

「交通事故 줄이기 運動」의 政策評價

지 도 : 장 명 순 (한양대학교수)
연 구 : 김 재 동 (총 경)
 엄 기 풍 (경 감)
 설 재 훈 (교통개발연구원 연구위원)

目 次

I. 序 論	277
1. 研究의 目的	277
2. 研究의 內容	277
3. 研究의 方法 및 節次	278
II. 交通事故 줄이기 運動의 推進 背景 및 目標	280
1. 交通事故 줄이기 運動의 推進 背景	280
2. 交通事故 줄이기 運動의 目標	281
3. 交通事故 줄이기 運動의 主要 推進 計劃	282
III. 交通事故 줄이기 運動의 推進 效果 分析	289
1. 交通事故 줄이기 實績 評價	289
2. 主要類型別 交通事故 減少實績 分析	291
IV. 交通安全 關係部處別 推進實績 分析	301
1. 警察廳	301
2. 其他 部處	305
V. 外國 警察의 交通安全 對策 事例 調查	313
1. 日本	313
2. 英國	318
3. 美國	326
VI. 交通事故 줄이기 運動의 向後 目標 分析	330
1. 總括 目標 分析	330
2. 自動車用途別 減少 目標 設定	331
3. 道路種類別 減少 目標 設定	332

Ⅶ. 「交通事故 줄이기」運動 目標 達成을 爲한 政策方案 提示	335
1. 警察廳	335
2. 其他 部處	348
Ⅷ. 結 論	353
參考文獻	354

I. 序 論

1. 研究의 目的

- 정부는 세계에서 가장 높은 수준인 우리나라의 교통사고를 획기적으로 감소시키기 위하여 1992년부터 국무총리 행정조정실 주관으로 범정부적 차원에서 「교통사고줄이기운동」을 추진하여 1994년 현재 실시 3년째를 맞고 있다.
- 본 연구는 그동안의 교통사고줄이기 운동의 추진효과 및 실적, 동 운동의 추진실태 및 문제점 등에 대하여 종합적인 분석 및 평가를 실시하고, 이같은 평가를 바탕으로 앞으로 보다 합리적이고 효과적으로 동 운동을 수행해 나가기 위한 정책방안을 제시함을 목적으로 한다.



2. 研究의 內容

본 연구는 상기와 같은 목적을 달성하기 위하여 다음과 같은 내용을 중심으로 연구를 실시한다.

- 교통사고줄이기운동의 추진실태 분석
 - 교통사고줄이기 운동의 수립과정
 - 교통사고줄이기 운동의 추진실태
 - 교통사고줄이기 운동의 시행효과
 - 교통사고줄이기 운동의 전망 및 대책
- 교통안전 주요 부처별 추진실적 및 문제점 분석
 - 교통부 : 사업용자동차 안전관리 등
 - 건설부 : 국도 및 고속도로 도로시설 개선 등
 - 경찰청, 내무부 : 교통단속, 교통안전시설 확충 등

I. 序 論

1. 研究의 目的

- 정부는 세계에서 가장 높은 수준인 우리나라의 교통사고를 획기적으로 감소시키기 위하여 1992년부터 국무총리 행정조정실 주관으로 범정부적 차원에서 「교통사고줄이기운동」을 추진하여 1994년 현재 실시 3년째를 맞고 있다.
- 본 연구는 그동안의 교통사고줄이기 운동의 추진효과 및 실적, 동 운동의 추진실태 및 문제점 등에 대하여 종합적인 분석 및 평가를 실시하고, 이같은 평가를 바탕으로 앞으로 보다 합리적이고 효과적으로 동 운동을 수행해 나가기 위한 정책방안을 제시함을 목적으로 한다.



2. 研究의 內容

본 연구는 상기와 같은 목적을 달성하기 위하여 다음과 같은 내용을 중심으로 연구를 실시한다.

- 교통사고줄이기운동의 추진실태 분석
 - 교통사고줄이기 운동의 수립과정
 - 교통사고줄이기 운동의 추진실태
 - 교통사고줄이기 운동의 시행효과
 - 교통사고줄이기 운동의 전망 및 대책
- 교통안전 주요 부처별 추진실적 및 문제점 분석
 - 교통부 : 사업용자동차 안전관리 등
 - 건설부 : 국도 및 고속도로 도로시설 개선 등
 - 경찰청, 내무부 : 교통단속, 교통안전시설 확충 등

- 교육부 : 학교 교통안전 교육
- 재무부 : 자동차 보험제도 개선
- 기타 부처
- 교통사고줄이기 운동의 목표 달성을 위한 합리적 정책방안 개발
 - 도로 안전성 제고방안
 - 단속 및 처벌제도의 합리적 개선방안
 - 교육 및 홍보제도의 개선방안
 - 사업용자동차 관리제도의 개선방안
 - 자동차 보험제도의 합리적 개선방안
 - 교통시설 및 관리제도 개선방안
 - 사고다발지점 개선사업의 지속적 추진방안
 - 교통안전시설 설치 및 관리제도의 개선방안
 - 교통시설 투자재원의 확보 방안

3 研究의 方法 및 節次

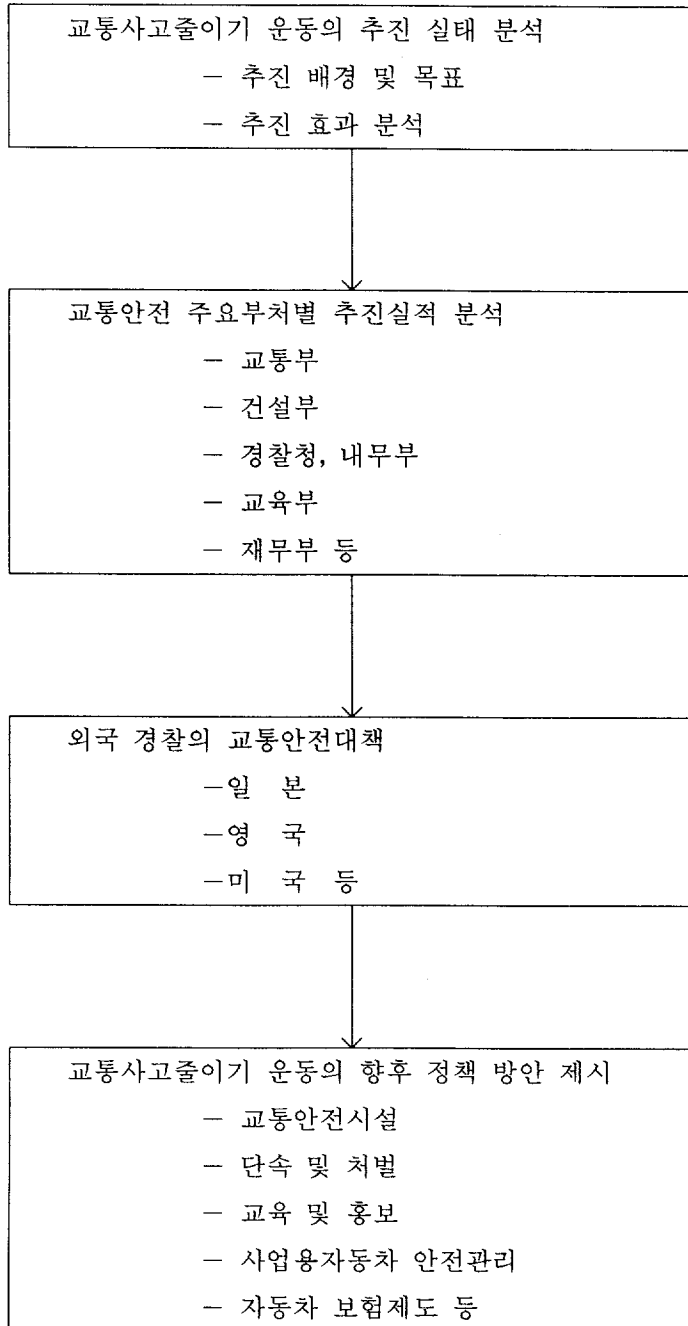
- 본 연구의 수행에 있어 교통사고줄이기 운동의 추진배경 및 목표는 국무총리 행정조정실 작성 「교통사고줄이기운동추진대책」(1991. 12) 자료를 참조한다.
- 교통사고줄이기 운동의 추진효과 분석은 경찰청 「교통사고통계분석」 자료를 기본으로 하여 총사망자수 분석외에 자동차 용도별, 도로 종류별, 연령층별, 차종별, 법규위반별, 시·도별 사망자수를 분석한다.
- 교통안전 주요 부처별 추진 계획 및 실적은 교통안전정책 심의위원회 및 교통안전정책 조정위원회에의 보고자료를 참고하여 분석한다.
- 외국 경찰의 교통안전대책은 다음의 국가를 대상으로 사례조사를 실시한다.
 - 일 본
 - 영 국
 - 미 국
 - 기타 국가
- 본 연구의 연구 수행 과정을 도표로 나타내면 <그림 1>과 같다.

- 교육부 : 학교 교통안전 교육
- 재무부 : 자동차 보험제도 개선
- 기타 부처
- 교통사고줄이기 운동의 목표 달성을 위한 합리적 정책방안 개발
 - 도로 안전성 제고방안
 - 단속 및 처벌제도의 합리적 개선방안
 - 교육 및 홍보제도의 개선방안
 - 사업용자동차 관리제도의 개선방안
 - 자동차 보험제도의 합리적 개선방안
 - 교통시설 및 관리제도 개선방안
 - 사고다발지점 개선사업의 지속적 추진방안
 - 교통안전시설 설치 및 관리제도의 개선방안
 - 교통시설 투자재원의 확보 방안

3 研究의 方法 및 節次

- 본 연구의 수행에 있어 교통사고줄이기 운동의 추진배경 및 목표는 국무총리 행정조정실 작성 「교통사고줄이기운동추진대책」(1991. 12) 자료를 참조한다.
- 교통사고줄이기 운동의 추진효과 분석은 경찰청 「교통사고통계분석」 자료를 기본으로 하여 총사망자수 분석외에 자동차 용도별, 도로 종류별, 연령층별, 차종별, 법규위반별, 시·도별 사망자수를 분석한다.
- 교통안전 주요 부처별 추진 계획 및 실적은 교통안전정책 심의위원회 및 교통안전정책 조정위원회에의 보고자료를 참고하여 분석한다.
- 외국 경찰의 교통안전대책은 다음의 국가를 대상으로 사례조사를 실시한다.
 - 일 본
 - 영 국
 - 미 국
 - 기타 국가
- 본 연구의 연구 수행 과정을 도표로 나타내면 <그림 1>과 같다.

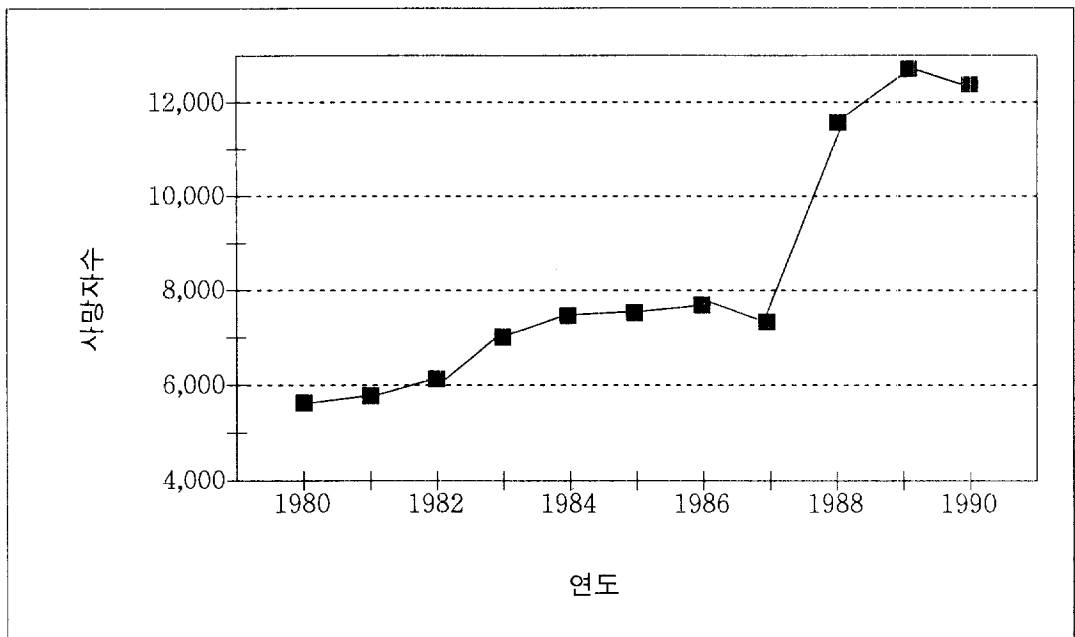
〈그림 1〉 연구수행 과정도



II. 交通事故 줄이기 運動의 推進 背景 및 目標

1. 交通事故 줄이기 運動의 推進 背景

- 우리나라는 그 동안 교통안전법에 의한 제1차(1982-1986년) 및 제2차(1987-1991년) 교통안전 기본계획, 그리고 국무총리실에 의한 교통안전종합대책(1987년) 등의 추진에도 불구하고 교통사고가 급증하여 이로 인한 귀중한 인명 및 재산피해가 계속 증가하였다.
- 1980년이후 10년간 교통사고로 인한 총사망자수는 8만5천명, 중·경상자수는 210만여명에 달하였으며, 3만여 가정이 교통사고로 어린 자녀를 잃었고, 5만여 가정이 부모중 한 명 또는 모두를 잃는 참화를 겪었다.
- 교통사고로 인한 재산피해는 1990년중 보험회사 지급분이 약 1조 8천억원이고, 당사자간 직접 처리된 사고비용을 합치면 2-3조원에 이를 것으로 추정되어 GNP의 1%를 상회하는 피해를 입었다.



〈그림 2〉 교통사고 사망자수 추세(1980-1990)

- 최근 들어 자동차가 생활필수품의 하나로 인식되어 앞으로 자동차 보유대수가 급격히 늘어나는 상황에서 교통사고 문제를 계속 방치할 경우 중대한 사회적, 경제적 문제가 제기될 것으로 전망되어 이에 대한 대책이 필요하게 되었다.
- 이같은 배경하에서 교통사고를 획기적으로 감소시켜 국민의 귀중한 생명과 재산을 보호하기 위하여 국무총리 행정조정실 주관으로 교통안전 관계 부처 합동으로 5개년에 걸친 「교통사고 줄이기 운동(1992-1996)」을 수립하여 범정부적 차원에서 추진하게 되었다.

2. 交通事故 줄이기 運動의 目標

- 정부가 수립한 교통사고 줄이기 운동의 목표는 1990년 사망자수 (12,325명)을 기준으로 목표년도인 1996년까지 30%를 감소시킨 8,600명으로 사망자수를 줄인다는 것이었다.

〈교통사고 줄이기 운동의 목표〉
1996년 사망자수 : 1990년 사망자수의 30%를 감소

- 이같은 목표하에 정부는 1992년을 「교통사고 줄이기 운동 원년」으로 선포하고 1996년까지 각 연도별로 교통사고 감소 목표를 제시하였다.
이 목표는 교통사고 줄이기 운동 첫해인 1992년은 전년대비 3.0%를 감소시키고, 점차적으로 동 운동을 가속화하여 마지막 해인 1996년은 전년대비 11.0%를 감소시켜 8,600명 목표를 달성한다는 계획하에 수립되었다.

〈표 1〉 교통사고 줄이기 운동 사망자수 목표치

연 도	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
목표치 (전년대비)	12,325 (기준년도)	12,400 (잠정치)	12,000 (△ 3.0)	11,400 (△ 5.0)	10,600 (△ 7.0)	9,700 (△ 9.0)	8,600 (△ 11.0)

- 또한 과거와 같은 추세로 교통사고가 증가할 경우 1996년의 교통사고 사망자수는 15,200명으로 예상되는 바, 교통사고 줄이기 목표가 성공적으로 달성될 경우 이 예상치의 57% 수준으로 사망자수를 감소시킬 수 있을 것으로 분석되었다.

- 최근 들어 자동차가 생활필수품의 하나로 인식되어 앞으로 자동차 보유대수가 급격히 늘어나는 상황에서 교통사고 문제를 계속 방치할 경우 중대한 사회적, 경제적 문제가 제기될 것으로 전망되어 이에 대한 대책이 필요하게 되었다.
- 이같은 배경하에서 교통사고를 획기적으로 감소시켜 국민의 귀중한 생명과 재산을 보호하기 위하여 국무총리 행정조정실 주관으로 교통안전 관계 부처 합동으로 5개년에 걸친 「교통사고 줄이기 운동(1992-1996)」을 수립하여 범정부적 차원에서 추진하게 되었다.

2. 交通事故 줄이기 運動의 目標

- 정부가 수립한 교통사고 줄이기 운동의 목표는 1990년 사망자수 (12,325명)을 기준으로 목표년도인 1996년까지 30%를 감소시킨 8,600명으로 사망자수를 줄인다는 것이었다.

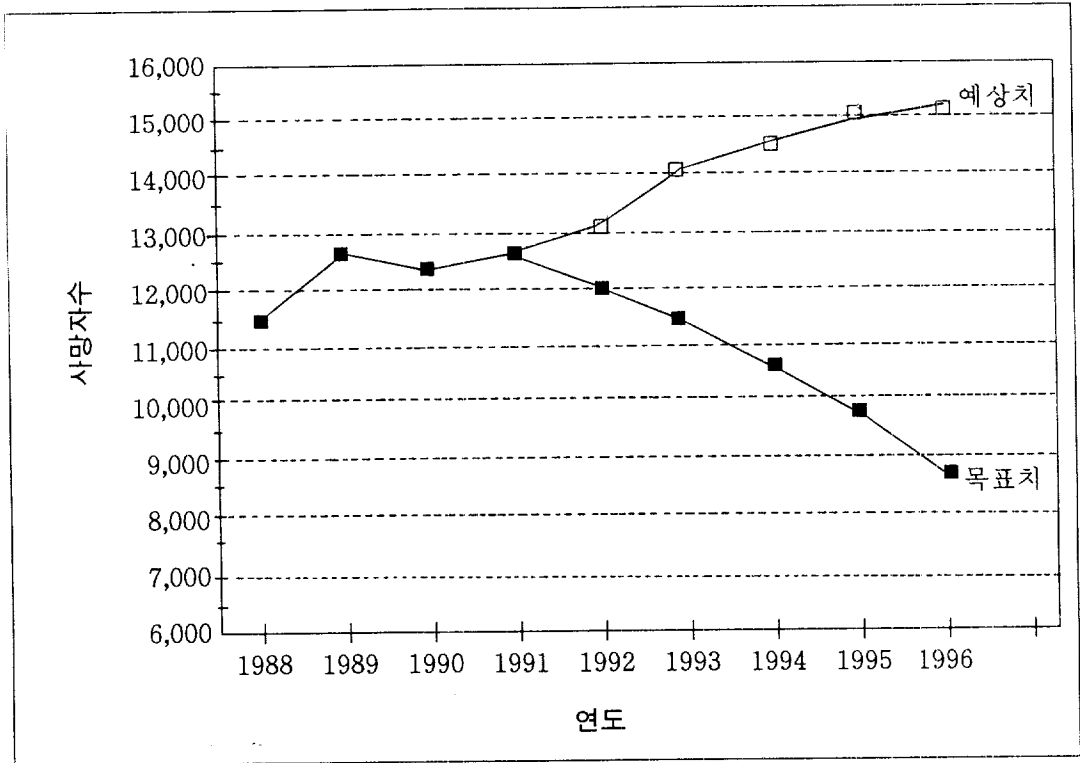
〈교통사고 줄이기 운동의 목표〉
1996년 사망자수 : 1990년 사망자수의 30%를 감소

- 이같은 목표하에 정부는 1992년을 「교통사고 줄이기 운동 원년」으로 선포하고 1996년까지 각 연도별로 교통사고 감소 목표를 제시하였다.
이 목표는 교통사고 줄이기 운동 첫해인 1992년은 전년대비 3.0%를 감소시키고, 점차적으로 동 운동을 가속화하여 마지막 해인 1996년은 전년대비 11.0%를 감소시켜 8,600명 목표를 달성한다는 계획하에 수립되었다.

〈표 1〉 교통사고 줄이기 운동 사망자수 목표치

연 도	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
목표치 (전년대비)	12,325 (기준년도)	12,400 (잠정치)	12,000 (△ 3.0)	11,400 (△ 5.0)	10,600 (△ 7.0)	9,700 (△ 9.0)	8,600 (△ 11.0)

- 또한 과거와 같은 추세로 교통사고가 증가할 경우 1996년의 교통사고 사망자수는 15,200명으로 예상되는 바, 교통사고 줄이기 목표가 성공적으로 달성될 경우 이 예상치의 57% 수준으로 사망자수를 감소시킬 수 있을 것으로 분석되었다.



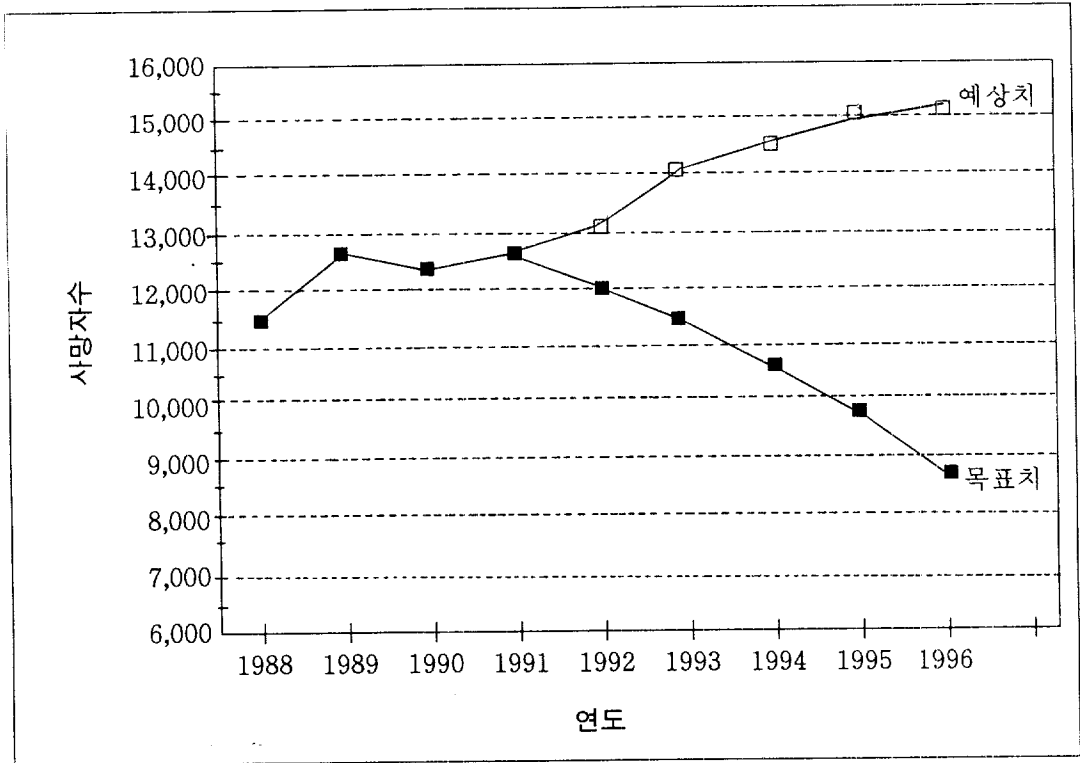
(그림 3) 교통사고 사망자수 장래 예상치와 목표치

- 그 뿐 아니라 교통사고 줄이기 운동이 성공적으로 추진될 경우 1992-1996년의 5년간 예상되는 사망자수에 비해 모두 19,400명의 고귀한 인명을 구할 수 있을 것으로 분석되었다.

3. 交通事故 줄이기 運動의 主要 推進 計劃

가. 추진체제의 정비

- 交通安全 相關위원회 의 기능 활성화 및 지방조직 확충
 - 위원회 기능 활성화
 - 현재 형식적으로 운영되는 각종 위원회를 활성화
 - 交通安全정책 심의위원회 의 간사기능 강화대책으로 국무총리실 에 “交通安全대 책단” 설치 운영



(그림 3) 교통사고 사망자수 장래 예상치와 목표치

- 그 뿐 아니라 교통사고 줄이기 운동이 성공적으로 추진될 경우 1992-1996년의 5년간 예상되는 사망자수에 비해 모두 19,400명의 고귀한 인명을 구할 수 있을 것으로 분석되었다.

3. 交通事故 줄이기 運動의 主要 推進 計劃

가. 추진체제의 정비

- 交通安全 相關위원회 의 기능 활성화 및 지방조직 확충
 - 위원회 기능 활성화
 - 현재 형식적으로 운영되는 각종 위원회를 활성화
 - 交通安全정책 심의위원회 의 간사기능 강화대책으로 국무총리실 에 “交通安全대 책단” 설치 운영

- 시·도 交通安全대책위원회의 조직 활성화
(현재 부위원장 : 부시장, 부지사 → 지방경찰청장)
- 지방조직 확대
 - 시군구에 시군구 交通安全대책위원회(상설) 구성·운영
 - 지방자치단체의 交通安全 전담조직 보강
 - 지방공무원에 대한 交通安全 교육과정 신설 또는 위탁교육
- 국무총리실에 “交通安全대책단”(상설) 설치 운영
 - 조 직
 - 단장은 국장급으로 하고, 交通部, 경찰청등 관계부처 공무원 10명이내로 구성
 - 민간전문위원 2명 파견(도로교통안전협회, 交通安全진흥공단)
 - 기 능
 - 交通安全정책 전반의 기획, 총괄및 조정
 - 交通사고 사망자수 목표치 부여 및 사후관리
 - 각 부처 및 지방자치단체 交通安全업무의 조정, 지원
 - 交通安全 관련사업 투자재원의 조달, 조정
 - 交通安全정책 심의위원회 지원

나. 범국민운동 전개

- 「交通사고 줄이기 범국민운동」 전개
 - 민간주도로 추진
 - 정부 각부처 및 지방자치단체는 내무부, 경찰청등과 협조, 지원
 - 「새질서·새생활운동」 2차 년도 중점추진과제로 추진
 - '92년을 “交通사고 줄이기 운동 원년”으로 정하고 의식개혁 차원에서 추진
 - 범국민운동 추진 전략, 주제선정등 이념측면의 개발
 - 기본이념 : “생명, 질서, 행복”
 - '92년 주제 : “보행자 우선, 횡단보도 이용”
- 交通사고 줄이기 운동의 구심사업 선정 추진
 - “범국민 줄서기 운동”, “交通장애인 돕기 운동” 交通安全 상담전화 운용 등
- “交通安全의 달”운영
 - 매년 交通사고가 많이 발생하는 5월과 9월을 “交通安全의 달”로 지정, 운영(5월 : 도로교통안전협회, 9월 : 交通安全진흥공단)

- 민간단체 주관, 대대적인 캠페인 전개(정부 및 유관단체 지원)
- 교통안전축진대회도 5,9월중에 실시
- 교통안전의 날 행사는 월 2회로 확대 실시
- 교통안전 관련단체 육성 및 생활화
 - 녹색어머니회 중앙회 결성 및 기타 단체 중앙회 조직 권장, 각 단체 중앙회로 구성되는 연합회 조직
 - 녹색어머니회 중앙회 중심으로 활동계획을 수립, 각 단체가 자율적이고 체계적으로 교통안전운동 추진 유도
 - 교통사고장애인협회 지원, 교통사고 줄이기 운동에 적극 활용
 - 대한노인회 중심 “노인 교통계몽대” 조직 운영
 - 교통안전관련 협찬단체의 조직화
 - 교통관련기관(도로교통안전협회, 교통안전진흥공단, 교통개발연구원), 손보험회, 자동차보험회사, 자동차공업협회, 자동차회사, 자동차정비협회, 운수협회, 운수회사, 언론기관, 교육기관, 기타 민간단체로 구성
 - 각종 교통안전관련 행사 및 교육, 홍보 지원
- 교통안전 관련행사의 다양화
 - “교통안전의 노래” 공모 보급
 - 교통가족회의 개최
 - 매월 5,9월 반상회는 “교통안전 반상회”로 운용
 - 각종 교통안전관계 출판, 홍보물 배포 및 지역단위의 자발적 활동 유도 등
 - 사고예방 표어, 포스터, 사진, 수기공모 활용

다. 교통안전교육의 대폭 강화

〈학 교 교 육〉

- 각급 학교별 최소 필요교육시간 설정 운용
 - 유치원, 국, 중, 고교별로 현행 교과과정중의 교통안전교육 포함 최소 필요교육 시간 설정, 교육권장
 - 교통안전교육 담당자 지정
 - 유치원, 국민학생의 교통현장교육 실시 : 연 1회 이상
 - 교통경찰관등 초청강연회 개최
 - 교통경찰관, 교통안전전문가, 모범운전자등 유공자 초청

- 국민학교 교내에 교통안전교육 담당자, 각종 관련단체요원 교육 프로그램 개발 및 교육 실시
- 교육방송에서 각급학교 학생 및 교사대상 프로그램 개발 방영
- 대학의 기존 교통관련학과에 교통안전분야를 보강

〈운전자 교육〉

- TV, 신문등 언론매체를 통한 교통안전 의식개혁운동 전개
- 면허증 신규취득, 갱신시의 교육 내실화
 - 신규취득시의 교육내용, 기법을 강화하고 시간을 연장
 - 현행 강의중심에서 VTR등 시청각 교재를 통한 사고의 비참함, 사고예방 및 양보정신등을 함양
 - 교육시간 연장(2시간 → 4시간)
 - 면허갱신시의 교육 실시
 - 면허갱신시 현재 통신교재 배부등 형식적인 교육에서 집합교육을 실시
 - 면허갱신기간을 단축하는 방안을 검토
- 사업용차량 운전자에 대한 교육 강화
 - 사업용차량 운전자 집중교육을 매년 실시
 - 형식화되어 있는 사업체별 자체교육을 내실화
- 사고발생자에 대한 재교육제도 개선
 - 음주반, 과속반등 사고유형별 교육 실시
 - 교육내용, 시간도 내실있게 강화

라. 홍보활동의 체계화

- 정부주관 교통안전홍보의 강화
 - 정부 간행물, 계기홍보물, 대한뉴스등
- 언론 협조를 통한 집중홍보 실시
 - 언론사와 협조 특집홍보
 - 사고의 심각성 부각 : 인명 및 재산피해, 외국과의 비교등
 - 운전자의 무질서, 난폭, 과속운전 실태(중앙선 침범, 급차선 변경, 지그재그 운전등)
 - 사고현장 집중취재, 보도로 경각심 고취

- 각종 교통안전법규, 교통환경실태등 보도
- 협찬및 공동개최 프로그램 확대 강화
 - TV방송 : KBS, MBC, SBS TV 전체로 협찬, 공동프로그램 확대 및 시청자군에 따라 주시청시간대로 방영시간 조정
 - 라디오 : 교통운전자를 위한 교통안전방송 프로그램 대폭 확대 및 특성화 유도
 - 손보험회등 협찬단체 조직화를 통한 홍보 지원활동의 체계화
- 기타 시청각 홍보물 보급 확대
 - 교통사고 전광판 및 현판 설치 확대
 - 전광판의 경우 현재 지역별 1일 통계에서 전국별 누계로 전환
 - 육교 및 횡단보도 옆, 유흥음식점 밀집지역에 사고경고판 설치

마. 사고 많은 지점 개선

- 전국 도로상의 사고 많은 지점 개선
 - '90년말 현재 전국의 사고 많은 지점 6,555개소중 개선이 필요한 곳은 4,326개소
 - 이들 사고 많은 지점은 '94년까지 개선 완료
 - 소요재원 : 2,000억원(추정)
- 철도 건널목 입체화 사업 및 안전시설 적극추진
 - 철도 건널목 입체화 추진
 - 전국 190개소 추진 필요
 - 소요재원 : 4,000억원(추정)
 - 건널목 안전시설 확충
 - 차단기, 경보기, 설치 확대(전동차단기 확대 설치등), 건널목 안전표지 및 건널목 주변의 시계장애물 정기정비등 약 3,600개소 정비 필요
 - 소요재원 : 약 300억원(추정)

바. 교통지도단속의 체계화· 과학화

- 인원 및 장비보강
 - 교통경찰관의 증원 및 전문화 유도
 - 연차적으로 현재 5,000명 이내에서 10,000명 수준으로 보강(일반경찰을 교통경찰로 전환)

- 교육체계등 전문화 추진
- 경찰기동장비 및 과학장비의 확충('94년까지 완료)

기 동 장 비 (순찰차량, 싸이카등)	2,500개	250억 원(추정)
과 학 장 비 (속도측정기, 음주측정기, VTR등)	6,500개	450억 원(추정)
계	9,000개	700억 원(추정)

○ 지도 단속 대상행위의 개선

- 주.정차 위반등 정적 위반행위단속에서 과속, 중앙선 침범등 동적위반행위단속으로 전환
- 단속방법의 개선
 - 사고 많은 지역, 교통혼잡 지역등에서 예방 위주 단속 강화
 - 심야주행차량에 대한 단속 강화
(심야난폭운전, 신호등점멸무시 가중처벌등)
 - 사고율이 높은 특수차, 버스, 화물차, 영업용택시 중점단속
 - 고속도로, 국도등 대형사고 우려지역 집중단속 및 항공교통순찰 강화
 - 실적위주 단속 및 합정단속 지양
- 행정처분제도 강화
 - 모든 법규위반 처분자 행정처분 실시(범칙금 위주에서 → 운전면허 정지 등)
 - 벌점부과항목 확대 및 위반즉시 면허정지등 처분집행
- 벌점부과항목 : 현행 15개 → 연차적으로 확대

〈표 2〉 「10대 불법운행」 중점 단속

① 음주운전	② 안전띠 미착용	③ 총알택시(자가용영업 포함)
④ 불법추월	⑤ 난폭, 과속운전	⑥ 과적차량, 번호판 가린 차량
⑦ 버스, 택시의 무질서한 주,정차		
⑧ 상향등 조작, 경적사용등 위협운전		
⑨ 폐차량 재운행	⑩ 오토바이 폭주족	

사. 사업용 자동차 사고의 감소

- 사업용 자동차 운행제도 개선
 - 노선버스
 - 운행시간 조정, 공동배차제, 운임수준 재검토등
 - 전세버스
 - 운전자 과로방지, 심야시간대 출발·도착 지양등
 - 택 시
 - 개인택시제도 전면 재검토
 - 합승행위, 승차거부책등
 - 화물차, 특수차량
 - 과적, 과속차량 지도단속 강화 중기관리대책등
- 사고평가제 및 벌칙 강화
 - 모범, 자율지도업체 차등지도관리제 실시
 - 행정처분기준 대폭 강화
 - 사고지수 통보제 실시

아. 투자재원 대책

- '91년 도로부문 교통안전관련 총투자액 : 892억원
 - 전체예산의 0.26% 수준에 불가
- 교통법칙금 수입중 60%를 “사법시설등 특별회계”에 전입하여 사법시설(검찰청사)등에는 활용하면서, 나머지 40%는 일반회계에 전입되어 이를 효율적으로 활용하지 못하고 있음.
 - 교통법칙금 징수액 : 889억원('90년)
- '92-'96년간 투자소요액 약 2조 5,000억원 추정
- '92년 상반기까지 교통안전대책단에서 관계부처, 기관과 합동으로 심사하여 투자사업계획 및 재원대책을 확정
 - 교통사고 범칙금중 40% 해당금액을 매년 국비부담 지원재원으로 예산조치
 - 도로사업 특별회계에서의 일정비율 우선투자
 - 지방교부세등 지방비 우선투자
 - 기타 부족한 재원에 대한 국비부담 지원방안등

〈표 3〉 교통안전시설 투자('92-'96) 소요(추정)

구 분	계		국비		지방비	
	건수	금액(억원)	건수	금액(억원)	건수	금액(억원)
· 사고 많은 지점	4,300	2,000	1,200	600	3,100	1,400
· 도로안전시설	3,500	10,000	1,500	4,500	2,000	5,500
· 도로안전표지등 정비	1,600천	8,000	1,600천	8,000	—	—
· 경찰기동장비	9,000	700	9,000	700	—	—
· 철도건설목 시설확충	3,790	4,300	3,640	2,000	150	2,300
계	20,590	25,00	15,340	15,800	5,250	9,200

III. 交通事故 줄이기 運動의 推進 效果 分析

1. 交通事故 줄이기 實績 評價

- 「교통사고 줄이기 운동」의 지금까지의 실적을 평가해 보면, 계획 수립 당시 설정한 목표에 비하여 교통사고 줄이기 운동 원년인 1992년은 목표치 12,000명에 비해 실제 사망자수 11,640명으로 3.0%를 초과감소시켰다.

〈표 4〉 교통사고 줄이기 운동 목표치 및 실적치 비교

구 분	1992	1993	1994	1995	1996
목표치(당초)	12,000	11,400	10,600	9,700	8,600
목표치(수정)	—	11,000	10,000	—	—
실적치	11,640	10,402	4,820	—	—
증 감	△ 360 (3.0%)	△ 589 (5.4%)	(전반기)		

- 교통사고 줄이기 운동 제2차년도인 1993년은 당초 목표치 11,400명에 비해 실제 사망자수 10,402명으로 8.8%를 초과감소시켰으며, 전년도말에 수정한 목표치 11,000명에 비해서도 5.4%를 초과감소시켰다.

〈표 3〉 교통안전시설 투자('92-'96) 소요(추정)

구 분	계		국비		지방비	
	건수	금액(억원)	건수	금액(억원)	건수	금액(억원)
· 사고 많은 지점	4,300	2,000	1,200	600	3,100	1,400
· 도로안전시설	3,500	10,000	1,500	4,500	2,000	5,500
· 도로안전표지등 정비	1,600천	8,000	1,600천	8,000	—	—
· 경찰기동장비	9,000	700	9,000	700	—	—
· 철도건설목 시설확충	3,790	4,300	3,640	2,000	150	2,300
계	20,590	25,00	15,340	15,800	5,250	9,200

III. 交通事故 줄이기 運動의 推進 效果 分析

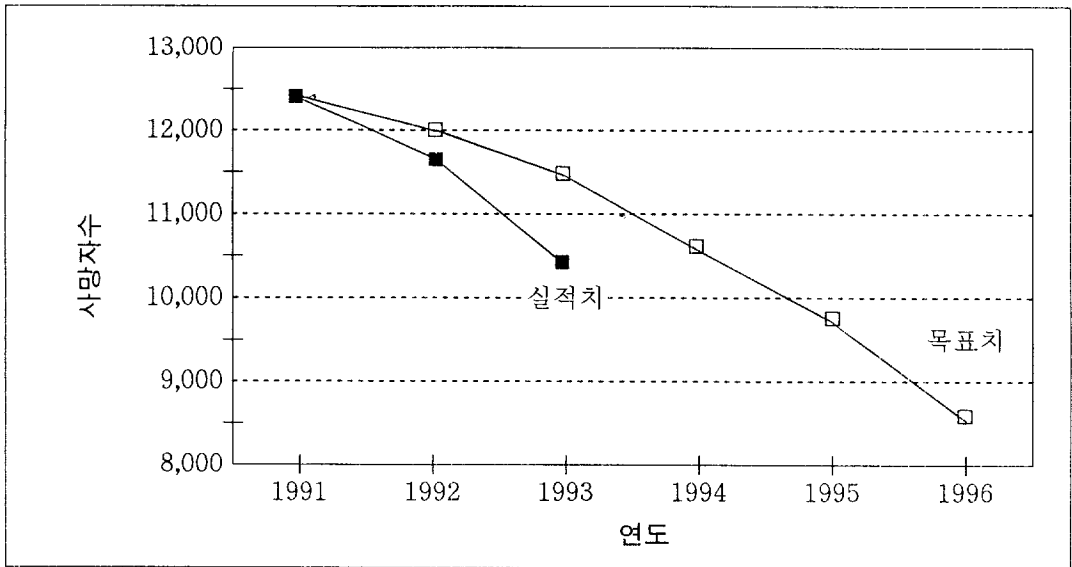
1. 交通事故 줄이기 實績 評價

- 「교통사고 줄이기 운동」의 지금까지의 실적을 평가해 보면, 계획 수립 당시 설정한 목표에 비하여 교통사고 줄이기 운동 원년인 1992년은 목표치 12,000명에 비해 실제 사망자수 11,640명으로 3.0%를 초과감소시켰다.

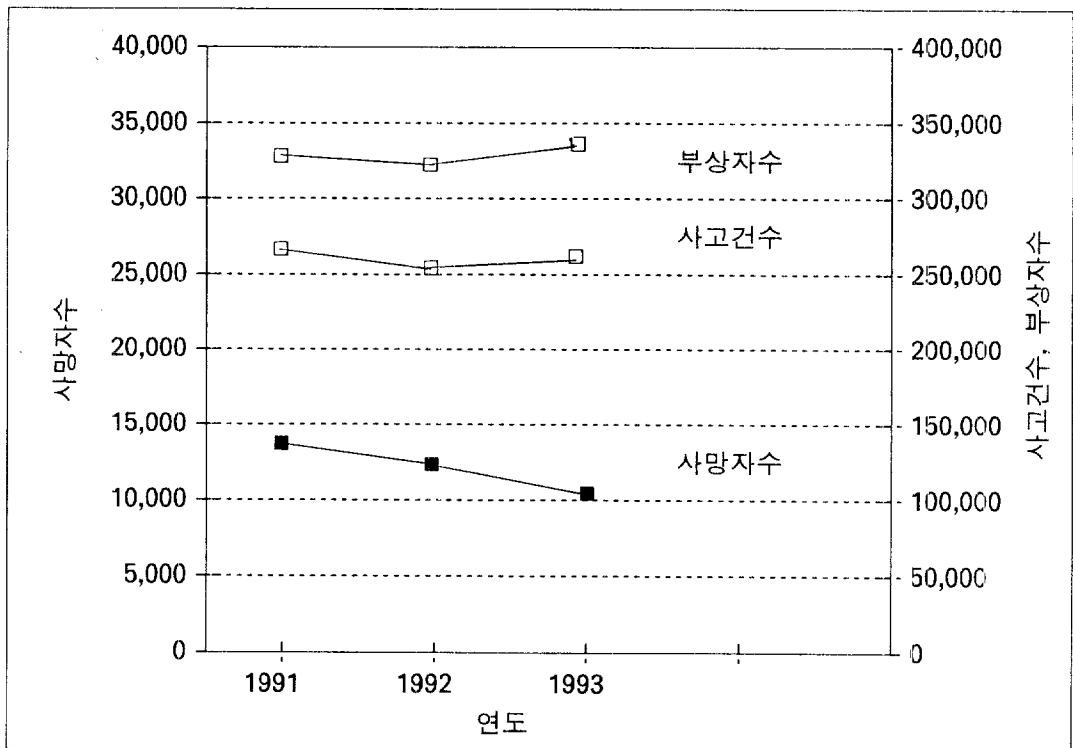
〈표 4〉 교통사고 줄이기 운동 목표치 및 실적치 비교

구 분	1992	1993	1994	1995	1996
목표치(당초)	12,000	11,400	10,600	9,700	8,600
목표치(수정)	—	11,000	10,000	—	—
실적치	11,640	10,402	4,820	—	—
증 감	△ 360 (3.0%)	△ 589 (5.4%)	(전반기)		

- 교통사고 줄이기 운동 제2차년도인 1993년은 당초 목표치 11,400명에 비해 실제 사망자수 10,402명으로 8.8%를 초과감소시켰으며, 전년도말에 수정한 목표치 11,000명에 비해서도 5.4%를 초과감소시켰다.



〈그림 4〉 교통사고 줄이기 운동 목표치와 실적치 비교



〈그림 5〉 사고건수, 사망자수 및 부상자수 비교

- 이같은 초과감소에 힘입어 1994년도는 당초 목표치 10,600명을 10,000명으로 수정하여 교통사고 줄이기 운동을 지속적으로 추진하고 있다.
- 따라서 현재와 같은 교통사고 감소추세가 지속되는 경우 목표년도인 1996년도의 사망자수 목표치 8,600명은 달성될 수 있을 것으로 전망된다.
- 한편, 1993년의 경우 교통사고 사망자수는 전년대비 10.6%가 감소하였으나, 사고 건수는 전년대비 1.4% 증가, 부상자수는 전년대비 3.6% 증가하여, 사망자수 감소에도 불구하고 교통사고 자체는 전반적으로 증가추세에 있는 점에 유의할 필요가 있다.

2. 主要類型別 交通事故 減少實績 分析

가. 자동차 용도별 교통사고

- 자동차 용도별 교통사고 감소실적을 분석해 보면, 사업용 자동차에 의한 사망자수는 1991년 3,250명에서 1993년 2,285명으로 30% 감소하였다.
- 비사업용 자동차에 의한 사망자수는 1991년 7,797명에서 1993년 6,784명으로 13% 감소하여, 사업용에 비해 절반이하의 낮은 감소율을 나타내고 있다.

〈표 5〉 자동차 용도별 사망자수

구 분	1991 (기준년도)	1992	1993
사 업 용	3,250 (100)	2,741 (84)	2,285 (70)
비사업용	7,797 (100)	7,095 (91)	6,784 (87)
2 륜차등	2,382 (100)	1,804 (76)	1,333 (56)
합 계	13,429	11,640	10,402

주) ()은 1991년을 100으로 한 지수임.

- 한편, 자동차 용도별 1만대당 사망자수를 비교해 보면 사업용 자동차는 1991년 92.8명에서 1993년 57.9명으로 38%감소하였고, 비사업용 자동차는 1991년 20.0명에서

- 이같은 초과감소에 힘입어 1994년도는 당초 목표치 10,600명을 10,000명으로 수정하여 교통사고 줄이기 운동을 지속적으로 추진하고 있다.
- 따라서 현재와 같은 교통사고 감소추세가 지속되는 경우 목표년도인 1996년도의 사망자수 목표치 8,600명은 달성될 수 있을 것으로 전망된다.
- 한편, 1993년의 경우 교통사고 사망자수는 전년대비 10.6%가 감소하였으나, 사고 건수는 전년대비 1.4% 증가, 부상자수는 전년대비 3.6% 증가하여, 사망자수 감소에도 불구하고 교통사고 자체는 전반적으로 증가추세에 있는 점에 유의할 필요가 있다.

2. 主要類型別 交通事故 減少實績 分析

가. 자동차 용도별 교통사고

- 자동차 용도별 교통사고 감소실적을 분석해 보면, 사업용 자동차에 의한 사망자수는 1991년 3,250명에서 1993년 2,285명으로 30% 감소하였다.
- 비사업용 자동차에 의한 사망자수는 1991년 7,797명에서 1993년 6,784명으로 13% 감소하여, 사업용에 비해 절반이하의 낮은 감소율을 나타내고 있다.

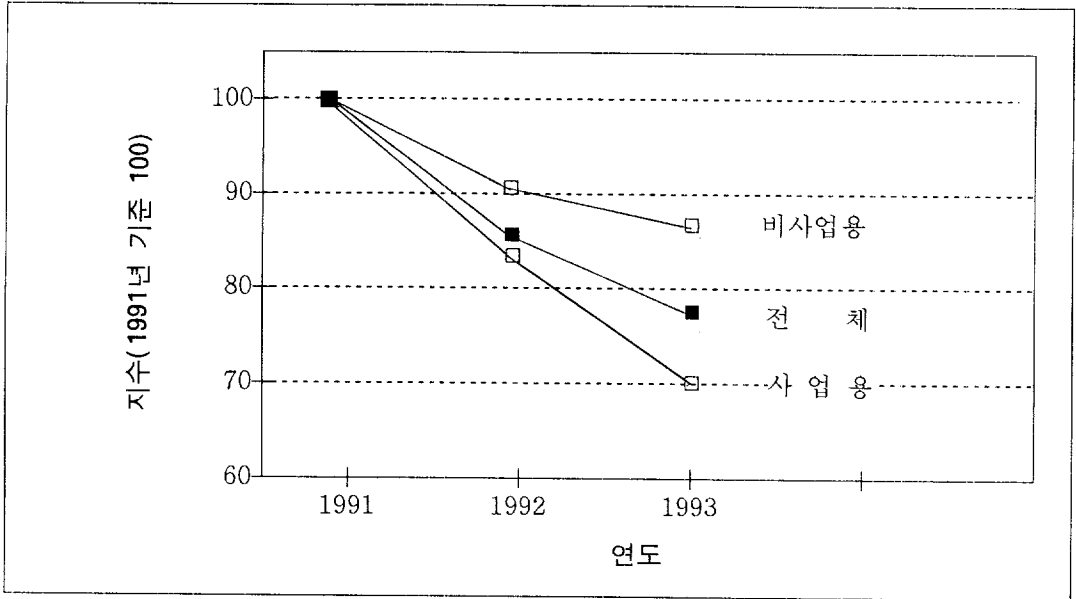
〈표 5〉 자동차 용도별 사망자수

구 분	1991 (기준년도)	1992	1993
사 업 용	3,250 (100)	2,741 (84)	2,285 (70)
비사업용	7,797 (100)	7,095 (91)	6,784 (87)
2 륜차등	2,382 (100)	1,804 (76)	1,333 (56)
합 계	13,429	11,640	10,402

주) ()은 1991년을 100으로 한 지수임.

- 한편, 자동차 용도별 1만대당 사망자수를 비교해 보면 사업용 자동차는 1991년 92.8명에서 1993년 57.9명으로 38%감소하였고, 비사업용 자동차는 1991년 20.0명에서

1993년 11.5명으로 42% 감소하여 비사업용 자동차의 사망자수 감소율이 사업용보다 더 양호한 것으로 나타났다.



〈그림 6〉 자동차 용도별 사망자수 감소율

○ 사업용 자동차의 1만대당 사망자수는 비사업용 대비 1991년 4.6배에서 1993년 5.0배로 약간 증가하였다.

〈표 6〉 자동차 용도별 1만대당 사망자수

구분	1991 (기준년도)	1992	1993
사업용	92.8 (100)	72.4 (78)	57.9 (62)
비사업용	20.0 (100)	14.6 (73)	11.5 (58)
2륜차	11.0 (100)	7.4 (67)	435 (41)

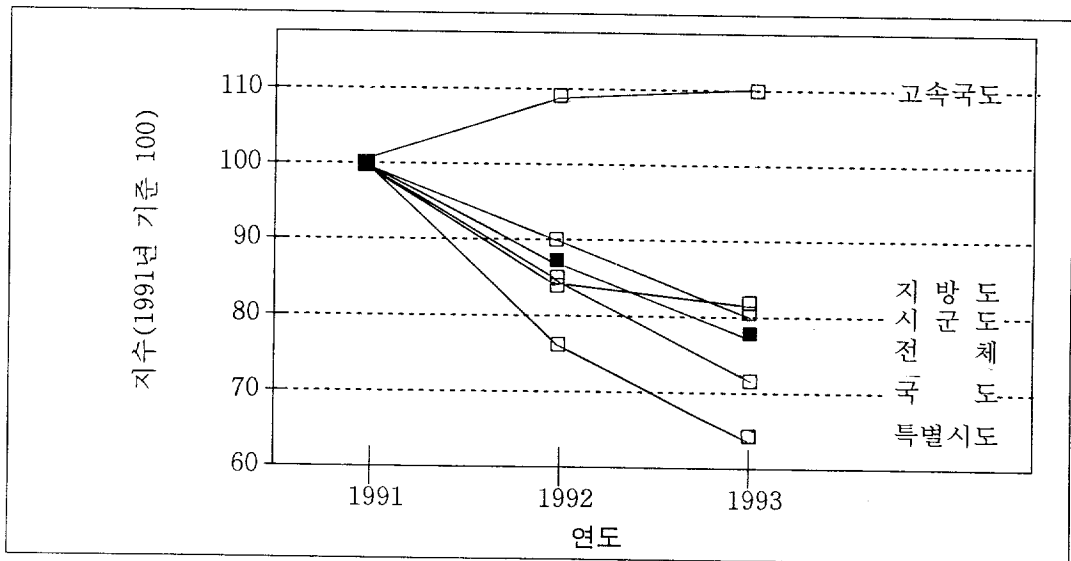
주) ()안은 1991년을 100으로 한 지수임

나. 도로종류별 교통사고

〈표 7〉 도로 종류별 사망자수

구 분	1991년(기준년도)	1992	1993
고속국도	893 (100)	977 (109)	979 (110)
국 도	5,610 (100)	4,789 (85)	4,057 (72)
지 방 도	1,469 (100)	1,239 (84)	1,206 (82)
특별시도	1,947 (100)	1,485 (76)	1,224 (63)
시 군 도	3,222 (100)	2,888 (90)	2,609 (81)
기 타 도 로	288 (100)	262 (91)	327 (114)
합 계	13,429	11,640	10,402

주) ()안은 1991년을 100으로 한 지수임



〈그림 7〉 도로종류별 사망자수 감소율 비교

- 도로종류별 교통사고 감소실적을 분석해 보면, 고속국도의 사망자수는 1991년 893명에서 1993년 979명으로 10% 증가하여 큰 문제점이 있는 것으로 나타났다.
- 국도의 사망자수는 1991년 5,610명에서 1993년 4,057명으로 28% 감소하였다.
- 지방도 및 시군도의 사망자수는 기준년도에 비해 감소하고 있으나 감소율은 각각 18%, 19%로 낮은 편이어서 대책이 요망되고 있다.
- 특별시도의 사망자수는 1991년 1,947명에서 1993년 1,224명으로 37%감소하여 가장 크게 감소하였다.

다. 연령층별 교통사고

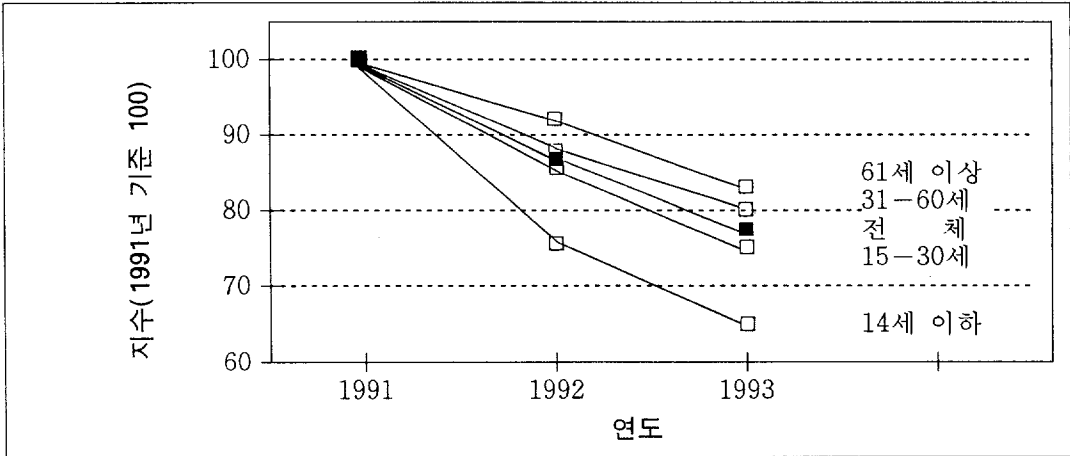
- 연령층별 교통사고 감소실적을 분석해 보면, 14세이하 어린이 사망자수는 1991년 1,566명에서 1993년 998명으로 36% 감소하여 양호한 감소율을 나타내고 있다.
- 15-30세 청년층의 사망자수는 1991년 3,399명에서 1993년 2,574명으로 24% 감소하였다.
- 31-60세 장년층의 사망자수는 1991년 6,150명에서 1993년 4,911명으로 20% 감소하였다.

〈표 8〉 연령층별 사망자수

구 분	1991년 (기준년도)	1992년	1993년
14세 이하	1,566 (100)	1,180 (75)	998 (64)
15세-30세	3,399 (100)	2,911 (86)	2,574 (76)
31세-60세	6,150 (100)	5,435 (88)	4,911 (80)
61세 이상	2,238 (100)	2,053 (92)	1,851 (83)
불 명	76 (100)	61 (80)	68 (90)
합 계	13,429	11,640	10,402

주) ()안은 1991년을 100으로 한 지수임

○ 61세이상 노인층의 사망자수는 1991년 2,238명에서 1993년 1,851명으로 17% 감소하여 비교적 낮은 감소율을 나타내고 있으며 이에 대한 대책이 요망되고 있다.



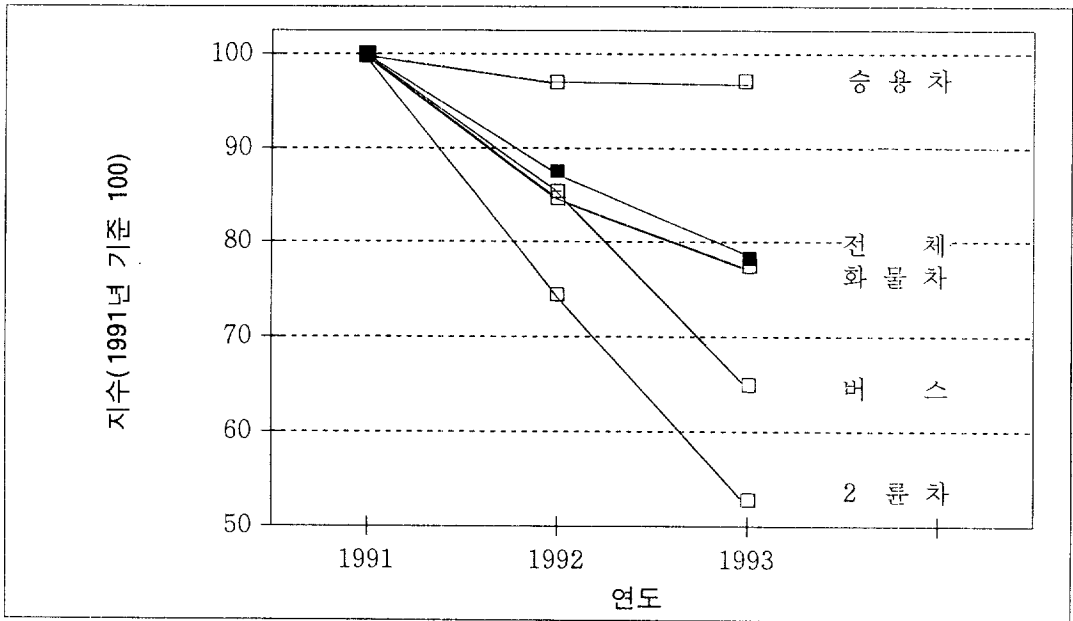
〈그림 8〉 연령층별 사망자수 감소율 비교

라. 차종별 교통사고

〈표 9〉 차종별 사망자수

구분	1991 (기준년도)	1992	1993
승용차	4,430 (100)	4,317 (97)	4,306 (97)
버스	2,265 (100)	1,911 (84)	1,456 (64)
화물차 및 특수차	4,249 (100)	3,539 (83)	3,263 (77)
2륜차	1,377 (100)	1,016 (74)	713 (52)
자전거등	1,108 (100)	857 (77)	664 (60)
합계	13,429	11,640	10,402

- 차종별 교통사고 감소실적을 분석해 보면, 먼저 승용차에 의한 사망자수는 1991년 4,430명에서 1993년 4,306명으로 거의 감소되지 않고 있어 이에 대한 적극적인 대책이 요망되고 있다.
- 버스에 의한 사망자수는 1991년 2,265명에서 1993년 1,456명으로 36% 감소하여 상당히 큰 성과를 거두었다.
- 화물차 및 특수차에 의한 사망자수는 1991년 4,249명에서 1993년 3,263명으로 23% 감소하였다.
- 2륜차에 의한 사망자수는 1991년 1,377명에서 1993년 713명으로 48% 감소하여 크게 성과를 거두었다.
- 한편, 차종별 자동차 1만대당 사망자수를 비교해 보면 승용차는 1991년 16.2명에서 1993년 10.1명으로 38% 감소하였고, 버스는 53.0명에서 27.6명으로 48% 감소하였으며, 화물차 및 특수차는 38.9명에서 22.1명으로 43% 감소하여, 버스와 화물차의 감소율이 큰 반면 승용차는 비교적 낮게 나타나고 있다.



〈그림 9〉 차종별 사망자수 감소율 비교

- 그러나 1993년 현재 승용차 대비 버스의 1만대당 사망자수는 2.7배, 화물차 및 특수차는 2.2배로 나타나고 있어 버스 및 화물차는 여전히 상대적으로 높은 사고

율을 기록하고 있다.

〈표 10〉 차종별 자동차 1만대당 사망자수

구 분	1991 (기준년도)	1992	1993
승용차	16.2 (100)	12.5 (77)	10.1 (62)
버 스	53.0 (100)	39.5 (75)	27.6 (52)
화물차 및 특수차	38.9 (100)	27.5 (71)	22.1 (57)
2륜차	8.7 (100)	5.8 (67)	3.7 (43)

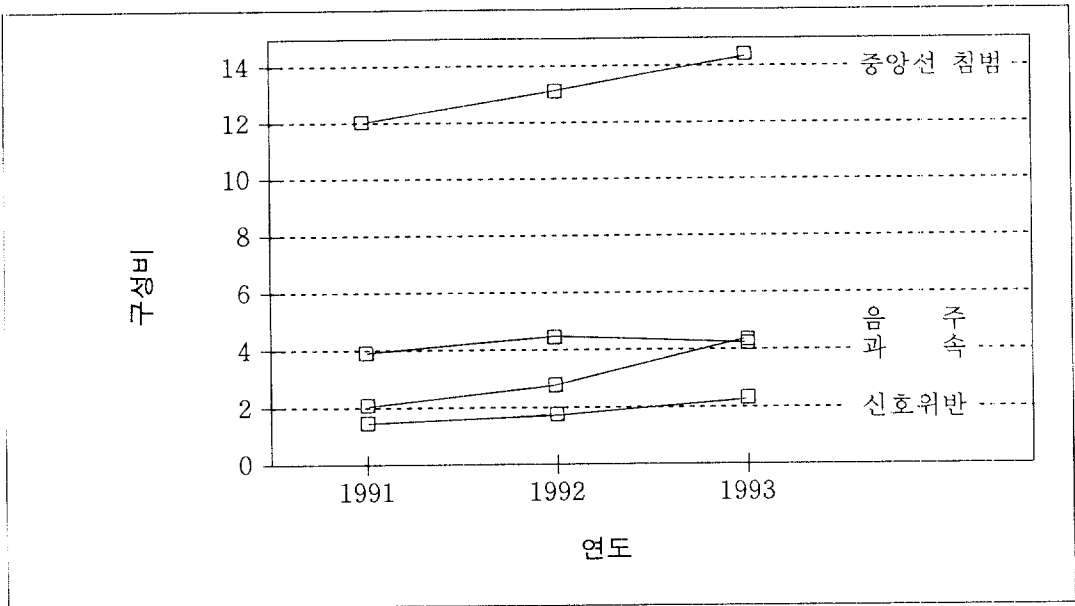
주) ()안은 1991년을 100으로 한 지수임

마. 법규위반별 교통사고

〈표 11〉 법규위반별 사망자수 구성비(%)

구 분	1991년 (기준년도)	1992년	1993년
중앙선 침범	12.0	13.3	14.5
음주	2.2	2.8	4.4
과속	3.8	4.5	4.3
신호위반	1.5	1.7	2.4
무면허	8.1	7.4	6.0
교차로 운행방법 위반	0.8	1.1	1.5
보행자 보호의무 위반	3.1	3.0	3.0
안전운전 불이행	56.1	55.9	51.6
기타	12.4	10.3	12.3
합 계	100.0	100.0	100.0

주) ()안은 1991년을 100으로 한 지수임.



〈그림 10〉 4대 중대위반 사망자수 구성비 변화

- 법규위반별 교통사고 감소실적을 분석해 보면, 중앙선 침범에 의한 사망자수 구성비는 1991년 12.0%에서 1993년 14.5%로 증가하였고, 신호위반은 1.5%에서 2.4%로 증가, 음주운전은 2.2%에서 4.4%로 증가, 과속은 3.8%에서 4.3%로 증가하여 4대 중대위반 유형으로 나타나고 있다.
- 반면, 무면허운전에 의한 사망자수 구성비는 1991년 8.1%에서 1993년 6.0%로 감소하였고, 안전운전 불이행은 56.1%에서 51.6%로 감소하였다.

바. 시·도별 교통사고

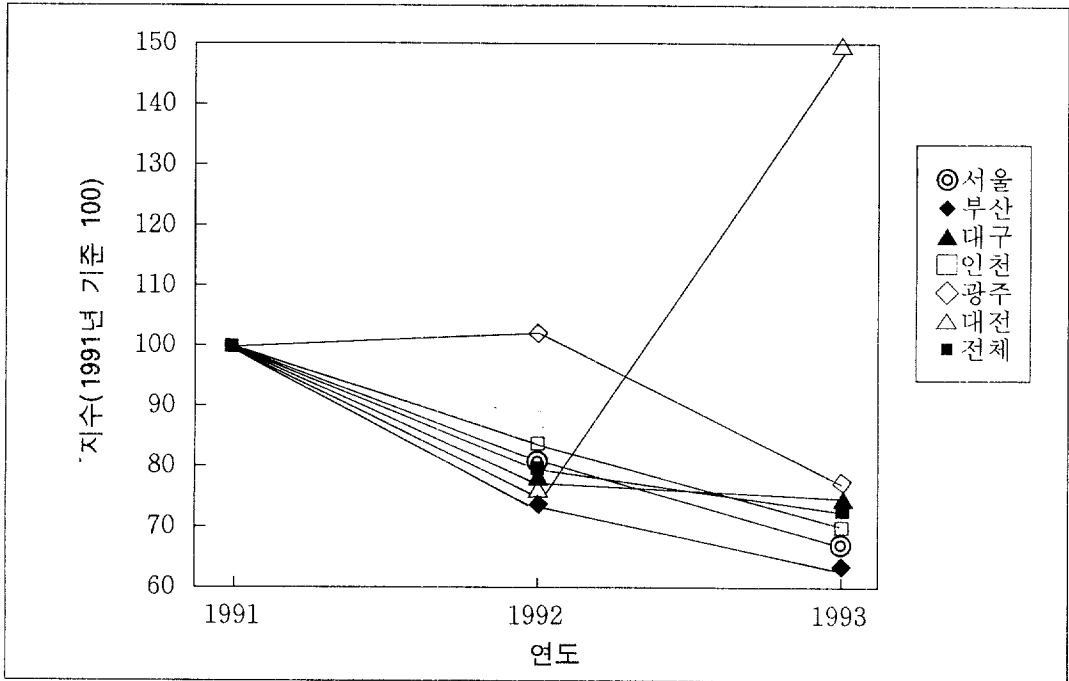
- 시·도별 교통사고 감소실적을 분석해 보면, 전체적으로 6대도시의 사망자수는 1991년 3,050명에서 1993년 2,109명으로 31% 감소하였고, 지방은 10,379명에서 8,293명으로 20% 감소하여, 대도시가 지방보다 더 성공적으로 감소하였다.
- 6대도시중에서는 서울 38% 감소, 부산 36% 감소, 인천 34% 감소하여 성공적인 반면, 대전은 역으로 50% 증가하여 그 원인에 대한 상세한 분석이 요구되고 있다.
- 지방중에서는 충남 46% 감소, 강원 39% 감소하여 큰 성공을 거둔 반면, 경남 1% 증가, 고속국도 10% 증가, 제주 21% 증가후 46% 감소하여 문제점을 나타내

고 있다.

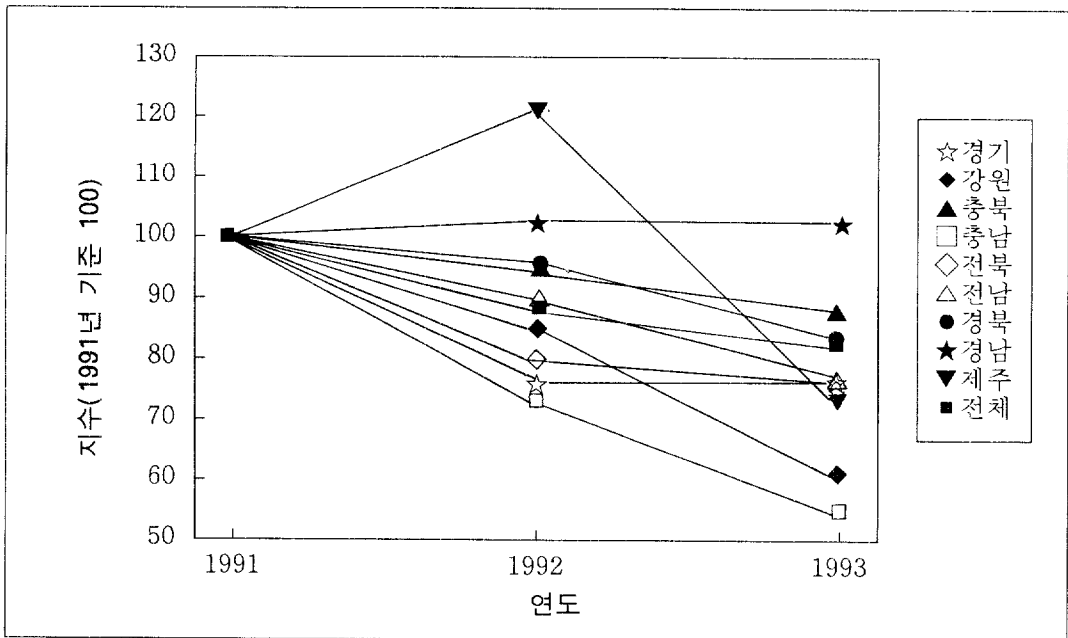
〈표 12〉 시·도별 사망자수

구 분		1991 (기준년도)	1992	1993
6대 도시	서울	1,305(100)	986(76)	809(62)
	부산	510(100)	409(80)	325(64)
	대구	495(100)	392(79)	349(71)
	인천	342(100)	280(82)	226(66)
	광주	256(100)	266(104)	187(73)
	대전	142(100)	111(78)	213(150)
	소계	3,050(100)	2,444(80)	2,109(69)
지 방	경기	2,369(100)	1,825(77)	1,815(77)
	강원	661(100)	574(87)	404(61)
	충북	742(100)	694(94)	630(85)
	충남	1,135(100)	854(75)	618(54)
	전북	806(100)	651(81)	611(76)
	전남	992(100)	891(90)	765(77)
	경북	1,473(100)	1,378(94)	1,188(81)
	경남	1,167(100)	1,181(101)	1,178(101)
	제주	141(100)	,171(121)	105(75)
	고속	893(100)	977(109)	979(110)
소계	10,379(100)	9,196(89)	8,293(80)	
합 계	13,429	11,640	10,402	

- 한편, 시·도별 자동차 1만대당 사망자수는 6대도시 평균이 1991년 12.7명에서 1993년 6.5명으로 49% 감소하였고, 지방은 56.3명에서 27.4명으로 51% 감소하여 대도시와 지방이 비슷한 감소율을 나타내고 있다.
- 그러나 6대도시 평균치 대비 지방의 자동차 1만대당 사망자수는 1991년 4.4배에서 1993년 4.2배로 여전히 높은 비율을 나타내고 있다.



〈그림 11〉 6대 도시 사망주사 감소율 비교



〈그림 12〉 지방 사망자수 감소율 비교

〈표 13〉 시·도별 자동차 1만대당 사망자수

구 분		1991 (기준년도)	1992	1993
6대 도시	서울	9	6	5
	부산	15	10	7
	대구	19	12	9
	인천	18	11	7
	광주	24	21	12
	대전	12	8	12
	소계	12.7(100)	8.7(69)	6.5(51)
지 방	경기	39	22	17
	강원	54	36	20
	충북	68	48	35
	충남	88	52	30
	전북	59	36	27
	전남	80	57	39
	경북	64	45	31
	경남	36	28	23
	제주	26	25	13
	고속	—	—	—
소계	56.3(100)	38.0(68)	27.4(49)	
합 계	13,429	11,640	10,402	

주) ()안은 1991년을 100으로 한 지수임.

IV. 交通安全 關係部處別 推進實績 分析

1. 警察廳

가. 법규위반자 지도·단속 강화

〈표 13〉 시·도별 자동차 1만대당 사망자수

구 분		1991 (기준년도)	1992	1993
6대 도시	서울	9	6	5
	부산	15	10	7
	대구	19	12	9
	인천	18	11	7
	광주	24	21	12
	대전	12	8	12
	소계	12.7(100)	8.7(69)	6.5(51)
지 방	경기	39	22	17
	강원	54	36	20
	충북	68	48	35
	충남	88	52	30
	전북	59	36	27
	전남	80	57	39
	경북	64	45	31
	경남	36	28	23
	제주	26	25	13
	고속	—	—	—
	소계	56.3(100)	38.0(68)	27.4(49)
합 계	13,429	11,640	10,402	

주) ()안은 1991년을 100으로 한 지수임.

IV. 交通安全 關係部處別 推進實績 分析

1. 警察廳

가. 법규위반자 지도·단속 강화

○ 총단속건수

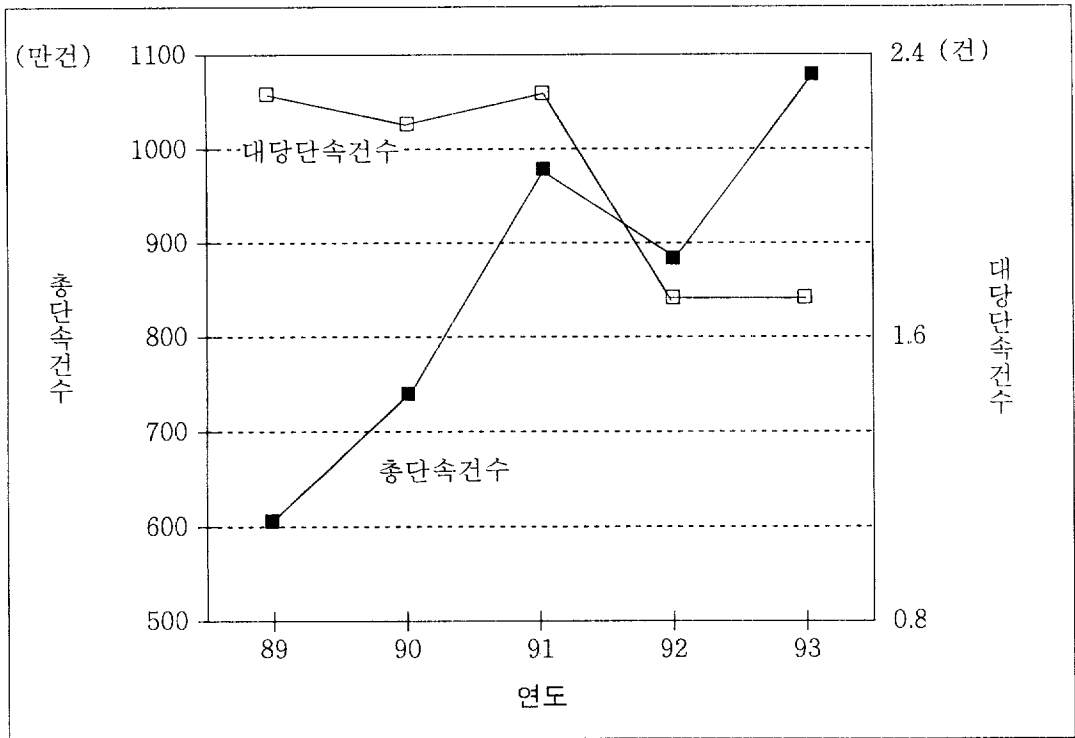
1992년 : 8,824,054건

1993년 : 10,764,406건(22% 증가)

○ 우리나라의 연간 총단속건수는 증가하고 있으나 대당 단속건수는 오히려 감소추세에 있음

1991년 : 2.3건/대

1993년 : 1.7건/대(26% 감소)



〈그림 13〉 연간 단속건수 추이

○ 그러나 우리나라 자동차의 연간 대당 단속건수는 일본의 13배 이상임.

〈표 14〉

대당 단속건수 한.일 비교

국 가	연간 단속건수	자동차대수	대당 단속건수
한국(1993)	10,764,406	6,274,008	1.72
일본(1993)	8,600,922	65,733,026	0.13

- 무단횡단사고 예방을 위한 보행자 단속 강화
1993년 : 222만건 단속
- 교통관리대 발족
: 전국 39개 중대 5,201명(1992)
- 위반차량 단속장비 증강.개선
: 무인속도측정기, 음주측정기, 순찰차량 등

나. 교통안전시설 확충

- 신호기 확충
1992 : 1,213기 신설
1993 : 856기 신설
- 교통안전표지 확충
1992 : 40,313개 신설
1993 : 34,414개 신설
- 교통안전시설 투자 예산
1993 : 663억원
1994 : 642억원(계획)

다. 운전자 교육 및 홍보 실시

- 신규면허 취득자 교육시간 강화
: 2시간 → 4시간으로 증가(1993.7)
- 신규 면허자 교육
1992 : 1,597,480명
1993 : 1,593,597명
- 법규 위반자 교정교육
1992 : 212,717명
1993 : 279,423명
- 매스컴을 통한 대국민 홍보
1992 : T.V 447회, 라디오 8,688회(도로교통안전협회 주관)
1993 : 32억원 투자

라. 법령 및 제도 개선

- 도로교통법 개정(1993.7)
 - 자동차의 범위에 “건설중기” 포함
 - 레커, 트레일러 등 특수차량 면허취득요건 강화(18세→21세)
- 단순물적피해 교통사고의 형사면책 범위 확대(1994.7)
 - : 20만원→80만원으로 상향
- 교통사고처리특례법 개정(1993.7)
 - 공소제기권 대상 범위 확대
 - : 인도침범사고, 개문발차사고 포함
- 어린이 보호구역(School Zone) 관리지침 제정 (1994)

시행상 문제점

- 전체적인 사망자 감소에도 불구하고 악성위반에 의한 사망자는 오히려 증가하고 있음.

<표 15> 악성위반 사망자 구성비 (단위 : %)

구 분	1991(기준년도)	1992	1993	비고
중앙선침범	12.0	13.3	14.5	21% 증가
음 주	2.2	2.8	4.4	100% 증가
신 호 위 반	1.5	1.7	2.4	60% 증가

- 위반차량 단속강화에도 불구하고 과속 등 사고유발 요인행위 단속은 미흡
 - 우리나라의 사고유발 요인행위 단속율은 일본에 비해 최고속도위반은 1/2, 일시정지위반은 1/14 수준임.

<표 16> 위반종류별 한·일 비교

국 가	총단속건수	최고속도위반		일시정지위반	
		건 수	%	건 수	%
한국(1993)	10,764,406	1,300,864	12.1	37,796	0.4
일본(1993)	8,600,922	2,346,770	27.3	482,666	5.6

- 교통사고 감소를 위한 법규개정 미흡
 - 법규위반간의 처벌규정이 불균형을 이루고, 사고위험성이 높은 위반에 대한 처벌이 미흡함.

〈표 17〉 위반종류별 벌점 비교

구 분	벌 점	사고 기여도(추정)
고속도로 갓길 운행	30점(30일 운행정지)	1
과속(20km/시 초과)	15점	10
중앙선 침범	20점	30

주) 사고기여도는 해당위반에 의한 사망자수로 추정함

- 교통사고 조사의 전문성 부족으로 교통사고 재조사 민원 증가
 - 교통경찰의 잦은 순환 근무로 전문성 미확립
- 운전면허 갱신시 적성검사교육 미실시
 - 행정쇄신위원회는 오히려 적성검사 폐지 추진으로 당초 시책에 역행(1994.7)

2. 其他 部處

가. 交通部

- 1) 운수업체 안전관리 강화
 - 사고 많은 업체 교통안전진단 실시
 - 1992 : 104개 업체
 - 1993 : 94개 업체
 - 운수업체 행정처분 기준 강화
 - 사고 많은 업체 처분기준 강화
 - 사고지수, 시내버스 : 5→4로 하향
 - 택 시 : 4→2로 하향
 - 화 물 차 : 2→1로 하향
 - 불법택시 운전자에 대한 처분 강화
 - : 과징금 5만원→20만원으로 인상
- 2) 자동차 성능시험 및 안전기준 강화

- 교통사고 감소를 위한 법규개정 미흡
 - 법규위반간의 처벌규정이 불균형을 이루고, 사고위험성이 높은 위반에 대한 처벌이 미흡함.

〈표 17〉 위반종류별 벌점 비교

구 분	벌 점	사고 기여도(추정)
고속도로 갓길 운행	30점(30일 운행정지)	1
과속(20km/시 초과)	15점	10
중앙선 침범	20점	30

주) 사고기여도는 해당위반에 의한 사망자수로 추정함

- 교통사고 조사의 전문성 부족으로 교통사고 재조사 민원 증가
 - 교통경찰의 잦은 순환 근무로 전문성 미확립
- 운전면허 갱신시 적성검사교육 미실시
 - 행정쇄신위원회는 오히려 적성검사 폐지 추진으로 당초 시책에 역행(1994.7)

2. 其他 部處

가. 交通部

- 1) 운수업체 안전관리 강화
 - 사고 많은 업체 교통안전진단 실시
 - 1992 : 104개 업체
 - 1993 : 94개 업체
 - 운수업체 행정처분 기준 강화
 - 사고 많은 업체 처분기준 강화
 - 사고지수, 시내버스 : 5→4로 하향
 - 택 시 : 4→2로 하향
 - 화 물 차 : 2→1로 하향
 - 불법택시 운전자에 대한 처분 강화
 - : 과징금 5만원→20만원으로 인상
- 2) 자동차 성능시험 및 안전기준 강화

- 자동차 성능시험 항목 확대(1994.1)
: 6개→38개로 확대
- 경운기, 트레일러 등 형식기준 강화(1993.1)
: 차폭등, 방향지시등 부착에 한하여 공급
- 경운기 등 농기계 야광 스티커 부착
1993 : 21만대
- 자동차검사 실시
1992 : 2,977,255대(불합격을 9.2%)
1993 : 3,625,378대(불합격을 11.3%)

- 3) 운수업체 종사자 교육 및 홍보 실시
- 운수업체 운전자 보수교육 실시
1992 : 202,174명
- 운수업체 교통안전관리자 교육(신규 및 보수 교육)
1992 : 3,322명
1993 : 3,403명
- 운수업체 운전자 정밀적성검사 실시
1992 : 105,648명
1993 : 69,500명
- 운수업체 경영자 교육 실시
1992 : 3,552명
- 매스컴을 통한 대국민 홍보 실시
1992 : TV 299회, 라디오 1,075회(교통안전진흥공단 주관)
1993 : TV 380회, 라디오 1,550회(12억원 투자)
- 교통법규 위반차량 신고엽서제 실시(1992. 8)
1993 : 7,162건 신고
- “교통안전의 노래” 공모(교통안전진흥공단 주관, 1992)
- 보급은 미흡함

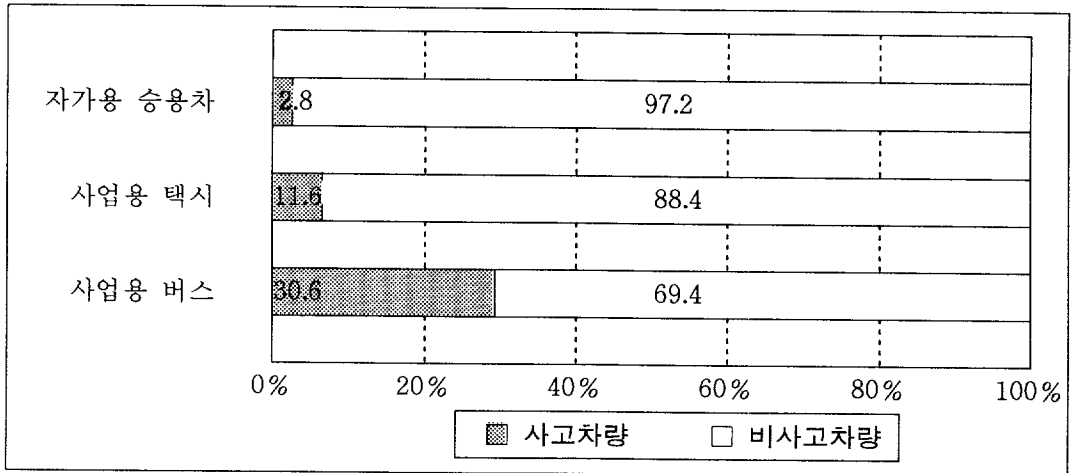
시행상 문제점

- 사업용 차량의 사고율이 자가용승용차에 비해 택시는 4배, 버스는 11배로서 여전

히 높음

〈표 18〉 차종별 사고율 비교 (1993년기준)

차 종	대 수	연간사고건수	100대당사고건수
사업용 버스 (시내, 시외, 고속, 전세)	49,737	15,219	30.6
사업용 택시 (회사, 개인)	195,140	22,672	11.6
자가용 승용차	4,076,113	116,009	2.8



〈그림 14〉 100대당 연간 사고건수 비교(1993)

○ 사업용 차량의 무질서 난폭운전이 근절되지 않고 있음.

- 녹색신호 종료후 적색신호에도 무단 진행
- 중앙선을 침범하여 대향차선 운행
- 차선위반 지그재그 운행 등

나. 건설부

1) 사고 많은 지점 개선

○ 국도 “사고 많은 지점” 개선

1992 : 159개소(660억원)

1993 : 175개소(700억원)

2) 철도건설목 입체화 사업 실시

1992 : 11개소

1993 : 11개소(436억원)

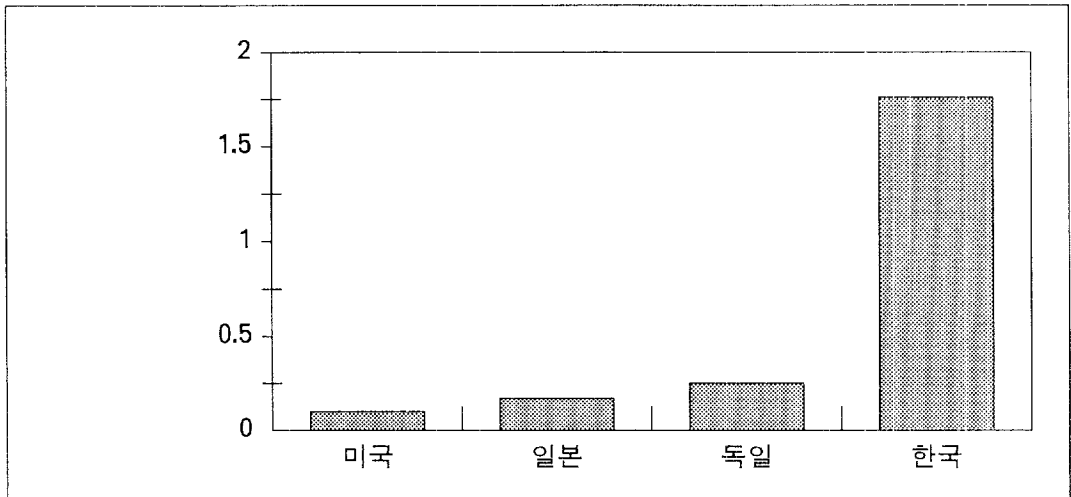
3) 기타 관련 사업

- 노면 평탄성 증진을 위한 덧씌우기 공사
- 노후교량 개.보수 공사
- 굴곡도로 직선화 공사

시행상 문제점

<표 19> 도로 10km당 연간 사망자수 비교

국 가	연장거리(km)	사망자수(명)	10km당 사망자수(명)
한 국	61,294	10,402	1.70
미 국	6,237,290	46,800	0.08
일 본	1,114,697	11,227	0.10
독 일	496,652	7,906	0.16



<그림 15> 도로10km당 연간 사망자수 비교

- 우리나라 도로의 사고위험도는 외국의 10-20배이며, 주원인은 도로안전시설의 근본적 미비에 있음.
- 국도상 사고 많은 지점 개선이 미흡함
 - 1990년 선정 "사고 많은 지점" 총 6,555개소중 개선 완료 지점이 40% 미만(당초 목표는 1994년까지 개선 완료 예정)
 - 사고 많은 지점 개선에 대한 예산 투자 미흡

다. 내무부 (시.도)

- 1) 지방도 사고 많은 지점 개선
1993 : 568개소(336억원)
- 2) 지방도 도로안전시설 확충
1993 : 30,499개소(2,201억원)
- 3) 교통사고 줄이기 운동 시민참여 유도
 - 매월 1,3주 화요일 "교통사고 줄이기 운동의 날" 시민 참여

시행상 문제점

- 시.도 교통안전대책위원회 미활성화
 - 간사기능의 실무 추진조직이 없음
- 지방도 "사고 많은 지점" 개선에 대한 예산 투자 미흡
- 「교통사고 줄이기 운동의 날」 유명무실화
 - 지속 추진 의지 결여

라. 교육부

- 1) 각급학교 교통안전교육 담당자 지정
 - 학교당 1명 담당자 지정
 - 교육담당자 연수 실시(교통안전진흥공단 주관)
 - 1992 : 1,166명
 - 1993 : 1,376명
- 2) 교통안전교육 시범학교 지정.운영
 - 시.도별 1개교씩 총 15개교

3) 각급학교별 최소 필요교육시간 설정 운용

- 유치원 : 연간 40시간(권장)
- 국민학교 : 연간 20시간(권장)

시행상 문제점

- 연령단계별 어린이 교통안전교육의 체계적 프로그램이 없음
해의 사례, 독일 : “교통교육 지도 요강”
영국 : “National Road Safety Education Syllabus”
- 어린이 교통안전교육에 대한 예산 미배정
 - 교통안전교육 담당자 교육 예산
 - 교내 교통안전시설 설치 예산

마. 재무부

- 1) 자동차 보험제도 개선
 - 무사고 연수에 따라 최고 60%까지 보험료 할인
 - 사고 실적에 따라 최고 120%까지 할증
- 2) 책임보험 보상 한도액 인상(교통부 주관, 1994.8)
 - 사망사고 및 후유장애 : 500만원→1500만원
 - 부상사고 : 300만원→600만원
- 3) 마스크를 통한 교통안전 홍보 실시
 - 1992 : T.V 663회, 라디오 22,935회(대한손해보험협회 주관)
 - 1993 : 11억원 투자

시행상 문제점

- 교통사고 줄이기를 위한 자동차 보험제도 개선 미흡
 - 교통법규 위반과 보험료 할증의 연계 미실시
 - 자동차 보험회사의 교통사고 감소 노력 미흡
 - 자동차보험 적자를 보험료 인상으로 해결에 치중
- * 해외사례 : 영국 General Accident 보험사의 Children Traffic Club 운영

바. 경제기획원

1) 交通安全시설 투자 예산 확보

- 交通安全시설 투자 예산(경찰청 소관)

1993 : 663억원

1994 : 642억원

* 투자예산이 오히려 감소함

시행상 문제점

- 경제기획원의 交通安全 투자예산 증액 의지 빈약

- 교통범칙금을 이용한 특별회계 설치도 반대

- * 교통범칙금 총액

1992 : 1,108억원

1993 : 1,152억원

사. 보건사회부

1) 응급의료체계 개선

- 구급환자 신고센터 설치

1992년말 : 전국 226개소 설치 완료

- 구급환자 신고센터에 119 구급차 및 소방구급요원 상근

2) 교통사고환자 진료체계 개선

서울등 6대도시에 교통사고 전담병원 43개소 지정 운영

- 전국에 응급의료병원 254개 지정 운영(1992)

- 응급의료센터 : 92개

- 응급의료지정병원 : 162개

시행상 문제점

- 대형사고시 긴급구난체계 미흡

- 교통사고의 신속한 발견.보고체계 미흡

- 사고현장에의 신속한 출동과 긴급 의료서비스 제공체계 미비

- 대형사고 발생때마다 정부의 뒤늦은 대응체계에 대한 여론 비난

아. 국무총리실

- 1) 「교통사고 줄이기 운동」 수립 집행
 - 「교통사고 줄이기 운동」 계획 수립(1991.12)
 - 교통사고 줄이기 목표 설정(1996년 : 사망자수 8,600명)
 - 각 부처별로 추진시책 시달
 - 분기별 추진실적 분석
 - 연4회 분기별 추진실적 분석(국무총리행정조정실 주관)
 - 부처별로 잘한 점, 미흡한 점 지적 평가
 - 시·도별 교통사고 줄이기 목표 관리
 - 목표 달성 시·도 및 미달성 시·도 관리
 - 연도별 추진 슬로건 제정
 - 1992 : 교통사고 줄이기 운동 원년
 - 1993 : 교통사고 줄이기 자율실천의 해
 - 1994 : 교통사고 줄이기 참여의 해
- 2) 「교통사고 방지 종합대책」 수립·집행
 - 교통사고방지 종합대책 수립위원회(위원장 : 교통부 차관) 및 5개 실무작업반구성(교통부 주관)
 - 교통사고방지 종합대책 확정(1994.2)
 - : 도로, 철도, 해운, 항공 분야 망라
- 3) 교통안전 추진체제 개선
 - 시·도 교통안전 대책위원회 조직 개편
 - 부위원장 : 부지사 → 지방경찰청장으로
 - 교통안전 전문가 참여 확대
- 4) 교통안전 범국민 운동 추진
 - 교통사고 줄이기 운동의 날 행사 실시(1992)
 - : 매월 1,3주 화요일
 - 민간단체 및 공직자 참여
 - 교통안전 의식개혁 입간판, 현수막, 전광판(사고통계) 설치
 - 교통사고 줄이기 T.V, 라디오 홍보 강화
 - 교통사고 발생건수 신문 사회면 매일 보도(한국일보)
 - : 1993년 폐지
 - 교통안전 홍보대책 협의회 구성 운영(1992.3)

- 국무총리실, 교통부, 경찰청 등 유관기관 참여
- “교통안전의 달” 범국민 교통안전 촉진대회 개최
 - 춘계 : 도로교통안전협회 주관(5월)
 - 추계 : 교통안전진흥공단 주관(9월)
- 녹색어머니회 중앙회 결성
 - 기타 민간단체(교통사고장애인협회 등) 구성

시행상 문제점

- 국무총리실내에 「교통안전대책단」미설치
 - 교통사고 줄이기 운동 총괄 대책단 미설치
 - 부처간 종합추진체제 미흡
- 시·도 교통안전 대책위원회 운영 미흡
 - 간사 기능 실무조직이 없음
- 시·군·구 교통안전 대책위원회 미구성
 - 일부 구성된 곳은 운영실적 극히 저조
- 「교통사고 줄이기 운동」을 교통부에 이관(1994년)함으로써 추진의지 약화
 - 교통부의 건설부, 경찰청 통괄권한 미부여
- 「교통사고 줄이기 운동」에 대한 예산 확보 지원 미흡
 - 교통범죄금의 교통안전시설 투자 전환 미달성
 - 기타 교통안전 투자재원 확보 지원 미흡

V. 外國 警察의 交通安全 對策 事例 調査

1. 日 本

가. 교통사고 발생 개요

- 일본은 제2차 세계대전 종전 이후 자동차 산업의 발달에 따른 자동차 대수의 증가와 함께 교통사고도 급격히 증가하여 1970년에는 사망자수가 최대치인 16,765명(자동차 1만대당 9.0명)에 이르렀다(증가단계).

- 국무총리실, 교통부, 경찰청 등 유관기관 참여
- “교통안전의 달” 범국민 교통안전 촉진대회 개최
 - 춘계 : 도로교통안전협회 주관(5월)
 - 추계 : 교통안전진흥공단 주관(9월)
- 녹색어머니회 중앙회 결성
 - 기타 민간단체(교통사고장애인협회 등) 구성

시행상 문제점

- 국무총리실내에 「교통안전대책단」미설치
 - 교통사고 줄이기 운동 총괄 대책단 미설치
 - 부처간 종합추진체제 미흡
- 시·도 교통안전 대책위원회 운영 미흡
 - 간사 기능 실무조직이 없음
- 시·군·구 교통안전 대책위원회 미구성
 - 일부 구성된 곳은 운영실적 극히 저조
- 「교통사고 줄이기 운동」을 교통부에 이관(1994년)함으로써 추진의지 약화
 - 교통부의 건설부, 경찰청 통괄권한 미부여
- 「교통사고 줄이기 운동」에 대한 예산 확보 지원 미흡
 - 교통범죄금의 교통안전시설 투자 전환 미달성
 - 기타 교통안전 투자재원 확보 지원 미흡

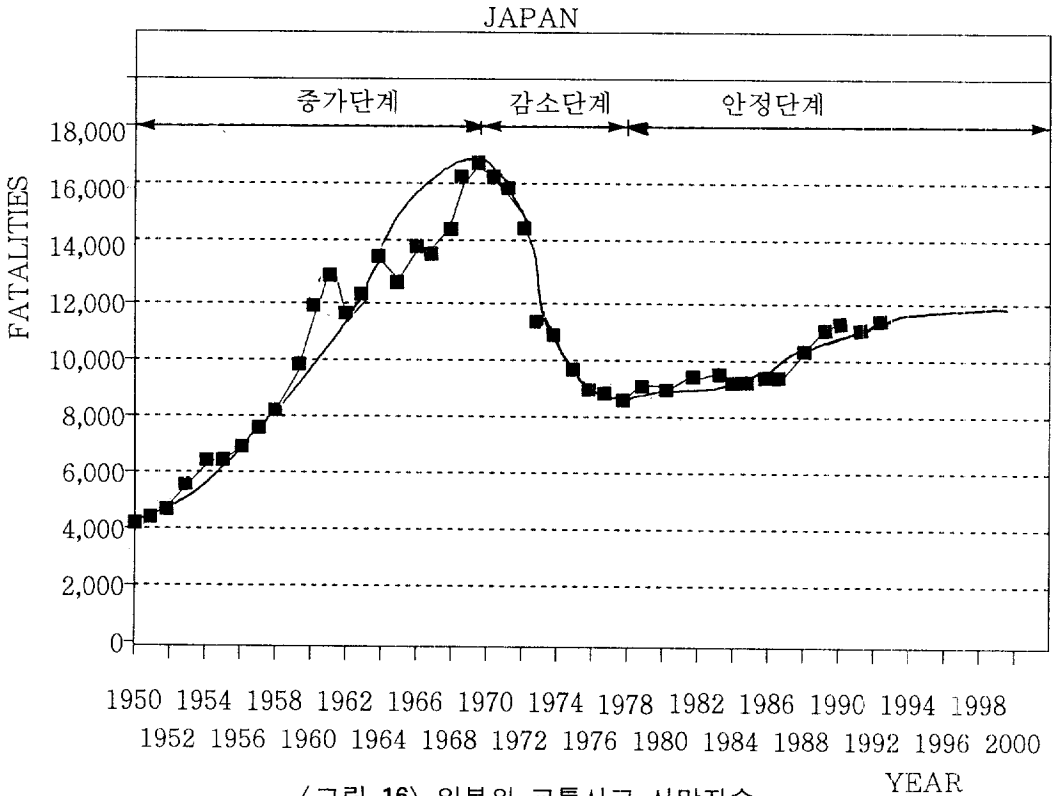
V. 外國 警察의 交通安全 對策 事例 調査

1. 日 本

가. 교통사고 발생 개요

- 일본은 제2차 세계대전 종전 이후 자동차 산업의 발달에 따른 자동차 대수의 증가와 함께 교통사고도 급격히 증가하여 1970년에는 사망자수가 최대치인 16,765명(자동차 1만대당 9.0명)에 이르렀다(증가단계).

- 그 후 정부의 강력한 교통사고 감소정책의 추진에 따라 교통사고 사망자수는 9년만인 1979년 8,466명으로 최대치의 1/2 수준으로 감소하였다(감소단계).



〈그림 16〉 일본의 교통사고 사망자수

- 그 이후에는 정부 주도의 모든 가능한 교통사고 감소정책은 거의 다 사용된 반면 교통량은 지속적으로 증가함에 따라 교통사고는 완만한 증가추세를 나타내어 1993년 현재 연간 사망자수는 10,942명에 이르고 있다(안정단계).
- 한편, 일본은 지금까지 교통사고 발생후 24시간이내 사망자수만을 교통사고 사망자수로 집계하여 왔는데, 1993. 1월부터는 이와 더불어 "30일이내 사망자수"도 집계하기 시작하였다. 이에 따라 일본의 교통사고 사망자수는 1993년 현재 24시간이내 사망자 10,942명외에 30일이내 사망자 2,327명을 합하여 총사망자수는 13,269명에 이르고 있다.

나. 1970년이전(증가단계)의 교통안전 대책

- 1955년 5월 : 「교통사고 방지대책 본부」설치
내각에 교통사고 방지에 관한 종합적인 대책을 추진하기 위하여 교통사고 방지대책 본부(본부장은 내각 관방장관, 부원은 관계부처 국장으로 구성)를 설치하였다. 동 본부는 1955. 6월 “교통사고 방지대책 요강”, 1957. 11월 “건널목사고 방지대책 요강”, 1958.4월 “택시사고 방지대책 요강”을 결정하는 등 필요한 조치를 시행하였다.
- 1955년 7월 : 「자동차 손해배상 보장법」 제정
자동차 사고에 의한 피해자를 구제하기 위하여 운수성 주관으로 자동차 손해배상 보장법을 제정하였다.
- 1958년 3월 : 「도로정비 긴급조치법」 제정
도로를 긴급히 계획적으로 정비하기 위하여 건설성 주관으로 도로정비 긴급조치법을 제정하였다.
- 1960년 6월 : 「도로교통법」제정
과거의 「도로교통취체법」을 전면적으로 개정하여 경찰청 주관으로 새로이 「도로교통법」을 제정하였다.
- 1960년 12월 : 「교통대책본부」설치
총전의 교통사고 방지대책 본부를 발전적으로 해체하고 각의 결정에 따라 새로이 총리부에 「교통대책본부」를 설치하였다. 동 본부는 총무청장관을 본부장으로 하고 관계부처의 사무차관을 구성원으로 하였다.
- 1961년 11월 : 「건널목 개량 촉진법」 제정
철도 건널목의 입체교차화로 건널목 사고를 방지하기 위하여 운수성.건설성 공동으로 건널목 개량 촉진법을 제정하였다.
- 1963년 : 소방서에 구급업무 의무화
소방법을 개정하여 소방서가 교통사고에 대한 구급업무를 포함한 제반 구급업무를 담당하도록 의무화하였다.
- 1965년 5월 : 「육상교통안전조사실」설치
총리부내에 육상교통안전조사실을 설치하여 교통대책본부의 사무를 맡음과 더불어 육상교통안전에 관한 시책의 종합조정을 추진하였다.
- 1966년 4월 : 「교통안전시설등 정비사업에 관한 긴급조치법」제정
긴급히 교통안전을 확보할 필요가 있는 도로에 대해 교통안전시설을 종합적.계획적으로 정비하기 위하여 경찰청.건설성 공동으로 교통안전시설등 정비사업에 관

한 긴급조치법을 제정하였다.

○ 1967년 2월 : 국회 특별위원회 설치

중의원 및 참의원의 양원에 교통안전대책을 심의하는 특별위원회가 설치되어 교통안전문제를 적극적으로 논의하기 시작하였다.

○ 1968년 7월 : 교통반칙 통고제도 실시

경미한 도로교통법 위반자에 대해 반칙금(우리나라의 범칙금)을 납부토록 통고하고, 납부하지 않는 경우에 한해 형사수속토록 하는 교통반칙 통고제도를 도입. 실시하였다.

○ 1969년 10월 : 벌점제도 실시

도로교통법 위반자에 대한 벌점제도를 도입하여 운전면허 관리를 강화하였다.

다. 1970년이후(감소단계)의 교통안전 대책

○ 1970년 6월 : 「교통안전대책기본법」 제정

1970년이전의 여러가지 대책에도 불구하고 교통사고가 계속 증가하자 교통사고 문제에 근본적으로 대처하기 위하여 「교통안전대책기본법」을 제정하였다. 이 법에 의하여 교통안전을 위한 체계적인 조직이 구성되고, 사고감소 계획이 실시되었다.

* 교통안전대책회의의 구성

교통사고 문제를 다루기 위한 체계적인 조직으로서 중앙에는 중앙교통안전대책회의(회장은 내각총리대신(수상), 회원은 지정행정기관의 장관으로 구성), 그리고 지방에는 도도부현 교통안전대책회의(회장은 도도부현 지사, 회원은 관계부처의 장으로 구성)를 구성하였다.

* 교통안전계획의 시행

교통안전을 추진하는 구체적인 계획으로서 매5년마다 중앙에서는 교통 안전 기본계획, 지방에서는 도도부현 교통안전계획을 수립 시행하였다.

그리고 이를 위한 매년도 시행계획으로서 각 지정행정기관은 교통안전 업무계획, 각 도도부현은 교통안전실시계획을 작성.시행하였다.

제1차 교통안전 기본계획(1971 - 1975)

제2차 교통안전 기본계획(1976 - 1980)(이후 매5년마다 작성)

○ 1970년 6월 : 「교통안전대책실」 설치

중앙교통안전대책회의의 사무를 담당하고, 각 지정행정기관의 시책을 종합조정하

기 위하여, 총리부 조직령을 개정하여 총리부내 총무청에 교통안전 대책실을 설치하였다.

이 대책실의 실장은 도도부현 경찰본부장(우리나라의 지방경찰청장), 실원은 운수성, 건설성, 경찰청 등 관계부처에서 파견된 요원으로 구성하였다.

- 1972년 4월 : 스쿨 존(School Zone) 제도 도입
교통사고로부터 어린이를 보호하기 위하여 도로교통법 개정에 의해 스쿨 존 제도를 도입하였다.
- 1972년 6월 : 운전면허 노상시험제도 실시
지정자동차교습소 제도(1960년 도입)에 의한 운전면허 시험시에 종전의 교습소내 운전실기 시험외에 제2차 시험으로 노상시험제도를 도입·실시하였다.
- 1973년 12월 : (인)자동차사고대책센터 설립
운수성 산하에 자동차사고대책센터를 설립하여 운수회사 운전자에 대한 적성검사, 운행관리자에 대한 지도강습 등을 실시하였다.
- 1975년 11월 : (특)자동차안전운전센터 설립
경찰청 산하에 자동차안전운전센터를 설립하여 별점에 따라 운전면허 정지에 이르기 직전의 운전자에 대한 통지 업무, 무사고·무위반등 운전경력 증명서의 교부 업무 등을 시행하였다.
- 1978년 3월 : (재)교통사고 분쟁처리센터 설립
총리부 산하의 법인으로서 교통사고에 대한 변호사의 무료법률상담, 화해의 무상알선, 교통사고 관련 분쟁해결을 위한 심사 등의 업무를 시작하였다.

라. 1980년이후(안정단계)의 교통안전 대책

- 1980년 8월 : (재)교통유아 육성기금 설립
운수성은 8세미만의 교통유아에 대하여 일시금으로 지불된 손해배상금중에서 5백만엔을 원금으로 예탁토록 하고, 이것을 운용하여 고교 졸업시까지 교통유아의 학자금 및 생활비를 매월 지급토록 하기 위해 (재)교통유아 육성기금을 설립하였다.
- 1983년 5월 : 교통안전대책 특별교부금 제도 도입
내각은 지방정부의 교통안전 재원보조를 위하여 「교통안전대책 특별교부금에 관한 정령」을 의결하여, 도로교통법 위반으로 거두어 들인 범칙금을 자치성 주관으로 각 지방의 사고건수, 인구수, 도로연장길이에 따라 다시 교부해 주는 특별교부

금 제도를 도입·시행하였다.

- 1985년 7월 : 안전벨트 착용 의무화
도로교통법을 개정하여 앞좌석 승차자에 대한 안전벨트 착용을 의무화하였다.
- 1989년 11월 : 「교통사고 비상사태」선언
교통대책본부(본부장 : 총무청장관)는 최근 다시 증가하는 교통사고에 대한 경계심을 고취하기 위하여 교통사고 비상사태를 선언하고, 「현 비상사태하에서의 교통사고 방지대책의 추진」을 채택·실시하였다.
- 1989년 12월 : 「초심운전자기간 제도」의 도입
신규 운전면허 취득자에 대해 면허취득일로부터 1년간을 초심운전자기간으로 정하고, 이 기간중 법규를 위반하여 정령으로 정한 기준에 이르면 초심운전자강습을 수강토록 하고, 이 강습 수강후에 다시 법규를 위반하는 운전자는 초심운전자기간 경과후 면허 재시험을 치루게 하는 제도를 도입·시행하였다.
- 1992년 3월 : (재)교통사고종합분석센터 설립
운수성, 건설성, 경찰청 공동으로 (재)교통사고종합분석센터를 설립하여 경찰청의 교통사고통계자료, 운수성의 자동차 등록자료, 건설성의 도로교통센서스 자료를 통합한 종합 데이터 베이스를 구축하고, 이것을 이용하여 교통사고에 대한 종합적·과학적인 조사분석을 시행하기 시작하였다.

2. 英 國

가. 교통사고 발생 개요

- 영국은 제2차 세계대전 이후 다른 나라와 마찬가지로 교통사고가 지속적으로 증가하여 1966년에는 사망자수 7,985명(자동차 1만대당 6.7명)으로 최대치에 도달하였다(증가단계).
- 그 후 고속도로의 제한속도 도입(1967년), 제1차 석유위기(1973년) 등을 거치면서 사망자수가 등락을 거듭하면서 전체적으로 사망자수는 꾸준히 감소하는 추세를 보이고 있다(감소단계).
- 특히, 1987년에는 교통부장관이 서기2000년까지 교통사고 총사망자수를 1981-1985년 평균치의 1/3을 감소시킨다는 국가적인 목표를 수립하여 시행함으로써 교통사고가 최근 급격히 감소하여 1992년 현재 사망자수는 4,229명으로 최대치의

금 제도를 도입·시행하였다.

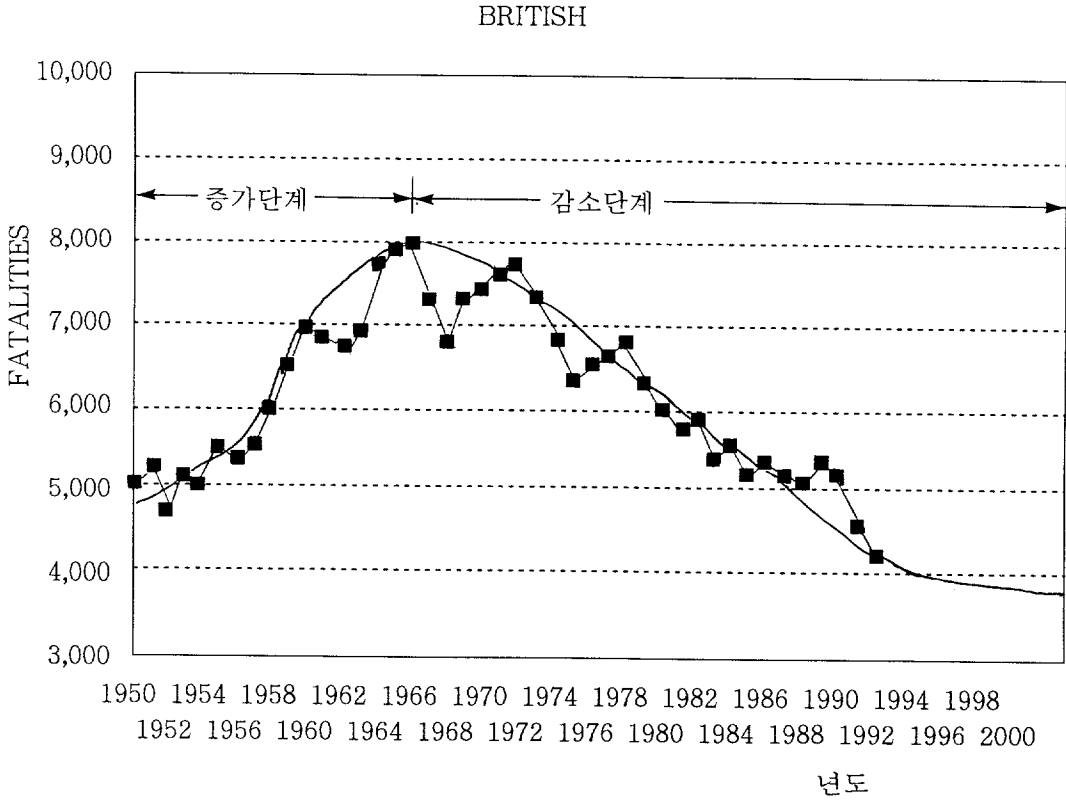
- 1985년 7월 : 안전벨트 착용 의무화
도로교통법을 개정하여 앞좌석 승차자에 대한 안전벨트 착용을 의무화하였다.
- 1989년 11월 : 「교통사고 비상사태」선언
교통대책본부(본부장 : 총무청장관)는 최근 다시 증가하는 교통사고에 대한 경계심을 고취하기 위하여 교통사고 비상사태를 선언하고, 「현 비상사태하에서의 교통사고 방지대책의 추진」을 채택·실시하였다.
- 1989년 12월 : 「초심운전자기간 제도」의 도입
신규 운전면허 취득자에 대해 면허취득일로부터 1년간을 초심운전자기간으로 정하고, 이 기간중 법규를 위반하여 정령으로 정한 기준에 이르면 초심운전자강습을 수강토록 하고, 이 강습 수강후에 다시 법규를 위반하는 운전자는 초심운전자기간 경과후 면허 재시험을 치루게 하는 제도를 도입·시행하였다.
- 1992년 3월 : (재)교통사고종합분석센터 설립
운수성, 건설성, 경찰청 공동으로 (재)교통사고종합분석센터를 설립하여 경찰청의 교통사고통계자료, 운수성의 자동차 등록자료, 건설성의 도로교통센서스 자료를 통합한 종합 데이터 베이스를 구축하고, 이것을 이용하여 교통사고에 대한 종합적·과학적인 조사분석을 시행하기 시작하였다.

2. 英 國

가. 교통사고 발생 개요

- 영국은 제2차 세계대전 이후 다른 나라와 마찬가지로 교통사고가 지속적으로 증가하여 1966년에는 사망자수 7,985명(자동차 1만대당 6.7명)으로 최대치에 도달하였다(증가단계).
- 그 후 고속도로의 제한속도 도입(1967년), 제1차 석유위기(1973년) 등을 거치면서 사망자수가 등락을 거듭하면서 전체적으로 사망자수는 꾸준히 감소하는 추세를 보이고 있다(감소단계).
- 특히, 1987년에는 교통부장관이 서기2000년까지 교통사고 총사망자수를 1981-1985년 평균치의 1/3을 감소시킨다는 국가적인 목표를 수립하여 시행함으로써 교통사고가 최근 급격히 감소하여 1992년 현재 사망자수는 4,229명으로 최대치의

절반 수준을 나타내고 있다.



〈그림 17〉 영국의 교통사고 사망자수

나. 1966년이전(증가단계)의 교통안전 대책

○ 1903 - 04년

자동차법(Motor Car Act)에 의하여 최초로 운전면허제도가 도입되었다.

자동차 제동장치 요건에 관한 규정이 최초로 제정되었다.

○ 1927년

최초로 자동식 교통신호등이 설치되었다.

승용차 및 자전거에 대하여 시속 20마일(32km) 제한속도가 폐지 되었다.

승객운송차량(Passenger Service Vehicles)의 제한속도가 시속 30마일로 규정되었

다.

승객운송차량 및 화물차량 운전자에 대한 최대운전시간 규정이 도입되었다.

운전면허 시험제도가 의무화되었다.

제3자 보험(Third party insurance) 가입이 의무화되었다.

○ 1931년

도로교통법규집(Highway Code)이 발간되었다.

○ 1934년

시가화지역(Built-up areas)내에서 시속 30마일(48km) 제한속도가 의무화 되었다.

중화물차량(HGV) 운전면허제도가 도입되었다.

횡단보도가 최초로 설치되었다.

차량 안전유리(Safety glass)및 와이퍼(Wiper)에 관한 규정이 도입되었다.

도로 표지병(Cat's eyes)이 최초로 발명.설치되었다.

○ 1945 - 48년

운전면허정지제도가 도입되었다.

○ 1949 - 54년

전조등에 대한 눈부심방지 규정이 도입되었다.

자동차 등화장치 및 통학교통순찰제도(School crossing patrols)에 관한 규정이 도입되었다.

자동차의 점멸등 장치가 의무화되었다.

자전거의 제동장치가 의무화되었다.

○ 1955 - 57년

런던내에서 무등화 주차에 관한 규정이 도입되었다.

운전면허 취득후 10년이상 경과된 면허소지자에 대한 재시험규정이 도입되었다.

음주운전에 대한 처벌이 자전거 운전자에게까지 확대되었다.

고속도로가 최초로 개통되었다.

○ 1959년

고속도로 통행규정, 자동차 등화장치 규정, 2중백색실선 규정이 새로이 도입되었다.

○ 1960년

시속 40마일(64km) 제한속도 규정이 일부도로에 도입되었다.

이륜차 초보운전자는 250cc미만의 이륜차만 운전이 허용되었다.

출고후 10년이상된 승용차 및 경화물차량(LGV)에 대한 자동차 검사가 매년 의 무화되었다.

○ 1961 - 63년

30cwt이하 차량 및 차령 7년초과 차량에 대한 자동차 검사가 의무화되었다.

자동차 사용 허가를 받기 위해서 자동차 검사증이 의무화되었다.

운전면허제도에 새로운 등급시스템(Grouping system)이 도입되었다.

○ 1964 - 65년

고속도로 및 기타 속도제한이 없던 도로에 시속 70마일(112km) 제한속도규정이 시험적으로 도입되었다.

음주운전 추방 홍보 캠페인이 전개되었다.

운전교습강사에 대한 자발적인 등록제도가 도입되었다.

기존에 사용되고 있는 유럽식 교통표지심볼이 도입되었다.

다. 1966년이후(감소단계)의 교통안전 대책

○ 1966년

라운드어바웃(Roundabout)에서 선진입한 차에 양보하는 규정이 도입되었다.

고속도로 경고신호등이 안개 사고후 도입되었다.

○ 1967년

신규제작 승용차에 대한 안전벨트 설치규정이 의무화되었다.

음주운전 추방 홍보 캠페인이 재개되었다.

혈액 100ml당 알코올 80mg초과 상태(0.08% 초과)의 운전은 법규위반으로 금지 되었다.

속도제한이 없던 도로에 시속 70마일(112km) 제한속도 규정이 도입되었다.

○ 1968 - 69년

화물차량에 대한 번호판 부여 및 검사제도가 도입되고, 중화물차량(HGV)에 대한 자발적인 운전면허시험이 도입되었다.

타이어는 최소한 75%이상의 폭에 걸쳐 트레드(Tread)가 1mm이상이 되어야 하도록 규정되었다.

운전자의 운전시간에 대한 규정이 도입되었다..

1965년 및 1966년에 등록된 승용차에 대해 안전벨트를 장치하도록 의무화되었다.

자동차 검사는 3년초과된 모든 승용차에 의무화되었다.

신호등 있는 펠리칸 횡단보도(Pelican crossing)가 최초로 설치되었다.

자동변속기를 가진 차량에 대해 새로운 운전면허 그룹이 도입되었다.

신규 차량에 대해 보다 엄격한 제동장치 성능규정이 도입되었다.

평면교차 철도건널목에 대해 새로운 교통표지 및 안전시설이 도입되었다.

○ 1970년

중화물차량(HGV) 운전면허시험제도 및 운전교습강사 등록제도가 의무화되었다.

○ 1971 - 72년

16세인 자에게는 모페드(50cc이하)만이 운전가능하도록 제한되었다.

중화물차량(HGV)에 대해 후부 마킹(Rear marking) 및 장대차량 표지 (Long vehicle signs)부착이 의무화되었다.

○ 1973 - 74년

2륜차 이용자에게 안전헬멧 착용이 의무화되었다.

석유 위기는 휘발유 부족사태 및 휘발유 가격인상을 초래하여 전국적인 시속 50 마일(80km) 제한속도 규정이 임시 도입되었다.

○ 1975년

주간이라도 시계가 흐린 때는 차량 등화를 켜도록 의무화되었다.

제한속도가 시속 30마일(48km)이하인 지역내의 지정된 구간에 대해 무등화주차(Unlit parking)가 허용되었다.

중화물차량 연습운전자의 최소연령이 18세로 하향되었다.

2륜자동차(TWMV)에 대해 전면번호판 부착이 폐지되고 후면만 부착하도록 되었다.

미니 라운드어바웃(Mini-roundabout)이 도입되었다.

○ 1976년

규정 미달의 3륜차(Tricycles)가 폐기되었다.

○ 1977년

안전헬멧에 대한 새로운 기준이 도입되었다.

모페드의 정의가 최대설계속도 시속 30마일(48km)로 재정의되었다.

교통부의 자동차검사(MOT Test)가 전면 와이퍼, 워셔(Washer) 및 배기 시스템 까지 확대되었다.

○ 1978년

시속60마일(96km) 및 70마일(112km) 제한속도 규정이 재시행되었다 .

화물차량 운전자에 대한 새로운 최대운전시간 규정이 도입되었다.

고강도 후부 안개등(High intensity rear fog lamps)이 1979년 10월 1일 이후 제작차량에 설치의무화되고, 1980년 4월 1일 이후 사용의무화되었다.

○ 1979년

대형트럭이 고가교 상단에 충돌하는 것을 방지하기 위한 규정이 도입되었다.

차량안전결함(Vehicle safety defects), 즉 결함이 있는 신규차량에 대한 회수를 위한 규정이 제정되었다.

타코그래프(Tachograph)의 사용이 정부에 의해 승인되었다.

○ 1980년

안전헬멧에 대한 강화된 기준이 1980년 10월 1일 이후 제작되는 제품에 적용되었다.

버스면허제도에 대한 개선 및 개인용차량에 의한 광고 제한이 철폐되었다.

○ 1981년

청소년 운전자의 최소연령기준이 16세로 하향되었다.

○ 1982년

두 파트에 걸친 이륜차 면허시험제도가 도입되었다.

이륜차 예비면허 기간이 2년으로 제한되었다.

결함있는 이륜차에 대한 제작자의 회수규정이 발표되었다.

더욱 엄격한 제동장치 기준이 신규 버스 및 트럭에 1982년 10월 1일부터 적용되었다.

신규 운전교습강사에 대해 강화된 필기시험 제도가 도입되었다.

○ 1983년

승용차 및 경승합차(Light vans)의 운전자 및 앞좌석 승차자에 대해 안전벨트 착용이 의무화되었다.

이륜차 연습운전자에 대해 125cc이하의 2륜차만이 연습 허용되었다.

불법주차차량에 대한 바퀴잠금(Wheel clamp)장치가 런던에 도입되었다.

타이어는 최소한 3/4이상의 폭에 걸쳐 트레드가 1mm이상이 되어야하고, 그 나머지 부분도 트레드가 눈에 보여야 하도록 규정이 강화되었다.

도로 험프(Road hump)에 대한 규정이 최초로 제정되었다.

○ 1984년

운전교습강사 희망자에 대해 강화된 도로운전시험이 도입되었다.

신규제작 자동차는 영국표준(British Standards)을 만족시키도록 규정되었다.

트럭 및 트레일러에 대해 물튀김 감소장치의 도입이 규정되었다.

○ 1985년

신규 타이어에 대해 하중 및 속도성능 표시가 의무화되었다.

차량고장시에 교통 콘(traffic cones), 경고등, 삼각대 등의 사용을 허용하는 규정이 시행되었다.

보행자를 위한 평면교차부의 새로운 안전규정(개량된 청각 및 시각 경고장치 및 횡단폭의 최소화)이 도입되었다.

○ 1986년

미니버스에 적용하는 통일제작기준이 1988년 4월부터 적용되도록 제정되었다.

저광하향(Dim-dip) 전조등 장치가 1986년 10월 이후 제작되는 차량에 적용 의무화되었다.

타이어 요건이 차량의 최대속도하에서 최대축하중을 견딜 수 있도록 강화되었다.

안전벨트 착용규정이 영구적으로 의무화되었다.

○ 1987년

교통부장관이 서기 2000년까지 교통사고 희생자의 1/3을 줄인다는 목표를 설정·발표하였다.

신규등록 승용차는 뒷좌석에 안전벨트 또는 어린이 안전장구의 장착이 의무화되었다.

교통안전 홍보는 3단계의 전국적 음주운전 추방 캠페인에 집중되었다.

이륜차의 마찰저항을 감소시키는 안보호장치(Eye-protector)규정이 시행되었다.

저속주행차량에 대해 황색점멸등 사용이 의무화되었다.

고속도로상의 568개 비상횡단지점이 폐쇄되었다.

자동차 등록 및 면허와 관련된 위반사항에 대한 처벌상한이 400(약48만원)으로 인상되었다.

이륜자동차에 대한 제동장치 기준이 강화되었다.

지그재그 표시(Zig-zag markings)가 신호등 있는 횡단보도까지 확대되었다.

○ 1988년

교통안전 홍보가 3단계 음주운전 추방 홍보 및 기상조건, 보행자, 이륜차, 고속도로, 어린이 보호장구 등에 대한 홍보에 주력하였다.

신규 중화물차량(HGV)에 대해 근접 및 광각 후부 반사경(Close proximity and wide angle rear view mirrors)의 사용이 법제화되었다.

1974년 4월 1일이후 사용 시작한 모든 고속버스는 1991년 4월 1일까지 시속 70마일(112km) 속도제한장치를 부착하도록 의무화되었다.

○ 1989년

음주운전 추방을 위한 TV홍보가 6월과 12월에 실시되었다.

국민학교에 대한 통학안전상(Safe Journey to School Award)제도가 9월부터 실시되었다.

부주의 운전(Careless driving), 무보험 운전, 사고후 뺑소니 및 미신고에 대한 벌점이 강화되었다.

이륜차에 대한 추적 면허시험이 의무화되었다.

뒷좌석 승차 어린이에 대한 어린이 안전장구 착용이 의무화되었다.

개정된 차량등화규정이 시행되어 트럭 및 트레일러에 대한 위험물등화(Hazard lights) 및 추가차폭등의 설치가 의무화되었다.

○ 1990년

이륜차 운전자에 대한 강제적인 기본교육이 의무화되었다.

이륜차 연습운전자는 뒷좌석에 승객 탑승이 금지되었다.

새로운 도로 험프 규정이 제정되었다.

어린이 교통안전을 증진하기 위한 정부의 정책보고서 “어린이와 도로 : 더 안전한 길(Children and Roads : A Safer Way)”이 5월에 발간되었다.

음주운전자에 대해 고위험 위반자계획(High Risk Offenders Scheme)에 따라 면허재취득전에 의학적 검사가 6월부터 의무화되었다.

연습운전자와 동반하는 정식운전자는 연령 21세이상, 운전면허소지 3년이상으로 10월부터 규정이 강화되었다.

어린이 교통안전 캠페인을 위한 1단계 TV홍보가 실시되었다.

도로변의 주·정차를 금지시킨 적색도로(Red route)가 시험적으로 런던에 도입되었다.

○ 1991년

최초로 시속 20마일(32km) 제한지역이 12개소에 도입되었다.

지역안전사업에 3천1백만 파운드(약 327억원)가 투입되었다.

운전자가 안전거리를 유지하도록 돕기 위한 쉘브론 표시(Chevron markings)가

M1 고속도로상에 시험적으로 설치되었다.

“승용차와 운전자 : 부상사고 및 희생률(Car and Driver : Injury Accident and Casualty Rates)” 보고서가 4월에 발간되어 차종별로 사고율 및 부상위험률이 발표되었다.

노인 희생자를 줄이기 위한 “노인 도로 이용자(The Older Road User)” 보고서가 6월에 발간되었다.

뒷좌석 승차 성인 승객에 대한 안전벨트 착용이 7월부터 의무화 되었다.

“안전을 위한 선택(Select for Safety)”이라는 소책자가 발간되어 차량구입자에게 어떤 차내 안전설비를 살펴야 하는 지에 대한 정보가 제공되었다.

교통안전홍보는 봄철의 어린이에 대한 자전거 헬멧 착용 홍보, 가을철의 운전자에 대한 어린이 출현 예상지역에서의 서행운전 홍보로 계속되었다.

○ 1992년

승용차 및 경승합차의 타이어 트레드 깊이는 최소 1.6mm 이상이 되도록 규정이 강화되었다(1월).

교통정온화법(Traffic Calming Act 1992)이 통과되어 도로관리청은 광범위한 교통정온화기법을 도입할 수 있게 되었다(5월)

어린이 교통안전 캠페인이 “속도는 죽이고, 어린이는 죽이지 말자(Kill Your Speed, Not A Child)”는 주제로 전개되었다.

과속을 방지하기 위한 정부의 정책보고서 “속도는 죽이고 생명은 구하자 (Killing Speed and Saving Lives)”가 발간되었다.

위험운전자에 대한 면허 재시험, 과속감시카메라의 도입 등을 포함한 강화된 규정이 도입되었다(7월).

모든 신규 화물차(총중량 7.5톤 초과)에 시속 60마일(96km) 속도제한장치(Speed limiter)의 부착이 의무화되었다(8월)

3. 美 國

가. 교통사고 발생 개요

- 미국은 다른 나라와 마찬가지로 제2차 세계대전 이후 교통사고가 계속적으로 증가하여 1972년에는 사망자수 56,278명으로 최대치에 도달하였다(증가단계).

M1 고속도로상에 시험적으로 설치되었다.

“승용차와 운전자 : 부상사고 및 희생률(Car and Driver : Injury Accident and Casualty Rates)” 보고서가 4월에 발간되어 차종별로 사고율 및 부상위험률이 발표되었다.

노인 희생자를 줄이기 위한 “노인 도로 이용자(The Older Road User)” 보고서가 6월에 발간되었다.

뒷좌석 승차 성인 승객에 대한 안전벨트 착용이 7월부터 의무화 되었다.

“안전을 위한 선택(Select for Safety)”이라는 소책자가 발간되어 차량구입자에게 어떤 차내 안전설비를 살펴야 하는 지에 대한 정보가 제공되었다.

교통안전홍보는 봄철의 어린이에 대한 자전거 헬멧 착용 홍보, 가을철의 운전자에 대한 어린이 출현 예상지역에서의 서행운전 홍보로 계속되었다.

○ 1992년

승용차 및 경승합차의 타이어 트레드 깊이는 최소 1.6mm 이상이 되도록 규정이 강화되었다(1월).

교통정온화법(Traffic Calming Act 1992)이 통과되어 도로관리청은 광범위한 교통정온화기법을 도입할 수 있게 되었다(5월)

어린이 교통안전 캠페인이 “속도는 죽이고, 어린이는 죽이지 말자(Kill Your Speed, Not A Child)”는 주제로 전개되었다.

과속을 방지하기 위한 정부의 정책보고서 “속도는 죽이고 생명은 구하자 (Killing Speed and Saving Lives)”가 발간되었다.

위험운전자에 대한 면허 재시험, 과속감시카메라의 도입 등을 포함한 강화된 규정이 도입되었다(7월).

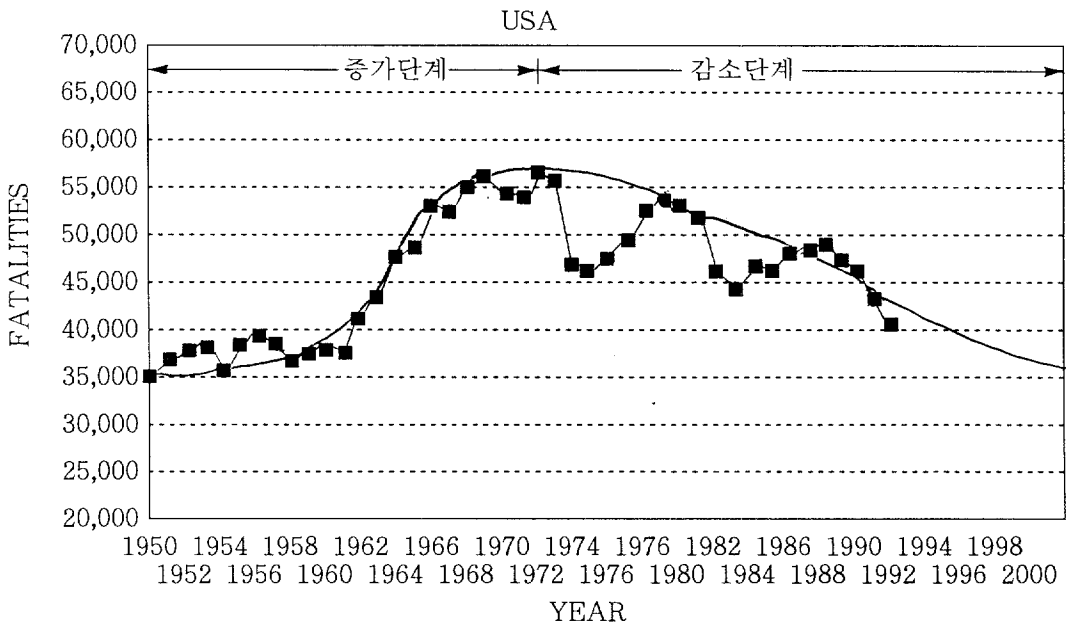
모든 신규 화물차(총중량 7.5톤 초과)에 시속 60마일(96km) 속도제한장치(Speed limiter)의 부착이 의무화되었다(8월)

3. 美 國

가. 교통사고 발생 개요

- 미국은 다른 나라와 마찬가지로 제2차 세계대전 이후 교통사고가 계속적으로 증가하여 1972년에는 사망자수 56,278명으로 최대치에 도달하였다(증가단계).

- 그 후 제1차 석유위기(1973년) 및 제2차 석유위기(1980년)를 거치면서 휘발유값 상승으로 자동차 통행량이 감소되어 교통사고 사망자수가 일시적으로 줄어드는 두 번의 하강현상을 나타내었다.
- 1988년이후 최근에는 에어 백을 비롯한 자동차 안전도의 향상과 미국의 전반적인 경기 침체 현상에 따라 교통사고 사망자수는 감소추세가 지속되어 1992년 현재 연간 사망자수는 40,300명으로 최대치의 약2/3수준을 나타내고 있다(감소단계).



〈그림 18〉 미국의 교통사고 사망자수

나. 1972년이전(증가단계)의 교통안전 대책

- 1966년 : 「도로안전법(HSA)」제정
 도로안전법(Highway Safety Act)을 제정하여 연방정부는 유류세 등으로 조성되는 도로신탁기금(Highway Trust Fund)중 일부를 각 주정부의 도로안전 사업에 보조하도록 하는 등 여러가지 교통안전 대책의 추진근거를 마련하였다.
- 1966년 : 정기적 자동차 검사(PMVI) 의무화
 모든 자동차는 공인된 자동차 검사소에서 일정한기간마다(각 주마다 약간씩 다르나 뉴욕주의 경우는 등록후 매1년마다) 정기적 자동차 검사(Periodic Motor Vehicle Inspection)를 받도록 의무화되었

다.

- 1966년 : 전국도로안전자문위원회(NHSAC) 발족
교통부가 실시하는 교통안전 사업에 대한 자문을 위하여 전국도로안전자문위원회(National Highway Safety Advisory Committee)가 구성되었다.
이 위원회는 대통령이 각계에서 임명하는 35명의 위원으로 구성되며 교통부장관에 대한 자문역할을 한다.
- 1969년 : 「위험물 수송법(HMTA)」제정
위험물의 지정 및 안전한 수송을 확보하기 위하여 위험물 수송법 (Hazardous Material Transportation Act)을 제정하였다.
- 1970년 : 도로교통안전국(NHTSA) 신설
교통부내에 도로교통안전국(National Highway Traffic Safety Administration)을 신설하여 자동차의 안전성 제고, 음주운전대책, 긴급구조체제 등 각종 교통안전 대책을 추진토록 하였다.

다. 1972년이후(감소단계)의 교통안전 대책

- 1974년 : 고속도로 55mph 제한속도의 도입
제1차 석유위기에 의한 석유공급 부족 및 휘발유 소비 절약을 위하여 모든 고속도로에서의 제한속도를 55mph(=88kph)로 제한하였다.
이 조치에 따라 교통사고 사망자수는 1972년 56,278명에서 1975년 45,853명으로 3년만에 18.5% 감소하였다.
- 1974년 : 국립교통안전원(NTSB)의 설립
독립안전원법(Independent Safety Board Act)에 의하여 대통령 직속으로 국립교통안전원(National Transportation Safety Board)이 설립되어 대형교통사고에 대한 정밀 조사, 교통안전에 대한 대정부 건의 등의 업무를 수행토록 하였다.
이 기구는 대통령이 지명하여 상원의 인준을 받는 5명의 위원과 산하에 사무총장 및 실무조직을 두고 있다.
- 1975년 : 사망사고보고체제(FARS) 구축
미국내 전체 주에서 발생한 사망사고 자료를 수집·분석하기 위하여 도로교통안전국(NHTSA) 산하 전국통계분석센터(National Center for Statistics and Analysis)에 사망사고보고체제(Fatal Accident Reporting Systems)를 구축하였다.
- 1978년 : 「도로위험 제거대책(HEP)」 시행

도로상의 사고다발지점 개선 및 위험지장물 제거를 위하여 1978년 제정된 육상교통지원법(Surface Transportation Assistance Act)에 의해 도로위험 제거대책(Hazard Elimination Program)을 시행하는 주에게 연방정부가 보조금을 주는 제도를 도입·시행하였다.

- 1978년 : 「철도-도로 교차점 대책(RHCP)」시행
역시 1978년 제정된 육상교통지원법(STAA)에 의해 철도와 도로가 교차하는 건널목에 대한 안전표지 설치, 경고등 및 경고음 장치 설치, 입체교차화, 건널목 이전 등의 사업에 대해 연방정부가 보조금을 교부하는 철도-도로 교차점 대책(Rail-Highway Crossings Program)을 도입·시행하였다.
- 1982년 : 대형트레일러 안전지원 대책(MCSAP)의 시행
육상교통지원법(STAA)의 개정에 의하여 각 주의 대형트레일러 교통안전 대책 사업에 연방정부가 보조금을 지급토록 하는 대형트레일러 안전지원 대책(Motor Carrier Safety Assistance Program)이 시행되었다.
- 1982년 : 「음주운전대책 보조금 제도(AIGP)」도입
음주운전 방지, 음주운전자 단속 및 처벌, 음주운전자 제활 등을 위한 종합적 안전대책을 실시하는 주에 보조하기 위하여 음주운전대책 보조금 제도(Alcohol Incentive Grant Program)를 제정·시행하였다.
- 1982년 : 「전국운전자등록소법(NDRA)」제정
미국내 50개 모든 주의 운전면허관리국이 운전자에 관한 정보를 신속히 교환할 수 있도록 하기 위해 전국운전자등록소법(National Driver Register Act)을 제정하였다.
- 1983년 : 안전우선계획(SPP)의 작성
교통안전대책을 종합적이고 계획적으로 추진하기 위하여 총18개 분야에 걸쳐 안전우선계획(Safety Priority Program)을 작성하여 음주운전 대책, 충돌시의 피해경감 대책, 도로안전 개선대책 등을 종합적으로 추진하게 되었다.
- 1983년 : 안전벨트 착용 의무화
교통부, 노동부 등 국가기관 근무자로부터 시작하여 일반도로에서 승용차 앞좌석 승차자에게 안전벨트 착용을 의무화하여 각 주로 확산시켜 나가기 시작하였다.
- 1983년 : 운전면허 정지·취소 제도 도입
처음 13개 주로부터 시작하여 운전면허에 대한 정지 및 취소제도를 도입하였다.
- 1983년 : 「어린이 안전좌석법(CSSL)」 제정

처음으로 22개주가 어린이 안전좌석법(Child Safety Seat Law)을 통과시켜 어린이 승차자에게는 반드시 어린이용 안전좌석을 착용시키도록 의무화하였다.

- 1983년 : 청소년 운전자 가면허 제도 도입
 청소년 운전자의 교통사고 감소를 위하여 청소년 초보 운전자에게는 가면허 기간 동안 일정한 운전제한조건을 부과하여 이를 무사히 지키면 정식면허증을 교부하는 가면허 제도(Provisional licensing program)를 도입하였다.
 메릴랜드(Maryland)주의 경우 이 운전제한조건은 정식운전자의 동승없이 새벽 1-6시 사이에 운전금지, 6개월간 교통법규 위반이 없을 것, 부모 동승하의 자발적인 운전연습의 실시 등이다.
- 1984년 : 「최소음주연령법(MDAL)」 제정
 최소음주연령법(Minimum Drinking Age Law)에 의하여 일정연령이하 청소년 운전자의 음주를 금지시킴(보통 21세이상의 성인에게만 음주 허용)으로써 이들에 의한 음주운전 사고가 현저히 감소하였다.
- 1985년 9월 : 고위치 제동등(HMSL)의 의무화
 모든 신규 생산 승용차에 고위치 제동등(High mounted stop lamp)을 의무적으로 설치하도록 연방자동차안전기준(FMVSS)을 개정하였다.
- 1986년 : 영업용 운전자의 음주운전기준 강화
 영업용 자동차 안전법(Commercial Motor Vehicle Safety Act)의 개정에 따라 영업용 자동차 운전자는 혈중알콜농도(BAC) 0.04% 이상으로 운전하는 것은 위법운전으로 강화되었다(일반운전자는 0.1%가 기준임).
- 1990년 : 수동안전장구의 의무화
 1990년이후 생산되는 모든 승용차에는 반드시 자동안전벨트 또는 에어 백 등의 수동안전장구(Passive restraints)를 갖추도록 의무화되었다.

Ⅵ. 交通事故 줄이기 運動의 向後 目標 分析

1. 總括 目標 分析

- 1991년 국무총리 행정조정실이 교통사고 줄이기 운동 착수시 설정한 도로 교통 사고 사망자수 감소목표는 1996년 기준 8,600명이었다.

처음으로 22개주가 어린이 안전좌석법(Child Safety Seat Law)을 통과시켜 어린이 승차자에게는 반드시 어린이용 안전좌석을 착용시키도록 의무화하였다.

- 1983년 : 청소년 운전자 가면허 제도 도입
 청소년 운전자의 교통사고 감소를 위하여 청소년 초보 운전자에게는 가면허 기간 동안 일정한 운전제한조건을 부과하여 이를 무사히 지키면 정식면허증을 교부하는 가면허 제도(Provisional licensing program)를 도입하였다.
 메릴랜드(Maryland)주의 경우 이 운전제한조건은 정식운전자의 동승없이 새벽 1-6시 사이에 운전금지, 6개월간 교통법규 위반이 없을 것, 부모 동승하의 자발적인 운전연습의 실시 등이다.
- 1984년 : 「최소음주연령법(MDAL)」 제정
 최소음주연령법(Minimum Drinking Age Law)에 의하여 일정연령이하 청소년 운전자의 음주를 금지시킴(보통 21세이상의 성인에게만 음주 허용)으로써 이들에 의한 음주운전 사고가 현저히 감소하였다.
- 1985년 9월 : 고위치 제동등(HMSL)의 의무화
 모든 신규 생산 승용차에 고위치 제동등(High mounted stop lamp)을 의무적으로 설치하도록 연방자동차안전기준(FMVSS)을 개정하였다.
- 1986년 : 영업용 운전자의 음주운전기준 강화
 영업용 자동차 안전법(Commercial Motor Vehicle Safety Act)의 개정에 따라 영업용 자동차 운전자는 혈중알콜농도(BAC) 0.04% 이상으로 운전하는 것은 위법운전으로 강화되었다(일반운전자는 0.1%가 기준임).
- 1990년 : 수동안전장구의 의무화
 1990년이후 생산되는 모든 승용차에는 반드시 자동안전벨트 또는 에어 백 등의 수동안전장구(Passive restraints)를 갖추도록 의무화되었다.

Ⅵ. 交通事故 줄이기 運動의 向後 目標 分析

1. 總括 目標 分析

- 1991년 국무총리 행정조정실이 교통사고 줄이기 운동 착수시 설정한 도로 교통 사고 사망자수 감소목표는 1996년 기준 8,600명이었다.

- 실제 교통사고 사망자수는 전년대비 기준 1992년에 1,789명, 1993년에 1,238명이 감소하여 총 3,027명이 감소하였다.

〈표 20〉 교통사고 줄이기 총괄 목표치

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996
목표치	(준년도)	12,000	11,000	10,000	9,700	8,600
실적치	13,429	11,640	10,402	—	—	—
감소수	—	1,789	1,238	총 1,802명, 17.3%		

자료)국무총리 행정조정실, 교통사고 줄이기 운동 추진대책, 1991.12

주)1993년 및 1994년 목표는 실적초과에 따라 각각 하향 조정되었음.

- 1993년까지 도로교통사고 사망자수는 목표치를 초과하여 성공적으로 감소하여 왔다. 그러나 1996년 목표달성을 위해서는 1994년 이후 3년간 총 1,802명, 17.3%를 추가 감소시켜야 하며, 이 감소목표 달성을 위해서는 전보다 배가의 노력을 기울여야 한다.
따라서 1995년 부터는 자동차 용도별, 도로종류별, 관계부처별로 감소목표를 설정하여 목표 달성을 위한 제반 시책을 강구해야 한다.

2. 自動車用途別 減少 目標 設定

가. 경찰청 : 비사업용자동차

- 경찰청 도로교통법을 통해 모든 교통사고를 총괄하는 부서이므로, 교통부 주관의 사업용자동차를 제외하고, 비사업자동차(2륜차, 자전거 포함) 사망자수의 감소를 책임 추진토록 한다.
- 비사업용자동차(2륜차, 자전거 포함) 사망자수는 과거 2년간 총 2,062명, 합계 20.3% 감소하여 교통사고 줄이기에 성공적이었다. 1966년 최종 목표 달성을 위해서는, 1944년 이후 3년간 과거 2년치의 60% 수준인 총 1,237명, 합계 12.2% 1993년 대비(연평균 5.4%씩)를 추가 감소시켜야 한다.
- 경찰청은 이 목표를 달성할 수 있도록 교통지도단속의 강화, 교통안전시설의 확충, 도로교통법 개정 등을 포함한 교통사고 줄이기 대책을 종합적으로 작성하여 시행해야 한다.

- 실제 교통사고 사망자수는 전년대비 기준 1992년에 1,789명, 1993년에 1,238명이 감소하여 총 3,027명이 감소하였다.

〈표 20〉 교통사고 줄이기 총괄 목표치

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996
목표치	(준년도)	12,000	11,000	10,000	9,700	8,600
실적치	13,429	11,640	10,402	—	—	—
감소수	—	1,789	1,238	총 1,802명, 17.3%		

자료)국무총리 행정조정실, 교통사고 줄이기 운동 추진대책, 1991.12

주)1993년 및 1994년 목표는 실적초과에 따라 각각 하향 조정되었음.

- 1993년까지 도로교통사고 사망자수는 목표치를 초과하여 성공적으로 감소하여 왔다. 그러나 1996년 목표달성을 위해서는 1994년 이후 3년간 총 1,802명, 17.3%를 추가 감소시켜야 하며, 이 감소목표 달성을 위해서는 전보다 배가의 노력을 기울여야 한다.
따라서 1995년 부터는 자동차 용도별, 도로종류별, 관계부처별로 감소목표를 설정하여 목표 달성을 위한 제반 시책을 강구해야 한다.

2. 自動車用途別 減少 目標 設定

가. 경찰청 : 비사업용자동차

- 경찰청 도로교통법을 통해 모든 교통사고를 총괄하는 부서이므로, 교통부 주관의 사업용자동차를 제외하고, 비사업자동차(2륜차, 자전거 포함) 사망자수의 감소를 책임 추진토록 한다.
- 비사업용자동차(2륜차, 자전거 포함) 사망자수는 과거2년간 총 2,062명, 합계 20.3% 감소하여 교통사고 줄이기에 성공적이었다. 1966년 최종 목표 달성을 위해서는, 1944년 이후 3년간 과거2년치의 60% 수준인 총 1,237명, 합계 12.2% 1993년 대비(연평균 5.4%씩)를 추가 감소시켜야 한다.
- 경찰청은 이 목표를 달성할 수 있도록 교통지도단속의 강화, 교통안전시설의 확충, 도로교통법 개정 등을 포함한 교통사고 줄이기 대책을 종합적으로 작성하여 시행해야 한다.

〈표 21〉 비사업용자동차(2륜차, 자전거 포함) 감소목표치

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996
사망자수	10,179	8,899	8,117	7,860	7,660	6,880
감 소 수 (기준년도)		1,280	782	257	200	780
감소율(%)	-	총 2,062명, 합계 20.3%		총 1,237명, 합계 12.2%		

주) 1993년까지는 실적치, 1994년이후는 목표치임.

나. 교통부 : 사업용자동차

- 교통부는 사업용자동차를 총괄하는 주무부서이므로 사업용자동차 사망자수의 감소를 책임 추진토록 한다.
- 사업용자동차 사망자수는 과거2년간 총 965명, 합계 29.7% 감소하여 교통사고 줄이기에 매우 성공적이었다. 1996년 최종 목표 달성을 위해서는 1994년이후 3년간 과거 2년치의 60% 수준인 총 565명, 합계 17.4%(1993년 대비 연평균 9.0%)를 추가 감소시켜야 한다.

〈표 22〉 사업용자동차 감소목표치

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996
사망자수	3,250	2,741	2,285	2,140	2,040	1,720
감 소 수 (기준년도)		509	456	145	100	320
감소율(%)	-	총 965명, 합계 29.7%		총 565명, 합계 17.4%		

주) 1993년까지는 실적치, 1994년이후는 목표치임.

- 교통부는 이 목표를 달성할 수 있도록 운수업체 안전관리개선, 속도제한기부차 의무화, 자동차운수사업법 개정 등을 포함한 교통사고 줄이기 대책을 종합적으로 작성하여 시행해야 한다.

3. 道路種類別 減少 目標 設定

가. 건설부 : 국도 및 고속도로

- 건설부는 국도 및 고속도로를 건설·관리하는 주무부서이므로 도로시설 개선을 통

〈표 21〉 비사업용자동차(2륜차, 자전거 포함) 감소목표치

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996
사망자수	10,179	8,899	8,117	7,860	7,660	6,880
감 소 수 (기준년도)		1,280	782	257	200	780
감소율(%)	-	총 2,062명, 합계 20.3%		총 1,237명, 합계 12.2%		

주) 1993년까지는 실적치, 1994년이후는 목표치임.

나. 교통부 : 사업용자동차

- 교통부는 사업용자동차를 총괄하는 주무부서이므로 사업용자동차 사망자수의 감소를 책임 추진토록 한다.
- 사업용자동차 사망자수는 과거2년간 총 965명, 합계 29.7% 감소하여 교통사고 줄이기에 매우 성공적이었다. 1996년 최종 목표 달성을 위해서는 1994년이후 3년간 과거 2년치의 60% 수준인 총 565명, 합계 17.4%(1993년 대비 연평균 9.0%)를 추가 감소시켜야 한다.

〈표 22〉 사업용자동차 감소목표치

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996
사망자수	3,250	2,741	2,285	2,140	2,040	1,720
감 소 수 (기준년도)		509	456	145	100	320
감소율(%)	-	총 965명, 합계 29.7%		총 565명, 합계 17.4%		

주) 1993년까지는 실적치, 1994년이후는 목표치임.

- 교통부는 이 목표를 달성할 수 있도록 운수업체 안전관리개선, 속도제한기부차 의무화, 자동차운수사업법 개정 등을 포함한 교통사고 줄이기 대책을 종합적으로 작성하여 시행해야 한다.

3. 道路種類別 減少 目標 設定

가. 건설부 : 국도 및 고속도로

- 건설부는 국도 및 고속도로를 건설·관리하는 주무부서이므로 도로시설 개선을 통

한 국도 및 고속도로의 사망자수 감소를 책임 추진토록 한다.

- 국도의 사망자수는 과거2년간 총 1,553명, 합계 27.7% 감소하여 교통사고 줄이기에 성공적이었다. 1996년 최종목표 달성을 위해서는 1994년이후 3년간 과거2년치의 60% 수준인 총 927명, 합계 16.5%를 추가 감소시켜야 한다.

〈표 23〉 국도 감소목표치

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996
사망자수	10,179	8,899	8,117	7,860	7,660	6,880
감 소 수 (기준년도)		1,280	782	257	200	780
감소율(%)	-	총 2,062명, 합계 20.3%		총 1,237명, 합계 12.2%		

주) 1993년까지는 실적치, 1994년이후는 목표치임.

- 고속도로의 사망자수는 과거2년간 총 86명, 합계 9.6% 증가하여 교통사고 줄이기에 실패한 분야이다, 1996년 최종목표 달성을 위해서는 1994년이후 3년간 총 79명, 합계 8.8%를 감소시켜 추세를 반전시켜야 한다.

〈표 24〉 속도로 감소목표치

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996
사망자수	893	977	979	960	950	900
감 소 수 (기준년도)		△84	△ 2	19	10	50
감소율(%)	-	총 86명, 합계 9.6%(증가)		총 79명, 합계 8.8%(감소)		

- 건설부는 이 목표를 달성할 수 있도록 사고다발지점의 개선, 도로안전 부속시설의 설치, 도로안전 사전.사후진단의 실시 등을 포함한 국도 및 고속도로의 교통사고 줄이기 대책을 종합적으로 작성하여 시행해야 한다.

나. 내무부(시·도) : 지방도 및 시군도

- 내무부(시·도)는 지방도(특별시도 포함) 및 시군도를 건설·관리하는 주무부서이므로 도로시설 개선을 통한 지방도 및 시군도의 사망자수 감소를 책임 추진토록 한다.
- 지방도(특별시도 포함)의 사망자수는 과거2년간 총986명, 합계 28.9% 감소하여

교통사고 줄이기에 성공적이었다. 1996년 최종목표 달성을 위해서는 1994년이후 3년간 과거2년치의 50%(지방도시의 자동차급증에 따라 비율을 약간 낮춤)수준인 총 490명, 합계 14.3%를 추가 감소시켜야 한다.

〈표 25〉 지방도 감소목표치

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996
사망자수	3,416	2,724	2,430	2,320	2,240	1,940
감 소 수	(기준년도)	692	294	110	80	300
감소율(%)	—	총986명, 합계 28.9%		총 490명, 합계 14.3%		

- 시군도(농도, 임도 등 기타도로 포함)의 사망자수는 과거2년간 총 574명, 합계 16.4% 감소하여 교통사고 감소율이 비교적 낮았다. 1996년 최종목표 달성을 위해서는 1994년이후 3년간 과거2년치의 50% 수준인 총 306명, 합계 9.5%를 추가 감소시켜야 한다.

〈표 26〉 시군도 감소목표치

연 도	1991	1992	1993	1994	1995	1996
사망자수	3,510	3,150	2,936	2,540	2,490	2,303
감 소 수	(기준년도)	360	214	69	50	187
감소율(%)	—	총 574명, 합계 16.4%		총 306명, 합계 9.5%		

주) 1993년까지는 실적치, 1994년이후는 목표치임.

- 내무부는 이 목표를 달성할 수 있도록 지방도 및 시군도의 사고다발지점 개선, 도로안전 부속시설의 확충 등을 포함한 교통사고 줄이기 대책을 종합적으로 작성하여 시행해야 한다.

〈목표 분석 종합〉

- 이상의 교통사고 줄이기 운동의 향후 목표 분석 결과를 종합하면 자동차용도별로는 비사업용(경찰청)과 사업용(교통부), 도로종류별로는 국도 및 고속도로(건설부), 지방도 및 시군도(내무부)로 구분하여 〈표6.8〉과 같다. 단, 이표에서 자동차용도별과 도로종류별은 상호 복합적으로 연관되어 있다.
- 교통사고 줄이기 운동의 최종목표는 경찰청의 노력만으로는 달성하기 어려우며,

교통부, 건설부, 내무부(시·도) 등이 공동관심을 가지고 소관분야의 목표를 달성함으로써만이 가능하다.

〈표 27〉 교통사고 줄이기 목표치 종합

구 분			1992	1993	1994	1995	1996	'94-'96 합계
감소치 합계(명)			1,789	1,238	402	300	1,100	1,802
자동차 용도별	경찰청	비사업용	1,280	782	257	200	780	1,237
	교통부	사업용	509	456	145	100	320	565
도로 종류별	건설부	국 도	821	732	207	150	570	927
		고속도로	△84	△ 2	19	10	50	79
	내무부 (시·도)	지 방 도	692	294	110	80	300	490
		시 군 도	360	214	69	50	187	306

주) 1993년까지는 실적치, 1994년이후는 목표치임.

Ⅶ. 「交通事故 줄이기 運動」目標 達成을 爲한 政策方案 提示

1. 警察廳

「교통사고 줄이기 운동」 수립 당시 경찰청 관련 주요 추진계획 및 실제 추진 실적, 외국의 사례조사 등으로부터 경찰청 소관 대책의 장래 정책방안을 제시하면 다음과 같다.

가. 도로교통법 보완

(1) 기존 법규의 보완

○ 기존 법규의 문제점

선진외국의 도로교통법에 비해 우리나라의 도로교통법은 사고예방적 기능이 미약하고, 조문 자체가 모호한 점이 많아 사고를 유발하는 경향이 있다.

예) 횡단보도 규정 비교

- 한국 : 우리나라의 도로교통법 제24조(보행자의 보호)는 횡단보도에서 차

교통부, 건설부, 내무부(시·도) 등이 공동관심을 가지고 소관분야의 목표를 달성함으로써만이 가능하다.

〈표 27〉 교통사고 줄이기 목표치 종합

구 분			1992	1993	1994	1995	1996	'94-'96 합계
감소치 합계(명)			1,789	1,238	402	300	1,100	1,802
자동차 용도별	경찰청	비사업용	1,280	782	257	200	780	1,237
	교통부	사업용	509	456	145	100	320	565
도로 종류별	건설부	국 도	821	732	207	150	570	927
		고속도로	△84	△ 2	19	10	50	79
	내무부 (시·도)	지 방 도	692	294	110	80	300	490
		시 군 도	360	214	69	50	187	306

주) 1993년까지는 실적치, 1994년이후는 목표치임.

Ⅶ. 「交通事故 줄이기 運動」目標 達成을 爲한 政策方案 提示

1. 警察廳

「교통사고 줄이기 운동」수립 당시 경찰청 관련 주요 추진계획 및 실제 추진 실적, 외국의 사례조사 등으로부터 경찰청 소관 대책의 장래 정책방안을 제시하면 다음과 같다.

가. 도로교통법 보완

(1) 기존 법규의 보완

○ 기존 법규의 문제점

선진외국의 도로교통법에 비해 우리나라의 도로교통법은 사고예방적 기능이 미약하고, 조문 자체가 모호한 점이 많아 사고를 유발하는 경향이 있다.

예) 횡단보도 규정 비교

- 한국 : 우리나라의 도로교통법 제24조(보행자의 보호)는 횡단보도에서 차

량은 보행자의 통행을 “방해해서는 안된다”고 모호하게 규정하고 있어, 보행자가 횡단 보도에 들어서서 횡단하고 있는데도 불구하고 차량들이 정지하지 않고 그대로 달려지나 가서 사고의 원인이 되고 있음.

- 영국 : 영국의 도로교통법(Highway Code)은 보행자가 횡단보도에 들어서면 모든 차량은 “정지해야 한다” (must stop)고 명시하여 보행자를 보호하고 사고를 예방하고 있음.

또한, 우리나라의 도로교통법은 통행권(Right-of-way)에 관한 규정이 명확하지 않아 차량간의 충돌을 야기하고, 사고발생시 운전자간의 분쟁을 조장하고 있다.

예) 신호등 없는 교차로의 통행우선 순위 규정

- 한국 : 선진입한 차량이 우선
 - 넓은 도로를 주행중인 차량과 좁은 도로에서 선진입한 차량간의 충돌시 잘못된 쪽이 분명하지 않아 운전자간의 분쟁야기
- 영국 : 넓은 도로를 주행중인 차량이 우선
 - 좁은 도로의 차량이 정지선에 선도달했어도 일단정지하여 넓은 도로의 차량에 양보한 후 진행해야함.

○ 추진대책

경찰청은 도로교통법을 전면적으로 재검토하여 사고예방 및 질서개선 차원에서 도로교통법을 새로 보완해야 한다.

- 1995년중에 경찰청, 도로교통안전협회 등 관계기관과 대학교수 등 민간전문가로 도로교통법 검토위원회를 구성하여 교통안전상 문제가 되는 도로교통법 규정을 개정하는 작업에 착수하도록 한다. 이 검토위원회는 매분기마다 회의를 소집하여 위원들이 상정한 도로교통법 개정안을 협의하고, 결과를 경찰청이 받아들여 법을 개정하도록 한다.

(2) 새로운 법규의 추가

선진외국에서 시행하고 있는 교통사고 감소대책중에서 사고예방을 위해 도입이 필요한 대책을 적극적으로 도입.시행한다.

예) ① 고속도로에서 저속 주행차량에 황색등 점멸을 의무화하는 대책(영국 1987년 시행)

② 주간이라도 날씨가 흐린 날, 눈.비가 오는 날은 차량 등화를 의무화하는 대책(영국 1975년 시행)

○ 추진대책

새로운 도입이 필요한 대책을 도로교통법 검토위원회에서 검토하여 도로교통법에 추가하는 작업을 1995년중에 추진하도록 한다.

(3) 도로교통법 매뉴얼의 보급

도로교통법중에서 운전자가 지켜야 할 사항들을 알기쉽게 요약, 정리한 운전자 매뉴얼을 1995년중에 개발하여 1996년부터 보급하도록 한다(통행우선권등을 알기쉽게 명시).

예) 영국 : Highway Code

미국 : Driving Manual

나. 교통 단속 방법 개선

○ 중점 단속대상의 개선

우리나라의 자동차 대당 연간 단속건수는 일본에 비해 13배에 이르지만 교통사고는 더 많이 발생하고 있다. 이것은 단속대상 위반행위가 사고유발 가능성이 높은 행위가 아니라, 단속하기 손쉬운 위반행위 중심이기 때문이다.

그러므로 교통경찰의 단속을 사고유발 가능성이 높은 동적 위반행위 중심으로 대상을 개선해야 한다.

예) 속도위반 단속 비율

한국 : 12.1% (1993)

일본 : 27.3% (1993) (한국의 2.3배)

구체적으로 이를 위해 모든 교통사고의 원인이 되고 있는 과속에 대한 단속 비율을 목표년도인 1996년까지 전체의 20% 수준으로 끌어올리는 대책을 추진해야 한다.

속도위반 단속비율 목표치

1995년 : 15%

1996년 : 20%

또한, 모든 교통법규 위반행위를 일시에 전부 단속하는 것은 인력부족상 어려우므로, 단속의 효율화를 위해서 월별, 계절별로 중점단속대상을 정하여 집중단속을 실시하는 것이 바람직하다.

예) 5월 : 과속 중점단속

12월 : 음주운전 중점단속 등

그리고 기동경찰 인력을 최대한 활용하는 방안으로는 지역별로 기동경찰을 집중배치

하여 단속함으로써 운전자에게 언제 어디서 단속될지 모른다는 인식을 불어 넣어 교통 법규를 지키도록 유도해야 한다.

예) 차선위반 단속의 경우 광범위한 위반을 모두 단속하기는 인력상 어려우므로 지역별로 무작위로 기동경찰을 집중배치하여 단속을 실시하도록 함.

○ 단속방법의 개선

사고유발 가능성이 높은 동적 위반행위에 대한 단속율이 낮은 원인은 우리나라의 단속방법이 주로 도보경찰 인력에 의존하고 있고 과속단속 카메라 등 기계화가 이루어져 있지 않기 때문이다. 따라서 단속장비의 기계화를 적극 추진해야 한다.

예) Speed Detection Camera

Traffic Signal Camera

○ 단속장비의 기계화를 위한 재원확보

단속장비의 기계화가 조속히 이루어지지 않는 가장 큰 이유는 재원의 부족때문이다. 그러므로 재원확보를 위해서는 다음과 같은 대책이 추진되어야 한다.

· 위반자에 대한 과태료 부과 추진

단속장비에 의해 단속된 차량에는 현재처럼 출두요구서를 보내는 것이 아니라 곧바로 과태료 납부 통지서를 보내어 과태료를 거두고 이를 장비구입에 활용하여야 한다.

· 단속전문 민간기간의 양성

경찰인력만으로는 단속에 한계가 있을 수 밖에 없으므로 장비를 이용한 단속을 전문으로 하는 민간기관을 양성하여 단속을 맡기고, 과태료 수입의 일부를 운영비로 지급하는 획기적인 방안이 필요하다.

다. 위험 법규위반자 처벌 강화 및 형평성 개선

○ 위험 법규위반자 처벌 강화

우리나라는 외국에 비해 교통법규 위반자에 대한 운전면허 행정처분 기준이 미약하여 운전자를 효과적으로 제어하지 못하고 있다

따라서 과속, 중앙선 침범 등 위험 법규위반자에 대한 처벌기준을 강화하여 교통 사고를 방지해야 한다.

－ 과속의 처벌기준 비교

- 한국 : 벌점 15점(1년간 벌점 합계 120점이면 면허 취소, 그러므로 1년간 과속 8회이상 위반해야 면허 취소)

- 영국 : 벌점 3점(3년간 벌점 합계 12점이면 면허 취소, 그러므로 3년간 과속 4회 위반하면 면허 취소)
- 일본 : 50km/시 이상 초과시 벌점 12점(3년간 벌점 합계 15점이면 면허취소, 그러므로 3년간 과속 2회 위반하면 면허 취소) 그러므로 교통사고를 방지하고 운전자를 효과적으로 제어하기 위해서는 과속에 대한 처분벌점을 현행 15점에서 속도초과 정도에 따라 최고 30-60점까지 상향해야 한다. 이에 상응하여 신호위반, 중앙선 침범 등 기타 위험한 위반에 대해서도 처분벌점을 강화해야 한다. 이를 위해 1995년중에 운전면허 벌점제도 개선위원회를 조직, 운영하여 동 제도를 개선, 보완해야 한다.

○ 위반종류간 처벌의 형평성 개선

우리나라는 교통법규 위반종류간 처벌 기준이 상이하여 위반의 심각도에 따라 적절한 규제를 가하지 못하고 있다. 사고 위험도가 높은 위반에 대해 처벌을 강화하여 형평성을 개선해야 한다.

예) 현행 우리나라 벌점 비교

- 고속도로 갓길 운행 : 벌점 30점
- 과속(20km/시 초과) : 벌점 15점 → 사고 위험도를 감안할 때 최소 30-60점

이 되어야 함

이를 위해 1995년중에 운전면허 벌점제도 개선작업과 동시에 위반간 벌점의 형평성을 고려하여 이에 대한 개선을 실시해야 한다.

○ 상습 위반자 처벌 누진제도 도입

동일한 교통법규를 상습적으로 반복 위반하는 운전자에 대해서는 위반횟수에 따라 처분벌점을 가산하여 규제를 강화해야 한다. 예를 들어 과속 운전자의 경우 처음 위반 때는 벌점30점, 1년이내 재위반때는 1.5배 가산(벌점45점) 등의 제도를 도입하여 반복적인 위반을 규제해야 한다.

○ 법규위반 운전자 교육제도 강화

운전면허 벌점강화와 동시에 운전자 교육을 전문으로 하는 민간기관을 양성하여 벌점 처분자가 소정 기간의 교육을 이수하면 벌점을 면제 또는 완화해주는 제도를 강화해야 한다. 이 교육은 유료로 받도록 하여 수강자는 자기의 시간과 비용을 들이도록 해야 하며, 1일 수강에 10-20점 정도의 벌점을 면제해 주도록 하여 직업운전자 등에 대한 면허정지에 따른 생계상의 문제점을 해소하도록 한다.

라. 지역별 속도제한의 강화

○ 시가지와 비시가지의 속도규제 구분

우리나라의 일반도로는 시가지와 비시가지의 구분없이 제한속도가 60km/시 (4차선 이상인 경우 70km/시)로 규정되어 있어 시가지에서의 사고위험이 높다. 선진외국의 예를 볼 때 시가지의 제한속도는 현행보다 10-20km/시 정도 낮추어야 한다.

예) 외국의 시가지내 최고제한속도

영국 : 시속30마일(48km) (일부 지역은 시속 20마일(32km/시))

미국(뉴욕) : 시속 30마일(48km)

이를 위해 현행 도로교통법의 최고속도 규정을 개정하여 일반도로를 시가지내 도로와 시가지외 도로로 구분하여 시가지외 도로에 대해서는 현행 속도규제를 적용하되 시가지내 도로에 대해서는 차선수에 따라 최고속도를 현행보다 10-20km/시 정도 낮추도록 한다.

예) 편도1차선 시가지내 도로

현행 최고속도 60km/시 → 40km/시로 낮춤

○ 보차 혼합도로의 속도규제 강화

시가지내 도로의 경우 보도가 있는 간선도로를 제외하고 보차혼합 이면도로의 최고속도는 시속20~30km로 낮추어야 한다.

참고) 차 대 보행자 사고의 사망을 비교(영국 TRL 자료)

시속20마일(32km) : 보행자의 5% 사망

시속30마일(48km) : 보행자의 45% 사망

시속40마일(64km) : 보행자의 85% 사망

일본) 주택지역의 경우 시속 20-30km 속도규제 실시

이를 위해서도 도로교통법의 최고속도 규정을 개정하여 보차혼합 이면도로의 최고속도는 시속30km로 낮추도록 하고, 학교앞 등 지역에 따라 시속20km 표지판을 설치하여 속도규제를 강화해야 한다.

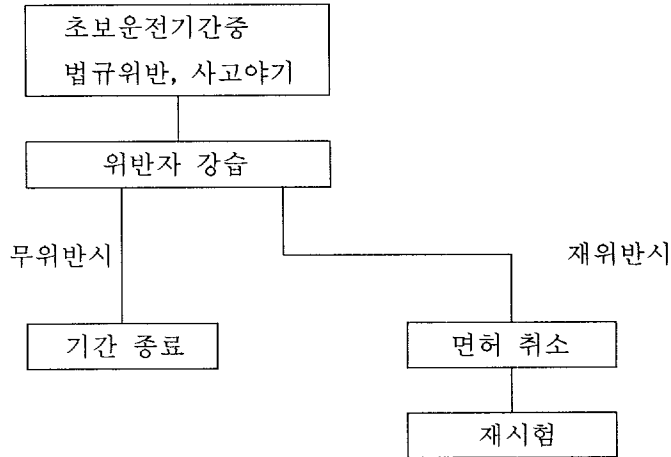
마. 초보운전기간 제도 도입

최근 운전면허 취득자의 대량 양산과 함께 운전미숙 초보운전자가 증가하여 이들에 의한 교통사고가 증가하고 있다. 또한 이들 초보운전자들은 도로에 나서자마자 기존 운전자들의 잘못된 운전습관을 그대로 모방하여 위험한 운전을 자행하고 있다. 운

전면히 취득후 일정기간(1-2년)을 초보운전기간으로 정하여 이 기간동안 범규위반에 대한 규제를 강화함으로써 초보운전자의 안전운전 습관을 정착시키는 제도를 도입하여야 한다.

○ 제도의 개요

초보운전기간 제도의 실시 개요는 다음과 같다.



○ 외국의 사례

일본 : 초심운전자기간 제도(본면허 취득후 1년간)

독일 : 관찰기간 제도(면허 취득후 2년간)

미국(뉴욕) : 관찰기간(Probation period) 제도(면허 취득후 6개월간).

○ 추진 방안

1995년중에 도로교통법을 개정하여 초보운전기간 제도의 실시근거를 마련하고 1996년부터 실제 적용한다. 특히 1995년부터 시행예정인 지정자동차학원제도의 도입에도 불구하고 초보운전자의 사고는 운전미숙인 점외에 잘못된 운전습관 형성에도 큰 원인이 있으므로 동 제도의 병행 실시가 필요하다.

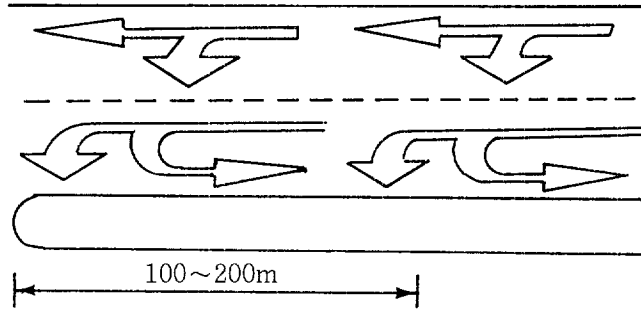
바. 교통안전시설 설치기준의 개선.보완

○ 문제점

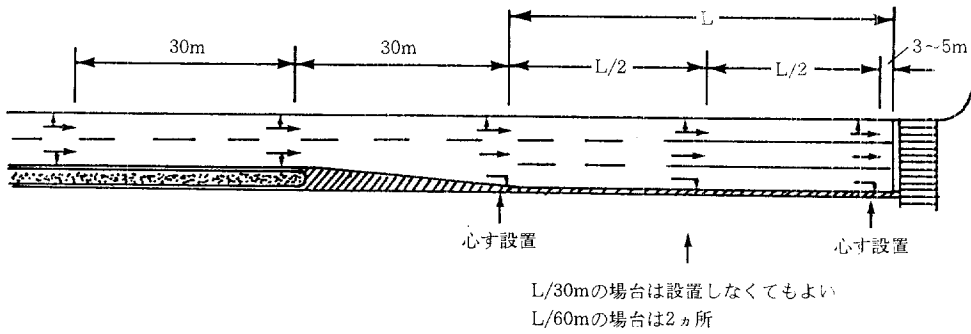
우리나라의 교통안전시설은 양적으로 부족할 뿐만 아니라 설치기준이 미비하여 교통흐름에 혼란과 위험을 초래하고 있다. 또한, 도로의 곡선반경, 구배등에 따라 각 교통안전시설 종류별 설치의무 규정이 없어, 노면 포장만 하고 아무런 안전시설을 갖추지 않아도 준공이 가능하도록 되어 있는 큰 문제점을 지니고 있다.

예) ① 교차로 진행방향 노면표시 설치기준 비교

- 한국 : 100-200m 간격으로 설치하도록 규정



- 일본 : 30m 간격으로 설치하도록 규정



② 진입금지 표지판 설치기준 비교

- 한국 : 도로의 우측 1개소에 설치
- 영국 : 도로의 좌우 양측 2개소에 설치

○ 개선방안

1995년중에 경찰청 「교통안전시설 실무편람」 등에 규정된 교통안전시설의 설치기준을 전면적으로 재검토하여 교통안전을 획기적으로 증진시킬 수 있는 방안으로 설치기준을 전면 보완하도록 한다.

예) · 교차로 진행방향 노면표시 설치기준 개선

- 진입금지 표지판 설치기준 개선
- 과속방지턱 설치기준 개선

과속방지턱의 높이 : 현행 10cm → 속도에 따라 5~10cm로 해야 함.

또한, 「교통안전시설 실무편람」을 보완하여 도로의 기하구조에 따라 반드시 설치해야

하는 교통안전시설의 종류와 위치를 표준도면화하여 모든 도로에는 반드시 필요한 교통안전시설이 설치되도록 의무화 하여야 한다.

그리고 이미 설치된 교통안전시설에 대하여는 유지관리를 강화하여 일정한 성능기준이 유지되도록 관리체계를 확립하여야 한다. 경찰인력만으로 유지관리가 어려운 경우는 전문민간기관을 양성하여 업무를 위임하여야 한다. 특히, 경찰청 산하 도로교통전협회를 이 업무에 활용하여야 한다.

사. 보행자 보호의 강화

전체 사망자의 50%를 차지하는 차 대 사람 사고를 방지하기 위하여, 자동차와 보행자의 충돌 가능성을 줄이는 대책을 적극적으로 추진하여 보행자 보호를 강화해야 한다.

○ 실시방안

- ① 횡단보도 중앙에 보행자 대피섬 설치
 - 보행자의 2단 횡단 유도
- ② 무단 횡단사고 예방을 위한 보행자용 가드레일의 설치 확대
 - 무단 횡단사고 발생지점에 설치
- ③ 주택지역 이면도로의 보차 분리선 또는 보차 분리시설(단주, 연석 등)의 설치 확대
 - 보행자 공간 침범사고는 교통사고처리 특례법상의 보도 침범사고로 처리
- ④ 국도 및 지방도의 인가통과지역에 길어깨 포장
 - 흰색 실선으로 차도와 길어깨(보행자, 자전거 통행공간) 구분.

○ 추진대책

보행자 보호를 위해서는 앞에서 제시한 바와 같은 보행자 안전 시설 설치가 필수적이다. 따라서 이를 위한 재원확보가 선행되어야 하며, 특히 건설국 또는 도로국과의 협조가 필요하다.

이와 같은 보행자 안전시설의 확충을 통하여 차 대 사람사고의 사망자를 목표년도인 1996년까지 선진국 수준으로 감소시키도록 한다.

- 차 대 사람 사고 사망자 비율 목표치.

1995년 : 45%

1996년 : 40%

아. 저비용 공학대책의 적극 도입

제한된 예산으로 교통사고를 효과적으로 감소시키기 위해서는 과속방지턱, 노폭 좁힘, 시케인(Chicane)등 저비용 공학대(Low-cost engineering measures)을 적극적으로 도입하여 교통사고를 감소시켜야 한다.

또한, 안전시설 투자에 있어 선형 개량, 신호등 신설 등 고비용 안전대책보다 정지표지, 속도제한표지 등 저비용 안전시설의 확충으로 투자의 효율성을 제고해야 한다.

예) · 영국의 Traffic Calming 대책

영국은 1992년 Traffic Calming Act를 통과시켜 각 지방정부로 하여금 과속방지턱 등 교통사고 예방시설을 도로상에 설치할 수 있는 권한을 폭넓게 부여함.

· 일본의 생활지역, 학교지역 대책

일본은 1972년부터 경찰청 주관으로 생활지역 및 학교지역을 설정하여 교통안전시설을 설치하고 교통안전 규제를 강화하는 정책을 실시하고 있음.

○ 추진대책

1995년중에 저비용 공학대책의 종류, 설치비용, 효과 등에 대한 교육을 실시하고 (도로교통안전협회가 주관하는 것이 바람직), 각 경찰서 시설반에 안전시설 설치의 재량권을 부여하여 가장 효과가 높은 안전시설을 적소에 설치하도록 한다.

또한, 가장 적은 비용으로 가장 높은 사고감소 효과를 거둔 경찰서를 선정하여 사례발표회를 가짐으로써 타지역에 확산시키는 계기가 되도록 한다.

자. 결함지점 긴급개선제도 도입

○ 문제점

교통사고가 많이 발생하는 원인에는 여러가지가 있으나 그 중의 주요원인으로는 도로구조상의 결함으로 비슷한 유형의 사고가 반복적으로 발생하고 있는데도 불구하고 사고조사 경찰관은 사고처리만 할 뿐 도로구조상의 개선대책을 즉각적으로 시행하지 않아 피해를 가중시키고 있다.

○ 개선방안

교통사고 현장조사시 교통안전에 중대한 결함이 있다고 판단되는 지점은 경찰과 도로관리자 합동으로 일정액 범위내에서 즉시 개선사업을 실시하여 사고재발을 방지하도록 하는 결함지점 긴급개선 제도를 도입·시행하여야 한다.

예) 영국의 결합지점 긴급개선 제도

영국은 교통사고 조사 직후 사고방지를 위해 필요하다고 인정되는 경우 £5,000(약600만원) 범위내에서 도로안전 기술자(Road safety engineer)가 즉시 긴급개선 방안을 선정 시공함(일정규모의 예산 항시 확보)

○ 추진대책

1995년부터 사망사고 이상 발생지점에 대해서는 교통사고 조사보고서 작성시 저비용 공학대책을 응용한 도로시설 개선방안을 같이 제시하도록 의무화하고, 이 방안을 해당지역 도로관리자와 경찰이 공동으로 시공하도록 한다. 이를 위해 경찰과 도로관리자의 협조체제를 강화하고 교통사고 감소에 공동의 책임을 지도록 한다.

차. 교통안전을 위한 방송 모니터링 실시

○ 문제점

T.V 등 언론매체에서 교통안전을 해치는 내용을 방송할 경우 시청자들은 여과없이 그 내용을 받아들여 모방하게 됨으로써 교통안전 캠페인의 효과를 무력화시키고 있다.

예) · 출연자가 음주를 하고 운전하는 내용(도로교통법 위반)

· 안전벨트를 착용하지 않은 채 운전하는 내용(도로교통법 위반)

· CF 방송시 차량의 성능과시를 위해 과속 질주하는 내용(속도위반 조장)

○ 개선방안

T.V 등에서 교통안전을 해치는 내용을 방송할 경우 이를 Monitoring하여 시정하도록 권고하는 체제를 갖추어야 한다. 이를 위해서는 녹색교통운동, YMCA 등 민간사회단체를 활용하거나, 도로교통안전협회가 Monitoring을 실시하여 시정 권고하도록 해야 한다.

예) 영국의 광고실천위원회(Committee of Advertising Practice)자동차 제작사에 게 지침서를 보내 지나치게 속도나 성능을 강조하는 광고를 금지하도록 하고, 이에 대한 Monitoring을 실시하여 시정 권고 조치함.

타. 시민신고 처리제도 개선

○ 문제점

교통질서를 확립하기 위해서는 경찰의 힘만으로는 숫적으로 부족하고 일반시민의 적극적인 참여가 필요하다.

그러나 시민이 적발하여 신고한 교통법규 위반자에 대해 담당 경찰서가 범칙금 통고서가 아닌 출석요구서를 송부함으로써, 행정력을 낭비하고 위반자에게 경찰서를 왕복하는 시간적·경제적 피해를 끼치고 있고, 미출석자에 대한 처리를 소홀히 하고 있다.

○ 개선방안

신고된 교통법규 위반자에 대해 곧바로 범칙금(또는 과태료) 통고서를 발부하여 가까운 은행에 납부토록 함으로써 처리기간을 단축하고, 위반자에게 경찰서를 왕복하는 시간적 손해가 없도록 한다.

이에 따라 시민신고 제도를 활성화하고, 교통법규 위반자는 시민에 의해 반드시 적발된다는 의식을 심어 주어 항상 안전하게 운전하도록 유도한다.

○ 외국의 시민신고 처리 제도

미국, 영국 등 선진국의 경우 시민이 신고한 교통법규 위반자에게는 곧바로 범칙금 통고서(Tickets)를 송부하여 범칙금을 납부토록 하고 있고, 이의가 있는 자는 통고서에 명시된 즉결법원에 출두하도록 하고 있다.

· 시민신고 처리제도 개요

- ① 신고자는 신고서에 주소, 성명, 전화번호를 명기토록 하여 거짓 신고를 예방하고, 경찰관의 사실확인을 용이하게 한다.
- ② 신고된 차량의 소유자에게는 차적 조회를 통해 범칙금 통고서를 송부한다. 주소가 잘못되어 통고서를 못받는 경우는 자동차 검사, 운전면허 갱신 시기를 이용하여 주소변경 신고 태만에 대해 처벌을 가중한다.
- ③ 범칙금 통고서를 받고 이를 인정하는 자는 가까운 은행에 범칙금을 납부함으로써 처리가 종료된다.
- ④ 차량소유자와 운전자가 다르거나 또는 범칙금에 이의가 있는 자는 통고서의 이의신청란에 표시하고 서명한 후, 통고서에 기록되어 있는 즉결법원 앞으로 통고서를 송부한다.
- ⑤ 즉결법원은 기일을 정해 차량 소유자를 소환하여 사정을 듣고 합당한 사유가 있으면 처벌을 면제하고, 위반이 분명한 경우는 사법수요 유발에 대해 처벌을 가중하여 벌금(범칙금이 아님)을 부과한다.

○ 추진대책

1995년중에 도로교통법을 개정하여 시민이 신고한 교통법규 위반자에 대해 차적 조회를 통해 차주에게 곧바로 범칙금(또는 과태료)을 납부토록 하는 규정을 신설한다. 또한, 시민 신고용지를 새로 개발하여 신고자의 주소, 성명 등을 명기하도록 하고 허위

신고시는 처벌받음을 명시하도록 한다.

위반운전자에게 보내는 범칙금 통고서 양식을 개정하여 정해진 기한내에 범칙금을 납부하든지, 또는 위반사실을 부인하는 경우는 기한내에 범칙금 통고서를 관할 즉결법원에 송부하여 즉결심판을 받도록 한다(통고서에 즉결법원의 주소 및 운전자의 의무사항을 명시함).

범칙금을 납부하지 않고 즉결심판에도 응하지 않는 운전자에게는 운전면허 정지 등 일반적인 법규위반시의 규정을 적용한다.

주소변경 신고태만 등으로 통고서가 도착하지 않는 경우에는 자동차 검사때에 가중처벌되도록 한다.

위와 같은 시민신고 제도의 변경과 처리절차에 대해서는 사전에 충분히 시민에게 홍보하여 인식시키도록 한다.

카. 교통안전시설 확충을 위한 자원 확보

○ 문제점

우리나라는 교통안전시설 확충에 필요한 자원 조달을 위한 특별법이나 특별회계가 없어서, 교통안전시설 예산은 정부사업중 우선순위가 다른 분야에 밀려 매년 최소의 사업비만이 책정되고 있다.

특히, 운전자들에게서 거두는 범칙금을 교통안전시설에 사용하지 않는데 대한 시민들의 불만이 많다.

○ 개선방안

대안(1)

경찰청 주관하에 「교통안전대책 특별회계법」을 제정하도록 하고, 그에 따라 교통범칙금을 재원으로 하여 각 지방정부의 교통안전시설 설치 관리에 소요되는 예산에 교부금을 주어 지원하도록 한다.

예) 일본의 「교통안전대책 특별교부금 등에 관한 정령」(1983. 5월 제정)

- 교부금의 재원 : 도로교통법에 의한 교통범칙금 수입액.
- 교부방법 : 국가에서 수납한 후 자치성이 각 도도부현에 교부함.
- 교부기준 : 각 도도부현의 사고건수:인구:도로연장을 2:1:1로한 비율에 따라 배분하여 교부함
- 교부금의 용도 : 각 도도부현이 실시하는 교통안전시설의 설치 및 관리에 필요한 비용에 사용함.

대안(2)

경찰청의 기존 「자동차관리사업특별회계」에 교통범칙금을 전입시켜 교통안전시설의 확충에 사용하도록 한다.

○ 추진대책

1995년중에 교통안전시설 확충을 위한 재원확보 방안으로 재정경제원에 협조를 얻어 위와 같은 대안을 적극 추진하도록 한다.

재원 확보 노력과 더불어 교통사고 감소 목표치를 분명히 제시하여 국민적 공감대를 얻도록 한다.

2. 其他 部處

교통부, 건설부, 내무부 등 교통안전 관계부처의 향후 정책방안을 제시하면 다음과 같다.

가. 교통부

○ 사업용 차량(고속.시의.전세버스, 대형화물차)의 교통사고 감소

- 속도제한기(Speed limiter) 부착 의무화.

대형차량(대형버스, 대형화물차)에 속도제한기 부착을 의무화하여 과속에 의한 사고를 방지한다.

예) EU의 속도제한기 의무화 규정

EU내 모든 국가는 1994.1월부터 대형버스(총중량 10톤이상) 및 대형화물차(총중량 12톤이상)에 속도제한기 부착을 의무화함.

제한속도, 대형버스 : 100km/시

대형화물차 : 90km/시

- 대형차량 ABS 의무화

대형차량에 ABS 부착을 의무화하여 미끄럼에 의한 사고를 방지한다.

예) ABS 의무화 규정

EU : 1991.10월부터 총중량 12톤이상 대형버스 및 총중량 16톤이상 대형화물차에 ABS 부착 의무화

일본 : 1992.4월부터 대형버스에 ABS 부착 의무화

대안(2)

경찰청의 기존 「자동차관리사업특별회계」에 교통범칙금을 전입시켜 교통안전시설의 확충에 사용하도록 한다.

○ 추진대책

1995년중에 교통안전시설 확충을 위한 재원확보 방안으로 재정경제원에 협조를 얻어 위와 같은 대안을 적극 추진하도록 한다.

재원 확보 노력과 더불어 교통사고 감소 목표치를 분명히 제시하여 국민적 공감대를 얻도록 한다.

2. 其他 部處

교통부, 건설부, 내무부 등 교통안전 관계부처의 향후 정책방안을 제시하면 다음과 같다.

가. 교통부

○ 사업용 차량(고속.시의.전세버스, 대형화물차)의 교통사고 감소

- 속도제한기(Speed limiter) 부착 의무화.

대형차량(대형버스, 대형화물차)에 속도제한기 부착을 의무화하여 과속에 의한 사고를 방지한다.

예) EU의 속도제한기 의무화 규정

EU내 모든 국가는 1994.1월부터 대형버스(총중량 10톤이상) 및 대형화물차(총중량 12톤이상)에 속도제한기 부착을 의무화함.

제한속도, 대형버스 : 100km/시

대형화물차 : 90km/시

- 대형차량 ABS 의무화

대형차량에 ABS 부착을 의무화하여 미끄럼에 의한 사고를 방지한다.

예) ABS 의무화 규정

EU : 1991.10월부터 총중량 12톤이상 대형버스 및 총중량 16톤이상 대형화물차에 ABS 부착 의무화

일본 : 1992.4월부터 대형버스에 ABS 부착 의무화

○ 운수업체 안전관리 강화

운수업체의 법규위반 및 사고야기 운전자에 대한 규제를 강화한다.

예) 영국은 운전자 잘못으로 중상사고 이상 발생시 규정에 의해 운전자가 해고됨

○ 자동차 안전기준 강화

· 타우너 등 미니버스의 승차자 상해기준 강화

· 정면 충돌시험 기준을 강화함

· 대형차량의 전면 및 후면 보호대(Guards) 설치기준 강화

· 승용차가 충돌시 대형차량 밑으로 들어가지 않도록 보호대 설치를 의무화함
(설치 높이 조정).

· 자전거, 경운기 등의 야간 등화기준 강화

· 발광형 반사체의 부착을 유도함

나. 건설부

○ 국도상 사고많은지점 개선사업 완료 추진

· '95년말까지 사고많은 지점 개선사업 완료(당초 계획은 '94년말)

· 국도상 교통사고의 20-30% 감소효과 예상

○ 도로안전 부속시설 확충

· 도로상의 위험지점에 방호책, 웨브론 등 도로안전 부속시설을 확충한다.

○ 버스정류장, 교차로 등의 시설 개선

· 국도상 버스 정류장에 Bus bay 설치, 교차로에 좌회전 대기 Pocket 설치 등으로 교통소통을 증진하고 교통안전을 개선한다.

○ 국도상의 길어깨 포장

· 인가지역으로 보행자, 자전거, 경운기의 통행이 많은 곳은 우선적으로 길어깨를 포장하여 자동차와 분리시킨다.

○ 고속도로 교통사고 줄이기 운동 추진

· 고속도로 교통사고 줄이기를 위하여 과속 단속의 강화, 사고다발지점의 개선 등 제반 개선대책을 한국도로공사 책임하에 추진한다.

○ 도로안전진단 제도 도입

· 도로공사 완료후 개통전에 교통사고 전문가, 안전운전 전문가, 도로 전문가등으로 구성된 안전진단팀이 도로의 안전상태를 검사하여 개선사업을 실시한 후에 도로를 개통하는 도로안전진단 (Road Safety Audit) 제도를 도입한다.

예) 영국은 1991년부터 모든 고속도로 및 국도급 도로에 대해 개통전 도로 안전진단 제도를 의무화 함(연간 100여개 이상의 도로안전 진단사업 실시).

다. 내무부(시 도)

○ 시 도 교통안전대책위원회 활성화

- 시 도 교통안전대책위원회의 운영을 활성화하고, 위원회의 사무를 담당할 실무조직을 구성한다.

○ 지방도 및 시군도의 도로안전 부속시설 확충

- 지방도 및 시군도상의 위험지점의 도로안전 부속시설을 확충한다.
과속방지턱, 노면재질변경 등 저비용 공학대책의 도입을 적극 추진한다.

○ 교통사고 긴급구조체제 정비

- 소방서 긴급구조대의 차량 및 요원을 확충한다.
전국 어느 지점이든 구조대가 30분 이내 도달 목표로 구조체제를 정비한다.
전국에 헬기 구조체제를 도입 운영한다(경찰, 소방서, 군 합동).

예) 독일은 전국 어느 지점이든 30분 이내 도달목표로 헬기 구조체제를 완비함.

○ 시 군 구 단위의 교통안전대책 추진

- 교통사고 줄이기의 성공을 위해서는 중앙정부 차원에서 나아가 시 군 구 단위의 마이크로(Micro)한 대책 추진이 필요하므로, 시 군 구 교통안전대책위원회를 조직하고 운영을 활성화 한다.

라. 교육부

○ 어린이 교통안전교육 강화

- 유아원, 유치원, 국민학교에서 보행자로서의 어린이 교통안전교육을 강화한다.
국민학교에서 자전거 안전이용 교육을 확대한다.

○ 교통안전 지도교사 교육 확대

- 각급 학교의 교통안전 지도교사에 대한 교육을 확대한다.

○ 어린이 교통안전교육 프로그램 개발

- 각 연령단계별 어린이 교통안전교육 프로그램(교재, VTR 포함)을 개발, 보급한다.

예) 독일 : “교통교육 지도 요강”

영국 : “National Road Safety Education Syllabus”

○ 학부모에 대한 교통안전교육 실시

- 어린이의 교통안전을 지도할 학부모에 대한 교통안전 교육방안을 강구하여 교육을 실시 한다.

마 재무부

○ 자동차 보험제도 개선

- 보험료 할인.할증율을 사고예방 차원에서 조정 개선한다.

○ 법규위반 운전자 보험료 할증제 도입

- 과속, 음주 등 법규위반 운전자에 대한 보험료 할증제를 도입한다.

예) 영국은 매년 보험 갱신시마다 최근 3년간의 벌점 합계에 따라 보험료를 0 ~100%까지 할증하고 있음(할증방법은 보험회사마다 약간씩 다름).

바. 경제기획원

○ 교통안전 투자재원 확보

- 지방 교부금에 의한 교통안전 투자재원을 증액 확보한다.
- 교통범죄금을 활용한 특별회계의 설치를 지원한다.

예) 일본의 「교통안전대책 특별교부금 등에 관한 정령(1983.5)」

사. 보건사회부

○ 응급의료체계 개선

- 응급지정병원의 시설 및 인력을 확충한다(응급병상 확보, 무보험 피해자 응급치료 등).

○ 응급구조사 양성

- 일반의사외에 응급의료를 담당하는 단기의 응급구조사를 양성 배치한다.

아. 국무총리실

○ 교통안전대책단 설치

- 청와대 또는 국무총리실에 교통안전을 총괄하는 교통안전대책단을 설치한다.

예) 청와대 사회간접자본투자 기획단

국무총리실 중앙안전통제단

외국사례) · 미국의 국립교통안전원(National Transportation Safety Board)

- 대통령 직속기구로 대통령이 상원의 동의를 얻어 임명하는 5인의 위원과 산하의 사무국으로 구성함.
 - 일본의 교통안전대책실
- 총리부 총무청내의 조직으로 실장은 도도부현 경찰본부장 (우리나라의 지방경찰청장)이고 각 관계부처의 파견요원으로 구성함.
- 부처별, 시 도별 목표관리 강화
 - 부처별, 시 도별로 목표지향적인(Goal-oriented) 교통사고 줄이기 운동을 추진하고 실적을 점검한다.
 - 경찰청 : 비사업용 자동차 교통사고 감소
 - 교통부 : 사업용 자동차 교통사고 감소
 - 건설부 : 국도 및 고속도로 교통사고 감소
 - 내무부(시.도) : 지방도 및 시군도 교통사고 감소
- 교통안전 홍보의 종합 조정
 - 교통안전 관련단체의 각종 교통안전 홍보를 종합 조정하여 홍보의 효율성을 높이고 홍보 효과의 Monitoring을 실시한다.
 - 기존의 교통안전 홍보대책 협의회를 활용함.

VIII. 結 論

본 연구에 의한 「교통사고 줄이기 운동」의 주요 추진계획 및 추진 실적 분석을 종합하여 결론 및 건의(안)을 제시하면 다음과 같다.

- 「교통사고 줄이기 운동」의 목표 달성을 위해서는 경찰청 혼자만의 노력으로는 어려우며, 교통부, 건설부, 내무부 등이 공동의 책임을 가지고 소관 분야의 몫을 담당해야 한다.
- 1993년 현재까지의 「교통사고 줄이기 운동」은 비교적 성공적으로 추진되어왔으며, 앞으로 1994년이후 3년간 사망자수를 1,802명(연간 약600명수준) 더 감소시킨다면 동 운동의 최종목표인 1996년의 사망자수 목표치 8,600명은 달성할 수 있을 것으로 전망된다.
- 이러한 목표달성을 위해서는 본 연구에서 건의한 정책방안을 경찰청 등 각 관계 부처가 과감하게 추진해 나가야 하며, 청와대 또는 국무총리실이 이것을 종합조정하고 경제기획원이 필요한 예산상의 지원조치를 해주어야 한다.
- 경찰청은 「교통사고 줄이기 운동」의 정책목표에 맞추어 모든 교통관련 업무를 수행해 나가도록 해야 하며, 본 연구에서 건의한 12개 정책안을 빠른 시일내에 준비 시행함으로써 동 운동의 목표를 달성할 뿐만 아니라, 제2차 교통사고 줄이기 운동에 의한 우리나라의 교통안전 선진국 진입에 준비해야 한다.

參 考 文 獻

국무총리행정조정실, 교통사고 줄이기 운동 추진대책, 1991.12

교통부, 교통안전종합대책 추진실적, 1994

경찰청, 교통사고 통계 분석, 1994

경찰청, 도로교통안전백서, 1994

교통개발연구원, 선진국 교통안전정책 사례조사연구, 1988

교통사고종합분석센터, 교통사고통계, 1994

총무처, 교통안전백서, 1994

Department of Transport, Road Accident Great Britain, 1994

National Safety Council, Accidents Facts, 1994