

경기도 교통연수원 중장기 발전계획 연구

*A Study on the Medium and Long Term Plan for
the Gyeonggi-Do Traffic Training Institute*

조응래 외

목 차

〈정책건의〉

- I. 연구의 개요
- II. 경기도 교통연수원 운영현황과 과제
- III. 경기도 교통사고 현황과 과제
- IV. 경기도 교통연수원의 비전
- V. 경기도 교통연수원의 중장기 발전전략
- VI. 결론 및 정책건의

부록 : 경기도 운수종사자 연수기관 지정 및 운영 조례

정책연구 2012-52

경기도 교통연수원 중장기 발전계획 연구

연구책임 | 조응래 (경기개발연구원 선임연구위원)
(raycho@gri.kr, 031-250-3251)

공동연구 | 빈미영 (경기개발연구원 연구위원)
홍명기 (경기개발연구원 연구원)
문주백 (경기개발연구원 연구원)



- 발행 | 2012년 12월
- 전화 | 031-250-3114
- 주소 | 경기도 수원시 장안구 경수대로 1150
- 발행자 | 홍순영
- http://www.gri.kr

본 보고서는 경기도가 당면하고 있는 현안이슈에 대해 정책방향을 제시하고 문제해결을 위한 정책건의를 통해서 올바른 정책구현에 도움을 주고자 발간되고 있습니다.



정책건의

□ 연구요약

- 본 연구의 목적은 운수종사자 교육 및 도민교통안전 교육을 담당하고 있는 경기도 교통연수원의 비전을 설정하고 발전방안을 만드는 데 있음
- 경기도 교통연수원의 비전은 '교통사고 사망자 제로에 도전하는 경기도 최고의 교통안전 교육기관'으로 설정하고, 구체적인 추진전략으로는 교통연수원의 위상 재정립, 실효성 있는 교육 실시, 운영체계의 개선, 관련 기관간 네트워크 구축, 관련 법·제도 개선 추진 등의 방안을 제시

□ 정책건의

- 경기도 교통연수원의 정체성 확립 및 위상 재정립을 위해 필요한 CI 작업 추진을 위한 예산을 확보하여 명칭 변경, 로고 제작, 각종 서식 변경 추진
 - 명칭변경은 경기도 교통안전교육원, 경기도 교통문화연수원 외에도 많은 관련되는 사람들의 의견을 수렴하여 최적안을 결정
- 경기도 평생교육진흥원에서 컨설팅한 결과를 토대로 교육 프로그램을 재구성하여 실효성 있는 교육 실시
 - 교육이수 결과에 대한 근무시간 인정 및 경력연계, 인센티브 제공을 통해 교육 참여율 제고 필요
- 시·군 교육장 이용시 교육일정 변경이 최소화되도록 시·군에 협조 요청하고, 시·군 교육장 임대료도 무료로 임대하는 방안 검토
- 교통전문직을 채용하여 경기도 및 시·군 교통사고의 특성을 매년 분석하고 이를 토대로 운수종사자 및 도민 교통안전 교육방향 설정
- 경기도청, 31개 시·군, 경기도 교육청, 경찰청, 도로교통공단, 교통안전공단, 경기도 교통연수원, 민간 단체 등과의 네트워크 구축을 통해 교통안전 정책을 체계적으로 추진
- 교통연수원 운영예산중 도비보조금이 차지하는 비중을 줄이기 위해 조합원들이 일부 부담하는 방안, 버스, 택시, 화물자동차 운수종사자 공제조합의 사업비 일부 또는 교통범칙금 일부를 교통안전교육 예산으로 활용하는 방안 등을 검토

I. 연구의 개요

- 경기도 교통연수원은 운수종사자 및 도민 교통안전 교육을 통해 운수분야 교통문화 정착과 도민 교통서비스 향상을 위해 설립
 - 교통부(현 국토해양부)의 운수종사자 연수원 설립지시에 따라 1983년 사단법인 경기도 운수연수원으로 설립 허가를 받았으며, 1985년 연수원 독립청사를 준공하고 개원
 - 2005년 12월 경기도 교통연수원으로 명칭 변경
 - 경기도 운수종사자의 자질향상과 안전운행을 위한 교육, 도민 교통안전교육, 교통사고 상담 및 사례집 발간, 교육 교재의 발간, 시청각 자료 개발 등의 업무를 수행

- 경기도 교통연수원의 교육수요는 계속 증가하여 현재의 인력과 시설로는 효율적인 연수 프로그램 운영이 어려움
 - 경기도 교통연수원의 교육인원은 1985년에 8,371명이었으나 2011년에는 운수종사자 교육이 112,399명으로 연평균 10.5% 증가하였으며, 도민교통안전교육도 254,718명 수준에 이르고 있음
 - 운수종사자 교육 중 직무교육이 107,659명으로 95.8%, 신규채용자 교육이 4,740명으로 4.2%
 - 도민안전교육 중 노인 교육이 24,652명으로 9.7%, 어린이 교육이 224,969명으로 88.3%, 일반인 교육이 5,097명으로 2.0%

- 경기도 교통연수원 운영은 경기도의 도비보조금에 크게 의존하고 있어 자주적 운영이 어려운 상황
 - 경기도 예산 감소에 따라 경기도 교통연수원에 대한 도비보조금도 지속적으로 감소하여 운수종사자 연수 및 도민 교통안전 교육수요에 충분히 대처하기 어려운 실정

- 본 연구는 경기도 교통연수원이 운수종사자 및 도민교통안전 교육을 통해 교통사고 없는 안전한 경기도를 만드는데 역할할 수 있는 발전방안을 마련하는데 목적이 있음
 - 일상적인 업무로 이루어지고 있는 교통안전교육을 뛰어 넘어 교통연수원이 향후 경기도민의 교통안전을 책임지고 교육할 수 있는 기관으로 자리매김할 수 있도록 위상 재정립, 교육시스템 및 운영체계 개선 등 중장기 추진전략을 제시

II. 경기도 교통연수원 운영현황과 과제

1. 경기도 교통연수원 운영현황

□ 경기도 교통연수원의 설립개요

- 경기도 교통연수원은 운수종사자 및 도민 교통안전 교육을 통해 운수분야 교통문화 정착과 도민 교통서비스 향상을 목적으로 여객자동차운수사업법 및 화물자동차운수사업법에 따라 1983년 7월 27일 사단법인으로 설립되었으며 1985년 9월 2일 개원
- 경기도내 운수종사자 교육을 위한 연수기관 지정 및 운영사항을 규정하기 위해 2009년 10월 5일 「경기도 운수종사자 연수기관 지정 및 운영조례」 제정
 - 운수종사자의 능력향상과 도민 교통서비스 증진에 기여함을 목적으로 함

< 경기도 교통연수원의 연혁 >

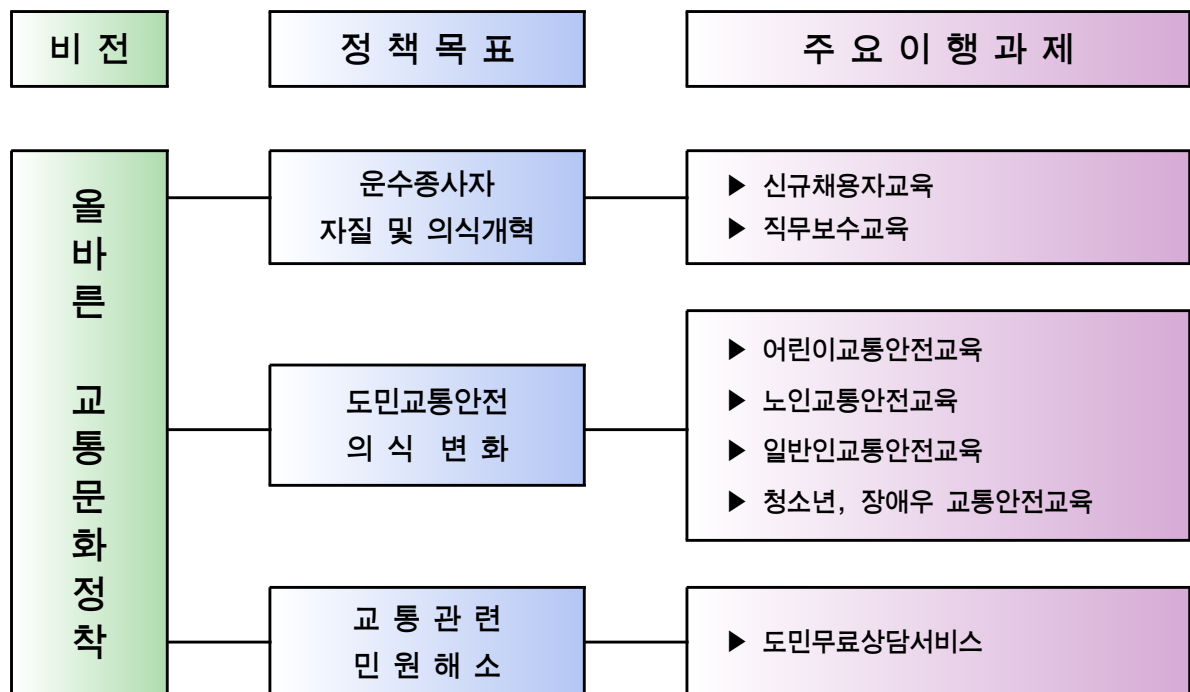
'82. 7. 29 : 교통부로부터 운수종사자 연수원 설립지시
'83. 7. 27 : 사단법인 경기도운수연수원 허가 (경기도)
'84. 6. 26 : 부지매입(장안구 조원동 산1-24)
'85. 9. 2 : 청사준공 및 개원 (대지 15,114㎡, 연건평 3,310㎡)
'05. 12. 1 : 경기도교통연수원으로 명칭 개명
'09. 10. 5 : 경기도운수종사자 연수기관 지정 및 운영조례 제정 (조례3946호)

- 설립목적은 정관 제2조에 '운수종사자의 교육을 실시함은 물론 사원 단체 상호간의 긴밀한 협조체제 구축으로 운수업계 발전과 도민의 교통질서 및 안전의식을 향상시켜 선진 교통문화 조성에 기여함을 목적으로 한다'라고 정의되어 있음
- 이러한 설립목적 달성을 위해 정관 제4조에서는 다음과 같은 사업을 수행하도록 하고 있음
 - 경기도 운수종사자의 자질향상을 위한 교육훈련
 - 교육자료 및 교재의 연구 및 발간
 - 운수종사자의 복지증진 및 친목을 위한 사업
 - 도민 교통질서 및 안전교육을 위한 사업
 - 어린이 교통예절교육을 위한 사업
 - 경기도지사가 필요하다고 인정하는 사업
 - 기타 연수원 사업목적 달성을 위해 필요한 사업

□ 교통연수원의 비전과 정책목표

○ 공식적으로 홈페이지를 통해 교통연수원의 비전이 제시되어 있지는 않지만 2012년 업무보고자료에 따르면 '올바른 교통문화 정착'을 비전으로 제시하고 있으며, 정책목표는 운수종사자 자질 및 의식개혁, 도민 교통안전 의식변화, 교통관련 민원해소 등으로 설정

- 주요 이행과제로 신규 채용자 교육 및 직무보수 교육, 어린이·노인·일반인 교통안전 교육, 청소년·장애우 교통안전교육, 도민 무료상담 서비스 등으로 설정



자료 : 경기도교통연수원(2012. 9). 『주요업무보고』.

□ 경기도 교통연수원의 조직 현황

○ 경기도 교통연수원 조직은 원장, 사무국장 및 기획팀, 총무팀, 교육팀, 교수팀으로 구성되어 있음

- 정원은 27명이나 현재 인원은 25명임 (계약직 2명의 결원)

○ 교육팀은 운수종사자 교육계획 수립 및 운영에 관한 사항, 교육관련 회의(교육담당자, 시·군담당자)에 관한 사항, 교육자료 수집 및 시청각자료 개발에 관한 사항, 교육교재 발간에 관한 사항, 교육만족도 조사에 관한 사항 담당

- 교수팀은 도민교통안전교육계획 수립 및 운영에 관한 사항, 도민교통안전교육 프로그램 개발·제작에 관한 사항, 도민 교통안전교육강사 육성 및 직무능력향상에 관한 사항, 교통사고 상담·기록보존·사례집발간에 관한 사항 담당

□ 경기도 교통연수원의 예산 현황

- 경기도 교통연수원의 설립당시 출자기금은 14억 18백만 원으로 경기도가 8억 83백만 원(62.3%), 6개 운송사업 조합이 5억 35백만 원(37.7%) 부담
- 경기도 교통연수원의 2012년도 예산을 살펴보면 27억 32백만 원으로 경기도 예산 감소에 따라 지속적으로 도비보조금이 줄어들고 있는 실정
 - 2012년도에 일시적으로 예산이 증가한 이유는 건물보수 등으로 4억 91백만 원이 추가 편성되었기 때문
- 전체 예산에서 도비보조금이 차지하는 비율이 90.1%로 자체 부담 재원대책이 필요

< 경기도교통연수원의 예산구조 >

(단위 : 천원)

구 분	2009년	2010년	2011년	2012년
합 계	3,321,146 (100%)	2,636,902 (100%)	2,333,497 (100%)	2,731,834 (100%)
도비보조금	2,875,939 (86.6%)	2,061,063 (78.2%)	1,946,413 (83.4%)	2,462,295 (90.1%)
자체부담금	445,207 (13.4%)	575,839 (21.8%)	387,084 (16.6%)	269,539 (9.9%)

자료 : 경기도교통연수원(2010, 2011, 2012). 『주요업무보고』.

- 2012년 기준 교통연수원 전체예산에서 운수종사자 교육이 차지하는 비율이 40.5%로 가장 크며, 도민평생 안전교육이 15.2%를 차지

< 경기도교통연수원의 사업별 예산 >

(단위 : 천원)

구 분	2009년	2010년	2011년	2012년
합 계	3,321,146 (100%)	2,636,902 (100%)	2,333,497 (100%)	2,731,834 (100%)
운수종사자교육	1,289,068 (38.8%)	1,174,503 (44.5%)	1,128,851 (48.4%)	1,107,267 (40.5%)
상담실 및 교수운영	0	54,120 (21.0%)	28,590(1.2%)	30,520 (1.1%)
도민평생안전교육	370,353 (11.2%)	368,985 (14.0%)	336,613(14.0%)	415,286 (15.2%)
사무환경개선비	0	27,000 (1.0%)	0	0
교육환경개선비	698,645 (21.0%)	0	0	411,000 (15.1%)
행정운영경비	774,427(23.3%)	761,723 (28.9%)	699,951 (30.0%)	737,117 (27.0%)
예비비 및 기타	188,653(5.7%)	250,571 (9.5%)	139,492 (6.0%)	30,644 (1.1%)

자료 : 경기도교통연수원(2010, 2011, 2012). 『주요업무보고』.

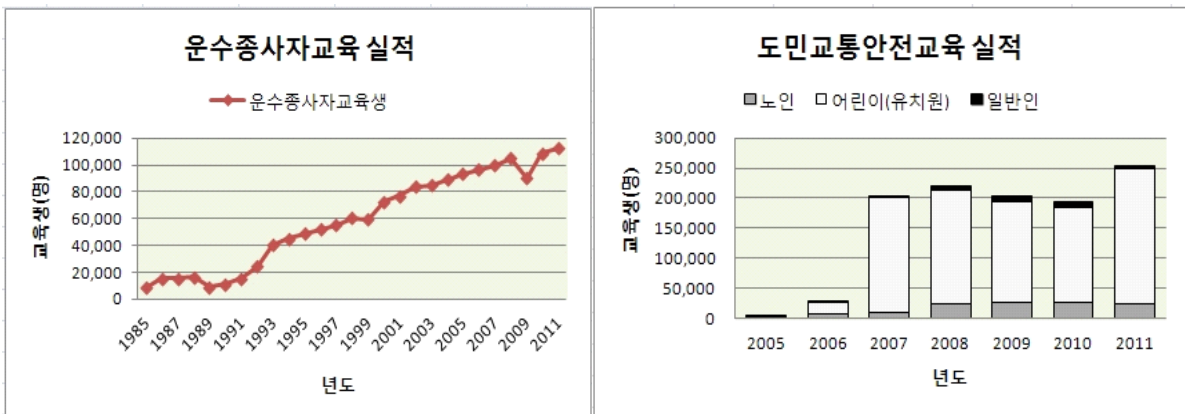
2. 경기도 교통연수원의 교육현황

- 운수종사자 교육은 사업용 차량의 교통사고 예방과 운송질서 확립, 도민에 대한 양질의 교통서비스 제공을 위해 추진
 - 교육대상은 사업용 차량(여객, 화물) 운전자이며, 교육과정은 직무보수교육 4시간으로 교육비는 무료 ('07년부터 도비 보조)
 - 신규 채용자 교육은 16시간으로 교육비 25,000원
 - 교육인원은 2012년의 경우 108,610명을 목표로 하고 있으며, 이중 직무보수교육이 104,610(96.3%)명, 신규 채용자 교육이 4,000(3.7%)명으로 구성
 - 2011년은 직무보수교육이 107,659명(95.8%), 신규채용자 교육이 4,740명(4.2%)으로 총 112,399명 교육
 - 주요 교육내용은 사고예방을 위한 안전운전과 도로교통법, 보험처리, 자동차 정비방법, 교통약자이동편의 증진 및 운수사업법 교육과 고객만족, 친절서비스, 교통약자를 위한 배려운전 등
- 어린이 교통안전 교육을 통해 어린이 교통사고를 미리 예방하고 올바른 교통예절 조기교육을 통해 교통안전 의식을 함양
 - 어린이 교통안전 교육은 경기도내 유치원·초등학교 재학생을 대상으로 연중 무료로 이루어지고 있음
 - 교육 인원 : 2012년 150,000명 (초등학교 140,000명, 유치원 10,000명)
 - 교육 회수 : 2012년 2,920회 (초등학교 2,620회, 유치원 300회)
 - 주요 교육내용은 안전하고 올바른 자동차, 자전거 이용방법과 어린이 교통사고 특성 및 사고예방법, 어린이보호구역(스쿨존) 및 신호의 의미 교육, 교통안전관련 동영상 시청
- 노인 교통안전 교육을 통해 고령화 사회의 심각한 사회문제로 나타난 노인교통사고로부터 노인을 보호하고 건강한 고령화 사회 구현
 - 노인 교통안전 교육은 경기도내 65세 이상 노인을 대상으로 연중 무료로 이루어지고 있음(25,000명, 800회)

- 주요 교육내용은 노인교통사고의 특성(사고유형, 지역별 현황)과 신체기능 변화에 따른 교통안전 행동요령(올바른 보행방법 등) 및 노인운전자(자동차, 자전거, 농기계 등)의 안전운행, 교통안전관련 동영상 시청

□ **일반인 교통안전 교육을 통해 우리 사회의 올바른 교통문화 저변을 확대하여 교통사고로 인한 인명 및 재산 손실 최소화**

- 일반인 교통안전 교육은 청소년(중고생), 민방위, 장애우, 녹색 어머니, 기관 및 업체를 대상으로 연중 무료로 이루어지고 있음
 - 교육 인원 : 일반인 11,000명 (85회), 청소년 4,000명 (100회) 등 15,000명 (185회)
- 주요 교육내용은 선진교통문화 정착을 위한 의식개혁과 교육대상자별 교통사고 특성 및 유형, 개정된 도로교통법 이해 및 교통사고 처리요령 등



□ **교통사고 상담실 운영을 통해 교통사고 처리시 전문적 지식 및 경험 부족으로 인한 피해자 불이익을 사전에 예방**

- 사업용차량 운수종사자, 자가운전자, 보행자를 대상으로 전화, 인터넷, 방문, Fax 등을 이용하여 상담
 - 상담계획 : 2,800건
- 상담분야로는 교통사고처리(민·형사, 보험 등) 및 사고 재조사, 교통법규 위반여부, 벌점산정, 음주운전, 면허취소·취득 관련 상담과 여객 및 화물운수사업법 관련 상담, 행정심판 청구 및 일반법률 상담 등

3. 경기도 교통연수원의 과제

□ 교통연수원 건물은 설립된 지 27년이 지나 교육장 시설과 교육장비가 노후화되어 교육생들의 불만 발생

- 설립당시에 비해 13배 정도 교육인원이 증가하여 기존의 시설 및 장비로는 현재의 교육인원을 감당하기 곤란한 실정
 - 교육장 의자, 스피커 등 시설에 대한 불만의 높아 지속적으로 개선 추진

□ 교육생 과다로 인한 주입식 위주의 교육이 이루어져 연수효과 미흡

- 2010년 기준 경기도 운수업체는 2,468개로 전국 운수업체 11,655개의 21.2%를 차지하고 있으며, 운수종사자는 145,744명으로 전국 운수종사자 668,324명의 21.8%를 차지

< 경기도의 운수업체수 및 운수종사자수(2010년) >

구 분	전 국	경기도	구 분	전 국	경기도
버스업체	2,247	579 (25.8%)	버스운수종사자	113,384	31,317 (27.6%)
택시업체	1,734	194 (11.2%)	택시운수종사자	285,190	40,509 (14.2%)
화물업체	7,674	1,695 (22.1%)	화물운수종사자	269,751	73,918 (27.4%)
합 계	11,655	2,468 (21.2%)	합 계	668,325	145,744 (21.8%)

자료 : 경기도평생교육진흥원(2012. 6). 『3만불 시대를 대비한 경기도 운수종사자 교육체계 개선 컨설팅』.

- 2011년 기준 운수종사자 교육인원이 직무과정 107,659명, 신규과정 4,740명으로 1기당 교육인원이 340명 이상씩 과다하게 배정되어 주입식 위주의 교육이 이루어질 수 밖에 없는 구조
 - 직무과정 107,659명(298기), 신규과정 4,740명(22기) 등 총 112,399명(320기)
- 25명의 직원으로 112,399명의 교육이 이루어져 직원 1인당 교육생수가 4,350명으로 전국 시도 교통연수원 가운데 가장 과도
 - 직원 1인당 교육생수 : 경기 4,350명, 서울 4,222명, 경상남도 2,588명, 대구 2,294명, 인천 1,945명, 충청북도 1,914명, 충청남도 1,527명

□ 교육생의 특성을 고려한 차별화된 교육실시 및 업종별 근무형태·근무시간 차이 등을 고려한 탄력적 교육운영 필요¹⁾

- 버스업체(87.4%) 및 택시업체(73.2%)는 교육참여를 근무시간으로 인정하지 않아 교육생들의 참여 의욕 부족
- 직무과정의 경우 교육내용에 대한 만족도는 높은 편이나 매년 유사한 내용이 반복되는 교육에 대해서 일부 불만이 있으며 신규교육은 업종 구분이 이루어지지 않는 문제
- 화물 운수업체 및 운수 종사자의 분포 현황, 타 업종 대비 근무시간 및 임금수준 등을 고려했을 때 화물 운수종사 교육의 효과성 제고방안 마련 필요
 - 장시간 근로 및 낮은 임금 등 열악한 근무여건으로 인해 교육 참여로 인한 수입손실이 우려되므로 이에 대한 고려 필요

□ **현지교육을 확대하는 추세이나 시·군의 교육장 임대료가 높고, 시·군 행사로 인해 교육일정이 변경되는 사례 발생**

- 2011년의 경우 112,399명에 대한 교육 중 교통연수원에서 이루어진 교육이 46,038명, 현지교육이 66,361명 수준으로 59.0%를 차지
 - 교육생 수를 고려하면 현지교육장 수가 절대적으로 부족
- 현지 교육장은 대부분 임대료를 지불해야하기 때문에 교육생들의 서비스 제고를 위한 현지교육이 늘어날수록 교통연수원의 운영비용이 증가하는 구조

□ **늘어나는 교육수요에 효과적으로 대응하기 위한 안정적 재원확보 대책 미흡**

- 경기도의 차량대수는 전국 최고이며, 운전자에 대한 교통안전과 질서에 대한 교육수요는 크게 증가하고 있는데 이를 뒷받침할 재원대책은 부족한 실정
 - 전체 예산에서 도비보조금이 차지하는 비율이 90.1%로 자체 부담 재원대책 필요
- 경기도 예산 감소에 따라 지속적으로 도비보조금이 줄어들고 있는 실정
 - 2009년 32억 21백만 원에서 2011년에는 23억 33백만 원으로 줄어들었으며, 2012년에 27억 32백만 원으로 증가하였으나, 이는 건물보수를 위해 일시적으로 예산이 증가하였기 때문

1) 경기도평생교육진흥원(2012). 『3만불 시대를 대비한 경기도 운수종사자 교육체계 개선 컨설팅』.

III. 경기도 교통사고 현황과 과제

1. 교통사고 현황

□ 전국 교통사고 현황

- 우리나라 교통사고 사망자 수는 2011년 기준 5,229명으로 2001년 8,097명에 비해 35.4% 감소
 - 교통사고 건수는 211,711건으로 2001년 260,579건에 비해 18.8% 감소
- 인구 10만 명 당 사망자 수는 2011년 기준 10.7명으로 2001년 16.9명에 비해 36.7% 감소

□ 경기도 교통사고 현황

- 경기도 교통사고를 살펴보면 2011년 교통사고 사망자는 990명으로 2001년 사망자 1,286명에 비해 23.0% 감소하였으며, 인구 10만 명 당 사망자는 2011년에 8.4명으로 2001년 13.6명보다 38.2% 감소
 - 교통사고 사망자 감소비율은 전국 35.4%에 비해 낮은 수치
- 인구 10만 명 당 교통사고 발생건수는 369건으로 전국에서 가장 적었으며 2001년의 488건에 비해 24.4% 감소

< 경기도 교통사고 사망자 및 발생건수 추이 >

(단위 : 건 %)

구 분		'01년	'02년	'02년	'04년	'05년	'06년	'07년	'08년	'09년	'10년	'11년	연평균 증가율
교통사고 사망자수	전 국	8,097	7,222	7,212	6,563	6,376	6,327	6,166	5,870	5,838	5,505	5,229	-4.3
	경기도	1,286	1,130	1,320	1,166	1,112	1,123	1,127	1,018	1,078	1,002	990	-2.6
교통사고 발생건수	전 국	260,579	231,026	240,832	220,755	214,171	213,745	211,662	215,822	231,990	226,878	221,711	-1.6
	경기도	46,562	41,023	46,542	43,820	42,095	40,696	40,235	38,997	42,085	42,606	43,655	-0.6

자료 : 도로교통공단 홈페이지(<http://www.koroad.or.kr/>).

- 자동차 등록대수를 고려한 자동차 1만대 당 사망자 수는 2011년 2.1명으로 2001년 4.3명에 비해 51.2% 감소

< 2011년 전국 교통사고 현황 >

(단위 : 건, 명, 대)

구분	발생건수	사망자수	중상자수	인 구 수	자 동 차 등록대수	인구10만인당 발 생 건 수	인구10만인당 중상이상자수
전국	221,711	5,229	341,391	48,988,833	21,908,758	452	707
서울	40,451	435	57,625	10,038,905	3,430,443	403	578
부산	13,893	227	19,816	3,420,679	1,296,956	406	586
대구	14,679	162	21,479	2,417,943	1,124,055	609	898
인천	10,096	163	15,418	2,675,476	1,073,924	377	581
광주	8,328	113	13,467	1,451,394	587,256	574	937
대전	6,062	114	9,172	1,523,840	625,444	399	611
울산	4,913	106	7,400	1,097,354	524,440	447	682
경기	43,655	990	69,141	11,817,528	4,796,566	369	593
강원	9,206	263	15,630	1,433,625	770,786	644	1111
충북	8,696	265	14,178	1,477,089	819,552	588	976
충남	8,833	444	14,612	1,965,578	1,192,333	448	764
전북	10,194	350	16,514	1,682,992	973,055	607	1004
전남	10,070	412	16,991	1,718,450	1,055,763	585	1012
경북	15,315	598	23,773	2,576,901	1,572,144	594	945
경남	13,861	481	21,067	3,143,687	1,765,986	441	686
제주	3,459	106	5,108	547,392	300,055	629	948

주 : 1) 자동차등록대수에 승용, 승합, 화물, 특수, 이륜차, 건설기계, 농기계 포함.
 2) 인구수는 통계청 장래인구추계자료.
 자료 : 교통안전공단(2012). 『2012년도 교통사고통계』.

□ 주행거리 1억 당 교통사고 현황

- 경기도는 인구와 자동차가 많기 때문에 교통사고 발생건수와 사망자수는 전국에서 가장 많지만, 인구 10만 명당, 자동차 1만 대당 발생건수와 사망자수로 구분하면 전국에서 가장 낮은 시·도 중 하나
- 주행거리 1억 km당 교통사고를 비교하면 교통사고 발생건수는 전국에서 가장 낮은 것으로 파악
 - 주행거리 1억 km당 사망자수는 대구, 대전, 부산, 경기 순으로 낮았으며, 부상자수는 경남, 경기, 대전 순으로 낮음

< 지역별 1억 주행거리 당 사고 현황(2010) >

(단위:km, 건, 명)

구 분	연간 주행거리	교 통 사 고 현 황			주행거리 1억 km당 교통사고		
		발생건수	사망자수	부상자수	발생건수	사망자수	부상자수
서울	47,583,226,460	41,662	429	59,718	87.6	0.9	125.5
부산	18,963,893,718	13,847	244	19,885	73.0	1.3	104.9
대구	15,491,777,636	14,600	187	21,511	94.2	1.2	138.9
인천	15,033,010,596	10,305	212	15,830	68.5	1.4	105.3
광주	8,667,679,236	8,894	126	14,618	102.6	1.5	168.6
대전	9,156,878,589	5,870	109	9,093	64.1	1.2	99.3
울산	6,612,687,480	5,067	102	7,498	76.6	1.5	113.4
경기	73,569,400,584	43,963	1,002	70,818	59.8	1.4	96.3
강원	9,408,875,976	9,026	267	15,693	95.9	2.8	166.8
충북	10,308,127,316	8,571	262	14,032	83.1	2.5	136.1
충남	14,029,149,965	9,282	501	15,299	66.2	3.6	109.1
전북	11,978,315,157	10,453	417	16,782	87.3	3.5	140.1
전남	11,943,448,240	10,949	435	18,610	97.7	3.6	155.8
경북	17,534,778,558	16,498	624	26,077	94.1	3.6	148.7
경남	22,591,580,319	14,274	487	21,620	63.2	2.2	95.7
제주	3,481,226,190	3,617	101	5,374	103.9	2.9	154.4
전체	296,477,964,321	226,878	5,505	352,458	76.5	1.9	118.9

자료 : 도로교통공단 홈페이지(http://www.koroad.or.kr).

2. OECD 국가와의 교통사고 현황 비교

- 2010년 기준 OECD 회원국의 교통사고 사망자 비율을 자동차 1만 대당, 인구 10만 명당 및 자동차 10억 주행거리()당 사고율로 구분하여 분석한 결과 우리나라는 OECD 회원국 중 최하위 권에 포함
 - 경제협력개발기구(OECD) 회원국 31개국의 2010년도 기준 자동차 1만대당 교통사고 사망자수는 평균 1.1명인 반면, 우리나라는 자동차 1만대당 사망자수가 2.6명으로 2.2배 수준
 - 영국 0.7명, 일본 0.7명으로 영국보다 3.7배, 일본보다 3.7배 많은 수준
 - 인구 10만 명당 교통사고 사망자수는 우리나라의 경우 11.3명으로 영국의 3.1명, 일본의 4.5명에 비해 각각 3.6배, 2.5배 많은 수준
 - 자동차 주행거리 10억 km당 대비 사망자수는 우리나라가 18.7명으로 영국 4.6명, 일본 7.7명에 비해 각각 4.1배, 2.4배 많은 수준

○ 주행거리 10억 km당 사망자를 OECD 국가와 비교하면 경기도는 14명으로 영국 4.6명, 일본 7.7명에 비해 각각 3.0배, 1.8배 많은 수준

< OECD 회원국의 자동차 교통사고 비교(2010년) >

(단위 : 건, 명)

순위 ¹⁾	국 가	인 구 (천 명)	자동차대수 ²⁾ (천 대)	사망자수	자동차 ³⁾ 1만대당 사망자수	인구 10만명당 사망자수	주행거리 ⁴⁾ 10억km당 사망자수
1	아이슬란드	318	257	8	0.3	2.5	2.5
2	스웨덴	9,341	5,453	266	0.5	2.8	3.2
3	스위스	7,786	5,360	327	0.6	4.2	5.2
4	네덜란드	16,575	9,340	537	0.6	3.2	4.3
5	영 국	62,027	34,918	1,905	0.7	3.1	4.6
6	일 본	128,059	82,770	5,745	0.7	4.5	7.7
7	독 일	81,802	50,184	3,648	0.7	4.5	5.2
8	노르웨이	4,858	3,182	208	0.8	4.3	4.9
9	핀란드	5,351	3,595	272	0.8	5.1	5.1
10	스페인	45,989	31,087	2,478	0.8	5.4	-
11	호 주	22,342	16,062	1,352	0.8	6.1	6.1
12	룩셈부르크	502	420	32	0.8	6.4	47.7
13	이탈리아	60,340	47,970	4,090	0.9	6.8	49.1
14	덴마크	5,535	2,892	255	0.9	4.6	5.6
15	아일랜드	4,468	2,468	212	1.0	4.7	4.9
16	캐나다	34,109	21,387	2,222	1.0	6.5	6.5
17	프랑스	62,799	39,026	3,992	1.0	6.4	7.1
18	오스트리아	8,375	5,675	552	1.0	6.6	9
19	슬로베니아	2,047	1,290	138	1.1	6.7	7.7
20	뉴질랜드	4,368	3,204	375	1.2	8.6	9.4
21	미 국	309,350	257,515	32,885	1.3	10.6	6.9
22	벨기에	10,840	6,689	840	1.3	7.7	8.5
23	이스라엘	7,623	2,547	352	1.4	4.6	7.1
24	체 코	10,507	5,548	802	1.4	7.6	16.2
25	포르투갈	10,637	5,771	937	1.6	8.8	-
26	그리스	11,305	8,062	1,258	1.6	11.1	-
27	헝가리	10,014	3,640	740	2.0	7.4	18.1
28	폴란드	38,167	22,024	3,907	2.1	10.2	-
29	대한민국	48,875	21,449	5,505	2.6	11.3	18.7
30	터 키	72,561	15,096	4,045	2.7	5.6	50.5
31	슬로바키아	5,431	1,801	353	3.5	6.5	103.2

주 : 1) 순위는 자동차 1만대당 사망자수 기준.

2) 영국, 이탈리아, 아일랜드, 캐나다, 포르투갈, 폴란드(2009년), 노르웨이(2008년), 슬로바키아(2007년) 자료.

3) 영국, 이탈리아, 아일랜드, 캐나다, 포르투갈, 폴란드(2009년), 노르웨이(2008년) 자료.

4) 영국, 일본, 아일랜드, 캐나다(2009년), 오스트리아(2008년), 스페인, 포르투갈, 그리스 자료는 없음.

자료 : 도로교통공단(2012). 『OECD 회원국 교통사고 비교(2012)』.

3. 경기도 교통사고의 특성

- 제2차 경기도 교통안전기본계획(경기도, 2012. 3)에 따르면 지역간 통과교통이 많은 도농복합시 및 65세 이상 노인인구와 관련된 교통사고가 증가하는 추세
 - 우리나라의 이륜차 승차 중 사망자는 OECD 평균에 비해 무려 10배 이상 높게 발생되고 있으며 65세 이상 노인인구의 보행 중 사망자수와 자전거 승차 중 사망자도 OECD 평균에 비해 각각 5.2배, 3.4배의 높은 사망자 발생
 - 가평군, 양평군, 여주군, 안성시, 연천군, 포천시 등 지역간 통과교통량이 매우 많은 경기도 외곽의 도농복합형 도시에서는 교통사고 사망자수가 전국평균을 훨씬 상회하는 수치를 보임

- 보행 중 사망자수가 OECD 평균에 비해 크게 높게 나타나고 있는 것이 우리나라 교통사고의 특징
 - 보행자 보호위반으로 인한 교통사고는 하루 중 18시~20시에 발생이 집중되고 있는데 오전 첨두와 비교해서도 매우 높은 발생비율을 보임

< OECD 회원국 주요 교통지표 비교(2009년) >

인구 10만명당 교통사고 사망자수	OECD평균 (A)	대한민국 (B)	(B-A)/A	경기도 (C)	(C-A)/A
65세 이상 노인인구 이륜차 승차중 사망자수	0.4	4.1	9.3	3.1	6.7
65세 이상 노인인구 보행중 사망자수	3.5	18.3	4.2	17.0	3.9
65세 이상 노인인구 자전거 승차중 사망자수	1.0	3.4	2.4	3.5	2.5
보행중 사망자수	1.4	4.4	2.1	3.4	1.4
65세 이상 노인인구 교통사고 사망자수	11.4	35.2	2.1	29.5	1.6
14세 이하 보행중 사망자수	0.4	1.2	2.0	0.9	1.3
자동차 1만대당 교통사고 사망자수	1.2	2.8	1.3	2.7	1.2
10억 주행km당 교통사고 발생건수	424.8	786.3	0.9	618.6	0.5
자전거 승차중 사망자수	0.4	0.7	0.8	0.6	0.4
교통사고 사망자수	7.5	12.0	0.6	9.2	0.2
15~64세 인구 교통사고 사망자수	8.5	11.6	0.4	8.7	0.0
이륜차 승차중 사망자수	1.1	1.5	0.4	1.1	0.0
15~24세 인구 이륜차 승차중 사망자수	1.7	2.2	0.3	-	-
14세 이하 어린이 교통사고 사망자수	1.6	1.9	0.2	1.8	0.1
14세 이하 어린이 자전거 승차중 사망자수	0.2	0.2	0.1	0.2	-0.1
승용차 승차중 사망자수	3.3	2.7	-0.2	2.3	-0.3
15~24세 인구 교통사고 사망자수	13.4	8.0	-0.4	-	-

자료 : 경기도(2012. 3). 『제2차 경기도 교통안전기본계획』.

□ 사고유형중 ‘차대사람 교통사고’의 치사율이 높아 차대사람 교통사고를 줄이기 위한 노력 필요

- 차대사람 교통사고의 경우, 발생건수는 전체의 21.3%를 차지하고 있지만 사망자 수는 전체의 40.2%를 차지할 정도로 치사율이 매우 높음
- 차대사람 사고의 경우 보행자의 위반으로 인한 교통사고 건수는 감소하는 추세인 반면 운전자의 실수, 위반 등에 의한 사고는 증가

< 사고유형별 구성비(2011년) >

(단위 : 건 명)

구 분		차대사람	차대차	차량단독	계
발생건수	전 국	49,701	161,681	10,319	221,701
	구성비(%)	22.4	72.9	4.7	100.0
	경기도	9,301	32,687	1,666	43,654
	구성비(%)	21.3	74.9	3.8	100.0
사상자수	전 국	50,907	277,190	13,289	341,386
	구성비(%)	14.9	81.2	3.9	100.0
	경기도	9,521	57,523	2,095	69,139
	구성비(%)	13.8	83.2	3.0	100.0
사망자수	전 국	1,998	2,097	1,128	5,223
	구성비(%)	38.3	40.1	21.6	100.0
	경기도	400	413	177	990
	구성비(%)	40.4	41.7	17.9	100.0

주 : 고속국도 교통사고 제외.

자료 : 도로교통공단 홈페이지(<http://www.koroad.or.kr/>).

□ 그동안 교통안전대책은 주로 자동차 운전자를 위해 시행되어 왔는데 보행자 및 자전거 교통안전사고에 대한 대책이 시급

- 자전거 이용이 장려되면서 자전거 이용인구가 최근 급격히 증가하고 있는데 자전거 이용이 활성화된 시·군의 사고가 타 시·군에 비해 많아 자전거 이용에 있어서 안전대책이 선행될 필요
- 보행자 사고의 경우 사고치사율이 이륜차 사고보다 높고, 교통사고 사망자의 41.8%를 차지하고 있기 때문에 사고 감소를 위한 관심과 노력 필요
 - 2006년 보행자의 사망자 비율은 전체의 40.2%였으나 2010년에는 41.8%로 증가하고 있어 보행자 교통안전을 위한 보다 적극적인 대책마련이 시급
- 7세에서 가장 많은 사상자가 발생하는 원인은 보통 7세부터 유치원을 다니게 됨에 따라 보호자 없이 혼자 통행하는 시간과 범위가 넓어져 익숙하지 않은 교통위험상황에 쉽게 노출되기 때문

□ 사업용차량 운수종사자의 열악한 근무환경이 난폭운전이나 무리한 운전을 유발하여 교통사고 발생에 직·간접적 영향을 미치는 것으로 파악

- 경기도 사업용 차량의 교통사고 현황을 살펴보면 전체 사망자수 269명 중 버스에 의한 사망이 203명으로 75.5%를 차지하고, 택시와 화물차는 비슷한 수준
- 안양, 평택, 화성, 안성시 등 버스 사망자수가 많은 지역과 부천시 등 버스 사고 발생건수가 많은 지역 교육시에는 사고특성에 대한 설명 및 사고방지를 위한 예방교육 실시 필요

< 사업용 차량의 교통사고 현황 (2011년) >

(단위 : 건/명)

구 분	발 생 건 수				사 망 자 수			
	합 계	버 스	택 시	화물차	합 계	버 스	택 시	화물차
경기도	7,153	2,573	3,706	874	269	203	36	30
수원시	778	202	518	58	17	13	4	0
성남시	751	309	393	49	17	11	5	1
의정부시	372	94	245	33	7	6	0	1
안양시	497	137	338	22	23	15	7	1
부천시	783	333	413	37	10	8	1	1
안산시	378	133	181	64	7	7	0	0
평택시	262	78	125	59	15	10	4	1
광명시	195	42	146	7	6	6	0	0
구리시	170	47	116	7	7	5	2	0
양주시	100	47	46	7	7	5	1	1
여주군	32	6	11	15	6	5	0	1
화성시	189	83	56	50	14	12	0	2
시흥시	250	92	116	42	9	7	0	2
파주시	191	113	55	23	4	4	0	0
고양시	609	261	271	77	17	13	3	1
광주시	106	38	29	39	8	6	0	2
연천군	17	5	9	3	0	0	0	0
포천시	62	30	22	10	4	3	1	0
가평군	29	8	12	9	12	8	1	3
양평군	31	11	14	6	1	1	0	0
이천시	65	12	22	31	10	8	0	2
용인시	309	128	107	74	19	13	0	6
안성시	94	36	26	32	11	9	0	2
김포시	122	65	34	23	6	5	1	0
동두천시	80	8	69	3	2	2	0	0
과천시	53	21	32	0	0	0	0	0
군포시	178	62	91	25	8	5	1	2

자료 : 도로교통공단 홈페이지(<http://www.koroad.or.kr/>).

- 도 차원에서는 택시 총량제 및 고급화 등 택시산업 활성화를 위한 종합대책 마련과 안전운전 체험교육 등 효과적인 신규운전자 프로그램을 지원하여 양질의 운전자가 공급될 수 있는 여건 조성 필요
 - 현장 지도·단속을 강화하여 불법 영업 및 안전 기준 등 관계 법령의 요구 사항 준수여부를 지속적으로 점검하여 업체의 주의를 환기
 - 화물업종은 타 업종과 차별화된 교통안전관리 방법 모색 필요

4. 경기도의 교통사고를 줄이기 위한 대책

- 2차 경기도 교통안전기본계획(2012~2016) 수립을 통해 2016년까지 연간 교통사고 사망자 수를 2010년 921명의 절반 수준인 492명으로 감소시킬 예정
 - 총 7,337억 원의 예산을 투입하여 북부지역과 외곽지역 등 사고위험지역에 대한 교통안전환경을 조성하고 취약지역에 대해서는 무인단속시스템, 중앙분리대 설치, 어린이 및 노인보호구역 설치를 통해 교통안전을 확보
 - 어린이와 노인 교통안전 강화를 위해 어린이보호구역에 대한 사후 모니터링 실시, 불법주차 단속, 어린이보호구역 주변 도로 폭원 축소를 통한 서행 유도사업을 추진
- 교통안전기본계획에 따라 교통안전시설을 차질 없이 정비, 확충하여 경기도 교통안전을 한 단계 더 도약시킬 필요
 - 노인교통사고를 예방하기 위해서 70세 이상 운전자의 적격성 검사를 강화하고, 도로안내 표지판의 글씨체와 크기, 색상 등을 노인들이 알아보기 쉽게 교체
 - 노인보호구역 내 보행신호를 연장하고, 노인 거주 비율이 높은 지역은 휠체어 이용자를 위한 보도정비 추진
- 다양한 방법을 통해 교통안전 불감증을 없애야만 교통사고 사망자를 반으로 줄이는 목표달성이 가능
 - 교통안전 부주의로 발생하는 사고 영상물을 통해 운전자 및 보행자에게 교통안전의 경각심을 불러일으키는 방법의 도입 필요

IV. 경기도 교통연수원의 비전

1. 외국의 교통안전 정책방향

- **교통안전 선진국과의 격차를 획기적으로 줄이기 위해서는 무엇보다도 교통사고 감소효과가 큰 교통안전대책을 우선적으로 추진 필요**
 - 제7차 국가교통안전기본계획('12~'16)에서는 2016년까지 도로 교통사고 사망자 수를 40%까지 감소시켜 OECD 중위권 진입이라는 정책목표와 'Global Top 10 달성'이라는 비전을 제시
 - 도로 교통사고 사망자수가 2001년 8,097명에서 2011년 5,229명으로 연평균 4.3%씩 감소
- **이를 위해서는 하드웨어 중심의 시설 개선도 중요하지만 교통안전 교육 등 소프트웨어의 개선이 필요**
 - 교통안전은 행정기관의 시설정비만으로 확보되는 것은 아니며, 운전자, 보행자 각자가 사고를 예방하기 위해 사전에 주의하는 자세 필요
- **외국의 경우 교통안전을 도모하기 위해 시기별로 어떠한 정책을 추진했는지에 대해 벤치마킹하여 우리의 교통안전 정책방향 설정 필요**
 - 교통사고 사망자 및 발생건수를 줄이기 위해 각국이 시기별로 추진한 정책효과에 대한 검토
- **영국 : 영국의 교통정책은 자동차 중심에서 녹색교통 중심으로 전환하여 차량통행 제한과 교통약자 보호를 위한 정책을 추진**
 - 특히, 어린이 안전교육, 음주운전 단속, 속도감지기 설치·확대, 시가지 중심부의 차량통행을 제한하는 대책을 시행함으로써 교통사고를 42.2%까지 감소시키는 등 큰 성과를 거둠
 - 제한속도 하향조정, 자동차 앞좌석 승차자에게 안전벨트 착용 의무화, 사업용 자동차(버스, 화물차)에 속도제한장치 부착을 의무화

- 자동차 전좌석 안전벨트 착용을 의무화하고('91), 교통정온화법을 제정·시행하여 보행자 사고를 획기적으로 감소

□ **일본 : 2010년에 교통사고 사망자수가 5,549명으로 1970년의 1/4 수준이나, 2015년까지 3,000명으로 줄이기 위한 도로교통 안전대책 수립**

- 보행중 사망사고 절반 줄이기 운동과 어린이보호구역(School zone) 제도를 도입
- 경찰청, 운수성, 국토교통성 합동으로 교통사고종합분석센터(ITARDA)를 설립하여 전반적인 교통사고에 대한 원인을 파악하여 대책을 제시할 수 있는 시스템 마련
 - 특히 사업용자동차 안전관리대책에 치중하여 사업용자동차 사고 감소에 획기적인 역할 수행
- 노인 교통안전 마크를 제작 보급하였으며('98), 노인 교통안전지도원을 양성하여 ('01) 양로원이나 노인복지회관에서 노인들을 대상으로 교통안전교육 등을 실시

□ **네덜란드 : 버스 및 화물차 이용자에 대한 안전벨트 착용을 의무화하는 정책 추진**

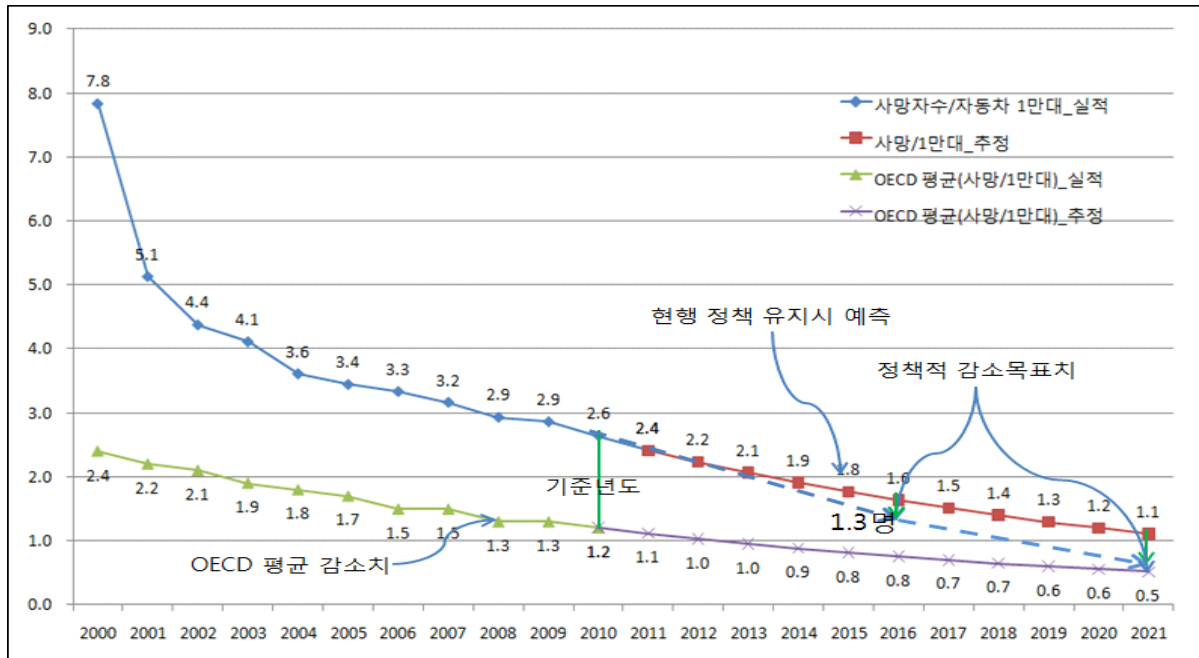
- 교통안전 정책추진('92)을 통해 이 기간 동안 12.0%의 교통사고를 감소

□ **외국사례의 시사점²⁾**

- 선진 외국이 국가 차원에서 실현 가능한 목표와 비전을 설정하여 강력하게 추진했던 교통안전대책을 우리나라에서도 적극 추진 필요
 - 제한속도 하향조정, 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 등
- 외국에서는 하드웨어의 개선보다는 소프트웨어의 개선에 많은 치중을 하고 있음
- 선진 외국의 경우 교통안전 정책이 중앙정부 차원에서 중점적으로 추진되고 있으며 운영비용도 정부에서 재정지원하고 있어 중앙정부의 역할 강화가 필요
- 교통안전 정책을 효율적으로 추진하기 위해서는 실현가능한 목표설정 및 교통안전 정책을 통합적으로 전담할 수 있는 관리기구와 정부의 재정지원이 필요

2) 교통안전공단(2012. 5). 『선진국 교통사고 감소시기별 추진 대책 및 시사점』, TS교통안전Brief 제1호.

< 도로교통사고 감소목표 설정 >



자료 : 국토해양부(2011. 9). 『제7차 국가교통안전기본계획(2012~2016)』.

2. 경기도 교통연수원의 비전 설정

- 경기도 교통연수원은 운전자, 보행자, 시설관리자 세 주체가 상호 유기적으로 연결되어 교통사고를 최소화시킬 수 있도록 교육시키는 경기도 최고의 교통안전 교육기관으로 거듭날 필요
 - 이를 위해서는 경기도 교통연수원의 위상 재정립, 실효성 있는 교육실시, 운영체계의 개선, 관련 기관간 네트워크 구축, 법제도의 개선추진 등 구체적인 전략을 설정하여 추진 필요

< 경기도 교통연수원의 비전 >

교통사고 사망자 제로에 도전하는 경기도
최고의 교통안전 교육기관

- 경기도 교통연수원의 위상 재정립
 - CI 작업을 통해 조직의 특성을 명확히 나타낼 수 있도록 명칭도 경기도 교통안전교육원 혹은 경기도 교통문화연수원으로 변경하고, 교통연수원의 기능을 보다 명확히 정립

□ **효과적인 교육이 이루어지기 위해서는 교육환경의 개선 및 온라인 교육체계의 도입, 교육효과 평가체계 도입을 통해 교육의 실효성 제고**

- 현재 대형 강당에서 강의식 이론교육을 중심으로 실시되고 있는데, 집체교육의 문제점을 개선하기 위한 온라인 교육 도입 및 교육 후 모니터링 시스템의 도입 검토
- 업종별(일반버스, 전세버스, 법인택시, 개인택시, 화물 등)로 세분화하여 업종 특성에 맞는 교육으로 교육과정별 전문성 확보
- 사고방지를 위한 의식교육, 방어운전 등 사전행동에 대한 교육 강화 필요
- 이론 교육에 있어서도 멀티미디어를 이용하여 교육효과를 제고하고, 사례발표, 실물견학 등의 다양한 프로그램을 보완하여 프로그램의 선진화 유도

□ **운영체계 개선**

- 경기도 교통연수원 운영예산의 90% 이상을 도비보조금에 의존하고 있으므로 다른 조합원들도 운영비용을 분담하거나 공제조합 사업비 일부 혹은 교통범칙금 일부를 교통안전교육 예산으로 활용하는 방안 검토
- 장기적으로는 재단법인 형태로 변경하여 경기도가 직접 운영하는 방법에 대한 검토 필요
- 시·군 교육장 이용시 교육일정 변경이 최소화되도록 시·군에 협조 요청하고, 시·군 교육장 임대료도 무료로 임대하는 방안 검토

□ **관련 기관간 네트워크 구축**

- 도로교통공단, 교통안전공단, 민간단체 등과의 네트워크를 구축하여 교통사고를 줄이기 위한 안전교육을 적극 시행
- 경기도, 31개 시·군, 경기도 교육청, 경기도 의회의 적극적인 협조를 유도하여 사회 환경변화에 따른 수준 높은 교통문화를 정착

V. 경기도 교통연수원의 중장기 발전전략

1. 경기도 교통연수원의 위상 재정립

- 경기도 교통연수원이 향후 경기도 교통안전의 중심이 되겠다는 비전에 걸맞는 기능과 역할 재정립이 필요하며 이에 따라 명칭 변경도 필요
 - 1983년 경기도 운수연수원이라는 명칭으로 설립되었으나 2005년 경기도 교통연수원으로 명칭을 변경
 - 운수종사자에 대한 연수 외에도 도민을 대상으로 한 교통안전 교육의 중요성이 커질 것으로 예상되므로 경기도 교통연수원의 역할에 맞는 명칭 변경
- 타 시·도의 명칭을 고려하여 ‘경기도 교통문화연수원’으로 명칭을 변경하는 방법과 ‘경기도 교통안전교육원’으로 명칭을 변경하는 방법 검토 필요
 - 서울특별시, 부산광역시, 광주광역시, 전라북도, 경상남도는 교통문화연수원이라는 명칭으로 변경
 - 교통문화는 교통안전보다 더 큰 개념이기는 하나 기존 교통연수원의 기능과 역할을 명확히 나타내는 교통안전 측면을 강조하는 것이 바람직하다고 판단됨
 - 연수원보다는 교육원이라는 명칭이 보다 다양한 교육 프로그램을 운영할 수 있다는 측면에서 바람직하나 많은 관련되는 사람들의 의견을 수렴하여 최종 결정
- CI(Corporate Identity) 작업을 통해 조직의 특성을 명확히 나타낼 수 있도록 하여 경기도 교통연수원의 정체성 확보 필요
 - 현재 경기도 교통연수원은 기관의 특징을 나타낼 수 있는 로고를 쓰지 않고 경기도 마크를 활용하고 있으나 별도의 CI 작업을 통해 기관의 정체성을 명확히 나타낼 필요
 - CI 작업 이후 홈페이지, 서류, 명함 등을 재작성하여 직원의 사기를 진작시키고 기관의 목표를 다시 한번 깨달을 수 있는 기회로 활용
 - 전화의 경우 대표전화 외에 개인별 전화로 직접 연결되고 개인번호를 인식할 수 있도록 개선

□ CI 작업 시 교통연수원의 비전 및 발전전략을 명확히 설정

- 교통연수원 내부직원 뿐만 아니라 경기도, 경기도의회, 관련 기관, 연수생들의 의견을 수렴하여 추진

2. 실효성 있는 교육 실시³⁾

□ 경기도 평생교육진흥원 컨설팅 결과를 토대로 연수생들의 요구가 반영된 교육 프로그램을 마련하여 효과 있는 교육이 이루어질 수 있도록 개선

- 경기도 평생교육진흥원 분석결과에 따르면 신규교육의 경우 교양 관련 교육에 대한 수요가 많았으며, 보수교육은 서비스 교육 및 교양교육에 대한 요구가 많았음

□ 교육이수 결과에 대한 근무시간 인정 및 경력 연계, 인센티브 제공 등을 통해 교육 참여율을 높일 필요

- 각 조합이 이사로 참여하면서도 운수종사자 교육시간을 근무시간에 반영하지 않는 것은 불합리하므로 교육시간 인정 추진
 - 교육을 이수하여도 근무시간으로 인정받지 못하고, 본인의 경력과 아무런 연계가 없어 동기부여가 이루어지지 못하므로 근무시간 인정 등의 인센티브 도입 필요
 - 버스, 택시업종 모두 별도의 교육비 지원이 없으며, 교육시간도 인정하지 않는 비율이 87.4%, 73.2% 수준
- 학습자 이력관리를 통해 그동안 교육받았던 내용과 앞으로 교육받아야 할 내용을 스스로 알 수 있도록 프로그램화

□ 교육환경의 개선을 통해 참여형 실습교육 및 체험학습이 이루어지도록 개선

- 교육생이 과다하여 현재는 대형 강당에서 강의식 이론교육을 중심으로 교육이 이루어지고 있는데, 향후에는 참여형 실습교육 및 체험학습이 이루어질 수 있는 교육 프로그램 개발
- 교육생들을 대상으로 사고가 많이 나거나, 위험한 지점, 개선이 필요하다고 생각되는 지점에 대한 설문을 통해 교통사고 잦은 곳 개선사업 추진시 반영

3) 경기도평생교육진흥원(2012). 『3만불 시대를 대비한 경기도 운수종사자 교육체계 개선 컨설팅』.

- 운수종사자상을 받은 사람이 신규 교육에서 강의하는 등 강사의 다양화를 통한 교육생들의 관심 유도
- **운수종사자의 특성에 따라 교육과정을 세분화, 전문화하여 교육효과의 극대화 유도**
 - 업종별(일반버스, 전세버스, 법인택시, 개인택시, 화물 등)로 세분화하여 업종 특성에 맞는 교육으로 교육과정별 전문성 확보
 - 종사업종 및 운전자 특성에 따른 차별화된 교육과정은 수강생의 동질성으로 인해 교과목 편성이 용이하고, 교육의 질 향상 가능
 - 운전 중 발생하는 스트레스 처리 방법에 대한 교육 실시
- **직무교육 관련 특성화 교육을 시범적으로 실시하고 효과가 있는 경우 확대 추진**
 - 택시기사에게는 지역의 특성을 안내, 여객 운송자에게는 친절, 화물운송자에게는 난폭운전을 안해야 한다는 등 교육을 특성화하여 실시
 - 여객업종 중 택시업종 및 버스업종 등은 최대한 구분하여 서비스교육 및 인성교육을 강화하고, 택시업종의 경우 지역별 문화특성 소개 등 가이드 역할 능력 향상을 위한 특성화교육을 강화
 - 화물업종 운수종사자에게는 화물적재불량으로 인한 교통사고 예방 및 난폭운전의 위험 등에 대한 안전운전 교육을 강화하여 운영
 - 경기도의 특성화 사업인 GG 콜택시 종사자에 대한 교육시에는 친절교육에 더욱 중점을 두고, 개선사항의 건의 등을 통해 추후 정책 추진방향 설정
- **운수업 경영자 및 교통관련 공공기관 담당자 교육도입**
 - 운수종사자 교육의 필요성에 대한 관련 조합 및 운수업체 경영진의 이해와 공감의 요구되며 경영진의 경영철학이 교통안전에도 큰 영향을 미치므로 운수업 경영진에 대한 교육도 실시하고 국토해양부 관계자와의 간담회를 동시 추진
 - 도·시·군 교통정책 담당자들에 대한 교육을 통해 운수업체 종사자들의 근무여건, 특성, 요구사항을 파악하고 이를 개선하기 위한 정책방향 모색

□ 노인, 장애인 등 교통약자에 대한 안전교육의 확대 실시 및 지역특성에 맞는 프로그램 운영

- 경기도 교통사고의 10.7%가 어린이와 노인층에서 발생하고 있으며, 노인 교통사고는 증가추세에 있어 교통약자의 교통안전교육을 더 많이 실시할 필요
 - 노인교통안전교육의 참여도를 높이기 위하여 기존의 경로당 중심의 교육에서 노인대학 (2,197명)과 노인 일자리사업(2,320명) 등에서 교육을 실시
- 교통안전교육 프로그램별 교육대상자에 장애인도 교육을 받을 수 있도록 추진
 - 전동 휠체어를 사용하는 장애인 등의 교통안전교육을 위하여 관련기관과의 협조를 통하여 경기도장애인종합복지관 장애우를 대상으로 교육 실시
- 도농복합도시와 농촌지역은 농한기(11월~3월)를 이용하여 교육을 실시하고, 농기계 교육, 오토바이 음주운전에 대한 교육, 농한기 농업지도자 교육시 교통안전교육 병행 실시 등 지역특성에 맞는 프로그램 운영

□ 새로운 교통시스템 및 관련 법령의 변경사항에 대한 교육실시

- 무신호 회전교차로(Round About)의 통행방법에 대한 교육 및 도로교통법, 도로 설계지침 등 관련 제도의 변경 내용 사항에 대한 교육을 실시

3. 운영체계 개선

□ 시·군 교육장 이용시 교육일정 변경이 최소화되도록 시·군에 협조 요청

- 교통안전교육은 시·군 입장에서도 시민의 안전과 관련하여 가장 중요한 교육의 하나이므로 교통연수원과 사전 예약된 날짜는 반드시 지킬 수 있도록 시·군 부단체장 회의 및 공문을 통해 협조 요청

□ 시·군 교육장 이용시 부담하는 임대료가 교통연수원 운영비에서 지출되고 있으며 향후 현장교육 증가시 지속적으로 증가하게 되므로 시·군의 협조를 얻어 무료로 임대하는 방안 검토

- 2011년의 경우 28개 현장교육장에서 66,361명을 대상으로 205회의 교육이 이루어 졌는데 총 임대료는 4천 6백만 원 수준

- 시·군의 운수종사자 교육을 위한 교육장 임대시 임대료가 필요 없는 시·군 시설을 최대한 활용하는 방안 모색
- **교통사고 무료 상담에 대한 적극적인 홍보로 많은 도민이 이용할 수 있도록 하고 인터넷 방문 확대 등에 대비하여 홈페이지 관리 개선**
 - 도민교통안전 교육시 교통사고 상담업무에 대한 홍보를 실시하고 경기넷 무료법률 상담소와도 연계하여 교통분야에 대한 일반인 상담 확대 필요
 - 교통연수원에 직접 전화하여 용무를 처리할 경우 전화응대에 많은 시간을 소비하게 되므로 인터넷을 통한 업무처리가 용이하도록 개선하여 업무 효율화
 - 강의식 이론교육 중심의 집체교육의 문제점을 개선하기 위해 온라인 교육 도입방안에 대한 지속적인 검토
- **노후시설, 기자재 개선 및 강사로 현실화를 통한 교육수준의 질적 개선**
 - 개원한 지 27년이 지나 강의실 등 교육관련 시설 및 기자재가 노후되어 있으므로 교통연수원을 리모델링하거나 이전하는 방안을 경기도와 적극 협의
 - 강사료의 현실화를 통해 교통안전교육의 질적 수준 개선 필요
- **교통전문직을 확보하여 매년 교통사고 특성파악 및 시·군별 중점 교육방향 설정**
 - 경기도 시·군별 교통사고의 원인과 유형이 다르므로 관계 기관의 자료분석을 통해 효과적인 교통안전 교육방향을 설정할 수 있도록 교통전문직 채용 추진
- **장기적으로 사단법인 형태의 운영체계를 재단법인 형태로 변경하여 교통연수원을 경기도 산하기관으로 만들고, 교통안전교육의 중심기관이 되도록 위상을 재정립하는 방안 검토**
 - 이사회에서 재단법인화 하는 방안 및 기존 조합원들이 출연한 비용에 대한 처리방안에 대한 논의하는 기회 마련

4. 관련 기관간 네트워크 구축

- 경기도의 교통안전과 관련있는 경기도, 31개 시·군, 경기도 교육청, 경찰청, 도로교통공단, 교통안전공단 외 민간단체 등과 네트워크 구축을 통해 교통안전 정책을 체계적으로 추진
 - 도로교통공단, 교통안전공단, 민간단체 등 교통안전담당 기관간 교통안전 교육 교재 개발 및 교육실시 관련 역할 재정립 추진

- 경기도 교통연수원과 도로교통공단간에 업무협약을 체결하여 기능을 상호 보완
 - 도로교통공단은 도로교통법의 규정에 의하여 교통안전대책에 관한 조사·연구·개발·보급, 교통안전 사상의 계몽 및 홍보, 교통안전교육, 교통신호기 및 안전표지에 관한 연구·개발, 교통안전에 관한 방송과 교통정보 자료의 수집 및 제공, 교통사고 조사의 기술지원, 교통안전시설의 설계·설치·관리 및 감리, 국가 또는 지방자치단체가 위탁하는 교통안전 교육에 관한 사업을 수행하는 기관
 - 도로교통공단 및 경기도 교통연수원에서 실시하는 안전교육을 통합 프로그램화 하여 도내 전체 초등학교 및 유치원생을 대상으로 교통안전교육 표준교재 개발
 - 도로교통공단에서 실시하고 있는 안전교육은 경기도 전체 초등학교 및 유치원으로 대상으로 확산시키는데 한계가 있으므로 경기도 특성을 고려한 교육교재 개발 및 효과적인 교육방법을 개발하여 전 시·군으로 전파될 수 있는 시스템 구축

- 해당 시·군은 교통연수원, 녹색어머니회, 모범운전자회, 시민단체 등 민간기관의 자원봉사자들과 연계하여 교통안전 계몽활동 추진
 - 해당 시·군은 도청, 교육청 및 교통연수원과 협력하여 관내 유치원생 및 초등학교 학생들이 교통안전 교육을 정기적으로 받을 수 있도록 추진
 - 녹색어머니회와 같은 교통안전 및 질서를 위한 봉사단체 및 자원봉사자에 대한 교육, 정보제공을 통해 경기도 교통연수원을 사회교육의 장으로 변화
 - 녹색명예교사, 노인 명예교사, 어린이 명예교사 등을 매년 선발하여 연수와 강의 트레이닝 후 도민 교통안전교육에 활용하고, 보수교육 및 강의 경진대회 등을 개최하여 우수한 강사진 확보

□ **교통안전공단에서 실시하는 화물운송종사자 자격시험 합격자 교육은 경기도 교통연수원에서 통합 운영하는 방안 검토**

- 교통안전공단은 교통안전공단법의 규정에 의하여 교통안전에 관한 교육, 계몽, 홍보·교통안전기술의 개발·보급·지원 및 외국기술의 도입, 교통안전에 관한 연구용역의 수탁, 교통안전 점검 및 진단에 관한 사업, 정부 또는 지방자치단체가 위탁하는 교통안전에 관한 업무, 자동차의 성능 및 안전도에 관한 시험연구 사업을 수행하는 기관
- 교통안전공단에서 실시하고 있는 화물운송종사자 자격시험 합격자에 대한 교육은 경기도 교통연수원에서 수행하는 방안 협의

5. 관련 법·제도의 개선

□ **늘어나는 교육수요에 효과적으로 대응하기 위해 교통범칙금 일부를 교통안전교육 예산으로 활용할 수 있도록 법령 개정을 추진하는 등 안정적 자원확보 대책 마련**

- 경기도의 차량대수는 전국 최고이며, 운전자에 대한 교통안전과 질서에 대한 교육수요는 크게 증가하고 있는데 이를 뒷받침할 자원대책은 부족한 실정
 - 전체 예산에서 도비보조금이 차지하는 비율이 90.1%로 자체 부담 자원대책 필요
- 교통연수원 운영예산중 도비보조금이 차지하는 비중을 줄이기 위해 조합원들이 일부 부담하는 방안, 버스, 택시, 화물자동차운송사업자 공제조합의 사업비 일부 또는 교통범칙금 일부를 교통안전교육 예산으로 활용하는 방안 등을 검토

< 경기도 교통범칙금 징수 현황 >

(단위 : 건/천원)

구 분	2009년		2010년		2011년	
	건 수	금 액	건 수	금 액	건 수	금 액
계	632,535	27,198,345	652,705	28,180,819	382,066	17,219,616
신호위반	127,520	8,541,692	137,386	9,195,735	90,923	6,168,105
중앙선 침범	7,949	533,712	8,013	536,860	6,593	437,112
속도위반	181,860	5,763,082	150,276	4,732,426	29,265	934,702
안전운전 의무위반	15,622	699,967	15,553	698,580	15,767	707,142
안전띠미착용	79,642	2,742,844	91,466	3,136,606	59,411	2,015,190
기타	219,942	8,917,048	250,011	9,880,612	180,107	6,957,365

자료 : 경찰청 홈페이지(<http://www.police.go.kr/>).

- 통학버스, 병원응급차량, 관공서차량, 견인차, 소방차 등 현재 교육을 받고 있지 않는 특수 차량 운전자 및 대리운전자를 대상으로 안전교육 및 안전운전연수 확대 실시
 - 사업용 차량은 국가가 시험과 면허 등을 관리하고 있으나 대리운전자는 실태 파악이 이루어지지 못하고 있으므로 경기도 교통연수원에서 시·군과 협조하여 이들에 대한 실태 파악 및 안전운전을 위한 연수를 시행
 - 경기도 차원에서 대리운전자에 대한 자격증 인증제도를 도입하여 시험도 보고, 인성 및 교통안전 교육을 통해 도민들이 안심하고 대리운전을 이용할 수 있도록 개선

- 경기도 운수종사자 연수기관 지정 및 운영 조례」 개정을 통해 경기도 교통연수원의 업무확대 유도
 - 경기도 교통연수원의 도민 교통안전 교육기능이 향후 더욱 확대될 것으로 예상되므로 조례를 개정하여 주요업무 및 기능 추가

VI. 결론 및 정책건의

□ 연구요약

- 본 연구의 목적은 운수종사자 교육 및 도민교통안전 교육을 담당하고 있는 경기도 교통연수원의 비전을 설정하고 발전방안을 만드는 데 있음
- 경기도 교통연수원의 비전은 '교통사고 사망자 제로에 도전하는 경기도 최고의 교통안전 교육기관'으로 설정하고, 구체적인 추진전략으로는 교통연수원의 위상 재정립, 실효성 있는 교육 실시, 운영체계의 개선, 관련 기관간 네트워크 구축, 관련 법·제도 개선 추진 등의 방안을 제시

□ 정책건의

- 경기도 교통연수원의 정체성 확립 및 위상 재정립을 위해 필요한 CI 작업 추진을 위한 예산을 확보하여 명칭 변경, 로고 제작, 각종 서식 변경 추진
 - 명칭변경은 경기도 교통안전교육원, 경기도 교통문화연수원 외에도 많은 관련되는 사람들의 의견을 수렴하여 최적안을 결정
- 경기도 평생교육진흥원에서 컨설팅한 결과를 토대로 교육 프로그램을 재구성하여 실효성 있는 교육 실시
 - 교육이수 결과에 대한 근무시간 인정 및 경력연계, 인센티브 제공을 통해 교육 참여율 제고 필요
- 시·군 교육장 이용시 교육일정 변경이 최소화되도록 시·군에 협조 요청하고, 시·군 교육장 임대료도 무료로 임대하는 방안 검토
- 교통전문직을 채용하여 경기도 및 시·군 교통사고의 특성을 매년 분석하고 이를 토대로 운수종사자 및 도민 교통안전 교육방향 설정
- 경기도청, 31개 시·군, 경기도 교육청, 경찰청, 도로교통공단, 교통안전공단, 경기도 교통연수원, 민간 단체 등과의 네트워크 구축을 통해 교통안전 정책을 체계적으로 추진
- 교통연수원 운영예산중 도비보조금이 차지하는 비중을 줄이기 위해 조합원들이 일부 부담하는 방안, 버스, 택시, 화물자동차 운수종사자 공제조합의 사업비 일부 또는 교통법칙금 일부를 교통안전교육 예산으로 활용하는 방안 등을 검토

부록 : 경기도 운수종사자 연수기관 지정 및 운영 조례

(제정) 2009-10-05 조례 제 3946호
(일부개정) 2012-05-11 조례 제 4380호

제1장 총칙

제1조(목적) 이 조례는 「여객자동차 운수사업법」 제25조 제3항과 「화물자동차 운수사업법」 제59조 제2항에 따라 도내 운수종사자 교육을 위한 연수기관의 지정 및 운영 사항을 규정함으로써 운수종사자의 능력향상과 도민 교통서비스 증진에 기여함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “운수종사자”란 「여객자동차 운수사업법」 제24조에 따른 운전업무 종사자격을 갖추고 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하고 있는 사람, 「화물자동차 운수사업법」 제2조 제8호에 따라 화물자동차 운수사업에 종사하는 사람, 「경기도 교통약자의 이동편의증진에 관한 조례」 제15조에 따라 교육을 받는 특별교통수단 운전자, 그 밖에 도지사가 필요하다고 인정하는 사람을 말한다.
2. “교통약자”란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 자, 어린이 등 생활을 영위함에 있어 이동에 불편을 느끼는 사람을 말한다.
3. “연수기관”이란 「여객자동차 운수사업법」과 「화물자동차 운수사업법」에 따른 운수종사자 교육 및 도민 교통안전교육을 효율적으로 실시할 수 있는 기관으로써 도지사가 지정한 기관을 말한다.

제3조(적용범위) 운수종사자 연수기관의 지정에 관하여 다른 법령에서 특별히 정하는 경우를 제외하고는 이 조례로 정하는 바에 의한다.

제2장 연수기관 지정 및 운영

제4조(연수기관의 지정) ① 도지사는 도내 운수종사자 교육을 위하여 경기도교통연수원을 연수기관으로 지정한다.

② 도지사는 운수종사자 교육을 위하여 필요하다고 인정하는 경우 「경기도 보조금의 예산 및 관리에 관한 조례」에 따라 연수기관에 보조금을 지원할 수 있다.

제5조(지도·감독) ① 도지사는 관계공무원에게 연수기관의 보조금 집행 및 교육운영 상황을 조사하거나 장부 등의 서류를 검사하게 할 수 있으며, 연수기관은 즉시 이에 응하여야 한다. <개정 2012.5.11.>

② 도지사는 제1항에 따른 조사 또는 검사결과, 시정하여야 할 사항에 대하여는 필요한 조치를 할 수 있다.

제6조(연수기관의 지정 취소) ① 도지사는 지정된 연수기관이 제7조에 따른 교육을 실시하지 않거나 연수기관 설립허가의 취소, 해산, 청산 등으로 인해 연수기관으로서 목적을 달성할 수 없을 경우에 연수기관 지정을 취소할 수 있다.

② 도지사는 연수기관의 지정 취소를 하고자 하는 경우 사전에 연수기관에 통보하여야 하며, 특별한 이의신청이 없는 경우 다른 연수기관 지정 절차를 실시할 수 있다.

제3장 교육

제7조(교육실시) 연수기관은 운수종사자의 자질향상과 안전운행을 위해 다음 각 호의 교육을 실시한다.

1. 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제58조제1항과 제2항에 따른 교육
2. 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」제53조제1항 각 호에 따른 교육
3. 운수종사자를 대상으로 한 교통약자 친절서비스 교육
4. 그 밖에 도지사가 필요하다고 인정하는 교육

제8조(교육계획 협의·보고) 연수기관은 매년 11월 말까지 다음 해의 교육계획을 수립하여 도지사에게 보고하여야 하며, 해당 연도의 교육 실시 결과를 다음 해 1월 말까지 도지사에게 보고하여야 한다.

제9조(교육강사)① 연수기관은 제7조에 따른 효율적 교육 실시를 위하여 전문적 지식과 경험을 갖춘 교육강사를 확보하여야 한다.

② 제1항에 따른 교육강사는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 임명하거나 위촉한다.

1. 교통안전 및 자동차 관련 전문지식과 경험이 풍부한 전문가
2. 실무 교육 경험이 있는 퇴직 교육자 또는 연구기관 전문가
3. 그 밖에 도지사가 필요하다고 인정하는 사람

제10조(시행규칙) 이 조례 시행에 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부칙 <2009.10.5.>

제1조(시행일) 이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

제2조(경과조치) 이 조례 시행 전에 운영 중인 연수기관은 이 조례에 따라 지정된 것으로 본다.

부칙(경기도 조례 용어 등 일괄정비 조례) <제4380호, 2012.5.11.>이 조례는 공포한 날부터 시행한다