로그램 신설하고 자발적 참여를 위한 인센티브 제공(PM 안전 장비 제공, PM 이용료 할인 지원 등) 방안 마련

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	-	-	10	10	10	30
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	-	10	10	10	30
	시·군비	-	-	-	-	-	-

3

안전이용 확산 캠페인 개최

■ 사업의 배경 및 목적

- 개인형 이동장치의 이용은 지속적으로 확대되고 있으나 이용자들의 안전 규칙이 아직도 지켜지지 않고 있어 안전이용 확산 캠페인 개최를 통한 의식 개선

[그림 44] 개인형 이동장치(PM) 이용자들 불법 운행 현황

개인형 이동장치(PM) 이용자들 불법 운행 여전

□ 한국교통안전공단(이사장 권용복)은 “개인형 이동장치(PM)의 안전모 착용, 동반 탑승, 역주행 여부를 조사한 결과 여전히 안전 사각지대에 있는 것으로 나타났다.”고 밝혔다.

○ 2022년 교통문화지수 실태조사 사업으로 진행된 개인형 이동장치 주행실태 조사에서 전국의 운행중인 3,258대를 관측한 결과,

자료 : 한국교통안전공단(2022), 보도자료(개인형 이동장치(PM) 이용자들 불법 운행 여전)

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2022년~
- 총사업비 : 80백만원
- 사업주체 : 전라북도, 시군
- 주요내용 : 개인형 이동장치의 이용편의 및 안전 확보를 통한 미래 교통수단으로 자리매김할 수 있도록 전북도민의 안전의식을 개선할 수 있도록 지속적인 안전이용 확산 캠페인 개최

■ 사업의 내용

- (캠페인 추진) 개인형 이동장치 안전 증진을 위한 캠페인 추진 및 캠페인 추진 관련 공공·민간 단체 활성화를 위한 지원 등 추진
- (홍보 추진) 개인형 이동장치의 이용방법과 안전수칙 등 내요을 담은 홍보 영상 및 자료를 대중매체(버스정류장 전광판, 기차역, 연계어플, 도청 전광판 등)에 지속적으로 노출하여 시민의 안전의식을 향상함

[그림 45] 개인형 이동장치 안전이용 캠페인 및 홍보사례



자료 : 대한경제(2021), 보도자료(천안시의회, 개인형 이동장치 안전이용 캠페인)
 제주특별자치도(2022), 제주특별자치도 개인형 이동장치 이용안전 수립방안 연구

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	-	20	20	20	20	80
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	10	10	10	10	40
	시·군비	-	10	10	10	10	40

4

개인형 이동장치 안전 교육 관련 사이트 운영

■ 사업의 배경 및 목적

- 개인형 이동장치 이용활성화 및 안전의식제고를 위한 정보 제공 및 안전관련 정보를 제공하는 사이트를 운영하여 전북도민이 안전하고 편리하게 개인형 이동장치를 사용할 수 있도록함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 40백만원
- 사업주체 : 전라북도
- 주요내용 : 개인형 이동장치 이용관련 정보 및 안전홍보 등 추진

■ 사업의 내용

- (이용편의) 이용방법, 주차시설 위치, 관련 제도 및 지원 등 정보 제공
 - 향후 구축될 PM보험, 관련교육 등 지속적인 관련 정보 제공으로 이용편의 향상
- (안전홍보) 안전수칙, 관련 법규, 사고 현황 등 자료 제공으로 안전의식 제고

[그림 46] 한공교통안전공단 공식 블로그



■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	-	10	10	10	10	40
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	10	10	10	10	40
	시·군비	-	-	-	-	-	-

교통안전 시설 및 가이드라인 마련

● 이용자 및 설계 가이드라인 마련

5

개인형 이동장치 안전시설 설치 매뉴얼 제작·배포

■ 사업의 배경 및 목적

- 개인형 이동장치가 지속적으로 증가하고 있으나 이를 안전하고 편리하게 운영할 수 있는 주행도로, 주차장 등의 확보가 미흡한 상황으로 체계적인 관리가 필요함
- 따라서 전라북도의 도로 및 주행행태에 맞는 전북의 특성에 맞는 개인형 이동장치 안전시설 설치 매뉴얼을 제작하여 배포함으로써 체계적인 설치 및 운영이 가능하도록함

■ 사업의 개요

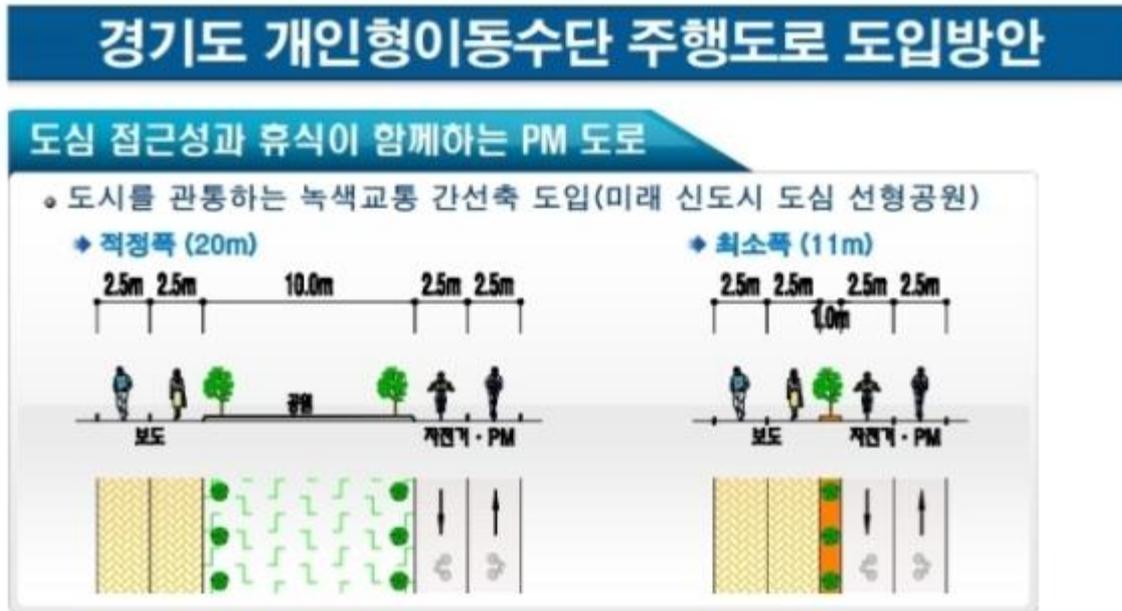
- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 160백만원
- 사업주체 : 전라북도
- 주요내용 : 개인형 이동장치 안전시설 설치를 위하여 전라북도 개인형 이동장치 이용 행태를 검토하여 전북형 개인형 이동장치 안전시설 설치 매뉴얼 제작 및 배포

■ 사업의 내용

- (이용행태 검토) 전라북도 개인형 이동장치 이용 현황 및 사용자의 이용행태를 확인하기 위한 빅데이터 분석 및 설문 조사를 실시하여 전북형 개인형 이동장치 안전시설 설치 매뉴얼 제작을 위한 기본 정보를 수집함

- (도로 설계) 편의성과 안전성을 고려한 전북형 PM 주행도로 설계 방안 및 관리방안(주정차관리 등)을 담은 설계안 마련

[그림 47] 개인형 이동장치 도로 설계 예시



자료 : 한국경제신문(2020), 보도자료(경기도, 전동킥보드 주행도로·전용주차장 만든다)

- (주차장 설계) 편리하고 안전한 주차환경 마련을 위한 주차장 설계 디자인 및 설치방법(설치 제원 및 위치 등) 마련
- (안전시설) 안내 표지 및 관련 안전시설물의 설치 및 관리 방안을 정립하여 제공

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	-	40	40	40	40	160
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	20	20	20	20	80
	시·군비	-	20	20	20	20	80

6

이용자 안전이용 가이드라인 제작·배포

■ 사업의 배경 및 목적

- 안전하고 편리하게 개인형 이동장치를 이용할 수 있도록 이용자 안전 이용 가이드라인을 제작하고 배포함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 80백만원
- 사업주체 : 전라북도, 시군
- 주요내용 : 안전하고 편리한 개인형 이동장치 사용을 위한 이용자 안전이용 가이드라인 제작·배포

■ 사업의 내용

- 개인형 이동장치 사용시 지켜야할 관련 법규 및 안전수칙을 담은 이용자 안전 이용 가이드라인을 제작하고 보다 많은 이용자가 편리하게 이용할 수 있도록 지속적인 관련 정보 업데이트를 추진하여 주기적인 배포를 추진함

■ 추진 계획

[그림 48] 한공교통안전공단 개인형 이동장치 이용 안전수칙



(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
추진일정							
사업비	합계	-	20	20	20	20	80
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	10	10	10	10	40
	시·군비	-	10	10	10	10	40

■ 사업의 배경 및 목적

- 개인형 이동장치의 안전하고 편리한 이용을 위한 교통안전 시설 확보를 위하여 전라북도내 개인형 이동장치 활성화 시범지구를 선정하여 운영함
- 시범지구의 문제점 및 개선방안을 도출하여 전라북도 전역으로 확대하여 추진함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 1,600백만원
- 사업주체 : 전라북도, 시군
- 주요내용 : 개인형 이동장치 활성화 시범지구를 선정 및 확대 추진

■ 사업의 내용

- (시범지구) 개인형 이동장치 이용 활성화 및 안전하고 편리한 이용 환경 조성을 위한 시범지구 선정
 - 개인형 이동장치 안전시설 설치 매뉴얼 제작과 함께 수행한 설문조사 및 관련 전문가 인터뷰, 개인형 이동장치 이용현황, 파급효과, 지자체 역량 등을 전반적으로 검토하여 대상지 선정
- (확대추진) 활성화 지구의 문제점 및 개선방안 등을 검토하여 전라북도 전역으로 대상을 확대하여 지속적으로 추진함

[그림 49] 개인형 이동장치 시범지구 관련 사례



<수원시 시범지구>

<경기도 시범지구 구축계획>

자료 : 경기도 뉴스포털(2023), 보도자료(도, 민관 합동 협의체 구성 등 개인형 이동장치 안전 이용 활성화 추진)

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	-	400	400	400	400	1,600
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	200	200	200	200	800
	시·군비	-	200	200	200	200	800

■ 사업의 배경 및 목적

- 지속적인 개인형 이동장치의 증가로 인하여 도로 및 보도에 무단으로 방치되면서 보행자 및 차량의 안전까지 위협하고 있는 상황으로 안전하고 편리한 이용환경 제공을 위하여 PM 주차구역을 지정하고 지속적으로 확대하여 추진함
- 현재 지정된 개인형 이동장치 거치대의 표준형 모델이 없는 상황으로 전라북도의 이미지를 담은 디자인을 개발하여 운영함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 800백만원
- 사업주체 : 전라북도, 시군
- 주요내용 : PM 주차구역 지정, 표준 디자인 개발 추진

■ 사업의 내용

- (주차구역 지정) 개인형 이동장치 활성화 시범지구에 우선적으로 설치하고 이후 설문조사 및 개인형 이동장치의 이용행태를 분석하여 지속적으로 설치 확대를 추진함
- (표준 디자인 개발) 개인형 이동수단의 특성을 반영하여 사용성 및 안전성을 갖춘 전복형 개인이동장치 주차자 시설 표준 디자인을 개발하고 개인형 이동장치 안전시설 설치 매뉴얼에 포함하여 배포함
 - 표준 디자인은 보편성, 정체성(전복 특성), 사용 편의성(기능성), 표준화(매뉴얼화), 경제성, 조화성 등을 고려하여 선정함

[그림 50] 개인형 이동장치 주차장 사례



자료 : 제주특별자치도(2022), 제주특별자치도 개인형 이동장치 이용안전 수립방안 연구

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	-	200	200	200	200	800
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	100	100	100	100	400
	시·군비	-	100	100	100	100	400

안전문화 정착을 위한
민관협력 체계 구축

● 안전협력체계 구축

9

안전문화 정착을 위한 협력체계 구축

■ 사업의 배경 및 목적

- 교통여건 변화에 의해 모빌리티 기업은 지속적인 증가가 예상되어 관련 교통안전 문제를 체계적으로 효과적으로 개선하고 연계사업을 추진할 수 있도록 모빌리티 기업과의 협력체계 구축 필요
- 개인형 이동장치의 안전성 향상을 위한 방안을 전라북도가 마련하여 업체에서 추진할 수 있도록 지원 및 관리를 추진함

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2023년~
- 총사업비 : 960백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 사업분야 : 운수산업, 교통문화선진화

■ 사업의 내용

- (협력체계 구축) 개인형 이동장치 표준형 가이드 라인 구축, 단속체계 구축, 교통정책 수립을 위한 이용자 정보 수집 등을 원활하고 체계적으로 추진할 수 있도록 협력체계를 구축함
 - PM 대여 업체 및 경찰청, 교육부, 행정안전부 등 유관기관
- (주요 협력 내용) 안전교육 방안, 홍보 기획 및 실행, 활성화 방안, 이용자보호 등
 - 안전교육 방안 : 모빌리티 기업과 협력을 통한 체험형 안전교육 추진
 - 홍보 및 기획 방안 : 연계 대중교통과 협력을 통한 홍보 기획 및 실행 추진
 - 활성화 방안 : 개인형이동장치 활성화를 위해 대중교통 연계 포인트 제도 실시 등 추진

○ (PM 보험) 개인형이동수단(PM) 보험은 대여사업자가 필수적으로 가입하게 하며, 이용자 보험제도를 발굴하여 운영함

- 전라북도 개인형이동장치 이용안전 증진에 관한 조례 5조 개인형 이동장치 이용안전 증진 사업에 의거하여 보험 지원 사업 추진

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	-	240	240	240	240	960
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	120	120	120	120	480
	시·군비	-	120	120	120	120	480

안전문화 정착을 위한
민관협력 체계 구축

● 대중교통 연계방안 마련

10

편리하고 안전한 대중교통 연계서비스 구축

■ 사업의 배경 및 목적

- 개인형 이동장치의 가장 큰 특징중 하나는 라스트마일으로 대중교통 연계하여 이용할 경우 이용자들의 이용편의를 향상할 수 있음
- 또한 대중교통 주변에 PM주차장 및 안전시설물 설치를 통하여 보다 효율적인 안전관리가 가능해짐

■ 사업의 개요

- 사업기간 : 2024년~
- 총사업비 : 60백만원
- 사업주체 : 전라북도, 14개 시·군
- 주요내용 : 대중교통과 연계한 개인형 이동장치 사용 시스템 구축

■ 사업의 내용

- 모빌리티 기업(PM대여 업체), 대중교통 운송사업자, 관련 업계 등과 협력체계를 구축하여 연계하여 이용할 수 있는 연계서비스 시스템 구축 및 이용자들이 편리하게 이용할 수 있는 어플개발 등을 추진함

■ 추진 계획

(단위 : 백만원)

구분		2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
추진일정							
사업비	합계	-	-	20	20	20	60
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	-	10	10	10	30
	시·군비	-	-	10	10	10	30

제5장

재원 조달 및 운용

1. 재정 전망
2. 자원 조달

제5장 자원 조달 및 운용

1. 재정 전망

1.1 재정전망

- 전라북도의 연도별 재정규모를 살펴보면 전라북도의 예산은 연평균 14.32%로 증가하고 있으며, 도로교통은 연평균 9.48%로 증가중임
 - 1차 계획기간의 자원조달 가능성은 전라북도 재정규모 추이를 고려하여 산출

[표 11] 연도별 전라북도 재정현황

(단위 : 백만원, %)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	연평균 증가율
재정규모	4,691,639	5,130,145	6,224,149	6,813,485	8,013,828	14.32
도로 교통	125,880	128,749	139,555	152,192	180,838	9.48
비율	2.68	2.51	2.24	2.23	2.26	2.38



자료 : 전라북도(2022), <https://www.jeonbuk.go.kr/>

주 : 재정규모는 연도별 세출을 기준으로 작성됨

2. 자원 조달

■ 계획 기간내 투자 금액

- 제1차 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진계획('22년~'26년)의 총 투자액은 3,910백만원으로 분석되었음

[표 12] 계획 기간내 투자 금액

(단위 : 백만원)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
합계	-	700	740	750	760	3,910
국비	-	-	-	-	-	-
도비	-	480	510	520	530	2,040
시·군비	-	460	470	470	470	1,870

■ 자원조달 가능성 검토

- 제1차 전라북도 개인형 이동장치 이용안전 증진계획('22년~'26년)의 총 투자액 3910백만원은 도로교통부분 가용재원인 1,196,236백만원의 약 0.33% 수준으로 자원 조달에 무리가 없을 것으로 판단됨

[표 13] 자원조달 가능성 검토

(단위 : 백만원, %)

구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계	
도로 교통	197,981	216,749	237,296	259,791	284,418	1,196,235	
계획 예산	금액	-	700	740	750	760	3,910
	비율	-	0.32	0.31	0.29	0.27	0.33

주 : 도로 교통 부분 예산은 '17년~'21년 2021년 예산에 연평균 증가율을 적용하여 산출함

[부록 4] 연차별 투자계획

[표 14] 세부계획별 연차별 투자계획

(단위 : 백만원)

세부계획	구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
합계	합계	90,479	105,523	118,994	129,680	128,593	573,368
	국비	28,554	39,755	46,121	51,711	48,546	214,687
	도비	20,112	21,883	24,491	25,989	27,627	120,102
	시·군비	41,913	43,885	48,382	51,980	52,420	238,580
건설기계 안전점검 강화	합계	10	10	10	10	10	50
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	10	10	10	10	10	50
	시·군비	-	-	-	-	-	-
디지털운행기록계 활용 확대	합계	140	140	153	168	184	785
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	70	70	77	84	92	392
	시·군비	70	70	77	84	92	392
이륜차 안전관리 강화	합계	10	10	10	10	10	50
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	10	10	10	10	10	50
	시·군비	-	-	-	-	-	-
배달이륜차 교통법규위반 단속 강화	합계	40	40	2,040	2,040	2,040	6,200
	국비	-	-	1,000	1,000	1,000	3,000
	도비	20	20	520	520	520	1,600
	시·군비	20	20	520	520	520	1,600

제4차 전라북도 교통안전기본계획

(단위 : 백만원)

세부계획	구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
불법 주정차 단속강화	합계	33,152	36,495	40,045	43,932	48,187	201,911
	국비	16,576	18,147	19,868	21,751	23,813	100,156
	도비	100	100	100	100	100	500
	시·군비	16,576	18,247	20,077	22,081	24,274	101,255
생활밀착형 도로 제한속도 하향	합계	3,000	3,000	3,284	3,596	3,937	16,817
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	1,500	1,500	1,642	1,798	1,968	8,408
	시·군비	1,500	1,500	1,642	1,798	1,968	8,408
고령운전자 면허 반납 지속 확대	합계	350	700	766	839	919	3,574
	국비	-	81	89	97	106	373
	도비	105	129	141	155	169	699
	시·군비	245	490	536	587	643	2,502
교통안전 우수업체 인센티브 제공	합계	-	100	500	500	500	1,600
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	50	250	250	250	800
	시·군비	-	50	250	250	250	800
농기계 안전등화장치 장착 촉진	합계	306	335	367	402	440	1,849
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	153	168	183	201	220	924
	시·군비	153	168	183	201	220	924
개인형이동장치(PM) 기본계획 추진	합계	-	940	980	990	1,000	3,910
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	480	510	520	530	2,040
	시·군비	-	460	470	470	470	1,870

(단위 : 백만원)

세부계획	구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
개인형이동수단(PM) 안전관리 개선	합계	-	200	200	200	200	800
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	100	100	100	100	400
	시·군비	-	100	100	100	100	400
교통안전 확보를 위한 창의적 연구 추진	합계	-	100	100	100	100	400
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	100	100	100	100	400
	시·군비	-	-	-	-	-	-
지방도 위험교차로 제한속도 하향	합계	300	300	328	360	394	1,682
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	300	300	328	360	394	1,682
	시·군비	-	-	-	-	-	-
보호구역 시간제 통행제한 추진	합계	20	20	20	20	20	100
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	10	10	10	10	10	50
	시·군비	10	10	10	10	10	50
사람중심도로 설계 도입	합계	500	500	500	500	500	2,500
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	500	500	500	500	500	2,500
	시·군비	-	-	-	-	-	-
생활도로 정비 및 교통안전시설 개선	합계	317	347	380	416	455	1,915
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	95	104	114	125	136	574
	시·군비	222	243	266	291	319	1,341

제4차 전라북도 교통안전기본계획

(단위 : 백만원)

세부계획	구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
도로의 구역 안전시설 점검 및 개선	합계	200	200	219	240	262	1,121
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	100	100	109	120	131	561
	시·군비	100	100	109	120	131	561
마을주민보호 구간 설치	합계	3,000	3,284	3,596	3,937	4,310	18,127
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	900	985	1,079	1,181	1,293	5,438
	시·군비	2,100	2,299	2,517	2,756	3,017	12,689
교통사고 잦은 곳(구간) 개선	합계	3,046	3,335	3,651	3,997	4,376	18,405
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	1,523	1,667	1,825	1,999	2,188	9,202
	시·군비	1,523	1,667	1,825	1,999	2,188	9,202
회전교차로 등 교차로 사고예방 시설 확대	합계	2,800	2,933	2,933	2,933	2,933	14,531
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	1,400	1,533	1,533	1,533	1,533	7,531
	시·군비	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	7,000
결빙 및 안개 위험 구간 개선	합계	200	200	200	200	200	1,000
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	100	100	100	100	100	500
	시·군비	100	100	100	100	100	500
보행자 우선도로 조성사업	합계	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	10,000
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000
	시·군비	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000

(단위 : 백만원)

세부계획	구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
보행환경 개선사업 확대	합계	2,680	5,934	9,212	12,517	15,850	46,193
	국비	-	3,000	6,000	9,000	12,000	30,000
	도비	1,340	1,467	1,606	1,758	1,925	8,097
	시·군비	1,340	1,467	1,606	1,758	1,925	8,097
어린이 통학로 점검 및 관리 강화	합계	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	8,250
	국비	550	550	550	550	550	2,750
	도비	550	550	550	550	550	2,750
	시·군비	550	550	550	550	550	2,750
횡단보도 조도개선 및 집중조명 확대	합계	427	467	511	560	613	2,578
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	128	140	153	168	184	773
	시·군비	299	327	358	392	429	1,805
어린이 안심 승하차구역 조성	합계	200	200	200	200	200	1,000
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	100	100	100	100	100	500
	시·군비	100	100	100	100	100	500
보호구역 확대 및 맞춤형 시설개선	합계	2,672	2,925	3,203	3,506	3,839	16,145
	국비	1,198	1,312	1,436	1,572	1,721	7,239
	도비	138	151	165	181	198	834
	시·군비	1,336	1,463	1,601	1,753	1,919	8,072
고령운전자를 위한 도로환경 개선	합계	6,000	6,000	6,569	7,192	7,873	33,634
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	3,000	3,000	3,284	3,596	3,937	16,817
	시·군비	3,000	3,000	3,284	3,596	3,937	16,817

제4차 전라북도 교통안전기본계획

(단위 : 백만원)

세부계획	구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
교통안전 개선 ITS, C-ITS 도입	합계	13,450	6,220	6,810	7,455	8,162	42,097
	국비	7,980	5,415	5,928	6,490	7,106	32,919
	도비	60	230	252	276	302	1,119
	시·군비	5,410	575	630	689	755	8,058
PM 주차구역 지정 및 거치대 설치 확대	합계	-	200	200	200	200	800
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	100	100	100	100	400
	시·군비	-	100	100	100	100	400
소형 모빌리티 활성을 위한 도로환경 구축	합계	4,000	4,000	4,379	4,794	5,249	22,422
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	2,000	2,000	2,190	2,397	2,624	11,211
	시·군비	2,000	2,000	2,190	2,397	2,624	11,211
보행자 배려 신호운영 도입 확대	합계	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	10,000
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000
	시·군비	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000
자전거도로 안전성 강화	합계	200	200	200	200	200	1,000
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	100	100	100	100	100	500
	시·군비	100	100	100	100	100	500
찾아가는 고령자 교통안전교육	합계	1,788	1,958	2,143	2,346	2,569	10,803
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	1,788	1,958	2,143	2,346	2,569	10,803
	시·군비	-	-	-	-	-	-

(단위 : 백만원)

세부계획	구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
익산교통안전체험 교육센터 활성화	합계	-	12,500	12,520	12,520	20	37,560
	국비	-	9,000	9,000	9,000	-	27,000
	도비	-	-	20	20	20	60
	시·군비	-	3,500	3,500	3,500	-	10,500
비대면 실시간 화상교육 확대	합계	140	140	140	140	140	700
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	70	70	70	70	70	350
	시·군비	70	70	70	70	70	350
실버마크 배포 및 홍보	합계	28	28	28	28	28	140
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	14	14	14	14	14	70
	시·군비	14	14	14	14	14	70
고령운전자 자가진단 매뉴얼 제작 보급	합계	452	452	482	514	549	2,449
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	312	312	342	374	409	1,749
	시·군비	140	140	140	140	140	700
배달이륜차 운전자 안전교육 및 홍보 확대	합계	100	100	100	100	100	500
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	50	50	50	50	50	250
	시·군비	50	50	50	50	50	250
안전한 이용문화 조성을 위한 교육·홍보 강화	합계	140	140	1,140	1,140	1,140	3,700
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	70	70	570	570	570	1,850
	시·군비	70	70	570	570	570	1,850

(단위 : 백만원)

세부계획	구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
보행 중 스마트폰 사용 금지 홍보 및 캠페인	합계	140	140	140	140	140	700
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	70	70	70	70	70	350
	시·군비	70	70	70	70	70	350
교차로 우회전시 보행자 보호 캠페인	합계	140	140	140	140	140	700
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	70	70	70	70	70	350
	시·군비	70	70	70	70	70	350
스마트응급의료 서비스 도내확산	합계	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	12,500
	국비	1,250	1,250	1,250	1,250	1,250	6,250
	도비	625	625	625	625	625	3,125
	시·군비	625	625	625	625	625	3,125
긴급차량 우선신호시스템 확대	합계	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	10,000
	국비	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	5,000
	도비	500	500	500	500	500	2,500
	시·군비	500	500	500	500	500	2,500
생활문해 관점의 교통안전 교육강사 양성	합계	100	100	100	100	100	500
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	50	50	50	50	50	250
	시·군비	50	50	50	50	50	250
모빌리티 기업과의 협력체계 구축	합계	-	40	40	40	40	160
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	-	20	20	20	20	80
	시·군비	-	20	20	20	20	80

(단위 : 백만원)

세부계획	구분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년	합계
교통안전 데이터 관리 및 활용 체계 마련	합계	50	50	50	50	50	250
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	50	50	50	50	50	250
	시·군비	-	-	-	-	-	-
교통안전정책 추진을 위한 협력 거버넌스 운영	합계	31	50	55	60	66	261
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	31	50	55	60	66	261
	시·군비	-	-	-	-	-	-
교통봉사단체 활동 강화 및 지원	합계	100	100	100	100	100	500
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	50	50	50	50	50	250
	시·군비	50	50	50	50	50	250
교통문화지수 플러스	합계	100	100	100	100	100	500
	국비	-	-	-	-	-	-
	도비	50	50	50	50	50	250
	시·군비	50	50	50	50	50	250

※ 주 : 세부계획별 연차별 투자계획은 비예산사업을 제외함