

행정학석사학위논문  
서 기 2001 학 년 도

# 교통사고 감소방안에 관한 연구

- 강원도 지역을 중심으로 -

A Study on Reducing Program of Traffic Accidents

- The Subject of Kangwon Province in Korea -

지도교수 김 홍 상

명지대학교 교통관광대학원

교통행정학과

신 창 선



3000145583

# 교통사고 감소방안에 관한 연구

- 강원도 지역을 중심으로 -

A Study on Reducing Program of Traffic Accidents

- The Subject of Kangwon Province in Korea -

이 논문을 석사학위논문으로 제출함.


2002년 6월 일


명지대학교 교통관광대학원


교통행정학과

신 창 선

# 신창선의 석사학위논문을 인준함

주심위원 고 승 영 

부심위원 金 鴻 祥 

부심위원 이 의 은 

2002 년 6 월 일

명지대학교 교통관광대학원

# 국 문 초 록

70년대 이후 급속한 경제발달에 이어 생활방식의 변화에 따른 교통환경에 많은 변화가 발생하였다. 이러한 변화 중에서 산업화에 따른 자동차 산업의 필요성과 이에 부응한 국민 여망에 힘입어 자동차 보급대수의 증가가 빠르게 나타났다. 이러한 자동차 사용 인구의 증가는 산업구조의 다원화와 경제·사회·문화적 발전을 이끌어 왔으며 우리 생활에 편리성을 제공해주었다. 이와 더불어 사람의 욕구는 좀더 빠른 교통수단과 편리성을 요구하게 됨에 따라 도로환경 등이 개선되고는 있지만 교통수단 즉 자동차의 보급증가에 따라 교통문제는 계속해서 증가되어 왔다. 현재 우리가 해결해야 할 교통문제로는 교통소통의 원활, 교통안전, 불합리한 도로시설, 주차난, 배기가스로 인한 환경오염 등이 있으나 우선적으로 해결해야 할 문제로서 교통사고라 할 수 있다. 특히 교통사고로 인한 사회·경제적 문제는 그 비용이 막대하고 파급효과가 매우 크기 때문이다. 물론 이러한 문제를 해결하기 위하여 교통당국에서도 관련 정책 개발 등을 통해 노력을 해왔지만 교통사고는 그 파급효과가 점점 커져가고 있다.

특히 강원도 지역은 지방화, 도시화되어 감에 따라 자동차의 수요가 급증하고 있으며, 삶의 질이 높아지면서 여가 활동의 증가로 인하여 강원도 지역으로 유입하는 자동차 수가 증가하고 있다. 따라서 본 논문에서는 강원도 지역에서 발생하는 교통사고에 대하여 분석을 통하여 교통사고를 줄일 수 있는 방안을 모색하고 교통사고의 예방과 감소로 귀중한 생명과 재산을 보호하기 위한 여러 방안들을 제시하는데 있다.

교통행정 분야에서는 첫째, 교통법규위반단속에 대한 과학적인 분석을 통하여 차후 교통사고 유발 요인에 대한 정책적 대안을 찾는 데 노력하여야 한다.

둘째, 교통사고 조사 업무의 개선을 하여야 한다. 그러기 위해 교통사고 분석 센터를 활성화 시켜야 하며, 교통사고 조사 경찰관의 충분한 교육 등을 통하여 내실화를 기하여야 한다.

도로교통 환경측면에서는 급증하는 교통수요에 능동적으로 대처하기 위하여 교통취약요소를 제거하고 교통사고 예방을 위하여 많은 투자를 하여야 한다. 첫째, 교통신호기의 신설과 보수를 지속적으로 해야 한다. 둘째, 교통안전표지를 운전자·보행자가 쉽게 인지할 수 있도록 해야 한다. 셋째, 보행자에 대한 안전시설로 시각장애인을 위한 음향 신호기, 보행등의 잔여시간 표시기, 보행자 작동신호기를 추가 설치 및 유지 보수를 지속적으로 해야 한다.

교통안전의 홍보·교육측면에서는 첫째, 원주교통방송의 적극적인 활용을 통하여 교통관련 제반 정보의 제공과 교통사고 감소를 위하여 노력하여야 한다. 둘째, 유치원생 및 초·중·고생에 대한 안전교육을 수시로 실시하여야 한다. 특히 강원도내의 어린이 교통공원을 활성화 시켜 현장체험 교육을 내실화 하여야 한다.

교통처리제도 측면에서는 교통사고 예방이 제일 우선이지만 만일 교통사고가 발생하였을 경우에는 관계 기관과의 긴밀한 협조체제를 구성하여 사고 피해를 최소화해야 한다.

상기의 여러 감소 방안 등을 효과적·적극적으로 활용하고, 교통사고의 사회적 비용 등을 고려하여 교통사고의 심각성을 인식하고, 교통사고의 구조적 원인을 분석하여 이를 바탕으로 현 교통안전제도를 개선해야 하여 나감으로써 안전하고 편안한 교통환경을 만들어 갈 것이다.

## <목 차>

제1장 서론 .....	1
제1절 연구배경과 연구목적 .....	1
제2절 연구의 범위와 방법 .....	2
제2장 교통사고와 교통환경에 관한 일반적 고찰 .....	4
제1절 교통사고의 의의 .....	4
1. 광의의 교통사고 .....	4
2. 협의의 교통사고 .....	4
3. 최협의의 교통사고 .....	5
제2절 교통환경 .....	7
1. 인구의 증가 .....	7
2. 자동차의 증가 .....	8
3. 물류의 증가와 수송수단의 다변화 .....	11
제3절 교통사고에 따른 사회적 영향 .....	11
제4절 교통사고의 변화 추세 .....	12
1. 교통사고의 발생동향 .....	12
제3장 강원도 지역의 도로교통사고에 대한 분석 .....	16
제1절 일반현황 .....	16
1. 일반교통여건 .....	16
2. 인구 및 세대 .....	18
3. 자동차의 보유현황 .....	18

4. 도로현황 .....	19
5. 교통경찰관 현황 .....	26
6. 운전면허소지자 현황 .....	27
제2절 교통시설관련 .....	28
1. 교통장비 현황 .....	28
제3절 강원지역의 교통사고 발생현황 분석 .....	32
1. 교통사고 발생현황 .....	33
제4절 교통사망사고 분석 .....	38
1. 교통사망사고 발생현황 .....	38
제5절 교통사고 현황 분석 .....	40
1. 사고유형별 .....	40
2. 도로별 교통사고발생현황 .....	41
3. 차종별 .....	42
4. 자동차 용도별 교통사고 현황 .....	43
5. 교통사고 위반별 현황 .....	44
6. 음주·무면허사고에 따른 교통사고 현황 .....	45
7. 어린이사고 .....	46
8. 월별 및 요일별 .....	46
9. 시간대·계절 별 .....	48
10. 대형교통사고 .....	49
11. 운전면허 취득 연수별 .....	50
제4장 교통사고 감소방안 .....	52
제1절 교통사고 줄이기 운동 적극 추진 .....	52

1. 범정부 차원 운동 전개 .....	52
2. 교통사고 유발행위 단속 .....	54
제2절 교통법규위반 단속 분석을 실시 .....	56
제3절 교통사고 조사업무 개선 .....	57
1. 교통사고조사 업무의 개선 .....	57
2. 교통사고 분석센터의 활성화 .....	58
3. 교통사고 조사 경찰관 교육의 내실화 .....	58
제4절 도로교통 환경정비 .....	59
제5절 교통안전시설 정비 .....	60
1. 교통신호기 신설·보수 .....	60
2. 교통안전표지 .....	61
3. 노면표시 확충 .....	61
4. 보행자 안전시설 확충 .....	62
제6절 교통안전의 홍보·교육 강화 .....	63
1. 교통방송의 적극 활용 .....	63
2. 교통안전 교육 강화 .....	65
제7절 교통사고 처리제도의 정비 .....	66
 제5장 결 론 .....	 67
 <참고문헌> .....	 69
<Abstract> .....	72



## 〈표 목 차〉

<표 2-1> 인구증가율 변화 .....	7
<표 2-2> 자동차등록대수 추이 .....	9
<표 2-3> 차종별 등록 현황 .....	9
<표 2-4> 지역별 등록현황 .....	10
<표 2-5> 용도별 등록 현황 .....	10
<표 2-6> 최근 2000, 2001년 교통사고 발생현황 .....	12
<표 2-7> 교통사고 및 사상자 발생추이 .....	14
<표 2-8> 국가별 인구·자동차보유 대비 사망자 현황 .....	15
<표 3-1> 교통환경의 변화 추세 .....	17
<표 3-2> 고속국도 현황 .....	19
<표 3-3> 일반국도 현황 .....	20
<표 3-4> 지방도 현황 .....	24
<표 3-5> 강원도 도로현황 총괄 .....	26
<표 3-6> 교통경찰관 현황 .....	27
<표 3-7> 운전면허소지자 현황 .....	28
<표 3-8> 교통장비 현황(1) .....	29
<표 3-8> 교통장비 현황(2) .....	30
<표 3-9> 교통장비 현황 .....	31
<표 3-10> 교통 순찰 차량 현황 .....	32
<표 3-11> 연도별 전체 범죄 및 교통사고(인적피해) 발생추세 .....	33
<표 3-12> 강원도내 교통사고(인피) 발생추세 .....	34
<표 3-13> 도내 대형교통사고 발생추세 .....	35

<표 3-14> 경찰서별 교통사고(인적피해) 발생현황(1) .....	36
<표 3-14> 경찰서별 교통사고(인적피해) 발생현황(2) .....	37
<표 3-15> 교통사고 발생현황 .....	39
<표 3-16> 2001년 대형교통사고 발생현황 .....	39
<표 3-17> 교통사고 사고 유형 .....	40
<표 3-18> 교통사고 도로별 유형 .....	41
<표 3-19> 교통사고 차종별 현황 .....	42
<표 3-20> 자동차 용도별 교통사고 현황 .....	43
<표 3-22> 교통사고 위반별 현황 .....	44
<표 3-23> 교통사고 음주·무면허사고 현황 .....	45
<표 3-24> 어린이 교통사고 현황 .....	46
<표 3-25> 교통사고 월별 현황 .....	46
<표 3-26> 교통사고 요일별 현황 .....	47
<표 3-27> 시간대 별 사고 현황 .....	48
<표 3-28> 계절별 사고 현황 .....	48
<표 3-29> 대형교통사고 현황 .....	49
<표 3-30> 운전면허 취득 연수별 현황 .....	50
<표 4-1> 무인속도측정기 운영 계획 .....	55
<표 4-2> 교통사고조사 구비서류 작성 소요시간 .....	57
<표 4-3> 도로시설 개량 및 보수현황 .....	59
<표 4-4> 신호기 설치현황 .....	60
<표 4-5> 교통안전표지 현황 .....	61
<표 4-6> 방송을 통한 교통안전 캠페인 실시 .....	64

## <그림 목차>

[그림 3-1] 교통여건 변화 및 교통사고 발생추세 .....	17
[그림 3-2] 자동차 현황 .....	19
[그림 3-3] 연도별 전체 범죄 및 교통사고 발생추세 .....	34
[그림 3-4] 강원도 지역의 교통사고 추세 .....	35
[그림 3-5] 대형교통사고 추세 .....	35
[그림 3-6] 강원도 경찰서별 교통사고 발생현황 .....	38
[그림 3-7] 사망 및 부상자 발생현황 .....	39
[그림 3-8] 사고 유형 구성 .....	40
[그림 3-9] 도로별 사고발생현황 .....	41
[그림 3-10] 차종별 교통사고 .....	42
[그림 3-11] 용도별 교통사고발생현황 .....	43
[그림 3-12] 교통사고 위반별 현황 .....	44
[그림 3-13] 음주 및 무면허 사고 현황 .....	45
[그림 3-14] 월별 교통사고 발생현황 .....	47
[그림 3-15] 요일별 사고 발생현황 .....	47
[그림 3-16] 계절별 사고현황 .....	49

# 제1장 서론

## 제1절 연구배경과 연구목적

70년대 이후 급속한 경제발달에 이어 생활방식의 변화에 따른 교통환경에 많은 변화가 발생하였다. 이러한 변화 중에서 산업화에 따른 자동차 산업의 필요성과 이에 부응한 국민 여망에 힘입어 자동차 보급대수의 증가가 빠르게 나타났다. 이러한 자동차 사용 인구의 증가는 산업구조의 다원화와 경제·사회·문화적 발전을 이끌어 왔으며 우리 생활에 편리성을 제공해 주었다. 이러한 생활수준의 향상과 자동차에 대한 인식의 변화는 자동차 보유대수의 급격한 증가추세로 나타나게 되었으며, 인구의 도시 집중화를 보이면서 교통패턴 또한 크게 변화하게 되었다.<sup>1)</sup> 그와 더불어 사람의 욕구는 좀더 빠른 교통수단과 편리성을 요구하게 됨에 따라 도로환경 등이 개선되고 있지만 교통수단 즉 자동차의 보급증가에 따라 교통문제는 계속해서 증가되어 왔다. 현재 우리가 해결해야 할 교통문제로는 교통소통, 교통안전, 불합리한 도로시설, 주차난, 배기가스로 인한 환경오염 등이 있으나 우선적으로 해결해야 할 문제로 교통사고라 할 수 있다. 특히 교통사고로 인한 사회·경제적 문제는 그 비용이 막대하고 파급효과가 매우 크다. 이러한 문제는 OECD 국가 중 사고율이 가장 높은 국가 중에 하나라는 오명을 갖게 되었다. 물론 이러한 문제를 해결하기 위하여 교통당국에서도 관련 정책 개발 등을 통해 노력을 해왔지만 교통사고는 이제 그 파급효과가 점점 커져가고 있다.

---

1) 김홍상, “경기도 교통사고 잦은 지점의 원인분석과 저감대책”, 「경기21세기」, 1998. 5/6월호, p.55.

특히 강원도 지역은 지방화, 도시화되어 감에 따라 자동차의 수요가 급증하고 있으며, 삶의 질이 높아지면서 여가 활동의 증가로 인하여 강원도 지역으로 유입하는 자동차 수가 증가하고 있다. 이러한 지역 내적인 변화와 타지역에서의 유입추세 등을 고려할 때 최근의 교통사고 현황을 파악하는데 있어 적절하기에 강원도 지역의 교통관련 사고에 대하여 심층 분석을 통하여 문제점을 도출하고 해결방안을 모색하는데 있다.

따라서 본 논문에서는 강원도에서 발생하는 교통사고에 대하여 분석을 통하여 교통사고를 줄일 수 있는 방안을 모색하고 교통사고의 예방과 감소로 귀중한 생명과 재산을 보호하기 위한 여러 방안들을 제시하는데 있다.

## 제2절 연구의 범위와 방법

교통사고의 발생요인으로는 인적요인(human factor), 차량요인(vehicle factor), 환경요인(enviromental factor) 및 도로요인(road factor) 등으로 살펴볼 수 있다.<sup>2)</sup> 이러한 요인들 중에서 인적 및 차량요인은 사고의 주된 요인이 되고 있으므로 강원도 지역의 교통사고 관련 요인을 분석하는데 주요 대상이 되었다.

하지만 교통사고는 여러 요인들 중에서 한가지 요인만이 작용하는 것이 아니라 복합적으로 나타나는 경우가 많다. 따라서 개별적으로 요인들을 분리하기란 쉽지가 않다. 따라서 본 연구에서는 교통 및 도로 환경과 교통사고가 어떠한 관계가 있는지, 어떠한 영향을 미치는지 등을 분석하는데 내용적 범위를

---

2) 임강원, “교통안전문제의 현황과 대책 방안”, 「교통안전진흥공단 세미나」, 1983. p.69.

두었다. 공간적 범위로는 우리나라에서 발생하는 교통사고와 강원도 지역 내에서 발생하는 교통사고와의 비교 및 강원도 지역의 지리적·환경적 특징에 따른 교통사고 관련한 통계자료, 각종 문헌자료 등을 통하여 교통여건의 변화를 살펴보고 이를 토대로 사고 예방 및 감소를 위한 종합적인 대책을 논의하고자 한다.

교통사고는 순간적이면서 복합적으로 발생하는 경우가 많다. 따라서 정확한 사고 요인을 분석하기 위해서는 사고발생원인이 되는 복합적 요소들을 경험적 유의성(empirical significance)에 의해 분석할 수 있는 거시적인 분석방법과 개별 교통사고의 사례를 분석하는 미시적인 분석 방법 등이 병행되어야 한다.

이를 위해서 본 연구방법은 기존문헌, 연구보고서 및 계획서, 세미나 자료, 교통관련 통계자료, 관계법령 등을 통한 이론적 배경을 구성하였고 강원도 지역의 자료 수집은 강원지방경찰청 및 유관 기관의 내부자료와 관계자와 면담 등을 통하여 연구하였으며 특히 사고관련 내용 등을 확인하기 위해 현지조사와 본 연구자의 교통관련업무 종사에 따른 현직 실무를 통하여 연구하였다.

## 제2장 교통사고와 교통환경에 관한 일반적 고찰

### 제1절 교통사고의 의의

일반적으로 교통사고에 대한 정의는 광의의 교통사고, 협의의 교통사고와 최협의의 교통사고의 3가지로 구분하여 정의할 수 있다.<sup>3)</sup>

#### 1. 광의의 교통사고

차량, 궤도차, 열차, 항공기, 선박 등 교통기관이 운행 중 다른 교통기관, 사람 또는 사물에 충돌 접촉하거나 충돌접촉의 위험을 야기케 하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 결과가 발생하는 것을 말한다.

#### 2. 협의의 교통사고

차 또는 궤도차의 교통으로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 경우를 말한다. 즉 차의 운전자 조종자 또는 그밖의 보조자 등이 고의 과실에 의하여 다른 차 등이나 사람 또는 물건에 접촉 충돌하거나 할 위험을 야기하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴하여 피해결과를 발생하여야 하는 것이다. 따라서 그 요건은 다음과 같다.

(1) 차 또는 궤도차의 통행으로 인하여 야기된 사고일 것.

---

3) 교통사고 처리 특별법 제2조 ② 및 교통사고 처리 지침 제2조.

(2) 교통이라 함은 도로상에서 운행중인 것을 말하므로 도로상에서 야기되는 사고일 것.

(3) 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 결과가 있어야 할 것.

### 3. 최협의의 교통사고

도로교통법(이하“법”) 제50조①의 법 조항 “도로에서 차의 교통으로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 경우”로 한정한다고 되어 있다.

(1) “도로”에서 발생되는 사고여야 한다.

원칙적으로 “도로”에서의 사고에 적용되며, 도로이외의 장소에서는 적용되지 않는다. 여기서 말하는 도로는 도로법에 의한 도로(고속국도, 일반도로, 특별시도, 지방도, 시도, 군도 등), 유로도로법에 의한 자동차전용도로, 사도법에 의한 사도, 자동차운송사업법 및 도로법에 의한 자동차 전용도로, 고속국도법에 의한 고속도로 등은 물론 공공장소로 공중의 교통에 이용되는 곳과 사실상 불특정 다수 인에게 이용이 허용되고 실제 이용되고 있는 곳이면 도로로 해석된다.

(2) “차”에 의한 사고여야 한다.

법 제2조 13호의 차마라 함은 우마와 차를 말하며, 우마라 함은 교통운수에 사용되는 가축자체를 말하기 때문에 교통사고의 주체인 “차”로 볼 수 없다. “차”라 함은 자동차관리법 제3조에서 말하는 자동차(승용, 승합, 화물, 특수이륜)는 물론, 경운기, 중기도 차에 해당되며, 그 외 인력, 축산, 동력에 의하여



도로에서 운반되는 것을 말하므로, 손수레가 인력에 의한 차이면 우마차는 축력에 의한 차이고 원동기 장치 자전거는 동력에 의한 차이기 때문에 우마차, 손수레, 경운기, 중기에 의한 사고도 교통사고에 해당된다. 다만 다른 법령에 의한 기차, 전차, 케이블카, 전동차, 항공기, 선박 등은 포함하지 않으며, 유모차, 신체장애자용 의자차 등도 법에 의해 보행자로 보기 때문에 제외한다.

(3) “교통으로 인하여” 발생한 사고 이여야 한다.

교통이라 함은 사람을 운송하거나 물건을 수송하는 운행행위를 말한다. 즉 차의 본래 목적에 의하여 사용 중 발생한 사고는 교통사고로 보아야 하나, 차의 운행행위로 인한 사고로 볼 수 없는 사고는 교통사고라 할 수 없으며, 사고의 원인행위와 피해결과와의 사이에는 상당한 인과관계가 있어야 한다.

(4) 피해의 결과발생이 있어야 한다.

교통사고는 타인의 신체생명재산에 대하여 피해의 결과가 발생하여야 하며, 피해의 결과가 없을 시는 법규위반의 문제일 뿐 교통사고는 아니다. 이때의 피해는 타인의 피해를 말하며 자기 자신의 피해는 말하지 않는다.

특히 교통사고 사망에 대하여 외국의 경우는 교통사고의 사망자 정의 기준을 보면 포르투갈은 현장 또는 병원 이송 중 사망한 경우로, 터키는 사고 후 1일 이내, 그리스는 사고 후 3일 이내, 프랑스는 사고 후 6일 이내, 이태리는 사고 후 7일 이내, 그 외 OECD 대부분의 국가와 우리 나라에서는 사고 후 30일 이내에 사망한 경우를 사망으로 정의한다. 또한 상해의 기준도 우리 나라에서는 치료일수를 기준으로 정의하고 있으나 외국의 경우는 입원일수를 기준으로 하고 있다.<sup>4)</sup>

## 제2절 교통환경

### 1. 인구의 증가

#### (1) 연령층별 인구구조

인구의 변화 추세를 보면 1980년에 3,743만 명에서 1995년에는 4,460만 명으로 그리고 2000년도에 이르러 4,613만 명으로 지속적으로 상승세를 보이고 있으나 1990년대에 이르러 그 증가율은 둔화되고 있다.(<표 2-1>참조)

<표 2-1> 인구증가율 변화

(단위 : 만 명)

년도	2000	1995	1990	1985	1980
총인구*	4,613	4,460	4,341	4,044	3,743
증가율**	0.71	1.01	0.99	0.99	1.57

자 료 : 통계청 홈페이지([http://www.nso.go.kr/cgi-bin/sws\\_999.cgi](http://www.nso.go.kr/cgi-bin/sws_999.cgi))

\* : 외국인 포함

\*\* : 전년에서 당해 년까지 증가 분

연령층별 인구분포는 0-14세의 어린이가 1970년에 전체의 42.1%를 차지하였으나 1980년에 33.8%, 1990년에 25.7% 그리고 1998년에는 22.0%로 계속 낮아지고 있다. 반면, 15-59세 연령층과 65이상의 고령층 인구의 비율은 상대적으로 증가 추세를 보이고 있다. 이처럼 유년층 인구가 감소하고 청·장년층 인구나 고령층 인구가 증가하고 있는 것은 의료기술의 발달로 인해 평균수명이 크게 늘어났으며 핵가족화로 인한 자녀출산이 과거에 비해 크게 줄어들었

4) 임평남, 「교통사고 상해에 관한 사례-조사연구」, 교통개발연구원, 1997, p.16.

기 때문이다.

2000년에는 노인인구가 전체 인구의 7%이상 차지하여 고령화 사회가 되었으며, 2019년에는 14%이상이 되어 고령사회가 될 것으로 예상된다. 고령화 사회가 됨으로써 사회적으로 여러 변화가 나타나겠지만 교통과 관련하여 주목하여야 할 것은 노인층의 교통운전이 증가와 노인들의 보행사고가 급속히 증가할 것으로 예상된다. 물론 노인층의 운전은 많은 경험과 침착하게 운전을 할 수 있다고는 하지만 우리 나라의 경우 자동차의 급속한 증대와 더불어 초보의 노령층 운전자도 많으며, 또한 연령이 들어감에 따라 시력이나, 청력, 신체 동작 등이 젊은 층에 비하여 상대적으로 떨어지기 때문에 교통사고의 발생률이 높다. 따라서 앞으로 노인인구의 증가와 노인 연령층의 운전을 교통사고에 있어서 중요한 변수로 작용될 수 있다.

## 2. 자동차의 증가

경제발전에 따른 국민소득의 증가로 1970년에 128,298대<sup>5)</sup>이던 자동차가 1985년에 처음으로 100만대를 넘어섰고 1990년에 이르러 매년 100만 여대씩 증가하여 2001년 6월말 현재 전국 자동차등록대수가 12,481,749대로 집계되었다. 이는 2000년 12월말(12,059,276대)과 비교할 때 422,473대의 증가와 3.5%의 증가율을, 전년 동기인 2000.6월말(11,599,872대)에 비해서는 등록대수는 881,877대 늘어나고 증가율은 7.6%인 것으로 나타났으며 98년도에는 전년에 비하여 56,172대(0.5%), 1999년도에는 전년에 비하여 694,129대(6.6%), 2000년도에는 895,548대(8.0%)가 증가한 것으로 볼 때 최근의 경기동향에도 불구하고

---

5) 경찰청, 「도로교통안전백서 2001」, p.5.

고 자동차의 증가세는 꾸준한 것으로 나타났다.<표 2-2>참조)

<표 2-2> 자동차등록대수 추이

(단위 : 천대)

년    도	96. 12	97. 12	98. 12	99. 12	2000. 6	2000. 12	2001. 6
등록대수	9,553	10,413	10,469	11,163	11,600	12,059	12,482
증가율(%)	12.8	9.0	0.5	6.6	8.1	8.0	7.6

자 료 : 건설교통부, 육상교통국 자동차관리과 보도자료, 2001. 7. 1.

증가율(%)은 전년동기 대비임

차종별로는 <표 2-3>에서 보듯이 승용차가 67.8%로 가장 높은 점유율을 보이고 있다. 그리고 승합차가 10.9%, 화물차가 21.0%, 특수차가 0.3%로 나타나고 있다.

<표 2-3> 차종별 등록 현황

(단위 : 대, %)

총    계	승용차	승합차	화물차	특수차
12,481,749(100)	8,460,281(67.8)	1,358,284(10.9)	2,624,996(21.0)	38,188(0.3)

자 료 : 건설교통부, 육상교통국 자동차관리과 보도자료, 2001. 7. 1.

시도를 구분하여 지역별로 등록현황을 보면 <표 2-4>에 볼 수 있듯이 경기도, 서울시 순으로 가장 높게 나타나고 있다.

<표 2-4> 지역별 등록현황

시 · 도	등록대수(대)			점유율(%)
	2001. 6	2000년	증감(%)	
총 계	12,481,749	12,059,276	3.5	100
서 울	2,497,344	2,440,992	2.3	20.0
부 산	837,698	812,369	3.1	6.7
대 구	710,965	690,726	2.9	5.7
인 천	671,180	648,435	3.5	5.4
광 주	348,995	336,605	3.7	2.8
대 전	399,561	382,682	4.4	3.2
울 산	305,469	294,572	3.7	2.4
경 기	2,607,184	2,487,276	4.8	20.9
<b>강 원</b>	<b>435,320</b>	<b>421,967</b>	<b>3.2</b>	<b>3.5</b>
충 북	408,428	393,344	3.8	3.3
충 남	509,080	488,961	4.1	4.1
전 북	493,600	475,674	3.7	3.9
전 남	482,828	466,426	3.5	3.9
경 북	775,312	752,198	3.1	6.2
경 남	829,435	802,689	3.3	6.6
제 주	169,350	164,360	3.0	1.4

자 료 : 건설교통부, 육상교통국 자동차관리과 보도자료, 2001. 7. 1

차량용도별로는 자가용이 11,785,053대로 영업용 654,354대보다 압도적으로 많은 것을 볼 수 있다.(<표 2-5 참조>)

<표 2-5> 용도별 등록 현황

(단위 : 대, %)

총계	자가용	영업용	관용
12,481,749(100)	11,785,053(94.4)	645,354(5.2)	51,342(0.4)

자 료 : 건설교통부, 육상교통국 자동차관리과 보도자료, 2001. 7. 1

### 3. 물류의 증가와 수송수단의 다변화

경제성장과 더불어 수송량의 증가는 물론 수송수단에 있어서도 변화를 가져왔는데 1970년대 초부터 경제개발계획이 진행되면서 여객과 화물 수송량의 양적 증가는 물론 수송방법에 있어서도 많은 변화가 나타났다. 최근에는 일반 화물차를 이용한 교통체증의 심화로 인하여 항공 등의 소송분담률이 높아지고는 있지만 아직도 일반도로(고속도로 포함)를 이용하여 화물차 등의 수송분담률이 매우 높다고 볼 수 있다.

### 제3절 교통사고에 따른 사회적 영향

80년대부터 고도의 경제성장에 따른 생활수준의 향상으로 자동차보유대수가 급격히 증가하여 97년에 드디어 천 만대를 넘어 섰으며, 급속한 자동차수의 증가와 함께 교통사고 건수 및 이로 인한 사상자수도 날로 증가하여 90년대에 이르러 매년 만명 이상의 사망자와 수십 만명의 부상자가 발생하고 이로 인한 막대한 경제적 손실이 발생하고 있다. 전국적으로 볼 때 1997년 한해의 도로 교통사고로 인한 경제적 손실은 국내 GDP의 2.64%에 이르고 있으며<sup>6)</sup>, 교통사고비용과 같은 비생산적인 비용은 교통안전에 대한 정부와 지자체의 지속적인 노력과 운전자 개개인의 안전운전 의식고취를 통하여 얼마든지 줄일 수 있는 비용이다.

---

6) 이수범, 「교통사고의 사회적 비용과 특성」, 교통개발연구원, 정책세미나 주제발표자료, p.14.

## 제4절 교통사고의 변화 추세

### 1. 교통사고의 발생동향

#### (1) 최근의 교통사고 발생현황

2001년 도로교통사고를 분석하여 보면 자동차사고 사망자수는 8,097명으로 전년 대비 20.9%(2,139명) 감소되었으며 부상자(387천명)와 발생건수(261천건)는 전년 대비 10%정도 감소하였다. 세계적으로 한해동안 사망자수가 가장 많이 감소한 일본의 사례(1974년 21.6%)와 유사한 수준이다.(<표 2-6> 참조)

<표 2-6> 최근 2000, 2001년 교통사고 발생현황

구 분		계	도 로	철 도	지하철	선 박	항 공
사고건수 (건)	2000년	291,734	290,481	580	37	634	1
	2001년	261,765	260,579	512	59	610	5
	증감 (%)	△29,969 (△10.3)	△29,902 (△10.3)	△685 (△11.7)	22 (59.5)	△24 (△3.83)	4
사망자 (명)	2000년	10,637	10,236	225	27	149	-
	2001년	8,525	8,097	205	40	174	9
	증감 (%)	△2,112 (△19.9)	△2,139 (△20.9)	△20 (△8.9)	13 (48.1)	25 (16.8)	9
부상자 (명)	2000년	427,407	426,984	347	33	40	3
	2001년	386,920	386,539	297	20	72	12
	증감 (%)	△40,487 (△9.5)	△40,445 (△9.5)	△50 (△14.4)	△13 (△39.4)	32 (80.0)	9

자 료 : 건설교통부 보도자료, 2002. 3. 18.

1일 평균 714건이 발생하여 22명이 사망하고 1,059명이 부상하였으며 자동차 1만 대당 사망자수는 90년에는 36.4명, 2000년에는 7.4명, 그리고 2001년에는 5.5명으로 매우 크게 감소하였다. 또한 인구 10만 명당 사망자수 도 1990년에는 28.8명, 2000년에는 21.4명, 2001년에는 16.9명으로 대폭 감소하였다.(<표 2-7> 참조)



<표 2-7> 교통사고 및 사상자 발생추이

구 분		계	도 로	철도	지하철	선박	항공
1990	사고건수	257,559	255,303	1,707	33	515	1
	사 망 자	13,102	12,325	606	15	154	2
	부 상 자	325,962	324,229	1,593	87	53	-
1991	사고건수	268,369	265,964	1,813	34	555	3
	사 망 자	14,190	13,429	588	20	153	-
	부 상 자	333,238	331,610	1,566	28	31	3
1992	사고건수	259,396	257,194	1,694	29	476	3
	사 망 자	12,375	11,640	522	17	195	1
	부 상 자	327,314	325,943	1,256	13	89	13
1993	사고건수	263,090	260,921	1,611	26	529	3
	사 망 자	11,489	10,402	573	11	430	73
	부 상 자	339,181	337,679	1,392	10	53	47
1994	사고건수	268,374	266,107	1,541	25	699	2
	사 망 자	10,786	10,087	478	12	209	-
	부 상 자	352,418	350,892	1,384	10	122	10
1995	사고건수	250,946	248,865	1,344	28	709	-
	사 망 자	10,895	10,323	366	16	190	-
	부 상 자	333,130	331,747	1,325	8	50	-
1996	사고건수	266,798	265,052	1,051	32	661	2
	사 망 자	13,174	12,653	352	21	147	1
	부 상 자	356,786	355,962	766	12	46	-
1997	사고건수	248,259	246,452	937	26	840	4
	사 망 자	12,419	11,603	337	20	227	232
	부 상 자	343,916	343,159	664	9	58	26
1998	사고건수	241,438	239,721	909	33	772	3
	사 망 자	9,549	9,057	326	23	143	-
	부 상 자	341,297	340,564	609	24	30	70
1999	사고건수	277,551	275,938	707	54	849	3
	사 망 자	9,843	9,353	279	35	164	12
	부 상 자	403,618	402,967	429	19	129	74
2000	사고건수	291,734	290,481	580	37	634	1
	사 망 자	10,637	10,236	225	27	149	-
	부 상 자	427,407	426,984	347	33	40	3
2001	사고건수	261,765	260,579	512	59	610	5
	사 망 자	8,525	8,097	205	40	174	9
	부 상 자	386,920	386,539	297	20	72	12

자 료 : 건설교통부 보도자료, 2002. 3. 18.

2001년도의 우리 나라 자동차 1만대당 사망자 수는 5.5명으로 2000년 7.4명에 비하여 1.9명(25.7%)감소 하였으며, 미국, 일본, 독일 등 선진 외국에 비하여 교통사고 사망자수는 많으나 최하위 국인 터키 6.8명보다 1.3명 낮은 것으로 나타났다. 인구 10만명당 사망자 수는 16.9명으로 미국(15.3명), 스페인(14.6명), 프랑스(14.3명) 등과 비슷한 수준이다.(<표 2-8> 참조)

<표 2-8> 국가별 인구·자동차보유 대비 사망자 현황

구 분 국가별	인 구 (만명)	자동차 (만대)	발생건수 (건)	사 망 자 (명)	사 망 자	
					자동차 1만대당	인구 10만명당
한 국 (2001년)	4,802	1,461	260,579	8,097	5.5	16.9
미 국	27,226	21,268	2,091,043	41,611	2.0	15.3
일 본 (2000년)	12,691	8,924	931,934	10,403	1.2	8.2
독 일	8,203	5,060	395,689	7,772	1.5	9.5
프랑스	5,922	3,341	124,524	8,487	2.5	14.3
영 국	5,950	2,814	242,610	3,564	1.3	6.0
벨기에	1,023	573	49,065	1,470	2.6	14.4
스페인	3,941	2,241	97,811	5,738	2.6	14.6
터어키	6,477	883	63,515	5,975	6.8	9.2
그리스	1,049	432	24,231	2,116	4.9	20.2
포르투갈	947	692	47,966	1,995	2.9	21.1

주) IRTAD자료(OECD 기준에 따른 1999 통계수치, 한국·일본 제외)

## 제3장 강원도 지역의 도로교통사고에 대한 분석

### 제1절 일반현황

#### 1. 일반교통여건

강원도의 2000년도 말 인구는 1,559,042명으로 1999년도 1,560,043명에 비해 0.06% 소폭 감소하였으며, 지난 10년 동안 도내 인구는 년 평균 0.14%의 감소 추세를 나타내고 있다. 10년 전인 1990년 말에 도내의 자동차는 91,400대에 불과하였으나 2000년 말에는 421,967대로 4.6배 이상으로 증가되어 이제는 평균 2세대 당 1대 이상의 자동차를 소유하고 있으며 머지않아 한 세대 당 1대씩 보유하게 될 것으로 보인다.

그러나 자동차가 다녀야 하는 도로는 높은 지가와 공사비 때문에 새로운 도로의 건설이 쉽지 않아 지난 10년간 겨우 4.15% 정도밖에 증가되지 않은 실정이다. 이에 따라 도시는 물론이고, 지방 중소도시까지 어느 곳에서나 도로의 교통정체는 일상생활에서 날마다 겪는 일이 되어버렸고, 이 같은 현상은 개개인의 불편은 물론 국가의 경제, 산업활동을 크게 위축시키고 있다.

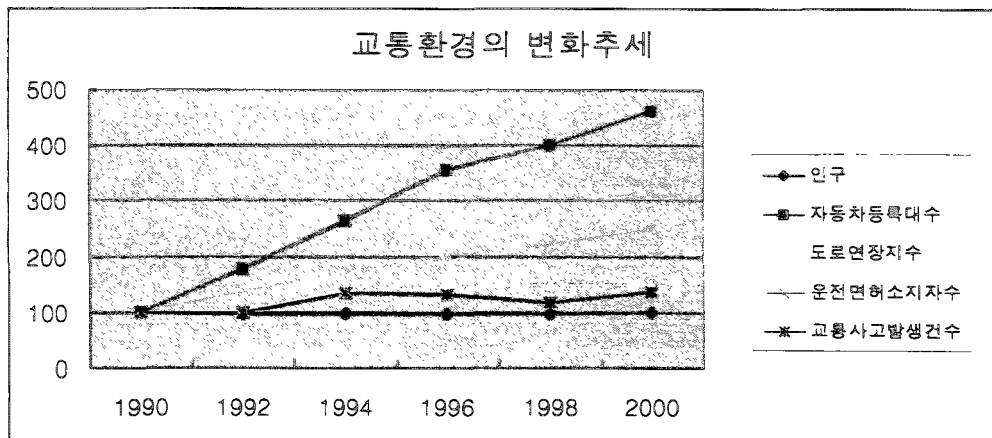
자동차의 증가에 못 미치는 도로 및 교통시설, 그리고 아직도 성숙되지 못한 국민의 교통질서 의식 등으로 인해 우리의 교통상황은 도로의 혼란과 주차난, 교통사고의 증가, 교통공해와 같은 여러 가지의 문제를 야기 시키고 있다.

특히 도내에서는 교통사고로 인해 연간 635명이 사망하고 있으며 22,464명

이 부상을 당하고 또한, 많은 재산피해를 발생시키는 교통사고는 그 피해의 엄청난으로 인해 개개인의 주의를 물론 국가적 차원에서의 적극적인 대책마련이 필요하다.

다음 [그림 3-1]은 강원도의 교통여건 변화 및 교통사고 발생추세를 나타낸 것으로 운전면허소지자와 자동차의 급증추세에 크게 뒤떨어지는 도로의 증가를 보여주고 있다.(<표 3-1> 참조)

[그림 3-1] 교통여건 변화 및 교통사고 발생추세



<표 3-1> 교통환경의 변화 추세

년 도		1990	1992	1994	1996	1998	2000	년평균 증가율%
인구	(명)	1,580,430	1,555,082	1,530,717	1,531,337	1,555,483	1,559,042	-0.14
	지수	100	98	97	97	98	99	
자동차등록대수	(대)	91,400	161,419	242,270	323,942	366,801	421,967	16.5
	지수	100	177	265	354	401	462	
도로연장지수	(KM)	5,230	5,434	7,246	7,646	7,831	7,851	4.15
	지수	100	104	139	146	150	150	
운전면허소지자	(명)	297,625	407,809	513,835	594,335	657,255	737,384	9.5
	지수	100	137	173	200	221	248	
교통사고발생건수	(건수)	9,698	10,627	13,088	12,679	11,263	13,179	3.12
	지수	100	100	135	131	116	136	

주) 고속도로 교통사고는 통계에서 제외되었음.

## 2. 인구 및 세대

2000년 12월 31일 기준으로 주민등록에 의해 집계된 강원도의 인구는 외국인을 포함하여 521,728세대 1,559,042명으로 전국 47,976,730명의 3.2%를 차지하고 있다. 전년(1999년 말)보다 인구는 1,001명이 감소(0.1%)하였으며, 세대수는 10,668세대가 증가(2.1%)한 것으로 나타났다.

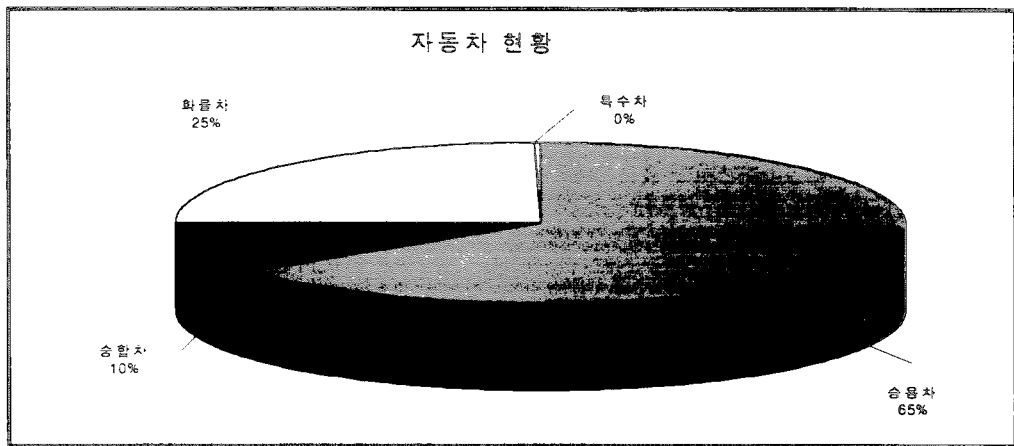
강원도의 인구는 석탄산업합리화 조치로 1987년 이후 태백시, 삼척시, 영월군, 정선군에서 급격한 감소추세를 보이다가 1995년을 저점으로 계속 증가하고 있다. 과거 10년간의 인구추이는 1990년 기준 1,580,430명 대비 21,380명이 줄어 연평균 0.1%의 감소추세를 나타내고 있다.

## 3. 자동차의 보유현황

2001년 말 현재 강원도내 자동차의 보유대수는 승용차 292,843대, 승합차 45,991대, 화물차 112,086대, 특수차 1,310대로 총 452,230대로 이는 전국 자동차 총 보유량 13,020,877대 대비 3.5%로 차지비율은 적으나 향후 소득향상으로 자가용의 증가가 대폭 증가할 것으로 예상된다.([그림 3-2] 참조)

그림에서 보는 바와 같이 전체 64.7%가 승용차이고 10.2%가 승합차, 24.8%가 화물, 0.3%가 특수차로 승용차의 비중이 화물차에 비하여 크게 능가함을 알 수 있다.

[그림 3-2] 자동차 현황



#### 4. 도로현황

강원도내 도로는 총 7,851km이다. 이 중 고속도로는 3개 노선 334km, 일반국도는 14개 노선 1,820km이며, 지방도는 44개 노선 1,635km, 시도 4,541개 노선 1,353km, 군도 185개 노선 2,814km 이다.

주요 국도는 고속국도가 서울 ~ 강릉간의 영동고속도로와 강릉 ~ 동해간 동해고속도로가 뚫려 있고, 춘천 ~ 대구간 중앙고속도로가 2001. 12. 14 개통되었다.<표 3-2>참조)

<표 3-2> 고속국도 현황

노선 번호	노 선 명	연장(m)	구 간		지정일자
			기 점	종 점	
계		469,400			
50호	영 동 선	138,820	원주, 부론, 홍호	강릉시, 홍제	2001. 8. 24
65호	동 해 선	41,700	동해시, 부곡	강릉시, 죽헌	2001. 8. 24
55호	중 앙 선	280,000	대구	춘천	2001. 8. 24

일반국도는 춘천 ~ 서울간 46호 경춘국도를 비롯하여 춘천 ~ 원주간 춘원국도, 춘천 ~ 화천간 춘화국도, 원주 ~ 제천간을 잇는 5호선 국도가 강원도 내륙을 남북으로 잇고 있다. 또한 19호 국도가 원주 ~ 충주간을, 31호 국도가 인제 ~ 평창 ~ 영월 ~ 태백을 이어주고 있고, 38호 국도가 태백 ~ 정선(고한, 사북, 신동) ~ 영월 ~ 충북 제천을, 48호 국도가 태백 ~ 삼척간, 그리고 7호 국도가 고성 ~ 속초 ~ 양양 ~ 주문진 ~ 강릉 ~ 동해 ~ 삼척간 동해안 해안을 끼고 개설되어 있으며, 양양 ~ 한계령 ~ 인제 ~ 홍천을 거쳐 경기도 양평으로 빠지는 44호 국도와 고성 ~ 진부령 ~ 인제 ~ 양구를 횡으로 잇는 46호 국도, 평창 ~ 정선 여량간 42호 국도 등이 강원도 내륙의 동서남북을 종횡으로 간선을 이루고 있다.(<표 3-3>참조)

<표 3-3> 일반국도 현황

노선 번호	노 선 명	연장(m)	구 간		지정일자
			기 점	종 점	
계		1,848,486			
3호	남해~초 산 선	15,200	철원, 철원, 울리	철원, 동승(휴전선)	1971. 8. 31
5호	마산~중 강 진	121,897	원주, 신림, 신림	철원, 김화(휴전선)	"
6호	인천~주문진선	154,410	횡성, 서원, 유현	명주, 주문진, 주문진	1981. 3. 14
7호	부산~온 성 선	236,880	삼척, 원덕, 월천	고성, 현내(휴전선)	1971. 8. 31
19호	남해~원 주 선	23,709	원주, 귀래, 운남	원주시, 중앙	"
31호	울산~신고산선	313,320	태백, 동점	양구, 동면(휴전선)	"
35호	부산~강 릉 선	94,950	태백, 동점	강릉시, 성내	1981. 3. 14
38호	평택~동 해 선	123,580	영월, 서면, 쌍용	동해시 이원	"
42호	인천~동 해 선	198,630	원주, 문막, 반계	공해시, 북평	1971. 8. 31
43호	발안~고 성 선	32,000	철원, 갈말, 강포	철원, 김화(휴전선)	"
44호	양평~양 양 선	130,350	홍천, 남면, 유목정	양양, 양양, 남면	"
46호	인천~간 성 선	167,140	춘성, 서면, 안보	고성, 거진, 대대	1981. 3. 14
47호	반월~금 화 선	17,700	철원, 서면, 자등	철원, 김화, 학사	"
56호	금화~양 양 선	218,720	철원, 금화, 학사	양양, 양양, 남문	"

### 1) 영동고속도로

영동고속도로는 서울 ~ 강릉간 230km의 강원도 중부내륙을 동서로 가로질러 뚫려 있다. 1971년 3월 21일 기공식을 가진 이 도로는 1차년도인 1971년에는 경기도 용인군 기흥면 신갈리(신갈) 기점으로 횡성군 우천면 우항리(새말)까지 105km를 먼저 착공하여 1972년 12월 1일 개통됐으며, 새말 ~ 강릉간 96.5km는 1974년 3월 28일 기공식을 갖고 1975년 10월 14일 개통됐다. 영동고속도로는 우리나라 고속도로 사상 최초로 1968년 완공된 경인고속도로(30km)와 1970년 7월 완공을 본 경부고속도로(428km), 그리고 호남고속도로에 이어 4번째로 완공된 고속도로이다.

2차선으로 개통됐던 영동고속도로는 4차선 확장의 필요성이 대두돼 우선 1991년 9월 1단계 사업으로 신갈 ~ 원주간 77km 확장공사에 착공, 1994년 11월 30일 개통되어 12월 12일 개통식을 가졌으며, 원주 ~ 강릉간 4차선 확장사업 중 원주 ~ 새말간 19.02km는 100억원을 들여 폭 23.4m의 4차선으로 1995년 10월 착공하여 1996년 마무리되었다.

### 2) 동해고속도로

1974년 3월 착공하여 1975년 10월 14일 영동고속도로와 함께 개통된 동해고속도로는 강릉 ~ 동해시간을 잇는 32.3km의 2차선 도로이다. 10.7m의 노폭으로 개설된 이 도로에는 화비령터널(동해 제1터널 540m)과 밤재터널(동해 제2터널 450m)이 있으며, 총공사비는 59억6천만원이 들었다. 동해고속도로에는 안인·정동·옥계·옥계역·망상·초구·묵호·남묵호 등 8개소의 평면교차로가 있다. 한편 동해고속도로의 포항 ~ 삼척간은 1979년 1월 31일 개통됐다.

### 3) 중앙고속도로

중앙고속도로는 총 연장 280km로 경부고속도로 288km 지점인 금호분기점



(대구광역시 북구 금호동)에서 출발하여 경상북도 안동, 영주와 충청북도 제천, 강원도 원주를 경유하여 영동고속도로 83km 지점인 만종분기점에서 영동고속도로와 분기되며 홍천을 거쳐 춘천인터체인지에서 끝난다.

이 고속도로는 1970년대 초반 국가기간고속도로 건설계획의 일환으로 마산에서 원주에 이르는 노선을 구상했다가 1차로 대구 ~ 마산간을 1977년 말에 개통한 후 나머지 구간에 해당한다.

이 노선은 교통량과 정부의 재정여건을 감안하여 구간별로 단계적인 시공이 타당한 것으로 판단되어 경제성이 높고 기존 고속도로와 연계가 용이한 1단계 구간부터 사업을 시행하였다.

중앙고속도로는 257개의 교량과 28개의 터널 등 구조물이 전체노선의 20%나 차지하고 있다. 다른 노선의 경우 구조물이 차지하는 비중이 4~6%임을 감안할 때 중앙고속도로에 얼마나 많은 구조물이 있는지 단적으로 보여준다.

경상북도 영주와 충청북도 단양 사이를 가로막고 있는 험준한 죽령고개를 관통하기 위하여 1,700억원의 공사비를 들여 건설한 연장 4,600m의 국내 최장 도로터널인 죽령터널과 고속도로 최초의 Trust 공법을 이용하여 건설한 호저대교는 순수 국내 기술진이 건설한 토목기술의 우수성을 입증해주는 사례로 손꼽히고 있다.

강원도 원주시 판부면에 위치한 원주대교는 국도 5호선과 중앙선 철도를 횡단하는 교량으로서 교각 높이만도 64m에 달해 이 지역의 새로운 명물로 자리 잡고 있다.

올 12월말에 풍기 ~ 제천 구간을 마지막으로 총 연장 280km의 중앙고속도로 전구간이 개통되면 한반도의 동부내륙을 남북으로 가로지르며 수송수단의 미비로 풍부한 지하자원의 개발이 지연된 태백산맥과 치악산, 소백산 등 국립

공원 및 충주호, 단양팔경을 중심으로 한 관광자원이 풍부한 지역을 통과하므로 동부내륙의 지역개발을 촉진시켜 전국토의 균형 있는 발전을 이루는 기틀을 마련하게 될 것이다.

또 대구에서 춘천까지 주행시간이 종전 6시간에서 3시간으로 절반 가량 단축되어 이 구간의 교통정체 현상을 해소하고 연간 3,341억원의 물류비용 절감으로 산업경쟁력 제고와 연도 주민의 생활 편익을 도모 할 수 있을 것으로 기대된다.

#### 4) 경춘국도

길이는 298.6km이다. 왕복2차선은 157.3km, 왕복4차선은 101.4km, 왕복6차선은 37.1km이다. 아직 개통되지 않은 구간은 2.8km이고, 도로포장률은 98.8%이다. 전국 24개 동서노선 가운데 하나로, 각 지방국토관리청이 관리한다. 1980 ~ 1981년 양구 ~ 소양호 구간을 시작으로 1994 ~ 1996년 신북 우회도로가 완공되었다.

전체길이 100m 이상의 장대교가 24개소, 소교량이 53개소 있다. 경기도 남양주시에 1987년 완공한 마치터널, 강원도 춘천시에 1993년 완공한 추곡터널, 1989년의 하행선과 1994년의 상행선이 완공된 의암터널, 강원도 양구군에 1974년 완공한 양구터널이 있다. 인천 ~ 서울, 도농 ~ 청평, 청평 ~ 가평, 가평 ~ 춘천 구간이 교통량이 가장 많다.

#### 5) 춘원국도

춘천과 원주를 잇는 영서 내륙의 남북 기간도로로 84.4km 2차선 포장도로이다. 비포장도로였던 것을 도내 처음으로 1961 ~ 1962년에 걸쳐 포장했다. 춘원국도는 1979년 5월부터 구간별·연차별 계속사업으로 직선화 공사를 펴 92km였던 거리를 84.4km로 단축하고, 노폭도 9m에서 12 ~ 13m로 넓혀 운행시

간을 2시간대에서 1시간 30분대로 앞당겼다.

#### 6) 기타국도

동해안을 잇는 강릉 ~ 속초간 도로의 4차선 확장공사가 이뤄지고 있다. 이 중 속초 ~ 양양간 17.2km는 410억여원을 들여 1989년부터 1991년 7월까지 양양군 손양면에서 속초시까지 확·포장됐다. 이 도로는 1991년 8월 8일부터 16일까지 고성의 신평벌에서 펼쳐진 제17회 세계잼버리대회를 치르기 위해 대회 전 완공으로 추진된 도로 확·포장사업이었다.(<표 3-4> 참조)

<표 3-4> 지방도 현황

노선 번호	노 선 명	연장(m)	구 간		지정일자
			기 점	종 점	
계		1,848,486			
396호	용문~원주선	15,780	원주, 지정, 안창	원주, 지정, 보통	1967. 12. 12
401호	귀래~문막선	20,400	원주, 귀래, 운남	원주, 부론, 법천	1967. 12. 12
402호	백운~영월선	48,400	원주, 신림, 구학	영월, 남면, 북상	1981. 7. 11
404호	문막~운계선	16,800	원주, 문막, 포진	원주, 귀래, 운계	"
405호	나전~진부선	32,900	정선, 북, 나전	평창, 진부, 하진부	1983. 7. 8
406호	공근~노천선	25,480	횡성, 공근, 학담	홍천, 동, 노천1	"
407호	용산~화천선	22,540	춘성, 신북, 용산2	화천, 화천, 하	"
413호	문곡~창리선	16,400	영월, 북면, 문곡	평창, 미탄, 창리	1967. 12. 22
414호	고한~황지선	18,600	정선, 고한, 고한	태백시, 혈동	1983. 7. 8
416호	신리~월천선	31,268	삼척, 도계, 신리	삼척, 원덕, 월천	1981. 7. 11
421호	노일~임계선	46,900	정선, 신동, 예미	삼척, 하장, 토산	1967. 12. 22
423호	동점~삼척선	12,000	태백시, 동점	태백, 연화	"
424호	정선~덕산선	77,115	정선, 정선, 덕우	삼척, 근덕, 덕산	1985. 11. 21
427호	황지~근덕선	43,000	삼척, 도계, 통리	삼척, 근덕, 동막	1979. 8. 23
429호	문곡~정선선	26,600	정선, 남면, 덕우	정선, 정선, 봉양	1981. 7. 11
441호	횡성~풍암선	39,080	횡성, 횡성, 읍상	홍천, 서석, 풍암	1983. 7. 8
442호	횡성~안흥선	7,900	횡성, 우천, 추동	횡성, 우천, 우항	1967. 12. 22

노선 번호	노 선 명	연장(m)	구 간		지정일자
			기 점	종 점	
444호	홍천~상남선	48,550	홍천, 홍천, 갈마곡	인제, 상남, 미교	"
446호	신남~진부선	86,000	인제, 남면, 신남	평창, 진부, 병내	1981. 7. 11
451호	철정~현리선	33,200	홍천, 두촌, 철정	인제, 기린, 현리	1967. 12. 12
453호	원통~임당선	56,450	인제, 북, 원통	양구, 동, 임당	1983. 7. 8
456호	진부~강릉선	16,610	평창, 진부, 간평	평창, 도암, 횡계	1981. 7. 11
453호	원통~임당선	56,450	인제 북, 원통	양구 동, 임당	1983. 7. 8
456호	진부~강릉선	16,610	평창, 화천, 대이	평창, 도암, 횡계	1981. 7. 11
460호	화천~양구선	60,300	화천, 화천, 대이	양구, 양구, 도사	1989. 1. 13
461호	양구~화천선	17,000	화천, 간동, 오음	화천, 화천, 하리	1967. 12. 12
462호	내물치~속초선	11,594	속초시, 내물치	속초시, 설악	"
463호	문해~이천선	18,500	철원, 갈말, 문해	철원, 동송, 사요	"
464호	춘천~철원선	17,000	철원, 갈말, 토성	철원, 동송, 사요	"
466호	용대~속초선	23,840	인제, 북면, 용대	속초시, 동명동	1981. 7. 11
494호	청평~횡성선	47,700	홍천, 서면, 동막	횡성, 공근, 상창봉	1967. 12. 22
519호	영춘~쌍용선	1,500	영월, 남, 토교	영월, 서, 쌍용	1985. 12. 27
583호	영천~남면선	2,600	영월, 남면, 창원	영월, 남면, 창원	1981. 7. 11
595호	단양~영월선	14,400	영월, 하동, 각동	영월, 영월, 덕포	1967. 12. 22
597호	황강~평창선	26,092	영월, 주천, 금마	평창, 평창, 도돈	"
599호	주덕~원주선	14,000	원주, 부론, 법천	원주, 문막, 문막	"
598호	영월~현동선	25,500	영월, 하동, 진별	영월, 하동, 내리	"

잼버리대회를 앞두고 개설된 춘천외곽도로(잼버리도로)는 춘천시 신동면 팔미리 강원도내 주차장 설치현황은 1992년말 현재 2,257개소 1,678.9km<sup>2</sup>로 노상주차장 386개 노외 주차장이 356개소였다. 시·군별 주차장은 춘천시에 385, 원주시 191, 강릉시 362, 동해시 156, 태백시 114, 속초시 141, 삼척시 129, 춘천군 55, 홍천군 60, 횡성군 28, 원주군 30, 영월군 76, 평창군 82, 정선군 95, 철원군 74, 화천군 33, 양구군 39, 인제군 33, 고성군 64, 양양군 50, 명주군 32, 삼척군 28개소였다.

강원도내 여객터미널은 모두 47개소로 하루 이용대수는 6,823대이고 면적은 122,347㎡이다.(<표 3-5>참조)

<표 3-5> 강원도 도로현황 총괄

(2000년 12월말, 단위 : m, %)

구 분 (노선수)	총연장	포 장 도		미포장	미개통	비 고
		연 장	포장율			
합 계 (246)	7,851,912	5,449,024	69.4	2,289,388	113,500	
고속도로 (3)	229,220	229,220	100			
일반국도 (14)	1,820,754	1,796,501	98.7	21,453	2,800	
지 방 도	소 계 (44)	1,635,150	1,303,440	79.7	303,010	28,700
	국지도 (7)	299,950	289,250	96.4	8,700	2,000
	지방도 (37)	1,335,200	1,014,190	76.0	294,310	26,700
시 도	1,352,958	900,313	66.5	452,645		노선수 : 4,541개 노선
군 도 (185)	2,813,830	1,219,550	43.3	1,512,280	82,000	

자 료 : 강원도청청도로교통과

※ 각도별 포장율 대비

- 전 체 포장율 75.8% ⇒ 69.4% (도별순위 : 7위)
- 지방도 포장율 77.5% ⇒ 76.0% (도별순위 : 7위)

## 5. 교통경찰관 현황

강원도내 교통경찰관은 2001년 12월 현재 323명으로 전체인원 3,223명중 교통경찰관이 차지하는 비율 9.97%이다.

소득향상으로 차량이 대폭 증가와 아울러 도로시설이 빈약한 강원도에는 설악산 및 동해안, 스키장 등 전국에서 손꼽히는 관광지가 많아 강원도를 찾는

유동차량이 대폭 증가하고 이로 인한 교통사고도 많이 발생하여 교통경찰관의 증원과 정예화가 요구된다.(<표 3-6>참조)

<표 3-6> 교통경찰관 현황

2001. 12. 31

서 별	계	서 무	면 허	사 고 조 사	뺑소니	수신호	순찰차	싸이카	비고
계	323	47	26	68	31	19	101	31	
지방청	69	5	7	3	1		59		
춘 천	36	4	3	10	3	4	6	6	
강 릉	25	2	3	9	3		3	5	
원 주	32	7	1	9	3	2	5	5	
동 해	18	4	1	5	2	1	3	2	
태 백	12	2	1	3	1	1	4		
속 초	22	4	2	6	2	3	3	2	
삼 척	15	3		4	2	2	2	2	
영 월	9	2	1	2	1	1	2		
정 선	9	1	1	2	1	1	2	1	
홍 천	15	3	2	3	2		3	2	
평 창	9	1	1	1	2		4		
횡 성	11	3		2	2	1	2	1	
고 성	10	1		3	1	1	2	2	
인 제	8		1	2	1		2	2	
철 원	10	1	1	2	2		3	1	
화 천	6	1	1	1	1	1	1		
양 구	7	3		1	1	1	1		

자 료 : 강원지방경찰청

## 6. 운전면허소지자 현황

강원도내 2001년말 현재 운전면허소지자는 621,744명으로 전국 운전면허소지자는 19,994,129명으로 전국대비 3.1%를 차지하고 있다.

운전면허소지자의 남녀별 구성비를 보면 남자 419,301명, 여자 202,445명으로 67.4:32.6으로 남자가 월등히 많지만 여성의 사회진출이 보편화되고 학과 점수의 하향(평균60점)과 운전전문학원의 확대 보급으로 여성운전면허소지자가 대폭으로 증가하는 있다..(<표 3-7>참조)

<표 3-7> 운전면허소지자 현황

구 분	계	남	여	계	1종면허	2종면허
전 국	19,994,129	13,251,222	6,742,907	23,812,373	12,028,519	11,783,854
강원도	621,744	419,301	202,443	783,235	407,092	376,143

※ 종별 면허현황은 한 사람이 여러 면허를 취득한 경우 이를 모두 합산

## 제2절 교통시설관련

### 1. 교통장비 현황

강원지방 경찰청의 교통장비로는 교통사고 인명 구조기, 도로거리 측정기, 속도측정기(이동식, 고정식, 휴대용), 무인속도 측정기 가설대, 음주 감지기, 음주 측정기, 음주 측정기 교정기, 음주 측정기 프린터, 교통사고 조사셀 다목적 탐색등, 정사진 카메라, 비디오 카메라, 녹음기, 비디오 해상기 등 관련 장비를 갖추고 있다. 이를 구체적으로 보면 <표 3-8(1)>, <표 3-8(2)>, <표 3-9>와 같다.

<표 3-8> 교통장비 현황(1)

품명 서별	교통사고 인명 구조기	도로거리 측정기	속도측정기			무인속도 측정기 가설대	음주 감지기	음주 측정기	음주 측정기 교정기	음주 측정기 프린터
			이동식	고정식	휴대용					
계	1	84	25	30	46	6	441	354	1	38
지방청		2						1	1	1
춘천서	1	8	2	4	2		36	28		3
강릉서		9	2	2	2		36	25		3
원주서		7	2	4	3	1	36	30		3
동해서		7	2	2	13		29	21		2
태백서		2	1		1		26	20		2
속초서		6	2	3		2	30	25		2
삼척서		5	2	1	7	3	29	24		2
영월서		4	1				20	18		2
정선서		3	1		1		20	18		2
홍천서		5	1	3	1		21	18		2
평창서		5	1	1			20	18		2
횡성서		6	1	1	3		20	18		2
고성서		3	1	2	1		20	14		2
인제서		2	1	1	1		20	13		2
철원서		4	1	1	1		20	15		2
화천서		3	1		7		20	13		2
양구서		3	1		1		20	13		1
고순대			2	5	2		18	22		1



<표 3-8> 교통장비 현황(2)

품명 서별	교통사고 조사셀	다목적 탐색등	정 사진 카메라		비디오 카메라 (행소너)	녹음기	비디오 해상기
			교 통	행소너			
계	30	19	18	17	19	67	1
지방청	1	1	1		1		1
춘천서	2	1	1	1	1	10	
강릉서	3	1	1	1	1	10	
원주서	3	1	1	1	1	5	
동해서	2	1	1	1	1	5	
태백서	1	1	1	1	1	5	
속초서	2	1	1	1	1	5	
삼척서	2	1	1	1	1	5	
영월서	1	1	1	1	1	2	
정선서	1	1	1	1	1	2	
홍천서	2	1	1	1	1	2	
평창서	2	1	1	1	1	2	
횡성서	2	1	1	1	1	2	
고성서	1	1	1	1	1	2	
인제서	1	1	1	1	1	2	
철원서	2	1	1	1	1	2	
화천서	1	1	1	1	1	2	
양구서	1	1	1	1	1	2	
고순대		1			1	2	

<표 3-9> 교통장비 현황

구분 서별	총계	카메라	녹음기	장비 셋트 (24종)	비디오 카메라	휴대전 화기	서치 라이트	컴퓨터	프린터	야광 잠바	노트 북	기 타	비고
지급일		98.7.8	98.7.4	98.7.10	98.7.26	98.6.19 98.12.19	98.12.22	98.9.30	98.12.15 98.12.30		98.9.2		
계	167	30	30	30	19	33	19	1	2		1	2	분쇄기 팩시 밀리
지방청	15	1	1	1	1	4	1	1	2		1	2	
춘 천	10	2	2	2	1	2	1						
강 룡	14	3	3	3	1	3	1						
원 주	14	3	3	3	1	3	1						
등 해	10	2	2	1	1	1	1						
태 백	6	1	1	1	1	1	1						
속 초	10	2	2	2	1	2	1						
삼 척	10	2	2	2	1	2	1						
영 월	6	1	1	1	1	1	1						
정 선	6	1	1	1	1	1	1						
홍 천	10	2	2	2	1	2	1						
평 창	10	2	2	2	1	2	1						
횡 성	10	2	2	2	1	2	1						
고 성	6	1	1	1	1	1	1						
인 제	6	1	1	1	1	1	1						
철 원	10	2	2	2	1	2	1						
화 천	6	1	1	1	1	1	1						
양 구	6	1	1	1	1	1	1						
고순대	2				1		1						

이와 더불어 교통관련 제반 업무를 보기 위한 교통 순찰 차량은 <표 3-10>과 같다.

<표 3-10> 교통 순찰 차량 현황

구분 서대별	대수	차종	년식	차종	년식	비고
총 계	38					
강원청	1	소나타III	97			2000CC
춘천서	3	EF소나타	2000			2000CC
		"	2001	EF소나타	2001	2000CC
강릉서	3	"	2001	누비라	97	
		"	2001			
원주서	3	아반떼	99	누비라	97	
		세피아II	98			
동해서	3	누비라	97	누비라	97	
		EF소나타	2001			
태백서	2	아반떼	99	누비라	97	
속초서	3	EF소나타	2001	누비라	97	
		"	2001			
삼척서	2	세피아II	98	누비라	97	
영월서	2	세피아II	98	EF소나타	2001	
정선서	2	세피아II	98	아반떼	99	
홍천서	3	세피아II	98	아반떼	99	
		EF소나타	2001			
평창서	2	세피아II	98	아반떼	99	"
횡성서	2	EF소나타	2001	세피아II	98	"
고성서	2	"	2001	세피아II	98	"
인제서	2	세피아II	97	아반떼	99	"
철원서	1	누비라	97			"
화천서	1	누비라	97			"
양구서	1	누비라	97			"

### 제3절 강원지역의 교통사고 발생현황 분석

강원지방경찰청 관내 교통사고 발생 추세를 살펴보면 1960년에 516건 발생

하여 194명 사망, 925명 부상에 불과하던 교통사고가 2001년에는 13,722건 발생하여 504명 사망, 21,698명이 부상하여 1일 평균으로는 38건 발생하여 1.4명 사망, 59명이 부상한 것으로 나타났다. 1993년 18개 경찰서(대) 가운데 교통사고가 가장 많이 발생한 경찰서는 2,085건이 발생한 원주서(전체 12,083건 중 17.3%)였고, 가장 적게 발생한 경찰서는 150건이 발생한 화천서(1.2%)였다. 8년이 지난 2001년에도 원주서가 2,333건(전체 13,722건 중 17.0%)으로 가장 많은 교통사고가 발생하였고, 화천서는 107건(0.8%)이 발생하여, 전체적으로 볼 때 자동차 증가에 대비하면 교통사고가 감소 추세에 있다고 할 수 있다.

## 1. 교통사고 발생현황

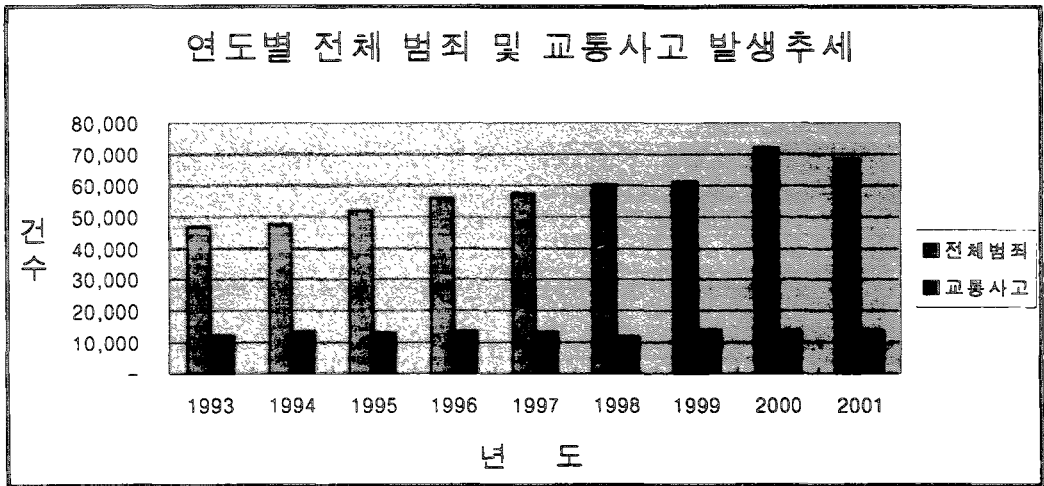
### (1) 연도별 전체 범죄 및 교통사고 현황

1993년 강원도에서 발생한 전체 범죄는 46,842건이었고, 이중 교통사고는 12,083건으로 25.8%를 차지하였다. 8년이 지난 2001년에 발생한 전체 범죄는 68,467건이고, 교통사고는 13,722건으로 20.0%를 차지하였다.(<표 3-11>참조)

<표 3-11> 연도별 전체 범죄 및 교통사고(인적피해) 발생추세 (1993년~2001)

연 도 \ 구 분	전체범죄(건)	교통사고(건)	점 유 율(%)
1993	46,842	12,083	25.8
1994	47,384	13,642	28.8
1995	51,702	13,288	25.7
1996	55,916	13,661	24.5
1997	57,516	13,547	23.6
1998	60,352	12,034	19.9
1999	61,058	14,100	23.1
2000	72,025	13,952	19.4
2001	68,467	13,722	20.0

[그림 3-3] 연도별 전체 범죄 및 교통사고 발생추세



이를 다시 강원도 지역의 교통사고에 따라 사망과 부상 발생 현황을 살펴보면 <표 3-12>과 같다.

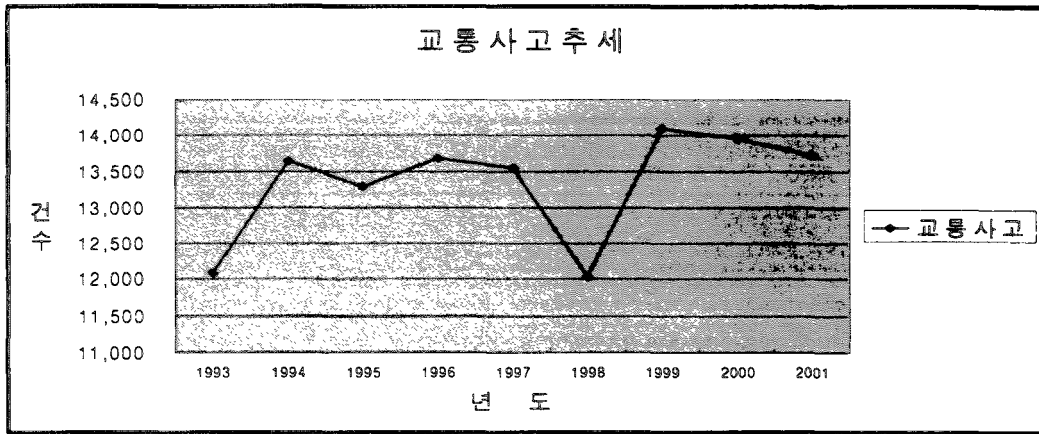
<표 3-12> 강원도내 교통사고(인피) 발생추세

1993~2001

연 도	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
발생(건)	12,083	13,642	13,288	13,681	13,547	12,034	14,100	13,952	13,722
사망(명)	508	472	484	818	802	635	625	635	504
부상(명)	17,179	19,347	19,693	20,049	20,785	18,724	22,787	22,464	21,698

1998년의 경우 영동고속도로의 확장(2차선에서 4차선으로)과 더불어 중앙분리대의 설치 및 7호(고성-속초), 44호(홍천-양평) 국도 등의 확장과 포장을 통한 교통안전 시설물 보강과 지속적인 지도, 단속을 하여 사고건수가 감소하는 것을 볼 수 있다. 하지만 그 이후로 교통량의 증가에 따른 교통사고의 증가를 볼 수 있다.

[그림 3-4] 강원도 지역의 교통사고 추세



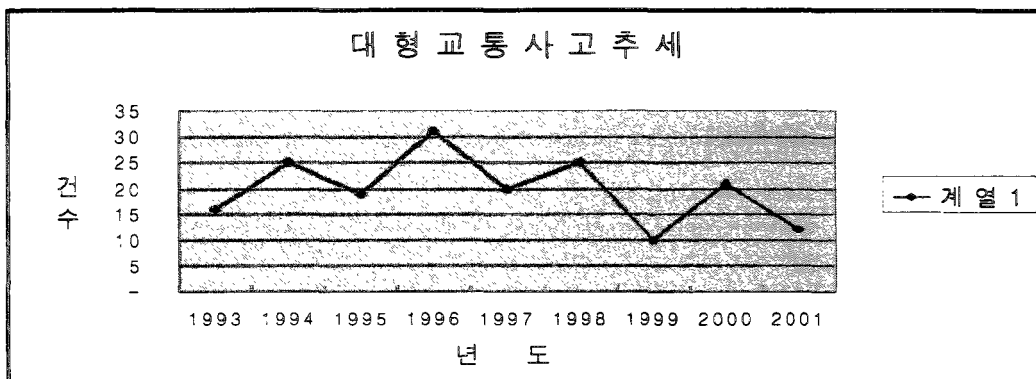
이와 더불어 강원도 지역의 대형교통사고 발생추세를 보면 <표 3-13>과 같다.

<표 3-13> 도내 대형교통사고 발생추세

1993~2001

연 도	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
발생(건)	16	25	19	31	20	25	10	21	12
사망(명)	44	74	51	84	60	73	37	61	12
부상(명)	156	260	200	304	114	324	135	289	259

[그림 3-5] 대형교통사고 추세



(2) 지역별 현황

강원도 지역의 경찰서별 교통사고에 대한 발생현황을 살펴보면 <표 3-14>과 같다.

<표 3-14> 경찰서별 교통사고(인적피해) 발생현황(1)

(발생 : 건, 사망·부상 : 명)

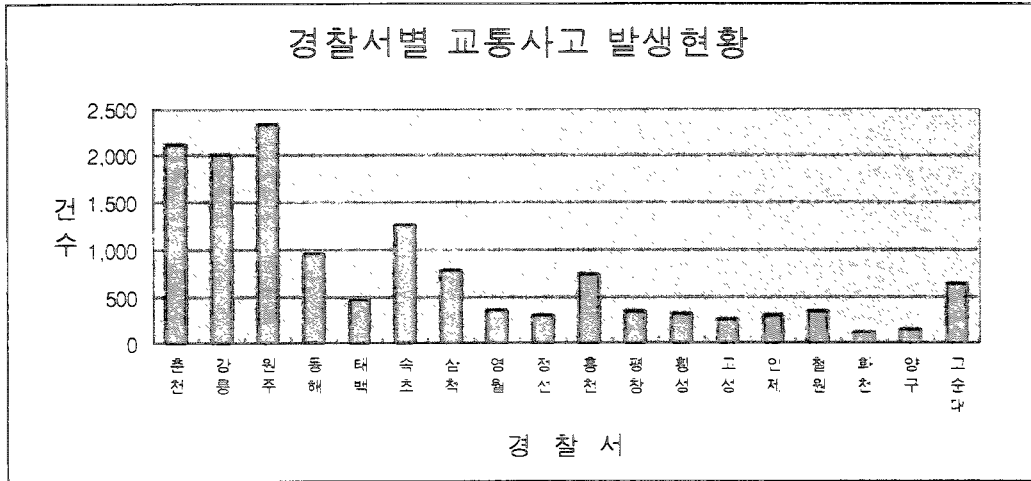
서별	연도 구분	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
계	발생	12,083	13,642	13,288	13,681	13,547	12,034	14,100	13,952	13,722
	사망	508	472	484	818	802	635	625	635	504
	부상	17,179	19,347	19,693	20,049	20,785	18,724	22,787	22,464	21,698
춘천	발생	1,875	2,350	1,927	1,862	2,025	1,964	2,280	2,058	2,113
	사망	73	54	55	100	79	70	76	58	45
	부상	2,320	2,797	2,359	2,136	2,696	2,760	3,329	2,873	2,989
강릉	발생	1,581	1,652	1,630	1,721	1,661	1,588	1,872	1,937	2,012
	사망	36	29	41	88	80	44	58	46	66
	부상	2,115	2,325	2,366	2,518	2,343	2,338	2,923	2,983	3,021
원주	발생	2,085	2,332	2,193	2,246	2,103	1,971	2,284	2,240	2,333
	사망	57	48	48	73	61	53	57	76	70
	부상	2,909	3,257	3,099	3,161	3,052	2,843	3,343	3,015	2,766
동해	발생	827	855	806	907	873	843	1,015	973	957
	사망	13	29	35	28	29	26	26	23	16
	부상	1,096	1,200	1,108	1,247	1,287	1,230	1,628	1,634	1,571
태백	발생	398	442	445	437	466	425	465	484	469
	사망	15	10	7	12	11	16	24	16	16
	부상	519	612	620	735	735	651	746	729	820
속초	발생	880	1,035	1,045	1,125	1,098	908	1,218	1,215	1,256
	사망	31	28	26	61	56	51	47	54	53
	부상	1,239	1,358	1,550	1,690	1,545	1,244	1,972	1,923	2,028
삼척	발생	591	738	701	778	716	656	777	823	773
	사망	32	33	28	40	42	34	23	29	28
	부상	908	1,180	1,150	1,207	1,123	1,029	1,320	1,502	1,303
영월	발생	434	495	472	413	391	320	419	378	356
	사망	14	23	12	14	39	24	25	22	17
	부상	708	739	759	653	603	564	624	598	652
정선	발생	270	302	299	284	275	220	278	296	299
	사망	15	13	15	11	19	22	13	18	8
	부상	340	378	445	433	376	340	466	526	559

<표 3-14> 경찰서별 교통사고(인적피해) 발생현황(2)

서별	연도		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
	구분										
홍천	발생		782	861	821	741	815	637	764	747	738
	사망		17	25	20	73	78	55	61	55	28
	부상		1,204	1,275	1,267	817	1,281	1,099	1,269	1,199	1,338
평창	발생		250	290	302	328	352	259	318	315	333
	사망		15	14	17	39	24	25	22	30	19
	부상		387	483	468	500	569	456	516	500	562
횡성	발생		372	373	476	523	485	398	486	450	311
	사망		18	17	17	32	39	20	26	35	26
	부상		534	483	728	770	796	655	764	798	470
고성	발생		246	326	293	297	285	216	250	312	255
	사망		22	17	15	16	17	19	23	30	13
	부상		349	421	454	489	398	272	391	639	493
인제	발생		319	357	364	366	364	289	313	331	298
	사망		22	24	24	29	26	21	24	23	15
	부상		495	591	582	652	650	586	593	636	685
철원	발생		319	370	360	383	319	354	335	344	339
	사망		12	8	10	24	28	26	27	27	21
	부상		383	514	468	493	418	481	456	492	493
화천	발생		150	168	157	133	154	89	104	128	107
	사망		7	4	3	4	11	10	8	6	6
	부상		219	241	253	188	211	129	147	200	166
양구	발생		153	142	171	135	117	126	146	148	138
	사망		5	6	12	12	14	9	10	11	8
	부상		203	195	265	184	173	165	210	215	192
고순대	발생		551	554	826	1,002	1,048	771	776	773	635
	사망		104	90	99	162	149	110	75	76	49
	부상		1,251	1,298	1,752	2,176	2,529	1,882	2,090	2,002	1,590



[그림 3-6] 강원도 경찰서별 교통사고 발생현황



## 제4절 교통사망사고 분석

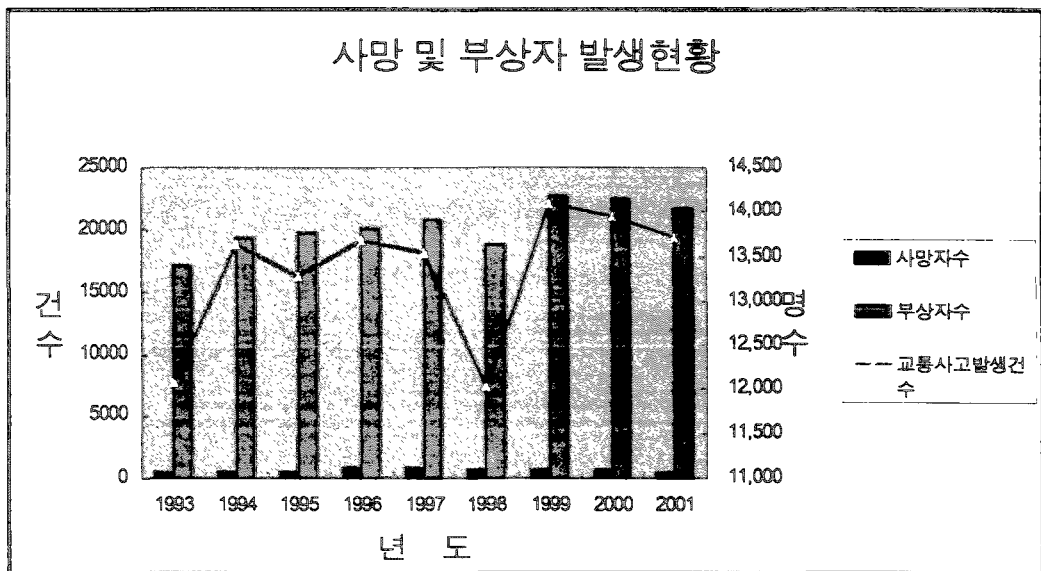
### 1. 교통사망사고 발생현황

2001년 교통사고는 13,722건이 발생, 504명이 사망하여 전년에 비해 발생건수는 230건(1.6%), 사망자는 131명(20.6%) 감소 하였던 바, 전국적으로 볼 때 국제적 비교기준인 자동차 1만대 당 사망자수는 5.5명으로 전년도 7.4명에 비해 1.9명(25.7%) 감소하였다. 특히 2001년에는 대형사고 감소율(발생 42.9%, 사망 80.3%)이 일반사고에 비해 월등히 높은 것으로 나타났는데, 이는 안전띠 착용률이 2000년 23%에서 95%이상으로 제고된 것에 기인한 것으로 분석되었다.(<표 3-15>참조)

<표 3-15> 교통사고 발생현황

구 분 기 간	발생건수	사망자	부상자	전체피해액 (백만원)
'00년	13,952	635	22,464	29,526
'01년	13,722	504	21,698	29,239
대비(%)	-230 (1.6)	-131 (20.6)	-766 (3.4)	-287 (1.0)

[그림 3-7] 사망 및 부상자 발생현황



<표 3-16> 2001년 대형교통사고 발생현황

구 분 기 간	발생건수	사망자	부상자
'00년	21	61	289
'01년	12	12	259
대비(%)	-9(42.9)	-49(80.3)	-30(10.4)

## 제5절 교통사고 현황 분석

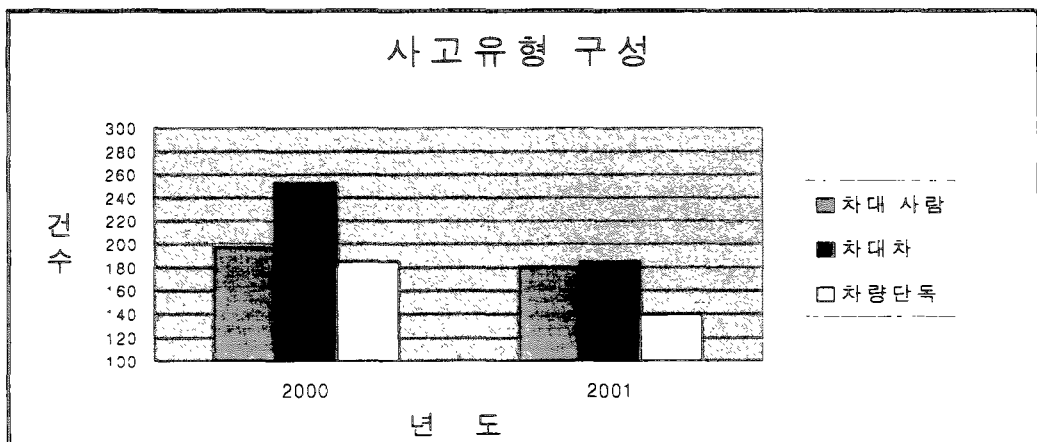
### 1. 사고유형별

사고유형별은 차와 차가 사고나는 경우가 36.7%, 차와 사람의 사고는 35.7%로 비슷하게 발생하고 있다. 이는 차량 단독사고의 27.6%보다 훨씬 높은 비율로 타인이나 타 차량에 피해를 유발하여 더 큰 문제를 야기 시키고 있다.(<표 3-17>참조)

<표 3-17> 교통사고 사고 유형

구 분	계	차대사람		차대차	차량단독	철 길 건널목
		보행자과실				
'00년도	635	197	64	252	185	1
구성비	100	31.0	10.1	39.7	29.1	0.1
'01년도	504	180	55	185	139	0
구성비	100	35.7	10.9	36.7	27.6	0.0
대 비	-131	-17	-9	-67	-46	-1
(%)	(20.6)	(8.6)	(14.1)	(26.6)	(24.9)	(100.0)

[그림 3-8] 사고 유형 구성



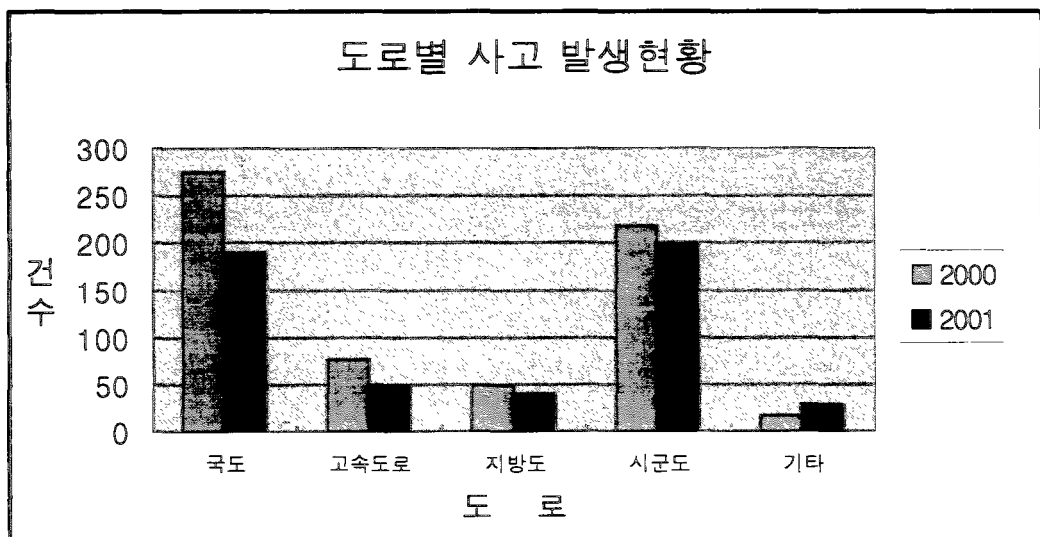
## 2. 도로별 교통사고발생현황

도로별 사고는 시군도(39.3%), 국도(37.5%)의 비율 순서로 도로에서 사고가 발생하고 있다. 이는 강원도의 지리적특성을 잘 반영하고 있다.(<표 3-18>참조)

<표 3-18> 교통사고 도로별 유형

구 분	계	국 도	고속도로	지 방 도	시군도	기 타
'00년도	635	275	77	49	218	16
구성비	100	43.3	12.1	7.7	34.4	2.5
'01년도	504	189	49	40	198	28
구성비	100	37.5	9.7	7.9	39.3	5.6
대 비	-131	-86	-28	-9	-20	+12
(%)	(20.6)	(31.3)	(36.4)	(18.4)	(9.2)	(75.0)

[그림 3-9] 도로별 사고발생현황



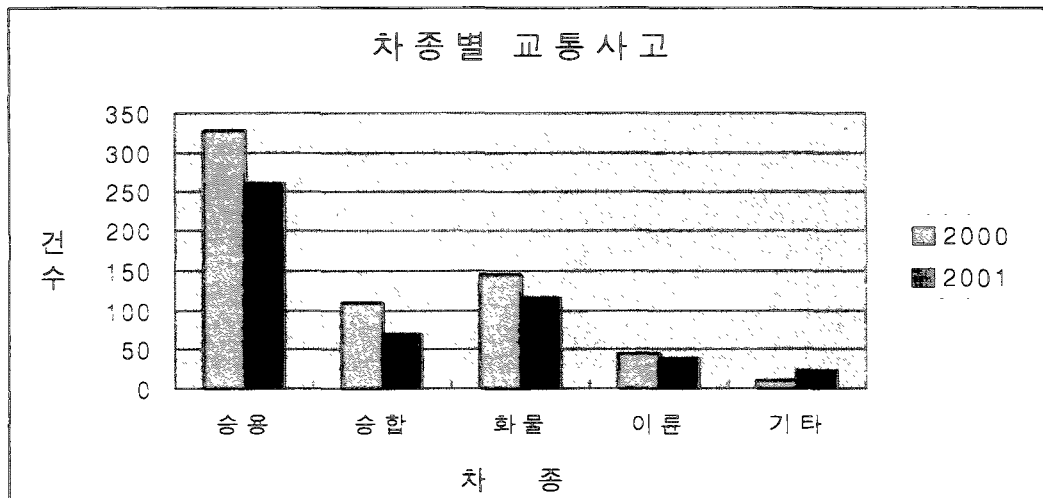
### 3. 차 종 별

차종별로는 승용차가 51.6%, 화물차가 22.8%, 승합차가 (13.7%)로 나타났다. 이는 각 차종의 등록대수 승용차가 10,286대(68%), 화물차가 3,996대(26%), 승합차가 911(6%)대 인 것을 비교해보면 적은 등록대수에 비하여 승합차의 사고율이 높게 나타나고 있다.(<표 3-19>참조)

<표 3-19> 교통사고 차종별 현황

구 분	계	승 용	승 합	화 물	이륜	기 타
'00년도	635	328	108	145	44	10
구성비	100	51.7	17.0	22.8	6.9	1.6
'01년도	504	260	69	115	38	22
구성비	100	51.6	13.7	22.8	7.5	4.4
대 비 (%)	-131 (20.6)	-68 (20.7)	-39 (36.1)	-30 (20.7)	-6 (13.6)	+12 (120.0)

[그림 3-10] 차종별 교통사고



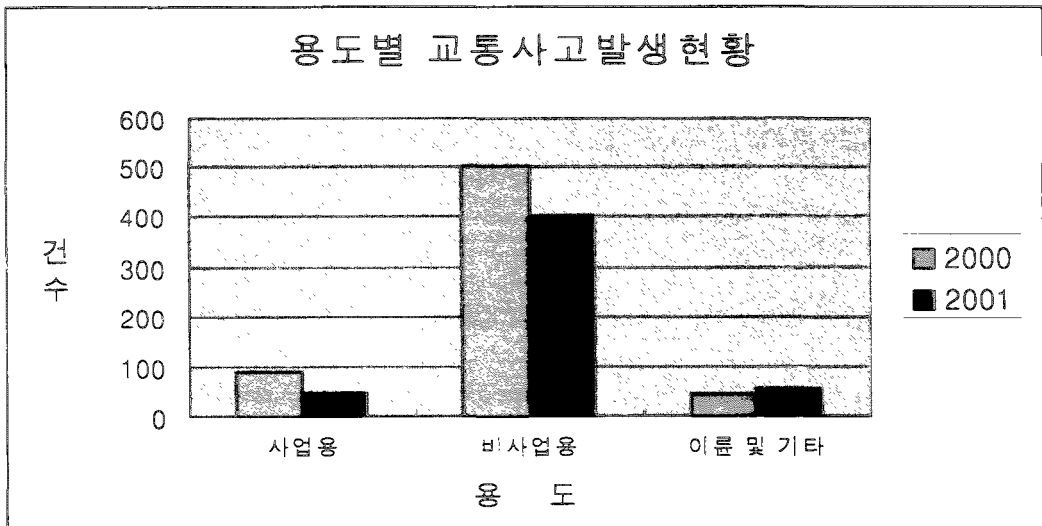
#### 4. 자동차 용도별 교통사고 현황

자동차의 용도별로 살펴보면 비사업용이 상당히 높게 나타나고 있다. 이는 지역의 특성상 개인자가용으로 승용차를 이용하는 경우가 많기 때문으로 볼 수 있다.(<표 3-20> 참조)

<표 3-20> 자동차 용도별 교통사고 현황

구 분	계	사 업 용	비사업용	이륜 및 기타
'00년도	635	89	501	45
구성비	100	14.0	78.9	7.1
'01년도	504	47	401	56
구성비	100	9.3	79.6	11.1
대 비 (%)	-131 (20.6)	-42 (47.2)	-100 (20.0)	+11 (24.4)

[그림 3-11] 용도별 교통사고발생현황



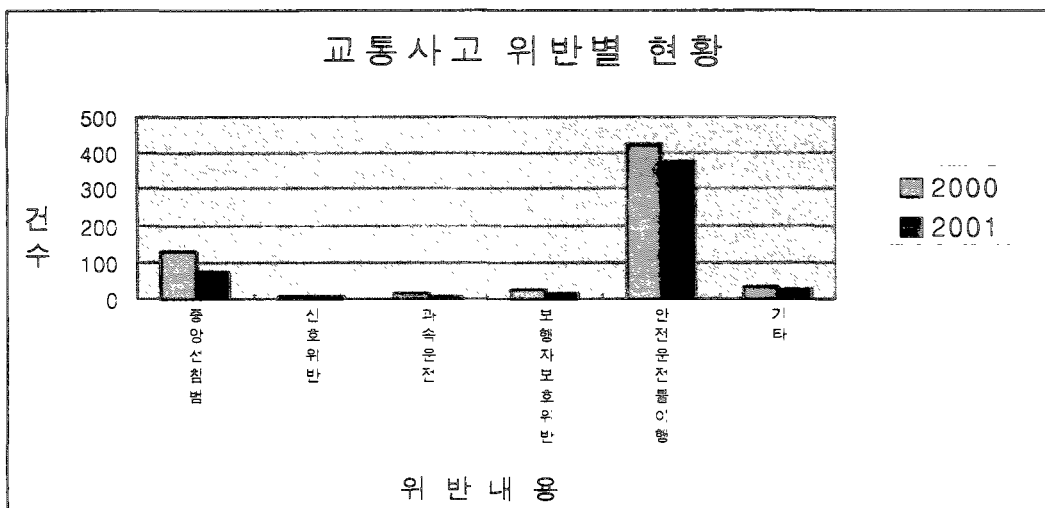
## 5. 교통사고 위반별 현황

사고 발생시 위반되는 내용을 보면 안전운전 불이행 74.6%로 가장 높아 차 후 사고 감소 대책으로서 운전자의 교육이 상당히 중요하다고 할 수 있다. 그리고 타 차량에 위해를 가할 수 있는 중앙선 침범이 14.3%를 차지하고 있어 매우 심각한 사고 요인을 안고 있다.(<표 3-21> 참조)

<표 3-22> 교통사고 위반별 현황

구 분	계	중앙선 침 범	신 호 위 반	과 속 운 전	보 행 자 보호위반	안전운전 불 이 행	기 타
'00년도	635	127	9	16	27	422	34
구성비	100	20.0	1.4	2.5	4.3	66.5	5.3
'01년도	504	72	9	6	14	376	27
구성비	100	14.3	1.8	1.2	2.8	74.6	5.4
대 비	-131	-55	0	-10	-13	-46	-7
(%)	(20.6)	(43.3)	(0.0)	(62.5)	(48.1)	(10.9)	(29.2)

[그림 3-12] 교통사고 위반별 현황



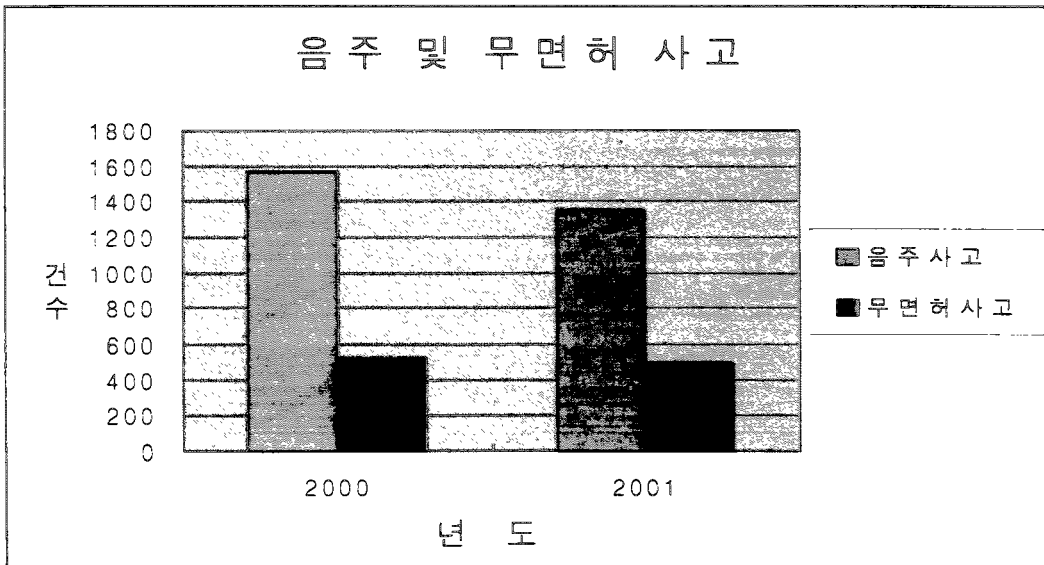
## 6. 음주·무면허사고에 따른 교통사고 현황

음주라든가 무면허로 인한 사고내용을 살펴보면 먼저 음주사고로 인하여 2000년도 비하여 2001년도에는 적극적인 홍보 및 계도를 통하여 많이 줄어들고 있는 추세이기는 하지만 문제는 무면허 운전으로 인하여 사망이 늘고 있어 지속적이고 강력한 단속이 필요하다고 하겠다.(<표 3-23> 참조)

<표 3-23> 교통사고 음주·무면허사고 현황

구 분	음 주 운 전			무 면 허 운 전		
	발생건수	사 망	부 상	발생건수	사 망	부 상
'00년도	1,568	88	2,665	521	36	768
'01년도	1,353	75	2,171	495	40	721
대 비 (%)	-215 (13.7)	-13 (14.8)	-494 (18.5)	-26 (5.0)	+4 (11.1)	-47 (6.1)

[그림 3-13] 음주 및 무면허 사고 현황





## 7. 어린이사고

어린이 교통사고 발생은 2000년도의 1,317건에 비하여 2001년도에는 1,027건으로 상당히 감소된 것을 볼 수 있다. 그에 따라 발생건수에 비례하여 사망자수는 줄어들기는 했지만 부상자수는 발생건수에 비례하여 높은 것을 알 수 있다.(<표 3-24> 참조)

<표 3-24> 어린이 교통사고 현황

구 분	발 생 건 수	사 망	부 상
'00년도	1,317	29	1,518
'01년도	1,027	19	1,218
대 비 (%)	-290 (22.0)	-10 (34.5)	-300 (19.8)

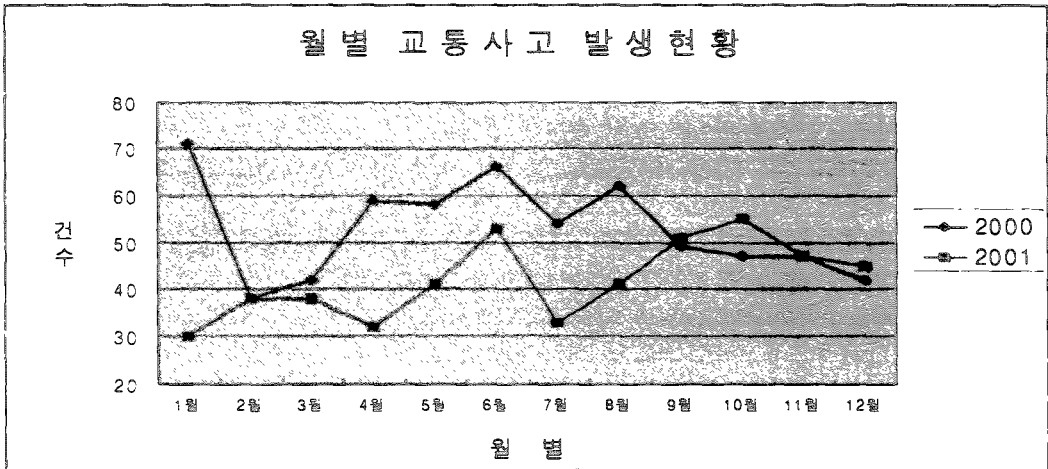
## 8. 월별 및 요일별

시기별로 사고발생을 살펴보면 10월, 9월, 6월이 높게 나타나고 있다. 이는 강원도지역의 설악산 등을 관광하기 위하여 방문하는 경우가 많아 유통차량의 증가로 사고 발생건수가 높게 나타나는 것으로 보인다.(<표 3-25> 참조)

<표 3-25> 교통사고 월별 현황

구 분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
'00년도	635	71	38	42	59	58	66	54	62	49	47	47	42
'01년도	504	30	38	38	32	41	53	33	41	51	55	47	45
대 비 (%)	-131 (20.6)	-41 (57.7)	0 (0.0)	-4 (9.5)	-27 (59.5)	-17 (23.4)	-13 (19.7)	-21 (38.9)	-21 (33.9)	+2 (4.1)	+8 (17.0)	0 (0.0)	+3 (7.1)

[그림 3-14] 월별 교통사고 발생현황

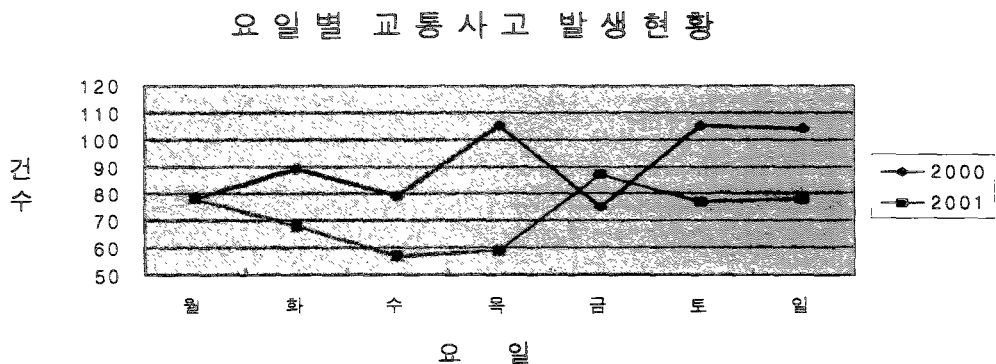


요일별로 살펴보면 금요일이 제일 높게 발생되며 월요일, 일요일, 토요일 순으로 발생되고 있다.(<표 3-26> 참조)

<표 3-26> 교통사고 요일별 현황

구 분	계	월	화	수	목	금	토	일
'00년도	635	78	89	79	105	75	105	104
'01년도	504	78	68	57	59	87	77	78
대 비 (%)	-131 (20.6)	0 (0.0)	-21 (23.6)	-22 (27.8)	-46 (43.8)	+12 (16.0)	-28 (26.7)	-26 (25.0)

[그림 3-15] 요일별 사고 발생현황



## 9. 시간대 · 계절 별

시간대 별로 살펴보면 18시부터 20시 사이에 가장 높게 나타나고 그 다음으로 16시부터 18시 사이에 사고가 높게 나타나고 있다.(<표 3-27> 참조)

<표 3-27> 시간대 별 사고 현황

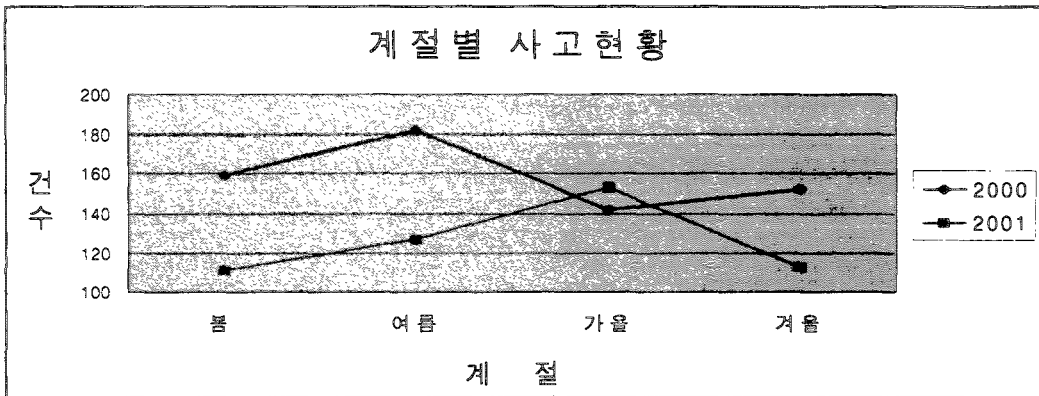
구 분	계	00:00 02:00	02:00 04:00	04:00 06:00	06:00 08:00	08:00 10:00	10:00 12:00	12:00 14:00	14:00 16:00	16:00 18:00	18:00 20:00	20:00 22:00	22:00 24:00
'00년도	635	50	33	32	45	52	45	45	47	69	96	68	53
'01년도	504	29	36	28	22	40	37	29	49	56	82	53	43
대 비 (%)	-131 (20.6)	-21 (42.0)	+3 (9.1)	-4 (12.5)	-23 (51.1)	-12 (23.1)	-8 (17.8)	-16 (35.6)	+2 (4.3)	-13 (18.8)	-14 (14.6)	-15 (22.1)	+10 (18.9)

계절별로는 가을이 가장 높게 나타나고 있다. 이는 월별에서도 살펴보았듯이 가을철 단풍의 계절에 관광객의 증가로 인한 사고 발생이 높다고 할 수 있다. 그리고 전년도에 비하여 다른 계절과 달리 오히려 증가하고 있는 추세에 있는 것을 보아 해가 지날수록 가을철의 교통사고에 대하여 충분한 대비를 하여야 할 것이다.(<표 3-28> 참조)

<표 3-28> 계절별 사고 현황

구 분	계	봄	여 름	가 을	겨 울
'00년도	635	159	182	142	152
'01년도	504	111	127	153	113
대 비 (%)	-131 (20.6)	-48 (30.2)	-55 (30.2)	+11 (7.7)	-39 (25.7)

[그림 3-16] 계절별 사고현황



## 10. 대형교통사고

대형교통사고<sup>7)</sup>는 전년도에 비하여 발생건수가 상당히 감소(42.9%)된 것을 볼 수 있다. 특히 사망사고를 비교하여 보면 80.3%의 매우 큰 감소를 볼 수 있다.(<표 3-29> 참조)

<표 3-29> 대형교통사고 현황

구 분	발 생 건 수	사 망	부 상
'00년도	21	61	289
'01년도	12	12	259
대 비(%)	-9(42.9)	-49(80.3)	-30(10.4)

7) 대형교통사고라 함은 교통사고로 인하여 사망 3명 또는 부상 20명 이상의 사고와 기타 사회적물의를 야기한 사고를 말한다. 이때 사망이라 함은 당해 교통사고가 주 원인이 되어 72시간 이내에 사망하는 것을 말한다. 중상이라 함은 의사의 진단결과 3주 이상의 치료를 요하는 부상을 말한다. 경상은 의사의 진단결과 5일 이상 3주 미만의 치료를 요하는 부상을 말한다. 또한 부상신고라 함은 5일 미만의 치료를 요하는 부상을 말한다(교통사고 처리지침 제2조의 1-12호 규정 및 경찰청 교안 63320-1712(94. 7. 18)호로 개정 시행 중임)

## 11. 운전면허 취득 연수별

운전자의 운전면허를 취득하여 1년에서 4년 사이에 사고가 전년도에 비하여 오히려 증가하고 있다. 이는 운전 미숙과 운전자의 안전의식 등이 부족하여 최근 들어 급증하고 있다(<표 3-30> 참조). 따라서 정책적으로도 운전면허 취득 연수에 따른 방안을 찾아 시행해야 할 것이다.

<표 3-30> 운전면허 취득 연수별 현황

구 분	계	5년 미만						5년 ~ 10년	10년 이상	기타
		소계	1년 미만	1년 2년	2년 3년	3년 4년	4년 5년			
'00년도	635	277	55	37	42	41	102	176	132	50
'01년도	504	228	28	48	44	56	52	103	123	50
대 비 (%)	-131 (20.6)	-49 (17.7)	-27 (49.1)	+11 (29.7)	+2 (4.8)	+15 (36.6)	-50 (49.0)	-73 (41.5)	-9 (6.8)	0 (0.0)

## 제4절 강원지역의 교통사고 특징

위의 강원도 지역의 교통사고 발생현황 분석을 통하여 특징을 살펴보면 첫째, 교통사고 발생현황이 일반 전체 범위에 비하여 비율이 감소되어 가는 것을 볼 수 있다. 둘째, 1998년도에 교통사고가 많이 줄기는 하였으나 다시 증가 추세에 있다. 하지만 사망사고가 현저히 줄어드는 것을 볼 수 있으나 부상자 수는 증가 추세에 있다. 셋째, 강원지역의 도로 사정상 도로 포장율이 낮고 4차선 이하의 도로들이 많으며 무엇보다도 산악지역에 따른 굽은 도로가 많다

는 것이다. 그러다 보니 고속도로보다 국도, 시군도에서의 교통사고율이 높게 나타나고 있다. 넷째, 월별 교통사고를 살펴보면 2000년도에는 1월이 가장 높은 사고 발생이 있었으나 2001년에는 6월, 9월, 10월이 비슷한 비율로 나타나고 있는데 이는 강원지역의 특성으로 겨울 및 가을 등산객들 유입 증가에 따른 것으로 보인다.

## 제4장 교통사고 감소방안

### 제1절 교통사고 줄이기 운동 적극 추진

#### 1. 범정부 차원 운동 전개

##### (1) 안전띠착용 생활화 운동 전개

교통사고 줄이기 3개년 계획에 맞추어 「2001년 우리의 다짐」 중 민주적 법치질서 확립의 실천과제로 선정 교통사고로 인한 사망·부상자 감소를 위해 (안전띠 미착용 시 치사율 1.6배) 「교통질서 스스로 지키기」국민의식을 대 전환 시키고자 2001. 3. 1부터 15일간을 홍보기간으로 선정 대대적 홍보활동으로 안전띠 자진착용을 유도하고 있다.

2001. 9월부터 안전띠 착용생활화를 민간주도의 운동을 통하여 안전띠생활화 범국민운동본부를 구성하여 현재는 경찰 단속과 함께 민간 주도의 운동으로 활발히 전개되고 있다.

##### (2) 교통법규위반자 신고 보상금제도 시행

#### 1) 도입배경

우리나라의 1999년도 차량 1만대 당 교통사고 사망자는 8.3명으로 OECD 가입 29개국 중 최하위로 나타나고 있으며, 운전자의 법규 위반율도 차량 1만대

당 연간 1회로 일본의 0.12회 보다 8배 이상 높은 것으로 나타나는 등 다른 나라에 비해 월등히 높은 우리나라의 교통 현실을 감안할 때 현재의 경찰 인력만으로는 모든 위반차량에 대한 단속이 어렵고 시민신고 활성화로 언제든지 도로교통법규 위반자가 단속 될 수 있다는 인식을 확산 시켜 준법운전 문화가 정착되도록 하기 위한 것이다.

## 2) 신고 보상금제 시행

교통법규위반차량 신고보상금 예산이 국회 심의위원회를 통과함에 따라 경찰청에서 관련 규정을 개정하고 전산 프로그램 개발 등 준비 기간을 거쳐 2001. 3. 10부터 시행하였으며 특히 한해 교통사고로 약 8조원 이상의 사회적 손실이 발생하는 것을 감안하여 볼 때 건당 신고보상금 3천원은 교통사고 방지를 위한 신고·고발정신을 함양시킬 수 있는 최소 비용으로 이를 통해 교통 질서를 확립하고 교통사고를 줄이는데 기여하게 되면 국가 경제에도 크게 이바지 할 것으로 기대된다.

또한 일부 문제점을 보완 2001. 6. 12 교통법규위반차량신고 보상금 지급규칙을 변경 시행하여, 2001년 한해 동안 강원도내에서 100건 이상 신고보상금을 접수한 지역은 31개소로 44명으로부터 15,556건을 접수 46,500,000원의 보상금을 지급하였다.<sup>8)</sup> 2002년 5월까지의 접수건수는 1,000건<sup>9)</sup> 정도로 나타나고

8) 신고보상금제 관련 규칙 주요내용은 다음과 같다.

위반내용	총 조 요 건
신호위반 (5조)	차량신호등과 번호판 식별이 가능하고 사진상으로 적색신호 시 진행하고 있음이 명확하게 식별
중앙선침범 (12조3항)	편도 2개차로 이상 도로에서 주행차로 상황과 바퀴가 중앙선을 넘어가 진행중임이 식별 (고속도로 편도 1차로 포함)
고속도로갓길 통행 금지위반 (56조1항)	갓길에서 차선과 번호판 및 주행중임이 식별 (주정차 차량 제외)
고속도로 버스전용 차로통행위반(56조의2)	전용차로선, 촬영일자 및 시간이 사진에 표시되고 차선과 번호판 및 주행중임이 식별

9) 강원지방 경찰청 내부 자료.



있다. 이는 관련 지역의 시설물 보강과 운전자 대상으로 홍보 등을 통하여 위반차량이 감소되는 것을 볼 수 있다.

강원도에서 실시하고 있는 신고보상금제의 주요지역의 구체적인 내용을 살펴보면 강릉시의 경우 10개 지역에서 실시하여 2000년도에 132건의 교통사고 건수에서 2001년도에는 94건이 발생하는 감소 효과를 보았으며 춘천시의 경우 11개 지역에서 실시하여 2000년도에 76건의 교통사고 건수에서 2001년도에는 64건으로, 원주시의 경우 7개 지역에서 실시하여 2000년도에 36건의 교통사고 발생하였으나 2001년도에는 17건의 교통사고가 발생하였다.<sup>10)</sup> 이를 통해서 볼 때 현재의 신고 보상금제를 통하여 교통사고가 감소하는 효과를 거둘 수 있다는 것을 볼 수 있다.

## 2. 교통사고 유발행위 단속

### (1) 과속운전 중점 단속

과속은 모든 교통사고 (중침, 신호위반, 난폭 운전 등)의 직·간접적인 요인이 되므로 교통방송 등 언론매체 활용 중점 홍보하고 연중고정식 및 이동식 무인속도 측정기를 활용 지속적으로 단속하여야 한다.

무인속도측정기 확충 무인장비에 의한 과속단속은 2002년도 하반기 무인속도측정기 32대 확충하여 전체 도내 고정식 무인속도측정기 105대와 이동식 33대를 총 138대를 배치 과속과 신호 위반, 차로 위반, 지정 차로 통행방법 위반 등을 중점 단속하여야 한다. 현재 강원지방경찰청의 무인속도측정기를 이용한

---

10) 강원지방경찰청 내부 자료.

계획은 <표 4-1>과 같다

<표 4-1> 무인속도측정기 운영 계획

구 분		계	고 정 식		이 동 식	
			과속	다기능	분리형	탑재형
현보유	계	106	78		28	
	운영중	67	42		25	
	2월가동	23	20		3	
	조달요청	16	16			
금 년 계 획		32	12	15		5
배정후 보유		138	90	15	28	5

자 료 : 강원지방경찰청 내부 자료

이러한 직접단속에서 단속관련 기계 등을 확충하여 지속적으로 교통사고 감소를 위하여 준비를 하여야 한다. 또한 모형속도 측정기 등을 적재적소에 설치하여 운전자들에 대한 안전사고예방 의식을 높여야 할 것이다.

## (2) 음주·무면허·신호 위반·난폭 운전의 지속적인 단속

음주단속은 지난해에 이어 2002년도에도 음주운전 사고예방을 위하여 지속적으로 단속하고, 홍보함으로써 사고방지를 위해 경찰청·지방청 주관으로 주 3회에 걸쳐 일제단속을 실시하여 앞에서 보듯이 많은 감소 추세를 보이고 있다. 하지만 음주·무면허·신호 위반·난폭 운전 등은 자기 차에 대한 사고의 경우도 심각하지만 무엇보다도 선량한 일반운전자에게 가해를 입힐 수 있기 때문에 지속적인 단속이 필요하며 경찰서별로 실정에 맞게 음주운전 용의시간대 단속과 함께 새벽 및 출근시간대에도 주2회 이상 가용인원을 총동원하여 집중단속을 함으로써 음주 및 무면허 운전 금지 단속을 해야 한다.

### (3) 보행자 단속

강원도 지역의 지역적인 특성상 경운기, 이륜차 등의 사용이 많은 것을 볼 수 있는데 이는 지방도 및 시군도에서 관련 교통사고가 많이 발생하고 있다. 보행자 및 경운기 등 교통 3대 약자 교통 사고예방을 위하여 사고예상 국도, 지방도 등의 시설 개선과 함께, 보행자의 무단횡단과 함께 모든 차량의 과속 운전을 단속하고, 주민과 특히 노약자들에 대한 홍보와 계도를 실시하여야 한다. 교통안전 시설물로는 보행자 무단방지, 횡단보도 펜스 설피 등을 보급·추가 설치하여야 하며 중앙규제봉 설치를 확대해야 한다. 그리고 노약자들에 대하여는 야광 지팡이, 야광 조끼 등을 확대 보급해야 한다.

## 제2절 교통법규위반 단속 분석을 실시

1998년 이후 고정식 무인속도측정기, 이동식 무인속도측정기를 일선에 배정하여 지속적으로 단속한 결과 사고 감소 효과의 실적이 증가하였고, 특히 고정식 무인속도측정기의 단속실적은 장소의 노출로 인하여 매년 감소 추세이나 이동식 무인속도측정기 단속은 계속 증가하고 있는 추세로 2001년도 교통법규 위반행위 단속실적을 분석한 결과, 전체 단속건수는 전년 대비 29.8% 증가하였으나, 이는 무인속도측정기의 적극적인 활용으로 과속단속이 74.6%가 증가하였으며, 과속 외의 교통사고요인행위인 음주·무면허·신호위반 등은 감소되어 이에 대한 단속강화가 필요하다.

전년대비 전체 단속건수는 29.8%(158,354건)가 증가하였으며, 교통사고 요인

행위인 음주·무면허·신호위반 등은 16.5% (2,173건) 감소하였고, 안전띠 미착용 등과 지도장 발부가 줄어들고 있다. 따라서 사고감소와 연계 사고요인 단속 강화가 요구된다.

### 제3절 교통사고 조사업무 개선

#### 1. 교통사고조사 업무의 개선

교통사고 1건을 처리하는데 보통 사망사고는 1-2주, 인피 사고는 1-7일, 순수 물피 사고는 6.5시간, 당사자간 분쟁이 있는 사고는 1개월 이상 소요되고, 사고조사 구비서류를 작성하는데도 가장 경미한 내사종결사고는 220분, 사망사고의 경우 1,480분까지 걸리는 것으로 나타났다.<sup>11)</sup>(<표 4-2> 참조)

<표 4-2> 교통사고조사 구비서류 작성 소요시간

사망사고	공소권있는 사    고	공소권없는 인 피 사 고	공소권있는 물 피 사 고	내사종결 사    고
1,480분	1,070분	430분	420분	220분

이와 같이 교통사고조사에 긴 시간이 소요되므로 민원인의 대기시간이 길어져 교통경찰에 대한 불신요인이 되었고 사고조사 경찰관의 사기를 저하하는 주원인이 되기도 한다. 이에 따라 민원인의 불편해소와 교통사고조사 경찰관의 사기를 진작시키기 위하여 2교대를 실시하는 등 근무여건 개선을 통하여 효율적인 교통사고 조사를 통하여 이를 토대로 한 자료를 활용하여 차후 교통사고 대책에 적극 활용하여야 한다.

11) 강원지방 경찰청 내부자료

## 2. 교통사고 분석센터의 활성화

교통사고 발생에 대한 과학적인 분석과 대응책을 마련하기 위하여 강원지방경찰청에서는 1999년 12월 1일부터 시작한 경찰대개혁 100일 작전의 일환으로 교통사고분석센터를 경비교통과 안전계에 설치하고 있다. 분석센터는 주요 교통사고 분석 및 수사기법 수집·활용을 위하여 교통사고 수사기법 및 차량관련자료 수집, 사고통계 관리·분석 및 교통안전대책 수립, 이의조사 및 교통사고·뺑소니 업무지도 등을 주 업무로 하여 교통사고에 대한 처리를 하고 있다. 앞으로 교통사고 분석센터 조직의 위상을 높이고 인력과 재원을 확충하여 심도 있고 과학적인 교통사고 분석을 통하여 이를 토대로 교통사고 감소 예방을 할 수 있어야 한다.

## 3. 교통사고 조사 경찰관 교육의 내실화<sup>12)</sup>

과거의 강압적인 조사방법에 의해 경찰이 대민 서비스에서 많은 부분에 있어서 문제점이 지적되어 왔다. 교통사고 조사 경찰관의 교육은 교통사고 조사 경찰관 정신교양, 교통사고 초동조치요령, 주요 교통사고 조사요령, 기타 교통사고 수사서류 작성요령 등을 통하여 이제 민원인의 입장에서 서비스 행정을 해나가야 할 것이다

---

12) 교통사고조사 경찰관의 지식 함양과 대민 서비스 개선을 위하여 경찰종합학교 교육과 별도로 지방경찰학교에 “교통사고조사반” 교육과정을 설치하고 있다.

## 제4절 도로교통 환경정비

자동차는 과거 10년 동안 연평균 12.7% 증가로 급격하게 늘어났음에 비하여 도로의 증가는 상당히 미흡한 실정이다. 이에 따라 날로 급증하는 교통수요에 능동적으로 대처하고 교통취약요소를 제거하기 위하여 일반국도와 고속국도의 확장 및 신설사업을 계속 추진하는 한편, 기존도로에서의 교통사고예방을 위하여 노후교량 개·보수, 노면 평탄성 보완, 위험도로와 사고 많은 지점 개량, 중앙분리대 설치 및 개량 등 도로의 기능을 보강하였으며, 과적에 의한 도로 파손을 예방할 목적으로 과적차량을 단속하기 위해 축중계 설치 등의 사업을 수행해 오고 있다.

2001년 한해 동안 1,448억원을 들여 54개소의 위험도로를 개량하고 281억원을 투자하여 71개소의 낙석·산사태 지역을 정비하였으며 기타 도로의 노면 평탄성 보완 및 보수공사를 시행하였고, 또한 교통사고 잦은 곳 개량 실시, 횡단입체시설, 오르막차로 설치, 교차로개선사업을 시행하여 병목지점을 해소하고 도로의 기능을 증대하는 사업을 중점적으로 추진하였다.(<표 4-3>참조)

<표 4-3> 도로시설 개량 및 보수현황

(단위 : 백만원)

구분	계	포장도 보수	교량개축 타설보수	낙석 산사태 정비	중앙 분리대 설치	위험도로 개량	사고 잦은곳 개선	도로안내 표지장비	교차로 개선	오르막 차로 개선	버스 정차대 설치	기타 사업
사업량		27개소 137km	1식	71개소	8개소	54개소	40개소	1식	13개소	8개소	13개소	1식
금액	144,847	8,734	17,464	28,151	3,340	27,143	15,206	2,085	5,088	6,407	980	30,249

## 제5절交通安全시설 정비

### 1. 交通信号灯기 신설·보수

交通信号灯기는 전기 또는 사람의 힘에 의해 조작되는 交通 통제시설로서 차량이나 사람 등의 交通 흐름에 대하여 지정된 행동을 취하도록 지시하거나 경고하는 장치로서 적절한 信号灯기 설치 및 운영은 질서 있는 交通의 흐름을 유도하고 교차로에서의 직각 충돌을 줄일 수 있고, 연동화가 가능하며 交通용량을 증대시킬 수 있는 장점이 있다. 따라서 차량이 증가하고 도로가 확대되는 상황에서 信号灯기의 설치의 필수적이다 또한 원활한 交通소통을 위해 보행자작동信号灯기 설치 확대, 연동화구간 확대, 交通정보센터 설치가 필요하고 시각장애인의 횡단보행을 돕기 위해 시각장애인 음향信号灯기 추가 설치, 보행자의 횡단보행 사고방지를 위해 잔여시간표시기 확대 설치가 필요하고 신호등의 선풍등 현상 방지와 전력소모를 줄이기 위해 단가가 다소 비싸더라도 LED信号灯등으로의 교체가 시급하다 할 수 있다.

원활한 信号灯기의 운영을 위해 수시로 보수하고 필요한 곳에 추가로 설치하여야 할 것이다.(<표 4-4> 참조)

<표 4-4> 信号灯기 설치현황

신 호 기			보 행 자 작동信号灯기	시각장애인 음향信号灯기	신 호 연 동화구간	잔여시간표 시 기	교 통 정보센터
계	일반	전자					
727	446	281	17개소34개	220개소438개	50개구간 205km	3개소6개	1개소

자 료 : 강원지방경찰청 내부 자료.

## 2. 교통안전표지<sup>13)</sup>

교통안전표지의 종류로는 도로의 위험상태를 알려주는 주의표지, 각종 제한, 금지 등의 규제를 표시하는 규제표지, 도로이용자에게 필요한 지시를 알리는 지시표지, 주표지를 보충하는 보조표지가 있는데 운전자가 쉽게 인지하고 사고를 예방할 수 있도록 확충하여야 한다.(〈표 4-5〉 참조)

〈표 4-5〉 교통안전표지 현황

년도별	계	주의표지	규제표지	지시표지	보조표지
2001	35,573	17,726	10,048	5,542	2,257

자 료 : 강원지방경찰청 내부 자료.

## 3. 노면표시 확충<sup>14)</sup>

노면표시 방법에는 상온식과 가열식, 융착식이 있으나 상온식과 가열식은 시공방식이 간편하고 가격이 저렴하나 퇴색이 빠른 반면 융착식은 가격이 비싼 반면 사용기간이 길다. 또한 중앙선 및 도로상의 선형을 보완하여 야간 또는 우천 시 운전자의 시선을 명확히 유도하기 위해 노면 표지병 등을 설치하여 운전자의 안전운전에 기여하여야 한다.

13) 교통안전표지는 노면표시나 신호기 등과 유기적 또는 보완적으로 설치되는 교통안전시설로서 도로이용자에게 일정하게 양식화된 방법으로 각종 필요한 정보를 제공함으로써 교통의 안전과 원활한 소통을 도모하고 도로구조를 보전하기 위해 설치하는 것이다.

14) 노면표시는 도로교통의 안전을 위하여 각종 주의, 규제, 지시 등의 내용을 노면에 기호, 문자 또는 선으로 도로사용자에게 알리는 표시이다.



#### 4. 보행자 안전시설 확충

##### (1) 시각장애인 음향신호기

시각장애인 음향신호기는 신호기가 있는 교차로에서 시각장애인 보행자가 횡단보도를 안전하게 횡단토록 하기 위하여 시각장애인용 음향신호기를 설치 대상지역과 설치대상지역 기준에 맞게 설치하여야 한다.<sup>15)</sup>

##### (2) 보행등 잔여 시간 표시기

횡단보도에서 횡단중인 보행자가 신호종료시간을 알지 못함으로 인한 불안감을 해소하고 횡단보도에서의 교통사고를 예방하기 위하여 보행시간의 남은 시간을 알려주는 보행신호등 잔여시간표시기를 설치하여야 한다.<sup>16)</sup>

현재 도내에는 시범적으로 3개소에 6개를 설치 운용하고 있는데 실제 강원도에서 왕복8차로의 횡단보도지역은 그리 많지 않아 편도2차로 이상 설치할 수 있도록 기준 완화가 필요하다.

##### (3) 보행자 작동신호기

보행자작동신호기는 차량신호기와 함께 사용하는데 신호기는 설치되어 있으나, 횡단보도를 이용하는 보행자의 수가 적어 횡단보도를 건너는 사람이 없어 차량신호등은 적색으로 점등되어 진행차량이 정지하여 교통의 흐름을 방해

---

15) 설치대상지역 기준은 ① 시각장애인 밀집 지역 ② 시각장애인 이용시설 주변 (사회복지관, 수용시설 등) ③ 맹인학교 및 학원 주변 ④ 시각장애인 직장 밀집 지역(관광호텔, 안마시술소) ⑤ 관공서 및 전철, 철도역, 여객터미널, 주변 ⑥ 시각장애인용 음향신호기 설치 장면 등이다.

16) 그 기준은 ① 상업·업무·시장지역중 편도4차로 이상 단일로 횡단보도 ② 보행자 횡단교통사고가 많이 발생하는 횡단보도 ③ 청소년, 어린이 장난 가능성 있는 지역 제외이다.

하여 이를 해소하고자 횡단보행자가 단추를 누르면 일정시간이 흐른 뒤 신호기가 작동하여 횡단보행자는 횡단하고 차량은 정지할 수 있도록 설치된 신호기로 도내에는 17개소에 34개가 설치 운용되고 있는데 이를 더 확충하여야 한다.

## 제6절交通安全의 홍보·교육 강화

### 1. 교통방송의 적극 활용

급속한 경제발전과 함께 자동차 1천만대와 면허소지자 2천만명 시대에 접어들어 본격적인 자동차 대중화 시대를 맞이하여 이러한 물류변화에 따라 교통사고의 발생률이 높아짐에 따라 교통사고 예방과, 교통 문제의 전문지식과 종합적인 대응력이 요구되어 종합적인 교통정보를 제공하고자 2001년 11월 13일 원주 교통방송을 개국하였다. 경찰과 교통방송의 상호 유대 관계를 긴밀히 하여 교통방송과 경찰은 한가족이라는 인식을 주어 경찰에 대한 이해를 높이고 대 국민 교통정보 서비스를 제공함으로 일반청취자 및 운전자들에게 경찰의 신뢰성을 제고시키고, 강원경찰청 주요 교통업무 추진사항 통보할 때 홍보와 교통정보 공유체제를 확립하였고, 지역실정에 맞는 교통안내를 실현하고 있다.<sup>17)</sup> 살아있는 교통정보를 신속·정확히 전달하기 위하여 경찰순찰차로부터

17) 교통방송본부 운영의 주요 방송시설 및 장비는 주 조정실 1실, 부 조정실 3실, 스튜디오 3실, 자료실 1실, 방송차량 2대와 지역 방송실을 설치 운영하고 있으며, 방송형식은 1KW 출력의 라디오 FM형식으로 방송구역은 강원도 영서지역과 경기, 충북일원이며 방송시간은 06:00 - 24:00시로 하고 호출부호 및 주파수는 HLSV-FM 205.9MHz로 전파를 방송하고 있으며, 교통방송본부를 운용하기 위하여 교통방송본부 산하에 3국, 5과를 설치 운용하고 있으며, 원주지방방송본부에는 산하에 3국, 4과를 운용하고 있고, 방송편집 등 기술적 자문을 위하여 시청자 위원회를 두고 있으며 교통통신원으로 도로교통안전관리공단 직원, 교통경찰관, 모범운전자 등을 활용하고 있다.

현장 교통정보를 제공하고, 러시아워 등 경찰헬기를 이용 교통상황을 파악 제공하며, 사고야기 도주차량, 분실물 등은 대 국민 서비스 차원에서 반복 방송하는 등의 교통 정보 수집 전달과 피서철, 연휴, 명절 등 교통소통 우려 시 교통정보 수집 시스템의 기능 향상과 우회도로 안내 등 교통정보 안내 서비스 기능을 강화할 수 있도록 교통방송과 프로그램 개발과 자료 지속 제공해야 한다. 특히 강원지역은 여름철의 피서인파로 인한 강원지역 외의 차량들이 많이 방문하게 되는데 이들을 위한 방송을 통하여 강원도 지역의 방문을 즐겁게 해 줄 수 있다. 이와 더불어 경찰청 본청에서의 방송을 통한交通安全 캠페인을 실시하고 있는 것들을 살펴보면 <표 4-6>과 같다.

<표 4-6> 방송을 통한交通安全 캠페인 실시

방송사	프로그램명	방송횟수	방송내용
서울교통방송	交通安全캠페인	1일 3회	- 안전운전, 교통정보안내등
경기방송	사통팔달	주1회(금)	- 교통정보 및交通安全홍보
원주KBS	치악파트를	주1회(토)	- 교통상황 및交通安全홍보
광주교통방송	클릭안전운전	주2회(수, 금)	- 클릭안전운전
여수MBC	57분교통정보	매 일	- 교통정보 및交通安全홍보
광주MBC	푸른신호등	매 일	- 교통상황 및交通安全홍보
광주KBS	희망을위한아침	매 일	- 교통정보 및交通安全홍보
대전MBC	푸른신호등	매 일	- 교통정보 및交通安全홍보
청주MBC	푸른신호등	매 일	
진주MBC	"아침의 현장"	주2회 (화, 금)	-交通安全 및 교통정보
울산MBC	아침울달린다	주1회 (금)	-交通安全 및 교통정보
대구교통방송	-	일2회	- 적재물 낙하로 인한사고등交通安全관련
대전방송	-	7. 13.~9. 12.	- 고속도로 안전운행 수칙

자 료 : 「2001交通安全시행계획 추진상황평가」, 건설교통부, p.29.

## 2. 교통안전 교육 강화

### (1) 유치원 및 초·중·고생 안전교육

#### 1) 유아 교통안전 교육

유치원 어린이에게 교통안전의식을 고취시키고 교통질서 지키기의 생활화를 위한 내용을 지역여건과 유아 발달 수준을 고려하여 체험 중심의 현장 교통안전 지도를 하여야 한다.

#### 2) 초·중·고등학생의 교통안전 교육

초·중·고교의 교통안전 교육을 위하여 전담교사를 지정 학교 안전교육을 총괄하도록 하고 학교별 담당 경찰관을 지정하고 “어린이 교통봉사대”, “녹색 어머니회” 등을 통하여 학생·교사·학부모 등이 경찰관과 같이 협조체제를 활성화 시켜야 한다.

### (2) 어린이 교통공원의 활성화

유치원생 및 초등학생들의 교통사고 예방과 안전의식을 심어주기 위하여 1992. 6. 4 속초시 양양군 현북면 잔교리 4-4번지 소재 경찰 전적비 옆에 2,099m<sup>2</sup>(635평)의 어린이 교통공원을 설치하여 운영하고있다.

이 교통공원의 홍보를 통하여 좀더 효율적으로 유치원생 및 초등학생들의 안전의식을 고취시켜줄 수 있다.

이러한 교육에 따라 앞 3장의 <표 3-24>에서 보듯이 2000년에 어린이 교통사고 발생이 1,317건에서 1,027건으로 감소하고 사망자수는 29명에서 19명으로 감소한 것을 볼 수 있다.

## 제7절 교통사고 처리제도의 정비

교통사고는 예방이 최우선이지만 만일에 교통사고가 발생하였을 경우에는 관계 기관과 유기적으로 협조체제를 구축하여 피해를 최소화 해주어야 한다. 그러기 위해 먼저 응급환자 진료를 위한 응급의료체계를 복지부와 협의하여 확립하여야 한다. 즉 효율적인 응급진료 체계를 구축하여 대량환자 발생 시 현장에서 응급처치 등을 실시할 수 있는 이동 응급 의료 세트의 도입이 필요하다. 그리고 중앙응급의료센터와 각 응급의료정보센터간을 연계하여 총괄할 수 있는 응급의료정보시스템 구축도 아울러 추진되어야 할 것이다. 이러한 조직들을 지원하기 위하여 응급의료 전문인력 확충을 병행하여야 한다.

결론적으로 강원도 지역의 지리적 특성을 앞에서 보았듯이 산악지형이 많아 굽은 도로가 많으며 아직도 2차선 도로가 대부분이며 포장율도 낮다. 앞으로 시설적인 측면에서 중앙분리대의 확충과 굽은 도로의 직선화 개선 작업을 지속적으로 추진하여야 할 것이다. 이를 위하여 현재 국고 30%, 지방경찰청에서 70%의 비율로 사업이 진행되고 있으나 강원도의 재정자립도를 감안하여 앞으로 국고 지원을 대폭 늘려야 할 것이다. 그리고 어린이 교통안전교육을 지속적으로 추진하여 성인이 되어서도 교통안전의식을 고취할 수 있도록 하여야 한다.

## 제5장 결 론

경제발전에 따라 사회변화가 다양하게 나타나고 있다. 산업구조의 다원화와 경제적, 사회적, 문화적 변화는 우리 생활의 편리성과 신속성, 능률성을 요구하고 있다. 이러한 결과는 결국 교통수단의 다양성을 유발시켜 왔으며 도시화와 더불어 새로운 문제를 야기 시키게 되었다. 즉 교통사고의 증가와 더불어 그에 따른 사회적 비용의 증대 및 후유증이 점점 커져 가고 있다.

최근 범정부적 차원의 많은 노력으로 교통사고의 증가는 주춤하고 있지만 아직까지 OECD국가 중에서 가장 높은 사고발생국가에 포함되고 있다. 문제는 점점 자동차의 증가는 계속되고 있으며 그로 인하여 사고발생요인이 계속 증가하고 있다는 것이다. 이에 본 연구에서는 이러한 문제점을 인식하여 강원도 지역의 일반적인 환경에서 교통사고의 발생에 대한 분석을 통하여 앞으로 효과적인 교통사고 감소방안 등을 찾고자 하였다.

먼저 범 정부 차원의 공동감소방안으로써 첫째, 안전띠 착용의 운동을 전개하여 교통사고 감소를 줄여야 할 것이다. 둘째, 교통법규 위반자에 대한 신고 보상금제를 통하여 준법운전 인식을 국민모두에게 인식시켜주어야 할 것이다. 셋째, 교통사고 유발행위 등을 집중적·지속적으로 단속을 해야 한다. 즉 과속 운전, 음주·무면허·신호위반·난폭 운전 등에 대한 단속을 집중적·지속적으로 해야 한다. 그리고 특히 강원지역의 도시 및 농촌의 복합적이면서 광범위한 교통사고가 발생되고 있으므로 보행자들에 대한 특별한 지도 단속이 필요하다. 이륜차라든가 경운기 등에 대한 각별한 주의도 요청되고 있다.

교통행정 분야에서는 첫째, 교통법규위반단속에 대한 과학적인 분석을 통하

여 차후 교통사고 유발 요인에 대한 정책적 대안을 찾는 데 노력하여야 한다. 둘째, 교통사고 조사 업무의 개선을 하여야 한다. 그러기 위해 교통사고 분석 센터를 활성화 시켜야 되며, 교통사고 조사 경찰관의 충분한 교육 등을 통하여 내실화를 기하여야 한다.

도로교통 환경측면에서는 급증하는 교통수요에 능동적으로 대처하기 위하여 교통취약요소를 제거하고 교통사고 예방을 위하여 많은 투자를 하여야 할 것이다. 첫째, 교통신호기의 신설과 보수를 지속적으로 해야 한다. 둘째, 교통안전표지를 운전자·보행자가 쉽게 인지할 수 있도록 해야 한다. 셋째, 보행자에 대한 안전시설로 시각장애인을 위한 음향 신호기, 보행등의 잔여시간 표시기, 보행자 작동신호기를 추가 설치 및 유지 보수를 지속적으로 해야 한다.

교통안전의 홍보·교육측면에서는 첫째, 원주교통방송의 적극적인 활용을 통하여 교통관련 제반 정보의 제공과 교통사고 감소를 위하여 노력하여야 한다. 둘째, 유치원생 및 초·중·고생에 대한 안전교육을 수시로 실시하여야 한다. 특히 강원도내의 어린이 교통공원을 활성화 시켜 현장체험 교육을 내실화 하여야 한다.

교통처리제도 측면에서는 교통사고 예방이 제일 우선이지만 만일 교통사고가 발생하였을 경우에는 관계 기관과의 긴밀한 협조체제를 구성하여 사후처리를 사고 피해를 최소화해야 한다.

상기의 여러 감소 방안 등을 효과적·적극적으로 활용하고, 교통사고의 사회적 비용 등을 고려하여 교통사고의 심각성을 인식하고, 교통사고의 구조적 원인을 분석하여 이를 바탕으로 현 교통안전제도를 개선해야 하여 나감으로써 안전하고 편안한 교통환경을 만들어 갈 것이다.

# 참 고 문 헌

## 1. 단행본

건설교통부(2001), 「2001년도 교통안전시행계획 추진상황평가(도로분야)」

경찰청(2001), 「경찰백서」

\_\_\_\_\_ (2001), 「도로교통안전백서」

교통개발연구원(2001), 제5차 교통안전기본계획(안)

도로교통안전관리공단 교통과학연구원(1999), 「중앙선 침범사고 예방대책」

도로교통안전관리공단(1998), 「과속 교통사고 방지 종합대책」

\_\_\_\_\_ (1999), 「교통사고 요인분석」

\_\_\_\_\_ (2002), 「2002년도 교통안전시행계획(안)」

도로교통안전협회(1996), 「노인보행자 교통사고 노출 및 행동특성에 관한 연구」

이수범, 「교통사고의 사회적 비용과 특성」, 교통개발연구원 정책세미나 주제 발표자료

한국도로공사 도로연구소(1995), 「고속도로 교통사고 특성 및 감소대책에 관한 연구」

## 2. 논문

고경화(1992), 「한국의 교통사고 감소방안에 관한 연구 : 사고원인분석을 중심으로」, 석사학위논문, 한양대학교 행정대학원

김성조(2000), 「대형교통사고 사례분석을 통한 교통사고 감소 방안에 관한 연



- 구」, 석사학위논문, 영남대학교 환경대학원
- 박명규(1998), 「도로교통사고 발생의 요인별 분석 : 인적 차량적 도로 환경적 요인을 중심으로」, 석사학위논문, 인하대학교 행정대학원
- 이재관(2001), 「우리나라 교통사고의 발생요인과 예방에 관한 연구」, 석사학위논문, 건국대학교 행정대학원
- 이홍로(1991), 「한국의 교통안전정책에 관한 연구」, 석사학위논문, 중앙대학교 대학원
- 이희일(1996), 「자동차교통사고의 감소방안에 관한 연구 : 경주·포항지역의 자동차교통사고를 중심으로」, 석사학위논문, 동국대학교 지역개발대학원
- 임근열(1993), 「교통안전추진체계 개선방안 연구 : 도로교통안전체제를 중심으로」, 석사학위논문, 연세대학교 행정대학원,
- 임동희(1998), 「행정규제의 비용편익분석에 관한 연구 : 음주운전규제를 중심으로」, 석사학위논문, 한양대학교 대학원
- 장수익(1997), 「교통사고 감소를 위한 교통안전시설의 개선 방향에 관한 정책 연구」, 석사학위논문, 국민대학교 정치대학원
- 정연주(1998), 「교통사고 방지를 위한 안전교육훈련에 관한 실증적 연구」, 석사학위논문, 경희대학교 경영대학원
- 엄영숙(1997), “자기보호행동을 통한 인간생명 가치의 추정 : 안전벨트 착용을 사례로”, 『환경경제연구』, 1997. 10., pp.107-130
- 윤영식(2001), “고속도로 교통사고 감소 방안”, 『고속도로』, 2001.7., 도로공사 pp.244-261
- 이수범·김연규(1996), “도로교통사고 감소를 위한 체계적인 교통정책 수립방안”, 『교통정책연구』 1996. 12., pp.81-102
- 이수범·박규영(2000), “도로안전시설의 교통사고 감소효과 측정에 관한 연

구”, 『대한토목학회논문집』, 2000. 3., pp.139-147

임경환(2001), “음주운전 교통사고의 실태분석과 감소대책”, 『육군제삼사관학  
교논문집』, 2001. 5., pp.241-268

홍창의(2001), “첨단교통시설물 설치를 통한 교통사고 감소방안”, 『손해보  
험』, 2001. 2., pp.16-30

### 3. 기타

건설교통부, 보도자료.

도로교통안전관리공단 홈페이지(<http://www.rtsa.or.kr/2001/>)

교통과학 연구원 홈페이지([http://www.rtsa.or.kr/2001/part/012\\_03.html](http://www.rtsa.or.kr/2001/part/012_03.html))

통계청 홈페이지(<http://www.nso.go.kr/>)

# Abstract

## A Study on Reducing Program of Traffic Accidents - The Subject of Kangwon Province in Korea -

SHIN, CHANG-SUN

Dept. of Transportation Administration  
Graduate School of Transportation & Tourism  
Myong Ji University

With rapid economic development since the 1970s, many changes have occurred in traffic environment according to the change of life style. Among these changes, thanks to the need of automobile industry for industrialization and national desire, the distribution of cars has rapidly increased. This rise of cars and population has led the diversification of industrial structure and development of economy, society and culture and provided conveniences to your life. Along with it, people's needs demand more fast traffic means and convenience, so road condition gets better, but traffic means, that is, traffic problem resulting from the distribution increase of cars has steadily deteriorated. Currently what we have so resolve are smooth traffic passage, safety, solution of unreasonable road facilities, parking difficulty and removal of environmental pollution by exhaust, but what is the most important problem to solve is traffic

accidents. Especially, social and economic problem by traffic accidents costs much and has a far-reaching effect. Naturally to solve these problems, the traffic authorities have made effort through development of related policies, but traffic accident has gradually had more considerable repercussions.

In particularly, at Kangwon-Do area, it is ruralized and urbanized, so the demand for cars is in sharp increase, and with the enhancement of life standard, recreation activity increases the number of cars coming to Kangwon-Do area. Thus this article aimed to seek for a plan to reduce traffic accident through the analysis of traffic accident occurring at this area and come up with many plans to protect valuable life and property.

At the aspect of transportation administration, first, one should exert oneself to look for policy alternative for accident inducing factors through scientific analysis to crack-down on violation of traffic laws. Second, one should reform the investigation affairs of traffic accident. To do so, one should activate the analysis center of traffic accident, and make substantial the education for traffic accident investigating officers.

At the aspect of road traffic setting, to actively cope with skyrocketing traffic demand, one should remove weak points of traffic, and invest much in preventing traffic accident. First, one should constantly proceed with the new installation and maintenance of traffic signs. Second, one should make

traffic safety signs visible to drivers and pedestrians. Third, one should constantly proceed with the new installation and maintenance of acoustic signs for the sight handicapped, remainder indicator for walking, signs operated by pedestrians as safety facilities for pedestrians.

At the aspect of publicity and education, first, one should make effort to provide all information related to traffic and reduce traffic accident through the positive utilization of Wonjoo Traffic Broadcasting. Second, one should frequently carry out safety education to preschoolers, elementary, middle and high school students. Especially, make substantial the field experiencing education for the children in Kangwon-do at traffic parks.

At the aspect of traffic disposition, prevention of traffic accident is most urgent, but if it happens, one should organize a close cooperative system with related agencies, and minimize accident damage through ex post disposition.

Accordingly, one should formulate a safe, convenient traffic environment by effectively and positively using many plans, recognizing the seriousness of traffic accident considering the social cost of traffic accident, bettering the present traffic safety system based on the analysis of structural cause.