

교통안전 선진국 진입을 위한 제7차 국가교통안전기본계획

The 7th National Traffic Safety Master Plan for Launching Traffic Developed Country



강동수



이헌주



신성필

1. 계획의 개요

교통안전은 생명과 직결되는 최고의 가치이다. 따라서 정부는 국민의 전반적인 삶의 질 향상을 위해 미래를 대비한 대책을 마련하여야 한다. 일부 선진국은 교통안전을 복지정책의 일환으로 규정하고 있기도 하다.

정부는 1982년 이래 여섯 차례에 걸쳐 교통안전기본계획을 수립하여 교통안전에 대한 지속적인 투자와 개선노력으로 도로교통사고 사망자수의 감소('00년 대비 약 50% 감소), 철도·항공 분야 안전도 선진국 수준 진입이라는 성과를 이루었다.

최근 사회활동 및 여가활동 증가에 따른 교통수요의 증가로 인하여 교통안전에 대한 국민 인식 및 요구 수준도 높아짐에 따라, 앞으로는 정부가 주도

하는 교통시설 건설 위주의 투자에서 국민참여형 교통문화 확산이라는 새로운 패러다임 전환이 필요하다. 또한, 새로운 교통수단의 증가와 함께 교통 환경도 급속히 변화하고 있기 때문에 이에 대한 대책의 변화도 요구된다.

이번 제7차 국가교통안전기본계획('12~'16)에서는 이러한 점들을 고려하여 교통체계 전 분야(도로, 철도, 항공, 해양 등)에 걸친 5년 동안의 교통안전대책을 제시하였다.

제7차 국가교통안전기본계획은 공청회를 통해 각계의 의견을 수렴하였고 국가교통안전실무위원회와 국가교통위원회의 심의를 거쳐 공고되었다.

본 고에서는 이번에 수립된 제7차 국가교통안전기본계획의 주요내용을 중점추진대책 중심으로 설명하고자 한다.

강동수 : 교통안전공단 안전연구실 실장, rivereast@ts2020.kr, 직장전화 : 031-362-3701, 직장팩스 : 031-481-0491

이헌주 : 교통안전공단 안전연구실 책임연구원, leehj@ts2020.kr, 직장전화 : 031-362-3704, 직장팩스 : 031-481-0491

신성필 : 교통안전공단 안전연구실 선임연구원, spshin@ts2020.kr, 직장전화 : 031-362-3707, 직장팩스 : 031-481-0491

II. 계획의 목표 및 추진전략

1. 비전과 목표

제7차 기본계획에서는 ‘교통안전도 Global Top10 진입’이라는 중장기 비전하에 5년 이내에 도로 및 해양 교통사고 사망자수 각각 40%, 30% 감소, 철도 및 항공 교통사고 사망자수 선진국 최고수준 유지 등 분야별 2016년까지의 목표를 설정하였다.

2. 분야별 계획지표

제7차 국가교통안전기본계획의 도로부문에서는 교통사고 사망자를 2016년까지 3,000명 수준으로 감소시켜 자동차 1만대당 교통사고 사망자수를 1.3명까지 낮추도록 하였다.

철도부문의 정책목표는 ‘1억km당 사망자수 10% 감축하고 대형 철도사고 발생 Zero화’이며 2016년까지 1억km당 사망자수를 37명으로 감소시키도록 하였다.

〈표 1〉 교통안전 비전 및 정책지표

| 비전 | Global Top 10 달성 | |
|-------|------------------|--|
| 정책 목표 | 도로 | 2016년까지 교통사고 사망자수를 40%까지 감소시켜 OECD 중위권 진입 |
| | 철도 | 1억km당 사망자수 10% 감축하고, 대형철도 사고 발생 Zero화 |
| | 항공 | 2016년까지 지난 5년 평균('07~'11년) 대비 항공기 사망사고 및 비사망사고·준사고의 발생 건수 24% 감축 |
| | 해양 | 2016년까지 해양사고 사망·행방불명자수 30% 감축 |

| 계획지표 | | '10년 | '16년 | '21년 |
|------|---------------------|-------|-------|-------|
| 도로 | 주지표 : 자동차 1만대당 사망자수 | 2.64 | 1.3 | 0.5 |
| | 교통사고 사망자수 | 5,505 | 3,000 | 1,200 |
| | 보행교통사고 사망자수 | 2,082 | 800 | 360 |
| | 사업용자동차 교통사고 사망자수 | 979 | 440 | 170 |

1) 자원봉사자들이 통학로를 걸으며 정해진 시간과 장소에서 어린이들을 데리고 안전하게 등·하교하는 시스템으로 영국·호주 등에서 시행한 결과 어린이 교통사고가 70% 감소되었다고 한다.

〈표 1 계속〉 교통안전 비전 및 정책지표

| 계획지표 | | '10년 | '16년 | '21년 |
|------|---------------------------|-------|-------|-------|
| 철도 | 주지표 : 1억km당 사망자수(자살제외) | 42 | 37 | 34 |
| | 1억km당 열차사고 발생건수 | 10.9 | 9.7 | 8.4 |
| | 여객 10억인 km당 사망자수 | 0.22 | 0.18 | 0.16 |
| | 대형철도사고 미발생 (5년 누계) | Zero | Zero | Zero |
| 항공 | 주지표 : 항공기 5년 평균 사망사고 발생건수 | 1.0 | 0.76 | 0.56 |
| | 항공기 비사망사고·준사고 발생 건수 | 12.4 | 9.42 | 6.94 |
| 해양 | 주지표 : 해양사고 사망·행방불명자수 | 176 | 125 | 115 |
| | 1만척당 사망·행방불명자수 | 21.86 | 16.07 | 15.08 |

III. 추진전략별 중점추진대책

이번 제7차 기본계획은 ‘교통이용자 행태개선’, ‘안전한 교통인프라 구축’, ‘스마트 교통수단 운행’, ‘안전관리시스템 강화’, ‘비상대응체계 고도화’의 5대 추진전략을 설정하고 추진전략별 중점추진과제 및 일반과제로 구분하여 교통안전대책을 제시하였다.

추진전략 1. 교통이용자 행태개선

교통이용자 행태개선을 위한 교통안전대책은 11개의 중점추진과제와 16개의 일반추진과제로 구분하여 대책을 수립하였다.

1) 중점추진과제

어린이 교통사고 사망자 감소를 위해 통학로별 위킹스쿨버스¹⁾ 지도교사를 양성·배치하고 학원·체육시설 등에서 운행하고 있는 차량의 통학버스 신고를 활성화하기 위한 대책과 어린이보호구역내 어린이 등하교 시간대의 과속, 주·정차 등

집중적인 단속과 계도 실시 등 어린이보호구역의 실효성을 제고할 수 있는 통학로 어린이 교통안전 대책을 마련하였다.

또한 연간 12시간 이상인 어린이 교통안전교육의 실효성 강화를 위해 별도의 교육과정 신설 및 교재 개발, 시·도별 교통안전 시범학교 선정·지원 및 운영, 교통안전교육 전문인력 양성·확대 등 어린이중심 교통안전교육으로의 변화를 모색하였다.

고령운전자 교통사고를 감소시키기 위해서 고령운전자들이 스스로 운전 가능여부를 판단할 수 있는 점검표를 제작·배포함으로써 자발적 운행자제를 유도하도록 하였다. 또한 고령운전자의 인지처리속도, 단기기억역량 강화를 위한 프로그램을 개발하여 안전교육에 적극 참여할 수 있도록 하였다.

과속 등 중대법규에 대한 범칙금 및 벌점 등을 선진국 수준으로 현실화하는 방안을 검토하고, 음주운전으로 면허정지된 음주운전자차량에 음주시동잠금장치 장착시 면허정지를 해제할 수 있도록 하여 과속 및 음주운전으로 인한 재발방지 유도 대책을 수립하였다.

이와 함께 지역별 차등보험제 실시, 자동차 첨단안전장치 장착차량에 대해 할인을 확대적용, 사업용자동차 보험요율 개선, 대여자동차(렌터카) 교통사고 발생시 임차인 책임 강화, 그린마일리지 제도²⁾ 도입 등 자동차 보험제도 선진화 방안을 마련하였다.

철도·항공 종사자의 안전역량 강화를 위해 철도기관사 자격제도 및 승무적합성 검사 내실화, 철도 전문인력 양성 프로그램 개발, 항공안전 교육훈련 국제교육과정 선정·인증, 비행장 관제용 시물레이터 개발, 항공레저 부문 안전관리제도 강화대책을 제시하였다.

또한 전복·침몰로부터 선상 인명안전 확보를 위한 상시착용 구명동의(Life-jacket) 기술개발 및 보급과 화상 원격치료시스템을 구축하도록 하였다.

〈표 2〉 교통이용자 행태개선 중점추진과제

| 중점과제 | 세부추진과제 |
|------------------------|--|
| 통학로 어린이 교통안전 강화 | 통학로 위킹스쿨버스 지도교사와 자원봉사요원 양성·배치 |
| | 어린이 통학차량 신고 활성화 방안 마련 |
| | 어린이 통학차량 안전장치 적극 권장 어린이 카시트의 착용 의무화 단속 및 홍보·계도 |
| 어린이중심 교통안전 교육으로의 변화 모색 | 교통안전 교재개발 및 수업시수 확보 |
| | 시·도별 교통안전 시범학교 선정·지원 및 운영 |
| | 교통안전 교육강사 등 전문인력 양성·확대 |
| 고령운전자 교통안전 대책 강화 | 고령운전자 자가진단 매뉴얼 제작 |
| | 고령운전자의 교육 프로그램 개발 및 시행 |
| | 고령자 친화형 자동차 보급·지원 |
| 음주운전 등 중대 법규위반자 처벌 강화 | 음주운전 처벌기준 강화 검토·추진 |
| | 상습음주운전자 음주시동잠금장치 보급 추진 |
| | 과속운전 근절을 위해 범칙금 및 처분강화 |
| 자동차 보험제도의 선진화 | 지역별 차등 보험제 실시 |
| | 자동차 보험 안전장치 장착차량 할인을 확대 적용 |
| | 사업용자동차 보험요율 개선 |
| | 대여자동차 교통사고 발생시 임차인 책임 강화 그린 마일리지제도 도입 |
| 사업용자동차 운행 시간 제한제도 도입 | 근로기준법 등 관련규정 정비 |
| | 업종별 1일 근로시간 및 운행시간 도출을 위한 연구 추진 |
| | 사업용자동차 교통사고 감소 종합대책 마련 |
| 종사자의 안전역량 강화 | 철도 기관사 자격제도 및 승무적합성검사 내실화 |
| | 철도안전포탈을 이용한 종사자의 의견수렴 |
| | 철도 전문인력 양성을 위한 프로그램 개발 |
| | 항공교육훈련 국제교육과정 선정·인증 (항공교육 선진화) |
| | 저비용항공사 전용 항공훈련기관 설립 지원 비행장관제용 시물레이터 개발 항공레저 부문 안전관리제도 강화 |
| 불법행위 저감을위한 제도개선 | 불법행위 근절을 위한 제도개선 |
| | 역사·선로 등 철도 시설물의 보안 강화 |
| 적정규모의 선원 배치 및 교육 실시 | 선박안전운항을 위한 해기사 면허제도 개선 |
| | 에인선 승무원 제도 개선 에인선 승무원 등을 위한 맞춤형 교재개발 |
| 선상인명 안전확보를 위한 대책마련 | 상시착용 구명동의(Life-jacket) 기술개발·보급 및 의무화 |
| | 해양원격응급의료 시스템 구축 |
| 교통안전 홍보·교육의 다각화 | 무신호교차로 통행우선권 확립 |
| | 정부, 민간기업 합동 교통안전 캠페인 추진 (TV 공익광고 등) |
| | 수도권 안전운전 체험교육장 건립 추진 |
| | 언론매체를 통한 홍보 강화 |
| | 인터넷 등 홍보매체 다각화 국민과 함께 하는 「교통안전캠페인실시」 |

2) 자동차의 주행거리에 따라 보험료가 연동되도록 함으로써 자동차 주행거리의 감축을 유도할 수 있는 제도

2) 일반추진과제

도로부문 일반추진과제는 교통안전 우수회사 선정 및 인센티브 제공, 사고다발자를 대상으로 안전운전체험교육 확대 실시, 법규위반·음주운전 등 교통사고 요인에 따른 맞춤형 사고예방을 위한 테마 단속을 강화하도록 하였다.

또한 철도부문은 철도운영기관의 안전업무 전반의 안전심사를 통한 안전관리 공백 최소화를 위해 철도종합안전심사 및 종합시험운행을 내실화있게 추진하도록 하였고, 선상 안전사고를 예방하기 위해서 사고예방교육 및 해양사고 다발자 현장교육을 강화하도록 하였다.

〈표 3〉 교통이용자 행태개선 일반추진과제

| 일반추진과제 | |
|--------|---------------------------------|
| (도로) | 교통안전 우수회사 선정 및 인센티브 제공 |
| | 교통안전 체험교육 확대 |
| | 전좌석 안전벨트 착용 확대 및 홍보 강화 |
| | 계절별·사고요인별 테마단속 강화 |
| | 안전운전 저해 질환 운전자 관리강화 |
| | 화물운송자격 취득 제도 개선 |
| | 위험물차량 운전자 자격요건 재정비 |
| | 적재물 안전관리 매뉴얼 개발 및 보급 |
| (철도) | 철도종합안전심사 및 종합시험운행의 내실화 |
| | 철도종사자의 전문인력 교류 및 정보공개 확대 |
| | 철도안전동아리 후원 및 자원봉사제도 운영 |
| (항공) | 승무원 피로관리제도 개선 |
| (해양) | 해양사고 다발자 교육제도 도입 |
| | 조업시 안전사고 예방을 위한 안전조업 교육강화 |
| | 첨단 실습장비 확충을 통한 해기사 인력 양성 |
| | 해상 항행지원(관제 및 항로표지)인력을 안전전문가로 양성 |

추진전략 2. 안전한 교통인프라 구축

안전한 교통인프라 구축을 위한 교통안전대책은 12개의 중점추진과제와 18개의 일반추진과제로 구분하여 대책을 수립하였다.

1) 중점추진과제

불법 주·정차 단속 강화, 보·차도 분리, 존

30 시행 등 주택가 생활도로 보행환경을 정비하고, 보행우선구역 지정·운영 확대, 보행환경 개선을 위한 보행환경개선사업 추진, 야간횡단시 보행자 교통사고 예방을 위해 사고 다발지점에 횡단보도 조명시설 설치 등 안전하고 쾌적한 보행공간 확보 대책을 수립하였다.

또한 지명수(地名數)가 과다표기된 도로표지를 정비하고 야간·우천시 노면표시의 시인성 확보를 위해 포장기준을 상향 조정하도록 하였다. 마을 진출·입도로의 안전성을 강화하기 위해 국도·지방도와 시·군도가 교차하는 지점이나 마을 통과구간의 진출·입부에 속도저감시설 설치 기준을 마련하도록 하였다.

지역단위의 교통안전 개선사업을 활성화하기 위해서 교통안전사업 과급효과가 큰 지자체를 대상으로 교통안전시범도시를 지정·운영하고 교통사고율이 높은 지자체를 대상으로 교통안전 취약지역 특별조사를 실시하도록 하였다.

자전거도로 특별안전점검 실시, 자전거 이용자 안전모 착용 의무화, 음주운전 금지 등 자전거 안전운행기준 마련 등 자전거 교통안전대책을 마련하였다. 또한 교통사고 정보 공유의 활성화를 위해 부처간 협조체계도 강화해 나가도록 하였다.

이와 함께 혼잡역사내 안전사고 예방을 위해 승강장 스크린도어와 같은 안전설비 설치와 유지·보수 등 철도 사상사고 예방시설 보완 대책을 수립하였다. 그리고 철도건널목 입체화 및 보안설비의 지속 설치, 터널구간 화재안전설비 안전진단 등 대형철도사고 예방시설을 확충할 계획이다.

또한 첨단기술을 활용한 차세대 항행안전시스템 및 성능기반항행(PBN) 체계 구축을 통해 미래 항공교통 환경에 부응하도록 하였다. 안전한 선박 통항로 확보를 위해서 수로측량 확대, 선박 통항로 시설 유지보수 및 항만 유지 준설, 첨단 항로표지 시설 확충 및 기능 강화방안을 마련하였다.

2) 일반추진과제

도로부문 일반추진대책은 교통사고 잦은 곳 개선

〈표 4〉 안전한 교통인프라 구축 중점추진과제

| 중점과제 | 세부추진과제 |
|----------------------|--|
| 안전하고 쾌적한 보행공간 확보 | 주택가 생활도로 보도 정비 |
| | 보행우선구역 지정·운영 확대 |
| | 안전한 보행환경 조성사업 |
| | 보행환경개선지구 정비사업 |
| | LED 등을 이용한 횡단보도 조명시설 설치 |
| 보행교통연구센터 설치 및 운영 | |
| 교통약자를 위한 보호구역의 체계적정비 | 노인·장애인 보호구역 지정 활성화 |
| | 교통약자를 위한 안전시설 설치 강화 |
| | 어린이 보호구역 실효성 제고 |
| 안전 지향형 교통안전 시설 확충 | 지명수 과다표지된 도로표지 정비 |
| | 야간·우천시 노면표시 시인성 확보 |
| | 마을 진출·입 도로의안전성강화 |
| | 교차로 신호기 위치 조정 점진적 확대 추진 |
| 지역단위의 교통안전개선사업 추진 | 교통안전 시범도시 지정 |
| | 교통안전 취약지역 특별 조사 실시 |
| 자전거 교통안전 대책 마련 | 자전거도로로 특별 안전점검 실시 |
| | 자전거 이용자 안전운행요령 마련 및 교육·홍보 |
| | 자전거 안전시설 및 기존 자전거도로로 정비 등 |
| 교통안전 정보의 공유활성화 | 국가 교통안전정보 공유체계마련 |
| | 심층적 교통안전분석결과 제공 |
| | 정보시스템의 이용편의 도모 |
| 역사내 철도 사상사고 예방 시설 보완 | 혼잡역사 혼잡도 개선을 통한 안전사고 예방 |
| | 승강장 스크린도어 등 안전설비 설치 및 유지보수 |
| | 교통약자 및 외국인의 이용편의 도모 |
| 대형 철도사고 예방시설 확충 | 철도건설목 입체화 및 보안설비 설치 |
| | 신호 및 급전시스템의 유지보수 및 안전성 향상 |
| | 터널구간의 화재안전설비의 지속설치 및 안전진단 수행 |
| 차세대항행 시스템구축 및 전환 | 차세대 항행안전시스템 구축 |
| | 성능기반항행체계 구축 |
| 항공교통 정보시스템의 통합 체계 구축 | 전자항공정보관리체계 구축 |
| | 항공교통관리 통합정보시스템 구축 |
| 레이저포스 항공 안전비행 체계 구축 | 경량항공기 및 초경량비행장치 비행안전정보 체계 구축 |
| | 경량항공기 시설인프라 확충에 관한 관련법규 정비 |
| 안전한 선박 통항로 확보 | 안전한 항로 확보를 위한 수로측량 확대 |
| | 선박 통항로 시설유지보수 및 항만 유지 준설 첨단 항로표지시설 확충 및 기능강화 |

〈표 5〉 안전한 교통인프라 구축 일반추진과제

| 일반추진과제 | |
|--------|---------------------------------|
| (도로) | 교통사고 잦은곳(구간) 개선사업의 지속적 추진 |
| | 보행자 친화형 횡단보도신호 보급 |
| | 버스운행기반시설 개선 |
| | 자전거도로로 설치구간 제한속도 하향 및 통행방법 개선검토 |
| | 도로안전시설 정비 및 설치 확대 |
| | 고속도로 안전시설물 구축 및 개량 |
| | 가변속도제한 시스템 구축 |
| | 안전지향형 시설물 설치 및 보급 |
| | 교통운영체계 선진화 방안 추진 |
| | 화물자동차 안전기반시설 확충 |
| (철도) | 교통안전 취약지점 신고 홈페이지 운영 |
| | 도로안전점검 및 진단의 과학화 |
| | 철도보호지구 및 취약구간 관리강화 |
| (항공) | 교통약자 이용 시설물의 안전관리 강화 |
| | 재해예방을 위한 노후철도 시설물의 관리 |
| (해양) | 공항 및 항행안전시설의 현대적 인프라 지속 확충 |
| | 수면비행선박(WIG-SHIP) 안전운항을 위한 제도 마련 |
| | 어선 기관 및 장비 개량 |

사업의 지속적 추진, 보행자 친화형 횡단보도신호 보급, 지방도 중앙분리시설 설치와 위험도 높은 도로변에 도로이탈 방지시설 설치 및 충돌방지시설 설치 등 도로안전시설 정비 및 설치 대책을 제시하였다. 또한 화물차휴게소 조기확충과 과적단속 시스템 개발 등 화물자동차 안전기반시설 확충 계획을 마련하였다. 공항 및 항행안전시설의 인프라 현대화, 수면비행선박 안전운항을 위한 제도 및 안전 시설 설치·유지보수 강화 방안도 제시하였다.

추진전략 3. 스마트 교통수단의 운행

스마트 교통수단의 운영을 위한 교통안전대책은 6개의 중점추진과제와 10개의 일반추진과제로 구분하여 대책을 수립하였다.

1) 중점추진과제

줄음경보장치, 근접차량 경보장치, 차선이탈경고장치, 차량자세제어장치, 보행자 보호에어백 등

〈표 6〉 스마트 교통수단의 운행 중점추진과제

| 중점과제 | 세부추진과제 |
|------------------------|-----------------------------------|
| 자동차 첨단 안전 장치 보급 확대 | 운전자 시계확보 장치 보급 지원 |
| | 능동형 사고예방 안전장치 보급 지원 |
| | 충돌시 안전대응 장치 보급 지원 |
| | 장거리 운행 사업용자동차 위주 감응순항제어장치(ACC) 보급 |
| 사업용차량 안전장치 보급 확대 | 최고속도 제한장치 설치 대상차량 확대를 위한 관련 규정 개정 |
| | 대형차량 하부구조물 설치 유도 추진 |
| | 표준디지털 운행기록계 설치 및 분석·활용 확대 |
| 글로벌 시대에 부합하는 자동차 안전확보 | 자동차 안전 라벨링제 도입 |
| | CNG버스 안전관리 개선 |
| | 안전사각지대 이륜자동차 관리강화 |
| | 그린카 안전성평가 및 안전기준 강화 |
| 철도차량의 예방정비 체계 구축 | 철도차량·용품 안전성 검증 강화 |
| | 노후 철도차량 관리강화를 통한 운행장애 예방 |
| | 철도차량의 검수시설 및 장비의 현대화 |
| | 선진 유지보수 체계 수립 및 시행 |
| 첨단항공기 안전기술 확보 | 항공기 제작기술국산화 |
| | 항공사고 예방 및 안전장비 기술의 국산화 |
| 인적운행 과실방지를 위한 선박 설비 개선 | 선박운항자의 졸음 방지방 경보장치 등 항행 안전설비개선 |
| | 선박용 항행안전설비 탑재기준 범위 확대 |

자동차 첨단안전장치 보급을 확대하고, 사업용자동차의 안전운행을 위해 최고속도 제한장치 설치 대상차량 확대 및 정상작동 유무 점검, 사고발생시 대형차량 밑으로 진입하는 것을 방지하기 위한 대형차량 하부구조물 설치 유도 대책을 제시하였다. 또한 신차 안전도 평가 제도를 개선하기 위한 종합등급제 실시, 제작차에 안전도 정보제공을 위한 라벨링제 도입, CNG 버스 안전관리 개선, 50cc 미만 이륜자동차의 신고대상 확대 및 의무보험 미가입자에 대한 과태료 부과 등 세계화 시대에 부합하는 자동차 안전 확보대책을 제시하였다.

노후차량 정밀안전진단 수행, 철도차량의 검수 시설 및 장비 현대화를 통한 철도차량 예방정비체계를 구축하고 첨단항공 인프라 기술 개발 및 정밀 부품 국산화 추진, 위성기반 항행시스템 개발 추진 등 첨단 항공기 안전기술을 확보하기로 하였다.

항해사의 졸음방지를 위한 경보장치 설치 등 인

적운항과실 방지를 위한 선박설비 개선 대책도 제시하였다.

2) 일반추진과제

대형차량의 교통사고를 방지하기 위해 측면 및 후면 카메라 설치를 추진하고 자동차 안전기준 체계 정비 및 리콜제도의 실효성을 강화하며 차량용 영상기록장치 활용 활성화 대책을 추진과제에 포함하였다. 철도용품 제작시 안전성 검증을 의무화하고 검증된 용품만 사용하도록 제도화하였다.

또한 위성항법 보정시스템 기반구축을 통한 위치정보 향상과 해상교통관제시스템 및 중앙관제센터 건립, 지능형 해상교통관리시스템 구축 등 해양사고 예방대책을 제시하였다.

〈표 7〉 스마트 교통수단의 운행 일반추진과제

| 일반추진과제 | |
|--------|------------------------------|
| (도로) | 신규 대형차량 측면·후면 카메라 설치 유도 |
| | 첨단안전자동차 안전성 평가기술 개발 |
| | 자동차 안전기준 체계 정비 |
| | 리콜(Recall) 제도의 실효성 강화 |
| | 차량용 영상기록장치 활용 활성화 |
| (해양) | 항만국 통제(PSC) 강화 |
| | 국가위성항법(GNSS) 보정시스템 기반 구축 |
| | 해상교통안전관제시스템(VTS) 및 중앙관제센터 건립 |
| | 어업정보통신국 시설장비 개량 |
| | 지능형 해상교통안전관리시스템 구축 |

추진전략 4. 안전관리시스템 강화

안전관리시스템 강화를 위한 교통안전대책은 5개의 중점추진과제와 4개의 일반추진과제로 구분하여 대책을 수립하였다.

1) 중점추진과제

인간중심의 속도관리를 위해 보조간선도로는 60km/h 이하, 주택가 생활도로는 30km/h 하향 조정을 원칙으로 하며, 교통사고가 잦은 도로는 현행 제한속도에서 최소 10km/h 하향 조정하도록

하였다.

대형교통사고의 원인분석 및 대책마련을 위해 대형교통사고 분석기능 강화, 도로 구조 및 안전시설 운영상태를 정량적으로 평가하여 안전도 개선 사업에 대한 합리적인 투자계획을 수립하도록 도로안전도평가프로그램(KoRAP)³⁾ 도입, 중대사고에 대한 특별조사를 할 수 있도록 해양안전심판원 특별조사부 설치·운영 대책을 제시하였다.

디지털운행기록장치 연동용 사업용자동차 전용 단말기(DMB) 개발, 디지털운행기록 정보를 스마트폰과 연계하여 운송사업자가 교통안전정보를 실시간으로 확인 가능한 콘텐츠 개발 등 물류교통 안전정보 제공시스템 개발을 추진하도록 하였고 위험물 운송사고 발생시 긴급 구난체계 조기가동과

교통사고 정보의 신속 전파 등을 위한 실시간 위험물운송관리시스템을 구축하도록 하였다.

철도안전관리체계 상시적 감독, 철도시설물·차량의 안전성 인증체계 구축, 철도종합시험선로 구축, 항공안전관리시스템(SMS) 적용 확대, 차세대 해상교통관제 기술개발 및 설치 등 철도·항공·해양 안전관리체계 구축 및 고도화를 추진토록 하였다. 또한 국가항공안전프로그램 시행 및 관련 시스템을 고도화하고 항공교통사고 위험예측모델 및 운용시스템을 개발하도록 하였다.

2) 일반추진과제

IT기술을 활용한 철도정보지원 콘텐츠 개발과 IT기술지원 관련 장비 확보를 통한 철도안전관리 효율화, 철도안전정보의 분석과 안전활동 실적 등 철도안전 연차보고서 발간 및 관련 정보를 공개하도록 하였다.

〈표 8〉 안전관리시스템 강화 중점추진과제

| 중점과제 | 세부추진과제 |
|------------------|---|
| 인간중심의 속도관리 체계변화 | (보조간선도로) 원칙적으로 60km/h 이하 규정 |
| | (생활도로) 30km/h 이하 하향 조정 |
| | (교통사고 잦은 도로) 현행 제한속도에서 최소 10km/h 이상 하향 조정 및 속도단속시스템 중점 설치 |
| 교통사고 원인 조사의 과학화 | 대형교통사고 분석기능 강화 |
| | 도로안전도평가프로그램(KoRAP)의 도입·확산 |
| | IMO의 해양조사코드 준수를 통한 해양사고 조사 |
| | 해양안전심판원 특별조사부 설치 운영 |
| 물류 안전관리 시스템강화 | 물류교통안전정보 제공시스템 개발추진 |
| | 위험물운송차량 실시간 관리체계 구축 |
| 안전관리 체계 구축 및 고도화 | 철도안전관리체계 구축 방안 마련 |
| | 철도시설물·차량 안전성 인증체계 구축 |
| | 철도사고 예방기술개발 및 종합시험선로 구축 |
| | 항공 산업현장의 안전관리시스템(SMS) 적용 확대 |
| | 한국형 차세대 해상교통관제 기술개발 및 설치 |
| | 해상교통안전진단 정보관리시스템 구축 |
| 新국가항공 안전프로그램의 적용 | 항공교통사고 위험예측모델 및 운용시스템 개발 |
| | 新 국가항공안전프로그램의 시행 및 시스템 고도화 |

〈표 9〉 안전관리시스템 강화 일반추진과제

| 일반추진과제 | |
|--------|---|
| (철도) | IT 기술을 활용한 철도안전관리 효율화 철도안전 연차보고서 발간 및 정보공개 |
| (항공) | 친환경적·과학적 조류 퇴치 기법 도입 |
| (해양) | 통합 안전정보제공 시스템 강화 |

추진전략 5. 비상대응체계 고도화

1) 중점추진과제

도로 교통사고 대응시간 4분(골든타임) 이내 50%, 해양사고 대응시간 25분 이하 달성 등을 위해 e-call(사고발생 자동신고)⁴⁾ 무선전송시스템 도입, 응급의료 헬기를 이용한 환자이송체계 고도화 등을 추진하도록 하였다. 또한 기상악화로 인한 사고방지를 위해 도로기상정보제공시스템 구축, 항공기상정보의 위험기상 대응체계 구축, 해양기

3) 도로안전도평가프로그램(RAP : Road Assessment Program)은 도로네트워크 차원에서 기존 도로의 안전도를 비교·평가하는 프로그램으로써 유럽, 미국, 호주 등을 중심으로 도로안전성 평가 및 개선업무에 적극적으로 활용되고 있는 추세이다. 우리나라도 2005년부터 한국형 도로안전도 평가프로그램(KoRAP) 개발을 진행 중에 있으며 연구결과를 도로안전도 개선에 활용하는 것이 필요하다.

4) 차량 블랙박스를 통해 무선으로 GPS, 에어백 전개와 임팩트 센서 정보를 긴급구조센터에 전송하는 시스템(EU는 '09년부터 의무장착)

〈표 10〉 비상대응체계 고도화 중점추진과제

| 중점과제 | 세부추진과제 |
|----------------|--|
| 분야별 비상 대응체계 구축 | e-Call 무선전송시스템 도입 |
| | 지정체 구간 응급통로 확보대책 수립 및 기상변이구간의 응급구조체계 선진화 |
| | 응급의료 헬기를 이용한 환자 이송체계 고도화 |
| | 중증외상센터 건립 및 재정지원 |
| | 철도 종사자의 비상대응 체계 구축 |
| 기상정보 제공시스템 구축 | 해양 수색구조 장비의 확충 및 기술의 선진화 |
| | 도로기상정보제공 시스템 구축 |
| | 항공기상정보의 위험기상 대응체계 구축 |
| | 해양기상 감시역량 강화 및 서비스 확대 |

상 감시역량 강화 등 도로·항공·해양분야의 기상정보 제공 시스템을 구축할 계획이다.

Ⅳ. 계획의 실효성 확보 방안

1. 교통안전 재원의 안정적 확보

교통안전 재원을 안정적으로 확보하기 위해 「교통시설특별회계법」에 별도의 교통안전계정을 설치하여 교통안전시설의 설치, 유지·보수에 투자할 계획이다.

또한 정부는 자동차 책임보험료(책임공제)의 일부를 교통안전사업에 사용할 수 있도록 「자동차손해배상보장법」을 개정하고 있다. 이 법에 교통안전 분담금을 신설함으로써 교통안전 교육, 홍보·캠페인, 차량 안전장치 지원 등의 재원으로 활용할 예정이다.

2. 교통안전 추진체계의 재정립

각종 교통안전 사업 수요와 우선순위 등을 감안하여 시행계획 등을 수립하고 매년 예산편성시 국가교통안전기본계획 내용을 검토·반영하도록 계획과 예산의 연계성을 강화할 계획이다.

또한 「교통안전법」을 개정하여 종전대로 국가교통안전 관련위원회를 격상(위원장 : 국무총리)함으로써 관계부처 교통안전 시책의 심의·조정기

능을 강화하고자 한다.

앞으로는 매년 4~5월이 되어야 수립되는 연차별 시행계획의 수립시기를 앞당겨 시행하고, 전년도 추진실적에 대한 종합적·객관적 평가체계를 구축할 예정이다.

3. 지자체 교통안전 책임성 강화

교통사고 추이, 감소 가능성 등을 감안하여 지자체별 교통사고 사망자 감소목표를 설정하고, 지자체 교통안전 실적평가 등이 시행계획 및 사업에 반영되어 전반적인 교통안전도가 개선되는 선순환 구조를 정착시키고자 한다. 효과적으로 지역교통 안전을 확보하고 교통사고 사상자를 감소시킨 지자체에 대한 포상, 예산지원 등 인센티브를 부여할 계획이다.

4. 국민과 함께하는 캠페인 활동

대중매체, 인터넷 포털, 언론매체 등을 통한 교통안전 운동을 대대적으로 전개할 예정이다. 특히 전좌석 안전벨트 매기, 음주운전 등 교통안전을 주제로 시트콤 형태의 캠페인물을 제작하여 배포하고, 지상파 TV, CATV, IPTV 등 다양한 방송매체를 활용, 전좌석 안전띠매기 등 기존 영상물을 활용한 캠페인을 추진할 계획이다.

CATV, IPTV 등 기타 방송 활용 캠페인은 연중 기간을 안배하여 시청률이 높은 시간대에 방송하고 사업용차량 운전자의 피로로 인한 사고의 위험성과 정기적인 휴식의 중요성을 인식시키기 위한 캠페인을 실시하며 '안전운전 실천' 라디오 캠페인을 추진하고자 한다.

또한 교통안전 체험 캠페인, 교통안전 UCC 및 슬로건(아이디어) 공모전 등을 실시하고 국민의 교통안전 의식이 선진화되고 생활화되도록 꾸준히 관계기관(경찰, 지자체, 시민단체, 운수단체) 합동 릴레이 캠페인을 전개할 계획이다. 이를 위하여 공익광고, 기획기사, 캠페인, 교통안전 교육 등

을 민관합동으로 전개하고 국민참여와 호응도를 높이기 위해 체험형 캠페인을 전개하고자 한다.

V. 제7차 기본계획의 투자소요

제7차 계획기간 중에 소요되는 교통안전 예산규모는 약 16조 8천억원으로 산정되었다.

구체적인 투자계획은 소관부서별로 집행단계에서 사업의 타당성, 우선순위 등을 고려하여 예산당국과 협의·결정되었지만 제6차 계획(13.5조원)과 비교해서 노후철도차량 교체 등의 사업이 기본계획에서 제외되었음에도 불구하고, 약 3조 3천억원이 증가한 것으로 나타났다.

‘교통이용자 행태개선’에 12,400억원, ‘안전한 교통인프라 구축’에 127,555억원, ‘스마트 교통수단의 운행’에 8,584억원, ‘안전관리시스템 강화’에 8,188억원, ‘비상대응체계 고도화’에 11,680억원이 각각 투입될 예정이다.

〈표 11〉 부문별·연차별 투자규모 (10억원)

| 구분 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 합계 | |
|----|------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 도로 | 계 | 2,319 | 2,337 | 2,398 | 2,546 | 2,345 | 11,945 |
| | 중앙 | 1,286 | 1,351 | 1,385 | 1,502 | 1,331 | 6,855 |
| | 지방 | 888 | 889 | 889 | 889 | 889 | 4,443 |
| | 기타 | 144 | 97 | 123 | 156 | 126 | 647 |
| 철도 | 계 | 383 | 394 | 397 | 390 | 374 | 1,938 |
| | 중앙 | 113 | 173 | 175 | 81 | 81 | 623 |
| | 지방 | 24 | 41 | 41 | 41 | 30 | 177 |
| | 기타 | 245 | 180 | 181 | 268 | 263 | 1,138 |
| 항공 | 계 | 130 | 132 | 142 | 128 | 69 | 601 |
| | 중앙 | 95 | 119 | 129 | 113 | 66 | 522 |
| | 지방 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 기타 | 35 | 13 | 14 | 14 | 3 | 79 |
| 해양 | 계 | 432 | 505 | 501 | 567 | 352 | 2,356 |
| | 중앙 | 427 | 500 | 495 | 561 | 347 | 2,330 |
| | 지방 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 9 |
| | 기타 | 3 | 4 | 4 | 3 | 3 | 16 |
| 합계 | 계 | 3,265 | 3,368 | 3,438 | 3,631 | 3,139 | 16,841 |
| | 중앙 | 1,922 | 2,142 | 2,185 | 2,257 | 1,824 | 10,331 |
| | 지방 | 915 | 932 | 931 | 931 | 920 | 4,630 |
| | 기타 | 428 | 294 | 322 | 442 | 395 | 1,880 |

VI. 맺음말

유엔은 도로교통안전과 관련하여 2020년까지 교통사고로 인한 사상자수를 줄이기 위해 2011 ~ 2020년을 ‘도로안전 촉진을 위한 10년’으로 지정했다. 유럽연합도 2020년까지 교통사고 사망자수를 2011년기준으로 반으로 줄일 것을 회원국에 권고하고 있다.

우리나라는 현 정부가 출범하면서 국정과제인 교통사고 사상자 절반줄이기 종합시행계획을 발표했다. 2012년까지 교통사고 사망자수를 3,000명으로 줄이는 것을 계획했지만 현 시점에서 봤을 때 그 달성은 불가능하게 보인다.

교통사고 감소목표가 정부의 의지만으로는 달성할 수 없기에 다각적인 관점에서 재검토가 필요하다.

이번 제7차 국가교통안전기본계획에서는 ‘교통사고 절반줄이기 종합시행계획’에서 제시하고 있는 2012년까지의 사망자 3,000명 달성은 불가능한 것으로 보고, 목표 달성 연도를 4년 연장하는 것으로 하였다. 즉, 2016년에 사망자 3,000명 달성을 목표로 추진과제를 중점추진과제와 일반과제로 분류하였고, 추진시기를 명시하였다.

이번 계획은 경찰청 등 관계기관과 충분한 협의를 거쳤으며, 제6차 기본계획 수립과정과 달리 관계기관의 관심도가 지대하였다.

앞으로 관련 법령이 개정되어 교통안전계정이 신설되는 등 교통안전 투자재원이 안정적으로 확보되고 관계기관이 의지를 가지고 소관 과제를 추진하게 된다면 2016년에 사망자수 3,000명 달성은 가능할 것으로 예측된다. 2016년에 교통사고 감소목표가 달성되어 자동차 1만대당 사망자수가 1.3명이 되면 OECD 회원국 중 교통안전도가 중위권에 이르게 되고 2021년에는 10위권 안에 이를 것으로 전망된다.