



# 제3차 거제시 지역교통안전기본계획 수립 용역 보고서

2017. 03



거 제 시



# 제 출 문

거제시장 귀하

귀 기관에서 본 연구원에 의뢰 하신 『제3차 거제시 지역교통안  
전기본계획 수립용역』의 최종 보고서를 제출합니다.

2017. 03.

재단법인 한국자치제도평가원  
이사장 박 효 재

---

## 研究參與者

책임연구원  
원장  
선임연구원  
연구보조원

강 무 봉  
김 상 만  
손 세 화  
김 소 옥



# 목 차

## 제1장 기본계획의 개요

제1절 수립배경 및 목적 .....	3
제2절 계획 범위 .....	3
1. 공간적 범위 .....	3
2. 시간적 범위 .....	4
3. 내용적 범위 .....	4
4. 과업의 세부내용 .....	4
제3절 수립절차 및 방법 .....	9

## 제2장 과거 교통안전정책 추진성과

제1절 교통안전정책의 목표 .....	13
1. 정책의 목표 .....	13
2. 거제시 사고 감소목표 대비 달성률 평가 .....	13
3. 시사점 .....	17
제2절 부문별 교통안전 추진전략 및 대책 .....	18
1. 추진실적 .....	18
2. 교통사고 발생현황 .....	19

## 제3장 교통사고 발생추이 및 원인분석

제1절 도로교통부문 .....	23
1. 기초자료분석 .....	23
2. 자동차 현황 .....	27

# 목 차

제2절 도로교통사고 추이 및 원인분석 .....	29
1. 경상남도 그룹별 교통사고 사망자수 .....	29
2. 경상남도 그룹별 교통사고 중상자수 .....	33
3. 교통사고 원인분석 .....	35
4. 전국 시단위 사망자수 비교 .....	50
5. 교통사고 종합 .....	54

## 제4장 교통안전정책 목표 설정

제1절 국가 교통안전정책 목표 .....	59
1. 비전과 목표 .....	59
제2절 경상남도 교통안전정책 목표 .....	63
1. 비전과 목표 .....	63
제3절 거제시 교통안전기본계획의 연차별 정책목표 .....	65
1. 중기 교통안전기본계획 목표 .....	65
2. 장기 교통안전기본계획 목표 .....	66

## 제5장 교통안전정책 목표 달성을 위한 부문별 계획

제1절 수립방향 및 추진전략 .....	71
1. 수립방향 .....	71
2. 추진전략 .....	72
제2절 중점과제별 추진계획 .....	73
1. 안전한 도로이용자 .....	73
2. 안전한 도로환경 .....	78
3. 안전한 차량 .....	81
4. 선진적 안전체계 관리 .....	81

# 목 차

## 제6장 사고발생지점 개선 방안

제1절 사고추이 및 원인분석 .....	85
1. 사고다발지점 선정 .....	85
2. 사망사고 발생지점 선정 .....	89
3. 최종 개선지점 선정 .....	98
제2절 지점별 원인분석 및 개선방안 .....	99
1. 사고다발지점 .....	99
2. 사망사고 발생지점 .....	105

## 제7장 교통문화 선진화 계획

제1절 교통안전정책 추진체계 강화 계획 .....	117
1. 교통안전 협력 추진체계 강화 .....	117
2. 교통안전관리 강화를 위한 제도개선 추진 .....	119
3. 운수산업 안전관리 .....	119
4. 교통사고 응급대응체계 구축 .....	121
제2절 교통문화지수 .....	124
제3절 그 외 개선안 .....	125
1. 교통체계 개선 .....	125
2. 교통안전시설 및 단속 확충 .....	125
3. 거제시 교통안전 증진을 위한 방향 .....	126

■ ■ ■ ■ ■ **목 차** ■ ■ ■ ■ ■

**제8장 연차별 추진계획 및 투자계획**

---

제1절 교통안전사업별 투입예산 현황 및 전망 .....	129
1. 거제시 교통안전사업 투입예산 추이 .....	129
2. 사고지점 개선 사업비(추정안) .....	130
제2절 연차별 추진계획 및 투자계획 .....	131
1. 교통안전사업 부문별 재정규모 전망(중기) .....	131
2. 교통안전사업 부문별 재정규모 전망(장기) .....	132



# 제1장

## 기본계획의 개요

제 3 차 거 제 시 지 역 교 통 안 전 기 본 계 획 수 립

1. 수립배경 및 목적
2. 계획 범위
3. 수립절차 및 방법



## 제1장 기본계획의 개요

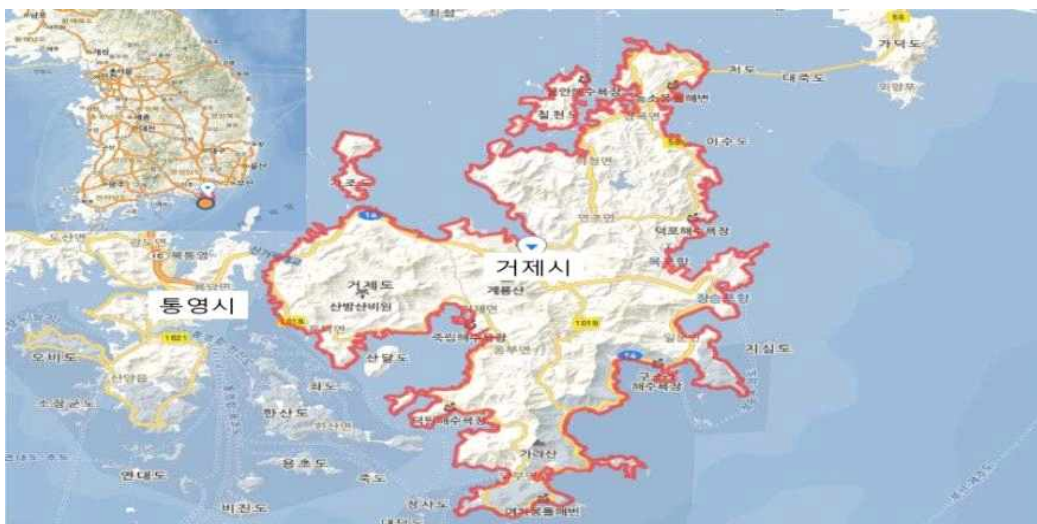
### 제1절 수립배경 및 목적

- 교통안전법 제15조 및 제17조, 동법 시행령 제10조에 근거하여 지자체 장은 국가교통안전기본계획에 따라 지역교통안전기본계획을 5년 단위로 수립하도록 규정하고 있음.
- 정부 교통안전정책방향과 연계를 강화하고, 지역교통안전문제에 대한 지자체 차원의 체계적이고, 종합적인 대응계획 수립이 필요함.
- 거제시의 교통안전행정의 바탕이 되는 주요 지표 제시와 교통안전에 관한 정책 방향 및 교통안전정책의 목표 달성을 위한 추진 전략을 제시하는데 있음.

### 제2절 계획 범위

#### 1. 공간적 범위

- 계획대상구역: 거제시 관할구역



[그림 1-1] 거제시 위치도

## 2. 시간적 범위

- 교통사고 현황분석 기간: 2011년~2015년
- '제3차 거제시 교통안전기본계획' 계획기간: 2017년~2021년

## 3. 내용적 범위

- 기본계획의 개요
- 제2차('12~'16) 지역교통안전 기본계획 추진실적 평가
- 교통사고 발생추이 및 원인분석
- 교통안전정책 목표 설정
- 교통안전정책 목표 달성을 위한 부문별 계획
- 거제시 교통문화지수 및 선진화계획
- 연차별 추진계획 및 투자계획

## 4. 과업의 세부내용

### (1) 지역의 특성 및 현황

- 지자체의 자연환경(기후 등)과 인문환경(인구특성, 교통시설, 교통사고 추이 등)에 자료를 정리하고, 교통안전정책 수립방향에 반영이 필요한 지역특성 검토

### (2) 교통안전정책의 추진성과 및 안전수준 분석

- 지난 5년간(2011년~2015년) 제2차 지역교통안전기본계획 및 연차별 교통안전세부시행 계획의 교통안전정책 및 부문별 안전사업에 대한 추진내용 및 성과 검토

- 교통안전정책의 목표달성 수준 분석 및 3차 기본계획과 연계를 위한 시사점 등을 도출하여 계획에 반영

### (3) 교통사고 발생추이 및 원인분석

#### 1) 기초자료분석

- 분석년도 5개년(2011~2015년)에 대한 사회경제 지표 분석
  - 인구 : 연령별 계층 구분(15세미만, 15~65세, 65세이상)
  - 자동차대수 : 자가용, 사업용으로 구분
  - 도로연장 : 고속국도, 일반국도, 지방도, 특별·광역시도, 시·군 도로로 구분

#### 2) 도로교통사고 추이 및 원인 분석

- 기초자치단체 그룹별 교통사고 추이 및 원인분석을 위한 분석 항목은 사망자수, 중상자수를 기준으로 통계분석 및 원인분석을 기술한다. 기초자치단체의 그룹은 다음의 개 그룹으로 구분하여 분석한다.
  - 그룹1 : 인구 30만명 이상 시(자치구가 없는 시를 말한다)
  - 그룹2 : 인구 30만명 미만 시(자치구가 없는 시를 말한다)
  - 그룹3 : 군
  - 그룹4 : 자치구(광역자치단체의 구를 말한다)
- 사고누적구간별 교통사고 원인분석
  - 지자체로 설치·관리하는 도로에서 과거 3년간 사고가 누적발생하는 구간을 도출하여 교통사고의 원인을 분석하고, 개선을 위한 우선순위를 도출한다.
  - 대상구간
    - 교차로 또는 횡단보도 및 경계선으로부터 150m까지의 도로지점
    - 교차로나 횡단보도를 포함하지 아니한 도로로서 도시지역의 경우에는 600m, 도시지역 외의 경우에는 1,000m의 도로구간
  - 사고기준

- 사망사고 3건 이상
- 중상사고 이상의 교통사고 10건 이상

### 3) 운수업체별 교통사고 추이 및 원인분석

- 대상 운수업체 선정
  - 교통사고 지수가 버스 2.5, 시외버스 및 일반택시 2.0, 전세버스 및 일반화물 자동차 1.0 이상인 업체
- 원인분석을 위한 우선순위 결정
  - 최근 3년간 개별 운수업체의 교통사고자료를 기준으로 교통안전도 평가지수 산정식을 이용하여 사고 많은 운수업체의 사고원인 분석을 위한 우선순위 결정
- 사고 많은 운수업체의 특성 및 원인분석
  - 사고 많은 운수업체의 사고분석표를 기준으로 사고발생특성 및 원인을 분석하고, 그 결과를 개선계획에 반영

## (4) 교통안전 정책목표 설정

### 1) 중장기 교통안전정책 목표

- 제3차 계획 기간의 비전(Vision)과 정책목표 설정

### 2) 제3차 기본계획 목표 설정

- 제3차 계획기간('17~'21년)동안 실현 가능한 정책목표 설정
- 정책목표달성을 위한 부문별 계획을 연계하여 제시

## (5) 교통안전정책 목표 달성을 위한 부문별 계획

### 1) 부문별 사업추진 방향

- 정책목표를 달성할 수 있도록 통일성과 일관성, 실현가능성 유지

- 목표·전략·실천계획 등 내용이 상호 유기적으로 연계되도록 작성
- 부문별 교통사고 원인의 명확한 규명과 효과적인 해결대책 개발
- 중점 추진사업별로 사업의 내용 및 특성을 소관 기관이 체계적으로 이해할 수 있도록 작성
  - 사업별 배경 및 목적, 현황과 문제점, 사업의 필요성, 추진 및 조사실적
  - 제도도입 및 집행상의 예상문제점 파악 및 보완대책
  - 사업추진의 효과적 집행전략
  - 사업추진 기대효과
- 추진사업별로 총괄조정 및 점검·평가 기능이 가능하도록 구체적인 추진 대책 실시

## 2) 도로교통부문

- 정책목표 및 지표를 달성하기 위하여 중점 추진과제를 발굴하여 과제별 추진전략 및 추진계획 제시
- 사고누적구간 개선계획, 교통안전점검 또는 교통안전진단에 따른 사업, 사고 잦은 곳 개선사업 등 기존의 교통안전 개선사업, 지역 특성에 맞는 교통사고 예방사업 등을 포함

## 3) 운수산업 부문

- 사고 많은 운수업체의 교통사고 감소목표를 설정하여 안전대책 제시
- 교통안전점검, 일반교통안전진단, 교통안전관리규정 확인·평가와 연계
- 운수업체별 사고특성 및 원인분석에 따른 안전대책 제시

## 4) 교통약자 부문

- 지자체별 교통사고 특성분석을 통해 교통약자의 교통사고를 예방할 수 있는 안전사업을 제시
- 어린이·노인보호구역, 보행우선구역지정과 보호구역내에서 발생하는 사고를 감소시키기 위한 방안을 제시
- 인구고령화에 따른 교통안전대책 검토

## 5) 교통문화 선진화 부문

- 교통안전정책추진체계 강화계획
- 교통안전인식 제고 및 지식보급계획
- 교통문화 향상 방안

## (6) 연차별 세부추진계획 및 투자계획

### 1) 교통안전사업 분류

- 교통안전정책 목표달성을 위한 계획에서 제시한 중점과제와 사업을 중심으로 부문별 추진사업을 정리

### 2) 사업별 추진방안 및 투자우선순위 선정

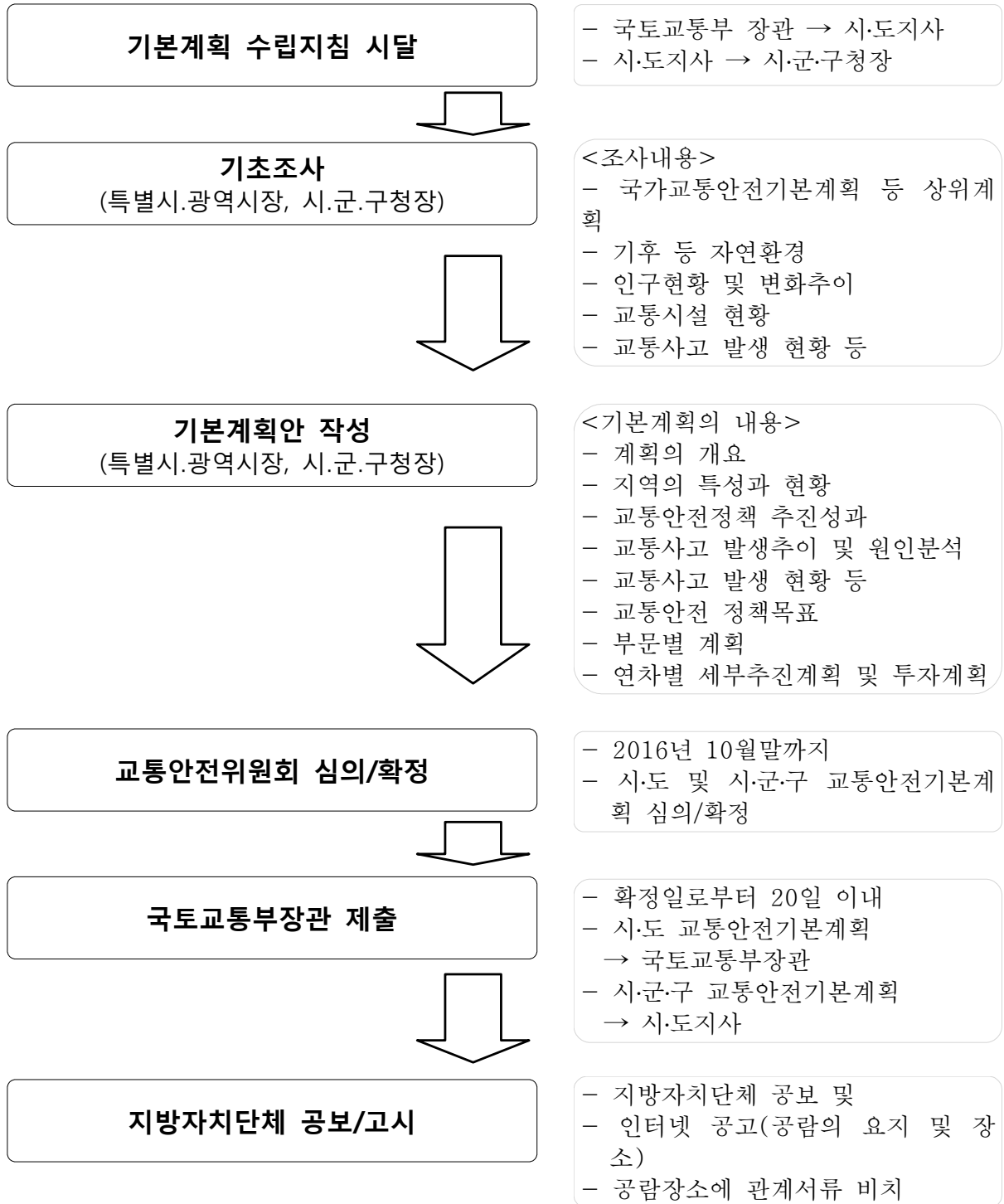
- 사업별, 관련 기관별 사업의 집행력을 제고할 수 있는 구체적이고 실현가능한 추진방안 제시
- 사업의 투자우선순위, 정책의 집행 우선순위 등을 선정

### 3) 연차별 투자계획

- 연차별, 부문별, 재원별 사업추진 및 투자계획을 수립하고 투자규모 제시



### 제3절 수립절차 및 방법



[그림 1-2] 교통안전기본계획 수립절차도



## 제2장

### 과거 교통안전정책 추진성과

제 3 차 거 제 시 지 역 교 통 안 전 기 본 계 획 수 립

제1절 교통안전정책의 목표

제2절 부문별 교통안전 추진전략 및 대책



## 제2장 과거 교통안전정책 추진성과

### 제1절 교통안전정책의 목표

#### 1. 정책의 목표

- 교통사고를 선진국 수준으로 줄여 교통사고로 인한 국민의 생명과 재산을 보호하고 경제·사회적 손실을 최소화하기 위함.
- 교통안전 취약지구 개선, 교통안전 행정 및 제도개선 등 미래 변화에 능동적으로 대처할 수 있는 미래지향적인 정책 방향제시
- 교통안전추진체계를 보다 강화하고 시책을 종합화·체계화시켜 인위적 재난을 최소화함으로써 국민의 삶의 질 향상

#### 2. 거제시 사고 감소목표 대비 달성률 평가

- 제2차 교통안전기본계획에서 제시한 사망자수 목표치 달성률을 보면, 2011년은 82.14%, 2012년 105.26%, 2015년 135.71%의 달성률을 보임.

[표 2-1] 거제시 자동차 1만대당 도로교통사고 사망자 감소목표 대비 실적

(단위 : 대, 명)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
자동차대수(대)		84,217	87,615	92,056	97,500	102,977
목표	사망자수	23	20	20	20	19
	1만대당	2.73	2.28	2.17	2.05	1.84
실적	사망자수	28	19	34	25	14
	1만대당	3.32	2.17	3.69	2.56	1.36
목표달성률(%)		82.14	105.26	58.82	80.00	135.71

주1) 사망자수 목표치는 제2차(12~16) 거제시 교통안전기본계획 보고서에서 제시한 수치를 참조함.

2) 목표치 및 실적에서 사용된 차량등록대수는 2011년에서 2015년 실 통계자료 활용함.

[표 2-2] OECD 가입국가 자동차 교통사고 비교 (2013년)

순위	국가	인구 (천명)	자동차대수 (천대)	사망자수	자동차 1만대당 사망자수	인구 10만명당 사망자수
1	스웨덴	9,556	5,813	260	0.4	2.7
2	스위스	8,039	5,869	269	0.5	3.3
3	영국	64,106	36,101	1,770	0.5	2.8
4	노르웨이	5,051	3,747	187	0.5	3.7
5	스페인	46,728	33,024	1,680	0.5	3.6
6	아이슬란드	332	270	15	0.6	4.7
7	네덜란드	16,780	10,124	570	0.6	3.4
8	일본	127,241	90,565	5,152	0.6	4.0
9	핀란드	5,427	4,236	258	0.6	4.8
10	독일	80,524	54,480	3,339	0.6	4.1
11	덴마크	5,603	2,957	191	0.6	3.4
12	이탈리아	59,685	51,166	3,385	0.7	5.7
13	호주	23,117	17,181	1,187	0.7	5.1
14	오스트리아	8,452	6,300	455	0.7	5.4
15	아일랜드	4,591	2,483	188	0.8	4.1
16	뉴질랜드	4,471	3,305	253	0.8	5.7
17	프랑스	63,652	42,342	3,268	0.8	5.1
18	캐나다	35,154	23,006	1,923	0.8	5.5
19	슬로베니아	2,059	1,355	125	0.9	6.1
20	그리스	11,063	9,455	874	0.9	7.9
21	이스라엘	8,059	2,851	277	1.0	3.4
22	룩셈부르크	537	442	45	1.0	8.4
23	체코	10,516	6,369	654	1.0	6.2
24	벨기에	11,162	6,994	724	1.0	6.5
25	포르투갈	10,487	5,723	637	1.1	6.1
26	에스토니아	1,320	712	81	1.1	6.1
27	미국	316,129	269,294	32,719	1.2	10.3
28	슬로바키아	5,420	1,975	251	1.3	4.6
29	폴란드	38,533	25,684	3,357	1.3	8.7
30	멕시코	118,395	31,182	4,539	1.5	3.8
31	헝가리	9,909	3,622	591	1.6	6.0
32	대한민국	50,220	23,151	5,092	2.2	10.1
33	터키	76,055	15,096	3,685	3.3	4.8
34	칠레	17,557	3,155	2,110	6.7	12.0
합계		1,255,920	800,029	80,111	1.12	5.53

주) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr)

[표 2-3] 경상남도의 교통사고 추이

(표계속)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율	증감률
경상남도	발생건수	13,861	14,266	13,749	13,434	13,677	△0.30	△1.33
	사망자수	481	477	476	416	406	△4.01	△15.59
	부상자수 (중상자수)	21,067 (9,849)	21,025 (9,151)	20,274 (8,222)	19,571 (7,527)	20,141 (7,580)	△1.08 (△6.25)	△4.4 (△23.04)
창원시	발생건수	4,015	3,961	3,809	3,504	3,387	△4.13	△15.64
	사망자수	101	90	110	69	73	△5.04	△27.72
	부상자수 (중상자수)	5,895 (2,649)	5,684 (2,243)	5,500 (1,995)	5,073 (1,614)	4,984 (1,722)	△4.08 (△8.93)	△15.45 (△33.11)
진주시	발생건수	1,044	1,024	1,144	1,035	1,010	△0.54	△3.26
	사망자수	40	54	39	54	36	3.09	△10.00
	부상자수 (중상자수)	1,488 (521)	1,418 (813)	1,614 (829)	1,368 (740)	1,375 (735)	△1.40 (11.65)	△7.59 (41.07)
통영시	발생건수	810	845	816	734	815	0.47	0.62
	사망자수	15	15	19	19	15	1.41	0
	부상자수 (중상자수)	1,284 (521)	1,247 (426)	1,190 (368)	1,097 (376)	1,203 (462)	△1.40 (△1.70)	△6.31 (△11.32)
사천시	발생건수	751	705	684	754	773	0.91	2.93
	사망자수	34	16	15	17	31	9.12	△8.82
	부상자수 (중상자수)	1,196 (404)	1,082 (332)	1,095 (312)	1,263 (340)	1,266 (308)	1.81 (△6.07)	5.85 (△23.76)
김해시	발생건수	2,110	2,322	2,099	2,154	2,317	2.66	9.81
	사망자수	59	52	48	55	43	△6.70	△27.12
	부상자수 (중상자수)	3,173 (1,495)	3,453 (1,643)	3,094 (1,477)	3,134 (1,525)	3,401 (1,414)	2.06 (△1.06)	7.19 (△5.42)
밀양시	발생건수	523	542	472	502	489	△1.38	△6.50
	사망자수	19	34	20	25	22	12.69	15.79
	부상자수 (중상자수)	786 (401)	800 (368)	680 (273)	726 (273)	672 (272)	△3.48 (△8.61)	△14.50 (△32.17)
거제시	발생건수	1,044	1,150	1,224	1,301	1,254	4.82	20.11
	사망자수	28	19	34	25	14	△5.92	△50.00
	부상자수 (중상자수)	1,638 (825)	1,688 (804)	1,783 (752)	1,934 (700)	1,943 (642)	4.41 (△6.06)	18.62 (△22.18)
양산시	발생건수	1,124	1,202	1,064	1,150	1,354	5.32	20.46
	사망자수	34	35	24	27	25	△5.85	△26.47
	부상자수 (중상자수)	1,772 (700)	1,768 (636)	1,552 (517)	1,616 (542)	1,960 (504)	3.24 (△7.51)	10.61 (△28.00)
의령군	발생건수	176	140	158	152	120	△8.11	△31.82
	사망자수	9	17	15	10	6	0.95	△33.33
	부상자수 (중상자수)	262 (146)	189 (100)	222 (108)	198 (99)	177 (80)	△7.96 (△12.76)	△32.44 (△45.21)
함안군	발생건수	224	391	339	366	359	16.83	60.27
	사망자수	15	15	29	16	27	29.31	80.00
	부상자수 (중상자수)	357 (158)	614 (272)	577 (212)	569 (189)	564 (232)	15.92 (15.50)	57.98 (46.84)
창녕군	발생건수	298	388	370	354	325	3.26	9.06
	사망자수	15	25	19	13	23	22.00	53.33
	부상자수 (중상자수)	452 (242)	626 (305)	542 (274)	539 (259)	483 (230)	3.54 (△0.20)	6.86 (△4.96)

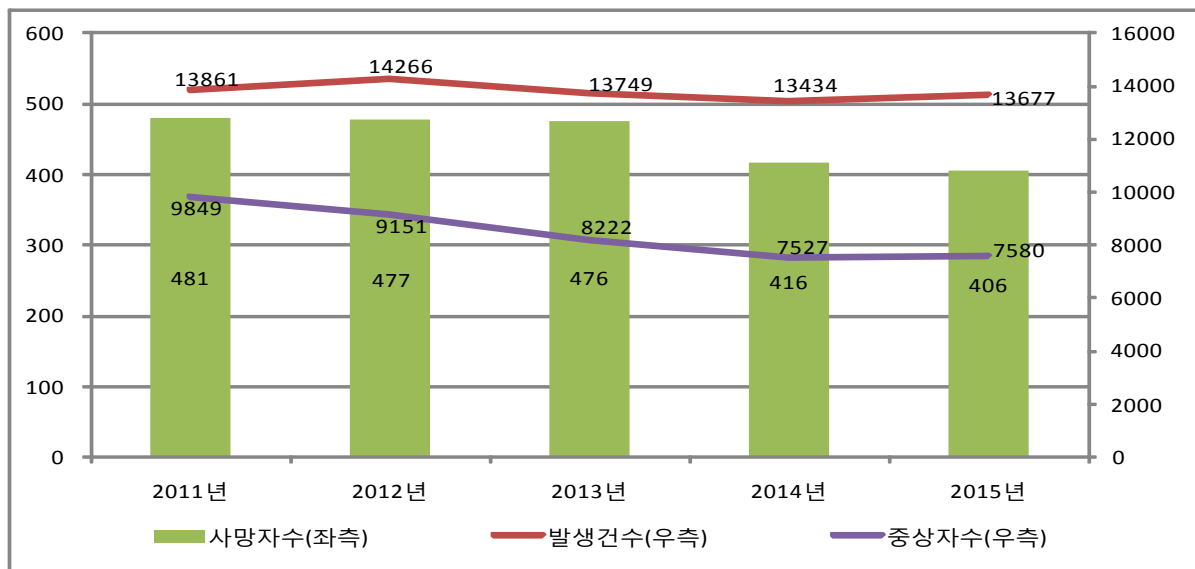
주) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr)

제3차 거제시 지역교통안전기본계획 수립

(표계속)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율	증감률
고성군	발생건수	260	272	237	250	295	3.81	13.46
	사망자수	17	22	19	13	24	17.20	41.18
	부상자수	412	390	400	376	418	0.60	1.46
	(중상자수)	(214)	(178)	(187)	(148)	(168)	(△4.78)	(△21.5)
남해군	발생건수	225	189	247	228	209	△0.33	△7.11
	사망자수	13	9	12	11	11	△1.44	△15.38
	부상자수	435	368	396	347	325	△6.63	△25.29
	(중상자수)	(220)	(169)	(144)	(145)	(143)	(△9.67)	(△35.00)
하동군	발생건수	201	213	200	187	195	△0.59	△2.99
	사망자수	12	13	10	16	13	6.63	8.33
	부상자수	303	367	292	270	273	△1.44	△9.90
	(중상자수)	(141)	(154)	(132)	(93)	(115)	(△2.74)	(△18.44)
산청군	발생건수	144	150	165	159	152	1.53	5.56
	사망자수	16	10	10	7	10	△6.16	△37.50
	부상자수	234	245	318	268	249	2.92	6.41
	(중상자수)	(122)	(131)	(142)	(124)	(142)	(4.41)	(16.39)
함양군	발생건수	224	201	211	185	175	△5.76	△21.88
	사망자수	15	15	15	14	10	△8.81	△33.33
	부상자수	357	276	294	263	249	△8.01	△30.25
	(중상자수)	(158)	(136)	(141)	(108)	(142)	(△0.54)	(△10.13)
거창군	발생건수	301	341	297	242	272	△1.43	△9.63
	사망자수	15	13	18	15	10	△6.22	△33.33
	부상자수	390	487	420	285	342	△0.26	△12.31
	(중상자수)	(238)	(282)	(187)	(140)	(161)	(△6.33)	(△32.35)
합천군	발생건수	176	230	213	177	176	1.46	0
	사망자수	17	23	20	10	13	0.56	△23.53
	부상자수	259	323	305	245	241	△0.54	△6.95
	(중상자수)	(130)	(159)	(172)	(112)	(123)	(1.36)	(△5.38)

주) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr)



[그림 2-1] 경상남도의 교통사고 추이



- 최근 5년간 경상남도에서 68,987건의 교통사고가 발생, 2,256명 사망하고 102,078명 부상하였음(중상자 42,329명)
- 5년간 발생건수는 △1.33%(184건), 부상자는 △4.4%(926명), △15.59%(75명)감소
- '15년 교통사고 발생건수, 사망자수, 중상자수가 가장 높은 지역은 창원시이며, 3,387건 발생, 73명 사망하고 4,984명 부상(중상자 1,722명)
  - 함안군의 사망자수는 '11년 15명에서 '15년 27명으로 가장 큰 폭으로 증가
  - 발생건수의 연평균 증감률이 가장 높은 지역은 함안군(16.83%)이며 '11년 224건에서 '15년 359건으로 증가
  - 중상자수는 함안군의 증감률이 '11년 158명에서 '15년 232명으로 46.84%(74명)로 가장 높은 증가를 보임

### 3. 시사점

- 2013년 기준 도로 교통사고 사망자수(2.2명)가 OECD평균 (34개국 '14년 1.12명)보다 2.2배 이상 더 높음.
- 스웨덴(0.4명), 영국(0.5명)보다 4.3배, 일본(0.6명)에 비해서는 4.1배 정도 높음.
- 거제시 교통안전수준을 2016년까지 OECD 하위권 진입을 목표로 교통안전을 선진국 수준까지 제고하여 시민의 생명을 보호할 필요가 있음.
- 상기의 목적은 현행 8차 교통안전기본계획의 목표로 지자체에 교통안전 책임 부여 및 추진실적 평가를 위해 지역별 사망자 감소 목표(안)를 설정할 필요가 있음.

## 제2절 부문별 교통안전 추진전략 및 대책

### 1. 추진실적

#### (1) 안전한 보행환경 조성

[표 2-4] 안전한 보행환경 조성 추진실적

(단위: 백만원)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
보행자 친화형 교통안전시설 확대	-	10	30	30	30
어린이, 노인보호구역 지정 및 확대	-	200	230	366	99

주) 출처: 거제시 교통행정과 내부자료

#### (2) 교통인프라 안전성 강화

[표 2-5] 교통인프라 안전성 강화 추진실적

(단위: 백만원)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
생활도로 안전성 강화	2,350	-	-	-	1,082
자전거 교통안전 대책	-	-	-	40	100
적극적인 위험도로 관리	-	1,686	1,543	1,500	1,761
도로표지 정비 및 시인성 확보	1,489	1,080	933	1,095	1,270
기타 부대시설 정비	2,792	380	373	400	300

주) 출처: 거제시 교통행정과 내부자료

## 2. 교통사고 발생현황

- 거제시의 최근 5년간(2011~2015) 교통사고 건수 및 교통사고 부상자수는 각각 4.82%, 4.40%로 증가 추세이지만, 사망자수는 -5.92%로 감소추세임
- 거제시의 최근 5년간(2011~2015) 자동차 1만대당 사망자수는 연평균 -10.50%로 감소추세로 나타남.

[표 2-6] 거제시 교통사고 발생현황

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율(%)
사고건수	1,044	1,150	1,224	1,301	1,254	4.82
사망자수	28	19	34	25	14	-5.92
부상자수	1,638	1,688	1,783	1,934	1,943	4.40
1만대당 사망자수	3.32	2.16	3.69	2.56	1.35	-10.50

주1) 교통사고분석시스템 TAAS([www.taas.koroad.or.kr](http://www.taas.koroad.or.kr))

- 사고건수, 부상자수의 증가율은 증가추세인 반면 사망자수의 증가율은 감소추세로 나타남.
- 또한, 자동차 1만대당 사망자수는 최근5년간(2011~2015) 비교 했을 때, 2015년이 1.35명으로 가장 낮았음.



## 제3장

### 교통사고 발생추이 및 원인분석

제 3 차 거 제 시 지 역 교 통 안 전 기 본 계 획 수 립

제1절 도로교통 부문

제2절 도로교통사고 추이 및 원인분석



## 제3장 교통사고 발생추이 및 원인분석

### 제1절 도로교통 부문

#### 1. 기초자료분석

##### (1) 일반현황

- 거제시 세대수는 2011년 88,629세대에서 2015년 101,534세대로 증가하여 연평균 증가율 3.5%를 나타내고, 인구는 2011년 232,787명에서 2015년 255,828명으로 증가하여 연평균 증가율 2.4%를 나타내고 있음.
- 연령별로는 15세미만 인구는 2011년 46,451명에서 2015년 47,050명으로 599명이 증가하여 연평균 증가율 0.3%의 증가추세를 나타내고, 65세 이상 인구는 2011년 17,009명에서 2015년 20,073명으로 3,064명이 증가하여 연평균 증가율 4.2%의 증가추세를 나타내고 있음.

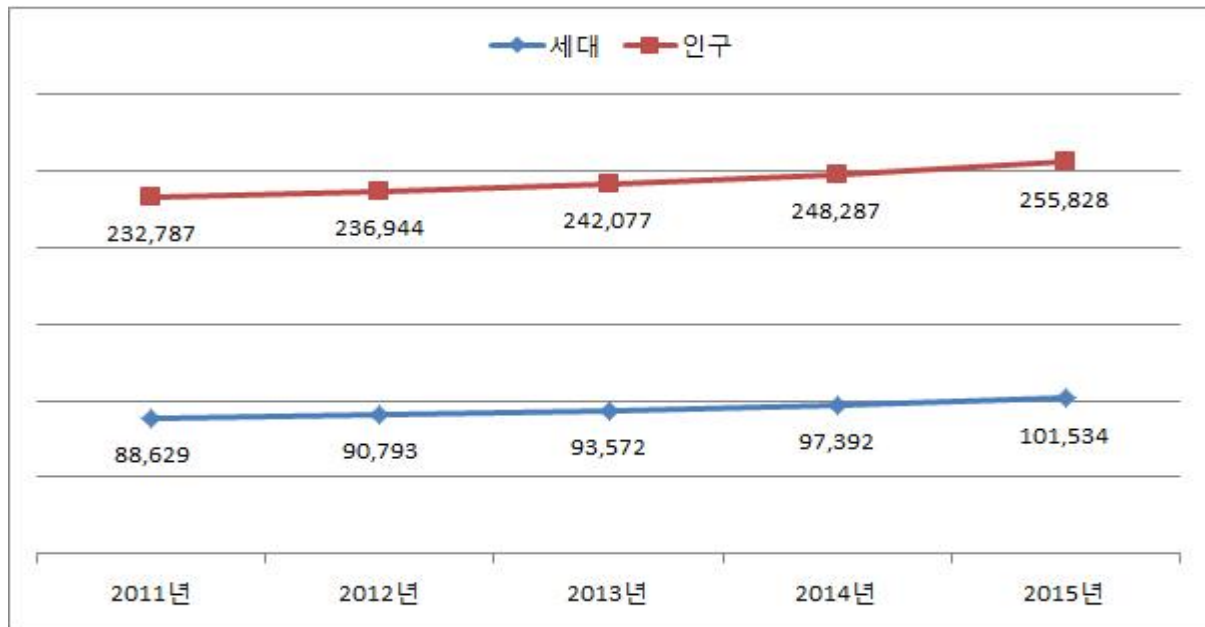
[표 3-1] 거제시 인구 추이 현황

(단위: 세대, 명)

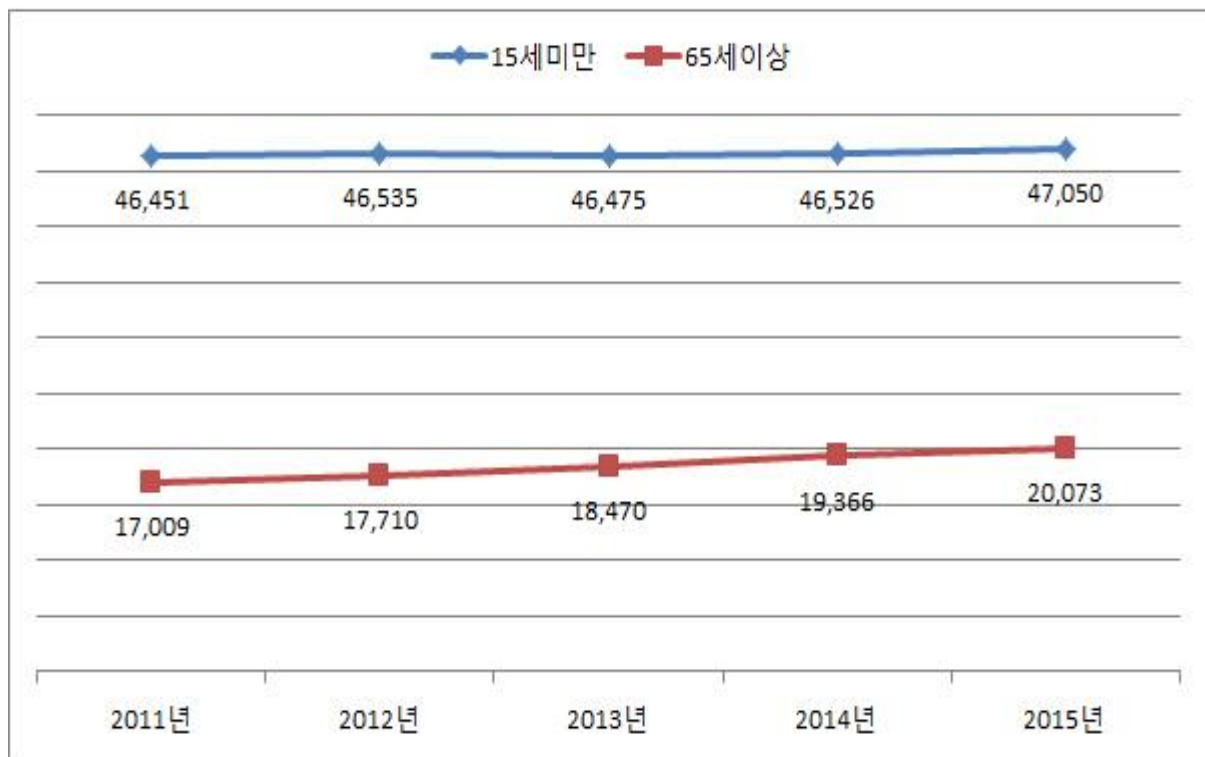
구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율
세대	88,629	90,793	93,572	97,392	101,534	3.5%
인구	232,787	236,944	242,077	248,287	255,828	2.4%
15세미만	46,451	46,535	46,475	46,526	47,050	0.3%
65세이상	17,009	17,710	18,470	19,366	20,073	4.2%

주1) 국가통계포털 KOSIS (www.kosis.kr), 2016

- 거제시는 2011년 이후 인구가 서서히 증가하는 성향을 보임.



[그림 3-1] 거제시 세대수 및 인구 현황



[그림 3-2] 거제시 연령별 인구현황



- 읍·면·동별 인구에 대한 연평균 증가율은 사등면, 하청면, 아주동, 고현동, 상문동, 수양동이 증가추세로 나타나며 일운면, 동부면, 남부면, 둔덕면, 장목면, 장승포동, 능포동, 옥포1동, 옥포2동, 장평동은 감소추세로 나타냄. 그 외 거제면, 연초면은 증·감을 반복함.

[표 3-2] 거제시 읍·면·동별 인구 현황

(단위: 명, %)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율
일운면	7,573	7,539	7,454	7,586	7,274	-1.0%
동부면	3,753	3,719	3,716	3,753	3,693	-0.4%
남부면	1,960	1,943	1,821	1,819	1,774	-2.4%
거제면	7,226	7,162	7,240	7,311	7,259	0.1%
둔덕면	3,739	3,720	3,545	3,493	3,531	-1.4%
사등면	9,695	9,678	10,815	12,924	12,768	7.5%
연초면	10,355	10,700	10,641	11,045	10,626	0.7%
하청면	5,176	5,157	5,085	5,221	5,729	2.7%
장목면	5,422	5,348	5,198	5,204	4,997	-2.0%
장승포동	4,429	4,284	4,048	4,189	4,131	-1.7%
능포동	12,974	12,915	12,770	12,493	12,339	-1.2%
아주동	14,159	14,941	16,425	21,246	25,929	16.7%
옥포1동	10,656	10,573	8,642	8,150	8,299	-5.7%
옥포2동	30,555	31,179	29,206	28,703	28,230	-1.9%
장평동	30,561	30,460	27,555	26,604	25,243	-4.6%
고현동	40,717	40,815	40,572	40,360	43,008	1.4%
상문동	22,022	21,984	23,615	24,436	27,221	5.5%
수양동	14,933	17,926	18,025	18,257	18,730	6.1%

주1) 거제시 홈페이지(<http://www.geoje.go.kr/>), 2016

주2) 경상남도 통계연보, 2015

## (2) 자연환경

### 1) 일기일수

- 거제시의 일기일수는 2011년 맑음이 105일, 2014년 맑음이 113일로 나타났고, 상대적으로 흐린날이 2011년 122일, 2014년 104일로 나타남.

[표 3-3] 연도별 일기일수

(단위: 일)

연별 및 월별	맑음	흐림	강수	서리	안개	눈	뇌전	폭풍	황사
2011	105	122	107	67	24	4	15	1	5
2012	111	100	107	16	8	4	14	-	1
2013	135	87	85	30	19	5	14	5	-
2014	113	104	116	42	14	4	8	1	8

주1) 거제시 통계연보(2015)

2) 2015년 데이터는 기상청의 목적관측(目測觀測)이 중단된 이유로 현황자료에서 생략함

### 2) 기상개황

- 거제시의 2011년 강수량은 1,734.6일이었고, 2015년 평균해면기압은 1,016.2일로 나타남.

[표 3-4] 거제시 연도별 기상개황

연별 및 월별	평균	평균 최고	최고 극값	평균 최저	최저 극값	강수량	상대습도		평균 해면 기압
							평균	최소	
2011	14.1	18.6	34.0	10.3	-10.4	1,734.6	66	10	1,016.3
2012	14.2	18.4	35.8	10.4	-8.2	2,037.0	42	9	1,015.6
2013	14.9	19.6	36.7	10.9	-9.2	1,256.3	62	6	1,015.7
2014	14.8	19.7	34.2	10.9	-5.0	2,257.1	63	10	1,016.2
2015	14.9	19.7		10.9		1,778.4	63	8	1,016.2

주1) 거제시 통계연보(2015)

2) 기상청국가기후데이터센터(sts.kma.go.kr)

## 2. 자동차 현황

### (1) 자가용 자동차 등록대수

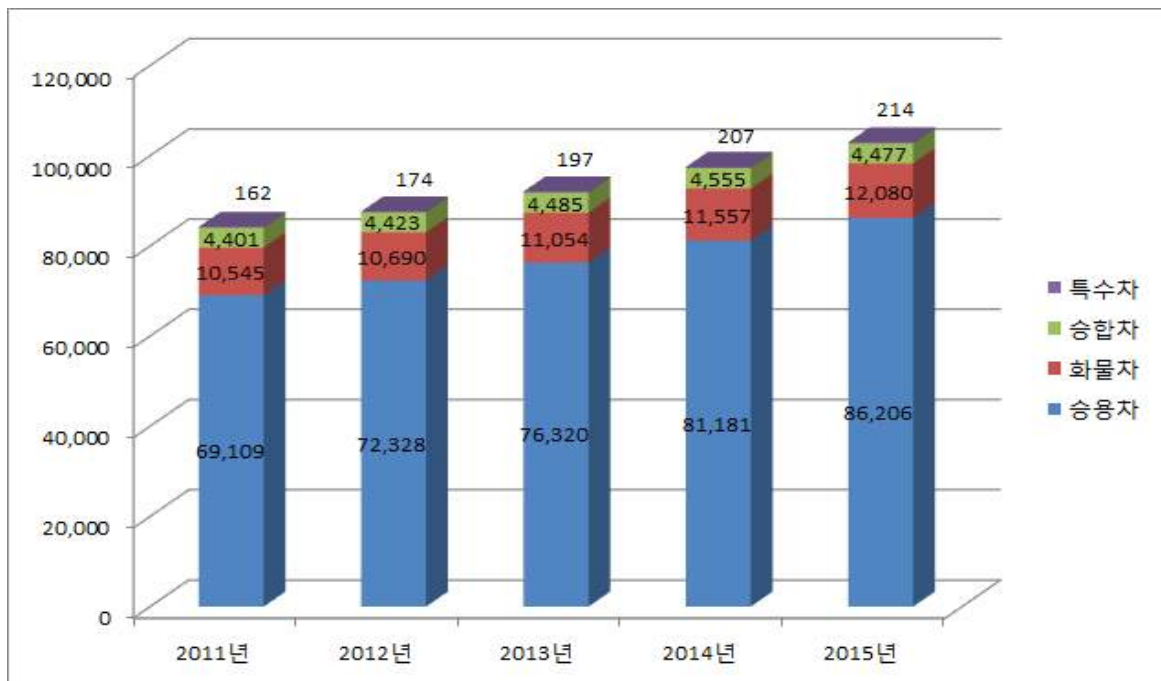
- 거제시 자가용 자동차등록대수는 2011년 84,217대에서 2015년 102,977대로 연평균 증가율 5.2%를 나타내고 있음.
- 자가용 자동차 등록대수의 연평균 증가율은 승용차 5.7%, 화물차 3.5%, 승합차 0.4%, 특수차 7.3%로 모두 증가추세를 나타내고 있음.

[표 3-5] 거제시 자가용 자동차 등록대수

(단위: 대, %)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율
승용차	69,109	72,328	76,320	81,181	86,206	5.7%
화물차	10,545	10,690	11,054	11,557	12,080	3.5%
승합차	4,401	4,423	4,485	4,555	4,477	0.4%
특수차	162	174	197	207	214	7.3%
합계	84,217	87,615	92,056	97,500	102,977	5.2%

주) 거제시 홈페이지(<http://www.geoje.go.kr/>), 2016



[그림 3-3] 거제시 자가용 자동차 등록대수

## (2) 영업용자동차 업종별 수송 현황

[표 3-6] 영업용 자동차 업종별 수송 현황

(단위 : 대)

연별	여객 Passenger (등록대수)					화물 Freight (등록대수)			
	계	시외 버스	시내 버스	택 시	전세	계	일 반	개 별	용 달
2011	996	-	86	596	314	350	125	93	132
2012	1032	-	86	605	341	370	144	87	139
2013	1113	-	92	611	410	432	163	88	181
2014	1189	-	106	617	466	414	138	89	187
2015	1175	-	112	617	446	463	169	99	195

주) 거제시 통계연보, 2015

## (3) 도로연장거리

- 거제시 도로연장거리는 2014년 기준 약 382,959km로 그 중 일반국도 약 100,439km, 지방도/시군도 약 282,520km를 차지하고 있음.
- 도로연장거리의 연평균 증가율은 2.99%를 나타내고 있음.

[표 3-7] 거제시 도로연장거리 현황

(단위: m, %)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율
고속도로	-	-	-	-	-	-
일반국도	85,279	85,279	100,439	100,439	85,340	0.69
지방도/시군도	252,780	252,780	252,780	282,520	293,990	3.96
합계	338,059	338,059	353,219	382,959	379,330	2.99

주1) 2011년~2014년 거제시 통계연보, 각연도 참고

2) 2015년 거제시 교통행정과 내부자료(2015년 12월 기준)

## 제2절 도로교통사고 추이 및 원인분석

### 1. 경상남도 그룹별 교통사고 사망자수

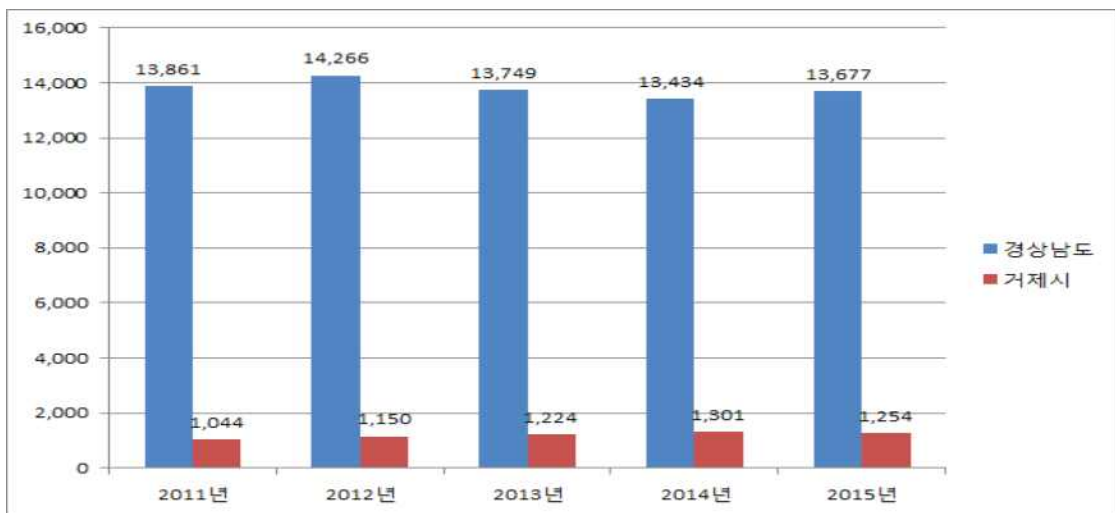
- 거제시의 2015년 교통사고 발생건수는 1,254건으로 경상남도 교통사고 발생의 9.1%를 차지하고 있음.
- 거제시 사망사고건수의 연평균 증가율은 -6.1%로 경상남도 연평균 증가율 -3.4%에 비해 상대적으로 낮은 추세를 보임.
- 거제시 2015년 교통사고 사망건수는 14건, 사망자수는 14명으로 경상남도 전체 사망건수의 3.6%, 사망자수 3.4%를 차지함.

[표 3-8] 거제시 교통사고 사망사고 건수 비교

(단위: 건, 명, %)

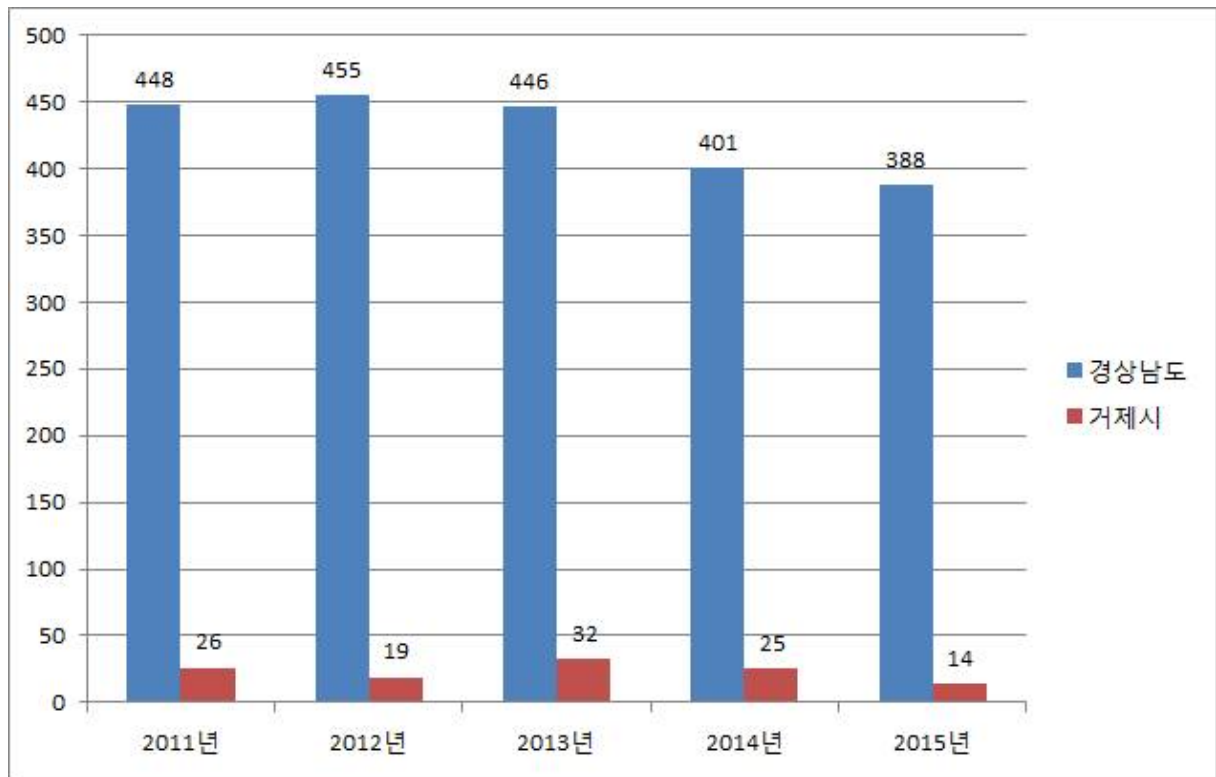
구분	경상남도			거제시		
	발생건수	사망건수	사망자수	발생건수	사망건수	사망자수
2011년	13,861	448	481	1,044	26	28
2012년	14,266	455	477	1,150	19	19
2013년	13,749	446	476	1,224	32	34
2014년	13,434	401	416	1,301	25	25
2015년	13,677	388	406	1,254	14	14
연평균증가율	-0.3	-3.4	-4.01	4.8	-6.1	-5.9

주) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr), 2016

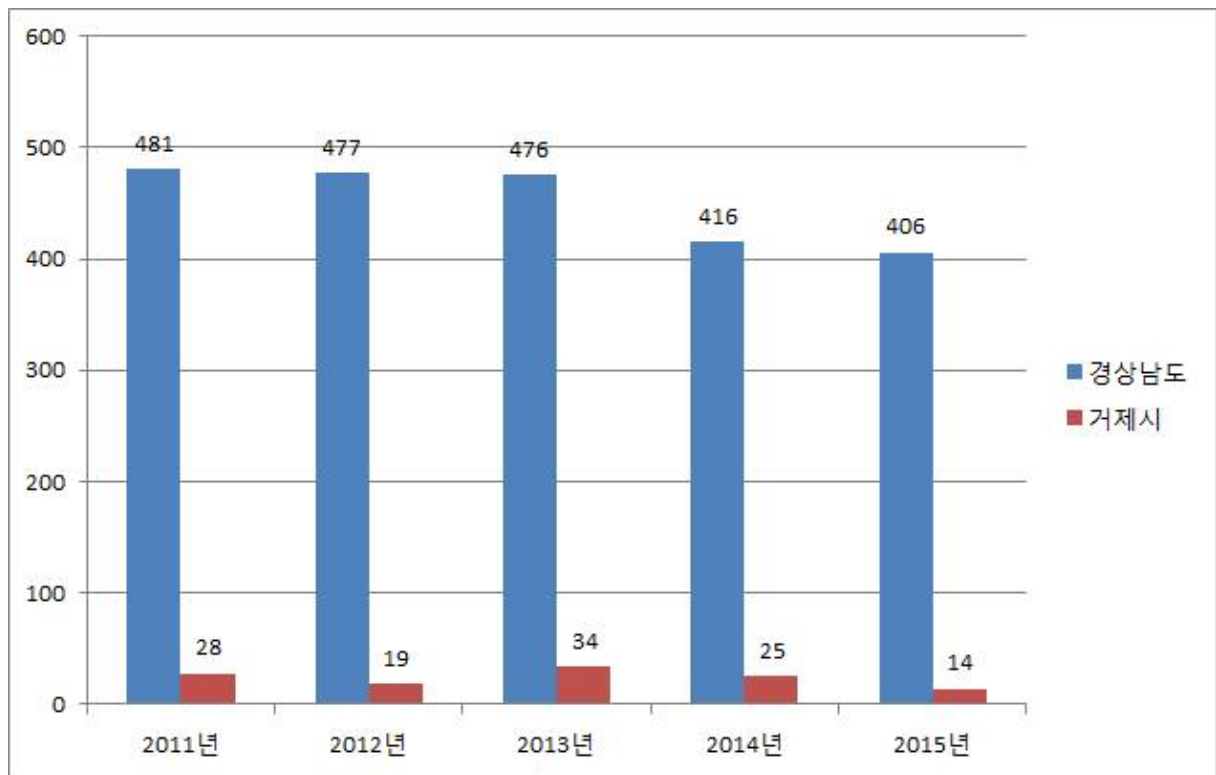


[그림 3-4] 거제시 교통사고 발생건수 비교

제3차 거제시 지역교통안전기본계획 수립



[그림 3-5] 거제시 교통사고 사망사고 비교



[그림 3-6] 거제시 교통사고 사망자수 비교

[표 3-9] 경상남도 18개 기초지방자치단체 교통사고 사망자수 비교

(단위: 수, %)

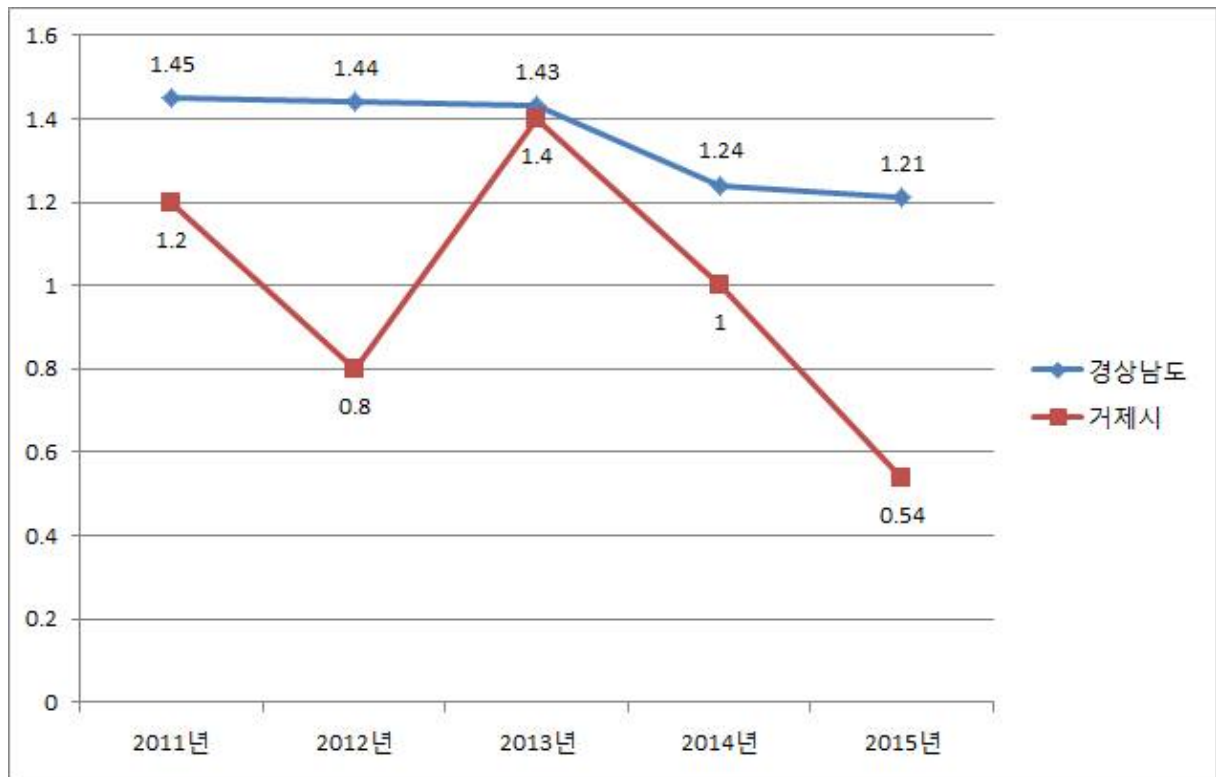
구분		2011	2012	2013	2014	2015	연평균 증가율
경상남도	사망건수	448	455	446	401	388	-3.4
	사망자수	481	477	476	416	406	-4.0
	인구1만명당 사망자수	1.45	1.44	1.43	1.24	1.21	-4.3
	자동차1만대당 사망자수	3.55	3.45	3.40	2.91	2.74	-6.1
	도로1km당 사망자수	0.038	0.036	0.036	0.034	0.033	-3.4
경상남도 평균	사망건수	24	25	24	22	21	-3.2
	사망자수	26	26	26	23	22	-4.0
	인구1만명당 사망자수	1.41	1.40	1.40	1.18	1.17	-4.3
	자동차1만대당 사망자수	3.45	3.38	3.34	2.89	2.67	-6.1
	도로1km당 사망자수	0.036	0.035	0.035	0.033	0.032	-2.9
시 평균	사망건수	38	37	36	35	31	-4.9
	사망자수	41	39	38	36	32	-6.0
	인구1만명당 사망자수	1.17	1.10	1.07	1.01	0.89	-6.5
	자동차1만대당 사망자수	2.67	2.51	2.44	2.28	1.94	-7.6
	도로1km당 사망자수	0.040	0.039	0.036	0.038	0.035	-3.1
거 제 시	사망건수	26	19	32	25	14	-6.1
	사망자수	28	19	34	25	14	-5.9
	인구1만명당 사망자수	1.20	0.80	1.40	1.00	0.54	-8.2
	자동차1만대당 사망자수	3.32	2.16	3.69	2.56	1.35	-10.5
	도로1km당 사망자수	0.082	0.056	0.096	0.065	0.036	-9.3

주1) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr), 2016

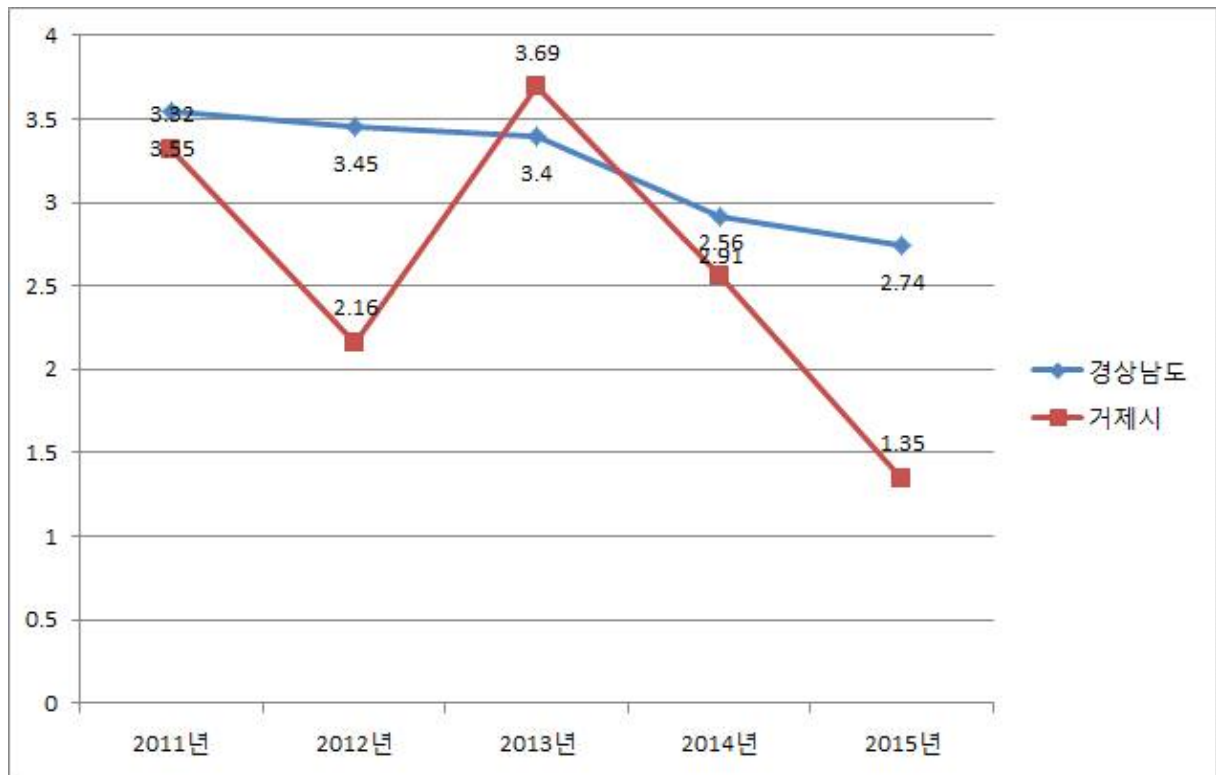
주2) 국가통계포털 KOSIS(www.kosis.kr), 2016

- 거제시 교통사고 사망자수의 연평균 증가율은 -5.9%로, 경상남도 전체 교통 사망자의 연평균 -4.0%에 비해 낮은 추세를 보임.
- 최근 5년간 거제시 인구1만명당 사망자수에 대한 연평균 증가율은 -8.2%로 감소추세를 나타내고 있고, 자동차1만대당 사망자수는 -10.5%, 도로1Km당 사망자수는 -9.30%로 꾸준한 감소 추세를 나타내고 있음.

제3차 거제시 지역교통안전기본계획 수립



[그림 3-7] 거제시 인구 1만명당 사망자수 비교



[그림 3-8] 거제시 자동차 1만대당 사망자수 비교



## 2. 경상남도 그룹별 교통사고 증상지수

- 2015년 기준 거제시 중상사고 발생건수는 경상남도 중상사고 발생건수의 9.16%를 차지하고 있음.
- 거제시 교통사고 중상사고건수는 2011년 1,044건에서 2015년 1,254건으로 연평균증가율 4.8%의 증가 추세를 보이며, 경상남도 연평균 증가율 -5.2%에 비해 상대적으로 높은 증가추세를 나타내고 있음.

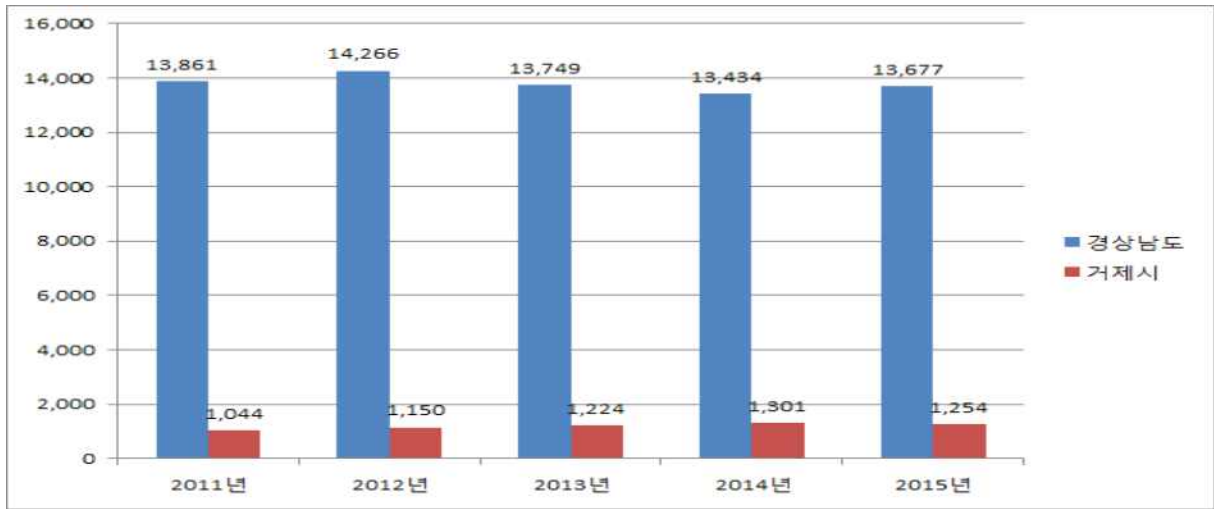
[표 3-10] 거제시 교통사고 중상사고건수 비교

(단위: 명, %)

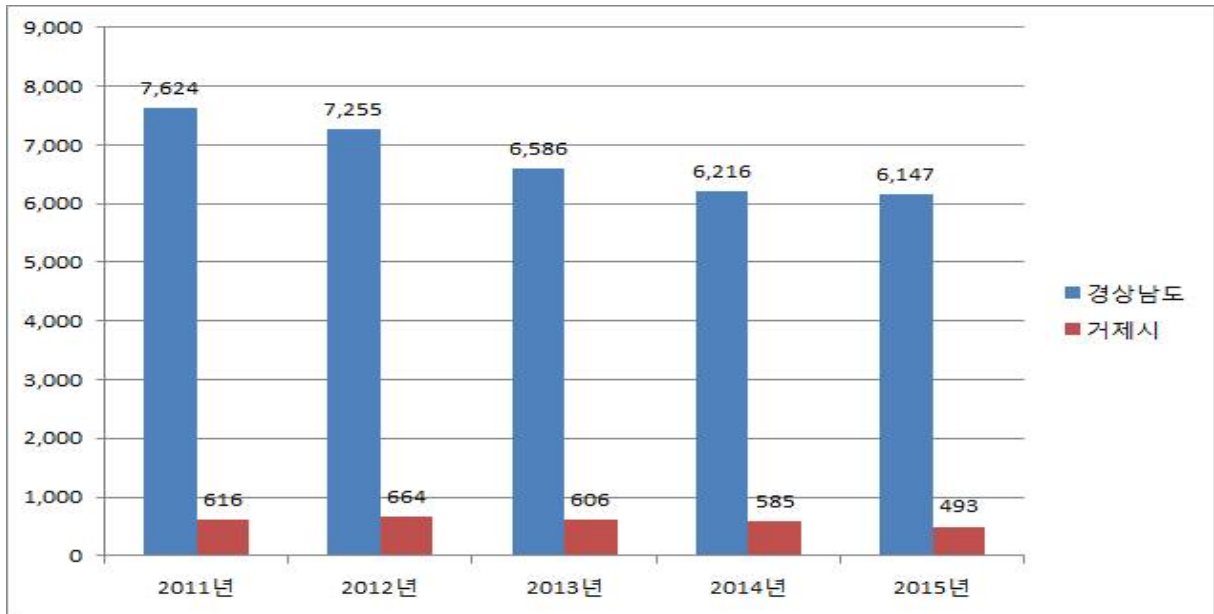
구분	경상남도		거제시	
	발생건수	중상건수	발생건수	중상건수
2011년	13,861	7,624	1,044	616
2012년	14,266	7,255	1,150	664
2013년	13,749	6,586	1,224	606
2014년	13,434	6,216	1,301	585
2015년	13,677	6,147	1,254	493
연평균증가율	-0.3	-5.2	4.8	-5.0

주) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr), 2016

제3차 거제시 지역교통안전기본계획 수립



[그림 3-9] 거제시 교통사고 발생건수



[그림 3-10] 거제시 교통사고 중상건수

- 거제시 교통사고 중상자수의 연평균 증가율은 -6.9%로 경상남도 전체 교통사고 중상자수 연평균 증가율 -6.4%와 비슷한 수치를 나타냄.
- 최근 5년간 거제시 자동차1만대당 중상자수에 대한 연평균 증가율은 -11.5%, 인구1만명당 중상자수는 -9.1%, 도로1km당 중상자수 %로 감소추세를 나타내고 있음.

[표 3-11] 경상남도 18개 기초지방자치단체 교통사고 중상자수 비교

(단위: 명, %)

구분		2011	2012	2013	2014	2015	연평균 증가율
경상남도	중상건수	7,624	7,255	6,586	6,216	6,147	-5.2
	중상자수	7,771	7167	6429	6038	5945	-6.4
	인구1만명당 중상자수	23.4	21.5	19.2	18.0	17.6	-6.8
	자동차1만대당 중상자수	57.2	51.8	45.8	42.2	40.0	-8.5
	도로1km당 중상자수	0.609	0.544	0.492	0.493	0.480	-5.7
경상남도 평균	중상건수	423	103	365	345	341	43.0
	중상자수	431	398	357	335	330	-6.4
	인구1만명당 중상자수	23.4	21.5	19.2	17.9	17.6	-6.8
	자동차1만대당 중상자수	57.1	51.8	45.8	42.1	40.0	-8.5
	도로1km당 중상자수	0.608	0.544	0.492	0.492	0.480	-5.6
시 평균	중상건수	780	738	667	637	623	-5.4
	중상자수	989	908	815	763	757	-6.4
	인구1만명당 중상자수	28.2	25.8	23.0	21.4	21.1	-6.9
	자동차1만대당 중상자수	64.4	58.6	52.3	48.3	46.0	-8.0
	도로1km당 중상자수	0.985	0.930	0.782	0.840	0.799	-4.7
거 제 시	중상건수	616	664	606	585	493	-5.0
	중상자수	790	804	746	693	588	-6.9
	인구1만명당 중상자수	33.9	33.9	30.8	27.9	22.9	-9.1
	자동차1만대당 중상자수	93.8	91.7	81.0	71.0	57.1	-11.5
	도로1km당 중상자수	2.336	2.378	2.112	1.809	1.550	-9.51

주1) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr), 2016

주2) 국가통계포털 KOSIS (www.kosis.kr), 2016

### 3. 교통사고 원인분석

#### (1) 교통사고 치사율

- 교통사고 치사율은 교통사고 발생건수에 대한 사망자수를 의미함.
- 최근 5년간 거제시의 교통사고 치사율은 1.94%로, 경상남도 평균 치사율 3.27%보다 상대적으로 낮게 나타남.

제3차 거제시 지역교통안전기본계획 수립

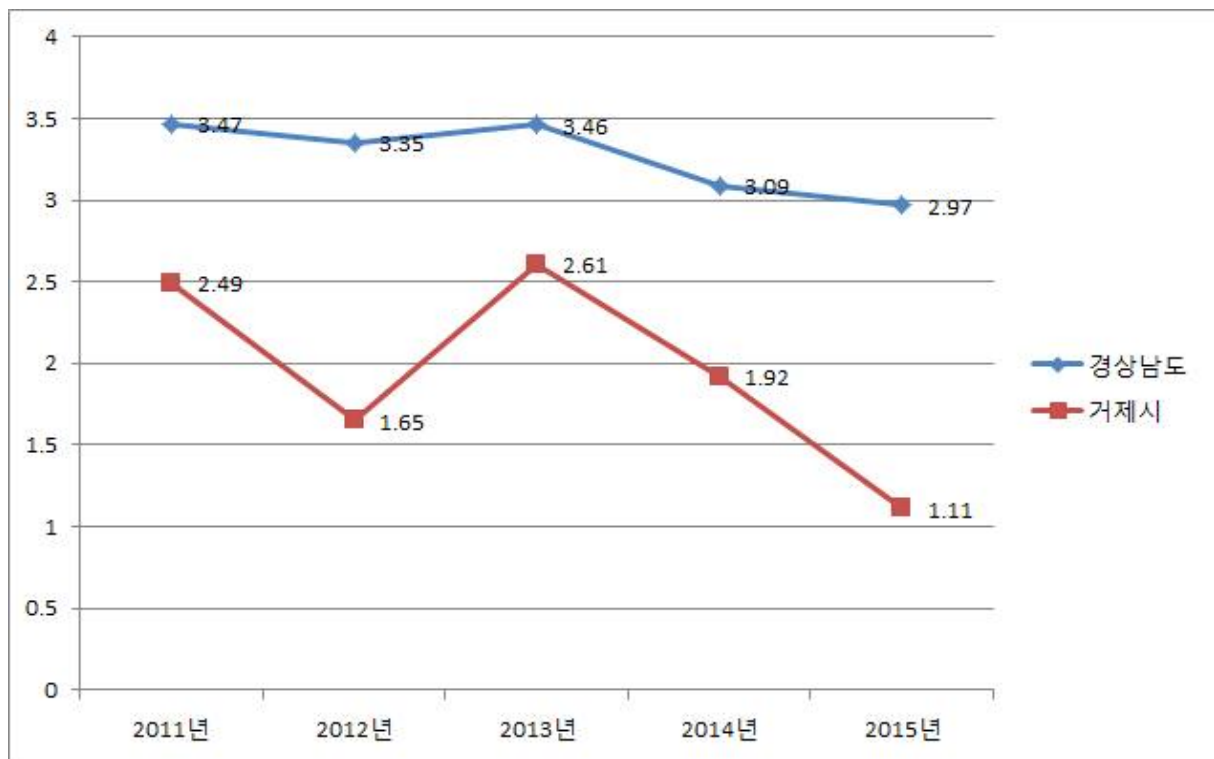
- 거제시의 교통사고 치사율은 2011년 2.49%, 2012년 1.65%, 2013년 2.61%, 2014년 1.92%, 2015년 1.11%로 증·감을 반복하였음.

[표 3-12] 거제시 교통사고 치사율

(단위: 명, %)

구분	경상남도 교통사고			거제시 교통사고		
	발생건수	사망자	치사율(%)	발생건수	사망자	치사율(%)
2011년	13,861	481	3.47	1,044	26	2.49
2012년	14,266	477	3.35	1,150	19	1.65
2013년	13,749	476	3.46	1,224	32	2.61
2014년	13,434	416	3.09	1,301	25	1.92
2015년	13,677	406	2.97	1,254	14	1.11
계	68,987	2,256	3.27	5,973	116	1.94

주) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr), 2016



[그림 3-11] 거제시 교통사고 치사율

## (2) 연령별 교통사고 현황

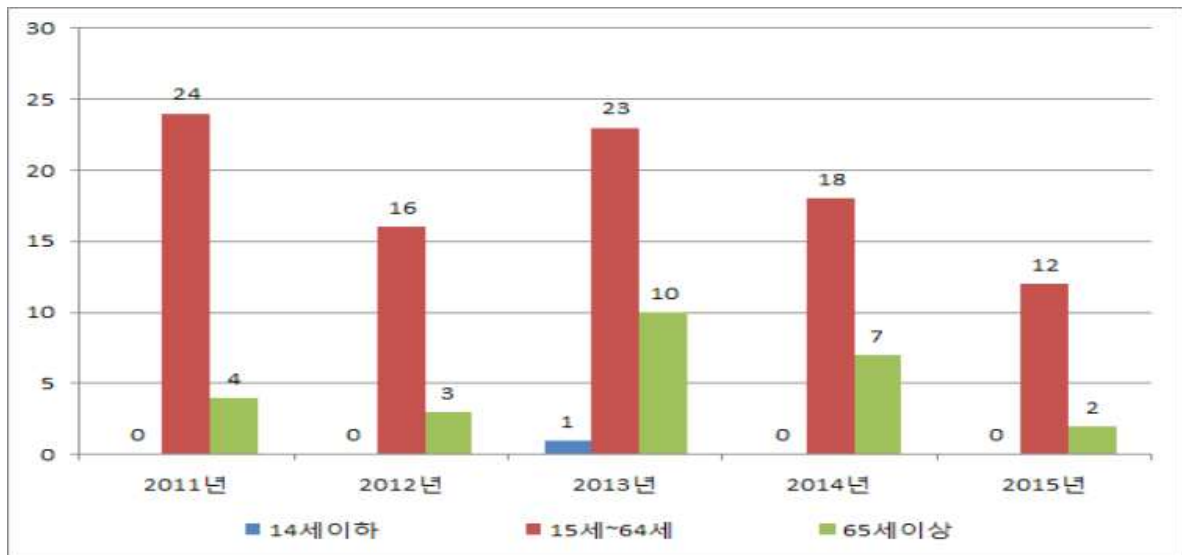
- 14세 이하 어린이 교통사고 사망자수는 최근 5년동안 1명이 있었으며, 65세 이상 노인의 교통사고 사망자수는 2011년 4명, 2012년 3명, 2013년 10명, 2014년 7명, 2015년 2명으로 매년 증·감을 반복함.
- 14세 이하 어린이 교통사고는 감소하고 있는 반면 65세 이상 노인 교통사고는 상대적으로 증가하므로 교통약자를 위한 개선사업, 안전교육 등 교통사고 감소를 위한 적극적인 대책이 필요할 것으로 판단됨.

[표 3-13] 거제시 연령별 교통사고

(단위: 명, %)

구분	2011년		2012년		2013년		2014년		2015년		연평균 증가율	
	사망 자수	부상 자수	사망 자수	부상 자수	사망 자수	부상 자수	사망 자수	부상 자수	사망 자수	부상 자수	사망 자수	부상 자수
14세 이하	0	142	0	147	1	135	0	140	0	115	-	-4.7
15세~20세	1	135	0	143	0	102	3	142	0	113	-	-1
21세~30세	3	302	4	292	3	341	1	320	2	333	10.4	2.8
31세~40세	10	359	2	392	7	421	3	441	2	456	19.9	6.2
41세~50세	4	350	4	366	3	343	4	415	4	461	2.1	7.6
51세~60세	4	234	5	242	9	283	6	309	4	304	9.6	7
61세~64세	2	43	1	36	1	66	1	62	0	52	-37.5	11.2
65세이상	4	73	3	70	10	92	7	105	2	109	26.7	11.3
미분류	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
합계	28	1,638	19	1,688	34	1,783	25	1,934	14	1,943	-5.9	4.4

주) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr), 2016



[그림 3-12] 거제시 연령별 사망자수

### (3) 도로유형별 교통사고

- 2015년 도로유형별 교통사고 발생건수는 전체 1,254건 중 단일로가 693건으로 전체사고의 55.2%, 교차로가 539건으로 42.9%, 기타 91건으로 7.2%를 차지함.
- 2014년 단일로의 교통사고는 기타 단일로가 전체 592건 중 541건으로 91.38%로 대부분을 차지하고 있으며 교량 4건(0.6%), 횡단보도 부근 6건(1.0%), 횡단보도상 32건(5.4%), 터널안 9건(1.5%)으로 나타나고 있음.
- 2014년 교차로의 교통사고는 전체 613건 중 교차로 안 369건으로 60.1%를 나타내고 있으며, 교차로 부근 244건으로 39.8%를 나타내고 있음.
- 최근 5년간 단일로의 교통사고 발생건수는 2012년 567건으로 2011년보다 6.0% 증가하였다가 2014년부터 점차 감소추세를 나타내다가 2015년에 다시 증가추세를 나타냄. 교차로의 교통사고 발생건수 증가율은 2012년 1.8%, 2013년 9.5%, 2014년 10.8% 증가하다가 2015년 -12.1%로 감소하였음. 기타/불명의 교통사고 발생건수 증가율은 2012년 484.6%, 2013년 -9.2%, 2014년 31.9%, 2015년 -75.8%로 증·감을 반복하였음.

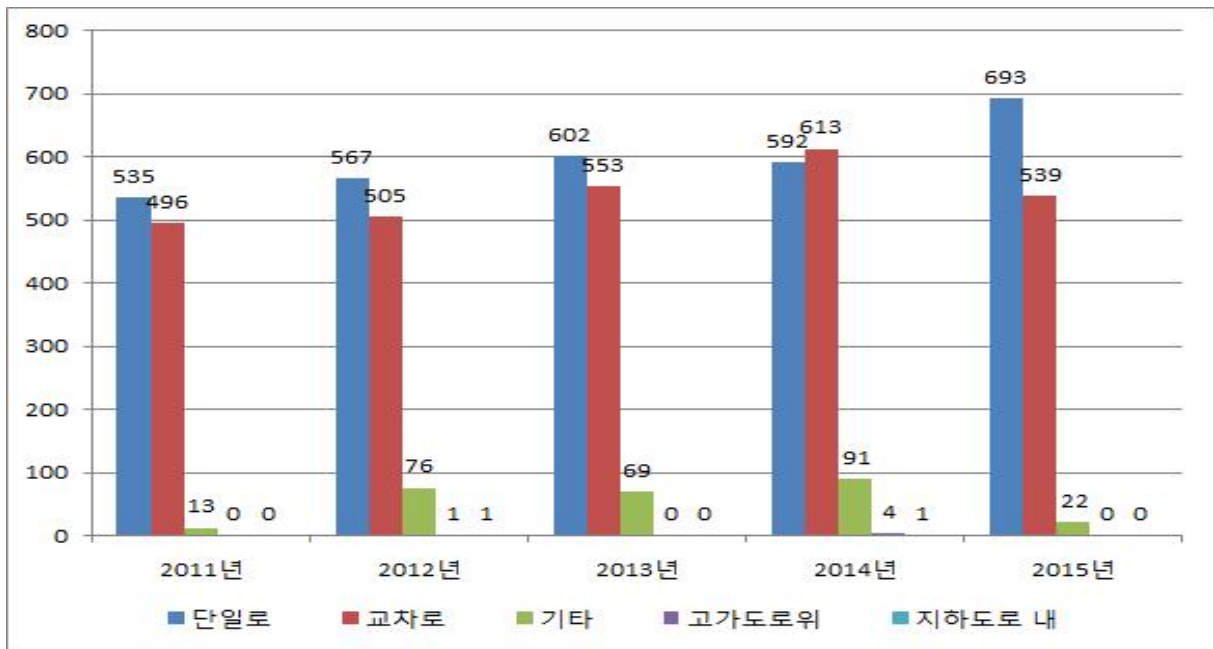
[표 3-14] 거제시 도로유형별 교통사고

(단위: 명, %)

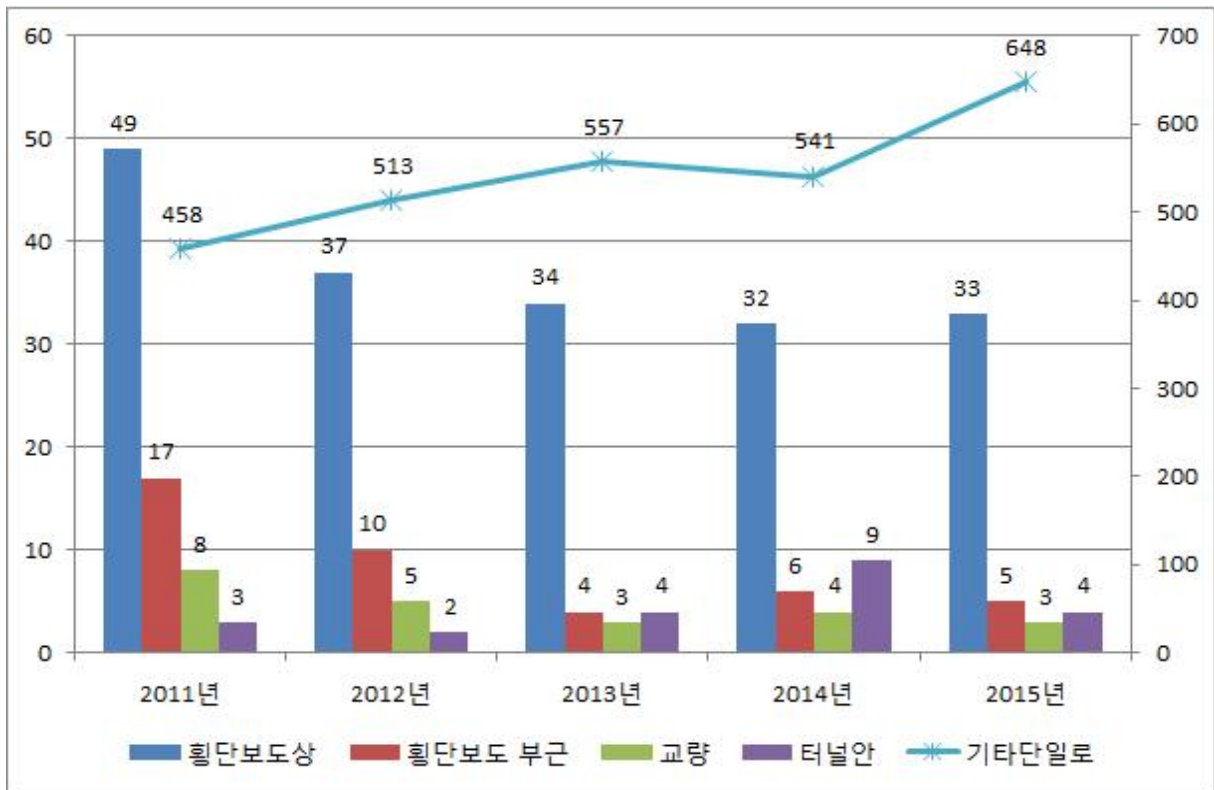
구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율	
단일로	횡단보도 상	발생건수	49	37	34	32	33	-8.8
		사망자	2	0	3	0	0	-
		부상자	52	38	35	37	34	-9.3
	횡단보도 부근	발생건수	17	10	4	6	5	-17.0
		사망자	0	0	1	0	0	-
		부상자	19	13	3	6	6	-2.1
	교량	발생건수	8	5	3	4	3	-17.3
		사망자	0	1	0	0	0	-
		부상자	23	4	5	5	3	-24.4
	터널안	발생건수	3	2	4	9	4	34.0
		사망자	0	0	0	0	0	0
		부상자	11	10	13	23	11	11.4
기타 단일로	발생건수	458	513	557	541	648	9.4	
	사망자	17	9	20	16	10	4.4	
	부상자	788	795	819	830	1068	8.5	
소계		발생건수	535	567	602	592	693	6.9
		사망자	19	10	24	16	10	5.4
		부상자	893	860	875	901	1,122	6.4
교차로	교차로 안	발생건수	314	314	389	369	374	5.0
		사망자	3	3	5	2	1	-10.8
		부상자	448	468	558	540	545	5.3
	교차로 부근	발생건수	182	191	164	244	165	1.8
		부상자	278	254	256	352	240	-0.5
소계		발생건수	496	505	553	613	539	2.5
		사망자	9	5	9	7	4	-7.4
		부상자	726	722	814	892	785	2.4
지하도로 내	발생건수	-	1	-	1	-	-	
	사망자	-	0	-	0	-	-	
	부상자	-	1	-	2	-	-	
고가도로 위	발생건수	-	1	-	4	-	-	
	사망자	-	1	-	0	-	-	
	부상자	-	0	-	10	-	-	
기타/불명	발생건수	13	76	69	91	22	107.8	
	사망자	0	3	1	2	0	-	
	부상자	19	105	94	129	36	101.8	
합계	발생건수	1,044	1,150	1,224	1,301	1,254	4.8	
	사망자	28	19	34	25	14	-5.9	
	부상자	1,638	1,688	1,783	1,934	1,943	4.4	

주) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr), 2016

제3차 거제시 지역교통안전기본계획 수립

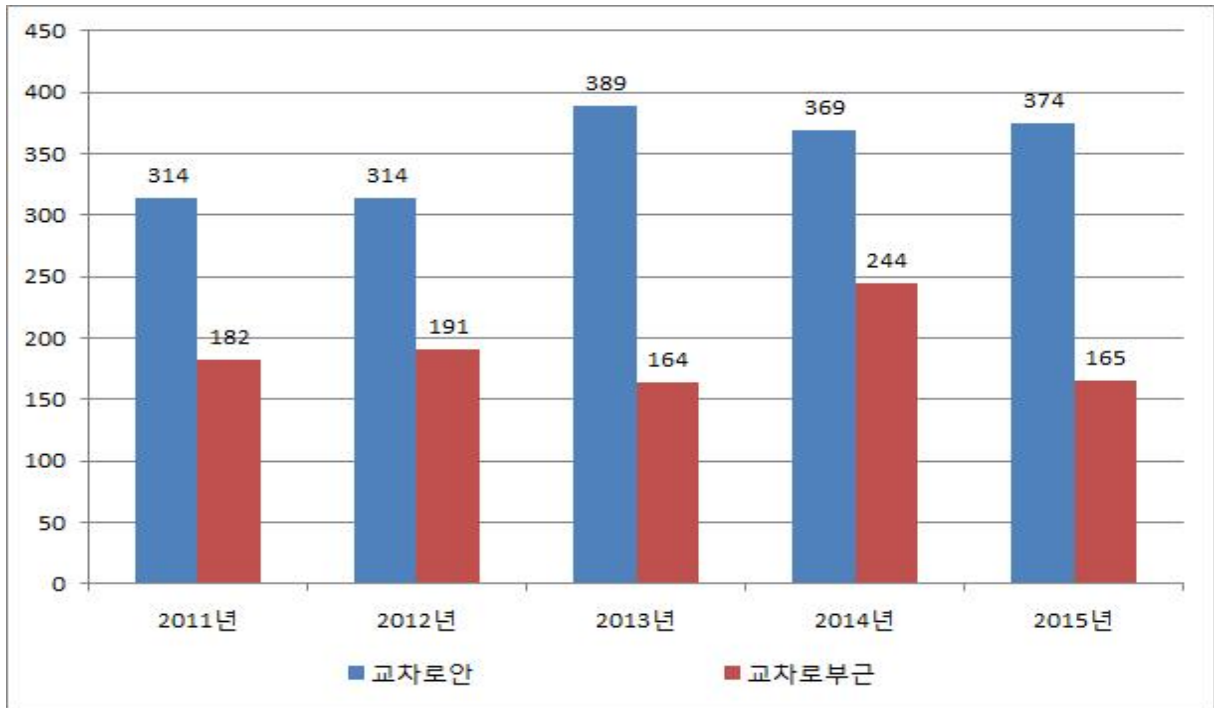


[그림 3-13] 거제시 도로유형별 교통사고 발생건수

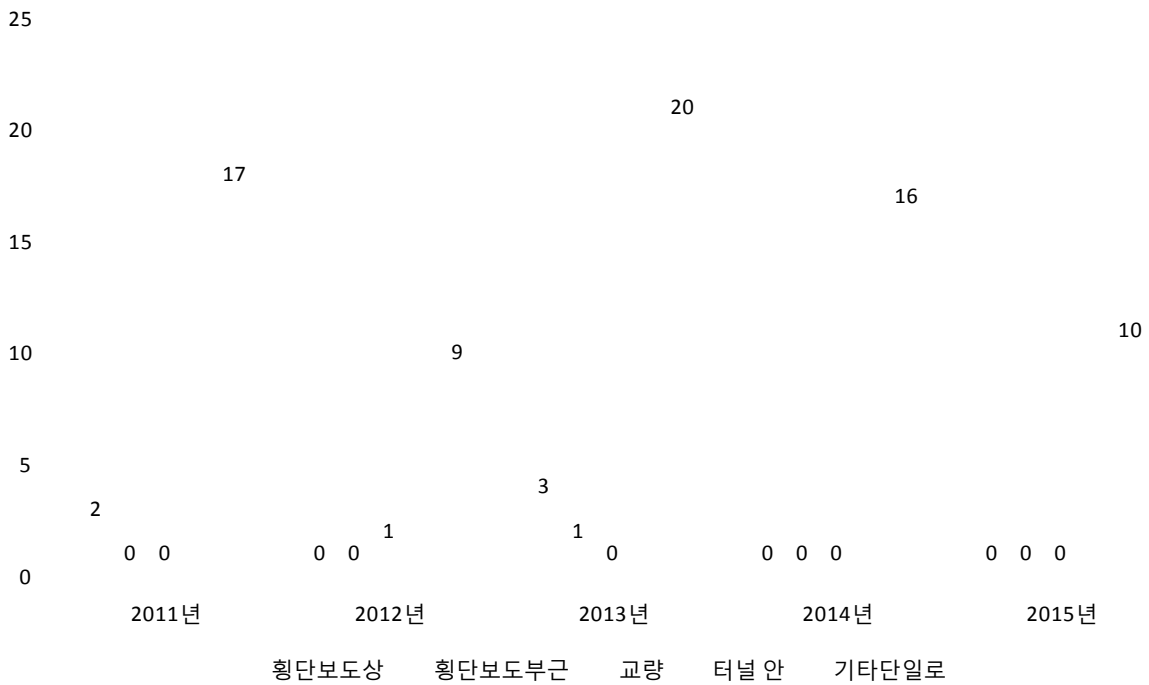


[그림 3-14] 거제시 단일로 내 교통사고 발생건수

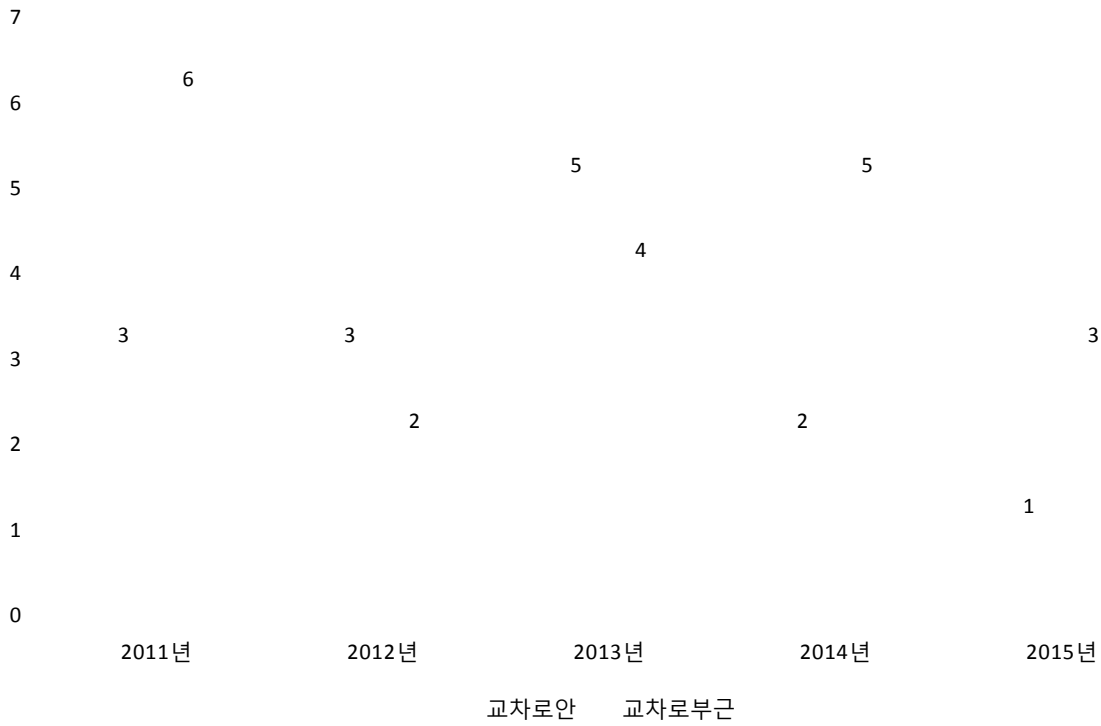




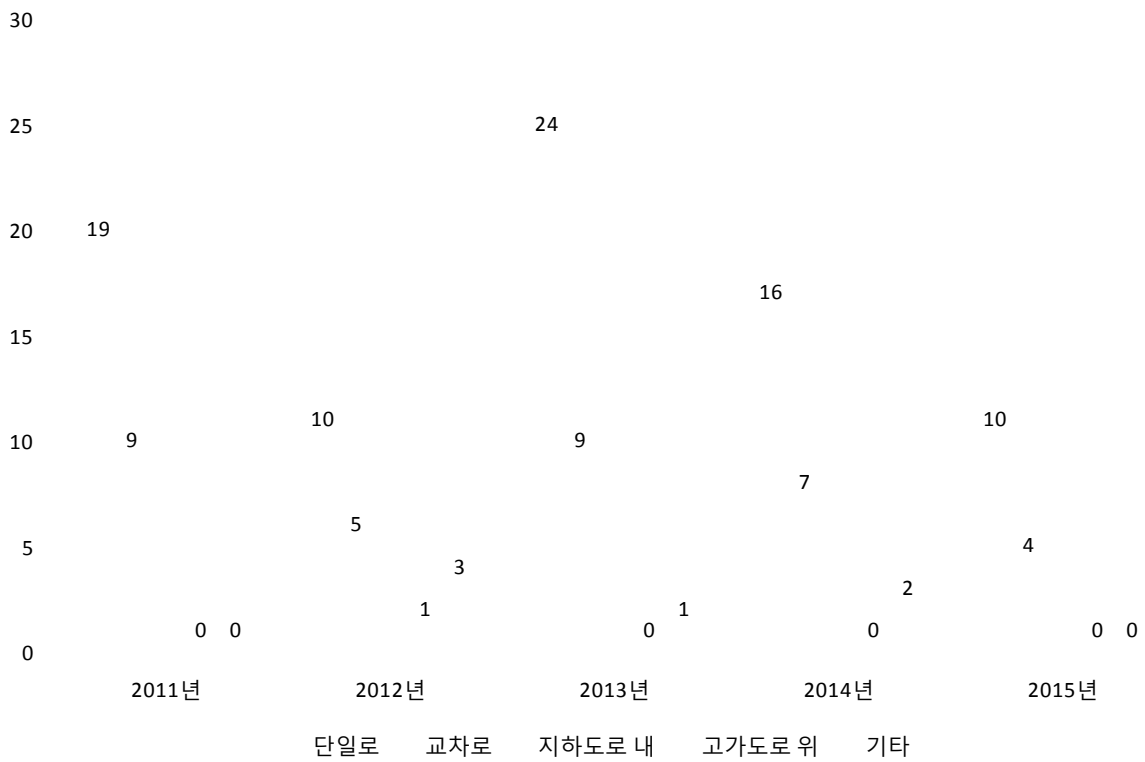
[그림 3-15] 거제시 교차로 교통사고 발생건수



[그림 3-16] 거제시 단일로 교통사고 사망자수



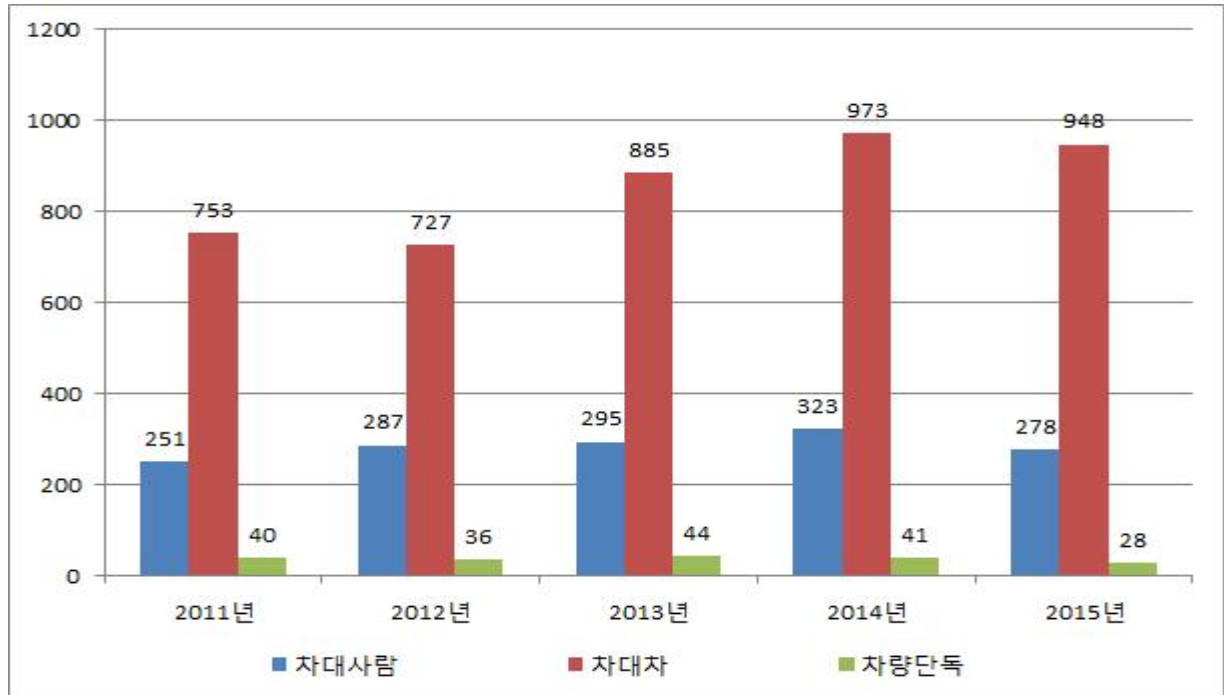
[그림 3-17] 거제시 교차로 교통사고 사망자수



[그림 3-18] 거제시 도로유형별 교통사고 사망자수

#### (4) 사고유형별 교통사고

- 2015년 사고유형별 교통사고 발생건수는 전체 1,254건 중 차대사람 사고가 278건으로 22.1%, 차대차 사고가 948건으로 75.5%, 차량단독 사고가 28건으로 2.2%를 차지함.
- 최근 5년간 차대사람, 차대차 교통사고 발생건수는 연평균 증가율이 각각3.2%, 6.0%로 증가추세를 나타내며, 차량단독 교통사고 발생건수는 2012년 -10.0%, 2013년 22.2%, 2014년 -6.8%, 2015년 -31.7%로 증감을 반복함.



[그림 3-19] 거제시 사고유형별 교통사고 발생건수

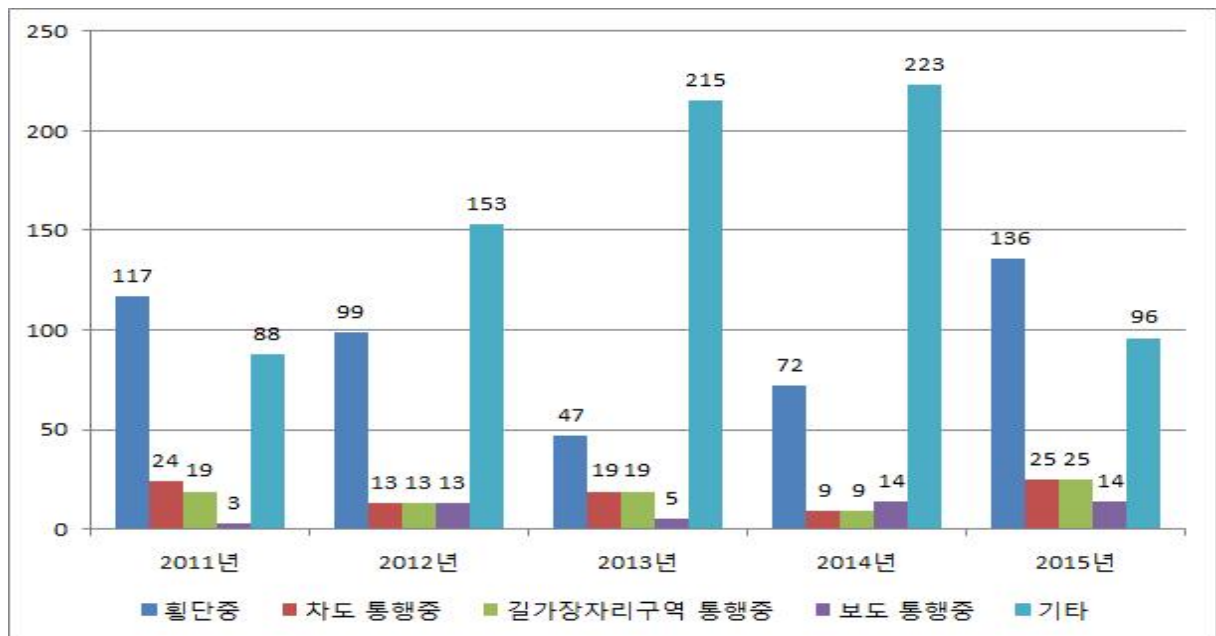
- 2014년 차대 사람의 교통사고는 전체 323건 중 횡단사고가 72건(22.2%), 차도통행중사고 9건(2.7%), 길가장자리구역 통행 중사고 14건(4.3%), 보도통행중사고 5건(1.5%), 기타사고 223건(69.0%)으로 나타남.
- 2014년 차대사람 교통사고 치사율은 횡단중 치사율이 5.5%이며 길가장자리 구역 통행중 치사율은 7.1%, 보도통행중 치사율은 20%, 기타사고 치사율은 2.2%이며 차도통행중 치사율은 사망자가 없기에 0%로 나타남.

[표 3-15] 거제시 사고유형별 교통사고(차대사람)

(단위: 명, %)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율	
합계	발생건수	251	287	295	323	278	3.2	
	사망자수	7	5	13	11	3	10.8	
	부상자수	262	296	294	333	287	2.9	
차대 사람	횡단중	발생건수	117	99	47	72	136	18.5
		사망자수	3	1	5	4	1	59.6
		부상자수	120	100	48	70	142	20.0
	차도 통행중	발생건수	24	13	19	9	25	31.4
		사망자수	0	0	0	0	1	-
		부상자수	24	13	19	9	24	28.6
	길가장 자리구역 통행중	발생건수	19	13	5	14	14	21.7
		사망자수	2	0	0	1	0	-
		부상자수	18	13	6	14	14	12.9
	보도 통행중	발생건수	3	9	9	5	7	48.9
		사망자수	0	0	1	1	0	-
		부상자수	9	9	9	7	8	-2.0
	기타	발생건수	88	153	215	223	96	15.3
		사망자수	2	4	7	5	1	16.6
		부상자수	91	161	212	233	99	15.2

주) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr), 2016



[그림 3-20] 거제시 차대사람 교통사고 발생건수

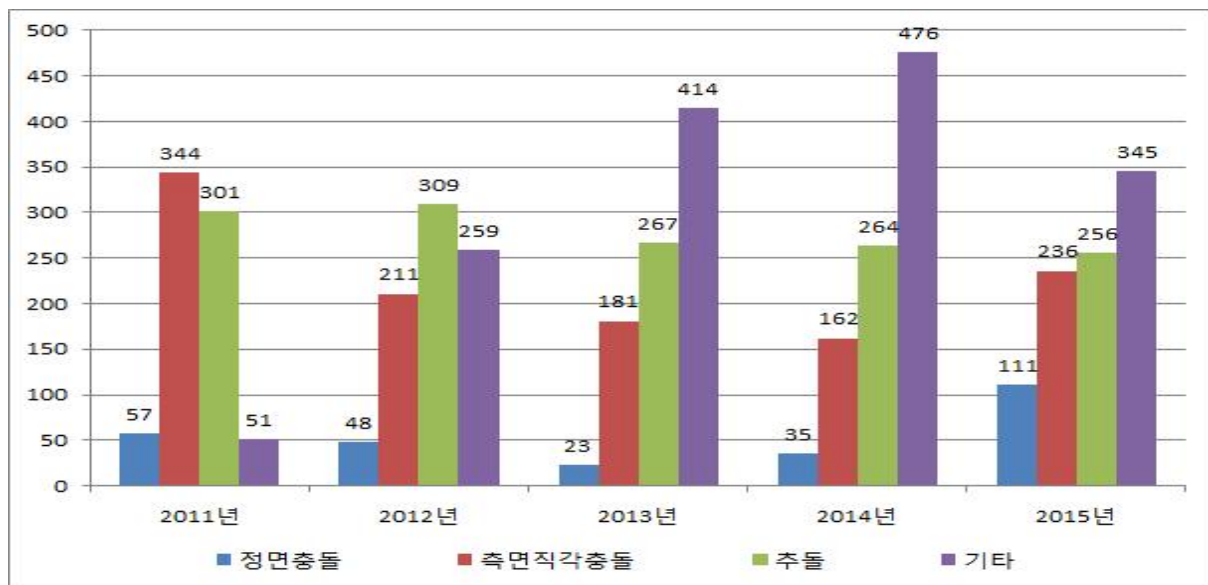
- 2014년 차대차의 교통사고는 전체 937건 중 정면충돌사고 30건(3.7%), 측면직각충돌사고가 162건(17.2%), 추돌사고 264건(28.1%), 기타사고 476건(50.8%)으로 나타남.
- 2014년 차대차의 교통사고 치사율은 0.8%로 정면충돌사고가 8.5%, 측면직각충돌사고가 1.2%, 기타 0.4%, 추돌사고 0.3%순으로 나타남.

[표 3-16] 거제시 사고유형별 교통사고(차대차)

(단위: 명, %)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율	
합계	발생건수	753	827	885	937	948	6.0	
	사망자수	12	7	9	8	7	-9.2	
	부상자수	1,319	1,341	1,434	1,553	1,564	4.4	
차대차	정면충돌	발생건수	57	48	23	35	111	50.4
		사망자수	2	0	2	3	1	-
		부상자수	123	80	38	61	184	43.7
	측면직각충돌	발생건수	344	211	181	162	236	-4.4
		사망자수	5	3	2	2	1	-30.8
		부상자수	518	328	264	224	362	-2.4
	추돌	발생건수	301	309	267	264	256	-3.8
		사망자수	5	1	1	1	3	30.0
		부상자수	619	543	469	483	474	-6.2
	기타	발생건수	51	259	414	476	345	113.8
		사망자수	0	3	4	2	2	-
		부상자수	59	390	663	785	544	154.7

주) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr), 2016



[그림 3-21] 거제시 차대차 교통사고 발생건수

제3차 거제시 지역교통안전기본계획 수립

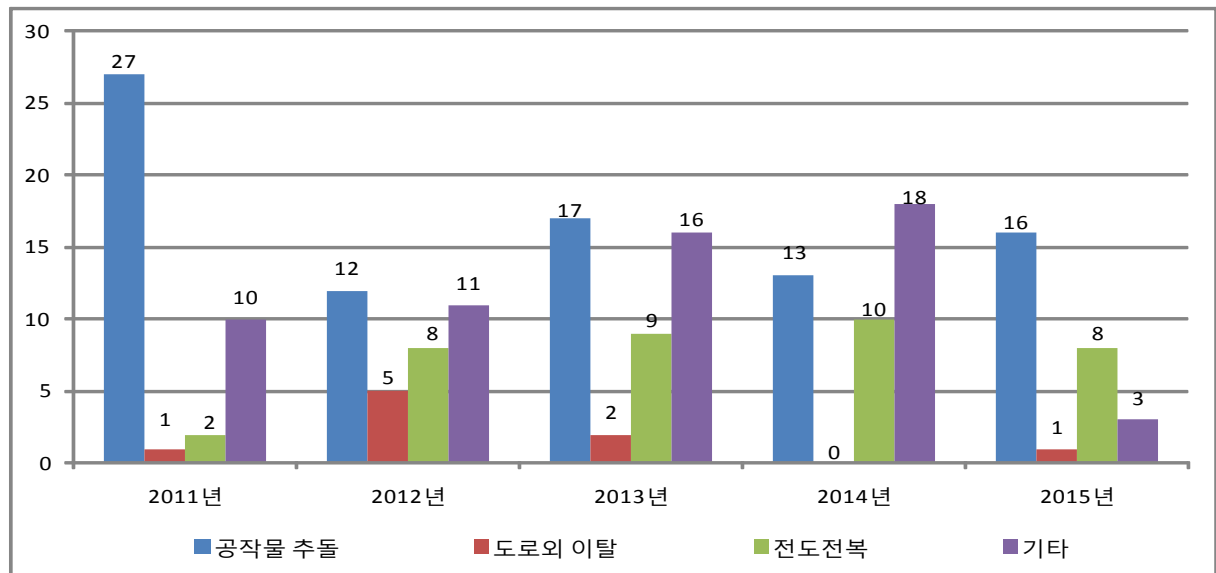
- 2014년 차량단독의 교통사고는 전체 41건 중 공작물충돌사고가 13건(31.7%), 도로외 이탈사고 0건, 전도전복사고 10건(24.3%), 기타사고가 18건(43.9%)으로 나타남.
- 2014년 차량단독의 교통사고 치사율은 14.6%이고 전도전복 30%, 기타사고 11.1%, 공작물충돌사고 7.6%순으로 나타남 도로외이탈사고는 사망자가 없기에 0%로 나타남.

[표 3-17] 거제시 사고유형별 교통사고(차량단독)

(단위: 명, %)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율	
합계	발생건수	40	36	44	41	28	-6.6	
	사망자수	9	7	12	6	4	-8.5	
	부상자수	57	51	55	48	92	19.1	
차량 단독	공작물 추돌	발생건수	27	12	17	13	16	-3.6
		사망자수	8	4	6	1	3	29.2
		부상자수	43	18	18	20	80	63.2
	도로외 이탈	발생건수	1	5	2	0	1	-
		사망자수	0	1	0	0	0	-
		부상자수	3	7	5	0	1	-
	전도전복	발생건수	2	8	9	10	8	75.9
		사망자수	1	1	5	3	1	73.3
		부상자수	1	13	8	10	8	291.6
	기타	발생건수	10	11	16	18	3	-3.8
		사망자수	0	1	1	2	0	-
		부상자수	10	13	24	18	3	1.6

주) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr)



[그림 3-22] 거제시 차량단독 교통사고 발생건수

## (5) 법규위반에 의한 교통사고

- 법규위반에 의한 교통사고는 과속, 중앙선 침범, 신호위반, 안전거리 미확보, 불법유턴, 안전운전 의무불이행, 교차로 통행방법위반, 보행자 보호 의무위반, 차로위반(진로변경 위반), 직진 및 우회전차의 통행방해, 기타(운전자법규위반), 앞지르기 방법위반, 앞지르기 금지위반, 서행 및 일시정지 위반으로 분류함
- 2014년 법규위반에 의한 교통사고 발생건수는 총 1,301건 중 안전운전 의무 불이행에 의한 교통사고가 704건으로 전체 교통사고의 54.1%를 차지하였고, 다음으로는 교차로 통행방법 위반에 의한 교통사고 128건으로 9.8%, 안전거리미확보 126건(9.6%), 중앙선 침범에 의한 교통사고 112건으로 8.6% 등의 순으로 나타남
- 2014년 법규위반에 의한 교통사고 치사율은 보행자 보호의무 위반에 의한 교통사고가 6.2%로 가장 높게 나타나고, 다음으로는 중앙선침범 2.6%, 안전운전 의무 불이행 2.2%, 신호위반 1.8% 순으로 나타남
- 2015년 법규위반에 의한 교통사고 발생건수는 총 1,256건 중 안전운전 의무 불이행에 의한 교통사고가 599건으로 전체 교통사고의 47.6%를 차지하였고, 다음으로는 교차로 통행방법 위반 184건(14.6%), 신호위반에 의한 교통사고 119건으로 9.4%, 안전거리미확보에 의한 교통사고 111건으로 8.8% 등의 순으로 나타남

[표 3-18] 거제시 법규위반에 의한 교통사고

(단위: 건, 명)

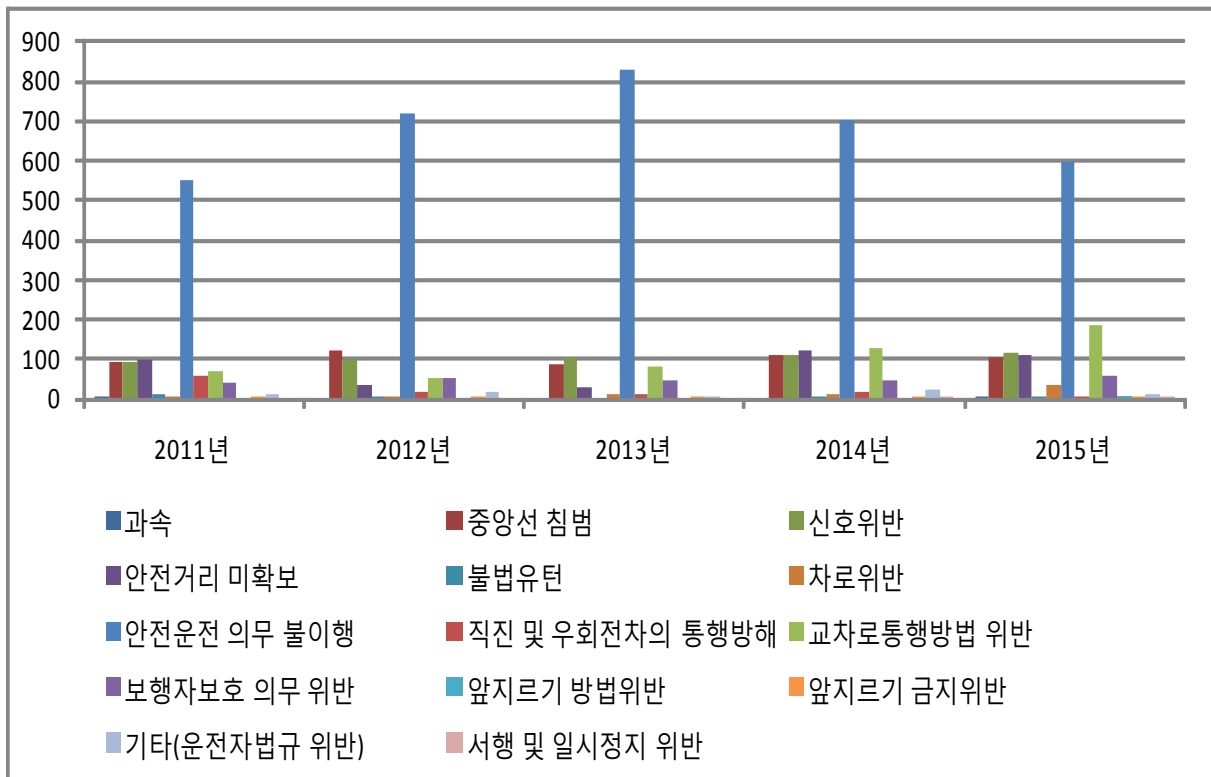
구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
합계	발생건수	1,044	1,150	1,224	1,301	1,256
	사망자수	28	19	34	25	14
	부상자수	1,638	1,688	1,783	1,934	1,945
과속	발생건수	1	0	0	0	1
	사망자수	2	0	0	0	1
	부상자수	0	0	0	0	0
중앙선 침범	발생건수	92	121	87	112	107
	사망자수	4	1	2	3	2
	부상자수	188	187	130	203	194
신호위반	발생건수	92	102	103	111	119
	사망자수	0	1	2	2	1
	부상자수	154	148	147	181	179
안전거리 미확보	발생건수	98	39	29	126	111
	사망자수	0	0	0	0	1
	부상자수	237	92	73	255	228
불법유턴	발생건수	11	5	0	2	2
	사망자수	0	0	0	0	0
	부상자수	19	7	0	2	2
차로위반	발생건수	4	10	16	16	37
	사망자수	0	0	0	0	0
	부상자수	4	15	23	19	57
안전운전의무 불이행	발생건수	552	720	832	704	599
	사망자수	20	17	25	16	9
	부상자수	780	1,040	1,201	955	900
직진맞우회전차의 통행방해	발생건수	62	17	12	17	10
	사망자수	1	0	0	0	0
	부상자수	78	27	16	26	14
교차로 통행방법위반	발생건수	71	56	82	128	184
	사망자수	1	0	0	0	0
	부상자수	103	86	123	190	264



(계속)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
보행자 보호의무위반	발생건수	43	52	49	48	58
	사망자수	0	0	5	3	0
	부상자수	46	54	48	49	61
앞지르기 방법위반	발생건수	0	0	0	0	3
	사망자수	0	0	0	0	0
	부상자수	0	0	0	0	10
앞지르기 금지위반	발생건수	3	7	6	7	4
	사망자수	0	0	0	0	0
	부상자수	6	11	9	13	7
기타 (운전자법규위반)	발생건수	15	21	8	27	16
	사망자수	0	0	0	1	0
	부상자수	23	21	13	37	21
서행 및 일시정지 위반	발생건수	0	0	0	3	5
	사망자수	0	0	0	0	0
	부상자수	0	0	0	4	8

주) 교통사고분석시스템 TAAS(www.taas.koroad.or.kr), 2016



[그림 3-23] 거제시 법규위반 교통사고 발생건수

## 4. 전국 시단위 사망자수 비교

### (1) 평균 사망자수 비교

- 거제시 최근 3년(2013년~2015년) 동안 도로교통사고 사망자수는 73명으로  
 년 평균 24명이고 자동차 1만대당 평균 사망자수는 2.28명으로 나타남.

[표 3-19] 전국 일반시의 평균 사망자수 비교

순위	지역	사망자수					평균		비고
		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	사망자수	사망/자동차 1만대	
1	과천시	4	4	4	2	2	3.2	0.01	
2	계룡시	4	2	1	3	3	2.6	0.09	
3	삼척시	12	9	14	12	8	11	0.1	
4	김제시	35	20	32	29	29	29	0.29	
5	경산시	49	41	28	33	32	36.6	0.37	
6	구리시	18	9	10	9	10	11.2	0.38	
7	구미시	54	46	51	45	47	48.6	0.44	
8	김천시	31	29	32	27	29	29.6	0.59	
9	동해시	8	6	17	10	13	10.8	0.67	
10	군산시	41	32	52	44	35	40.8	0.71	
11	남원시	20	38	16	16	20	22	0.72	
12	광양시	24	32	29	23	25	26.6	0.8	
13	당진시	44	48	48	47	31	43.6	0.81	
14	광명시	21	22	9	10	13	15	0.83	
15	동두천시	5	13	14	10	10	10.4	0.93	
16	사천시	34	16	15	17	31	22.6	0.94	
17	오산시	13	16	5	13	7	10.8	0.99	
18	목포시	23	20	27	19	21	22	1.01	
19	군포시	12	10	10	7	11	10	1.03	
20	보령시	29	30	23	22	26	26	1.03	
21	밀양시	19	34	20	25	22	24	1.1	
22	영주시	16	16	18	15	15	16	1.35	
23	논산시	37	29	37	37	33	34.6	1.64	
24	경주시	74	69	82	69	68	72.4	1.8	
25	남양주시	49	68	44	38	38	47.4	1.92	
26	부천시	32	29	29	30	38	31.6	2.03	
27	의왕시	10	8	7	12	6	8.6	2.09	
<b>28</b>	<b>거제시</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>34</b>	<b>25</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>2.28</b>	
29	속초시	6	4	7	10	8	7	2.31	

(계속)

순위	지역	사망자수					평균		안전수준
		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	사망자수	사망/자동차 1만대	
30	상주시	26	39	29	33	24	30.2	2.33	
31	광주시	32	24	30	33	23	28.4	2.41	
32	정읍시	23	32	27	27	24	26.6	2.5	
33	양주시	31	26	25	27	26	27	2.53	
34	태백시	13	4	5	5	12	7.8	2.58	
35	문경시	16	17	25	13	14	17	2.7	
36	아산시	38	49	44	48	40	43.8	2.7	
37	성남시	51	44	52	50	40	47.4	2.71	
38	강릉시	24	33	29	19	21	25.2	2.82	
39	김해시	59	52	48	55	43	51.4	2.94	
40	하남시	8	19	6	8	21	12.4	3.09	
41	안양시	39	36	29	29	23	31.2	3.1	
42	의정부시	24	27	24	14	22	22.2	3.15	
43	시흥시	48	49	52	40	26	43	3.27	
44	세종시	-	14	21	20	19	18.5	3.31	
45	순천시	29	35	39	37	41	36.2	3.41	
46	여주시	25	19	35	25	8	22.4	3.42	
47	통영시	15	15	19	19	15	16.6	3.51	
48	서산시	35	35	31	22	37	32	3.55	
49	나주시	29	42	42	33	30	35.2	3.78	
50	안산시	45	49	43	42	55	46.8	3.89	
51	춘천시	28	34	32	28	32	30.8	4.19	
52	제천시	29	22	20	17	9	19.4	4.24	
53	서귀포시	42	38	41	37	35	38.6	4.32	
54	부산시	227	229	213	168	178	203	4.35	
55	김포시	24	38	29	24	31	29.2	4.55	
56	수원시	43	58	44	71	39	51	4.7	
57	익산시	51	45	56	44	34	46	5.32	
58	평택시	62	58	68	68	60	63.2	5.4	

제3차 거제시 지역교통안전기본계획 수립

(계속)

순위	지역	사망자수					평균		안전수준
		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	사망자수	사망/자동차 1만대	
59	안성시	48	48	34	29	33	38.4	5.51	
60	인천시	163	201	157	149	136	161.2	5.69	
61	원주시	52	50	28	39	34	40.6	5.87	
62	진주시	40	54	39	54	36	44.6	6	
63	영천시	37	28	28	21	36	30	6.52	
64	용인시	56	68	63	45	55	57.4	6.68	
65	안동시	43	37	21	27	37	33	6.89	
66	양산시	34	35	24	27	25	29	7.45	
67	포천시	30	33	37	34	32	33.2	7.56	
68	충주시	28	36	45	30	40	35.8	7.88	
69	파주시	56	39	33	27	45	40	8.38	
70	전주시	62	62	60	56	61	60.2	8.82	
71	대전시	114	123	92	100	97	105.2	9.57	
72	포항시	67	59	51	39	52	53.6	10.43	
73	대구시	162	208	165	185	161	176.2	12.43	
74	이천시	34	42	35	31	28	34	12.65	
75	제주시	64	54	66	55	58	59.4	12.89	
76	여주시	43	49	45	54	49	48	13	
77	공주시	25	23	34	27	21	26	15.12	
78	청주시	54	49	57	86	79	65	15.12	
79	창원시 (통합)	101	90	110	69	73	88.6	15.57	
80	고양시	63	53	62	57	64	59.8	15.99	
81	광주시	113	114	111	101	97	107.2	16.07	
82	화성시	63	81	63	75	59	68.2	17.6	
83	천안시	82	62	53	71	57	65	19.32	
84	서울시	435	424	378	400	376	402.6	48.58	
85	울산시	106	111	128	108	94	109.4	57.84	

주) 국가통계포털 KOSIS (www.kosis.kr), 2016

## 1) 사망자수

- 인구1만명당 사망자수는 의령군(3.85명), 자동차1만대당 사망자수는 의령군(9.76명), 도로10km당 사망자수는 함안군(4.99명)이 가장 높음.
- 창녕군은 인구1만명당 사망자수 21.23%, 도로10km당 사망자수 21.83%로 연평균 증감률이 가장 높고, 함안군은 자동차1만대당 사망자수 20.04%로 연평균증감률이 가장 높음.

[표 3-20] 시·군별 사망자수 기준 교통안전수준 분석

(단위 : 명, %)

구분	인구1만명당 사망자수				자동차1만대당 사망자수				도로10km당 사망자수			
	5년 평균	순위	연평균 증감율	순위	5년 평균	순위	연평균 증감율	순위	5년 평균	순위	연평균 증감율	순위
창원시	0.82	1	△4.61	7	1.78	1	△4.4	7	4.39	16	△3.49	6
진주시	1.32	6	2.52	12	3.40	5	0.48	12	4.91	17	1.16	9
통영시	1.19	5	1.57	9	3.61	6	△1.81	10	2.71	4	1.39	10
사천시	1.96	7	9.26	14	4.93	7	5.56	14	3.15	9	8.79	14
김해시	0.99	2	△7.73	4	2.37	2	△1.03	11	4.01	15	△6.79	3
밀양시	2.21	8	13.08	15	5.27	8	8.88	15	3.46	12	11.17	15
거제시	0.99	3	△7.93	3	2.70	4	△10.39	2	3.39	10	△12.36	1
양산시	1.04	4	△8.84	1	2.69	3	△11.47	1	3.03	7	7.96	13
의령군	3.85	18	1.59	10	9.76	18	△2.48	9	2.59	3	1.13	8
함안군	3.21	14	20.6	17	5.38	9	20.04	18	4.99	18	20.24	17
창녕군	3.00	13	21.23	18	6.62	13	16.77	17	3.78	13	21.83	18
고성군	3.37	16	18.32	16	8.38	16	13.52	16	3.79	14	17.28	16
남해군	2.35	10	0.66	8	6.91	15	△3.95	8	3.41	11	△1.18	7
하동군	2.52	11	9.01	13	6.15	11	4.2	13	2.58	2	6.59	12
산청군	2.96	12	△6.54	5	6.89	14	△10.33	3	2.15	1	△6.59	4
함양군	3.39	17	△8.38	2	6.15	12	△8.76	5	2.74	5	△10.53	2
거창군	2.25	9	△6.3	6	5.64	10	△10.13	4	2.83	6	△6.06	5
합천군	3.31	15	1.67	11	8.90	17	△7.08	6	3.07	8	4.34	11

주1) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>)2) 국가통계포털 KOSIS ([www.kosis.kr](http://www.kosis.kr))

[표 3-21] 시·군별 중상자수 기준 교통안전분석

(단위 : 명, %)

구분	인구1만명당 사망자수				자동차1만대당 사망자수				도로10km당 사망자수			
	5년 평균	순위	연평균 증감율	순위	5년 평균	순위	연평균 증감율	순위	5년 평균	순위	연평균 증감율	순위
창원시	18.86	1	△9.24	3	40.91	1	△9.23	8	101.65	16	△1.86	11
진주시	23.82	3	△5.8	10	61.68	6	△8.61	9	88.71	15	△7.71	5
통영시	30.85	10	△1.52	14	94.00	17	△5.06	12	70.26	14	△1.7	12
사천시	29.09	6	△2.09	13	69.39	7	△4.54	13	117.96	18	△1.05	13
김해시	29.25	7	△8.31	4	70.11	8	△11.86	4	45.83	8	△9.45	4
밀양시	30.74	9	△8.24	5	83.61	13	△10.62	5	107.44	17	△5.37	8
거제시	36.04	15	△11.44	1	91.41	15	△15.33	1	24.23	2	△12.7	2
양산시	36.28	16	△7.42	7	61.16	4	△7.99	10	56.53	12	△7.26	6
의령군	41.44	18	0.74	16	91.71	16	△4.3	14	52.10	11	△0.16	14
함안군	20.71	2	△10.39	2	53.70	2	△13.01	2	60.58	13	5.44	18
창녕군	31.74	11	△3.91	11	79.40	11	△7.67	11	35.72	7	△4.78	9
고성군	29.35	8	△6.3	9	74.16	10	△9.53	7	47.17	9	△6.64	7
남해군	34.32	14	△7.68	6	102.33	18	△11.94	3	49.96	10	△9.92	3
하동군	24.90	4	△1.06	15	61.41	5	5.32	18	25.63	4	△2.74	10
산청군	36.88	17	4.07	18	84.84	14	0.02	17	26.68	5	3.68	16
함양군	32.92	13	△3.58	12	60.57	3	△1.3	16	25.24	3	△30.2	1
거창군	31.92	12	△6.36	8	80.70	12	△10.3	6	33.03	6	5.28	17
합천군	27.75	5	2.23	17	71.78	9	△1.72	15	23.63	1	1.51	15

주1) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>)2) 국가통계포털 KOSIS ([www.kosis.kr](http://www.kosis.kr))

## 5. 교통사고 종합

- 최근 3년간 거제시 교통사고에 대한 통계를 종합적으로 분석한 결과 현황별 발생 건수가 증가하거나, 치사율에 높게 나타나는 등의 특색을 보이는 사고는 다음과 같음.

- 연령별 교통사고 현황 : 65세 이상 인구

- 도로유형별 교통사고 현황 : 단일로, 교차로
- 사고유형별 교통사고 현황 : 차대차 사고
- 법규위반별 교통사고 현황 : 안전운전의무 불이행

### (1) 연령별 교통사고

- 최근 3년간 거제시 15세~64세 인구의 교통사고 사망자 연평균 증가율은 -27.5%임. 사망자수는 다른 연령대에 비해 상대적으로 높게 나타남.
- 특히 31세~40세 인구에서 12명, 51세~60세 인구 사망자수가 9명, 부상자수(각각 1,318명, 896명)가 높게 나타나는데 가장 큰 원인이 운전자의 부주의로 인한 교통사고로 안전운전의무 불이행, 교차로 통행방법 위반 등의 원인 때문임.

### (2) 도로유형별 교통사고

- 최근 3년간 거제시 전체 도로유형별 교통사고의 단일로 교통사고는 49.9%를 차지하며, 교통사고치사율은 2.6%로 교차로 교통사고치사율 1.1%에 비해 상대적으로 높은 것으로 나타남.
- 단일로 사고 발생시 교차로보다 더 치명적인 사고가 발생하는 것은 중앙선침범, 과속 등 여러 가지 복합적 요인에 의해서임.
- 따라서 교차로사고 뿐만 아니라 단일로의 사망사고 발생 지점이나 사고 잦은 지점에 대해 도로시설안전도를 개선하거나, 교통안전시설을 확충하여 사망사고 발생을 줄이는 노력과 교통사고처리 체제 및 응급구조체계 강화를 위한 대책이 수립되어야 함.

### (3) 사고유형별 교통사고

- 최근 3년간 거제시 전체 사고의 차대차 교통사고는 전체사고의 72.2%를 차지

하며, 교통사고치사율은 0.86%로 차량단독 사고 교통사고치사율 19.4%, 차대사람 교통사고치사율 3.0%에 비해 상대적으로 낮음.

- 차대차 교통사고 중 추돌이 총 787건으로 전체 28.4%를 차지하고 있는데 신호기와 건널목 등 교통안전시설물이 잘 보일 수 있도록 옮기거나 새로 만들고 교통섬을 설치하는 등 교통체계를 개선할 필요가 있음.
- 차량단독 사고의 경우 치사율이 가장 높아 사고 발생시 치명적인 사고가 발생하는 것으로 나타남에 따라 자동차 안전도·탑승자 보호개선, 교통안전의식 제고 등의 노력과 함께 인명피해 발생시 구급서비스 지원체계 강화를 위한 대책이 수립되어야 함.

#### (4) 법규위반별 교통사고

- 최근 3년간 거제시 전체 사고의 법규위반 중 안전운전의무불이행으로 인한 교통사고는 전체사고의 56.4%를 차지하며, 연평균 증가율은 -15.1%로 나타나 감소추세를 보이고 있음.
- 법규위반에 의한 교통사고 치사율은 보행자 보호의무 위반이 6.25%로 가장 높게 나타나고, 중앙선침범 2.6%, 안전운전의무 불이행 2.2%, 신호위반 1.8% 순으로 나타남 법규위반에 의한 교통사고 중 과속으로 인한 사고의 치사율이 상대적으로 높은 것으로 나타남에 따라 운전자의 교통법규 준수 등 안전운전 습관을 형성하기 위해 운전자 교통안전교육 등이 실시되어야 함을 나타냄.



## 제4장

### 교통안전정책 목표 설정

제 3 차 거 제 시 지 역 교 통 안 전 기 본 계 획 수 립

제1절 국가 교통안전정책 목표

제2절 경상남도 교통안전정책 목표

제3절 거제시 교통안전기본계획의 연차별 정책목표



## 제4장 교통안전정책 목표 설정

### 제1절 국가 교통안전정책 목표

#### 1. 비전과 목표

##### (1) 비전 및 목표

- 국토교통부에서 발표한 제8차 국가교통안전기본계획(2017~2021)에 따르면 '교통사고 사망자 없는 사회'라는 비전 아래 사망자수 41.6% 감소 목표치를 제시하고 있음.

<b>비전</b>	교통사고 사망자 없는 사회
<b>정책목표</b>	▪ 사망자수 2015년 4,621명 → 2021년 2,700명, 1,921명 감소(41.6% 감소)

주1) 출처 : 제8차 국가교통안전기본계획(2017~2021) 국토교통부, 2016. 11

구분	계획지표	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
주지표	교통사고 사망자수	3,976	3,787	3,437	3,071	2,700
	인구 10만명당 사망자수	7.8	7.4	6.7	6.0	5.2
	자동차 1만대당 사망자수	1.5	1.4	1.3	1.1	1.0
보조지표	주행거리 10억km당 사망자수	13.1	12.4	11.1	9.9	8.6
	교통사고 중상자수	82,160	75,740	68,740	61,420	54,000
세부계획지표	보행교통 사망자수	1,544	1,471	1,335	1,193	1,049
	사업용자동차 1만대당 사망자수 (사업용자동차 사망자수)	6.0 (904)	4.5 (741)	4.0 (672)	3.4 (601)	2.9 (528)
	고령운전자 사망자수	701	669	607	542	477
	이륜차 사망자수	480	457	415	371	326
	자전거 사망자수	234	227	206	184	162
	어린이 사망자수	56	53	48	43	38
	도로폭 9m미만 도로 사망자수	2,2-25	2,119	1,923	1,719	1,511

주1) 출처 : 제8차 국가교통안전기본계획(2017~2021) 국토교통부, 2016. 11

## (2) 추진전략별 중점 추진과제

- 추진전략은 총 4가지로 분류할 수 있음.
- 안전한 도로 이용자, 안전한 도로환경, 안전한 차량, 선진적 안전체계 관리 등으로 분류됨.

[표 4-1] 추진전략별 중점 추진과제 일람

추진전략	중점 추진과제
안전한 도로이용자	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 보행자 안전대책</li> <li>■ 고령자 안전대책</li> <li>■ 어린이 안전대책</li> <li>■ 이륜차 및 자전거 운전자 안전대책</li> <li>■ 사업용 운전자 안전대책</li> <li>■ 일반운전자 안전대책</li> </ul>
안전한 도로환경	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 속도관리 강화 대책</li> <li>■ 안전한 보행환경 개선</li> <li>■ 도로 및 교통안전시설 개선</li> </ul>
안전한 차량	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 첨단안전장치 보급활성화</li> <li>■ 자동차 안전도 강화</li> <li>■ 자동차 환경변화 대응</li> </ul>
선진적 안전체계 관리	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 교통안전 협력 추진체계 강화</li> <li>■ 교통안전관리 강화를 위한 제도개선 추진</li> <li>■ 운수산업 안전관리</li> <li>■ 교통사고 응급대응체계 구축</li> </ul>

주) 출처 : 제8차 국가교통안전기본계획(2017~2021) 국토교통부, 2016. 11

## (3) OECD 가입국가 교통사고 사망자수

[표 4-2] OECD 가입국가 자동차 교통사고 비교(2013년)

순위	국가	인구 (천명)	자동차대수 (천대)	사망자수	자동차 1만대당 사망자수	인구 10만명당 사망자수	비 고
1	스웨덴	9,556	5,813	260	0.4	2.7	
2	스위스	8,039	5,869	269	0.5	3.3	
3	영국	64,106	36,101	1,770	0.5	2.8	
4	노르웨이	5,051	3,747	187	0.5	3.7	
5	스페인	46,728	33,024	1,680	0.5	3.6	
6	아이슬란드	332	270	15	0.6	4.7	
7	네덜란드	16,780	10,124	570	0.6	3.4	
8	일본	127,241	90,565	5,152	0.6	4.0	
9	핀란드	5,427	4,236	258	0.6	4.8	
10	독일	80,524	54,480	3,339	0.6	4.1	
11	덴마크	5,603	2,957	191	0.6	3.4	
12	이탈리아	59,685	51,166	3,385	0.7	5.7	
13	호주	23,117	17,181	1,187	0.7	5.1	
14	오스트리아	8,452	6,300	455	0.7	5.4	
15	아일랜드	4,591	2,483	188	0.8	4.1	
16	뉴질랜드	4,471	3,305	253	0.8	5.7	
17	프랑스	63,652	42,342	3,268	0.8	5.1	
18	캐나다	35,154	23,006	1,923	0.8	5.5	
19	슬로베니아	2,059	1,355	125	0.9	6.1	
20	그리스	11,063	9,455	874	0.9	7.9	
21	이스라엘	8,059	2,851	277	1.0	3.4	
22	룩셈부르크	537	442	45	1.0	8.4	
23	체코	10,516	6,369	654	1.0	6.2	
24	벨기에	11,162	6,994	724	1.0	6.5	
25	포르투갈	10,487	5,723	637	1.1	6.1	
26	에스토니아	1,320	712	81	1.1	6.1	
27	미국	316,129	269,294	32,719	1.2	10.3	
28	슬로바키아	5,420	1,975	251	1.3	4.6	
29	폴란드	38,533	25,684	3,357	1.3	8.7	
30	멕시코	118,395	31,182	4,539	1.5	3.8	
31	헝가리	9,909	3,622	591	1.6	6.0	
32	대한민국	50,220	23,151	5,092	2.2	10.1	
33	터키	76,055	15,096	3,685	3.3	4.8	
34	칠레	17,557	3,155	2,110	6.7	12.0	
합계		1,255,920	800,029	80,111	38.40	188.10	

주) 교통사고분석시스템 TAAS([www.taas.koroad.or.kr](http://www.taas.koroad.or.kr))

[표 4-3] 도로교통사고 사망자수 국제비교(2013년)

구분	한국 ('13년)	일본 ('13년)	영국 ('13년)	미국 ('13년)	프랑스 ('13년)
전체 사망자수	5,092	5,152	1,770	32,719	3,268
인구 10만명당 사망자수	10.10	4.00	2.80	10.30	5.10
자동차 1만대당 사망자수	2.20	0.60	0.50	1.20	0.80

- 2013년 기준 OECD 교통안전지수 1위인 스웨덴의 자동차 1만대당 사망자수는 0.4명이고 34개국 자동차 1만대당 사망자수 평균은 1.13명으로 나타난 반면 거제시의 경우 2013년 기준 자동차 1만대당 사망자수는 1.36명으로 나타났다  
 ○ 경상남도 1만대당 사망자수 평균은 3.40명으로 상대적으로 높게 나타남
- [표4-2] 도로교통사고 사망자수 국제비교에서 2013년 기준 자동차 1만대당 사망자수가 일본, 영국, 프랑스가 1.0명, 미국 1.20명으로 나타난 반면 한국이 2.20명으로 가장 높게 나타나고 있음

## 제2절 경상남도 교통안전정책 목표

### 1. 비전과 목표

#### (1) 비전 및 목표

- 국토교통부에서 발표한 제8차 국가교통안전기본계획(2017~2021) 상위계획에 맞춰 경상남도에서 발표한 제3차 경남교통안전기본계획(2017~2021)에서 제시하는 비전과 정책목표 및 계획지표는 아래와 같음.

<b>비전</b>	교통사고 사망자 없는 경남 (경남 Vision Zero)
<b>정책목표</b>	▪ 사망자수 2015년 406명 → 2021년 241명, 165명 감소(40.6% 감소)

주1) 출처 : 제3차 경남교통안전기본계획(2017~2021) 경상남도, 2016. 11

구분	계획지표	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
주지표	교통사고 사망자수	355	338	307	274	241
	인구 10만명당 사망자수	10.7	10.2	9.2	8.2	7.2
	자동차 1만대당 사망자수	1.8	1.6	1.5	1.3	1.1
보조지표	주행거리 10억km당 사망자수	15.5	14.7	13.3	11.8	10.3
	교통사고 증상자수	6,974	6,429	5,835	5,214	4,584
세부계획지표	보행교통 사망자수	127	121	110	98	86
	사업용자동차 1만대당 사망자수 (사업용자동차 사망자수)	6.71 (64)	6.38 (61)	5.84 (56)	5.20 (50)	4.57 (44)
	고령운전자 사망자수	68	66	60	54	47
	이륜차 사망자수	43	41	37	33	29
	자전거 사망자수	17	17	15	13	12
	어린이 사망자수	6	6	5	5	4
	도로폭 9m미만 도로 사망자수	241	229	208	186	163

주1) 출처 : 제3차 경남교통안전기본계획(2017~2021) 경상남도, 2016. 11

### 1) 기초지자체별 교통사고 사망자수 감소목표

- 기초지자체의 연도별 목표치는 경남 교통사고 사망자 감소목표율(‘15년대비 40.6%)을 적용하여 산정
- 연도별 기초지자체별 목표치는 제2차 경남교통안전기본계획 기간(‘12년~’15년, 4년치) 동안의 경남 교통사고 사망자수 대비 기초지자체별 점유율을 연도별 경남의 목표치에 곱하여 산정

[표 4-4] 기초지자체별 교통사고 사망자수 감소목표

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
창원시	73	67	61	54	46
진주시	36	36	33	28	25
통영시	15	13	12	11	9
사천시	18	15	14	12	11
김해시	43	39	35	31	27
밀양시	22	19	18	16	14
거제시	14	14	14	14	12
양산시	24	22	19	17	15
의령군	6	6	6	6	6
함안군	20	18	15	13	12
창녕군	17	15	14	12	11
고성군	18	16	14	12	11
남해군	9	8	7	7	6
하동군	11	10	9	8	7
산청군	8	7	6	6	5
함양군	10	10	9	8	7
거창군	10	10	10	9	8
합천군	13	13	11	10	9
경남 (전년대비감소율)	367	338 (△7.9%)	307 (△9.2%)	274 (△10.7%)	241 (△12.0%)



## 제3절 거제시 교통안전기본계획의 연차별 정책목표

### 1. 중기 교통안전기본계획 목표

- 2021년까지 도로교통 사망자수를 12명으로 감축
  - 2021년까지 사망자수 12명 ('15년 기준 14명)
  - 2021년까지 자동차 1만대당 사망자수 0.92명('15년 기준 1.35명)
  - 도로교통사망자수 감축목표는 경남교통안전기본계획의 거제시 감축목표에 준하여 설정하였음.
- 2021년 목표 도로교통 사망자수 12명을 달성하면 교통안전지수는 OECD국가에 비교하였을 때 중위권에 해당하는 것으로 판단됨.
- [표]에서 2013년 기준 OECD 교통안전지수 34위인 칠레의 자동차 1만대당 사망자수는 6.7명으로 나타남.

[표 4-5] 중기 교통안전정책의 정책목표 설정

계획지표	2015년	2021년	비고
교통사고 사망자수(명)	14	12	
자동차 등록대수(대)	102,977	130,298	
자동차 1만대당 사망자수(명)	1.35	0.92	

주) '11~'15 5년간 차량등록대수 증가률중 최소치인 4.03% 적용(102,977대\*1.040씩 6회 곱함)

- 자동차 증가율 4.03% 추정근거
  - 최근 5년간('11~'15) 자동차 등록대수의 증가율 중 가장 낮은 값 적용
  - 초기년도 대수를 기준으로 전년대비 4.03% 증가한 값을 매년 자동차 등록대수로 설정하여 자동차 1만대당 사망자수 기준을 산정하였음.

[표 4-6] 중기 교통안전정책의 부문별 · 지표별 정책목표 설정

부문별	지표별	2015년	2021년
주지표	교통사고 사망자수	14	12
	인구 10만명당 사망자수	5.47	4.23
	자동차 1만대당 사망자수	1.35	0.92
보조지표	주행거리 10억km당 사망자수	1.24	0.71
	교통사고 중상자수	588	299
세부지표	보행자 사망자수	251	138
	사업용자동차 사망자수	4	2.17
	노인 운전자 사망자수	1	0.69
	이륜차 사망자수	2	1.35
	자전거 사망자수	-	-
	어린이 사망자수	-	-
	차도폭9m미만도로 사망자수	-	-

## 2. 장기 교통안전기본계획 목표

- 2026년까지 도로교통 사망자수를 2021년(12명) 대비 40.6%감축
  - 2026년까지 사망자수 : 7.86명('21년 12명)
  - 2026년까지 자동차 1만대당 사망자수 : 0.49명('21년 0.92명)
- 2026년 목표 사망자수를 7.86명 달성할 경우 OECD 교통안전지수는 중위권 진입이 가능할 것으로 예상함.[표]에서 2013년 기준 OECD 교통안전지수 8위인 일본의 자동차 1만대당 사망자수는 0.6명으로 나타남

[표 4-7] 장기 교통안전정책의 정책목표 설정

계획지표	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
교통사고 사망자수	11.03	10.13	9.31	8.55	7.86
자동차 등록대수	135,509	140,930	146,567	152,429	158,527
자동차 1만대당 사망자수	0.81	0.71	0.63	0.56	0.49

주) '11~'15 5년간 차량등록대수 증가률중 최소치인 4.03% 적용

- 2021년부터 2126년까지 적정 감소율을 고려하여 전년대비 사고 감소율 8.12%, 자동차 증가율 3.62% 적용함

[표 4-8] 장기 교통안전정책의 정책목표 설정

부문별	지표별	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
주지표	교통사고 사망자수	11.03	10.13	9.31	8.55	7.86
	인구 10만명당 사망자수	3.83	3.46	3.12	2.82	2.55
	자동차 1만대당 사망자수	0.81	0.71	0.63	0.56	0.49
보조지표	주행거리 10억km당 사망자수	0.65	0.59	0.55	0.5	0.46
	교통사고 중상자수	274	252	231	213	195
세부지표	보행교통 사망자수	1.26	1.16	1.07	0.98	0.9
	사업용자동차 1만대당 사망자수 (사업용자동차 사망자수)	1.99 (19)	1.83 (18)	1.68 (16)	1.54 (15)	1.42 (14)
	고령운전자 사망자수	0.63	0.58	0.53	0.49	0.45
	이륜차 사망자수	1.24	1.13	1.04	0.96	0.88
	자전거 사망자수	-	-	-	-	-
	어린이 사망자수	-	-	-	-	-
	도로폭 9m미만 도로 사망자수	-	-	-	-	-



## 제5장

### 교통안전정책 목표 달성을 위한 부문별 계획

제 3 차 거 제 시 지 역 교 통 안 전 기 본 계 획 수 립

제1절 수립방향 및 추진전략

제2절 중점과제별 추진계획



## 제5장 교통안전정책 목표 달성을 위한 부문별 계획

### 제1절 수립방향 및 추진전략

#### 1. 수립방향

<b>목표</b>	<b>교통사고 사망자 없는 사회</b>
-----------	-----------------------

<b>사망자감소 목표(안)</b>	('15년) 4,621명 → ('21년) 2,700명, 1,921명 ↓(41.6%)
------------------------	--

#### (1) 계획지표

- (주지표, 보조지표) 국가간 교통안전수준을 비교하기 위한 지표

구분		2015년	8차 계획기간(2017~2021년)				
			2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
주 지표	교통사고 사망자수	4,621	3,787	3,787	3,437	3,071	2,700
	인구 10만명당 사망자수	9.1	7.8	7.4	6.7	6.0	5.2
	자동차 1만대당 사망자수	1.9	1.5	1.5	1.3	1.1	1.0
보조 지표	주행거리 10억km당 사망자수	15.5	13.1	12.4	11.1	9.9	8.6
	교통사고 중상자수	91,114	82,160	75,740	68,740	61,420	54,000

- (세부계획지표) 교통안전 취약부문을 개선하기 위한 정책지표
  - 보행자사망자수, 사업용 자동차 사망자수, 고령운전자 사망자수, 이륜차 사망자수, 자전거 사망자수, 어린이 사망자수, 도로폭 9m미만 사망자수

## 2. 추진전략

- 상위계획에 의거 거제시의 교통안전정책 목표 설정
  - 제8차 국가 교통안전기본계획(2017~2021)의 비전 및 목표
- 상대적 교통약자의 안전을 최우선으로 확보 및 배려하는 교통문화 형성
  - 보행자안전대책
  - 고령자안전대책
  - 어린이 안전대책
  - 이륜차 및 자전거 안전관리 대책
  - 사업용 운전자 안전관리 대책
  - 일반 운전자 안전관리 대책
- 교통사고 사망자 발생이 어려운 사람중심 도로교통 환경조성
  - 속도관리강화
  - 안전한 보행환경 개선
  - 도로 및 교통안전시설 개선
- 첨단기술 기반 자동차 안전강화
  - 첨단안전장치 보급 활성화
  - 자동차 안전도 강화
  - 자동차의 환경변화 대응
- 교통안전에 대한 책임의식 강화 및 협력 촉진
  - 교통안전 협력 추진체계 강화
  - 교통안전관리 강화를 위한 제도개선 추진
  - 운수산업 안전관리
  - 교통사고 응급대응체계 구축



## 제2절 중점과제별 추진계획

### 1. 안전한 도로이용자

#### (1) 보행자 안전대책

##### 1) 보행자 사고 재발방지 안전관리 강화

- 보행자사고 다발지역 안전컨설팅 및 개선
- 보행자 사망사고 다발지역에 대한 안전점검 및 개선컨설팅
- 컨설팅 시행 후, 개선 효과 피드백 수행
- 교통전문가로 구성된 보행자 사고예방 정책분석팀 운영

##### 2) 보행자 우선문화를 위한 교육 및 의식개선

- 운전자 대상 보행자 관련 교육 확대
- 특별교통안전교육시 보행자 안전부문 교육강화
- 중증장애인 대상 전동휠체어 안전교육
- 보행자 안전캠페인 시행
- 보행자의 날(11.11) 행사와 연계하여 보행안전 의식개선을 위한 유관기관 합동 캠페인 시행
- 보행자 무단횡단 다발구간에 대한 집중계도 및 단속시행('17~'21)
- 보행사고 위험성이 높은 도로(편도 3차로 이상) 도로를 중심으로 무단횡단 중점 단속시행
- 무단횡단 다발지점 등을 중심으로 홍보물(현수막, 플랜카드 등) 게시 및 무단횡단에 대한 경각심 고취

## (2) 고령자 안전대책

### 1) 고령자 교통안전에 대한 이해증진

- 고령운전자 대상 인지기능검사 서비스 제공 추진
- 고령보행자 안전교육 시행확대
- 고령보행자 맞춤형 안전교재 보급 확대
- 농촌지역 고령자 대상 교통안전용품 보급

### 2) 고령자의 교통안전을 위한 배려문화 형성

- 고령운전자를 위한 표준 실버마크 제작 및 배포
- 실버마크 표준안 배포 및 정착추진
- 고령자 교통사고예방 캠페인 시행
- 매년 10월 중 노인의 날(10.2)과 연계하여 어르신 안전운전 캠페인 추진
- 고령자 교통사고 예방용 홍보광고(인쇄 및 영상) 공모

## (3) 어린이 안전대책

### 1) 어린이 중심의 안전한 학교 및 통학환경 조성

- 등하교길 보행안전지도 활동 강화
- 교통안전지도 및 단속강화
- 어린이 교통안전 캠페인 및 안전교육 강화
- 통학버스 운전자 법규위반 단속 및 운행자에 대한 안전교육 강화
- 어린이 통학버스 운전자의 법규위반 단속
- 어린이 통학차량 운행자의 책임감 형성유도

- 어린이 통학차량 알리미 서비스 촉진

## **2) 교통안전교육 의무화 및 실효성 강화**

- 교원 대상 교통안전 교육프로그램 운영추진
- 교원 대상 교통안전교육 시행 및 교통안전 전문인력 양성
- 유치원, 초·중·고등학교 교원 대상 출장 또는 초청교육 시행
- 가정단위의 교통안전 교육 활성화 촉진
- 가정단위 교통안전교육 시행유도
- 학교·어린이집 중심의 부모와 함께하는 교통안전 교육행사 시행

## **(3) 어린이 교통안전장구의 효율적 사용**

- 어린이 안전장구 착용 단속 강화
- 차량내 어린이 탑승시, 어린이 안전장구의 설치 및 안전띠 미착용에 대한 단속강화
- 어린이 교통안전 용품(투명우산, 카시트, 안전모 등) 보급사업
- 어린이 교통안전용품(투명우산, 어린이 카시트, 자전거안전모 등) 보급 지속 확대

## **(4) 이륜차 및 자전거 운전자 안전대책**

### **1) 자전거 안전관리 개선 추진**

- 자전거 교통사고 사망자 관리강화
- 자전거 교통사고 사망자 예방을 위한 종합대책 추진

## 2) 이륜차 및 자전거의 안전한 운전유도

- 자전거 및 이륜차이용자에 대한 교통안전교육 강화
- 이륜차 이용자 안전운전 운행요령 교육 및 홍보
- 이륜차 운영자에 대한 교통안전 관리 필요성 홍보
- 자전거 이용자 안전운전 운행요령 교육 및 홍보
- 불법운행 행위에 대한 단속 강화
- 이륜자동차 불법주행 단속
- 이륜자동차 불법구조변경 행위 단속

## 3) 안전보호장구의 착용 활성화 촉진

- 이륜차 보호장구 착용홍보 강화
- 이륜차 운행시 보호장구 착용촉진
- 자전거 안전모 착용 및 보급사업 촉진
- 자전거 이용시 안전모 착용 홍보

## (5) 사업용 운전자 안전관리 대책

### 1) 운전자 운송자격관리 강화

- 자격유지검사제도에 대한 홍보확대
- 사업용자동차 운전자 운전자격관리 강화
- 운수종사 부적격 운전자 모니터링 강화

### 2) 교통안전 체험교육 확대

- 교통안전체험교육센터를 통한 체험교육 확대

## (6) 일반운전자 안전관리 대책

### 1) 음주운전에 대한 행정처분 강화

- 음주운전 기준 강화 추진(혈중알콜농도 0.05% → 0.03% 조정)

[표 5-1] OECD 회원국의 음주운전 단속기준

구분	혈중알콜농도		
	0.03 이하	0.03초과~0.05이하	0.05초과
해당 국가	일본, 스웨덴, 헝가리 등 약 7개국	한국, 호주, 독일, 프랑스 등 약 21개국	영국, 미국, 캐나다 등 약 3개국

주1) 초보운전자 및 사업용운전자의 경우, 대부분의 국가에서 0.03이하의 기준 적용

주2) IRTAD Annual Report, 2015

- 음주운전자의 동승자 및 주류 판매자에 대한 처벌 추진

[표 5-2] 음주운전 동승자 및 유발자에 대한 처벌 유형

<b>유형</b>	① 음주운전 사실을 알면서도 차량(열쇠)을 제공한 자 ② 음주운전을 권유, 독려, 공모하여 동승한자 ③ 피용자 등 지휘감독관계자의 음주운전 사실을 알면서도 방치한자 ④ 음주운전을 예상하면서 술을 제공한 자(식당 업주 등)
-----------	--

- 상습음주 운전자에 대한 처벌강화 추진
- 음주운전 사고자에 대한 위험운전치사상죄 적용추진

[표 5-3] 행정처분 강화추진내용

<b>교통사고처리특례법 적용시</b>	<b>특가법(위험운전치사상죄) 적용시</b>
5년 이하 금고 또는 2천만원 이하 벌금	(사망) 1년 이상 징역 (부상) 10년 이하 징역 또는 3천만원 이하 벌금

## 2) 고위험군 운전자에 대한 안전관리 강화

- 안전한 도로주행에 위협을 가하는 불법행위에 대한 단속강화
- 보행자 안전과 편익을 침해하는 행위에 대한 단속강화
- 교통안전문화를 저해하는 무질서 행위(신호위반, 꼬리물기, 끼어들기 등)에 대한 단속강화

## 4) 전좌석 안전띠 착용 의무화 및 이행 촉진

- 고속도로뿐만 아니라 모든 일반도로상에서도 전좌석 안전띠 착용 의무화 추진 및 관련 단속 강화

[표 5-4] 차외 이탈 및 차내 사망률 통계

차외 이탈의 경우			자동차내의 경우		
사상자(명)	사망자(명) 사망률(%)	부상자(명) 부상율(%)	사상자(명)	사망자(명) 사망률(%)	부상자(명) 부상율(%)
1,280	174 (13.59%)	1,106 (86.41%)	161,701	1,245 (0.77%)	160,456 (99.23%)

주) 2013년 경찰청 사고통계

## 2. 안전한 도로환경

### (1) 속도관리 강화대책

#### 1) 사고 위험구간에 대한 속도관리 강화

- 교통사고 위험구간(지점)의 제한속도 하향조정
- 교통사고 누적발생 구간(지점) 등의 제한속도 하향조정 추진
- 제한속도 하향구간에 대한 단속강화
- 제한속도 하향조정 구간을 중심으로 과속단속(이동식 단속) 강화
- 가변식 속도제한 표지설치 확대

## 2) 속도관리 및 과속단속시설확충

- 과속 단속시설 확충 및 단속 강화
- 구간단속 대상구간 및 단속시설(고정식, 이동식) 지속 확충
- 교통사고 위험구간(사고 잦은 지점 등)에 대한 무인단속 강화

## (2) 안전한 보행환경개선 대책

### 1) 보행자 중심의 생활도로 개선 및 교통안전성 강화

- 30구역 지정확대 및 보행시설 정비 추진
- 30구역 지정확대
- 보행안전을 위한 시설정비 지속추진
- 보행량 많은 도로 대상 통행유도시설 보급
- 주택가 이면도로 및 상업지역 등의 도로교차부를 대상으로 보행사고예방을 위한 통행유도시설 설치
- 생활도로 불법주정차 단속 강화
- 주정차 특별관리구역 선정 및 관리강화
- 생활도로상의 불법 주정차 행위 상시단속
- 불법주정차 알림서비스 확대시행

### 2) 보행자들의 안전한 이동환경 개선 촉진

- 보행자 무단횡단방지용 안전펜스 설치확대
- 야간 등 및 보행자 교통사고 발생위험을 높은 환경에 첨단기술기반의 보행자친화형 횡단보도 설치확대 추진

### 3) 보행자의 교통사고 위험지역에 대한 개선

- 다가구 주택단지(아파트 등) 교통안전 관리강화
- 보행환경개선사업 지속추진

### 4) 보행자 중심의 도시개발 유도

- 단독주택지구 용적률 완화시 주차면 확대설치 유도
- 도시재생사업 추진시 보행자 안전대책 수립강화
- 단독주택지 공동주차장 공급

## (3) 도로 및 교통안전시설 개선

### 1) 교차로 안전성 강화

- 회전교차로 설치 확대 및 모니터링 강화
- 무신호 교차로 통행우선권 정비
- 무신호 교차로 통행방법에 대한 교육 및 홍보 실시
- 교차로의 통행 안전성을 위협하는 시계제약시설(교통신호기 제어기박스, 전신주, 조정시설, 현수막설치시설 등)의 제거추진

### 2) 교통사고 위험구간 개선

- 교통안전 특별조사 사업 지속추진
- 합동조사반 구성을 통한 사고다발 구간조사 및 사고 취약구간 점검시행
- 교통사고 위험구간 개선사업 지속 추진
- 도로주행 안전시설 개선



#### 4) 교통정보 연계 및 관리를 위한 인프라 확대

- 도로망에 대한 효율적인 안전관리 강화

#### 5) 자전거도로 안전시설 개선 및 관리강화

- 자전거 사망사고에 대한 관리체계 구축
- 안전 및 안내표지, 조명시설, 난간 등 교통안전시설 정비
- 단절구간 연결, 도로폭 확장, 노면보수 등 자전거도로 정비 지속

### 3. 안전한 차량

#### (1) 자동차 안전도 강화

##### 1) 특수자동차 및 이륜차의 안전기준 관리 강화

- 농기계 안전기준 강화 및 안전등화장치 장착촉진
- 농기계 안전기준 준수 및 안전표지 부착 활성화
- 농촌지역 도로주행형 농기계(경운기, 트랙터 등)의 후부반사판 부착 지원
- 안전기준적합시험 및 제작결함제도 홍보 강화
- 건설기계 운전자 및 운영자에 대한 안전교육 시행

### 4. 선진적 안전체계 관리

#### (1) 교통안전 협력 추진체계 강화

##### 1) 지자체 중심의 교통안전 역할 강화

- 지자체 중심의 지역교통안전정책 수립 및 추진
- 지역별 교통안전 전문기구를 상설화하고 운영 활성화를 유도하여 해당지역의

교통안전 선진화 추진

- 지자체별 교통안전업무 담당자 지정
- 지자체의 교통안전재원 확보를 통한 교통안전사업 추진력 확보노력강화
- 지자체 정부업무평가에 교통안전 지표 반영추진
- 지자체별 교통안전도 평가지표(지수) 개발연구
- 지자체별 교통안전도 평가시행 및 인센티브 부여방안 검토

**(2) 운수산업 안전관리**

**1) 교통사고 취약 운수업체 안전관리 강화**

- 사망사고 등 중대한 교통사고 발생 운수회사 대상 특별교통안전점검 시행
- 운수종사자격 미충족 등 부적격 운전자 고용 운수업체에 대한 과징금 및 운행 정지(사업정지) 처분강화

**2) 사업용 자동차의 안전점검 강화**

- 사업용 자동차에 대한 노상점검 지속 시행
- 자동차 불법 구조변경 단속
- 사업용자동차의 운행기록계 점검 및 위반행위 계도

## 제6장

### 사고발생지점 개선 방안

제 3 차 거 제 시 지 역 교 통 안 전 기 본 계 획 수 립

제1절 사고추이 및 원인분석

제2절 지점별 원인분석 및 개선방안



## 제6장 사고발생지점 개선 방안

### 제1절 사고추이 및 원인분석

#### 1. 사고다발지점 선정

[표 6-1] 사고누적구간별 대상도로 및 구간

대상도로	대상구간
- 사망자가 있는 교통사고가 최근 3년간 3건 이상 발생하여 해당 구간의 교통시설에 문제가 있는 것으로 의심되는 도로	- 교차로 또는 횡단보도 및 그 경계선으로부터 150m까지의 도로 지점 교차로나 횡단보도를 포함하지 아니한 도로로서 도시지역의 경우에는 600m, 도시지역 외의 경우에는 1,000m의 도로구간

주1) 참조 : 제3차 지역교통안전기본계획 수립지침 2015. 11 국토해양부 교통안전복지과

2) 사고기준 : ①사망사고 3건 이상 ②중상사고 이상의 교통사고 10건 이상

3) 사고율=교통사고건수×108÷365일×3년×일교통량×도로연장(km)

4) 교통사고는 다음 각 목과 같이 구분함

가. "사망사고"란 교통사고가 주된 원인이 되어 교통사고 발생 시부터 30일 이내에 사람이 사망한 사고를 말한다

나. "중상사고"란 교통사고로 인하여 다친 사람이 의사의 최초 진단 결과 3주 이상의 치료가 필요한 상해를 입은 사고를 말한다.

다. "경상사고"란 교통사고로 인하여 다친 사람이 의사의 최초 진단 결과 5일 이상 3주 미만의 치료가 필요한 상해를 입은 사고를 말한다.

5) 평가지수 산정 시 가중치는 경상사고 1건 또는 경상자 1명은 0.2, 중상사고 1건 또는 중상자 1명은 0.5, 사망사고 1건 또는 사망자 1명은 1을 각각 적용한다.

- 교차로 또는 횡단보도 및 그 경계선으로부터 150m까지의 구간에서 최근 3년간 누적하여 사망사고가 3건 이상 발생한 도로의 구간
- 교통사고가 잦아 주의를 요구하는 구간을 분석대상에 포함.
  - 교차로 또는 횡단보도 및 그 경계선으로부터 150m까지의 구간에서 최근 3년간 누적하여 중상사고 이상의 교통사고가 3건 이상 발생한 구간을 대상
- 거제시 과거 3년간 중상 이상의 사고 3건 이상 발생한 지점 및 사망사고 1건 이상 발생한 지점은 아래와 같음.

[표 6-2] 거제시 사고누적지점 순위

순위	지점명	발생건수	사망건수	사망자수	중상건수	중상자수	경상자수
1	아주동 대우 동문 앞	12	3	3	9	16	10
2	고현동 조마루 감자탕	8	1	1	7	7	6
3	고현동 sk 주유소 앞	8	0	0	8	10	4
4	장평동 장평동주민센터 부근	8	0	0	8	8	3
5	사등면 성포중학교	7	1	1	6	11	8
6	고현동 전자랜드 교차로	7	0	0	7	8	3
7	상문동 상동교차로	7	0	0	7	9	2
8	아주동 아주터널입구	7	0	0	7	11	8
9	장평동 덕산아내 1차아파트 앞	7	0	0	7	10	1
10	장평동 삼성주유소 앞 부근	7	0	0	7	8	0
11	장평동 신촌삼거리 부근	7	0	0	7	11	6
12	고현동 수협 365코너 앞 사거리	6	0	0	6	8	1
13	아주동 대우서문앞	6	0	0	6	7	4
14	아주동 아주신협 앞	6	0	0	6	7	0
15	장평동 디큐즈 백화점 앞 부근	6	0	0	6	6	3
16	장평동 수창아파트 앞 부근	6	0	0	6	11	6
17	장평동 흠플러스 부근	6	0	0	6	6	0
18	연초면 아부삼거리	5	2	2	3	7	2
19	고현동 고현수협 사거리	5	1	1	4	5	2
20	연초면 연사신호대 인근	5	1	1	4	4	1
21	연초면 연사신호대	5	1	1	4	4	1
22	장승포동 애광원 부근	5	1	1	4	6	0
23	장평동 덕산아내 아파트 앞 국도상	5	1	1	4	5	4
24	고현동 시외버스터미널앞	5	0	0	5	7	2
25	고현동 전자랜드 앞	5	0	0	5	5	1
26	고현동 중곡교차로	5	0	0	5	5	1
27	수양동 수월동 삼거리	5	0	0	5	6	6
28	아주동 대우동문 앞 도로	5	0	0	5	9	4
29	아주동 대우 정문 앞	5	0	0	5	8	1
30	아주동 아주터널 내	5	0	0	5	7	8
31	연초면 송정교차로 부근	5	0	0	5	7	2
32	옥포동 거제소방서 앞	5	0	0	5	5	0
33	옥포동 전자랜드 앞	5	0	0	5	6	0
34	장승포동 두모로터리 부근	5	0	0	5	5	0
35	장평동 삼성조선소 앞	5	0	0	5	6	0
36	장평동 새거제주유소 앞	5	0	0	5	5	1
37	고현동 거제도서관	4	0	0	4	0	0

주) 2013년~2015년, 중상 이상 사고 3건 이상, 사망사고 1건 이상

(계속)

순위	지점명	발생 건수	사망 건수	사망 자수	중상 건수	중상 자수	경상 자수
38	고현동 고현시외버스터미널 횡단보도	4	0	0	4	4	0
39	고현동 모드니치킨 앞	4	0	0	4	6	0
40	고현동 버스터미널사거리	4	0	0	4	5	3
41	고현동 삼성증권 앞 교차로	4	0	0	4	5	3
42	고현동 서문삼거리	4	0	0	4	7	1
43	고현동 시외버스터미널 앞 횡단보도	4	0	0	4	4	0
44	상문동 서원탑마트 앞	4	0	0	4	4	2
45	아주동 경남정비 앞	4	0	0	4	4	1
46	연초면 거제자동차매매상 앞	4	0	0	4	5	6
47	연초면 한내공단	4	0	0	4	5	0
48	옥포동 애드미럴 호텔앞	4	0	0	4	4	0
49	옥포동 옥포수협 앞 부근	4	0	0	4	5	0
50	옥포동 파리바게트 앞	4	0	0	4	5	0
51	장평동 덕산아내 2차아파트 앞	4	0	0	4	6	1
52	장평동 덕산 아내 육교 부근	4	0	0	4	4	0
53	고현동 세야촌 식당앞 도로	3	1	1	2	2	0
54	동부면 유림산업 앞	3	1	1	2	2	1
55	연초면 송정IC	3	1	1	2	3	0
56	연초면 연초농협앞 도로	3	1	1	2	2	0
57	고현동 연초파출소 앞 부근	3	1	1	2	5	2
58	고현동 경남은행 앞	3	0	0	3	4	0
59	고현동 고현약국 앞 도로상	3	0	0	3	3	0
60	고현동 시외버스터미널앞 교차로	3	0	0	3	3	0
61	고현동 신촌삼거리	3	0	0	3	3	2
62	고현동 씨티병원 부근	3	0	0	3	3	0
63	고현동 청소년수련관 앞	3	0	0	3	3	2
64	능포동 능포 우체국 앞 노상	3	0	0	3	5	0
65	능포동 두모교차로 내 두모교차로	3	0	0	3	3	0
66	동부면 학동고개 앞 도로	3	0	0	3	3	2
67	상문동 대동다숲 삼거리	3	0	0	3	3	0
68	상문동 독봉산웰빙고원 입구 횡단보도	3	0	0	3	3	2
69	상문동 미즈맘 산부인과 앞 도로	3	0	0	3	3	1
70	상문동 상문교차로	3	0	0	3	3	0
71	아주동 그린자동차 종합정비 앞 그린자동차	3	0	0	3	3	2
72	아주동 아주터널 출구	3	0	0	3	3	3
73	아주동 용소 삼거리	3	0	0	3	3	1
74	아주동 혜성골드타운 앞 부근	3	0	0	3	3	0

주) 2013년~2015년, 중상 이상 사고 3건 이상, 사망사고 1건 이상

제3차 거제시 지역교통안전기본계획 수립

(계속)

순위	지점명	발생건수	사망건수	사망자수	중상건수	중상자수	경상자수
75	연초면 맑은샘 병원 앞 부근	3	0	0	3	6	1
76	연초면 보현정사 앞	3	0	0	3	5	0
77	연초면 맑은샘 병원 앞 부근	3	0	0	3	6	0
78	연초면 보현정사 앞	3	0	0	3	5	0
79	연초면 송정 덕산아파트 앞	3	0	0	3	4	0
80	연초면 태조낙시 앞 부근	3	0	0	3	3	0
81	옥포동 오션프라자 앞 부근	3	0	0	3	4	0
82	옥포동 옥창주유소 앞 부근	3	0	0	3	5	0
83	일운면 낙시천국 앞 부근	3	0	0	3	7	3
84	일운면 신촌사거리	3	0	0	3	6	1
85	장승포동 대우병원 앞 부근	3	0	0	3	4	8
86	장평동 거명모닝빌 앞	3	0	0	3	3	0
87	장평동 덕산아내 아파트 앞 교차로	3	0	0	3	2	0
88	장평동 덕산아내 아파트 앞	3	0	0	3	4	4
89	장평동 삼성조선소 후문 앞 부근	3	0	0	3	3	0
90	사등면 성내공단 앞 14번 국도	2	1	1	1	1	1
91	아주동 공설운동장 밑 사거리	2	1	1	1	1	0
92	연초면 연초초등학교 앞	2	1	1	1	1	0
93	연초면 작은예수의집 인근	2	1	1	1	1	0
94	하청면 칠천교 다리위	2	1	1	1	1	0
95	거제면 옥산고개 구도로 내리막길	1	1	1	0	0	0
96	고현동 옥산리 소재 호산나주유소 맞은편 도로	1	1	1	0	0	0
97	능포동 3765 기아자동차 맞은편 버스정류장	1	1	1	0	0	0
98	동부면 시외버스터미널 내 주차장	1	1	1	0	0	0
99	동부면 구천리 367-18 앞	1	1	1	0	0	0
100	동부면 메주공장 앞 도로(부춘교회)	1	1	1	0	0	0
101	동부면 산양리 소재 신도로	1	1	1	0	0	0
102	동부면 클로랜드미생물배양장 입구	1	1	1	0	0	0
103	둔덕면 영신고물상 앞	1	1	1	0	0	0
104	사등면 학산리 남포수산 앞 도로	1	1	1	0	0	0
105	사등면 두동마을(거제면방향)	1	1	1	0	0	1
106	사등면 모래실 지하차도	1	1	2	1	54	4
107	사등면 성내공단 입구 14번 국도상	1	1	2	0	0	0
108	사등면 성포 알뜰주유소 앞	1	1	1	0	0	0
109	사등면 시민주유소	1	1	1	0	0	0
110	아주동 e편한세상 공사현장 앞 도로상 e편한세상	1	1	1	0	0	0
111	아주동 경남자동차정비 부근 삼거리 교차로	1	1	1	0	0	0

주) 2013년~2015년, 중상 이상 사고 3건 이상, 사망사고 1건 이상



(계속)

순위	지점명	발생 건수	사망 건수	사망 자수	중상 건수	중상 자수	경상 자수
112	아주동 경남자동차정비공장 맞은편	1	1	1	0	0	0
113	아주동 수협옥포마트 앞	1	1	1	0	0	0
114	연초면 63 동양농기계 인근 논두렁	1	1	1	0	0	0
115	연초면 LPG충전소 앞	1	1	1	0	3	0
116	연초면 강변오피스텔 앞 교차로	1	1	1	0	0	0
117	연초면 연초면사무소 앞 삼거리	1	1	1	0	0	0
118	옥포동 월드마트앞 14번 국도상	1	1	1	0	0	0
119	옥포동 팔랑포입구 삼거리(옥포방향)	1	1	1	0	0	0
120	일운면 구조라입구 삼거리	1	1	1	0	0	0
121	일운면 구조라리 프로방스 펜션 앞 노상	1	1	2	0	0	0
122	일운면 소동마을 입구 앞 도로상	1	1	1	0	0	0
123	일운면 거제대교 톨게이트 거제방면 200미터 전	1	1	1	0	0	0
124	일운면 관포C 700미터 앞 도로	1	1	1	0	0	0
125	일운면 외포교회 앞 도로상	1	1	1	0	0	0
126	장목면 장목초교	1	1	1	0	0	0
127	장승포동 탑마트 앞 교차로	1	1	1	0	0	0
128	장승포동 대우주유소 앞	1	1	1	0	0	0
129	장평동 한전앞 사거리 14번 국도상	1	1	1	0	0	0
130	하청면 동리마을 입구 하청 야구장	1	1	1	0	0	0
131	하청면 어온마을 입구	1	1	1	0	0	0
132	하청면 해안마을 입구 삼거리 횡단보도	1	1	1	0	0	0
133	하청면 서리마을 입구에서 연초방면100m지점	1	1	2	0	1	0
134	거제면 서정사거리	1	0	0	1	3	0
135	장평동 신현폐기물매립장 앞	1	0	0	1	1	0

주) 2013년~2015년, 중상 이상 사고 3건 이상, 사망사고 1건 이상

## 2. 사망사고 발생지점 선정

### (1) 사망사고 집계

- 사고다발지역 이외에 과거 5년간의 교통사고 통계를 바탕으로, 사망사고가 발생한 지점에 대한 개선도 추가로 계획하였음.
- 2011년에서 2015년까지의 읍면동별 교통사고 발생건수 및 사망자, 부상자 수는 아래와 같음.

제3차 거제시 지역교통안전기본계획 수립

[표 6-3] 2011년 사고지점 현황

순번	발생 장소	발생건수	사망자수	부상자수
1	일운면	32	0	53
2	동부면	23	0	43
3	남부면	6	1	15
4	거제면	23	0	33
5	둔덕면	6	0	6
6	사등면	88	5	212
7	연초면	72	4	118
8	하청면	11	1	18
9	장목면	14	4	16
10	장승포동	50	0	90
11	능포동	27	0	35
12	아주동	75	1	158
13	옥포1~2동	133	2	189
14	장평동	133	2	176
15	고현동	271	5	366
16	상문동	59	1	84
17	수양동	21	2	26

주1) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>) GIS통계 검색  
 2) 행정구역중 마전동은 장승포동에 포함되어 집계됨

[표 6-4] 2012년 사고지점 현황

순번	발생 장소	발생건수	사망자수	부상자수
1	일운면	29	0	57
2	동부면	29	0	47
3	남부면	7	1	12
4	거제면	16	1	22
5	둔덕면	5	0	7
6	사등면	83	6	177
7	연초면	77	0	113
8	하청면	16	1	25
9	장목면	27	1	46
10	장승포동	56	1	71
11	능포동	36	0	45
12	아주동	88	2	146
13	옥포1~2동	170	0	220
14	장평동	144	4	181
15	고현동	273	1	376
16	상문동	65	1	101
17	수양동	29	0	42

주1) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>) GIS통계 검색  
 2) 행정구역중 마전동은 장승포동에 포함되어 집계됨

[표 6-5] 2013년 사고지점 현황

순번	발생 장소	발생건수	사망자수	부상자수
1	일운면	23	4	31
2	동부면	29	4	44
3	남부면	7	1	18
4	거제면	22	2	28
5	둔덕면	14	0	18
6	사등면	62	3	113
7	연초면	100	3	157
8	하청면	24	2	28
9	장목면	25	2	45
10	장승포동	59	2	83
11	능포동	28	1	32
12	아주동	113	2	193
13	옥포1~2동	187	2	235
14	장평동	129	1	187
15	고현동	295	3	410
16	상문동	76	1	121
17	수양동	31	0	41

주1) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>) GIS통계 검색

2) 행정구역중 마전동은 장승포동에 포함되어 집계됨

[표 6-6] 2014년 사고지점 현황

순번	발생 장소	발생건수	사망자수	부상자수
1	일운면	38	0	70
2	동부면	27	1	53
3	남부면	6	0	7
4	거제면	35	0	53
5	둔덕면	9	1	13
6	사등면	66	5	110
7	연초면	109	7	177
8	하청면	14	4	15
9	장목면	31	1	58
10	장승포동	39	1	67
11	능포동	50	0	63
12	아주동	173	2	278
13	옥포1~2동	119	0	154
14	장평동	163	1	217
15	고현동	317	2	429
16	상문동	70	0	124
17	수양동	35	0	58

주1) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>) GIS통계 검색

2) 행정구역중 마전동은 장승포동에 포함되어 집계됨

[표 6-7] 2015년 사고지점 현황

순번	발생 장소	발생건수	사망자수	부상자수
1	일운면	40	0	73
2	동부면	20	0	38
3	남부면	8	0	15
4	거제면	31	1	55
5	둔덕면	4	0	7
6	사등면	81	2	213
7	연초면	101	2	151
8	하청면	18	0	21
9	장목면	21	1	40
10	장승포동	54	0	73
11	능포동	44	0	60
12	아주동	152	5	246
13	옥포1~2동	121	0	171
14	장평동	126	2	161
15	고현동	325	1	449
16	상문동	66	0	102
17	수양동	42	0	68

주1) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>) GIS통계 검색

2) 행정구역중 마전동은 장승포동에 포함되어 집계됨

[표 6-8] 거제시 사고지점 누적 현황(2011년~2015년)

순번	발생 장소	발생건수	사망자수	부상자수
1	일운면	162	4	284
2	동부면	128	5	225
3	남부면	34	3	67
4	거제면	127	4	191
5	둔덕면	38	1	51
6	사등면	380	21	825
7	연초면	459	16	716
8	하청면	83	8	107
9	장목면	118	9	205
10	장승포동	258	4	384
11	능포동	185	1	235
12	아주동	601	12	1021
13	옥포1~2동	730	4	969
14	장평동	695	10	922
15	고현동	1,481	12	2,030
16	상문동	336	3	532
17	수양동	158	2	235

주1) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>) GIS통계 검색

2) 행정구역중 마전동은 장승포동에 포함되어 집계됨

## (2) 사망건수 기준 읍면동별 우선순위 결정

### 1) 연도별 사망사고 현황

- 2011년에서 2015년 사이에 발생한 사망사고를 연도별로 일시, 시간, 읍면, 사고종별, 사고원인, 경상자수, 중상자수, 사망자수의 현황은 아래의 표와 같음.

[표 6-9] 2011년 사망사고 현황

순번	발생일시	시간	읍면동	사고종별	사고원인	경상	중상	사망
1	2011년 01월 24일	18시	연초면	차대차	안전운전불이행	1	3	1
2	2011년 02월 03일	23시	장목면	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
3	2011년 02월 09일	10시	하청면	차량단독	안전운전불이행	1	5	1
4	2011년 04월 05일	13시	수양동	차대사람	안전운전불이행	1	0	1
5	2011년 04월 22일	15시	사등면	차대차	중앙선침범	5	21	2
6	2011년 04월 25일	07시	상문동	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
7	2011년 05월 11일	02시	옥포동	차대차	안전운전불이행	0	0	1
8	2011년 05월 19일	22시	고현동	차대사람	과속	0	0	2
9	2011년 05월 25일	06시	사등면	차대차	안전운전불이행	0	0	1
10	2011년 06월 03일	06시	고현동	차대차	안전운전불이행	0	0	1
11	2011년 06월 14일	06시	장목면	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
12	2011년 06월 21일	22시	사등면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
13	2011년 06월 23일	20시	장평동	차대차	중앙선침범	0	0	1
14	2011년 07월 01일	05시	사등면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
15	2011년 07월 03일	01시	남부면	차량단독	안전운전불이행	1	5	1
16	2011년 07월 11일	11시	고현동	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
17	2011년 07월 16일	15시	연초면	차대차	중앙선침범	0	0	1
18	2011년 08월 06일	09시	고현동	차대차	교차로운행방법위반	0	0	1
19	2011년 08월 06일	22시	수양동	차대차	안전운전불이행	0	0	1
20	2011년 08월 08일	09시	장목면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
21	2011년 09월 18일	23시	옥포동	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
22	2011년 11월 20일	04시	연초면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
23	2011년 11월 20일	14시	장목면	차량단독	안전운전불이행	0	1	1
24	2011년 12월 15일	08시	연초면	차대차	직진우회전진행방해	0	0	1
25	2011년 12월 21일	23시	장평동	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
26	2011년 12월 31일	16시	아주동	차대차	안전운전불이행	0	0	1

주) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>) GIS통계 검색

[표 6-10] 2012년 사망사고 현황

순번	발생일시	시간	읍면동	사고종별	사고원인	경상	중상	사망
1	2012년 01월 15일	14시	사등면	차대차	안전운전불이행	2	0	1
2	2012년 01월 16일	20시	장평동	차대사람	안전운전불이행	1	0	1
3	2012년 01월 24일	04시	사등면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
4	2012년 02월 06일	05시	사등면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
5	2012년 02월 08일	22시	아주동	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
6	2012년 03월 26일	19시	남부면	차대차	중앙선침범	0	0	1
7	2012년 04월 11일	03시	장평동	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
8	2012년 04월 21일	02시	고현동	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
9	2012년 04월 25일	20시	사등면	차대차	안전운전불이행	0	0	1
10	2012년 06월 10일	23시	사등면	차대차	안전운전불이행	1	0	1
11	2012년 06월 13일	19시	장평동	차대차	신호위반	0	0	1
12	2012년 07월 05일	21시	하청면	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
13	2012년 07월 29일	02시	아주동	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
14	2012년 08월 05일	17시	상문동	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
15	2012년 10월 27일	09시	사등면	차대차	안전운전불이행	0	0	1
16	2012년 11월 21일	16시	장평동	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
17	2012년 11월 21일	18시	장승포동	차대차	안전운전불이행	0	0	1
18	2012년 11월 30일	20시	거제면	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
19	2012년 12월 19일	11시	장목면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1

주) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>) GIS통계 검색

[표 6-11] 2013년 사망사고 현황

순번	발생일시	시간	읍면동	사고종별	사고원인	경상	중상	사망
1	2013년 01월 19일	09시	일운면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
2	2013년 02월 14일	18시	능포동	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
3	2013년 03월 02일	19시	하청면	차대사람	보행자보호의무위반	0	0	1
4	2013년 03월 07일	20시	고현동	차대사람	안전운전불이행	1	0	1
5	2013년 03월 07일	21시	동부면	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
6	2013년 03월 08일	19시	상문동	차대차	안전운전불이행	0	0	1
7	2013년 04월 21일	04시	장목면	차량단독	안전운전불이행	0	1	1
8	2013년 05월 07일	08시	아주동	차대사람	신호위반	0	1	1
9	2013년 05월 28일	16시	동부면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
10	2013년 06월 10일	20시	연초면	차대차	안전운전불이행	0	0	1
11	2013년 06월 12일	09시	연초면	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
12	2013년 07월 01일	13시	장승포동	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
13	2013년 08월 07일	02시	일운면	차량단독	안전운전불이행	0	0	2
14	2013년 08월 10일	22시	고현동	차대사람	보행자보호의무위반	0	0	1
15	2013년 08월 22일	12시	사등면	차대차	중앙선침범	1	0	1
16	2013년 08월 31일	15시	동부면	차량단독	안전운전불이행	1	2	1
17	2013년 09월 15일	00시	고현동	차대차	안전운전불이행	0	0	1
18	2013년 09월 23일	10시	하청면	차대차	안전운전불이행	0	0	1
19	2013년 10월 02일	07시	장평동	차대차	안전운전불이행	1	0	1
20	2013년 10월 02일	19시	둔덕면	차대차	중앙선침범	0	0	1
21	2013년 10월 05일	15시	옥포동	차대차	안전운전불이행	0	0	1
22	2013년 10월 18일	09시	연초면	차대사람	신호위반	0	0	1
23	2013년 10월 25일	21시	장목면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
24	2013년 11월 13일	06시	일운면	차대사람	보행자보호의무위반	0	0	1
25	2013년 11월 13일	21시	동부면	차대차	안전운전불이행	0	0	1
26	2013년 12월 02일	06시	아주동	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
27	2013년 12월 02일	21시	장승포동	차대사람	보행자보호의무위반	0	2	1
28	2013년 12월 03일	10시	사등면	차량단독	안전운전불이행	0	0	2
29	2013년 12월 03일	11시	남부면	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
30	2013년 12월 11일	08시	거제면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
31	2013년 12월 29일	22시	거제면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
32	2013년 12월 31일	00시	옥포동	차대사람	보행자보호의무위반	0	0	1

주) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>) GIS통계 검색

[표 6-12] 2014년 사망사고 현황

순번	발생일시	시간	읍면동	사고종별	사고원인	경상	중상	사망
1	2014년 01월 02일	20시	사등면	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
2	2014년 01월 06일	06시	장평동	차대차	안전운전불이행	0	0	1
3	2014년 01월 17일	07시	하청면	차대사람	보행자보호의무위반	0	0	1
4	2014년 03월 05일	22시	사등면	차대차	안전운전불이행	1	1	1
5	2014년 04월 15일	21시	연초면	차대차	신호위반	0	1	1
6	2014년 04월 18일	11시	연초면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
7	2014년 05월 21일	07시	고현동	차대사람	기타	0	0	1
8	2014년 05월 21일	21시	장승포동	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
9	2014년 06월 25일	06시	연초면	차대차	신호위반	0	0	1
10	2014년 06월 27일	21시	연초면	차대차	안전운전불이행	0	0	1
11	2014년 08월 02일	12시	연초면	차대차	중앙선침범	0	3	1
12	2014년 08월 25일	21시	하청면	차대차	중앙선침범	0	1	2
13	2014년 09월 15일	08시	둔덕면	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
14	2014년 09월 30일	02시	아주동	차대사람	보행자보호의무위반	0	0	1
15	2014년 10월 03일	14시	하청면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
16	2014년 11월 04일	17시	장목면	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
17	2014년 11월 05일	16시	사등면	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
18	2014년 11월 19일	14시	사등면	차량단독	안전운전불이행	0	1	1
19	2014년 11월 19일	21시	고현동	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
20	2014년 12월 01일	06시	아주동	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
21	2014년 12월 02일	22시	연초면	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
22	2014년 12월 15일	22시	사등면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
23	2014년 12월 29일	05시	연초면	차대사람	보행자보호의무위반	0	0	1
24	2014년 12월 31일	07시	동부면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1

주) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>) GIS통계 검색



[표 6-13] 2015년 사망사고 현황

순번	발생일시	시간	읍면동	사고종별	사고원인	경상	중상	사망
1	2015년 4월 27일	11시	연초면	차대사람	중앙선침범	0	0	1
2	2015년 5월 26일	20시	고현동	차대차	안전거리미확보	0	0	1
3	2015년 5월 29일	01시	장평동	차대차	안전운전불이행	1	0	1
4	2015년 5월 30일	22시	아주동	차대사람	신호위반	0	0	1
5	2015년 6월 17일	23시	아주동	차대사람	안전운전불이행	0	0	1
6	2015년 7월 2일	21시	아주동	차대차	안전운전불이행	0	0	1
7	2015년 7월 31일	17시	사등면	차량단독	안전운전불이행	4	54	2
8	2015년 8월 23일	02시	연초면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
9	2015년 9월 2일	13시	거제면	차대차	중앙선침범	0	0	1
10	2015년 9월 4일	10시	장평동	차대차	안전운전불이행	0	0	1
11	2015년 10월 29일	19시	아주동	차대차	과속	0	0	1
12	2015년 11월 19일	05시	장목면	차량단독	안전운전불이행	0	0	1
13	2015년 12월 22일	10시	아양동	차대차	안전운전불이행	0	0	1

주) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>) GIS통계 검색

- 과거 5년간 사망건수를 기준으로 읍면동별 순위는 아래와 같음.

[표 6-14] 읍면동별 사망건수 우선순위

순위	발생 장소	사망건수	사망자수	중상자수	경상자수
1	사등면	22	24	25	11
2	연초면	21	21	11	1
3	고현동	12	13	0	1
4	하청면	10	12	7	1
5	아주동	9	9	1	0
5	장목면	9	9	2	0
5	장평동	9	9	0	2
8	동부면	6	6	2	1
9	장승포동	5	5	2	0
10	옥포동	4	4	0	0
11	거제면	3	3	0	0
11	남부면	3	3	5	1
11	둔덕면	3	3	0	0
11	상문동	3	3	0	0
11	일운면	3	4	0	0
16	수양동	2	2	0	1
17	능포동	1	1	0	0

주1) TAAS 교통사고분석시스템(<http://www.tass.koroad.or.kr>) GIS통계 검색

2) 행정구역중 마전동은 장승포동에 포함되어 집계됨

### 3. 최종 개선지점 선정

- 종합하여, 거제시 사고다발지점 및 사망사고지점 개선 지점은 아래와 같음.

[표 6-15] 거제시 최종 교통안전 개선지점

구 분	읍면동별	지점
사고다발지점	아주동	대우조선해양옥포조선 동문 앞
	고현동	고현동 조마루감자탕 앞
	사등면	성포중학교 앞
	총 3개소	
사망사고지점	사등면	언양마을 입구
	연초면	작은예수의 집 앞
		연초면사무소 앞
	고현동	고현종합시장 앞
		신현2교 도로상(시외버스터미널 앞)
총 5개소		
총 8개소		

## 제2절 지점별 원인분석 및 개선방안

### 1. 사고다발지점

#### (1) 아주동 대우조선해양옥포조선 동문앞

##### 1) 지점 개요



[그림 6-1] 아주동 대우조선해양옥포조선 동문 앞 현황

- 아주초등학교에서 대우조선해양 동문 앞을 지나 거제문화원 방면으로 향하는 도로는 내리막 선형으로 구성되어있음.
- 양방향 모두 통행 차량들의 통행 속도가 100km/h 이상으로 매우 높음.
- 문화원 방향으로 진행하다 동문으로 진입하기 위하여 좌회전 대기중인 차량에 대한 추돌사고 위험이 큼.
- 또한 동문초소에서 좌회전하는 차량을 미처 보지 못하고 고속으로 접근하다 충격하는 사고의 위험이 큰 지점임.

## 2) 개선 방향



[그림 6-2] 아주동 대우조선해양옥포조선 동문 앞 개선안

- 아주초등학교 방면에서 동문 초소로 접근하는 도로는 내리막 선형이므로 전반적으로 속도저감포장을 추가로 보완하여 설치함.
- 이 선형은 속도 절감을 개선 목표로 하고 전체적인 포장 상태 및 차선 도색 등을 고려하여 보완함.
- 거제문화원 방면의 동문 초소 앞 신호등에는 는 신호 과속 카메라를 신설함.
- 문화원에서 아주초등학교 방면으로 접근하는 도로에도 동문 초소에 인접한 지점에 속도 저감 포장을 추가로 설치함.
- 동문 초소앞 교차로에서 본선에서 통행하는 차량의 속도 때문에 충돌 사고가 발생하는 부분을 완화하기 위한 시설 보완을 실시.

## (2) 고현동 조마루감자탕 앞

### 1) 지점 개요



[그림 6-3] 고현동 조마루 감자탕 앞 현황

- 지방도 1018번(거제대로) 이면도로의 교차점에 위치한 조마루감자탕 고현점 앞에서의 사고가 다발하였음.
- 거제대로 이면도로의 좁은 일방통행길이 서측에서 동측 방향으로 진행하도록 설계되어있음.
- 완충녹지 및 일방통행길 등으로 보행자의 통행이 많은 편이며, 거제대로와의 출입 통행량이 빈번하게 발생하는 지점임.
- 발생건수 8건, 사망건수 1건, 중상건수 7건 등 사고의 부상 정도가 심한 교통사고의 발생 빈도가 높은 편임.

## 2) 개선 방향



[그림 6-4] 고현동 조마루 감자탕 앞 개선안

- 거제대로로 진출입하는 차량의 통행속도를 낮추기 위해 과속방지턱을 설치하며, 이 과속방지턱은 차량 및 탑승자에게 불편을 주지 않도록 권장규격에 맞게 설치함.
- 조마루감자탕 앞을 지나는 일방통행로는 도로폭이 좁고 거제대로 진출입 차량이 순간적으로 방심하기 쉬운 위치에서 합류할 가능성이 높으므로, 일방통행 합류 주의표지를 설치하도록 함.
- 본 지점은 거제대로 진출입 차량이 많고 일방통행로의 교차로 인하여 운전자들이 방심하기 쉽고, 보행통행량 또한 많은 지점이므로 운전자의 주의를 환기시키는 방향으로 시설물을 보완해야 할 것으로 보임.

### (3) 사등면 성포중학교 앞

#### 1) 지점 개요



[그림 6-5] 사등면 성포중학교 앞 현황

- 14번 국도와 합류하기 전 성포중학교에서 진출입하는 도로와 해양경비안전서 성포출장소 방면 도로의 교차로 인하여 차량의 교차가 빈번한 지역임.
- 도로 선형의 특성상 전방시야 확보성이 다소 떨어지는 지점임.
- 완전한 90도 직각 선형이 아니어서 운전자의 사각이 발생하기 쉽고 차량 속도 또한 빨라질 수 있는 내리막 선형이 일부 포함되어있어 운전자의 주의가 필요한 지점임.
- 실사 시점에서 사고 발생 교차지점의 차선 도색이 많이 흐려져있는 상태여서 운전자를 위한 정확한 동선 유도 기능이 떨어진 상태임.





## 2. 사망사고 발생지점

### (1) 사등면 언양마을 입구

#### 1) 지점 개요



[그림 6-7] 사등면 언양마을 입구 현황

#### 2) 개선 방향

- 성내마을 방향과 둔덕면 방향을 잇는 도로와 언양마을 입구 진출입 도로가 접속하는 지점임.
- 언양마을 진출입구상에 마을 진입로에 대한 표식이 다소 약한 편임.
- 진입로 맞은편에 버스정류장이 위치하여있음.
- 사망사고는 언양마을에서 본 도로로 합류하던 차량이 본 도로를 통행하던 차량과 충격하여 발생한 사고로, 접속 지점에 대한 운전자의 환기가 필요할 것으로 파악됨.

## 2) 개선 방향



[그림 6-8] 사등면 연양마을 입구 개선안

- 연양마을과 합류하는 지점은 마을 입구 알림 및 주의 표지를 설치하여 본선을 통행하는 차량이 마을 입구에서 출입하는 차량에 대하여 미리 인지할 수 있도록 함.
- 마을 입구에 이르러서 차량의 속도를 줄일 수 있도록 과속방지턱을 설치하도록 함.
- 본 도로는 마을 입구와 접속하는 도로이며 농지 옆을 통과하는 도로로서 통행 속도가 비교적 낮으므로, 과속방지턱 설치를 통하여 속도 저감을 시키는 것이 적절하다고 판단됨.

## (2) 연초면 작은예수의 집 앞

### 1) 지점 개요



[그림 6-9] 연초면 작은예수의 집 앞 현황

- 연초면 작은예수의 집은 장애인 보호 시설로서, 시설 앞에서 사망사고가 최근 5년간 2건이 발생한 지점임.
- 시설 앞 도로는 왕복 2차로이나, 차량 통행이 잦은 편이고 소형차에서 대형 트럭까지 다양한 차량이 빈번하게 통행하는 지점임.
- 연하해안로변으로 연초천이 흐르고 있으며, 연초천으로 차량이 추락하여 사망 사고가 발생하기도 한 지점임.
- 작은예수의 집 인근을 통행하는 보행자 중 장애인의 비율이 다른 지점에 비해 높은 편이므로 차량 통행에 있어 더욱 주의가 필요한 지점임.

## 2) 개선 방향



[그림 6-10] 연초면 작은예수의 집 앞 개선안

- 작은 예수의 집 도로상의 횡단보도 위치에 점멸등을 설치하여 횡단보도를 이용하는 보행자에 대한 주의를 환기시킴.
- 야간시간대에 지점 인근의 조명이 약한 것을 감안하고 시인성을 확보하기 위하여 노면표지명을 설치함.
- 사망사고 외에도 잦은 부상사고가 발생하는 지점이므로, 사고다발지역 표지를 설치하도록 함.
- 본 지점의 개선은 평소 통행 차량의 속도가 빠른 반면 지점의 특성상 보행자를 더욱 배려해야 하는 지점이므로, 차량의 주의 환기를 중점으로 시설 개선 안을 제시하였음.

### (3) 연초면 연초면사무소 앞

#### 1) 지점 개요



[그림 6-11] 연초면 연초면사무소 앞 지점 현황

- 2015년 4월 27일에 사망사고 발생한 지점이며, 차대사람 사고가 발생하여 보행자가 사망한 사고가 발생한 지점임.
- 본 지점 사망사고지점은 연초농협 방면과 야부삼거리 방면을 잇는 도로가 주도로이며, 연초면사무소 및 연초우체국 방면으로 갈라지는 부도로가 접속하는 교차로임.
- 4갈래 길이나 직각으로 교차하지 않아 운전자의 주의가 필요한 지점임.
- 연초면사무소 소재 지역이므로 도보를 이용하여 본 지점을 횡단하거나 경유하는 보행통행량이 빈번하게 발생하는 지점이므로, 보행자 충격에 대한 보완과 개선이 이루어져야 할 것으로 판단됨.

## 2) 개선 방향



[그림 6-12] 연초면 연초면사무소 앞 개선안

- 야부삼거리 방향에서 농협쪽으로 진행되는 방향은 내리막 선형의 경사가 발생하는 지점이므로, 차량속도를 낮추기 위한 속도저감포장을 실시함.
- 연초면사무소 앞 교차지점은 현재 안전지대를 둘러싸는 안전봉 외에는 별도의 안전장치나 주의표지가 없으므로, 교차지점 상단 혹은 도로 측면에 점멸등을 설치하여 운전자들의 주의를 환기시킬 필요가 있음.
- 연초면사무소 앞은 보행자 및 면사무소를 이용하는 차량의 출입이 잦으므로, 면사무소 출입구와 합류하는 지점에 합류 및 교차주의 표지를 설치하여 주의를 환기시킴.

## (4) 고현동 고현종합시장 앞

### 1) 지점 개요



[그림 6-13] 고현동 고현종합시장 앞 현황

- 고현종합시장 앞 도로는 시장을 이용하는 보행통행량이 매우 많이 발생하는 지점이며, 시장을 이용하는 주·정차 차량 및 물건을 싣고 내리는 짐차량 등으로 차량 통행 또한 매우 혼잡한 지점임.
- 횡단보도는 적절한 간격으로 설치되어있으나, 시장을 이용하는 보행자들의 무단횡단이 빈번하게 일어나고 있음.
- 또한 도로에 주정차되어있는 차량들로 인하여 통행하는 차량들의 시야가 좋지 못하고, 또한 주정차된 차량을 피해 통행하는 과정에서 중앙성침범 또한 빈번하게 발생하고 있는 상황임.
- 본 지점에서 발생한 사망사고 역시 무단횡단 보행자를 차량이 충격한 사고이므로, 이에 대한 대책이 필요할 것으로 보임.

## 2) 개선 방향



[그림 6-14] 고현동 고현종합시장 앞 개선안

- 위 지역은 속도 저감에 대한 대책은 실효성이 없으며, 오히려 차량 통행을 원활히 하고 무단횡단을 방지하는 것에 중점을 두어야 할 것으로 판단됨.
- 현재도 주정차 단속을 실시하고 있으나, 불법 주정차 단속을 현재보다 강화하여 차량 통행의 혼잡성을 낮출 필요가 있음.
- 또한 상습 무단횡단 구역에는 무단횡단 방지 블라드나 플라스틱형 중앙분리시설을 설치하여 보행자의 무단횡단 행위를 억제해야 할 것으로 보임.
- 그러나 본 지점은 수많은 상인들과 보행자들이 이용하는 대형시장과 접해있는 도로이므로 위와 같은 대책은 실제로 상인 및 보행자들에게서 많은 민원을 받을 가능성이 매우 높으므로, 실제적인 시행을 위해서는 사전에 많은 홍보와 의견을 수렴하여 최종적인 개선안을 결정하는 것이 바람직할 것으로 보임.



## (5) 고현동 신현2교 도로상(시외버스터미널 앞)

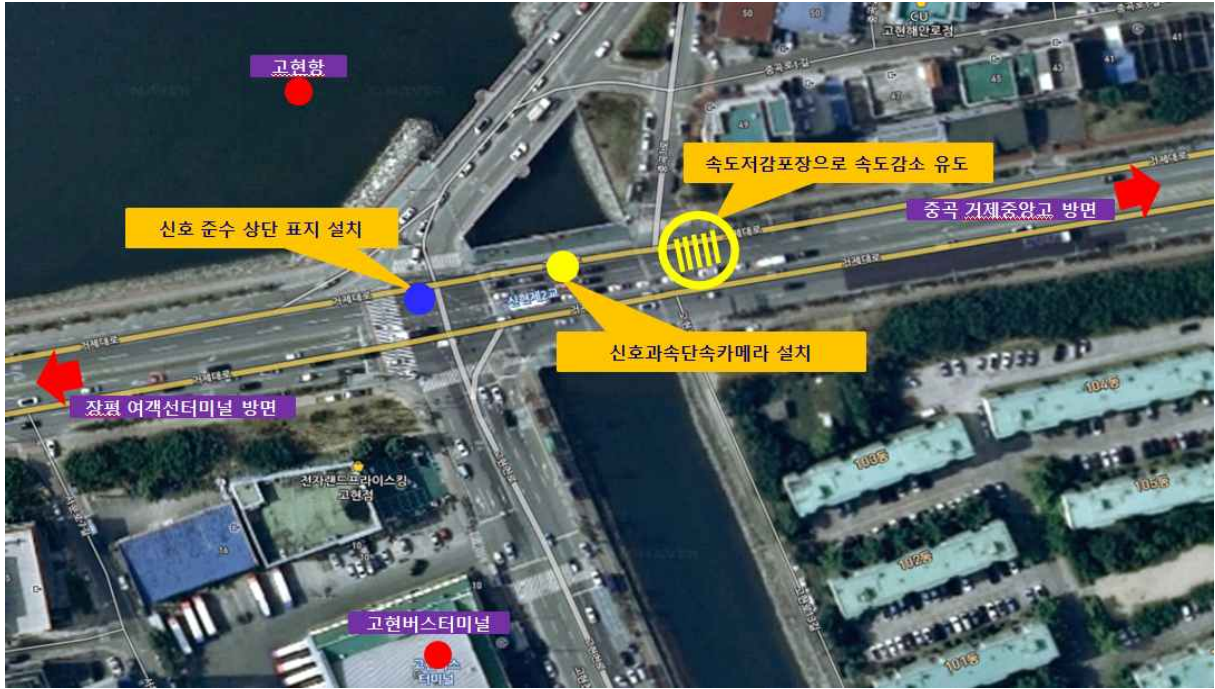
## 1) 지점 개요



[그림 6-15] 고현동 신현2교 도로상(시외버스터미널 앞) 현황

- 고현동 시외버스터미널 앞 신현2교 도로상에서 발생한 사고로, 신호대기중이던 차량의 뒷부분을 따라오던 차량이 추돌하여 발생한 사망사고임.
- 위 지점은 장평 여객선터미널 방향과 중곡 거제중앙고 방향을 잇는 거제대로의 도로폭이 매우 넓어 차량 통행이 많고 속도 또한 빠른 곳임.
- 실사 결과 사망사고지점에서 적색 신호를 받는 경우 뒤로 이어지는 차량대기열이 긴 편이며, 거제중앙고 방향에서 여객선터미널 방향으로 달려오는 차량이 갑자기 속도를 늦춰야 하는 상황이 빈번하게 발생하는 지역임.
- 따라서 본 지점을 개선하기 위해서는 차량의 전반적인 속도 절감을 중점으로 계획해야 할 것으로 보임.

## 2) 개선 방향



[그림 6-16] 고현동 신현2교 도로상(시외버스터미널 앞) 개선안

- 신현제2교 도로상 신호 상단에 신호 준수 표지를 설치하여 통행 차량의 신호 준수에 대한 인식을 환기시킴.
- 여객선터미널 방향으로 신호과속단속카메라를 설치하여 신호위반 및 속도위반을 방지하고 차량 속도를 저감하는 효과를 얻음.
- 신호 대기로 인한 대기열을 감안하여 신호등에서 후방으로 다소 떨어진 지점부터 속도저감 포장을 하는 것으로 차량 속도를 미리 줄이도록 함.

## 제7장

### 교통문화 선진화 계획

제 3 차 거 제 시 지 역 교 통 안 전 기 본 계 획 수 립

제1절交通安全정책 추진체계 강화 계획

제2절 교통문화지수

제3절 그 외 개선안



## 제7장 교통문화 선진화 계획

### 제1절 교통안전정책 추진체계 강화 계획

#### 1. 교통안전 협력 추진체계 강화

##### (1) 군 중심의 교통안전 역할 강화

###### 1) 지자체 중심의 교통안전 협력체계 구축 및 운영 활성화

- 지자체 중심의 지역교통안전정책 수립 및 추진
  - 지역교통안전계획수립 및 예산편성을 통한 안전사업 실행력 강화
- 지역별 교통안전 전문기구를 상설화하고 운영 활성화를 유도하여 해당지역의 교통안전 선진화 추진

###### 2) 교통안전담당자 지정 및 역할 강화

- 거제시 교통안전업무 담당자 지정
  - 거제시 교통안전업무 수행조직 및 담당자 지정 유도
- 교통안전 담당자의 역할 확대
  - 지역교통안전기본계획의 추진 및 성과관리 업무 수행
  - 교통안전도 개선 우수지자체의 담당자 대상 인센티브 제고방안 검토

##### (2) 교통안전 정책 조정 및 유관기관 협력

###### 1) 교통안전정책 조정 및 협력기능 강화

- 경상남도 교통 관련 유관기관에서 시행하는 교통안전대책 공유 및 개선사항 논의 등을 위한 민관협의회 구성 및 운영

- 경남의 교통안전 대책에 대한 정책협조사항을 공유하고 시행사항 점검 및 성과평가 시행
- 분기별 실무회의 개최 정례화 및 협력강화 방안 모색
- 교통안전 테마를 중심으로 정책토론회(세미나 등) 개최
- 교통안전포럼 등 민관 전문가로 구성된 토론회 등을 통해 정책발굴 및 개선사항 논의 추진

## 2) 민관합동 홍보협의회 운영

- 교통안전에 대한 통일된 메시지 전달을 위해 정부합동 교통안전 홍보체계 일원화
- 국민공감형 콘텐츠 지속개발(음주운전 근절, 도심운행속도 제한, 버스문화 개선, 전좌석 안전띠 착용, 고령운전자 안전 등) 및 홍보시행
- 교통안전 취약지점 등을 대상으로 유관기관 합동 교통안전 캠페인 시행
- 행사철, 대규모 이동시기(명절, 연휴 등)에 맞춤형 캠페인 시행

## 3) 대형교통 사고조사 분석 및 체계 개선

- 대형교통사고의 전수조사체계 추진
- 현행 대형교통사고에 대한 일부조사체계에서 전수조사체계로 전환하여 조사 및 분석기능 강화 추진
- 조사분석 결과에 대한 대형교통사고 DB 구축
- 대형교통사고 대응체계 개선 추진
- 대형교통사고 발생지점에 대한 유관기관 합동 시설 점검 후 개선추진 등 시설적 개선체계 강화
- 사업용자동차의 대형교통사고에 대한 원인조사 강화

## 2. 교통안전관리 강화를 위한 제도개선 추진

### (1) 교통법규 위반행위에 대한 행정처분 강화

#### 1) 교통법규 위반빈도 높은 항목에 대한 벌점 및 처분강화

- 공익신고제도를 통해 신고빈도가 높은 위반항목에 대한 과태료 기준 상향 및 신설 추진
  - 현행 교통법칙금은 대부분이 6만원 이하의 소액으로 부과중
  - 도로교통법 내에서 과태료 부과규정 확대 및 신설가능한 위반행위에 대한 검토 후 관련규정 개선 추진

### (2) 불법명의 자동차 근절대책 추진

#### 1) 유관기관 협력을 통한 불법명의 자동차 단속강화 시행

- 경상남도, 지방경찰청, 거제시 등 관계기관과 협력체계 강화

#### 2) 불법자동차 운행억제를 위한 조례제정 촉진

- 불법자동차 운행억제를 위한 조례제정 요청
- 불법명의 자동차에 대한 대국민 신고채널 강화
  - 대포차 신고센터 운영 및 공무원용 단속앱 배포
  - 대포차 단속사례집 작성 및 배포

## 3. 운수산업 안전관리

### (1) 교통사고 취약운수업체 안전관리 강화

#### 1) 교통사고 취약 운수업체 특별안전점검 강화

- 사망사고 등 중대한 교통사고 발생 운수회사 대상 특별교통안전점검 시행
  - 중대한 교통사고<sup>1)</sup> 발생 운수회사에 대한 유관기관 합동점검 시행
- 특별교통안전점검 실행력 강화
  - 교통안전점검 시행주체 변경 : 교통행정기관(국토부, 지자체) → 국토부장관

## 2) 부적격 운전자 고용 운수업체에 대한 행정처분강화

- 운수종사자격 미충족 등 부적격 운전자 고용 운수업체에 대한 과징금 및 운행 정지(사업정지) 처분강화

## (2) 사업용 자동차의 안전점검 강화

### 1) 사업용자동차 노상점검 강화

- 사업용 자동차에 대한 노상점검 지속 시행
  - 화물차 노상점검(동화장치, 후부반사판 불량, 불법구조변경, 적재불량 등) 및 상시단속 시행
  - 전세버스 노상점검(노래방기기 설치 등 불법구조변경, 운행기록장치 불량 등 점검) 및 단속시행
  - 택시 위험운행지역 현장점검 : 운행기록을 활용하여 택시 위험 운행지역 선정 합동 점검시행
- 자동차 불법 구조변경 단속
  - 튜닝 등 불법 구조변경된 자동차에 대한 상시단속시행
  - \* 국토부, 경상남도, 교통안전공단지사, 시·군 등 유관기관 합동조사 시행
  - 자동차 정기, 종합검사가 불법구조변경 사항 점검
- 사업용자동차의 운행기록계 점검 및 위반행위 계도

---

1) 1건의 교통사고로 사망 2명, 사망1명·중상 3명, 중상 6명 이상



- 노상점검시 운행기록에 데이터 분석 및 위반사항 확인을 기반조성(데이터 추출 및 분석, 운행기록계 표준화 등) 추진
- 운행기록계 정보를 통한 운전자 위반사항에 대한 행정처분 추진검토
- \* 최소휴게시간 미준수 및 속도제한장치 불법해제 등 위반행위단속에 활용

## 2) 사업용 대형자동차 안전검사 개선

- 대형자동차의 특성을 반영한 대형자동차 검사기준 및 방법마련
  - 대형자동차 전용 검사기준 및 검사장비 개발추진
  - \* 현행 대형자동차에 대한 검사는 소형자동차와 동일한 검사기준과 방법을 적용하여 시행 중

## 4. 교통사고 응급대응체계 구축

### (1) 2차사고 예방활동 강화

#### 1) 불꽃신호기 보급 및 활용 확대

- 불꽃신호기 국민보급 활성화 확대
  - 불꽃신호기 국민보급 활성화를 위해 법령개정(국토부) 추진 중
  - 운전자 생활권역으로 불꽃신호기 판매망 확대를 위한 「총포·도검·화약류 안전관리법」 개정 추진 중
  - \* 긴급견인서비스 지속 추진과 현재 고속도로 휴게소에서만 제한판매되고 있는 자동차 긴급신호용 불꽃신호기의 보급 활성화 필요
  - 법령개정 후 자동차 출고 시 “차량 내 비치 의무화” 추진 예정
  - \* 일본은 비치 의무화로 자동차 검사 시 확인·조치(도로운송차량 제43조의 2)

## 2) 고속도로 긴급 견인서비스 강화

- 고속도로 긴급 견인서비스 지속 추진
  - 도로전광표지(VMS) 등 고객접점 홍보시설 및 매스미디어 활용 홍보 강화
  - 사고·고장시 네비게이션 안내기능 구현 등 이용편의 향상 지속 추진

## (2) 응급의료기관에 대한 효율적인 정보제공

### 1) E-call 시스템을 통한 긴급구난정보 체계구축 추진

- 긴급구난정보체계 구축을 위한 국가R&D 추진 결과 검토 및 활용
  - \* E-call센터 운영모델 및 사고판단 알고리즘 등 긴급구난정보체계 구축 방안에 대한 연구 수행
  - \* 국토부 긴급구난정보체계구축 R&D 추진 중('16~'18년)

### 2) 운전자 신상 및 의료정보에 대한 효율적인 정보체계구축 추진

- 응급의료정보 충실도 제고를 위한 모니터링 위킹그룹 운영
  - 대국민 대상 심폐소생술 인식개선 홍보시행
  - 응급의료정보의 제공 및 공유방안 검토
- 운전자 의료정보 차량내 보관하는 안전사업 추진 검토
  - 운전자의 메디컬정보( 인적정보, 혈액형, 수술정보, 주치의, 연락정보 등)를 차량내 보관하여 사고시 우선적으로 활용하도록 하는 방안검토
  - 운전자의 메디컬정보 포함차량이라는 표시방법 마련 : 실버마크 부착사업과 연계추진 검토
  - \* 미국 “YELLOW DOT” 프로그램운영 : 차량유리창에 노란색 스티커부착 및 운전자 메디컬정보를 차량내 보관(보조운전자앞)하여 사고시 긴급대응 가능

### (3) 교통사고 증상자 분류 및 중증의심환자 진료체계 확대

#### 1) 국제적 증상자 분류체계의 국내 적용방안 추진

- 체계적인 증상자 관리체계 구축
  - 국내 증상자 분류 기준의 문제점 검토 후 개선방안 추진
  - \* 우리나라에서 적용하고 있는 입원일 수 기준의 증상, 경상자 분류 방식은 실제 교통사고 부상자의 신체적 활동 능력을 적절히 반영하지 못함
  - 교통사고 증상자 수에 대한 의료계 평가 기준으로 사용하는 방안에 대한 검토 (MAIS 도입검토)
  - \* 최근 OECD는 의료계에서 사용하는 AIS 최대약식부상기준 (Maximum Abbreviated Injury Scale, MAIS 3+)를 교통사고의 증상자 선별기준으로 권장
  - \* AIS는 신체의 9영역 각각에 대한 손상의 정도를 설명하는 국제적으로 합의된 도구로 6단계로 구분 (1: Minor, 2: Moderate, 3: Serious, 4: Severe, 5: Critical, 6: Unsurvivable)
- 병원과 연계하여 통합 교통사고 DB 구축방안 검토
  - 병원과 통합 DB를 구축하여 효율적인 교통사고 통계자료 구축
  - \* 교통안전 선진국(스웨덴, 네덜란드 등)에서는 교통사고 자료의 미보고 현상 (under-reporting)을 줄이기 위해 교통사고 DB와 병원 환자 DB의 통합 시행

#### 2) 교통사고 중증외상환자 전문 진료체계 구축확대

- 교통사고 등 중증외상환자 전문치료기관인 권역외상센터 설치 지속
  - 권역별 권역외상센터의 지속적 설치확대

## 제2절 교통문화지수

[표 7-1] 교통문화지수 평가항목별 결과(2015년)

영역	평가항목	2015년	
		점수	순위
운전행태	횡단보도 정지선 준수율(%)	100.0	1
	안전띠 착용률(%)	83.67	25
	이륜차 승차자 안전모 착용률(%)	76.47	48
	방향지시등 점등률(%)	93.75	10
	신호 준수율(%)	95.74	42
교통안전	인구 10만명당 교통사고 사망자수(건)	557.46	67
	인구 10만명당 교통사고 중상자수(명)	20.47	19
	인구 10만명당 보행자 사망자수(%)	6.30	41
보행행태	횡단보도 신호 준수율(%)	85.11	25
교통약자	스쿨존 불법주차 점유율(%)	18.33	66
	인구 10만명당 노인·어린이 사망자수(%)	0.0	1

자료 : 교통문화지수 실태보고서, 교통안전공단(2015)

[표 7-2] 시군별 교통문화지수 비교 결과(2015년)

구분		전체 교통문화지수		운전행태 (40점)	교통안전 (30점)	보행행태 (15점)	교통약자 (15점)
		지수(점)	순위(위)	지수(점)	지수(점)	지수(점)	지수(점)
30만 이상시 (3개)	김해시	82.87	10	33.93	23.46	13.71	11.77
	진주시	76.42	24	28.15	22.35	11.15	14.76
	창원시	86.92	1	34.48	26.16	13.89	12.39
30만 미만시 (5개)	거제시	73.93	44	28.09	23.16	13.06	9.62
	밀양시	78.12	29	31.99	19.09	12.40	14.64
	사천시	80.18	22	34.65	20.81	11.18	13.53
	양산시	81.80	15	34.19	24.45	12.99	10.16
	통영시	74.34	43	33.48	20.65	13.66	6.55
군 (10개)	거창군	71.33	56	29.08	19.90	8.21	14.14
	고성군	69.01	63	26.32	18.41	12.59	11.70
	남해군	78.71	21	33.99	18.32	14.42	11.97
	산청군	71.58	54	28.21	19.52	12.14	11.71
	의령군	69.57	61	31.68	15.02	9.91	12.97
	창녕군	82.27	10	36.16	19.81	12.77	13.53
	하동군	76.65	33	34.92	16.11	11.69	13.94
	함안군	83.54	8	38.34	19.56	10.64	15.00
	함양군	68.54	65	23.89	17.93	12.77	13.94
합천군	75.25	41	27.68	21.10	12.30	14.17	

자료 : 교통문화지수 실태보고서, 교통안전공단(2015)

## 제3절 그 외 개선안

### 1. 교통체계 개선

- 사망사고 잦은 곳에 대한 시설적인 보완 외에도 신호체계의 불합리가 사고 원인인 경우도 적지 않음.
- 장평동 홈플러스~시외버스터미널 앞 국도구간, 수협~상동 하나로마트 앞 구간, 상문동 국도우회도로 진입로~축협 하나로마트 앞 교차로 구간, 오비~시외버스터미널 앞 등, 거제 시내 정체구간 및 사고 위험지역에 대한 신호 체계 개선이 이루어져야 할 것으로 판단됨.
- 그 외 출퇴근 시간대에 상습적으로 정체되는 구간에 대해서는 출퇴근 혼잡 시간대에 대한 별도의 신호체계 개선이 이루어져야 할 것으로 사료됨.
- 신호체계 개선은 운수사업자 등 도로이용빈도가 높은 민간과 행정에서 충분한 회의와 검토를 거쳐 가장 최적의 신호체계를 정립하는데 노력을 기울여야 할 것으로 판단됨.

### 2. 교통안전시설 및 단속 확충

- 아주터널 내 과속 및 차선변경에 따르는 위험도가 높으므로 이를 줄이기 위하여 교통안전시설물 및 주의 표지 등의 시설물이 현재보다 더 확충되어야 함.
- 시외버스터미널 근처 및 고현종합시장 등 현재 불법 주·정차 문제가 크게 대두되는 지점에 대해서는 현재보다 더 강력한 단속이 필요할 것으로 보임.
- 거제는 출퇴근 시간대에 오토바이 및 자전거를 이용하여 출퇴근하는 조선업 종사자들이 많은 특징이 있으므로, 자전거를 포함한 이륜차 이용자들을 대상으로 하는 교통안전부문 홍보 및 계도가 병행되어야 할 것으로 판단됨.

### 3. 거제시 교통안전 증진을 위한 방향

- 지난 2011년~2015년까지 5년치 통계자료를 보면 교차로에서의 교통사고 건수보다 단일로에서의 교통사고 건수가 높게 나타났음.
- 노인층에서 전동스쿠터의 이동수단으로 교통흐름을 방해하거나 도로상의 안전을 위협하는 요인으로 발생하고 있어 전동스쿠터에 대한 단속이 요구됨.
- 교통사고의 발생요인을 살펴보면 도로상황이나 신호체계의 문제점도 존재하지만 운전자의 과실이나 신호법규위반으로 인한 사고 또한 많은 것으로 사료됨.
- 스쿨존 외의 도로주변에도 30/50제도가 요구됨.
- 향후 3차 계획 시행시 우선적 과제는 운전자의 안전의식교육과 홍보, 사고다발 지역 중심으로 교통안전시설이 병행되어야 할것으로 사료됨.

## 제8장

### 연차별 추진계획 및 투자계획

제 3 차 거 제 시 지 역 교 통 안 전 기 본 계 획 수 립

제1절 교통안전사업별 투입예산 현황 및 전망

제2절 연차별 추진계획 및 투자계획





## 제8장 연차별 추진계획 및 투자계획

### 제1절 교통안전사업별 투입예산 현황 및 전망

#### 1. 거제시 교통안전사업 투입예산 추이

- 거제시 교통안전사업별 투입예산은 2011년 6,633백만원에서 2015년 2,881백만원으로 감소하였음.

[표 8-1] 거제시 교통안전사업별 투입예산현황(2011년~2015년)

(단위 : 백만원)

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
교통안전홍보 및 행사	-	2	-	-	-
교통안전교육 실시	140	19	19	20	15
도로교통 안전시설의 정비 확충	2,350	-	-	-	1,082
도로 및 부속시설 정비확충	-	-	-	40	100
보행환경개선	2	532	50	-	-
안전한 보행환경 조성	-	210	260	296	129
도로표지 정비 및 시인성 확보	1,489	1,080	933	1,095	1,270
기타 부대시설 정비	2,652	361	354	380	285
<b>합 계</b>	<b>6,633</b>	<b>2,204</b>	<b>1,616</b>	<b>1,831</b>	<b>2,881</b>

주) 거제시 교통행정과 내부자료

## 2. 사고지점 개선 사업비(추정안)

- 거제시 사고다발지역 및 사망사고 발생지점 개선을 위한 사업에 대하여 연차별 사업계획(안)을 수립함.
- 사고다발지역 3개소, 사망사고 발생지점 5개소 총 8개소의 개선안에 대한 사업비 추정은 아래와 같음.

[표 8-2] 사고지점 개선 사업비(추정안)

(단위 : 천원)

구 분	내 용	물량	단위	단가	예산(추정)
1	미끄럼방지 및 속도저감시설 설치	1,000	m <sup>2</sup>	50	50,000
2	입식 주의표지 설치	5	EA	75	375
3	신호등 상단 부착 표지 설치	2	EA	105	210
4	차선도색 및 제거	100	m	4	400
5	신호등 설치(점멸등)	2	EA	13,000	26,000
6	분리봉 설치	40	EA	76	3,040
7	고정형 과속카메라 설치	2	EA	25,000	50,000
8	과속방지턱 설치(조립식)	4	EA	150	600
9	노면표지병 설치	50	EA	4	200
<b>합 계</b>					<b>130,825</b>

주1) 고정형 과속카메라 설치는 철탑 제외 비용임.

2) 각 항목별 단가는 타 시군 교통안전시설물 설치 사례의 평균가 및 업체 실거래 평균 가격을 적용함.

- 이 외에도 신호등 위치 변경, 신호등이 없는 교차로에 정지 또는 양보 표지 설치, 도로변 고정물체 제거 및 충격흡수시설 설치, 과속방지사설 설치 등 지점의 상황과 환경에 따라 교통사고 및 피해를 최소화할 수 있는 적절한 방안을 수립할 필요가 있음.

## 제2절 연차별 추진계획 및 투자계획

### 1. 교통안전사업 부문별 재정규모 전망(중기)

- 2016년의 교통안전사업 부문별 재정규모를 바탕으로 하여 2017년에서 2021년에 이르기까지 거제시 교통안전사업 부문별 재정규모를 전망하였음.
- 2016년 현재 7,152백만원의 예산이 교통안전사업 부문에 사용되고 있으며, 과거의 증가 추세 및 기타 여건을 반영하여 예측한 결과 2017년 7,323.8백만원을 시작으로 2021년 8,052.6백만원으로 증가할 것으로 예상되었음.

[표 8-3] 거제시 교통안전사업 부문별 재정규모 전망(중기)

(단위 : 백만원)

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
교통안전홍보 및 행사	0.95	0.97	0.99	1.02	1.04
교통안전교육 실시	102.9	105.4	107.9	110.5	113.2
도로교통 안전시설의 정비 확충	1,657.3	1,697.1	1,737.9	1,779.6	1,822.3
도로 및 부속시설 정비확충	67.6	69.2	70.9	72.6	74.3
보행환경개선	282.0	288.8	295.7	302.8	310.0
안전한 보행환경 조성	432.2	442.6	453.2	464.1	475.2
도로표지 정비 및 시인성 확보	2,833.5	2,901.5	2,971.2	3,042.5	3,115.5
기타 부대시설 정비	1,947.3	1,994.1	2,041.9	2,090.9	2,141.1
<b>합 계</b>	<b>7,323.8</b>	<b>7,499.7</b>	<b>7,679.7</b>	<b>7,864.0</b>	<b>8,052.6</b>

주) 도로표지 및 시인성 확보, 도로교통 안전시설의 정비 확충 순으로 우선사업이 되어야 함.

## 2. 교통안전사업 부문별 재정규모 전망(장기)

- 거제시 교통안전사업 장기 재정규모 전망 결과, 2022년 8,245.7백만원을 시작으로 2026년 9,066.5백만원까지 증가할 것으로 예상되었음.

[표 8-4] 거제시 교통안전사업 부문별 재정규모 전망(장기)

(단위 : 백만원)

구 분	2022년	2023년	2024년	2025년	2026년
교통안전홍보 및 행사	1.07	1.09	1.12	1.15	1.17
교통안전교육 실시	115.9	118.7	121.5	124.5	127.5
도로교통 안전시설의 정비 확충	1,866.0	1,910.8	1,956.7	2,003.6	2,051.7
도로 및 부속시설 정비확충	76.0	77.9	79.8	81.7	83.7
보행환경개선	317.4	325.0	332.9	340.8	349.0
안전한 보행환경 조성	486.6	498.3	510.2	522.5	535.0
도로표지 정비 및 시인성 확보	3,190.2	3,266.8	3,345.2	3,425.5	3,507.7
기타 부대시설 정비	2,192.5	2,245.1	2,298.9	2,354.2	2,410.7
<b>합 계</b>	<b>8,245.7</b>	<b>8,443.7</b>	<b>8,646.3</b>	<b>8,854.0</b>	<b>9,066.5</b>

주) 도로표지 및 시인성 확보, 도로교통 안전시설의 정비 확충 순으로 우선사업이 되어야 함.