

'20. 4. 9, 12:00부터
보도하여 주시기 바랍니다.



- 국민생명지킴이 3대 프로젝트 -

2020 교통사고 사망자 줄이기 대책

2020. 4. 9.

관계부처 합동

목 차

I. 추진 배경	1
II. 교통사고 현황 및 분석	2
III. 목표 및 추진전략	5
IV. 주요 이행과제	6
1. 보행자 최우선 교통체계 전환	6
2. 고령자·어린이 등 교통약자 안전환경 조성	8
3. 운전자 안전운전 및 책임성 강화	10
4. 예방적 교통 인프라 개선·확충	12
5. 교통 안전문화 확산 및 추진체계 강화	15
V. 추진계획	17

I. 추진 배경

□ 국민 생명 지키기 3대 프로젝트의 하나로 관계부처 합동 '교통안전 종합대책('18.1.23)'을 추진하여 교통사고 사망자 대폭 감소

* 국정과제 55번 안전사고 예방 및 재난안전관리 국가책임체제 구축(55-2. 교통사고 사상자 줄이기)

○ '17년 사망자 4,185명에서 '19년 3,349명으로 2년 간 20% 수준 감축, '02년 이후 처음으로 2년 연속 높은 감축 달성

* ('15) 4,621(△3.0%) → ('16) 4,292(△7.1%) → ('17) 4,185(△2.5%) → ('18) 3,781(△9.7%) → ('19) 3,349(△11.4%)

○ 국민 눈높이에 맞춘 음주운전 단속·처벌기준 강화, 사고 취약구간 시설 개선 및 사업용 차량 안전점검 강화 등을 통해 높은 성과

※ 교통사고 사망자는 '18년 3,781명(△9.7%)으로 '76년 이후 첫 3,000명대 진입, '19년 3,349명(△11.4%)으로 '02년 이후 첫 두자리 수 감축률 달성

□ 그러나, 우리나라 교통안전은 OECD 회원국 중 하위권 수준

* 인구 10만명당 교통사고 사망자 수('17년) : 35개국 중 32위

(노르웨이) 2.0명, (스웨덴) 2.5명, (영국) 2.8명, (일본) 3.5명, (한국) 8.1명('19년 6.5명)

○ 인구 고령화 및 차량 등록대수 증가 등 교통사고 위험 요인 상존

* 전체 중 65세이상 비율('15년 12.8% → '19년 14.9%) / 차량 등록대수('15년 24.8 → '19년 27.5백만대)

○ 도로살얼음·악천후 등에 따른 교량·터널구간 대형사고 발생 우려 증가

* 상주-영천 고속도로 살얼음 사고(사망 7명, '19.12) / 순천-완주 사매2터널 사고(사망 5명, '20.2)

□ '22년 교통사고 사망자 2,000명(OECD 상위 30% 수준)으로 감축을 위해, 現 감축 기조를 더욱 확대하여, 금년 2,800명대로 대폭 저감 필요

* 인구10 만명당 사망 : ('17) 8.1명(OECD 32위) → ('22) 3.9명('17년 OECD 기준 11위)

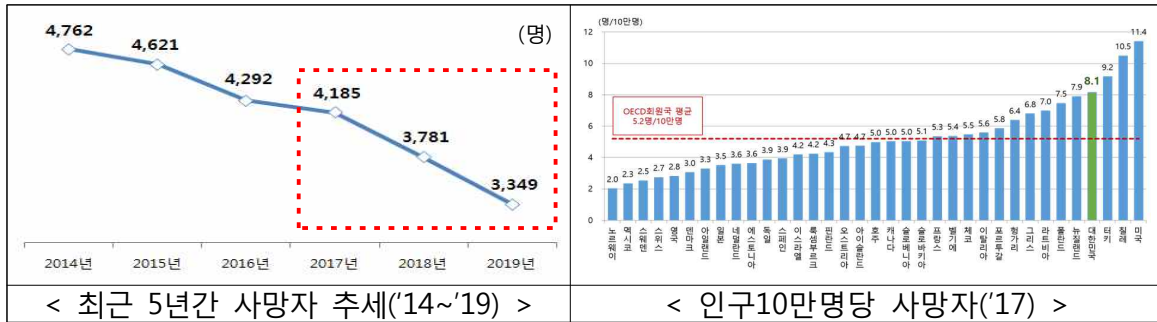
○ 이에, 기존 교통안전 종합대책('18~'22)을 바탕으로 심도있는 원인 분석과 철저한 대책 수립을 통해 교통안전 선진국 도약 추진

☞ 교통사고로부터 안전한 나라, OECD 선진국 수준의 안전을 위해 종합적·맞춤형 보완대책을 수립하여 교통안전 선진국 원년 추진

II. 교통사고 현황 및 분석

□ (총괄) 교통사고 사망자는 장기적으로 완만하게 감소하다가, 최근 2년간 대폭 감소하는 등 높은 성과

○ 인구 10만명당 사망자 수는 '19년 6.5명('17년 8.1명)으로 개선되었으나, 아직도 '17년 OECD 평균(5.2명)의 1.3배 수준

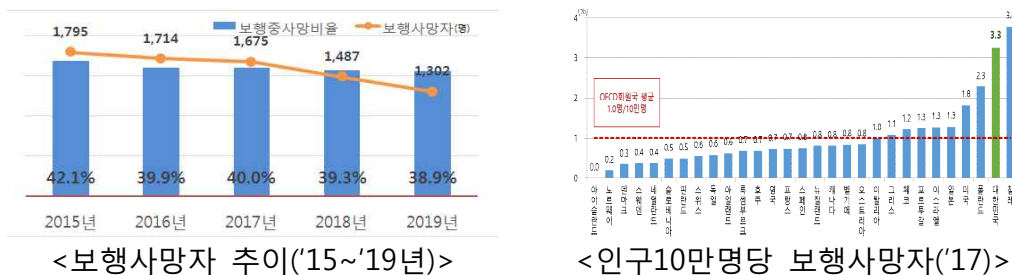


□ (구분) 최근 3년간('16~'18) 사망사고 분석 시, 차대차(車對車) 사고 비중이 41%, 차대사람 38%, 차량단독 21% 순으로 발생

◇ (수단별) 교통사고 사망시 상태를 보면, 보행자가 40% 수준으로 가장 높고, 차량 탑승자 31%, 이륜차 탑승자 18% 순으로 발생

- 인구 10만명당 사망자(8.1명)는 OECD 평균(5.2명) 대비 1.6배인데, 보행 사망자(3.3명)는 OECD 평균(1.0명) 대비 3.3배로 높은 실정

* 보행사망자(전체 사망 중 비율) : '17년 1,675명(40.0%) → '18년 1,487명(39.3%) → '19년 1,302명(38.9%)



- 보행사망자는 주로 횡단중(58%), 보·차도 미분리도로(13%) 발생, 횡단중 사망은 야간(62%)이 주간(38%)의 1.6배, 무단횡단(50.7%)도 다수

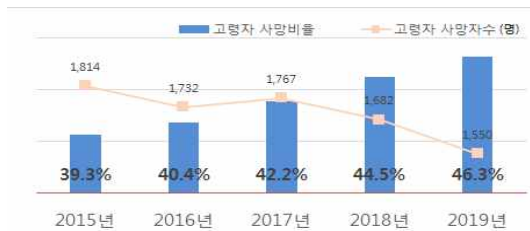
☞ 보행자 안전확보를 위해 차량속도 하향, 보행자 우선·교통법규 준수 문화 정착 및 보행 안전시설 확충 등 종합적 대책 추진

◇ (연령별) 최근 3년간('16~'18) 20세 이하는 5.0%, 20~40세 15.5%, 40~65세 37.3%이며, 65세 이상 고령자가 42.3%로 다수 차지

○ (고령자) '19년 고령자* 사망사고는 전체의 46.3%로 비중이 계속 증가** 중이며, OECD 국가 중 최하위권

* 전체인구 중 고령자 비율('19년 기준) 14.9%로 고령사망자 사고율은 인구 구성 대비 3배 수준

** 고령사망자(전체 사망 중 비율) : '17년 1,767명(42.2%) → '18년 1,682명(44.5%) → '19년 1,550명(46.3%)



<고령사망자 추이('15~'19년)>



<고령운전 사망자 추이('15~'19년)>

○ (고령운전) 고령운전자로 인한 사망은 전체의 23%로 비중이 증가 중이며, 인구 고령화에 따라 고령 운전면허소지자 비율**도 증가

* 고령운전자로 인한 사망자(전체 중 비율) : '17년 848명(20.3%) → '18년 843명(22.3%) → '19년 769명(23.0%)

** 고령면허자/전체면허자 수 : '15년 7.6%(2.3/30.3백만명) → '19년 10.2%(3.3/32.6백만명)

- 차량 단독사고 비중이 28%로 비고령운전자(18.8%) 대비 높으며, 사고 발생 시 타 연령대 보다 치사율 높음*

* 치사율(사고 100건당 사망자 수) : 65세 이상(3.0명), 60~64세(2.0명), 전체 평균(1.9명)

○ (어린이) 어린이 사망은 사고예방 적극 추진으로 2년간 절반 감소 ('17년 54명 → '19년 26명)하였고, 사고는 주로 등하교 시간(58%)에 집중

☞ 고령자 교통사고를 줄이기 위한 보행 환경·신호체계 구축, 고령운전자 자격 유지 검사 및 교육·홍보 등 포괄적 안전대책 추진하고, 「어린이보호구역 교통안전 강화대책('20.1)」 시행 철저히 어린이 교통 사망사고 근절

◇ (차량별) 차종별 사망자 수는 승용차가 가장 많으나, 치사율 비교 시 화물차(3.4명)·이륜차(3.1명)가 승용차(1.5명)의 2배 이상

- 사업용 차량 수(1.8백만대)가 비사업용(22백만대)보다 훨씬 적으나, 차량 1만대당 사망자는 사업용(4.1)이 비사업용(1.1)의 3.7배

○ (화물차) 사업용 차량 사망사고 중 비중이 가장 높고(33.0%), 치사율 및 대형사고 발생 가능성이 높음

* 사업용화물차 사망자(사업용 중 비율) : '17년 255명(31.1%) → '18년 251명(33.6%) → '19년 208명(33.0%)

- 졸음운전·과로·주시태만 등이 주요 사고 원인이며, 지난 3년간('16~'18) 주로 고속도로(31.8%), 국도(16.3%)에서 사망사고 발생

○ (이륜차) 이륜차로 인한 사망자는 감소하고 있으나, 전체의 14.9% 차지하며 전체 사망사고 중 비중*이 증가

* 이륜차 사망자(전체 사망 중 비율) : '17년 564명(13.5%) → '18년 537명(14.2%) → '19년 498명(14.9%)

- 차대차(50.1%)·차량단독(44.3%) 사고로 발생하며, 청장년층은 저녁·심야시간(18~06시), 고령층은 낮시간(08~18시)대 집중

- 최근 단거리 이동에 주로 사용되는 개인형 교통수단(PM)의 사망자 수도 증가('18년 사망 4명 → '19년 사망 8명)

☞ 화물차 사고는 「화물차 교통안전 강화방안('20.2)」을 통해 집중 관리하고, 이륜차 경우 사업자 책임성 및 단속·홍보 강화 등을 통해 안전관리 추진

◇ (도로별) 3년간('16~'18) 사망자는 국가관리 도로(고속도로·국도) 23.3%, 지자체 관리 도로(지방도·특광역시도·시군도)에서 72.5% 발생

* 고속도로(6.3%), 국도(17.0%), 지방도(13.4%), 특광역시도(23.2%), 시군도(35.9%)

○ 지역별 분석 시, 서울·부산 등 특광역시가 낮고 道 지역이 높은 편



<지방경찰청별 인구10만명당 사망자수('19년)>

○ 한편, 고속운행 등으로 사고 100건당 사망자는 고속도로(6.1명)·국도(3.9명)가 지자체 관리 도로(1.6명)보다 높음

- 또한, 고속도로·국도에 교량·터널 등 구조물 대부분(전체의 54%, 74%)이 위치해 있어, 대형 교통사고 발생에 취약

☞ 대형사고 예방 및 피해 최소화를 위한 인프라 개선·확충이 중요하며, 지자체 별 목표관리 등 현장 중심의 특성화 대책 마련

Ⅲ. 목표 및 추진전략

비전	사람 중심의 교통안전국가 실현
목표	<p>'22년까지 사망자 2천명으로 감축하여 OECD 상위권 진입</p> <p>< 10만명당 사망(17년 OECD 기준) : '20년 5.6명(25위) → '21년 4.7명(16위) → '22년 3.9명(11위)</p>
중점 전략	◆ 보행자가 최우선되는 교통환경 · 문화 구축
	◆ 운전자의 안전책임 강화 및 예방적 도로 인프라 개선
	◆ 중앙 · 지방간 협력체계 강화 및 현장 중심의 안전대책

주요 핵심분야	중점 추진과제
보행자 우선 교통체계 전환	<ul style="list-style-type: none"> ○ 보행 안전을 위한 안전속도 조기정착 ○ 보행자 우선 교통체계 마련 ○ 보행안전 사각 해소 및 단속 강화
고령자 · 어린이 등 교통약자 안전환경	<ul style="list-style-type: none"> ○ 고령자 맞춤형 보행 및 교통환경 구축 ○ 고령운전 안전성 확보를 위한 면허관리 강화 ○ 어린이 교통사고 제로화 추진
운전자 안전운전 및 책임성 강화	<ul style="list-style-type: none"> ○ 고위험 법규위반 행위 등 단속 강화 ○ 화물차 등 사업용 차량 운행 안전성 확보 ○ 이륜차 및 개인형 이동수단 관리강화
예방적 도로교통 인프라 개선 · 확충	<ul style="list-style-type: none"> ○ 안전한 도로환경 조성 및 시설물 등 관리 강화 ○ 교량, 터널 특별관리 등 대형사고 예방 ○ 인프라 중심의 사고분석을 위한 도로안전 조직 혁신
교통 안전문화 확산 및 추진체계 강화	<ul style="list-style-type: none"> ○ 체계적인 홍보 활동 추진 ○ 맞춤형 교육 시스템·인프라 확충 ○ 교통안전 추진체계 강화 및 지역중심의 대책 활성화

IV. 주요 이행과제

1. 보행자 우선 교통체계 전환

- ◆ 도심부 제한속도 조기 정착 및 안전속도 구현
- ◆ 보행자 안전을 위한 보행우선 교통체계·정책 기반 마련
- ◆ 보행안전 사각지대 해소 및 주정차 단속 강화

□ 보행 안전을 위한 안전속도 조기 정착(경찰청·행안부·국토부)

- (도심부 5030) 도심부 제한속도 하향*을 위한 안전속도 5030 정책 ('21.4월 시행 예정)을 지자체와 협업하여 연내 조기 정착 추진

* 속도 감소(60→50→30km/h) 시 사고 가능성 및 보행자 중상 가능성 감소(93→73→15%)

- 특·광역시(3분기), 주요 도시지역(연내) 등 속도하향 조속 추진

* 속도하향 대상 구간에 대한 교통안전 심의 및 속도표지 신설·교체 완료



- (마을주민 보호구간 확대) 속도 하향을 통한 우수한 효과*를 고려, 1단계 사업('19~'21) 조기완료 및 2단계 계획('21~'23) 수립('20)

* 4차로 80→60km/h 감속 및 2차로 60→50km/h 감속하고 미끄럼방지포장·표지판 등 설치, 사업 시행 전·후 비교시 교통사고 약 43% 감소(교통연구원)

- 지자체 관할 도로에 확대하기 위해 「마을주민 보호구간 설치·관리지침」* 제정 및 중장기 시설개선계획 수립('20)

* 마을주민보호구간 지정 및 시설기준, 사업수행절차 등 포함

- (속도저감유도) 도시재생, 사고 잦은 곳 개선사업 등과 연계하여 교통정온화* 시설 적극 확산 및 공모전을 통한 우수사례 발굴('20.6)

* 회전교차로, 지그재그형 도로 등 차량의 저속운행을 유도하기 위한 시설

- 블록 포장 등 15km/h Zone 설계기준 마련 및 스쿨존·주거지 중 교통사고 발생지역 중심으로 시범사업 추진('20, 3개소)

□ **보행자 우선 교통체계 마련**(경찰청·행안부)

- (보행자 통행 우선) 운전자의 횡단보도 일시정지 의무를 확대하여, 보행자가 횡단하려고 할 때에도 일시정지 의무화(도로교통법 개정, '20)
 - 이면도로 내 보행자 통행우선권, 운전자에게 보행자 보호의무 부과
- (일시정지 강화) 교차로에서 차량 우회전 시 일시정지 후 서행하도록 규정을 명확화 하고(도로교통법 시행규칙 개정, '20)
 - 사고위험이 높은 교차로의 우회전 신호등 설치 및 비신호 교차로 일시정지 안전표지(STOP SIGN) 설치 추진
- (정책 기반 마련) 보행정책의 효과적 관리를 위한 보행안전지수·보행연구센터 도입 및 국가보행안전 기본계획('21~'25) 수립(보행안전법 개정)

□ **보행안전 사각 해소 및 단속 강화**(국토부·행안부·경찰청)

- (보행안전 사각 해소) 아파트 단지, 주차장 등 도로의 구역에서도 운전자에게 보행자 보호의무를 부과(도로교통법 개정, '20)
 - 아파트 단지내 안전을 위한 통행방법·안전시설 설치기준* 마련 및 경사진 주차장 미끄럼 사고예방을 위한 관리자 대책 확보 의무화
 - * 단지내 횡단보도·과속방지턱·일시정지선·통학버스 구역 등(교통안전법 시행규칙 개정, '20.11)
- (보행환경 종합정비) 보행자 사고 위험이 높은 지역에 보행환경 개선지구를 지정하여, 구역 단위의 종합적 정비 추진·확대*
 - * '19년 35개소 84억원 → '20년 44개소 103억원 / 세부 정비 매뉴얼 마련·제공
 - 보행공간 확보가 어려운 보·차도 미분리 도로는 제한속도 하향 강화(20km/h 이하) 및 보행친화적 포장 등을 통해 운전자 주의 환기
- (불법 주정차 단속 강화) 연중 불법 주·정차 단속 지속, 횡단보도·교차로 모퉁이 등 악성 불법 주차에 대해서 중점 단속 강화
 - 보행자 안전을 위해 무단횡단 금지 현수막 설치 및 계도 실시

2. 고령자·어린이 등 교통약자 안전환경 조성

- ◆ 고령자 안전을 위한 맞춤형 교통환경 구축
- ◆ 고령화시대 모두가 안심하는 운전환경 조성
- ◆ 어린이 교통사고 제로화를 위한 시설 확충 및 제도 개선

□ 고령자 보행환경 개선(행안부·국토부·경찰청·농식품부)

- (노인보호구역 확대) 고령자 왕래가 잦은 전통시장, 병원 등도 보호구역* 지정 가능토록 하고, 노인보호구역 지속 확대**

* 現 노인 주거·의료·여가복지시설, 도시공원, 자연공원 등의 주변도로 일정구간

** '17년 1,299개소 → '19년 1,932개소 → '20년 2,200여 개소 → '22년 2,700여 개소

- 고령자 교통사고 잦은 곳의 현장 점검과 노인보호구역 내 교통 안전시설 집중 점검 및 시설정비·개선* 지원

* '19년 : 40억(국비 20억) / 78개소 → '20년 : 120억(국비 60억) / 183개소

- (시설 확충) 국도상 보행 위험 높은 곳에 보도 설치('20~'25, 190개소), 보도설치 권장기준*을 규정하여 건설 단계부터 보도 적극 설치

* 보행자 150인/일 & 교통량 2천대/일 이상(도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙 개정)

- 고령자 등 야간 보행사고 방지 위해 횡단보도 조명시설 확충('20년 약 300개소, 102억) 및 연차별 추진계획('21~'25) 수립

- (교육·안전용품 지급) 경로당 등 노인시설을 방문하는 '찾아가는 교통안전교육' 실시 및 반사기능 안전용품 보급

* 안전반사판, 반사띠 및 야광지팡이 등 : ('19년) 2.26억 → ('20년) 2.4억

- 지자체·지역 농·축협 등을 통해 농업인·농기계 안전 교육 등 실시

□ 고령자 맞춤형 교통체계 구축(경찰청·행안부·국토부)

- (고령자 안전 신호체계) 고령자의 안전한 도로횡단을 위해 교통약자 보행속도 기준 재설정 및 보행신호 자동연장시스템 도입 검토

* 현행 보행속도 기준 : 일반 보행속도 1.0m/s , 교통약자 보행속도 0.8m/s

- (신호대기 중 안전) 고령자가 신호위반 없이 횡단보도 이용 가능
토록 중앙보행섬, 횡단보도 앞 쉼터·간이의자 등 설치*

* 노인보호구역 등 고령자 다수지역 중심 시설개선사업, 보행환경 개선사업을 통해 설치

- (친고령자 도로) 고령자 시야각 축소 등 신체능력을 고려한 도로
설계지침 마련 및 표지 글자크기 확대(22→24cm)·조명식 표지* 확충

* '19년 342개소(53억원) → '20년 340개소(41억원) 등 '22년까지 1,402개소 설치

□ 고령운전 안전성 확보를 위한 면허관리 강화(국토부·경찰청·행안부)

- (자격유지 검사) 65세 이상 고령 택시 운전자 자격유지검사 실시
및 사업용 화물차 운전자 확대('20.1~)

* 65세 이상 버스타사화물차 사업용 운전자 대상으로 65~70세미만 3년 70세 이상 1년 단위 검사

- (면허 자진반납) 자진 면허반납 활성화를 위해 면허 반납시 교통
카드 제공 등 지자체 인센티브에 정부지원 도입('20. 13.9억원)

- 반납자의 이용편의 제고를 위해 면허반납시 인센티브를 동시에
신청할 수 있도록 절차 개선(도로교통법 개정)

- (면허 관리) 초고령화 사회 대비, 고령운전자 운전능력을 정확히
점검하여 필요시 안전운전 조건으로 한정면허 발급 방안 검토

□ 어린이 교통사고 제로화(행안부·경찰청·교육부·국토부)

- (어린이보호구역) '20년 2,060억원 투자, 보호구역에 무인단속장비
(2,087대), 신호등(2,146개) 우선 설치 및 제한속도 30km/h 하향

- 등하교길 안전을 위해 초등학교 주변 보행로* 등 통학로 확보 추진

* 학교부지, 지자체·교육청 부지교환, 일방통행로 지정 등 다양한 방식 활용

- (통학버스) 어린이 안전을 위한 통학버스 선팅(투과율 70%↑) 관리 강화*
및 운행기록계(DTG) 장착 의무화(교통안전법 개정) 추진

* 통학버스 검사시 선팅 투과율이 낮으면 개선권고→부적합(자동차관리법시행규칙 개정)

※ 어린이 교통안전 관련, 「어린이 보호구역 교통안전 강화대책」 수립
(관계부처 합동, '20.1.7) 및 과제 추진 중

3. 운전자 안전운전 및 책임성 강화

- ◆ 위험운전 근절을 위한 고위험 법규위반 등 처벌·단속 강화
- ◆ 화물차 등 사업용 차량의 철저한 안전운행 확보
- ◆ 이륜차 사업주 및 운전자 등 책임성 강화

□ 고위험 법규위반 행위 등 단속 강화(경찰청·국토부 등)

- (위험운전 관리 강화) 도로 위 교통안전 확보를 위해 상습 법규 위반자 처벌 강화* 및 초과속 운전 등 고위험 행위 형사처벌 도입
 - * 현행 「도로교통법」 20만원 이하 과태료 → 과태료 상향 및 횡수별 가중 부과
- (음주운전 근절) 음주사고 시 운전자의 사고부담금을 대폭 확대* 하고, 강화된 음주단속 기준('19.6월)에 따라 연중 상시단속 추진
 - * 現 인적 300만원, 물적 100만원 한도 → 1,000만원 / 500만원 강화, 필요시 전액 구상 검토
- (암행·집중단속) 고속도로에서 운영하던 암행순찰차를 자동차 전용도로 등에도 확대하고, 중점단속분야 선정을 통한 집중단속
 - * 암행순찰차 '19년 총 25대 → '20년 총 46대(21대 증차)

□ 화물차 등 사업용 차량 운행 안전성 확보(국토부·경찰청)

- (안전점검 강화) 분기별 사망 1명 또는 중상 2명 이상 교통사고 발생한 운송사업자에 대해 특별안전점검 실시*
 - * 現 사망1명 또는 중상3명 → 사망1명 또는 중상2명(교통안전법 시행령 개정, '20)
 - (여객운수 종사자 관리) 면허정지에 해당하는 음주운전 적발시에도 운수종사자격 취소 가능토록 관리 강화(여객운수법 개정)
 - 운전 중 유튜브 등 영상 시청 시에도 종사자격 정지·취소 추진
 - (과적 단속) 운행제한 단속(축하중 단속)시, 경찰(과적 단속)에 제공하는 적재중량 위반 차량 대상을 확대(적재량 10톤→5톤이상), 단속 공조 강화
- ※ 「화물차 교통안전 강화방안('20.2.20)」 수립에 따른 과제 적극 추진

□ **이륜차 안전관리 강화**(경찰청·고용부·국토부·행안부)

◇ **안전운행 책임성 제고**

- (법규준수 강화) 사고 다발지역 및 상습 법규위반 지역 중심으로 압행 캠퍼드 단속 및 단속 입간판 등을 통한 법규 준수 유도
 - 특히, 상습 법규위반 운전자 소속 배달업체는 업주의 관리감독 해태 여부를 확인하여 양벌규정(도로교통법) 적용
 - 이륜차 후면번호판 단속장비 도입 추진('20년 장비개발, '21년 시범운영)
- (공익신고 활성화) 버스·택시 등 사업용 운행차량의 블랙박스를 활용하여 이륜차 법규위반 사항을 공익신고토록 협력체계 구축
- (사업주 등 관리강화) 배달종사자 면허·안전모 보유 확인 및 안전 운행 사항 정기 고지 등 사업주·중개업자 책임성 강화(산안법 시행, '20.1)
 - 배달종사자의 교통사고 발생 시 사업주의 안전조치 의무이행 여부 중점조사 및 배달대행업 인증제도·표준계약서 도입 검토

◇ **이륜차 운전자 보호 및 안전관리 체계 확충**

- (안전교육·장비보급) 농어촌 고령자 교통안전 교육과 연계, 이륜차 안전교육 실시 및 야광스티커·생활형 안전모 제작·보급(年 1만개 수준)
- (사고 조사·분석) 이륜차 교통사고 조사 시, 영업용과 개인용으로 구분하고, 영업용(유상운송) 이륜차 사고 시 사업주 파악·분석
- (협의체 운영) 실효성있는 이륜차 안전대책 추진을 위해 관계기관 및 이해관계자들로 협의체* 구성 및 정기적 운영(분기별)

* 국토부, 고용부, 경찰청, 교통안전공단, 도로교통공단, 산업안전공단, 배달업사, 배달대행업체 등

◇ **개인형이동수단 관리 강화**

- 개인형 이동수단(Personal Mobility)의 정의, 통행방법 및 안전운행 사항 등 관계부처 협업으로 관리방안 마련(개별 법률 제정 검토, '20)
 - PM 용품(배터리 등) 관련 규격 旣 마련('19.10, 전기·생활용품 안전관리법령)

4. 예방적 도로교통 인프라 개선 · 확충

- ◆ 도로교통 위험요소로부터 안전한 도로환경 조성
- ◆ 구조물, 도로안전시설 관리 강화를 통한 교통사고 예방
- ◆ 도로 인프라 중심의 사고조사·분석체계 구축

□ 안전한 도로환경 조성(국토부·행안부·경찰청)

- (취약구간 개선) 사고 잦은 구간, 위험구간(노퍽 협소·급커브) 등 사고발생 확률 높은 구간 집중 개선

* (사고 잦은 구간) '19년 410개소 → '20년 457개소 / (위험구간) '19년 251개소 → '20년 285개소

- 노후포장 적기보수 및 지점별 맞춤형 개량 등 '포트홀' 예방 강화, 조기 감지* 및 전용 보수장비 등으로 24시간 내 신속보수

* 순찰차량(포트홀 감지장치 부착) 및 국민참여단 신고 등을 활용

- (졸음운전 예방) 고속도로(26개소, '20~'23), 국도(50개소, '20~'24)에 졸음쉼터 신규 설치 및 편의시설 확충 등 기존 졸음쉼터 개량 추진

* 졸음쉼터 운영개수('19년) : 고속도로 229개소, 국도 49개소

- 화물차 운전자의 졸음운전 방지 및 편의 제공을 위해 신설휴게소 중심으로 화물차 라운지 신규 개설('20~'21, 12개소/現: 20개소)

- (결빙 등 재해) 취약시간 순찰 및 제설제 예비살포 기준 강화*, 염수분사시설(취약구간 전체)·노면 흡파기 등 안전시설 확충('20~'22)

* 대기온도(4°C ↓) 뿐만 아니라 노면온도(2°C ↓)에도 대응

- 안개 취약구간 재조사* 후 안개등 등 안전시설 확충('20~'21), 장대교량(3km 이상, 인천대교 등 4개소)에 구간단속카메라 설치(~'21)

* 국도 106개 구간, 지방도 이하 254개 구간

- 또한, 국토부 지방청 중심으로 운영중인 도로관리기관간 KSP* 협력 범위를 제설분야에서 他 재해·재난까지 확대 운영('20)

* 도로관리 경험, 장비 효과 등을 공유하는 정책 컨설팅 프로그램(Knowledge Sharing Program)

□ 구조물 · 도로안전시설 관리 강화(국토부·경찰청)

- (선제적 관리체계) 교량·터널 등 구조물별 유지관리·성능개선 기준, 지자체 재정지원 원칙 등 제1차 구조물 관리계획('21~'25) 수립('20.12)
 - * '30년에 교량·터널 등 구조물 상당수가 노후화(교량 40.6%, 터널 16.1%)
- 지자체가 정부 구조물 관리시스템을 활용할 수 있도록 협력체계를 구축하여 지자체 구조물의 보수시기·물량 산출 등 지원('20~)
 - * 경기도 시범운영(교량·터널 관리시스템, '19~) 결과를 토대로 17개 시·도로 본격 확대
- (교통안전시설 설치) 도로관리청이 안전시설 外 과속단속 카메라, 속도표지 등을 설치(現: 경찰청)하기 위한 근거 마련(도로교통법 개정, '20)
 - * 도로관리청에서 방호울타리 등과 함께 속도표지 등도 설치하여 교통사고 예방효과 제고
- (안전시설 성능 개선) 차량의 차로 이탈, 구조물 충돌 시 운전자 보호 수준 향상을 위해 방호울타리·충격흡수시설 성능 강화*('20)
 - * 충돌시험시 차량의 충돌각도 및 시험 차종을 다양화하는 등 시험조건 강화
- 교량구간 및 他 도로·철도와 입체 교차한 특수구간* 등 심각한 사고가 우려되는 구간에 강화된 방호울타리 우선 설치('21~)
 - * 상수도 보호지역, 가스탱크 등 위험물 저장시설 등과 인접하여 대형피해 우려 구간
- 또한, 미끄럼방지 포장 및 시선유도시설(노후화 등으로 성능 저하) 등 운행 보조시설의 성능·유지관리 개선방안 마련('21)

□ 터널 특별관리 등 대형사고 예방(국토부·경찰청·소방청)

- (제한속도 조정·안내) 비·눈 등 악천후시 운전자가 속도를 20~50%* 감속토록 도로관리기관-경찰청간 협력체계 구축(매뉴얼 제정, '20.6)
 - * 노면 젖거나 눈 20mm 미만시 20% 감속/ 노면 얼거나 눈 20mm 이상시 50% 감속(도로교통법 시행규칙)
- 터널 진입 전, VMS·가변형 속도표지 등을 통해 운전자에게 감속 제한속도 제공 및 실질적 감속 유도를 위한 표출 문구 개선
 - * (사매 2터널 사고 직전 문구) "눈길! 절대 감속 노면미끄럼 주의" (실효성 ↓)

- 사매터널 등 복수 터널 연속구간에 구간단속카메라 설치('20~'22, 약 24개소), 결빙취약 구간 등 사고 위험구간 중심으로 과속단속카메라 확충
- (방재시설 기준 상향) 신규터널은 제연설비, 터널 외 진입차단 설비·정보표시판을 3등급*까지(現: 2등급) 의무화(방재지침 개정, '20.6)
 - * 터널등급(연장기준/위험도지수기준) : 3등급(500~1,000m, 14~19), 2등급(1,000~3,000m, 19~29)
 - 프랑스(500m, 도시 300m) 및 독일(600m, 대면통행 400m) 수준으로 기준 강화
- 운영중인 터널은 대피시설 미흡 또는 위험차량 운행 많은 터널 (약 114개소, 전체 3등급의 20%) 위주로 보강('20.7~)
- (위험물차량 관리) 위험물질 운송차량 모니터링 시스템을 통해, 기상 상황 등에 따라 경고문구 표시, 알람음 송출 등을 통해 감속 유도
 - * 위험물질 운송차량 모니터링 단말기장착·모니터링 사업 추진 중(총 10,172대, ~'20.12)
- 위험물 운송차량 운전자의 안전교육 시간 확대(년 4→8시간) 추진

□ **인프라 중심의 사고분석을 위한 도로안전 조직 혁신***(국토부·경찰청·행안부)

- (사고조사 참여기관 확대) 경찰청 요청시, 교통안전공단이 차량 운행 분석결과 등을 제공하여 인프라 측면의 분석 지원('20)
 - * 도로교통공단은 사고조사 결과를 도로관리기관에 전달하여 인프라 개선 추진
- (중대사고 분석 강화) 도로관리기관 등의 교통사고원인 조사대상을 확대*, 관계기관(경찰청·소방청)간 협력근거 마련(교통안전법 시행령 개정, '20)
 - * (현행) 최근 3년간 사망사고 3건 또는 중상사고 이상의 교통사고 10건 이상 (추가 확대) 사고 건당 사망 2명, 중상자 5명 이상 또는 5중추돌 이상의 사망사고 발생시 등
- (도로안전 조직 혁신) 사고예방, 사고대응·수습·분석 및 시설·제도 개선 등을 위해 도로시설 안전 전담부서 체계 구축*('20)
 - * '20.1.7 국무회의 의결 (겨울철 도로교통 안전 강화대책)
- 또한, 국토지방청(국토부 소속기관, 5개) 중심으로 교통사고와 인프라 시설 간 인과관계 분석 등 중대사고 조사체계 구축

5. 교통 안전문화 확산 및 추진체계 강화

- ◆ 체계적·맞춤형 홍보·교육을 통한 사람 우선 교통문화 정착
- ◆ 추진체계 강화 및 지역 중심의 교통안전대책 추진 활성화

□ 체계적 홍보·교육 활동 추진

- (중점·테마 홍보) 안전속도 5030·보행자 안전에 대해 범부처·유관 기관 합동으로 홍보역량을 집중, 핵심매체를 통해 중점홍보
 - * 국토부 “속도를 줄이면 사람이 보입니다”, 경찰청 “사람이 보이면 일단 멈춤”
 - 행락철·도로살얼음 등 시기에 맞춰 주요기관 중심으로 협업 홍보, 특히, 이륜차는 운전자 대상 홍보동영상 제작·배포를 통해 경각심 제고
 - * 명절, 봄·가을 행락철 민·관 합동 캠페인 및 시민참여 이벤트 전개
 - TV·라디오·유튜브 등 다양한 채널을 활용한 교통안전 홍보* 추진

- * (TV·라디오) 안전속도 5030 홍보영상 집중 송출(지상파 TV 등, 4월~), 출퇴근 시간대 라디오방송을 통해 교통안전 메시지(졸음운전 주의 등) 송출(3월~10월)
- * (뉴미디어) 인터넷 포탈 배너 광고, 유튜브 등을 통해 안전속도 5030 등 교통안전 주요이슈 집중 노출(6월~12월)
- * (신문·옥외매체) 교통안전 주요이슈 연중 기획보도 및 지면 광고, 서울역, 강남 등 옥외 전광판에 보행안전 영상 송출(3월~11월)

- (협의회 운영) 민·관 홍보협의회*를 운영하여 기관별 홍보 계획·실적 점검 및 홍보메시지 공유
 - * 중앙부처, 공공기관(도로공사, 교통안전공단, 도로교통공단), 민간(손보협회, 안실련, 운수사업자 단체) 등
- (맞춤형 교육) 찾아가는 고령자 교육, 체험형 어린이 안전교육 등 대상 별 특성에 따른 맞춤형 교육 시행
 - 노인복지관·경로당 등 방문형 고령자 교통안전교육을 실시하고, 어린이·청소년 수업 등과 연계하여 교통안전교육 시행
- (체험교육센터) 운수종사자 및 고령자·이륜차 운전자의 체험교육 수요 증가에 따라 교통안전체험교육센터 건립 용역* 추진
 - * 체험교육 중장기 수요분석 및 신규센터 건립 타당성 분석

□ **추진체계 강화 및 지역중심의 대책 활성화**(국조실·행안부·경찰청·국토부 등)

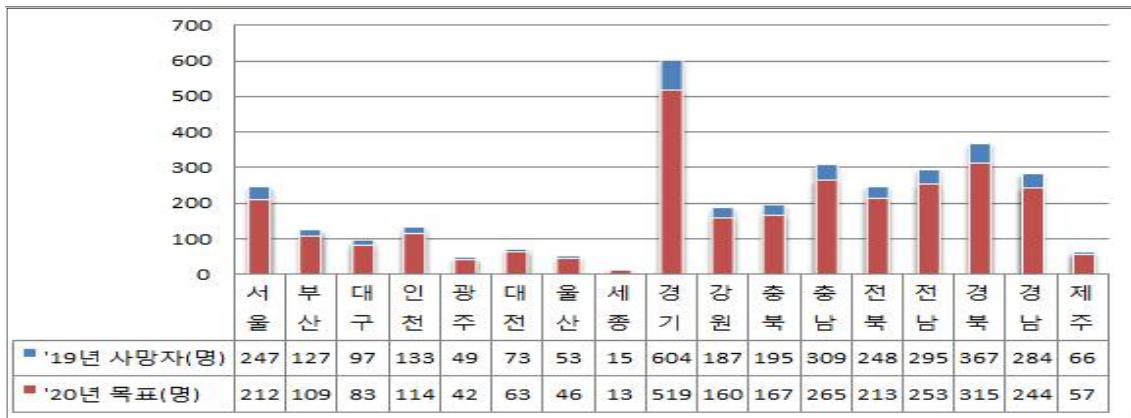
- (중앙 추진체계) 국무총리실 중심 컨트롤 타워* 운영하여 국정 현안점검회의 또는 점검협의회 점검(분기별)

* 체계적인 점검·관리를 위해 실무전담조직(국민생명지키기 추진단) 운영 중

- 중앙부처는 지역 점검 강화를 위해 광역 지자체 교통국장급 점검 회의 정기 실시, 감축 부진 지자체에 대해 **합동 점검 및 컨설팅**

* 지자체별 구체적 감축 목표치(전년 대비 14%)를 설정하여 감축 노력 제고

- 광역지자체·기초지자체·지방경찰청 별 교통사고 사망자 통계를 분기별(필요시 월별) 공개



< 지자체별 교통사고 사망자 감축 목표(예시) >

- (지방 추진체계) 시·도별 또는 시·군·구별 감축목표를 설정하고, 지방경찰청과 협의하여 **교통안전 계획**을 수립·시행 추진

- 지자체 중심으로 **유관기관 협업 강화** 위해 ‘지역교통안전협의체’* **활성화**(분기별 운영성과 평가, 우수시책 공유 등) 및 **미흡지역 합동 컨설팅**

* 17개 시·도 및 전국 197개 시·군·구에서 구성·운영(‘19.말 기준, 전국 경찰관서 구성)
(구성 : 지자체, 경찰청, 국토관리청, 교육청, 공공기관, 시민단체, 운수업체 등 참여)

- (지자체 안전 노력 제고) 기초 지자체 단위 ‘20년도 “**교통사고 사망자 제로 도시**” 3개 이상을 목표로 하고, 제로 지자체에 **포상** 등 시행

- 또한, 지자체 **합동평가지표 중 교통안전 관련 지표*** 개선도 검토

* 現 평가지표 전체 155개 지표 중 교통안전관련 지표 2개(‘19년 도입)
: 교통사고 사망자 감소율, 어린이 보호구역 내 교통사고 감소율

V. 향후 추진계획

과제 내용	추진계획	일정	부처
1-1. 보행 안전을 위한 안전속도 조기 정착			
① 안전속도 5030	▶ 도심내 제한속도(5030) 하향 및 시설개선	'20.12	경찰청 행안부
② 마을주민 보호구간 확대	▶ 국도 마을 주민 보호구간 2단계 계획 수립 ▶ 마을 주민 보호구간 설치·관리지침 제정 ▶ 지방관리도로 마을주민 보호구간 기본계획 수립	'20.12	국토부 행안부
③ 속도저감 유도	▶ 교통정온화 시설 설치 확산 및 우수사례 발굴 ▶ 15km/h 이하 저감 도로설계방안 마련 및 시범사업 추진	'20.6 '20.12	국토부
1-2. 보행자 우선 교통체계·정책기반 마련			
① 보행자 통행 우선	▶ 보행자가 횡단하려고 할 때에도 운전자 일시정지 의무화(도로교통법 개정) ▶ 일정기준 이하 이면도로 보행자 통행우선권 부여 및 보행자 보호의무 부과(도로교통법 개정)	'20.12	경찰청
② 일시정지 생활화	▶ 교차로 상 우회전시 일시정지 후 서행 의무 명확화(도로교통법 시행규칙 개정) ▶ 우회전 신호등 설치 추진 ▶ STOP SIGN 시범사업 시행·확대	'20.12 '20~	경찰청
③ 정책 기반 마련	▶ 보행안전지수·보행연구센터 법제화(보행안전법 개정) ▶ 국가보행안전 기본계획('21~'25) 수립	'20.12	행안부
1-3. 보행안전 사각 해소 및 단속강화			
① 보행안전 사각 해소	▶ 도로외 구역 보행자 보호의무 부과 ▶ 단지내 교통안전 세부사항 마련 및 중대사고 통보 등 관리자 의무 강화(교통안전법 시행령·시행규칙) ▶ 주차장 내 관리자 대책 확보 의무화(주차장법 시행규칙)	'20.12 '20.11 '20.6	경찰청 국토부
② 보행환경 종합정비	▶ 보행환경 개선지구 단위 종합정비 추진 ▶ 보·차도 미분리도로(이면도로) 관리 강화	'20~	행안부
③ 불법 주정차 단속강화 등	▶ 횡단보도 등 악성 불법 주차 중점 단속 강화 및 무단횡단 계도	'20~	경찰청

과제 내용	추진계획	일정	부처
2-1. 고령자 보행환경 개선			
① 노인보호구역 확대	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 노인보호구역 지정 가능 구간 확대 ▶ 노인보호구역 교통안전시설 점검·개선 ▶ 고령자 사고 잦은 곳 현장 점검 	'20~	행안부 경찰청
② 보행안전 시설 확충	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 보도설치 확대 및 보도설치 기준 규정 ▶ 횡단보도 조명시설 확충 	'20.10 '20~	국토부
③ 교육·안전용품 지급	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 찾아가는 교통안전교육 실시 및 안전용품 등 보급 ▶ 농업인 안전·보건교육 및 재해예방 교육 등 	'20~	경찰청 국토부 농식품부
2-2. 고령자 맞춤형 교통체계 구축			
① 고령자 안전 신호체계	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 교통약자 보행속도 기준 재설정 ▶ 보행신호 자동연장시스템 도입 검토 	20.12	경찰청
② 신호대기 중 안전	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 횡단보도 앞 쉼터, 중앙보행섬 등 설치 	'20~	국토부 행안부
③ 친고령자 도로시설	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 고령자용 도로설계 지침 마련 ▶ 도로표지 글자크기 확대 및 조명식 도로표지 설치 	'20.11 '20~	국토부
2-3. 고령운전 안전성 확보를 위한 면허관리 강화			
① 자격유지 검사	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 택시 운전자 대상 자격유지검사 완료 ▶ 사업용 화물차 운전자로 검사 대상 확대 	'20 20.1~	국토부
② 면허 자진반납	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 면허 자진반납 고령자 인센티브 국비 지원 ▶ 면허반납 인센티브 신청 절차 개선 	'20~ '20.12	경찰청 행안부
③ 면허 관리	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 한정 면허 발급 검토 	'20.12	경찰청
2-4. 어린이 교통사고 제로화			
① 어린이 보호구역	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 무인교통단속장비·신호등 확대 ▶ 보호구역 내 제한속도(30km/h) 하향 ▶ 통학로 확보 추진 	'20.12	행안부 경찰청 교육부
② 통학버스 안전관리	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 통학버스 선팅 관리 강화 ▶ 통학버스 운행기록계(DTG) 장착 의무화 추진 	'20.10	국토부

과제 내용	추진계획	일정	부처
3-1 고위험 법규위반 행위 등 단속 강화			
① 위험운전자 관리 강화	▶ 상습 법규위반자 행정처분 강화 ▶ 초과속운전 등 고위험 법규위반 형사처벌	'20.12	경찰청
② 음주운전 근절	▶ 음주운전자 사고부담금 확대(자배법 시행규칙 개정) ▶ 음주운전 연중 상시단속 추진	'20.下 '20~	국토부 경찰청
③ 암행·집중단속	▶ 암행순찰차 자동차전용도로 확대 ▶ 관계기관 합동 집중 단속 및 단속계획 마련	'20	경찰청 등
3-2. 화물차 등 사업용 차량 운행 안전성 확보			
① 안전점검 강화	▶ 특별안전점검 대상 확대 추진(교통안전법 시행령 개정)	'20.9	국토부
② 여객운수 종사자 관리	▶ 음주운전 적발시 운수종사자격 취소 및 운전 중 영상 시청 시 자격 정지취소 추진(여객법 개정)	'20.10	국토부
③ 화물차 안전관리	▶ 축하중 단속 시 경찰에 제공하는 적재중량 위반차량 대상 확대	'20.11	국토부 경찰청
3-3. 이륜차 및 개인형 이동수단 관리강화			
① 법규준수 강화	▶ 암행 캠퍼더 단속·입간판 설치 등 ▶ 배달업체의 업주 관리감독 강화 ▶ 후면번호판 단속장비 도입	'20.~ ~'21	경찰청
② 공익신고 활성화	▶ 이륜차 공익신고 활성화 및 단속	'20.4~	경찰청 국토부
③ 사업주 관리강화	▶ 사고 시 안전의무이행 조사 등 사업주중개업자 등의 책임 강화 ▶ 배달대행업 인증제·표준계약서 도입 검토	'20.1~ '20.12	고용부 국토부
④ 안전교육·장비보급	▶ 농어촌 고령자 대상 이륜차 안전교육 실시 ▶ 야광스티커·안전모 제작·보급	'20~	국토부 농식품부 경찰청
⑤ 사고현황 수집·분석	▶ 이륜차 교통사고 조사방법 개선	'20.10	경찰청
⑥ 협의체 운영	▶ 관계기관·이해관계자로 구성된 협의체 운영	'20~	국토부 고용부 경찰청 등
⑦ PM 관리 강화	▶ PM 통행방법 등 관리방안 마련 추진	'20.下	국토부 등

과제 내용	추진계획	일정	부처
4-1. 안전한 도로환경 조성			
① 취약구간 개선	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 취약도로 개선사업 시행 ▶ 도로 포트홀 예방·보수 	매년	국토부 행안부
② 졸음운전 예방	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 졸음쉼터 개선 및 신규설치 ▶ 화물차 운전자 휴게라운지 신설 	'20~'24 '20~'21	국토부
③ 결빙 등 재해	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 결빙 예비살포 기준 강화, 안전시설 확충 ▶ 안개 취약구간 재조사, 안전시설 확충 ▶ KSP 협력범위 확대 	'20~'22 '20.6~ '20.6	국토부 행안부
4-2. 구조물·도로안전시설 관리 강화			
① 선제적 관리체계	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 제1차('21~'25) 구조물 관리계획 수립 ▶ 구조물 관리시스템(MS) 지자체 활용 지원 	'20.12 '20~	국토부
② 과속 예방	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 도로관리청의 과속단속카메라·속도표지 등 설치 근거 마련(도로교통법 개정) 	'20.12	국토부 경찰청
③ 안전시설 성능 개선	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 방호울타리·충격흡수시설 성능 강화 및 보강 ▶ 미끄럼방지포장 및 시선유도시설 성능유지관리 개선방안 마련 	'21	국토부
4-3. 터널 안전관리 강화			
① 제한속도 조정	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 악천후 시 감속토록 도로관리기간-경찰청 간 매뉴얼 구축 ▶ VMS, 가변형 속도제한표지 등 감속정보 제공 ▶ 사고위험구간 중심 구간·과속단속카메라 설치 	'20.6 20.6~ '20~	국토부 경찰청
② 터널 방재 강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 신규터널 방재시설 설치기준 상향 ▶ 기존터널 방재시설 보강 	'20.6 '20.7~	국토부 소방청
③ 위험물 차량 관리	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 악천후 시 감속토록 도로관리기간-경찰청 간 매뉴얼 구축 ▶ VMS, 가변형 속도제한표지 등 감속정보 제공 ▶ 사고위험구간 중심 (구간)과속단속카메라 설치 	'20.6 20.6~ '20~'22	국토부 경찰청
4-4. 인프라 중심의 사고분석을 위한 도로안전 조직 혁신			
① 사고조사 참여기관 확대	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 교통안전공단의 인프라 중심 사고조사 지원 	'20~	국토부 경찰청
② 중대사고 분석강화	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 교통사고 원인조사 대상 확대 및 관계기관 협력근거 마련(교통안전법 시행령) 	'20.12	국토부
③ 도로안전 조직 혁신	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 도로시설 안전 전담부서 체계 구축 	'20	국토부 행안부

과제 내용	추진계획	일정	부처
-------	------	----	----

5-1. 체계적 홍보·교육 활동 추진

① 중점·테마 홍보	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 안전속도 5030·보행자 안전 등 슬로건, 엠블럼, 영상물 등 연중 홍보 ▶ 시기별 맞춤형 부처 합동 홍보 ▶ 이륜차 등 주요기관 중심 맞춤형 홍보 	'20~	국토부 행안부 교육부 문광부 경찰청 등
② 협의회 운영	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 민·관 홍보협의회 운영 	'20~	국토부 행안부 교육부 문광부 경찰청 등
③ 맞춤형 교육	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 어린이 놀이형 교육 실시 ▶ 청소년 관심분야 영상 교육·SNS 활용 교육 ▶ 기업체 방문·민방위 훈련을 통한 교육 ▶ 찾아가는 고령자 교육, 면허 취득갱신 시 교육 	'20~	국토부 행안부 교육부 농식품부 경찰청 등
④ 체험교육센터	<ul style="list-style-type: none"> ▶交通安全체험교육센터 건립 용력 추진 	'20.12	국토부

5-2. 추진체계 강화 및 지역중심의 대책 활성화

① 중앙 추진체계	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 점검협의회 및 현안점검회의 점검 ▶ 중앙부처-지자체 점검회의 실시 ▶ 지역별 사망자 통계 분기 공개 	'20~	국조실 국토부 행안부 교육부 경찰청 등
② 지방 추진체계	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 시도/시군구 별 감축목표 설정 및 지방경찰청 협의를 통한交通安全계획 수립 ▶ 분기별 지역 협의체 운영성과 평가·공개 등 지역交通安全 협의체 활성화 	'20.4 '20.6~	국토부 행안부 경찰청 등
③ 지자체 안전노력 향상	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 교통사망 제로 달성 지자체 포상 ▶ 정부합동평가지표 내交通安全관련 지표 개선 	'20.12	국토부 행안부

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
- (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)