

선진국 교통사고 감소시기별 추진 대책 및 시사점

Safety Measures According to Traffic Accident Decreasing Period of Developed Countries



박웅원



이헌주

1. 서론

우리나라는 지난 10년간(2001~2010) 도로 교통사고 사망자수가 2001년 8,097명에서 2010년 5,505명으로 연평균 4.2%씩 감소하고 있으며 최근 5년 동안(2006~2010)은 연평균 2.7%가 감소하여 전반적으로 하향 감소 추세를 보이고 있다. 동 기간(2001~2010) 동안 OECD 교통안전 선진국인 스웨덴은 7.8%, 프랑스는 7.6%, 독일은 7.0%, 영국은 6.8%, 네덜란드는 6.6%, 일본은 6.0%(OECD/ITF, 2012)의 도로교통사고가 각각 감소하였다. 이처럼 선진국의 사고감소 폭에 비하면 우리나라는 교통사고가 급격하게 감소하기 보다는 완만하고 더디게 감소하고 있는 추세로 시간이 갈수록 감소 추세가 둔화되는 양상을 보이고 있다. 이러한 경향대로 교통사고 감소 추세가 앞으로 계속 지속된다면 교통안전 선진국과의 안전 수준 격차는 점점 더 벌어져서 교통안전 후진국에

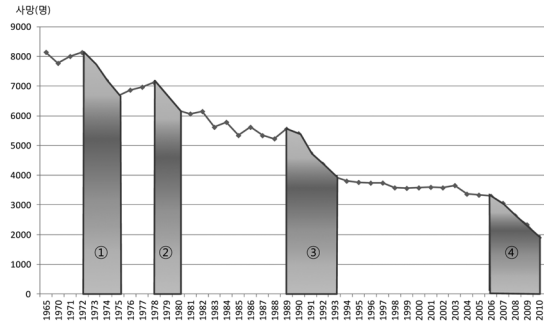
서 영원히 벗어날 수 없을 것이다.

정부는 교통안전 선진국으로 진입하기 위하여 제7차국가교통안전기본계획(2012~2016)을 수립하였다. 2016년까지 5년 동안 도로 교통사고를 40%까지 감소시켜 사망자수를 3,000명까지 줄임으로써 “Global Top 10 진입”이라는 야심찬 비전을 제시하였다. 동 기간 동안 도로교통사고 사망자수를 40%까지 줄이기 위해서는 연평균 8%를 감소시켜야 한다. 최근 10년간(2001~2010) 우리나라 도로교통사고 사망자수의 연평균 감소율이 4.2%인 점을 감안해 볼 때 연평균 8%를 감소시키기 위해서는 범정부의 노력과 국민적 관심이 없이는 달성하기 어려운 목표치라고 볼 수 있다. 이것은 현재까지 추진했던 교통안전대책을 그대로 유지한다고 하였을 경우 약 2배 이상의 노력을 더 기울여야 연평균 교통사고 감소율 8%를 달성할 수 있을 것이다. 연평균 8%대의 교통사고 사망자 수 감소 목표를 달성하고 교통안전 선진국과의 격

박웅원 : 교통안전공단 녹색교통IT본부 안전연구처, parkww@ts2020.kr, Phone: 031-362-3701, Fax: 031-481-0491
이헌주 : 교통안전공단 녹색교통IT본부 안전연구처, leehj@ts2020.kr, Phone: 031-362-3704, Fax: 031-481-0491

차를 획기적으로 줄이기 위해서는 무엇보다도 교통사고 감소효과가 큰 교통안전대책을 우선적으로 추진할 필요가 있다.

본 연구는 영국, 일본, 네덜란드, 스위스, 호주, 오스트리아 등 교통안전 선진국이 추진했던 안전대책 중에 획기적으로 교통사고가 감소했던 시기에 추진했던 안전대책을 살펴보고 이에 대한 시사점을 제시하고자 한다.



〈그림 1〉 영국의 교통사고 증감 추이

자료 : <http://cemt.org/irtad/Data.aspx>

II. 교통사고 감소시기별 추진 대책

1. 영국

영국은 지난 10년간(2001~2010) 47.1%(연 평균 6.8% 감소)의 도로 교통사고 사망자수를 감소시켰다. 2010년 기준 자동차 1만대당 사망자수는 0.54명으로 OECD 국가중 3위를 차지하고 있다.

영국은 지난 40년 동안 크게 네 번의 교통사고 감소시기를 겪었다. 첫 번째 감소 시기는 1972년~1975년(①)으로써 주요 추진대책은 자동차 제한속도를 고속도로(112km/h)에만 적용했던 것을 제한속도를 하향 조정하여 전국(80km/h)으로 확대하여 실시하였다. 이 결과 교통사고가 약 18%가 감소하는 효과를 거두었다. 두 번째 감소 시기는 1978년~1980년(②)으로써 자동차 앞좌석 승차자에게 안전벨트 착용을 의무화하여 교통사고를 줄이는 계기가 되었다. 세 번째 감소시기는 1989년~1993년(③)으로 이 시기에 사업용자동차(버스, 화물차)에 속도제한장치 부착을 의무화하였고 도시부 지역에 20mph(32km/h) 존을 도입하였다. 또한 자동차 전좌석 안전벨트 착용을 의무화하고 교통정온화법(Traffic Calming Act)을 제정·시행하여 보행자 사고를 획기적으로 감소시켰다. 이 결과 동기간 동안 28.8%의 교통사고 사망자수가 감소하였다. 네 번째 감소 시기는 2006년~2010년(④)으로 1998년에 영국의 교통정책을 자동차 중심에서 녹색교통 중심으로 전환하여 차량통행 제한과 교통약자 보호를 위한 정책을 추진하였다.

〈표 1〉 영국의 교통사고 감소시기별 주요 추진대책

| 감소시기 및 감소율 | 주요추진대책 |
|--------------------------|---|
| 1972~1975 ① -17.9% | <ul style="list-style-type: none"> · 고속도로 제한속도 70mph(112km/h)로 제한('67년) * 이전에는 속도제한이 없었음 · 50mph(80km/h) 제한속도 전국으로 확대('73년) * 석유위기 영향 |
| 1978~1980 ② -13.2% | <ul style="list-style-type: none"> · 앞좌석승차자 안전벨트 착용 의무화('80년) |
| 1989~1993 ③ -28.8% | <ul style="list-style-type: none"> · 고속버스 속도제한장치 설치 의무화('88년) · 도시부 속도제한지역(20mph(32km/h)) 도입('91년) · 뒷좌석 승차자 안전벨트 착용 의무화('91년) · 교통정온화법 제정·시행('92년) · 버스·화물차 속도제한기 부착 의무화('91년) * 버스 : 65mph(104km/h), 화물차 : 56mph(90km/h) · 초보운전자 관찰 기간제(2년) 도입('97년) |
| 2006~2010 ④ -42.2% | <ul style="list-style-type: none"> · 자동차 중심에서 대중교통 중심 정책 전환('98) · 2010년까지 교통사고 부상자 40%, 어린이 사망자수 50%, 주행거리당 경상자수 10% 감소를 목표로 설정(Tomorrow's Road Safer for Everyone, 교통부) * 어린이 안전교육 강화 음주단속 강화 속도감지기 설치 확대 차량안전장치 향상 시가지 중심부 차량통행 제한 |

자료 : <http://www.dft.gov.uk/roads>에서 제작성(영국교통성의 "Tomorrow's Road-Safer for Everyone")

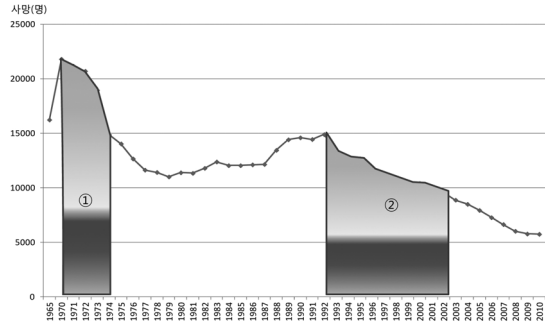
특히, 어린이 안전교육, 음주운전 단속, 속도감지기 설치·확대, 시가지 중심부의 차량통행을 제한하는 대책을 시행함으로써 교통사고를 42.2%까지 감소시키는 등 큰 성과를 거두었다.

2. 일본

일본은 제2차 세계대전 종전 이후 자동차대수의 증가에 따라 교통사고도 급격히 증가하여 1970년 사망자수가 최고치(21,795명)에 도달하였다. 이후 강력한 교통사고 감소정책에 따라 1979년 최고치의 절반 수준(11,006명)으로 감소시켰으나 1980년 이후부터 1990년대 초반까지 교통사고 사망자수가 다소 증가하였다. 그러나 1992년 이후부터 현재까지 꾸준히 교통사고 감소세를 보여 2010년에는 5,549명으로 1970년의 1/4 수준이다.

일본은 지난 10년간(2001~2010) 42.9%(연평균 6.0% 감소)의 도로교통사고 사망자수를 감소시켰다. 2010년 기준 자동차 1만대당 사망자수는 0.67명으로 OECD 국가중 7위를 차지하고 있다.

일본은 두 번에 걸쳐 교통사고 감소시기를 겪었다. 첫 번째 감소 시기는 1970년~1974년(①)으로 1970년 이전까지 교통사고가 증가함에 따라 이를 해결하기 위한 법·제도를 정비하였다. 1970년에 교통안전대책 기본법을 제정하여 제1차 국가교통안전기본계획을 수립하였고 1971년에 보행중 사망사고 절반 줄이기 운동과 어린이보호구역(school zone) 제도를 도입하여 1975년도에 보행자 절반줄이기 목표를 달성하였다. 이 기간 동안 교통사고는 31.8%의 감소율을 보였다. 두 번째 감소 시기는 1992년부터 현재까지의 시기라고 할 수 있는데 1992년~2002년(②)에 주로 추진했던 대책을 살펴 보았다. 1992년에 경찰청, 운수성, 국토교통성 합동으로 교통사고종합분석센터(ITARDA)를 설립하여 전반적인 교통사고에 대한 원인을 파악하여 대책을 제시할 수 있는 시스템을 마련하였다. 특히 사업용자동차 안전관리대책에 치중하여 사업용자동차 사고 감소에 획기적인 역할을 하고 있다. 1996년부터 좌석 안전띠 착용, 유아용 카시트 착용 및 에어백 장착률을 향상시키기 위하여 국민 의식 계몽 활동을 전개하였고 2000년에는 유아용 카시트 무료 대출제도 활동을 지원하는 등 착용 촉진을 위한 시책을 적극적으로



〈그림 2〉 일본의 교통사고 증감 추이

자료 : <http://cemt.org/irtad/Data.aspx>

〈표 2〉 일본의 교통사고 감소시기별 주요 추진대책

| 감소시기 및 감소율 | 주요추진대책 |
|----------------------------|---|
| 1970~1974 (①) -31.8% | <ul style="list-style-type: none"> · 교통안전대책 기본법 제정, 중앙교통안전대책회의 설치(의장 : 수상)(70년) · 교통안전기본계획 수립 · 시행 시작(71년) · 보행중 사망자 1/2 줄이기 운동 시작(75년 달성)(71년) · 어린이보호구역제도 도입(72년) |
| 1992~2003 (②) -35.7% | <ul style="list-style-type: none"> · 교통안전대책특별교부금제도 도입(83년) * 교통법칙을 전액 교통안전대책에 투자 · 초심자 면허취득후 관찰기간(1년) 도입(89년) · 교통사고종합분석센터 설립(92년) · 보행자 감응 신호기, 도로조명 및 표지판 정비(96년) · 안전 벨트 및 유아용 카시트 착용, 에어백 장착 계몽 활동(96년) · 면허취득 이전 고교생 교통안전교육 실시(96년) · 노인 교통안전 마크 보급 · 활용 촉진(96년) · 야간 사고 방지를 위한 교통안전 반사재 보급 촉진(96년) · 고령자 면허갱신시 강습 의무화(98년) · 닥터 헬기 시범 사업 실시(99년) · 6세 미만 유아 보호 장구 착용 의무화(00년) · 봄, 가을 전국 교통안전 운동 캠페인 실시(00년) · 카시트 무료 대출 지원 · 착용 촉진 시책 추진(00년) · 자동차 평가 정보 제공(00년) · “교통사고 피해자 수첩”의 배포 및 각종 상담 활동 등 피해자 등의 심정을 배려한 대책 추진(00년) · 고령운전자를 배려한 도로표지판 등 정비(01년) · 보행자 통로 및 교통광장 등의 정비 추진(01년) · 교통안전지도원(실버 지도자) 양성(01년) · 보행 및 자전거 이용자의 안전통행을 위한 “안심 보행 지역” 지정(796개소)(03년) |

자료 : <http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/index-t.html>에서 제작성

추진하였다. 노인 교통사고를 줄이기 위하여 노인 교통안전 마크를 제작하여 보급('96년)하였고 고령자 운전면허 갱신시 적성검사 및 안전교육을 받도록 의무화('98년)하였으며 노인 교통안전지도원을 양성('01년)하여 양로원이나 노인복지회관에서 노인들을 대상으로 교통안전교육 등을 할 수 있도록 하였다. 또한 보행자 교통사고를 줄이기 위하여 보행자 감응 신호기 도입과 도로조명 및 표지판을 정비('96년)하였고 보행자 주 통로 및 교통광장 등 정비를 추진('01년)하였으며 보행자 및 자전거 이용자의 안전한 통행을 위하여 전국 796개소에 "안심보행구역"을 지정('03년)하여 운영하였다.

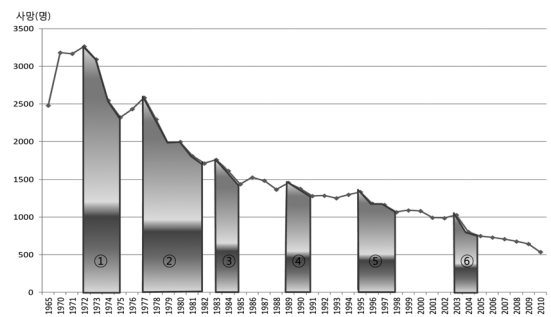
3. 네덜란드

네덜란드는 지난 10년간(2001~2010) 45.9% (연평균 6.6% 감소)의 도로교통사고 사망자수가 감소하였고 자동차 1만대당 사망자수는 0.57명('10년)으로 OECD 국가중 4위를 차지하였다.

네덜란드는 1972년을 기점으로 교통사고가 꾸준히 감소하여 현재까지 약 여섯 번에 걸친 교통사고 감소시기를 겪었다.

첫 번째 교통사고 감소 시기는 1972년~1975년 ①)으로 주요 추진했던 대책은 이륜차 운전자·탑승자에 대한 헬멧 착용을 의무화('72년)하였고 고속도로(100km/h) 및 지방부 도로(80km/h)에 대한 속도 제한('74년)을 시행하였다. 또한 혈중 알콜농도 0.5g/l에 대해서는 운전면허 취소('74년)를 단행하였고 자동차 앞좌석 안전벨트 착용을 의무화('75년)하여 이 기간 동안 28.9%의 교통사고를 감소시켰다. 두 번째 감소시기는 1977년~1982년 ②)으로써 유아용 카시트 사용 및 어린이 전좌석 안전띠 착용을 의무화('77년)하였고 악천후시 주간 전조등 사용 의무화('77년), 트럭('77년) 및 자전거('79년) 후미 반사재 부착 의무화 등을 시행하여 5년 동안 33.8%의 교통사고를 감소시켰다. 세 번째 감소시기는 1983년~1985년 ③)으로 화물, 버스, 트레일러 등 사업용자동차의 운전

면허 시험을 분리('84년)하였고 30km/h 이하로 운행하는 속도제한구역('84년)을 도입하였으며 불시에 음주운전 단속을 강화('85년)하는 대책 등을 추진하여 18.2%의 교통사고를 감소시켰다. 네 번째 감소 시기는 1989년~1991년 ④)으로 신규 생산되는 승용차의 뒷좌석에 안전벨트 부착을 의무화('90년)하였고 교통위반자에 대한 처벌을 강화하기 위한 법(Mulder Act)을 제정('90년)하였으며 버스 및 화물차 이용자에 대한 안전벨트 착용을 의무화('92년)하는 등 이 기간 동안 12.0%의 교통사고를 감소시켰다. 다섯 번째 감소 시기는 1995년~1998년 ⑤)으로 신규 화물차에 대한 측면하부 진입방지 시설(Side Underrun Protection) 부착('95년), 12톤 이상 화물차 및 10톤 이상 버스에 속도제한기 부착('96년), 원동기장치자전거(Moped) 운전면허 시험에 이론시험을 의무화('96년)하는 대책을 추진하여 20.1%의 교통사고가 감소하였다. 여섯 번째 감소 시기는 2003년~2005년 ⑥)으로 주요 추진 대책은 음주운전으로 인한 위험성을 알리는 캠페인을 집중적으로 전개('01년)하였고 원동기장치자전거(Moped) 이용자에 대한 헬멧 이용 캠페인을 실시('03년)하였다. 또한 교통사고 잦은 도로에 대한 속도구간단속 시스템을 도입('05년)하였고 신규 화물자동차(3.5톤~12톤)에 속도제한장치를 부착하도록 의무화('05년)하였다. 그리고 "I LOVE TRAFFIC RULES" 캠페인 전개('05년), 대기오염 개선을



〈그림 3〉 네덜란드의 교통사고 증감 추이

자료 : <http://cemt.org/irtad/Data.aspx>

〈표 3〉 네덜란드의 교통사고 감소시기별 주요 추진대책

| 감소시기 및 감소율 | 주요추진대책 |
|----------------------------|--|
| 1972~1975 (①) -28.9% | <ul style="list-style-type: none"> · 이륜차 운전자·동승자 헬멧착용 의무화('72년) · 경교등 미작동시 삼각대 설치 의무화('72년) · 고속도로 및 지방부 도로 속도제한('74년) *고속도로(100km/h), 지방부 도로(80km/h) · 혈중알코올농도 0.5g/l 이상 운전금지('74년) · 원동기장치자전거(moped) 운전자 헬멧착용 의무화('75년) · 앞좌석 안전벨트 착용 의무화('75년) |
| 1977~1982 (②) -33.8% | <ul style="list-style-type: none"> · 자동차 앞좌석에 유아용(0~3세) 카시트 사용, 12세 이상 어린이 전좌석 안전띠 착용('77년) · 약천후시 주간 전조등 사용 의무화('77년) · 트럭 후미 반사재 부착 의무화('77년) · 화물차 속도기록계(tachograph) 부착 의무화('78년) · 50m 이하의 시정거리시 안개등 사용('79년) · 자전거 후미 반사재 부착 의무화('79년) |
| 1983~1985 (③) -18.2% | <ul style="list-style-type: none"> · 전자 음주 측정기 도입('84년) · 사업용 차량(화물, 버스, 트레일러) 면허 시험 분리('84년) · 속도제한지역(30km/h) 도입('84년) · 불시 음주운전 단속 강화('85년) · 이륜차 운전면허제도 확대 강화('85년) |
| 1989~1991 (④) -12.0% | <ul style="list-style-type: none"> · 신규 승용차 뒷좌석 안전벨트 부착 의무화('90년) · 교통위반자에 대한 행정제재법 제정(Mulder Act)('90년) · 버스 및 화물차 안전벨트 이용 의무화('92년) |
| 1995~1998 (⑤) -20.1% | <ul style="list-style-type: none"> · 자동차 운전교육에 관한 법 도입('95년) · 신규 화물차 측면하부 진입방지 시설(Side underrun protection) 부착 유도('95년) · 화물차(12톤 이상), 버스(10톤 이상) 속도제한기 부착('96년) · 원동기장치자전거 운전면허에 이론시험 의무화('96년) |
| 2003~2005 (⑥) -27.0% | <ul style="list-style-type: none"> · 알콜 위험성 캠페인 집중 전개('01년) · 'Keep a 2 second distance' 캠페인 전개('02년) · 위험한 추월 금지 캠페인 전개('03년) · 3.5톤 이상 사업용차량 사각지대 시야 확보('03년) · 도로안전 캠페인 중장기 계획 수립('03년) · 원동기장치자전거 헬멧 이용 캠페인('03년) · 운전시험에 운전 시뮬레이터 활용('03년) · 자전거 이용자에 대한 테스트 및 규제강화(신발, 글러브, 옷 등)('03년) · 지방부 도로 도로변 안전설계 매뉴얼 제작('04년) · 속도구간단속시스템 도입('05년) · 신규 화물차량(3.5톤~12톤) 속도제한장치 부착 의무화('05년) · 'I love traffic rules' 캠페인 전개('05년) · 대기질 개선을 위한 특정시간대(4시간)에 고속도로 운행속도 제한(80km/h)('05년) · 초보운전자에게 5년간 혈중 알콜농도 0.2%로 제한('06년) · New Bob(음주운전 금지) 캠페인 전개 : You're great Bob!('06년) |

자료 : <http://www.swov.nl/UK/Research/Maatregel/maatregel.asp>에서 재작성

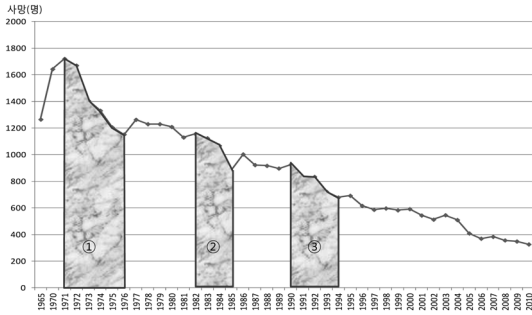
위한 특정시간대(약 4시간)에 고속도로의 운행속도(80km/h) 제한('05년), 음주운전 금지(New Bob)를 위한 캠페인(You're great Bob!) 전개('06년) 등의 대책을 추진하여 27.0%의 교통사고를 감소시켰다.

4. 스위스

스위스는 지난 10년간(2001~2010) 39.9% (연평균 5.5%)의 도로교통사고 사망자수를 감소시켰다. 2010년 기준 자동차 1만대당 사망자수는 0.61명으로 OECD 국가중 5위를 차지하였다.

스위스는 1971년을 기점으로 교통사고가 감소세로 돌아서서 현재까지 세 번에 걸쳐 교통사고가 크게 감소하였고 1971년 이래로 연평균 4.2%씩 꾸준히 교통사고가 감소하고 있는 추세이다.

첫 번째 교통사고 감소 시기는 1972년~1976년(①)으로써 고속도로 및 지방부 간선도로의 자동차 통행속도 제한(고속도로 : 130km/h, 지방부 : 100km/h) 정책 등을 중점적으로 추진하여 교통사고를 31.0%까지 감소시켰다. 두 번째 감소 시기는 1982년~1986년(②)으로써 이륜차 헬멧착용과 자동차 앞좌석 안전벨트 착용 의무화('81년)를 통하여 단속 및 계몽·홍보 활동을 지속적으로 전개하였으며 도심부 도로의 통행속도를 50km/h로 제한('84년)하는 속도제한 정책 등의 대책을 추진하여 3년간 23.8%의 교통사고를 감소시켰다. 세 번째 감소 시기는 1990년~1994년(③)으로써 1977년에 지방부 및 고속도로 통행속도를 제한했던 것을 강화하기 위하여 1990년에 추가적으로 제한속도를 하향 조정하였다(지방부도로 : 100km/h → 80km/h, 고속도로 : 130km/h → 120km/h). 또한 이륜차 헬멧착용 의무화('81년)에서 원동기장치자전거까지 확대하여 헬멧착용을 의무화('90년)하였다. 그리고 50cc이상 이륜자동차의 최고통행속도를 45km/h이하로 제한('90년)하였고 자동차 전좌석 안전벨트 착용을 의무화('94년)하는 등이 기간 동안 교통사고를 26.6%까지 감소시켰다.



〈그림 4〉 스위스의 교통사고 증감 추이

자료 : <http://cemt.org/irtad/Data.aspx>



〈그림 5〉 호주의 교통사고 증감 추이

자료 : <http://cemt.org/irtad/Data.aspx>

〈표 4〉 스위스의 교통사고 감소시기별 주요 추진대책

| 감소시기 및 감소율 | 주요추진대책 |
|----------------------------|--|
| 1972~1976 (①) -31.0% | · 지방부 및 고속도로 속도 제한('77년) * 지방부 도로(100km/h), 고속도로(130km/h) |
| 1982~1985 (②) -23.8% | · 이륜차 헬멧 착용 의무화('81년) · 앞좌석 안전벨트 착용 의무화('81년) · 도심부 도로 속도 제한(50km/h)('84년) |
| 1990~1994 (③) -26.6% | · 지방부 및 고속도로 속도 제한('90년) * 지방부 도로(80km/h), 고속도로(120km/h) · 원동기자전거(moped) 헬멧 착용 의무화('90년) · 이륜차(50cc이상) 최고속도(45km/h) 제한('90년) · 뒷좌석 안전벨트 착용 의무화('94년) |

자료 : Road Safety Annual Report 2010(OECD/ITF)

5. 호주

호주는 지난 10년간(2001~2010) 도로교통사고 사망자수가 22.2%까지 감소(연평균 2.7% 감소)하였고 자동차 1만대당 사망자수는 0.97명('10년)으로써 OECD 국가중 12위를 차지하였다.

첫 번째(1970년~1972년) 및 두 번째(1978년~1983년) 감소 시기에 추진했던 주요 대책은 승용차 이용자에 대한 안전벨트 착용을 제고하기 위한 법·제도 강화와 착용률을 높이기 위한 홍보·계몽 활동을 전개하였고 어린이 안전에 관한 법적 규제를 마련하는 대책들을 주로 추진하는 시기였다. 세 번째 감소 시기는 1988년~1997년(③)으로써 서호주('88년)와 뉴사우스웨일즈('90

〈표 5〉 호주의 교통사고 감소시기별 주요 추진대책

| 감소시기 및 감소율 | 주요추진대책 |
|----------------------------|--|
| 1970~1972 (①) -9.9% | · 빅토리아주 안전벨트 착용 의무화('70년) · 안전벨트 착용 의무 전국 확대('73년) |
| 1978~1983 (②) -25.6% | · '차량내 어린이 규제' 법안 마련('78~'82년) |
| 1988~1997 (③) -38.8% | · 서호주에 속도감시 카메라 배치('88년) · 혈중 알콜농도 0.05로 집중 규제('89년) * 젊은 운전자 혈중 알콜농도 제로 · 불시 음주단속 강화('89년) · 대형차량 운전자를 위한 국가 면허제도와 속도제한장치 마련('89년) · 자전거 헬멧착용 의무화('89년) · 젊은 운전자 '단계별 운전면허제(graded licensing system)' 도입('89년) · 교통사고 잦은 지역(Black Spot Program) 관리 프로그램 운영('90년) · 뉴사우스웨일즈에 전파 과속카메라(radar speed cameras) 설치('90년) · 국가 도로교통 안전 전략 계획(National Road Safety Strategy) 최초 수립('92년) · 2000년까지 교통사고 사망률을 인구 10만명당 10명 이하로 목표치 설정('92년) * 1997년 목표치 조기 달성 · 도시부 제한속도(50km/h) 제도 도입('97년) |
| 2007~2010 (④) -5.9% | · 대형 화물차량 지원 제도 도입('08년) · 어린이 안전 규칙 강화(최고 7세 어린이까지)('09년) · 국가 도로안전 전략(2011~2020)마련('10년) * 국가 도로교통안전 위원회(NRSC) |

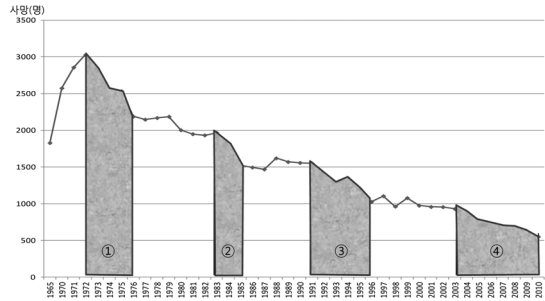
자료 : http://www.nrsc.gov.au/about/road_safety_firsts_in_australia.aspx에서 제작성

년)에 과속단속카메라를 설치하였고 혈중 알콜농도를 0.05g/l로 규제('89년)하였으며 대형차량에 속도제한장치를 설치('89년)하도록 하였다. 또한 자전거 이용자에게 헬멧 착용을 의무화('89년)하였으며 젊은 운전자에게 단계적으로 운전면허를 취득할 수 있도록 '단계별 운전면허제'를 도입하였다. 그리고 1997년에 도시부지역 통행속도를 50km/h 이하로 운행하도록 속도제한제도를 도입하였다. 이 기간 동안 교통사고 사망자수는 38.8%가 감소하는 성과를 올렸다. 네 번째 감소 시기는 2007년 ~ 2010년(④)으로 대형 화물차량 지원제도 도입('08년)과 어린이 안전규칙을 강화('09년)하는 등의 대책들을 추진하였다.

6. 오스트리아

오스트리아는 지난 10년간(2001~2010) 도로 교통사고 사망자수를 42.4%(연평균 5.9% 감소)까지 감소시켰다. 자동차 1만대당 사망자수는 0.97명('10년)으로써 OECD 국가중 16위를 차지하였다. 오스트리아는 1972년 이래로 현재까지 연평균 약 4.4%씩 꾸준히 교통사고가 감소하고 있는 추세로써 그 동안 네 번에 걸쳐 교통사고가 크게 감소하였다.

첫 번째 교통사고 감소 시기는 1972년~1976년(①)으로 국도(100km/h, '73년) 및 고속도로(130km/h, '74년)에 처음으로 속도제한을 단행하였고 승용차 이용자의 안전벨트 착용을 의무화(법적 제재 없었음)하는 등 안전대책을 추진하여 이 기간 동안 27.7%의 도로교통사고 사망자수를 감소시켰다. 두 번째 감소 시기는 1983년~1985년(②)으로써 사고시에 신속한 환자이송을 위한 응급의료 헬기를 이용('83년)하였고 안전벨트 미착용시 벌금을 부과('84년)할 수 있도록 하였으며 이륜자동차('85년) 및 원동기장치자전거('86년) 이용자에게 헬멧 착용을 의무화하는 대책 등을 적극 추진하였다. 세 번째 감소 시기는 1991년~1996년(③)으로 음주 측정장치를 도입('89년)하



〈그림 6〉 오스트리아의 교통사고 증감 추이

자료 : <http://cemt.org/irtad/Data.aspx>

〈표 6〉 오스트리아의 교통사고 감소시기별 주요 추진 대책

| 감소시기 및 감소율 | 주요추진대책 |
|----------------------------|--|
| 1972~1976 (①) -27.7% | · 연방도로(국도) 속도제한(100km/h)('73년) · 고속도로 속도제한(130km/h)('74년) · 안전벨트 착용 의무화(법적제재 없음)('75년) |
| 1983~1985 (②) -22.5% | · 응급의료 헬기 이용('83년) · 안전벨트 이용 의무화(벌금 부과)('84년) · 이륜차 헬멧 착용 의무화('85년) · 원동기장치자전거(moped) 헬멧 착용 의무화('86년) |
| 1991~1996 (③) -33.8% | · 음주 측정기 도입('89) · 전좌석 안전벨트 착용 의무화('91) · 원동기장치자전거(moped) 운전면허 등급화('92) · 레이저 과속단속카메라 도입('93) |
| 2003~2010 (④) -40.7% | · 2단계 운전교육 도입('04년) · 벌점제도 도입('05년) · 음주 의료검사 도입('07년) · 스노우 타이어 장착 의무화('09년) · 속도위반시 제재 강화('10년) |

자료 : Road Safety Annual Report 2011(OECD/ITF)

여 음주운전 단속을 강화하였고 1992년에 전좌석 안전벨트 착용을 의무화하였다. 또한 원동기장치자전거(moped) 운전면허시험을 등급화('92년)하여 시행하고 사고가 잦은 교차로 및 상승적으로 과속이 빈번한 도로구간 등에 과속단속 카메라를 도입('93년)하는 등 적극적인 안전대책을 추진하여 33.8%의 교통사고 사망자수를 감소시키는 성과를 거두었다.

네 번째 감소 시기는 2003년~2010년(④)으로써 2단계 안전운전 교육 실시('04년), 교통법규 위반시 벌점제도 도입('05년), 음주시 의료검사

시행('07년), 겨울철 폭설에 따른 스노우 타이어 장착 의무화('09년), 속도위반시 법적 제재 강화('10년) 등의 대책을 추진한 결과 40.7%까지 교통사고 사망자수를 감소시켰다.

III. 시사점

본 연구는 교통안전 선진국이 추진했던 안전대책중에 교통사고 감소시기에 추진했던 대책을 살펴보고 있다. 각 국가별 유사했던 안전 대책을 추진한 시기는 달랐지만 공통적으로 많이 추진하였던 안전대책들은 크게 제한속도 하향 조정, 전좌석 안전벨트 착용 의무화, 대형차량 속도제한장치 부착 의무화, 이륜차/원동기장치자전거 이용자 헬멧 착용 의무화, 음주단속 강화, 음주운전 위험성 홍보 및 보호장구 착용 등에 대한 지속적인 홍보·캠페인 전개, 자동차 안전도 강화 등이다. 이러한 안전대책을 지속적으로 추진한 결과, 교통사고가 현격히 감소하였고 교통안전 선진국으로 진입하는 발판을 마련하는 계기가 되었다.

교통안전 선진국이 추진했던 안전대책들은 국내에서도 이미 추진했거나 추진해 오고 있는 대책들이 대부분이다. 교통안전 선진국은 이러한 대책들을 꾸준히 추진하여 교통사고를 감소시킨 반면에 우리나라는 지속적으로 대책을 추진하기 보다는 단발성 대책으로 추진하여 효과를 거두지 못한 것들이 대부분이다.

제7차 국가교통안전기본계획의 정책목표를 달

성하고 교통안전 선진국으로 도약하기 위해서는 교통안전 선진국이 교통사고 감소시기에 추진했던 주요 교통안전 대책들을 적극적으로 검토하여 추진할 필요가 있다. 또한 국내에서 기 추진했던 대책들을 재검토하여 지속적으로 추진할 수 있는 전략을 재수립할 필요가 있다. 그리고 이러한 교통안전대책을 강력히 추진하고 지속적으로 관리할 국가차원의 전담조직이 필요하다. 또한 교통안전사업 투자효과를 평가하고 모니터링하여 교통안전사업을 계속 발굴할 수 있는 시스템을 갖출 필요가 있다.

참고문헌

1. 각국의 사망자수 통계자료: <http://cemt.org/irtad/Data.aspx>
2. 영국 : <http://www.dft.gov.uk/roads>
3. 일본 : <http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/index-t.html>
4. 네덜란드: <http://www.swov.nl/UK/Research/Maatregel/maatregel.asp>
5. 스위스: Road Safety Annual Report 2010 (OECD/ITF)
6. 호주: http://www.nrsc.gov.au/about/road_safety_firsts_in_australia.aspx
7. 오스트리아: Road Safety Annual Report 2011(OECD/ITF)