

우리나라의 도로교통사고 특성과 안전정책 현황



설재훈 | 정회원 · 한국교통연구원 도로교통연구실 실장

1. 우리나라의 도로교통사고 발생 현황

1.1 교통사고 사망자수

우리나라의 도로교통사고 사망자수는 1980년 5,608명에서 자동차대수 및 교통량의 급증과 함께 지속적으로 증가하여, 1991년에는 13,429명으로 사상 최고치에 이르렀다.

그러나 1991년 이후는 지속적인 자동차대수 증가에도 불구하고 교통사고 사망자수는 점차 감소하여, 2004년 6,563명으로 최고치의 약 49% 수준으로 감소하여 긍정적인 변화를 보여주고 있다.

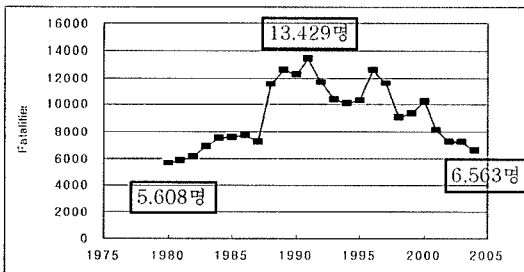


그림 1. 교통사고 사망자수 변화 추세

1.2 교통사고건수 및 부상자수

우리나라의 도로교통사고건수는 1980년 120,182건에서 2000년 290,481건으로 최고치에 이른 후, 2004년 220,755건으로 최고치의 약 76% 수준으로 감소하였다.

우리나라는 1983년 이전까지는 교통사고건수에 물피사고건수를 포함하여 사고건수가 부상자수보다 많이 집계되었으나, 1984년 이후는 인피사고건수만을 집계하고 있다.

교통사고 부상자수는 1980년 111,641명에서 2000년 426,984명으로 최고치에 이른 후, 2004년 346,987명으로 최고치의 약 81% 수준으로 감소하였다.

이와 같이 2001년 이후 교통사고건수와 부상자수가 감소한 주요 원인은 안전띠 착용율이 90% 이상으로 높아지면서, 교통사고 발생 후 경찰에 신고하는 부상사고건수 및 부상자수가 감소하였기 때문이다.

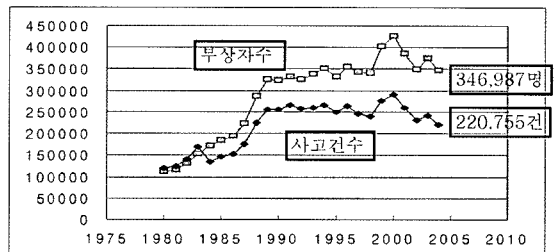


그림 2. 교통사고건수 및 부상자수 변화 추세

1.3 교통사고율

(1) 자동차 1만대당 사망자수

우리나라의 자동차 1만대당 사망자수는 1980년 106.3명에서 2004년 3.9명(OECD 기준에 따라 자동차대수에 건설기계 및 농기계를 포함하는 경우, 1만대당 사망자수는 3.6명)으로 지속적으로 감소하였다.

이와 같이 자동차 1만대당 사망자수가 지속적으로 감소한 이유는 그동안 자동차대수 증가율이 교통사고 사망자수 증가율보다 높았고, 1991년 이후는 교통사고 사망자수도 함께 감소하고 있기 때문이다.

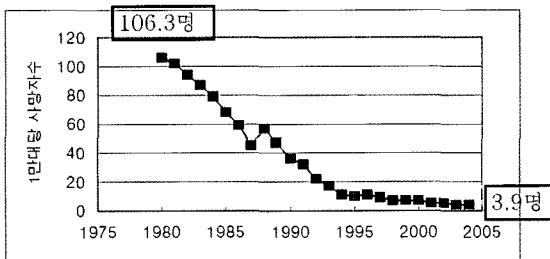


그림 3. 자동차 1만대당 사망자수 추세

(2) 인구 10만명당 사망자수

우리나라의 인구 10만명당 사망자수는 지난 1980년 14.7명에서 1991년 31.1명으로 최고치에 도달한 후, 2003년 15.0명, 2004년 13.6명으로 감소하였다.

이와 같은 인구 10만명당 사망자수 변화는 우리나라의 인구증가율이 낮아서 인구당 사망률이 교통사고 총사망자수 증감과 변화를 같이 하는 특성을 보이고 있기 때문이다.

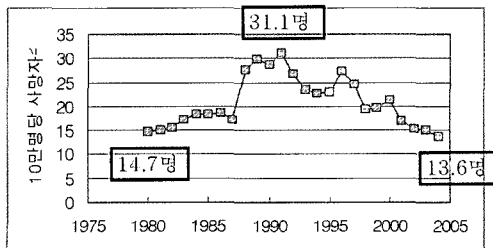


그림 4. 인구 10만명당 사망자수 추세

2. 우리나라의 도로교통사고 발생 특성

2.1 사고유형별 사망자수

우리나라의 교통사고 사망자수를 사고유형별로 분류하면 2004년 현재 차 대 차 사고에 의한 사망자수가 2,693명(전체의 41.0%)으로 가장 많고, 다음으로 차 대 사람 사고 사망자수가 2,543명(38.7%), 차량단독 사고 사망자수가 1,324명(20.2%)을 차지하고 있다.

우리나라의 차 대 사람 사고 사망자수는 2003년 3,595명(전체의 49.8%)에서 2004년 2,543명(38.7%)으로 감소하였으나, 여전히 선진국에 비하여 높은 비율을 차지하고 있어서, 앞으로 차 대 사람 사고에 의한 사망자수를 줄이는 것이 시급하다고 할 수 있다.

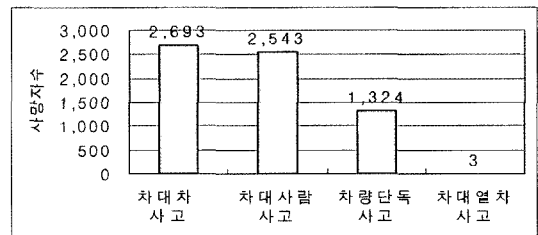


그림 5. 교통사고 유형별 사망자수(2004년)

2.2 도로종류별 사망자수

우리나라의 교통사고 사망자수를 도로종류별로 분류하면 2004년 현재 국도에서 1,990명(전체의 30.3%)이 사망하였고, 시도(市道)에서 1,840명

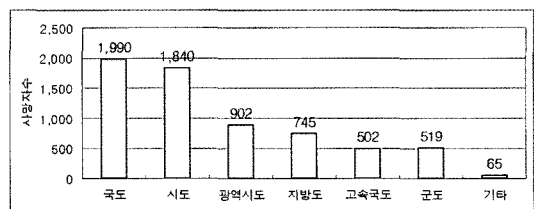


그림 6. 도로종류별 교통사고 사망자수(2004년)

(28.0%)이 사망하였으며, 지방도에서 745명(11.4%)이 사망하였다.

따라서 앞으로 우리나라의 교통사고를 감소시키려면 국도 및 시도의 사망자수를 감소시키는 대책이 시급하다고 할 수 있다.

2.3 연령별 사망자수

우리나라의 교통사고 사망자수를 연령별로 분류하면, 2004년 현재 14세 이하가 296명, 15~20세가 314명, 21~30세가 797명, 31~40세가 849명, 41~50세가 1,214명, 51~60세가 873명, 61세 이상

41~50세가 1,214명, 51~60세가 873명, 61세 이상이 2,183명(전체의 33.3%)을 차지하고 있다.

따라서 앞으로 우리나라의 교통사고 사망자수를 감소시키려면 61세 이상 노인층 사망자수를 줄이는 대책이 가장 시급하다고 할 수 있다.

2.4 차종별 사망자수

우리나라의 교통사고 사망자수를 차종별로 분류하면 2004년 현재 승용차에 의한 사망자수가 2,896명

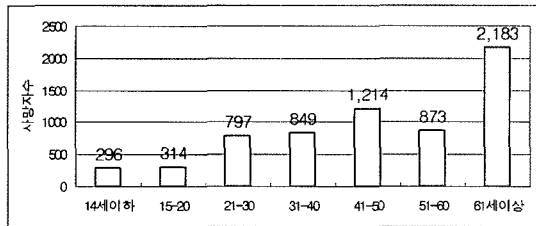


그림 7. 연령별 교통사고 사망자수(2004년)

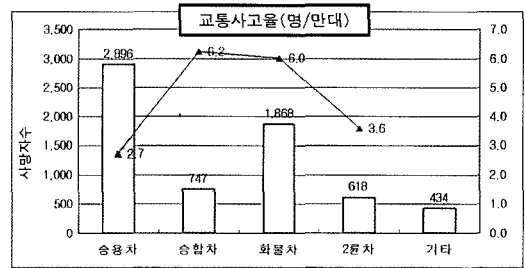


그림 8. 차종별 교통사고 사망자수 및 교통사고율(2004년)

표 1. 우리나라의 도로교통사고 발생현황

연 도	교통사고 사망자수	자동차대수 (대)	인구 (천명)	인구10만명당 사망자수	자동차1만대당 사망자수
1980	5608	527729	38124	14.7	106
1985	7522	1113430	40806	18.4	68
1990	12325	3394803	42793	28.8	36
1991	13429	4247816	43207	31.1	32
1992	11640	5230894	43664	26.7	22
1993	10402	6274008	44056	23.6	17
1994	10087	7404347	44453	22.7	14
1995	10323	8468901	44850	23.0	12
1996	12653	9553092	45525	27.8	13
1997	11603	10413427	45954	25.2	11
1998	9057	10469599	46287	19.6	9
1999	9353	11163728	46617	20.1	8
2000	10236	12059276	47008	21.8	7.4
2001	8097	12914115	47343	17.1	5.5
2002	7222	13949440	47640	15.2	4.5
2003	7212	14586795	47925	15.0	4.4
2004	6,563	16,662,555 (18,420,000)	48199	13.6	3.9 (3.6)

주) 2004년의 ()안은 건설기계 및 농기계를 포함한 수치임. 자료) 경찰청, 교통사고통계, 2005. 6

으로 가장 많고, 다음으로 화물차(특수차 포함)에 의한 사망자수가 1,868명으로 두 번째이며, 승합차에 의한 사망자수가 747명, 2륜차에 의한 사망자수가 618명을 차지하고 있다.

한편, 자동차대수를 고려한 자동차 1만대당 교통사고 사망자수는 승합차와 화물차가 각각 6.2명/만대, 6.0명/만대로 높고, 승용차는 2.7명/만대로 낮은 편이다.

따라서 앞으로 승용차에 의한 총사망자수를 감소시키는 노력이 필요하고, 동시에 교통사고율이 높은 승합차 및 화물차에 의한 사고율을 낮추는 노력이 필요하다고 할 수 있다.

3. 국제 비교

3.1 OECD 국제순위 비교

OECD에서는 매년 3~4월경에 「OECD 가입국의 국제도로교통사고통계(IRTAD)」를 발표하여 각 국가간 교통안전순위를 비교하고 있으며, 이 자료에 의한 우리나라의 도로교통안전 국제순위는 다음과 같다.

(1) 자동차 1만대당 사망자수 순위

OECD 발표자료에 의한 2003년 현재 우리나라의 자동차 1만대당 교통사고 사망자수는 4.6명으로서, 국제순위는 OECD 29개국중 29위로 최하위를 차지하고 있다(총 31개국중 터키와 멕시코는 자료 미제출로 비교대상에서 제외).

- OECD 29개국 평균치 2.0명의 약 2.3배에 이룸.

* 자동차1만대당 사망자수('03년 기준)

한국 4.6명(29위), 헝가리 4.2명(28위), 그리스 4.1명(27위), 폴란드 3.5명(26위)

(2) 인구 10만명당 사망자수 순위

OECD 발표자료에 의한 2003년 현재 우리나라의

인구10만명당 교통사고 사망자수는 15.0명으로서, 국제순위는 29개국중 28위를 차지하고 있다.

- OECD 29개국 평균치 10.7명의 약 1.4배에 이룸.

* 인구10만명당 사망자수('03년 기준)

그리스 19.8명(29위), 한국 15.0명(28위), 폴란드 14.8명(27위), 포르투갈 14.8명(26위)

(3) 자동차 10억 주행km당 사망자수 순위

OECD 발표자료에 의한 2003년 현재 우리나라의 자동차 10억 주행km당 교통사고 사망자수는 26.0명으로서, 국제순위는 자료를 제출한 23개국중 20위를 차지하고 있다.

* 자동차 10억 주행km당 사망자수('03년 기준)

슬로바키아 46.9명(23위), 체코 31.7명(22위), 그리스 26.7명(21위), 한국 26.0명(20위)

3.2 소득수준 대비 교통사고율 비교

소득수준과 교통사고율의 관계를 비교하기 위하여 2003년 현재 OECD 29개국(터키, 멕시코 제외)의 1인당 GDP와 자동차 1만대당 사망자수 관계를 분석하면 다음과 같은 선형식을 도출할 수 있다.

$$\text{자동차1만대당 사망자수}(Y) = -0.00006 \times \text{인당GDP}(X) + 3.7767$$

위 식에 우리나라의 2004년 현재 1인당 GDP 14,144\$을 입력하면 2004년 현재 국민소득을 감안한 우리나라의 적정 교통사고율은 자동차 1만대당 2.9명이고, 그에 따른 적정 사망자수는 연간 4,830명이다.

그러나 실제 교통사고율은 자동차 1만대당 3.9명으로서 적정치보다 1.0명 더 높게 나타나고, 연간 사망자수는 6,563명으로 적정치보다 1,700여명 높게 나타나고 있다.

따라서 우리나라는 앞으로 현재보다 연간 교통사고 사망자수를 약 1,700명 정도 더 줄여야 국민소득 수준에 적절한 교통사고 사망자수 수준이라고 할 수 있다.

표 2. OECD 국가별 도로교통안전 국제순위(2003년 기준)

국 가	인 구 (천명)	자동차대수 (천대)	교통사고 사망자수	1만대당 사망자수		10만명당 사망자수		10억주행km당 사망자수	
				사망자수	순위	사망자수	순위	사망자수	순위
오스트레일리아	19,881	13,163	1,621	1.2	8	8.2	11	8.0	4
오스트리아	8,067	5,114	931	1.8	18	11.5	17	11.7	14
벨기에	10,263 ^b	5,837 ^b	1,486 ^b	2.5	22	14.5	24	16.3	18
캐나다	31,630	18,617 ^a	2,930 ^a	1.6	12	9.3	13	9.3	8
체코	10,203	4,490	1,447	3.2	24	14.2	23	31.7	22
덴마크	5,384	2,502	432	1.7	16	8.0	10	9.7	10
핀란드	5,206	2,657	379	1.4	10	7.3	6	7.6	1
프랑스	59,625	35,982	6,058	1.7	15	10.2	14	13.8	16
독일	82,537	53,656	6,613	1.2	9	8.0	9	9.7	10
그리스	10,554 ^c	5,061 ^c	2,088 ^c	4.1	27	19.8	29	26.7	21
헝가리	10,142	3,141	1,326	4.2	28	13.1	22	-	-
아이슬란드	290	207	23	1.1	4	7.9	8	16.0	17
아일랜드	3,979	1,937	335	1.7	17	8.4	12	10.9	12
이탈리아	57,844 ^a	42,107 ^a	6,736 ^a	1.6	13	11.6	18	-	-
일본	127,619	80,970	8,877	1.1	3	7.0	5	11.2	13
룩셈부르크	448	350	53	1.5	11	11.8	19	-	-
네덜란드	16,192	8,387	1,028	1.2	7	6.3	4	7.7	3
뉴질랜드	4,009	2,801	461	1.6	14	11.5	16	12.4	15
노르웨이	4,577	2,752 ^a	280	1.0	1	6.1	2	8.3	5
폴란드	38,191	15,899	5,640	3.5	26	14.8	27	-	-
포르투갈	10,475	5,197	1,546	3.0	23	14.8	26	-	-
한국	47,925	15,657	7,212	4.6	29	15.0	28	26.0	20
슬로바키아	5,379 ^a	1,834 ^a	610 ^a	3.3	25	11.3	15	46.9	23
슬로베니아	1,996	1,065	242	2.3	21	12.1	20	16.7	19
스페인	42,196	25,170	5,399	2.1	20	12.8	21	-	-
스웨덴	8,941	4,998	529	1.1	2	5.9	1	8.3	5
스위스	7,318	4,888	546	1.1	5	7.5	7	8.8	7
영국	59,554	31,950	3,658	1.1	6	6.1	3	7.6	1
미국	290,810	230,788	42,643	1.8	19	14.7	25	9.4	9
평균				2.0		10.7		14.6	

주 1) 한국의 통계자료는 앞장의 경찰청 통계자료와 집계기준상 약간의 차이가 있음.

2) 자동차대수는 2륜차를 포함한 대수임.

2) OECD 회원국중 터키와 멕시코는 자료 미제출로 제외.

4. 우리나라의 도로교통 안전정책

우리나라의 도로교통 안전정책은 교통사고 사망자 수가 사상최고치에 이른 1991년을 분수령으로 하여, 사망자수 증가시기이자 교통안전 실패시기인

1991년 이전과 사망자수 감소 시기이자 교통안전 성공시기인 1992년 이후로 구분할 수 있다.

여기서는 우리나라의 도로교통 안전정책을 위의 두 시기로 구분하여 교통안전정책의 실패와 성공 사례를 분석하였다.

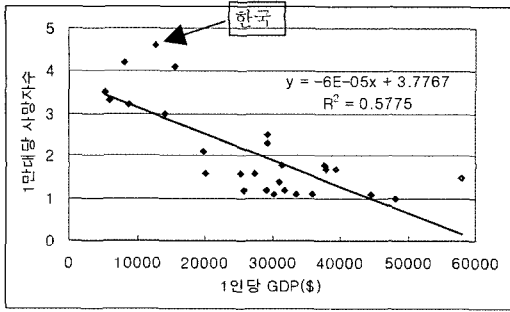


그림 9. 국민소득과 교통사고율 관계(OECD 29개국)

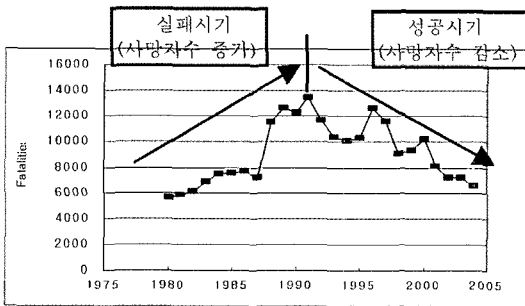


그림 10. 도로교통 안전정책의 실패시기와 성공시기

4.1 교통사고 증가시기의 교통안전정책

우리나라는 1962년 제3공화국의 출범과 함께 경제개발이 본격화되고 자동차대수가 증가하기 시작하여, 경부고속도로가 개통된 1970년에는 전국에서 37,243건의 교통사고가 발생하여 3,069명이 사망하고 42,830명이 부상하였다.

그 후 제1차 석유위기(1973. 12월)를 거치면서 유가 상승으로 교통량이 위축되어 1974년에는 교통사고건수가 전년대비 2.3% 감소하였다.

1979. 12월에는 「교통안전법」이 국회에서 통과되어 동법에 따라 국무총리를 위원장으로 하는 '교통안전정책심의위원회'가 설치되고 '교통안전기본계획'이 수립·시행되었다.

그러나 교통안전법 제정에도 불구하고 지속적인 자동차대수 및 교통량 증가추세에 따라 교통사고가 계속 증가하여 1980년에는 120,182건의 교통사고

가 발생하여 5,608명이 사망하였다.

그 후 1981. 12월에는 국회에서 「교통사고처리특례법」이 통과되어 교통사고에 의한 전과자 양산문제가 해결되었으나, 이 법률에 의하여 교통사고가 발생하더라도 종합보험에만 가입되어 있으면 뺑소니, 사망사고, 중대10대위반사고(음주, 중앙선침범, 신호위반 등)만 아니면 운전자가 불기소처분됨으로써, 교통사고에 대한 도덕적 해이(Moral hazard)가 만연하게 되었다.

1984년부터는 교통사고건수 집계에 물피사고를 제외하고 인피사고만 집계하기 시작하여 동년에는 교통사고건수가 전년대비 21.0% 감소하였다.

1988년부터는 교통사고 통계업무가 전산화되어 통계에서 누락되던 사고가 일소되면서, 동년에는 교통사고건수가 전년대비 28.1% 증가하였으며 사망자수는 60.5%가 증가하였다.

1990. 11월에는 일반시내도로에서 앞좌석 승차자의 안전벨트 착용이 의무화됨에 따라, 동년에는 교통사고가 약간 감소하여 사고건수는 255,303건, 사망자수는 전년대비 2.2% 감소한 12,325명을 기록하였다.

그 후 1991년에 이르러 교통사고건수는 265,964건, 사망자수는 13,429명으로 사망자수가 사상 최고치에 이르렀다.

4.2 교통사고 증가원인 분석

우리나라의 교통사고 사망자수가 1980년 5,608명에서 1991년 13,429명으로 불과 11년만에 2.4배 증가한 주요원인을 분석하면 다음과 같다.

(1) 자동차대수의 급증과 통제력 상실

우리나라의 자동차대수는 1980년 52.7만대에서 1991년 424.7만대로 불과 11년만에 8배가 증가하였으며, 자동차대수 증가를 합리적으로 조절할 수단을 갖지 못하였다.

우리나라는 자동차산업의 비약적인 발전과 함께

자동차대수 증가속도가 너무 빨라서, 교통사고 증가에 효과적으로 대응할 국가적 전략을 마련하지 못한 채 교통사고 급증이라는 결과를 당하게 되었다.

(2) 교통사고 발생시 보상만 해주면 된다는 황금만능주의

우리나라는 1963. 4월 「자동차손해배상보장법」을 제정하였으며, 이 법에 의하여 모든 운전자에 대해 교통사고 발생시 상대방의 인명피해에 대해 보상해주는 책임보험 가입이 의무화되었다(2005년 현재 보상액은 1인당 최고 1억원).

그러나 이 법에 의하여 운전자들은 교통사고 발생시 인명피해에 대한 죄의식 대신, 교통사고가 발생하더라도 보상만 해주면 된다는 황금만능주의가 만연하고 교통사고 발생을 사소한 일로 생각하게 되었다.

(3) 「교통사고처리특례법」으로 교통사고에 대한 경각심 상실

우리나라는 1981. 12월에 국회에서 교통사고 발생으로 인하여 운전자가 형사적 전과자가 되는 것을 막기 위하여「교통사고처리특례법」을 제정하였다.

이 법에 의하여 교통사고가 발생하더라도 종합보험(대인보험 및 대물보험)에만 가입되어 있으면 뺑소니, 사망사고, 중대10대위반사고(음주, 과속, 중앙선침범, 신호위반 등)만 아니면 운전자를 불기소 처분하여 전과자가 되는 것을 방지하였다.

그러나 이 법에 의하여 결과적으로 운전자들은 형사적 처벌의 두려움이 없어져, 교통사고에 대한 도덕적 해이가 만연하고 교통사고에 대한 경각심을 흐트러트리는 원인이 되었다.

(4) 정부의 효과적인 정책 부재

우리나라 정부는 1979. 12월 「교통안전법」을 제정하여 국무총리를 위원장으로 '교통안전정책심의위원회'를 설치하였으나, 산하에 상설사무조직을 설치하지 않았고, 1년에 1회 정도 형식적인 회의만 하는 등 교통안전정책 추진에 소홀하였다.

또한, 국민들은 자동차 운전의 재미에 빠져 교통사고 발생을 '운' 또는 '재수' 문제로 돌리고, 교통사고 방지를 위해 정부에 적극적인 대책을 요구하는 여론 형성을 게을리하였다.

4.3 교통사고 감소시기의 교통안전 정책

1991년에 교통사고 사망자수가 사상 최고치에 이르자 정부는 국무총리실을 중심으로 '교통안전종합대책'을 수립하여 범정부적으로 '교통사고 줄이기 운동'을 강력히 추진하였다.

그에 따라 1992년부터 교통사고 사망자수는 감소하는 추세를 나타내어 1994년에는 10,087명으로 감소하였다.

1995년도에 이르러 정부는 운전면허시험에 큰 변화를 가져와 연습운전면허 및 도로주행시험 제도가 도입되었으나, 이같은 변화에도 불구하고 1995년 이후 국무총리실이 교통안전정책 추진을 건설교통부로 이관함에 따라 다시 교통사고 사망자수는 1996년에 12,653명으로 증가하였다.

그 후 1997. 11월에 몰아닥친 IMF 경제위기의 영향으로 유류가격이 상승하고 주행거리가 감소함에 따라, 1998년에는 교통사고 사망자수가 9,057명으로 전년 대비 21.9% 감소하였다.

1999년에는 정부의 규제완화정책에 따라 일반도로의 최고속도가 시속 70km에서 80km로 상향되고 자동차전용도로는 시속 80km에서 90km로 상향되었으며, 운전면허 정지처분 벌점기준이 30점에서 40점으로 완화되는 영향에 따라 다시 교통사고는 증가추세로 돌아섰다.

그 후 2000년부터는 OECD 기준에 따라 교통사고 사망자수 집계를 종전의 사고발생후 72시간 이내에서 30일 이내로 연장함에 따라, 2000년의 교통사고 사망자수는 10,236명으로 증가하였다.

그 후 2000. 9월 국무총리실에 안전관리개선기획단이 설치되고, 2001년부터 안전띠 미착용 단속, 교통법규위반차량 사진신고 보상금제(건당 3,000원

표 3. 우리나라의 연도별 주요 교통안전정책

연 도	교 통 안 전 정 책
1976	· 자동차보유대수 20만대 돌파
1979	· 「교통안전법」 제정 · 교통안전정책심의위원회 설치(위원장 : 국무총리)
1980	· 경찰청 산하 도로교통안전관리공단 설립 · 자동차보유대수 50만대 돌파
1981	· 「교통사고처리특례법」 제정(사망, 뺑소니, 10대위반의 불기소처분) · 교통부 산하 교통안전공단 설립
1982	· 제1차 교통안전기본계획 시행('82~'86)
1984	· 교통사고건수 집계에 단순물피사고 제외
1985	· 자동차보유대수 100만대 돌파
1988	· 경찰청 교통사고자료 전산입력 시작
1990	· 앞좌석 승차자 안전띠 및 유아보호용장구 착용 의무화
1991	· 교통사고 사망자수 사상최대치 도달(13,429명)
1992	· 국무총리실 '교통사고 줄이기 운동' 수립 · 시행 · 자동차보유대수 500만대 돌파
1995	· 어린이보호구역 제도 도입, 「어린이보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」 제정 · 연습운전면허, 도로주행시험, 자동차운전전문학원 제도 도입
1996	· 대형버스, 대형화물차 속도제한장치 부착 의무화(1/1)
1997	· 어린이통학버스 특별보호규정 도입 · 무인단속카메라 도입, 위반차량 과태료 부과제도 도입 · 자동차보유대수 1,000만대 돌파
1998	· IMF 경제위기로 사망자수 대폭 감소(-21.9%)
1999	· 일반도로 및 자동차전용도로 최고속도 각 10km/시 상향 · 운전면허 정지처분 벌점기준 완화(30점→40점)
2000	· 교통사고 사망자수 기준을 사고발생후 30일내로 변경(1/1) · 국무총리실 안전관리개선기획단 설치 · 운영(9월)
2001	· 교통위반 신고보상금제 도입(3/10) · 안전띠 착용 생활화 및 강력단속 전개(4/2) · 운전중 휴대전화사용 금지(6/30) · 음주운전 면허취소기간 연장(1년→2년)(6/30)
2002	· 운행기록계 미작동 · 고장방치차량 교통범칙금 신설(7/1) · 신고보상금제 시행 중단(12/31)
2003	· 자특회계법 개정안 시행(교통범칙금 · 과태료를 교통안전사업에 투자)(1/1) · '어린이 교통안전 원년' 선포(어린이 사망자수 5년내 1/2 감소 목표)(5/5)
2004	· 교차로 교통사고 자동기록장치 도입(서울 8대)
2005	· 교통사고 책임보험 보상한도 인상(사망자 1억원, 부상자 2천만원)(2/22)

자료) 정부 정책자료에서 발췌

지급) 등이 강력히 실시됨에 따라 교통사고 사망자 수는 크게 감소하기 시작하여, 2002년의 사망자수는 7,222명으로 감소하였다.

그러나 2003년도에는 새로운 교통안전대책의 추진이 부진하였고, 기존대책의 효과가 한계에 도달하

여 교통사고 사망자수는 7,212명으로 전년과 비슷한 수준을 유지하였고, 2004년도에는 다시 정부의 적극적 사고감소정책에 따라 사망자수는 6,563명으로 감소하였다.

4.4 교통사고 감소원인 분석

(1) 안전띠 착용율을 90% 이상으로 향상

2001. 4월부터 경찰청 주관으로 안전띠 착용 생활화 캠페인을 적극 전개하여, 안전띠 착용율을 캠페인 시작전 23%에서 시작후 90% 이상으로 향상시켰다.

그에 따라 교통사고가 발생하는 경우에도 운전자 및 승차자가 사망하지 않고 중상 및 경상으로 끝남으로서 교통사고 사망자수를 획기적으로 줄이는 계기가 마련되었다.

특히, 2001. 4월 시작된 한국의 안전띠 착용 캠페인은 단속대상자를 1차 경찰청 경찰관, 2차 국회 및 정부중앙청사 공무원, 마지막 3차 일반국민으로 설정하여 국민의 호응 속에 정착시키는데 성공하였다.

(2) 무인단속 카메라를 전국 2,997대로 확충

과속차량을 자동으로 단속하는 무인 과속단속 카메라를 1997년 최초로 도입하기 시작하여, 2004년 말 현재 전국 2,997대로 확충하였다.

그에 따라 2003년도에의 경우 경찰의 총 단속건수 1,279만건중 무인단속 카메라에 의한 단속건수가 792만건으로 전체의 62%를 차지하게 되었다.

그 결과 고속도로, 국도, 지방도 등 모든 도로에서 제한속도를 초과하는 과속차량을 철저히 방지하는 것이 가능하게 되었다.

특히, 무인단속 카메라는 운전자의 지위 고하에 상관없이 자동차 번호판에 따라 소유자에게 과태료를 부과함으로써, 공평하고 객관적인 단속을 시행하는데 크게 성공하였다.

(3) 중앙분리대를 전국 국도 954km에 설치

중앙분리대가 없어서 발생하는 정면충돌사고를 방지하기 위하여 1997년부터 국도상에 중앙분리대를 설치하기 시작하여 2004년말 현재 전국 954km에 설치하였다.

그에 따라 국도상에서 발생하는 중앙선침범 교통

사고 사망자수는 1996년 1,135명에서 2003년 428명으로 절반 이하로 감소하였다.

(4) 교통사고 감소목표 설정 및 관리 강화

2000년에 국무총리실에 설치된 임시기구인 '안전관리개선기획단'은 건설교통부와 공동으로 제5차 교통안전기본계획 기간중(2002~2006년) 교통사고 사망자수를 10,236명('2000년)에서 5,600명('2006년)으로 감소시키는 목표를 설정하였다.

이 5개년 목표에 따라 매년 교통사고 감소목표를 설정하여 국무총리실 심사평가심의관실이 추진실적을 점검하였으며, 2004년 현재 목표치 6,500명에 실적치 6,563명으로 동 목표를 거의 달성하였다.

최근 정부는 교통사고 사망자수의 급격한 감소추세에 힘입어 교통사고 사망자수 감소목표를 당초 2006년 5,600명에서 4,700명으로 하향조정하여 추진하고 있다.

표 4. 도로교통사고 사망자수 감소목표 및 달성도(당초 목표 대비)

연 도	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
목표치(명)		8,800	7,800	7,100	6,500	6,000	5,600
실적치(명)	10,236	8,097	7,222	7,212	6,563	6,100 (추정치)	미정

참고문헌

1. 설재훈, 한국의 도로교통 안전정책과 향후 연구방향, 2005 도로교통안전 국제심포지엄 자료집, 한국건설기술연구원, 2005. 7
2. 설재훈, 한국의 도로교통 안전정책 성공과 실패 사례, 제10회 한·중 도로협력회의 발표자료집, 건설교통부, 2005. 6
3. 설재훈, 교통안전 국제경쟁력 강화방안, 국가경쟁력 정책과제 개발연구 자료집, 산업연구원, 2004. 12
4. 건설교통부, 제5차 교통안전기본계획 변경계획, 2004. 1
5. 건설교통부, 2005년도 교통안전 연차보고서, 2005. 8
6. 경찰청, 2005년판 교통사고통계, 2005. 6
7. 한국교통연구원, 제5차 교통안전기본계획 목표조정 및 정책방안 연구, 2003. 5