

시 정 연  
2008-PR-51

교통안전법 개정에 따른  
서울시 교통사고원인조사 체계정립에 관한 연구

A Study on Establishment of Traffic Accident Cause Investigation  
in Seoul According to the Revision of Traffic Safety Act

2008

## 연구진

---

연구책임 이 신 해 • 도시기반연구본부 연구위원  
김 원 호 • 도시기반연구본부 연구위원  
김 승 준 • 도시기반연구본부 부연구위원  
연구원 박 지 훈 • 도시기반연구본부 연구원

---

지문위원 강 동 수 • 도로교통공단 팀장  
김 도 경 • 서울시립대학교 교수  
이 현 주 • 교통안전공단 박사

---

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서  
서울특별시의 정책과는 다를 수도 있습니다.

# 요약 및 정책건의

---

## I. 연구의 개요

### 1. 연구 배경

#### ○ 연구의 배경 및 목적

- 교통안전법은 1977년 이리역(현재 익산역) 폭발사고를 계기로 정부의 교통안전추진체계를 강화하기 위하여 일본의 “교통안전대책기본법”을 입법모델로 1979년 제정됨
- 제정된 후 10번의 일부개정을 거친 후 2006년 12월 28일 전부 개정됨.
- 전부 개정의 사유는 교통안전에 관한 기본법이라고 할 수 있는 교통안전법이 제 기능을 다하지 못하고 있고 우리의 교통안전수준도 낮은 수준에 머물고 있으므로 이를 개선하기 위하여 법을 전반적으로 재정비하는 것임.
- 법의 개정에 따라 향후 서울시의 교통안전 업무는 기존업무와 많이 달라져서 서울시의 교통안전업무에 대한 개선이 필요하기에 이 연구를 수행함.

### 2. 교통안전법 검토 및 서울시 안전업무 진단

#### ○ 교통안전법 개정사유

- 현재 교통안전에 관한 기본법이라고 할 수 있는 교통안전법이 제 기능을 다하지 못하고 있고 우리의 교통안전수준도 낮은 수준에 머물고 있으므로 이를 개선하기 위함.
- 중앙정부, 광역자치단체 및 기초자치단체 수준에서 각각 교통안전정책

심의위원회를 설치하여 체계적이고 효율적인 교통안전관리체계를 수립  
· 운영할 수 있도록 함.

- 운수업체 등의 높은 교통사고 발생률을 낮추기 위하여 교통안전관리규  
정, 교통안전점검 및 교통안전진단제도를 정비하는 등 동법을 전반적으  
로 재정비하려는 것임.

○ 교통안전법 개정의 목적

- 기초지방자치단체의 교통안전 책임 강화, 운수업체의 실질적 교통안전  
의무 부여, 시설환경요인에 의한 교통사고 감소

○ 법개정에 따른 서울시의 주요업무

- 서울시 교통안전정책심의위원회의 설치 및 운영, 서울시 교통안전기본  
계획 수립 및 시행, 교통안전점검 실시, 교통안전진단 실시, 교통사고원  
인조사, 운행기록 보관 및 활용, 교통안전체험 연구·교육시설 설치

○ 서울시 교통안전업무 문제점

- 서울시에서 교통안전업무만을 단독으로 담당하고 있는 인력은 거의 없  
는 실정임.

- 서울시에서의 교통안전업무는 교통안전시설에 대한 투자가 중점적으로  
이뤄지고 있으나 그 예산은 미미한 실정임.

- 역할과 책임이 불명확한 교통안전 업무 추진체계

○ 서울시 교통안전업무 여건변화

- 안전법 개정 및 경찰청 교통안전 업무의 서울시 이관으로 서울시의 책  
임 및 역할이 강화됨.

○ 법개정에 따라 추가되거나 확대된 대부분의 업무는 법에 따라 충실히 수  
행되면 소기의 목적을 달성할 수 있을 것으로 판단되나, ‘교통사고원인조  
사’의 경우 추가적인 연구를 통한 개선방안 도출이 필요함.

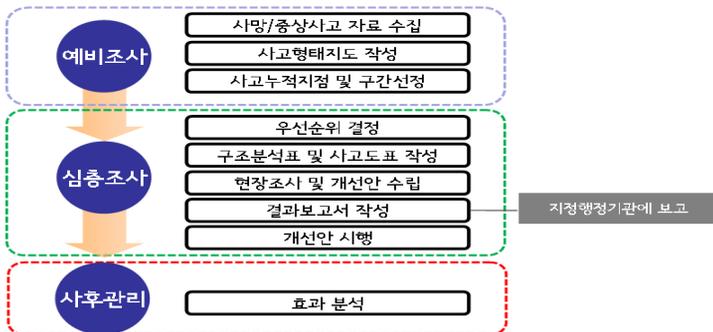
### 3. 교통사고원인조사 고찰 및 문제점 도출

- 교통사고원인조사는 도로교통에서 발생하는 인명 피해를 예방하고 원인을 규명하기 위한 것으로, 교통사고의 사슬고리에 대한 통찰을 통하여 구조적으로 유사하고 반복적으로 발생하는 인명사고의 형태를 파악함으로써 발생 확률을 감소시키기 위한 교통안전 전략임.
- 교통안전법(제50조)에서 교통사고원인조사 시행을 규정함.

**교통안전법 제50조(교통시설을 관리하는 행정기관 등의 교통사고원인조사)**

- ① 교통시설을 관리하는 행정기관, 교통시설설치·관리자를 지도·감독하는 교통행정기관은 소관 교통시설 안에서 대통령령이 정하는 중대한 교통사고가 발생한 경우에는 당해 교통시설의 결함, 교통안전표지 등 교통안전시설의 미비 등으로 인하여 교통사고가 발생하였는지의 여부 등 교통사고의 원인을 조사하여야 한다.
- ② 교통수단의 안전기준을 관장하는 지정행정기관의 장은 대통령령이 정하는 중대한 교통사고가 발생한 때에는 교통수단의 제작상의 결함 등으로 인하여 교통사고가 발생하였는지의 여부에 대하여 조사할 수 있다.
- ③ 제1항의 규정에 따라 교통사고의 원인을 조사하여야 하는 지방자치단체의 장은 그 결과를 소관 지정행정기관의 장에게 제출하여야 한다.
- ④ 제1항 및 제2항의 규정에 따른 교통사고조사의 구체적인 대상·방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

- 교통사고 원인조사의 수행절차



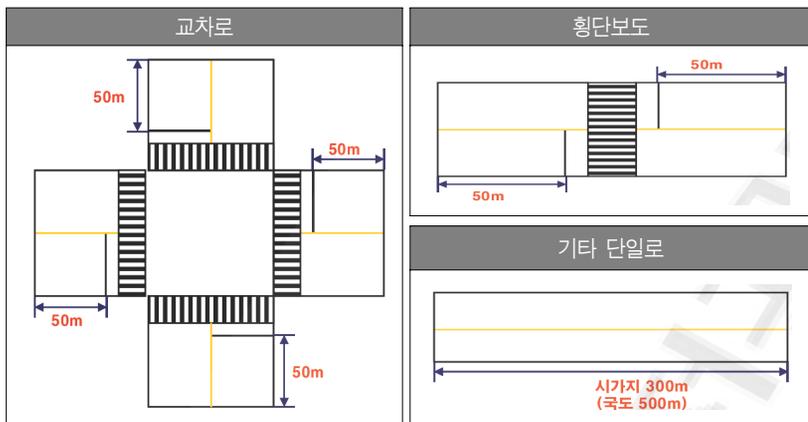
<그림 1> 교통사고원인조사 수행절차

○ 교통사고원인조사 대상기준

- 사망자가 있는 교통사고가 최근 3년간 3건 이상 발생하여 해당 구간의 교통시설에 문제가 있는 것으로 의심되는 도로

○ 교통사고원인조사 대상구간

- 대상구간은 교차로, 횡단보도, 기타 단일로로 구분되어 기준이 제시됨
- 교차로 : 교차로 경계선으로부터 50m까지의 구간
- 횡단보도 : 횡단보도 경계선으로부터 50m까지의 구간
- 기타 단일로 : 도시지역의 경우에는 300m, 도시지역 외의 경우에는 500m의 도로구간



<그림 2> 교통사고원인조사 대상도로 및 구간

○ 교통사고원인조사 문제점 1 : 최소한의 교통사고원인조사 대상기준

- 법상의 대상기준(3년간 사망자 3건 이상)에 따르면 서울시에서 교통사고 원인조사가 필요한 도로는 16곳에 불과함(2004년~2006년 교통사고 자료).

- 법상에서는 최소한의 기준만을 제시하고 있음.
- 해당 도로는 모두 서울시 관할인 특별광역시도로이므로 자치구가 수행하여야 할 교통사고원인조사 대상도로가 없음.
- 서울시의 교통사고 특성(높은 보행자 사고), 도로 특성(도시고속도로)을 고려하지 못함.
- 교통사고원인조사 문제점 2 : 획일적인 교통사고원인조사 대상구간
  - 서울시의 특성을 반영하지 못한 획일적인 대상구간 설정 기준임.

## 4. 개선방안

### 1) 교통사고원인조사 대상기준 확대

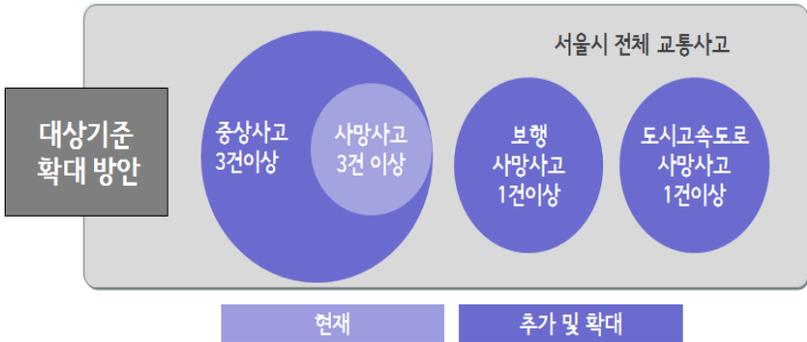
- 교통사고원인조사 대상기준 현황
  - 교통안전법 시행령에 따르면 교통사고원인조사 대상기준은 ‘사망자가 있는 교통사고가 최근 3년간 3건 이상 발생하여 해당 구간의 교통시설에 문제가 있는 것으로 의심되는 도로’로 설정됨.<sup>1)</sup>
- 교통사고원인조사 대상기준 확대
  - 다른 시·도에 비해 사망사고가 적고 치사율이 낮으므로 중상사고 3건 이상으로 기준 확대
  - 다른 시·도에 비해 보행사고율이 높으므로 보행사망사고 1건 이상의 기준 추가
  - 도시고속도로에서는 빠른 통행속도로 높은 사고심각도를 보이므로 도시고속도로 사망사고 1건 이상의 기준 추가

---

1) 단, 대상 구간에서 음주운전이나 무면허운전 등 운전자의 과실로 교통사고가 발생한 것이 명백한 경우에는 기준을 적용하지 아니함.

- 다른 시·도에 비해 사망사고가 적고 치사율이 낮음  
※ **중상사고 3건 이상으로 기준 확대**
- 다른 시·도에 비해 보행사고율이 높음  
※ **보행사망사고 1건 이상의 기준 추가**
- 도시고속도로가 존재하며 빠른 통행속도로 높은 사고심각도  
※ **도시고속도로 사망사고 1건 이상의 기준 추가**

<그림 3> 교통사고원인조사 대상기준 확대 방안 1



<그림 4> 교통사고원인조사 대상기준 확대 방안 2

## 2) 교통사고원인조사 대상구간 확대

### ○ 교통사고원인조사 대상구간 현황

- 교통안전법 시행령에 따르면 교통사고원인조사 대상구간은 ‘교차로 또는 횡단보도 및 그 경계선으로부터 50m까지의 구간’ 및 ‘교차로나 횡단보도를 포함하지 아니한 도로로 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제6조제1호에 따라 도시지역의 경우에는 300m, 도시지역 외의 경우에는 500m의 도로구간’으로 설정됨.

### ○ 교통사고원인조사 대상구간 확대

- 도로별 차선 수(1차로~10차로 이상)의 차이가 크고, 차선 수에 따라 차

량접근 속도 및 보행횡단길이가 다르므로 차선 수에 따라 교차로, 횡단 보도의 영향권이 확대됨.

- 도시고속도로는 빠른 통행속도로 사고의 영향권이 넓으며, 연속류이므로 도시고속도로 1km 구간을 추가

- 도로별 차선 수의(1차로 ~ 10차로 이상) 차이가 크고, 차선 수에 따라 차량접근 속도 및 보행횡단길이가 다름  
☞ **차선수에 따라 교차로, 횡단보도 영향권 확대**
- 도시고속도로는 빠른 통행속도로 사고의 영향권 넓으며, 연속류  
☞ **도시고속도로 1km 구간 추가**

<그림 5> 교통사고원인조사 대상구간 확대 방안

- 이때 「도로와 다른 도로 등과의 연결에 관한 규칙」을 참고로 교차로 영향권을 설정함. 교통안전법상의 기준을 최소한으로 하고 영향권을 확대해야 하므로 최소기준인 교차로와 횡단보도 경계선으로부터 50m구간은 그대로 유지하고 차선 수에 따라 이를 확대함.

차선 수	대상구간	비고
1차로 ~ 4차로	경계선 50m	현재와 동일
6차로 ~ 8차로	경계선 60m	확대
10차로 이상	경계선 80m	확대

「도로와 다른 도로 등과의 연결에 관한 규칙 별표4 교차로 영향권 산정기준」에 근거하여 대상구간 설정

<그림 6> 차선 수에 따라 교차로, 횡단보도 영향권 확대방안

### 3) 교통사고원인조사분석반 설치 및 운영

- 교통사고원인조사를 하기 위하여 교통행정기관의 장은 교통사고원인조사반을 둘 수 있음.

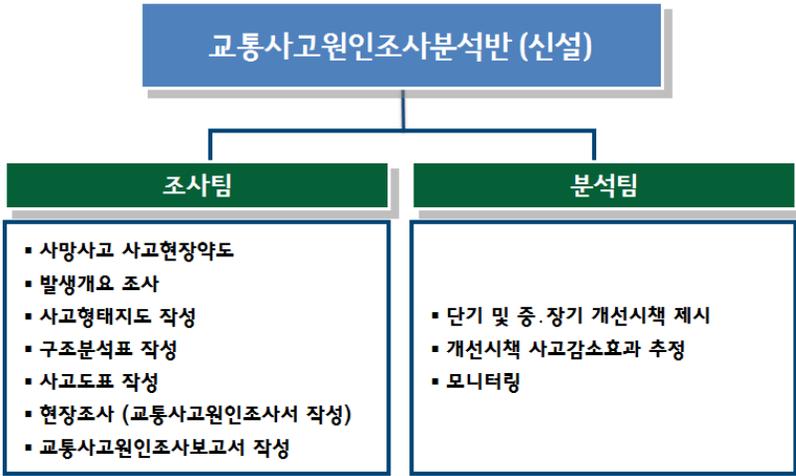
- 법조항에는 교통사고원인조사반의 구성과 운영에 관한 사항이 언급되어 있으나 구체적인 절차는 제시되어 있지 않음.

**교통안전법 시행령 제37조 2항**

교통행정기관등의 장은 법 제50조제1항·제2항에 따라 교통사고의 원인을 조사하기 위하여 필요한 경우에는 다음 각 호의 자로 구성된 교통사고원인조사반을 둘 수 있다.

1. 교통시설의 안전 또는 교통수단의 안전기준을 담당하는 관계 공무원
2. 해당 구역의 교통사고 처리를 담당하는 경찰공무원
3. 그 밖에 교통행정기관등의 장이 교통사고원인조사에 필요하다고 인정하는 자

- 법상에 제시된 교통사고원인조사반을 임시로 소집하기보다는 서울시 내부 또는 서울시 산하연구기관에 상시기구로 신설하는 것이 바람직함.
  - 서울시에서의 성공적인 교통사고원인조사를 하기 위해서는 달, 분기 또는 반기별로 교통사고원인조사분석반을 소집하여 교통사고원인조사를 시행하기보다는 상시기구로 조직을 신설해야 함.
  - 교통사고원인조사분석반을 소집을 통해 운영하면 다른 업무와의 중복으로 업무의 질 하락, 전문성 결여 등의 문제가 우려됨.
  - 또한 앞서처럼 교통사고원인조사 대상을 법상의 기준보다 확대하거나 추가하고자 하는 이 연구의 제안을 수용하게 된다면 서울시에서 수행하여야 할 교통사고원인조사 대상은 증가할 것으로 예상됨. 이에 따라 교통사고원인조사를 수행하여야 할 교통사고원인조사분석반의 업무가 많아질 것임.
- 교통사고원인조사분석반 조직 운영
  - 교통사고원인조사분석반은 조사팀과 분석팀으로 구성하는 것이 바람직함.



<그림 7> 교통사고원인조사분석반 조직 운영

- 교통사고원인조사분석반 운영에 관한 사항
  - 교통사고원인조사를 보다 충실히 수행하기 위해 운영 규정을 담은 실무지침 내지 행정규칙을 마련해야 함.
  - 관계기관의 긴밀한 협조가 필요하며 합의된 결과에 대해서는 공동책임 을 져야 함.
  - 교통사고원인조사의 결과 및 개선시책에 관한 내용은 언론을 통해 일 반인에게 홍보해야 함.
  - 교통사고원인조사의 결과로 제시된 개선시책에 대해 지속적으로 모니 터링을 수행해야 하며, 결정된 개선시책으로도 사고원인이 제거되지 않 을 경우에는 추가 개선시책을 제시해야 함.
  - 교통사고원인조사를 원활히 수행할 수 있도록 소관 도로의 사고원인 및 대책에 대한 과학적 조사와 분석, 개선대책 수립의 역량을 가진 교 통전문가를 교통사고원인조사반에 채용해야 함.

## II. 정책건의

- 지역교통안전기본계획 수립 시에는 단편적인 교통사고에 현황에 의존하지 말고, 교통사고 특성 및 원인 등에 대한 과학적이고 체계적인 분석을 통하여 지역실정에 맞는 종합적인 교통안전 대책과 정책이 포함된 계획을 수립하여야 함.
- 교통사고원인조사의 원활한 수행을 위하여 서울시와 관련된 교통사고원인조사 업무를 주로 담당하는 교통사고원인조사분석팀을 구성·운영하여야 함.
- 교통안전법 개정 등의 여건변화에 따라 교통안전에 대한 서울시의 책임과 역할이 강화되었으므로, 그에 상응하는 조직 및 예산의 확대가 이루어져야 함.
- 서울시와 자치구에서 수립 중인 지역교통안전기본계획은 상호 협의 및 보완을 통하여 수립되어야 할 것이며, 서울시와 자치구의 업무를 명확히 설정하여 계획의 실행력을 높이는 동시에 중복 업무로 인한 인력낭비를 예방하여야 함.

# 목 차

---

<b>제1장 연구의 개요</b> .....	<b>3</b>
제1절 연구의 배경 및 목적 .....	3
제2절 연구의 주요내용 .....	3
<b>제2장 교통안전법 검토 및 서울시 안전업무 진단</b> .....	<b>7</b>
제1절 교통안전법 개요 .....	7
1. 교통안전법 개요 .....	7
2. 교통안전법 특징 .....	7
3. 교통안전법 연혁 .....	8
제2절 교통안전법 주요 개정내용 .....	10
1. 교통안전법 개정사유 및 목적 .....	10
2. 교통안전법 주요 개정내용 .....	11
3. 개정에 따른 서울시 주요 업무 .....	14
제3절 법개정에 따른 서울시 교통안전업무 진단 .....	21
1. 서울시 교통안전업무 문제점 .....	21
2. 서울시 교통안전업무 여건변화 .....	25
3. 서울시의 교통안전업무 진단 시사점 .....	26
<b>제3장 교통사고원인조사 고찰 및 문제점 도출</b> .....	<b>29</b>
제1절 교통사고원인조사 고찰 .....	29
1. 제도의 개요 .....	29
2. 교통안전법상의 교통사고원인조사 .....	29
3. 교통사고원인조사 수행절차 .....	31
4. 교통사고원인조사 대상기준 및 대상구간 .....	32

제2절 교통사고원인조사 문제점 .....	34
1. 최소한의 교통사고원인조사 대상기준 .....	34
2. 획일적인 교통사고원인조사 대상구간 .....	35
<b>제4장 교통사고원인조사 개선방안 및 추진체계 .....</b>	<b>39</b>
제1절 교통사고원인조사 개선방안 .....	39
1. 교통사고원인조사 대상기준 확대 .....	40
2. 교통사고원인조사 대상구간 확대 .....	44
제2절 교통사고원인조사 추진체계 .....	48
1. 교통사고원인조사반 설치 및 운영 .....	48
<b>제5장 결론 및 정책건의 .....</b>	<b>53</b>
제1절 결론 .....	53
제2절 정책건의 .....	55
<b>참고문헌 .....</b>	<b>59</b>
<b>부    록 .....</b>	<b>63</b>
<b>영문요약 .....</b>	<b>81</b>

# 표 목 차

---

<표 2-1>	교통안전점검 개요	17
<표 2-2>	교통시설설치자의 일반교통안전진단	18
<표 2-3>	교통수단운영자의 일반교통안전진단	18
<표 2-4>	특별교통안전진단	19
<표 2-5>	교통안전법 시행령의 교통사고원인조사 대상도로 및 구간	20
<표 2-6>	서울시 교통안전 관련업무 담당부서 및 담당업무	22
<표 2-7>	‘안전관리 강화로 교통사고 최소화’ 달성을 위한 사업	23
<표 2-8>	2007년 교통국 예산	24
<표 3-1>	교통사고원인조사 대상 지점(2004년~2006년)	34
<표 4-1>	시·도별 사망사고 발생건수(2007년)	41
<표 4-2>	지방청별 교통사고 사상자 추세(1990년~2007년)	42
<표 4-3>	서울시 당사자 상태별 사상자(2007년 기준)	42
<표 4-4>	서울시계 내 기준 도시고속도로 현황	43
<표 4-5>	서울시 도로 현황	45

# 그림목차

---

<그림 1-1> 연구의 체계도 .....	4
<그림 2-1> 교통안전법 연혁 .....	9
<그림 2-2> 서울시의 주요 업무 분석에 따른 시사점 .....	26
<그림 3-1> 교통사고원인조사 수행절차 .....	31
<그림 3-2> 교통사고원인조사 대상구간 .....	33
<그림 4-1> 지방청별 교통사고 치사율(1990년~2007년 합계) .....	41
<그림 4-2> 교통사고원인조사 대상기준 확대 방안 1 .....	43
<그림 4-3> 교통사고원인조사 대상기준 확대 방안 2 .....	44
<그림 4-4> 교통사고원인조사 대상구간 확대 방안 .....	45
<그림 4-5> 차선 수에 따라 교차로, 횡단보도 영향권 확대방안 .....	47
<그림 4-6> 교통사고원인조사분석반 조직 운영 .....	50

# 제1장 연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

제2절 연구의 주요내용

# 제1장 연구의 개요

## 제1절 연구의 배경 및 목적

- 교통안전법은 1977년 이리역(현재 익산역) 폭발사고를 계기로 정부의 교통안전추진체계를 강화하기 위하여 일본의 “교통안전대책기본법”을 입법 모델로 1979년 제정됨.
- 제정된 후 10번의 일부 개정을 거친 후 2006년 12월 28일 전부 개정됨.
- 전부개정의 사유는 교통안전에 관한 기본법이라고 할 수 있는 교통안전법이 제 기능을 다하지 못하고 있고 우리의 교통안전수준도 낮은 수준에 머물고 있으므로 이를 개선하기 위하여 법을 전반적으로 재정비하는 것임.
- 법의 개정에 따라 향후 서울시의 교통안전 업무는 기존업무와 많이 달라져서 서울시의 교통안전업무에 대한 개선이 필요하기 때문에 이 연구를 수행함.

## 제2절 연구의 주요내용

- 이 연구는 총 6장으로 구성되어 있으며, 각장의 내용을 소개하면 다음과 같음.
- 첫째, 서론에서는 연구의 배경 및 목적을 기술하여, 연구의 목적에 맞는 연구의 흐름을 설계함.
- 둘째, 2장에서는 교통안전법의 개요 및 주요 개정내용을 검토하고, 서울시 교통안전업무를 진단함.

- 셋째, 3장에서는 교통사고원인조사를 고찰하고, 그에 따른 문제점을 도출함.
- 넷째, 4장에서는 3장에서 도출한 문제점을 기반으로 하여 서울시에 맞는 교통사고원인조사 개선방안 및 추진체계를 마련함.
- 끝으로, 5장에서는 연구를 통해 얻은 결과를 요약하고, 향후 연구의 결과를 추진하는 과정에 있어 정책을 건의함.



<그림 1-1> 연구의 체계도

## 제2장 교통안전법 검토 및 서울시 안전업무 진단

제1절 교통안전법 개요

제2절 교통안전법 주요 개정내용

제3절 법개정에 따른 서울시 교통안전업무 진단

## 제2장 교통안전법 검토 및 서울시 안전업무 진단

### 제1절 교통안전법 개요2)

#### 1. 교통안전법 개요

- 1977년 이리역(현재 익산역) 폭발사고를 계기로 정부의 교통안전추진체계를 강화하기 위하여 일본의 “교통안전대책기본법”을 입법모델로 1979년 제정함.
- 교통안전에 대한 기본법으로 교통안전에 관한 국민의 권리와 국가의 의무뿐만 아니라 교통안전정책에 대한 기본시책이 천명되어 있음.
- 규제법이나 집행법의 성격도 있지만, 정책법(Policy Law)으로서, 교통안전법의 내용은 개별 교통안전 법령뿐만 아니라 각종 교통안전 정책에 대하여 일반적인 구속력을 가짐.

#### 2. 교통안전법 특징

##### 1) 법체계상 특징

- 교통안전법은 개별 교통안전 법령의 기본내용과 교통안전에 관계되는 각종 국가정책에 대하여 구속력(영향력)을 가짐.

##### 2) 입법방식에 있어서의 특징

- 교통체계 각각의 고유한 특성 및 운영방식이 서로 다르다는 점을 고려하

---

2) 교통안전공단 교육자료 재정리

면서 국가의 기본정책을 제시하고 있으므로 포괄적인 정책규정의 선언을 담는 형식과 각각의 교통수단에 공통으로 적용할 수 있는 규제적인 내용을 혼합한 입법방식을 채택하고 있음.

### 3) 내용적 측면에서의 특징

- 교통행정기관의 교통안전업무는 범정부적 차원에 입각하여 종합·조정되지 않을 경우 교통안전 대책이 상충 또는 중복되는 경우가 발생하게 되어 통일성 있고 계획적인 교통안전정책의 추진이 어렵게 됨. 그러므로 교통안전정책에 대한 종합·조정을 통하여 계획적이고 효율적으로 추진하기 위한 내용으로 구성됨.
- 즉, 교통안전법은 교통안전 제도의 기본이념 및 방향, 국가와 국민 등의 기본적 의무(책무), 제도 운영에 관한 기본계획, 관련 개별법률 해석적용의 기준 및 제·개정 시 기본법 취지 존중 등에 관한 기본적 사항 등 총괄적·포괄적 사항을 규정함.
- 또한 교통안전진단과 교통안전관리자 등에 대하여 구체적이고 세부적인 제도의 운영을 자체 완결적으로 규정하고 있어, 동 기본법을 구체화·세부화 하는 다른 개별 법률에 없는 사항도 동시에 규정함.

## 3. 교통안전법 연혁

- 1979년 12월 28일 제정된 후 10번의 일부 개정을 거쳐 2006년 12월 28일 전부 개정됨.
- 전부 개정 이후에도 현재(2008년 말)까지 3번의 일부 개정이 이루어짐.



<그림 2-1> 교통안전법 연혁

## 제2절 교통안전법 주요 개정내용

### 1. 교통안전법 개정사유 및 목적

#### 1) 교통안전법 개정사유

- 2006년 12월 28일 이루어진 교통안전법 전부 개정(법률 제8121호)의 주요 개정사유는 다음과 같음.
  - 현재 교통안전에 관한 기본법이라고 할 수 있는 교통안전법이 제 기능을 다하지 못하고 있고 우리의 교통안전수준도 낮은 수준에 머물고 있으므로 이를 개선하기 위함.
  - 중앙정부, 광역자치단체 및 기초자치단체 수준에서 각각 교통안전정책심의위원회를 설치하여 체계적이고 효율적인 교통안전관리체계를 수립·운영할 수 있도록 함.
  - 운수업체 등의 높은 교통사고 발생률을 낮추기 위하여 교통안전관리규정, 교통안전점검 및 교통안전진단체도를 정비하는 등 동법을 전반적으로 재정비하려는 것임.

#### 2) 교통안전법 개정의 목적

- 기초지방자치단체의 교통안전 책임 강화
  - 시·군·구 교통안전정책심의위원회 구성 및 운영
  - 시·군·구 교통안전기본계획(5년) 및 시행계획(1년) 수립시행
  - 소관 교통체계에 대한 교통안전점검 실시
  - 소관 교통시설 설치 시 교통안전진단 실시
  - 소관 교통체계에 대한 특별교통안전진단 실시명령
  - 소관 교통시설 결함에 의한 교통사고 발생 시 원인조사

- 운수업체의 실질적 교통안전 의무 부여
  - 교통안전관리규정의 작성제출 및 확인평가
  - 교통행정기관에 의한 교통안전점검 실시
  - 진단기관에 의한 일반교통안전진단 및 특별교통안전진단 실시
  - 보유 차량에 대한 교통사고 원인조사 및 자료제출
  - 운행기록의 보관 및 자료제출
- 시설환경요인에 의한 교통사고 감소
  - 교통시설설치관리자의 교통안전관리규정 작성 및 확인평가
  - 교통행정기관의 소관 교통시설에 대한 교통안전점검 실시
  - 교통시설에 대한 일반교통안전진단 및 특별교통안전진단 실시
  - 교통시설 결함여부에 대한 교통사고원인조사

## 2. 교통안전법 주요 개정내용

### 1) 교통안전법 주요 개정 조항

- 국가교통안전정책심의위원회의 설치(법 제12조)
- 시·군·구 교통안전정책심의위원회의 설치(법 제13조)
- 지역교통안전기본계획 등의 수립·시행(법 제17조 및 제18조)
- 교통안전점검의 실시(법 제33조)
- 교통안전진단의 실시(법 제34조 내지 제36조)
- 교통시설을 관리하는 행정기관 등의 교통사고원인조사(법 제50조)
- 운행기록 등의 보관(법 제55조)
- 교통안전체험에 관한 연구·교육시설의 설치(법 제56조)

## 2) 교통안전법주요 개정 조항별 세부 내용

### (1) 국가교통안전정책심의위원회의 설치(법 제12조)

- 교통안전에 관한 주요정책과 국가교통안전기본계획을 심의하기 위하여 국무총리 소속하에 국가교통안전정책심의위원회를 설치함.

### (2) 시·군·구 교통안전정책심의위원회의 설치(법 제13조)

- 시·군·구의 교통안전에 관한 주요정책과 교통안전기본계획을 심의하기 위하여 시장·군수·구청장 소속하에 시·군·구 교통안전정책심의위원회를 설치하도록 함.
- 시·군·구 단계에서부터 주요 교통안전정책을 심의하게 됨으로써 지역별로 체계적이고 적극적으로 교통안전정책을 수립·추진할 수 있을 것으로 기대됨.

### (3) 지역교통안전기본계획 등의 수립·시행(법 제17조 및 제18조)

- 종전에는 국가가 수립한 교통안전시행계획에 따라 지방자치단체별로 교통안전세부시행계획을 수립했으나 지역별 특성에 맞게 효과적으로 집행되지 못한 문제점이 있었음.
- 각 지방자치단체의 장은 5년 단위로 지역교통안전기본계획을 수립해야 하고, 매년 지역교통안전기본계획을 집행하기 위한 지역교통안전시행계획을 수립·시행해야 함.
- 지방자치단체의 장으로 하여금 교통안전에 관한 계획을 수립·추진하도록 함으로써 지역실정에 맞는 교통안전시책이 활발하게 수립·추진될 것으로 기대됨.

#### (4) 교통안전점검의 실시(법 제33조)

- 교통행정기관은 소관 교통시설·교통수단 또는 교통체계에 대한 전반적인 교통안전실태를 파악하기 위하여 주기적으로 또는 수시로 교통안전점검을 실시해야 함.
- 교통분야별로 교통안전점검을 실시하여 그 결과를 교통안전정책에 반영함으로써 전반적인 교통안전수준을 높일 수 있을 것으로 기대됨.

#### (5) 교통안전진단의 실시(법 제34조 내지 제36조)

- 전문지식과 기술을 갖춘 교통안전진단기관으로 하여금 교통시설·교통수단 및 교통체계에 대한 교통안전 위험요인 등을 보다 정밀하게 진단하도록 할 필요가 있음.
- 주요 교통시설을 설치하거나 일정대수 이상의 교통수단을 운영하는 자에게 교통안전진단기관의 교통안전진단을 받도록 하고, 대형교통사고가 발생한 경우 교통행정기관은 관련 교통사업자에게 특별교통안전진단기관의 교통안전진단을 받을 것을 명할 수 있음.
- 주요 교통시설·교통수단 및 교통체계의 교통안전 위험요인을 줄임으로써 교통사고의 발생률이 감소할 것으로 기대됨.

#### (6) 교통시설을 관리하는 행정기관 등의 교통사고원인조사(법 제50조)

- 도로 등에서 교통사고가 발생한 경우 경찰관서 등에서 교통사고를 조사하고 있으나, 교통시설 또는 교통수단의 결함 등의 교통사고 발생원인에 대하여 정밀하게 조사하지 못하고 있는 실정임.
- 대통령이 정하는 중대한 교통사고가 발생한 경우에 교통시설을 관리하는 행정기관, 교통수단의 안전기준을 관장하는 지정행정기관 등으로 하여

금 교통시설 또는 교통수단의 결함 등으로 인하여 교통사고가 발생하였는 지의 여부 등 교통사고의 발생 원인을 조사하도록 함. 교통시설에 대하여 지방자치단체의 장이 교통사고의 원인을 조사한 경우에는 그 결과를 지정 행정기관의 장에게 제출해야 함.

- 교통사고를 조사한 자료는 교통시설·교통수단 등의 개선·보완에 활용됨으로써 교통시설·교통수단 등의 전반적인 안전성 향상에 기여할 것으로 기대됨.

### (7) 운행기록 등의 보관(법 제55조)

- 교통수단운영자에게 당해 교통수단의 운행상황 또는 교통사고상황 등이 기록된 운행기록지 또는 기억장치를 일정기간 보관하도록 함.
- 운행기록지 등을 교통수단의 운행 또는 교통사고의 원인분석을 위한 기초 자료로 활용할 수 있도록 함으로써 교통사고 예방에 기여할 것으로 기대됨.

### (8) 교통안전체험에 관한 연구·교육시설의 설치(법 제56조)

- 교통행정기관의 장은 교통수단을 운전·운행하는 자의 교통안전의식과 안전운전능력을 효과적으로 배양하고 이를 현장에서 적극적으로 실천할 수 있도록 교통안전체험에 관한 연구·교육시설을 설치·운영할 수 있음.

## 3. 개정에 따른 서울시 주요 업무

- 교통안전법 개정의 주요 사유가 ‘기초지방자치단체의 교통안전 책임 강화’이므로 그에 따른 서울시의 주요 교통안전 업무도 변화하게 됨.
- 법개정에 따른 서울시의 주요업무는 다음과 같음.
  - 서울시 교통안전정책심의위원회의 설치 및 운영

- 서울시 교통안전기본계획 수립 및 시행
- 교통안전점검 실시
- 교통안전진단 실시
- 교통사고원인조사
- 운행기록 보관 및 활용
- 교통안전체험 연구·교육시설 설치

## 1) 서울시 교통안전정책심의위원회의 설치 및 운영

### ○ 설치목적 및 소속

- 지역별 교통안전에 관한 주요 정책과 지역교통안전기본계획을 심의하기 위하여 시·도지사 소속하에 시·도 교통안전정책심의위원회, 시장·군수·구청장 소속하에 시·군·구 교통안전정책심의위원회를 설치함.

### ○ 구성

- 시·도 교통안전위원회의 위원장은 시·도지사가 되고, 시·군·구 교통안전위원회의 위원장은 시장·군수·구청장이 됨.
- 시·도 교통안전위원회 및 시·군·구 교통안전위원회의 구성, 운영 등에 관하여 필요한 사항은 당해 지방자치단체의 조례로 정함.
- 시·도 교통안전위원회 및 시·군·구 교통안전위원회는 각각 위원장 1명과 부위원장 1명을 포함하여 20명 이내의 위원으로 구성하되, 교통안전 관련 행정기관의 소속 공무원 및 교통안전에 관한 전문지식과 경험이 풍부한 자 중에서 특별시장·광역시장·도지사·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장이 임명하거나 위촉하는 자를 위원으로 함.

## 2) 서울시 교통안전기본계획 수립 및 시행

- 수립주체 : 서울특별시
- 수립기간 : 5년(다만, 제1차 지역교통안전기본계획 수립기간은 제6차 국가 교통안전기본계획의 종료시기와 일치시키기 위하여 3년(2009년~2011년)으로 함)
- 포함할 내용
  - 해당 지역의 육상교통안전에 관한 중·장기 종합정책방향
  - 그 밖에 육상교통안전수준을 향상하기 위한 교통안전시책에 관한 사항
- 수립절차
  - 국토해양부장관 또는 시·도지사는 시·도 교통안전기본계획 또는 시·군·구 교통안전기본계획(지역교통안전기본계획)의 수립에 관한 지침을 작성하여 시·도지사 및 시장·군수·구청장에게 시달함(임의적).
  - 시·도지사가 시·도 교통안전기본계획을 수립한 때에는 시·도 교통안전위원회의 심의를 거쳐 이를 확정하고, 시장·군수·구청장이 시·군·구 교통안전기본계획을 수립한 때에는 시·군·구 교통안전심의회 위원회의 심의를 거쳐 이를 확정함.
  - 시·도지사가 시·도 교통안전기본계획을 확정할 때에는 국토해양부장관에게 제출한 후 이를 공고하여야 하며, 시장·군수·구청장이 시·군·구 교통안전기본계획을 확정할 때에는 시·도지사에게 제출한 후 이를 공고하여야 함.

## 3) 교통안전 점검 실시

- 교통행정기관은 소관 교통수단·교통시설 또는 교통체계에 대한 전반적인 교통안전 실태를 파악하기 위하여 주기적으로 또는 수시로 교통안전점검을 실시할 수 있음.

- 교통행정기관은 소관 교통수단·교통시설 또는 교통체계에 대한 교통안전 점검을 실시한 결과 교통안전을 저해하는 요인이 발견된 경우에는 그 개선대책을 수립하고 이를 시행하여야 하며, 교통사업자에게 교통안전과 관련된 시설·설비의 확충 또는 운행체계의 정비 등 교통안전에 관한 개선사항을 권고할 수 있음.
- 교통행정기관은 교통안전점검을 효율적으로 실시하기 위하여 관련 교통사업자로 하여금 필요한 보고를 하게 하거나 관련 자료를 제출하게 할 수 있으며, 필요한 경우 소속 공무원으로 하여금 교통사업자의 사업장에 출입하여 장부·서류 그 밖의 물건을 검사하게 하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있음.

<표 2-1> 교통안전점검 개요

구분	교통수단	교통시설	교통산업	운영체계
적용 대상	자동차 철도 항공기 건설기계	도로 철도 공항(비행장)	여객자동차운송사업자 여객자동차터미널사업자 물류터미널사업자 화물자동차운송사업자 건설기계사업자 철도운영자 / 항공운송사업자	도로운영체계 철도교통관제 항공교통관제
점검 기관	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통행정기관이 직접 실시</li> <li>• 관계 기관 합동 실시(국토해양부 및 시·도 또는 시·군·구 등)</li> <li>• 전문기관의 지원 및 조력 가능</li> </ul>			
점검 방법	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전점검지침에 따라 주기적 또는 수시적 실시</li> <li>• 소관 교통체계에 안전 저해 요인 발견 시 개선대책 수립 및 시행, 교통사업자에게 개선사항 권고</li> <li>• 출입, 검사권한이 있는 증표제시 및 점검 방해 등의 경우 과태료 부과</li> <li>• 필요 시 교통사업자에게 특별안전진단 실시명령</li> </ul>			

#### 4) 교통안전 진단 실시

- 교통안전진단은 교통시설설치자의 일반교통안전진단, 교통수단운영자의 일반교통안전진단, 특별교통안전진단으로 구분됨.

○ 교통시설설치자의 일반교통안전진단

<표 2-2> 교통시설설치자의 일반교통안전진단

구분	내 용
점검시기	• 교통시설 설계단계에서 실시(승인 등의 전제조건)
점검대상	• 연장거리 1km 등 신설하거나 확장하는 도로 - 일반국도, 고속국도 : 5km 이상 - 지방도, 특별시도, 광역시도 : 3km 이상 - 시도, 군도, 구도 : 1km 이상 • 교통영향평가를 받은 교통시설 제외(5km 신설도로)
점검방법	• 교통시설설치자가 진단기관과 계약에 의해 진단 실시 - 특별교통안전진단기관 : 교통안전공단 및 도로교통안전관리공단 - 일반교통안전진단기관 : 지자체 등록(교통기술사, 도로 및 공항기술사 등 책임 진단사와 교통안전진단사, 보조요원 등 5명 이상의 기술인력)

○ 교통수단운영자의 일반교통안전진단

<표 2-3> 교통수단운영자의 일반교통안전진단

구분	내 용
점검대상	• 보유대수 상위 10%에 해당하는 운수업체를 대상으로 - 시내버스, 일반택시, 일반화물자동차 : 100대 - 전세버스 : 50대 - 시외버스 : 150대 • 3년 단위로 전체 690개 업체 대상 연간 230개 업체 실시 - 보유대수는 전체 296,839대 중 101,905대 대상(34.3% 점유)
점검방법	• 교통안전관리규정 확인, 평가 병행 실시 가능 - 진단시기를 기준으로 확인평가시기 결정 - 교통행정기관은 진단결과 개선권고, 관계법령에 의한 조치, 변경명령 • 진단비용은 수수료 정도로 인하여 적용 - 1차년도(2009~2011년)는 비용산정기준의 20~25% - 2012년 이후 3년단위로 50%, 75%, 100% 단계적 인상

○ 특별교통안전진단

<표 2-4> 특별교통안전진단

구분	내 용
교통시설 설치자	<ul style="list-style-type: none"> <li>대상 : 중대사고가 발생한 교통시설               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 중대사고(도로) : 3년간 연장거리 500m(시가지 300m) 구간 또는 교차로</li> <li>- 횡단보도정지선 후방 50m 이내</li> </ul> </li> <li>교통행정기관이 사고원인 조사 후 필요한 경우 진단실시 명령</li> <li>교통안전점검 결과 진단 실시명령</li> </ul>
교통수단 운전자	<ul style="list-style-type: none"> <li>운수업체 : 교통사고지수가 일정기준 이상(자동차 20대 이상 보유)</li> <li>삭도업체 : 임시검사 대상이 되는 업체</li> <li>교통안전점검 결과 진단 실시명령               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 삭도업체는 점검대상이 아니므로 해당사항 없음</li> </ul> </li> </ul>
공통사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>교통안전진단 결과 교통행정기관은 개선권고, 관계법령에 의한 조치 또는 변경 명령(운수업체 또는 삭도업체)</li> <li>교통안전진단지침에 따른 도로별, 보행자안전시설 등 진단</li> <li>비용산정기준에 의한 교통사업자에게 비용부담(계약)</li> </ul>

## 5) 교통사고 원인조사

○ 일반적 사항

- 교통사고가 발생한 경우 법령에 의하여 당해 교통사고를 조사·처리하는 권한을 가진 교통행정기관, 위원회 또는 관계공무원 등은 법령에 따라 정확하고 신속하게 교통사고의 원인을 규명하여야 함.
- 교통사고의 원인을 조사·처리한 교통행정기관 등은 교통사고의 재발 방지를 위한 대책을 수립·시행하거나 관계행정기관에 교통사고재발방지대책을 수립·시행할 것을 권고할 수 있음.

○ 교통시설을 관리하는 행정기관 등의 교통사고원인조사

- 교통시설을 관리하는 행정기관, 교통시설설치·관리자를 지도·감독하는 교통행정기관의 시설결함여부에 대한 교통사고 조사
- 소관 교통시설 안에서 대통령령이 정하는 중대한 교통사고가 발생한 경우에는 당해 교통시설의 결함, 교통안전표지 등 교통안전시설의 미비

등으로 인하여 교통사고가 발생하였는지의 여부 등 교통사고의 원인을 조사하여야 함(강행규정).

<표 2-5> 교통안전법 시행령의 교통사고원인조사 대상도로 및 구간

대상 도로	대상 구간
사망자가 있는 교통사고가 최근 3년간 3건 이상 발생하여 해당 구간의 교통시설에 문제가 있는 것으로 의심되는 도로	1. 교차로 또는 횡단보도 및 그 경계선으로부터 50m까지의 구간 2. 교차로나 횡단보도를 포함하지 아니한 도로로서 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제6조제1호에 따른 도시지역의 경우에는 300m, 도시지역 외의 경우에는 500m의 도로구간
비고 : 원인조사를 하여야 하는 대상 구간에서 음주운전이나 무면허운전 등 운전자의 과실로 교통사고가 발생한 것이 명백한 경우에는 위 표를 적용하지 아니한다.	

## 6) 운행기록 보관 및 활용

- 운행기록장치 등을 장착해야 하는 교통수단운영자는 당해 교통수단의 운행상황 또는 교통사고상황이 기록된 운행기록지 또는 기억장치 등을 일정기간 보관하여야 함.
- 교통행정기관은 교통수단운영자가 제출한 운행기록 등을 점검·분석하고, 그 결과를 교통수단의 운행관리 및 차량운전자 등에 대한 교육·훈련 등의 자료로 활용하여야 함.
- 운행기록 등을 보관하여야 하는 교통수단운영자는 교통행정기관이 운행기록 등의 제출을 요청하는 경우 이에 응하여야 함.
  - 운행기록 분석기관은 당해 교통수단에 의한 교통사고를 방지하거나 교통사고 원인 등을 조사하기 위하여 정기 또는 수시로 운행기록을 제출할 것을 교통수단운영자에게 요청할 수 있음. 이 경우 운행기록 분석기관(교통안전공단)은 자동차의 운행기록을 유·무선통신망 및 보조기억장치 등을 이용하여 분석할 수 있어야 함.
  - 운행기록의 분석을 의뢰받은 기관은 지체 없이 분석을 완료하여 그 결과를 교통행정기관의 장에게 보고하고, 교통수단운영자에게 통보하여야 함.

## 7) 교통안전체험 연구·교육시설 설치

- 체험교육 시설 분야 : 자동차분야
- 체험내용
  - 운전정밀검사 및 교정
  - 상황별 안전운전 체험 및 실습
- 체험교육 시설 설치, 운영 : 교통안전공단, 도로교통공단, 지자체
  - 현재는 교통안전공단에서 구축 운영 중
- 시설, 장비, 인력기준과 교육과정을 시행규칙으로 정함.
- 교육생 확보를 위한 교육 참여 독려
  - 도로교통법상 특별교통안전교육기관 지정
  - 보험사의 교육을 이수한 자의 회사차량에 대한 보험료 할인혜택 등
  - 제한적인 의무교육제 도입 추진

## 제3절 법개정에 따른 서울시 교통안전업무 진단

### 1. 서울시 교통안전업무 문제점

#### 1) 인력 및 예산 부족

- 서울시에서 교통안전업무만을 단독으로 담당하고 있는 인력은 거의 없는 실정임.
  - 서울시의 교통안전업무는 도시교통본부 교통기획관 교통정책담당관 교통기획팀에서 주로 담당하고 있음.
  - 교통기획팀 외에 각 시설 및 수단에 맞는 교통안전 업무를 각 부서에서

직·간접적으로 담당하고 있으나, 안전업무를 전담하고 있지는 못함.

<표 2-6> 서울시 교통안전 관련업무 담당부서 및 담당업무

담당부서		담당업무
교통기획관	교통정책담당관 교통기획팀	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전 기본계획, 시행계획 수립</li> <li>• 교통안전 점검, 안전진단, 사고조사 총괄</li> <li>• 교통안전 일반진단 기관 등록 및 관리</li> <li>• 재난관리에 관한 사항</li> <li>• 어린이 교통안전 교육·홍보 자료 제작 및 배포</li> <li>• 민자유치 대중교통수단 요금결정 관련 자료 분석</li> </ul>
	교통운영담당관 교통운영창의팀	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도로교통안전개선사업 총괄</li> </ul>
	교통지도담당관 운수지도팀	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 사업용차량 교통안전(교통사고지수) 및 환경관리실태</li> </ul>
자전거교통추진반 자전거시설팀		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전체험 교육장 관련 업무</li> </ul>
도로기획관	도로교통시설담당관 전용차로팀	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중앙버스전용차로 종합교통안전대책 추진(교통)</li> </ul>
	도로교통시설담당관 교통신호팀	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전시설 경정비용역 관련 업무</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전시설(신호기) 설계업무 관련(강남,강북)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전시설(신호기) 감리업무 관련(강남,강북)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전시설 점검기동대 운영</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전시설 관련 소송업무 협조</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 택시운전자를 통한 교통안전시설 모니터제 시범운영계획 추진</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전시설 관련 소송업무</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도로교통안전관리공단 관련업무</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전표지 업무계획 수립 추진</li> <li>• 안전표지 설치기준 및 개선계획 수립</li> <li>• 디자인서울거리 가로시설물 개선 총괄</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전시설 유지관리 및 개선계획 수립</li> <li>• 교통안전시설 설계, 감리용역</li> </ul>		
도로교통시설담당관 안전표지팀	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전시설 개선업무 및 지시사항 지원</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전표지 설계, 감리용역 업무(강남)</li> <li>• 교통안전표지 규제심의 관련업무 추진</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전표지 자료관리시스템 관리</li> <li>• 교통안전표지, 교통안전부속물 민원사항 처리(강북)</li> <li>• 교통안전시설 원인자사업 점검 및 현장순찰</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전표지 점검기동대 운영</li> <li>• 교통안전표지, 교통안전부속물 민원사항 처리(강남)</li> <li>• 교통안전표지 원인자사업 점검 및 현장순찰</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통안전표지 점검기동대 운영</li> <li>• 교통안전표지, 교통안전부속물 민원사항 처리(강남)</li> <li>• 교통안전표지 원인자사업 점검 및 현장순찰</li> </ul>	

○ 서울시에에서의 교통안전업무는 교통안전시설에 대한 투자가 중점적으로 이뤄지고 있으나 그 예산은 미미한 실정임.

- 인력과 마찬가지로 교통안전관련 예산도 부족하기는 마찬가지인데 서울시 교통국(現 도시교통본부)의 예산을 살펴보면, ‘안전관리 강화로 교통사고 최소화’를 위해 73,635백만원의 예산이 편성되어 교통국 일반예산(1,434,957백만원)의 약 5.1%에 불과함.

- 교통안전 관련 예산의 주요 사용처는 어린이보호구역 정비사업(35,987백만원), 교통안전시설물 유지관리(13,193백만원 - 경찰청), 교통신호기 보수(8,058백만원), 노면표지선 도색 및 제거(5,516백만원) 등으로 교통안전시설에 대한 투자가 중점적으로 이루어지고 있음.

<표 2-7> ‘안전관리 강화로 교통사고 최소화’ 달성을 위한 사업

사 업 명	예산(백만원)	비 고
도로부속 교통안전 시설물 설치	449.8	
교통신호기 신설	3,000.0	
교통신호기 보수	8,058.0	
교통신호기 세척 및 도장	242.9	
노면표지선 도색 및 제거	5,517.0	
도로표지병 설치	78.0	
교통안전표지 설치 및 개선	680.2	
교통안전표지 세척 및 도장	45.0	
교통관제용CCTV카메라 시설개선	213.0	
교통량측정기 및 합체보수	56.0	
교통신호기 수리부품 구매	207.0	
교통관리차량 대폐차	385.0	
실시간신호제어시스템 보수	150.0	
종합교통정보센터 운영	652.7	
교통사고 잦은 곳 개선사업	2,007.0	
어린이보호구역 정비사업	35,978.0	
교통운영 보조	185.0	
어린이 교통사고 예방 홍보 및 교육 강화	370.0	
교통안전시설물 유지관리	13,193.3	경찰청
교통안전시설 관리업무 위탁	2,166.6	

<표 2-8> 2007년 교통국 예산

전략목표	성과목표	2007 예산 (단위 : 백만원)
대중교통 이용활성화를 위한 교통기반체계 구축	수도권 광역대중교통체계 구축을 통한 교통난 완화	45,261
	서울시 교통의 국내·외 홍보를 통한 국제적 위상 제고	902
교통수요 감축·분산으로 도시경쟁력 강화	합리적인 교통수요 관리로 도심교통 혼잡과 소 통개선	4,945
대중교통이용 환경개선을 통한 수송력 증대 및 이용 활성화	지하철 환경개선을 통한 이용 활성화	15,280
	버스운영체계 개선으로 버스체계 안정화	225,960
	버스인프라 지속 구축으로 신속·정시성 확보	17,744
	IT접목 등을 통한 버스서비스 수준 향상	13,289
택시 서비스 강화로 택시이용 증대	제도 및 운영개선을 통한 택시서비스 수준향상	250,055
다양한 방식의 사업추진을 통 한 주차·물류관리 강화	주차수요 관리강화 및 주차질서 확립	90,980
	도시물류체계 개선	16,264
자전거 이용 및 보행환경 개선 을 통한 녹색교통 강화	시설확충·정비를 통한 자전거 이용 및 보행편 의 제공	16,319
교통소통 촉진 및 안전관리 강화	교통시설 확충 및 개선으로 통행속도 향상	26,113
	안전관리 강화로 교통사고 최소화	73,635
교통문화 정착을 위한 수준높은 방송운영	다양하고 유익한 프로그램 편성 으로 교통소통 원활화 및 시민생활 편익 증진	14,064
	방송시설 개선·구축으로 정상방송 및 정보제 공 수단 다양화	2,453
일반예산		1,434,957

## 2) 역할과 책임이 불명확한 교통안전 업무 추진체계

### ○ 중앙정부, 서울시, 자치구, 민간의 역할과 책임 불명확

- 어느 분야를 막론하고 추진체계를 정립함에 있어 관련 기관의 역할과  
이에 상응하는 책임을 명확하게 하는 것은 가장 기본적인 것으로 교통  
안전 관련 분야도 마찬가지임.
- 그러므로 현재 서울시 교통안전업무와 관련있는 기관들 간의 역할을  
분명히 할 필요성이 있음.

## 2. 서울시 교통안전업무 여건변화

### 1) 안전법 개정

- 앞 절에서 언급했듯이 교통안전법이 개정되면서 서울시의 교통안전 업무도 변화하게 됨.
  - 교통안전법개정의 주요 목적 중 하나가 ‘기초지방자치단체의 교통안전 책임 강화’임

### 2) 경찰청 교통안전 업무의 서울시 이관

- 2006년 말 경찰이 맡고 있던 교통안전 시설물의 설치 및 관리 업무가 서울시로 이관됨.
  - 서울시와 서울지방경찰청은 서울시민의 편익 향상과 교통안전시설 관련업무의 효율성을 높이기 위하여 업무조정 등 필요한 제반사항을 규정한 “교통안전시설물 설치·관리 협약서”를 작성함.
  - 협약서에는 교통안전 업무에 관한 두 기관의 업무조정 내용이 포함됨.
  - 서울시 : 교통안전시설물 설치공사 및 유지관리 업무
  - 서울지방경찰청 : 교통규제 업무와 신호운영실 및 신호기술운영 업무 담당
  - 공동 : 신호등 공동운영 및 정보공유

### 3) 시사점

- 안전법 개정 및 경찰청 교통안전 업무의 서울시 이관으로 서울시의 책임 및 역할이 강화됨.

### 3. 서울시의 교통안전업무 진단 시사점

- 법개정에 따른 서울시의 주요업무 중 다음의 업무는 법에 의해 진행되면 소기의 목적을 달성할 수 있을 것으로 판단됨.
  - 서울시 교통안전정책심의위원회의 설치 및 운영 / 교통안전 점검 / 교통안전 진단 / 운행기록 보관 및 활용 / 교통안전체험 연구·교육시설 설치
- 하지만 다음의 업무는 교통안전법의 개정 취지 및 목적을 달성하기 위해서는 추가적인 연구가 필요할 것으로 판단됨.
  - 서울시 교통안전기본계획 수립 / 교통사고 원인조사



<그림 2-2> 서울시의 주요 업무 분석에 따른 시사점

- 서울시 교통안전기본계획은 현재 서울시와 자치구에서 수행 중이나, 교통사고에 대한 상세한 분석없이 계획이 수립되고 있다는 점에서 지역적 특성이 반영된 계획이 수립되기 어려울 것이라는 우려가 제기되고 있음.
- 이에 이 연구에서는 교통사고원인조사를 중점적으로 살펴보고, 문제점을 도출한 후 개선방안을 제시함.

## 제3장 교통사고원인조사 고찰 및 문제점 도출

제1절 교통사고원인조사 고찰

제2절 교통사고원인조사 문제점

## 제3장 교통사고원인조사 고찰 및 문제점 도출

### 제1절 교통사고원인조사 고찰

#### 1. 제도의 개요

- 교통사고원인조사는 도로교통에서 발생하는 인명 피해를 예방하고 원인을 규명하기 위한 것으로, 교통사고의 사슬고리에 대한 통찰을 통하여 구조적으로 유사하고 반복적으로 발생하는 인명사고의 형태를 파악함으로써 발생 확률을 감소시키기 위한 교통안전 전략임.
- 또한 시간·인력·비용 측면에서 효율적이고 피해예방 측면에서 효과적인 교통안전사업을 수립할 수 있도록 지원하는데 그 목적을 둠.

#### 2. 교통안전법상의 교통사고원인조사

- 교통안전법(제50조)에서 교통사고원인조사 시행을 규정함.

##### 교통안전법 제50조 (교통시설을 관리하는 행정기관 등의 교통사고원인조사)

- ① 교통시설을 관리하는 행정기관, 교통시설설치·관리자를 지도·감독하는 교통행정기관은 소관 교통시설 안에서 대통령령이 정하는 중대한 교통사고가 발생한 경우에는 당해 교통시설의 결함, 교통안전표지 등 교통안전시설의 미비 등으로 인하여 교통사고가 발생하였는지의 여부 등 교통사고의 원인을 조사하여야 한다.
- ② 교통수단의 안전기준을 관장하는 지정행정기관의 장은 대통령령이 정하는 중대한 교통사고가 발생한 때에는 교통수단의 제작상의 결함 등으로 인하여 교통사고가 발생하였는지의 여부에 대하여 조사할 수 있다.
- ③ 제1항의 규정에 따라 교통사고의 원인을 조사하여야 하는 지방자치단체의 장은 그 결과를 소관 지정행정기관의 장에게 제출하여야 한다.
- ④ 제1항 및 제2항의 규정에 따른 교통사고조사의 구체적인 대상·방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

○ 교통안전법 시행령(36조 및 37조)에서 중대한 교통사고의 정의, 교통사고 원인조사의 대상 및 방법을 규정함.

- 사망사고가 3년간 3건 이상 발생 시
- 법 시행일(08.1.1) 이후 발생하는 사망사고부터 적용
- 매년 교통사고 누적지점 및 구간의 교통사고 형태 파악
- 교통사고 누적 우선순위 분석
- 교통사고 발생구조 분석, 교통사고 유형과 원인분류, 심층조사 등
- 교통시설 담당공무원, 사고처리 경찰공무원, 전문가 등으로 구성
- 원인조사 결과를 지정행정기관 또는 교통안전정보관리체계에 제출
- 음주운전 및 무면허운전 등 운전자과실이 명백한 경우는 제외

교통안전법 시행령 제36조 (중대한 교통사고 등)

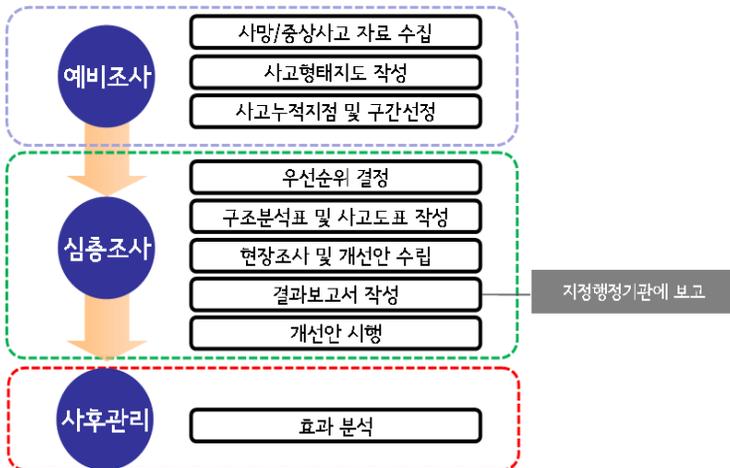
- ① 법 제50조제1항·제2항에서 “대통령령이 정하는 중대한 교통사고”란 교통시설 또는 교통수단의 결함으로 사망사고가 발생하였다고 추정되는 교통사고를 각각 말한다.
- ② 지방자치단체의 장은 소관 교통시설 안에서 교통수단의 결함이 원인이 되어 제1항에 따른 교통사고가 발생하였다고 판단되는 경우에는 법 제50조제2항에 따른 지정행정기관의 장에게 교통사고의 원인조사를 의뢰할 수 있다.
- ③ 법 제50조제1항에 따라 교통시설(도로만 해당한다. 이하 같다)을 관리하는 행정기관과 교통시설설치·관리자(도로의 설치·관리자만 해당한다. 이하 같다)를 지도·감독하는 교통행정기관(이하 “교통행정기관등”이라 한다)은 지난 3년간 발생한 제1항에 따른 교통사고를 기준으로 교통사고의 누적지점과 구간에 관한 자료를 보관·관리하여야 한다.
- ④ 제41조제1항에 따라 지방자치단체의 장이 법 제52조제1항에 따른 교통안전정보관리체계(이하 “교통안전정보관리체계”라 한다)에 제출한 소관 교통시설에 대한 교통사고의 원인조사 결과는 법 제50조제3항에 따라 소관 지정행정기관의 장에게 제출한 교통사고의 원인조사 결과로 본다.

교통안전법 시행령 제37조 (교통사고원인조사의 대상·방법 등)

- ① 법 제50조제1항에 따른 교통사고의 원인조사(이하 “교통사고원인조사”라 한다)의 대상은 별표 5와 같다.
- ② 교통행정기관등의 장은 법 제50조제1항·제2항에 따라 교통사고의 원인을 조사하기 위하여 필요한 경우에는 다음 각 호의 자로 구성된 교통사고원인조사반을 둘 수 있다.
  1. 교통시설의 안전 또는 교통수단의 안전기준을 담당하는 관계 공무원
  2. 해당 구역의 교통사고 처리를 담당하는 경찰공무원
  3. 그 밖에 교통행정기관등의 장이 교통사고원인조사에 필요하다고 인정하는 자
- ③ 제2항 제1호에 해당하는 자로서 교통행정기관등의 장이 지정하는 자는 교통사고원인조사가 끝나면 지체 없이 교통사고원인조사보고서를 작성하여 교통행정기관등의 장에게 제출하여야 한다.
- ④ 제1항부터 제3항까지의 규정 외에 교통사고원인조사에 필요한 세부사항은 국토해양부장관이 관계 지정행정기관의 장과 협의하여 따로 정한다.  
<개정 2008.2.29>

### 3. 교통사고원인조사 수행절차

○ 교통사고원인조사의 전반적인 과정은 <그림 3-1>과 같음.



<그림 3-1> 교통사고원인조사 수행절차

#### 4. 교통사고원인조사 대상기준 및 대상구간<sup>3)</sup>

- 교통사고원인조사 대상도로 및 구간은 교통안전법 시행령 별표5에서 규정하고 있음.

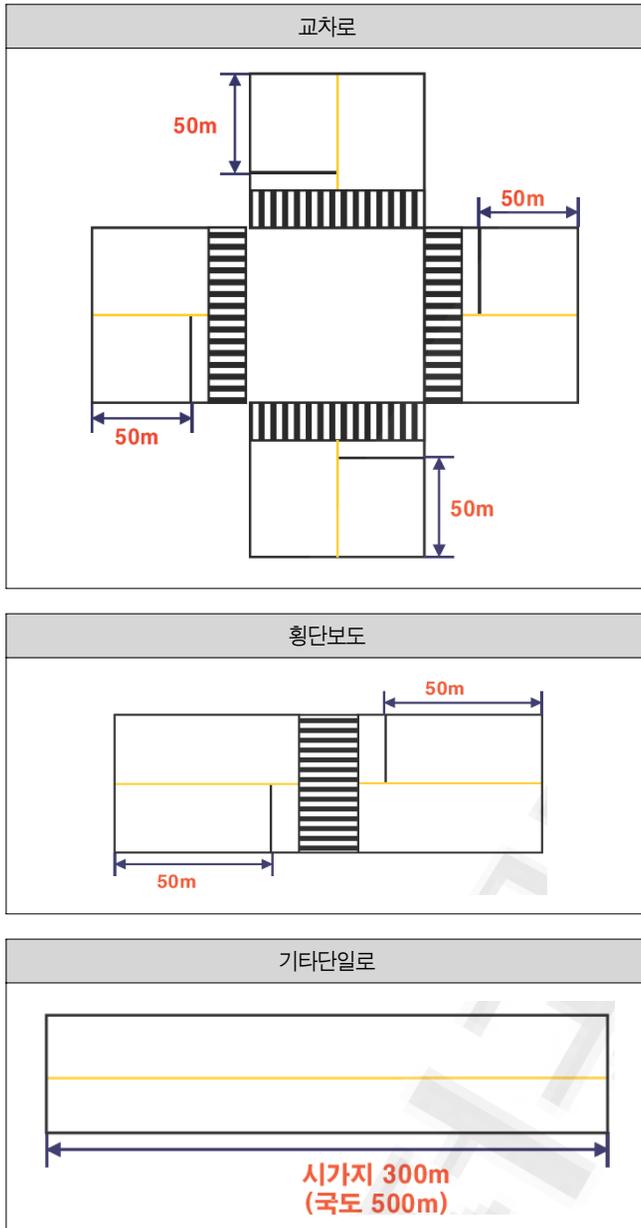
교통안전법 시행령 별표5 (교통사고원인조사의 대상(제37조제1항 관련))

대상 도로	대상 구간
사망자가 있는 교통사고가 최근 3년간 3건 이상 발생하여 해당 구간의 교통시설에 문제가 있는 것으로 의심되는 도로	1. 교차로 또는 횡단보도 및 그 경계선으로부터 50m까지의 구간 2. 교차로나 횡단보도를 포함하지 아니한 도로로서 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제6조제1호에 따른 도시지역의 경우에는 300m, 도시지역 외의 경우에는 500m의 도로구간

비고 : 원인조사를 하여야 하는 대상 구간에서 음주운전이나 무면허운전 등 운전자의 과실로 교통사고가 발생한 것이 명백한 경우에는 위 표를 적용하지 아니한다.

- 대상기준
  - 사망자가 있는 교통사고가 최근 3년간 3건 이상 발생하여 해당 구간의 교통시설에 문제가 있는 것으로 의심되는 도로
- 대상구간은 교차로, 횡단보도, 기타 단일로로 구분되어 기준이 제시됨
  - 교차로 : 교차로 경계선으로부터 50m까지의 구간
  - 횡단보도 : 횡단보도 경계선으로부터 50m까지의 구간
  - 기타 단일로 : 도시지역의 경우에는 300m, 도시지역 외의 경우에는 500m의 도로구간

3) 교통안전법 시행령에서는 「대상도로」 및 「대상구간」으로 구분하여 기준을 정의하고 있으나, 용어만으로 인식이 어려우므로 시행령상의 대상도로를 ‘대상기준’으로 변경하여 명명함.



<그림 3-2> 교통사고원인조사 대상구간

## 제2절 교통사고원인조사 문제점

### 1. 최소한의 교통사고원인조사 대상기준

- 법상의 대상기준(3년간 사망자 3건 이상)에 따르면 서울시에서 교통사고 원인조사가 필요한 도로는 16곳에 불과함(2004년~2006년 교통사고 자료).

<표 3-1> 교통사고원인조사 대상 지점(2004년~2006년)

구분	도로 형태	경찰서	지점명	도로 종류	사망 건수
1	직선로 (단일로)	마포	마포구 북아현331 북아현주택은행	특별(광역)시도	4
2	사지 (교차로)	서초	서초구 양재373 염곡교차로	특별(광역)시도	4
3	직선로 (단일로)	종로	종로구 세종로81 세종문화회관앞	특별(광역)시도	3
4	사지 (교차로)	동대문	동대문구 답십리475 동대문여중앞 (구 경미)	특별(광역)시도	3
5	삼지 (교차로)	광진	광진구 능동256 왕실교차로	특별(광역)시도	3
6	기타	영등포	영등포구 양화동 성산IC	특별(광역)시도	3
7	커브로 (단일로)	영등포	영등포구 양화 산5-2 관곡정앞 (인공폭포)	특별(광역)시도	3
8	사지 (교차로)	영등포	영등포구 영등포7-65 영등포전화국 (구 신화병원교차로)	특별(광역)시도	3
9	삼지 (교차로)	영등포	영등포구 여의28 증권감독원	특별(광역)시도	3
10	횡단보도 (단일로)	금천	금천구 시흥108 시흥성베드로병원앞	특별(광역)시도	3
11	직선로 (단일로)	금천	관악구 신림11동1576 남서울중학교앞	특별(광역)시도	3
12	삼지 (교차로)	관악	관악구 봉천1690 한흥미술학교앞	특별(광역)시도	3
13	사지 (교차로)	강남	강남구 논현140 논현교차로	특별(광역)시도	3
14	삼지 (교차로)	강서	강서구 방화421 개화IC입구	특별(광역)시도	3
15	횡단보도 (단일로)	강서	강서구 화곡314 예다원호텔앞	특별(광역)시도	3
16	사지 (교차로)	종암	성북구 석관242 석관사거리	특별(광역)시도	3

- 법상에서는 최소한의 기준만을 제시하고 있음.
- 해당 도로는 모두 서울시 관할인 특별광역시도로이므로 자치구가 수행하여야 할 교통사고원인조사 대상도로가 없음.
- 서울시의 교통사고 특성(높은 보행자 사고), 도로 특성(도시고속도로)을 고려하지 못함.
  - 현재의 기준은 우리나라의 특성을 기반으로 하므로 지자체별 교통사고 특성, 도로 특성 등이 고려되지 못함.

## 2. 획일적인 교통사고원인조사 대상구간

- 서울시의 특성을 반영하지 못한 획일적인 대상구간 설정 기준임.
  - 법상의 교통사고원인조사 대상구간은 교차로, 횡단보도, 단일로로 나누어 단일로의 경우에만 시가지도로와 국도로 구분되었을 뿐, 도로의 위계 (집산도로, 보조간선도로, 주간선도로, 도시고속도로 등) 또는 도로종류(일반국도, 지방도, 특별·광역시도, 시도, 군도, 고속도로, 기타 등)를 고려하지 못한 획일적인 기준임.

## 제4장 교통사고원인조사 개선방안 및 추진체계

제1절 교통사고원인조사 개선방안

제2절 교통사고원인조사 추진체계

## 제4장 교통사고원인조사 개선방안 및 추진체계

### 제1절 교통사고원인조사 개선방안

- 서울시의 사고, 대상시설, 환경적 특성에 맞춘 계획 수립이 필요함.
- 서울시와 비슷한 여건을 가진 런던·뉴욕 등 주요대도시들의 교통안전정책을 살펴보면 이들 도시는 각 도시의 특성에 맞는 계획을 수립하여 집행하고 있음.

#### 해외 대도시 사례 검토

- 해외사례 검토 개요

<표> 해외사례 검토 개요

구 분	계획명	수립기관
런던(영국)	London's Road Safety Plan	MAYOR OF LONDON
뉴욕(미국)	Sustainable Streets Strategic Plan for the New York City Department of Transportation 2008 and Beyond	NYCDOT
도쿄(일본)	제8차 도쿄도교통안전계획	도쿄도안전대책회의
베를린(독일)	교통안전프로그램 베를린 2010	Berlin Verkehr

- 베를린, 도쿄, 런던, 뉴욕의 교통안전계획의 주요 비전

<표> 해외 교통안전계획의 주요 비전

도시	비전(목표)
베를린	베를린 도시 지역에서 교통사고로 인해 더 이상 심각한 인명사고가 일어나지 않도록 함
도쿄	인명 존중의 이념에 따른, 교통사고가 없는 안전하고 안심할 수 있는 도시 도쿄의 실현
런던	대중교통, 보행, 자전거의 이용증대를 통해 교통혼잡을 줄이고 안전도를 향상
뉴욕	최저수준의 교통상해 및 사망자 발생에 만족하지 않고, NYCDOT는 공학, 집행, 교육의 연합을 통해 모두를 위해 안전한 도로 조성

- 베를린, 도쿄, 런던, 뉴욕의 교통안전계획의 주요내용

<표> 해외 교통안전계획의 주요내용

도시	주요 내용
베를린	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 보행자, 자전거 이용자, 오토바이 사용자들을 위한 개선책 마련</li> <li>• 연령대 관점에서 어린이와 아이들(보행자, 자전거 이용자), 젊은층(자동차, 오토바이 이용자), 노인들(보행자)에 대한 개선책마련</li> <li>• 관련된 기관 및 관계자들이 함께하는 계획 수립(경찰, 행정기관, 스폰서 등)</li> <li>• '횡단보도 프로그램', '자전거를 위한 파트너 캠페인' 등 특화된 개선책 시행</li> </ul>
도쿄	<ul style="list-style-type: none"> <li>• '재해에 대비한 도로 교통 환경의 정비' 등에 관한 시책 포함</li> <li>• 고령자, 이륜차, 자전거이용자에 대한 안전 대책을 중점 시책으로 설정</li> <li>• '구조·구급 체제의 정비', '피해자 지원', '철도 및 건물목 안전 확보', '재해에 대비한 도로 교통 환경의 정비'등 특화된 개선책 시행</li> </ul>
런던	<ul style="list-style-type: none"> <li>• '협력을 통한 안전성 확보', '속도관리를 통한 안전성 확보'를 강조</li> <li>• 자치구의 지원, 혼잡 통행료 관련 안전대책 수립</li> </ul>
뉴욕	<ul style="list-style-type: none"> <li>• '교량 검사 능력 강화', 'Construction zone 안전 강화', 'Staten Island Ferry의 안전체계 강화' 등 도시의 특성에 맞는 안전 정책 포함</li> </ul>

- 해외사례 시사점
  - 해외사례를 검토한 결과 이들 도시들은 각 도시의 사고특성, 대상시설 특성, 환경적 특성에 맞추어 계획을 수립함.
  - 보행자, 자전거 이용자, 오토바이 이용자에 대한 개선책을 마련
  - 연령대별 개선대책 마련
  - 철도도, 건물목, 교량, Ferry 등 도시교통체계에 맞는 개선책 마련
  - 재해에 대비한 도로 교통 대책 마련

## 1. 교통사고원인조사 대상기준 확대

### 1) 교통사고원인조사 대상기준 현황

- 교통안전법 시행령에 따르면 교통사고원인조사 대상기준은 '사망자가 있는 교통사고가 최근 3년간 3건 이상 발생하여 해당 구간의 교통시설에 문제가 있는 것으로 의심되는 도로'로 설정됨.<sup>4)</sup>

4) 단, 대상 구간에서 음주운전이나 무면허운전 등 운전자의 과실로 교통사고가 발생한 것이 명백한 경우에는 기준을 적용하지 아니함.

## 2) 서울시 특성

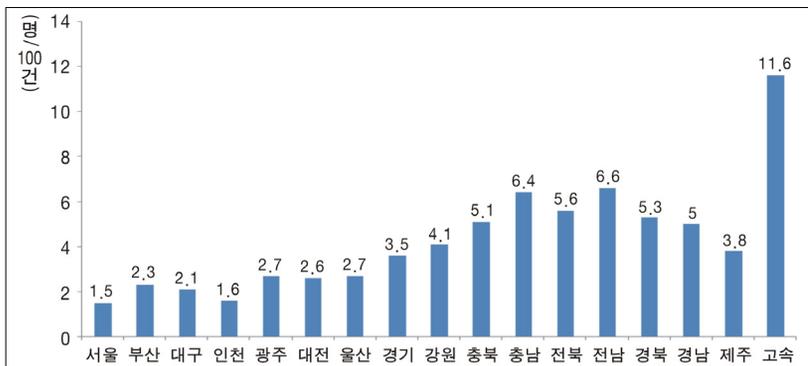
○ 서울시는 다른 시·도에 비해 사망사고가 적고 치사율이 낮음.

- 2007년 서울시에서 발생한 교통사고로 인한 사망건수는 441건으로 전국 5,867건의 7.5% 수준임. 이는 서울시의 인구가 전국의 1/4 정도임을 감안할 때 매우 낮은 수준임.

<표 4-1> 시·도별 사망사고 발생건수(2007년)

구 분 시·도	사망사고 발생건수	구성비	구 분 시·도	사망사고 발생건수	구성비
서울	441	7.5	충북	277	4.7
부산	256	4.4	충남	508	8.7
대구	200	3.4	전북	372	6.3
인천	166	2.8	전남	509	8.7
광주	151	2.6	경북	711	12.1
대전	139	2.4	경남	478	8.1
울산	107	1.8	제주	93	1.6
경기	1,150	19.6	계	5,867	100
강원	309	5.3			

- 지방청별 교통사고 사상자 추세에 따른 치사율을 살펴보면 서울시의 치사율은 100명당 1.55명으로 전국에서 가장 낮음



<그림 4-1> 지방청별 교통사고 치사율(1990년~2007년 합계)

<표 4-2> 지방청별 교통사고 사상자 추세(1990년~2007년)

구분 시·도	발생 건수	사망	부상	치사율	구분 시·도	발생 건수	사망	부상	치사율
서울	816,443	12,636	1,101,666	1.55	충북	179,245	9,062	264,139	5.06
부산	279,720	6,320	355,709	2.26	충남	215,656	13,814	319,829	6.41
대구	257,251	5,493	332,207	2.14	전북	192,765	10,815	286,359	5.61
인천	237,198	3,910	328,700	1.65	전남	208,016	13,717	308,671	6.59
광주	113,860	3,064	154,095	2.69	경북	358,642	19,047	499,620	5.31
대전	105,286	2,692	139,528	2.56	경남	312,969	15,698	414,772	5.02
울산	43,008	1,156	59,888	2.69	제주	57,923	2,215	81,294	3.82
경기	770,475	27,832	1,139,691	3.61	고속	114,810	13,281	257,642	11.57
강원	201,501	8,319	304,472	4.13	총계	4,464,768	169,071	63,482,825	3.79

○ 서울시는 다른 시·도에 비해 보행사고율이 높음.

- 2007년 서울시 전체 사망자 452명 중 49.8%인 225명이 보행자 교통사고 사망자로 보행사고율이 매우 높은 편임.

<표 4-3> 서울시 당사자 상태별 사상자(2007년 기준)

구분		계(명)	승용차	승합차	화물차	특수차	이륜차
사망	(명)	452	56	1	14	0	78
	(%)	100.0	12.4	0.2	3.1	0.0	17.3
부상	(명)	57,517	30,966	4,069	1,689	41	5,575
	(%)	100.0	53.8	7.1	2.9	0.1	9.7
구분		원동 자전거	자전거	건설기계	농기계	보행자	기타
사망	(명)	50	25	0	0	225	3
	(%)	11.1	5.5	0.0	0.0	49.8	0.7
부상	(명)	3,414	1,771	16	1	9,913	62
	(%)	5.9	3.1	0.0	0.0	17.2	0.1

○ 서울시는 도시고속도로에 대한 의존도가 높으나, 도시고속도로에서의 빠른 통행속도는 심각한 사고를 유발시킴.

- 2007년 5월 기준으로 서울시계 내 기준 도시고속도로는 10개 노선 197.5km 구간이 있으며, 이중 8개 노선 183.9km 구간은 서울시가 관리주체로 되어 있음.

<표 4-4> 서울시계 내 기준 도시고속도로 현황

연번	노선명	연장(km)	관리주체
1	강변북로	25.9	서울시 (183.9 km)
2	올림픽대로	42.5	
3	서부간선도로	17.3	
4	내부순환로	40.1	
5	동부간선도로	30.3	
6	북부간선도로	9.8	
7	경인고속도로	6.0	
8	경부고속도로	12.0	
9	신공항고속도로	3.0	(주)신공항하이웨이
10	서울외곽순환고속도로	10.6	한국도로공사
합계	-	197.5	-

자료 : 서울시 도로정비 기본계획(2007.12)

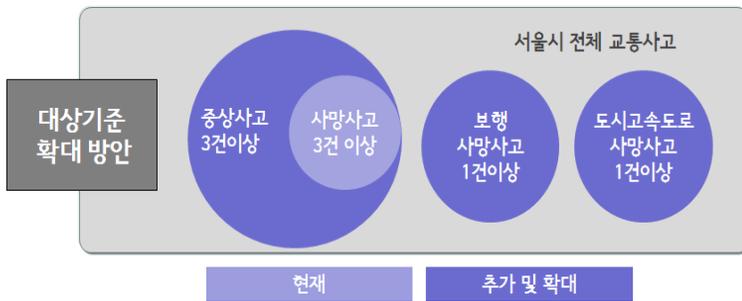
- 한 도시의 동맥역할을 하는 기간도로망인 도시고속도로는 특성상 고속 교통류(빠른 통행속도)가 이용하기 때문에 일반 도시부에서의 사고와 달리 심각한 사고를 유발하고, 그 영향권이 넓음.

### 3) 교통사고원인조사 대상기준 확대 방안

- 다른 시·도에 비해 사망사고가 적고 치사율이 낮음  
☞ **중상사고 3건 이상으로 기준 확대**
- 다른 시·도에 비해 보행사고율이 높음  
☞ **보행사망사고 1건 이상의 기준 추가**
- 도시고속도로가 존재하며 빠른 통행속도로 높은 사고심각도  
☞ **도시고속도로 사망사고 1건 이상의 기준 추가**

<그림 4-2> 교통사고원인조사 대상기준 확대 방안 1

- 다른 시·도에 비해 사망사고가 적고 치사율이 낮으므로 중상사고 3건 이상으로 기준 확대
- 다른 시·도에 비해 보행사고율이 높으므로 보행사망사고 1건 이상의 기준 추가
- 도시고속도로에서의 빠른 통행속도는 심각한 사고를 유발시키므로 도시고속도로 사망사고 1건 이상의 기준 추가



<그림 4-3> 교통사고원인조사 대상기준 확대 방안 2

## 2. 교통사고원인조사 대상구간 확대

### 1) 교통사고원인조사 대상구간 현황

- 교통안전법 시행령에 따르면 교통사고원인조사 대상구간은 ‘교차로 또는 횡단보도 및 그 경계선으로부터 50m까지의 구간’ 및 ‘교차로나 횡단보도를 포함하지 아니한 도로로 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제6조제1호에 따라 도시지역의 경우에는 300m, 도시지역 외의 경우에는 500m의 도로구간’으로 설정됨.

## 2) 서울시 특성

- 서울은 도로별 차선 수의 차이가 큼.
  - 서울시 전체도로 중 대로·광로가 11.8%를 차지하고 있으며, 1차로부터 10차로 이상까지 다양한 차선의 도로가 있음.

<표 4-5> 서울시 도로 현황

구 분	연 장 (m)	포 장 도							미포 장도
		계	1차로	2차로	4차로	6차로	8차로	10차로 이상	
계	8,078,293	8,078,293 (100%)	3,248,903 (40.2%)	3,020,967 (37.4%)	849,590 (10.5%)	516,942 (6.4%)	291,173 (3.6%)	150,718 (1.9%)	1,290
광로 (40m 이상)	245,775	245,775 (3.0%)	-	-	-	-	95,057	150,718	-
대로 (25-40m 미만)	713,058	713,058 (8.8%)	-	-	-	516,942	196,116	-	-
중로 (12-25m 미만)	1,145,228	1,145,228 (14.2%)	-	295,638	849,590	-	-	-	-
소로 (12m 미만)	5,974,232	5,974,232 (74.0%)	3,248,903	2,725,329	-	-	-	-	1,290

자료 : 서울시 교통통계자료 (2008년 6월 기준)

- 서울시에는 도시고속도로가 존재하며, 연속류로서 빠른 통행속도로 사고의 영향권이 넓음.

## 3) 교통사고원인조사 대상구간 확대 방안

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 도로별 차선 수의(1차로 ~ 10차로 이상) 차이가 크고, 차선 수에 따라 차량접근 속도 및 보행횡단길이가 다름            ☞ 차선수에 따라 교차로, 횡단보도 영향권 확대</li> <li>▪ 도시고속도로는 빠른 통행속도로 사고의 영향권 넓으며, 연속류            ☞ 도시고속도로 1km 구간 추가</li> </ul>
---

<그림 4-4> 교통사고원인조사 대상구간 확대 방안

- 도로별 차선 수(1차로~10차로 이상)의 차이가 크고, 차선 수에 따라 차량 접근 속도 및 보행횡단길이가 다르므로 차선 수에 따라 교차로, 횡단보도의 영향권이 확대됨.
  - 현재 교통사고원인조사 대상구간의 영향권은 교차로 경계선으로부터 50m까지의 구간으로 단일하게 설정되어 있음
  - 하지만 교차로 차선 수에 따라 차량접근속도, 보행횡단길이에 차이가 있으므로 세분화된 기준을 적용할 필요가 있음.
  - 「도로와 다른 도로 등과의 연결에 관한 규칙」에 따르면 설계속도에 따라 교차로 영향권을 다르게 산정하고 있음.
    - 설계속도(50km/h~80km/h)에 따라 비도시지역과 도시지역의 교차로 영향권 최소 길이 산정 기준이 제시됨.
  - 설계속도에 따라 교통사고원인조사 대상구간의 영향권을 설정하는 것이 바람직함. 그러나 서울시 도로의 경우 설계가 완공된 운영시점에서 설계속도를 알기 어려울 뿐만 아니라, 도로별 설계속도 데이터를 구축하는데 오랜 시간이 걸릴 것으로 예상되기 때문에 차선 수를 기준으로 교통사고원인조사 대상구간을 설정하는 것이 바람직할 것으로 판단됨.

**도로와 다른 도로 등과의 연결에 관한 규칙 [별표 4]**  
**교차로 영향권 산정 기준(제6조제3호관련)**

1. 변속차로가 설치되었거나 설치예정인 평면교차로의 영향권은 본선 또는 교차도로에서 교차로로 진입하는 감속차로 테이퍼의 시점부터 교차로를 지나 교차도로 또는 본선에 진입하는 가속차로 테이퍼의 종점까지의 범위로 한다.
2. 변속차로가 설치되지 아니한 평면교차로의 영향권의 산정 기준은 다음 각 목과 같다.

가. 교차로 영향권의 최소길이는 다음 표와 같다.

설계속도(km/h)	교차로 영향권 길이(m)	
	비도시지역	도시지역
50	50	30
60	70	40
70	90	60
80	120	80

나. 교차로 영향권의 길이 측정 기준은 아래 예시도와 같이 차량의 정지선에서부터 적용하며, 세갈래교차로의 직진 차로부에는 교차로 중심에서부터 적용한다.

3. 입체교차로에서의 영향권은 본선 또는 교차도로의 감속차로 테이퍼의 시점에서 연결로를 지나 교차도로 또는 본선의 가속차로 테이퍼의 종점까지의 범위로 한다.

- 이때 「도로와 다른 도로 등과의 연결에 관한 규칙」을 참고로 교차로 영향권을 설정함. 교통안전법상의 기준을 최소한으로 하고 영향권을 확대해야 하므로 최소기준인 교차로와 횡단보도 경계선으로부터 50m구간은 그대로 유지하고 차선 수에 따라 이를 확대함.

차선 수	대상구간	비고
1차로 ~ 4차로	경계선 50m	현재와 동일
6차로 ~ 8차로	경계선 60m	확대
10차로 이상	경계선 80m	확대

「도로와 다른 도로 등과의 연결에 관한 규칙 별표4 교차로 영향권 산정기준」에 근거하여 대상구간 설정

<그림 4-5> 차선 수에 따라 교차로, 횡단보도 영향권 확대방안

- 도시고속도로는 빠른 통행속도로 사고의 영향권이 넓으며, 연속류이므로 도시고속도로 1km 구간을 추가

## 제2절 교통사고원인조사 추진체계

### 1. 교통사고원인조사반 설치 및 운영

#### 1) 교통안전법에서의 교통사고원인조사반

- 교통사고원인조사를 하기 위하여 교통행정기관의 장은 교통사고원인조사반을 둘 수 있음.

#### 교통안전법 시행령 제37조 2항

교통행정기관등의 장은 법 제50조제1항·제2항에 따라 교통사고의 원인을 조사하기 위하여 필요한 경우에는 다음 각 호의 자로 구성된 교통사고원인조사반을 둘 수 있다.

1. 교통시설의 안전 또는 교통수단의 안전기준을 담당하는 관계 공무원
2. 해당 구역의 교통사고 처리를 담당하는 경찰공무원
3. 그 밖에 교통행정기관등의 장이 교통사고원인조사에 필요하다고 인정하는 자

- 법조항에는 교통사고원인조사반의 구성과 운영에 관한 사항이 언급되어 있으나 구체적인 절차는 제시되어 있지 않음.

#### 2) 교통사고원인조사분석반 조직 신설

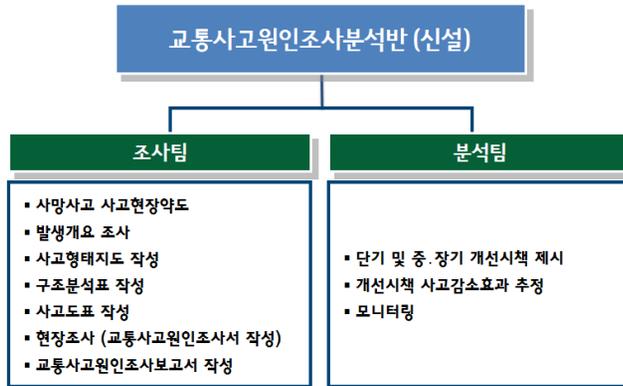
- 법상의 ‘교통사고원인조사반’을 ‘교통사고원인조사분석반’으로 조직을 신설함.
- 교통사고원인조사분석반을 임시로 소집하기보다는 서울시 내부 또는 서울시 산하연구기관에 상시기구로 신설하는 것이 바람직함.
  - 서울시에서의 성공적인 교통사고원인조사를 위해서는 달, 분기 또는 반기별로 교통사고원인조사분석반을 소집하여 교통사고원인조사를 시행

하기보다는 상시기구로 조직을 신설해야 함.

- 교통사고원인조사분석반을 소집을 통해 운영하면 다른 업무와의 중복으로 업무의 질 하락, 전문성 결여 등의 문제가 우려됨.
- 또한 앞 절에서처럼 교통사고원인조사 대상을 범상의 기준보다 확대하거나 추가하고자 하는 이 연구의 제안을 수용하게 된다면 서울시에서 수행하여야 할 교통사고원인조사 대상은 증가할 것으로 예상됨. 이에 따라 교통사고원인조사를 수행하여야 할 교통사고원인조사분석반의 업무가 많아질 것임.

### 3) 교통사고원인조사분석반 조직 운영

- 교통사고원인조사분석반은 조사팀과 분석팀으로 구성하는 것이 바람직함.
- 조사팀 주요 업무
  - 사망사고 사고현장약도/발생개요 조사
  - 사고형태지도/구조분석표/사고도표 작성
  - 현장조사(교통사고원인조사서 작성)
  - 교통사고원인조사보고서 작성
- 분석팀 주요 업무
  - 단기 및 중·장기 개선시책 제시
  - 개선시책 사고감소효과 추정
  - 모니터링



<그림 4-6> 교통사고원인조사분석반 조직 운영

#### 4) 교통사고원인조사분석반 운영에 관한 사항

- 교통사고원인조사를 보다 충실히 수행하기 위해서는 교통사고원인조사분석반의 운영 규정을 담은 실무지침 내지 행정규칙을 마련해야 함.
- 교통사고원인조사분석반은 관계기관의 합의하에 운영될 수도 있으므로 관계기관의 긴밀한 협조가 필요하며 합의된 결과에 대해서는 공동책임을 져야 함.
- 교통사고원인조사의 결과 및 개선시책에 관한 내용은 언론을 통해 일반인에게 홍보하고 이를 정리화해야 함.
- 교통사고원인조사의 결과로 제시한 개선시책에 대해 지속적으로 모니터링을 수행해야 하며, 결정된 개선시책으로도 사고원인이 제거되지 않을 경우에는 추가 개선시책을 제시해야 함.
- 교통사고원인조사를 원활히 수행할 수 있도록 소관 도로의 사고원인 및 대책에 대한 과학적 조사와 분석, 개선대책 수립의 역량을 가진 교통전문가를 교통사고원인조사반에 채용해야 함.

## 제5장 결론 및 정책건의

제1절 결 론

제2절 정책건의

## 제5장 결론 및 정책건의

### 제1절 결론

- 교통안전법 개정 등의 여건변화에 따라 교통안전에 대한 서울시의 책임과 역할이 강화되었으므로, 교통안전법을 기반으로 하여 서울시 교통안전업무에 대한 전반적인 개선이 필요함.
- 주요 교통안전업무 중 교통사고원인조사는 도로교통에서의 사고 발생 확률을 감소시키기 위한 교통안전 전략으로, 교통사고원인조사의 기준 및 대상구간을 강화하여 조사를 시행하여야 함.
- 첫 번째 강화 방안으로는 대상기준을 확대하는 것임
  - 현재 법상에서는 최소한의 대상기준(사망자가 있는 교통사고가 최근 3년간 3건 이상 발생하여 해당 구간의 교통시설에 문제가 있는 것으로 의심되는 도로)을 설정하고 있음. 이런 경우 대상도로가 모두 서울시 관할도로인 특별광역시도로만으로 설정되어질 뿐만 아니라 서울시의 교통사고 및 도로 특성을 고려하지 못한 기준임.
  - 이에 사망사고가 적고, 치사율이 낮으며 보행사고율이 높은 서울시의 특성을 반영해 중상사고 3건 이상으로 기준을 확대하고 보행사망사고 1건 이상의 기준을 추가해야 함.
  - 또한 도시고속도로에서는 빠른 통행속도로 심각한 사고가 발생하므로 도시고속도로 사망사고 1건 이상의 기준을 추가해야 함.
- 두 번째 강화 방안으로는 대상구간을 확대하는 것임.
  - 현재 법상에서는 획일적인 대상구간(‘교차로 또는 횡단보도 및 그 경계 선으로부터 50m까지의 구간’ 및 ‘교차로나 횡단보도를 포함하지 아니한

도로로 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제6조제1호에 따라 도시지역의 경우에는 300m, 도시지역 외의 경우에는 500m의 도로구간)을 설정하고 있으나, 이는 서울시의 도로 특성을 고려하지 못한 기준임.

- 이에 서울시의 도로별 차선 수 차이가 큰 점(차선 수에 따라 차량 접근 속도 및 보행횡단길이가 다름)을 고려하여, 차선 수에 따라 교차로 및 횡단보도의 영향권을 확대해야 함.

- 이때 교차로 영향권은 「도로와 다른 도로 등과의 연결에 관한 규칙」을 참고로 설정함. 교통안전법상의 기준을 최소한으로 하고 영향권을 확대해야 하므로 최소기준인 교차로와 횡단보도 경계선으로부터 50m구간은 그대로 유지하고 차선 수에 따라 이를 확대함.

- 또한 도시고속도로에서는 빠른 통행속도로 사고의 영향권이 넓으므로 도시고속도로 1km 구간을 추가해야 함.

○ 교통사고원인조사의 원활한 수행을 위하여 서울시 내부 또는 서울시 산하 연구기관에 교통사고원인조사분석반을 신설하여 운영하여야 함.

- 교통사고원인조사분석반은 조사팀과 분석팀으로 구성되며, 사망사고 사고현장약도/발생개요 조사, 사고형태지도/구조분석표/사고도표 작성, 현장조사(교통사고원인조사서 작성), 교통사고원인조사보고서 작성, 단기 및 중·장기 개선시책 제시, 개선시책 사고감소효과 추정, 모니터링 등의 업무를 수행하여야 함.

## 제2절 정책건의

- 지역교통안전기본계획 수립 시에는 단편적인 교통사고 현황에 의존하지 말고, 교통사고 특성 및 원인 등에 대한 과학적이고 체계적인 분석을 통하여 지역실정에 맞는 종합적인 교통안전 대책과 정책이 포함된 계획을 수립하여야 함.
- 교통사고원인조사의 원활한 수행을 위하여 서울시와 관련된 교통사고원인조사 업무를 주로 담당하는 교통사고원인조사분석팀을 구성·운영하여야 함.
- 교통안전법 개정 등의 여건변화에 따라 교통안전에 대한 서울시의 책임과 역할이 강화되었으므로, 그에 상응하는 조직 및 예산의 확대가 이루어져야 함.
- 서울시와 자치구에서 수립 중인 지역교통안전기본계획은 상호 협의 및 보완을 통하여 수립되어야 할 것이며, 서울시와 자치구의 업무를 명확히 설정하여 계획의 실행력을 높이는 동시에 중복 업무로 인한 인력낭비를 예방하여야 함.

## 참 고 문 헌

## 참고문헌

---

- 국토해양부, 「제1차 지역교통안전기본계획 수립지침」, 2008.  
\_\_\_\_\_, 「제6차 교통안전기본계획」, 2006.
- 국회 법률지식정보시스템, 교통안전법  
교통안전공단, “교통안전법” 교육자료, 2008.  
\_\_\_\_\_, “개정 교통안전법 실무해설” 교육자료, 2008.  
\_\_\_\_\_, “도로교통안전점검” 교육자료, 2008.  
\_\_\_\_\_, “도로교통안전진단” 교육자료, 2008.  
\_\_\_\_\_, “교통사고 원인조사 제도 및 기법” 교육자료, 2008.  
\_\_\_\_\_, “교통사고 원인조사 제도와 기법” 교육자료, 2008.
- 서울시정개발연구원, 「서울시교통안전업무 추진체계 정립에 관한 연구」, 2002.
- 서울특별시, “제1차 서울특별시 교통안전기본계획 수립을 위한 연구용역 과업지  
시서”, 2008.  
\_\_\_\_\_, “교통국 세출예산”, 2008.
- 도로교통안전관리공단 외, 「경기도 교통사고 원인분석 연구」, 2008.
- MAYOR OF LONDON, *London's Road Safety Plan*
- NYCDOT, *Sustainable Streets Strategic Plan for the New York City  
Department of Transportation 2008 and Beyond*
- 도쿄도안전대책회의, 「제8차 도쿄도교통안전계획」
- Berlin Verkehr, 「교통안전프로그램 베를린 2010」

# 부 록

## 부록 1    교통안전법 주요 개정 전문

### 제12조(국가교통안전정책심의위원회의 설치)

- ① 교통안전에 관한 주요 정책과 제15조의 규정에 의한 국가교통안전기본계획 등을 심의하기 위하여 국무총리 소속하에 국가교통안전정책심의위원회(이하 “국가교통안전위원회”라 한다)를 둔다.
- ② 국가교통안전위원회는 위원장 1인과 부위원장 1인을 포함하여 20인 이내의 위원으로 구성하되, 위원장은 국무총리가 되고 부위원장은 국토해양부장관이 된다.
- ③ 위원은 지정행정기관의 장과 교통안전 관련 분야에 관한 전문지식과 경험이 풍부한 자 중에서 국무총리가 위촉하는 자가 된다.
- ④ 국가교통안전위원회의 사무는 건설교통부가 주관한다.
- ⑤ 국가교통안전위원회는 회의에 상정할 의안을 검토·조정하고 위원회로부터 위임 받은 안건을 전문적으로 심의하기 위하여 국토해양부장관을 위원장으로 하는 국가교통안전정책실무위원회(이하 “실무위원회”라 한다)를 둘 수 있다.
- ⑥ 국가교통안전위원회와 실무위원회의 구성 및 운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

### 제13조(지역교통안전정책심의위원회의 설치)

- ① 지역별 교통안전에 관한 주요 정책과 제17조의 규정에 의한 지역교통안전기본계획을 심의하기 위하여 시·도지사 소속하에 시·도 교통안전정책심의위원회(이하 “시·도교통안전위원회”라 한다)를, 시장·군수·구청장 소속하에 시·군·구 교통안전정책심의위원회(이하 “시·군·구교통안전위원회”라 한다)를 둔다.
- ② 시·도교통안전위원회의 위원장은 시·도지사가 되고, 시·군·구교통안전위원회의 위원장은 시장·군수·구청장이 된다.
- ③ 시·도교통안전위원회 및 시·군·구교통안전위원회(이하 “지역교통안전위원회”라 한다)의 구성 및 운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령이 정하는 바에 따라 당해 지방자치단체의 조례로 정한다.

### 제17조(지역교통안전기본계획)

- ① 시·도지사는 국가교통안전기본계획에 따라 시·도의 교통안전에 관한 기본계획(이하 “시·도교통안전기본계획”이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 하며, 시장·군수·구청장은 시·도교통안전기본계획에 따라 시·군·구의 교통안전에 관한 기본계획(이하 “시·군·구교통안전기본계획”이라 한다)을 5년 단위로 수립

하여야 한다.

- ② 국토해양부장관 또는 시·도지사는 시·도교통안전기본계획 또는 시·군·구교통안전기본계획(이하 “지역교통안전기본계획”이라 한다)의 수립에 관한 지침을 작성하여 시·도지사 및 시장·군수·구청장에게 시달할 수 있다.<개정 2008.2.29>
- ③ 시·도지사가 시·도교통안전기본계획을 수립한 때에는 시·도교통안전위원회의 심의를 거쳐 이를 확정하고, 시장·군수·구청장이 시·군·구교통안전기본계획을 수립한 때에는 시·군·구교통안전심의위원회의 심의를 거쳐 이를 확정한다.
- ④ 시·도지사는 제3항의 규정에 따라 시·도교통안전기본계획을 확정할 때에는 국토해양부장관에게 제출한 후 이를 공고하여야 하며, 시장·군수·구청장은 제3항의 규정에 따라 시·군·구교통안전기본계획을 확정할 때에는 시·도지사에게 제출한 후 이를 공고하여야 한다.
- ⑤ 제3항 및 제4항의 규정은 지역교통안전기본계획의 변경에 관하여 이를 준용한다. 다만, 국토해양부령이 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.
- ⑥ 제1항 내지 제5항의 규정에 따른 지역교통안전기본계획의 수립 및 변경 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

#### 제18조(지역교통안전시행계획)

- ① 시·도지사 및 시장·군수·구청장은 소관 지역교통안전기본계획을 집행하기 위하여 시·도교통안전시행계획과 시·군·구교통안전시행계획(이하 “지역교통안전시행계획”이라 한다)을 매년 수립·시행하여야 한다.
- ② 시·도지사는 시·도교통안전시행계획을 수립한 때에는 국토해양부장관에게 제출한 후 이를 공고하여야 하며, 시장·군수·구청장은 시·군·구교통안전시행계획을 수립한 때에는 시·도지사에게 제출한 후 이를 공고하여야 한다.<개정 2008.2.29>
- ③ 제1항의 규정에 따른 지역교통안전시행계획의 수립 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

#### 제33조(교통안전점검)

- ① 교통행정기관은 소관 교통수단·교통시설 또는 대통령령이 정하는 교통체계에 대한 전반적인 교통안전 실태를 파악하기 위하여 주기적으로 또는 수시로 교통안전점검을 실시할 수 있다. 이 경우 제34조 내지 제36조의 규정에 따라 교통안전진단을 받은 교통시설 등에 대하여는 교통안전진단을 실시한 때를 기준으로 하여 교통안전점검의 실시 시기를 정한다.

- ② 제1항의 규정에 따른 교통안전점검의 분야·대상과 분야별·대상별 점검 항목·시기 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- ③ 교통행정기관은 소관 교통수단·교통시설 또는 교통체계에 대한 교통안전점검을 실시한 결과 교통안전을 저해하는 요인이 발견된 경우에는 그 개선대책을 수립하고 이를 시행하여야 하며, 교통사업자에게 교통안전과 관련된 시설·설비의 확충 또는 운행체계의 정비 등 교통안전에 관한 개선사항을 권고할 수 있다.
- ④ 교통행정기관은 교통안전점검을 효율적으로 실시하기 위하여 관련 교통사업자로 하여금 필요한 보고를 하게 하거나 관련 자료를 제출하게 할 수 있으며, 필요한 경우 소속 공무원으로 하여금 교통사업자의 사업장에 출입하여 장부·서류 그 밖의 물건을 검사하게 하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다.
- ⑤ 제4항의 규정에 따라 출입·검사를 하는 경우에는 검사일 7일 전까지 검사일시·검사이유 및 검사내용 등을 포함한 검사계획을 교통사업자에게 통지하여야 한다.
- ⑥ 제4항의 규정에 따라 출입·검사를 하는 공무원은 관계인에게 자신의 권한을 나타내는 증표를 내보이고 성명·출입시간 및 출입목적 등이 표시된 문서를 교부하여야 한다.

**제34조(교통시설설치자의 교통안전진단)**

- ① 대통령령이 정하는 일정 규모 이상의 도로·철도·공항·항만 등의 교통시설을 설치하고자 하는 자(이하 이 조에서 “교통시설설치자”라 한다)는 제39조제1항의 규정에 따라 등록한 교통안전진단기관(이하 “일반교통안전진단기관”이라 한다) 또는 대통령령이 정하는 교통안전 관련 공공기관(이하 “특별교통안전진단기관”이라 한다)에 의뢰하여 교통안전진단을 받아야 한다. 다만, 「도시교통정비 촉진법」에 따른 교통영향분석·개선대책을 수립하는 경우 등 대통령령이 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 제1항의 규정에 따라 교통안전진단을 받은 교통시설설치자는 당해 교통시설에 대한 공사계획 또는 사업계획 등에 대한 승인·인가·허가·면허 또는 결정 등(이하 “승인등”이라 한다)을 얻어야 하거나 신고 등을 하여야 하는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 일반교통안전진단기관 또는 특별교통안전진단기관이 작성·교부한 교통안전진단보고서를 관련 서류와 함께 승인등을 하거나 신고 등을 받는 관할 교통행정기관에 제출하여야 한다.

**제35조(교통수단운영자의 교통안전진단)**

- ① 대통령령이 정하는 일정대수 이상의 교통수단을 보유한 교통수단운영자는 일반 교통안전진단기관 또는 특별교통안전진단기관에 의뢰하여 교통안전진단을 받아

야 한다.

- ② 제1항의 규정에 따라 교통안전진단을 받은 교통수단운영자는 대통령령이 정하는 바에 따라 일반교통안전진단기관 또는 특별교통안전진단기관이 작성·교부한 교통안전진단보고서를 관할 교통행정기관에 제출하여야 한다.
- ③ 제1항의 규정에 따른 교통안전진단의 시기 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

#### 제50조(교통시설을 관리하는 행정기관 등의 교통사고원인조사)

- ① 교통시설을 관리하는 행정기관, 교통시설설치·관리자를 지도·감독하는 교통행정기관은 소관 교통시설 안에서 대통령령이 정하는 중대한 교통사고가 발생한 경우에는 당해 교통시설의 결함, 교통안전표지 등 교통안전시설의 미비 등으로 인하여 교통사고가 발생하였는지의 여부 등 교통사고의 원인을 조사하여야 한다.
- ② 교통수단의 안전기준을 관장하는 지정행정기관의 장은 대통령령이 정하는 중대한 교통사고가 발생한 때에는 교통수단의 제작상의 결함 등으로 인하여 교통사고가 발생하였는지의 여부에 대하여 조사할 수 있다.
- ③ 제1항의 규정에 따라 교통사고의 원인을 조사하여야 하는 지방자치단체의 장은 그 결과를 소관 지정행정기관의 장에게 제출하여야 한다.
- ④ 제1항 및 제2항의 규정에 따른 교통사고조사의 구체적인 대상·방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

#### 제55조(운행기록등의 보관 및 활용)

- ① 「자동차관리법」 제29조 등 법령이 정하는 바에 따라 교통수단에 운행기록장치등을 장착하여야 하는 교통수단운영자 중 대통령령이 정하는 자는 당해 교통수단의 운행상황 또는 교통사고상황이 기록된 운행기록지 또는 기억장치 등(이하 “운행기록등”이라 한다)을 일정 기간 보관하여야 한다.
- ② 제1항의 규정에 따라 운행기록 등을 보관하여야 하는 교통수단운영자는 교통행정기관이 운행기록 등의 제출을 요청하는 경우 이에 응하여야 한다.
- ③ 교통행정기관은 제2항의 규정에 따라 운행기록등을 제출받은 경우 이를 점검·분석하고 필요한 경우 당해 교통수단운영자에 대하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 조치를 할 수 있다.
  - 1. 교통수단운행체계의 개선 권고
  - 2. 교통안전점검의 실시
  - 3. 교통수단의 개선 권고
  - 4. 그 밖에 관계 법령에 따른 교통안전에 관한 조치
- ④ 운행기록등의 보관·기간·활용 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제56조(교통안전체험에 관한 연구·교육시설의 설치 등)

- ① 교통행정기관의 장은 교통수단을 운전·운행하는 자의 교통안전의식과 안전운전능력을 효과적으로 배양하고 이를 현장에서 적극적으로 실천할 수 있도록 교통안전체험에 관한 연구·교육시설을 설치·운영할 수 있다.
- ② 제1항의 규정에 따른 교통안전체험에 관한 연구·교육시설의 설치·운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

## 부록 2 해외 대도시 교통안전 정책사례

### 1) 해외 교통안전정책 사례 개요

- 서울시와 비슷한 여건을 가진 주요 대도시인 영국 런던, 미국 뉴욕, 일본 도쿄, 독일 베를린의 교통안전 정책사례를 조사함.
- 나라·도시별로 지역교통안전정책을 포함한 관련계획이 수립되어 있으나, 이 중 서울시 교통안전기본계획과 유사한 성격을 가지는 계획을 중점적으로 검토하여 벤치마킹하고자 함.
- 검토한 도시별 주요계획은 다음과 같음.

구 분	계획명	수립기관
런던(영국)	London's Road Safety Plan	MAYOR OF LONDON
뉴욕(미국)	Sustainable Streets Strategic Plan for the New York City Department of Transportation 2008 and Beyond	NYCDOT
도쿄(일본)	제8차 도쿄도교통안전계획	도쿄도안전대책회의
베를린(독일)	교통안전프로그램 베를린 2010	Berlin Verkehr

### 2) London's Road Safety Plan

- 개요
  - Road Safety Plan은 사람들에게 더 안전한 거리를 만들기 위해 수립
  - 런던의 교통전략 : 대중교통, 보행, 자전거의 이용증대를 통해 교통혼잡을 줄이고 안전도를 향상시키는 것임.
- 사상자 감소를 위한 주요 테마
  - 협력을 통한 안전성 확보
  - 속도 관리 : 과도하고 부적당한 속도 감소

- 취약한 도로 이용자들의 보호 : 어린이, 보행자, 자전거 이용자, 이륜차
- 주요 파트너십
  - 런던 자치구(London boroughs) / 경찰(police) / 런던 자치구의 도로 안전관리자 및 학교 교사들(London boroughs' road safety officers and school teachers) / 보건 당국(Health authorities)
- 주요 Target
  - 사망자 및 중상자수 40% 감소
  - 어린이 사망자 및 중상자수 50% 감소
  - 거리당 경미한 인적손실 비율 10% 감소
- Road Safety Strategy
  - 질적 협력 / 속도 관리 / 취약한 도로 이용자들의 보호 / 안전한 통학로 / 자치구(boroughs)의 지원 / 런던 도로망 교통 관리 / 런던 혼잡통행료 / 버스의 안전한 이용 / Occupational 도로 위험 / 주차와 도로 안전 / 런던 국가 표준 / 재원

### 3) Sustainable Streets Strategic Plan for the New York City Department of Transportation 2008 and Beyond

- 총괄 비전
  - 이 계획은 이동성 향상, 안전한 거리, 지구 기후 변화에 따른 영향 감소, 최고 수준의 삶의 질 확보에 대한 뉴욕시의 비전을 제시
- 안전 비전
  - 교통사고 상해자 및 사망자수는 낮은 수준에 있지만 NYCDOT는 이에 만족하지 않고 공학, 행정, 교육의 조화를 통해 공공 도로의 안전을 추구
  - 국가에서 가장 안전한 대도시 만들기

○ 안전 정책

- 2030년까지 연간 교통사고 사망자수를 최소 50%이상 감소(2007년 대비)

- 사고에 노출되어 있는 뉴욕 시민을 위해 안전한 도로를 설계하고, 안전한 통학길과 연장자를 위한 안전 도로에 이르기까지 도로를 새로 디자인함. 도로안전향상 또한 NYCDOT's 의 지역 연구의 주요 초점임.

- 보행자 상해와 사망자에 관한 데이터와 사고다발지역의 지정안전시설 개선

- 고급 자료의 수집-분석을 통해 가장 심각한 교통안전 문제점들이 야기 되는 경로를 이해하고, 사고예방을 위한 자료들을 전략적으로 이용함.

- 강력한 공교육 캠페인으로 도시 거리에서의 위험한 행동을 억제

- 대중 건강 캠페인을 참고하여, 교통의 greener modes를 강화하면서 자동차, 오토바이 운전자와 보행자들이 어떻게 도로를 안전하게 공유 할 수 있는지를 교육시킴.

- 안전 집행 프로그램 확대

- 속도측정카메라를 설치하여 안전 규정의 집행을 효율화하고, 적신호 카메라(red light camera)의 수를 두 배로 늘림. 현재 적신호 카메라는 교차로에서의 교통 상해를 24%나 줄이고 있음.

- 교량 검사 능력 강화

- 교량을 보다 자주 검사함으로써 예기치 못한 경우를 미리 대비함.

- 건설 현장 안전 강화

- 도시의 지속적인 성장과 발전은 많은 수의 새로운 건설 프로젝트를 만들고 있음. NYCDOT는 건설 현장 주위의 안전과 삶의 질 향상을 위한 노력을 계속해 나감.

- 트럭관련 안전 판정 증대

- 트럭 교통은 뉴욕시의 경제 발전과 함께 늘어가고 있고, 이는 시민들의 안전과 생활의 질에 영향을 미침. 트럭들이 도시가 필요로 하는 상품들을 배달하는 것을 보장하면서 그러한 영향을 최소화함.

- DOT 고용인의 안전 증대

- 업무 및 시설 평가를 실시하고 교육, 훈련 절차를 발전시켜 안전도를 향상시킴.

- Staten Island Ferry의 안전 체계 강화

- DOT는 Staten Island ferry의 안전 절차 발전에 큰 기여를 함.
- training and sound management practices를 계속해서 늘려가고 관행화시키기 위해 노력함.

- 높은 수준의 안전(Security) 표준

- 소중한 전략적 자산인 도로와 다리, ferries등을 NYPD와 federal officials와의 공조 강화로 안전과 보안을 확보함.

○ Safety Actions

- 안전한 거리 디자인

- 안전한 등푼길 계획
- 25개 장소에서 우선적으로 노인들을 위한 안전도로를 시행함.
- traffic safety가 neighborhood 교통 연구의 주요 관점을 평가하게 함.
- 원활한 교통을 위하여 NYC Department of Design and Construction 과 협력함.

- 서행 촉진 조치(calming) 프로젝트 계획과 실행

- 현재 signal timing 전략 분석 및 평가

- 노인 거주 지역의 보행자 횡단보도 신호 지속 시간을 늘림.
- 2014년까지 leading pedestrian 간격을 2007년 수준의 두 배로 늘리고 현재 LPLs citywide의 횡단 시간에 9초를 추가함.
- 도시의 elevated train stations 근처 42개 버스 정류장의 안전성 향상
- 안전 집행 프로그램 확대
  - red light camera 설치 확대와 speed-camera 시행을 위한 법적 허가 획득 후 그 범위 내에서 카메라들을 설치
  - NYPD 교통경찰, 교통집행 장비 및 bruck boots 등에 추가 재정 지원
  - DOT 건설 허가 상태에 따라 강하고 확고한 보행자 안전 대책 확립
  - 건설 현장에 safety monitoring unit을 강화함.
- 교량 검사 강화
  - Manhattan Bridge를 시작으로 state-of-the art bridge cable monitoring을 채택
  - 교량 구조검사 강화
- 공공 행동 변화를 위한 마케팅 캠페인 활용
  - 보행자와 이륜차운전자를 포함한 “LOOK” 캠페인을 확대
  - 구체적 문제에 대한 안전 캠페인 추가
  - Safety City 교육 프로그램을 개정, 확대하고 Department of Education 과의 파트너십 확립
  - work zone 안전 지각 주간에 참여
- 교통안전 데이터 수집 및 사용 개선
  - 보행자사고를 포함한 교통사고의 포괄적인 연구 마무리
  - 교통 calming 기술의 넓은 범위의 효능에 대한 포괄적인 연구

- 미래의 monitoring과 분석을 위한 NYCDOT, State DOT, State DMV, NYPD 사이의 세부 crash 정보 pace와 flow 개선
- DOT 고용인의 안전 개선
  - 강화된 work zone 안전 대책 agency의 확대 시행
  - work zone에서의 안전규정 위반을 금지하는 주(州) 법제정 추진
  - NYPD와 공조하여 roadway closures와 건설 현장에 순찰을 강화
  - DOT 기능과 시설에 대한 위험평가 실시
  - 이러한 평가에 기반을 두어 교육프로그램을 발전
- 트럭관련 안전 판정 증대
  - 모든 NYPD 구역에 트럭 통행도와 트럭 종합 평가 항목을 배포
  - 트럭의 무게와 크기 측정을 위해 NYPD와 공조
  - 새로 도입된 과적 트럭 permitting unit을 통한 단속을 확대
  - 주(state)의 요구에 따라 모든 트럭에 cross-over거울을 장착
  - improved truck route signage의 설치 완료
- 계속적인 Staten Island Ferry의 안전 강화
  - foundation of the ferry Safety Management System에 기반을 두어 모든 안전 절차의 문서화
  - 안전 절차를 모든 직원들에게 교육시키고 제 날짜에 연습 실시
  - 직원들이 안전성과 효율성 증진을 위한 변화를 제안하도록 장려
  - 프로그램의 진행과정을 모니터하고 그 결과를 절차 정련에 이용

#### 4) 제8차 도쿄도교통안전계획

##### ○ 계획의 개요

- 도쿄도안전대책회의(東京都安全對策會議)는 2006년 4월, 향후 5년간의 도내 육상 교통(도로 교통, 철도 교통, 건널목에 있어서의 교통)에 관한 교통안전 대책을 종합적이고 계획적으로 추진하기 위해서 「제8차 도쿄도교통안전계획」을 수립함.

##### ○ 계획의 의의

- 인명 존중의 이념에 따른, 교통사고가 없는 안전하고 안심할 수 있는 도시 도쿄를 실현함.
- 도쿄를 세계에서 제일 안전한 도시로 만드는 것을 목표로 함.

##### ○ 계획 기간

- 2006년부터 2010년까지

##### ○ 주요 목표

- 2010년까지 도내 연간 도로 교통사고 사망자수를 250명 이하로 함.
- 고령자의 교통사고 사망자수를 2005년 대비 10% 줄임.

##### ○ 특징

- 제7차 계획의 목표 '350명 이하'에 비해 사망자수 100명 감소의 추가 목표
- 고령자 교통사고의 감소를 도모하기 위해 '고령자의 교통안전 확보'를 최중점 시책으로 내걸고, 고령자 교통사고 사망자수의 감소를 목표에 포함시킴.
- '재해에 대비한 도로 교통 환경의 정비 등'에 관한 대책 분야를 시책에 새롭게 포함시킴.
- 도민에게 자주적인 참여 요청 : '통학로 안전 점검'이나 '야간에 반사제 사용' 등 30개의 항목을 알기 쉽게 작성하여 참여를 요청함.

○ 중점 시책

- 최중점 시책 - '고령자의 교통안전 확보'

(고령자 사망자수는 교통사고 전체 사망자수의 30%를 넘음)

• 고령자 보행 시의 교통안전

(야간시 반사재를 활용)

• 고령자 운전 시의 교통안전

(고령 운전자의 교육 충실/안전 운전의 재인식)

• 시민 참가형의 교통안전 교육

(참가, 체험, 실천형 강습회 실시/가정 방문 등에 의한 교통안전의 보급)

- 중점시책 1 - '이륜차의 사고 방지'

(이륜차에 의한 교통사고 사망자수는 교통사고 전체 사망자수의 30%에 달함.)

• 사고 다발 지역 또는 노선의 단속 강화

• 고등학교에서의 참가, 체험형 교통안전 교실의 실시

- 중점시책 2 - '자전거의 안전 이용 추진'

(2005년도 사고 건수가 약 2만 8천 건에 달함.)

• 교통 규칙, 매너의 보급, 계발

• 안전성 확보를 위해 TS 마크의 보급

○ 분야별 시책

- 도로 교통 환경의 정비

• 도로 및 교량의 정비, '안심 보행 지역' 등 생활 도로 구축, '스무드 도로 21 - 확대 작전' 등 교통 정체 대책, 교통안전 시설의 정비

- 교통안전 의식의 보급

- 단계적이고 체계적인 교통안전 교육, 도쿄 교통안전 캠페인, 반사재를 활용한 야간 교통안전
- 도로 교통 질서의 유지
  - 교통 실태에 맞는 규제의 재검토와 교통관제 시스템의 고도화, '단속 가이드 라인'에 따른 중점 단속 등 주차질서 확립, 음주 운전 등의 지도 강화
- 안전 운전과 차량의 안전성 확보
  - 고령 운전자 강습, 운송 사업자 등의 안전 운전 관리
- 구조·구급 체제의 정비
  - AED 등 응급 처치 기자재 안전관리, 구급 대원 양성과 체제 정비, 구급 의료 체제의 정비, 도쿄 DMAT
- 피해자 지원
  - 교통사고 상담, 피해자 지원 제도, 원동기 부착 자전거 등의 손해배상 보험 가입 촉진
- 철궤도 및 건널목 안전 확보
  - 신 ATS 장치 등의 설치 등 철궤도 교통 환경의 정비, 건널목 교차로의 입체화 및 구조 개량 촉진
- 재해에 대비한 도로 교통 환경의 정비 (신규사업)
  - 도로 및 교량의 내진성 강화, 소방 구조 기동부대 등(하이퍼 구출·구출 110) 강화, 대규모 사고 시 교통 규제 등의 실시
- 조사 연구의 추진
  - 교통사고 방지에 관한 조사 연구 실시

## 5) 교통안전프로그램 베를린 2010

- 계획의 비전
  - 베를린 도시 지역에서 교통사고로 인해 더 이상 심한 인명사고가 일어나지 않도록 함.
- 계획의 목적
  - 2004년부터 2010년까지, 즉 6년 동안 베를린 시 지역에서 생기는 교통사고로 죽거나 중상을 입은 사람들의 수를 30% 축소함.
- 계획의 슬로건
  - 베를린 안전 이동(Berlin Sicher Mobil)
- 계획의 범위
  - 사람(교통행동, 규정수용과 규정업수)
  - 인프라 구조(도로, 교통 시설, 협회)
  - 교통계획과 교통정책
  - 기술과 교통법
- 사고현황에 따른 시사점
  - 베를린의 교통안전의 개선책, 특히 보행자나 자전거 이용객들을 위한 개선책이 필요함.
  - 오토바이 사용자들은 특별히 문제 그룹으로 포함시킴.
  - 연령대의 관점에서 특히 어린이, 아이들(주로 보행자, 자전거 이용자), 18~24세까지의 젊은층(주로 자동차, 오토바이 이용자) 그리고 65세 이상 노인들(주로 보행자)이 특히 위험에 노출됨.
  - 점적 또는 선적으로 발생하는 사고증가를 막고 중심 교통 도로망에서의 다른 조직상의 교통안전 정책들이 중심과제로 표현되어야 함.
  - 이에 덧붙여 개인적인 교통행위(부족한 교통법규 수용, 특히 과속행위의 법규 위반)들이 교통안전작업의 관점에서 좀 더 강하게 다루어져야 함.

- 교통안전 정책에 관한 분배지위
  - VLB(베를린 교통관리) : 교통시스템의 개선, 예방, 자발적 담당자의 지원
  - 경찰 : 사고실체, 감시, 예방
  - 행정구역 : 감시, 예방, 교통시스템의 개선
  - 특별한 공적 담당자 : 유치원과 학교에서의 교통교육, 자율적 담당자의 지원, 횡단보도 설치와 같은 교통시스템의 안전과 관련된 투자
  - 자발적 담당자 : 지역적 또는 범지역적으로 활동하는
  - 스폰서 : 예방
- 실천프로그램 2010
  - 도로안전검사 도입
  - 사고위원회의 집중적 작업(분석과 결함처리)
  - 특별히 사고를 동반하는 구역, 교차점, 도로를 위한 자전거도로선 - 프로그램
  - 횡단보도 - 프로그램의 실행
  - “도시속도 베를린”이라는 문맥으로 여러 해 동안 도시 전체로 교통안전 캠페인의 발전과 전환
  - 어린이를 위한 도시계획의 전환
  - 학교에서의 교통교육의 확대
  - 어린이교통학교 자격증명과 발전
  - “노인층”과 “젊은 운전자” 목적 그룹들의 요구를 위해 베를린 특별 동체제의 발전과 조정
  - 근본 활동을 위한 정보, 의사소통과 협력기본로서의 인터넷 플랫폼 구성
  - 공간적이고 기구적인 차이를 두고 속도 감시의 확장된 전환
  - 자전거를 위한 “파트너 캠페인”의 개념과 전환

## 영문요약(Abstract)

# A Study on Establishment of Traffic Accident Cause Investigation in Seoul According to the Revision of Traffic Safety Act

Shin-Hae Lee · Won-Ho Kim · Seung-Jun Kim · Ji-Hun Park

The Traffic Safety Act was legislated in 1979, motivated by I-li station explosion which occurred in 1977, and wholly revised to make up for the week points in the government's traffic safety system in December 28, 2006. The objective of the revision is to make improvements and general reorganization, because the Traffic Safety Act does not function properly so that Korea lags behind badly in the field of traffic safety.

As the revised Traffic Safety Act obligates an administrative district (city or state government) to make every effort to improve traffic safety conditions, Seoul Metropolitan Government also enters upon a new phase in the traffic safety. Especially, Seoul City regarding traffic safety surroundings is quite different from other cities, it needs to re-interpret the intent of the Act and find the better way to achieve the goal.

Investigated Traffic Safety Act revision and Seoul traffic safety work, and focused on the need of additional inquiry about Traffic Accident Cause Investigation and progressed study.

A Traffic Accident Cause Investigation, regulated by the Act, is a necessary step to determine the cause of accidents so corrective actions can be taken to prevent recurrence. However, the current standards on doing an accident investigation are not enough to identify the cause. Therefore, this study is to provide three suggestions which are related to the standard or organization in the traffic accident investigation.

The first is to extend the standard of Traffic Accident Cause Investigation. According to the current law, only the roads having 3 dead accidents at least are considered as the investigation site. However, the roads having more than 3 dead accidents are rarely found in Seoul. Therefore, the current standard on selecting the roads, where an investigation should be carried out, should be changed to the one that have more than 1 pedestrian dead accident or have more than 3 serious accidents. Additionally, in the case of urban highway, the spot having more than 1 dead accident is considered as an investigation site.

The second is to extend the range of Traffic Accident Cause Investigation. The current law, which standardizes the range of Traffic Accident Cause Investigation as 50m, does not reflect the actual road features of Seoul. Since Seoul has various-sized roads, the range of investigation should be flexible according to the size of roads. As vehicle approaching speed and crosswalk distance depend on the number of lanes in general, the investigation range around intersections should be extended over 50m between intersection and crosswalk according to the minimum standard. In case of the urban highway, one kilometer can be used as an investigation range, because it has high operating speed and its influence zone is longer than an arterial when accidents occur.

The third suggestion is to establish and operate a Traffic Accident Cause Investigation Analysis Division. This new division might help an effective performance of Traffic Accident Cause Investigation under the supervision of Seoul Metropolitan City or related research institute. It will include an Investigation Team and an Analysis Team, which will produce an outline map of accident point/a summary of accident, accident-type map/structure analysis table/accident chart, field study, reporting, improvement plan, presuming improvement plan result, and monitoring.

## **Table of Contents**

### ***Chapter 1 Introduction***

1. Background and Purpose of Study
2. Main Contents of Study

### ***Chapter 2 Review Traffic Safety Act and Traffic Safety Work in Seoul***

1. Outline of Traffic Safety Act
2. Contents of Traffic Safety Act Revision
3. Review of Traffic Safety Work in Seoul by Revision

### ***Chapter 3 Review and Problems of Traffic Accident Cause Investigation***

1. Review of Traffic Accident Cause Investigation
2. Problems of Traffic Accident Cause Investigation

### ***Chapter 4 Improvement Plan and Promotion System***

1. Improvement Plan for Traffic Accident Cause Investigation
2. Promotion System for Traffic Accident Cause Investigation

### ***Chapter 5 Conclusion and Policy Suggestion***

1. Conclusion
2. Policy Suggestion

### ***References***

### ***Appendices***

시정연 2008-PR-51

교통안전법 개정에 따른  
서울시 교통사고원인조사 체계정립에 관한 연구

---

발행인 정문건

발행일 2008년 11월 30일

발행처 서울시정개발연구원

137-071 서울시 서초구 서초동 391번지

전화 (02)2149-1234 팩스 (02)2149-1025

---

값 5,000원 ISBN 978-89-8052-642-0 93530

본 출판물의 저작권은 서울시정개발연구원에 속합니다.