

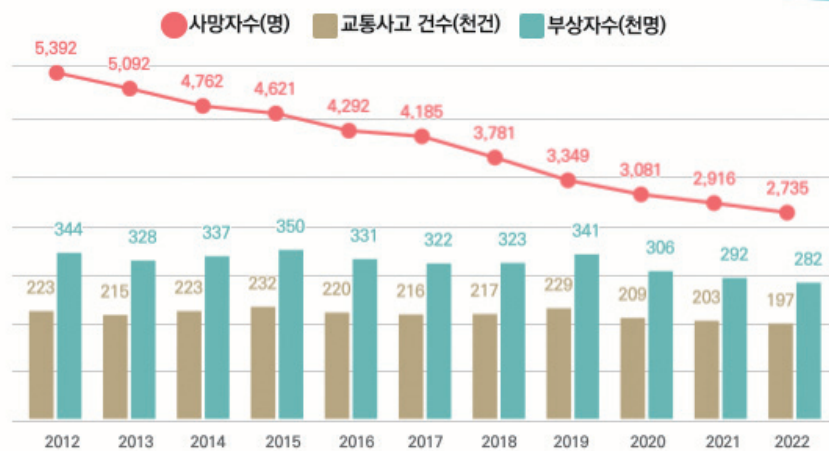
교통사고 통계로 보는 우리나라 도로안전



우리나라의 최근 교통사고 추세를 보면
교통사고 사망자수는 감소하는 추세를 보이는 반면,
교통사고 발생건수와 부상자수는 큰 변화가 없습니다.



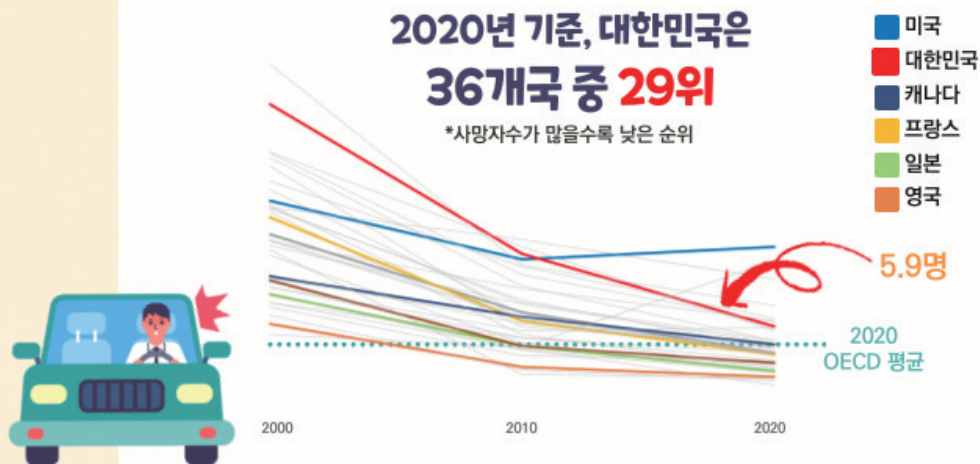
도로 교통사고 추세



OECD 회원국과 비교

우리나라의 인구 10만명당 교통사고 사망자수를 OECD 회원국과 비교해보면,
2000년 이후 감소율은 1위이나 2020년 기준 OECD 평균 4.7명 보다
다소 높은 **5.9명**을 기록하고 있습니다.(36개국 중 29위)

OECD 회원국 인구 10만명당 교통사고 사망자수



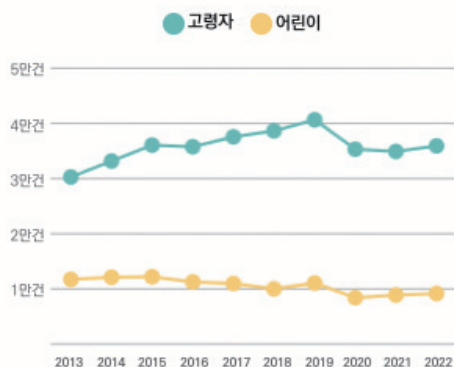
교통사고 취약계층



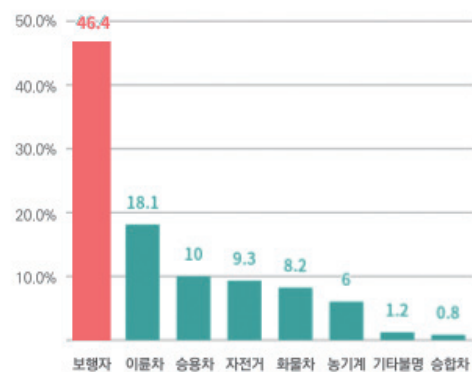
지난 10년간 교통사고 취약계층의 교통사고 건수를 살펴보면 **어린이(12세 이하)**
교통사고 건수는 조금씩 **감소**하는 추세이나, **고령자(65세 이상)** 교통사고 건수는
2019년까지 **증가** 후 코로나 팬데믹 등의 영향으로 2020년 이후 감소하였습니다.

2021년 고령자 교통사고 사망자수를 살펴보면,
고령 보행자의 사망비율이 **46.4%**로 가장 높습니다.

교통사고 취약계층 교통사고 건수



2021년 고령자사고 승차차종별 사망자 구성비



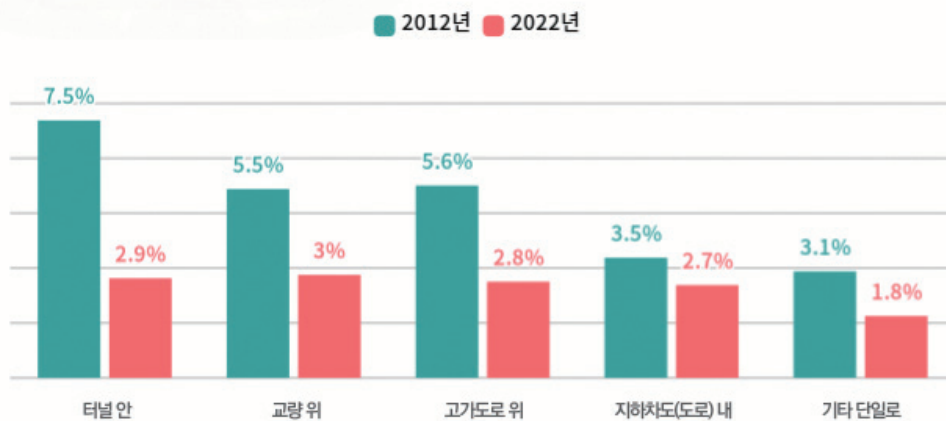
사고발생 도로형태별 치사율



10년 전인 2012년에 비해 교통사고 치사율은 상당히 낮아졌으나,
여전히 구조물 상에서의 치사율이 일반 도로보다 높습니다.

*교통사고 치사율: 교통사고 발생건수 대비 사망자수

2012년, 2022년 사고발생 도로형태별 치사율 비교



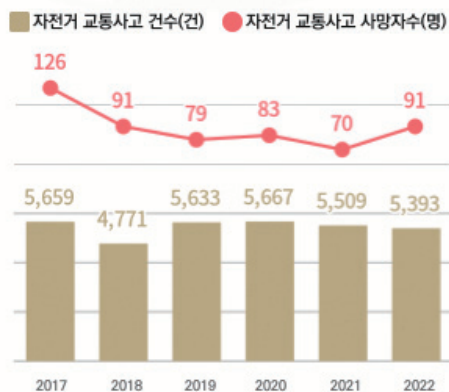
자전거 및 개인형 이동수단 교통사고



자전거 교통사고 건수는 조금씩 감소하는 추세이나
사망자수는 증가와 감소를 반복하고 있습니다.

PM(전동킥보드, 전동휠 등 개인형 이동수단)의 경우,
사용자수가 증가함에 따라 관련 **교통사고와 사망자도 빠르게 증가**하는 추세입니다.

자전거 교통사고 건수 및 사망자수



PM 교통사고 건수 및 사망자수



우리나라는 교통안전을 위한 지속적인 노력으로
교통사고 사망자수는 감소하고 있지만,
OECD 국가들과 비교하면 여전히 하위권 수준입니다.
우리나라가 교통선진국으로 발돋움하기 위해서는
도로교통 안전대책 마련과 투자에 더욱 세심한 노력이 필요합니다.

첫째, 인구 고령화가 빠르게 진행되고 있는 상황에서 고령자 교통사고에 대한 전반적인 대책이 필요하며, 특히, 고령자사고 사망자의 절반 가까이가 보행 중에 발생하고 있으므로 고령자 보행안전에 대한 대책 마련이 시급합니다.

둘째, 교통사고 치사율은 전반적으로 감소하고 있지만, 여전히 교량, 터널, 지하차도 등 구조물 상에서의 교통사고 치사율이 일반도로에 비해 높은 수준이므로, 도로 구조물 교통안전 개선을 위한 지속적인 투자가 필요합니다.

셋째, 최근 개인형 이동수단(PM)의 이용자가 크게 증가함에 따라, 관련 사고발생과 사망자수도 빠르게 증가하고 있습니다. PM 이용자를 고려한 도로설계·운영 및 교통안전 관련 법제도 개선이 이루어져야 하겠습니다.

**앞으로 정책적·기술적 노력을 통해
우리 도로의 안전이 향상될 수 있기를 바랍니다.**

