

'18. 1.23 09:30부터
보도하여 주시기 바랍니다.

국민의 도로안전과 생명을 지키는
교통안전 종합대책

2018. 1. 23

관계부처 합동

☐☐ 목 차 ☐☐

I. 추진배경	1
II. 교통사고 현황 및 원인분석	3
III. 향후 정책목표 및 추진방향	9
IV. 중점 추진과제	10
1. 보행자 우선 교통체계로 개편	10
2. 교통약자 맞춤형 안전환경 조성	14
3. 운전자 안전운행 및 책임성 강화	16
4. 안전성 제고를 위한 차량교통 인프라 확충	20
5. 교통안전문화 확산 및 강력한 추진체계 구축 ...	24
V. 향후 추진계획	28

I. 추진배경

- 우리나라 교통사고 사망자수*는 자동차 등록대수 증가** 등에도 불구하고 지속적으로 감소해 왔으나,
 - * ('78) 5,114명 → ('91) 13,429명 → ('14) 4,762명 → ('15) 4,621명 → ('16) 4,292명
 - ** ('78) 38만대 → ('91) 425만대 → ('14) 2,112만대 → ('15) 2,099만대 → ('16) 2,180만대
- 交通安全 수준은 여전히 OECD 국가 중 최하위*이며, 교통사고로 인해 연간 26.5조원의 사회적 비용 발생(GDP의 약 1.5%, 교통연구원)
 - * 인구 10만명당 교통사고 사망자 수('15)
(스웨덴) 2.7명, (영국) 2.8명, (일본) 3.8명, (독일) 4.3명, (프랑스) 5.4명, (한국) 9.1명
- 정부는 교통사고 사망자 감소 등을 위해 국가교통안전 기본계획(국토부 주관)을 5년마다 수립·추진 중이나, 계획대비 목표달성도는 미흡*
 - * 7차 기본계획('12~'16년)의 교통사고 사망자 수 목표달성율은 70% 수준
- 현재 추진 중인 8차 기본계획('17~'21년)도 시행 첫해부터 목표달성이 어려울 것으로 예상('17년 사망자수 목표치 : 3,976명, 실제 : 4,191명(잠정))
- 이에 교통사고로부터 국민의 생명과 안전을 지키기 위해 범국가적 차원의 새로운 접근과 대책마련이 시급한 상황
 - 우리나라 교통사고 현황 및 원인에 대한 분석을 바탕으로 정부대책이 필요한 대상을 명확화
 - 전문가·정책수요자 등 의견수렴을 통해 실효적인 정부대책을 마련하여 국정과제 “안전사고 예방·관리의 국가책임 강화”의 충실한 이행 도모
 - * 대통령 지시사항('17.8) : 교통사고로부터 안전한 사회 실현을 위해 범정부 차원의 강한 의지를 바탕으로 종합대책을 마련할 것

☞ 새정부의交通安全 정책목표 재설정 및 목표 달성을 위한 중점 과제를 제시하는 「交通安全 종합대책('18~'22)」 수립·추진

교통안전 종합대책 추진경위

□ 국조실 주관 관계부처* TF 운영

* 국토부, 행안부, 경찰청, 교육부, 복지부, 기재부, 금융위, 문화부, 소방청

- 교통사고 사망자를 획기적으로 감축할 수 있는 종합대책 마련을 위해 관계부처 TF 구성(9.29~)
- 관계부처 차관회의(12.8, 국무조정실장 주재), 실무 TF 회의를 개최(10.20~, 10회)하여 대책안의 주요골자, 추진과제 발굴 및 이견과제 조율 등 추진

□ 정책수요자·일반국민 의견수렴 실시

- 어린이(학부모)·고령자·장애인 등 정책수요자, 운수단체 등 이해관계자 의견수렴을 위한 간담회 개최
- * 어린이(12.1, 관계부처 합동), 장애인(12.5, 관계부처 합동), 고령자(12.6, 관계부처 합동), 버스·택시·화물 등 운수단체(11.29, 국토부)
- 일반국민 대상 교통안전의식 설문조사(11.13~24, 교통안전공단)

□ 전문가 자문 및 지역 토론회 등 개최

- '새 정부의 교통안전정책 추진방향' 공청회(12.14, 국토부) 등 전문가(민간단체·연구소·학계) 자문(10회)과 함께
- 지역 순회 토론회*(18.1.9~12) 등을 통해 지자체 및 지역 시민단체, 주민 의견수렴 등을 통해 대책의 수용성 제고

* 4회 실시 : 광주(1.9), 서울(1.10), 대전(1.11), 대구(1.12)

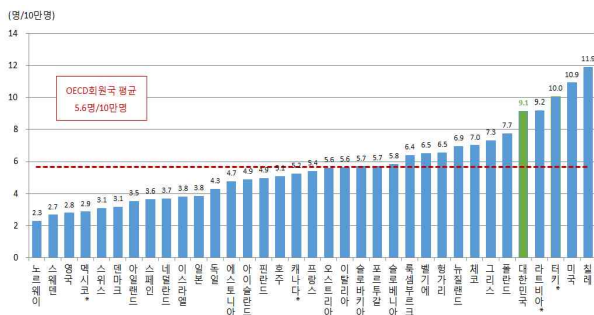
⇒ 관계부처 TF 및 다양한 의견수렴 과정을 거쳐 교통안전 종합대책 마련

II. 교통사고 현황 및 원인분석

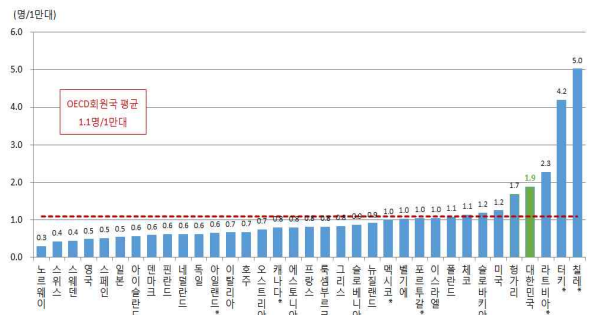
1. 교통사고 사망자 수 추세



- 교통사고 사망자 수는 '91년도 최고 수치(13,429명)를 기록한 이후 지속적인 감소 추세
 - '90년대 초까지 자동차 등록대수(33배), 도로연장(1.4배), 통행량 증가 등으로 인해 교통사고 사망자수도 증가하였으나,
 - 범정부적 종합대책('91 교통사고 줄이기 운동 등) 추진, 안전 인프라 확충, 단속카메라 도입, 안전띠 착용 의무화 및 캠페인 등을 통해 사망자 감소
- 그러나, 선진국에 비해 교통사고 사망자수가 여전히 많은 상황
 - '15년 인구 10만명당 교통사고 사망자수(9.1명) 및 자동차 1만대당 사망자수(1.9명)는 OECD 평균의 1.7배 수준(OECD 35개국 중 32위)



<인구 10만명당 교통사고 사망자수>



<자동차 1만대당 교통사고 사망자수>

2. 교통사고 현황 및 원인 분석('16년 기준)

- ◆ 교통사고 사망자 중 보행자가 차지하는 비중(40%)이 높고, 특히 교통약자(고령자·어린이)의 보행사망자는 선진국 대비 높은 수준
- ◆ 사업용 차량의 사망자수가 전체 사망자중 높은 비중(20%)을 차지하고, 이륜차·자전거 교통안전 수준도 선진국에 비해 취약

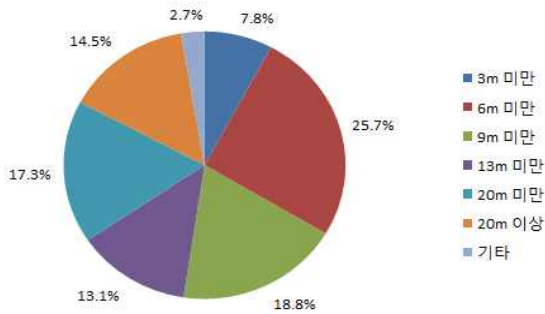
□ 보행자 사망사고

- (현황) 교통사고 사망자 중 보행자의 비중이 40%(1,714명)로 가장 높음
 - 인구 10만명당 승용차 승차 중 사망자수는 OECD 평균 이하이나, 보행 중 사망자수는 3.5명으로 OECD 평균(1.1명)의 3배 이상
 - 특히, 전체 보행사망 사고의 52%(898명)가 주택가 및 상업지역 주변 보행자 통행이 많은 이면도로*(도로폭 9m 미만)에서 발생
- * 이면도로는 보·차도 미분리 구역이 많고, 속도저감인프라(방지턱, 굴절자선, 속도표시 등)이 충분하지 못해 운전자가 과속하는 경향이 많음
- 해가 진 이후(18시~06시) 보행자 사망사고의 62%(1,062명) 발생

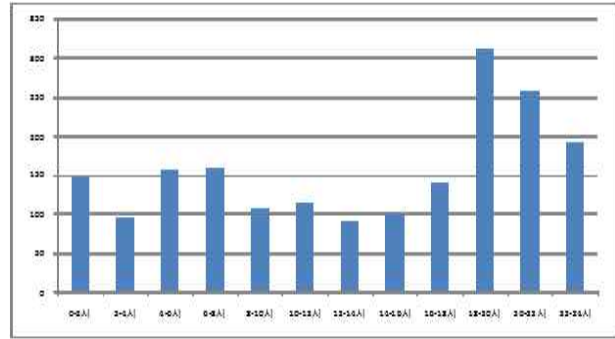
<사고유형별 사망자 추이(명)>

보행 중	자동차 승차	이륜차 승차	자전거 승차	기타	합계
1,714	1,443	878	255	2	4,292

- (원인) 차량소통 중심의 법·제도 및 속도관리, 운전자의 안전의식 미흡 등
 - ① 현행 도로교통법은 횡단보도·교차로, 보·차도 미분리 도로 등 보행자 사고가 다수 발생하는 지역에서 보행자의 권리와 안전을 충분히 보장하지 못하고 있음
 - ② 보행자 사망사고는 충돌속도 50km/h부터 급격하게 증가함에도 교통 선진국에 비해 도심속도(km/h)가 높음(한국 60~80, 스웨덴 40~60, 영국 48, 프랑스 50)
 - ③ 일반국민 교통안전의식 설문조사 결과('17.11월, 교통안전공단)
위험운전 경험율 : 졸음운전 71%, 난폭운전 70%, 신호위반 53%, 휴대폰 사용 73%



<도로폭별 보행자 사망현황>



< 시간대별 보행자 사망자 수 >

□ 교통약자(고령자·어린이) 사고

○ (현황) 고령자 사고 비율이 높고, 어린이 사고도 지속 발생

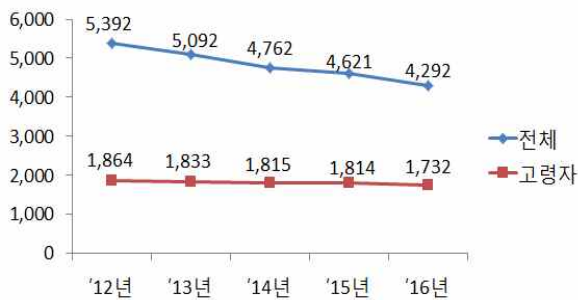
- (고령자) 65세 이상 사망자는 전체 사망자 중 가장 높은 비중(40%, 1,732명*)

* 보행중 866명, 자동차 승차중 357명, 이륜차 승차중 351명, 자전거 157명, 기타 1명

• 인구 10만명당 보행중 사망자는 고령자(124명)가 성인(23명)의 5.4배 수준

• 고령운전자로 인한 사망자수는 '15년까지 증가 후 '16년 감소, 고령운전자 비율(8%)을 감안할 때 여전히 고령운전자 사망사고 비율(17%)이 높음

* ('12) 718명 → ('13) 737명 → ('14) 763명 → ('15) 815명 → ('16) 759명



<고령자 사망사고 추이>



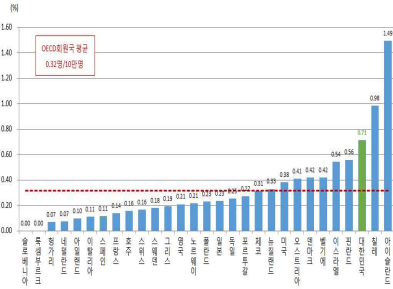
<고령운전자비율과 사망사고비율>

- (어린이) 13세 미만 어린이 사망자는 전체 대비 낮으나(1.7%, 71명), 어린이 10만명당(14세 이하) 보행 중 사망자수는 선진국 대비 높은 수준

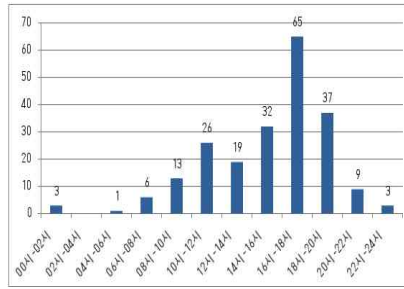
* OECD 평균 0.32명, 우리나라 0.71명('15년)

• 특히, 하교시간 이후(16~20시) 어린이 보행 사망자(36명)의 53% 집중

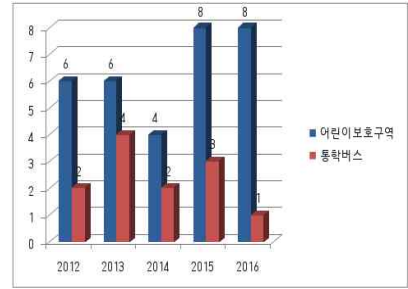
• 어린이 승차 사망자(35명) 중 안전띠미착용 비중은 37%(착용불명 포함시 75%)



<어린이 보행중 사망사고 현황>



<시간대별 보행중 어린이 사망자>



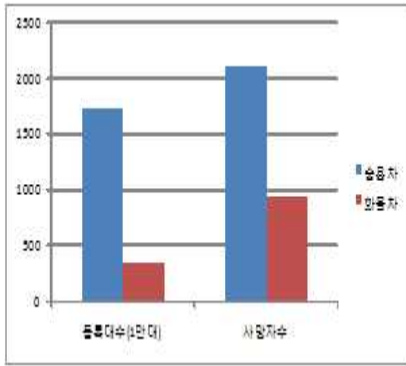
<어린이보호구역 및 통학버스 사망자>

○ (원인) 보행자에 대한 배려·보호의식이 미흡하여 상대적으로 적은 충격에도 사망 가능성이 높은 고령자·어린이 피해 증가

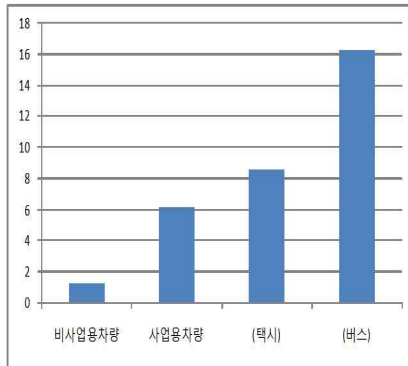
- 고령인구가 증가하고 있으나 노인보호구역 지정·정비는 미흡
 - * '16년 노인보호구역은 1,107개소로 어린이보호구역(16,355개소)의 7% 미만이며, 노인보호구역 정비율도 76%(838개소)에 불과
- 어린이 보호 안전수칙 미준수로 어린이보호구역내 사고는 지속 발생
 - * 서울신문 조사 결과('17.11월) 어린이보호구역 제한속도(30km/h)를 초과한 차량이 70%

□ 화물차·사업용차량·이륜차 사고

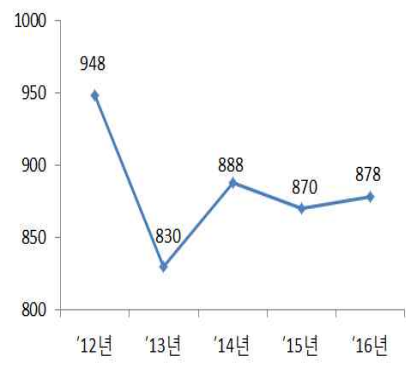
- (현황) 차종별 사망자수는 승용차(1,783명)가 가장 높으나, 자동차 1만대당 사망자수는 화물차(2.7명)가 승용차(1.1명) 대비 2.5배 이상
 - * (가해차종별 사망자수) 일반승용차 1,783명, 화물차 952명, 택시 214명, 버스 164명, 이륜차 614명, 자전거 113명 등
 - * 화물차의 치사율(4.0%)은 승용차(1.5%)의 2.6배에 달해 대형사고 위험이 상대적으로 높음
- 사업용 차량의 1만대당 사망자수(6.2명)는 비사업용 차량(1.3명) 대비 4배 이상 높으며, 특히 택시(8.7명)·버스(16.3명)로 인한 사망사고 다수 발생
- 이륜차, 자전거 교통사고 사망자는 지속 발생 중으로, 여전히 주요 선진국에 비해 안전 취약
 - * (이륜차) 이륜차 승차 중 10만명당 사망자수(1.7명)는 OECD 평균(0.9명) 대비 1.9배('15년)
 - ** (자전거) 자전거 승차 중 10만명당 사망자수(0.5명)는 OECD 평균(0.4명) 대비 1.3배('15년)



<승용차화물차 사망사고 비교>



<사업용차량 1만대당 사망자수>

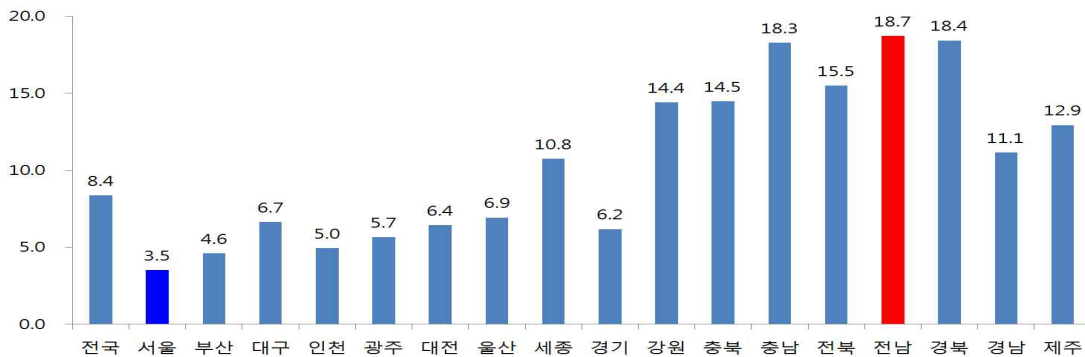


<이륜차 사망사고 발생 추이>

- (원인) 화물업계 과당경쟁으로 과속·과적·과로 경향이 있으며, 사업용 차량에 대한 면허관리 미흡 등
 - 이륜차의 경우 상대적으로 약한 면허취득기준으로 인한 운전미숙, 과속 등 교통법규 위반에 대한 단속 부족 등이 원인

□ 지자체 관할도로 사고

- (현황) 지자체 관할도로(지방도, 특광역시도, 시·군도)에서 발생한 사망자가 77%
 - * 도로종류별 사망자(%) : 고속국도 64, 일반국도 168, 지방도 131, 특별광역시도 234, 시군도 355 등
 - 특히, 기초 지자체(시·군도)의 사망사고 비율이 36%에 이르며, 광역 지자체간 교통안전수준 차이가 최대 5배 이상에 이릅니다
- (원인) 지자체 교통안전실태에 대한 평가 및 인센티브 부족 등으로 지자체의 교통안전에 대한 관심이 낮고, 인력·재정상 한계



<광역 지자체 인구10만명당 사망자수>

3. 개선 필요사항

□ 사고예방 중심의 교통안전 체계로 개편 필요

- 차량소통 중심의 속도관리체계, 운전자 중심 교통문화가 보행자 사고 등 심각성 유발 → 보행자 중심으로 제도·문화 패러다임 전환
- 교통안전 인프라 개선 등 정책·사업의 체계적 추진에 필요한 교통 사고 원인조사 등의 정밀화·고도화 필요

□ 사고에 취약한 정책대상에 대한 안전대책 시급

- 고령자·어린이 등 높은 사고 위험에 노출되어 있는 교통약자를 우선 보호·배려하는 맞춤형 안전대책 마련
- 대형사고를 유발하는 화물차·사업용 차량에 대한 대책의 지속 추진과 이륜차·자전거 등에 대한 취약분야 관리강화

□ 교통법규 준수 문화정착을 위한 단속처벌 강화 필요성 증대

- 관대한 처벌관행* 시정, 운전 중 휴대전화 사용·선탱 등 교통법규 미준수 풍조 근절을 위한 정부노력 강화
 - * 도로교통법상 주요 교통법규 위반시 즉결심판이 가능하나, 실제 단순 범칙금 처분에 그치는 경우가 많으므로 상습적인 법규위반을 근절하는데 한계
- 일반 국민이 아닌 상습·악성운전자 중심의 처벌강화를 위한 단속인력 보강

□ 교통안전 정책성과 제고방안 강구 필요

- 정부대책의 강력한 이행점검·평가 및 환류 체계 미흡 → 컨트롤 타워 강화
- 현장에서 정책을 집행하는 지자체의 적극적 참여 유도 필요

Ⅲ. 향후 정책목표 및 추진방향

비전	사람이 중심이 되는 교통안전 선진국	
목표	'22년까지 교통사고 사망자 수 절반수준이하로 감축 ('17년 4,200명 수준 → '22년 2,000명 수준)	
추진 전략	사람우선 정책	차량 소통 중심 → 사람의 안전·생명을 지키는 교통정책
	교통안전 시스템 혁신	사후적 안전 관리 → 예방적·과학적 안전 관리 시스템 구축
	협업 추진체계 구축	중앙정부 중심 정책 추진 → 중앙정부-지자체 협업 강화

핵심분야	중점 과제
① 보행자 우선 교통체계로 개편	<ul style="list-style-type: none"> · 보행자 우선 통행제도로 전면개편 · 선진국형 속도관리체계 조기 확산 · 보행사고 취약구간 개선 및 관리 강화
② 교통약자 맞춤형 안전환경 조성	<ul style="list-style-type: none"> · 어린이 보호를 위한 안전환경 개선 · 고령자 교통안전 강화
③ 운전자 안전운행 및 책임성 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 운전자 교통안전 책임성 강화 · 화물자동차 사고예방을 위한 제도개선 및 단속 강화 · 운수업체·종사자 안전관리 책임강화 및 지원 · 이륜차·자전거 등 개인형 이동수단 관리 강화
④ 안전성제고를 위한 차량·교통 인프라 확충	<ul style="list-style-type: none"> · 첨단기술 활용 등을 통한 차량 안전도 강화 · 첨단교통정보를 활용한 안전도로 구현 · 긴급구난 등 사고대응체계 고도화
⑤ 교통안전문화 확산 및 강력한 추진체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> · 교육·홍보 및 단속 등을 통한 사람우선 교통문화 확산 · 범정부 교통안전 추진체계 강화 · 지방이 중심이 되는 교통안전 정책추진

IV. 중점 추진과제

1 보행자 우선 교통체계로 개편

- ◇ 차량중심에서 보행자 중심으로 도로 통행제도 전환
- ◇ 보행자보호를 위해 도심 차량속도 하향조정
- ◇ 보행자 취약구간에 대한 시설개선 및 주정차 단속 강화

1. 보행자 우선 통행제도로 전면 개편

□ 횡단보도·교차로 보행자 우선제도 도입(경찰청)

- 횡단보도에서 운전자의 일시정지 의무 확대('18)
 - 신호기 없는 횡단보도의 경우 보행자가 '통행하고 있을 때'의 차량 일시정지 의무를 '통행하려고 할 때'로 확대
 - 보호구역내 신호기 없는 횡단보도에서는 일시정지 후 서행토록 의무 부과

	현행	개선
신호기없는 횡단보도(일반)	보행자가 횡단보도를 통행하고 있을 때 운전자 일시정지 의무 (도로교통법 제27조 제1항)	보행자가 횡단보도를 통행하려고 할 때 도 운전자가 일시 정지토록 개선
신호기없는 횡단보도 (보호구역내)	명시규정 없음 (상동)	보호구역내 무신호 횡단보도에는 일시정지 및 서행 의무 부과

※ 일본 : 보행자가 횡단보도를 통행할 때 뿐만 아니라 통행하려고 할 때도 운전자에게 일시정지 의무를 부과

- 교차로 보행사고 방지를 위해 차량 적신호 시 우회전하기 전 횡단보도 앞에서 일시정지 후 서행 의무 규정('18)
 - 사고 위험이 높은 교차로는 적신호 우회전 금지표지 확대 설치

□ **이면도로 등에서 보행자 보호 강화**(경찰청·행안부·지자체)

○ 보·차도 미분리 도로(이면도로) 중 상가 등 보행량이 많은 구간은 「보행자 우선도로」로 지정하여 보행자 우선통행권 부여*

* 보행안전 및 편의증진에 관한 법률에 보행자 우선도로의 지정 근거를 마련('18)하고 보행자 우선도로에서 보행자가 우선 통행할 수 있다고 도로교통법에도 명확화('18)

○ 보행자 우선도로 외 이면도로는 '보행자의 가장자리 통행의무' 개선*('18)

* 보행자 안전을 위해 가장자리 통행 원칙은 유지하되 예외를 폭넓게 인정

	현행	개선
관련규정 (도로교통법 제8조)	보·차도 미분리 도로에서 보행자에게 길가장자리로 통행하도록 의무부과	도로횡단, 주차, 공사 등의 경우 길 가장자리외 구역으로 통행할 수 있도록 규정

※ 네덜란드 : 보차공존도로상에서 보행자가 도로 전부를 사용할 수 있는 법적 권한 보장, 차량이 보행자의 속도를 초과하지 못하도록 규정
 ※ 독일 : 차량이 보행자와 같은 속도로 달리는 교통진정구역 운영

2. 선진국형 속도관리체계 조기 확산

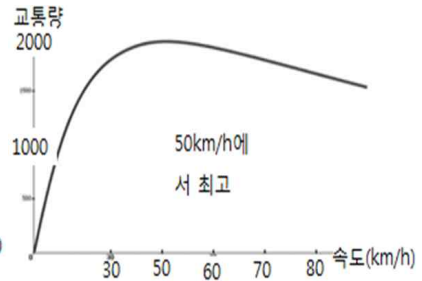
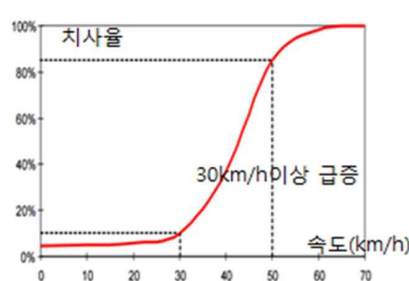
□ **도심 제한속도 하향조정** (경찰청·지자체)

○ 사고예방 등을 위해 차량 제한속도를 50km/h 이하로 하향 조정

☞ 제한속도 하향조정(60km/h→50km/h)을 위한 도로교통법 시행규칙 개정('18), '19년부터 도로여건 등 고려하여 단계적 도입 추진

※ 차량소통이 중시되는 간선도로 등은 70km/h이상 설정 가능토록 합리적 운영

국가	덴마크	독일
기존 속도	60km/h	60km/h
하향 속도	50km/h	50km/h
효과	사망사고 24%↓ 부상사고 9%↓	교통사고 20%↓



<도심제한속도 하향효과>

<속도와 사망사고율 관계>

<속도와 교통흐름 관계(프랑스)>

○ 도시부내 주택가 등 보행안전 강화 필요 도로는 30km/h 이하*로 관리

☞ 도시부 개념 정립 및 도로별 제한속도 설정기준을 마련('18), '19년부터 도로환경을 감안하여 10km/h이하, 20km/h이하 등 제한속도 다양화

* 제한속도 30km/h 이하 구간 사상사고는 교통사고처리특례대상에서 제외

□ 차량속도 저감유도 기법 확산 (국토부)

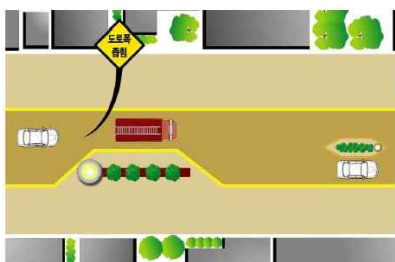
- 차량의 저속 운행을 유도하기 위해 교통 정온화*(Traffic Calming) 설계 기준을 마련('18년)

* 차로폭 축소, 굴절차선, 고원식 횡단보도 등을 설치하여 운전자의 서행운전을 유도하는 기법

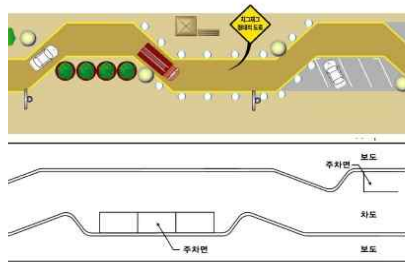
- 신규도로 건설 및 기존도로 개선사업에 교통정온화 설계기준 확산*(19~)

* 예시 : 교차로 주변 보행심을 연결하는 횡단보도는 고원식으로 설계

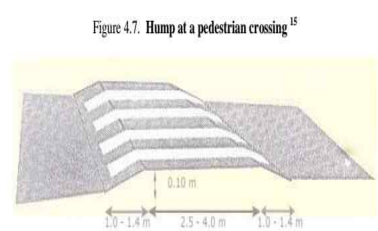
- 도로별 제한속도를 쉽게 인지·준수할 수 있도록 내비 서비스를 개발하고, 제한속도 준수에 따른 보험료(공제) 할인 등 마련('18년)



<차로폭 축소>



<굴절차선>



<고원식 횡단보도>

3. 보행사고 취약구간 개선 및 관리 강화

□ 도심지역 보행환경 개선 확대(행안부·지자체)

- 보행자 우선도로로 설정된 구간을 대상으로 저비용 시설보강사업 우선 실시*(노면표시·교통정온화 시설 등)

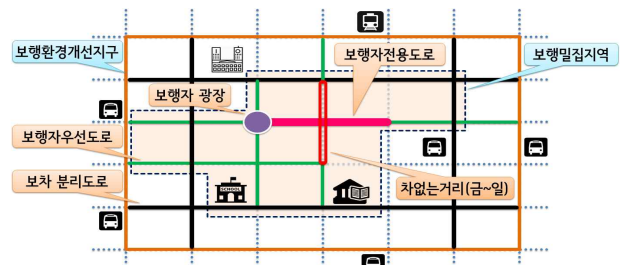
* 실태조사('18)→시범사업('19~20)→정비사업 확대 시행('21~)

- 현재 보행환경 취약지역을 대상으로 실시 중인 '보행환경 조성사업' 지속 확대(일방통행, 보도 신설, 차 없는 거리, 차로 폭 축소 등 / 年 10개소)

- 「보행환경개선지구」로 지정(0.5~1km² 내외), 구역 단위 종합적 보행환경 개선



<보행자 우선도로 설계예시>



<보행환경개선지구 개념>

□ **지역도로 등 보행자 보호시설 확충** (국토부·행안부·교육부·지자체)

- 도로변 마을주민을 보호하고, 사고 발생을 예방하기 위해 ‘마을 주민 보호구간(마을 전·후방 100m)’ 지정 및 시설확충*
 - * 군지역 228개소에 대해 미끄럼 방지포장, 과속단속 카메라 설치, 제한속도 하향(10~20km/h↓) 운영 등 ‘22년까지 완료
- 야간 보행자 식별이 용이하도록 야간 보행사고 취약구간에 횡단 보도 조명시설 확충(~’21, 年 국도 600개소·지방도 100개소)
 - 보행사고 위험이 많은 국도 구간*에 보도 정비·확충(~’22, 年 60개소)
 - * 설치 기준 : 보행자 150인/일, 교통량 2,000대/일(도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙)
- 아파트, 대학교 내 도로 등 교통안전 사각지대에 대한 안전점검 지속 실시(年 80개소), 점검결과에 따른 보행자 안전시설 개선 유도

□ **불법 주정차 등 단속 강화** (경찰청·지자체)

- 주·정차 절대금지구역, 횡단보도 및 보도 위 주차, 대형차량 밤샘주차 등 악성 불법 주·정차 중심으로 단속 강화(‘18~)
 - 단속의 실효성 제고를 위한 단속카메라 확충, 악성 불법주차 범칙금 상향(4→8만원) 및 벌점 신설, 차량이동 방지장치(차량바퀴 잠금) 도입, 주·정차 금지구역 표시방법 개선 검토 등 병행



<이동식 단속카메라>



<차량이동 방지장치>



<주차금지표시(영국 런던)>

- 교차로, 횡단보도 등에서 과속·신호위반·보행자보호위반·운전중 휴대전화 사용 등 보행자 위협행위 단속 강화
 - 보행사고 다발지점을 중심으로 이동식카메라 등을 활용한 단속 지속 확대(‘18~)
 - * 이동식 단속(年 2,200 → 4,400개소) 및 캠코더 단속(年 3,200 → 12,000회) 확대

2 교통약자 맞춤형 안전환경 조성

- ◇ 어린이 보호를 위한 보호구역 확충, 보호장구 착용 확대 등 추진
- ◇ 고령자 보행·운전 환경, 운전면허 관리제도 개선

1. 어린이 보호를 위한 안전환경 개선

□ 어린이 보행환경 개선(행안부·교육부·경찰청·지자체)

- 어린이 왕래가 잦은 학원·유치원·어린이집 중심으로 보호구역 신규 지정 확대('16년 16,355개소 → '22년 18,155개소)
 - 안전표지, 과속방지턱, 미끄럼방지 포장 등 시설정비(年 250개소)
- 기존 어린이보호구역에 대한 실태조사 결과를 토대로 보도·보행로 확충*(~'19, 816개소), 과속·주정차 등 단속용 CCTV 설치 확대(年 250개소)
 - * 초등학교 주변 보도·보행로 설치 필요구간 전수조사 완료('17.7월)
- 등굣길 뿐 아니라 어린이 사고가 빈발하는 방과후 시간에도 교통 안전 지도 활성화*, 불법주차 등 집중단속 실시('18~)
 - * 관계기관(정부, 지자체, 학교 등), 민간단체(녹색어머니회 등) 등 참여
- 통학로 주변 공사 시 안전한 보행로 확보 등을 위해 학부모·학교 등 관계자간 '안전대책협의회' 구성·운영 의무화('18)

□ 승차 중인 어린이 보호강화(경찰청·교육부·지자체)

- 전좌석 안전띠 착용 의무화 법률개정(국회계류 중) 지속 추진 및 어린이 안전띠 착용 홍보강화('18~) → 법률개정후 단속·교육 병행
 - 어린이 카시트 등 안전장구 착용기준 구체화도 추진
- 학교 통학버스 위치 및 승·하차 정보를 학부모·교사에게 실시간 제공하는 '어린이 통학버스 위치알림 서비스' 시행*('18~)
 - * 시범사업('17.5 경기·경남 13개교) 결과를 바탕으로 확대 운영계획 마련

□ 어린이 통학버스 관련 안전 강화(경찰청·지자체)

- 어린이 통학버스 특별보호의무* 위반 차량에 대한 단속·홍보 강화('18~)

* 도로교통법 제51조 : 정차해 있는 어린이통학버스(STOP표시 장착 의무)옆을 통과하는 차량은 일시정지 후 서행하여야 하며, 모든 차의 운전자는 어린이나 영유아를 태우고 있다는 표시를 하고 운행중인 통학버스를 앞지르기 할 수 없음(위반시 범칙금 : 6~10만원)

- 어린이 통학버스 안전관리를 위해 자격요건 마련, 적성검사 실시 등 '통학버스 운전자 자격제도' 도입('18)

* 성범죄, 음주·무면허 및 중대사고 경력 등 사전검증, 운전적성 정밀검사 실시 등

2. 고령자 교통안전 강화

□ 고령보행자 안전 보호(행안부·국토부·경찰청·지자체)

- 고령자 왕래가 잦은 복지회관, 경로당 등 여가 복지시설 중심으로 노인 보호구역 지정 확대('16년 1,107개소 → '22년 2,107개소)

- 안전표지, 과속방지턱, 단속카메라 등 보호구역 내 시설 정비 추진

- 고령 보행자 교통사고 다발지역* 에 대한 시설개선 추진('18~, 年 50개소)

* 반경 200m 이내 교통사고 3건 이상(사망사고시 포함시 2건 이상) 발생지역에 대해 전문가 합동점검(경찰청, 도로교통공단 등) 및 원인분석을 통해 시설개선 추진

- 노인보호구역내 사상사고 발생시 교통사고처리 특례대상 제외 → 형사처벌 부과 추진('18)

- 고령자대상 복지회관·경로당 등 노인시설을 방문하여 신체적 특성을 고려한 교통안전 수칙 교육 실시(年 2,000개소)

- 고령자 거주가 많은 농촌지역 및 저소득 취약계층(폐지수집 등)을 대상으로 야광의류(반사형), 지팡이 등 안전용품 보급사업 지속 확대

□ **고령운전자 안전운전 지원**(국토부·경찰청)

- 75세 이상 운전자를 대상으로 면허 적성검사 주기 단축(5년 → 3년) 및 인지지각검사가 포함된 안전교육 의무화 추진('19)

< 75세 이상 고령 운전자 면허관리 강화 >

	현 행	강 화
면허갱신주기	• 65세이상 5년 주기	• 65세이상 현행과 동일 • 75세이상 3년으로 단축
교통안전교육	• 65세이상 3시간 교육(권장)	• 65세이상 현행과 동일 • 75세이상 2시간 교육(의무)

- 치매 등 중증질환자는 운전면허 수시적성검사 대상자로 지정·관리 ('19~)

* (현행) 수시적성검사는 6개월 이상 입원치료자에 대해서만 정보를 통보받아 관리

- 고령운전자의 도로표지 식별능력 향상을 위해 조명식 표지 설치
→ 결로발생, 안개취약구간부터 단계적 확대 설치(~'22, 年 200개소)

구 분	내부조명식	자체 발광식	외부조명식		
			상단 조명	가로등 부착	투광식
전 경					

3 운전자 안전운행 및 책임성 강화

- ◇ 음주운전·법규 위반 처벌강화 및 운전면허제도 개선
- ◇ 화물차 등 사업용 차량 이륜차자전거의 취약분야 안전운행 도모

1. 운전자 교통안전 책임성 강화

□ 교통법규위반자 처벌 강화(경찰청)

- 고위험 법규위반자(보호구역 내 과속·신호·보행자보호위반, 상습법규 위반자* 등)에 대한 처벌 강화

현행	단기('18년)	장기('19년~)
• 과태료 (보호구역 2배 가중)	• 통고처분(범칙금) 및 벌점 부과 → 면허정지·취소	• 6개월이하 징역이나 200만원이하 벌금·구류

- * 연 10회 이상 법규 위반자를 상습 법규위반자*(약 6만명)로 지정하여 위반경력 지속 관리 (법규 1회 위반자보다 10회이상 위반자의 사고위험이 2배 이상 수준)
- 난폭운전, 보호구역내 사고에 대해 형사처벌이 가능토록 교통사고처리 특례대상*에서 제외('18)
 - 향후 사회적 공감대를 바탕으로 특례대상 축소 및 특례법 폐지도 검토
- 교통법규 위반행위에 대한 범칙금 수준의 합리적 개선 추진('18~)
 - * 선진국 사례 등을 참고하여 장소·시간·위반자특성(소득수준) 등에 따른 차등부과 검토

□ 음주운전에 대한 처벌규정 강화(경찰청·국토부)

- 음주운전 근절을 위해 단속기준을 선진국* 수준으로 강화('18)
(혈중알콜농도 0.05%→0.03%) * 관련 법 국회 계류 중
 - * 일본·스웨덴 등 OECD 회원국 7개국은 0.03% 이하의 단속 기준 운영
- 상습 음주운전자에 음주운전 방지장치* 장착 의무화('20)
 - * 차량시동 전 혈중 알콜농도 측정, 음주감지시 차량시동 제한(미국·유럽)
- 택시 종사자에 대해서는 업무 중 음주운전 적발 시 종사자격을 취소하는 '원스트라이크 아웃제' 도입('18)

□ 운전자 안전의식 제고를 위한 운전면허제도 개선(경찰청)

- 운전자들이 교통안전정보를 충분히 습득하도록 학과시험 합격기준 상향 및 교통안전 문항 확대('20)
 - * (현행) 1종 70점, 2종 60점, 문항 40개 → (개선) 1·2종 모두 80점이상, 교통문항 50개
- 면허 적성검사(1종, 7~10년 주기), 갱신(2종, 9~10년 주기)과 연계하여 교통안전교육(학과시험제 도입 병행 검토) 실시('20)

2. 화물자동차 사고예방을 위한 제도개선 및 단속 강화

□ 화물차 운행안전성 제고(국토부)

- 차량 연식과 주행거리를 감안한 화물차 차령제도 도입방안 마련('19년) 및 단계적 시행('20년~)
 - * 버스의 경우 차령 9년, 안전기준 적합 시 2년 추가 연장 허용 중
- 화물 낙하방지를 위해 적재함 설치 의무화('18년 화물법 시행규칙 개정·시행)
 - * 현재 연구용역(「화물자동차 적재기준 개발」, '17.10~'18.2) 추진 중
- 고령 화물운전자 자격유지검사제도 도입('19년 화물법 시행규칙 개정, '20년 시행)
 - * 65세 이상 3년, 70세 이상 1년 주기로 자격유지검사 실시

□ 과적차량 등 단속 강화(국토부·경찰청)

- 과적 차량으로 인한 대형사고 예방을 위해 관계기관 합동단속 실시 및 이동식 단속 지점*을 지속 확대('18~, 年 15개소)
 - * 기존 단속 정보, 교통량(시간대별, 지점별) 등 빅데이터를 분석하여 최적 지점 설정
- 단속기관간 위반정보를 공유*하여 위반행위에 대한 처벌강화('18~)
 - * 적재중량 단속(경찰청, 지자체), 총중량 기준 운행제한 단속(국토부, 지자체)
- 고속도로 지정차로 위반, 난폭운전 등 고위험 행위에 대해 압행 순찰차(경찰청), 드론(도로공사) 등 활용 집중 단속 실시('18~)

□ 화물차 운전자 근무여건 개선(국토부)

- 화물 업계 과당 경쟁으로 인한 무리한 운행 방지를 위해 강제성 있는 '화물자동차 안전운송 운임제' 단계적 도입으로 적정운임 보장('20~)
 - * 특정화물(컨테이너·시멘트 등)을 대상으로 우선 도입방안 등 검토('18)
- 화물차량 운전자의 충분한 휴식을 위해 공영 차고지 등 화물차 휴게시설 확충('18~)
 - * 주요 항만, 산업·물류단지를 조성하는 지자체에 공영차고지 건설도 의무화

3. 운수업체·종사자 안전관리 책임 강화 및 지원

□ 버스 등 운수업체 안전관리 책임 강화(국토부, 경찰청)

- 업체 안전정보(사고이력 등)를 국민들에게 주기적으로 공개하는 '전세버스 안전정보 공시제도' 도입('18년 여객법 시행령 개정, '19년 시행)
- 중대 교통사고(사망 1 or 중상 3 이상) 유발업체에 대한 점검 및 행정 처분(현재 지자체장이 실시)을 국토부장관이 직접 실시('18~)
- 안전운행 지도·감독을 통한 상시 안전관리를 위해 안전분야에 전문성을 보유한 교통안전담당자 지정 의무화('18년 여객법 시행령 개정, '19년 시행)
- 대여차량(렌터카 등)을 이용한 법규위반을 억제하기 위해 대여시 과태료 관련 사전 고지 의무화, 과태료 부과 프로세스 개선방안 마련('18)

□ 운수업체·종사자 안전관리 지원(국토부·고용부)

- 디지털 운행기록장치(DTG) 운행정보를 활용하여 과속·급제동 등 운수종사자 운전행태 개선(컨설팅 등) 지원('18~'20)
 - 운행기록 제출의무를 단계적으로 확대*하되 단말기를 통한 실시간 제공 시에는 공제료를 할인(5~15%)하여 자발적 참여 유도
 - * 노선버스('18.4~), 법인·개인택시('19.하~), 화물차량('20~)
- 운수 종사자의 적정시간 근로를 위해 근로시간 특례업종(근로기준법)에서 운수업 일부(노선버스) 제외('18) 지속 추진

4. 이륜차·자전거 등 개인형 이동수단 관리강화

□ 이륜차 사고 예방을 위한 안전관리 강화(국토부·경찰청)

- 이륜차에 대해 운전면허 취득 과정에서 필기, 기능시험 강화('19)
 - * (기능시험) 굴절, 곡선 등 단절식 코스 → 신호·교차로 등 연결식 코스
 - * (필기시험) 진위형(O, X형)에서 4지선다형 개선, 문제은행 확대(300 → 500)
- '배달 오토바이' 사업주(운영자)에 이륜차 운전 관리책임 부과*('19)
 - * 이륜차 사고와 사업주 안전조치 위반의 인과관계 인정 시 형사입건 또는 지자체 근로감독관 통보·고발
- 배달 업체 종사자 대상으로 체험형 안전교육 실시('18~'22, 3,240명)
 - * 사상사고 유발한 종사자에 대해 이륜차 맞춤형 체험프로그램 개발·운영
- 보도 주행, 자동차 전용도로 주행 등 이륜차 불법 주행 및 소음기·등화장치 등 불법 구조변경 단속 강화('18~)

□ 자전거의 안전한 이용 유도(국토부·행안부·경찰청)

- 자전거 운전자의 음주운전에 대해 처벌규정* 마련('19)
 - * 자전거 음주운전 금지 규정(도로교통법 제50조)은 있으나 처벌조항이 없어 실효적 단속 어려움. 관련 법 개정안이 국회 계류중
- 청소년·고령자 등 사고 취약계층을 대상으로 안전수칙을 준수토록 학교, 농촌지역에서 찾아가는 안전교육 실시
 - * 안전한 자전거 타기 교육교재(초·중·고·성인용) 제작·지원
- 안전한 자전거 이용을 위해 국도상 자전거 도로 확충('18, 4개소)
 - 또한, 사고 위험지역에 안전표지 설치 및 보도턱 낮춤 등 자전거 친화 환경 조성(年 국도 25개소, 지방도 15개소)

□ 새로운 개인형 이동수단(PM) 통행권 정립(행안부, 경찰청, 금융위, 국토부)

- 개인형 이동수단(Personal Mobility) 유형별 통행방법* 정립('18)
 - * PM(전동킥보드, 세그웨이 등)의 자전거도로 통행을 위한 도로교통법 및 자전거법 개정 추진, PM 종류에 따른 안전성 분석을 통해 통행방법 정착 등
- 개인형 이동수단에 대한 보험상품 개발 유도 등 지속 추진

- ◇ 첨단기술 활용·제도개선을 통해 차량의 안전성 제고
- ◇ 빅데이터 활용 등 조사분석 고도화를 통한 도로 안전도 향상
- ◇ 신속한 응급구조, 정밀한 사고조사 등 사고대응체제 강화

1. 첨단기술 활용 등을 통한 차량 안전도 강화

□ 사고 예방을 위한 첨단안전장치 차량장착 확대(국토부)

- 국제 기준에 맞도록 신규 제작차량에 비상자동제동장치(AEBS), 차로 이탈경고장치(LDWS) 장착 단계적 의무화*('19~'21)

* (현행) 11m 초과 승합('18.1~), 총중량 20톤 초과 화물·특수차량('19.1~)
(확대: 국제기준) 모든 승합차, 총중량 3.5톤 초과 화물·특수차량('21.7~)

- AEBS 장착률 장착한 사업용 대형 승합차량 구입 시 재정 지원 및 고속도로 통행료 할인 등 인센티브 제공('18~)

- 기 운행 중인 버스·화물 등 대형 사업용 차량에 대해서는 첨단 경고장치(전방추돌+차로이탈) 장착 지원('18~'19)

* (지원대상) 9m이상 승합차량, 20톤 초과 화물·특수차량 등 총 15만대

- 운전자 졸음운전 모니터링 및 경고장치*관련 신기술을 개발하고, 보험료 할인 권고 등 인센티브 제공을 통해 장치 보급 확대('19)

* 카메라, 센서장치로 생체정보(동공 등)를 활용, 운전자 졸음 위험시 경고

□ 자동차 등 안전관리 강화(국토부·경찰청)

- 교통사고에 취약하나 발견·단속이 어려운 대포차 근절을 위한 효율적 개선방안(검사필증 부착제도 또는 순찰차 자동인식장치 활용) 마련('19)

- 고속도로 운행이 가능한 자율주행차(3단계) 상용화를 위해 안전·보안 기준 마련, 제도 정비, 인프라 확충 등 지원('18~'20)
- 안전운전 저해·법규위반(운전중 휴대폰 사용 등) 단속회피 우려가 있는 과도한 선팅에 대한 대책 마련('18~)
- 자동차 안전도 평가(KNCAP) 중장기 로드맵을 마련('18), 평가항목 세분화('22)

2. 첨단교통정보를 활용한 안전도로 구현

□ 차세대 지능형교통시스템(C-ITS) 전국 확대(국토부)

- 주행 중 차량 간, 도로-차량 간 교통정보를 공유하여 사고를 예방하는 차세대 지능형교통시스템(C-ITS) 구축 확대('18~)
 - 수도권 고속도로*, 서울, 제주에서 시범사업을 추진('18~'20)하고, 사고 취약구간을 중심으로 전국 고속도로 전면 스마트화(~'22)
 - * 서울외곽순환선, 중부선, 영동선, 경부선 등 수도권 인근 고속도로 일부

□ 도로개선사업 추진시 빅데이터 분석 활용 확대(국토부·행안부·지자체)

- 교통량, 도로구조, 사고정보 등을 활용한 도로 위험도 평가기법* 적용·확산('19~)
 - * '17년말 평가기법 개발완료. 도로안전 개선사업 및 내비게이션 서비스에 활용
- 사고 잦은 곳, 위험도로 구조 개량 시 기존 경찰청 사고정보 외 보험사 사고정보 통합 활용('18)

□ 기존 도로 개선사업 지속 추진(행안부, 국토부)

- 국도·지자체 관할도로 대상 사고 잦은 곳, 위험도로 개선사업 지속 추진*
 - * (사고 잦은 곳) 연간 3~5건 사상사고 지점(年 국도 65개소, 지자체 관할도로 125개소)
(위험도로) 급커브·경사 등 위험구간(年 국도 50개소, 지자체 관할도로 20개소)
- 고속도로 졸음쉼터를 16개소를 추가 설치 및 부대 시설 확충(~'20)

3. 긴급구난 등 사고 대응체계 고도화

□ ICT를 활용한 긴급 구난 시스템 구축(국토부·복지부·소방청)

- 교통사고 발생시 신속한 구조를 위한 한국형 “긴급 구난 시스템 (Emergency-call)” 도입(‘19)

- ICT 기술 활용, 사고정보를 소방서·의료기관 등에 자동 전송 추진

- * EU는 신차에 E-Call 단말기 의무 장착, 연구결과 사망자 연간 약 2~10% 감소

- 교통사고로 인한 중증 외상환자를 권역별 외상센터로 신속히 이송하는 체계 강화(‘18)

- 이송환자가 도착 즉시 치료를 받을 수 있도록 외상센터 운영 강화

- ※ 17개 권역별 외상센터 지정을 완료하고 10개 센터 운영 중(‘17년말)

- 진행 중인 7개 외상센터에 대해 일정에 따라 개소 추진

- ※ 중증 외상환자 예방가능 사망률 : (‘10) 35% → (‘15) 30.5% → (‘21) 25%

- 고속도로 사고 발생 시 긴급차량이 사고지점에 신속 접근할 수 있도록 내비게이션, 도로전광판을 통해 실시간 경로 정보를 제공(‘18)

- * 소방청(사고지점 및 긴급차량 위치 제공), 국토부(고속도로 내 신속 이동을 위한 안내)

□ 교통사고 방지를 위한 원인조사체계 강화(국토부·경찰청·소방청)

- 사고 재발 방지를 위한 사고원인 정밀·합동조사 범위* 확대(‘18)

- * (현행) 중대사고(사망 3명이상, 사상자 20명이상), 경찰청·국과수·도로교통공단 합동조사 → (개선) 중대사고정밀조사 필요하다고 인정되는 사망사고, 국토부·교통안전공단·지자체도 조사 참여

- ※ 경찰청·국토부·국과수·도로교통공단·교통안전공단·지자체 등 합동조사 방안 마련

- 사고 원인 정밀분석을 위한 사고조사 및 통계관리 개선*·공유 확대(‘18)

- * ①사고조사 항목 확대 개선 ②공개 대상 통계항목 확대, ③보험사 통계 통합 활용을 위한 조사항목 통일 등

- * 교통사고분석시스템(TAAS)의 통계 제공시기를 앞당겨(7월~5월) 적시성 있는 정책수립에 참고

5

교통안전문화 확산 및 강력한 추진체계 구축

- ◇ 전방위적·지속적인 홍보·교육·단속을 통해 사람이 최우선이 되는 선진 교통안전문화 정착
- ◇ 중앙-지방이 협업하는 범정부 교통안전 추진체계 구성

1. 교육·홍보 및 단속 등을 통한 사람우선 교통문화 확산

□ 체계적인 교육·홍보 시스템 확충(국토부·경찰청 등)

- 효율적·실효적 홍보방안 논의를 위한 중앙부처·지자체·공공기관·민간이 참여하는 교통안전 홍보·교육 협의회를 구성·운영('18~)
 - 일반시민·모범 운전자 등으로 구성된 시민평가단을 함께 운영
- 대상별 전문적인 안전교육을 위해 교통안전 전문인력 양성
 - * 시민단체 전문강사('18~'22, 1,240명), 운수종사자 담당('18~'22, 3,000명) 등
- 일상생활속 사고위험을 간접 체험할 수 있는 프로그램 개발 및 교통안전 체험시설 확충(~'22, 22개소)

□ 미디어·주요계기를 활용한 교통안전 홍보활성화(국토부·경찰청 등)

- 교통안전 정보 등 제공을 위한 SNS 교통안전 포털 개설('18)
- TV·라디오 등 미디어를 활용한 공익광고 및 방송콘텐츠 제작·지원('18~)
 - * △TV 공익광고 송출 △라디오 교통방송(TBS) 등을 통한 안전운행 수칙 집중 홍보 등
- UN 도로안전주간(5월), 보행자의 날(11월 11일) 명절, 행락철 등 주요 계기시 이벤트 홍보* 전개('19~)
 - ☞ 주요 계기시 SNS·방송매체 등을 연계한 국민 아이디어 공모, 교통안전퀴즈 대회 등 국민참여 이벤트 실시

□ **대상별 맞춤형 교통안전 교육 실시**(교육부·경찰청)

- 유치원·초·중·고 학생 대상 학교 안전교육 과정으로 **교통안전 교육 지속 추진** 및 장기적으로 정규교육과정* 반영 추진

* 관련 교과 및 창의적 체험활동 등을 통해 교육 실시

- 학생 교재·교사용 교육보조자료 등 콘텐츠 개발·보급
- 민간단체와 협업하여 교통안전 내용을 포함한 학부모 설명회 개최

- 기업, 기관/단체 등 일반인에 대해 교통법령, 안전운전 수칙 등을 알리는 직장 안전의무교육 도입 방안 마련('18)

□ **교통안전대책 실효성 제고를 위한 체계적 단속 추진**(경찰청 등)

- **중점단속분야***에 대해 위반행위·사고위험도 높은 지역을 선택, 연중 집중단속계획 수립 및 시행('18~)

- 대책 발표 후 약 1~2개월 계도기간을 거친 후 실시

* 보호구역·교차로·횡단보도 등 보행사고 다발지역의 과속·신호위반·불법주·정차 단속, 과적 화물차 단속 등

- 계절별·대상별 맞춤형 **교통법규 위반 단속계획**을 마련·시행('18~)

① 3·9월 : 개학기 어린이 교통안전대책(어린이보호구역·통학버스 관련 단속)

② 4·5·10·11월 : 행락철 교통안전 대책(전세버스 관련 법규위반 단속)

③ 7·8월 : 하계 휴가철 특별교통대책(음주운전, 암체운전, 과속 등)

④ 12·1월 : 연말연시 음주운전 특별단속

⑤ 3·8월 : 이륜차 안전관리 강화대책(이륜차 난폭운전 등)

- 단속의 효과성 제고를 위해 시행시 경찰청·국토부·지자체가 참여하는 **관계기관 합동 단속 활성화**

- 국민적 수용성 제고를 위해 단속실시 전 단속계획에 대한 대국민 홍보 실시

2. 범정부 교통안전 추진체계 강화

□ 국무총리실을 중심으로 하는 컨트롤 타워 구성·운영

(국조실·국토부·행안부)

- 국무조정실장 주재 점검협의회를 통해 교통안전대책의 이행상황을 점검하고 개선과제 발굴·조정

→ 국정현안점검조정회의(국무총리 주재)에서 점검('18~)

* 교통안전 정책개선을 위해 안전안심위원회 자문 적극 활용

※ VIP 신년사('18.1.10) : “2022년까지 자살예방, 교통안전, 산업안전 등 ‘3대 분야 사망 절반 줄이기’를 목표로 ‘국민생명 지키기 3대 프로젝트’를 집중 추진하겠습니다.”

☞ 국무조정실 중심으로 ‘국민생명지키기 3대 프로젝트’를 적극 추진 예정

- 체계적 점검·관리를 통해 실질적 성과·변화를 견인하기 위해 국무조정실에 실무전담조직*(가칭 교통안전점검단) 신설

* ①국조실장주재 점검협의회 지원 ②교통안전대책 이행상황 점검 ③교통안전 제도개선과제 지속 발굴·추진 등 역할수행

- 국가교통위원회(위원장: 국토부장관)의 교통안전 총괄기능 강화*('18~)

* 동 대책을 반영하여 교통안전기본계획('17~'21) 수정, 연도별 시행계획 수립·시행

- 보행자 안전강화를 위해 ‘보행안전 기본계획’도 수립 추진('18~)

* 보행안전법에 기본계획 수립 근거 신설('18), 보행정책의 목표와 추진방향 등 마련·시행

□ 현장 중심의 안전관리 인력 확충(국토부·행안부·경찰청)

- 교통법규 위반에 대한 단속·계도의 실효성 확보 위해 교통경찰 인력을 우선 확보하여 현장에 배치('18~)

- 교통안전 취약 시·도를 중심으로 외근 경찰 충원(최대 2,600명)

* 뉴질랜드, 교통경찰인력 전체 20%확보, 모든 운전자 1년 1번 음주 확인

- 과적, 위험물 운송, 과로 운전, 무자격 운송 등 안전법규 위반에 대한 감독 인력 단계적 도입 추진('18~)

3. 지방이 중심이 되는 교통안전 정책추진

□ 자치단체의 적극적인 참여유도(국토부·행안부·지자체)

- 중앙부처·자치단체 정책협의회(행안부 장관 주재, 광역지자체 부단체장 참석)를 활용하여 지자체 교통안전대책 추진상황을 분기별로 논의('18~)
 - * 정책협의회 지원을 위해 안전정책조정 실무위원회에 지자체를 포함하고 운영 정례회(분기별)
- 지자체 합동평가 지표(행안부)에 교통안전관리 분야를 신설·반영하고, 우수 지자체를 대상으로 재정 인센티브 부여('18~)
 - * 현재 시행중인 지자체별 지역안전지수(교통분야, 1~5등급) 공개(행안부), 교통문화지수 평가(국토부)도 지속 추진하여 지자체간 선의의 경쟁 유도
- 지자체 교통문화지수 평가결과 등을 감안하여 교통안전 실태조사* 및 맞춤형 대책 수립 지원 ('19~'22, 年 실태조사 40개소)
 - * 교통문화지수 하위 20% 지자체(시·군) 대상 안전실태 조사(교통안전법 제33조의2)

□ 지역중심의 교통안전 정책추진 지원(국토부·행안부·경찰청·지자체)

- 불법 주정차, 운수업체 점검 등 충실한 수행을 위해 지자체별 교통안전 전담인력 확충 유도('18)
 - 지자체 교통안전관련 평가시 전담인력 확보 등 안전개선 노력 반영
- 지자체 교통안전관리 담당 공무원을 대상으로 재난안전법에 따른 전문교육 이수를 의무화('18 교육운영지침 변경·교육과정 개발, '19 의무교육 실시)
 - * 교육실적을 지자체 재난관리평가와 연계하여 지자체 참여 유도
- 지역 특성을 감안한 맞춤형 안전대책 추진을 위해 지자체·지역주민·시민단체로 구성된 대책반 운영('18~)
 - 경찰청·지자체 등 관련기관이 협력하여 분기별 합동안전대책 마련 및 시행
 - * 관할 지자체의 점검 및 행정처분의 적합성을 확인하여 지자체 교통안전 평가에 활용

V. 향후 추진계획

과제 내용	추진계획	부처
F4-1 보행자 우선 통행제도로 전면 개편		
① 횡단보도·교차로 보행자 우선제도 도입	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 횡단보도에서 운전자 일시정지 의무 확대('18) ▶ 적신호시 우회전 전 횡단보도 앞 차량 일시정지('18) 	경찰청
② 이면도로 등에서 보행자 보호 강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 보행자 우선도로에서 보행자 우선통행권 부여('18) ▶ 보차도 미분리 도로에서 보행자의 가장자리 통행의무 개선('18) 	경찰청
F4-2 선진국형 속도관리체계 조기 확산		
① 도심 제한속도 하향	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 도시부 제한속도 50km/h 이하로 하향('18~) ▶ 보행안전강화 필요 도로는 30km/h 이하로 관리('18~) ▶ 도시부 기준 및 도로별 제한속도 기준 마련('18) 	경찰청
② 차량속도 저감유도 기법 확산	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 교통정온화 설계기준 마련('18) ▶ 신규도로 등에 교통정온화 설계기준 적용('19~) ▶ 도로별 제한속도 준수에 따른 보험료 할인 등 마련('18) 	국토부
F4-3 보행사고 취약구간 개선 및 관리 강화		
① 도심지역 보행환경 개선 확대	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 저비용 시설보강사업 추진을 위한 지자체 실태 조사('18), 시범사업('19~'20), 확대('21~) ▶ 보행환경 개선사업 확대(계속) 	행안부
② 지역도로 등 보행자 보호시설 확충	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 마을주민 보호구간 지정, 시설확충(~'22) ▶ 횡단보도 조명시설 확충(~'21) ▶ 보행사고 많은 구간 보도 정비·확충(~'22) ▶ 아파트, 대학교 내 도로 등 안전점검(계속) 	국토부 행안부 국토부 국토부 등
③ 불법 주정차 등 단속 강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 악성 불법 주정차 단속 강화 등('18~) ▶ 보행사고 다발지역 단속 강화, 홍보형 단속 확대('18~) 	경찰청
F5-1 어린이 보호를 위한 안전환경 개선		
① 어린이 보행환경 개선	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 보호구역 지정 확대 및 시설 확충(계속) ▶ 기존 보호구역내 시설 보강 및 단속장비 확충('18~) ▶ 어린이 교통안전지도, 집중단속('18~) ▶ 안전대책협의회 구성, 운영 의무화('18) 	행안부 경찰청 등 교육부 등
② 승차중인 어린이 보호 강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 전좌석 안전띠 착용 의무화 등('18~) ▶ 통학버스 위치알림 서비스 시행('18~) 	경찰청 교육부

과제 내용	추진계획	부처
③ 어린이 통학버스 관련 안전 강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 어린이 통학버스 특별보호의무 위반에 대한 단속·홍보 강화('18~) ▶ 통학버스 운전자 자격제도 도입('18) 	경찰청
F5-2 고령자 교통안전 강화		
① 고령보행자 안전보호	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 노인보호구역 지정 확대(계속) ▶ 고령보행자 교통사고 다발지역 시설개선('18~) ▶ 보호구역내 사상사고 발생시 형사처벌 추진('18) ▶ 노인시설 방문 교통안전수칙 교육(계속) ▶ 안전용품 보급사업(계속) 	행안부 경찰청 국토부
② 고령운전자 안전운전 지원	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 75세 이상 면허적성검사 주기 단축 및 안전 교육 의무화('19) ▶ 치매 등 중증질환자 수시적성검사 대상자 지정 및 관리('19~) ▶ 조명식 표지 설치(~'22년) 	경찰청 국토부
F6-1 운전자 교통안전 책임성 강화		
① 교통법규위반자 처벌 강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 고위험 법규위반자에 대해 통고처분 등('18), 6개월 이하 징역 등('19) 처벌 강화 ▶ 난폭운전 등 교통사고처리 특례 예외 확대('18) ▶ 범칙금 수준 개선('18~) 	경찰청
② 음주운전에 대한 처벌규정 강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 음주운전 단속기준 강화('18) ▶ 상습 음주운전자 음주운전 방지장치 의무화('20) ▶ 택시 종사자 원스트라이크 아웃제 도입('18) 	경찰청 국토부
③ 운전면허제도 개선	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 학과시험 합격기준 상향 및 문항 확대('20) ▶ 면허 적성검사, 갱신과 연계하여 교육 실시('20) 	경찰청
F6-2 화물자동차 사고예방을 위한 제도개선 및 단속 강화		
① 화물차 운행안전성 제고	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 화물차량 차령제도 도입방안 마련('19), 단계적 시행('20~) ▶ 적재함 설치 의무화('18~) ▶ 화물차 고령운전자 자격유지검사제도 도입('19~) 	국토부
② 과적차량 등 단속 강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 관계기관 합동 단속 및 이동식 단속지점 확대('18~) ▶ 난폭운전 등 고위험행위 집중 단속('18~) 	국토부 등 경찰청 등
③ 화물차 운전자 근무여건 개선	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 화물자동차 안전운송 운임제 단계적 도입('20~) ▶ 화물차 휴게시설 확충(계속) 	국토부

과제 내용	추진계획	부처
F6-3 운수업체·종사자 안전관리 책임 강화 및 지원		
① 버스 등 운수업체 안전관리 책임 강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 전세버스 안전정보 공시제도 도입('18~) ▶ 국토부장관이 중대 교통사고 점검 및 행정처분 직접 실시('18~) ▶ 교통안전담당자 지정 의무화('18) ▶ 대여차량 과태료 부과 대안 마련('18) 	국토부 경찰청
② 운수업체·종사자 안전관리 지원	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 디지털 운행기록 제출의무 단계적 확대(18~'20) ▶ 근로시간 특례업종에서 노선버스 제외('18) 	국토부 국토부 등
F6-4 이륜차·자전거 등 개인형 이동수단 관리 강화		
① 이륜차 안전관리 강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 이륜차 운전면허 시험 강화('19) ▶ 배달 오토바이 사업주에 운전 관리책임 부과('19) ▶ 배달업계 종사자 안전교육 실시('18~) ▶ 이륜차 불법주행, 불법 구조변경 등 단속 강화('18~) 	경찰청 국토부 경찰청
② 자전거 안전한 이용 유도	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 자전거 음주운전자 처벌규정 마련('19) ▶ 사고 취약계층 대상 찾아가는 안전교육 실시(계속) ▶ 국도상 자전거도로 확충(~'18) 	경찰청 행안부 국토부
③ PM 통행권 정립	<ul style="list-style-type: none"> ▶ PM 통행방법 정립('18) ▶ 보험상품 개발 유도(계속) 	행안부 등 금융위
F7-1 첨단기술 활용 등을 통한 차량 안전도 강화		
① 사고 예방을 위한 첨단안전장치 장착 확대	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 신규차량에 첨단안전장치 장착 단계적 의무화('19~'21) ▶ 대형 사업용 차량 첨단경고장치 장착 지원('18~'19) ▶ 졸음운전 모니터링 및 경고장치 개발 보급 확대('19) 	국토부
② 자동차 등 안전관리 강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 대포차 근절을 위한 개선방안 마련('19) ▶ 자율주행자 상용화 지원('18~'20) ▶ 과도한 선팅에 대해 합리적 개선방안 강구(~'19) ▶ 자동차안전도 평가 중장기 로드맵 마련('18), 평가항목 세분화('22) 	경찰청 등 국토부 국토부 등 국토부
F7-2 첨단교통정보를 활용한 안전도로 구현		
① 차세대 지능형교통시스템 확대	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 시범사업('18~'20) ▶ 전국 고속도로 전면 스마트화(~'22) 	국토부
② 빅데이터 분석 활용 확대	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 도로 위험도 평가기법 적용('19~) ▶ 보험사 사고정보 통합 활용('18) 	국토부 국토부
③ 도로개선사업 지속 추진	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 사고 잦은 곳, 위험도로 개선사업(계속) ▶ 졸음쉼터 추가 및 시설 확충(~'20) 	국토부 등 국토부

과제 내용	추진계획	부처
F7-3 긴급구난 등 사고대응체계 고도화		
① ICT를 활용한 긴급 구난 시스템 구축	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 한국형 긴급 구난 시스템 도입('19) ▶ 중증 외상환자 권역외상센터 이송체계 강화('18) ▶ 사고발생시 실시간 경로 정보 제공('18) 	국토부 소방청 등 국토부 등
② 교통사고 방지를 위한 원인조사 강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 사고원인 정밀·합동조사 범위 확대('18) ▶ 통계관리 개선, 공유 확대('18) 	경찰청 등 국토부 등
F8-1 사람우선 교통문화 확산		
① 교육·홍보 시스템 확충	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 홍보·교육 협의회 구성, 운영('18~) ▶交通安全 전문인력 양성(계속) ▶ 체험프로그램 개발, 체험시설 확충(~'22) 	국토부 등 국토부
② 미디어 활용 交通安全 의식 제고	<ul style="list-style-type: none"> ▶ SNS交通安全 포털 개설('18) ▶ TV, 라디오 등 공익광고, 방송 콘텐츠 제작('18~) ▶ UN 도로안전주간 보행자의 날 등 기념일 활용 홍보('19~) 	경찰청 국토부 등
③ 대상별 맞춤형 交通安全 교육 실시	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 유치원, 초·중·고 학생 대상 교육(계속) ▶ 직장 안전의무교육 도입 방안 마련('18) 	교육부 경찰청
④ 체계적 단속 추진	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 연중 집중단속계획 수립·시행('18~) ▶ 교통법규 위반 단속계획 마련·시행('18~) ▶ 관계기관 합동 단속 활성화, 국민홍보('18~) 	경찰청 경찰청 등
F8-2 범정부交通安全 추진체계 구축		
① 국무총리실을 중심으로 하는 컨트롤타워 구성·운영	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 국조실장 주재 점검협의회에서 이행 점검 등('18~) ▶ 국조실에 실무전담조직 신설('18) ▶ 국가교통위원회 등交通安全 총괄기능 강화('18~) ▶ 보행안전 기본계획 수립 추진('18~) 	국조실 국토부 행안부
② 현장 중심 인력 확충	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 교통경찰 인력 확보('18~'22, 2,600명) ▶ 과적 등 안전법규 위반에 대한 감독인력 도입('18~) 	경찰청 국토부
F8-3 지방이 중심이 되는交通安全 정책 추진		
① 자치단체 참여 유도	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 중앙부처·자치단체 정책협의회 활용('18~) ▶ 지자체 합동평가 지표에交通安全관리 분야 신설, 재정 인센티브 부여('18~) ▶交通安全 실태조사 및 맞춤형 대책 지원('19~'22) 	행안부 국토부
② 지역중심交通安全 정책추진 지원	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 지자체交通安全 전담인력 확충 유도('18) ▶ 지자체 담당 공무원 전문교육 의무화('18~) ▶ 지자체·지역주민·시민단체로 구성된 대책반 운영('18~) 	행안부 등 행안부 경찰청 등