
교통사고 획기적 감소를 위한 도로교통 안전강화 특별대책

- 도로 인프라 개선을 중심으로 -

목 차

I. 추진배경	1
II. 현황 및 문제점	2
III. 목표 및 중점 추진과제	3
IV. 과제별 세부내용	4
VI. 추진계획	12

I. 추진배경

- 최근 상주-영천 다중추돌*('19.12) 및 순천-완주 사매 2터널 차량화재**('20.2) 등 대형사고 발생으로 도로안전에 대한 국민들의 불안이 높은 실정

* (고속도로 301호선) 사상자 39명 (사망 7, 부상 32) / 차량 44대

** (고속도로 27호선) 48명 (사망 5, 부상 43) / 31대

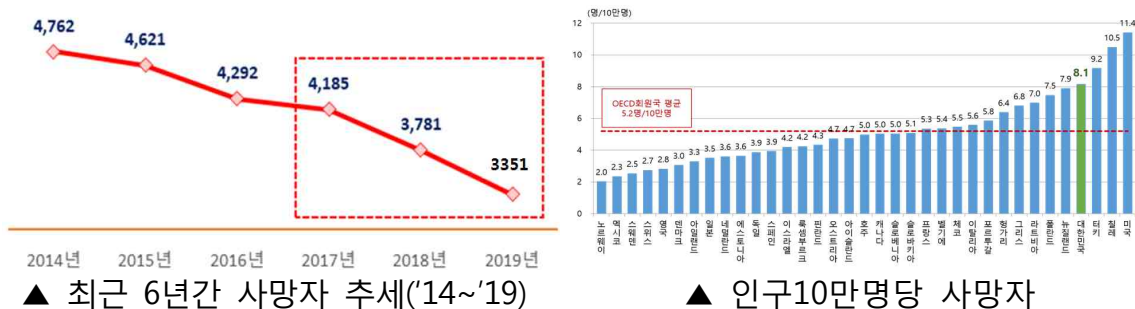
- 대형피해를 야기할 수 있는 교통사고가 도로에서 발생함에도 도로시설 측면에서 선제적 대응 및 개선 미흡

- 또한, 정부는 국민생명 지키기 3대 프로젝트의 하나로, 교통사고 사망자 감소에 총력 중으로, 최근 2년간 약 20% 감축하는 성과

* ('16) 4,292(△7.1%) → ('17) 4,185(△2.5%) → ('18) 3,781(△9.7%) → ('19) 3,349(△11.4%)

- 그러나, 사망자 수는 여전히 OECD 하위권* 수준이며, 정부목표 ('22년 2천명 수준) 달성을 위해서는 감축기조 확대가 필요한 상황

* 인구 10만명당 교통사고 사망자 수는 6.5명('19년)으로 28위 (전체 35개국)



Ⅱ. 현황 및 문제점

1. 교통사고 현황

- '19년 사망자는 총 3,349명(인구 10만명당 6.5)으로 OECD 평균(5.2, '17)의 약 1.3배
 - (도로별) 전체 사망자 中 고속도로 6.7%(치사율 6.2명/100건), 국도16.8%(3.5), 지자체 관리도로 72.2%(3.2)*
 - * 특·광역시도 22.6%(1.0), 지방도 13.6%(3.3), 시도 28.9%(1.5), 군도 7.1%(3.5)
 - 반면, 연장 대비 사망자(명/천km)는 고속도로 52.9, 국도 45.4, 지자체 관리도로 31.8 (전체: 34.2)
 - (유형별) 차-차 39.8%(치사율 0.9), 차-사람 38.2%(3.2)*, 차량단독 22%(8.4)
 - * 1차 충돌기준에 따른 수치로, 2차 충돌 등을 포함한 보행 사망자는 39.3%

2. 문제점

- (사고-인프라간 긴밀한 연계 부족) 보행 사망자 수는 감소 추세이나, 전체 대비 비율(약 40%)은 OECD(평균 18.6%, '17)에 비해 현저히 높은 수준
 - * ('14년) 1,910명 (40.1%) → ('16) 1,714명 (39.9%) → ('18년) 1,487명 (39.3%)
 - 높은 차량단독 사고 치사율 감안, 운전자 보호를 위한 시설 개선 필요
- (사고예방·대응 체계 미흡) 과속(특히 악기상)·과적, 졸음운전 등 高위험차량에 대비한 시설·구조 개량에 소홀
 - 실시간 모니터링이 어렵고*, 사고발생시 신속대응을 위한 인프라 미흡
 - * 현재 국도상에 설치된 CCTV 1,480대를 지방청 10명이 모니터링 → 초동대응에 한계
- (도로관리기관 역할 미흡) 현행 경찰청 조사(도로관리기관 배제)는 피해 상황, 운전자 과실 등에 집중되어 인프라 중심의 분석·통계관리 미흡
 - 사고 접보 수준에 그치는 형식적 모니터링, 사고원인에 대한 조사·분석 결여 등 도로안전 총괄부서의 기능 다하지 못하는 실정

Ⅲ. 목표 및 중점 추진과제

목표

교통안전 OECD 상위권 진입을 위하여
‘22년까지 안전한 도로교통 환경 구축



추진 분야	중점 과제
1. 교통사고 취약요소별 맞춤형 인프라 개선	○ 보행자 중심의 생활밀착형 안전사업 추진 ○ 운전자 보호를 위한 안전시설 및 취약구간 개선 ○ 도로 보수 작업장 안전관리 강화
2. 사고 高위험차량 운행 제로화 유도	○ 졸음운전 방지를 위한 휴식공간 확충 ○ 과속·과적차량에 대한 도로관리기관의 역할 강화
3. 구조물 특별관리를 통한 대형사고 예방	○ 교량, 터널 등 구조물 안전관리 강화 ○ 사고발생시 신속 대응으로 2차사고 예방
4. 결빙·안개 등 재해·재난 대응 강화	○ 자연재해 특성별 사고 예방체계 구축 ○ 재해·재난 대비 대응체계 강화
5. 도로안전 추진체계의 전면적 혁신	○ 인프라 중심의 사고조사·분석체계 구축 ○ 상용차 DTG 분석을 통한 위험구간 개선 ○ 도로안전 조직 전면 혁신

IV. 과제별 세부내용

1. 교통사고 취약요소별 맞춤형 인프라 개선

① 보행자 중심의 생활밀착형 안전사업 추진

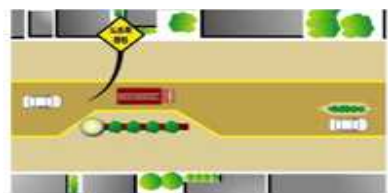
- (보도 설치) 보행 위험성 높고, 보행 수요 많은 곳 중심으로 전년대비 약 2배 확대(32→62개소, '20~'25: 190개소)
 - 설계중인 사업(국도·국지도 75개, 602km) 대상으로 필요성 검토·설치
 - 보도설치 권장기준을 새로 규정*하여 건설 단계부터 적극 설치
 - * (예) 보행자 150인/일 & 교통량 2천대/일 이상 (도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙)
- (횡단보도 조명 설치) 야간 보행환경 취약한 곳 중심으로 추진(신설 322, 보강 766개소) 및 2단계('21~'25) 계획 수립('20)
 - * 도로횡단 중 사망자는 전체 보행 사망자의 약 64.5%, 야간의 경우 주간에 비해 약 1.7배
- (마을주민 보호구간 확대) 제한속도 하향* 등을 통한 우수한 사업효과**를 감안, 1단계 사업('19~'21, 152구간) 조기완료, 2단계('21~'23) 계획 수립('20)
 - * 4차로 80→60km/h 및 2차로 60→50km/h로 감속하고, 미끄럼방지포장·표지판 등 설치
 - ** 시행 전 3년 평균 vs 시행 후 1년 효과분석 결과, 교통사고 약 43% 감소(교통研)
 - 지자체 관할 도로에도 확대하기 위해 보호구간 지정, 시설기준 등이 포함된 「마을주민 보호구간 설치·관리지침」 제정('20)
- (안전속도 15존 도입) 본엘프* 등 제한속도 15km/h 설계기준 마련, 스쿨존·주거지 中 교통사고 발생지역 중심으로 시범사업 추진('20, 3개소)
 - * EU는 본엘프(우리집 앞마당)를 지정하여 15km/h 이하로 속도 관리
 - 일시정지 문화 정착을 위한 'STOP사인', 'PM 통행공간'(가칭 공유도로) 도입('20)



▲ 네덜란드 본엘프



▲ 쿨데삭



▲ 중간 차도폭 조정

② 운전자 보호를 위한 안전시설 및 취약구간 개선

- **(충돌 방호시설)** 차로 이탈, 구조물 충돌 등으로부터 운전자 보호 수준 향상을 위해 방호울타리·충격흡수시설 성능 강화*('20)
 - * 충돌시험시, 충돌각도(現: 15°) 및 시험차종(現: 화물차)을 다변화하는 등 시험조건 강화
- 교량, 특수구간* 중심으로 강화된 방호울타리 우선 설치('21~)
 - * 他 도로·철도와 입체 교차구간, 위험물 저장시설 등 사고발생시 대형피해 우려 구간
- **(운행 안전시설)** 연구용역, 전문가 의견수렴을 통해 미끄럼방지포장*·시선유도시설**의 성능·유지관리 개선방안 마련('21)
 - * 준공 당시 기준을 만족하더라도, 일정기간 이후 도로 벗겨짐 등으로 성능 저하 가능
 - ** 충돌·노후화 등으로 반사성능 저하되거나, 풀린 앵커볼트는 오히려 사고 유발
- 현광방지시설* 탈락에 따른 2차사고 예방을 위해 재질, 접속부 체결기준 강화 등으로 중앙분리대와의 결속력 강화방안 마련('20)
 - * 대향차량 전조등으로 인한 운전자의 눈부심 방지를 위해 중앙분리대 상단에 부착
- 또한, 어린이 보호 강화를 위해 '스쿨존 전용 과속방지턱' 규격 마련('21)
- **(취약구간)** 급커브 등 위험구간(180개소), 사고 잦은 곳(65개소) 등 사고발생 확률 높은 구간 중심으로 집중 개선(매년)
 - **(포트홀)** 노후포장 적기보수, 지점별 맞춤형 개량 등으로 최대한 예방
 - * 순찰차량(포트홀 감지장치 부착), 국민참여단 신고 등을 통해 조기 감지하고, 포트홀 전용장비·전문업체 등을 활용해 24시간 내 신속히 보수
 - **(로드킬)** 사고 다발구간(국도상 연간 약 1.5만건), 생태통로·유도울타리 등 안전시설 및 캠페인 등이 포함된 “로드킬 저감 종합대책” 수립('20.6)

③ 도로보수 작업자의 소중한 생명을 보호하기 위한 안전관리 강화

- **(장비·시설)** 1~25톤 소규모 작업차량에도 TMA(트럭탈부착형 충격흡수시설) 적용토록 기준 현실화(現: 10톤 이상만 가능), 고성능* TMA(12대) 운영('20~)
 - * TMA에 충돌하는 시험차량 속도가 100km/h인 경우 (현재 60, 80km/h 제품만 사용)
- 교량 작업자 보호를 위해 점검시설 안전점검·보수(안전표지판 부착 포함, '20~'22)
- **(작업장 관리)** 안전표지·신호수 위치 등 안전매뉴얼(핸드북) 배포, 사전교육 철저 및 작업시 발주청의 긴급점검 등 관리감독 철저
 - * 작업자 사망사고 발생한 경우, 해당 도로관리기관은 도로정비심사시 감점 등 패널티 부여

2. 사고 高 위험차량 운행 제로화 유도

① 졸음운전 방지를 위한 휴식공간 확충

- (졸음쉼터) 고속도로(26개소, '20~'23) 및 국도(50개소, '20~'24)에 신규 설치, 진·출입로 및 과속방지턱 등 안전시설도 함께 설치
 - 既 조성된 곳은 화장실·전기충전소 등 편의시설 확충으로 활용성 제고
- (화물차 라운지) 장거리·새벽 운행이 많은 화물차 운전자를 위해 신설휴게소('20: 순천완주선, 서해안선) 중심으로 신규 개설('20~'21, 12개소)

② 과속·과적차량에 대한 도로관리기관의 역할 강화

- (교통안전시설 설치) 도로관리청이 안전시설 外 (구간)과속단속 카메라, 속도표지 등도 설치(現: 경찰청)하기 위한 근거 마련(도로교통법, '20)
 - * 방호울타리 등 도로안전시설과 교통안전시설 함께 설치시 교통사고 예방 효과 증대
 - 결빙취약 구간 등 사고 위험구간 중심으로 과속단속카메라* 확충('20~)
 - * 사매터널(총 4.7km, 4개) 등 복수터널 구간에 '구간'단속카메라 설치('20~'22, 약 24개소)
- (안심도로 시설 확대) 공모를 통해 지그재그, 교차로 폭 좁힘 등 우수모델 발굴('20.6), 지자체 5030 사업에 활용되도록 적극 홍보



▲ 지그재그 도로



▲ 교차로 폭 좁힘



▲ 소형 회전교차로

- (重차량 단속 실효성 제고) 도로관리기관이 운행제한 단속(축하중 단속, 도로법)시, 경찰(과적 단속, 도로교통법)에 제공하는 과적위반 정보 대상 확대('20)
 - * (기존) 적재량 약 10톤 이상(17만대) → (확대) 4.5톤 이상(27만대)
 - 빅데이터 분석을 통한 시기·시간대별 최적의 단속지점 선정('20)
 - 운행제한원 단속권한을 적재불량, 안전장치 미장착*까지 확대('20), 중장기적으로 과적까지 확대하는 방안도 검토(경찰청 협의 추진)
 - * 화물차운수법(적재불량), 교통안전법(DTG·차로이탈장치 등 미장착) 단속권한은 지자체에 있으나, 전담 단속인력 전무 (화물차 교통안전 강화방안(국정현안점검회의, 2.20))

3. 구조물 특별관리 및 사고 신속대응을 통한 대형사고 예방

① 교량, 터널 등 구조물 안전관리 강화

◆ 노후화*(30년 이상)에 대비한 유지관리·성능개선** 기준, 관리목표 및 지자체 재정지원 원칙 등 제1차(‘21~’25) 도로구조물 관리계획 수립(‘20.12)

* ‘30년에 90년대 건설된 구조물 상당수가 노후화(교량 40.6%, 터널 16.1%)

** 단순 원상복구가 아닌, 주요 구조부 보강으로 구조물 가치 증가 및 수명 연장

◆ 지자체가 정부 관리시스템(MS)을 활용할 수 있도록 협력체계 구축하여 지자체 관리 구조물에 대한 보수시기·물량 산출 등을 지원(‘20~)

* (대상) 교량(BMS), 터널(TIMs), 포장(PMS), 사면(CSMS)

** (일정) 경기도 시범운영(BMS & CSMS, ‘19~) 결과를 토대로 17개 시·도로 본격 확대

- (교량) 안전등급·교통량 등 고려, 개축(13개소)·성능개선(11개소) 추진(‘20)
 - 로봇·광섬유 등 新기술 활용으로 특수교(현수교, 사장교) 핵심부재인 케이블 이상유무 파악 및 노후 계측센서(가속도계 등) 전면 보수교체(‘20~)
- (터널) 전 터널에 대해 관리등급 재산정* 및 방재시설 설치·보강(‘20~)
 - * 관련지침 개정시(‘09) 산정하였으나, 교통량 변화, 신규터널 등으로 재조사 필요
- (비탈면) GPS·음향센서 등 첨단기술을 활용해 거동 모니터링 및 붕괴징후를 실시간으로 경고하는 시범체계 구축(‘20, 10개소)

② 사고발생시 신속 대응으로 2차사고 예방

- (스마트 CCTV) 사고위험 구간에 우선 설치*(‘20, 500대)하여 AI 영상분석 기술을 통해 정지차량, 역주행 등 돌발상황 조기 감지
 - * 향후에도 4차로 이상 간선구간 중심으로 추가 설치(‘21~’25, 820대)
- (터널 원격제어체계 구축) 사고 감지시 원격으로 터널 입구부의 차량진입 차단막 및 터널 內 제연시설 등을 가동(‘20~’22, 76개 권역)
- (위험물질* 모니터링) 운송 시작~종료시까지 위험물운송관리센터(TS) 차량정보를 교통정보센터와 연계(‘20)하고, 이상징후 포착시 즉각 대응
 - * 유해화학물질(황산, 염산 등) / 고압가스(LPG, 불화수소 등) / 지정폐기물(폐산, 폐유 등)

① 터널 진입 前, 운행속도 저감 유도

- (제한속도 조정) 비·눈 등 악천후시, 20~50%* 감속(도로교통법) 하도록 도로관리기관-경찰청간 속도 조정체계 구축(매뉴얼 제정, '20.6)
 - * (-20%) 비로 노면이 젖거나 눈이 20mm 미만 쌓인 경우
 - ** (-50%) 가시거리 100m 이내 또는 노면이 얼거나 눈이 20mm 이상 쌓인 경우
- (감속정보 제공) VMS, 가변형 속도제한표지 및 내비게이션 활용('20.6~)
 - 운전자가 쉽게 인식할 수 있도록 조정속도 숫자*로 표시, 실질적 감속 유도를 위한 표출문구 개선안 마련(심리학자 등 전문가 자문)
 - * (사매 2터널 사고 전 VMS 문구) “눈길! 절대 감속 노면미끄럼 주의” (실효성 ↓)
- (단속 강화) 사고위험구간 중심으로 과속단속카메라 설치('20~)
 - 복수터널 인접구간(사매터널: 4.7km 구간에 4개)에 구간단속카메라 설치

② 방재시설 기준 상향 및 보강

- (신규 터널) 터널 內 제연설비*, 터널 外 진입차단설비·정보표시판 3등급까지(現: 2등급) 의무화(방재지침 개정, '20.6)
 - * 프랑스(500m, 도시 300) 및 독일(600m, 대면통행 400) 수준으로 기준 강화
 - 1등급 의무대상인 물분무설비(해외는 대부분 의무 아님)는 설비효과·예산 등 감안, 상위법인 소방시설법령(소방청) 개정 검토
- (운영중 터널) 대피시설 미흡 또는 위험차량 운행량 많은 터널 (약 114개소, 전체 3등급의 20%) 위주로 사업계획 수립·추진('20.7~)

③ 도로이용자 대상 교육·홍보 강화

- (교육) 운수종사자 대상 위험물질 수송시 주의사항, 모든 운전자 대상 터널 內 정차금지 등 안전운행 교육 및 체험 프로그램* 개발('20)
 - * (TS) 진출입 암순응, 사고 대처 등 VR 활용 / (도공) 폐터널(舊 영동터널) 활용
- (홍보) 터널사고 위험성, 사고대처 요령 등 리플릿·동영상 배포('20)

4. 결빙·안개 등 재해·재난 대응 강화

① 자연재해 특성별 사고 예방체계 구축

- **(결빙 등 제설)** 순찰·제설제 예비살포 기준강화(대기4℃, 노면2℃이하)
 - 결빙취약 관리구간을 약 2배 확대·관리(193→403개소, '20~)
 - 염수분사시설(취약구간 전체), 노면 흡파기(약 10%) 등 안전시설 확충('20~'22)
 - 결빙 우려시 제한속도 50% 이하 하향조정, VMS 등 정보 제공('20~'21)
- **(안개)** 대형사고* 예방을 위해 안개잡은 구간(現: 106구간) 전면 재조사** 이후, 시정계·안개등과 같은 주요 안전시설 보강·확충('20~'21)
 - * ('15.2) 영종대교 106중(사망 2, 부상 73) / ('06.10) 서해대교 29중(사망 11, 부상 50)
 - ** (예) 연 30일 이상 시정거리 250m 이하의 안개 발생 또는 안개로 대형사고 발생
- 위기경보 단계별 제한속도 감속·운영* 사항을 매뉴얼에 반영('20)
 - * (예) 주의(시정거리 250m 이하 : 20% 감속), 경계(100m 이하 : 30%), 심각(50m 이하 : 50%)
- 감속 실효성 제고를 위해 장대교량*(3km 이상)에 구간단속카메라 설치('20~'21)
 - * 인천대교(11.9km, 민자), 광안대교(7.4, 부산), 서해대교(7.3, 도공), 목포대교(3, 국토부)
- **(풍수해)** 바람에 취약한 해상교량의 출렁임 문제(사례: 천사대교)를 해결하기 위해 케이블교량 설계기준 개정 등의 방안 마련('21)

② 재해·재난 대비 대응체계 강화

- **(대응체계 강화)** 자연재해(8종)·재난(6종) 통합 매뉴얼* 제정('20), 장대터널 등 취약구간 중심으로 유관기관 합동훈련 실시(분기별)
 - * 풍수해, 위험물질 유출 등에 대해 위기단계별 조치사항, 행정지침 등을 규정
- 재해 대비 취약 핵심시설, 사각지대 중심으로 사전점검 및 보수보강(매년)
- 위험물질 폭발(터널) 우려시, 골든타임 내 구조방안 등 강구(관계기관 협의)
- **(KSP* 확대 운영)** 지방청 중심의 제설 협의체('20.1 구성) 협력범위를 他 재해·재난 안전에도 확대 운영(분야별 전문가 포함, '20)
 - * 경험 등을 공유하는 정책 컨설팅 사업모델 (Knowledge Sharing Program)

5. 교통사고·데이터 과학적 분석을 통한 도로안전 추진체계 혁신

① 인프라 중심의 교통사고 조사·분석 체계 구축

- (사고 조사기관* 확대) 경찰청(도로교통공단) 요청시, 교통안전공단이 차량운행 분석결과 등을 제공하여 인프라 측면의 분석 지원('20~)
 - * 현재 경찰청 중심으로 진행중이며, 도로교통공단에서 사고분석 등 지원
- 인프라 개선으로 연계되도록 도로관리기관-兩 공단 협업체계 구축
- (중대 교통사고 분석 강화) 도로관리기관의 사고원인 조사대상 확대*, 관계기관(경찰청·소방청) 협력근거 마련 등 분석기반 구축(교통안전법령, '20)
 - * (현행) 최근 3년간 사망사고 3건 또는 중상사고 이상의 교통사고 10건 이상 (추가) 사고 건당 사망 2명, 중상자 5명 이상 또는 5중추돌 이상의 사망사고 발생시 등
- (모니터링) CCTV·유관기관(경찰청, 보험사 등) 통해 사고 인지 및 피해복구
- (사고조사) 경찰 조사결과 토대로 예비조사, 필요시 현장조사 등 심층조사
 - * 지방청, 도공, 민자 등은 국토부(지자체 관리도로는 시·도)로 조사결과 송부
- (피드백) 조사결과 토대로 인프라, 제도·지침 미비점 개선

② 상용차 DTG 분석을 통한 위험구간 사고예방

- (분석체계 구축) 국가교통정보센터에서 일정 기간(예: 주별)마다 DTG 자료(교통안전공단)를 전송받아, 급감속·급차로 변경 등 위험운전 분석
- (피드백 실시) 위험구간별 인프라 개선, 운전자 주의 유도(운수업체 활용)

③ 도로안전 조직(現 :첨단도로안전과) 전면 혁신 추진

- (안전) 본부 內 도로안전 전담부서, 지방청 內 사고조사팀 운영
 - (본부) 도로시설안전과 신설로 사고 신속대응·수습지휘(사고대응), 사고조사 결과분석 및 시설·제도 개선(사고분석) 등 도로안전 정책 전담
 - (지방청) 기하구조, 안전시설 및 교통운영체계 등 조사·분석
- (첨단) ITS 등 디지털 도로망 구축, 실증지구 조성 및 도로산업 등 담당

V. 추진계획

과제 내용	추진계획	부처(과)
1. 교통사고 취약요소별 맞춤형 인프라 개선		
① 보행자 중심의 생활밀착형 안전사업 추진	▶ 보도 설치('20~'25) ▶ 설계중인 사업 검토·설치, 보도설치 권장기준 규정('20) ▶ 횡단보도 조명시설 설치 계획수립('20) ▶ 마을주민 보호구간 기본계획 수립 및 설치지침 제정('20) ▶ 안전속도 15존 마련 및 시범사업 추진('20) ▶ STOP 사인 및 PM 통행공간 도입('20)	첨단과 간선과 첨단과 " 간선과 "
② 운전자 보호를 위한 안전시설 및 취약구간 개선	▶ 충돌방호시설 시험기준 개선('20), 보강 추진('21~) ▶ 미끄럼방지포장 등 운행 안전시설 개선방안 마련('21) ▶ 현광방지시설 결속력 강화방안 마련('20) ▶ 위험구간 등 사고취약구간 개선(매년), ▶ 포트홀 예방 및 신속보수(매년) ▶ 로드킬 저감대책 수립('20.6) 및 후속조치 추진('20~)	첨단과 " " " 운영과 첨단과
③ 도로보수 작업자 생명 보호를 위한 안전관리 강화	▶ 소규모 트럭에도 TMA 적용토록 관련지침 개정('20) ▶ 고성능 TMA 구입·운영('20~) ▶ 교량 점검시설 안전점검 및 보수('20~'22) ▶ 안전매뉴얼(핸드북) 배포, 긴급점검 등 관리감독 철저('20~)	첨단과 정책과 첨단과 운영과
2. 사고 고위험차량 운행근절을 통한 안전한 도로환경 조성		
④ 졸음운전 방지를 위한 휴식공간 확충	▶ 졸음쉼터 고속도로·국도 설치('20~'24) ▶ 화물차 라운지 설치('20~'21)	운영과 정책과
⑤ 과속·과적차량에 대한 도로관리기관 역할 강화	▶ 도로관리기관의交通安全시설 설치근거 마련('20) ▶ 사고 위험구간 중심으로 과속단속카메라 확충('20~) ▶ 안심도로 시설 우수모델 발굴 및 홍보('20.6~) ▶ 과적위반정보 공유대상 확대 및 최적 단속지점 선정('20) ▶ 운행제한 단속권한 확대('20~)	경찰청 첨단과 운영과 첨단과 "
3. 구조물 특별관리 및 사고 신속대응을 통한 대형사고 예방		
⑥ 교량, 터널 등 구조물 안전관리 강화	▶ 노후화 대비 제1차 구조물관리계획 수립('20) ▶ 지자체가 MS 활용할 수 있도록 지원('20~) ▶ 교량 개축 등 사업추진 및 계측센서 보수·교체('20~) ▶ 터널 관리등급 재산정 및 방재시설 보강('20~)	첨단과 운영과 첨단과 "

과제 내용	추진계획	부처(과)
⑦ 사고발생시 신속 대응으로 2차사고 예방	▶ 스마트 CCTV('20~'25), 터널 원격제어체계('20~'22) 구축 ▶ 국가교통정보센터-위험물운송관리센터 연계('20)	첨단과
(불임) 사매 2터널 차량화재 재발방지 대책	▶ 악천후시 제한속도 조정 매뉴얼 제정 및 속도 안내('20.6) ▶ 속도 안내시 숫자 표출 등 표출문구 개선안 마련('20) ▶ 3등급 터널 제연설비 의무화 등 방재지침 개정('20.6), 방재시설 보강계획 수립·추진('20.6~) ▶ 터널 사고예방 및 사고대처 요령 등 교육·홍보('20~)	첨단과
4. 결빙·안개 등 재해·재난 대응 강화		
⑧ 자연재해 특성별 사고 예방체계 구축	▶ 결빙 등에 대비 순찰 및 제설제 살포 강화('20.11~), 결빙취약 구간 안전시설 확충('20~'22) ▶ 안개 대비 안전시설 확충 및 장대교량에 구간단속카메라 설치('20~'21), 위기 단계별 제한속도 규정 등 매뉴얼 개정('20) ▶ 해상교량 진동 관련 개선방안 마련('21)	운영과 첨단과 간선과
⑨ 재해·재난 대비 대응체계 강화	▶ 재해·재난 통합매뉴얼 제정('20), 유관기관 합동훈련(분기) ▶ 취약시설 사전점검 및 보수·보강(매년) ▶ 위험물질 폭발 우려시, 화재진압 방안 강구('20~) ▶ KSP 협의체 협력범위 확대·운영('20~)	첨단과
5. 교통사고·데이터 과학적 분석을 통한 도로안전 추진체계 혁신		
⑩ 인프라 중심의 교통사고 조사·분석체계 구축	▶ 인프라 개선을 위한 도로관리기관-공단간 협업체계 구축('20) ▶ 도로관리기관의 중대사고 원인조사 근거 마련('20)	첨단과
⑩ 상용차 DTG 분석을 통한 위험구간 사고 예방	▶ 국가교통정보센터-교통안전공단 간 DTG 연계체계 구축('20) ▶ 위험구간 개선 및 운전자 주의 유도('20~)	첨단과
⑪ 도로안전 조직 전면 혁신	▶ 본부 내 도로안전 전담부서, 지방청 내 사고조사팀 추진('20~)	첨단과

※ 도로정책과(정책과), 간선도로과(간선과), 도로운영과(운영과), 첨단도로안전과(첨단과)