

# 일본의 교통안전시설 정비 사례

- 교통안전대책을 중심으로 -



이승호 | 정회원 · 건설교통부 광역교통국 · 전문위원

## 1. 서론

2003년말 현재 자동차 등록대수가 7,700만대인 일본의 자동차 교통사고에 의한 사망자수는 7,702명으로 과거 최대이었던 1970년의 16,765명보다 반 이하로 줄었다. 이 기간동안 면허보유자 수는 3배, 자동차 보유대수는 3.9배로 늘어났는데도 불구하고 사고가 이렇게 줄어든 것을 보면 도로사업자와 교통관리자가 도로교통안전에 대해 얼마나 노력을 했는지를 엿볼 수 있다. 과거 30년간 도로교통 안전시책은 말그대로 전쟁과 같은 상황에서 시설의 정비는 물론 안전교육의 실시 등 종합적인 대책이 실시되어왔다. 그리고 2003년부터는 「사회자본정비 중점계획」에 교통안전시설을 포함하여 타관련사업과의 조정 등을 통해 중점적이고 집중적인 대책을 체계적으로 수립할 수 있도록 하였다. 본 소개문에서는 이러한 도로교통안전에 관한 시책의 배경 및 진행경위, 그리고 각 중요한 시책 등에 대해 설명을 하였다.

7,702명으로 과거 최대이었던 1970년의 16,765명보다 절반 이하로 줄었지만 사상자수는 1970년대 후반부터 증가하여 2001년에 약119만명을 기록하는 등 계속 증가추세에 있다. 자동차 보유대수의 증가에 따른 현상일 수도 있지만 다른 선진국과 비교해 보아

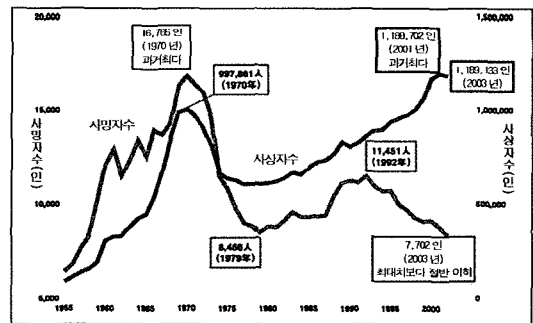
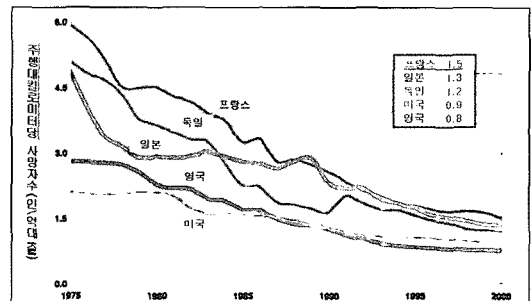


그림 1. 교통사고사망자수와 사상자수의 추이

## 2. 교통사고의 발생현황

### 2.1 사고건수의 추이

자동차 교통사고에 의한 사망자수는 2003년에



자료: 국제도로교통사고 (IRTAD)

그림 2. 교통사고사망자율의 국제비교(30일 이내의 사망자수)

도 사망자율이 높은 것을 알 수 있고(그림-2) 자동차 교통사고는 큰 사회문제로 자리잡고 있다.

### 2.2 교통사고의 3가지 특징

자동차 교통사고의 특징을 보면 주거지역주변의 생활도로에서 사상사고율이 높고, 간선도로는 특정 지점에서 사고가 집중하고 있으며, 보행인과 자전거의 사고가 다른 선진국과 비교해 월등히 많은 점을 들 수 있다.

#### 1) 생활도로에서 높은 사상사고율

주택가의 생활도로(이면도로 등 주택지의 도로)는 사상사고율이 간선도로의 2배 이상을 나타내고 있다. 한편 자동차전용도로는 전체교통의 13%를 부담하고 있지만 사고건수는 간선도로의 약1/10에 불과하고 앞으로 부담률을 더욱 높이기 위한 네트워크의 체계적인 정비 시책도 함께 검토하고 있다(표-2참조).

#### 2) 간선도로의 사고가 특정장소에 집중

간선도로 전체연장 178,000km 중 6%에 해당하는 11,000km에서 53%의 사상사고가 발생하고 있어(그림-4) 이들 구간에 대한 집중적인 사고대책을 실시하고 있다.

#### 3)보행자와 자전거사고의 사망사고율이 높음

보행인 및 자전거 이용자의 사망자수가 전체의 약 40%를 차지하고 이는 선진국과 비교해도 높은 수준에 있다. 또한 보행 중의 사고는 약60%가 집으로부터 500m 이내에서 발생하여 주택가 내의 생활도로에서의 높은 발생률과 관련이 있다는 것을 알 수 있다.

## 3. 교통안전 대책에 관한 법 체계

### 3. 1 교통안전대책 기본법의 수립

1970년 교통사고에 의한 사망자 수가 16,000명

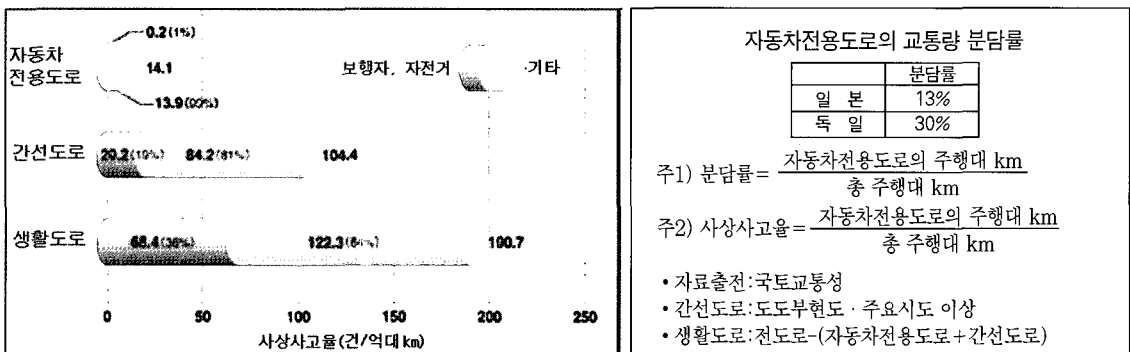
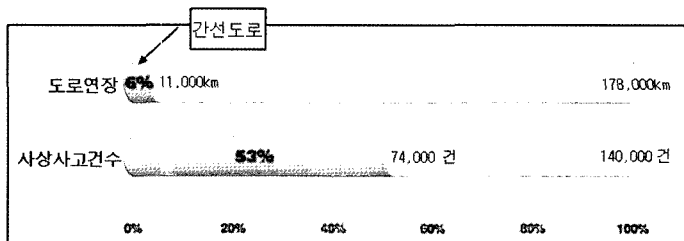
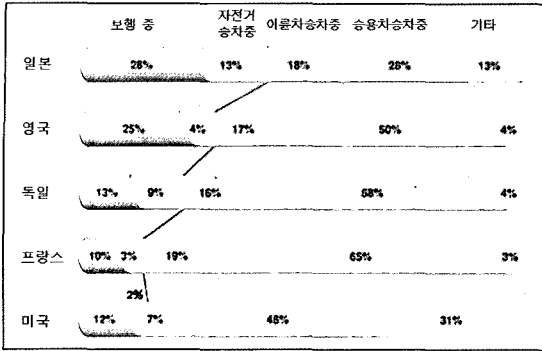


그림 3. 도로종류별 사상사고율의 비교(2002년)



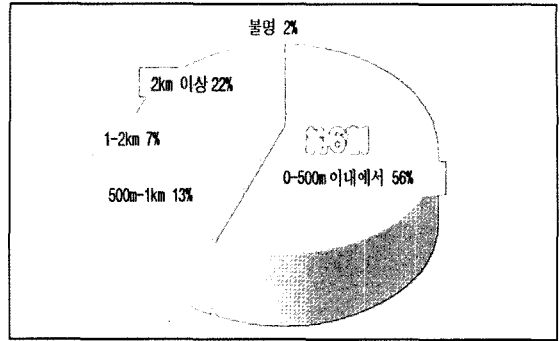
자료출전 : 교통사고종합분석센터  
사상사고건수는 1996~1998년의 평균

그림 4. 간선도로의 도로연장과 사상사고건수와의 관계



자료 : 국제도로교통사고 DB (IRTAD)

그림 5. 사고형태별 30일 이내 사망자수의 비교(2001년)



자료 : 교통사고종합분석센터

그림 6. 집으로부터 거리별 사망사고의 발생상황(2002년)

을 넘자 정부는 교통사고와의 전쟁을 선포하였고 그에 필요한 법체계를 정비하였다. 그것이 「교통안전대책기본법」이고 이를 토대로 교통안전에 필요한 모든 정책의 기본이 되는 교통안전 기본계획을 수립하기 시작하였다.

### 3.2 교통안전대책회의 및 교통안전 기본계획

교통안전 기본계획은 교통안전대책기본법에 의해 내각부(한국의 총리실에 해당)에 설치된 「중앙교통안전대책회의(의장 총리대신, 위원 관련내각 대신)」가 중심이 되어 각 지자체에 설치된 교통안전대책회의의 검토내용을 고려하여 작성되고 있다.

기본법이 제정된 다음해인 1971년에 제1차 교통안전기본계획이 수립되어 현재 「제7차 교통안전기본계획(2001~2005년)」이 추진중에 있다(표-1).

또한 2001년에는 과거 20여년간 1만명을 전후로 발생되어 왔던 교통사고 사망자수를 앞으로 10년 동안 절반으로 줄이겠다는 결의담화를 고이즈미 총리대신이 국민 앞에서 발표하는 등 국가의 우선적인 과제로 추진되고 있다.

### 3.3 교통안전시설 등 정비사업의 새로운 시도

2003년 3월에는 교통안전시설 등 정비사업에 관한 긴급조치법을 개정하여 지방의 5개년계획을 폐지

표 1. 제7차 교통안전기본계획(2001년~2005년도)의 구성

장래의 방향성(10대 중점시책)	장래 목표 및 시책
(1) 고령자의 교통안전대책을 추진	1. 도로교통환경 정비
(2) 시트벨트 및 베이비 시트착용을 철저히 주지	2. 교통안전사상의 철저한 보급
(3) 안전하고 원활한 도로교통환경을 정비	3. 안전운전확보
(4) 교통안전 교육을 추진	4. 차량의 안전성 확보
(5) 차량의 안전성 확보	5. 도로교통질서유지
(6) 효과적인 교통안전교육과 단속을 실시	6. 구조·구급체제정비
(7) 구조·구급체계를 정비	7. 손해배상의 적정화 등
(8) 피해자 대책을 충실	8. 과학기술의 진흥
(9) 사고조사 및 분석, 교통안전에 관한 조사연구를 충실	
(10) 시민참가형 교통안전활동을 추진	

하고 국토교통성의 분야별 사업의 장기계획을 통합한 「사회자본중점계획」에 교통안전시설 등 정비사업을 포함시켜 사업의 효율화를 꾀하고 집중적이고 중점적으로 계획을 수립하고 있다.

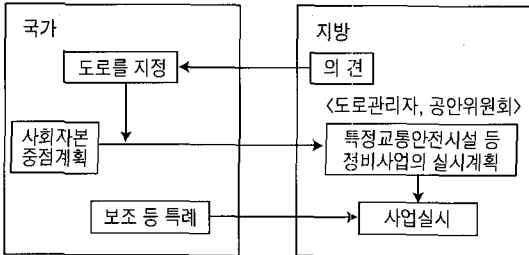


그림 7. 교통안전대책 체계

중하고 있으며, 보행인과 자전거의 사고가 다른 선진국과 비교해 월등히 많은 점을 중심으로 근본적인 원인분석을 통해 아래와 같은 3가지의 기본방침을 중심으로 교통안전대책체계(표-2)가 구성되어 목적별로 대책(표-3)을 효율적으로 실시하고있다.

#### 4.2 주요 개별대책

- 1) 사고위험장소에 집중적인 대책
- ① 사고위험지점에 대해 집중적으로 실시

전체 사상사고 건수의 약 반 이상이 도로 총연장의 6%정도인 간선도로에서 발생하고 그것도 특정 지점에서 발생하고 있다(그림-4)

### 4. 교통안전 대책

#### 4.1 종합적인 교통안전대책의 체계

일본의 교통안전대책은 앞에서 말한 바와 같이 교통사고의 3가지 특성인 주택가의 생활도로에서 사상 사고율이 높고, 간선도로는 특정지점에서 사고가 집

2003년부터 사상사고율이 간선도로의 평균보다 5배 이상인 장소(구간) 중에서 대책에 의한 효과가 조기에 나타날 수 있는 약 4,000개소에서 교차로의 개선 등을 집중적으로 실시하고 있다.

#### 〈사고 형태 및 대책〉

- 가) 교차로 내에서의 과속 및 선형불량에 의해 발생하기 쉬운 좌우회전시 충돌

표 2. 종합적인 교통안전대책 체계

방 침	시 행 방 향	구 체 적 인 대 책
간선도로 네트워크의 체계적인 정비를 통해 안전확보	안전성이 높은 자동차 전용도로의 분담률 제고 (교통사고 발생률은 자동차 전용도로가 일반도로보다 낮다)	체계적인 네트워크가 구축될 수 있도록 고규격 간선도로, 순환도로, 우회도로 등을 정비
기존도로에 필요한 긴급안전대책 실시	계획적인 교통안전시설 등의 정비를 추진	사고가 많고 긴급히 교통안전을 확보해야 할 도로에 대해 ◆보도, 임체횡단시설, 교차로 개량, 부가차로 등 ◆자동차 및 자전거주차장, 도로조명, 도로정보 제공시설 등을 정비
사고조사·분석·연구를 추진	전문가에 의한 사고조사 및 분석체제를 충실히 하고 운전자의 오작 등에 의한 사고대책과 같은 원천적이고 예방차원의 교통안전시책을 연구	◆조사 및 분석기관인 '교통사고종합분석센터(ITARDA)', '전일본 교통안전협회', '자동차 사고대책 센터' 등을 설립하여 운영 ◆사고대책에 관한 전문기술서를 발간- '교차로사고대책지침서' 등

표 3. 목적별 교통안전대책 일람표

목 적		대책 대상 및 내용				
		사 랫	도로 및 도로시설	자동차	의료시스템	기 타
예방안전	교통사고의 발생을 방지	안전교육 단속	선형개량 포장개량 교차로개량 신호기, 표지, 표식, 시선유도	졸음방지 내비게이션 자동운전 차간경고음		
충돌회피	다른 차나 도로 시설과의 충돌 회피	긴급회피훈련	비상 대피소	ABS 4WS, 4WD 파워핸들		
충돌안전	충돌시 피해 경감	안전자세 유지	가드레일 부속물단말처리 컷선드림	시트벨트 에어백 사이드도어빔 충격흡수구조		
구급체계	구급치료 및 필요한 연락	응급구호법	구급차 우선 신호시스템	긴급 통보시스템 자동도어잠금 해제장치	구급차 닥터카 구급구명센터 구급구명사	휴대전화
치료	조기치료 후유증 회피	재생치료			교통사고 전문의료	
피해자대책	본인 및 가족의 정신적인 치료	카운셀링 임상심리사				

→교통섬 설치, 횡단보도 및 정지선 이설 등에 의한 교차로집약화, 커러포장에 의한 차선 구분의 명확화, 신호기 시인성 향상(LED), 교통규제개선, 도로표식 간소화 및 합리화 등

나) 야간 시인성의 불량에 따른 야간 사고  
→도로조명증설, 도로표지의 고휘도화  
⇒5년간에 사상사고 약 3할 감소목표

② 교통안전지도 정보를 제공

국토교통성과 경찰청이 보유하고 있는 교통사고 관련정보를 토대로 인터넷에 교통안전정보 서비스를 개발하여 제공하고 있다(<http://www.kotsuanzen.jp/>).

제공내용 : 목적지까지의 루트와 구간내에 있는 사고 다발지점의 통계정보 등

한편, 간선도로의 사고다발지점 약 3,200개소에 대해 경찰청과 국토교통성이 함께 표 3과 같은 사고 방지대책을 집중적으로 실시하고 있다.

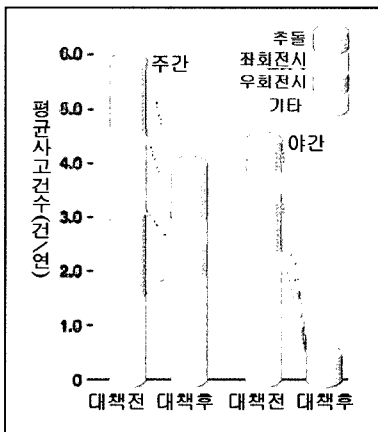


그림 8. 쿠마모토시의 교차로에서 실시한 대책효과 사례

표 4. 간선도로 사고방지대책

교통안전설비의 설치 및 개량	도로구조의 개량
① 버튼식 신호기의 설치	① 시거의 개량
② 교통규제의 개선	② 부가차선의 정비
③ 도로표식 및 표지의 시인성 향상	③ 중앙분리대 및 버스노선에 정차대 설치
④ 과속방지 시스템	④ 방호울타리 설치
	⑤ 도로조명 설치
	⑥ 시선유도표의 설치

2) 설비와 운영관리가 일체화된 주차대책

3대 도시권 등 불법주차가 심한 간선도로에서 컬러포장에 의한 주정차 금지구역의 명시, 주차장 안내시스템의 도입이나 위반차에 대한 단속 및 계몽활동의 강화 등을 통해 종합적이고 집중적인 불법주차 대책을 실시하고 있다.

불법주차가 특히 심한 간선도로 중에서 모델노선을 선정해 도로관리자 및 교통관리자가 지자체와 함께 집중적인 대책을 실시하고 있다.

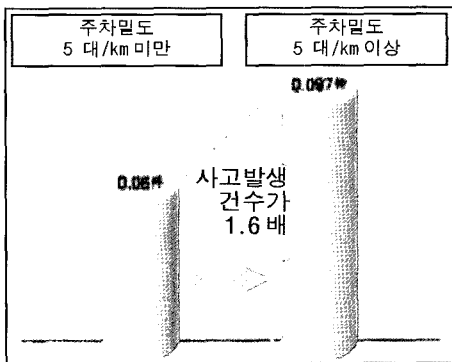


그림 9. 불법주차에 의한 사고발생

3) 안심할 수 있는 보행공간의 정비

시가지중에서 사고발생비율이 높은 지역은 보행인의 통행경로의 안전성과 우선성을 확보할 수 있는 도로구조를 채용하여 보행인 등의 안전을 확보할 수 있는 「안심보행지역」을 커뮤니티-존 사업과 함께 집중적으로 정비하고 있다.

〈시책의 주요내용〉

- 생활도로로 통과차량이 유입하는 등 사고발생비율이 높은 지역을 선정
- 교통안전점검 지도나, 위험이 잠재해 있는 지점의 위치도 등을 활용하여 위험지점을 특정
- 교통관리자와 함께 면 적이고 다음과 같은 종합적인 대책을 실시
  - ☞ 외곽 간선도로의 통행을 원활히 하여 지역을 통과하는 교통을 억제
  - ☞ 보행인과 자전거의 통행을 우선하는 지역을 형성하고 속도규제를 실시
  - ☞ 보도를 정비하고 배리어프리화를 통해 안심하고 이동할 수 있는 보행공간 네트워크를 정비

〈시책의 목표〉

- 총사상자 사고건수를 약 20% 절감
- 보행인 및 자전거의 사상사고건수를 약 30% 절감

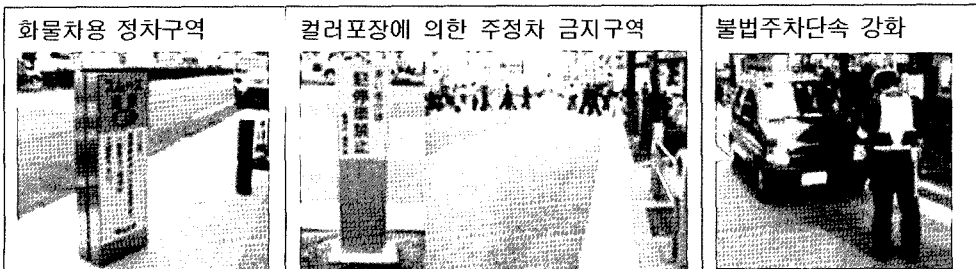
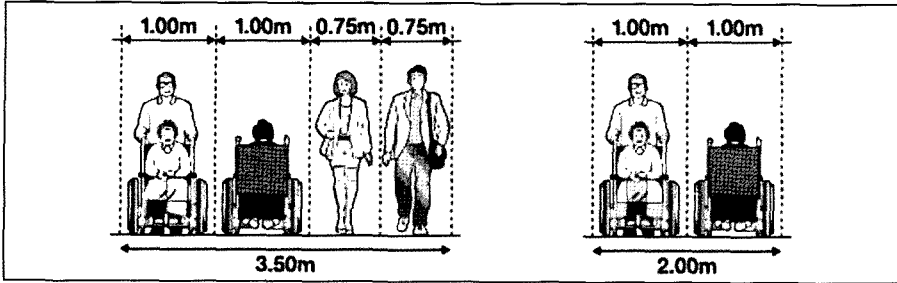


그림 10. 주차대책의 실시사례

〈보행공간 정비를 위한 보도폭의 기준〉

- 보행인이 많은 보도 3.5m이상, 그 밖의 보도는 2.0m이상



- 보행인이 많은 자전거보행인 도로는 4.0m, 그 밖의 자전거도로는 3.0m이상

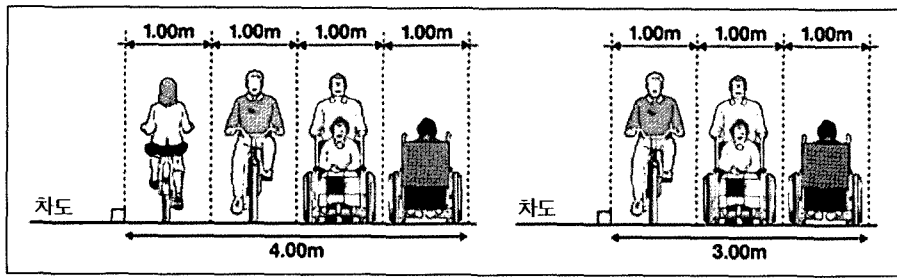





표 5. 안심할 수 있는 보행공간의 정비 이미지

경로 대책	외곽도로 대책	존 대책
<p>〈보행공간의 정비〉</p> <p>- 배리어 프리화 -</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 폭이 넓은 보도의 정비</li> <li>• 자전거도와 분리</li> <li>• 보차공존도로의 정비</li> <li>• 단차 및 경사의 해소</li> <li>• 전선류의 지중화</li> </ul>	<p>〈교차로의 개량〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 우회전 차로 설치</li> <li>• 변형교차로 개량</li> <li>• 주차공간확보, 불법주차단속</li> </ul> <p>〈신호기의 고도화 및 개선〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통량 정보를 토대로 신호기를 제어</li> <li>• LED 신호기, 배리어프리 대응형 신호기설치</li> </ul>	<p>〈보행인 및 자전거 우선 존 형성〉</p> <p>- Traffic calming -</p>  <p>속도규제표식</p>  <p>크랭크 구조</p>  <p>험프</p>

골목입구나 횡단보도는 단차나 경사를 적게 하여 연속적인 평탄성을 확보하고 있다.

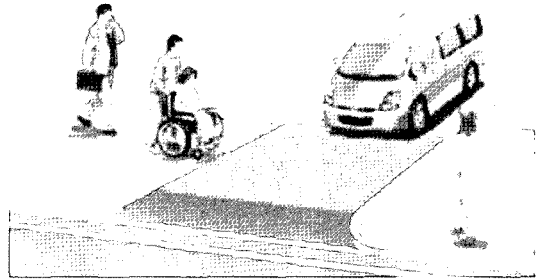
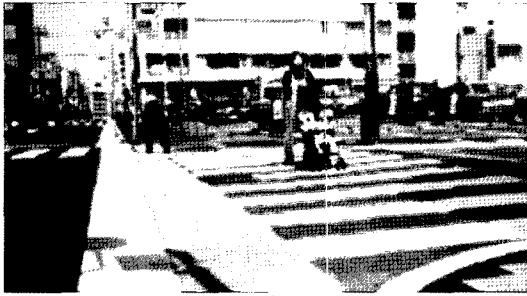


그림 11. 보도의 단차 및 경사해소 사례, 이미지

4)보행공간의 배리어프리화  
 주요 철도역을 중심으로 설정한 지역에서 고령자  
 와 신체장애인을 배려하여 안전하고 쾌적한 보행공

간을 확보할 수 있도록 배리어프리화된 보행공간의  
 네트워크를 정비하고 있다.

⇒배리어프리화율 2002년 : 17%→2007년 : 53%

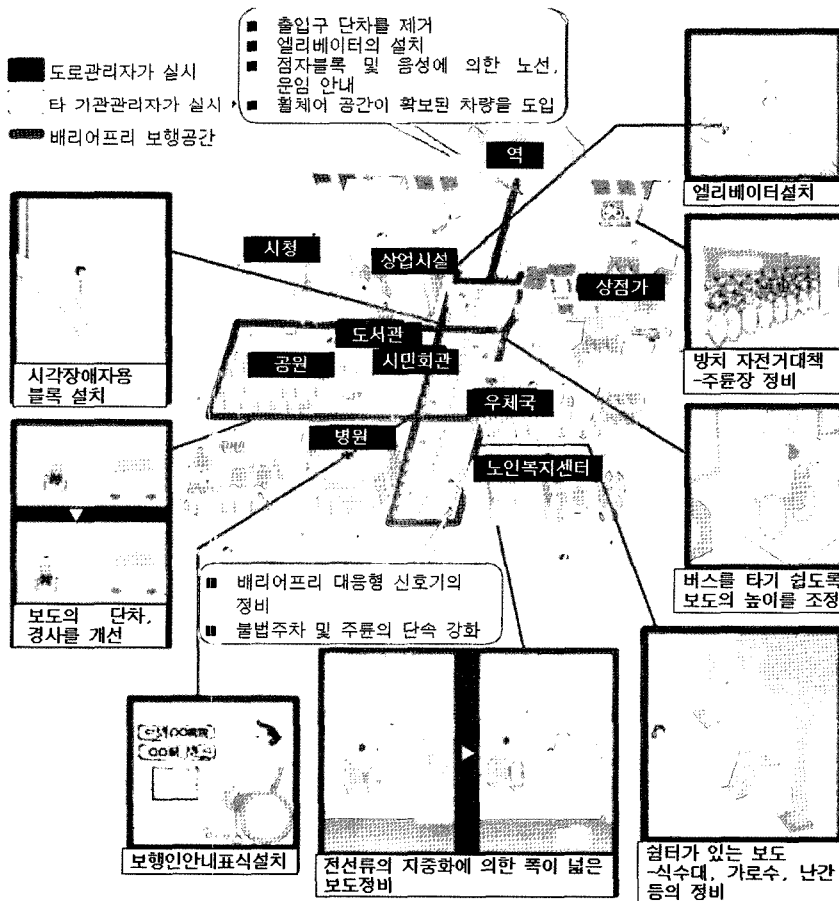


그림 12. 배리어프리화 보행공간의 정비 이미지



5) 안전하고 쾌적한 자전거 이용 환경을 정비  
안전하게 자전거를 이용하고 지구의 환경 부하를 경감시키는 자전거 교통으로 전환을 촉진할 수 있도록 주행공간과 주륜장을 정비하고 있다.

6) 간선도로의 휴게시설  
일본에는 전국 주요국도 등에 설치하여 운영되고 있는 트럭 스테이션과 '미찌노에끼' 라는 휴게소가 있다. 대형화물차에 의한 전체 사고건수는 많지 않지만 사고가 대형화하고 사망사고는 사업용 화물차가 자가용 승용차의 6배로 높기 때문에 이에 대한 대책을 마련하기 위해 다방면으로 연구가 실시되었다. 그 결과 대형화물차에 의한 사고는 장거리 운행에 따른 운전자의 피로가 원인인 경우가 많고 인적 요인에 의한 사고를 줄이기 위해서는 화물차 운전자의 근무조건을 개선해야 할 필요가 있다고 판단하여 이러한 휴게소를 정비하고 있다.

7) 고속자동차국도의 교통안전대책  
고속도로의 교통안전대책은 1991년부터 5개년 계획을 책정하여 실시하고 있다. 그 후 고속도로의 교통량이 증가하였지만 교통사고는 감소하였으며 1996년에 계속된 2차5개년 계획에서는 우천시 사

고, 야간사고, 정체시 사고에 집중하여 종합적인 대책을 더욱 강화하고 있다.

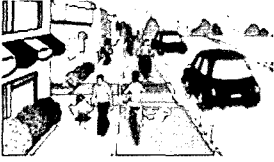


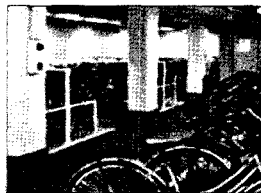
〈사고방지대책〉

- 우천시 및 강설시 안전대책으로 고기능포장(배수성포장)과 체인 탈착장의 정비
- 야간사고대책으로 高시인성 구획선을 설치
- 도로선형에 문제가 있는 곳은 시거확보 등 도로구조의 개량과 주의표지 등 설치
- 중앙분리대 돌파사고를 방지하기 위해서 강화재질을 이용하여 개량

그림 13은 1989년부터 2000년까지 안전대책 실시한 구간 내에서 사고가 많이 발생하기 쉬운 노면 습윤시의 사고 및 야간사고의 감소효과를 분석한 결과이다. 이와 같이 발생하는 사고에 대한 조사 및 분석결과를 토대로 중점적인 대책을 집중하여 실시함으로써 많은 효과를 보고 있다.

지금까지는 도로교통 안전대책에 관한 제도 및 현재 전개되고 있는 주요시책을 소개하였지만 끝으로 간선도로에서 발생하는 교통사고의 약 절반이 집중하는 교차로에 대한 사고대책에 관한 기술적인 지침을 정리한 '교차로 사고대책 지침'을 소개하기로 한다.

표 6. 안전하고 쾌적한 자전거 이용환경

자전거 보행인도로(1)	자전거 보행인도로(2)	주륜장
안전하고 쾌적한 자전거보행인도로	자동차와 보행인으로부터 독립된 자전거 통행공간	역에서 환승이 편리하고 방치 자전거 대책을 위한 주륜장을 정비
 	 	 

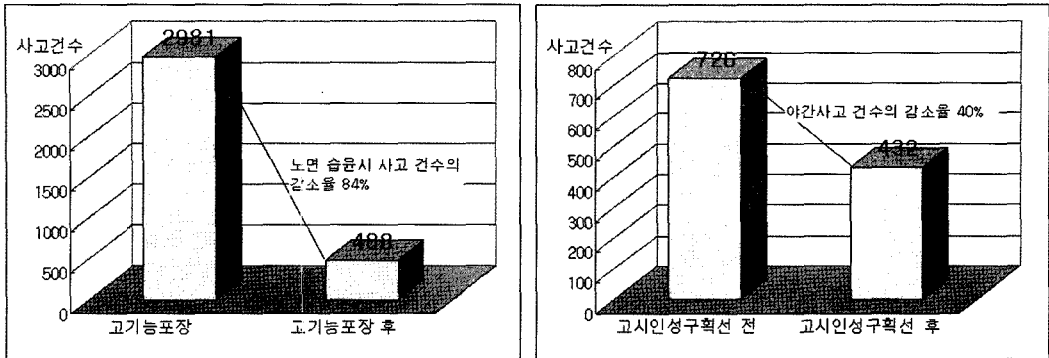


그림 13. 안전대책 실시후의 사고감소효과

8) 교차로 사고대책지침

본 지침서는 '교통사고 종합분석센터(ITARDA)'와 '교통공학연구회'가 공동으로 검토한 자료를 바탕으로 전국의 도로 및 교통관리자와 일선실무기술자에게 시험적인 운용을 부탁하여 그 결과를 토대로 수정 및 보완을 하여 완성한 것이다.

이 지침서는 전체가 3부로 실무에 바로 적용할 수 있도록 구성되어 있다.

[ I. 위험장소 추출 ]

한정되어 있는 예산 및 인원으로 도로 교통 사고를 효율적으로 감소시키기 위해서는 사고가 많이 발생하고 있는 지점을 우선적으로 선정해서 그에 대한 대책을 실시하는 것이 필요하다.

I부에서는 이러한 사고다발지점이나 가능성이 있는 지점을 추출하는 기법을 설명하고 있다(그림-14). 발생 데이터가 있는 경우와 현재는 발생하지 않았지만 앞으로 발생할 가능성이 높은 경우로 나누어져 통계적인 관점에서 사고위험성이 높은 지점을 추출하는 방법을 제시하고 있다.

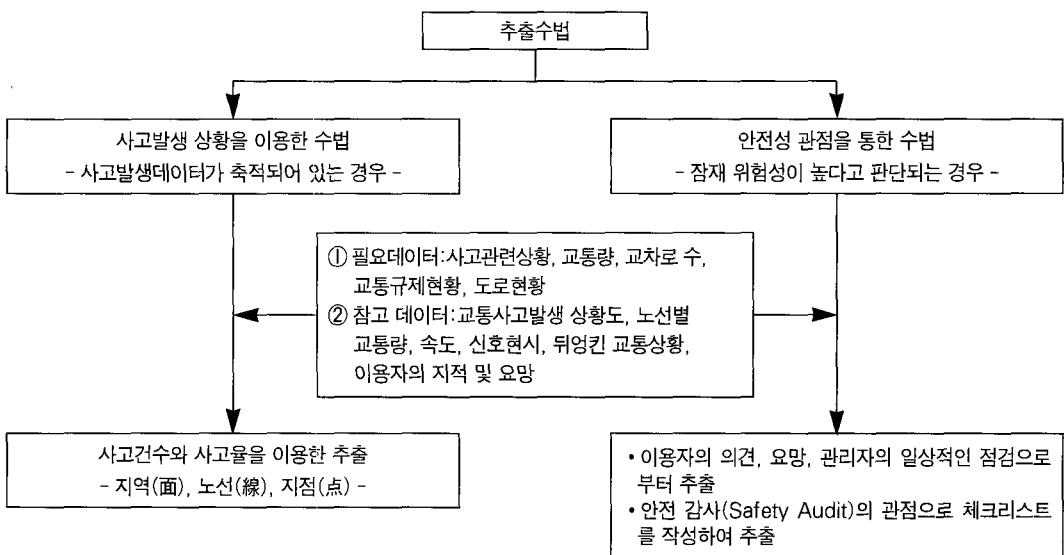


그림 14. 위험지점의 추출

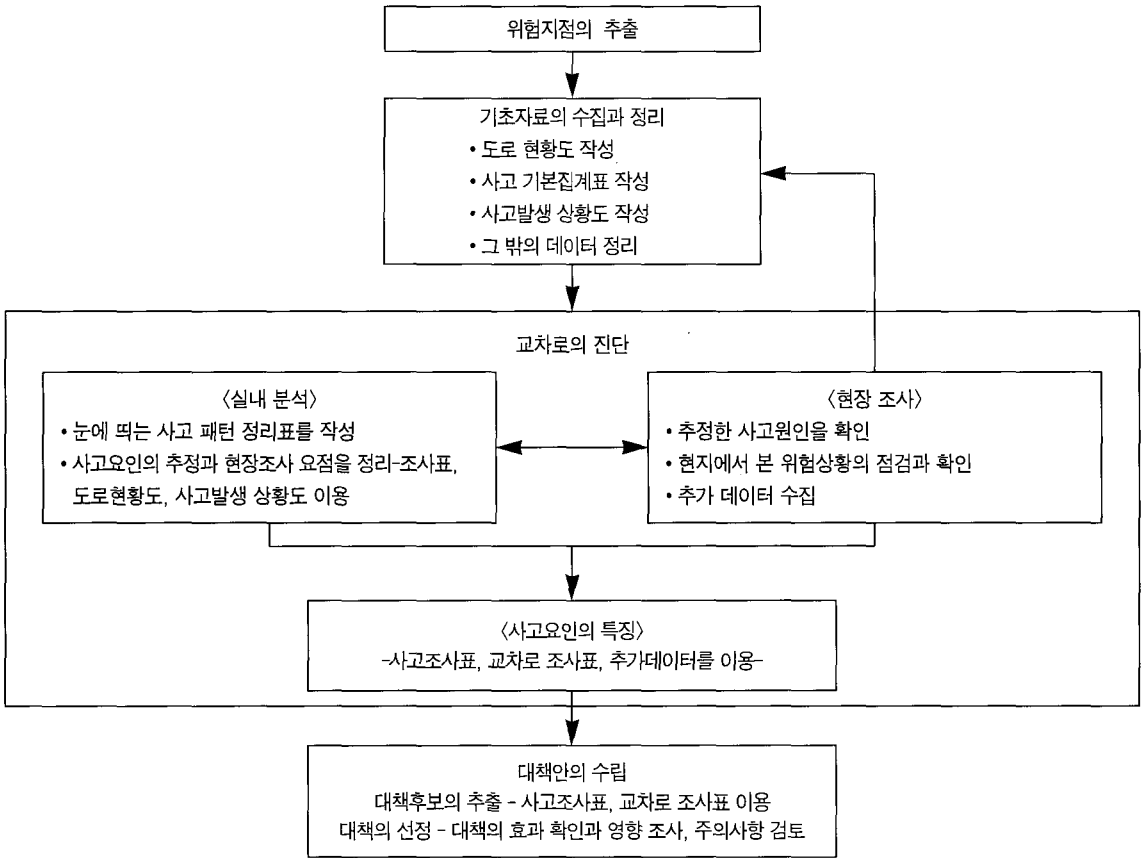


그림 15. 진단 및 대책안의 수립

〔Ⅱ. 진단 및 대책(안) 수립〕

Ⅰ부에서 추출된 대책이 필요하다고 판단한 지점의 사고원인을 특정하고 효과적인 대책안을 수립한다. 검토대상인 교차로의 특징, 발생한 사고의 특징, 현장에서 관찰된 위험한 교통행동의 특징 등을 충분히 파악하고 이러한 특징에 포함되어 있는 문제점을 해결하기 위한 대책을 검토하여 수립하도록 하고 있다(그림-15).

〔Ⅲ. 대책의 효과평가〕

Ⅱ부에서 수립한 대책을 실시한 결과를 반영해 계속적인 안전대책의 검토나 대책자체의 효과를 파악

하기 위해 효과적이고 합리적으로 실시할 수 있는 사후평가방법을 제시하고 있다. 평가는 기본적으로 상대평가를 실시하고 있으며 안전성을 나타내는 지표로 사고발생건수의 변화를 채택하고 있다.

이 평가에서는 예측된 잠재사고의 정확성과 실제 사고건수에 대한 통계적인 평가결과의 신뢰성을 높이기 위하여 발생건수나 발생률을 직접 비교할 경우에 잘 못 판단할 수 있는 가능성에 대한 주의점을 제시하고 있고 그 밖에 사고는 일어나지 않았다 하더라도 위험한 상황(급제동, 급조향 등)의 발생빈도나 대책에 의해 주행속도를 낮출 수 있었는지를 간접적인 평가 항목으로 선택하도록 하였다.

$$\text{대책안의 효과} = \text{잠재사고(대책미실시시 예상되는 발생사고)} - \text{실재사고(대책실시후 발생한 사고)}$$

### 5. 교통안전교육-교통안전사상의 보급

사고의 중대성을 인식하여 사고를 미연에 방지 시키기 위한 활동을 전개하고 있다. 특히 고령자대책을 중요시하여 우선적으로 실시하고 있다.

각종 교통안전 시책과 더불어 다음과 같은 교육활동 등을 통해 교통안전에 대한 의식을 높이고 교통

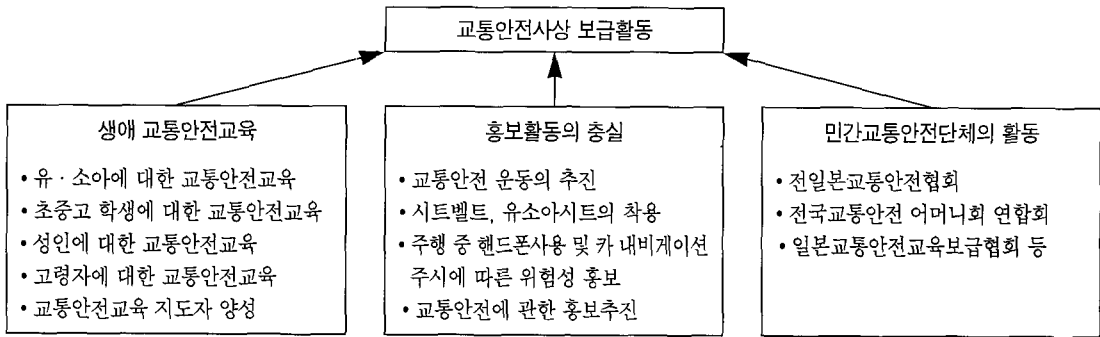


표 7. 교통사고 발생현황(1)

	교 통 사 고			교 통 수 요		
	발생건수(건)	사망자(명)	부상자(명)	자동차(만대)	인구(만명)	운전면허(만명)
2003	240,734	7,185	376,398	1,632	4,793	2,206
2002	230,953	7,224	348,184	1,566	4,852	2,122
2001	260,579	8,097	386,539	1,461	4,802	1,988
2000	290,481	10,236	426,984	1,389	4,798	1,870
1999	275,938	9,353	402,967	1,116	4,734	2,073
합 계	1,298,685	42,095	1,941,072			
5년 평균	259,737	8,419	388,214			
증 감 (03/02)	9,781 (4.2%)	△39 (0.5%)	28,214 (8.1%)	66 (4.2%)	△59 (1.2%)	84 (4.0%)
연 평균	△3.4	△6.4	△1.7			

\* 자료 : 경찰청, 2004. 2월, 자동차에 이륜차(173만대) 포함  
 2002년도 사망자수는 재집계결과 7,224명(←당초 7,090명)  
 2003년도 인구는 통계청 예측자료 사용

표 8. 교통사고 발생현황(2)

연 도		1999	2000	2001	2002	2003	증감	연평균
자동차기준	1만대 당 사망자수	8.4	7.4	5.5	4.6	4.4(29위)	△4.0 △47.6%	△14.9%
	OECD 평균	2.1	2.1	1.9	1.9			
인구기준	10만대 당 사망자수	19.8	21.4	16.9	14.9	15.0(26위)		
	OECD 평균	12.4	12.1	11.5	11.3			
주행거리기준	10억 주행 km당 사망자수	-	-	39.0	22.8	(19위)		
	OECD 평균	-	-	18.0	17.1			

\* 2003년도 ( )은 OECD 중 우리나라가 차지하는 안전순위, 자동차와 인구기준은 총 29개국, 주행거리기준은 총 23개국

표 9. 교통사고의 시계열적 변화

(목표/실적)

연 도	2000	2001	2002	2003
전년대비 사망자수 감소율	12/9.4	14/20.9	12/10.8	10/0.5
- 전년대비사망자수 감소	1,153/883	1,436/2,139	1,000/873	700/39
- 총사망자수	8,200/10,236	8,800/8,097	7,100/7,224	6,500/7,185
- 1만대당 사망자수	/7.4	/5.5	/4.6	3.9/4.4

표 10. 2003년 교통사고 감소 실패원인

<p>□ 운전자 요인: 범규위반 등 운전자 과실(도로교통법, 교통사고처리특례법)</p> <p>범규위반 단속기능의 약화</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1,279만건 단속, 전년대비 23.7%(398만건) 감소</li> <li>- 신고 보상금제 폐지('03.1)</li> <li>- 무인단속장비 확충지연('03년 보유: 2,617대 전년대비 45%(812대) 증가)</li> </ul> <p>홍보활동 약화</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 홍보실적: '03년 21억원, 전년대비 60.4%(32억원) 감소</li> <li>- 교통안전도 제고를 위한 관심점 없음 ⇒ 응집력과 호응도 저하(정책효과 저하)</li> <li>- 안전벨트 착용률 저하 * '03년 79%로 '01년에 비해 18.6%(18%p) 감소</li> </ul> <p>일반교통안전사범에 대한 전면적 감면조치 등 규제를 완화 ⇒ 도덕적 해이 및 범규무시풍조 확산</p> <p>* '02.7월 교통사범 481만명 감면(벌점 삭제)</p>
<p>□ 안전관리요인: 안전정책수립 · 집행력 부족(교통안전법)</p> <p>교통안전에 대한 책임강화 등 정부와 지자체의 교통안전추진체계 강화를 내용으로 하는 교통안전법 개정안이 국회 계류상태로 운전자 단속이외에 교통안전정책의 우선순위 제고 및 항구적 안전정책기반 구축에 실패</p>

※ 시설요인 : 구조결함 및 안전시설 부족, 관리운영 불합리 등 안전취약 도로(도로법, 도로교통법)

주) 표-7에서 10까지 자료는 「2004년도 교통안전시행계획-건설교통부」에서 발췌하였음.

## 6. 맺음말

이상과 같이 일본의 도로교통 안전대책은 제도 및 시책, 교육으로 구성되어 있다. 아시다시피 교통사고의 원인은 다양하고 그것도 상호 관련된 복합적인 요인에 의해 일어나는 경우가 많기 때문에 효과적으로 대응하기 위한 것이다. 그렇기 때문에 교통안전 시책을 사회자본 정비사업의 한 분야로 설정하여 다른 관련 공공사업(예를 들어 도시내 생활공간정비,

도시내 교통사업, 방재대책 등) 과 일체화된 시책을 통해 대처하고 있다.

또한 교통사고의 발생원인을 정확하게 파악하기 위한 노력으로 전담 조사분석기관을 설치하였고 도로관리자와 교통관리자의 연계체제를 비롯해 국가 전체가 대응한 체제를 강화하는 등 아직도 연간 7,000명 이상의 사망자가 교통사고에 의해 발생한다는 현실을 심각하게 받아들이고 있고 국민에게도 그러한 상황을 인식시키는 노력을 계속하고 있는 것이다.

우리나라도 2000년에는 교통사고 사망자수가 만 명을 초과하고 그에 따라 강력한 안전시책을 시행한 결과 2003년에는 7,200명까지 감소하였지만 감소 폭이 적고 발생률을 보더라도 OECD국가와 비교해 큰 차이를 보이고 있다. 그렇기 때문에 보다 강화된 교통안전대책을 준비해 시행하고 있지만 여러 제도적인 제약 등에 의해 큰 성과를 못 보고 있다. 표 10에서 보는 바와 같이 우리나라의 교통안전 대책이

큰 효과를 못 올리고 있는 이유를 보면 법체계의 부실과 국민의 안전의식 결여가 가장 큰 것으로 나타나고 있다. 국가 전체가 선도적인 역할을 하여 종합적인 체계를 확립하고 있는 일본의 예를 들더라도 이러한 문제는 얼마든지 해결할 수 있는 내용이며 필요한 것은 정부를 포함한 국가 전체가 이러한 인식을 공유하는 것 이라고 생각된다.

### 학회지 원고접수 안내

학회지 편집위원회에서는 다음과 같은 내용으로 여러분을 초대하고자 합니다. 언제든지 참여하시어 알찬 학회지를 만듭시다. 여러분의 원고를 기다리겠습니다. (연락처 : 학회사무국 또는 편집위원)

컬 럼	내 용 및 형 식	비 고
권두언/축사/제언/격려사	시사성 있는 내용으로 A4 2쪽이내 분량으로 작성	편집위원회 주관
특집	회원들에게 도로포장내용과 최신동향소개 : 특집편집위원회 주관하여 연재	게재원고료 지급 심의 후 게재
기술기사	도로 및 도로포장과 관련된 기술보고서로서 A4 10쪽 이내 분량으로 작성 : 사례연구, 공사지, 성공 및 실패사례, 지역별 도로특성, 국내 산학연 합동 연구, 국내외 관련연구소 소개 등	심의 후 게재
기술위원회 세미나 주요내용	기술위원회 세미나 내용을 자세히 요약하여 그 내용을 회원들에게 알리는 컬럼	기술위원회 제공
해외기술동향	도로 및 도로포장관련 해외의 최신 연구내용 및 결과로 A4 4쪽 이내	
국내외 학술회의	도로 및 도로포장과 관련된 학술 및 기술강좌, 세미나 등의 내용 소개	E-mail 이용 가능
문화산책(교양)	교양과 관련된 내용으로 A4 4쪽 이내 : 수필, 취미생활(등산, 낚시 등), 독후감 및 의견제시 등 자유내용	게재원고료 지급 심의후 게재
국내외 신간도서 소개	최근 발간된 도로 및 도로포장 도서 내용소개 및 총평과 국내 회귀 입수 서적 소개	E-mail 이용 가능
학교 및 업체연구소 소개	도로 및 도로포장관련 학교 연구실 및 업체 연구소의 A4 2쪽 내외의 소개	게재분량 업수
학회소식	정기총회 및 학술발표회 소식, 이사회 회의록, 기술위원회 활동소식 등	학회 사무국 제공
Q/A	도로 및 도로포장 관련 문제에 대한 질문과 답변	E-mail 이용 가능
회원동정	주소변경, 직장변경, 경조사, 회원가입, 박사 및 석사학위 취득자 등	E-mail 이용 가능

※ 집필자는 필히 본인 및 공동집필자 사진을 첨부하십시오.

E-mail : kospe@hanmail.net