



사단법인 녹색교통운동 Networks for Green Transport

110-530. 서울시 종로구 혜화동 161-16 2층 Tel.(02)744-4855 Fax.(02)744-4844

홈페이지 <http://www.greentransport.org> E-Mail : kngt@chollian.net

담당: 민만기 사무처장(019-353-6263), 송상석 자동차환경팀장(017-787-5477)

보 도 자 료

NEWS RELEASE

「보행권 회복을위한 전국네트워크」

5.31 지방선거 입후보자에 대한 교통분야 정책개혁 요구 발표

보행자가 맘편히 걸을수 있고, 대중교통이 빠르고 편리하며,
자전거로 어디든 안전하게 갈수 있는 녹색교통으로의 전환을 요구

「보행권회복을위한전국네트워크」(전국 45개단체, 사무국 녹색교통운동, 이하“보행권네트워크”)는 2년의 준비활동을 거쳐 1999년 발족한 이후 지금까지 날로 심각해지는 교통문제에 대한 지역 시민운동을 뒷받침하는 보루의 역할을 해왔다. 전국 어느 도시나 교통문제가 심각하지만 전문 교통단체가 모든 지역마다 있는 것은 아니어서 시민사회의 적절한 대응이 어려웠다. “보행권네트워크”는 지역사회에 뿌리를 내리고 있는 시민단체들이 네트워크 방식으로 연대하여 별도의 전문단체 없이도 교통문제에 공동 대처하고 정기적인 워크숍과 공동사업 등을 진행하면서 교통분야 시민운동을 발전시켜 왔다.

특히 그동안의 양적 성장위주의 경제사회정책의 추진 속에서 왜곡된 교통체계의 가장 밑바닥에 있던 보행권 문제를 정면으로 제기하면서 보행환경 개선, 교통안전 및 교통문화 개선, 보행자의 교통수단인 대중교통의 개선 그리고 장애인과 노인 등 교통약자의 평등한 교통권과 환경과 문화가 살아나는 도시환경개선 등을 위한 활발한 지역운동을 전개해 왔습니다.

지역 보행권조례 제정운동, 차 없는 거리 만들기 운동 국토/지방도의 인도 설치운동과 같은 보행권 확보 운동과 교통문화지수조사, 전국 대중교통 서비스 평가, ‘내 집 앞 대기오염 측정 운동’과 같은 대기오염 저감운동 등이 대표적인 공동사업 이었다.

보행권네트워크의 공동대표를 맡고있는 민만기 녹색교통운동 사무처장은 이번 5.31지방선거에서 후보자들에게 교통, 환경분야의 정책과제를 제시하고 후보자들에게 이를 공약에 포함하는 것은 물론 당선 이후 실제 이행하도록 요구하는 정책 캠페인을 「2006 지방선거시민연대」 등과 연대하여 진행할 예정이라고 밝혔다. 교통문제와 환경문제는 현대 도시와 도시인들의 삶의 질을 결정하는 가장 중요한 요소인 만큼 자신들이 제시하는 교통환경 개혁과제가 유권자들에게 있어서도 정책 및 공약에 대한 판단기준을 제공함으로써 지연, 학연 등을 넘어서 정책선거가 되도록 하는데 기여할 것이라는 기대를 가지고 있다고 한 보행권네트워크는 향후 오늘 제시한 교통정책 개혁과제를 후보자들이 정책공약에 얼마나 수용 반영하는지에 대해서도 모니터링하여 평가를 계획이다.

첨부자료 1. 5.31 지방선거 입후보자에 대한 교통분야 정책개혁 요구

2. 관련자료

<발표문>

5.31 지방선거 입후보자에 대한 교통분야 정책개혁 요구

자동차 위주의 교통, 이제는 바뀔시다

보행자가 맘편히 걸을수 있고, 대중교통이 빠르고 편리하며,
자전거로 어디든 안전하게 갈수 있는 녹색교통으로 전환하라

미래도시의 지속가능한 교통을 만들기 위해서는 이제야 말로 자동차 위주의 도시교통정책에서 벗어나야 한다. 자동차가 만들어내는 폐해는 이 도시에서 살아가는 사람이라면 누구나 느끼는 일상의 문제로 나타나고 있다.

출,퇴근시 자동차로 꽉막힌 도로에는 여전히 나홀로 승용차가 대부분을 차지하고 있고, 서비스 악화로 인해 대중교통 이용이 감소하는 악순환이 반복되면서 도시교통은 해결의 실마리를 찾지 못하고 있다.

녹색교통수단인 자전거는 도시에서 추방된지 오래이고, 자동차 배출가스로 인한 도시의 대기오염 때문에 도시의 거리는 불쾌한 공간이 되어가고 있다.

자동차 주차장이 되어버린 집앞 골목길에서 교통사고로 목숨을 잃는 어린이가 한해 수백명에 이르고, 날마다 울퉁불퉁한 인도를 불법주차 차량과 쌓아놓은 물건들 사이로 곡예 하듯 걸어야 하는 도시의 보행환경은 이제 개선되어야 한다.

거대한 화물차가 질주하는 마을 관통도로와 학교 인접도로에 조차 인도가 설치되지 않은 지방도로의 보행자 무시, 지방의 불평등한 보행권 파괴는 이제 혁신되어야 한다.

지방자치체는 이제 보행자가 맘편히 걸을수 있고, 대중교통이 승용차보다 빠르고 편리하며, 자전거로 어디든 안전하게 갈 수 있는 녹색교통의 녹색도시로 바꾸어 갈 비전을 제시해야 한다.

도시교통문제는 대중교통으로 풀어가야 한다.

날로 심각해지는 도시교통문제의 대안은 대중교통일 수밖에 없다. 대중교통의 역할을 증대하여 대량 집중 발생하는 교통량을 흡수할 수 있어야만 교통흐름을 유지할 수 있기 때문이다. 이를 위해서는 먼저 대중교통의 서비스 수준을 개선해야 한다. 서비스 악화의 원인이 되는 경영불안 요인을 제거하고 도로혼잡 등의 운행 악조건을 돌파할 대책방안을 마련해야 한다.

대중교통의 공공성과 운영의 안정성 확보를 위해서는 시내버스 운영에 일정부분 지방정부가 관여하는 시내버스 준공영제를 도입하여야 한다.

도로교통의 운영에 있어서도 버스에게 도로통행의 우선권을 주는 (중앙)버스전용차로제를 확대 시행하여 버스의 운행속도가 향상되고 정시성이 확보되도록 해야한다. 아울러 시민들에게 자신이 이용할 버스정보를 알려주는 시스템을 구축하고, 정류장 시설을 개선하여 이용자 입장에서 실질적인 서비스 개선에 나서야 한다.

또한, 터미널과 철도역에서는 종합환승시설을 구축하여 대중교통간 연계성을 향상시켜야 한다.

대중교통체계 개선과 함께 강력한 자동차 통행제한 제도를 실시해야 한다.

에너지 수입의존도가 96%에 이르는 우리나라에서 자동차의 과다 이용으로 인한 교통혼잡, 대기오염 악화, 에너지 낭비문제는 더 이상 방치할 수 없는 문제이다. 이러한 상황임에도 주요도

시의 승용차 수송분담율을 살펴보면 서울 26.4%, 부산 28.3%, 대구 36.7%, 인천 38.9%, 광주 24.6%, 대전 32.2%, 울산 28.7%로 계속 높아지고 있고, 특히 지방도시의 승용차 이용율이 높게 나타나고 있다.

런던, 스톡홀름, 암스테르담, 로마, 뉴욕 등 선진국 도시들에서는 이미 교통정체 개선, 대기오염 저감, 에너지 절약을 위해 이미 자동차 이용억제를 통한 차량 통행제한 제도를 시행 중에 있다. 런던의 경우 2003년부터 혼잡통행료 제도를 시행하여 30%이상의 교통혼잡 감소, 대중교통 이용자 증가, 교통사고 감소, 대기오염 및 소음 등 생활여건의 개선과 같은 긍정적인 효과를 보고 있다.

따라서, 이보다 더욱 열악한 환경에 처해 있는 우리나라의 주요도시에서도 에너지절약 및 대도시 대기오염 저감을 위한 강력한 교통수요관리 대책이 시급한 실정이다. 혼잡통행료 등 자동차 통행제한 제도 도입, 기업체 교통수요관리 프로그램 강화, 불법주차 단속 강화와 도심지 주차료 인상, 차없는 거리 및 대중교통 전용로 운영 등의 정책이 추진되어야 한다.

자전거는 이미 훌륭한 교통수단이다.

지난 1995년에 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제정으로 지자체별로 자전거이용시설 정비 사업을 추진해 왔으나 10년이 지난 지금에도 자전거 수송분담율은 3%에도 못미치고 있다. 일본 25%, 독일 26%, 네덜란드 43% 등 선진국과 비교할 때 자전거가 생활 속의 교통수단으로 정착되지 못하고 있음을 여실히 드러내는 수치들이다.

자전거는 더 이상 저발전 시대나 가난한 사람의 교통수단이 아니다. 레저활동 도구로만 이해되어져서도 안된다. 자동차로 점령된 도로교통의 혼잡 정체와 사고위험, 대기환경의 악화를 극복하고 도시의 평화와 도시인들의 건강을 살려낼 생활교통 수단으로 자리매김할 필요가 있다.

그렇다면 이제 우리의 자전거 정책도 하천변의 레저 자전거나 좁은 인도 위의 무늬만 자전거 도로라는 한계를 넘어서야 한다. 자전거가 도시인들의 생활교통수단으로 재탄생하기 위해서는 하천만이 아니라 집과 직장의 생활공간에 네트워크로 연결된 자전거도로망과 도로의 안전성 제고가 필요하다.

어차피 평균통행속도 20km 내외의 도시교통에서 고속주행에나 필요한 더구나 사고위험을 키우고 차도변의 불법주차(지방도시 교통문제의 가장 심각한 문제다.)만을 야기할 뿐인 광폭의 차로는 필요하지 않다. 차로 폭의 다이어트를 시행한다면 도시교통의 안전성을 증대할 수 있을 뿐만 아니라 자전거에게 안전한 주행로를 할애할 수도 있고 비좁은 인도를 넓힐 수도 있다.

차로에 자전거 전용도로를 설치하고, 이를 네트워크로 연결한 자전거 도로망과 안전시설을 설치함으로써 자전거 통행의 안전성을 확보 해야한다. 또한, 청소년들과 학생들의 자전거 통학이 안전문제로 제한되지 않도록 도로교통운영을 안전하게 바꾸어야 한다.

자동차로 점령된 거리를 다시 보행자에게 돌려주어야 한다.

우리는 그동안 우리 스스로(보행자)를 홀대하여 왔다. 아직도 많은 도시의 인도가 울퉁불퉁한 보도블럭, 높은 보도턱, 좁은 인도, 불법주차차량 및 노상적치물로 인한 보행공간 침해 등으로 인하여 보행자들이 안전하게 통행할 수 있는 인도로서의 역할을 제대로 하지 못하고 있는 실정이다. 이러한 현실은 노인이나 장애인과 같은 교통약자들에게는 자신의 안전까지도 위협하는 문제가 되고 있다.

그동안 지자체별로 보행환경 개선대책들이 수립되고 시행되어 일부 개선된 인도가 있기는 하지만, 극히 일부지역에 국한되어 있을 뿐만 아니라, 보행환경을 개선한 지역과 그렇지 못한 지역이 맞물려 있어 연속성과 연결성이 중요한 보행의 특성을 충분하게 고려하지 못하고 있다.

세계에서 가장 급속한 고령화가 진행되고 있는 현실에서 도로 등 교통시설과 기타 모든 도시 시설들은 이제 약자를 기준으로, 그들의 접근과 이용이 배제되지 않도록 장애없이 설계(universal design)되고 시설되어야 한다. 쾌적한 보행환경과 안전하고 평화로운 가로는 그 자체로 미래 도시의 경쟁력이 되고 그 속에 사는 사람들의 삶의 질이 될 것이다.

특히, 도시 외곽과 지방지역의 도로에는 차도만 있을 뿐 사람을 위한 보도 자체가 설치되지 않은 도로가 태반이다. 사람이 살지 않거나 생활공간과 멀리 떨어진 곳이라면 그럴수도 있지만 주민들이 살고 있는 마을을 관통하는 도로, 마을이나 학교 등의 시설과 인접한 도로에 조차도 인도가 설치되지 않은 도로가 비일비재하다. 젊은이들이 떠난 마을의 남은 노인들은 걷기도 힘든 좁은 갓길로 자동차들을 피하여 통행하고 있어 교통사고 위험에 무방비 상태로 노출되어 있다. 국도라면 당연히 정부가 책임져야 하겠지만, 지방도와 시·군도 등의 인도설치는 지방정부의 중요한 과제가 되어야 한다.

자동차로 인한 대기오염 문제 해결에 조속히 나서야 한다.

자동차 배출가스로 인한 대기오염 문제가 심각하다는 인식에 비하여 구체적인 저감노력은 아직 미흡한 실정이다. 우리나라 주요도시의 대기오염도 변화 추이를 보면 이전에는 산업시설에 의한 대기오염 물질 배출이 주를 이루었으나, 최근에는 자동차 배출가스가 가장 중요한 오염물질 배출원으로 나타나고 있다. 주로 자동차에서 배출되는 이산화질소와 미세먼지의 농도는 지금도 여전히 증가하는 추세를 보이고 있고, 서울, 부산 등 대도시의 경우 선진국 도시들의 2~3배에 달하는 심각한 오염도를 나타내고 있다. 이로 인한 건강피해 역시 갈수록 심각하게 나타나 서울, 경기, 인천의 수도권에서만 연간 1,1000명의 조기사망자가 발생하고 있다는 학계의 보고가 제출되고 있다.

국가적으로도 노후된 경유차에 대한 배출가스 저감장치 부착, 저공해 엔진개조, 조기폐차 프로그램과 같은 적극적인 노력을 기울이는 만큼 이를 각 도시에서 적극 수용하고 시행하여 실질적 성과를 거두어야 한다. 아울러 자동차 배출가스 관리 등에 대한 시민교육을 활성화하고, 매년 과다배출 차량에 대한 단속을 강화하며, 운행 자동차 정밀검사제도 등을 무력화시키는 자동차 엔진의 불법적 조작 등을 근절할 수 있는 대책 조치를 시행하여야 한다.

교통사고 없는 안전한 도시를 만들어야 한다.

교통사고가 줄어든다고 하지만, 아직도 OECD국가 중 4위에 해당할 만큼 심각한 수준이며, 특히 보다 객관적인 지표라고 할 수 있는 인구 10만명당 교통사고 사망자(15.0명)와 자동차 1만대당 교통사고 사망자(4.4명)는 가장 높은 것으로 나타나고 있다.

각 시도별 교통사고 사망자(인구 10만명당 교통사고 사망자)추이를 보면 2004년 전남 29.2명, 충남 28.0명, 경북 25.2명 순으로 나타나 서울을 비롯한 7대도시에 비해 높게 나타나 교통사고를 줄이기 위한 지자체 차원의 대책 마련이 시급함을 알 수 있다.

보행중 사망자가 전체 교통사고 사망자의 38.7%를 차지하고, 어린이 교통사고의 대부분이 집 주변과 등하교 길에서 발생하는 현실은 우리의 도시와 교통시설들이 보행자와 어린이들의 안전을 보장하지 못한 증거가 된다. 따라서 지방자치의 주역이 되고자 하는 책임있는 후보자라면 지역 주민들에게 교통안전 전담부서 설치, 어린이보호구역 정비사업에 대한 전면 재검토, 생활도로의 안전에 대한 종합적인 대책 수립 등으로 ‘우리 시의 교통사고 희생자를 절반 이하로 줄여 안전한 도시를 만들겠다’는 구체적인 계획을 제출하고 책임있게 이행할 필요가 있다.

이 밖에도 지난시대의 자동차 위주, 도로공급 위주의 교통정책을 극복하기 위해서는 법 제도의 적인 대책과 지역별의 여러 가지 구체적인 대책이 시행되어야 한다.

수도권지역에서는 인구 및 개발의 총량을 관리하는 제도와 정책의 도입과 시행이 필요하다.

세계 최고의 저출산 세대를 맞고 있는 실정에서 지역마다 여전히 인구 및 개발수요를 과대하게 예측하여 팽창적 공급확대 중심의 지역개발계획을 추진하는 것 자체가 어불성설이지만, 수도권 등 예외적으로 인구 및 개발수요가 집중되는 지역에서라도 미래의 지속가능한 발전과 살기좋은 지역 만들기, 녹색교통의 실현을 위해서는 이를 제한하고 억제할 수 있는 대책 강구가 필요하다.

교통투자에 있어서도 혁신적인 정책전환이 요구된다. 독일 등 유럽 선진국들에서는 이미 대중교통 등 시민의 생활교통 개선 투자규모가 도로 등에 대한 건설투자를 상회하고 있다. 우리의 경우에도 이제 심각한 갈등문제마저 야기하는 과도한 도로건설 투자를 지양하고 실질적인 생활교통 개선을 중심으로 정책방향을 바꾸어 가야 한다.

대중교통 투자일 경우에도 효과대비 투자규모가 너무 방대하여 지방재정의 회복불가능한 파탄을 가져오는 지방도시의 지하철 건설은 재고가 필요한 상황이다. 최근 세계적인 추세로 나타나고 있는 혁신버스교통체계(BRT 시스템) 등과 같은 새로운 대중교통체계의 도입을 검토하는 등의 대안전략을 마련해야 한다.

교통량 유발에 대한 원인자 및 수익자 부담 문제와 교통안전정책 추진체계문제, 주차문제 등의 해결을 위해서는 법과 제도의 개선도 필요하다.

일본과 같이 차고법을 제정하거나 주차장법을 개정하여 시간이 걸리는 점진적 방법이라도 차고지 증명제의 도입 정착노력을 시작해야 하는 과제는 이제 더 이상 회피할수 없는 실정이 되고있다. 도시교통정비촉진법 등의 개정으로 교통유발부담금의 상향조정 등 교통유발자에 대한 부담을 제고하고 자동차 통행제한 정책을 추진할 수 있는 제도적 기반도 만들어야 한다. 교통안전 및 에너지정책 등의 추진 책임을 배제하고 있는 현행 법체계는 주민의 삶의질 개선을 위한 기본적인 지방자치마저 불가능하게 하는 요인이 되므로 관계법령이 고쳐져야 한다. 이는 비록 지방자치의 영역을 벗어나는 과제이기는 하지만 지방자치의 주체들이 또한 노력하여야 할 과제인 것 또한 분명하여 의지의 천명은 필요하다 할 것이다.

보행권회복을위한전국네트워크

강릉YMCA, 경주YMCA, 과천환경운동연합, 군산경제정의실천시민연합, 군포환경자치시민회, 군포YMCA, 녹색교통운동
녹색소비자연대, 대구경제정의실천시민연합, 대구녹색소비자연대, 대구흥사단, 대전경제정의실천시민연합
대전참여자치시민연대, 대전충남녹색연합, 목포KYC, 목포환경운동연합, 부산참여자치시민연대, 분당환경시민의모임
서귀포YWCA, 수원환경운동센터, 수원YMCA, 아산YMCA, 안산YMCA, 여수시민협, 울산환경운동연합, 원주YMCA
의정부양주동두천환경운동연합, 전주환경운동연합, 전주주부클럽, 제주YMCA, 진주YMCA, 참여자치군산시민연대
창원YMCA, 천안YMCA, 청주생태교육연구소, 춘천YMCA, 충주YWCA, 포항녹색소비자연대, 포항경제정의실천시민연합

[참고자료]

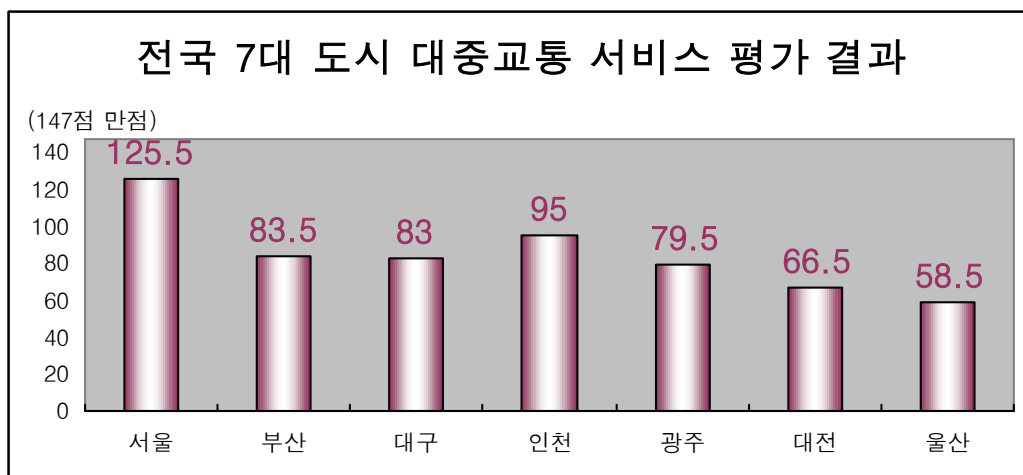
1. 시내버스 준공영제 시행 도시

- 서울특별시 2004년 7월
- 대전광역시 2005년 7월
- 대구광역시 2006년 2월

※ 현재 광주는 2006년 7월 경 시행 예정이고, 부산과 인천의 경우 2007년 시행 예정으로 도입 방안을 검토하고 있음.

2. 7대도시 대중교통 서비스 평가 결과(2005년)

구 분	7대 도시 서비스 평가 순위						
	1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위
시 설 수 준	서울	인천	부산	광주	대구	대전	울산
이 용 수 준	서울	부산	대구·인천		울산	광주	대전
정 시 성	울산	부산	서울	대구	대전	광주	인천
접근 및 환승 편의	광주	대전	서울·인천		부산	울산	대구
서비스 제공 수준	인천	서울	대구	광주	부산	대전	울산
안 전 성	서울·부산		대구	인천	울산	광주	대전
요 금 수 준	서울·울산		인천·광주		대구·대전		부산
투 자 수 준	서울·대구		광주·대전		인천	부산	울산
교통약자 특정서비스	서울	인천	대구	광주	부산·대전		울산



자료 : 녹색교통운동, 2005년 전국 대중교통 서비스 평가

3. 7대 도시 교통현황(2004년)

구분		서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산
인구(천명)		10,173	3,684	2,524	2,610	1,406	1,450	1,077
면적(km ²)		605.5	763.3	885.6	987.0	501.3	539.7	1,056.7
자동차 (천대)	전체	2,779	966	831	782	422	491	367
	자가용승용차	2,055	679	583	557	304	358	271
1일 평균 운행속도 (km/h)	도심	13.5	24.8	25.7	24.8	31.4	25.0	22.8
	외곽	23.0	34.3	30.3	30.0	54.2	35.0	43.1
도로시설	연장(km)	8,010	2,942	2,194	2,187	1,248	1,615	1,440
수송 분담율 (%)	대중 교통	시내버스	26.3	27.6	33.0	31.3	37.3	30.3
		지하철	35.7	11.5	3.4	13.0	1.8	-
		소계	62.0	39.1	36.4	44.3	39.1	30.3
	택시		6.6	15.9	16.5	8.8	20.0	18.1
	자가용승용차		26.4	28.3	36.7	38.9	24.6	32.2
	기타		5.0	16.7	10.5	8.0	16.3	19.2

자료 : 건설교통부

4. 자동차 주행거리 비교

구 분	한국(2003)	미국(2002)	일본(2001)	영국(2000)
자동차 1대당 연간 주행거리(km)	21,825	20,185	9,381	16,243
자동차 1대당 1일평균 주행거리(km)	59.8	55.3	25.7	44.5

자료 : 교통안전공단

5. 우리나라의 대기오염으로 인한 총사회적비용(2000년도)

	부 분	CO	NOx	SOx	PM ₁₀	HC(VOC)	합계(억원)
UNEP 기준	수송부문	50,704	51,567	6,036	10,003	10,238	128,548
	비수송부문	7,641	31,017	43,220	20,545	44,432	146,855
	합 계	58,645	82,586	49,256	30,548	54,670	275,705

자료 : 한국환경정책평가연구원·한국조세연구원, 현행 에너지 관련세제의 환경세적 기능강화 방안 연구, 2002. 12

6. 에너지수입의존도(2004년)

(단위: 천TOE)

년도	1차에너지 소비량	수입에너지	수입에너지 중 석유	수입의존도(%)
2004년	220,238	213,504	100,639	96.74

자료: 에너지관리공단

7. OECD국가별 교통사고 사망자 추이(2003년)

구분	인구 10만명당 사망자	자동차 1만대당 사망자	구분	인구 10만명당 사망자	자동차 1만대당 사망자
호주	8.2	1.2	룩셈부르크	11.8	1.5
오스트리아	11.5	1.8	네덜란드	6.4	1.2
벨기에	11.9	2.1	뉴질랜드	11.5	1.6
캐나다	8.8	1.5	노르웨이	6.1	1.0
체코	14.2	2.9	폴란드	14.8	3.5
덴마크	8.0	1.7	포르투갈	14.8	3.0
핀란드	7.3	1.4	대한민국	15.0	4.4
프랑스	10.2	1.7	슬로바키아	12.0	3.5
독일	8.0	1.2	스페인	12.8	2.1
그리스	14.6	2.7	스웨덴	5.9	1.1
헝가리	12.9	4.2	스위스	7.5	1.1
아이슬란드	7.9	1.1	터키	-	-
아일랜드	8.4	1.7	영국(UK)	6.1	1.1
이탈리아	10.4	1.4	미국	14.7	1.8
일본	7.0	1.1	OECD평균	10.1	1.9

자료 : IRTAD Brief Over view(<http://www.bast.de/irtad>)

8. 시도별 교통사고 발생 추이(2004년)

구분	발생건수	사망자수	인구 10만명당 사망자수	자동차 1만대당 사망자수
서울	38,714	468	4.7	1.5
부산	11,615	265	7.2	2.5
대구	11,275	224	8.8	2.4
인천	11,940	183	6.9	2.2
광주	8,223	137	9.5	3.0
대전	5,694	98	6.6	1.9
울산	4,510	95	8.8	2.3
경기	43,820	1,166	11.6	3.2
강원	9,630	335	22.0	5.9
충북	7,760	296	19.4	5.2
충남	8,960	537	28.0	7.2
전북	9,550	395	20.7	5.9
전남	10,923	579	29.2	8.7
경북	16,804	698	25.2	6.5
경남	13,095	494	16.0	4.3
제주	3,301	91	16.9	4.1

자료 : 도로교통안전관리공단, 2005년판 교통사고통계분석

9. 보행중 어린이 사망자 추이(2004년)

구분	어린이 사망자 총계	보행중 사망자
2002	394	281
2003	386	269
2004	300	224

자료 : 도로교통안전관리공단, 2005년판 교통사고통계분석