

## 교통안전법 개정에 따른 교통안전전문가의 역할



한상진

### 1. 서론

교통안전법은 교통안전에 관한 정부 및 지방자치단체의 시책과 자동차 등 교통수단의 제조업자, 운수사업 경영자, 보행자 및 국민의 의무를 명확히 하고, 이러한 시책을 종합적이고 계획적으로 추진하기 위해 1979년 12월에 제정되었다. 그 후 일부 조항이 첨삭되는 소폭의 개정이 있었으나 제정 이후 지속적으로 비판되어온 근원적인 문제는 해결되지 못해왔다. 그 중 가장 대표적인 것이 법의 실체가 모호하여 실효성이 없다는 지적이다. 가령 정부 및 지방자치단체, 차량 제작사, 일반 국민 등의 의무가 지나치게 포괄적·선언적으로 규정되어 있어 실효성이 떨어지고, 또한 다른 법률에 의해 이미 그 의무가 구체적으로 제시되어 있어 교통안전법 자체가 유명무실하다는 것이었다. 실제로 순수하게 교통안전법에 의해 시행되고 있는 시책은 교통안전계획의 수립과 운수업체 안전진단의 시행이 고작이다. 안전한 차량의 제작 및 관리, 안전한 도로 건설, 안전한 교통운영과 같은 보다 직접적인 효과를 발휘하는 사항은 이미 자동차관리법, 도로법, 도로교통법 등 관련 법률에서 자세히 다루고 있다.

이러한 측면에서 교통안전법의 개정은 법의 실효성을 높이고 관련 법률들에 대한 총괄·조정 기능을 강화하는데 맞춰지는 것이 당연할 것이다. 현

재 국회에서 심의가 진행 중인 교통안전법개정안은 기존 교통안전법의 실효성을 높이기 위해서 지방자치단체의 교통안전 추진체계 강화, 교통안전점검 및 진단 제도의 강화, 교통사고자료의 공유, 교통안전 우수업체에 대한 인증제도 실시, 교통안전개선사업의 확대 등을 제시하고 있다. 관련 법률과의 관계에 대해 여전히 명쾌히 정리하지 못한 점 등에 있어서는 여전히 아쉬움이 남기는 하나 교통안전법 개정안에는 향후 우리나라 교통안전 시책에 큰 변화를 몰고 올 내용이 많이 담겨져 있다.

본 글에서는 이러한 교통안전법 개정이 불러올 변화내용을 살펴보고 이에 적절히 대응하기 위해 교통안전전문가들이 준비해야할 사항에 대해 살펴보고자 한다.

## II. 교통안전법 개정이 불러올 변화

### 1. 지방자치단체 등의 교통안전 추진체계 강화

교통안전법 개정안 제17조에서는 광역자치단체 및 기초자치단체의 교통안전에 관한 계획 및 대책을 심의하기 위한 '지역교통안전위원회 (시·도 위원회 혹은 시·군·구 위원회)'의 설치를 규정하고 있다. 지역교통안전위원회의 주요업무 중의 하나는 5년 단위의 지역교통안전계획 (제21조)과 1년 단위의 지역교통안전시행계획을 수립하는 것이다.

이 밖에 동법 제22조와 제23조에서 교통시설 관리·운영자와 교통수단 운영자도 교통안전계획을 수립하도록 규정하고 있다. 이러한 교통안전계획의 수립 주체·계획내용 및 방법 등 필요한 사항은 대통령령으로 정하는 것으로 하고 있다.

지역교통안전위원회의 설치 및 지역교통안전계획의 수립은 새롭게 시도 되는 것이기 때문에 앞으로 지방자치단체가 보다 적극적으로 교통안전 정책 및 사업을 추진할 수 있는 계기를 마련할 것으로 보인다. 또한 지금까지 교통안전에 큰 관심을 보이지 않아온 교통시설 및 수단의 관리·운영자까지도 교통안전계획을 수립하도록 함으로써 교통안전의 체계적 관리를 위한 초석을 다질 것으로 보인다.

## 2. 교통안전진단<sup>1)</sup> 제도의 강화

교통안전법 개정안 제35조에서는 일정규모 이상의 교통시설을 설치하거나 교통수단을 운영하는 자는 당해 시설 및 수단에 대한 교통안전진단을 받도록 규정하고 있으며 제48조에서는 지정행정기관의 장등이 소관 교통체계에 대한 교통안전점검을 실시하도록 규정하고 있다. 또한 제36조에서는 제48조에 의한 교통안전점검 결과 교통안전에 문제가 있거나 교통사고가 빈발하여 이를 예방하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우 교통안전진단 실시기관으로 하여금 특별교통안전진단을 실시하도록 하고 있다. 교통안전진단의 실시 방법 및 절차, 조치사항, 교통안전진단 실시기관의 자격, 비용부담 등은 제37조부터 제47조에 걸쳐 규정하고 있다. 뿐만 아니라 제53조에서는 교통수단 운영자로 하여금 차량 운행기록계를 일정기간 보관하도록 규정하고 있어 교통수단 운영자에 대한 교통안전점검이나 진단의 객관성을 높일 수 있는 수단도 마련하고 있다.

교통안전진단 제도는 거의 사문화되다시피 한 기존의 교통안전법 제21조 2의 내용을 더욱 구체화시킨 것으로 앞으로 개정안이 국회를 통과하면 도로, 철도, 항공, 항만 등 교통관련 시설의 설계단계에서부터 운영단계에 이르기까지 전문적이고 체계적인 교통안전진단이 이루어질 것으로 보인다.

## 3. 교통사고조사 기관의 확대 및 자료의 공유

교통안전법 개정안 제49조에서는 교통사고를 조사 또는 분석하는 자료 하여금 사고개요 및 조사·분석 결과를 지정행정기관의 장 등에게 통보하도록 규정하고 있으며 또한 제50조에서 지정행정기관의 장등이 관할 교통시설 및 교통수단 등에서 발생하는 교통사고 원인 및 교통안전에 관한 사항을

1) 교통안전법 개정안에서는 <교통안전진단>을 교통안전에 관한 전문기관이나 전문가 등 외부기관에 위탁하여 교통체계의 교통안전에 관한 위험요인을 조사·측정 및 평가하여 안전확보 방법을 제시하는 것으로 정의하고 있다. 한편, <교통안전점검>은 지정행정기관의 장등이 자체적으로 교통체계의 교통안전에 관한 위험요인을 조사하고 대책을 강구하는 것으로 정의한다. 따라서 교통안전진단과 점검은 교통안전확보방안을 파악한다는 점에서 같은 의미를 지니나, 외부 전문가 혹은 기관의 참여가 있느냐의 여부에 의해 달라진다고 볼 수 있다. 하지만 교통안전점검과 교통안전진단이 왜 별개로 존재해야 되는지, 충실한 교통안전점검이 실제로 가능한 것인지에 대해서는 이문이 있는 것도 사실이다.

조사하고 이를 체계적으로 분석하기 위해 교통안전정보체계를 구축·운영·공유하도록 규정하고 있다.

이렇게 되면 경찰 및 보험회사가 독점적으로 수집·관리해온 구체적인 개별 교통사고 자료를 건설교통부 등 도로관리청에서도 수집할 수 있게 되며 또한 이러한 자료들이 관련 기관과 상호 공유될 수 있을 것으로 보인다. 이는 곧 보다 과학적인 교통사고 원인분석과 실질적인 교통안전개선 대책이 마련될 수 있는 여건을 조성할 수 있게 됨을 의미한다. 지금까지 개별 교통사고자료에 공식적으로 접근할 수 없었던 건설교통부 등 도로관리청도 이에 대한 면밀한 분석을 통해 도로의 설계, 건설, 유지관리 과정 속에 적절한 교통사고 예방 및 감소대책을 마련할 수 있을 것이기 때문이다. 뿐만 아니라 교통안전정보체계가 구축되고 이를 학계 및 연구기관에서 받아볼 수 있게 되면 교통안전관련 연구도 획기적으로 발전할 수 있는 길이 열릴 것이다.

#### 4. 교통안전 우수업체에 대한 인증제도 실시

교통안전법 개정안 제56조부터 제58조에서는 일정기준 이상의 교통안전을 확보한 교통수단 운영자에 대하여 교통안전 우수자로 인증하고 이들에 대해서는 교통안전점검 면제, 조세감면 또는 재정 등의 지원을 할 수 있도록 규정하고 있다.

교통안전 우수업체에 대한 인증제도 실시는 단순히 이윤 극대화를 위해 노력해온 운수업체에 안전 확보라는 새로운 경영목표가 더해질 수 있는 계기를 마련할 것으로 보인다. 안전한 운수업체라는 인증을 가지고 있어야 더욱 믿음직한 업체라는 인식을 고객에게 심어줄 수 있을 뿐만 아니라 조세 및 정부 보조금에서도 이익을 볼 수 있기 때문이다. 이는 곧 운수업체 상호간에 안전 확보를 위한 경쟁을 유도할 것이며 교통사고 감소에 큰 기여를 할 것으로 보인다.

#### 5. 도로교통안전개선사업의 확대

교통안전법 개정안 제60조에서는 건설교통부 장관이 교통안전시범도시

를 지정하여 해당도시가 교통질서 준수율을 높이고 교통안전수준을 향상시키기 위한 노력을 기울 수 있도록 하고 있다. 필요시에는 사업비의 일부를 지원할 수 있도록 규정하고 있다. 또한 제61조에서는 시·도지사 등이 주거지·학교지역 및 상점가 등의 교통환경을 안전하게 조성하기 위하여 이들 지역을 교통안전지역으로 지정하고 교통 및 도로안전시설을 정비하고 자동차 운행을 규제하는 등 교통정온화 기법을 적용할 수 있도록 규정하고 있다.

이는 곧 지금까지 연구수준에 머물러왔던 면차원 (areawide) 교통안전 개선사업<sup>2)</sup>의 국내도입을 공식화할 수 있는 계기를 마련할 것으로 보인다. 다시 말해, 사고 잦은 곳 개선사업 등 지점위주의 교통안전 개선사업에만 머물러온 우리나라에 새로운 교통안전개선사업을 도입하고 이를 활성화하는데 상당한 공헌을 할 것으로 보인다. 영국, 네덜란드, 독일 등 교통안전 선진국의 경우에는 이미 1980년대부터 교통정온화 사업, 도시교통안전관리 사업, 구역교통안전사업 등 면차원 교통안전개선 사업을 통해 상당한 성과를 거두고 있다.

## 6. 교통문화지수의 공식화

교통안전법 개정안 제59조에서는 지정행정기관의 장등이 교통수단별·지역별 등의 교통안전문화 수준을 객관적으로 측정하기 위한 지수 (교통문화 지수)를 개발하고 이를 조사하며 그 결과를 공표할 수 있도록 규정하고 있다.

사실 교통문화지수는 1998년부터 교통안전공단과 시민단체가 우리나라 주요도시를 대상으로 개발·조사해온 온 것으로 그동안 매우 긍정적인 평가를 받아왔다. 이러한 교통문화지수를 교통안전법 개정안에서 공식화함으로써 교통안전법 개정안에서 강조하고 있는 지방자치단체의 교통안전개선 노력을 공식적으로 비교·평가할 수 있는 계기를 마련하게 될 것으로 보인다.

〈표 1〉은 지금까지 논의한 교통안전법 개정안의 주요내용과 파급효과를 정리하고 있다.

2) 일반적으로 도로교통안전개선 사업에는 지점(point) 위주의 사업, 도로축 (route) 차원의 사업, 면 (area) 차원의 사업이 있다. 그러나, 우리나라의 경우에는 도로축이나 면차원의 도로교통안전개선 사업이 활성화되고 있지 못하다.

〈표 1〉 교통안전법 개정안의 주요내용과 파급효과

	개정내용	파급효과
지방자치단체 등의 교통안전 추진체계 강화	- 지역교통안전위원회 설치 (시·도, 시·군·구)(제17조) - 교통시설 관리·운영자, 교통수단 운영자의 교통안전계획 수립 (제22, 23조)	- 지방자치단체의 교통안전 정책 및 사업에 대한 관심유도 - 교통시설 및 수단을 관리·운영하는 자들의 교통안전에 대한 관심유도
교통안전진단 제도의 강화	- 교통시설 교통안전진단 실시 (제35조) - 교통운영업체에 대한 진단 및 점검 강화 (제48조) - 특별교통안전진단의 실시 (제36조)	- 교통관련 시설 및 수단에 대한 전문적, 체계적인 교통안전진단 - 교통안전관련 사업 확대
교통사고조사 기관의 확대 및 자료의 공유	- 지정행정기관에 교통사고 조사 자료 및 분석결과 통보(제49조) - 교통시설 및 수단 관리 기관의 교통사고조사(제50조) - 교통안전정보체계의 구축·운영·공유(제50조)	- 개별사고 자료 분석을 통한 교통사고 예방 및 감소대책 마련가능 - 교통안전정보체계 구축을 통한 교통안전관련 연구의 진흥
교통안전 우수업체에 대한 인증제도 실시	- 교통안전 우수업체에 대해 교통안전점검 면제·조세감면 또는 재정 지원 (제56-58조)	- 운수업체 상호간에 안전확보를 위한 경쟁 유도
교통안전개선사업의 확대	- 교통안전시범도시 지정 (제60조) - 교통안전지역 지정 (제61조)	- 면차원 교통안전개선사업의 도입으로 교통안전개선사업의 활성화 기여
교통문화지수의 공식화	- 교통문화지수의 개발 (제59조)	- 지방자치단체의 교통안전개선 노력을 공식적으로 비교·평가

### Ⅲ. 교통안전전문가의 역할

지방자치단체의 교통안전 추진체계 강화, 교통안전점검 및 진단 제도의 강화, 교통사고조사 기관의 확대 및 자료의 공유, 교통안전 우수업체에 대한 인증제도 실시, 교통안전개선사업의 확대 등 교통안전법 개정안에서 제시하고 있는 사업과 제도가 실질적 효과를 발휘하기 위해서는 무엇보다 세부시행방안에 대한 철저한 준비가 필요하며 이러한 차원에서 교통안전전문가의 역할이 그 어느 때 보다 중요한 시점이다. 본 글에서는 교통안전법 개정에 대비하기 위한 교통안전전문가의 역할을 크게 지역교통안전계획 수립

지침의 마련, 교통안전진단 전문기관의 육성, 교통사고자료 데이터베이스의 구축, 면차원 도로교통안전 개선사업의 준비, 교통안전관련 연구의 활성화 등으로 구분하고 이에 대해 기술하고자 한다.

## 1. 지역교통안전계획 수립 지침의 마련

교통안전법 개정안에서는 광역 및 기초자치단체로 하여금 지역교통안전계획을 수립하도록 의무화하고 있다. 이는 지방자치단체 나름대로 지역 여건에 맞는 교통안전사업을 추진할 수 있도록 하는 제도적인 틀을 마련한다는 측면에서 매우 의미가 클 것으로 기대된다. 그러나 현재 지방자치단체들의 여건을 고려할 때 법의 취지대로 창의적이고 현장성 높은 지역교통안전계획이 마련될 수 있을 지에는 의문의 여지가 있다. 교통안전업무를 담당하고 있는 각 지방자치단체 교통기획과 혹은 교통행정과의 실무자들이 순환보직 인사원칙 때문에 2-3년 이상 같은 부서에서 근무하기 어려워 전문성을 확보하기 어렵기 때문이다.

일반적으로 교통안전관련 정책 및 사업은 일개 부서의 업무로 국한되지 않기 때문에 교통안전과 관련된 모든 부서 및 관련기관의 협조가 절대적으로 필요하다. 가령 도로의 건설 및 유지·관리 업무를 담당하는 부서, 교통운영 및 단속업무를 맡는 지방경찰청, 어린이 교통안전교육을 담당하는 시·도 교육청의 협조와 참여 없이 제대로 된 지역교통안전계획을 수립하기는 어려울 것이다. 이러한 차원에서 교통안전계획의 수립주체는 관련기관의 역할을 전체적인 관점에서 총괄·조정할 수 있는 능력을 겸비해야 한다. 또한 구체적인 예산 확보방안 그리고 지역교통안전계획의 집행율과 성과를 모니터링할 수 있는 방안도 마련되어야 지역교통안전계획의 실효성을 높일 수 있을 것이다.

이러한 차원에서 교통안전전문가들은 지역교통안전계획의 목표, 주요내용, 관련기관의 역할 및 책임, 수립절차, 예산조달방안, 평가방안 등의 내용을 담은 지역교통안전계획 수립지침을 마련하여 지방자치단체의 관련 실무자를 도울 수 있어야 한다. 교통안전과 관련된 전문적 지식과 경험이 부족한 상황에서 이러한 지침서는 실무자들이 합리적이고 실효성 높은 지역교통안전계획을 마련하는데 상당한 도움을 줄 수 있을 것으로 보인다.

## 2. 교통안전진단 전문기관의 육성

교통안전법 개정안 제35조에서 규정한 교통시설 및 수단 운영자에 대한 교통안전진단이란 교통안전에 관한 전문기관이나 전문가 등 외부기관에 위탁하여 교통체계의 교통안전에 관한 위험요인을 조사·측정 및 평가하여 안전 확보 방안을 제시하는 것을 말한다. 이러한 교통안전진단의 수행주체는 다른 어느 분야의 전문가보다 교통안전전문가들이 맡아야 할 몫이다.

교통안전법 개정안 35조는 영국 등 교통안전 선진국에서 실시하고 있는 도로안전진단제도의 도입을 위한 근거조항이 될 것으로 보이며, 만약 이 제도가 도입되면 도로분야에서 막대한 교통안전진단 물량이 쏟아져 나올 것으로 예상된다. 모든 신규도로 사업의 설계단계에서부터 위험요인을 찾고 이를 해결하기 위한 방안이 모색되어야 하기 때문이다. 그러나 문제는 도로분야에 대한 교통안전진단을 실시할 수 있을 만한 전문가 혹은 전문기관이 매우 적다는데 있다. 한국도로공사에서 시범적으로 일부 고속도로구간에 대한 도로안전진단을 실시한 적은 있지만, 시범사업에 참여한 일부 전문가가 앞으로 추진될 모든 도로사업에 대한 도로안전진단을 감당할 수는 없을 것이다. 따라서 도로안전진단제도가 제대로 이루어지기 위해서는 민간전문기관을 육성할 필요가 있다.

참고로 교통수단 운영자에 대한 교통안전진단은 이미 건설교통부 산하 교통안전공단에서 수행하고 있는 중이기 때문에 크게 문제될 것이 없으나 내실 있는 진단을 위해서는 참여 인력과 예산을 늘려야 할 것으로 보인다.

## 3. 교통사고자료 데이터베이스의 구축

교통안전법 개정안에서 가장 특기할 만한 사항이 그동안 경찰 및 보험회사가 독점적으로 수집·관리해 온 개별 교통사고 자료를 건설교통부 등 도로관리청에서도 수집할 수 있게 되며 또한 이렇게 수집된 자료들을 데이터베이스화하여 관련기관이 서로 공유하게 한 점이다.

교통사고자료를 수집하는 목적은 무엇보다 반복적으로 나타나는 교통사고의 공통된 원인을 파악하여 이를 제거할 수 있는 적절한 대책을 강구하는

데 있으나 우리나라에서는 교통사고자료를 교통사고의 가해자와 피해자를 구분하고 과실비중을 계산하는 목적으로 수집해왔다. 상황이 이렇다보니 경찰은 교통사고자료를 사건조서로 간주하여 일반에 공개를 꺼려왔고, 교통사고자료를 받아볼 수 없는 전문가들이 교통사고의 원인을 과학적으로 규명하고 적절한 대책을 마련한다는 것은 불가능한 일이었다. 이러한 상황에서 교통사고자료에 대한 데이터베이스 구축 및 공동 활용을 법에 명시하게 됨으로써 우리도 교통안전 선진국처럼 교통사고자료를 유용하게 활용할 수 있는 여건을 조성하게 되었다.

하지만, 교통사고자료 데이터베이스가 제대로 구축되기 위해서는 이를 가장 많이 활용해야 할 교통 안전전문가들이 밑그림을 잘 짜야 한다. 교통사고자료의 세부항목 설계, 사고 자료의 교차분석 (cross-classification), 필터링(filtering), 도표출력 등 필요한 분석기능의 정리, 지리정보체계 (Geographic Information System)의 도입, 국가교통DB 등 관련 DB와의 연계방안 등 교통안전전문가들이 신경써야 할 일들이 많이 있다.

#### 4. 면차원 도로교통안전 개선사업의 준비

교통안전법 개정안에서 규정한 교통안전시범도시의 지정 및 교통정온화 (Traffic Calming) 사업의 시행 등 면차원 도로교통안전 개선사업은 우리나라에서 거의 처음으로 시도되는 일들이다. 따라서 전문가들은 이들 사업을 어떻게 준비하여 추진할 것인지 지금부터 그 방안을 구체화할 필요가 있다. 교통안전 선진국인 영국도 교통안전시범도시 사업을 벌이기 위해 사전 준비를 철저히 하였다. 가령 그동안 도시차원에서 이루어진 여러 가지 교통안전개선 사업 및 정책의 추진사례 및 교훈을 정리한 도시교통안전관리 지침 (Guidelines for Urban Safety Management)을 마련하기도 하였고, 교통안전시범도시의 공모절차, 평가기준의 설정, 모니터링 방안 등을 마련하기 위해 세심한 노력을 기울였다. 우리나라에서 교통안전시범도시 사업을 벌이게 된다면 영국의 사례를 구체적으로 벤치마킹 해야 할 것이다.

한편, 교통정온화 사업을 제대로 시행하기 위해서는 교통정온화 기법의 유형, 효과, 설치기준 및 요령, 모니터링 등의 내용을 정리한 지침서를 조속

히 마련해야 할 것으로 보인다. 이러한 지침서가 마련되지 않는다면, 교통정온화 기법에서 사용되는 다양한 교통안전개선기법 (과속방지턱, 블라드, 협로 등)의 설계기준이 지역마다 크게 상이하여 운전자에게 큰 혼선을 일으킬 수도 있을 것이다. 따라서 교통안전전문가들은 교통정온화 사업에 대한 지침서를 만들어 개선기법의 표준화를 꾀하고 그 효과를 극대화할 수 있도록 노력해야 한다.

## 5. 교통안전관련 연구의 활성화

전술한 바와 같은 그 동안 우리나라에서는 개별 교통사고자료에 대한 접근이 불가능하여 교통안전관련 연구가 이루어지기 힘든 구조적인 어려움이 있었으나 교통안전법 개정안이 국회를 통과하게 되면 관계기관 및 일반에 공개되는 교통사고자료를 기반으로 교통안전관련 연구가 매우 활성화될 것으로 보인다. 교통안전관련 연구 중에서도 우리나라에서 가장 시급하게 개발을 서둘러야 하는 부분은 교통사고예측 모형 개발과 교통안전개선사업의 효과평가이다.

우선 교통사고 예측모형은 주어진 교통조건 (교통량, 차종구성비 등), 도로조건 (차로수, 구배 등), 운영조건 (신호등 운영방식 등)별로 교통사고의 수준을 예측하는 모형을 말한다. 이러한 모형은 새로운 도로건설사업 혹은 기존도로 확장사업 등이 얼마나 많은 교통사고를 초래할지 혹은 줄일 수 있는지를 평가하는데 사용된다. 따라서 교통사고 예측모형은 교통관련 사업 대안의 우선순위 평가시에 매우 유용하게 활용될 수 있을 것이다. 교통안전 선진국이 이러한 교통사고예측 모형을 대부분 가지고 있는 점에서도 반드시 수행해야 할 연구 분야이다.

교통안전개선사업의 효과평가는 과거의 교통안전개선사업이 얼마나 많은 사고감소 효과를 초래했는지, 시행상의 문제점이나 애로사항은 무엇이었는지를 파악하여 미래의 교통안전개선사업을 보다 합리적으로 꾸려나가기 위해 필요하다. 가령, 앞서 설명한 교통정온화 사업이 혹 사고발생건수를 오히려 증가시키지는 않았는지, 사업 추진시 주민과의 마찰은 없었는지, 있었다면 어떤 이유 때문이었는지 등을 평가하게 되면 현재 진행되고 있는 교통

정온화 사업의 효과를 바탕으로 향후 유사사업 시행시 대략의 개선효과를 가늠할 수 있게 되며 또한 사업 추진 시 주민과의 협의를 어떻게 꾸려나가야 할지 그 방안을 모색하는데도 도움이 될 것이다.

#### IV. 결론

지금까지 교통안전법 개정안이 본래의 목적에 맞게 교통사고를 획기적으로 줄이고 이를 예방할 수 있는 기본법으로 기능하도록 하기 위해 교통안전 전문가들이 준비해야 할 사항을 지역교통안전계획 수립 지침의 마련, 교통안전진단 전문기관의 육성, 교통사고자료 데이터베이스의 구축, 면차원 도로교통안전 개선사업의 준비, 교통안전관련 연구의 활성화 등으로 정리하고 이들에 대해 설명하였다.

교통안전법 개정안이 국회를 통과하게 되면 우리나라도 교통안전 선진국 못지않은 교통안전관리체계(SMS, Safety Management System)를 구축하게 될 것으로 보인다. 하지만 교통안전관리체계를 효과적으로 운영하지 못한다면 우리나라의 교통안전 수준은 크게 달라지지 않을 수도 있다. 교통안전전문가들이 교통안전법 개정안에 대해 철저히 준비해야 할 이유가 여기에 있다. 교통안전관리체계의 운영주체가 교통안전전문가들이기 때문이다.

#### 참고문헌

1. 한상진(2005), 교통안전법 개정의 파급효과와 대응방안, 「교통」 제87호, pp.15~23.
2. 한상진(2003), 교통안전점검 및 진단체계 구축방안 연구, 교통개발연구원.
3. 한상진(2002), 도로교통안전관리체계 개선방안 연구, 교통개발연구원.
4. 한상진·박병정·이점호·강규동(2003), 네트워크 차원의 교통안전개선사업을 통한 안전성 제고방안 연구.
5. 교통안전법개정법률안 입법예고, [www.moct.go.kr](http://www.moct.go.kr)