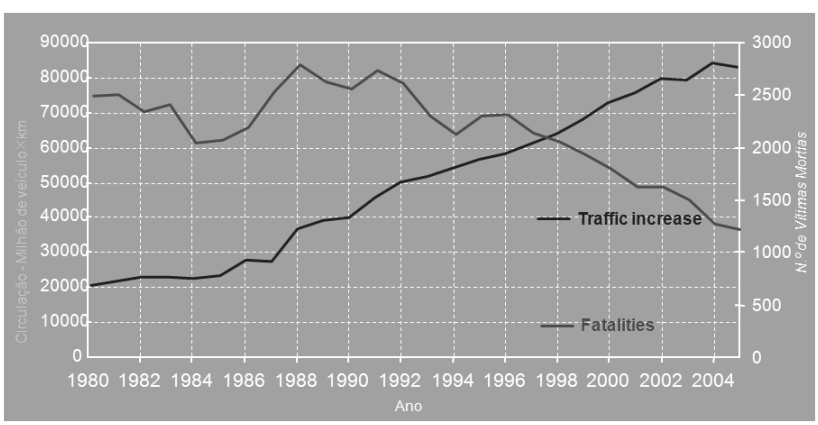
포르투갈 교통사고 사상자 절반줄이기 성과에 대한 고찰

Introduction to National Road Safety Plan and the results of Portugal

강동수 김기용

I. 서론

유럽연합(European Union)의 총 27개 회원국들은 교통사고 감소를 위한 공동의 노력을 기울이고 있으며, 이를 위해 유럽교통안전위원회(European Transport Safety Council)를 통해 도로안전실행프로그램(Road Safety Action Programme)을 연차별로 수립하여 유럽연합 회원국들 간 공유를 하고 있으며, 회원국들은 유럽연합의 교통안전 정책목표와 유사하게 각 회원국의 교통상황에 맞는 교통안전 정책목표를 수립하고, 이를 달성하기 위한 노력을 기울이고 있다. 최근 ETSC에서는 3차 도로안전실행프로그램(3rd RSAP : 2003~2010년)을 수립하여 2001년부터 2010년까지 도로교통



〈그림 1〉 포르투갈의 교통량 대비 교통사고 사상자수 발생추이 비교

강동수 : 교통안전공단 안전연구실, rivereast@ts2020.kr, 직장전화:031-362-3701, 직장팩스:031-481-0491
김기용 : 교통안전공단 안전연구실, kky@ts2020.kr, 직장전화:031-362-3705, 직장팩스:031-481-0491

사망자수를 50%로 줄이는 목표를 수립하여 추진하고 있다. 그러나 2009년 4월에 ETSC에서 발표한 결과에 따르면 유럽연합의 도로교통사고 사망자 50% 감소목표는 2010년까지 달성하지 못할 것으로 예상하고 있다. 이런 비관적인 예상에도 불구하고 유럽연합 회원국들 중에는 2009년을 기준으로 라트비아, 스페인, 포르투갈, 에스토니아가 당초 50%의 감소목표를 달성한 것으로 나타나고 있다.

특히, 포르투갈은 2003년에 처음으로 교통안전 프로그램인 National Road Safety Plan(이하 NRSP)을 수립함으로써 1995년에 백만명당 271명의 사망자가 발생하는 교통환경에서 2006년에 91명의 사망자로 낮추는데 성공하였다. 이는 1985년 이후로 교통량이 4배 이상 증가했음에도 불구하고 총 도로사망자의 50%를 절감한 수치이고, 2006년에는 총 교통사고 사망자 1,247명에서 969명으로 감소하여 총 22.3% 감소율을 기록하고 있다.

포르투갈의 이러한 추진결과로 2001년 이후, 유럽연합 역사상 룩셈부르크와 프랑스 다음으로 3번째로 교통안전성을 크게 향상시킨 국가로 인식되고 있으며, 유럽연합 국가의 도로안전성 순위를 매기는 PIN(Road Safety Performance Index) AWARD에서 2008년 수상국가로 선정된 바 있다. 따라서 포르투갈이 교통사고 사망자를 절반으로 줄이는데 성공한 그들의 교통안전 추진전략 및 주요 실행프로그램에 대한 고찰을 통해 우리나라의 교통사고 사상자 절반줄이기 국정과제의 성공적인 추진방향을 고찰해보고자 한다.

II. 본론

1. 포르투갈의 교통사고 사상자 감소 성과

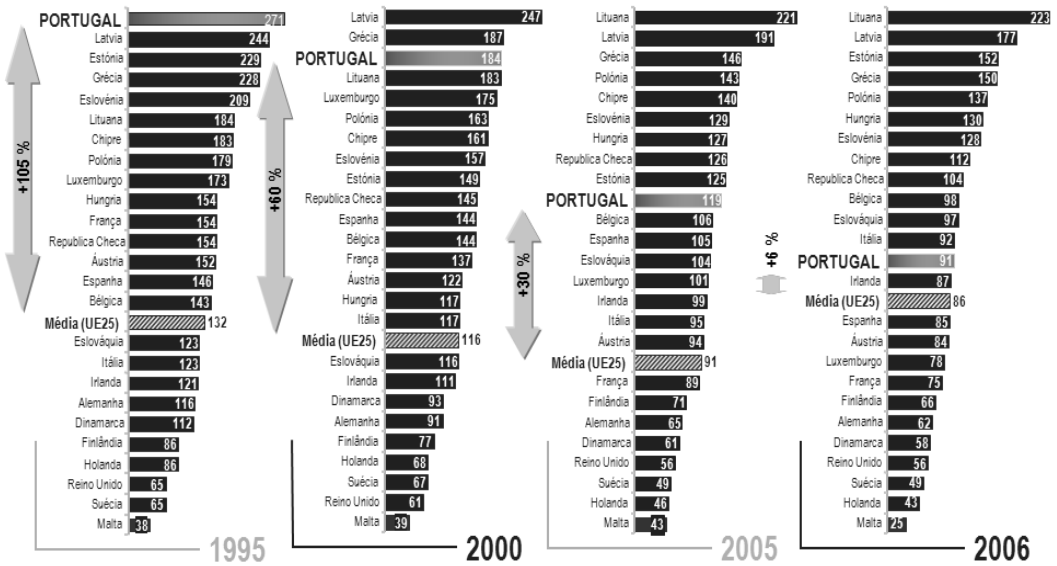
포르투갈의 교통사고 사망자 발생추이를 세부적으로 살펴보면, 〈표 1〉에 나타내고 있는 바와 같이 2000년에 1,860명이 발생한 이후, 2008년 885명이 발생하여 52.4%가 감소한 것으로 나타나고 있으며, 동기간 유럽연합 전체의 사고에 대해 감소율과 비교해보면, 포르투갈은 2006년 22.2%의 큰 감소폭을 나타낸 경우도 있지만, 지난 9년간 연평균 8.9%의 감소율을 나타내고 있다. 반면, 유럽연합 전체는 연평균 5.0%의 감소율을 나타내고 있다. 이는 포르투갈의 교통사고 사망자 감소성과가 놀랄 만한 수준이라는 것을 의미한다. 참고로 우리나라의 경우, 동기간(2000년~2008년) 동안 6.7%의 연평균 교통사고 사망자 감소율을 나타낸 바 있다.

포르투갈의 이러한 교통사고 사망자 감소노력 성과를 인구 백만명당 사망자수 지표를 통해 교통안전수준의 변화를 살펴보면, 〈그림 2〉에서 나타내고 있듯이 1995년에 유럽회원국 중 최하위수준이었던 교통안전수준이 2000년에 최하위수준을 탈피하였고, 2005년에는 유럽회원국 중 중위권수준으로 향상되었으나 유럽연합 평균과의 Gap이 다소 크게 벌어진 수준이었고, 2006년에는 순위는 중위권 수준이지만 유럽연합 평균과의 Gap을 더욱 좁히는 수준으로 향상되는 등 지속적으로 교통안전수준이 향상되고 있는 것을 알 수 있다.

〈표 1〉 교통사고 사망자 현황

항목	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
포르투갈사망자	1,860	1,671	1,675	1,546	1,294	1,247	969	974	885
감소율	-	10.2%	+0.2%	7.7%	16.3%	3.6%	22.2%	+0.5%	9.1%
EU전체	52,489	50,437	49,733	46,662	43,470	41,302	38,600	-	-
감소율	-	3.9%	1.4%	6.2%	6.8%	5.0%	6.5%	-	-
(한국)	(10,236)	(8,097)	(7,222)	(7,212)	(6,563)	(6,376)	(6,327)	(6,166)	(5,870)
감소율	-	20.9%	10.8%	0.1%	9.0%	2.8%	0.8%	2.5%	4.8%

자료 : IRTAD



〈그림 2〉 EU회원국의 인구 백만명당 사망자수 순위

2. 포르투갈의 교통사고 예방노력 시행기관 소개

포르투갈의 국가도로안전전략(National Road Safety Strategy)은 국가도로안전공단(Autoridade Nacional de Seguranca Rodoviaria, 이하 ANSR)이라는 기관에서 수립되며, 이 기관은 도로상의 교통사고를 예방하기 위한 정부정책 개발 및 수립지원, 교통안전의식 개선을 위한 캠페인, 홍보, 교육 등 다양한 서비스를 개발하여 제공하고, 독자적으로 교통안전사업 계획하여 시행함은 물론 교통법규위반 행위에 대한 단속을 시행할 수 있는 권한이 부여되어 있다고 한다.

ANSR의 주요기능으로는 다음과 같은 것들이 있다.

- 교통 및 도로안전 분야의 정책개발 및 국가단위의 도로안전계획 수립
- 홍보 및 시민 활동과 공공 및 민간 기관과 제휴, 학교 등 교육기관과의 네트워크 지원 등 교통안전성 향상을 위한 문화형성노력
- 교통안전 관련 법규 제안 및 관련 제도에 대한 전파 및 홍보노력
- 도로안전 감독관의 운송 및 교통안전에 대한 법적 규정 준수 여부 모니터링 및 법규위반 사항에 대한 처리와 관련 기록의 유지관리 업무
- 교통안전 및 도로시설점검을 위한 장비의 표준화 및 승인업무
- 교통사고에 대한 원인조사 및 도로안전 모니터링을 위한 관측소 운영
- 교통안전분야의 연구수행 등

ANSR에서는 국가도로안전전략(NRSS : National Road Safety Strategy)의 수립 및 시행에 있어 가장

〈그림 3〉 ANSR 전경

많은 영역에 참여하는 포르투갈 내 대표적인 교통안전 전문기관이며, 노동연구 및 비즈니스 고등연구소(ISCTE : Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa) 및 유관기관들과 협력하여 NRSS상에 수록된 추진전략 및 추진목표의 달성을 위해 공동 노력을 기울인다고 한다.

3. 국가도로안전계획(National Road Safety Plan)

포르투갈은 교통사고로 인한 사망자수가 많이 발생하는 등 열악한 교통안전수준에 직면하면서, 이를 해결하기 위해 2003년도에 National Plan for the Prevention of Road Accidents(NPPRA or NRSP)를 수립하여, 2010년까지 교통사고로 인한 치명적인 사고와 사상자 비율을 기존의 절반으로 줄인다는 목표를 설정하였다. 2003년에 제시된 NRSP에서는 차량측면, 시설측면, 이용자측면에서 교통안전성을 개선하기 위한 기초적인 추진전략과 규제, 지원, 홍보 등의 세부적인 실행전략을 마련하여 교통사고 사망자수를 줄이기 위한 노력을 수행하였으며, 각 관점별로 수행한 주요내용을 정리하면 다음과 같다.

- ▸도로인프라측면(INFRASTRUCTURE) : 도로상의 교통사고가 주로 열악한 도로환경에 의해 유발된다는 판단아래 도로의 신설 및 확포장에 많은 노력을 기울였고, 구체적으로는 1995년에 880km인 자동차 전용도로의 연장을 2007년에는 2,700km까지 확장하였고, 이러한 인프라측면의 시설개선은 현재까지도 지속적으로 진행되고 있다. 또한 사고예방을 위한 가장 효과적인 접근방법은 사고누적지점에 대한 조사 및 개선사업을 시행한 것이라고 한다.
- ▸차량측면(VEHICLE) : 포르투갈에는 그 동안 노후화된 차량이 많이 운행되고 있었는데, 이는 교통사고의 유발 및 사고시 심각도를 키우는 주요 요인으로 작용하는 문제가 있어 이를 해결하기 위해 일정기간이 경과된 차량(노후차량)에 대해서는 새로운 차량을 구매하도록 유도하는 범국민적인 캠페인을 시행하였고, 동시에 차량에 대한 검사활동을 강화하면서, 검사에 불응하는 차량소유주에 대해서는 엄격한 처벌을 시

〈표 2〉 NRSP의 기본전략의 내용

수상년도	수상내용
INFRASTRUCTURE	- 국가 도로 계획에 따른 도로시설 확장 - 기존 도로의 정비 - 위험도가 높은 Black Spot의 유지관리 - 도시지역 교통정온화기법 적극 도입 - 도로 안전도 검사 수행 - 갓길 공간 확보 - 공사구간을 안전Zone으로 설정하고 관리 - 지능형교통시스템(ITS) 도입
VEHICLE	- 차량검사를 위해 정기적으로 새로운 시스템 도입 - 의무검사에 불참할 경우 엄하게 처벌 - 화물차량에 대해서 의무적으로 안전벨트 착용 - 노후차를 처분하는 이용자에게 세금감면혜택을 부여함
HUMAN BEHAVIOUR	- 벌금을 즉시 부과하는 제도 도입 - 과속제재는 도시지역과 지방지역을 다르게 설정하고 엄하게 처벌함 - 운전면허시험을 엄격하게 치르도록 함 - 아이들 이동차량에 교통안전 캠페인을 홍보함 - 기초교육 학생들에게 안전교육책자를 배포함

행하여 기본적으로 차량의 안전성을 높이는 노력을 수행하였다.

▸이용자측면(HUMAN BEHAVIOUR) : 법·제도적인 정비를 통해 교통법규위반자에게 부과시키는 벌과금을 인상하였고, 이를 위해 단속카메라 등을 많이 확충하였다. 그리고 보행자 사고예방을 위한 캠페인 활동도 많이 시행하였고, 보행자의 안전성을 강화하기 위해 보행자가 도로변에 근접해 있거나 횡단을 하고자 하는 경우, 도로상을 주행 중인 운전자는 무조건 보행자에게 양보하도록 하는 교통안전의식이 형성되도록 노력하였다. 실제로 리스본시내를 거닐어 보니 보행신호등이 적색인 상태에서도 보행자의 자유로운 횡단활동이 이루어지고 있으며, 운전자는 횡단보행자에게 양보하는 장면이 많이 목격되었다. 교통안전의식 개선을 위한 또 다른 추진사업은 교통안전에 대한 시민의 관심을 확대시키기 위해 언론매체와의 연계활동도 지속적으로 추진하여 사고가 많이 발생하는 지역에 언론을 통해 집중적으로 홍보하고, 이를 통해 시민들, 특히 해당지역 주민의 관심을 유발함으로써 사고예방에 많은 효과를 거두었다고 한다.

4. 국가도로안전전략(National Road Safety Strategy) 소개

포르투갈은 앞서 NRSP를 통해 계획 목표연도로 설정한 2010년보다 이전에 설정목표를 달성하였기 때문에 포르투갈 정부는 교통사고 사망자를 줄이기

〈표 3〉 NRSS의 기본 추진전략

진단 항목	내용	
NRSS의 추진절차	유관 기관간 교류 및 협력 ⇔ ANSR (도로안전공단) ⇒ NRSS ⇒ ISCTE (외부전문기관)	
교통사고 특성 분석	- 포르투갈 교통사고 특성분석을 통한 다양한 유험요소 도출	
주변국 교통사고 특성 분석	- 주변국의 교통사고 특성과 비교를 통한 취약점 도출	
활동방향 설정	- 전문적인 학교 및 시민교육 - 운전교육 향상 - 운전습관 개선 - 차량안전도 개선 - 차량 및 운전자에 대한 규제 강화	- 교통시설 증진 - 신속한 사고지원 - 교통안전에 대한 지속적인 연구 - 관계부처간 협력 - 교통사고에 관한 의사소통 강화

〈표 4〉 NRSS의 정량적 세부추진 목표

STRATEGIC OBJECTIVE	2008~2011	2008-2015
이륜 자동차 운전자	14~15% 감소할 계획	29~32% 감소할 계획
경차 운전자	14% 감소할 계획	32% 감소할 계획
보행자	14% 감소할 계획	32% 감소할 계획
도시지역 사망자	경차 - 14~36% 감소할 계획 이륜차 - 14~15% 감소할 계획 보행자 - 1~14% 감소할 계획	경차 - 32~49% 감소할 계획 이륜차 - 22~32% 감소할 계획 보행자 - 15~32% 감소할 계획
음주 및 마약복용 운전자	32% 감소할 계획	25% 감소할 계획

위한 새로운 계획기간을 2008~2015년으로 설정하고 도로안전 정책방향을 재설정하였다. 이를 국가도로안전전략(National Road Safety Strategy, 이하 NRSS)으로 명명하고 2008년~2011년과 2008년~2015년으로 구분하여 사고 감소 목표를 제시하고 있다.

NRSS는 계획수립 당시 포르투갈의 상황과 유럽의 교통사고 정책을 반영한 거시적인 목표를 설정하고, NRSS의 위상정립 및 포르투갈의 교통사고 특성에 대한 분석과 유사한 교통사고 발생특성을 가진 주변국의 사례에 대한 분석 등을 종합하여 세부적인 추진목표를 수립하였으며, 추진목표는 정량적으로 제시하여 주요 시행활동(Action)의 추진방향을 마련하는데 중요한 역할을 하고 있다. 이러한 NRSS에서 제시하고 있는 추진목표는 다음과 같다.

- 도로 사고 사망자수를 2011년까지 인구 백만명당 78명으로 줄이는 것을 목표로 설정하였으며, 이는 2006년을 기준으로 14.3%가 감소하는 수치이다.
- 또한 2015년까지는 인구 백만명당 62명으로 줄이는 것을 최종 목표로 설정하였으며, 이는

〈표 5〉 주요 활동목적(Action Objective)

Operatinal Objective	내용
1	도로안전 교육문화 개선
2	도로 및 운전자 안전을 위한 교육센터(운전학교) 재개장
3	운전 강사의 전문적인 자격을 다시 부여
4	운전면허시험 및 합격 요구사항을 재구성
5	운전자의 반복적인 교육 및 면허갱신 실시
6	도로안전에 대한 기술적이고 전문적인 훈련 개발
7	자동 속도제어 장치도입
8	음주, 마약, 속도, 안전장비, 안전거리 위험요소에 대한 프로그램 관리
9	교통위반에 대한 벌금체계를 강화
10	교통정보시스템과 운전자 및 자동차와의 통신 자동화
11	도시 도로환경 개선
12	도시지역의 주차환경 개선을 통한 보행자 안전 향상
13	희생자(환자)의 지원을 위한 통합 프로그램 도입
14	도로안전 검사 프로그램 도입
15	교통사고 위험지역 관리
16	도로방호시설계획 수립
17	고속도로 인근 지역의 이용
18	도로의 유형 및 기능을 설명하는 시설 구축
19	도로 위험지표 개발
20	실시간 교통정보 및 교통관리 기술의 사용
21	오토바이 등 이륜전동자동차의 의무적인 검사
22	차량안전도를 알려주는 기술적인 정보제공 프로그램 도입
23	도로 사고 희생자 통계자료의 품질향상
24	교통법규의 개선
25	NRSS의 연락체계 구축
26	도로안전영향평가
27	터널위험평가
28	순환차량(영업차량)의 안전개선
29	도로안전실적 및 운전자행태에 관한 지표 연구
30	교통사고의 사회·경제적 비용에 관한 연구

2006년을 기준으로 31.9%가 감소하는 수치이다.

추진목표를 달성하기 위한 주요 활동방향은 〈표 3〉에서 나타내고 있는 바와 같이 크게 10개의 활동방향을 설정하였으며, 활동방향에 맞추어 〈표 5〉에서 나타내고 있는 바와 같이 30개의 주요 Action Plan을 수립하여 시행하고 있다.

NRSS의 추진전략 및 활동방향에 맞춰 수립한 정량적 세부목표는 〈표 4〉와 같다. 추진목표는 2008년을 기준으로 7년간(2008년~2015년) 달성목표를 설정하고, 추진력 강화 및 목표달성을 위한 노력강화를 위해 3년간(2008년~2011년)의 단기적인 목표달성 기간을 별도로 구분하였다. 이러한 장·단기 목표달성의 이원화는 2003년에 수립한 NRSP의 추진성과가 성공적이었다는 측면에 근거하여 교통사고 줄이기 목표달성에 자신감이 묻어나는 것으로 단기적인 추진성과에 대한 점검을 통해 장기적인 추진목표치를 재수정하기 위한 효율적인 접근방법이라고 생각된다.

추진목표 달성을 위해 NRSS에서 정의한 주요 활동목적(Action Objective)은 〈표 5〉와 같으며, 각 활동목적별로 Key Action 내용을 세부적으로 연계하였다.

〈표 5〉에서 나타내고 있는 활동목적별로 연계된 주요 Key Action의 일부분을 정리하면 〈표 6〉과 〈표 7〉에서 보는 바와 같다.

〈표 6〉 도로안전 교육문화 개선 활동의 Key Action

Key Action	시행년도	시행예산
도로교육에서 다룰 필요가 있는 능력 및 기술을 정의함	2009	n.a.
유치원, 초등학교 등 교육용 자료를 구성함	2009~2010	n.a.
교육용 자료를 뒷받침할 강의자료을 선정함	2009~2010	n.a.
교육용 자료를 이용하는 강사를 위한 교육의 필요성을 정립함	2009	n.a.
도로 안전에 대한 성과가 높은 학교에 대해서는 성과금을 지급함	2009	n.a.
학교간의 경쟁을 유발함	2009	n.a.
학생 및 학부모들을 상대로 중요성을 인식시키도록 함	2009	n.a.
현장에서 경쟁을 할 수 있는 교육과정을 만들어 점검함	2009	n.a.

〈표 7〉 도시 도로환경 개선 활동의 Key Action

Key Action	시행년도	시행예산
보행로, 자전거도로 환경에 대한 기술 및 법률적인 연구를 수행함	2009	n.a.
주거지역, 상업지역, 공존지역에 대한 30km/h로 제한하는 법을 구성함	변동가능	n.a.
"30 area"의 기술적인 기준을 마련함	2010	n.a.
도시 도로 환경을 향상시키기 위한 실증적인 지침을 마련함	2010	100,000유로
시험지역을 모니터링 함	2011~2014	n.a.
보행 및 자전거이용자를 대상으로 한 교통법규를 도입	변동가능	n.a.
보행 및 자전거이용자를 대상으로 훈련 및 교육을 시행함	2012~2015	n.a.
지역 단위의 도시 도로환경 개선을 실행하기 위한 필요조건에 관한 연구를 수행함	2010	n.a.
도시내 보행 및 자전거 사고에 대한 세부적인 연구를 수행함	2009~2010	n.a.

▸"도로안전 교육문화 개선"활동은 도로상의 아이들을 대상으로 안전사항에 대한 기술과 능력을 개발하기 위함

▸"도시 도로환경 개선"활동은 공공구역의 홍보하고 제한속도를 낮추는 등 보행자 및 자전거 운전자들의 안전한 환경을 보장하기 위함

▸"교통사고의 사회·경제적 비용에 관한 연구" 활동은 평가의 방법으로 사회·경제적 의사결정 지원 수단인 B/C에 대한 연구를 하기 위함임

앞서 정리한 NRSS에서 제시하고 있는 활동목

〈표 8〉 교통사고의 사회·경제적 비용에 관한 연구 활동의 Key Action

Key Action	시행년도	시행예산
교통사고의 사회·경제적 분석에 대한 연구 방법론을 설정함	2009-2011	200,000유로
교통사고의 사회·경제적 연구에 대한 모형을 구축함	2009-2011	200,000유로

〈표 9〉 주요활동(Action)과 연계한 대상 정의

구분	이륜차 운전자 측면	경차 운전자 측면	보행자 안전 측면	도시 지역 측면	음주, 마약 측면	속도 규제 측면	안전 장치 측면	피해자 지원 측면	시설 정비 측면	차량 관리 측면
1	■	■	■							
2	■	■								
3	■	■								
4	■	■								
5	■	■								
6	■	■	■					■	■	■
7	■	■				■				
8	■	■	■	■	■	■	■			
9	■	■								
10										■
11	■	■	■	■					■	
12		■	■	■						
13								■		
14				■					■	
15									■	
16									■	
17									■	
18									■	
19									■	
20						■			■	
21										■
22										■
23	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
24	■	■	■		■	■		■		■
25	■	■	■							
26									■	
27									■	
28										■
29	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
30	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

적(Action Objective)과 Key Action들은 각기 적용대상을 설정하고 있으며, 〈표 9〉에서 나타내고 있는 바와 같이 주요활용별 적용대상을 구별하여 관리체계를 마련하여 시행하고 있다.

III. 결론

유럽연합 회원국 중 교통사고 사망자를 줄이는 성과에 두각을 나타내고 있는 포르투갈의 교통안전정책에 대한 궁금증을 갖고 있던 차에, 때마침 포르투갈 출장기회가 있어 포르투갈 내 국가교통안전 정책수립 지원을 수행하는 국가도로안전공단(ANSR)을 방문하여 관련자에 대한 인터뷰 및 수집한 자료를 바탕으로 정리를 해보았다.

- 포르투갈의 경우, 최근 10년 남짓한 기간동안(2000년~2008년) 교통사고 사망자를 절반 이상으로 줄인 대표적인 국가로, 교통사고 사상자를 줄이기 위해 추진한 교통안전정책 및 주요 안전사업 추진체계에 대한 벤치마킹이 필요하다는 생각이다.
- ANSR측의 설명에 따르면, 포르투갈이 교통사고 사상자를 줄이기 위해 도로시설측면, 차량측면, 인간(이용자)측면에서 체계적으로 접근하였는데, 그 주요 사항은 다음과 같다.
  - 도로시설측면 : 도로인프라의 확대(낙후된 도로시설을 개선하고, 신설도로의 확충을 통해 안전한 도로환경을 구축하는데 노력함)
  - 차량측면 : 노후된 차량을 신규차량으로 전환하도록 유도를 하였으며, 자동차 정기검사를 통해 노후된 차량에 대한 관리를 강화함
  - 인간측면 : 교통안전의식 향상을 위해 캠페인을 많이 시행하였으며, 언론매체와 연계하여 지역별 교통안전위험지점에 대한 정보를 제공하는 게 많은 호응을 얻었다고 함

ANSR측에서 설명하는 주요내용은 우리나라에서도 이미 시행하고 있는 사항이 많았고, 오히려 우리나라의 정책이 더 나은 측면도 있으나 주목할 만한 점을 정리하면 다음과 같다.

- "국가도로안전전략(NRSS)의 수립내용이 상당히 체계적이다"라는 인상을 받았다. 국내 및 교통여건이 비슷한 주변국가의 사례를 분석하여 필요한 부분을 벤치마킹하여 추진전략을 수립하고, 목표설정 또한 단기/장기로 구분하여 목표달성을 구체화한 측면, Action Plan과 Key Action을 연계하여 계획의 구체성을 높여 실행력을 강화한 측면이 인상적이었다.
- 또한, 일반시민들의 의식을 개선하기 위한 노력을 상당히 많이 기울였는데, 구체적으로 언론매체와 연계한 캠페인 전개(주민들이 필요로 하는 정보를 제공하는 형태로 추진하여 효과를 많이 봄)와 지자체별 교통안전 교육을 체계적으로 시행하고(지자체장으로 하여금 교통안전교육 담당자를 지정하도록 유도함), 이러한 교육을 계획하고 지원하는 중추적인 역할을 ANSR이 담당한 점도 인상적이었다.

우리나라는 7차 국가교통안전기본계획(2012년~2016년)의 수립을 앞두고 있다. 국가교통안전기본계획은 지역단위 교통안전기본계획과 연계되므로 체계적이고, 실행력을 강화하는 방향으로 수립되는 것이 필요하다고 생각된다. 포르투갈과 같이 교통사고로 인한 사망자를 효과적으로 줄인 경험이 있는 나라의 주요 교통안전 정책 및 사업에 대한 벤치마킹을 통해 우리나라의 교통안전성을 향상시키기 위한 노력이 필요하다고 생각된다.