교통안전을 위한 국회의 역할

이용재

1. 서론

지난 2004년 9월 7일에는 김원기 국회의장 및 허성관 행정자치부 장관, 김세호 건설교통부 차관 그리고 67명의 여당 및 야당 국회의원들이 함께 모여 선진교통문화정착을 위한 국회의원 모임의 출범식이 있었다.

이 모임의 일차적인 목적은 날로 심각해져 가는 교통사고를 근본적으로 감소시키기 위하여 국민을 대표하는 국회의원들 스스로가 참여하는 교통안전 연구모임을 갖는다는 것이지만 이 모임의 시작은 한걸음 더 나아가 그동안 시민단체나 학계 혹은 연구소 등에서 산발적으로 전개하여 왔던 교통사고 줄이기 활동에 대하여 국회가 참여를 선언함으로써 효과적으로 대국민 교통안전운동을 전개할 수 있는 기틀을 마련하였다는데서 큰 의의를 찾을 수 있다.

본 원고는 이날 참석한 국회의원 및 시민단체들을 상대로 발표한 〔교통안전을 위한 국회의 역할〕이라는 필자의 주제문을 발췌한 내용으로, 향후 전개될 각 사회계층의 교통안전 연구 및 정책개발이 일회성 내지는 단순한 구호성 활동에 그치지 않고 보다 항구적으로 전개되길 희망하면서 각 계층의 역할 특히 국회(국회의원)가 담당해야 할 구체적인 역할과 목표를 제시함으로 실효적인 교통안전대책 수립에 기여하고자 한다.

이용재 : 중앙대 건설대학 도시공학과 yjlee@cau.ac.kr 직장전화 : 031-670-3351 직장팩스 : 031-675-9446

2. 우리나라의 교통사고 실태

우리나라의 교통현황 및 교통사고 실태를 간단히 살펴보면 2003년 현재 우리나라의 총인구수는 48,824(천명)이며 등록된 자동차 대수는 14,586(천대)으로 인구 1000명당 300대의 차량을 보유하고 있으며, 이는 폴란드, 헝가리, 그리스, 체코 등 동구권의 나라들과 비슷한 수준에 있다. 현재의 운전면허 소지자가 26,527(천명)임을 감안한다면 조만간 호주, 독일 및 프랑스 수준의 자동차 보유율인 인구 1000명당 600대의 수준에 이를 것으로 예상된다.

자동차의 보유율은 선진국의 수준에 육박하여 가는데 비하여 우리나라 교통사고의 사망자 수준은 OECD 29개 가입국 중 최고수준이며 2003년 현재 자동차 1만대당 사망자수가 4.4명으로 미국의 1.9명, 일본의 1.3명, 영국의 1.2명과 독일의 1.3명에 비교하면 거의 3~4배 수준에 이르고 있다. 그나마 이 수준의 교통사고 사망률도 2003년의 교통사고율은 2000년 이래 가장 적은 사망사고율 - 24만 사고건수로 인하여 사망자가 7,200명, 부상자가 약 37만 명 - 을 기록하고 있기 때문에 이러한 비교의 결과가 향후 어떠한 양상으로 발전될 것인지 알 수 없다.

2003년 교통사고 통계자료를 1일 평균의 단위로 환산하여 보면 하루 평균 660건의 교통사고가 발생하고, 이로 인하여 20명이 사망하고, 1,000명이 부상하는 계산이 나오며, 또한 교통사고로 인한 사회적 비용이 연간 약 8조 3천억 원에 이르고 있다.

〈표 1〉 주요교통현황 지표

인구(천명)	자동차 등록대수(천대)	운전면허 소지자(천명)
48,824	14,586	26,527

주) 2003년도 기준

〈표 2〉 2003년 교통사고 현황

사고발생(건)	사망자(명)	부상자(명)	인구10명당 사망자수	차량1만대당 사망자수
240,832	7,212	376,503	14.7	4.4

주) 차량 1만대당 사망자수 : 미국 1.9명, 일본 1.3명, 영국 1.2명, 독일 1.3명

〈표 3〉 교통경찰관 현황

	외근 총계	경찰관 (외근)				의경 (외근)		
		소계	수신호	순찰차	싸이카	소계	수신호	순찰차
총계	5,068	3,878	949	2,330	599	1,190	1,001	189

주) 전국교통경찰관 현원 현황(고속도로 순찰대 포함)

〈표 4〉 교통시설특별회계 예산 및 운용 상황 (단위 : 억원)

예산액	이체액	예산현액	징수결정액	수납액	미수납액	불납결손액
126,866	-	126,866	135,694	135,632	62	-

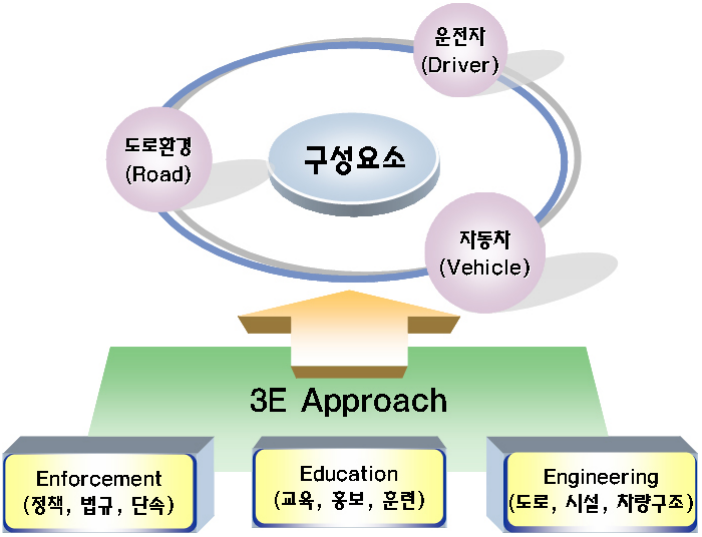
주) 국회예산정책처, 2003, 2004년도 세입·세출 결산분석

이러한 교통사고의 심각성에도 불구하고 교통사고를 단속하고 지도할 수 있는 교통경찰의 수는 선진 다른 나라에 비교하여 턱없이 부족한 편이다. 즉, 2003년을 기준으로 경찰 1인당 담당해야 할 국민의 수는 523명으로 미국 뉴욕의 220명, 일본의 470명, 영국 및 프랑스의 450명 등 선진국과의 수준을 비교하여 경찰수의 절대적인 부족을 이해할 수 있다.

교통사고의 효과적인 예방을 위해서는 충분한 경찰관의 확보도 중요하지만 교통안전을 위하여 가용할 수 있는 국가의 예산 또한 중요하다. 교통안전과 직접 연관관계에 있는 교통시설특별회계의 예산 및 운용 상황을 살펴보면 총 예산액이 12조 7천억 원으로 책정되어 있으며 이중 대부분의 금액이 도로 및 철도, 항만과 공항 등의 SOC 시설의 신설 및 유지보수에 소요되고 있어 교통안전에 얼마나 효과적으로 이러한 예산이 활용되고 있는가에 의문이 간다.

3. 각계의 역할

교통안전을 구성하는 기본요소로는 도로교통의 경우 운전자, 도로환경, 자동차를 들 수 있다. 통계자료의 분석에 의하면 교통사고의 원인으로 운전자에 의한 사고율이 전체 사고율의 약 85%를 차지하고 있으며, 도로환경에 의한 사고율이 12%, 자동차에 의한 원인이 약 6%를 차지하고 있어 운전자의 행태변화에 의한 교통안전의 도모가 매우 효과적이고 중요함을 알 수 있다.

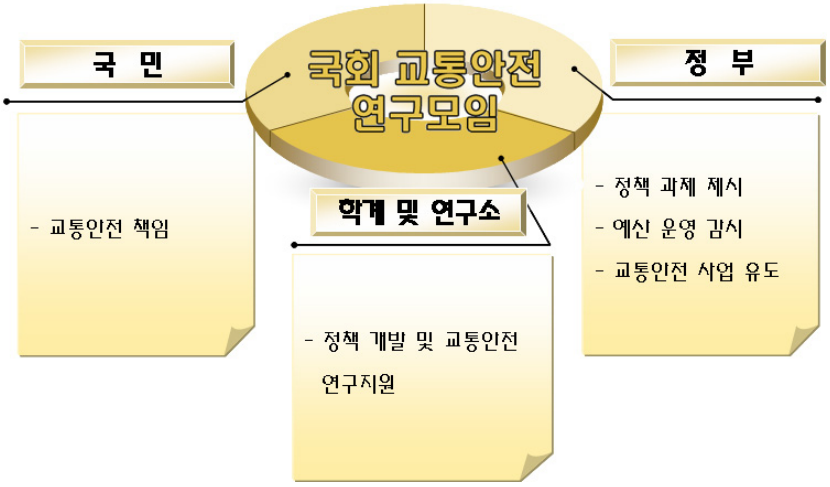


〈그림 1〉 교통안전의 개념

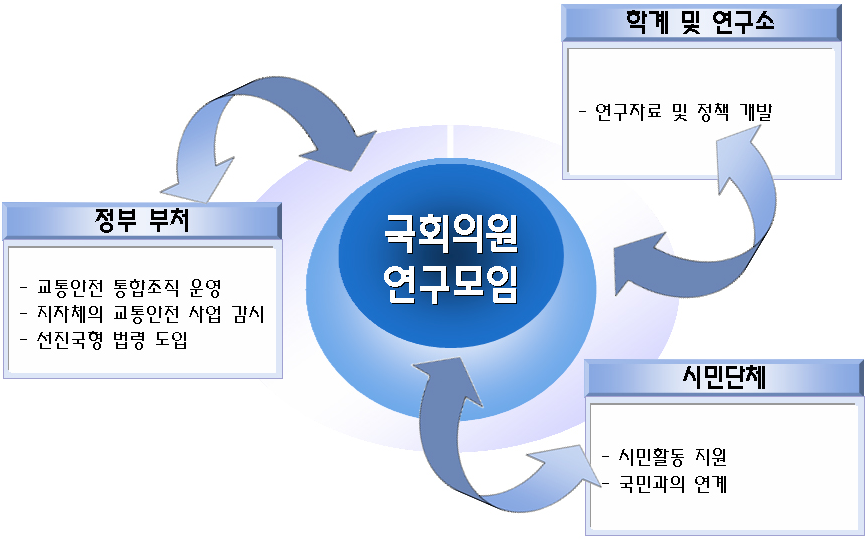
또한 교통사고를 체계적으로 예방하기 위해서는 3E 접근법 - 즉, Enforcement(정책, 법규, 단속 등), Education(교육, 홍보, 훈련 등), Engineering(시설, 차량 등) - 을 사전 및 사후 등 교통사고의 과정에 따라 적절하게 사용하고 있으나 시행주체에 따라 내용의 강도를 달리 할 수 있다.

예를 들면, 정부의 차원에서는 주어진 예산과 조직을 활용하여 교통안전을 위한 정책과제를 시행하고, 감독하는 기능을 가진다면, 학계와 연구소에서는 정책을 개발하고, 정책을 지원하는 기능을 가지고 있으며, 일반 국민은 안전에 대한 수혜와 최종 책임을 지는 기능을 갖고 있다고 할 수 있다.

이번 국회의원들의 연구모임은 국회가 기지고 있는 법률 제·개정 및 제도 개선과 효율적인 예산 편성을 통하여 각 시행주체 - 시민단체, 학계 및 연구소, 정부부처 등 - 들과 긴밀한 협조와 기능의 교류를 통하여 보다 효과적으로 교통안전 및 선진교통문화 정착을 유도하는 역할을 담당하게 될 것으로 보인다. 특히, 정부부처로 하여금 교통안전의 조직체계를 통합하고, 지자체의 교통안전 사업을 감시하도록 하며, 필요한 경우 과감



〈그림 2〉 국회 연구모임 기능



〈그림 3〉 각계 주요 역할

하게 선진국형 법률의 도입을 시도하게 할 것이며, 아울러 시민단체로 하여금 보다 적극적인 활동지원과 국민과의 연계를 돕게 될 것으로 보고 있다.

4. 우리나라의 교통안전도가 낮은 원인

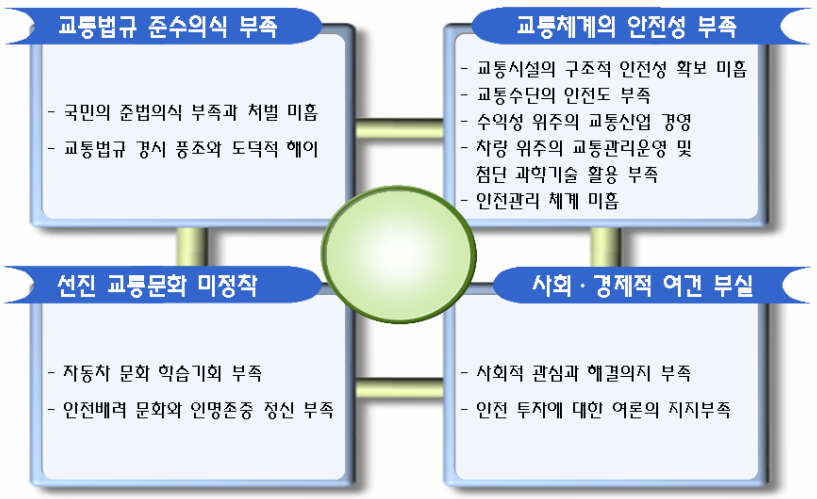
우리나라의 교통안전도가 낮은 원인은 크게 4가지로 구분하여 볼 수 있다.

첫째는 교통법규 준수의식 부족이다. 우리나라 국민의 준법의식이 부족하고 처벌이 미흡함에 따라 교통법규에 대한 경시풍조가 생기고 도덕적 해이도 문제가 된다.

둘째는 교통체계의 안전성 부족을 들 수 있다. 교통시설의 구조적 안전성 확보가 미흡하고 교통수단의 안전도 또한 문제가 있다. 화물차 등 사업용 차량과 같이 수익성 위주로 교통산업이 경영되는 것도 또 다른 원인이 되며 사람보다는 차량 위주의 교통운영 관리체계와 첨단 과학기술의 활용부족도 교통 안전도를 낮추는 원인이 되고 있다.

셋째는 선진 교통문화 미정착이다. 아직도 자동차 문화의 학습기회가 적고 안전에 대한 배려 문화와 인명존중의 정신이 부족한 것도 원인이 된다.

넷째는 사회·경제적 여건 부실이다. 사회적 관심과 해결의지가 부족하고 교통사고를 자신의 관심사로 두지 않는 사회적 현상과 다른 투자와는 달리 교통안전의 투자에 대한 여론의 지지를 받지 못하는 것도 국민들의



〈그림 4〉 우리나라의 교통안전도가 낮은 원인

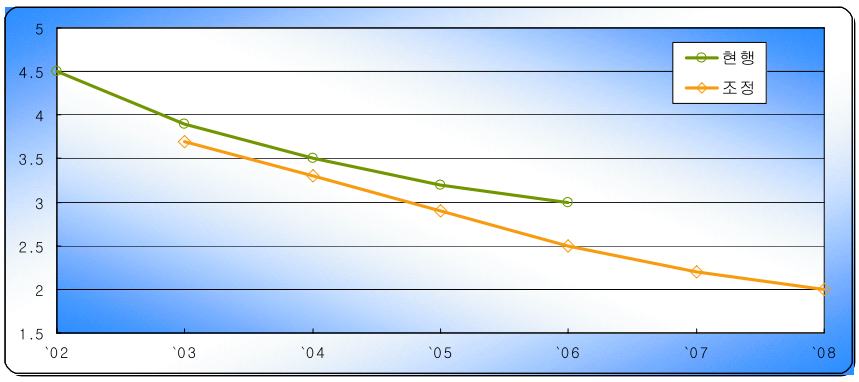
교통안전의식의 수준을 낮추는 원인이 되고 있다.

5. 교통사고 감축목표

국가가 설정하고 있는 우리나라 도로 교통사고 사망자수의 감축목표는 2006년까지 선진국 수준인 자동차 1만대당 사망자수를 3명으로 하고 있으나 2003년의 경우 사망자수가 2000년에 비하여 무려 30%이상 감소되는 등 교통안전에 대한 기대이상의 효과가 나타남에 따라 정부에서는 교통사고 감축효과의 관성을 타고 목표치를 자동차 1만대당 사망자수를 2.5명 이내로 조정하는 방안을 제시하고 있다.

이러한 목표치를 달성하기 위한 부문별 감축목표를 살펴보면 사업용 자동차사고 사망자수의 경우 42.4% 감축, 14세 이하 어린이 교통사고 사망자수의 경우 42.4% 감축, 보행자 사망자 비중(전체 사망자 대비)의 경우 20.1% 감축, 도로환경요인 교통사고 사망자수의 경우 17.1% 감축으로 설정하고 있다.

부문별 목표치는 2003년의 교통사고 통계자료의 분석에 의한 결과가 크게 반영된 것으로 볼 수 있다. 2000년부터 3년간의 교통사고 통계자료에 의하면 전체 사망사고자의 감소원인으로는 과속사고에 의한 감소(31%), 중앙선 침범사고에 의한 감소(36%), 국도사고의 감소(37%), 차대차 사고의 감소(48%), 어린이 사고의 감소(43%) 등을 들 수 있다.



〈그림 5〉 도로 교통사고 사망자 감축목표

실제로 전국 도로상에 무인단속 카메라의 대폭 확충으로 과속사고에 의한 사망자 수가 줄어들고 있고, 국도 등에 대한 중앙분리대의 확충이 중앙선 침범으로 인한 사망자수를 획기적으로 줄게 한 주요 요인으로 꼽히고 있다. 이런 사고대책이 국도에 크게 효과가 나타남으로써 국도의 교통사고 사망자수가 크게 줄었다고 보고되고 있다.

차대차 사고의 사망자수가 크게 감소한 주요 요인으로는 안전띠 착용률이 90% 이상으로 높아진 것에 기인한 것으로 분석되며, 비록 교통사고가 발생하더라도 이로 인하여 승차 중 사망자수가 대폭 줄어든 것으로 분석된다. 어린이 사고 사망자수가 43%나 감소한 이유로는 유치원과 초등학교에서의 어린이 교통안전 교육의 강화와 어린이 보호구역 정비 등 시설개선이 큰 영향을 미친 것으로 분석된다.

전반적인 감소추세와는 달리 교통사고가 증가하는 문제의 분야도 있다. 음주운전 사고(25% 증가), 사업용 자동차 사고(14%), 차대사람 사고의 증가(15%)현상이 두드러지고 있다. 특히 음주운전의 사망자수가 증가한 주요한 원인으로는 단속방법을 일제단속에서 의심차량 선별단속으로 바꾸는 등 단속방법의 혼란이 있었던 점과 식사시 반주문화가 생활화되는 등 음주가 일상화되는 영향이 가장 주요한 원인으로 분석되고 있다.

사업용 자동차의 사망자 수가 증가한 이유로는 운수업체의 경영악화에 따른 안전관리의 소홀과 운전자 부족으로 인한 초보운전자 및 젊은 운전자 채용에 따른 운전자 자질의 저하 등이 주요한 원인으로 분석된다. 또한 차대 사람 사고의 사망자수도 증가하였는데 주요 원인으로 경찰단속건수 저하에 따른 안전운전 자세의 소홀과 함께, 근본적으로 각급 도로에서 보행자와 차량을 분리시키는 시설이 미흡한데 따른 것으로 분석된다.

따라서, 교통사고에 의한 사망자수를 지속적으로 줄이기 위해서는 다음과 같은 안전대책이 더욱 강화될 필요가 있다.

첫째, 과속사고를 줄이기 위한 무인 단속 카메라 확충

둘째, 중앙선 침범사고를 줄이기 위한 중앙분리대 확충

셋째, 차대차 사망자수 감소를 위한 안전띠 착용률 95% 이상 유지

넷째, 음주사망자수 감소를 위한 음주단속 1.5배~2배 강화

다섯째, 차대사람 사고 사망자수 감소를 위한 보차분리 및 보행 공간 확보

여섯째, 사업용자동차 사고 감소를 위한 운전자, 운수업체 안전관리강화

6. 국회의 역할

법과 제도의 개선을 통하여 국민의 소중한 생명과 재산을 보호해야 하는 국회 본연의 기능과 현재의 교통여건을 감안하여 국회의원들이 교통안전을 위하여 취할 수 있는 역할은 다음과 같이 크게 8가지로 분류하여 생각하여 볼 수 있다.

첫째, 교통안전 취약계층 안전관리 강화
- 보행자 교통사고 감소 : 보행자 통행이 많은 지역의 차량속도 제한
- 어린이 교통사고 예방 : 어린이 보호구역의 도로 및 교통안전 시설 정비 및 법규위반자 가중처벌제도 도입방안 검토
- 고령자 교통사고 예방 : 급속한 고령화 사회를 고려한 교통관련법체계 정비
- 사업용 자동차 교통안전관리 강화 : 과속·난폭 및 과로운전 예방을 위한 대책 적극 시행

둘째, 안전벨트 착용률 제고를 위한 홍보 및 단속강화
- 승용차 뒷좌석 승차시 안전벨트 착용 의무화 대상도로 확대 (고속도로에서 일반도로까지)
- 추진성과 : 안전벨트 착용률 향상(23%('00) → 79%('03))
- 시행효과 : 교통사고 치사율 감소(45~60%)

셋째, 교통경찰의 교통안전업무 수행능력 확충
- 교통경찰 인력 확충, 무인 단속장비 확충, 비출 단속 재시행, 교통안전 노블리제 실현
- 추진성과 : 운전자의 교통법규 준수에 대한 올바른 의식 및 행태와 교통사고 예방
- 시행효과 : 단속건수 증가, 교통사고 주요인 위주의 단속(음주, 무면허, 중앙선 침범, 과속 등)

넷째, 교통법규 위반 신고보상금제 재시행
- 단속대상, 적발장소, 신고요원, 보상 지불 등에 대한 재검토
- 추진성과 : 위기의식과 경각심 고취, 준법의식의 긴장감 조성, 부족한 경찰인력 보완
- 시행효과 : 교통법규 위반행위 감소(교통사고수 45.7%, 사망자 47.5% 감소)

다섯째, 불량 운전자 특별안전관리 강화
- 교통사범 감면 제한, 교통안전 교육방법 개선, 도덕적 해이조장 법령 정비(교통사고처리특례법 폐지 및 보안, 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률 개정)
- 과속 및 음주 처벌기준 강화, 운전면허 취득 및 운전제한 기준 강화, 교통사범에 대한 경제적 부담 강화, 교통 범칙금 및 과태료 상향 조성)

여섯째, 교통안전 교육 및 홍보 강화
- 교통안전 교육 : 학교 교통안전교육 제도화 및 내실화, 취업운전자 교육의 강화
- 교통안전 홍보 및 캠페인 : 대중매체를 이용한 대국민 교통안전 홍보 및 캠페인의 지속적 실시

일곱째, 교통안전 관계기관과의 협조체제 강화
- 지자체 교통안전업무 수행 촉진 : 보험료 차등화 방안 검토
- 민간단체의 교통안전업무 활성화
- 교통안전 관련기관과의 협력강화 : 국회와 정부, 교통안전 전문기관, 민간단체 등과의 교통안전 협력체계 구축

여덟째, 교통안전 추진체계 정비
- 독립 교통사고 조사기구 설치 : 교통사고 원인의 객관적 규명 및 재발방지대책 마련을 위한 전문 교통사고 조사기구 설치
- 교통안전사업 투자 효율화 : 교통안전시설·사업의 투자우선순위 결정
- 교통안전대책의 집행력 확보 : 관리 및 대책의 집행을 위한 상시 점검 및 평가체계

7. 결론

이 글을 통하여 부분적이나마 국민의 소중한 생명과 재산을 보호하고 국민의 행복을 추구하기 위한 국회와 국회의원들의 기능과 역할에 대하여 간략하게 살펴보았다.

국가의 경제활동이 확대되고 교통량이 증가하는한 교통사고의 위험은 끊임없이 국민들의 생명과 재산을 위협하게 되며 이로 인한 사회적·경제적 고통을 겪게 마련이다. 우리 모두의 바램은 이러한 교통사고의 질곡으로부터 나를 해방시키고, 우리의 지역으로부터 해방시키며, 우리의 나라로부터 해방시키는 노력을 하자는 것이며, 이러한 의미에서 교통안전에 관한 국회와 국회의원들의 참여선언은 국민들로 하여금 세계에서 가장 안전한 나라 그리고 가장 잘사는 나라로 이끄는 등대의 역할을 할 것이라고 확신한다.

국회의 역할을 더욱 간단하게 요약하여 보면 교통안전에 관한 선진국형 법령 도입과 교통약자를 보호하기 위한 제도개선, 중·소 도시 등 지자체의 교통안전대책의 강화와 감시, 지속적인 교통환경의 개선지원, 교통안전대책의 효과적인 시행을 위한 통합조직체의 제의 등으로 그 역할이 단순하게 표현될 수 있을 것으로 생각된다.

끝으로 새롭게 시작한 이 모임이 국민이 기대하는 소정의 성과와 결과를 낳기 위해서는 국회의원에 대한 국민들의 적극적인 협조와 지원 그리고 끊임없는 감시가 필요함은 두말할 필요가 없다.

참고자료

1. 임의택, "'04년 제1차 자문위원단 주제발표 자료집 - 주제1. 교통안전 제고방안", 삼성교통안전문화연구소
2. 2004년판 교통사고통계, 도로교통안전관리공단
3. 설재훈, "최근 교통사고 감소특징 분석과 향후 교통안전 대책방향", 교통개발원, 월간교통, 2004. 8