
2022 교통사고 사망자 감소대책

2022. 2.



관계부처 합동



목 차



I. 추진배경	1
---------------	---

II. 그간의 성과 및 한계	2
-----------------------	---

III. 대책 주요내용	4
--------------------	---

IV. 향후 추진계획	12
-------------------	----

I. 추진배경

- '국민생명 지키기 3대 프로젝트' 일환으로 범정부 교통안전 대책을 적극 추진한 결과, 지난 5년 동안 교통사고 사망자 크게 감소

【 기간별 교통사고 사망자 변화 】

기 간	'01~'06년	'06~'11년	'11~'16년	'16~'21년
사망자	8,097 → 6,327명	6,327 → 5,229명	5,229 → 4,292명	4,292 → 2,900명(잠정)
감소율	21.9%(연평균 4.8%)	17.4%(연평균 3.7%)	17.9%(연평균 3.9%)	32.4%(연평균 7.5%)

- 특히, '21년은 처음으로 교통사고 사망자 수가 2,000명대 진입
- 그동안 10차례 안전대책* 등을 통해, 안전속도 5030('21년), 윤창호법('18년)·민식이법('20년), 사업용 차량 특별점검제도('18년) 등 추진

* 교통안전 종합대책 3회, 화물차·이륜차·어린이 등 분야별 안전대책 7회

- 그러나, 그간의 대책에도 불구하고 교통사고 사망자는 OECD 중하위권*

* 인구 10만명당 사망자 OECD 순위: '11년 33위 → '16년 32위 → '19년 27위

- 인구 10만명당 사망자(6.5명, 27위)는 OECD 평균(5.2명)에 미치지 못하고, 특히 보행자(29위)·고령자(30위), 이륜차(26위)는 최하위권

【 OECD 회원국 교통사고 사망자 비교('19년) 】

전체	보행자	고령자	이륜차	어린이	승용차(승차 중)
27위/36國	29위/30國	30위/30國	26위/30國	13위/30國	6위/30國

- 또한, 교통사고로 인한 사회적 비용은 26조원*('20년)으로, GDP의 1.4%

* 인적피해 13.4조원(51.5%) / 물적피해 11.0조원(42.2%) / 기타 1.6조원(6.3%)

- 이에, 現 정부 정책기조인 보행자 최우선 교통체계를 보다 강화하고, 고령자·이륜차 등 취약분야 대책을 집중 추진할 필요

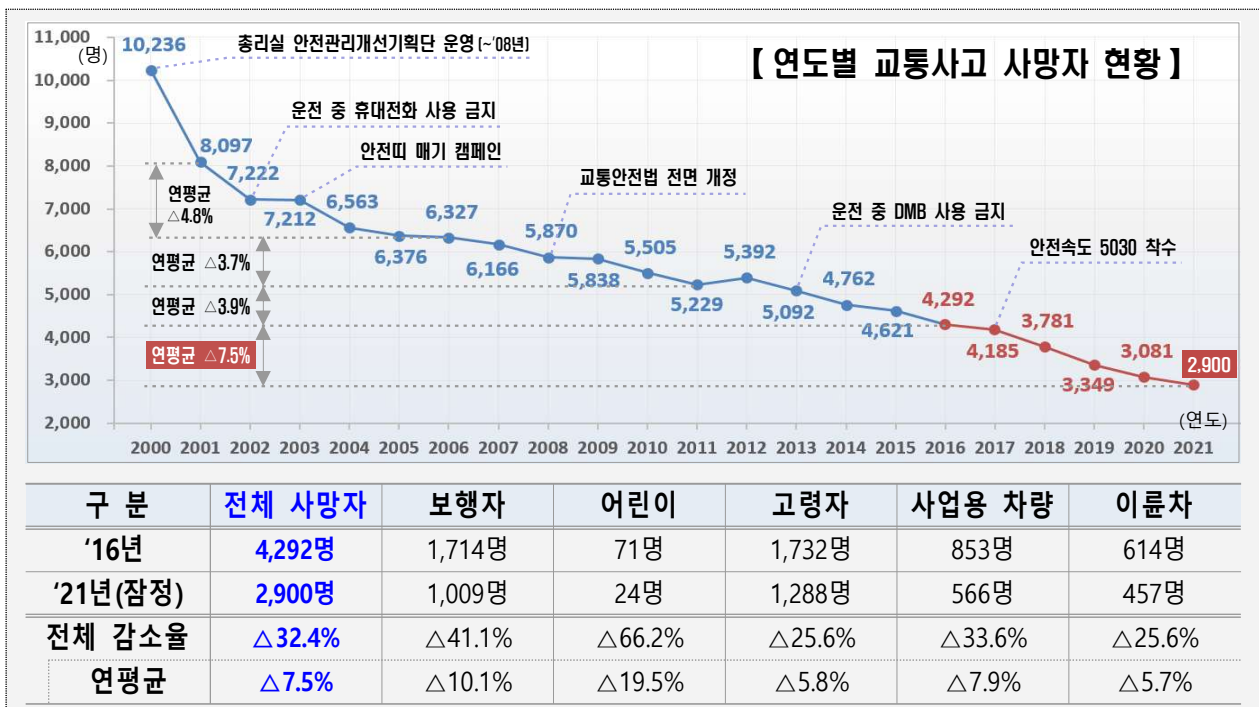
- 동시에, 범국민 참여 및 관심도 제고를 위한 적극적 홍보 추진

☞ 「2022 교통사고 사망자 감소대책」을 통해,
교통사고 사망자 감소세 가속화 및 교통안전 선진국 도약 추진

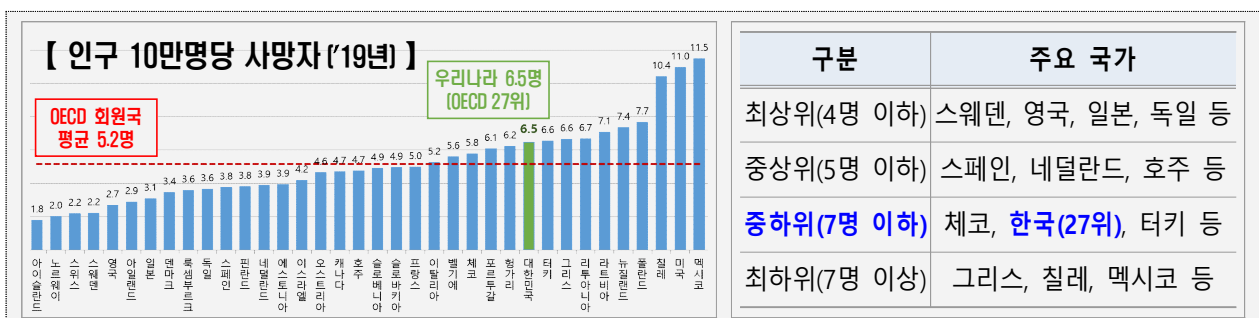
II. 그간의 성과 및 한계

1 총괄

- 최근 5년 교통사고 사망자('16년 4,292명 → '21년 2,900명 잠정)는 연 7.5% 감소했고, 이는 과거의 3~4%대 감소율에 비해 약 2배 높은 수치
- 보행자(연 10.1%) 및 어린이(연 19.5%)는 교통사고 감소효과가 큰 반면, 고령자(연 5.8%) 및 이륜차(연 5.7%)는 상대적으로 낮은 수준



- OECD 비교 시 인구 10만명당 사망자는 32위('16년)에서 27위('19년)로 개선되었으나, 여전히 중하위권으로 범국가적 대책 마련 시급
- 특히, 영국·일본 등 교통안전 선진국과 비교 시 교통사고 사망자가 2배 이상 많고, 보행자·고령자·이륜차 분야가 매우 취약한 수준



□ (보행자) 전체 사망자의 35%에 달하며, OECD 평균 19%의 1.8배

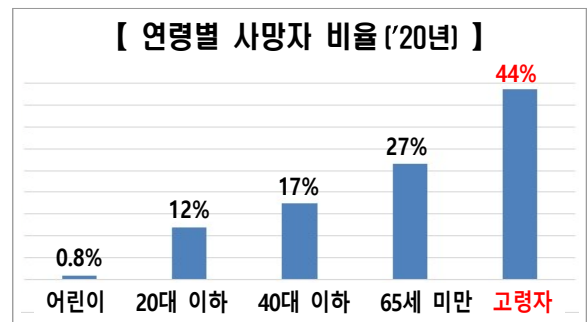
- 보행 사망자의 54%는 주택가 및 학원가 등 폭 9m 미만 도로(왕복 2~3차로 이하)에서 발생



- 도로를 횡단하는 도중에 사망하는 비율은 무단횡단이 65%로 절대 다수이며, 시간대별로는 야간이 58%로 주간에 비해 높은 특성
- 도로 유형별로는 지방도 등(지자체 관리 도로)에서 보행 사망자의 83%가 발생하고 있어, 국도 17%보다 약 5배 높은 수준

□ (연령별) 고령 사망자는 전체의 44%로, OECD 평균 27%의 1.6배

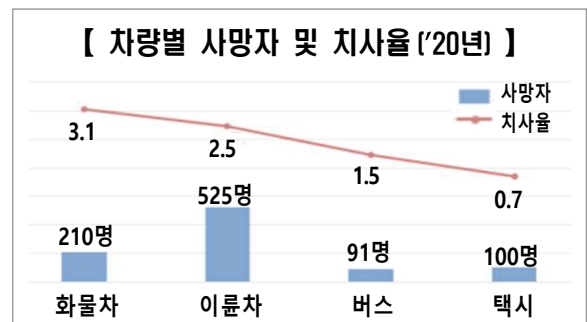
- 고령자 인구는 전체의 16%이나, 보행 사망자 중 고령자는 58%
- 고령 운전자는 전체 운전자의 10%이나, 고령 운전자 가해로 인한 교통사고 사망자는 23% 수준



- 반면, 他 연령대(어린이·청년 등) 사망자는 OECD 중상위권이며, 특히 어린이 사망자는 지난 5년간 66% 감소('16년 71명 → '21년 24명)

□ (차량별) 화물차 등 사업용 차량 및 이륜차 분야 교통안전 취약

- 화물차·버스 등 사업용 차량 등록 대수는 전체 자동차의 7%에 불과하지만, 사망자는 20% 수준
- 화물차·이륜차는 치사율이 매우 높아 대형사고 발생 위험 상존



* (참고) 인구 10만명당 승용차(승차 중) 사망자는 OECD 6위로 상위권 수준

표. 대책 주요내용

《 기본방향 》

목 표

인구 10만명당 사망자 5명 이하 → OECD 중상위권 진입

* 인구 10만명당 5명 이하 진입 시, 전체 교통사고 사망자는 2,500명 내외

** '16년 8.4명(OECD 32위) → '19년 6.5명(27위) → '22년 5명 이하(중상위권)

취 약 분 야 개 선

- ◆ **[보행자]** 보행자 최우선 교통안전 체계 구축
- ◆ **[고령자]** 신체능력을 고려한 맞춤형 대책 추진
- ◆ **[이륜차]** 생애주기별 관리 및 배달업 안전관리 강화
- ◆ **[기 타]** 사업용 차량, PM 및 어린이 등 교통안전 제고

홍 보

- ◆ 보행안전을 key-message로 고령자·이륜차 등 분야별 홍보
- ◆ 타겟별(국민·언론 등), 시기별(행락철·풍수해 등) 유관기관 합동 홍보

1

보행자 최우선 교통안전 체계 구축

1. 보행안전을 위한 차량 속도·통행 제한

□ (**제한속도 하향**) 보행 교통사고 우려가 높은 구간에서 속도 하향

- ① 보행량이 많은 주택가·상가 등 생활밀착형 도로에 대해, '보행자 우선도로'를 도입(지자체 지정, '22.7)하고 제한속도 20^{km/h} 이하 설정

【 보행자 우선도로 해외사례 】

구분	스위스	영국	네덜란드	일본
명칭	미팅존('02년)	홈존('01년)	본엘프('76년)	커뮤니티존('82년)
제한속도	20km/h	16km/h(10mph)	20km/h	30km/h

- ② 국도·지방도에 ‘마을주민 보호구간’을 제도화(법 개정 추진 ‘22년)하여, 농어촌지역 제한속도 10~20^{km/h} 하향·조정* 및 안전시설 적극 설치

* 농어촌지역 제한속도: 현행 70~80km/h → 하향 50~60km/h, 보호구역 30km/h

【 미끄럼 방지 포장 등 】



【 보도 설치 】



【 노면표시 】



- (일시정지 의무) ① 횡단보도, ② 교차로 및 ③ 이면도로에서 운전자에 대한 보행자 보호 의무를 강화하여 ‘차對 보행자’ 교통사고 예방

- ① 횡단보도에서 ‘보행자가 건너려고 할 때’에도 운전자에게 일시정지 의무 부여(‘22.7) * (現) 보행자가 건너고 있을 때에만 일시정지

- 스쿨존 횡단보도(신호등 X)는 보행자가 안 보여도 일시정지(‘22.7)

- ② 교차로 ‘우회전 시’ 일시정지 의무 부여 및 우회전 신호기 도입(‘23.1)



- ③ 이면도로(보·차도 혼용도로)에서 보행자에게 통행우선권을 부여하고, ‘보행자 통행에 방해가 되지 않도록’ 차량 서행·일시정지(‘22.4)

- 이면도로에서 보행자 보호 위반 시 벌칙(벌칙금 4만원, 벌점 10점) 신설

2. 보행자 사고예방을 위한 단속체계 강화

- (법규위반 단속) 국토부(도로공사)에 단속장비 설치 권한*을 부여(법 개정 추진, ‘22년)하고, 첨단장비를 활용한 암행차량 도입(27대, ‘22년)

* (現) 경찰청·지자체에서만 무인 단속장비 설치 → (改) 도로관리청 등까지 확대

- 공익제보단 권한 확대·제도화 등을 통한 민관합동 단속 강화(‘22년)

* (現) 이론차 단속에 한정 → (改) 횡단보도 보행자 보호 위반 차량까지 확대

- 음주운전, 신호위반, 속도위반 등 단속 지속적 확대(경찰청, 연중)

□ **(고위험 운전자 관리)** 중과실 범규위반 등에 대한 과태료·보험제 개편

- 보행자를 위협하는 고위험자(속도위반 등)에 대해 과태료 누진제를 도입하고, 음주운전 시 면허 재취득 기간* 강화(법 개정 추진, '22년)

* (現) 음주운전으로 인한 사망사고 시 결격기간 5년 → (改) 결격기간 10년

- 운전 중 휴대전화 사용 및 위험운전(지시등 없이 차로변경) 등 벌칙 조항이 미흡했던 항목에 대해 과태료 신설(20만원 이하, '22.7)

- 음주·무면허·뺑소니 사고 시 보험금 전액을 구상(보험사 → 운전자, '22.7)토록 하고, 횡단보도 등에서 보행자 미보호 시 보험할증*('22.9)

* 최대 10% 할증: 위반사항 집계('22.1~), 할증 본격 적용('22.9 신규·갱신 보험)

- 반면, 안전운전을 실천하는 운전자에 대한 보험할인* 검토('22년)

* 일반 운전자: 차선유지 장치 등 안전장치 장착 시 보험할인, 안전운전 유도
사업용 차량: 운행기록 정보를 통해 안전운전이 확인되는 경우 보험할인

3. 안전한 보행통행을 위한 인프라 적극 확충

□ **(안전시설 확대)** 보행환경 사업(보행환경 개선지구·도로, 지자체), 사고 잦은 곳 개선(국도 250개소, '26년 & 지방도 294개소, '22년) 등 적극 추진*

* 과속방지턱, 무단횡단 방지펜스, 미끄럼 방지포장, 안전 표시판 등 설치

- '안심도로 공모전(지자체 등 대상)'을 통해서 속도저감 시설을 확산하고, 회전교차로(약 100개소, '22년) 및 보도(121개소, '25년) 지속 설치

【 노면 블럭포장 】



☞ 30km/h 진입 시 직관적 인식

【 지그재그형 도로 】



☞ 과속이 어려운 지그재그 도로

【 회전교차로 】



☞ 교차로·횡단보도 앞 감속 유도

□ **(안전점검 강화)** 지자체 현장점검(분기별) 및 아파트 단지 내 도로 안전점검(반기별)을 통해, 개선사항 발굴 및 인프라 확대(시설 관리자)

- **(보행자)** 실버존(노인 보호구역) 지정기준 확대(現 복지시설 등 시설물 기준→改 노인보행 빈발 장소) 및 **지자체 등 직권 지정*** 활성화(점검, '22년)

* 실버존 대상(8.9천곳) 중 지정은 30%(2.6천곳) ☞ 실버존 지정 표준조례안 마련

- 실버존에 **단속장비·안전시설*** 기준 및 **의무화** 근거를 마련(법 개정 추진, '22년)하고, **지역별 고령 보행자 안전대책** 수립·관리('22년)

* (예) 스쿨존: 단속장비, 신호기, 과속·미끄럼 방지시설, 안전표지 등 의무 설치

- **보행속도에 따른 녹색신호 자동 연장** 등 서비스 제공을 위해, 실버존을 중심으로 **스마트 횡단보도*** 확대(2년간 약 300개소 既 설치)

* 지자체 공모사업(스마트도시 및 ITS 구축)을 통해 스마트 횡단보도 추진

【 보행자 검지 & 신호 연장 】



【 바닥신호 제공 】



【 기타 기능 】

- 보행신호 음성안내
- 정지선 미준수 차량 음성안내
- 횡단보도 조명 서비스(야간)

- 실버존 內 **노상주차장**의 단계적 폐지 방안을 검토('22년)하고, 고령자에 특화된 **안전시설**(보행섬 등) 투자 적극 확대(기재부 협의 '22년)

- **(운전자)** 운전능력 평가를 통한 **조건부 면허제***를 도입을 검토('22년)하고, **면허반납 활성화** 방안 지역별 마련 추진(교통비 지원 등, '22년)

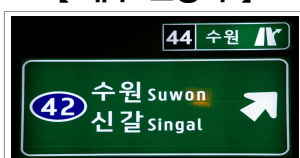
* 야간운전 금지, 고속도 운전 금지, 안전장치 장착 등을 조건으로 면허 허용

- **고령 운수종사자***(택시·화물차 등) **자격유지검사 난이도**를 조정(용역, '22년)하고, 고위험 운전자 **체험안전교육 의무화**(법 개정 추진, '22년)

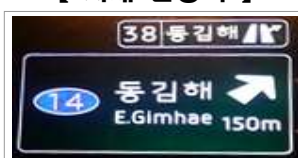
* 택시 운수종사자 고령자 비율: 39%('21년) / 의료적성검사 부적합률 0.4%('20년)

- **야간 시인성** 개선을 위한 **조명식 표지판**(338개소, '22년) 설치 확대

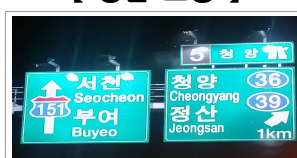
【 내부 조명식 】



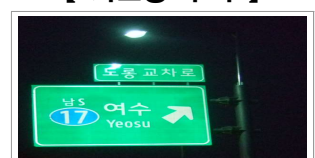
【 자체 발광식 】



【 상단 조명 】



【 가로등 부착 】



□ (생애주기별 관리) '신고·검사·정비·폐차' 방안(현조, '21.9) 적극 이행

○ 이륜차 현황 일제조사(현행화, '22년^㉔)를 통해 미사용 시 사용폐지를 유도하고, 온라인 신고 시스템을 구축('23년)하여 관리 전산화

- 안전검사 제도를 도입(검사주기 2년, '22년)하고, 정비업(등록제, '23년) 도입을 통해 적정 장비·인력을 갖춘 자가 전문적 서비스 제공

- 폐차제 도입('22년)에 이어, 폐차 보증금 환급제* 검토('22년)

* 이륜차 구입금액의 2~3%를 보증금으로 포함하고, 폐차 시 소비자에게 환급

○ 보험 미가입('22.6), 안전검사 미수검(법 개정 추진, '22년) 시 사용폐지

□ (배달업 안전제고) ^{현행}자유업으로 운영 중인 배달업에 대해, 안전 관리 우수업체 대상 ^{개선}인증제를 시행하고 ^{향후}등록제 전환* 검토('22년)

* (인증제) 업체의 신청에 따른 인증 → (등록제) 업체는 필히 배달업 등록

○ 배달 이륜차의 비싼 보험료(일반 이륜차의 11배) 부담을 완화하고, 보험가입률* 제고를 위해 배달 공제조합 설립 추진(착수, '22.上)

* 영업용 이륜차 보험 가입률 18% 추정(배달 이륜차 약 20만대 중 3.6만대)

□ (단속·집행력 강화) 후면 번호판 단속을 위한 첨단장비를 도입('22년) 하고, 번호판 시인성 향상을 위한 번호체계 개편 검토('22년)



○ 상습 법규위반 지역에 공익제보단을 확대 운영하고, 공익제보단 운영주체 확대(現 교통안전공단 → 改 지자체 포함, 법 개정 추진 '22년)

○ 이륜차에 대한 신호·속도위반 등을 지속 단속하고, 번호판 미부착 및 불법튜닝 등 상시 단속체계 구축(국토부·경찰청·지자체, '22년)

- **(사업용 차량)** 화물차 등 사업용 차량 안전대책(현조, '22.1) 적극 이행
- 화물차 상시·기동 단속인력을 운영(50여명, '22년)하여, 졸음운전(휴게 시간) 확인 장치 및 적재불량 등 거점별 상시·합동 단속('22.上)
 - 단속인력의 권한을 불법개조 및 종사자격 확인 등까지 확대하여, 통합적 노상단속 체계로 전환(법 개정 추진, '22년)
 - 버스·택시 운전 중 동영상 시청을 제한(위반 시 종사자격 취소)하고, 렌터카는 음주이력에 따른 대여거절 근거 마련(법 개정 추진, '22년)
 - 위험물질 운송차량(약 1천대)과 렌터카에 각각 '주의력(졸음) 감지 장치' 및 '음주운전 방지장치' 시범 장착하여 운영('22년)
 - * 시범사업 결과를 토대로 장비 효과성 등을 검증하고, 의무화 등 단계적 검토
- **(PM)** 안전관리 사각지대인 PM을 제도권 內 편입(PM법 제정, '22년)
- * PM 제정법 2건 발의('20.9, '20.11)되어 국토위 소위 심사 중
 - PM 대여업 체계적 관리를 위해 **현행자유업에서 개선등록업** 전환('22년)
 - 대여 사업자가 이용자의 운전면허를 반드시 확인하도록 하고, 이를 위해 면허확인시스템(경찰청) 활용 제도화(시범 적용, '22.上)
 - 보상기준(금액·범위 등)을 표준화한 의무보험 도입(시범 적용, '22.上)
 - 불법 주정차 PM에 대해 강제이동·매각 등 추진근거를 마련('22년) 하고, 안전모 착용 및 2인 이상 탑승 여부 등 집중 단속(상시)
- **(어린이)** 스쿨존 표준모델 개발('22년) 및 스쿨존 정비사업(432개소, '22년)

【 스쿨존 정비사업 】



【 스쿨존 시종점 노면표시(안) 】



- 스쿨존에 위치한 노상주차장을 전면 폐지('22년)하고, 불법 주정차 예방을 위해 공영주차장 지속적 확대(660개소, '26년)

1. 교통안전 전방위 홍보를 통한 안전문화 확산

핵심전략	세부추진과제
◆ 대국민·대언론 홍보 확산	<ul style="list-style-type: none"> · 홍보영상 제작 및 국민참여형 프로그램 발굴 · 보도자료·기고 등 적극적인 대언론 홍보
◆ 수단별·연령별·시기별 홍보	<ul style="list-style-type: none"> · 이륜차·화물차·PM / 고령자·어린이 타겟 설정 · 상시(음주운전 등) 및 시기별(행락철 등) 캠페인
보행안전을 key-message로 횡단보도 일시정지 강화 등 중점 홍보	

【 대국민 친밀도 향상을 위한 현장행사 등 프로그램 】

- ☐ (현장행사) 보행안전을 주제로 민관합동* 교통안전 현장행사(’22.上)
- * 국토부·행안부·경찰청, 안전공단·도교통단, 손보험회·시민단체·운수단체 참여
- ☐ (광고·방송) 유튜버 등 영향력이 큰 인플루언서를 활용하여 보행안전 등 공익광고를 제작(’22.3)하고, TV*·라디오** 등 집중 송출(상시)
- * TV: KBS·SBS·YTN·연합 등 지상파·뉴스전문채널, 메이저 언론사 적극 활용
- ** 라디오: MBC 날씨와 생활(상반기), SBS 생활정보(하반기), YTN 1분톡(연중)
- 인기예능·메타버스* 등 국민접점 플랫폼을 통한 홍보(아이템 발굴 ’22.3)
- * 교차로 우회전 시 주의사항, 2차 사고 방지 등을 위한 가상공간 체험
- 유튜브 숏폼(10편), SNS 웹툰·카드뉴스(18편) 등 온라인 홍보(연중)
- 방송협회(KBS·SBS·MBC 등)를 통해 홍보 아이টে을 구체화하고, 보도자료·기획기사(매월) 및 주요 이슈별 전문가 릴레이 기고(매월)
- ☐ (국민참여) 제보형 프로그램(SBS, 20편), 교통안전 에피소드 추천·방송(SBS-R 켈투쇼, 5·10월), 퀴즈·경품 이벤트(SNS, 월 2회) 등 추진
- 유튜브 챌린지(’22.4) 및 교통안전 실천사례 공모(’22.下) 등을 추진하고, 안전운전 준수자 경품·장관표창 수여(민간기업 협업, 상·하반기)

【 수단별·연령별·시기별 맞춤형 교통안전 캠페인 】

- **(수단별)** 화물차 휴게시간 준수를 위해 휴게시간 인증 캠페인*을 확대하고, 3過(과로·과속·과적) 근절을 위한 운수업체 방문교육(연중)
 - * 졸음쉼터 등 휴게시설 이용 시 경품 지급(휴게시간 준수에 도움 88%, '21년)
 - 이륜차 대상 안전용품 제공 및 안전운전 실천 서약(손보협회) 등을 추진하고, 이륜차·PM이 많은 지역에 안전수칙 현수막 게시(연중)
- **(연령별)** 농어촌 이장회의·전통시장 등을 통해 고령 안전교육(면허 반납, 무단횡단 금지 등)을 강화하고, 실버마크·야광봉 등 적극 배포(연중)
 - 스쿨존 불법 주정차 금지 안내 등 온라인 가정통신문을 배포(연중) 하고, 스쿨존 교통사고 Zero 현장 캠페인(리플릿 배포 등, '22.上)
- **(시기별)** 개학(3월), 가정의 달(5월), 하계(풍수해), 동계(폭설·살얼음 등), 행락철, 명절, 보행자의 날(11월) 등 시기별 이슈 온·오프라인 홍보

2. 범정부 교통안전 추진체계 강화

- **(협력강화)** 국무조정실 주관으로 부처별(국토부·행안부·경찰청) 대책을 총괄 관리하고, 부처별 추진현황 점검(분기별) 등 협업 강화
 - 중앙 교통안전 협의체(국토부 교통물류실장 - 경찰청 교통국장, 분기별) 및 지역 협의체(국토청·지자체·시도경찰청, 상시)를 통해 개선사항 보완
 - 지역별 성과 평가 및 우수사례 공유를 통해 자율 경쟁 유도
 - 국토부 주관 홍보 협의회를 통해 유관기관* 홍보계획 점검(분기별)
 - * 행안부·경찰청 및交通安全공단·도교통단·도로공사·손보협회·운수단체 등
- **(현장점검)** 교통사고 감축 부진 지자체에 대해 범부처 합동점검을 실시(국조실 주관, 분기별)하고, 맞춤형 대책 수립 컨설팅·지원
 - 국토청에서 권역별 현장점검을 실시(매월)하여 보완사항을 발굴·개선하고, 운수업체를 방문하여 교통안전 점검(분기별) 추진
 - 지자체·시도경찰청 등 교통안전 실태조사(분기별) 및 현장 단속(상시)

IV. 향후 추진계획

과제내용	추진계획	일정	추진기관
① 보행자 최우선 교통안전 체계 구축			
1. 차량 속도 및 통행 제한	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자 우선도로 도입 • 마을주민 보호구간 제도화·사업 • 이면도로 통행우선권 부여 • 횡단보도, 교차로 일시정지 강화 	'22.7 '22년 '22.4 '22.7	행안·경찰 국토부 경찰청 경찰청
2. 단속체계 강화	<ul style="list-style-type: none"> • 국토부 등에 단속장비 설치 권한 부여 • 암행순찰차 장비 첨단화 • 공익제보단 제도화 • 음주운전, 신호위반 등 단속 확대 • 고위험군 과태료 누진제 도입 • 교통법규 위반 과태료 항목 확대 • 음주 등 관련 사고 보험제도 개편 • 보행자 보호 위반 보험할증 시행 • 안전운전 보험할인제 검토 	'22년	경찰청 경찰청 국토부 경찰청 경찰청 국토부 국토부 국토부
3. 인프라 확충	<ul style="list-style-type: none"> • 보행환경 개선 사업(지구·도로) • 사고 잦은 곳 개선 사업 • 안심도로 공모전 • 회전교차로 및 보도 설치 사업 • 지자체 현장점검 • 아파트 단지 및 대학 內 도로 점검 	'22년	행안(지자체) 국토·행안 국토부 국토·행안 국조실 국토부
② 고령자 신체능력을 고려한 맞춤형 대책			
1. 보행자	<ul style="list-style-type: none"> • 실버존 지정대상 확대(표준조례안 등) • 실버존 직권 지정 등 고령 보행자 안전대책 관리 • 실버존 안전시설 의무화 • 스마트 횡단보도 설치 확대 • 고령자 안전시설 사업 예산 확보 • 실버존 노상주차장 폐지 검토 	'22년	행안·경찰 행안부 경찰청 국토부 행안부 국토부

과제내용	추진계획	일정	추진기관
② 고령자 신체능력을 고려한 맞춤형 대책			
2. 운전자	<ul style="list-style-type: none"> • 면허반납 활성화 방안 마련 • 고령 운전자 조건부 면허제 도입 • 택시 종사자 의료적성검사 개편 • 고위험 종사자 체험교육 의무화 	'22년 '25년 '22년 '22년	경찰청 경찰청 국토부 국토부
③ 이륜차 생애주기별 관리 및 배달업 안전관리 강화			
1. 생애주기별 관리	<ul style="list-style-type: none"> • 이륜차 현황 일제조사 • 온라인 신고 시스템 구축 • 안전검사제도 도입 • 정비업 및 정비자격증 도입 • 폐차제도 도입, 보증금 환급제 검토 	'22년 '23년 '22년 '23년 '22년	국토부 국토부 국토부 국토부 국토부
2. 배달업 안전제고	<ul style="list-style-type: none"> • 인증제 시행 및 등록제 검토 • 공제조합 설립 추진(착수) 	'22년	국토부 국토부
3. 단속·집행 강화	<ul style="list-style-type: none"> • 후면 번호판 단속장비 도입 • 번호체계 개편 검토 • 공익제보단 운영 및 운영주체 확대 • 교통법규 위반 등 집중 단속 	'22년	경찰청 국토부 국토부 국토·경찰
④ 사업용 차량 등 기타 분야交通安全 제고			
1. 사업용 차량	<ul style="list-style-type: none"> • 화물차 노상 단속 정례화 • 화물차 단속인력 권한 확대 검토 • 버스·택시 동영상 시청 제한 • 위험물질 차량 주의력 감지 장치 운영 • 렌터카 음주운전 방지장치 운영 	'22년	국토부 국토부 국토부 국토부 국토·경찰

과제내용	추진계획	일정	추진기관
4 사업용 차량 등 기타 분야 교통안전 제고			
2. PM 및 어린이	<ul style="list-style-type: none"> PM법 제정 추진 <ul style="list-style-type: none"> PM 대여업을 등록업으로 전환 운전자 면허확인시스템 의무화 불법 주정자 시 매각 등 근거 마련 스쿨존 표준모델 마련 / 정비사업 스쿨존 내 노상주차장 폐지 공영주차장 확대(계속) 	'22년	국토부 국토부 국토부 국토부 행안·경찰 국토부 국토부
5 교통안전 문화 확산 및 범정부 추진체계 강화			
1. 교통안전 홍보	<ul style="list-style-type: none"> 민관합동 교통안전 현장행사 공익광고 제작 및 전방위 송출 예능, 메타버스를 활용한 홍보 유튜브, SNS 등 온라인 홍보 보도자료 및 기획기사, 기고 배포 	'22.上 연중 연중 연중 연중	범부처
	<ul style="list-style-type: none"> 화물차 휴게시간 캠페인, 방문교육 이륜차·PM 안전수칙 홍보 고령자 면허반납 등 교육 및 홍보 스쿨존 온라인 가정통신문 배포 스쿨존 교통사고 zero 캠페인 시기별 온·오프라인 전방위 홍보 	연중	국토부 범부처 범부처 경찰청 행안·경찰 범부처
2. 추진체계 강화	<ul style="list-style-type: none"> 교통안전 대책 추진현황 점검 중앙 교통안전 협의체 운영 지역 교통안전 협의체 운영 관리 유관기관 홍보 협의회 교통안전 부진 지자체 현장점검 지자체·시도경찰청 교통안전 실태조사 	분기별 분기별 매월 분기별 분기별 분기별	국조실 국토·경찰 행안·경찰 국토부 국조실 행안·경찰