

배포 일시	2023. 3. 16.(목)		
담당 부서 <총괄>	종합교통정책관	책임자	과 장 장구중 (044-201-3230)
	교통안전정책과	담당자	사무관 최혜리 (044-201-3867)
보도일시	2023년 3월 17일(금) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 3. 16.(목) 15:30 이후 보도 가능		

보행자·고령자, 이륜차 등 두 바퀴 교통수단 안전대책 중점 「2023년 교통사고 사망자 감소대책」 수립·추진 - 21년 대비 22년 교통사고 사망자 6.2% 감소(2,916명→2,735명) -

- 정부는 3월 16일 정부세종청사에서 관계부처 합동으로 “교통사고 사망자 감소대책 점검회의”를 개최하여 교통사고 사망자 수를 줄이기 위한 각 부처 및 지자체 등의 이행사항과 성과를 점검하고, 「2023년 교통사고 사망자 감소대책」에 대해 논의하였다.

점검회의 개요

- (時·所) '23.3.16.(목) 15:30~17:00 / 정부세종청사 6동 660호(영상회의)
- (참 석)
 - (국토부) 2차관(주재), 종합교통정책관, 도로국장, 모빌리티자동차국장, 5개 지방국토관리청(도로관리국장)
 - (부처·지자체) 행안부(생활안전정책관), 경찰청(교통국장), 17개 시·도(교통국장)
 - (유관기관) 한국도로공사·한국교통안전공단·도로교통공단(본부장)

- 회의를 주재한 어명소 국토교통부 2차관은 “지난해 4월 코로나-19로 인한 사회적 거리두기가 해제되어 이동량이 증가하였음에도 '21년 대비 교통사고 사망자가 6.2% 감소하는 성과를 거두었다”면서,
- “한 해 동안 국민들이 높은 관심을 갖고 참여하고 관계부처 및 지자체가 협력하여 교통안전 정책을 발굴·추진한 결과”라고 참석자들을 격려했다.

- 이어서 어 차관은 “그럼에도 불구하고 우리나라가 **교통안전 선진국** 반열에 오르기 위해서는 아직 보완하여야 할 사항이 많다”면서,
 - “올해는 윤석열 정부 2년차로서 그간의 교통안전 성과를 계속해서 이어가기 위하여 **정책 역량을 보다 집중할 것**”이라고 강조하였다.
 - 또한 “교통안전 대책이 성공하기 위해서는 정부의 정책 추진의지 뿐만 아니라 국민들의 **적극적인 참여**도 매우 중요하므로 국민들께서도 **교통안전 문화 확산**을 위해 함께 노력해 주실 것”을 당부하였다.

□ 이 날 회의에서 논의된 주요 내용은 다음과 같다.

« 2022년 교통사고 사망자 현황 »

□ 그간 국민들의 적극적인 참여와 더불어 정부에서 교통안전대책을 지속적으로 추진한 결과, 코로나-19로 인한 사회적 거리두기 해제('22.4월) 이후 이동량이 증가하였음에도 2022년 전체 교통사고 사망자 수는 **역대 최소 수준인 2,735명**을 기록, 전년대비 6.2% 감소하였다.

* ('19) 3,349명 → ('20) 3,081명(△8.0%) → ('21) 2,916명(△5.4%) → ('22) 2,735명(△6.2%)



- 유형별로 보면, 보행자(△8.3%)·고령자(△2.9%)·어린이(△21.7%)·음주운전(△17.0%)·화물차(△8.4%) 등 전반적으로 교통사고 사망자는 감소한 반면,
 - 이륜차(5.4%)·자전거(30%)·개인형 이동수단(36.8%) 사망자는 증가하였다.

구분	보행자	고령자	어린이	음주운전	화물차 (사업용+일반)	이륜차	자전거	개인형 이동수단
'22년	933	1,258	18	171	629	484	91	26
'21년	1,018	1,295	23	206	687	459	70	19
대비	-85	-37	-5	-35	-58	25	21	7.0
(%)	-8.3	-2.9	-21.7	-17.0	-8.4	5.4	30.0	36.8



- 그럼에도 불구하고, 우리나라의 교통안전 수준은 여전히 OECD 회원국 중 중하위권 수준에 머물러 있다. 인구 10만명당 사망자는 5.9명('20년)으로 OECD 평균 4.7명('20년)의 1.3배 수준이며, 자동차 1만대당 사망자는 1.1명('20년)으로 OECD 평균 0.8명('20년)의 1.4배 수준이다.
- 특히 보행 사망자와 고령 사망자는 지속적으로 감소하고 있으나 각각 전체 사망자의 34.1%(OECD 대비 1.9배), 46.0%(OECD 대비 1.7배)를 차지하고 있어 교통안전 선진국에 비해서는 여전히 미흡한 수준이다.
- 또한 이륜차(5.4%), 자전거(30.0%), 개인형 이동수단(36.8%) 등 두 바퀴 교통수단 사망자는 작년보다 증가하여 집중적인 관리가 필요한 실정이다.
- 이에 정부는 보행자·고령자 안전, 이륜차 등 두 바퀴 교통수단 안전에 중점을 두고 「2023년 교통사고 사망자 감소대책」을 수립하였다.

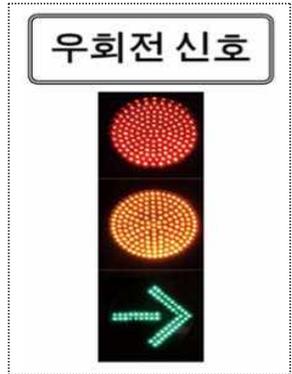
《 2023년 교통사고 사망자 감소대책 》

- 정부는 '20년대비 '27년까지 교통사고 사망자 수를 50% 수준인 1,600여명까지 감축하여 OECD 10위권의 교통안전 선진국으로 진입한다는 장기적 목표를 세우고, 관계부처 합동(국토부·행안부·경찰청)으로 교통사고 사망자 감소대책을 수립·추진해 나갈 계획이다.
- 「2023년 교통사고 사망자 감소대책」의 분야별 주요 내용은 다음과 같다.

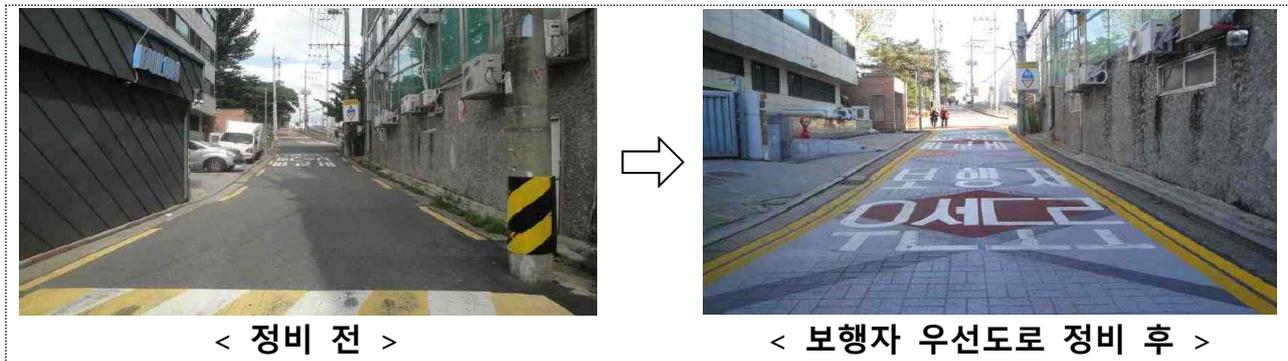
① 보행자 등 안전대책 강화

- (보행자) 우회전 차량으로 인한 보행자 사고 위험이 높은 지역*을 대상으로 우회전 신호등을 설치하여, 오른쪽 화살표 녹색 신호가 켜져있을 때에 한해서만 우회전이 가능하도록 개선할 계획이다.

* 1년간 사고 3건 이상 발생, 대각선 횡단보도, 차량 접근을 확인하기 어려운 지역 등



- 그리고 생활밀착형 이면도로를 제한속도 20km/h 이하로 관리하는 '보행자 우선도로'를 지속적으로 확대해 나간다.



< 정비 전 >

< 보행자 우선도로 정비 후 >

- 또한 공익제보단의 범규위반 신고권한을 현재 이륜차 단속에서 횡단보도상 보행자 보호의무 위반 차량까지 확대하여 안전한 보행환경을 조성해 나갈 계획이다.
- (고령자) 노인 보호구역 지정기준을 복지시설 중심에서 노인 보행자가 많은 장소(전통시장 등)까지 확대하고, 보호구역 지정을 위한 참고조례안을 각 지자체에 배포한다.
- 아울러, 고령 보행자를 위한 보행섬·조명시설 등의 특화 안전시설을 확충하고, 스마트 횡단보도도 확대 설치할 예정이다



- **고령 운전자** 안전을 위해서는 교통비를 지원하는 **운전면허 자진반납**을 지속 추진하는 한편, 운전능력을 평가하여 특정 조건*에서만 운전을 허용하는 **조건부 면허제** 도입을 검토한다.

* (예시) 야간운전 금지, 고속도로 운전 금지, 속도 제한 등

- 추가적으로 고령자가 운전하는 차량을 위한 **첨단안전지원장치** 장착 방안에 대해서도 검토해 나갈 계획이다.

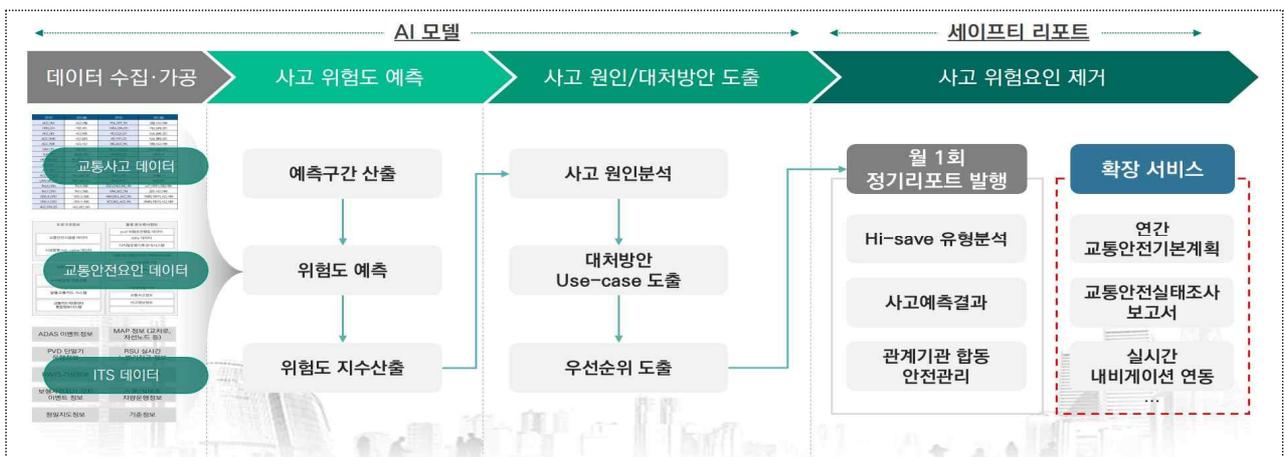
- **(어린이) 보호구역 표준모델**을 개발하여 지속적으로 보호구역을 정비해 나가는 한편, 보호구역 내에서 충돌위험을 실시간 경고하는 차세대 지능형 교통체계(C-ITS) 기반 **교통사고 예방시스템** 개발에 착수할 예정이다.

- 관계부처 합동으로 **‘어린이 교통안전 협의체’**를 구성하여 **통학로의 교통 안전**을 점진·개선하며, **보호구역 집중 단속**으로 어린이 안전을 확보한다.

- **(기타)** 그 외에 **음주운전**으로 인한 안전을 확보하기 위해 **재범자**를 대상으로 차량에 **음주운전 방지장치**를 의무적으로 장착하는 방안을 검토한다.

- 또한 **국도 구간**을 중심으로 지능형 교통체계(ITS)를 확대하는 한편, **인공지능 기반 교통사고 예방시스템(T-safer)***을 도입하여 위험도로 구간을 개선해 나갈 계획이다.

* 기관별 산재된 안전 데이터를 통합하여 사고위험도 예측 및 안전대책까지 제공

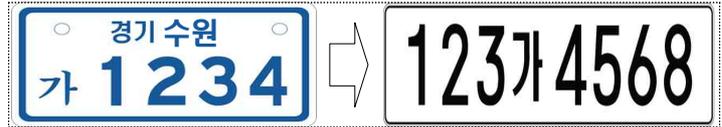


② 이륜차 등 두 바퀴 교통수단 안전관리

- **(이륜차)** 그간 관리의 사각지대에 있었던 이륜차는 신고부터 **안전검사·정비·폐차**에 이르기까지 차량의 **생애주기별 관리 제도**를 적극 이행한다.

- 또한 지난해부터 시범운영하고 있는 후면 번호판 무인단속을 확대하는 한편, 효과적인 단속을 위해 번호체계 개편 방안을 마련한다.

※ (예시) 전국 번호판 도입 검토
(자동차 번호판과 유사)



- (자전거) 자전거 **통행 위험지역**을 대상으로 **안전 개선계획 수립**을 의무화하고, 자전거도로 **안전점검**과 **안전개선사업**을 추진한다.
 - 아울러 안전한 자전거 이용문화 확산을 위한 안전모 착용 등 **안전수칙 교육** 및 **홍보**도 함께 추진한다.
- (개인형 이동수단) 현재 자유업으로 운영 중인 개인형 이동수단(Personal Mobility, 이하 PM) 대여업은 **등록제**를 도입하고, PM 대여사업자는 의무적으로 **보험에 가입**하도록 하는 **법률***을 제정한다.
 - * 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률
 - 또한 안전한 운행환경을 구축하기 위하여 면허 미소지자를 대상으로 **PM 전용교육 신설** 등 제도 개선을 검토한다.
- (집중단속·계도) 아울러 **특정 기간**을 설정하여 두 바퀴 이동수단 이용자의 위법행위에 대한 **집중 단속** 및 **계도**를 실시함으로써 위법행위를 근절하기 위한 노력을 지속 추진한다.

③ 사업용 차량 교통안전 제고

- (화물차) 판스프링 임의 부착 등 **불법**으로 개조한 화물차를 운행하는 경우 **운송사업허가** 및 **운수종사자 자격**의 취소 근거를 마련하고, **중대 사고**를 발생시킨 경우에는 **형사처벌**을 받게 하여 도로 위 위험요소에 강력하게 대응한다.
 - 이에 더하여 지방국토관리청에서 운영 중인 운행제한단속원의 단속 권한을 **밤샘주차·불법개조 사항**까지 확대하고, **고속도로·나들목(IC)** 등 주요 지점에서 국토부·경찰청·지자체 **합동 현장단속**도 수시 추진한다.
 - 차량의 안전 운행을 위해 대형사고 위험이 높은 **25톤 이상 대형 화물차** 및 **트랙터**는 **운행기록 제출**을 의무화하고, **3.5톤 미만 소형 화물차**는 **비상자동제동장치 장착**을 의무화한다.

- (버스·택시) 여객 운수종사자의 운전 중 동영상 시청을 제한하고, 안전 관리가 상대적으로 취약한 마을버스, 전세버스를 대상으로 집중 안전 점검을 실시한다.
- 또한 택시 운수종사자 보호를 위한 칸막이 설치를 추진하고, 안전 운행을 위한 비상자동제동장치 장착을 추진한다.
- (렌터카) 대여자의 운전면허 자격 여부를 조회할 수 있도록 운전자격 확인시스템을 의무화하고, 중대사고가 발생한 경우 렌터카 업체를 대상으로 특별 안전점검을 시행한다.
- (고령 운수종사자) 65세 이상 버스·택시·화물차 운수종사자를 대상으로 실시하는 자격유지검사 기준을 강화하고, 택시·화물차 운수종사자의 의료 적성검사 기준도 강화할 예정이다.
- 추가로, 연구용역을 통해 고령화 사회에 대비한 실질적 안전 강화방안을 검토할 계획이다.

④ 혼잡시설 등 새로운 위협에 대한 안전 확보

- (혼잡시설 관리) 지하철 승강장, 환승센터 등 교통시설 내에서 이용객이 몰리는 혼잡구역에 대한 위험도 판단기준 및 위험 수준에 따른 대응 방안을 담은 안전관리 매뉴얼을 마련·배포한다.
 - (도로의 구역) 사유지인 단지 내 도로의 범위를 대학교 내 도로까지 확대하고, 단지 내 도로에 대한 실태점검을 통해 위험요인을 발굴·개선 권고한다.
- 어명소 차관은 “앞으로 정부는 관계기관과 협력하여 분야별 대책을 적극 추진함으로써 교통사고로부터 안전한 대한민국을 만들기 위하여 최선을 다하겠습니다”고 말했다.

- ※ 2022년 교통사고 사망자 통계는 잠정치입니다.
- ※ 붙임 : 2023년 교통사고 사망자 감소대책

담당 부서 <총괄>	국토교통부 교통안전정책과	책임자	과 장	장구중 (044-201-3230)
		담당자	사무관	최혜리 (044-201-3867)
<공동>	행정안전부 안전개선과	책임자	과 장	허승범 (044-205-4210)
		담당자	사무관	유정화 (044-205-4229)
<공동>	경찰청 교통안전과	책임자	과 장	김창영 (02-3150-2052)
		담당자	경 정	조재형 (02-3150-2152)

