

사업용자동차 교통사고 감소를 위한 천사2020 프로젝트의 성과와 전망

강동수

I. 들어가며

우리나라는 2007년도 기준, 자동차 1만대당 사망자수가 3.17명으로 OECD 가입국가 29개국 중 26위에 해당된다. 이는 OECD 교통선진국과 비교하여 20년 정도 뒤쳐져 있으며 세계 13위라는 경제규모에 대비하여 국가신인도 및 경쟁력 저하요인으로 작용하고 있다.

또한 교통사고로 인한 경제·사회적 피해액만도 10조 4천억원으로 1인당 215천원에 달하고 있다. 정보혁명에 이어 제4의 혁명인 환경혁명, 녹색 성장을 준비하는 얼리무버(Early Mover)로서 국가품격에 상당한 손상을 입히는 요인이기도 하다.

우리나라 교통사고는 OECD 회원국과 비교했을 때 두 가지 측면에서 특이점이 있다. 하나는 보행자 사망사고 비율이 35.1%(2008년 기준)로 OECD 회원국보다 2배 이상 높다는 점이고, 또 다른 하나는 비사업용자동차에 비하여 사업용자동차 교통사고율이 매우 높다는 점이다.

2008년도를 기준으로 할 때 사업용자동차의 교통사고 1만대당 사망자수는 12.7명으로 비사업용자동차 사망자 2.4명에 비해 5.3배 이상 높다. 최근에 전반적인 교통사고 감소경향과 더불어 <표 1>에서 보는 바와 같이 사업용자동차 교통사고 사망자수도 전체 사망자수 감소추세를 약간 상회하는 2.5%씩 감소하고 있지만, 2006년부터 2008년까지는 오히려 증가하고 있다.

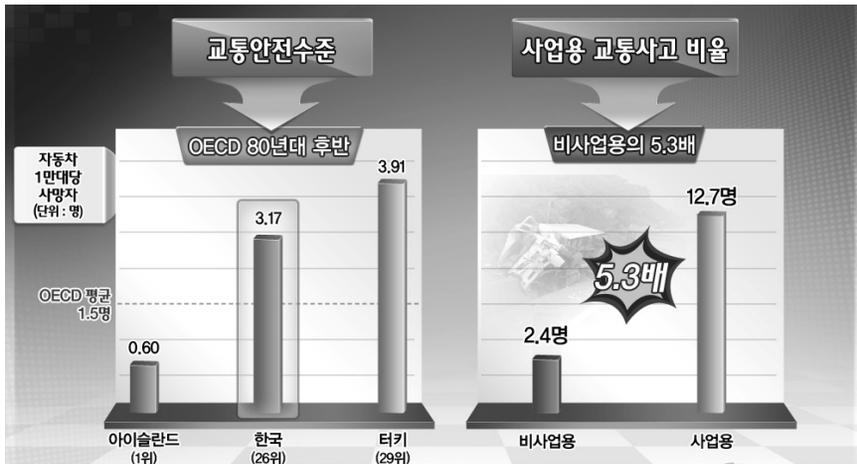
이처럼 공익교통수단인 사업용자동차의 교통사고 발생률이 높은 것은 교통소통 및 승차난 해소를 중시하고 교통안전은 상대적으로 소홀히 취급한데

〈표 1〉 우리나라 연평균 교통사고 감소율

(단위 : 명)

구분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	연평균 감소율
사업용자동차 사망자수	1,321	1,198	1,141	1,145	1,161	△2.5%
전체 사망자수	6,563	6,376	6,327	6,166	5,870	△2.2%

자료) 경찰청, 교통사고통계, 각년도



〈그림 1〉 우리나라 교통안전수준과 사업용자동차 교통사고 비율

기인한다.

사업용자동차는 일반 국민을 대상으로 영업활동을 하는 공익성 및 전문성이 강한 교통수단의 특성을 가지고 있다. 정부가 안전관리에 필요한 추진체계(인력·조직·법령·기준 및 안전대책 등)를 구축하기 위한 목적으로 교통안전법령을 전부개정하여 각종 교통안전제도를 강력하게 시행하고 있으나 아직까지는 충분히 제도적으로 정착하지 못하고 있다.

이는 안전확보의 필요성 및 효용성 등에 대한 운수업체 경영자와 운전자의 관심과 노력이 부족하고 수익 극대화를 이유로 여전히 안전관리를 소홀히 하거나 기피하고 있기 때문이다. 수입금 확보를 위하여 과속·과로 및 난폭 운전 등 무리한 운행행태도 크게 달라지지 않고 있다. 운수단체조차도 사업용자동차의 높은 사고율과 이로 인한 이용자의 인명, 건강 및 재산 침해의 심각성과 허술한 안전관리체계에 대한 문제 인식이 부족하다. 인식을

하고 있다 하더라도 영세한 운수업체 경영자의 이해를 우선적으로 고려하다 보니 사업용자동차 사고는 획기적으로 줄일 수 없는 구조적인 한계를 가지고 있다.

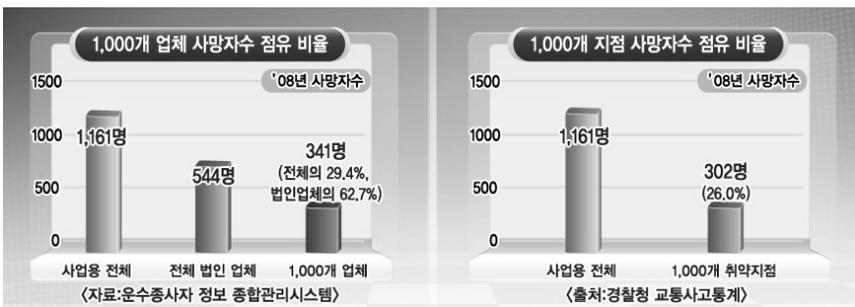
II. 천사2020 프로젝트의 개발과 추진

1. 추진배경

2008년말 기준으로 여객자동차운송사업 및 화물자동차운송사업의 인·면허 등을 받은 법인사업자 9,885개 업체 중 교통사고를 많이 발생시킨 상위 법인사업자(버스, 택시 및 화물자동차) 10%가 전체 법인사업자 사망사고의 62.7%를 유발하고 있다. 즉, 전체 법인사업자 소속 운전자에 기인한 교통사고 사망자수 544명 중에서 약 10%인 1,000개 업체 소속 운전자가 유발한 교통사고 사망자수는 341명인 62.7%에 이르고 있다. 또한, 전체 사업용 사망사고의 26%가 교통안전 취약지점 1,000개소에서 발생하고 있다.

미국 운수자동차안전청(FMCSA)에서 분석한 결과에 따르면 사업용자동차 운전자의 10%가 전체 사업용자동차 교통사고의 50%를 유발하므로 10%의 불량운전자에 대한 관리를 철저히 하면 교통사고를 대폭적으로 줄일 수 있다고 한다.

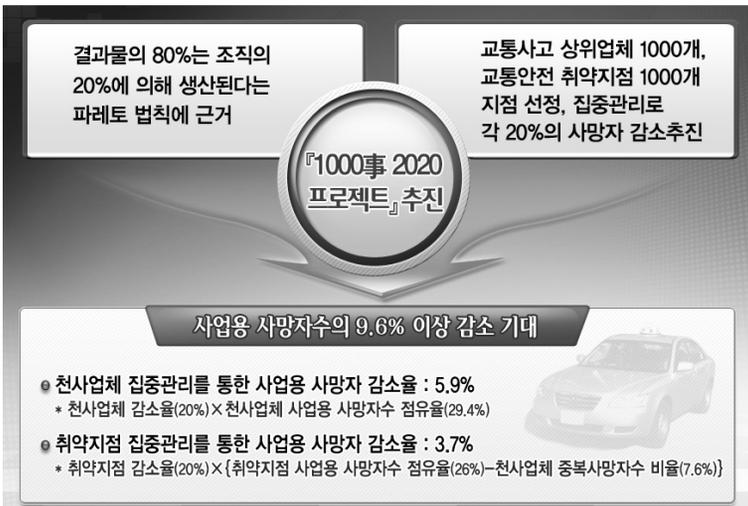
따라서 전체적으로 사업용자동차의 교통사고를 줄이기 위하여 교통사고 다발업체와 교통사고 취약지점을 집중 관리하는 새로운 접근 방법이 필요하



〈그림 2〉 1000개업체 및 1000개지점 사망자수 점유비율

였다. 특히 <표 1>에서 보는 바와 같이 2008년에는 사업용자동차의 교통사고 감소목표를 달성하지 못하였고, 2009년에는 2008년과 달리 전년 대비 유류비 하락에 따른 주행거리가 늘어나면서 교통사고도 증가할 가능성이 높아졌다. 또한 전체 사업용자동차 교통사고 중 버스, 택시(법인) 및 일반화물자동차의 사망자 비율은 지난 4년 동안 꾸준히 증가하는 추세에 있어¹⁾ 특단의 대책마련이 더욱 요구되는 시점이었다.

이에 교통안전공단(이하 “공단”이라 한다)에서는 2009년 2월, “결과물의 80%는 조직의 20%에 의해 생산된다”는 파레토 법칙²⁾ 및 “소수의 사고 다발자가 대부분의 교통사고를 유발한다”는 전제에 착안하여, 교통사고 상위 운수업체(버스·택시·화물자동차) 1,000개사와 교통안전 취약지점 1,000개소를 집중적으로 관리함으로써 각각 20%이상의 사망자수를 감소하기 위한 “1000사2020 프로젝트”를 개발하여 추진하게 되었다.



〈그림 3〉 1000사2020 프로젝트의 개요

- 1) 버스, 법인택시 및 일반화물자동차에 의한 교통사고로 2004년 476명 사망(36.0%), 2005년 526명 사망(43.9%), 2006년 484명 사망(42.4%), 2007년 547명 사망(47.7%)하였다.
- 2) Pareto principle, 80-20 rule, the law of the vital few, principle of factor sparsity. '전체 결과의 80%가 전체 원인의 20%에서 일어나는 현상'을 가리킨다. 예컨대, 20%의 고객이 백화점 전체 매출의 80%에 해당하는 만큼 쇼핑하는 현상을 설명할 때 이 용어를 사용하며 2대8 법칙이라고도 한다. "이탈리아 인구의 20%가 이탈리아 전체 부의 80%를 가지고 있다"고 주장한 이탈리아의 경제학자 빌프레도 파레토의 이름에서 따왔다. <http://enc.daum.net/dic100>.

이 프로젝트를 통하여 궁극적으로는 전체 사업용자동차 교통사고 사망자 수를 매년 9.6% 이상 감축함으로써 2012년까지 교통사고 사상자 반으로 줄이기 국정과제의 감소목표(570명)를 달성하기 위한 것이다.

2. 사업용자동차 교통사고 감소목표의 설정

공단은 국정과제 목표달성을 위하여 2012년까지의 사업용자동차 사망자 감소목표를 경영목표로 설정하였다. 다만, <표 2>에서 보는 바와 같이 국가 목표와 달리 2012년까지의 감소율을 초기(2008년과 2009년)에는 낮게 잡고 운행기록계 분석시스템 구축 등 제도개선이 본격적으로 이루어지는 2010년부터 감소목표를 상향 조정하였다.

이를 위하여 공단은 2008년부터 2012년까지 5년간 16개 시·도별 교통

<표 2> 사업용자동차 교통사고 감소목표

구분		2008년 (1차년도)	2009년 (2차년도)	2010년 (3차년도)	2011년 (4차년도)	2012년 (5차년도)
국가목표	감소율 목표치	△5%	△10%	△15%	△10%	△10%
	사망자 감소목표치(명)	1,087	972	800	685	570
공단 경영목표	감소율 목표치	△2.5%	△5.1%	△13.5%	△18.8%	△23.1%
	사망자 감소목표치(명)	1,116	1,059	916	744	570

주) 감소율은 2007년 1,145명의 사망자수를 기준으로 한 것이다.

<표 3> 지자체별 안전수준의 그룹화

안전수준 구분	사업용자동차 1만대당 사망자수	해당 광역단체	최근 3년간 연평균 감소율	장래 5년간 감소율 적용	정책 추진 노력 정도	최종 감소 목표율
'가'그룹	0.55 이하	대전, 서울	△2.2%	△11.0%	△34%	△45%
'나'그룹	0.56~0.65	대구, 울산, 인천, 부산			△36%	△47%
'다'그룹	0.66~0.75	경기, 광주			△38%	△49%
'라'그룹	0.76~0.85	경남, 강원			△40%	△51%
'마'그룹	0.86~0.95	경북			△42%	△53%
'바'그룹	0.96 이상	충북, 제주, 전남, 전북, 충남			△44%	△55%

〈표 4〉 공단의 2009년도 교통사고감소 전략목표

(단위 : 명)

공단 지사	2007년도 사망자수	2009년도			
		경영목표	전략목표		
서울	144	134	130	승용자동차	354
경기	197	183	178	화물자동차	312
경기북부	68	63	61	승합자동차	231
부산경남	136	126	122	기타자동차	132
대구경북	135	125	121	계	1,029
광주전남	105	96	93		
대전충남	105	97	94		
인천	50	46	45		
울산	18	17	17		
전북	58	53	52		
강원	51	47	46		
충북	52	48	47		
제주	26	24	23		
계	1,145	1,059	1,029		

주) 경영목표에 대한 전략목표의 감소율 적용 : $100\% - (1,029/1,059) \times 100\% = 2.8\%$

안전수준의 정도에 따라 국토해양부에서 정한 사고감소 목표율(45~55%)을 감안, 연도별 사고감소를 위해 적용되는 비율을 지역별로 차등하여 조정하였다. 또한 시·도별로 2005년부터 2007년까지의 3년간 자료를 반영한 사업용자동차 1만대당 사망자수를 분석하여 〈표 3〉과 같이 안전수준을 그룹화하였다.

2009년에는 공단의 경영목표(2007년도 대비 7.5% 감소)에 비해 공격적인 전략목표('07년도 대비 10.0% 감소, '08년도 대비 11.5% 감소)를 설정하여 〈표 4〉에서 보는 바와 같이 1,059명보다 줄어든 1,029명으로 조정하였다. 이 수치는 〈표 3〉의 공단 지사별 경영목표에 사망자수 감소율 2.8%를 일괄적으로 적용한 것이다.

3. 1000개 운수업체 안전관리

2008년도 기준 운수업체의 교통사고지수³⁾를 토대로 업종별로 교통사고

3) 운송사업자가 사업계획 변경의 신청일 전 최근 1년간 일으킨 교통사고의 건수를 운송사업자가 보유한 자동차의 대수로 나눈 수에 10을 곱한 값. 가중치는 사망사고 1건당 1로 하고, 중상사고는 0.7, 경상사고는 0.3으로 한다. 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제8조 참조.

발생 상위 운수업체(버스, 택시, 화물자동차) 1,000개사를 <표 5>와 같이 선정하였다.

<표 5>의 1000개 업체를 교통사고지수 등 안전관리수준별로 <표 6>과 같이 구분하였다.

1000개 업체 중 지금까지 공단에서 교통안전관리를 해 오던 중점관리업체

<표 5> 공단 지사별·업종별 전담 1000개 업체수

(단위 : 개)

구분	서울	경기	경기 북부	부산 경남	대구 경북	광주 전남	대전 충남	인천	울산	전북	강원	충북	제주	계
버스	39	39	28	33	33	28	28	21	10	28	28	28	14	357
택시	47	47	37	37	37	37	37	28	37	37	37	37	19	474
화물	16	16	13	13	13	13	13	13	11	13	13	13	9	169
계	102	102	78	83	83	78	78	62	58	78	78	78	42	1000

<표 6> 천사2020 프로젝트 대상 운수업체의 구분

구분	내용	비율
Concern 업체(관심업체)	안전수준이 상대적으로 양호한 업체	40%
Check-Up 업체(점검업체)	안전수준이 상대적으로 보통인 업체	30%
Concentration 업체(상시관리업체)	안전수준이 상대적으로 미흡한 업체	30%

<표 7> 천사2020프로젝트 대상 운수업체의 맞춤형 안전관리방법

구분	책임전담 (1,000개 업체))			안전관리 방법						
	방문	유선 연락	전자 메일	운전자 교육	운행 기록 분석	안전 진단 사후 관리	교통 안전 규정 작성, 이행 지도	운행 노선 개선	교통 안전 진단 (일반 특별)	운수 업체 안전 점검
관심 업체	3월1회 이상	월1회 이상	수시	○	○	○	○	○	○	△
점검 업체	2월1회 이상	2주1회 이상	수시	◎	◎	◎	◎	○	○	△
상시관리 업체	월1회 이상	주1회 이상	수시	◎	◎	◎	◎	◎	△	△

주) ◎ : 특별한 사유없는 한 시행, ○ : 업체에서 원할 경우 시행, △ : 관할관청에서 대상업체로 지정된 경우 시행

는 <표 6>과 <표 7>의 상시관리업체(All Concentration)와 같은 개념이다.

<표 7>과 같이 구분한 이유는 안전관리가 상대적으로 우수한 업체와 열악한 업체의 GAP 분석을 통해 교통안전 개선도가 탁월한 우수업체의 BP(Best Practice) 사례를 열악한 업체에 벤치마킹하기 위한 것이며, 그 내용으로는 교통안전관리 체계구축, 운전자 관리, 운행관리, 차량관리, 안전시설관리, 후생복지관리 등을 비교 제시하여 개선토록 컨설팅하는 것이다.

이를 위하여 공단은 1000개 운수업체를 대상으로 공단 지사별 안전사업 담당직원 1인이 20개 업체를 전담하도록 할당하였다. 1000개 운수업체의 전담 공단 직원은 업체의 특성 및 요구를 분석한 후 할당된 해당 업체의 교통사고 사망자 20% 감소목표 달성을 위하여 당해 업체의 경영진 또는 안전관리자 등과의 심층 인터뷰 및 운전자 설문조사 등을 실시하고, 전자메일 발송, 운전자 교육, 운행기록 분석, 진단업체 사후관리, 운수업체 안전점검 등 다양한 맞춤형 안전대책을 선택하여 실시하고 있다.

2009년도 공단의 교통안전사업계획에는, 운전자 교육 216개 업체, 운행기록분석 225개 업체, 안전진단 사후관리 80개 업체와 버스 운행노선 개선 80개소를 선정하여 실시하는 것으로 하였다. 이러한 운전자 교육, 운행기록분석, 사후관리, 교통안전관리규정 이행 지도, 운행노선 개선, 교통안전진단 및 교통안전점검은 중복시행이 가능하도록 하였다.

4. 1000개 취약지점 관리

교통안전 취약지점 관리개소에 대해서는 우선 2008년 관내 사업용자동차 교통사고 발생지점을 1차 선정기준으로 정하고, 시내버스 노선 중 교통사고 빈발노선 또는 교통안전 취약지점을 그 다음 순위로 하여 공단 지사별로 <표 8>과 같이 선정하였다.

<표 8> 공단 지사별 교통안전 취약지점 관리개소

(단위 : 개)

구분	서울	경기	경기북부	부산경남	대구경북	광주전남	대전충남	인천	울산	전북	강원	충북	제주	계
지점	102	102	78	83	83	78	78	62	58	78	78	78	42	1000

〈표 8〉에 따른 2008년 사업용자동차 교통사고 발생지점 또는 시내버스 노선 중 교통사고 빈발노선 등 교통안전 취약지점은 국도가 223개소, 지방도가 296개소 및 시·군도가 481개소이다.

공단은 취약지점 관리를 위하여 우선 지방자치단체 공무원, 시민단체, 운수단체 등과 합동 점검반을 구성하거나 지역별로 조직된 ‘교통사고 줄이기 협의체’를 활용하여 노선버스 등 사업용자동차가 주로 운행하는 구간의 교통안전 취약지점에 대한 조사항목을 작성하였다.

그리고 교통안전을 저해하는 도로구조나 버스정류 시설, 설치위치가 부적합하거나 설치상태가 불량한 도로시설물 및 추가 설치가 필요한 도로시설물 등에 대해 교통안전 취약지점 모니터링 점검표를 작성하되, 2009년도 교통안전사업계획상의 버스 운행노선 실태파악 양식도 활용하도록 하였다.

교통안전 취약지점을 조사한 결과에 대해서는 시민단체 등과 연계하여 간담회 등을 개최하고, 관내 운수단체 등의 개선의견을 반영하여 해당 도로관리청에 개선 건의를 하게 된다.

교통안전취약지점 관리사업은 “교통사고 잦은 지점 개선사업”과는 전혀 다른 성격이지만, 교통안전 취약지점 1,000개 지점이 전체 교통사고 다발지점 중심으로 선정되므로 불가피하게 중복되는 지점이 발생할 수 있다. 교통사고 잦은 지점 개선사업을 실시하여 개선이 완료되었거나 개선사업이 계획된 지점이 포함되기도 한다. 이 사업은 개선이 되었거나 개선사업이 진행중이라 하더라도 버스정류장 위치 조정 등 사업용자동차의 안전측면에서 판단하기 때문에 공단에서는 교통사고 잦은 지점 개선사업을 실시한 지점에 대해서도 추가 개선의견을 내거나 수정의견을 제시하고 있다.

2009년 10월 15일 현재, 교통안전 취약지점 조사결과 중 50개소에 대해서는 도로관리청 등에 개선의견을 제출하여 개선조치가 완료되었고, 지방도, 시·군·도 등 950개 지점에 대해서는 국토해양부를 통하여 각 도로관리청에 개선을 건의한 상태이다.

5. 특별취약요소의 관리

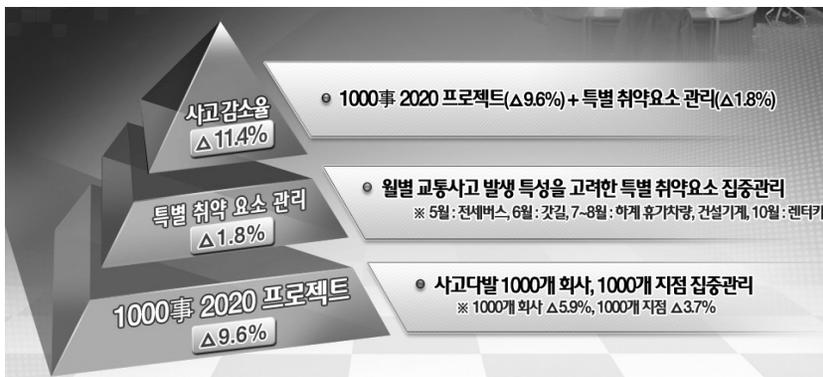
2008년도 사업용자동차 교통사고 사망자수 1,161명 중 약 55%는 개인사업자(개별화물자동차, 개인택시 등) 및 기타 사업용자동차가 발생시킨 것

이었다. 이에 따라 기존 사업용 교통사고예방사업의 사각지대였던 개인사업자의 차량과 건설기계 등에 대해 사망사고 급증 원인(취약요소)을 도출하여 적시에 원인별 맞춤형 대책 추진이 필요하였다. 이렇게 교통사고 발생특성을 고려한 교통사고 특별취약요소를 집중적으로 관리함으로써 1000개 운수업체 관리에 따른 교통사고 감소와는 별도로 추가적인 교통사고 감소효과가 발생하였다.

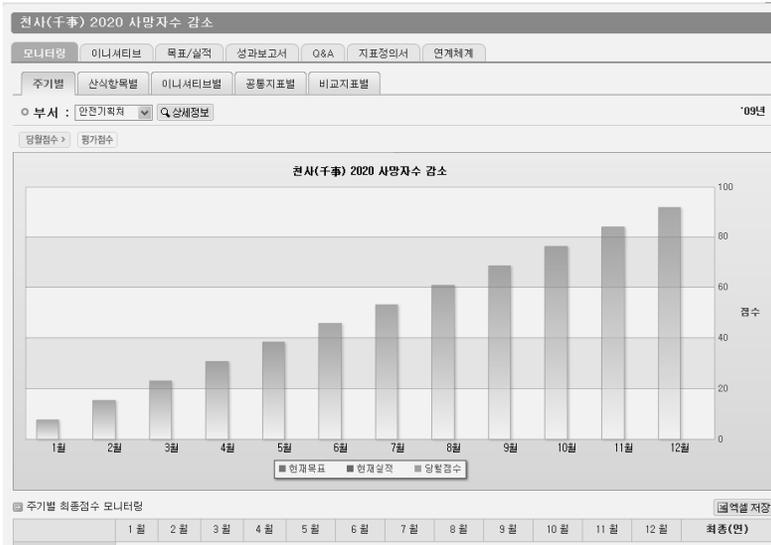
예컨대, 2009년 4월 중 경북지역 화물자동차 사망자 14명 발생에 대한 원인분석 결과, 9명이 고속도로 추돌사고로 인해 발생한 것을 확인하고 한국도로공사 등과 협력하여 고속도로 갓길 폭 확대는 물론 화물차 휴게소 등에서 야간 교통안전 캠페인 등을 대대적으로 전개한 결과 지난 5월 중 동일 지역의 고속도로에서 화물자동차 무사고 성과를 달성하기도 하였다.

이러한 화물자동차(1대 사업자 차량)와 건설기계 등 정부나 지자체의 관리 사각지대에 있는 업종에 대한 특별대책을 강구 중에 있어 이 또한 가시적인 교통사고 감소효과가 나타날 것으로 예측하고 있다.

천사2020 프로젝트와 특별취약요소에 대한 집중관리를 위하여 교통사고 발생 지역별·업종별·업체별 특성에 따른 감소대책수립 및 관리에 필요한 교통사고 분석자료를 2009년 8월부터 교통사고 감소목표 성과관리시스템(TS-ONE)으로 DB화하고(〈그림 5〉 참조), 전담 직원의 임무를 달성할 수 있도록 체계적으로 지원할 뿐만 아니라 교통사고 감소목표를 달성한 우수 직원에게는 포상 및 모범사례를 전파하였다.



〈그림 4〉 1000사2020 프로젝트에 특별취약요소의 관리 추가



〈그림 5〉 공단의 성과관리시스템(TS-One)

또한 교통사고 줄이기 사업단(산하 4개팀) 신설 등 사업추진 조직을 확대 개편하였고, 천사2020 프로젝트의 관리능력을 강화하기 위하여 62명의 전담인력을 78명으로 확대하여 배치하였다. 전체 사업용자동차 교통사고 목표 달성을 위해 2009년 7월부터는 의제점검회의를 매주 개최하여 사업용자동차 교통사고 예방활동을 점검하고 있다.

이러한 노력의 결과로, 2009년 7월 30일에는 전국버스운송사업조합연합회 등 16개 운수사업단체장이 합동으로 ‘교통사고 줄이기 공동선언문’을 채택하여 천사2020 프로젝트에 동참을 선언하였고, 교통안전법 제17조에 따라 지역교통안전기본계획을 수립하였거나 수립 중인 지자체 대부분이 천사2020프로젝트를 계획에 포함시키고 있다.

Ⅲ. 천사2020 프로젝트의 성과

2009년에 천사2020 프로젝트를 실시한 결과 경찰청에 의한 공식적인 통계수치는 아니지만 공단의 운수종사자 정보종합시스템에 의하면 1000개 운수업체 사망자수가 전년 동기 대비 46.7%가 감소한 것으로 나타났다.

〈표 9〉 천사2020 프로젝트 실시결과에 따른 교통사고 감소성과

(단위 : 명)

구분	2008년		2009년 8월 기준	증 감(감소율)
	전체	8월 기준		
상시관리업체	141	82	39	△43(52.4%)
점검 업체	127	74	20	△54(72.9%)
관심 업체	73	43	34	△9(20.9%)
합계	341	199	93	△106(46.7%)

자료) 교통안전공단 운수종사자정보종합시스템

〈표 10〉 전체 사업용자동차 교통사고 감소성과

(단위 : 명)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	합계
2008년	104	78	96	84	101	97	81	110	751
2009년	82	74	83	95	111	84	90	84	703
증감	△22	△4	△13	11	10	△13	9	△26	△48

자료) 경찰청, 교통사고통계, 각년도

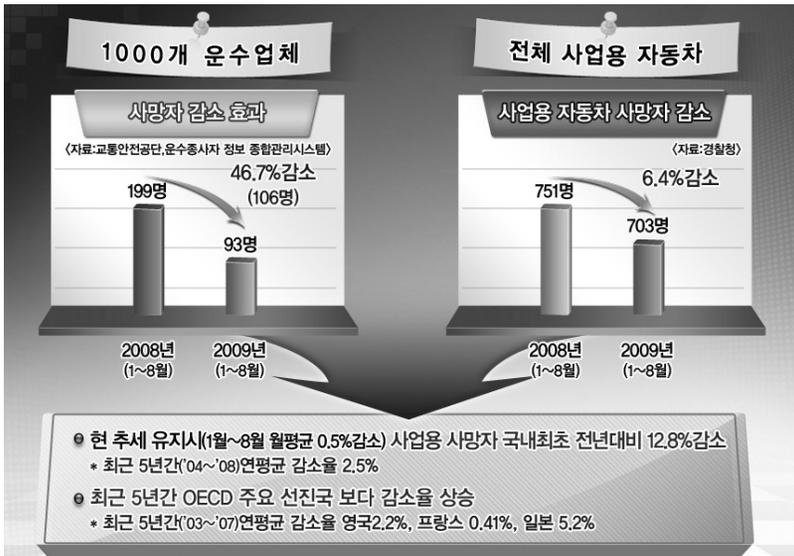
물론 운수종사자 정보종합시스템 자료는 경찰청의 개별 운수업체 사고통계 집계 불가능한 문제점을 해소한 반면, 운수사업조합별 입·퇴사 운전자를 다소 늦게 보고하는 문제점이 있기는 하다. 그러나 경찰청과 사고자료 통계 집계에서 약간의 시차가 생길 뿐 실제 교통사고 발생수치와 큰 차이는 없는 것으로 보고 있다.

전체 사업용자동차 사망자수로 확대하여 그 감소 성과를 비교·분석할 경우에는 전년동기 대비 48명의 사망자수가 줄어들어 6.4% 감소한 것으로 나타났다.

현재의 사업용자동차 교통사고 감소 추세를 유지하는 경우 2009년에는 사업용자동차 사망자수가 1,055명에 이르게 되어, 최초로 전년대비 9.1% 줄어드는 성과를 거두게 된다. 이는 최근 5년간('04~'08년) 연평균 사고감소율 2.5%에 비교할 때 72.5% 초과 달성한 수치이기도 하다.⁴⁾ 사업용자동차 교통사고 사망자에 대한 교통사고비용을 추정할 경우 전년대비 201억 원을 절감하는 효과도 거두었다.⁵⁾

4) 최근 5년간('03~'07) 주요 교통선진국의 사업용 사망자 연평균 감소율은 캐나다가 6.6%, 영국 2.2%, 프랑스 0.4%, 일본 5.2%에 불과하다. OECD/IRTAD 내부자료.

5) 사망자 1인당 4억 1,944만원 사고비용이 발생한 것으로 나타났다. 도로교통공단, 도로교통사고비용의 추계와 평가, 2008.



〈그림 6〉 천사2020 프로젝트의 성과

교통사고는 절대 우연이나 운이 아니라는 믿음과 과학적인 접근방법으로 합리적 사고감소목표를 수립하여 주간·월간·분기별 교통사고 발생현황을 취합·분석하고, 지역·업종·업체별 맞춤형 전략을 수립하였으며 통합성과관리시스템(TS-ONE)을 통한 감소목표를 관리하고 이를 피드백한 것이, 사업용자동차 교통사고는 획기적으로 줄일 수 없다는 구조적 한계를 깨트린 요인이 되었다.

그리고 천사2020 프로젝트의 성공적 완수를 위하여 정부·국회, 16개 시·도, 16개 운수단체, 시민단체·경찰청·한국도로공사 등 유관기관과 네트워크를 구성하여 상호 협조를 이끌어내고 상시적으로 실무협의회를 개최한 노력의 산물이기도 하다.

Ⅳ. 향후의 전망과 발전방향

공단의 천사2020 프로젝트가 성공적으로 정착되어 사업용자동차 사고감소율이 10%대 이상 유지가 지속된다면 사업용자동차 사고감소를 위한 국정과제 정부목표의 조기 달성도 가능할 것으로 예측하고 있다. 현재의 교통

사고 발생추이로 봤을 때 2009년도 전체 교통사고는 국정과제 감소목표에 많이 미흡할 것으로 예상되는 것과 대조적이다.

그러나 2010년에도 천사2020 프로젝트의 2009년도 계획을 아무런 변화없이 그대로 유지하게 된다면 2010년도의 사고감소 목표달성은 불투명하게 될 가능성이 높다. 이에 공단은 천사2020 프로젝트를 살아있는 시스템으로써, 계속하여 10%대 사고감소 효과가 나타나도록 확대 발전시켜 나갈 계획이다.

2010년에는 우선 1,000개의 운수업체에 추가적으로 최근 3년간 교통사고율이 높은 500개의 운수업체를 포함시켜 안전수준에 따라 <표 7>과 같이 관리할 계획이다. 이렇게 할 경우 발생할 지도 모르는 인력운영의 어려움은 계속해서 대상 운수업체의 교통사고 감소효과를 분석하고 그 효과가 미흡하거나 상대적으로 안전하지 못한 업체에 집중하는 방식으로 해소하려고 한다.

한편, 사업용자동차 사고 중 보행자 사망사고가 차지하는 비율은 48.2%로 2008년 기준 전체 교통사고 중 보행자 사망사고의 비율인 35.1%를 훨씬 상회하고 있다. 정부도 보행자 사고를 줄이기 위한 입법적 활동을 포함하여 제도개선을 추진하고 있다.

2010년에는 지난 5년간 사업용자동차 사망사고 발생지점 중 차대사람 사고로 발생한 2,550개소 중에서 1,000개소를 선별하여 추가하되, 천사2020 프로젝트의 1,000개 교통안전 취약지점 중 2009년에 개선되거나 개선 중인 지점에 대해서는 계속적으로 사고감소 효과를 검증하고 모니터링(monitoring)할 예정이다.

그리고 추가된 1,000개소에 대한 차대사람 교통사고를 예방하기 위하여 보행자 사고에 관한 원인분석을 토대로 그 개선대안을 마련하고, 해당 지자체와 공동으로 시설개선사업을 추진하거나 지방경찰청 등과 협의를 거쳐 보행자 및 운전자 계도용 페넌트를 설치하는 등 공단의 사업범위 내에서 필요한 조치를 할 계획이다.

앞으로 공단은 해당 연도에 정부가 초점을 두는 교통안전정책을 천사2020 프로젝트에 포함시켜 추진함으로써 정부의 정책을 가장 현실감 있게 집행하고 개선효과도 높이고자 한다.

더 나아가 정확한 교통사고 통계를 바탕으로 사고유형 및 패턴 등을 재분석

하고 천사2020 프로젝트 사고감소 논리를 검증·보완한 후, 전체 교통사고 사망자 감소모델의 개발을 검토하고 있다. 특히 후진적 교통사고인 음주·무면허, 보행자 무단횡단 사고에 대해 이 모델을 적용하여 10% 이상 교통사고 감소를 추진하는 경우에는 전체 교통사고 7% 감소목표도 달성할 수 있을 것으로 전망하고 있다. 즉, 최근 5년간('04~'08년) 전체 교통사고 연평균 감소율은 2.2%에 불과하고 2008년 음주·무면허, 보행자 무단횡단 사망자 2,704명으로 전체사고의 46%를 점유하고 있어, 이들 사고를 예방하기 위한 여러 정책을 집중적으로 전개해 나간다면 충분히 가능하다고 본다.



강동수