

교통안전진단제도 도입 및 활성화 방안

- 교통사고는 예방이 가능한 사회적 해악으로 교통안전진단제도를 통해 교통사고 저감이 충분히 가능함
 - 실제, 영국 등지에서는 사망사고의 30% 저감 효과가 있는 것으로 나타남
- 국내에서는 「교통안전법」에서 그 근거를 마련하고 있으나 사전 예방보다 사후관리에 중점을 두고 있으며, 효율적 실행이 어려운 상태임
 - 따라서, 보다 현실 적용이 가능한 교통안전진단제도의 도입을 통해 실천적인 제도를 마련할 필요가 있음
- 「교통안전진단을 위한 특별법」 제정
 - “국가안전기획위원회” 구성을 통해 교통안전진단의 여러 기관간 중복기능을 조정하고, 안전관리에 대한 종합적 가동체계 구축
 - 교통안전진단 대상, 정기진단시기, 항목, 방법, 진단 후 조치 의무 및 보고서 작성 기준 등을 포함한 교통안전진단 지침의 작성
 - 교통안전전문기관 및 “교통안전진단사” 제도 도입을 통해 교통안전진단의 신뢰성 확보
 - 교통안전을 전문적으로 관리할 정부조직 및 인원 그리고 예산확보가 안정적으로 이루어지기 위한 제도적 규정 필요
- 보험사 및 차량제작사에 안전진단을 위한 연구개발과 전문가 양성 의무 부여

1. 교통사고는 사전에 예방이 가능

- 교통안전법 제정 이후에도 지속적으로 증가했던 교통사고가 최근 들어 정부의 적극적인 노력으로 감소단계에 있으나, 아직 우리나라의 교통사고율은 OECD 국가 중 최고 수준으로 사회·경제적 문제뿐 아니라 국가경쟁력 측면에서도 걸림돌이 되고 있음
 - 2001년 국내에서 교통사고로 인한 사망자수는 8,525명으로 나타났으며, 이 중에서도 도로교통사고가 차지하는 비율은 95%로 절대적으로 높음
- 교통사고가 발생하는 원인은 교통시설(주변 환경 포함), 교통수단, 사용자 등 크게 세 가지로 구분할 수 있으며, 이들의 복합적인 작용으로 사고가 발생함
 - 이 중, 교통시설과 수단은 철저한 점검을 통해 사고를 충분히 예방할 수 있음
 - 이를 위해 1979년에 제정된 교통안전법에서도 지정행정기관은 각 부문별 교통수단과 관련된 안전시설과 운수업체의 안전을 확보하기 위해 안전진단을 시행하고 개선명령을 내릴 수 있도록 규정하고 있음(제21조 2및3항)
 - 그러나, 이는 포괄적 규정으로 실제 현장 적용이 어렵고, 실질적으로 적용되고 있는 대상범위 또한 운수업체에 국한되고 있는 실정임
 - 또한 교통안전법 외에도 도로법, 도로교통법, 철도법, 해상교통안전법, 선박안전법, 항공법 등 행정주체에 따라 상이하게 법을 적용하고 있어 종합적이고 체계적인 진단이 이루어지지 못하고 있음
- 따라서 종합적·체계적·전문적 교통안전진단을 위한 제도 마련 필요

2. 교통안전점검의 현황 및 문제점

- 시설과 장비의 계획 및 설계 - 건설 - 운영 등 단계별 교통안전 점검 가능
 - 계획과 설계단계에서는 설계심의 또는 자문, 그리고 전문감리회사에 의한 설계·감리 등 도면상에서의 안전점검이 가능함
 - 건설단계에서는 시공 감리를 통해 현장과 실물에 대한 안전점검이 가능함
 - 운영단계에서는 사고다발지역의 사후평가를 실시하고 대책을 수립함

- 국내에서 최근 안전진단에 대한 논의가 부각되면서 사후평가에 초점이 맞추어지고 있으나, 사고예방차원에서는 계획 및 설계단계 혹은 감리단계 등 시설 및 장비의 이용 전에 정확한 진단을 통한 사전 대책마련에 초점을 두어야 함
- 이들 여러 단계에서의 점검과 진단은 건설교통부, 경찰청, 철도청, 해양수산부 등 여러 부처에서 관할하고 있어 이들의 통합 시행이 필요함
- 특히, 현행 국내의 교통안전진단제도는 진단이라기보다는 점검 수준임
 - 첫째, 상이한 안전점검 주체에 따른 비효율성
 - 안전점검주체가 상이하여 적용 항목과 기준이 상이하고, 일부는 중복 진단
 - 둘째, 전문성 결여와 인력부족
 - 점검요원에 대한 자격요건이나 체계적인 교육이 이루어지지 않고 있으며, 교통 사고원인을 복합적으로 규명할 수 있는 전문가가 절대적으로 부족함
 - 도로, 철도, 항만, 공항 등 각 수단별로 관리연장이 너무 방대한 반면에 투입되는 인력이나 예산은 충분하지 않아 심도 있는 진단이나 관리가 어려운 실정임
 - 셋째, 진단이나 점검을 위한 체크리스트나 방법론의 정립이 미비함
 - 정량적인 항목보다 주로 점검자의 주관적인 판단에 의존하고 있어 신뢰성 저하
 - 점검하는 방법에 대한 구체성이 결여되어 점검결과의 객관성 저하
 - 넷째, 점검결과의 체계적 관리 부족과 개선대책 수립 미흡
 - 점검결과에 대한 보고서 작성, 이들 보고서의 관리 그리고 개선대책에 반영 등과 같은 일관성 있는 업무의 추진이 부족한 실정임
 - 사고원인에 대한 전문적인 규명과 이들의 개선대책 마련이 부족한 실정임
 - 부정기적이고 단편적인 점검으로 지속적인 안전사고 대책마련과 예방이 어려움
 - 다섯째, 진단과 점검결과의 보관 및 데이터베이스 구축이 미비함

3. 외국의 교통안전진단제도

- 외국 제도의 특징은, 수단별 특성에 적합한 진단제도를 가지고 있는 동시에 사고조사를 포함하여 교통안전진단을 총괄할 수 있는 기구를 통해 일관성 있게 대처하고 있음

- 사례 : 미국의 교통사고조사위원회(National Transportation Safety Board)
- 교통사고의 95%를 차지하여 다양한 대안과 방법론들이 정착된 도로분야 안전진단제도의 분석은 향후 전반적인 교통안전진단제도의 정립에 큰 도움을 줄 수 있음
- 도로안전진단제도 (Road Safety Audit)가 가장 발달한 나라는 영국으로, 1991년부터 고속도로와 국도급 간선도로에 안전진단을 의무화하였음
 - 기본설계 이전에 대상사업에 따라 안전진단 지침을 설정하고, 기본설계 후 - 실시설계 후 - 완공 후 개통직전 - 개통 후 사후관리 등으로 안전진단 권장
 - 이 제도의 도입 이후 사망자수가 1990년 5,217명에서 1994년 3,650명으로 30% 감소한 것으로 나타남 (자료 : S. Proctor und M. Belcher, "The use of Road Sa Audits in Great Britain", 1993)
- 호주 역시 1992년에 "The National Road Safety Strategy"를 작성하면서 "Road S Audit"을 발행하여 도로안전진단 지침서로 활용하고 있음
 - 호주의 경우에는 영국보다 한 단계 많은 5단계로 구분에서 안전진단을 실시하도록 하고 있는데, 기본설계 전에 타당성평가 단계에서부터 시작됨
 - 호주 역시 약 3%의 사망사고 절감효과를 보이며, 약 7,500만~2억 2,500만 달러의 사회비용 감소효과를 보이고 있음
- 그 외 뉴질랜드나 미국 그리고 기타 유럽국가에서도 이와 유사한 제도를 적용
 - 도로안전진단에 소요되는 비용은 국가마다 포함항목에 따라 상이하나 신규사업의 경우 도로설계비의 4~10%가 추가될 것으로 예상됨
 - 이러한 재원의 마련 혹은 지원을 위해 호주나 뉴질랜드 등에서는 정부예산의 일부를 안전진단항목으로 규정하고 있음
- 이들을 종합해 보면 크게 네 가지의 시사점을 요약해 볼 수 있음
 - 첫째, 제도적인 뒷받침과 상세한 지침서 작성이 중요하며, 여기에서는 안전진단과정의 투명성과 공개를 원칙으로 하고 있음
 - 둘째, 전문가의 확보가 중요하며, 궁극적으로 모든 사람들이 납득할 수 있는 합리적인 진단결과를 도출하고 이에 대한 논리를 마련할 수 있어야 함

- 셋째, 사후보다는 개통 전에 안전을 확보할 수 있는 진단제도의 마련이 필요
- 넷째, 이러한 제도의 추진을 위한 추가재원이 민간보다는 정부 예산차원에서 마련되어 효율적으로 시행될 수 있도록 해야 함
- 다섯째, 교통수단의 특성에 적합한 제도나 기구의 필요성을 인정하면서도 통합적 관리를 할 수 있는 기구가 필요함

〈국가별 안전진단제도의 비교〉

항목	덴마크	영국	노르웨이	호주	뉴질랜드
안전진단 과정	계획 예비설계 상세설계 개통직전·후 모니터링	예비설계 실시설계 개통 전 모니터링	계획 실시설계 건설 개통 전 대기	타당성조사 예비설계 실시설계 개통 전 개통 후	타당성조사 프로젝트평가 실시설계 개통 전 모니터링
발의	프로젝트 책임자	계획가	도로행정기관	계획가 발주자	발주자 도로행정기관
최종책임	발주자 (도로행정기관)	발주자 (도로행정기관)	도로행정기관	계획가 발주자	발주자 도로행정기관
자료의 공개	가능	가능 (공청회/소송)	불가능	가능 (공청회/소송)	—
안전 진단사	단기교육 평가사증명	교통안전분야 경력	교육 이수 안전 기초지식	안전/설계 강의 실무권장	워크숍, 단기강의
체크 리스트	사용	사용 (중점사항만)	사용	사용	사용

4. 교통안전진단제도의 도입과 추진 방향

- 교통안전진단제도는 물리적 시설물의 구조적인 안전성을 평가하는 제도가 아니라, 이러한 시설물이 교통행위에 이용될 때 이용자에게 영향을 미칠 안전저해요소를 규명하여 교통사고대책을 수립하는 제도임
- 예방관리와 사후관리 등 교통안전진단제도의 이원적 추진
 - 사고조사 및 대책마련을 위한 종합기구로 “국가안전기획위원회”를 구성하고, 사후

재난관리뿐 아니라 일정규모 이상의 대형 사업에 대해서는 계획단계부터 예방 및 사후안전관리를 총괄하는 등 교통안전진단의 통합적 추진을 유도함

- 여러 기관간의 중복기능을 조정하고, 안전관리에 대한 종합적 가동체계 구축
- 한편, 기존의 건설 및 운영관리주체기관은 수단별 특성에 적합한 세부적인 교통안전진단을 주관하는 등 예방관리에 주력하고, 이들 결과에 대한 교통체계관리청별 교통안전백서를 발간하여 데이터베이스 구축을 위한 기초자료로 활용

○ 「교통안전진단을 위한 특별법」 제정

- 교통체계관리청에 체계적인 교통안전진단 및 점검업무를, 이용자에게는 특별한 교통안전책임을 부과하는 것을 목적으로 함
- 계획 및 설계 과정부터 안전진단을 수행할 수 있는 실행력 있는 근거법을 마련하여, 교통안전진단의 내실을 기하고 전문성을 강화하도록 해야 함
- 본 법에서는 효율적이고 안정적인 교통안전진단을 위한 다양한 내용들을 포함하여 법적 지원이 가능하도록 함
- 교통안전진단 지침의 작성 : 교통안전진단 대상, 정기진단시기, 항목, 방법, 진단 후 조치 의무 및 보고서 작성 기준 등 포함
- 교통안전진단을 전문적으로 관리할 정부조직 및 인원 그리고 예산확보가 안정적으로 이루어지기 위해 제도적 규정 필요
- 교통안전진단전문기관 및 전문가 양성기관 설치 : 등록요건 및 전문가의 자격 규정을 통해 “교통안전전문기관” 및 “교통안전진단사” 제도를 도입해 신뢰성 확보
- 교통안전진단 대가 및 이를 위한 재원조달 방안 규정 : 교통안전진단 대가의 수준에 대한 규정과, 여기에 사업비 혹은 설계비의 일정 부분을 교통안전진단 예산으로 할당하는 것을 규정토록 함

○ 교통안전진단을 위해 보험사 및 차량제작사에 연구개발과 전문가 양성 의무 부여

- 차량제작사 및 보험사 수익의 일정비율을 교통안전진단에 투자할 수 있도록 의무화

국토연구원 김경석 연구위원 (kskim@krihs.re.kr, 031 - 380 - 0342)