

	보 도 자 료	
	작성	도로정책연구센터 김준기 센터장(044-960-0285)
	배포	홍보출판팀 이유설 행정원(044-960-0443)
보도일시	■ 즉시 보도 가능	

“빅데이터 기반의 도로안전정책”
국토研, 국토정책Brief 제901호

- 우리나라는 지속적인 교통사고 저감 노력으로 교통사고 사망자가 꾸준히 감소하고 있으나 OECD 국가 중 여전히 하위권 수준에 머물러 있어 적극적인 도로안전성 향상 노력이 필요하다.
 - '18년 기준 우리나라 인구 10만 명당 사망자 수는 7.3명으로 이는 OECD 교통안전 상위국보다는 15년, 중위국보다는 8년 뒤쳐진 격차를 보임('18년 기준 33개국 중 29위)
- 이에 국토연구원(원장 강현수) 도로정책연구센터 김준기 센터장은 국토정책Brief 『빅데이터 기반의 도로안전정책』에서 도로안전성을 설명할 수 있는 대리지표를 도출하고 사고 빈도 및 도로위험도를 고려한 통합위험구간을 선정했다.
 - 잠재적 사고 및 경미한 사고 원인을 제거하여 중대사고의 발생을 방지할 수 있다는 하인리히 법칙(Heinrich's law)의 도로안전 분야 적용 가능성 및 선제적 도로안전정책 수립 필요성을 확인
 - 차량의 궤적 등 운행 행태를 알 수 있는 디지털운행기록장치(DTG: Digital TachoGraph) 등의 빅데이터를 활용하여 도로의 안전성을 측정할 수 있는 대리지표를 개발하고 안전성 미흡구간 분석에 적용함
- 김준기 센터장은 경찰사고 데이터는 실사고 대비 과소 보고되거나 사고 발생과정 파악이 어렵고 이를 주로 활용하여 수립하는 현 도로안전대책은 사후적 대책 수립이라는 한계가 있어 적극적인 도로안전성 향상을 위한 새로운 접근이 필요하다고 강조하며 정책 방안을 제시했다.

- 경찰에 보고된 교통사고 데이터뿐 아니라 도로의 안전성 취약구간에 대한 주민 의견도 활용한 종합적 도로안전정책 수립(예방적·사후적) 제안
- 다양한 빅데이터에 적용가능한 도로안전성 분석틀로 DTG 데이터를 활용한 도로안전성 대리지표 도출 방법 및 도로안전성 취약구간 선정 방법 제시
- 종합적 도로안전정책 사업 추진을 위해 단기적으로 법적 계획에 근거한 시범사업을 추진하고 장기적으로 체계적인 제도 실행을 위한 법적 근거 마련을 위해 관련법 개정 제안




보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토연구원 홍보출판팀 이유설 행정원(☎044-960-0443)에게 연락주시기 바랍니다.

공공누리 공공저작물 자유이용허락

[참고]

그림 2 전체사고 vs. 경찰사고 연도별 추세



출처: 김준기 외, 2022, 16.

표 4 사고빈도 및 위험도를 고려한 통합 위험구간

사고다발구간	RDEs 기준 사고위험구간	P2P jerk rate 기준 사고위험구간	P2P jerk 기준 사고위험구간	EDI _{acc} 기준 사고위험구간	구간 특성
5-5.5	5-5.5	5-5.5	5-5.5	5-5.5	성남 TG 포함 구간
24.5-25	22.5-23	23-23.5	-	-	직선구간 + 분합류 구간
26-26.5	26.5-27	-	-	26.5-27	구리 TG 부근 + 곡선구간 + 합류구간
26.5-27					
76-76.5	78-78.5	77.5-78	-	77.5-78	김포 TG 부근 + 곡선구간
107-107.5	106-106.5	106-106.5	106-106.5	106-106.5	곡선구간 + 합류구간

주: 표 안의 값은 고속도로 이점(km)임
출처: 김준기 외, 2022, 105-106 재구성.