

제 5 장 교통안전정책 목표설정

제1절 교통안전여건 변화 및 전망

제2절 서울특별시 교통안전정책 비전

제3절 제2차 서울특별시 교통안전기본계획 목표설정

제 5 장 교통안전정책 목표설정

제1절 교통안전여건 변화 및 전망

1. 교통여건의 변화

1.1 고령화 사회 진입

- 서울특별시의 고령자(65세 이상)인구는 2005년에는 7%정도의 수준이었으나 2010년에는 10%까지 증가함
- 통계청의 인구 예측 자료를 살펴보면 서울특별시의 고령자 인구는 이후에도 계속 증가하여 2021년에는 고령자 인구가 서울특별시 전체인구의 16%정도 수준까지 증가할 것으로 나타남

<표 5-1> 서울특별시 고령자 인구 추이

(단위 : 인)

구분	2005	2010	2016	2021
총인구	9,762,546	9,631,482	9,991,130	9,862,790
고령자 인구	710,844	928,956	1,233,373	1,540,974
비율	7.28%	9.64%	12.34%	15.62%

출처 : 통계청, 인구 총 조사 및 연령별(시도)추계인구

1.2 사람과 대중교통 중심의 교통체계 구축

- 저탄소 녹색성장의 방향에 따라 서울특별시 도시재생을 위한 다양한 사업이 진행 및 계획 중에 있음
- 버스, 철도, 자전거 등과 같이 대중교통 및 녹색교통이 차지하는 비중이 점점 커지고 있으며, 도시철도 서비스 취약지역에는 신교통 수단인 경전철 사업이 추진되고 있음

<표 5-2> 서울특별시 도시재생 활성화 사업 목표치

구분	단기	중기	장기
지하도로망 건설	22.8km	118.2km	148.7km
BRT 구축	133.8km	523.0km	706.0km
도시철도확충	421.6km	446.0km	544.0km
버스중앙차로	130.6km	188.2km	245.5km
신교통수단	5개 노선	7개 노선	11개 노선
생활보행환경 개선	8개 지역	5개 지역	-
무장애 공간 조성	8개소	13개소	20개소
자전거도로망	1,275.0km	1,500.0km	모든 도로

출처 : 서울특별시 교통정비 중기계획, 2030 서울의 교통 VISION

2. 선진국의 교통안전정책¹⁾

2.1 도로교통 부문

가. UN의 도로안전을 위한 10년간의 정책(2011~2020)

- UN 도로안전협력단은 10년간 도로안전 촉진을 위한 ‘글로벌 플랜’을 준비
 - 도로 안전관리, 안전한 도로와 이동성, 안전한 차량, 안전한 도로이용자, 사상자 처리 등 다섯 가지 주요 안건을 수립
- 도로 안전 예방책 제공
 - 10년간의 도로안전촉진을 위한 UN 결의안은 시민에게 예방책을 제공할 윤리적 의무 강조
 - 교통사고 사상자 감소를 위한 헬멧과 안전벨트의 착용, 음주운전과 과속 방지, 운전자 교육 개선 등
- 보다 안전한 도로 설계
 - 안전한 도로 등 기반시설 설계는 수많은 생명을 구할 수 있음
- 보다 안전한 교통수단 만들기
 - 자동차 제조업자에게 안전한 차를 제작해야 할 책임과 의무 강조
 - 에어백 등 필수 안전장치 장착 의무화
- 국제적 지원 마련
 - 도로안전문제 해결을 위하여 교통사고 사상자 관련 자료 및 전문지식제공과 함께 더 많은 지원 필요
- 안전한 도로 만들기 캠페인 지원
 - 2006년부터 NGO, 공공기관 등 전세계 백만명이 넘는 사람들과 함께한 안전한 도로 만들기 캠페인을 통한 도로 안전 정책 의제 수립
 - 도로안전과 관련하여 UN이 지원하는 국제회의의 제안 및 보장
 - 최우선 도로 안전관련 사항을 공동으로 실행하기 위한 세계 주요 개발은행 설득
 - “도로안전 촉진을 위한 10년 정책” 캠페인 제안 및 주도

1) 국토해양부(2011.9), 제7차 국가교통안전기본계획(2012~2016)

나. 유럽연합(EU)의 교통안전정책

- 2020년까지 사망자수를 절반으로 감축하기 위한 정책 추진
 - 음주운전 근절, 속도관리, 청년운전자와 고령자 대책, 이륜차 및 자전거 사고감소, 첨단 교통 안전기술(e-call, ESP²⁾ 등) 활용 등에 중점
 - 속도와 교통류보다는 접근성·안전성을 우선하고 보행자와 자전거의 통행우선권을 보장하는 공유공간의 확장 지향
- 신교통수단의 안전성 평가시스템 표준화 구축
 - 신차평가제도(NCAP)가 회원국마다 평가절차와 방법이 상이하여 EURO NCAP 표준지침 제정
 - 첨단안전차량, 전기자동차, 하이브리드차량의 능동적 자동차안전을 위해 PNCAP(Primary NCAP) 추진
- 화물자동차의 첨단안전장치 우선 보급
 - 화물자동차의 장거리 운전을 지원하는 장치(피로인식, ACC³⁾, ESP, Lane Guard⁴⁾ 등)의 우선 보급 확산
- 약물운전에 대한 단속 강화
 - 교통경찰관의 마약운전자 단속 시 인식확률을 높이기 위해 운전특이성에 대한 교육 강화
- 터널안전 강화
 - 터널내 화재사고에 대한 안전시설의 최적화
- 교통행동의 개선을 위한 마케팅전략의 다각화
 - 연령대 및 이용자 유형별 전략적 교육·홍보 프로그램 개발

2) ESP(또는 ESC)(차량자세제어장치: Electronic Stability Program or Control)는 돌발상황이 발생했을 때 운전자의 의지와 실제 차량의 움직임을 비교, 차량 바퀴에 장착된 센서를 통해 자동으로 제어함으로써 안전한 조향을 가능케 하는 첨단 기술

3) ACC(감응순항제어장치: Adaptive Cruise Control) : 주행시 안전거리를 유지하면서 정속 주행하도록 지원하는 장치

4) Lane Guard는 차선이탈경고장치(LDWS : Lane Departure Warning System)와 비슷한 개념으로 운전자의 주행 안전성을 확보하기 위한 지능형 능동안전시스템으로 센서를 통해 차선을 감지, 차선의 이탈 정도에 따라 단계적으로 운전자에게 경고를 주어 사고를 미연에 방지하는 역할을 함

다. OECD 및 회원국의 교통안전정책

■ OECD

- “Task Team on Infrastructure for Poverty” 개발지원금을 마련하여 거주지로부터 반경 2km 내 안전한 도로의 제공을 지속가능한 녹색교통정책의 전략으로 추진

■ 호주

- 2020년까지 안전한 도로, 안전한 속도, 안전한 차량, 안전한 사람을 도로안전전략으로 설정하여 30%의 사망 및 부상자수 감소목표 수립

■ 네덜란드

- 2020년까지 사망자 및 부상자수를 25%까지 줄이는 사고감소 계획 수립
- 보행자, 자전거 및 이륜차 운전자, 1인사고, 어린이 및 고령자, 초보운전자, 음주 및 약물복용 운전자관리와 제한속도 하향 등에 중점

■ 일본

- 2015년까지 사망자수를 3,000명으로 줄이기 위한 도로교통 안전대책 수립
- 고령자 및 어린이, 보행자 및 자전거, 생활도로 및 간선도로 안전 확보에 중점

라. 신 교통기술의 확대

■ 독일

- 자국 제조차량에 ESP, 차선이탈경고 등 첨단안전차량기술 적용
- 2009년 기준 ESP기술 차량 장착비율
 - 스웨덴 98%, 독일 81%, 스페인 65%, 영국 56%, 이탈리아 51%, 프랑스 42%

■ EU

- 위험물 운송차량의 관리 및 모니터링 강화
 - 위험물운송의 실시간 감시체계 구축, 화물차종별 응급구조장치 설계, 위험물운송경로 안전성 평가 등 물류안전성 확보
 - 위험물운송차량의 차속, 타이어압력 등 자동체크 및 피드백, 주거지역·터널·교량구간 등 통행금지구역 통제, 실시간 정체예상시간 추정, 대안교통로 유도 등 모니터링 강화

■ 오스트리아

- 기상변화에 따른 위험상황 경고체계의 구축을 위해 도로기상정보시스템(SWIS) 개발 및 정보 제공
- 기상조건별 위험구간의 통행속도 통제, 도로점용공사장, 사고재난관련 폐쇄구간 등 정보 제공

2.2 철도 부문

가. 외부요인에 의한 철도안전관리 방안 모색(모든 철도운영 국가)

- 철도운영자의 과실로 인한 사고는 지속적 감소추세이나, 선로침입, 철도 건널목사고, 파괴행위 비중 증가
- 선로의 감시강화, 선로상태 실시간 감시, 사고피해자 구호 등 외부요인에 대한 관리 대책 수립 및 추진

나. 종사자의 인적요인 관리의 강화 및 과학적 해결책 모색(유럽철도국, 영국, 일본)

- 과거 종사자의 교육, 적성검사, 신체검사 및 자격제도에만 국한된 인적요인관리 대책 확장
- 직무분석, 근무환경 및 피로·스트레스 저감 등 인적오류 예방을 위한 보조 대책 연구 추진

다. 차량 및 시설의 안전성에 대한 지속적 해결방안 모색(캐나다, 일본, 유럽연합 등)

- 독일의 고속철도 탈선사고, 일본의 통근열차 탈선사고와 같은 기술적·인적오류 발생에 대한 기술적 대응
- 폭한, 폭설, 홍수, 지진 등의 자연재해에 대한 대비

라. 안전성의 정량화 및 투명한 관리방안 모색(영국, 유럽철도국, 홍콩, 캐나다, 호주)

- 안전 목표의 수립, 안전예산의 투자, 안전대책의 평가 등 안전성의 정량화 및 투명한 관리방안 모색
- 다양한 철도안전정보의 확보 및 공개 확대, 안전정보의 표준화 추진

3. 서울특별시 장래 교통안전 정책 전망

■ 안전하고 쾌적한 교통 환경 조성

- 교통사고를 사전에 예방할 수 있는 생활환경을 조성하기 위한 노력

■ 교통안전의식 제고

- 서울특별시민의 교통안전의식이 선진화 및 생활화 될 수 있도록 꾸준한 홍보, 교육 등의 실시

■ 교통안전제도 개선

- 새로운 시스템 도입 및 단속 강화로 불법행위 감소 추진
- 현재 시행되고 있는 제도에 대한 개선 및 확대추진으로 서울특별시민에게 안전한 생활환경 조성

■ 교통안전시스템 구축

- 유관기관 네트워크를 구축하여 서울특별시가 좀 더 효율적으로 안전사업을 시행할 수 있도록 유도
- 도로 모니터링 시스템 구축을 통한 위험사항 대응 체계 제시

제2절 서울특별시 교통안전기본계획의 비전

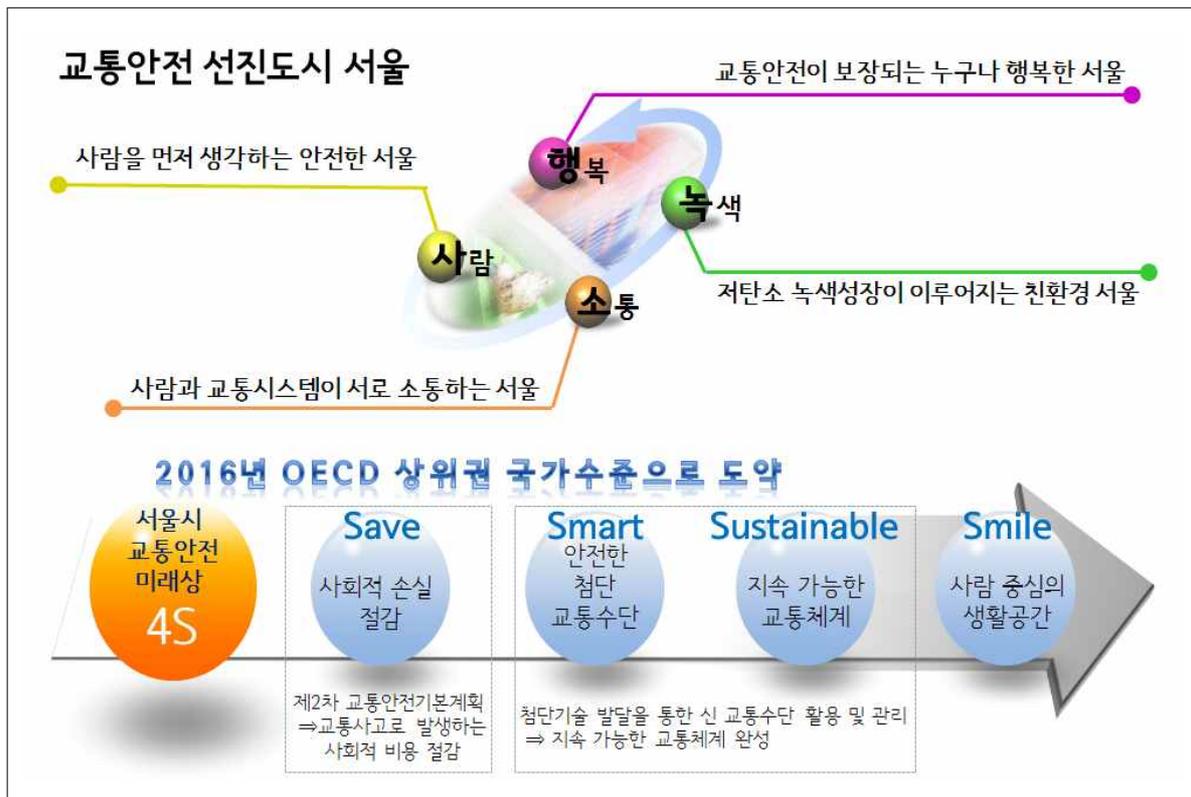
■ 비전

○ 교통안전 선진도시 구현

- 사람을 먼저 생각하는 안전한 서울
- 사람과 교통시스템이 소통하여 서로가 잘 어우러지는 안전한 서울
- 저탄소 녹색성장이 이루어지는 친 환경적인 도심 공간 조성
- 교통안전이 보장되는 누구나 행복한 서울 실현

■ 비전을 통한 서울특별시 미래상(4S)

- Save : 제2차 교통안전기본계획을 통한 교통사고 감소로 교통사고로 발생하는 사회적 비용 절감
- Smart : 서울특별시에 도입예정인 신교통수단에 대한 해외사례 검토를 통해 발생 가능한 새로운 형태의 사고에 대한 교통안전 방안 검토
- Sustainable : 첨단기술을 활용한 교통수단 및 환경을 관리하여 지속 가능한 교통체계 구축
- Smile : 사람 중심의 생활공간 마련



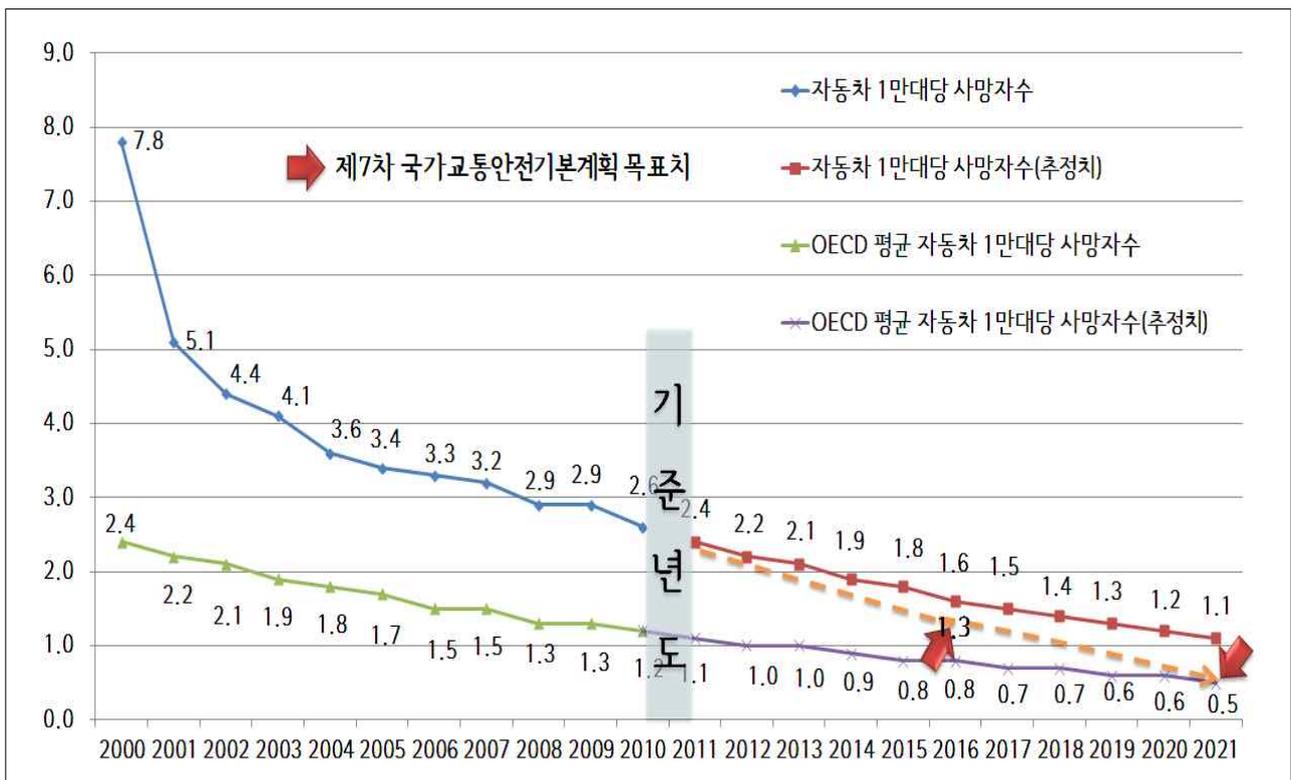
<그림 5-1> 서울특별시 교통안전정책 비전 및 미래상

제3절 제2차 서울특별시 교통안전기본계획 목표설정

1. 목표설정 방법론

1.1 도로교통 부문

- 국토해양부는 2011년 9월 제7차 국가교통안전기본계획을 발표함
 - 국가교통안전기본계획의 목표는 2016년까지 Global Top 10을 달성하는 것임. Global Top 10에 도달하기 위한 정책목표로 도로부문에서는 2016년까지 교통사고 사망자수를 40%까지 감소시켜 OECD 중위권에 진입하는 것임
 - 지역별 도로교통사고 감소목표를 설정하기 위하여 과거 6년간(2005년~2010년) 지자체별 사망자수 연평균 성장률법을 이용하여 산정한 후, 3개의 그룹으로 구분하고 2016년까지 지자체별 사망자수 감소목표를 제시함
 - 서울특별시는 감소배분율 '상' 그룹에 속하여 감소율은 35%로 판정되었으나, 2010년 429명에서 2016년에는 246명까지(감소율 42%) 감소시켜야 하는 것으로 나타남
- 제7차 국가교통안전기본계획의 장기적인 목표는 2021년까지 자동차 1만대당 사망자수를 0.5까지 감소시키는 것임



<그림 5-2> 제7차 국가교통안전기본계획 도로교통사고 감소목표 설정

- 그러나 제7차 국가교통안전기본계획에서 제시한 2016년 서울특별시 사고 감소 목표치는 현실적으로 달성하기 힘든 수치임
 - 제7차 국가교통안전기본계획의 목표는 ‘2016년 Global Top 10(자동차 1만대당 사망자수 1.3)’이 나 서울특별시에 제시한 교통사고 사망자수 감소 목표치는 자동차 1만대당 사망자수 0.53의 수준으로 현재 OECD 1위 국가의 수치인 0.7⁵⁾보다도 낮은 수준임
- 또한, 도로교통법 시행령 제 15조에 의해 매년 각 시도를 대상으로 실시하고 있는 교통안전시행계획 추진실적 평가항목 중 교통사고 감소 목표실현은 전체 점수의 35%를 차지하고 있어 평가에 많은 영향을 미치고 있음
 - 서울시의 경우 타 도시에 비하여 교통사고 사망자는 상위권인데도 불구하고 무리한 설정치로 인하여 실적대비 평가가 저조하게 나오는 문제점 존재
- 제2차 서울특별시 교통사고 감소 목표치는 현재 서울시가 추진하고 있는 ‘2016년 Global Top 5’에 맞추어 2016년까지 OECD 1위부터 5위 국가들의 평균 자동차 1만대당 사망자수의 수준을 달성하는 것을 목표로 설정함
 - 2010년도에 출판된 IRTAD 보고서에 의하면 OECD 1위부터 6위까지(공동 1위) 모두 자동차 1만대당 사망자수는 0.7로 동일한 수준임
- 제2차 서울특별시 장기 교통사고 감소 목표(2021년)는 서울특별시의 인구(2009년 기준 10,464,051명)와 비슷하고 교통안전 선진국인 일본의 수도 동경(2009년 기준 12,907,066명)의 자동차 1만대당 사망자수 수준(0.4)을 목표치로 설정함

▷ 서울시 교통안전, '16년까지 OECD 상위국 수준으로 도약

- 교통사고 사망자수 : '10년 429명 → '14년 344명 → '16년 298명
(자동차 1만대당) (1.2) (0.9) (0.7)
- 보행 사망자수 절반 줄이기 : '10년 228명 → '16년 114명

분 야	'10년	'14년	'16년
보행자 사망사고	228명	148명	114명
어린이 사고	1,927건	1,302건	1,071건
고령자 사고	3,951건	2,769건	2,244건
자전거 사망사고	34명	23명	19명
사업용차량 사망사고	134명	109명	94명

<그림 5-3> 제2차 서울특별시 도로교통사고 감소목표 설정

5) IRTAD(2010), IRTAD Road Safety 2010 ANNUAL REPORT

- 2016년 자치구별 교통사고 감소 목표는 본 계획에서 제시하는 서울특별시 목표수준에 맞추어 자치구 평균 자동차 1만대당 사망자수가 0.7 수준이 되도록 설정함
 - 자동차 1만대당 사망자수(2010년)를 기준으로 그룹별(상, 중, 하)로 분류한 후 감소배분율을 적용하여 산정
 - 그룹 분류 : 상 그룹(1.00 미만), 중 그룹(2.00미만), 하 그룹(2.00이상)
 - 감소배분율 : 상 그룹(35%), 중 그룹(40%), 하 그룹(45%)

1.2 도시철도 부문

- 제2차 서울특별시 교통안전기본계획의 도시철도 부문 사고감소 목표는 제7차 국가교통안전기본 계획 및 제2차 철도안전종합계획에 의거하여 설정함
 - 도시철도 부문 사고감소 목표 설정 근거는 선진국의 5년간 최대 사고 감소목표인 10%를 감소율로 적용하였으며, 계획기간동안 현재 선진국 수준의 사고를 지속적으로 감소·유지하고자 함
 - 이에 세부적으로 열차운행 1억km당 열차사고 발생건수 10% 감축, 여객 10억인km당 사망자수 10% 감축, 그리고 대형철도사고 발생 Zero화 달성을 목표로 삼음
- 열차운행 1억km당 열차사고 발생건수 10% 감축
 - 2010년 현재 열차운행 1억km당 열차사고 발생건수는 0.01건으로 5년간 순차적으로 총 10%를 감축하여, 2016년 0.00건의 사고 발생건수를 목표로 함
- 여객 10억인km당 사망자수 10% 감축
 - 2009년 관내 전 역사 내 승강장 스크린도어 설치 완료로 사망자 수 0명을 유지하고 있는 10억 인km당 사망자수의 경우, 지금의 수치를 유지하여 2016년 0명을 목표로 설정함
- 대형철도사고 발생 Zero화
 - 사망자가 10인 이상 발생하는 사고를 말하는 대형철도사고 발생은 2003년 이후 국내 누계건수 0건을 바탕으로 서울특별시 역시 Zero화(사고 발생 건수 0건 유지) 달성을 목표로 설정함
- 서울특별시 도시철도 사상사고의 경우, 2007년을 기점으로 지속적으로 감소하고 있으며, 2009년 관내 전 역사 승강장 스크린도어 설치 완료 후 사망자 수 0명을 유지하고 있음
- 따라서 도시철도 부문은 현재의 수준을 계속 유지시키는 것을 목표로 설정함

2. 교통사고 감소 목표

2.1 서울특별시 교통사고 감소 목표

- 교통사고 사망자수 목표치는 2016년 298명으로 2010년 429명 대비 30% 감축을 목표로 하며, 특히 보행자 사망자수는 2016년 114명으로 2010년 228명 대비 50% 감축을 목표로 함

목표	2016년 OECD 상위국 수준 도약	
세부목표	도로	2016년까지 교통사고 사망자수를 OECD 상위국 수준까지 감소시킴
	철도	현재의 수준을 지켜 철도사고 발생 Zero 유지 및 시민의 불안요소 제거

<표 5-3> 서울특별시 교통안전기본계획 교통사고 감소 목표

부문별		정책목표(계획지표)	2010 (실적)	2012	2013	2014	2015	2016	2021	
교통 수단별	자동차 (전체)	주지표 : 자동차 1만대당 사망자수(명)	1.26	1.04	0.94	0.85	0.77	0.70	0.43	
		교통사고 사망자수(명)	429	397	369	344	320	298	198	
	사업용 자동차	사업용자동차 사망자수(명)	134	126	117	109	101	94	63	
	자전거	자전거 사망자수(명)	1당사자수	12	11	10	8	7	7	4
			2당사자수	22	20	18	15	13	12	8
	보행자	보행자 교통사고 사망자수(명)	228	202	174	148	130	114	60	
인구 10만명당 보행자 교통사고 사망자수(명)		2.15	2.02	1.75	1.49	1.31	1.15	0.61		
교통 시설별	도로	도로10km당 사망자수(명)	0.53	0.50	0.45	0.42	0.39	0.36	0.24	
	도시 철도	주지표 : 여객 10억인 km당 사망자수(명)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
		열차운행 100만km당 사고건수(건)	0.01	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
교통 약자	어린이	어린이 사고건수(건)	1,927	1,727	1,496	1,302	1,181	1,071	668	
		어린이 사망자수(명)	14	12	10	9	8	7	4	
	고령자	고령자 사고건수(건)	3,951	3,640	3,167	2,769	2,466	2,244	1,400	
		노인 사망자수(명)	125	115	98	85	75	65	35	

2.2 서울특별시 자치구별 교통사고 감소 목표

- 등급별로 감소 배분율을 적용한 2016년 서울특별시 자치구별 사망자수의 합계(A)와 앞서 제시한 서울특별시의 2016년 목표사망자수를 동일하기 위해 보정값(B)을 적용하였음
 - 보정값 : (감소배분율 적용 예측 사망자수 합계 - 서울특별시 사망자수 목표) × (감소배분율 적용한 각각의 예측 사망자수 / 감소배분율을 적용한 예측 사망자수 합계)
- 보정값을 적용한 서울특별시 자치구별 2016년 사망자수는 다음 표와 같음

<표 5-4> 서울특별시 자치구별 감소배분율 적용 사망자수

(단위 : 명)

구분	자동차 1만대당 사망자수(2010)	등급	등급별 감소 배분율 적용 사망자수(A)	보정값(B)	2016년 사망자수(A-B)
종로구	3.83	하	10	-1.82	12
중구	1.12	중	4	-0.73	5
용산구	1.98	중	9	-1.57	11
성동구	1.72	중	9	-1.57	11
동대문구	2.75	하	14	-2.40	16
성북구	0.87	상	7	-1.14	8
도봉구	1.17	중	7	-1.15	8
은평구	1.38	중	10	-1.68	11
서대문구	1.89	중	9	-1.57	11
마포구	2.00	하	12	-2.11	14
강서구	1.16	중	13	-2.20	15
구로구	1.01	중	8	-1.47	10
영등포구	2.10	하	17	-2.88	19
동작구	1.35	중	8	-1.36	9
관악구	1.34	중	10	-1.68	11
강남구	1.22	중	19	-3.25	22
강동구	1.00	중	8	-1.47	10
송파구	0.75	상	10	-1.82	12
서초구	1.18	중	12	-2.10	14
양천구	0.82	상	8	-1.36	9
중랑구	1.64	중	10	-1.78	12
노원구	1.61	중	15	-2.62	18
광진구	1.83	중	10	-1.78	12
강북구	2.17	하	9	-1.54	10
금천구	1.65	중	7	-1.26	8
			254		298

○ 본 계획에서 제시하는 서울특별시 자치구 교통사고 감소 목표는 다음과 같음

<표 5-5> 서울특별시 자치구별 교통사고 감소 목표

구분	계획지표	2010	2012	2013	2014	2015	2016
자치구 평균	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.6	1.2	1.1	1.0	0.8	0.7
종로구	자동차 1만대당 사망자수(명)	3.83	2.6	2.1	1.8	1.5	1.2
	교통사고 사망자수(명)	19	16	15	14	13	12
중구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.12	0.9	0.8	0.7	0.6	0.6
	교통사고 사망자수(명)	7	6	6	6	5	5
용산구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.98	1.6	1.4	1.2	1.1	1.0
	교통사고 사망자수(명)	15	14	13	12	12	11
성동구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.72	1.4	1.2	1.1	0.9	0.8
	교통사고 사망자수(명)	15	14	13	12	12	11
동대문구	자동차 1만대당 사망자수(명)	2.75	2.1	1.8	1.6	1.4	1.2
	교통사고 사망자수(명)	25	22	20	19	17	16
성북구	자동차 1만대당 사망자수(명)	0.87	0.7	0.6	0.6	0.5	0.5
	교통사고 사망자수(명)	10	9	9	9	8	8
도봉구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.17	0.9	0.8	0.7	0.6	0.6
	교통사고 사망자수(명)	11	10	9	9	8	8
은평구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.38	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7
	교통사고 사망자수(명)	16	14	13	12	12	11
서대문구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.89	1.5	1.3	1.2	1.0	0.9
	교통사고 사망자수(명)	15	14	13	12	12	11
마포구	자동차 1만대당 사망자수(명)	2.00	1.5	1.3	1.2	1.0	0.9
	교통사고 사망자수(명)	22	19	18	16	15	14
강서구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.16	0.9	0.8	0.7	0.7	0.6
	교통사고 사망자수(명)	21	19	18	17	16	15
구로구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.01	0.8	0.7	0.6	0.6	0.5
	교통사고 사망자수(명)	14	13	12	11	11	10

[표 계속]

구분	계획지표	2010	2012	2013	2014	2015	2016
영등포구	자동차 1만대당 사망자수(명)	2.10	1.6	1.4	1.2	1.1	0.9
	교통사고 사망자수(명)	30	26	24	22	21	19
동작구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.35	1.1	0.9	0.8	0.7	0.7
	교통사고 사망자수(명)	13	12	11	10	10	9
관악구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.34	1.1	0.9	0.8	0.7	0.7
	교통사고 사망자수(명)	16	14	13	12	12	11
강남구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.22	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6
	교통사고 사망자수(명)	31	28	26	25	23	22
강동구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.00	0.8	0.7	0.6	0.6	0.5
	교통사고 사망자수(명)	14	13	12	11	11	10
송파구	자동차 1만대당 사망자수(명)	0.75	0.6	0.6	0.5	0.5	0.4
	교통사고 사망자수(명)	16	15	14	13	13	12
서초구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.18	0.9	0.8	0.7	0.6	0.6
	교통사고 사망자수(명)	20	18	17	16	15	14
양천구	자동차 1만대당 사망자수(명)	0.82	0.7	0.6	0.5	0.5	0.4
	교통사고 사망자수(명)	12	11	10	10	9	9
중랑구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.64	1.3	1.2	1.0	0.9	0.8
	교통사고 사망자수(명)	17	15	14	13	13	12
노원구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.61	1.3	1.1	1.0	0.9	0.8
	교통사고 사망자수(명)	25	22	21	20	19	18
광진구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.83	1.4	1.3	1.1	1.0	0.9
	교통사고 사망자수(명)	17	15	14	13	13	12
강북구	자동차 1만대당 사망자수(명)	2.17	1.7	1.5	1.3	1.1	1.0
	교통사고 사망자수(명)	16	14	13	12	11	10
금천구	자동차 1만대당 사망자수(명)	1.65	1.3	1.2	1.0	0.9	0.8
	교통사고 사망자수(명)	12	10	10	9	9	8