

정기통계품질진단 연구용역

『교통문화 실태조사』  
2010년 정기품질진단  
연구용역 최종결과보고서

2010. 10.

## 주 의

1. 이 보고서는 통계청에서 수행한 국가통계 품질진단 연구  
용역사업 결과보고서입니다.
2. 이 보고서에 대한 저작권 일체와 2차적 저작물 또는  
편집저작물의 작성권은 통계청이 소유하며, 통계청은 정책상  
필요시 보고서의 내용을 보완 또는 수정할 수 있습니다.

제 출 문

## 제 출 문

통계청장 귀하

본 보고서를 “교통문화실태조사” 연구용역 과  
제의 최종 연구결과물로 제출합니다.

2010년 10월 19일

계약기관 코리아데이터리서치 대표 윤 종 옥 ①

연구진

---

책임연구원 윤 종 옥 (코리아데이터리서치 대표)

연구원 오 세 창 (아주대학교 교수)

연구원 김 정 열 (교통안전공단 교수)  
(표본설계진단)

연구보조원 김 정 민 (아주대학교 교통공학과)

# 품질보고서

1. 개요
2. 차원별 품질 상태
3. 기타
4. 결론

## 1. 개요

- 이 품질정보는 통계청(Statistics Korea, 이하 Kostat)이 국가통계 품질 개선의 일환으로 각급 통계작성기관에서 작성·공표하고 있는 통계에 대하여 품질정보를 작성·공개하기 위해 작성되었다.
- 이 차원별 통계 품질정보는 교통문화실태조사에 관하여 품질상태를 제 공함으로써 이용자에게 자료의 유용성과 이용 상 적합성 정보를 제공하 는데 목적이 있다.
- 교통문화실태조사는 교통문화실태 조사 결과를 체계적이고 효율적으로 작성 및 관리하여 지방자치단체 및 관련기관의 교통기본계획 수립 등을 위한 기초자료 제공을 목적으로 국토해양부(교통안전공단)에서 작성 및 공표하는 통계이다.
- 본 통계의 작성 항목은 운전행태, 보행행태, 교통안전, 교통약자, 기타 등 총 5개 조사영역에 대해 부문별 조사특성에 따라 관찰조사, 문헌조 사의 조사방법을 사용하고 있다.
- 본 통계는 중앙 정부 부처뿐만 아니라 지방 자치단체에서 교통관련 정 책 수립 및 집행에 요긴한 정보를 제공할 뿐만 아니라, 지방자치단체의 교통정책수립을 위한 통계 작성에 표본을 제공하는 중요한 통계이다.

다음은 국토해양부(교통안전공단)에서 조사·공표하는 교통문화실태조사에 대한 작성에 대한 개요를 살펴본다.

### (1) 조사목적

- 교통문화실태 조사 결과를 체계적이고 효율적으로 작성 및 관리하여 지방자치단체 및 관련기관의 교통안전기본계획, 대중교통기본계획 수립 등을 위한 기초자료 제공을 목적으로 국토해양부(실사기관: 교통안전공단)에서 조사 및 자료분석을 수행하고, 그 결과를 「교통문화실태조사」를 통해 공표하는 조사통계이다.

### (2) 작성주기, 대상기간, 작성기간

- 본 통계는 매년마다 교통문화실태에 대한 사항을 조사한다. 각 조사대상 부문에 따라 계획을 세워 5월부터 11월까지 조사를 실시하고 그 결과는 통계작성 체계를 따라 집계, 분석 및 작성하여 연말에 공표한다.

### (3) 작성사항

- 운전행태(관찰조사)
  - 안전띠 착용률, 정지선 준수율, 이륜차 안전모 착용률, 신호준수율, 방향지시등 점등률
- 보행행태(관찰조사)
  - 보행자 신호준수율
- 교통안전(문헌조사)
  - 자동차 1만대당 교통사고 사망자수, 인구10만명당 교통사고 사망자수, 인구 10만명당 교통사고 중상자수, 인구 10만명당 보행자 사망자수
- 교통약자(관찰조사, 문헌조사)

- 스쿨존 불법주차 자동차 대수, 인구 10만명당 노인, 어린이 교통사고 사망자수

○ 기타(관찰조사)

- 고속도로 안전띠 착용률, 무단횡단을

(4) 작성방법 및 체계

본 통계 작성을 위해 작성기관에서는 조사내용의 특성에 따라 문헌조사, 관측조사를 병행하고 있으며, 이와 같이 조사·수집된 자료는 대행기관인 교통안전공단에서 검수 및 검증의 절차를 거쳐 확인된 결과를 작성기관(국토해양부)에 보고한 후, 최종 검수의 절차를 거친 후 공표자료 및 인터넷 홈페이지에 공표하고 있다.

## 2. 차원별 품질 상태

(1) 관련성

관련성이란 이용자 관점에 초점을 둔 측면으로 통계의 포괄범위와 개념, 내용 등이 이용자 요구에 부합되는 정도를 의미한다. 즉, 통계이용자에게 얼마나 의미 있고 유용한 통계를 작성하여 제공하고 있는가와 관련된 개념이다.

- 본 통계는 주요 이용자를 파악 및 분류하고 있지 않고 있으며, 발간물은 1년에 약 300부를 인쇄하여 각 지자체에 배포하는 것으로 나타났다.
- 본 통계에 대한 이용자만족도조사에서 나타난 개선사항으로는 ‘마이크

로데이터 이용편리성'에서 부정적인 응답이 많았다.

- 공표하는 내용에 대한 표적집단면접과 이용자만족도조사에서 나타난 결과는 대체적으로 보통 이상의 응답을 보이고 있으나, 이용자들이 요구하는 추가항목의 요청을 수용하여 공표하는 통계지표를 개발하고 마이크로데이터 제공 및 자료에 대한 홍보확대와 활용확대를 위한 적극적인 연구가 필요하다.

## (2) 정확성

통계학적 의미의 정확성이란 산출결과 또는 추정된 값이 미지의 참값에 근접하는 정도를 가리키는 것으로, 진단 대상통계인 대중교통현황조사와 같은 조사통계의 경우는 조사기획, 표본설계, 자료수집, 자료처리 등의 절차에서 발생하는 표본오차 및 비표본오차 크기 및 발생원인, 오차 최소화 방안 마련 여부 등을 진단한다.

- 본 통계는 조사의 정확성을 확보하기 위해 조사 매뉴얼(교통문화지수 조사지침)을 마련하여 활용하고 있으며 현장조사의 정확성을 위해서 현장조사원 조사매뉴얼을 별도로 활용하고 있으며 조사수행 체계 및 절차, 조사방법, 조사원 교육, 조사관리 및 감독 등에 대해 상세히 설명하고 있다.
- 본 통계의 조사방법 중 관측조사는 조사규모의 제약으로 인하여 각 지자체별로 1개지점(2010년부터 시의 경우 2~3지점)을 조사 대상으로 하고 있다.
- 본 통계는 변동계수, 신뢰구간, 평균제곱오차 등 추정치의 변동성에 대



한 평가를 제시하지 않고 있다.

- 본 통계는 표본오차나 비표본오차, 무응답처리 등에 대한 상세정보를 제공하지 않고 있다.

### (3) 시의성/정시성

통계의 시의성은 작성기준시점과 결과발표시점간의 차이를 나타내는 것으로 통계의 현실 반영도와 관련된 개념이고, 정시성은 예고된 공표시기의 정확한 준수 여부에 관한 개념이다.

- 통계작성 주기는 1년으로 정확히 지키고 있으며 그 해에 조사한 결과를 연말에 공표하고 있다.
- 정시성에 대한 평가를 위해 최근에 조사하여 공표한 보고서의 공표시기를 조사해본 결과 대체적으로 공표시기를 잘 지키고 있는 것으로 나타났다.
- 표적집단면접과 이용자만족도조사에서 나타난 이용자들의 의견에서 응답 및 논의된 결과를 살펴보면 공표시기를 예고하지 않으며, 통계작성 목적에 비추어 볼 때 이용자의 측면에서 공표시기를 앞당겨 줄 것을 요청하였다.

### (4) 비교성

비교성은 시간적 및 공간적인 공표자료의 비교가능성의 정도를 의미한다.

- 교통문화실태조사는 국제기준이 아직 정비되지 않아 국가적 비교성을

제시하지는 못하고 있다.

- 본 통계는 문헌조사의 경우에는 부분적으로 시계열 비교가 가능한 자료를 제시하고 있으나, 조사연수가 짧아 시계열 자료를 제공하고 있지 않고 있다.
- 관찰조사의 경우 조사지점의 정보를 제공하고 있지 않아 지점의 변동 가능성을 알 수가 없기 때문에 시계열 비교에 무리가 있다.
- 본 통계는 조사에 의해 작성된 부문에 대한 지역적 비교는 제시하고 있으나, 시계열 자료를 제공하고 있지는 않다.

#### (5) 일관성

일관성은 동일한 사회현상에 관해 작성된 다른 통계 자료와의 유사 또는 근접한 정도를 말한다.

- 본 통계는 조사항목에 대한 기준이 유사한 통계가 없어서 통계치의 일관성을 판단할 수 없다.
- 본 통계의 통계표는 일관되게 작성되고 있는 것으로 보인다.

#### (6) 접근성/명확성

접근성은 이용자가 통계자료에 손쉽게 접근할 수 있는 물리적 조건을 말하며, 명확성은 이용자의 통계자료 이용 편의성과 이용자의 이해 용이성 등을 말한다.

- 교통문화실태조사는 그 결과물을 각 지자체를 대상으로 300부의 발간물과 교통안전공단 홈페이지를 통해 일반인에게 제공하고 있다.
- 본 통계는 조사결과를 국토해양부 보도자료를 통해 대중매체에 제공하고 있으며 2009년부터는 정부 관보를 통해서도 조사결과를 공표하고 있다.

## 나. 기타 품질관련 정보

- 교통문화실태조사는 외부사용자가 마이크로 데이터에 접근할 수 없는 실정이다. 하지만 표적집단면접 및 이용자만족도조사에서 마이크로 데이터의 제공을 원하고 있는 것으로 나타나 추후 마이크로데이터 제공 및 비밀보호 규정이 마련될 필요가 있다.

## 3. 결론

통계품질 검토 결과 해당통계가 긴급히 개선해야할 사항에 대하여 제언한다.

- 본 통계의 이용자를 파악 및 분류하고 이용자들의 요구사항이 무엇인지 의견을 수렴하고 통계의 개선에 반영할 수 있는 시스템이 필요하다.
- 본 통계는 지자체의 이해관계가 걸려 있는 조사 특성상 마이크로 데이터의 전부공개를 불가할 것이나. 연구를 목적으로 하는 경우 마이크로 데이터를 제한적으로 제공할 수 있는 규정 마련이 필요하다.

- 각 지자체별로 조사결과가 지자체를 잘 대표할 수 있도록 조사지점 선정기준에 대하여 보완 연구가 필요하고 지자체의 교통량이나 자동차등록대수에 의거한 조사표본수를 규정할 필요가 있다.
  
- 추후 시계열 비교를 제공하도록 한다.

## 최종결과보고서 요약문

연구과제명	「교통문화 실태조사」 정기통계품질진단
주 제 어	교통문화, 교통안전, 품질진단
연구기간	2010.04.~2010.10.(7개월)
연구기관	코리아데이터리서치
연구진구성	윤종욱, 오세창, 김정열, 김정민
<p>본 요약문은 통계청에서 주관하는 “2010년도 국가통계 정기품질진단” 사업의 통계Ⅶ부문 진단대상 통계인 「교통문화 실태조사」에 대한 품질진단 최종결과보고서 요약문으로, 본 보고서를 요약한 내용은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 국가통계 품질진단의 각 절차에 따라 본 통계에 대한 품질진단을 수행하고, 그 결과를 조사통계의 생산 절차에 따라 발전전략을 수립하여 수행기간에 따라 분류하여 개선과제와 로드맵을 제안하였다.</li> <li>2. 단기 개선과제는 시급히 개선이 필요한 과제로 공표자료 체계 정비, 공표자료 체크리스트 개발 및 활용, 조사항목간의 가중치 재설정 등 3과제를 제안하였다.</li> <li>3. 중기 과제는 조사용역업체 선정 기준 상향 조정, 적정가격입찰제 실시, 조사항목 조정, 조사방안 개선, 조사항목간의 가중치 재설정, 공표방법 개선 등 6과제를 제안하였다.</li> <li>4. 장기 과제는 통계명칭 조정, 조사 감독 전문인력 확보 등 2과제를 제안하였다.</li> </ol>	

# 차 례

<b>제 1 장 개요</b> .....	<b>1</b>
제 1 절 품질진단 개요 .....	1
제 2 절 진단대상 통계 개요 .....	3
제 3 절 중점 진단사항 .....	5
<b>제 2 장 품질진단 결과</b> .....	<b>6</b>
제 1 절 품질관리기반 진단 결과 .....	6
제 2 절 이용자 만족도 및 요구사항 반영 실태 진단 결과 .....	10
제 3 절 세부 작성절차별 체계 진단 결과 .....	27
제 4 절 수집자료의 정확성 진단 결과 .....	37
제 5 절 통계자료 서비스 진단 결과 .....	46
제 6 절 진단결과 종합 및 개선방안 .....	51
<b>제 3 장 발전전략 및 로드맵</b> .....	<b>54</b>
제 1 절 해외사례 .....	54
제 2 절 발전전략 .....	56
제 3 절 로드맵 .....	58
<b>참고문헌</b> .....	<b>58</b>
<b>부    록</b> .....	<b>62</b>
<부록 1> FGI 결과보고(전문 이용자) .....	63
<부록 2> FGI 결과보고(일반 이용자) .....	67
<부록 3> 표본설계 점검 결과보고 .....	71
<부록 4> 현장조사 점검표 양식 .....	85

# 표 차례

<표 2.1> 통계이용실태 및 만족도 조사 응답자 특성 .....	15
<표 2.2> 교통문화실태조사 통계 이용 빈도 .....	16
<표 2.3> 교통문화실태조사 통계 활용 방법 .....	17
<표 2.4> 교통문화실태조사 통계 이용 시 자료 형태 .....	17
<표 2.5> 교통문화실태조사 통계 자료 입수경로 .....	18
<표 2.6> 교통문화실태조사 항목별 만족도 .....	19
<표 2.7> 종합만족도 산출결과 .....	21
<표 2.8> 교통문화실태조사 통계 향후 이용 여부 .....	23
<표 2.9> 교통문화실태조사 통계의 품질 변화 여부 .....	24
<표 2.10> 관계없음 문항 및 이유 .....	28
<표 2.11> 세부 작성절차별 체계 진단 현황(종합) .....	29
<표 2.12> 세부 작성절차별 체계 진단 종합점수 .....	30
<표 2.13> 세부 작성절차별 세부 평가 결과 .....	32
<표 2.14> 품질차원별 종합점수 .....	33
<표 2.15> 영역별 표본설계 개요 .....	35
<표 2.16> 조사부문별 조사방법 .....	37
<표 2.17> 입찰자격 및 낙찰자 결정방법 .....	39
<표 2.18> 조사지점 선정기준 .....	40
<표 2.19> 조사지점 선정과정 .....	41
<표 2.20> 모니터 요원 관리 등급 체계 .....	42
<표 2.21> 현장방문 지점 .....	43

# 그림 차례

<그림 2.1> 포트폴리오 분석 .....	22
<그림 2.2> 세부 작성절차별 체계 진단 종합점수 .....	30
<그림 2.3> 품질차원별 종합점수 .....	34



# 제 1 장 개 요

## 제 1 절 품질진단 개요

### 1. 사업의 목적

21C는 산업화 시대를 넘어 바야흐로 지식이 부가가치를 창출하는 지식 기반사회로 진입하고 있다. 따라서 모든 분야에서 단순한 지식의 수용보다는 지식과 정보를 생산하고 평가하여 활용하는 능력이 필요하고 요구된다. 이러한 시대의 변화 속에서 국가통계는 지식 정보 인프라의 중심에 위치하고 기능하고 작용하고 있다 할 수 있다.

국가통계는 국가정책의 기반이 되는 가장 기초적인 자료로써 정부 정책의 입안, 집행, 평가 등의 기반이 되므로 국가 통계의 관련성, 정확성, 시의성, 비교성, 일관성, 접근성 등은 어느 때보다 더 중요성이 강조되고 있다. 최근 과거의 정확성과 신뢰성을 기반으로 한 통계품질 개념이 변화하고 있다.

국가통계는 통계의 생산, 가공, 보급에 이르는 과정이 객관적이고 체계적이고 품질이 좋아야 하며, 그 사용가치가 높아야 한다. 국가통계의 작성이 이와 같은 요건을 충족시킬 때 정책수립과 운영 그리고 체계적인 평가를 가능케 한다. 아울러 정확하고 신속한 통계는 국민들로 하여금 정부 정책에 대한 신뢰를 제고할 수 있다.

국가통계의 정확성, 시의성 등은 국가 발전계획 수립을 위해 아무리 강조하여도 부족하다. 국가의 미래설계, 지역개발, 국가경쟁력 강화에 필수적인 요소가 국가 통계이기 때문이다. 통계의 선진화 없이 국가 선진화는 불가능하다.

본 사업에서는 교통문화실태조사 통계에 대해 진단하고자 하며, 진단대상 통계의 품질을 아래의 준거에 비추어 진단하였다.

첫째, 관련성, 정확성, 시의성, 비교성, 일관성, 및 접근성 등의 품질차원 측면에서 진단하였다.

둘째, 품질진단에 대한 절차로 품질관리기반진단, 이용자 만족도 및 요구사항 반영실태, 세부 작성절차별 체계 진단, 수집자료의 정확성 진단, 통계자료 서비스의 충실성 진단 등 5단계로 나누어 진단하였다.

본 연구의 목적은 통계품질진단 주요 부문별로 통계품질의 상태를 진단하여 현재 상태를 점검하고, 문제점을 파악한 후 향후의 개선과제 및 개선방안을 제시하는 품질개선 로드맵을 작성하는 것이다.

## 제 2 절 진단 통계 개요

### 1. 진단대상 통계 개요

- 1) 통계명칭 : 교통문화 실태조사
- 2) 승인번호 : 11670
- 3) 조사목적 : 지자체별 교통문화지수 조사, 공표를 통한 자율적 경쟁 도모 및 교통안전정책의 합리적 대안 마련을 위한 기초자료 활용
- 4) 조사내용 : 1. 운전행태 관련 5개 항목 2. 교통안전 관련 4개 항목 3. 보행행태 관련 1개 항목 4. 교통약자 관련 2개 항목 5. 기타 2개 항목
- 5) 최초실시연도 : 1999년 (승인연도 : 2008년)
- 6) 작성기관 : 국토해양부 교통정책실 교통안전복지과(승인기관)  
교통안전공단 안전연구실(대행기관)
- 7) 통계분야 : 교통(일반통계 - 조사통계)
- 8) 조사방법 및 수행방법

본 통계는 조사부문별로 조사방법과 내용이 <표 1.1>과 같이 상이함

<표 1.1> 조사부문별 조사방법

조사 부문	조사방법	수행방법
1. 운전행태 관련 5개 항목	관찰조사	현장조사
2. 보행행태 관련 1개 항목	관찰조사	현장조사
3. 교통안전 관련 4개 항목	문헌조사	문헌조사 및 집계
4. 교통약자 관련 2개 항목	관찰조사/문헌조사	현장조사/문헌조사 및 집계
5. 기타 2개 항목	관찰조사	현장조사

- 9) 조사주기 : 1년
- 10) 작성체계 : 조사용역업체 -> 교통안전공단(안전연구실) -> 국토해양부(교통안전복지과)

## 2. 통계의 특징, 중요성 및 활용가치

본 통계의 특징, 중요성 및 활용가치는 <표 1.2>와 같다.

<표 1.2> 진단 통계의 특징, 중요성 및 활용가치

구 분	내 용
특 징	교통문화의 취약점이나 장단점 등을 보다 객관적으로 파악하여 상호 비교할 수 있도록 함 근본적으로 국내 각 도시별 교통문화 수준을 조사함으로써 우리나라 교통문화 현주소를 파악 지역적 차원 및 도시간 교통문화 수준을 비교·평가하고 그 차이에 대한 원인을 분석
중요성	한국교통연구원이나 경찰청 및 지방자치단체에서는 조사되고 있지 않는 통계 국가교통정책 및 지방교통정책 수립에 매우 요긴한 정보를 제공
활용가치	각 도시별 교통문화를 개선하기 위한 우선적 과제나 목표를 설정할 수 있게 되고, 각 도시별 교통문화 수준을 개선하는 정책개발의 구체적인 기초 자료 및 근거로 활용

## 제 3 절 중점 진단사항

### 1. 조사지점선정 및 조사방법 점검

교통문화실태조사는 전국의 자치단체를 대상으로 자치단체를 대표할 수 있는 지점에서 관찰조사가 이루어지고 있으므로 조사지점선정 기준이 적절한지를 진단하여야 할 것이고 또한 각 항목별로 조사방법의 점검이 필요하다.

### 2. 조사기관의 관리

교통문화실태조사는 공표는 국토해양부가 하고 있으며 조사기획은 교통안전공단이 담당하고 현장조사 및 자료처리는 또 다른 조사전문기관에서 담당하고 있어서 각 기관의 관리가 중요하다. 적절한 조사 및 분석 능력(통계소프트웨어, 교통분야 조사경력 등)을 갖춘 적격 업체를 선정함과 동시에 적정 연구용역비를 지급하고, 조사과정에서 충분한 모니터링 및 용역성과품에 대한 검수, 검증과정에 대한 점검이 필요하다.

## 제 2 장 품질진단 결과

### 제 1 절 품질관리기반 진단 결과

#### 1. 품질관리기반 현황표 작성

품질관리기반을 진단하기 위해 먼저 국토해양부 교통안전복지과(교통안전공단 안전연구실)를 방문하여 통계작성 담당자를 면담한 후 품질관리기반 현황표 작성을 의뢰하여 수거된 현황표에 의한 교통문화 실태조사에 대한 품질관리기반 중 통계의 품질에 영향을 줄 수 있는 사항은 아래와 같다.

#### 가. 기본현황

##### (1) 통계작성체계

교통문화실태조사는 국토해양부에서 공표를 하고 있으며 교통안전공단에서 조사기획 및 분석을 담당하고 있으며 현장조사 및 자료처리의 업무는 전문조사기관에서 용역수행하고 있다. 이렇게 작성체계가 3원화 되어 있으므로 조사기관에 대한 관리가 필요할 것으로 판단된다.

	기관명(소속부서)	
	① 직접수행	② 용역수행
조사기획	교통안전공단 안전연구실	전문조사기관
현장조사		전문조사기관
자료처리		전문조사기관
결과분석·공표	국토해양부(공표) 교통안전공단 안전연구실(분석)	전문조사기관(분석)

## 나. 통계작성여건 및 의견

### (1) 인적자원여건

교통문화실태조사 통계를 담당하는 통계담당 인력은 2급(실장) 1인과 5급(선임연구원) 1인 총 2인이 본 통계의 작성업무를 담당하고 있으며, 2인의 평균 통계업무 경력 기간이 8개월 인 것으로 나타났다.

본 통계는 현장조사 및 분석을 전문조사업체의 연구용역 형태로 발주되는 점을 감안한다면 작성기관의 인력은 적절하다고 판단된다.

### (2) 물적자원여건(통계작성관련 예산규모)

통계작성관련 예산은 2009년에 자체에서 실시했던 통계조사비용이 12,976(천원)이고, 외부기관에 위탁하여 조사하는 조사비용이 1억 93,150(천원)으로, 통계작성에 소요되는 총예산은 2억 6,126(천원)이다.

### (3) 통계작성담당자의 의견

#### (가) 애로사항

통계작성 담당자는 자원투입 부문에서 느끼는 애로사항으로 조사 대상지역, 조사 횟수 등 표본 확대를 위한 예산(정부출연금) 등이 다소 한정적인 점을 지적하였고, 통계작성 부문에서 느끼는 애로사항으로는 전국단위 실태조사로 조사지점 선정 및 현장조사 시 조사원의 개인 차이에 따른 오차를 최소화하는 방법이 용이하지 않는 점을 지적하였다.

#### (나) 통계작성과정에서 개선할 사항

조사설계에 있어서 교통환경의 변화를 적절히 반영할 수 있는 방안 연구 필요함을 지적하였다.

## 다. 조직관리실태 및 통계작성 담당자의 인식

조직관리의 실태를 묻는 질문에 대해 통계작성 담당자는 조직의 리더에 관련된 1번, 2번, 3번 문항에 대해서는 평균(“보통”) 이상의 대답을 하였으나 인적자원의 관리 및 직원의 능력개발에 관련된 문항에 대해서는“아니다”라는 대답을 하였다. 따라서 추후 통계의 품질관리를 위하여 담당인원의 능력 개발을 위한 관련 교육 등이 필요한 것으로 판단된다.

통계담당자의 인식을 묻는 질문에 대해 지금 맡고 있는 통계업무량의 적정성 여부, 현재 통계작성업무를 수행하는데 해당 예산의 적정성 여부, 필요한 장비와 소프트웨어의 확보에 대해서 작성담당자의 만족도는 낮은 것으로 나타났다.

반면, 지금 맡고 있는 통계업무를 보다 원활하게 수행하기 위하여 교육을 받을 필요성 여부, 통계작성 과정에서 품질을 고려하는 것에 대한 필요성에 대해서는 상당히 긍정적으로 인식하고 있는 것으로 나타났다. 따라서 담당자의 의견 반영 및 통계의 품질관리를 위하여 정기적인 교육의 확충이 필요한 것으로 판단된다.

## 2. 진단결과

통계작성담당자가 작성한 「품질관리기반 현황표」와 진단대상통계의 담당자들과 면담을 통해 얻은 진단결과는 다음과 같다.

### 가. 조직리더의 인식

전반적으로 조직의 리더는 통계작성과 활용에 대해 포괄적인 중요성뿐만 아니라 비전과 수행, 필요성 인식, 지속적 추진, 계획과 방침, 세부목표 등의 구체적인 사항까지 통계품질 향상의 중요성에 대해 비교적 잘 인식하고 있는 것으로 보인다.

### 나. 통계작성담당자의 인식과 교육



통계작성 담당자의 통계업무경력은 비교적 짧은 것으로 나타났으나 현재의 통계업무를 보다 원활하게 수행하기 위한 교육의 필요성에 대하여 잘 인식하고 있는 것으로 나타났다.

#### 다. 통계조직과 품질관리 기반

현재 교통관리공단에서 작성하는 통계는 대체적으로 조사체계나 인적자원 여건, 물적자원 여건 및 조직리더의 조직관리실태, 통계담당자의 인식 등에서 품질관리 기반은 대체적으로 적정 수준으로 평가된다.

#### 4. 문제점 및 개선사항

교통문화 실태조사 통계에 대한 품질관리기반에 해당하는 조사체계, 조직리더의 조직 관리실태, 그리고 통계담당자의 인식 등에서 적정 수준으로 나타났다.

다만, 조사규모가 전국으로 광범위하고 작성기관에서 담당인원 2명으로 조사과정을 전부 관리 감독하기에는 무리가 있으므로 현재의 교통안전공단의 각 지부를 통한 조사기관의 관리감독을 더욱 강화할 필요성이 있으며 지속적인 품질향상을 위하여 담당인력에 대한 정기적인 교육이 필요한 것으로 판단된다.

## 제 2 절 이용자 만족도 및 요구사항 반영실태 진단 결과

### 1. 진단목적

통계이용자들은 이용하는 통계로부터 기대하는 정보를 충분히 얻기를 원하므로 통계작성기관에서 작성한 통계의 가치는 최종적으로 이용자의 활용에 의해 구체적으로 실현된다. 따라서 진단대상 통계의 이용자들을 대상으로 생산된 통계자료에 대한 이용실태와 만족도 그리고 필요성, 개선해야할 사항을 조사하고 분석하는 작업은 통계의 가치를 높이는데 매우 중요하다. 이를 위해 이용자전문가집단을 구성하고 이들의 의견을 청취하는 것이 필요하다. 그리고 통계활동 계획수립 시 모든 통계 이용고객의 요구를 반영하고 있는지에 초점을 두고 있는지 평가할 필요가 있다.

이용자 만족도 및 요구사항 반영실태에 대한 진단 설계는 통계청의 「통계품질진단 이렇게 합니다」(통계청, 2010)의 지침을 기본으로 하였으며, 이 절차는 해당통계의 전문가 그룹과 일반인 그룹을 대상으로 한 2회의 표적집단 면접조사(focus group interviews: 이하 FGI)와 진단대상 통계 이용자를 조사대상으로 하여 통계이용실태 및 만족도를 조사하는 두 가지 방법을 병행한다. 이는 통계생산자가 간과하고 있는 통계이용자들의 요구사항을 통계작성 및 자료제공 과정에 반영하고 있는지 여부를 진단하기 위한 것이다.

본 진단은 국토해양부 교통안전복지과(교통안전공단 대행)에서 작성하는 교통문화 실태조사 이용자들의 통계자료에 대한 이용실태와 만족도를 조사하여 문제점 및 개선요구사항 등을 파악하고 이용자 측면에서 보다 유용한 통계로 발전시킬 수 있는 방안 모색을 위한 기초자료를 수집하는 것을 목적으로 한다.

### 2. 표적집단 면접조사 결과

본 통계에 대한 이용자 만족도 및 요구사항 반영실태 진단을 위해 전문가 그룹과 일반인 그룹을 대상으로 FGI를 실시하였으며 표적집단 면접조사에서

논의되고 제안된 사항을 내용별로 분류하면 공표 관련, 조사항목 관련, 발간물의 편제 관련, 그리고 제안사항, 이용 활성화 관련 사항으로 나누어 볼 수 있었으며, 각 분류(대분류)별로 다시 세부적(중분류, 세부사항)으로 분류하여 정리하면 아래와 같다.

#### 가. 제1차 표적집단(전문이용자) 면접

##### □ 통계명칭관련 제안 사항

###### ○ 통계명칭의 조정

- 교통문화실태조사에서 조사하는 항목이 주로 교통사고와 관련된 항목과 운전자 및 보행자의 행태에 관련된 항목이므로 이를 감안했을 때 교통문화보다는 교통안전이 명칭으로 더 적절하다는 의견이 있었다. 통계명칭의 조정은 법률에 의거한 명칭으로 수정에 다소 어려움이 있지만 보통 문화라 하면 사람의 행태뿐만 아니라 법·제도적인 측면 등 사회 전반적인 내용을 담고 있으므로 현재의 통계명칭은 교통안전실태조사(가칭)로 변경하면 이용자에게 통계의 내용을 보다 잘 전달할 수 있을 것으로 판단된다.

##### □ 공표관련 제안 사항

###### ○ DB 검색기능 관련

- 현재 교통문화실태조사는 보고서만을 제공하고 있지만 이를 연구에 활용하기 위해서는 관련 DB가 제공되어야 한다는 의견이 있었다. 현재의 보고서 형태의 통계자료로는 주로 지자체에서 정책적인 목적으로만 활용될 수 있지만 보다 넓은 범위에서 활용되기 위해서는 기초통계분석이 가능하도록 DB가 제공되어야 바람직할 것이다.

##### □ 조사항목 관련 제안 사항

###### ○ 추가 요망 항목

- 최근 네비게이션 및 스마트폰 보급의 확대로 인하여 운전중 차량 단말기(네비게이션, 스마트폰) 조작이 빈번히 일어나고 있다는 의견이 있었

다. 운전 중 단말기 조작은 그로 인한 사고 위험성이 높으므로 이를 반영할 수 있는 항목을 검토할 필요가 있을 것으로 판단된다.

- 실제 교통사고 원인의 대부분 운전자의 과속인데 반해 운전행태에서 이를 반영하는 항목이 없다는 의견이 있었다. 따라서 운전행태 영역에서 규정속도 위반율에 대한 항목을 반영할 필요가 있다고 판단된다.
- 운전자 및 보행자에 대한 항목만 있는데 Unprotected User(오토바이, 자전거)의 안전에 관한 항목도 추가 되어야 한다는 의견이 있었다.
- 그 외, 장애우의 이동성 및 편리성에 대한 항목, 실버존, 보행자중심지구(향후 확대 가능성)에 대한 항목, 교통문화를 대변할 수 있는 법 제도적인 항목, 이용자뿐만 아니라 공급자에 대한 항목이 고려되어야 한다는 의견이 있었다.

○ 기타

- 현재 국토해양부(교통안전공단 대행)에서 전국에 대하여 모든 조사를 담당하고 있는데 외국과 같이 기초지자체 단위별 교통문화관련 기초자료의 조사 및 제공하는 방안도 필요하다는 의견이 있었다.
- 점차 노령화가 진행되고 있고 스쿨존내의 교통안전문제가 사회적으로 대두되고 있는데 반해 교통약자 항목에 대한 가중치가 너무 낮다는 의견이 있었다. 사회 변화를 반영할 수 있도록 각 조사항목별 가중치를 재설정하는 것이 바람직할 것이다.
- 조사항목에 대해서 조사방법이 상이하지만 그 근거가 제시되지 않는다는 의견이 있었다. 각 조사별로 상이한 조사방법을 선택한 근거를 제시하는 것이 바람직할 것이다.
- 지자체별 관찰조사 지점이 많지 않고 조사지점에 대한 위치정보가 제공되지 않는 의견이 있었다. 향후에는 조사지점에 대한 선정 기준이나 위치를 부록으로 포함하는 것이 바람직하다고 판단된다.

□ 발간물 편제 및 구성 관련 제안 사항

- 이용자 편의 제공 관련 사항

- 최근 스마트폰의 보급이 늘어남에 따라 스마트폰에서 이용가능한 형태의 자료를 배부하는 의견과 각 조사 지점에 대한 위치 정보를 제공하여 이용자에게 편의를 제공하자는 의견이 있었다.
  - DB자료의 엑셀파일에 대하여 홈페이지에서 다운로드 기능을 제공하거나 CD형태로 배포하여 분석용이성을 제고하자는 의견이 있었다.
- 자료취득의 용이성
    - 자료 취득이 용이할 수 있도록 인터넷 포털사이트 또는 국가 주요 DB 사이트를 활용하여 배포하고 이용자들이 쉽게 접근하고 널리 알 수 있도록 홍보가 필요하다는 의견이 있었다.

#### 나. 제2차 표적집단(일반이용자) 면접

- 조사항목의 적절성
  - 조사방법의 다양화
    - 각각의 조사항목은 적절하나, 조사 방법은 항목당 1개의 조사방법이 아닌 다양한 방법으로 실시하여 종합적인 검토가 필요하다는 의견이 있었다. 또한, 저탄소 녹색성장과 같은 정부 정책에 부합하여 보행행태의 항목을 추가하고, 자전거, 대중교통 등과 같은 영역을 추가하는 것도 고려할 필요가 있다는 의견이 있었다.
- 공표관련 제안 사항
  - 적극적인 공표 필요
    - 각각 조사주기와 공표시기는 적절하나, 공표방법은 E-mail 서비스 제공 등과 같이 적극적인 공표가 필요하다는 의견이 있었다. 본 통계의 통계 자료는 특별히 찾지 않는 한 쉽게 접근하기 힘들며, 이에 대한 보완대책이 필요하다고 판단된다.
- 발간물 편제 및 구성 관련 제안 사항
  - 이용자 편의 제공 관련 사항

- 전반적인 발간물의 구성은 대부분 도표로 조사결과의 수치를 제공하고 있지만 그래프를 통하여 시각적으로 정보를 제공할 수 있도록 구성을 추가하였으면 좋겠다는 의견이 있었다. 통계의 특성상 도표가 많이 구성되고 그래프를 추가할 경우 보고서의 전체 분량이 늘어날 수 있지만 요약에서는 그래프를 추가하는 것이 바람직하다고 판단된다.

□ 조사항목 관련 제안 사항

○ 추가 요망 항목

- 교통안전행태에서 단순히 사망자·중상자 수만을 다루고 있는데 사고원인에 대한 조사도 필요하다는 의견이 있었다. 사고원인에 따른 분석은 실질적으로 교통문화에 대한 개선방향과도 관련되어 있으므로 추후 반영되는 것이 필요하다고 판단된다.
- 전반적으로 정량적인 항목에 대해서 조사를 하고 있는데 그 외에 정성적인 부분에 대해서도 조사할 수 있는 항목이 필요하다는 의견이 있었다. 안전, 문화는 정량적 특성보다는 정성적 특성을 갖는 측면이 크다. 따라서 실제 시민들이 느끼는 만족도나 안전도에 대한 조사를 추가할 필요가 있다고 판단된다. 예를 들어, 설문조사를 통하여 교통안전에 대한 의견을 수렴할 수 있는 항목을 검토해 볼 필요가 있다.

### 3. 통계이용실태 및 만족도 조사 결과

본 통계에 대한 통계이용실태 및 만족도 조사를 위해 작성기관으로부터 이용자 명부를 제공받지 못함으로써 본 통계를 이용할 가능성이 높은 교통안전공단내 연구원 및 교통공학을 전공으로 하는 대학원 연구원 및 각 기업의 연구원들을 대상으로 이용자 만족도 조사를 실시하였다. 전체 취합된 설문지는 65매였으나 응답률과 성실성 등을 고려하여 최종적으로 선별한 60명의 응답을 분석하였다.

## 가. 응답자 특성

응답자의 배경변인별 분포 특성을 살펴보면 남자가 39명(65.6%), 여자가 21명(34.4%) 응답을 한 것으로 나타났으며, 응답자의 연령대는 20대가 46.9% 30대가 31.3%, 40대가 21.9%로 조사되었다.

응답자의 근무지 분포는 공공기관과 학생이 각 37.8%, 25.0%로 높았으며, 통계자료 활용비중은 보통이상이 96.9%로 업무에 통계자료의 활용비중이 높은 것을 알 수 있다.

<표 2.1> 통계이용실태 및 만족도 조사 응답자 특성

(단위 : %)

구 분		빈도	비 율
전 체		60	100.0
성 별	남자	39	65.6
	여자	21	34.4
연 령	20대 이하	28	46.9
	30대	19	31.3
	40대	13	21.9
	50대	0	0.0
	60대 이상	0	0.0
근무지	공공기관	23	37.5
	언론기관	0	0.0
	연구기관	8	12.5
	학계	4	6.3
	금융기관	2	3.1
	건설/제조업	4	6.3
	기타 민간기업 및 단체	6	9.4
	자영업	0	0.0
	학생	15	25.0
	기타	0	0.0
통계자료 활용비중	매우 높다	13	21.9
	높은 편이다	36	59.4
	보통이다	9	15.6
	낮은 편이다	2	3.1
	매우 낮다	0	0.0

## 나. 통계활용 실태

### (1) 이용 빈도

이용 빈도를 보면 주 1회 이상 이용하는 경우가 2명으로 가장 적었으며, 연 1회 정도 또는 더 드물게 이용하는 경우가 22.7%로 가장 많았으며, 최근 3년 내에 이용경험이 없는 이용자도 15.6%로 조사되었다.

<표 2.2> 교통문화실태조사 통계 이용 빈도

(단위 : %)

항 목	빈 도	비 율
이용 빈도		
주 1회 이상	2	3.1
월 1회 정도	11	18.8
분기 1회 정도	13	21.9
반기 1회 정도	9	15.6
연 1회 정도 또는 더 드물게 이용	15	25.0
최근 3년 내에 이용경험 없음	9	15.6
합 계	60	100.0

### (2) 교통문화 실태조사의 활용 방법

주로 어떤 용도로 활용하는가에 대하여 연구·학술·학습활동을 위하여 활용하고 있다는 응답이 39명(65.6%)로 가장 높았으며, 그 다음으로 사업 및 경영계획 수립에 활용하는 것(12.5%)으로 조사되었다.



<표 2.3> 교통문화실태조사 통계 활용 방법

(단위 : %)

항 목	빈 도	비 율
활용 방법		
정책 수립 및 진단	2	3.1
연구·학술·학습활동	39	65.6
사업 및 경영계획 수립	8	12.5
표본조사의 모집단	2	3.1
업무 외 개인적 관심	4	6.3
기타	6	9.4
합 계	60	100.0

\*기타 의견: 업무참고자료, 각종 교통계획 등

(3) 교통문화실태조사 통계 이용 시 자료 형태

통계 이용 시 자료형태에 대하여 살펴보면 전체 응답자의 50.0%가 간행물 또는 보고서의 형태로 이용한다고 답하였다. 다음으로 DB자료 및 보도자료를 이용하는 것으로 조사되었다.

<표 2.4> 교통문화실태조사 통계 이용 시 자료 형태

(단위 : %)

항 목	빈 도	비 율
이용 시 자료형태		
간행물/보고서	30	50.0
DB자료	21	34.4
마이크로데이터	0	0.0
보도자료	8	12.5
요청하여 재 집계한 자료	2	3.1
기타	0	0.0
합 계	60	100.0

(4) 교통문화실태조사 통계자료 입수경로

자료 입수경로를 보면 응답자 중 65.6%는 국토해양부 또는 교통안전공단

홈페이지에서 자료를 입수한다고 응답하였으며, 통계작성 부서에 직접 요청하는 경우는 125%이며, 신문, 방송 등 각종 언론 보도자료에서 입수하는 경우가 15.6%로 조사되었다.

<표 2.5> 교통문화실태조사 통계 자료 입수경로

(단위 : %)

항 목	빈 도	비 율
입수 경로		
국도해양부 또는 교통안전공단 홈페이지	39	65.6
통계작성 부서에 직접 요청(전화, 이메일, 문서, 방문 등)	8	12.5
서점 등에서 통계 간행물 책자 구입	0	0.0
신문(인터넷), 방송 등 각종 언론 보도자료	9	15.6
공공 도서관/자료실 등에서 열람	2	3.1
기타	2	3.1
합 계	60	100.0

기타 의견 : 보내온 통계자료, 공문

#### 다. 이용자만족도

교통문화실태조사를 이용하는 이용자의 만족도를 측정하기 위하여 9개 항목으로 나누어 항목별 만족도를 측정하였으며, 그 다음 이러한 제반 사항을 고려하여 별도로 전반적 만족도를 묻는 문항을 두어 전반적 만족도를 측정하였다. 각 문항에 대한 만족도는 5점 척도로 응답하도록 설계하였으며, 각 항목에 대한 전체 응답자들의 평균점수가 높을수록 만족도가 높은 것으로 해석하면 된다.

##### (1) 항목별 만족도

평균 점수를 가지고 평가를 해보면 모든 항목이 3.00점을 넘고 있어 보통 이상의 긍정적인 평가를 받고 있음을 알 수 있다.

각 항목별 응답결과를 자세히 살펴보면, ‘예고된 공표일정 준수’이 가장 높은 점수를 받았다(3.94점). 그 다음이 ‘통계정보 검색 용이성’, ‘수록지표의 다양성’, ‘통계자료의 신뢰성’ (각 3.84점)순으로 나타났다. 반면, ‘마이크로데이터 이용편리’에 대한 만족도는 3.13점으로 가장 낮은 만족도를 보였다. 이는 마이크로데이터를 별도로 제공하고 있지 않은 본 통계의 문제점으로 지적할 수 있다. 전반적인 만족도 점수는 3.94점으로, 대체로 만족하고 있는 것으로 나타났다.

<표 2.6> 교통문화실태조사 항목 만족도

(단위 : %, 점 : 5점 만점)

항 목	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	보통이다	대체로 그렇다	매우 그렇다	만족도
공표시기의 적절성	0.0	0.0	34.4	56.3	9.4	3.75
예고된 공표일정 준수	0.0	0.0	18.8	68.8	12.5	3.94
통계정보 검색 용이성	0.0	0.0	34.4	46.9	18.8	3.84
유의사항/관련개념 제공	0.0	3.1	46.9	28.1	21.9	3.69
충분한 설명자료 제공	3.1	6.3	31.3	37.5	21.9	3.69
수록지표의 다양성	0.0	6.3	28.1	40.6	25.0	3.84
통계자료의 신뢰성	0.0	6.3	25.0	46.9	21.9	3.84
마이크로데이터 이용편리	3.1	21.9	40.6	28.1	6.3	3.13
통계자료 입수 용이	0.0	3.1	43.8	34.4	18.8	3.69
전반적 만족도	0.0	0.0	12.5	81.3	6.3	3.94

(2) 종합만족도 및 개선방안 //용어 통일(항목별 만족도/속성별 만족도)

(가) 종합만족도 및 항목 중요도

이용자 만족도 분석에서 종합만족도( $s$ )는 세부 항목 만족도가 전반적 만족도에 미치는 영향력의 크기(중요도)를 고려하여 다음과 같이 산출한다.

$$\text{종합만족도}(S) = \sum_{i=1}^9 (S_i \cdot w_i)$$

$S_i$ : 항목별 만족도 항목 중  $i$  항목 만족도

$w_i$ : 항목별 만족도 항목 중  $i$  항목 중요도

항목 중요도( $w_i$ )는 각 항목별 만족도 응답 값과 전반적 만족도 응답 값과의 상관계수의 제곱 값을 구한 후, 그 값의 항목별 항목의 합에 대한 각 항목의 비율로 다음과 같이 산출한다. 이에 대한 산식은 다음과 같다.

$$\text{항목중요도}(w_i) = \frac{r_i^2}{\sum_{i=1}^9 r_i^2}$$

$r_i$ : 속성별 만족도 항목 중  $i$  항목과 전반적 만족도와의 상관계수

종합만족도를 산출한 결과 종합만족도는 3.652점으로 나타났으며, 이는 이  
 용자들이 직접 응답한 결과인 전반적 만족도 점수 3.94점과 비교해볼 때 큰  
 차이는 없음을 확인할 수 있다.

또한, 응답자들은 ‘공표시기의 적절성’, ‘수복지표의 다양성’, ‘마이  
 크로데이터 이용편리’, ‘통계자료 입수 용이’(중요도 0.13 이상) 등을 가  
 장 중요하게 생각하고 있는 것으로 나타났다.

<표 2.7> 종합만족도 산출결과

(단위 : 점)

항 목	상관계수 ( $r_i$ )	항목만족도 ( $S_i$ )	항목중요도 ( $w_i$ )	$S_i \times w_i$
공표시기의 적절성	0.179	3.75	0.017	0.065
예고된 공표일정 준수	0.246	3.94	0.033	0.130
통계정보 검색 용이성	0.275	3.84	0.041	0.159
유의사항/관련개념 제공	0.464	3.69	0.117	0.432
충분한 설명자료 제공	0.473	3.69	0.122	0.450
수록지표의 다양성	0.477	3.84	0.124	0.476
통계자료의 신뢰성	0.585	3.84	0.187	0.718
마이크로데이터 이용편리	0.570	3.13	0.177	0.554
통계자료 입수 용이	0.576	3.69	0.181	0.666
합계			1.000	3.652 (종합만족도)

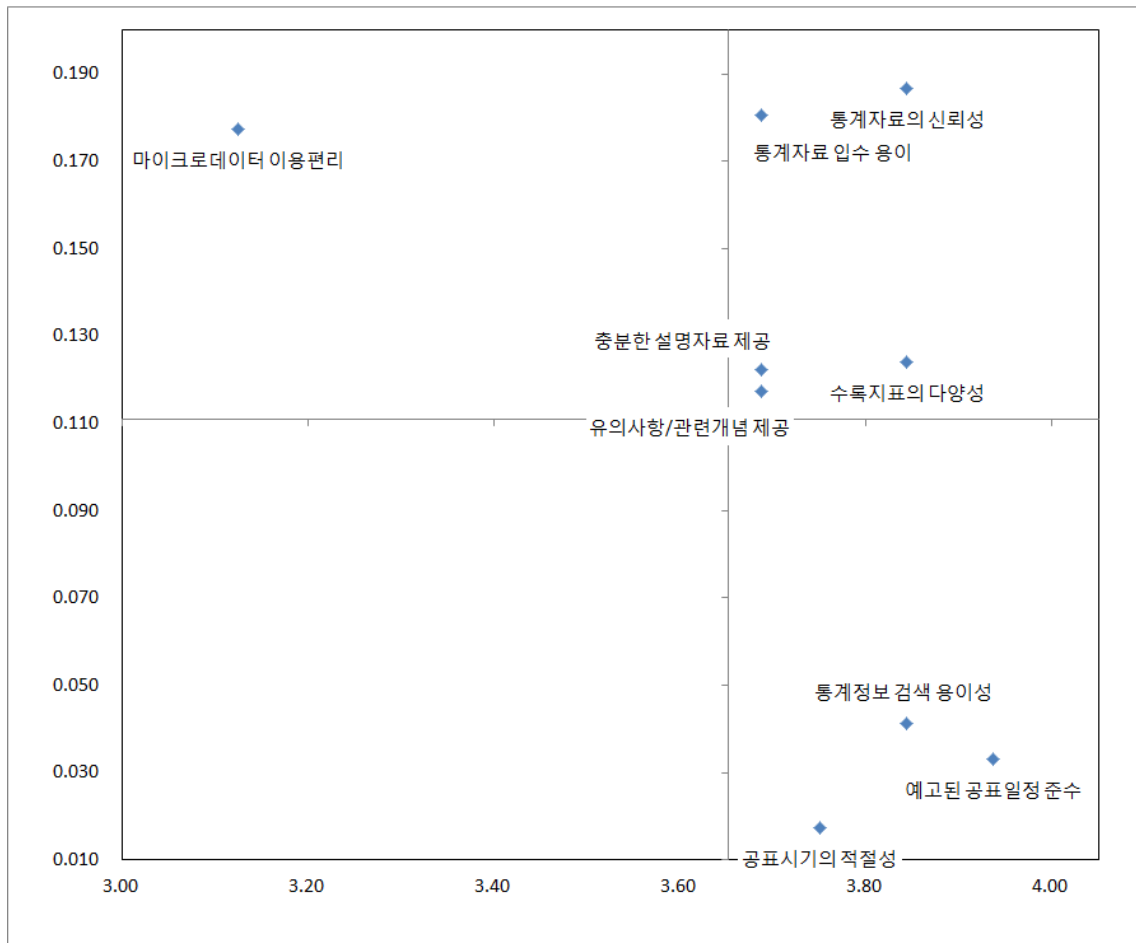
(나) 만족도 제고를 위한 포트폴리오 분석

만족도 향상을 위한 개선과제를 찾아내기 위해서 개별 속성 항목의 만족도와 중요도를 바탕으로 포트폴리오 행렬(portfolio matrix)을 작성하여 포트폴리오 분석을 실시했다.

포트폴리오 행렬은 중요도의 평균과 종합만족도를 기준으로 상대적인 4개의 영역으로 구분되는데 1차 개선 영역은 중요도는 높으나 만족도가 낮은 영역이며, 2차 개선 영역은 중요도도 낮고 만족도도 낮은 영역이다. 차별화 영역은 중요도는 낮으나 만족도가 높은 영역이며, 권장 영역은 중요도도 높고 만족도도 높은 영역이다.

이 분석은 영역 간의 상대적 중요도 및 상대적 만족도를 기준으로 하고 있어 어느 영역을 보완할 것인지 시사점을 얻을 수 있다.

각 항목의 만족도 점수와 중요도(가중치)를 통해 포트폴리오 분석을 실시한 결과가 <그림 2.1>에 나타나 있다.



<그림 2.1> 포트폴리오 분석

<그림 2.1>에 나타난 포트폴리오 분석 결과를 살펴보면, 첫째, 만족도와 중요도가 모두 높은 권장영역에 속한 항목은 ‘통계자료의 신뢰성’, ‘통계자료 입수 용이’, ‘충분한 설명자료 제공’, ‘수복지표의 다양성’, ‘유의사항/관련개념 제공’ 항목으로 이들은 만족도와 중요도가 모두 높아 현재의 교통문화실태조사에서 권장할 항목으로 나타났다.

둘째, 만족도는 높지만 중요도가 낮은 차별화 영역에는 ‘통계정보 검색 용이성’, ‘예고된 공표일정 준수’, ‘공표시기의 적절성’ 항목이 속해 중요도는 낮지만 만족도가 높아 차별화 부분으로 나타났다.

셋째, 중요도가 높지만 만족도가 낮은 1차 개선 영역에는 ‘마이크로데이터 이용편리’ 항목이 속했다. 이들 항목은 중요도는 높지만 만족도가 낮아 최단시간에 개선이 필요한 항목이므로 시급히 개선안을 마련해야 할 것이다.

## 라. 이용 전망 및 품질 변화

### (1) 교통문화실태조사의 향후 이용 여부

교통문화실태조사 자료를 계속 이용할 것인지 파악하기 위해 이용자들의 의견을 알아본 결과 응답자의 90.7%가 ‘계속 이용할 것’이라고 응답한 반면, ‘그저 그렇다’고 응답한 이용자는 9.4%에 불과한 것으로 나타났다.

<표 2.8> 교통문화실태조사 통계 향후 이용 여부

(단위 : %)

항 목	빈 도	비 율
향후 이용 여부		
전혀 이용할 생각이 없다	0	0.0
별로 이용할 생각이 없다	0	0.0
그저 그렇다	6	9.4
어느 정도 이용할 것이다	43	71.9
매우 적극적으로 이용할 것이다	11	18.8
합 계	60	100.0

### (2) 교통문화실태조사의 품질 변화 여부

교통문화실태조사의 품질 변화 여부에 대한 이용자들이 느끼는 인식상태는 품질이 ‘매우 향상 되었다’와 ‘향상되었다’라고 응답한 경우가 전체 응답자의 93.7%로 나타났으며, ‘변화가 없다’는 응답은 6.3%이었다.

<표 2.9> 교통문화실태조사 통계의 품질 변화 여부

(단위 : %)

항 목	빈 도	비 율
품질 변화 여부		
매우 저하되었다	0	0.0
약간 저하되었다	0	0.0
변화가 없다	4	6.3
향상 되었다	54	90.6
매우 향상되었다	2	3.1
합 계	60	100.0

#### 4. 진단결과

본 소절에서는 교통문화실태조사에 대한 이용자 만족도 및 요구사항 반영 실태에 대한 진단에서 나타난 본 통계의 문제점과 개선방안을 제시한다.

##### 가. 문제점

본 통계의 이용자만족도 및 요구사항 반영실태에 대한 진단에서 나타난 결과를 종합해 보면 다음과 같다.

첫째, 본 통계의 조사항목 및 분석과 관련하여 조사지점의 선정기준과 실제 위치에 대한 정보가 주어지고 있지 않고 각 조사항목별로 상이한 조사방법과 조사시간을 채택하고 있는데 이에 대한 근거가 제시되어 있지 않다. 또한, 교통문화실태조사라는 통계의 명칭과 조사항목(주로 교통안전관련)과 부합하지 않는 부분이 있으며 조사항목 및 분석에서는 현재의 교통여건(주요 교통사고 원인, 노약자 등 교통약자 배려)을 반영하지 못하는 부분이 있어 추후 개선이 필요하다. 이는 2차례의 FGI에서 모두 제안된 사항으로 이용자의 이해를 돕고 사후분석을 위해서라도 필요한 정보이다.

둘째, 지자체의 조사결과가 각 지자체를 대표하는데 조사지점의 수가 적고 적정 표본수가 정해져 있지 않은 문제점이 있다.



셋째, 전문 이용자나 학술 연구 목적 이용자에게는 심층 분석 또는 연구자의 목적에 따라 추가 분석이 필요함에도 불구하고 마이크로 데이터를 공개 또는 제공하지 않고 있다. 이는 FGI에서 제안된 사항일 뿐만 아니라 이용자 만족도 설문조사에서도 ‘마이크로데이터의 이용편리’ 항목의 점수가 가장 낮게 나와 이용자들이 가장 요구하고 있는 사항으로 판단된다.

다섯째, 본 통계에서는 주로 표와 숫자로 결과를 표현하고 있고 시각적인 정보전달이 부족하다.

## 나. 개선방안

위에서 언급한 문제에 대한 개선방안을 아래와 같이 제안한다.

첫째, 본 통계의 발간물에 조사지점의 선정근거와 각 조사지점의 위치정보와 조사방법 및 조사시간대의 선정사유를 수록하여야 한다. 또한, 교통사고 원인을 분석하는 항목과 교통약자에 대한 항목을 추가할 필요가 있으며 각 항목에 대한 가중치를 재설정하여 현재의 교통여건변화를 반영할 수 있어야 한다. 이는 본 통계의 일반 이용자에게는 이해를 쉽게 하고 전문 이용자나 학술 연구 목적 이용자에게는 심층분석이 가능하도록 하여 이용자의 만족도 향상에 주의를 기울여야 할 것이다.

둘째, 조사결과가 각 지자체를 잘 대표할 수 있도록 각 지자체별 교통량(또는 자동차보유대수)을 기준으로 최소 표본수를 배정하고 조사시기 조정을 통하여 추가조사 실시여부를 검토하도록 한다.

셋째, 본 통계의 주 이용자인 교통 관련 전문가 및 연구자들이 요구하는 마이크로 데이터를 제공하여야 한다. 이는 대행기관(교통안전공단)과 작성기관(국토해양부)에서도 그 필요성을 인정하여 현재 구축중인 교통안전정보관리체계DB를 통해 제공할 예정이다. 따라서, 현 구축단계에서 이용자들의 요구사항을 분석하여 그에 맞는 마이크로데이터를 제공한다면 이용자들이 만족할 수 있을 것이다.

다섯째, 발간물의 편제시 그래프 등을 이용하여 시각적으로 정보를 제공하

도록 해야 한다. 물론, 그래프를 추가적으로 삽입하게 되면 발간문의 페이지 수가 늘어나고 정보의 중복전달 등의 문제가 발생할 수 있으므로 본문에서는 표를 이용하여 상세한 수치를 제공하고 요약본에서 종합적인 결과를 나타낼 때에는 그래프를 이용하는 것도 좋은 방안이 될 수 있다.

## 제 3 절 세부 작성절차별 체계 진단 결과

### 1. 진단개요

#### 가. 세부진단계획 수립

교통문화실태조사 통계의 통계작성절차의 적합성 진단을 위한 세부진단계획을 수립하고 통계작성기관과 협의하여 통계품질지표의 보완, 외부전문가로 “통계품질 심의위원”을 위촉하여 통계품질진단서 작성 작업을 추진하였다.

#### 나. 통계품질지표의 보완

교통문화실태조사의 작성절차에 대한 품질진단을 위해 교통안전공단 통계작성담당자와 협의하여 통계품질지표의 보완을 검토하였으나 특별한 보완사항은 없었으며 관련이 없는 지표는 ‘관계없음’으로 처리하였다.

다음 <표 2.10>은 관계없음으로 처리한 항목과 그 이유에 대하여 기술한 것이다.

**<표 2.10> 관계없음 문항 및 이유**

관계없음 문항	이유
2-4. 표본조사를 실시하는 경우, 표본오차 관련 지표를 작성하고 있는가?	표본조사 아님
2-6. 표본수준 유지를 위해 적절한 표본관리를 하고 있는가?	표본조사 아님
2-7. 표본조사의 경우, 표본설계에 대한 상세 정보를 제공하고 있는가?	표본조사 아님
4-3. 무응답 실태를 파악하여 분석하고 있는가?	설문조사 아님
5-2. 시계열자료는 연속성이 있으며, 단절이 생길 경우 그 내용을 설명하고 있는가?	시계열 분석 하지 않음
5-5. 모수를 추정하는 경우, 추정절차는 적절하게 이루어지고 있는가?	모수 추정 하지 않음
5-8. 공표된 잠정치, 확정치 간의 불일치에 대한 원인을 분석하여 관리하고 있는가?	잠정치 공표 하지 않음
6-10. 자료제공 시 개인 비밀보호를 위한 장치가 마련되어 있는가?	자료제공 하지 않음
6-11. 동일 주제의 다른 통계자료와 비교하고 있으며, 차이가 있을 경우 그 요인을 설명하고 있는가?	국내에 동일 주제의 다른 통계자료 없음

#### **다. 통계품질 심의위원 위촉**

교통문화실태조사 통계에 대한 외부 진단 및 통계품질 개선사항을 파악하기 위해 2인의 외부진단위원을 위촉하였다. 작성기관의 통계담당자로부터 1인을 추천 받았으며 진단팀 내부 회의를 거쳐 추가 심의위원을 추천받아, 이로부터 최종적으로 2인의 외부진단위원을 위촉하였다.

#### **라. 통계품질진단서 작성**

교통문화실태조사 보고서를 작성하는 교통안전공단 작성담당자에게 세부 작성절차별 점검표(조사통계용)을 1차적으로 작성 및 근거자료를 제공 받은

후 작성시 오류 및 “관계없음”으로 답변한 항목에 대하여 작성담당자와 검토한 후 외부진단위원에게 작성을 부탁하였다.

## 2. 진단결과

### 가. 세부 작성절차별 체계 진단 결과 분석

#### (1) 품질진단 현황

세부 작성절차별 체계에 대한 품질진단 결과를 살펴보면, <표 2.11>에서 보는 바와 같이 내부진단의 진단점수는 5점 만점에 4.11로 나타났고, 외부진단 위원들의 진단점수는 각각 4.08점과 3.44점으로 나타났고 연구진진단의 진단 점수는 3.67점이였다. 진단위원들의 내부진단과 외부진단의 결과에 대한 분포를 살펴보면 대체적으로 ‘우수’라고 응답한 지표가 많은 것을 확인할 수 있다.

<표 2.11> 세부 작성절차별 체계 진단 현황(종합)

(단위 : 5점 만점, 문항)

구 분	진단점수 (5점 만점)	진단 응답수						
		매우 우수	우수	보통	미흡	매우 미흡	관계 없음	계
내부진단	4.11	20	3	7	5	0	9	45
외부진단 1	4.08	20	4	7	5	0	9	45
외부진단 2	3.44	4	17	6	9	0	9	45
연구진진단	3.67	10	10	10	6	0	9	45

#### (2) 세부 작성절차별 체계 진단 종합점수

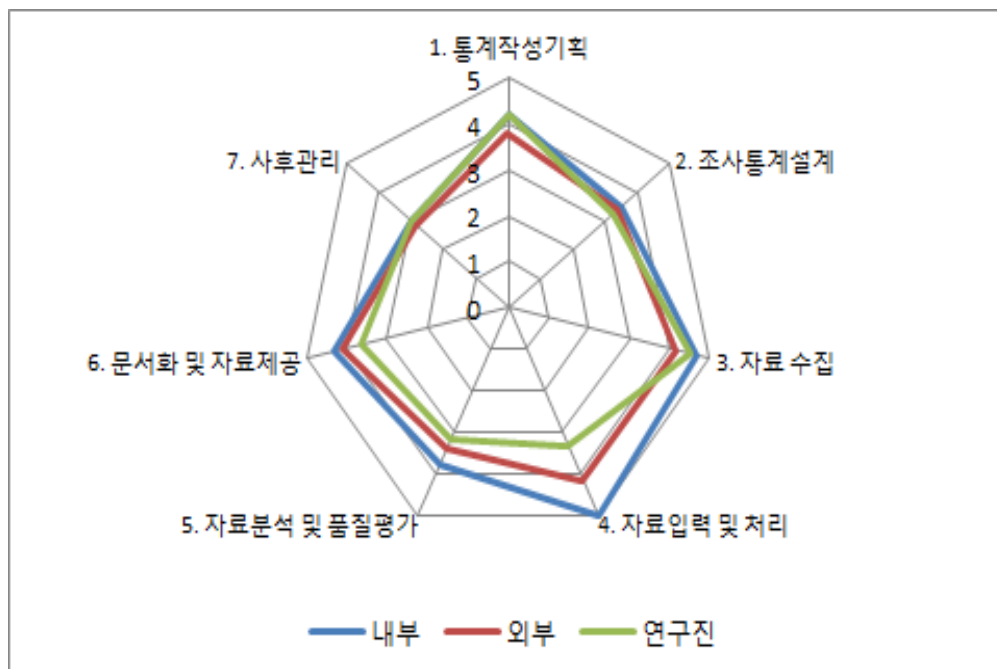
세부 작성절차별 진단결과를 종합한 평균 진단점수는 3.83점(5.00점 만점)으로 평가되었다. 아래의 <표 2.12>에 나타난 결과를 살펴보면, 각각의 세부

작성절차 중 ‘사후 관리’에 대한 진단위원의 평가 결과는 2.83점으로 다른 절차에 비해 상대적으로 낮게 평가되었다. 이와는 대조적으로 ‘자료수집’에 대한 평가는 4.38점으로 매우 높게 평가되었다. 또한 입력처리(4.17점), 문서화 자료제공(4.06점), 작성기획(4.00점)의 3개 절차는 상대적으로 높은 평가를 받은 반면 분석평가(3.45점), 통계 설계(3.38점)의 2개 절차는 상대적으로 낮은 평가를 받은 것으로 나타났다.

<표 2.12> 세부 작성절차별 체계 진단 종합점수

(5점 만점)

구분	평균	작성 기획	통계 설계	자료 수집	입력 처리	분석 평가	문서화 자료제 공	사후 관리
총합	3.83	4.00	3.38	4.38	4.17	3.45	4.06	2.94
내부진단	4.11	4.20	3.25	4.67	5.00	3.80	4.33	3.00
외부진단	3.76	3.80	3.38	4.17	4.17	3.40	4.11	2.88
연구진진단	3.67	4.20	3.50	4.50	3.33	3.20	3.67	3.00



<그림 2.2> 세부 작성절차별 체계 진단 종합점수

각 진단위원이 평가한 각각의 세부절차에 속하는 지표별 평가 결과는 <표 2.13>과 같다. 통계작성기획의 경우 평가 결과가 4.0점으로 적절하게 작성기 획되고 있는 것으로 나타났다. 다만, 평가위원의 의견으로 교통분야 전문가 로 구성된 자문위원 pool을 갖추고 있는데, 본 통계를 통하여 행동변화를 유 도해야 할 지자체 및 지역 경찰 관계자를 자문위원에 포함하는 것을 추후 검토해야할 사항으로 지적하고 있다.

조사통계설계에서는 통계작성대상의 명확한 정의의 경우와 조사목적, 적정 한 표본규모에 대하여 2.0점으로 낮은 평가가 이루어졌다. 이러한 평가 결과 가 나온 이유는 목표모집단 및 조사모집단에 대한 정보가 주어져 있지 않고 표본이라 할 수 있는 조사지점의 선정근거가 발간물 상에 제공되고 있지 않 기 때문에 판단되며 추후 표본설계와 관련하여 개선이 필요할 것으로 판 단된다.

자료수집과 자료입력 및 처리의 경우 평과 결과는 각 4.38점과 4.17점으로 우수한 편으로 나타났으나 자료분석 및 품질평가에 대해서는 3.45점으로 평 가결과가 비교적 낮게 나왔다. 특히 최종통계자료의 체계적 검증에 대해서 2.5점으로 낮게 평가 되었는데 현장조사의 특성상 최종단계에서 검증을 하기 에 무리가 있는 본 통계의 특성 때문에 판단된다.

문서화 및 자료제공에 대해서는 4.06점으로 평가결과가 높게 나왔다. 하지 만 간행물의 이용자 편의 제공에 대해서는 2.0점으로 평가가 낮게 나왔는데 이는 추후 발간자료에는 자료이용방법, 모집단 및 표본설계 관련 정보, 자료 처리 및 분석방법 등에 대한 정보를 수록하면 개선될 수 있다.

사후관리에 대해서는 2.94점으로 평가결과가 가장 낮게 나왔다. 특히, 통계 작성 체계 관리, 통계품질관리 실행에 대해서 평가결과가 2.0점으로 낮게 나 왔다. 이는 작성대행기관인 교통안전공단에서 현재 진행중인 본 통계의 작성 체계에 대한 개선연구에 반영되면 개선에 어려움은 없을 것으로 판단된다.

<표 2.13> 세부 작성절차별 세부 평가 결과

(단위 : 점, 5점 만점)

절차	지표	품질차원	내부	외부1	외부2	연구진	종합
1. 통계작성 기획	1-1 통계작성목적 제시	관련성	5	5	5	5	5
	1-2 이용자요구/이용실태 파악	관련성	3	4	4	4	3.75
	1-3 개념, 용어, 분류 체계 등의 타당성 검토	관련성	4	4	2	3	3.25
	1-4 국내/국제적 표준화 기준 준수	비교성	4	4	3	4	3.75
	1-5 개편 작업의 적절성	정확성	5	5	2	5	4.25
	평균		4.20	3.80	4.20	4.00	
2. 통계설계	2-1 통계작성 대상의 명확한 정의	정확성	2	2	2	2	2
	2-2 조사표의 이해/작성 편리성	정확성	5	5	5	5	5
	2-3 조사항목 변경 시 사전검토	정확성	5	5	4	4	4.5
	2-4 표본오차 지표 작성	정확성	-	-	-	-	-
	2-5 적절한 표본규모	정확성	2	2	2	2	2
	2-6 적절한 표본관리	정확성	-	-	-	-	-
	2-7 표본설계 상세정보 제공	정확성	-	-	-	-	-
평균		3.50	3.38	3.25	3.38		
3. 자료수집	3-1 상세 조사지침 제공	정확성	5	5	4	5	4.75
	3-2 조사직원의 체계적인 교육	정확성	5	4	4	5	4.5
	3-3 현장조사의 체계적인 관리	정확성	5	5	4	5	4.75
	3-4 현장조사 단계별 업무량 파악	정확성	5	5	4	5	4.75
	3-5 조사직원의 조사관련 전문지식정도 파악	정확성	3	3	3	3	3
	3-6 현장조사 질의사항 적절한 처리/공유	정확성	5	5	4	4	4.5
평균		4.67	4.17	4.50	4.38		
4. 자료입력 및 처리	4-1 표준화된 체계 마련	정확성	5	5	4	4	4.5
	4-2 에디팅 작업 체계적 실시	정확성	5	5	3	3	4
	4-3 무응답 실태 파악/분석	정확성	-	-	-	-	-
	4-4 내용검토 절차 마련	정확성	5	5	3	3	4
평균		5.00	4.17	3.33	4.17		
5. 자료분석 및 품질평가	5-1 비교분석을 통한 자료결과 검증	일관성	5	5	2	3	3.75
	5-2 시계열자료의 연속성 및 단절성 내용설명	비교성	-	-	-	-	-
	5-3 통계표의 일관성	일관성	5	5	4	5	4.75
	5-4 통계작성방법 변경에 따른 영향 분석	비교성	3	3	4	3	3.25
	5-5 모수 추정 절차의 적절성	정확성	-	-	-	-	-
	5-6 중간통계자료의 체계적 검증	정확성	3	3	3	3	3
	5-7 최종통계자료의 체계적 검증	정확성	3	3	2	2	2.5
	5-8 잠정치, 확정치의 불일치 원인 분석	정확성	-	-	-	-	-
평균		3.80	3.40	3.20	3.45		
6. 문서화 및 자료제공	6-1 통계작성 관련 자료의 문서화	정확성	5	5	4	4	4.5
	6-2 간행물 수록 자료의 오류 점검	정확성	5	5	4	4	4.5
	6-3 간행물의 이용자 편의 제공	접근성/명확성	2	2	2	2	2
	6-4 개편내용 공개	접근성/명확성	5	5	4	5	4.75
	6-5 조사항목 모두 공표	접근성/명확성	5	5	5	5	5
	6-6 모든 이용자의 동시이용 가능	접근성/명확성	5	5	4	3	4.25
	6-7 공표시점의 적절성	시의성/정시성	5	5	4	4	4.5
	6-8 공표절차 준수	시의성/정시성	3	3	4	3	3.25
	6-9 다양한 매체를 이용한 자료제공	접근성/명확성	4	5	3	3	3.75
	6-10 개인 비밀 보호 장치	관련성	-	-	-	-	-
	6-11 통계자료 비교 시 설명	일관성	-	-	-	-	-
평균		4.33	4.11	3.67	4.06		
7. 사후관리	7-1 통계작성 체계 관리	관련성	2	2	2	2	2
	7-2 고품질 통계 생산을 위한 노력	정확성	3	3	4	4	3.5
	7-3 통계작성 방법에 대한 타당성 검토		5	3	5	4	4.25
	7-4 통계품질관리 실행		2	2	2	2	2
평균		3.00	2.88	3.00	2.94		
전체 문항 평균			4.11	3.76	3.67	3.83	



### (3) 품질차원별 종합점수

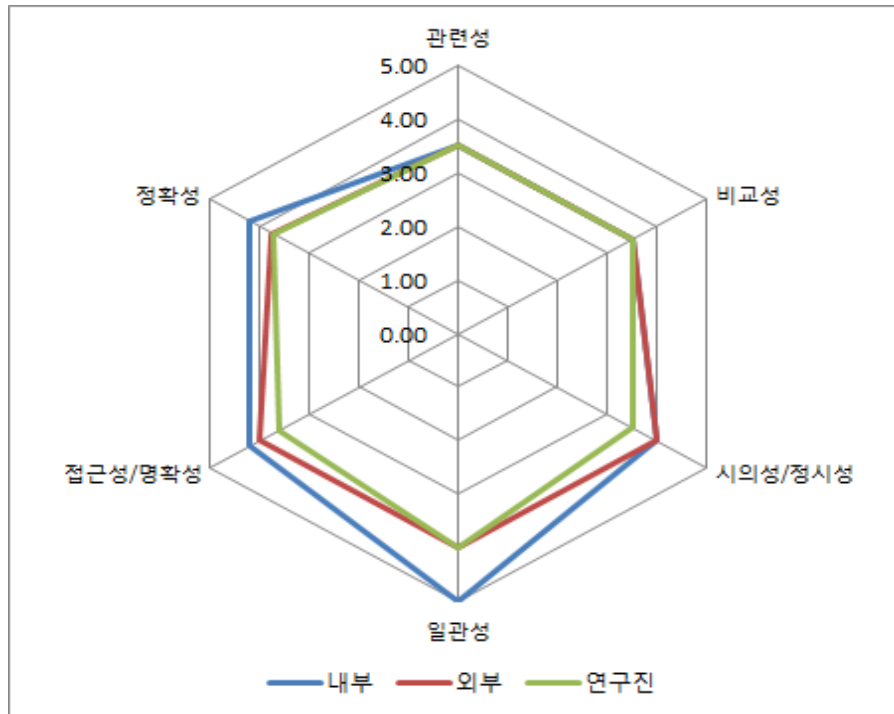
통계청에서 제시하는 통계품질을 결정하는 차원은 관련성, 비교성, 시의성/정시성, 일관성, 접근성/명확성, 정확성 등 6가지 차원이다. 내부 및 외부진단 위원들의 각 지표별 평가결과를 차원별로 재정리하여 종합한 것이 <표 2.14>이다.

품질차원별 종합점수 평균을 살펴보면, 내부진단 점수가 4.11점으로 외부진단 점수(3.76점), 연구진진단 점수(3.67점) 보다는 다소 높지만 대체적으로 ‘보통’ 정도의 평가를 받았다. 또한 각 차원별 종합점수는 ‘일관성’이 4.25점으로 가장 높은 평가를 받았으며, ‘접근성/명확성’과 ‘시의성/정시성’이 각 3.95점과 3.88점의 평가를 받아서 다른 품질차원에 비해서 상대적으로 높은 평가를 받았다. 그러나 ‘관련성’과 ‘비교성’은 3.50점으로 낮은 평가를 받은 것으로 나타났다.

<표 2.14> 품질차원별 종합점수

(5점 만점)

구 분	평균	관련성	비교성	시의성 /정시성	일관성	접근성 /명확성	정확성
총 합	3.83	3.50	3.50	3.88	4.25	3.95	3.85
내부진단	4.11	3.50	3.50	4.00	5.00	4.20	4.19
외부진단	3.76	3.50	3.50	4.00	4.00	4.00	3.74
연구진진단	3.67	3.50	3.50	3.50	4.00	3.60	3.71



<그림 2.3> 품질차원별 종합점수

#### (4) 표본설계 진단 결과

교통문화실태조사의 조사영역은 운전행태, 보행행태, 교통약자, 기타로 총 네 영역이고 각 조사영역에 대하여 모집단, 표본 추출률, 표본 추출방법, 표본 크기, 가중치, 추정식에 대하여 진단을 실시한 결과는 <표 2.15>와 같다.

기본적으로 232개의 기초자치단체를 모집단으로 하여 각 영역별로 표본을 추출하고 있는 것으로 나타났다. 표본의 추출은 예산의 제약 때문에 각 기초자치단체 중 교통량, 보행량, 초등학교 수 등이 가장 많은 지점(학교)을 선택하고 있으며 표본의 크기는 별도로 정하고 있지 않으며 각 영역별로 교통량 및 보행량을 감안하여 조사횟수 및 조사시간대를 정하여 표본을 수집하고 있다.

<표 2.15> 영역별 표본설계 개요

구 분	운전행태	보행행태	교통약자	기타
모집단	행정안전부 행정구분인 7개 특별·광역시 및 9개도의 시군구 232개 기초자치단체			전국고속도로, 주택가 이면도로
표본추출틀	232개 기초자치단체			전국 고속도로 및 232개 지자체
표본추출방법	교통량 및 보행량이 가장 많은 지점 <sup>1)</sup>	보행량이 가장 많은 지점 <sup>1)</sup>	최대학생 초등학교	일년 교통량이 가장 많은 3개 노선 및 톨게이트 선정, 신호등, 양방향 25m이내 타 횡단시설이 없는 지점
표본크기	229개 지점 <sup>2)</sup>	229개 지점 <sup>3)</sup>	232개 초등학교 스쿨존	총 9개 톨게이트, 전국 232개 주택가 이면도로
가중치	없음			
추정식	영역별, 항목별 산술평균		불법주차 점유율	안전띠 착용률, 무단횡단율(%)

### 3. 문제점과 개선방안

세부 작성절차별 체계 진단을 수행하여 드러난 문제점과 개선 방안을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 세부 작성절차별 체계를 진단한 평가를 살펴보면 종합점수에서 ‘사후관리(2.94점)’ 절차에 대한 평가가 가장 낮게 나타났다. 이러한 결과는 교통문화실태조사 통계의 사후관리단계에서 발생하는 문제점으로 이러한 문제점을 해결하기 위한 개선방안으로는 이용자들의 요구사항을 수렴하고 개선할 수 있는 시스템을 마련하고 정기적인 모니터링을 실시할 필요가 있다.

1) 정기적인 교통안전지도가 발생하는 지점 제외

2) 지자체별 각 1개 지점 선정. 단, 신호교차로가 없는 울릉군, 옹진군, 신안군 제외

3) 신호교차로 및 보행자용 신호등이 없는 지자체(울릉군, 옹진군, 신안군, 화천군) 제외

둘째, '조사통계 설계(3.38점)'의 평가가 낮게 나타났다. 특히 통계의 설계단계에서 지자체를 대표할 수 있는 결과를 얻기 위한 조사설계에 대한 연구가 필요한 것으로 나타났다. 또한, 각 기초자치단체별로 1지점(2010년부터 시의 경우 2~3지점)을 조사하고 있으나 각 기초자치단체의 교통문화실태를 대표하기에는 다소 적은 지점이라고 판단된다. 이를 개선하기 위해서는 목표모집단 및 조사모집단에 대해서 명확히 분석하고 지자체의 현황(교통량 또는 자동차등록대수)에 따라서 조사지점수와 수집되어야 할 최소 표본수를 차등화하여 지정할 필요가 있다.

## 제 4 절 수집자료의 정확성 진단 결과

### 1. 진단개요

통계자료가 얼마나 정확한가는 수집된 자료가 얼마나 정확한가에 달려 있으며, 이는 조사나 보고 등 자료가 수집되는 시스템의 효율성에 의해 좌우된다. 교통문화실태조사는 조사통계에 해당하며 조사통계의 경우는 자료수집이 이루어지는 다양한 과정에서 나타날 수 있는 자료 수집 오류 가능성을 체계적으로 점검해야 한다.

조사통계에서는 자료수집이 현장조사를 통해 이루어지므로 수집 자료의 정확성 진단은 현장조사의 정확성 점검으로 대체 할 수 있다.

이에 본 진단대상 통계에 대한 수집자료의 정확성을 진단하기 위해 작성기관을 방문하여 담당자와 각 조사 부문별 조사 방법에 따른 수집자료의 정확성 진단을 위한 진단방법을 논의하였다.

이 절차에서는 (1) 세부진단계획을 수립한 후, (2) 점검실시, (3) 점검내용 확인 및 분석, (4) 문제점 도출 및 개선사항 정리, (5) 보고서 작성 및 환류보고서 정리 등의 절차를 따라 자료의 수집 및 처리 등에 대한 세부 절차와 절차적 오류의 유무를 진단한다.

본 진단대상 통계는 아래 <표 2.16>와 같이 조사부문별로 상이한 조사방법을 사용하므로 작성기관 담당자와 적절한 진단방법을 논의한 결과 수집자료 정확성 진단은 부문별 진단보다는 조사 방법에 따라 결정하기 하였다.

<표 2.16> 조사부문별 조사방법

조사 부문	조사방법
1. 운전행태 관련 5개 항목	관찰조사
2. 보행행태 관련 1개 항목	관찰조사
3. 교통안전 관련 4개 항목	문헌조사
4. 교통약자 관련 2개 항목	관찰조사/문헌조사
5. 기타 2개 항목	관찰조사

또한, 국토해양부(교통안전공단)는 자체적으로 교통문화실태조사를 위한 자료 수집을 할 수 있는 인력이 없으므로 전문조사 기관에 용역을 의뢰하여 자료 수집을 하고 있다. 따라서 용역업체(조사기관) 선정 과정과 선정된 조사기관에서의 자료수집절차(조사지점선정, 조사방법, 조사원 교육 등)에 대한 진단을 한다.

## 2. 진단 결과

### 가. 자료수집 절차 및 방법 점검

앞에서 언급한 바와 같이 자료수집 절차 및 방법을 점검하기 위해서는 조사 기관 선정 과정과 선정된 조사기관에서 자료 수집을 위한 제반 절차(모집단 정의, 표본추출방법, 조사원 교육, 실사 및 현장관리, 집계 자료의 검수, 자료의 코딩 등)에 대해 점검한다.

#### (1) 용역업체 선정 과정

국토해양부(교통안전공단)에서는 별도의 입찰공고를 내고 제한경쟁입찰을 택하고 있다. 입찰공고시에는 원활한 조사가 이루어질 수 있도록 입찰참가자격을 제한하고 있으며 자체적인 낙찰자 결정방법에 따라 용역업체를 낙찰하고 있다.

그러나 <표 2-17>의 입찰참가 자격에서 최근 3년간 교통관련조사 실적이 2회 이상인 점은 조사 실적이 평균 연 1회가 안되므로 교통관련조사의 전문성을 제고하기 위해서 최소 평균 연 1회 이상으로 상향조정될 필요성이 있다고 판단된다. 또한, 현장조사 및 분석을 용역업체에서 일임하기 때문에 충분한 인력 및 장비를 갖추고 있는지를 점검할 수 있는 자격 기준의 추가가 필요하다.

또한, 최종적으로 최저가격 입찰자를 낙찰자로 결정하는 방법은 현장조사의 질을 낮출 수 있기 때문에 적정가격 입찰제를 시행할 필요성이 있다.

<표 2.17> 입찰자격 및 낙찰자 결정방법

구 분	내 용
입찰참가 자격	과업설명회에 참석하고 공단 소정의 기일내에 입찰등록(제안서 제출)을 마친 자로서 다음의 자격요건을 모두 갖춘자 - 입찰공고일 현재 수도권(서울, 경기, 인천)에 주된 사업소를 둔 전문조사기관, 교통관련 연구기관, 교통관련 단체 및 대학교 - 최근 3년간 교통관련조사 실적을 2회 이상 보유한자. 단, 실적은 단일건으로 2,000만원 이상(부가가치세 포함)인 것만 인정
낙찰자 결정방법	가. 낙찰자 결정은 제안서(과업수행능력) 평가결과 100점 만점에 80점이상을 얻은 업체를 적격업체로 선정하며, 나. 선정된 업체의 가격입찰서를 개찰하여 공단 예정가격이하의 최저가격 입찰자를 낙찰자로 결정합니다. 단, 2개업체 이상의 유효한 입찰로 성립한 제안서 평가결과 80점이상인 업체가 1개업체인 경우에도 가격입찰서를 개봉합니다. 다. 동일한 가격으로 입찰한 자가 2인 이상인 경우에는 규격(제안서) 평가점수가 높은자를 낙찰자로 결정하며, 규격(제안서) 평가점수도 동일한 경우에는 추첨에 의하여 낙찰자를 결정합니다.

(2) 조사지점선정 과정

교통문화실태조사의 현장조사지점은 그 지자체를 대표할 수 있는 지점이 선정되어야하기 때문에 조사지점선정 과정에 대하여 점검을 실시하였다. 점검 결과 현장조사지점 선정에 관하여 국토해양부(교통안전공단)에서는 일련의 과정 및 기준을 마련하고 있으며 1차적으로 Road View를 통해 지점 확인 후 2차적으로 모니터요원의 현장 답사 및 촬영을 통하여 최종적으로 지점을 선정하고 있다.

현장조사지점 선정기준은 공통적으로 각 지역을 대표할 수 있는 지점을 선정하도록 하고 각 조사 영역별 선정기준을 마련하여 각 조사영역에 맞는 지점을 선정하도록 하고 있다.

**<표 2.18> 조사지점 선정기준**

구 분	선정 기준
공 통	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 각 지역을 대표할 수 있는 상징적인 지점 선정을 위해 최대한 노력함</li> <li>- 도시와 도시의 경계지점은 선정하지 않음</li> <li>- 외부인/외부 차량의 통행이 많은 지점보다는 가급적 현지인/현지 차량의 통행이 많은 지점</li> <li>- 무인속도/신호위반 단속기가 설치되지 않은 지점</li> <li>- 교통 봉사대 등의 교통 지도가 진행되지 않는 지점</li> </ul>
운전행태	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통흐름이 비교적 활발한 지점</li> <li>- 4거리 교차로가 형성되어 있으며 좌회전이 가능한 지점</li> <li>- 지하차도나 고가차도가 없는 지점</li> <li>- 차량용 신호등이 있는 지점</li> </ul>
보행행태	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 보행량이 비교적 많은 지점</li> <li>- 보행자 신호등이 있는 횡단보도가 있는 지점</li> <li>- 육교나 지하도가 같이 있는 지점은 가능한 한 피하도록 함</li> <li>- 주점 등이 밀집된 지점은 가급적 피하도록 함</li> </ul>
스쿨존	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 지역내 학생수가 상대적으로 많은 초등학교 주변</li> <li>- ‘스쿨존’ 또는 ‘어린이 보호 구역’의 시작점과 해체 지점에 대한 표시가 분명히 있는 곳</li> <li>- 정문이 왕복 4차선 이상의 대로변 근처에 있는 곳은 피하도록 함</li> </ul>
무단횡단	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 아파트 단지내 도로나 동네 뒷길의 이면도로와 같이 보행자 통행이 차량 통행보다 우선권이 있는 도로</li> <li>- 왕복 2차선 이상 4차선 이내의 도로</li> <li>- 도로 내에 횡단보도가 설치되어 있고 양측 25m 관측이 가능한 지점</li> <li>- 관찰 구간 내에 타 횡단시설(횡단보도, 육교, 지하도 등)이 있는 지점은 피하도록 함</li> </ul>

현장조사지점 선정과정은 <표 2.19>와 같이 진행 되며 1차 2차에 걸친 선정과정을 통해 조사 영역별 조사 가능 기준에 부합하며, 관찰지점 확보가 가능한 지점을 선정하고 있다.



<표 2.19> 조사지점 선정과정

구 분	선정 과정
운전행태/ 보행행태	전년도 조사 지점에 대해 Road View를 이용하여 지점 형태 및 시설(횡단보도, 신호등, 차선 수, 좌회전 차선 유무 등)을 확인 한 후, 해당지역 모니터 요원 현장 답사를 통해 최종 결정함. 지점 확인 과정에서 관찰이 적절치 않다고 판단될 시 주변의 대체 지역을 확보
스쿨존	시도별 교육청 ‘초등학교 현황 자료’ 를 이용하여 지역별 학생수가 가장 많은 초등학교 주변을 선택, Road View를 이용하여 스쿨존 형태 및 시설(스쿨존 표지판, 정문/후문 형태 등)을 확인 한 후, 해당 지역 모니터 요원 현장 답사를 통해 최종 결정함. 학생수 최상위 학교가 관찰에 적합하지 않다고 판단될 시 학생수 상위 2위 학교 순으로 대체
고속도로	한국건설기술 연구원의 ‘교통량 정보 시스템’ 을 이용하여 고속도로 노선 및 구간별 교통량을 파악한 후 해당지역 모니터 요원 현장 답사를 통해 최종 결정함. 고속도로 조사의 경우는 사전에 한국도로공사에 공문을 보내 협조를 요청
무단횡단율	해당 지역 모니터 요원으로부터 조사 조건에 부합하는 지점을 각각 추천받아 Road View를 이용하여 스쿨존 형태 및 시설(주변 횡단 시설 등)을 확인 한 후, 해당지역 모니터 요원 현장 답사를 통해 최종 결정

### (3) 조사원 관리

현장조사는 조사지점선정 뿐만 아니라 조사원의 숙련도에 따라서 그 조사 결과가 좌우될 수 있으므로 조사원 관리실태를 점검하였다. 점검 결과 현장 조사시 대규모 조사 참여경험 및 평가등급을 기준으로 조사원을 선발 배치하고 있으며 조사원들을 대상으로 지침서 개발 및 교육을 실시하고 있다.

#### ○ 모니터요원 선발

- 1단계 : 당사(조사업체)에 등록된 모니터요원 중 우선 선발할 것이며 대규모 조사 참여경험 및 평가등급을 기준으로 선발
- 2단계 : 당사(조사업체) 등록 모니터요원이 없는 지역의 경우는 선발 요원을 현지로 보내 고졸 이상 학력의 20~40대 초반 여성 중 적격자 선발

- 3단계 : 모니터요원의 숙련도 수준에 따라 조사 영역별로 투입 인력 배치

<표 2.20> 모니터 요원 관리 등급 체계

모니터 요원 등급	조사경력	대규모 조사경험	전문성	활용구분	경고횟 수제한	비고
A	5년 이상	20회 이상	조사유형별 2분야 이상 전문성 보유	고정	Zero	투입
B	3년 이상	10회 이상	조사유형별 1개 특정분야 전문성 보유	등록	1회	
C~D	-	-	-	-	2회	보류
F	-	-	-	-	3회	Black List

○ 모니터요원 사전 교육

- 1차 : 연구진들이 화상 conference system을 이용하여 7개 권역별 실사 연구원들에 대해 교육을 실시
- 2차 : 실사연구원들이 동영상 자료를 이용하여 권역내 모니터요원들에 대해 교육을 실시
- 지역이 광범위하여 전체 집체 교육이 불가능하므로, 모니터요원간의 교육 수준을 동일화하기 위해 동영상 교육 자료를 이용

○ 모니터 요원 교육 내용

- 조사개요 및 조사방법: 조사에 대한 전반적인 이해도를 제고하여 신뢰성 있는 조사의 중요성 각인
- 조사내용: 각 조사 영역별 세부 항목들에 대한 지침사항 전달
- 모니터링 지침서 배부: 전반적인 조사 내용 및 관찰방법 등을 세부적으로 정리한 지침서를 배부하여 실제 현장조사 이전에 조사 내용을 완전히 숙지하도록 함
- 전체 모니터 요원들을 통제하고 공지사항 전달 및 질의응답이 가능하도록

특, 전용 홈페이지를 개설해 모니터 요원들이 언제 어느 때라도 활용할 수 있도록 하고 문제 발생 시 신속한 대응을 가능하도록 함

## 나. 현장방문 결과

관찰조사가 이루어지고 있는 조사지점 중 10곳을 선정하여 현장을 방문하여 조사지점과 현장조사 요원에 대하여 점검표를 마련하여 정확성을 점검하였다.

### (1) 현장방문 지점

현장방문을 위하여 선정된 10곳의 조사지점은 <표 2.21>와 같다.

<표 2.21> 현장방문 지점

No	조사지점
1	서울특별시 마포구 경성고교입구 교차로
2	서울특별시 은평구 질병관리본부 교차로
3	서울특별시 서대문구 서대문구점앞 교차로
4	서울특별시 마포구 서울성서초등학교 주변 망원로
5	서울 서초구 내방역 사거리
6	서울 관악구 롯데백화점 사거리
7	수원시 권선구 시청사거리
8	수원시 팔달구 인계사거리
9	수원시 영통구 신매탄사거리
10	수원시 영통구 효동초등학교

### (2) 점검사항

현장방문시 수집자료의 정확성을 진단하기 위해서 조사지점과 현장조사요원의 조사방법의 적절성에 대하여 점검을 하였다.

조사지점의 적절성을 점검하는 항목은 조사지점선정기준에 적합한 조사지점 여부, 교통흐름에 방해가 될 수 있는 지점여부, 횡단보도 및 신호등의 정확한 설치여부, 조사원 대기공간 여부, 교통단속이 시행되지 않는 지점 여부에 대해서 점검하였다.

현장조사요원의 적절성을 점검하는 항목은 조사인원의 적절성 여부, 지정된 조사지점에서 조사되는지 여부, 조사시간 준수 여부, 정해진 조사방법 준수 여부, 정해진 조사표에 올바르게 기재되는지 여부, 긴급사항 발생시 대처사항 숙지 여부를 점검하였다.

### (3) 방문 결과

현장조사 방문 결과 조사지점의 적절성과 관련하여 모두 선정기준에 부합되는 조사지점이었고 조사결과에 영향을 줄 수 있는 방해요소는 발견되지 않았다. 현장조사요원의 적절성과 관련하여 적정 조사인원이 배치되어 조사가 행하여지고 있었고 정해진 조사방법에 의해 조사가 이루어지고 있었다. 다만 서대문구점앞 교차로지점에서 현장요원이 조사지점을 착각하여 수행하는 문제점이 발견되었다. 이는 다른날 같은 시간대에 재조사가 이루어졌기 때문에 조사결과에 큰 영향을 주지는 않지만 추후 이러한 문제가 재발되지 않도록 조사요원들에게 조사지점 및 조사방법의 숙지에 대하여 더욱 세심한 주의가 요구된다고 판단된다.

## 3. 문제점 및 개선방안

수집자료의 정확성 진단결과 나타난 문제점은 첫째, 경쟁입찰에 따라서 조사업체를 선정하고 있지만 입찰자격기준이 다소 낮은 편이고 최저가격 입찰자가 최종 선정되므로 교통조사의 전문성이 없는 업체가 선정될 가능성이 있다.

둘째, 조사원들에 대한 조사지침서를 제작하고 있으나 매년 조사업체 및 조사원이 변경될 수 있으므로 조사의 정확성이 유지되지 못할 가능성이 있으며 조사기관 관리를 위한 조사지침이 마련되어 있으나 본 조사의 특성 상

전국을 대상으로 하는 조사이므로 조사지역을 일일이 확인하는 것이 어려울 수 있다.

이를 개선하기 위해서는 입찰자격기준을 상향조정하고 자문을 통해서 적정 가격입찰제를 실시할 필요성이 있다고 판단된다. 또한, 작성기관이 전문 조사기관의 조사관리를 위해서 정규인력 확보가 어렵다면 조사기간 중 전문성을 갖춘 인력을 2~3개월 임시로 활용하거나 각 공단지부를 통하여 관리를 체계화하는 방안을 검토할 필요가 있다.

## 제 5 절 통계자료 서비스의 충실성 진단 결과

### 1. 진단개요

#### 가. 진단부문

통계자료서비스의 충실성을 중요하게 생각하는 이유는 통계작성과정에서는 오류가 없는 통계일지라도 공표되는 과정에서 오류가 발생한다면 잘못된 통계가 되고 말기 때문이다. 우리나라에서는 매년 수많은 통계간행물, 조사보고서, 각종백서, DB등이 발간되고 있으나 현실적으로 모든 공표물의 사전·사후 점검이 취약하다.

통계자료 서비스의 충실성 진단은 크게 다음의 3가지 부문으로 나누어 점검하였다.

첫째, 통계자료의 공표전략 부문이다. 교통문화실태조사가 모든 이용자에게 동시에 평등하게 공표되었는지 하는 점과 통계에 대한 관심과 활용도를 높일 수 있는 홍보가 적절하게 이루어 졌는가를 살펴보았다.

둘째, 발간물 또는 모든 공표자료의 오류 부문이다. 발간물 오류점검은 「통계품질진단 이렇게 합니다」에 수록된 ‘공표자료 오류 점검지침’을 따랐다.

셋째, 이용자 편의성 부문이다. 이용자 편의성 진단 역시 「통계품질 이렇게 합니다」에서 제시한 이용자 편의사항 점검표를 사용하였다.

#### 나. 진단내용

##### (1) 공표전략 부문

이 부문은 진단대상통계의 발간물이 모든 이용자에게 동시에 평등하게 공표되었는지 여부와 홍보 및 접근성 등을 살펴보는 절차로 대상이 되는 발간물 목록을 파악하고 각각의 발간물에 대해 공표시기, 공표방법, 발행부수 및

배포방법, 이용자 접근용이성 등을 조사한다.

### (2) 공표자료 오류점검 부문

이 부문은 발간물의 내용과 형식 및 수치표현 등에 대한 실태를 점검하는 절차로 「통계품질진단 이렇게 합니다」에 수록된 ‘공표자료 오류 점검표’에 따라서 점검대상 발간물의 내용과 표기 및 맞춤법, 표에 관한 형식과 내용, 단위, 주석, 출처, 도표와 그림 등에 대한 오류를 점검한다.

### (3) 이용자 편의사항 부문

이 부문은 진단대상통계 발간물의 내용이 이용자의 입장에서 편리하게 구성되어 있는지 여부를 알아보기 위해 해당 통계를 공표하기까지의 절차에 관한 기본적인 정보(조사정보, 표본설계, 자료집계 등)를 제공하고 있는지 여부 등을 확인하는 절차로 「통계품질 이렇게 합니다」에 수록된 ‘이용자 편의사항 점검표’에 나오는 해당항목을 점검한다.

## 라. 진단방법

점검 지침과 점검표 작성 방법을 숙지하고 발간물 오류점검에서 각 부문에 필요한 오류점검표를 작성한 후 공표자료에 대한 점검을 실시하고, 점검 결과를 최종적으로 해당 통계의 진단담당연구원이 확인 점검한 후 분석 종합하였다.

## 2. 진단결과

### 가. 공표전략 진단

#### (1) 공표시기

교통문화실태조사는 매년마다 당해 년 5월부터 조사부문별 조사계획에 따라 조사를 실시하고, 수집된 자료를 처리 및 분석하여 그 결과를 10월말 경에 공표한다.

#### (2) 공표방법

공표방법은 「교통문화지수 실태조사 보고서」와 국토해양부(교통안전공단) 홈페이지를 통해 pdf파일로 공표되고 있으며, 2009년부터는 정부 관보를 통해 조사결과를 공표하고 있다.

#### (3) 이용자의 접근 용이성

국토해양부(교통안전공단) 홈페이지(<http://www.ts2020.kr>) [연구교육/교통안전연구, 교육/교육자료/기타 교육자료]게시판을 통해 pdf 파일을 제공하고 있으며, DB자료를 제공하고 있지는 않다.

### 나. 공표자료 오류 점검

공표자료인 「2009년 교통문화지수 실태조사 보고서」를 점검한 결과 심각한 오류는 없으나 다음과 같이 수정이 필요한 것으로 보인다.

2-5. 단위 표기의 적절성	<표 5-14, 15, 16, 17> 단위 누락
-----------------	----------------------------



#### 다. 이용자 편의사항 점검

이용자 편의사항에 대하여 점검한 결과 우선적으로 이용자를 위한 설명을 제시하고 있지 않은 것으로 나타났다. 조사정보에 대한 점검 결과를 살펴보면 자료수집 양식 및 견본, 용어설명, 공표방법 및 공표일정 등에 대해 이용자들에게 정보를 제공하지 않고 있는 것으로 나타났다.

모집단 및 표본설계와 관련한 사항에 대하여 점검결과를 살펴보면, 목표모집단 및 조사모집단 명시, 모집단 근접성 설명, 표본들의 변경, 표본들 요약 정보, 표본설계 방법에 대한 설명이 누락되어 있는 것으로 나타났다. 자료집계 및 추정에 대한 점검결과를 살펴보면 거의 모든 항목에서 자료수집, 자료처리 및 분석에 관한 세부적인 내용을 전혀 설명하지 않는 것으로 나타났다.

### 3. 문제점 및 개선 방안

첫째, 발간물에 대하여 심각하지는 않지만 단위표기의 누락 등 오류가 발견되었다. 이러한 오류가 발생할 때에는 정확한 통계치를 계산하기 어려운 경우가 발생할 수 있으므로 최종 인쇄에 들어가기 전에 꼼꼼하게 교정을 봐야하겠다. 이러한 문제에 대한 개선방안으로 품질진단에서 많이 사용하는 체크리스트를 개발하여 편집 및 교정할 때에 활용할 것을 권장한다.

둘째, 이용자 편의사항 점검 결과를 살펴보면 공표자료(발간물과 인터넷 서비스 자료)는 그것이 인터넷 홈페이지라 하더라도 발간물의 편제를 갖추어야 한다. 그 중에 가장 앞부분에 들어가는 내용이 '일러두기'와 '이용자를 위하여'이다. 또한 발간물에는 조사표를 첨부하고 있지 않다.

이러한 문제점을 개선하기 위한 방안은 금년 조사하는 통계부터는 일러두기, 이용자를 위하여, 그리고 설문지 및 조사표 등을 잇지 말고 반드시 발간물에 부록으로 첨부하여야 한다.

셋째, 이용자 편의사항 점검표의 '자료집계 및 추정' 부분을 보면 '가중치

부여방법 설명' 항목을 제외한 모든 항목을 분석하지 않고 있는 것으로 드러났다. 이러한 문제는 일반적으로 설문조사는 추정이 필요 없는 줄 알기 때문이다. 그러나 모든 통계조사는 그것이 전수조사든 표본조사든 모수를 추정하여 추정치를 제공하는 동시에 추정치 범위를 제공해야 한다.

이러한 문제점의 개선을 위해서는 통계학적 이론을 지원해줄 수 있는 통계 전문가를 자문위원 또는 심의위원으로 위촉하여 통계 작성을 위한 기획단계부터 분석 결과 공표의 제반 단계에 대해 자문을 받아야 한다.

## 제 6 절 진단결과 종합 및 개선방안

이 절에서는 그동안 수행한 교통문화실태조사에 대한 품질진단에서 나타난 문제점 개선과 향후 발전을 위한 각 단계별 발전전략을 제안한다.

### 가. 조사 기획 단계

- 통계명칭 조정
  - 공표자료의 명칭은 교통문화지수 실태조사인 반면 승인된 통계명칭은 교통문화 실태조사로 서로 불일치하므로 이를 일치하도록 함
  - 또한, 교통안전실태조사(가칭)등 조사내용을 보다 효율적으로 전달할 수 있도록 명칭 조정
- 조사항목 조정
  - 현재 교통현실을 반영할 수 있는 조사항목 추가
  - 각 지자체별 과속 현황 및 사고원인을 분석할 수 있는 항목 추가
- 조사방안 개선
  - 각 지자체별 조사결과를 신뢰성 있는 비교분석을 위한 조사지점 선정 및 조사방안 연구
  - 각 지자체의 시청과 같은 행정기관 주변 등 통일된 조사지점 추가

### 나. 실사 단계

- 조사용역업체 선정 기준 상향 조정
  - 교통관련 조사경력을 평균 연1회 이상으로 상향 조정
  - 경력 외에 조사인력 및 관련장비 등에 대한 자격기준 마련
- 적정가격입찰제 실시
  - 신뢰성 있는 현장조사를 위하여 조사업체선정 시 외부 전문가를 통한 적정가격입찰제 실시

- 조사 감독 전문인력 확보
  - 작성기관의 각 지부를 통한 감독 전문인력 확보

#### 다. 분석 단계

- 조사항목간의 가중치 재설정
  - 조사항목의 중요도에 대한 인식변화를 반영하여 가중치 재설정
  - 교통약자에 대한 사회적 관심이 높아지므로 이를 반영할 수 있도록 가중치 재설정

#### 라. 공표 단계

- 공표자료 체계 정비
  - 공표자료의 표지와 속표지에 승인통계 로고 삽입
  - 효율적인 정보전달을 위한 발간물 체계 정비(시각적인 정보 전달, 그 래프 등)
  - 일러두기, 이용자를 위하여, 용어해설 등 추가
  - 조사개요부분의 내용 보완 (조사지점 선정기준 등)
- 공표자료 체크리스트 개발 및 활용
  - 품질진단 매뉴얼 중 “공표자료 오류 점검표”와 “이용자 편의사항 점검표”를 활용
- 공표방법 개선
  - 연구목적에 한해 제한적인 마이크로데이터 제공
  - 이메일 등 적극적인 공표방법 도입

기간	개선 과제 명	세 부 추 진 내 용	기대효과	비 고
단기	공표자료 체계 정비	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 공표자료의 표지와 속표지에 승인통계 로고 삽입</li> <li>- 효율적인 정보전달을 위한 발간물 체계 정비(시각적인 정보 전달, 그래프 등)</li> <li>- 일러두기, 이용자를 위하여, 용어해설 등 추가</li> <li>- 조사개요부분의 내용 보완 (조사지점 선정기준 등)</li> </ul>	이용 편리성	P.11, P.49
	공표자료 체크리스트 개발 및 활용	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 품질진단 매뉴얼 중 “공표자료 오류 점검표”와 “이용자 편의사항 점검표”를 활용</li> </ul>	서비스	P.49
	조사항목간의 가중치 재설정	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조사항목의 중요도에 대한 인식변화를 반영하여 가중치 재설정</li> <li>- 교통약자에 대한 사회적 관심이 높아지므로 이를 반영할 수 있도록 가중치 재설정</li> </ul>	정확성	P.11
중기	조사용역업체 선정 기준 상향 조정	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통관련 조사경력을 평균 연1회 이상으로 상향 조정</li> <li>- 경력 외에 조사인력 및 관련장비 등에 대한 자격기준 마련</li> </ul>	정확성	P.38
	적정가격입찰제 실시	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 신뢰성 있는 현장조사를 위하여 조사업체선정 시 외부 전문가를 통한 적정가격입찰제 실시</li> </ul>	정확성	P.38
	조사항목 조정	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 현재 교통현실을 반영할 수 있는 조사항목 추가</li> <li>- 각 지자체별 과속 현황 및 사고원인을 분석할 수 있는 항목 추가</li> </ul>	정확성	P.11
	조사방안 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 각 지자체별 조사결과를 신뢰성 있는 비교분석을 위한 조사지점 선정 및 조사방안 연구</li> <li>- 각 지자체의 시청과 같은 행정기관 주변 등 통일된 조사지점 추가</li> </ul>	정확성	P.11
	공표방법 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 연구목적에 한해 제한적인 마이크로데이터 제공</li> <li>- 이메일 등 적극적인 공표방법 도입</li> </ul>	이용 편리성	P.11
장기	통계명칭 조정	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 공표자료의 명칭은 교통문화지수 실태 조사인 반면 승인된 통계명칭은 교통문화 실태조사로 서로 불일치하므로 이를 일치하도록 함</li> <li>- 또한, 교통안전실태조사(가칭)등 조사내용을 보다 효율적으로 전달할 수 있도록 명칭 조정</li> </ul>	편의성	P.11
	조사 감독 전문인력 확보	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 작성기관의 각 지부를 통한 감독 전문인력 확보</li> </ul>	효율성	P.11

### 제 3 장 발전전략 및 로드맵

#### 제 1 절 해외사례

##### 가. 미국의 교통문화조사

미국의 교통문화지수는 교통안전 문제를 해결하기 위해 만들어진 조직인 미국 자동차협회 교통안전재단(AAA Foundation for Traffic Safety)에서 조사를 시행·분석하고 조사를 통해 분석된 내용을 널리 알리고, 안전교육의 도구로 활용하고 있다.

2007년 미국의 교통문화지수는 2007년 7월부터 10월 사이 전화설문조사를 통해 이루어 졌으며, 개인의 교통지식과 태도, 행동, 교통안전의 경험과 관련하여 전화설문조사를 통하여 실시되었다. 전화 설문은 총 5개 영역으로 구성되어 있으며, 영역별 내용은 다음과 같다.

영역	구성 항목	
Current Issues	원료의 가격 건강 범죄 경제 도로 안전	환경 오염 세계 문제 항공 안전 테러의 위협 교통 혼잡
Attitudes and Behaviors	음주운전 운전 중 휴대전화 사용 운전 방해 공격성 운전행태 고령 운전자	과속 신호 위반 졸음 운전 안전 벨트 미착용
Support for Countermeasures	면허 취득 전 운전교육 운전법의 숙지 지방부 2차로 도로에 길어깨 생성 고속도로 속도위반 카메라	음주 측정시 음주측정기의 사용 여부 음주 유무 신호위반 카메라 속도위반 카메라
Personal Experience	운전 경력	
Demographics	면허 취득 나이 결혼 유무 교육 수준	가족 수 면허 취소 유무(면허취소 사유) 주행거리(mile/week)

## 나. 시사점

미국의 교통문화조사는 설문조사를 통하여 교통문화에 대한 정보를 수집·분석하고 있다. 이는 정량적인 정보외에도 일반인의 의식수준 및 만족도 등 정성적인 정보에 대해서도 설문을 하고 있는 것으로 교통안전항목 외에도 문화와 관련된 현재의 이슈에 대한 정보 수집을 가능하게 한다. 또한, 개인 정보를 수집하여 개인의 특성과의 상관분석 가능한 장점이 있다.

교통문화실태조사는 정량적인 수치로만 분석이 이루어지고 있어 개인의 의식수준이나 만족도에 대해서는 알 수가 없기 때문에 설문조사를 통하여 정량적인 조사항목의 추가가 필요한 것으로 사료된다.

설문조사를 통하면 최근 이슈가 되고 있는 운전 중 휴대전화 및 네비게이션의 조작과 같은 관찰조사가 어려운 항목에 대한 조사가 가능한 이점이 있다.

또한, 표본설계를 통한 설문조사는 교통문화실태조사에서 관찰조사가 이루어지는 1~3개의 지점의 조사결과가 지자체의 결과값이 되는 대표성의 문제를 보완할 수 있는 장점이 있다.

## 제 2 절 발전전략

이 장에서는 그동안 수행한 교통문화실태조사에 대한 품질진단에서 나타난 문제점 개선과 향후 발전을 위한 각 단계별 발전전략을 제안한다.

### 가. 조사 기획 단계

- 통계명칭 조정
  - 공표자료의 명칭은 교통문화지수 실태조사인 반면 승인된 통계명칭은 교통문화 실태조사로 서로 불일치하므로 이를 일치하도록 함
  - 또한, 교통안전실태조사(가칭)등 조사내용을 보다 효율적으로 전달할 수 있도록 명칭 조정
- 조사항목 조정
  - 현재 교통현실을 반영할 수 있는 조사항목 추가
  - 각 지자체별 과속 현황 및 사고원인을 분석할 수 있는 항목 추가
- 조사방안 개선
  - 각 지자체별 조사결과를 신뢰성 있는 비교분석을 위한 조사지점 선정 및 조사방안 연구
  - 각 지자체의 시청과 같은 행정기관 주변 등 통일된 조사지점 추가

### 나. 실사 단계

- 조사용역업체 선정 기준 상향 조정
  - 교통관련 조사경력을 평균 연1회 이상으로 상향 조정
  - 경력 외에 조사인력 및 관련장비 등에 대한 자격기준 마련
- 적정가격입찰제 실시
  - 신뢰성 있는 현장조사를 위하여 조사업체선정 시 외부 전문가를 통



## 한 적정가격입찰제 실시

- 조사 감독 전문인력 확보
  - 작성기관의 각 지부를 통한 감독 전문인력 확보

### 다. 분석 단계

- 조사항목간의 가중치 재설정
  - 조사항목의 중요도에 대한 인식변화를 반영하여 가중치 재설정
  - 교통약자에 대한 사회적 관심이 높아지므로 이를 반영할 수 있도록 가중치 재설정

### 라. 공표 단계

- 공표자료 체계 정비
  - 공표자료의 표지와 속표지에 승인통계 로고 삽입
  - 효율적인 정보전달을 위한 발간물 체계 정비(시각적인 정보 전달,그 래프 등)
  - 일러두기, 이용자를 위하여, 용어해설 등 추가
  - 조사개요부분의 내용 보완 (조사지점 선정기준 등)
- 공표자료 체크리스트 개발 및 활용
  - 품질진단 매뉴얼 중 “공표자료 오류 점검표”와 “이용자 편의사항 점검표”를 활용
- 공표방법 개선
  - 연구목적에 한해 제한적인 마이크로데이터 제공
  - 이메일 등 적극적인 공표방법 도입

## 제 3 절 로드맵

위에서 언급한 발전전략을 연구개발 및 실시에 소요되는 기간과 예산을 고려하여 기간별로 단기와 장기로 구분하여 단기과제 2개와 중기과제 3개 및 장기과제 1개를 제안하고 과제수행에 소요되는 기간을 예측하여 실행을 위한 세부추진내용을 포함한 로드맵을 아래와 같이 제안한다.

### 1. 단기과제

- 공표자료 체계 정비
  - 공표자료의 표지와 속표지에 승인통계 로고 삽입
  - 효율적인 정보전달을 위한 발간물 체계 정비(시각적인 정보 전달,그 래프 등)
  - 일러두기, 이용자를 위하여, 용어해설 등 추가
  - 조사개요부분의 내용 보완 (조사지점 선정기준 등)
- 공표자료 체크리스트 개발 및 활용
  - 품질진단 매뉴얼 중 “공표자료 오류 점검표”와 “이용자 편의사항 점검표”를 활용
- 조사항목간의 가중치 재설정
  - 조사항목의 중요도에 대한 인식변화를 반영하여 가중치 재설정
  - 교통약자에 대한 사회적 관심이 높아지므로 이를 반영할 수 있도록 가중치 재설정

### 2. 중기과제

- 조사용역업체 선정 기준 상향 조정
  - 교통관련 조사경력을 평균 연1회 이상으로 상향 조정
  - 경력 외에 조사인력 및 관련장비 등에 대한 자격기준 마련

- 적정가격입찰제 실시
  - 신뢰성 있는 현장조사를 위하여 조사업체선정 시 외부 전문가를 통한 적정가격입찰제 실시
- 조사항목 조정
  - 현재 교통현실을 반영할 수 있는 조사항목 추가
  - 각 지자체별 과속 현황 및 사고원인을 분석할 수 있는 항목 추가
- 조사방안 개선
  - 각 지자체별 조사결과를 신뢰성 있는 비교분석을 위한 조사지점 선정 및 조사방안 연구
  - 각 지자체의 시청과 같은 행정기관 주변 등 통일된 조사지점 추가
- 조사항목간의 가중치 재설정
  - 조사항목의 중요도에 대한 인식변화를 반영하여 가중치 재설정
  - 교통약자에 대한 사회적 관심이 높아지므로 이를 반영할 수 있도록 가중치 재설정
- 공표방법 개선
  - 연구목적에 한해 제한적인 마이크로데이터 제공
  - 이메일 등 적극적인 공표방법 도입

### 3. 장기과제

- 통계명칭 조정
  - 공표자료의 명칭은 교통문화지수 실태조사인 반면 승인된 통계명칭은 교통문화 실태조사로 서로 불일치하므로 이를 일치하도록 함
  - 또한, 교통안전실태조사(가칭)등 조사내용을 보다 효율적으로 전달할 수 있도록 명칭 조정

○ 조사 감독 전문인력 확보

- 작성기관의 각 지부를 통한 감독 전문인력 확보

# 참 고 문 헌

1. 교통안전공단(2009), 2009년도 교통문화지수 실태조사 보고서
2. 통계청(2010), 통계품질관리 이렇게 합니다.

# 부 록

<부록 1> FGI 결과보고(전문 이용자)

<부록 2> FGI 결과보고(일반 이용자)

<부록 3> 표본설계 점검 결과보고

<부록 4> 현장조사 점검표 양식

<부록 1> FGI 결과보고(전문 이용자)



부	문	통계7
통	계	명
승	인	번호
작	성	기관
F	G	I
일	자	2010년 6월 1일
품질진단팀	연구원	오 세 창
	연구보조원	김 정 민

## 제1부

### 회의 준비 및 진행과정

#### I. 회의 준비과정

##### 1. 참석자 선정

<ul style="list-style-type: none"> <li>참석자 선정방법</li> </ul> <p>통계이용빈도가 높은 교통관련 전문가 선정</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>참석자 현황 (집단 구분에 ✓하고 인원 수를 각각 기입)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 전문 이용자 집단                     <ul style="list-style-type: none"> <li>정책고객(기업경영정책수립자 포함) _____명</li> <li>교수 4명</li> <li>연구원 1명</li> <li>기타(공기업 ) 1명</li> </ul> </li> <li><input type="checkbox"/> 일반 이용자 집단                     <ul style="list-style-type: none"> <li>대학원생 _____명</li> <li>대학생 _____명</li> <li>일반인 _____명</li> <li>기타( ) _____명</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>실시 장소</li> </ul>	아주대학교
<ul style="list-style-type: none"> <li>소요 시간</li> </ul>	1시간

##### 2. 회의 참석자 명부

연번	성명	소속(부서명까지 기재)	직위
1	이 * *	아주대학교 ITS대학원	교수
2	남 * *	한국도로공사 도로교통연구원	책임연구원
3	장 * *	경원대학교 도시계획과	교수
4	유 * *	아주대학교 환경건설교통공학부	교수
5	윤 * *	"	교수
6	송 * *	한국도로공사 교통센터	센터장

#### II. 회의 진행과정

회의 진행	
인터뷰 사전에 인터뷰 가이드 및 질문내용을 제시하였으며 인터뷰 초반에는 사회자가 선질문하여 참여를 유도함	<ul style="list-style-type: none"> <li>사회자 : 오 세 창</li> <li>기록자 : 김 정 민</li> <li>관찰자 : 윤종욱, 유수덕</li> <li>녹음·녹화 여부 : 예</li> </ul>



## 제2부

### 회의록

○ FGI 실시과정에서 기록한 내용을 부문별로 정리

부 문	문제점 지적사항	개선의견 내용	핵심어
통계명칭관련	통계명칭과 통계내용의 불일치	통계명칭의 조정	통계명칭
공표관련	DB검색기능 미제공	DB검색기능 제공	DB검색
조사항목관련	조사항목의 다양화 부족	조사항목 추가 조사항목 가중치 재설정 조사기준 명시	조사항목
이용자 편의 제공 관련	발간물의 취득 불편	취득 경로의 다양화 DB자료 CD배포	취득 경로

※ 녹취록 및 질문지 별첨

## 제3부

### FGI 결과 요약 및 개선 요구사항

#### ○ FGI 회의록을 토대로 간략하게 정리

##### · 주요 토의 내용

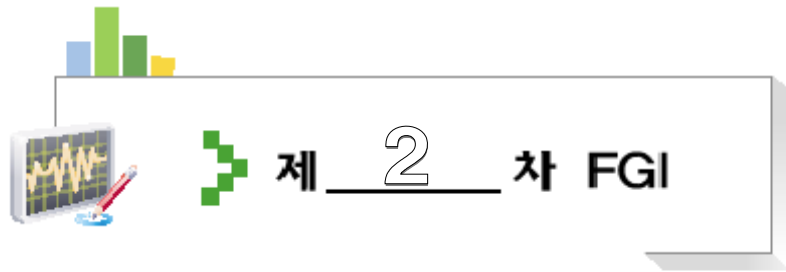
- 주요 조사내용과 통계명칭이 부적합함
- 연구에 활용하기 위하여 관련 DB가 제공되어야 함
- 조사항목과 관련하여 최신 교통흐름을 반영하지 못함
- 조사기준의 비 명시
- 자료취득이 다소 불편함

#### ○ FGI 회의록을 토대로 개선 요구사항 정리

##### · 주요 개선의견

- 주요 조사내용(교통안전)에 적합하도록 통계명칭의 조정
- 최신 교통이슈를 반영하여 조사항목의 추가 및 가중치 재설정
- 조사방법에 대한 조사기준 명시
- 이용자를 위하여 자료취득경로의 다양화
- 관련 DB제공(DB사이트 및 CD제공)

<부록 2> FGI 결과보고(일반 이용자)



부	문	통계7
통	계	명
승	인	번호
작	성	기관
F	G	I
일	자	2010년 8월 11일
품질진단팀	연구원	오 세 창
	연구보조원	김 정 민

## 제1부

### 회의 준비 및 진행과정

#### I. 회의 준비과정

##### 1. 참석자 선정

<p>◦ 참석자 선정방법</p> <p>통계이용빈도가 높은 교통관련 일반인 선정 전공분야를 고려하여 교통운영, 교통계획 분야에서 고르게 선정</p>		<p>◦ 참석자 현황 (집단 구분에 ✓하고 인원 수를 각각 기입)</p> <p><input type="checkbox"/> 전문 이용자 집단</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 정책고객(기업경영정책수립자 포함) _____명</li> <li>- 교수 _____명</li> <li>- 연구원 _____명</li> <li>- 기타( 공기업 ) _____명</li> </ul> <p><input checked="" type="checkbox"/> 일반 이용자 집단</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대학원생 4명</li> <li>- 대학생 _____명</li> <li>- 일반인 1명</li> <li>- 기타( 연구원 ) 1명</li> </ul>
◦ 실시 장소	아주대학교	
◦ 소요 시간	1시간	

##### 2. 회의 참석자 명부

연번	성명	소속(부서명까지 기재)	직위
1	김 * *	ADLenc 엔지니어링	사원
2	임 * *	서울시정연 도시기반연구본부	연구원
3	김 * *	아주대학교 교통운영연구실	대학원생
4	유 * *	“	“
5	류 * *	아주대학교 교통계획 및 정보체계연구실	“
6	김 * *	아주대학교 시스템분석/평가 연구실	“

#### II. 회의 진행과정

회의 진행	
인터뷰 사전에 인터뷰 가이드 및 질문내용을 제시하였으며 인터뷰 초반에는 사회자가 선질문하여 참여를 유도함	<ul style="list-style-type: none"> <li>◦ 사회자 : 오 세 창</li> <li>◦ 기록자 : 김 정 민</li> <li>◦ 관찰자 : 윤종욱</li> <li>◦ 녹음·녹화 여부 : 예</li> </ul>

## 제2부

### 회의록

○ FGI 실시과정에서 기록한 내용을 부문별로 정리

부 문	문제점 지적사항	개선의견 내용	핵심어
조사항목 관련	항목당 조사방법의 부족	항목당 조사방법의 다양화	조사방법
조사항목 관련	조사항목의 부족	사고원인에 대한 조사항목 추가 정성적인 부분에 대한 조사항목 추가	조사항목
공표관련	공표자표의 접근 불편	이메일 등 적극적인 공표방법 필요	자료 공표
발간물 편제관련	발간물의 구성 단순	그래프 추가 등 시각적인 정보 제공	발간물 구성

※ 녹취록 및 질문지 별첨

## 제3부

### FGI 결과 요약 및 개선 요구사항

#### ○ FGI 회의록을 토대로 간략하게 정리

##### · 주요 토의 내용

- 조사방법의 일원화 및 조사항목의 추가 필요
- 공표자료의 취득 불편
- 발간물의 구성이 편리하지 못함

#### ○ FGI 회의록을 토대로 개선 요구사항 정리

##### · 주요 개선의견

- 조사방법의 다양화
- 보행행태 및 운전자행태 영역에 조사항목 추가 및 정성적인 조사항목의 조사 필요
- 그래프 등 시각적인 정보 전달을 포함한 발간물의 구성 수정

<부록 3> 표본설계 점검 결과보고



부	문	교통 부문		
통	계	명	교통문화실태조사	
승	인	번	호	11670
작	성	기	관	국토해양부 교통정책실 교통안전복지과
품질진단팀	연구원	오 세 창		
	연구보조원	김 정 민		



## 점검 개요

○ 표본설계 점검 시 검토한 자료(표본보고서 등), 면담자, 면담일시 등 기술

검토자료

- 「2009년도 교통문화지수 실태조사」 최종보고서
- 「교통문화조사지침」 교통안전공단 내부지침(2009.4)

면담자

- 조성진 연구원(교통안전공단 녹색교통연구원 안전연구실)

면담일시

- 2010. 5. 11

면담내용

- 문화지수 실태조사 조사지침 여부
  - 조사지침은 훈령이나 고시 등으로 명시된 것은 아니지만 본 사업과 관련하여 교통안전공단 내부적으로 교통문화조사지침을 작성하고 이에 따라 조사를 시행하고 있음
- 향후 조사지침을 명시하는 것이 필요하나 조사항목의 개선 및 변경 가능성이 있기 때문에 중장기적으로 접근해볼 필요가 있음



📌 **조사 개요**

조 사 명	교통문화실태조사 (운전행태영역)	
작성기관명	국토해양부 교통정책실 교통안전복지과	
전수/표본조사	전수( )	표본( ○ )
표본설계주체	자체설계( )	외부용역( ○ ) 【용역사업자: 교통안전공단】
조사목적	지자체별 교통문화지수 조사·공표를 통한 자율적 경쟁도모 및 교통안전정책의 합리적 대안 마련을 위한 기초자료 활용	
조사대상	232개 기초자치단체	
조사방법	현장조사 통계자료 조사	

**표본설계 개요**

구분	내용																						
모집단	<ul style="list-style-type: none"> <li>행정안전부 행정구분인 7개 특별·광역시 및 9개도의 시군구 232개 기초자치단체</li> </ul>																						
표본추출틀	<ul style="list-style-type: none"> <li>232개 기초자치단체</li> </ul>																						
표본추출방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>전국 232개 기초자치단체의 교통량 및 보행량이 가장 많은 지점 선정               <ul style="list-style-type: none"> <li>지점선정방법 : 예비조사 및 지자체 교통량 통계자료를 이용한 지점선정</li> </ul> </li> <li>선정된 조사지점 중 도로공사, 지하철공사 및 정기적인 교통안전지도(경찰 및 교통안전봉사대 등)가 발생하는 지점을 제외한 교통량 및 보행량이 많은 지점 선정</li> </ul>																						
표본크기	<ul style="list-style-type: none"> <li>전국 232개 기초자치단체 229개 지점 (지자체별 각 1개 지점을 선정. 단, 신호등이 설치·운영되는 교차로가 없는 울릉군, 옹진군, 신안군 등 3개 군은 제외)</li> <li>조사횟수 및 시간</li> </ul> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>조사항목</th> <th>조사횟수</th> <th>조사시간</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>횡단보도 정지선 준수율</td> <td rowspan="3">3회(1일)</td> <td>07:30~09:00</td> </tr> <tr> <td>안전띠 착용율</td> <td>12:00~13:30</td> </tr> <tr> <td>방향지시등 점등률</td> <td>18:00~19:30</td> </tr> <tr> <td>안전모착용율</td> <td>2회(1일)</td> <td>09:30~11:00</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>15:00~16:30</td> </tr> <tr> <td>신호준수율</td> <td>2회(1일)</td> <td>13:40~14:40</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>16:50~17:50</td> </tr> </tbody> </table>	조사항목	조사횟수	조사시간	횡단보도 정지선 준수율	3회(1일)	07:30~09:00	안전띠 착용율	12:00~13:30	방향지시등 점등률	18:00~19:30	안전모착용율	2회(1일)	09:30~11:00			15:00~16:30	신호준수율	2회(1일)	13:40~14:40			16:50~17:50
조사항목	조사횟수	조사시간																					
횡단보도 정지선 준수율	3회(1일)	07:30~09:00																					
안전띠 착용율		12:00~13:30																					
방향지시등 점등률		18:00~19:30																					
안전모착용율	2회(1일)	09:30~11:00																					
		15:00~16:30																					
신호준수율	2회(1일)	13:40~14:40																					
		16:50~17:50																					
가중치																							
추정식	<ul style="list-style-type: none"> <li>영역별, 항목별 산술평균</li> </ul>																						



## 조사 개요

조 사 명	교통문화실태조사 (보행행태영역)	
작성기관명	국토해양부 교통정책실 교통안전복지과	
전수/표본조사	전수( )	표본( ○ )
표본설계주체	자체설계( )	외부용역( ○ ) 【용역사업자: 교통안전공단】
조사목적	지자체별 교통문화지수 조사·공표를 통한 자율적 경쟁도모 및 교통안전정책의 합리적 대안 마련을 위한 기초자료 활용	
조사대상	232개 기초자치단체	
조사방법	현장조사 통계자료 조사	

**표본설계 개요**

구분	내용								
모집단	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 행정안전부 행정구분인 7개 특별·광역시 및 9개도의 시군구 232개 기초자치단체</li> </ul>								
표본추출틀	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 232개 기초자치단체</li> </ul>								
표본추출방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 전국 232개 기초자치단체의 보행량이 가장 많은 지점 선정               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 지점선정방법 : 예비조사 및 지자체 보행밀도 자료를 이용한 지점선정</li> </ul> </li> <li>▪ 선정된 조사지점 중 도로공사, 지하철공사 및 정기적인 교통안전지도(경찰 및 교통안전봉사대 등)가 발생하는 지점을 제외한 보행량이 많은 지점 선정</li> </ul>								
표본크기	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 전국 232개 기초자치단체 228개 지점 (지자체별 각 1개 지점을 선정. 단, 신호등이 설치·운영되는 교차로가 없는 울릉군, 옹진군, 신안군 등 3개 군 및 보행자용 신호등이 없는 화천군 등 총 4개 군은 제외)</li> <li>▪ 조사횟수 및 시간               <table border="1" data-bbox="635 1594 1348 1758"> <thead> <tr> <th>조사항목</th> <th>조사횟수</th> <th>조사시간</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>횡단보도 신호 준수율</td> <td rowspan="2">2회(1일)</td> <td>09:30~11:00</td> </tr> <tr> <td>안전띠 착용율</td> <td>15:00~16:30</td> </tr> </tbody> </table> </li> </ul>	조사항목	조사횟수	조사시간	횡단보도 신호 준수율	2회(1일)	09:30~11:00	안전띠 착용율	15:00~16:30
조사항목	조사횟수	조사시간							
횡단보도 신호 준수율	2회(1일)	09:30~11:00							
안전띠 착용율		15:00~16:30							
가중치									
추정식	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 영역별, 항목별 산술평균</li> </ul>								

📌 **조사 개요**

조 사 명	교통문화실태조사 (교통약자영역)	
작성기관명	국토해양부 교통정책실 교통안전복지과	
전수/표본조사	전수( )	표본( ○ )
표본설계주체	자체설계( )	외부용역( ○ ) 【용역사업자: 교통안전공단】
조사목적	지자체별 교통문화지수 조사·공표를 통한 자율적 경쟁도모 및 교통안전정책의 합리적 대안 마련을 위한 기초자료 활용	
조사대상	232개 기초자치단체	
조사방법	현장조사 통계자료 조사	

**표본설계 개요**

구분	내용						
모집단	<ul style="list-style-type: none"> <li>행정안전부 행정구분인 7개 특별·광역시 및 9개도의 시군구 232개 기초자치단체</li> </ul>						
표본추출틀	<ul style="list-style-type: none"> <li>232개 기초자치단체</li> </ul>						
표본추출방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>스쿨존 불법주차 자동차 대수                             <ul style="list-style-type: none"> <li>전국 232개 기초자치단체별 최대학생 1개 초등학교</li> </ul> </li> <li>인구 10만명당 노인·어린이 사망자수                             <ul style="list-style-type: none"> <li>전년도 경찰청 통계자료에서 추출</li> </ul> </li> </ul>						
표본크기	<ul style="list-style-type: none"> <li>스쿨존 불법주차 자동차 대수                             <ul style="list-style-type: none"> <li>전국 232개 기초자치단체별 최대학생 1개 초등학교 스쿨존</li> <li>조사횟수 및 시간</li> </ul> <table border="1" data-bbox="632 1357 1350 1469"> <thead> <tr> <th>조사항목</th> <th>조사횟수</th> <th>조사시간</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>불법주차 자동차 대수</td> <td>1회(1일)</td> <td>12:00~14:00</td> </tr> </tbody> </table> </li> <li>인구 10만명당 노인·어린이 사망자수                             <ul style="list-style-type: none"> <li>전국 232개 기초자치단체</li> </ul> </li> </ul>	조사항목	조사횟수	조사시간	불법주차 자동차 대수	1회(1일)	12:00~14:00
조사항목	조사횟수	조사시간					
불법주차 자동차 대수	1회(1일)	12:00~14:00					
가중치							
추정식	<ul style="list-style-type: none"> <li>스쿨존 불법주차 자동차 대수                             <ul style="list-style-type: none"> <li>스쿨존내 불법 주차차 대수 파악을 통한 점유율</li> </ul> </li> </ul>						

📌 **조사 개요**

조 사 명	교통문화실태조사 (기타영역)	
작 성 기 관 명	국토해양부 교통정책실 교통안전복지과	
전 수 / 표 본 조 사	전수( )	표본( ○ )
표 본 설 계 주 체	자체설계( )	외부용역( ○ ) 【용역사업자: 교통안전공단】
조 사 목 적	지자체별 교통문화지수 조사·공표를 통한 자율적 경쟁도모 및 교통안전정책의 합리적 대안 마련을 위한 기초자료 활용	
조 사 대 상	232개 기초자치단체	
조 사 방 법	현장조사 통계자료 조사	

**표본설계 개요**

구분	내용
모집단	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 고속도로 안전띠 착용률               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전국 고속도로(외곽순환 고속도로 및 민자고속도로 포함)</li> </ul> </li> <li>▪ 무단횡단율               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 주택가 이면도로(신호등 미설치 지역)</li> </ul> </li> </ul>
표본추출틀	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 전국 고속도로 및 232개 지자체</li> </ul>
표본추출방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 고속도로 안전띠 착용률</li> <li>♦ 전국 고속도로 중 일년 교통량이 가장 많은 상위 3개 노선 선정               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 지점선정방법 : 한국 도로공사 연간 고속도로 통계자료를 이용한 상위 3개 노선 선정 및 노선별 톨게이트 기준 교통량이 가장 많은 지점의 상·하행선 조사</li> </ul> </li> <li>▪ 무단횡단율               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전국 232개 기초자치단체의 주택가 이면도로중 신호등 미설치 지역 (조사지점 주변 양방향 25m 이내 타 횡단시설이 없는 지점)</li> </ul> </li> </ul>



구분	내용														
표본크기	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 고속도로 안전띠 착용률               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전국 고속도로 노선중 교통량 상위 3개 노선 중 통행량이 가장 많은 각 3개 지점 총 9개 지점(상·하행)</li> <li>- 조사횟수 및 시간</li> </ul> </li> </ul> <table border="1" data-bbox="635 741 1350 943" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">조사항목</th> <th style="width: 33%;">조사횟수</th> <th style="width: 33%;">조사시간</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">고속도로 안전띠 착용률</td> <td rowspan="3">3회(1일)</td> <td>07:30~09:00</td> </tr> <tr> <td>12:00~13:30</td> </tr> <tr> <td>18:00~19:30</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 무단횡단율               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전국 232개 기초자치단체 주택가 이면도로</li> <li>- 조사횟수 및 시간</li> </ul> </li> </ul> <table border="1" data-bbox="635 1162 1350 1301" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">조사항목</th> <th style="width: 33%;">조사횟수</th> <th style="width: 33%;">조사시간</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>무단횡단율</td> <td>1회(1일)</td> <td>15:00~17:00</td> </tr> </tbody> </table>	조사항목	조사횟수	조사시간	고속도로 안전띠 착용률	3회(1일)	07:30~09:00	12:00~13:30	18:00~19:30	조사항목	조사횟수	조사시간	무단횡단율	1회(1일)	15:00~17:00
조사항목	조사횟수	조사시간													
고속도로 안전띠 착용률	3회(1일)	07:30~09:00													
		12:00~13:30													
		18:00~19:30													
조사항목	조사횟수	조사시간													
무단횡단율	1회(1일)	15:00~17:00													
가중치															
추정식	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 고속도로 안전띠 착용률               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 노선별·지역별(도시, 농촌)·좌석별 착용률</li> </ul> </li> <li>▪ 무단횡단율               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 232개 기초자치단체별 무단횡단율</li> </ul> </li> </ul>														

## 점검결과 요약

○ 점검결과 주요 문제점 및 개선의견 정리

부문	문제점	개선의견
표본크기	<p>「교통문화지수조사지침」상 조사지점수는 기초 자치단체별로 조사 항목당 최소 2곳 이상을 선정하도록 하고 있으나 표본수는 각 지자체당 1개 지점에서 이루어짐(단 예외로 2곳 이상 선정이 불가할 경우 지점수 조정가능)</p> <p>각 지자체의 조사대상 도로구간은 조사지점 선정기준에 적합하고 각 도시를 상징적으로 대표하는 지점 1곳으로 설정하고 있으나 각 지자체의 문화실태를 대표하기에는 조사지점수가 과소하다고 판단됨</p>	<p>각 지자체 교통문화지수를 대표할 수 있는 지점수로 각 지자체당 1개 지점은 협소하다고 판단됨</p> <p>따라서 예산 확보를 통한 조사 지점수를 확대할 필요가 있다고 판단됨</p>

부문	문제점	개선 의견
표본추출방법	<p>교통문화지수 실태조사의 시행기준인 「교통문화지수조사지침」의 경우 교통안전공단의 내부 용역수행지침으로 규정되어 있음</p>	<p>조사지점 선정기준, 조사표본 설계, 조사방법 등 조사통계의 신뢰도 제고를 위해서는 관련지침을 법제화하는 방안이 검토되어야 할 것으로 보임</p>
	<p>조사부문별 각 조사항목마다 조사시간대 및 조사시간의 기준이 불명확 하며 조사항목 당 시간대 등이 서로 상이함</p>	<p>항목별 조사시간의 기준을 상이하게 정의할 필요성이 있는 경우 기준을 정의하여 명시하여야 하며 그렇지 않은 경우 동일한 시간대 다수의 항목을 조사하여 통계화 할 수 있는 방안을 모색하여야 할 것으로 판단됨</p>

부문	문제점	개선 의견
<p>표본추출방법</p>	<p>횡단보도 정지선 준수율, 안전띠 착용율, 방향지시등 점등율, 신호 준수율 등 운행태영역의 조사대상인 자동차 등록지와 상관없이 해당 조사지점을 통과하는 경우에 조사대상에 포함되어 해당지역의 교통문화실태조사값으로 표출됨</p> <p>생활권의 광역화에 따라 특히, 출퇴근 시간대의 경우 외곽에서 도심으로 출퇴근 및 통학 등 목적 통행이 이루어 지는 경우 해당지역의 교통문화실태조사 결과로 정의하기 어려운 결과가 발생할 수 있음</p>	<p>조사시간대의 조정을 통하여 타지역 자동차의 운행에 따른 조사값의 영향력을 줄일 수 있을 것이나 근본적 해결책은 아니라고 생각됨.</p> <p>차량번호조회를 통한 등록지 분류로 미 해당지역 차량을 제외할 수 있는 방안을 연구 있음</p> <p>또한, 조사 시간대와 상관없이 전체 조사차량에 대하여 번호판 분류를 통한 지역분류를 반영할 필요가 있음</p> <p>차량운행을 통하여 조사되는 지역분류가 가능한 항목 등은 조사기법 개선을 통하여 통계작성의 방향을 개선할 필요가 있다고 판단됨</p>

<부록 4> 현장조사 점검표 양식

## 현장점검 결과 보고

- 조사영역 : 운전행태영역 ( ), 보행행태영역( ), 교통약자( ) ※해당란에 “○”표
- 조사지점 :
- 현장감독 일시 :
- 차로수(편도기준) :
- 점검자 - 소속 : 성명 :
- 현장조사원(A,B) :

구 분	내 용	적합유무		비 고 (×표시일 경우 사유 기재)
		○	×	
조사 지점	• 조사지점 주변에 조사에 방해되는 지장물 및 도로공사 작업은 없는가?			
	• 조사지점에 횡단보도 및 신호등이 제대로 설치되어 있는가?			
	• 조사에 적합한 도로기하구조를 갖춘 지점에서 조사를 수행하고 있는가?			
	• 교통봉사대 및 경찰의 교통단속이 시행되지 않는 지점에서 조사가 이루어지는가?			
현장조사 요원	• 조사계획에 따라 적정 조사인원이 배치되었는가? (운전·보행행태영역 : 2명, 그 외 영역 1명)			
	• 지정된 조사지점에서 조사하고 있는가?			
	• 시간을 준수하며 조사를 시행하는가?			
	• 정해진 조사방법에 의해 조사를 수행하는가?			
	• 정해진 조사표에 올바르게 기재하고 있는가?			
	• 긴급사항 발생시 대처사항을 올바르게 숙지하고 있는가? (중앙 본부 및 통제실 연락처)			
종합평가				

**【첨부 2】**

지점 현장 사진	