일본의 도로교통안전체계 및 우리나라 시사점

Implications of Japan's Road Transportation Safety System

김동국

Ⅰ. 서론

우리나라의 도로교통안전수준은 OECD 회원국 중 최하위를 면하지 못하고 있다. 그 이유에 대하여 대부분의 사람들은 우리나라 사람들의 교통안전 의식이 부족하기 때문인 것으로 말하고 있다. 즉 교통사고 3대 요인인 인적, 차량, 도로환경 중 인적요인에 문제가 가장 많은 것으로 말하고 있다. 그러나 도로교통안전을 제외한 철도와 항공분야의 교통안전은 우리나라가 세계 최고수준을 보이고 있기 때문에 인적요인으로만 한정하는 것은 분명히 무리가 있다고 생각한다. 따라서 도로교통안전의 최하위 원인을 우선 OECD회원국과 비교하여 우리나라가 아직 시행하지 못하고 있는 근본핵심 제도가 무엇이며, 또 안전체계를 어떻게 해야 하는지를 살펴서 중점적으로 개선하는 것이 가장 바람직한 길이라고 생각한다.

지난 논고에서는 서구 유럽국가의 교통안전체도에 대해서 우리나라가 시행하지 않는 분야를 비교하여 시사점을 제시한 바 있다.

OECD회원국의 도로교통안전체계는 크게 서구 유럽국가와 일본의 체계로 분류할 수 있다. 우리나라의 경우 대부분 일본의 도로교통안전 제도를 받아들여 시행하고 있기 때문에 서구 유럽의 제도를 그대로 받아들이기에는 많은 난관이 있어 보인다. 따라서 일본의 도로교통안전체계를 별도로 비교분석하여 일본의 제도 중 우리나라가 도입해야 할 사항이 무엇인지 그 시사점을 제시하고자 한다. 특히 서구 유럽의 경찰은 교통법규단속 및 사고 발생 시 사고조사에만 한정하여 수행하고 있는 반면 일본의 경찰은 국가공안위원회의 감독 아래 도로교통법 집행 및 교통사고분석까지 관여하고 있어 일본경찰의 역할이 어디까지인지 구체적으로 알아보고 이에 따른 우리나라의 시사점은 무엇인지를 중점적으로 제시하고자 한다.

Ⅱ. 일본의 도로교통사고 발생 추이 및 특징

1. 교통사고 발생 추이

OECD 회원국의 도로교통 사고통계(2011년)

김동국 : 교통안전공단 미래교통IT본부, kdongkr@ts2020.kr, Phone: 031-481-0106, Fax: 031-481-0470

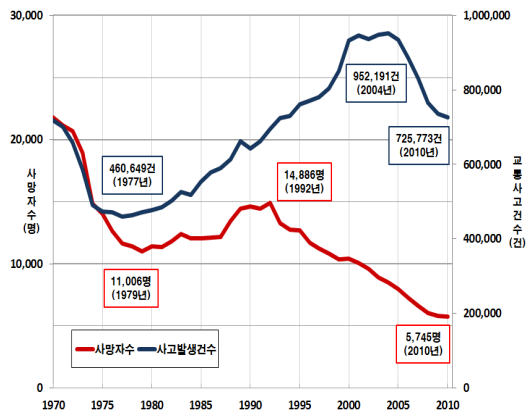

그림 1. 일본의 교통사고 사망자수와 사고건수 추이[1)]

에 의하면, 일본도 도로교통사고가 '70년대 이후 2004년까지 증가하였으나 그 이후 감소추세로 바뀌었으며, 사망자수는 1992년까지 증가하였으나 그 이후 큰 폭으로 감소하여 2010년 현재 1992년 대비 38.5% 수준으로 낮아졌다.

일본은 1971년부터 5년 단위로 교통안전기본계획을 수립하고 있으며, 2006년에 수립된 8차 계획에 의하면 2010년까지 사망자수 6,325명을 목표로 하였으나 2008년에 6,023명으로 2년 먼저 조기 달성하여 2012년 5,750명, 2018년 2,875명으로 계획을 수정한 바 있다.[1)]

2. 교통사고 발생의 특징

OECD 가입국 중 자동차 1만대당 사망자를 보면 2010년 일본은 0.69명으로 31개국 중 7위를 달성했다. 우리나라는 2.64명으로 최하위권을 벗어나지 못하고 있는 반면 일본은 과거에 비해 순위가 상승하여 교통안전 선진국으로 진입하였다.

그럼에도 불구하고 보행자 사망률은 34.5%로써 우리나라 다음으로 높은 비율을 보이고 있는데 이는 우리나라와 마찬가지로 산이 많고 평야가 적어 인구가 도시지역에 밀집함으로써 차대 사람의 사고가 많기 때문인 것으로 추정된다.

Ⅲ. 일본의 교통안전추진체계 및 교통안전조직 현황

1. 일본의 교통안전추진체계

1) 중앙정부

일본 중앙정부의 교통안전 총괄기구는 "중앙교통안전대책회의"로서 1970년 「교통안전대책기본법」에 의거 내각부(당시 총리부)에 설치된 기구다. "중앙교통안전대책회의" 하부조직으로서 "교통대책본부"가 있다.

중앙정부 주요조직으로는 경찰청과 국토교통성 등이 있으며 국가경찰은 국가공안위원회 관리하에 있는 경찰청과 도도부현 경찰을 지휘, 감독하는 국가경찰의 지방조직이라고 할 수 있는 관구경찰국이 있다.

2) 지방정부

도도부현에 '도도부현 교통안전 대책회의', 시정촌에는 '시정촌 교통안전대책회의'가 설치되어 있다. 국가교통대책본부에 대응하여 도도부현에는 "도도부현 교통대책협의회", 시정촌에는 "시정촌 교통대책협의회"등이 설치되어 있다. 또한 지방공공단체는 '교통안전대책실' 혹은 '교통대책과' 등의 부국이 설치되어 있다. 지방정부의 교통안전 주요조직으로는 도도부현 공안위원회와 도도부현 경찰이 있으며, 도도부현 경찰에는 경찰본부외 경찰서가 있고 경찰서의 하부기관으로 파출소와 주재소가 있다.

2. 일본의 교통안전 조직[2)]

1) 정책총괄관

정책총괄관은 교통안전뿐만 아니라 약물남용, 총기대책등 사회와 국민생활에 관련된 다양한 과

1) OECD국가 교통사고 비교. IRTAD(1970-2010)
2) 교통안전공단 내부자료

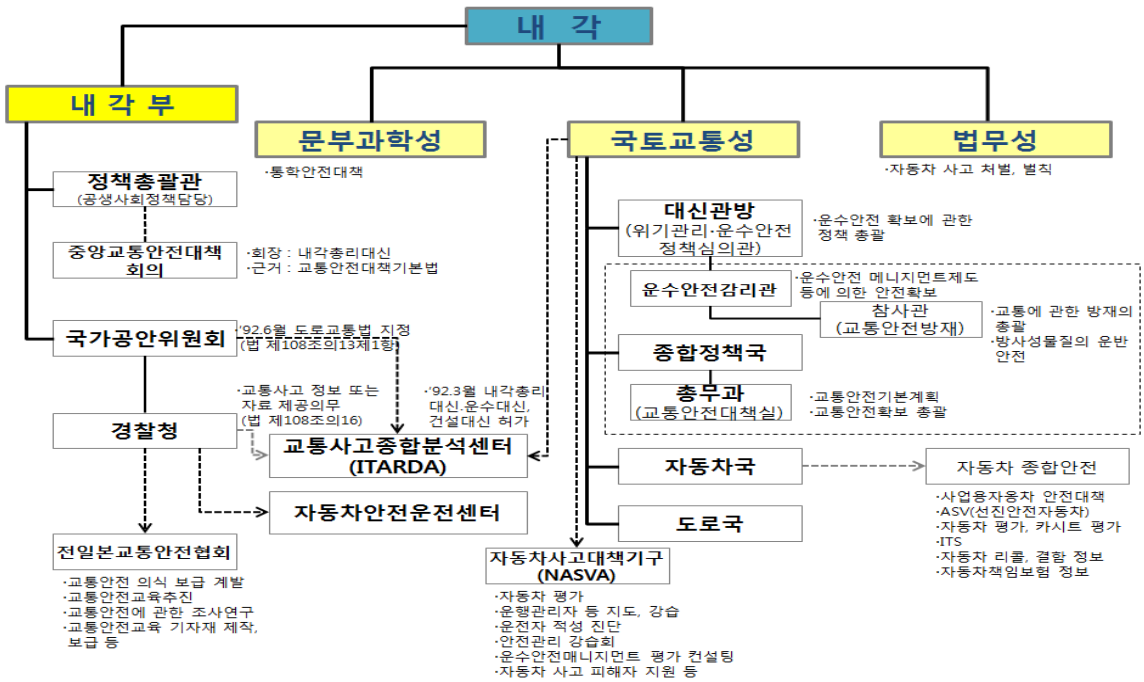

그림 2. 일본의 교통안전 조직체계[2)]

제를 추진하고 있다.

2) 국가공안위원회와 경찰청

국가공안위원회는 관리기관, 경찰청은 집행기관의 성격을 가지고 있으며 국가공안위원회는 교통안전에 관한 계획의 수립 및 「도로교통법」을 운영하고 있으며 경찰청은 국가공안위원회의 실무기관으로 위원회가 결정한 교통안전시책을 추진하고 있다.

3) 국토교통성

국토교통성내 대신관방에서는 운수안전 확보에 관한 정책의 총괄, 관리를 하고 있고 종합정책국에서는 교통안전기본계획 수립 및 교통안전 확보의 총괄업무를 수행하고 있다. 자동차국에서는 도로운송의 안전확보, 자동차의 사고방지 업무를 담당하며 사고정보의 수집, 분석, 활용 등의 업무를 수행한다. 도로국에서는 간선도로망구축, 도로교통안전시책, 사고다발지점대책 등을 수행하고 있다.

4) 교통사고 종합분석 센터

교통사고 종합분석 센터는 교통사고 통계를 중심으로 각종 교통관련 통계를 유기적으로 통합하고 교통사고 사례의 체계적이고 종합적인 조사, 분석을 시행하는 기관으로 1992년 3월 내각총리대신, 운수대신, 건설대신이 허가, 동년 6월 「도로교통법」에 의거 교통사고조사분석센터로 지정되었다.

5) 자동차사고 대책기구(NASVA)

우리나라의 교통안전공단과 유사한 기구로서 자동차 평가정보공개, 운행관리자 등 지도강습, 운전자 적성진단, 안전관리강습회, 운수안전매니저먼트 평가컨설팅, 자동차사고로 인한 피해자 지원업무 등을 수행하고 있다.

6) 전일본 교통안전협회

우리나라의 도로교통공단과 유사한 기구로서 교통안전 의식의 계발·보급, 교육추진, 각종연수, 조사연구, 교육기자재 등의 제작 배포 등을 하고 있다.

7) 자동차안전운전센터

1975년 「자동차안전운전센터법」에 의하여 설립된 기구로서 안전운전교육, 운전경력증명서, 교통사고 증명서 발급, 안전운전의 조사연구 등의 사업을 실시하고 있다.

Ⅳ. 일본, 유럽의 교통안전체계 및 제도 비교분석, 시사점

1. 교통안전체계

우리나라의 철도·항공 안전분야는 안전체계가 일원화되어 교통안전이 세계 최고 수준인 반면 도로교통 안전분야는 매년 최하위 수준을 면하지 못하고 있다. 도로교통안전 분야가 최하위 수준인 근본원인은 OECD 선진국에 비해 안전체계와 제도 측면에서 일원화되지 못하기 때문이다. 따라서 일본, 유럽, 우리나라 철도・항공분야 교통안전 체계 및 제도를 상호 비교 분석하여 그 시사점을 제시하고자 한다.

1) 교통안전 총괄기관

(1) 비교분석

유럽의 도로교통안전체계는 도로관리청(우리나라의 국토교통부)으로 일원화되어 있다. 도로교통법도 별도법이 존재하나 도로관리청 소관이며, 지차체 및 자치경찰, 사고분석센터를 도로관리청에서 총괄·조정하고 있다.

이에 비해 일본의 교통안전체계는 국가공안위원회 및 경찰청과 도로관리청으로 이원화되어 있다. 즉, 국가공안위원회에서 도로교통법을 운영하고 경찰청에서 집행하고 있기 때문에 도로관리청인 국토교통성과 국가공안위원회, 경찰청 등 교통안전 유관기관을 총괄할 수 있도록 총리 직속으로 '중앙교통안전대책위원회'를 두고 있다.

우리나라 철도·항공 안전의 경우 교통안전체계가 국토교통부로 일원화되어 있으나, 도로 분야는

표 1. 유럽, 일본 및 한국의 교통안전체계

구분	유럽 (도로분야)	일본 (도로분야)	한국	
			철도・항공분야	도로분야
①교통안전총괄기관	도로관리청	중앙교통안전대책위원회(총리직속)	국토교통부	별도 독립된 총괄기구 없음
②교통안전사업집행 주관기관 - 교통안전시설 설치, 지정	지방자치단체로 일원화	지방자치단체로 일원화	국토교통부	교통안전시설설치 - 지방자치단체 교통안전시설지정 - 경찰청
③자치경찰 소속기관	지방자치단체	지방자치단체	국토교통부 (사법경찰 및 보안요원 운영)	자치경찰 미시행
④ 교통사고D/B 보유 - 교통사고 분석, 사고잦은지점 설계, 등 사고대책수립	도로관리청 또는 별도 독립기관	별도 독립기관 (내각대신, 운수대신, 건설대신 허가)	국토교통부	경찰청
⑤도로교통법 소관	별도법 존재하나 도로관리청 소관	국가공안위원회	국토교통부 (철도 및 항공 관련법)	경찰청
- 교통안전관련 경찰의 역할	- 단속, 사고조사 한정	- 단속, 사고조사 한정	- 단속	- 단속, 사고조사, 속도관리, 교통안전시설지정, 사고잦은지점 설계 등

일본처럼 대통령 직속 상설총괄기구가 없기 때문에 국토교통부가 도로교통법을 운용하고 있는 경찰청을 사실상 총괄할 수 없는 실정이다.

(2) 시사점

경찰청이 운용하고 있는 도로교통법을 국토교통부로 이관하여 유럽처럼 도로관리청이 총괄 기능을 하는 것이 가장 바람직하다.(지자체 공무원 대상 설문조사에서도 68%가 유럽의 도로관리청 총괄 형태를 선호함)

도로교통법 이관이 현실적으로 쉽지 않을 경우 일본처럼 대통령 직속으로 교통안전 전담 상설기구 설치가 반드시 필요하다.

2) 교통안전사업 집행주관기관

(1) 비교분석

유럽의 경우 교통안전사업 집행주관기관은 지방자치단체이다. 즉 지자체에 소속된 자치경찰의 역할은 단속과 사고조사에 국한되어 있으며, 교통안전시설의 설치와 지정 등 교통안전사업은 지자체가 총괄하고 있다.

일본의 경우도 중앙정부의 교통안전총괄은 총리 직속의 상설기구인 '중안교통안전대책위원회'에서 주관하고 있으나 교통안전사업 집행기관은 지자체다. 지자체에 소속된 자치경찰의 역할은 단속과 사고조사에 한정되어 있고 교통안전시설의 설치와 지정 등 교통안전사업은 지자체가 주관하고 있다.

이에 비해 우리나라는 철도·항공의 경우 교통안전사업이 국토교통부로 일원화되어 있으나 도로교통안전의 경우 교통안전시설 설치는 지자체가 하면서 교통안전시설 지정은 경찰이 하는 등 이원화되어 있다. 따라서 교통안전 책임이 지자체 또는 경찰 어느 쪽인지 명확하지 않음으로써 교통안전사업 지연, 오류, 방관 등으로 유사반복사고가 계속 발생하고 있다.

(2) 시사점

교통안전시설 설치와 지정 권한을 지방자치단체로 일원화 시급(지자체 공무원 대상 설문에서 교통안전시설 설치, 지정 지자체 일원화 찬성이 87%임)

3) 자치 경찰제

(1) 비교분석

자치경찰제는 유럽이나 일본 등 대부분의 선진국이 시행하고 있는 제도로써 지자체에 소속된 자치경찰을 통하여 효과적인 교통단속과 사고정보의 신속한 공유 등으로 지자체가 책임과 권한을 가지고 교통안전업무를 시행하고 있다.

우리나라는 철도·항공의 경우 국토교통부 소속 사법경찰 및 보안요원에 의해 단속 등 업무를 하고 있으나 도로분야는 「지방행정체계에 관한 특별법」(2010.9)에 자치경찰제 추진이 의무화되어 있음에도 불구하고 아직까지 시행하지 않고 있다.

우리나라도 제주도의 경우 자치경찰제를 시행하고 있으나 기초질서, 음주운전을 제외한 단속에 국한되어 있으며, 사고조사는 국가경찰이 하며 사고정보 공유가 되지 않고 있다. 그럼에도 불구하고 2010년 전국 16개 시도의 자동차보험손해율 중 제주도가 가장 낮게 나타나고 있는 것을 보면 자치경찰이 교통사고 예방에 얼마나 큰 역할을 하는 것인지를 암시하고 있다.

(2) 시사점

자치경찰 시행으로 지차체가 교통안전에 대하여 책임을 지고 효과적인 단속, 사고정보 즉시공유, 사고대책수립을 적시에 할 수 있다. 따라서 법의 취지에 맞게 조속 도입해야한다.(지자체 공무원 대상 설문에서 73%가 자치경찰 도입을 찬성)

4) 교통사고 D/B 보유

(1) 비교분석

유럽의 경우 교통안전 체계가 도로관리청으로 일원화되어 있기 때문에 교통사고 D/B 보유 및 교통사고 분석센터가 도로관리청 또는 별도 독립된 기관 소관이다.

일본의 경우에도 국토교통성, 경찰청과 별도의 독립된 기구로 교통사고분석센터를 설치하여 교통사고 D/B 및 교통사고 분석의 신속성・공정성을 확보하고 있다.

우리나라는 철도・항공의 경우 국토교통부 '철도・항공 사고조사위원회'로 일원화되어 있으나 도로분야는 도로관리청이 아닌 경찰청 산하 도로교통공단에서 교통사고 D/B를 보유하고 있다. 따라서, 유럽 또는 일본에 비하여 교통사고 정보 및 사고대책 등이 신속하게 관계기관에 제공되지 못하고 1년에 1회 관계기관에게만 제공되고 있는 실정이며 예산확보, 개선사업 시행 등 개선 소요기간이 최소 3년 이상 소요되어 그 사이 유사 반복사고가 계속 발생하고 있다.

(2) 시사점

유럽이나 일본처럼 교통사고정보의 신속한 공유, 수시・정기적 대책수립을 위해 교통사고분석센터를 도로관리청 소속 또는 별도의 독립기구로 설치해야한다.(지자체 공무원 대상 설문에서 96%가 사고분석센터 설치가 필요한 것으로 답함)

5) 도로교통법 소관

(1) 비교분석

유럽은 도로교통법 성격의 별도법이 존재하나 도로관리청에서 운용하고 있으며, 일본은 국가공안위원회에서 도로교통법을 운영하고 경찰청이 위임받아 집행하고 있기 때문에 경찰청에서 도로교통안전에 관한 규정을 임의대로 개정할 수 없도록 되어 있다.

그러나, 우리나라의 경우 일본의 제도를 도입하여 도로교통법을 경찰에서 운용하고 있으나, 일본처럼 국가공안위원회나 중앙교통안전대책위원회와 같은 감독 및 총괄기구가 없기 때문에 교통안전 측면에 많은 문제점을 내포하고 있다. 예를 들면 도심부 주요간선도로의 차량속도가 최대 80km/h(OECD 회원국 50km/h)까지 상향조정되어 있고, 교차로에서 횡단보도 보행자통행 신호 중, 우회전 신호기없이 우회전할 수 있도록 함으로써 과속, 신호위반에 의해 보행자 사고가 만연하고 있다. 이러한 상황에서 사고 발생시 과속이나 신호위반이 아닌 안전의 무불이행으로 처리되어 교통사고 처리특례법에 의거 보험합의만 있으면 형사처벌 대상이 제외되는 교통안전 선진국에는 유사사례가 없는 상황이 전국에서 현재 발생되고 있다.

또한, 유럽, 일본 등 교통안전 선진국에서는 교통안전과 관련한 경찰의 역할은 단속과 사고조사에 한정되어 있다. 그러나 우리나라의 경찰은 「도로교통법」을 운용하고 있기 때문에 단속, 사고조사 뿐만아니라 속도관리, 교통안전시설 지정, 사고대책 수립 등 도로교통안전에 관한 사실상 모든 권한을 가지고 있다.

(2) 시사점

도로교통법은 유럽처럼 교통안전 업무를 주관하는 도로관리청으로 이관하는 것이 가장 바람직하나, 현실적으로 여의치 않을 경우 일본처럼 경찰청을 감독할 기구를 설치하거나 대통령 직속 '교통안전전담' 상설기구를 반드시 설치하여 도로교통법을 운용할 수 있도록 하고, 경찰은 단속과 사고조사에 전념하도록 해야한다. 또한 교통사고처리특례법을 폐지 또는 전면 개정해야하며 도심부 차량속도를 선진국처럼 50km/h(주요간선도로), 30km/h(보도가 있는 이면도로), 5km/h(보도없는 이면도로) 제도를 도입해야 한다.(지자체 공무원 대상 설문에서 교특법폐지(18%), 전면개정(54%)로 나타났으며, 50-30-5km/h 도입은 69%가 찬성함)

2. 교통안전제도

1) '지역' 요인을 감안한 자동차보험 시행

(1) 비교분석

'지역' 요인을 감안한 자동차 보험이 중요한 이유는 다음과 같다.

자동차 보험료를 결정하는 요인으로 교통법규위반 및 사고경력, 차량모델, 자동차 주행거리, 첨단

표 2. 유럽, 일본 및 한국의 교통안전제도

구분	유럽	일본	한국	
			철도・항공분야	도로분야
① 자동차보험에 '지역' 요인 포함 시행	시행	시행 (사업용, 비사업용 구분)	해당없음	미시행
② 교통사고정보 즉시공유체계 시행	수시, 정기공유	수시, 정기공유	수시보고	년1회 관계기관에만 제공

안전장치, 운전자형태, 용도(사업용, 비사업용 등), '지역'으로 구분하고 있으며, 교통안전 선진국에서는 이러한 요인을 대부분 적용하고 있다. 특히 '지역' 요인은 OECD회원국이 보험요율 결정시 적용하고 있는 핵심요인으로서 지자체의 교통사고 감소를 위한 동기부여 요인이 되고 있다. 교통안전 측면에서 자동차보험의 가장 큰 역할이 교통사고의 3대 원인인 인적, 차량, 도로환경 요인에 의한 사고를 사전예방하는 역할을 하고 있으며, 우리나라의 보험은 인적요인은 교통법규위반, 사고경력, 운전자 형태 등으로 사전예방 요인을 포함하고 있고, 차량요인도 차량모델, 주행거리 등을 감안하고 있으나, 사고원인의 27% 이상을 점유하고 있는 도로환경요인에 의한 사고를 예방하기 위한 '지역' 요인은 아직 시행하지 못하고 있다.

(2) 시사점

'지역' 요인을 감안한 자동차보험은 유럽, 일본 등 선진국에서는 오래전부터 시행해온 제도이며, 우리나라의 경우 과거 몇 차례 시도하였으나 일부 지역 반발로 무산되었다. 그러나 과거와 달리 도심지역 손해율이 농촌지역 보다 더 높기 때문에 가난한 농촌지역 운전자가 상대적으로 보험료를 더 많이 내고 있다. 따라서 형평성 측면에서도 문제가 많기 때문에 더 이상 '지역' 요인 도입을 미루어서는 안된다(지자체 공무원 대상 설문에서 '지역별 보험 합리화' 82% 찬성). 보험료 인상으로 동 제도 도입 반대가 우려될 경우 차등폭을 축소하거나 시행을 유예할 경우 아무런 반대 명분이 없다(지자체 공무원 대상 설문에서 보험료 차등폭을 30%(일본은 50%)로 하고, 제도 시행 후 1년간 유예하는 것이 가장 바람직한 것으로 나타남).

2) 교통사고정보 즉시공유체계 도입

(1) 비교분석

우리가 일상 생활이나 업무를 하면서 모든 문제점을 해결하기 위해서는 그 문제의 원인이 무엇인지 정확하게 파악을 하고 대처해야 한다. 교통사고 예방도 마찬가지로 교통사고의 원인을 정확하고 신속하게 도로관리청에 통보하여 교통안전사업을 수행할 수 있도록 해야 한다.

유럽과 일본 등 교통안전 선진국에서는 자치경찰 제도가 확립되어 있기 때문에 교통사고 발생시 사고조사 정보가 도로관리청인 지자체에 즉시 통보되어 개선사업을 수행하게 된다. 또한 교통사고 분석센터에 사고정보를 즉시 통보하여 사고대책을 수시 및 정기적으로 관계기관에 제공하고 있다.

그러나, 우리나라의 경우 자치경찰 제도가 도입되지 않아 지자체에 사고정보가 공유되지 않고 있으며, 또한 도로관리청 소속 또는 별도로 독립된 사고분석센터가 없기 때문에 사고정보 및 대책을 수시로 관련기관에 제공하지 못하고 있다.

(2) 시사점

교통사고 정보 즉시 공유체계를 확립하기 위해서는 선진국처럼 자치경찰제의 조속한 도입과 도로관리청 소속 또는 별도 독립된 사고분석센터를 설치하여 수시 및 정기적으로 사고대책을 수립 후 관계기관에 제공할 수 있도록 해야 한다.

그러나 현실적으로 자치경찰제의 조속한 시행이 어렵고, 사고분석센터의 설치도 시간이 걸리기 때문에 경찰이 조사한 보고서를 관계 지자체에 즉시

통보를 해주도록 관계 규정에 제도화하는 것이 가장 시급하다. 만약 이것도 여의치 않으면 경찰청 사고정보시스템에 제한된 관계기관 담당자가 접근하여 사고정보를 공유하는 방안이나 임시로 도로교통공단에서 개인정보보호에 저촉되지 않는 자료로 가공하여 최소한 30일 이내에는 국토부, 지자체 등 관련기관에 통보할 수 있도록 제도개선이 절실히 필요하다(지자체 공무원 대상 설문에서 사고정보 즉시공유 91% 찬성함).

Ⅴ. 결론

지금까지 일본의 교통안전조직과 유럽, 일본, 우리나라의 교통안전체계 및 제도에 대하여 비교, 분석해 보았다.

우리나라는 일본의 제도 및 조직을 많이 접목하여 일본과 기능이 유사한 정부조직, 관련 단체가 많이 있다.

그러나 지금까지 교통안전체계를 비교분석한 결과, 도로교통안전분야 교통안전체계는 유럽처럼 도로관리청인 국토교통부로 일원화하는 것이 가장 바람직하다고 생각한다.

유럽처럼 국토교통부로 체계를 일원화하기 위해서는 도로교통법을 국토교통부 소관으로 하면 가능하다. 도로교통법이 국토교통부로 이관될 수 없을 경우 일본의 교통안전체계는 유럽에 비해 좋은 제도는 아니지만 최소한 일본의 교통안전체계는 따라가야 한다. 따라서 일본에 비해 우리나라에는 없는 다음 3가지 기구는 조속 고려해야 한다.

첫째 도로관리청, 경찰청을 총괄할 대통령직속의 교통안전전담 상설기구 반드시 설치

둘째 자치경찰제를 조속히 도입하여 효과적인 단속, 사고정보 즉시공유, 교통안전시설 설치지정 일원화 등 지자체 주관으로 교통안전사업시행

셋째 도로관리청 소속 또는 독립된 교통사고분석센터를 설치하여 사고대책의 수시 및 정기제공 조속시행

따라서, 교통안전총괄조정기구, 자치경찰, 교통사고분석센터의 설치는 매우 시급하다.

또한, 이러한 기구 설치와는 별도로 다음 2가지 교통안전선진화 제도가 조속 도입되어야 한다.

첫째, 자동차 보험에 '지역' 요인 포함
둘째, 교통사고 정보의 즉시공유체계 도입이다.

동 제도는 교통사고의 획기적 감소를 위해 오래전부터 시행을 시도한 것이고, 이제는 더 이상 미룰 수 없는 상태에 온 것으로 판단된다.

우리는 그 동안 교통사고를 감소시키기 위해 많은 노력을 해왔고, 그에 따라 사고를 많이 감소시킨 것도 사실이다. 그러나 최근 5년간 교통사고 감소율이 OECD 회원국보다 더 높아야 함에도 불구하고 더 낮다. 이는 교통안전업무가 이제는 교통안전 선진국처럼 도로관리청(지자체) 위주로 가야하는 것을 암시하고 있다. 설문조사에서도 대부분의 지자체 공무원들이 교통안전 선진화 방향을 원하고 있다.

늦었지만, 지금부터라도 교통안전 선진국의 안전체계과 제도를 빨리 도입해야 한다. 그 중에서 가장 시급한 것이 '교통사고 정보 즉시공유'와 자동차보험에 '지역' 요인을 포함하는 것이다.

이는 박근혜 정부가 들어서면서 가장 강조되고 있는 정부 3.0의 취지와 현 정부의 국정과제인 국민의 안전과 행복 추구와도 정확하게 일치하는 내용이다. 이러함에도 불구하고 지금까지 일부 행정부의 부처이기주의와 무사안일주의로 인하여 이러한 핵심제도 개선이 늦어짐으로써 년간 3,000명 이하의 교통사고 사망자를 벌써 달성했어야 함에도 불구하고 그렇게 하지 못했다고 생각한다면 이보다 더 심각한 일이 있을 수 없다. 교통안전 선진화 방향은 유럽선진국, 일본의 사례에서 보았듯이 도로관리청 위주로 체계가 일원화되어야 한다. 이런 분명한 사실에도 불구하고 과거처럼 개혁을 계속 거부하거나 반대 방향으로 역행한다면, 교통안전 후진국의 멍에를 결코 벗어나지 못할 것이다.

중앙정부가 할 일이 따로 있고 지자체가 할 일

이 따로 있듯이, 국가경찰이 할 일이 따로 있고 자치경찰이 할 일이 따로 있다. 중앙정부의 권력 중 지방에 이양할 것은 빨리 이양하여, 지자체가 상호 선의의 경쟁을 통하여 국가가 선진국으로 도약할 수 있도록 중앙정부가 적극 나서야 할 것이다.

교통안전 선진화는 국민의 생명과 재산보호를 위하는 것이기 때문에 더 이상 부처이기주의나 무사안일주의, 권력이양 불이행이 제도 개선의 장애물이 되어서는 결코 안 될 것이다.

감사의 글

이 논문은 국토교통부의 U-City 석박사 과정 지원사업으로 지원되었습니다.

참고문헌

교통안전제고를 위한 지자체의 역할과 기능, 장택영.
일본의 교통안전 조직·추진체계 검토, 신성필.
일본 공익재단법인 교통사고종합분석센터.
사고율과 손해율을 충실히 반영하는 자동차 보험체계 구축방안, 최병호.
사회환경 변화에 대응한 경찰의 교통안전에 관한 법집행 방향, 김원중.
일본의 교통안전관리 및 조사체계(2013.1), 장택영.