

# 우리나라 교통사고의 실태와 감소방안

임 평 남\*

〈목 차〉

- |                               |                             |
|-------------------------------|-----------------------------|
| I. 서 론                        | 1.1 운전자의 교통 법규 준수 생활화       |
| II. 교통여건의 변화와 교통사고의 추세        | 1.2 보행자의 교통질서 의식 함양         |
| III. 우리나라 교통사고의 주요특성          | 2. 교통사고 위험 지역의 도로 및 시설개선 확충 |
| 1. 보행자와 어린이의 피해 극심            | 2.1 지속적인 사고 많은 지점 개선        |
| 2. 도로의 구조적 결함지역에서의 교통사고 집중 발생 | 2.2 안전하고 편리한 보행시설의 확보       |
| 3. 운전자의 교통질서 의식 결여            | 3. 교통지도 단속 강화               |
| 4. 난폭운전에 의한 교통피해 가중           | 4. 운수종사자의 근로조건 개선           |
| 5. 사업용 차량에 의한 높은 사고 발생        | 5. 운전면허시험 제도의 개선            |
| IV. 교통사고 감소 방안                | 6. 교통안전 홍보 및 교육 강화          |
| 1. 교통 참여자의 교통질서의식 확산          | V. 결 론                      |

## I. 서 론

'60년대 이후 높은 경제성장과 국민소득의 증가는 '90년대에 들어서면서 자가용승용차가 폭발적으로 증가하여 이제 본격적인 자동차 대중화 시대에 돌입하게 되었다고 볼 수 있다.

그러나 아직 교통안전을 위한 질서 의식과 급증하는 자동차에 비하여 도로 및

\* 도로교통안전협회 연구소장

교통환경의 개선의 뒷따르지 못하므로써 극심한 도로의 혼잡과 주차난, 교통사고 및 교통공해 등의 심각한 사회 문제를 야기시키고 있다.

특히 줄어들지 않고 있는 교통사고는 귀중한 생명과 재산을 앗아가 가정파탄을 가져오는 등 우리사회에 미치는 파급효과는 실로 막대하다 하겠다. 지난 한해 만해도 총 26만 5천여건의 인명피해사고가 발생하여 1만3천4백여명의 귀중한 생명이 희생되었으며 33만1천여명이 부상한 것으로 나타났다.

이같은 엄청난 교통사고 피해는 자동차 증가추세 및 제반, 교통환경에 비추어 볼 때 획기적인 교통안전 대책이 마련되지 않는다면 당분간 증가될 전망이다어서 정부는 '92년도를 [교통사고 줄이기 운동] 원년의 해로 정해 지방자치단체 및 교통관련단체들과 교통질서와 안전에 대한 국민의식의 향상을 위한 홍보 및 교육, 교통안전시설의 정비확충, 교통지도 단속의 강화, 그리고 관련법규 및 제도의 개선등 국민적인 종합교통안전 대책을 수립하여 강력히 추진하고 있다.

본고에서는 교통여건의 변화에 따른 사고의 추세와 특성을 분석하고 이를 근거로 교통사고 감소를 위한 대책방안을 강구해 보고자 한다.

## II. 교통여건의 변화와 교통사고의 추세

1970년대 이후의 급격한 도시화 추세 및 경제성장은 우리나라 교통여건의 커다란 변화를 가져오게 되었다. <표 1>에서 교통여건의 변화추이를 살펴보면 자동차는 '80년도에 52만여대로 인구 100명당 1.4대에 불과하였으나 91년말 현재 424만여대로 인구 100명당 8대에 이르러 연평균 22.2%의 증가율을 보이고 있으며, 최근 5년간은 25.6%의 높은 증가율을 나타냈다.

또한 자동차 운전면허 소지자도 '80년 186만여명에서 91년 984만여명으로 5.3배나 증가하여 16세 이상 인구의 36.5%가 면허를 소지하게 되었다. 반면에 도로연장 거리는 2.0%의 증가율에 불과하여 자동차 1대당 도로연장거리가 89.0km에서 13.7km로 크게 감소되는 추세를 보이고 있다. 이와같은 교통여건의 변화에 따

교통환경의 개선의 뒷따르지 못하므로써 극심한 도로의 혼잡과 주차난, 교통사고 및 교통공해 등의 심각한 사회 문제를 야기시키고 있다.

특히 줄어들지 않고 있는 교통사고는 귀중한 생명과 재산을 앗아가 가정파탄을 가져오는 등 우리사회에 미치는 파급효과는 실로 막대하다 하겠다. 지난 한해 만해도 총 26만 5천여건의 인명피해사고가 발생하여 1만3천4백여명의 귀중한 생명이 희생되었으며 33만1천여명이 부상한 것으로 나타났다.

이같은 엄청난 교통사고 피해는 자동차 증가추세 및 제반, 교통환경에 비추어 볼 때 획기적인 교통안전 대책이 마련되지 않는다면 당분간 증가될 전망이다어서 정부는 '92년도를 [교통사고 줄이기 운동] 원년의 해로 정해 지방자치단체 및 교통관련단체들과 교통질서와 안전에 대한 국민의식의 향상을 위한 홍보 및 교육, 교통안전시설의 정비확충, 교통지도 단속의 강화, 그리고 관련법규 및 제도의 개선등 국민적인 종합교통안전 대책을 수립하여 강력히 추진하고 있다.

본고에서는 교통여건의 변화에 따른 사고의 추세와 특성을 분석하고 이를 근거로 교통사고 감소를 위한 대책방안을 강구해 보고자 한다.

## II. 교통여건의 변화와 교통사고의 추세

1970년대 이후의 급격한 도시화 추세 및 경제성장은 우리나라 교통여건의 커다란 변화를 가져오게 되었다. <표 1>에서 교통여건의 변화추이를 살펴보면 자동차는 '80년도에 52만여대로 인구 100명당 1.4대에 불과하였으나 91년말 현재 424만여대로 인구 100명당 8대에 이르러 연평균 22.2%의 증가율을 보이고 있으며, 최근 5년간은 25.6%의 높은 증가율을 나타냈다.

또한 자동차 운전면허 소지자도 '80년 186만여명에서 91년 984만여명으로 5.3배나 증가하여 16세 이상 인구의 36.5%가 면허를 소지하게 되었다. 반면에 도로연장 거리는 2.0%의 증가율에 불과하여 자동차 1대당 도로연장거리가 89.0km에서 13.7km로 크게 감소되는 추세를 보이고 있다. 이와같은 교통여건의 변화에 따

〈표 1〉 중요 교통지표의 변화추세

1980-1991

구분 \ 년	'80	'82	'84	'86	'88	'91	년 평균 증가율(%)
인 구 (천명)	38,124	39,326	40,513	41,184	41,975	43,207	1.1
도 로 연 장 거 리(km)	46,950	53,935	51,003	53,653	55,779	58,088	1.1
자 동 차 (대)	527,729	646,996	948,319	1,309,434	2,035,448	4,247,816	22.2
운전면허증 소지자(명)	1,860,654	2,581,310	3,487,138	4,651,867	6,191,821	9,844,356	16.2
교 통 사 고 발 생(건)	120,182	141,218	134,335	153,777	225,062	265,964	8.0
사 망 자 (명)	5,608	6,110	7,468	7,702	11,563	13,429	8.8
부 상 자 (명)	111,641	130,605	170,377	193,734	287,739	331,610	11.1

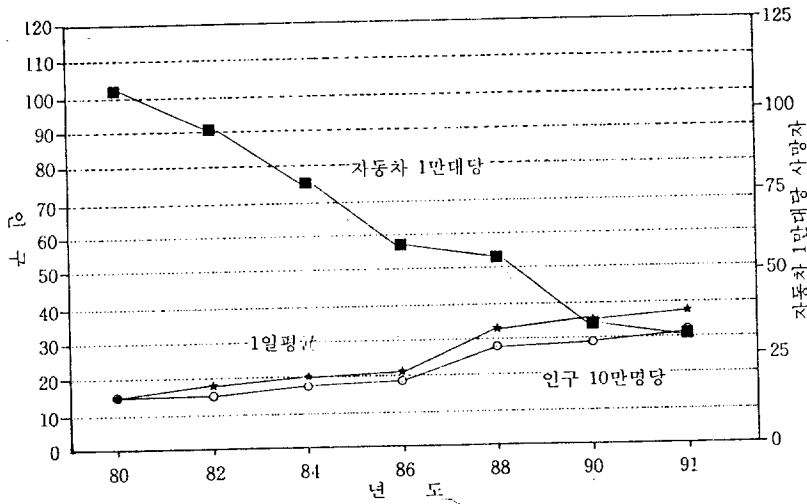
자료 : 경찰청, 교통사고통계, 1992(1)

라 도로의 혼잡은 심화되고 있으며 교통수요의 증가와 이에 따르지 못하는 교통시설의 공급, 그리고 교통안전 및 질서의식의 부족 등 제반 교통환경의 악화는 교통사고의 증가를 수반하게 되었다.

우리나라의 교통사고 발생추이를 살펴보면 80년도에 12만여건에서 91년도에 26만5천 여건이 발생하여 연평균 7.5%의 증가율을 보이고 있는데, 최근 5년간은 이보다 높은 11.6%의 증가추세를 나타내고 있다.

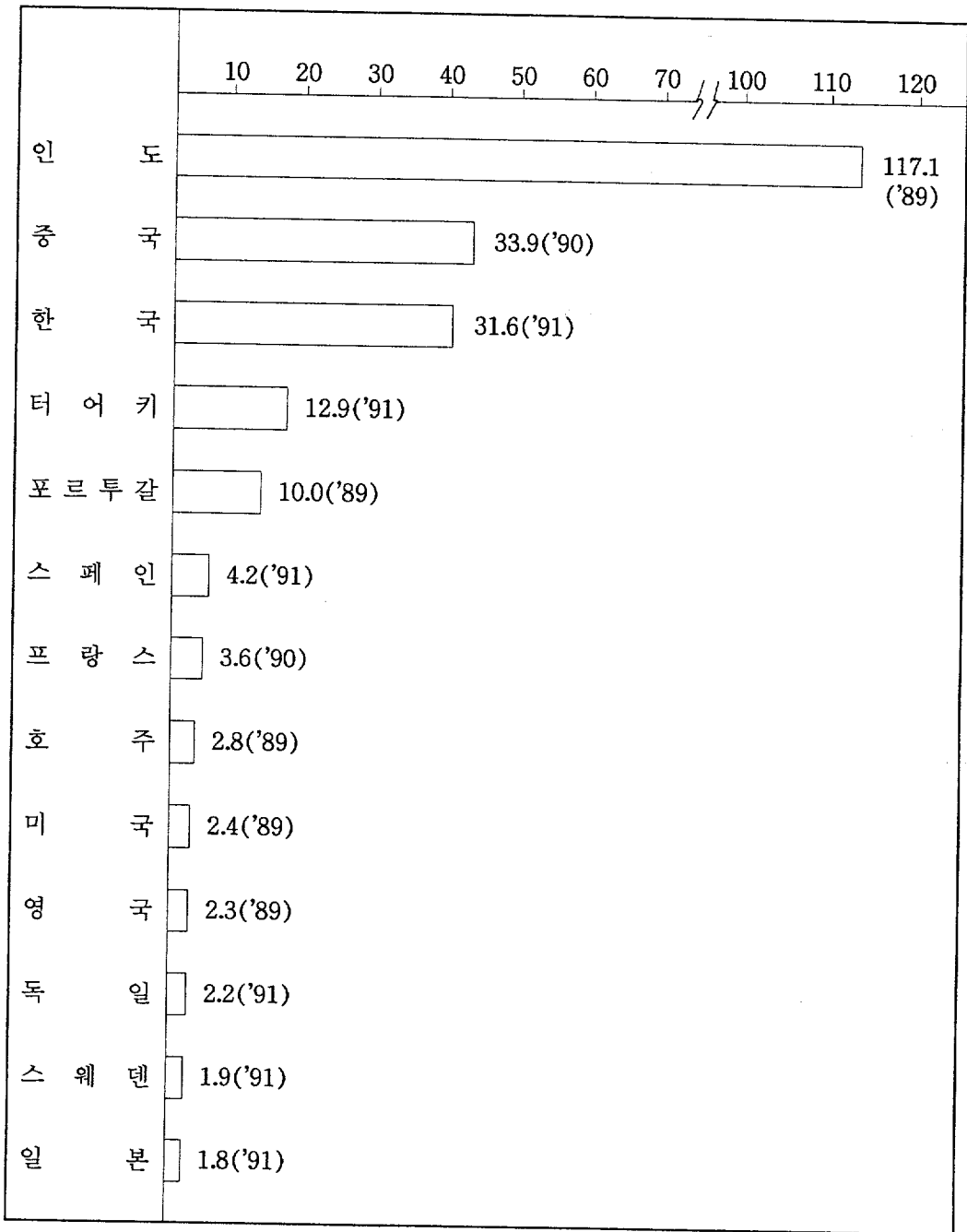
한편 교통사고로 인한 사상자도 '80년도에 5,608명이 사망하고 111,641명이 부상하였는데, '91년도에는 13,429명이 사망하고 331,610명이 부상당해 사망자는

2.4배, 부상자는 3.0배로 크게 증가하여 연평균 8.3%와 10.4%씩의 증가율을 보이고 있다. 교통사고로 인한 사망자는 지난 10여년간의 낮은 인구증가율과 높은 자동차 증가율로 인해 [그림 1]에서 보는 바와같이 인구 10만명당은 14.7명에서 31.1명으로 2.1배 증가하였으며, 자동차 1만대당은 106명에서 32명으로 크게 감소하고 있는 것으로 나타났다.

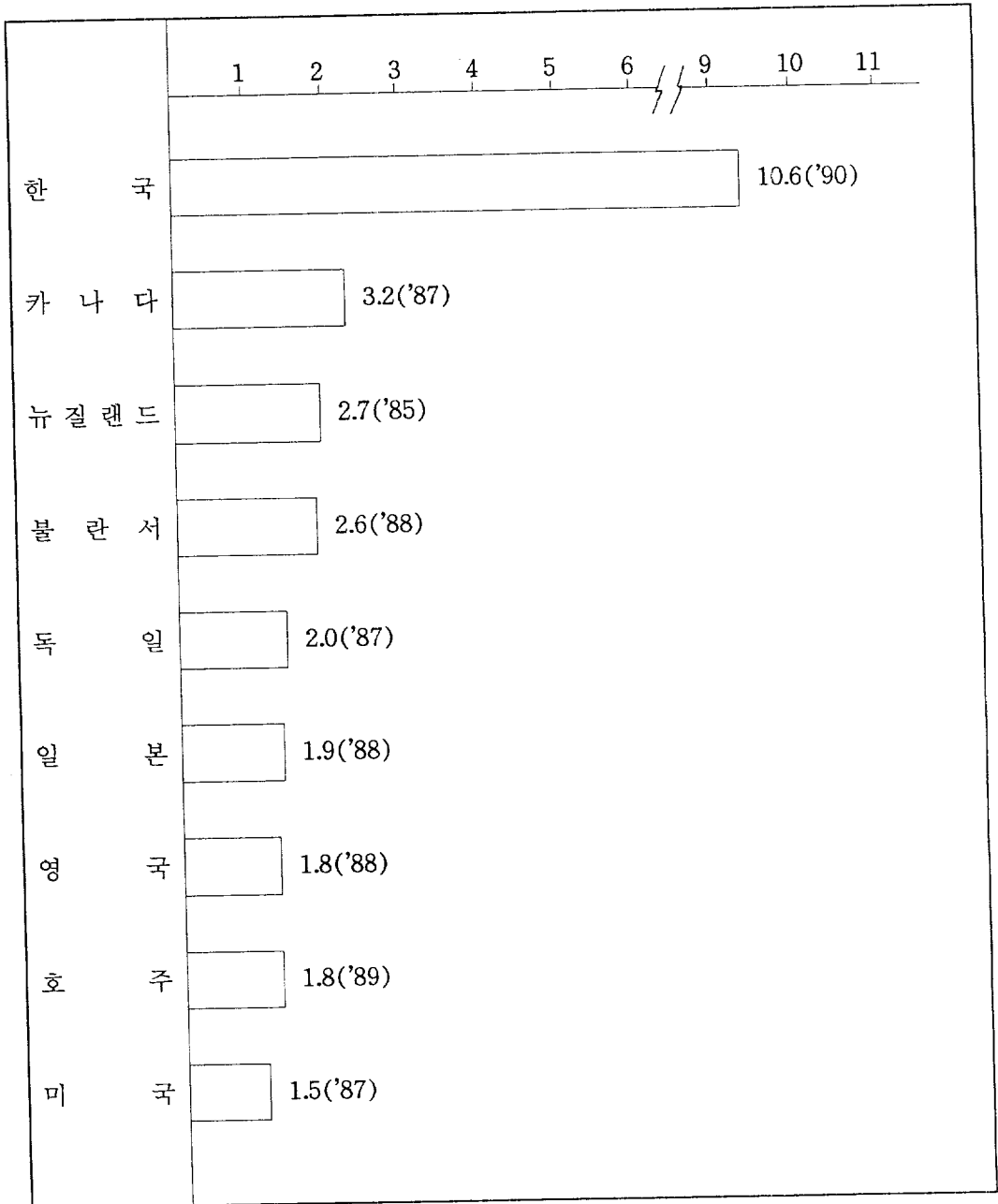


(그림 1) 1일평균, 인구 10만명당, 자동차 1만대당 사망자 변화 추세

나아가서 우리나라 자동차 교통사고의 심각성은 교통사고 통계의 국제비교를 통하여 보면 잘 알 수 있다. [그림 2]에서 보면 자동차 1만대당 교통사망자를 비교하면 우리나라는 31.6(91)으로 중국의 33.9명 보다는 낮으나 선진국보다는 15배 이상 높게 나타나고 있어 우리나라의 경제적 위치를 고려할 때 위치를 아직도 교통사고율이 매우 높은 나라중의 하나라 볼 수 있다. 자동차 문화가 정착된 교통선진국들은 1970년도를 전후로 하여 교통사고가 감소 또는 일정수준에서 등락을 거듭하며 안정된 추세를 보이고 있다. 이웃 일본의 경우에도 60년대의 후반부터 교통안전시설의 정비확충 등 대대적인 교통안전대책을 추진함으로써 1970년도를 전환점으로 하여 교통사고가 크게 감소되는 추세를 보였는데, 최근들어서는 약간의 증가추세를 나타나고 있는 실정이다.



[그림 2] 자동차 1만대당 사망자의 국제 비교



[그림 3] 1억 km 주행거리당 사망자 수

### Ⅲ. 우리나라 교통사고의 주요특성

#### 1. 보행자와 어린이의 피해 극심

외적 충격에 대한 방어적 도구를 전혀 구비하지 못한 보행자와 차량간의 충돌로 발생하는 보행자 사고는 물피단독사고(Property Damage only Accidents)란 거의 찾아볼 수 없고 보행자가 적어도 다치거나 아니면 사망하게 되는 인명피해를 필연적으로 수반하게 된다는 특성이 있다.

[그림4]에서 본 바와 같이 '91년에는 보행자 사고로 6,675(49.7%)명 사망하여 '90년에 비해 234명(3.6%)이 증가하였다. 한편 보행자 사망자중 14세이하의 어린이가 18.6%를 차지하고 있다. 이는 어린이들에 주변 교통상황에 대한 판단력과 신체적 대처 능력이 부족하기 때문이라고 판단된다.

<표2>에서 보는바와 같이 외국의 보행자 사고 사망자는 우리나라의 약 1/3수

년 도	'90		'91		
	5,884	47.7%	운 전 자 및 승 객	50.3%	6,754.
	6,441	52.3%	횡 단 보 행 자	49.7%	6,675
사 망 자	12,325				13,429

[그림 4] 승차구분별 교통사고 사망자

〈표 2〉 각국별 보행자 사망을 비교

국 가	일 본(90)	영 국(87)	미 국(87)	프랑스(88)
보행자사망자	14.6%	33.3%	14.5%	15.1%

준인 15%내외를 점하고 있다. 이와같이 우리나라에서 보행자의 도로횡단과 관련된 사고가 높다는 것은 단적으로 횡단보도, 보행자 신호 등과 같은 안전시설물 등이 적절하게 설치되어 있지 못한 뿐만아니라 운전자들의 보행자 보호의식이 결여되어 있음을 나타내고 있다.

1990년 교통안전지흥공단의 조사결과(2) 보행자 신호등이 진행신호(녹색신호)로 변할때 횡단보도 부근에서 차량등의 행태를 조사한 결과를 보면 보행자가 일단 횡단보도로 진입하기 시작하였는데 완전히 차량정지선 밖에 정상적으로 정지한 차량은 전체의 23.5%였으며, 신호를 무시한채 통과하는 차량이 6.1%, 차량후미가 횡단보도내에 완전히 진입하여 정지한 차량은 3.2%, 차체일부가 횡단보도내에 진입한 차량이 12.6%순으로 나타난 바 있다. 이 사실은 횡단보도내에 접근통과하고 있는 차량 100대중에 24대는 정상적으로 보행자 보호의무를 준수하는 운전을 하고 있지만 나머지 대다수 76대는 횡단보도상에서 보행자를 보호하게 되어있는 교통법규를 전혀 지키지 않고 있다고 할 수 있다. 이와같은 무질서한 운전자가 보행자를 경시하여 횡포를 부리는 차량우선의 저급의 교통문화를 엿보게 하고있다.

## 2. 도로의 구조적 결함지역에서의 교통사고 집중발생

동일한 지점에서 같은 유형의 교통사고가 많이 발생하는 것은 운전자의 운전부주의보다 도로의 구조적 결함 및 안전시설 미비로 인한 경우가 많다.

일반적으로 교통사고 위험지역 또는 사고많은 지점이란 도로여건이 조악하여

주행차량의 안전운행에 무리가 발생할 것으로 판단되는 도로구간이나 유사한 교통사고가 반복되어, 일정 기준치를 상회하는 지점을 말한다. 따라서 이와같은 도로는 근본적으로 교통사고 유발가능성을 내포하고 있으며 또한 사고발생 빈도와 피해가 매우 높았던 지역이라 할 수 있다.

사고많은 지점 선정기준에(반경 30m 이내의 동일지점에서 연간 인사사고가 특별시는 10건 이상, 직할시는 7건 이상 기타시는 3건) 따라서 지점을 선정하면 전국적으로 6,555개소로 파악되고 있다.

〈표 3〉에 의하면 1990년에 발생한 총교통사고 건수 4,701,423건(인피+물피사고 포함)중에 150,907건(32.1%)이 전술한 교통사고 많은 지점에서 집중 발생하였다. 이 지점에서의 인명피해를 보면 총사망자 12,325명중에 3,173명(25.2%)이 사망하였고 총부상자 324,229명 가운데 102,828명(31.6%)이 사고위험지역에서 발생되었다.

〈표 3〉 전체지역과 사고위험지역의 교통사고 발생현황 비교

	사고건수(인피+물피)	사 망 자	부 상 자
전국의교통사고발생	470,423	12,325	324,229
사 고 많 은 지 점	150,907	3,173	102,828
점 유 율 (%)	32.1	25.2	31.6

자료 : 도로교통안전협회, 사고 많은 지점 개선에 따른 효과분석, 1991.

이상에서 본 바와같이 도로의 구조적 결함지역에서 집중적으로 교통사고가 발생하고 있음을 알 수 있다. 상기 사고발생 지점을 도로형태별로 구분하여 보면 교차로가 3,328개 지점으로 54.5%를 차지하여 가장 높고 다음이 횡단보도 903개(14.8%), 도로접속지점 568개(9.3%), 기타 310개소 등으로 나타내고 있다.

이와같이 교차로에서 사고위험이 크게 존재하는 이유는 기존 교차로가 8각형

의 모양으로 넓은 교차로내의 면적은 차량 정지선간의 거리가 멀고 교차로 횡단 거리가 이상적인 구조에서 보다 2-3배가 크지만 교차로 내부는 차선배열과 도류화 시설 부족등으로 인하여 넓은 상층면적이 존재하고 있음을 보여주고 있다.

또한 교차로 통과시간이 길어지므로 신호시간이 증가되어 차량지체의 원인이 되기도 한다. 이와같은 비합리적인 간선도로(광로) 위주의 도로망체계를 교통량이 집중되고 과속과 잦은 차선변경으로 교통사고를 가중시키고 있다. 따라서 불합리한 교차로를 차량흐름에 맞게 도로구조 개선을 해야할 필요가 있다.

### 3. 운전자의 교통질서 의식 결여

우리나라 교통사고 발생요인 중 운전자의 과실이 전체사고의 90%이상을 점하고 있다는 사실은 우리의 운전자의 운전의식 구조가 얼마나 잘못 형성되어 있는가를 보여주고 있다.

물론 여기에는 운전자 뿐이 아니고 보행자의 과실도 상당한 요인으로 작용하고 있는 것도 사실이다. 그러나 사고가 발생했을때 현저하게 객관적이고 구체적으로 증명이 가능한 기계적 고장이나 도로환경조건을 제외하고는 대부분 운전자에게 법규위반이 과실 책임을 물을 수 밖에 없다.

〈표 4〉에서 법규의반별 교통사고 건수를 보면 안전운전 불이행에 의한 사고는 전체 사고건수의 60.7%로서 발생율이 가장 높다. 그다음으로는 중앙선 침범이 5.4%, 무면허 3.5%순으로 나타나고 있다. 그러나 사고의 위험도를 나타내는 치사율을 보면 과속이 22.0%로 가장 높고 그 다음이 무면허 11.6%, 중앙선 침범이 11.3, 보행다 보호의무위반 4.9%, 순으로 나타나고 있다(그림-5 참조). 물론 운전자가 안전하게 운전할 수 있도록 교통안전 시설이나 도로환경 조건이 나빠서 어쩔 수 없이 발생 할 수도 있다.

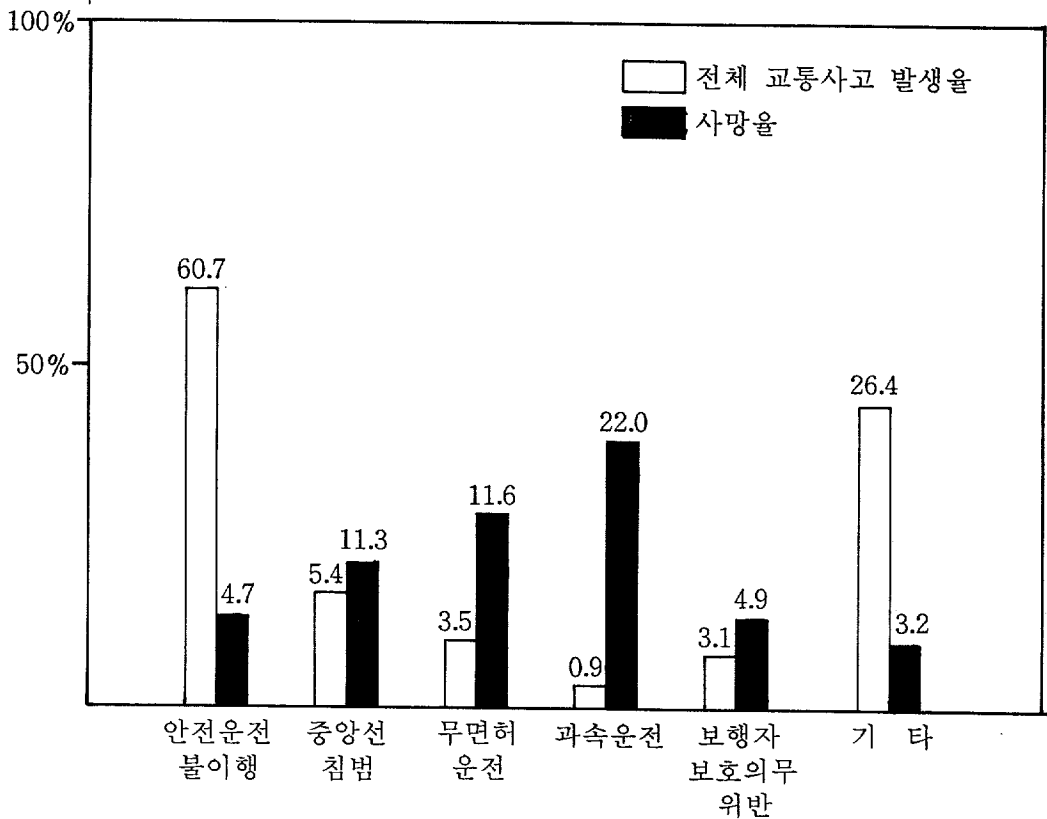
그러나 이상의 결과에서보면 가장 위험스럽고 치사율이 높은 과속을 한다든지, 절대로 넘어서는 안되는 중앙선을 넘어서 치명적인 사고를 일으키는 것은 교통법규를 무시해서라도 자기의 목적만을 달성하려고 하는 운전자의 의식구조의 후

〈표 4〉 운전자 법규위반별 교통사고 발생건수 현황

1991. 12. 31 기준

	계	안전운전 불이행	중 앙 선 침 범	무 면 허 운 전	과 속 운 전	보행자보호 의무위반	기 타
전체사고건수	265,964	161,369	14,289	9,393	2,330	8,310	70,273
구 성 비	100	60.7	5.4	3.5	0.9	3.1	26.4
사 망 건 수	12,363	7,116	1,280	1,014	476	396	2,081
치 사 율	5.0	4.7	11.3	11.6	22.0	4.9	3.2

자료 : 경찰청, 교통사고통계, 1992.



〔그림 5〕 운전자 법규위반별 교통사고 건수와 치사율 비교

진성을 보여준다. 인명경시풍조, 조급함, 서두름, 양보할 줄 모르는 태도 등이 복합적으로 나타나는 무질서 의식에 원인이 크다 하겠다.

최근의 도로교통안전협회 연구조사(3)에 운전자의 43.2%가 교통법규 및 질서에 대한 인식에 “어쩔 수 없이 어길수 있거나 우리의 실정으로 지킨다는 것은 불가능하다”라는 인식을 갖고 있다. 다시 말해서 경우에 따라서 절대로 어겨서는 안되는 교통법규나 질서를 어길 수 있다고 생각하는 운전자가 10명 가운데 4-5명을 차지하고 있음을 볼때 아직도 우리 운전자의 상당수가 교통법규를 무시하는 의식이 팽배해 있음을 보여주고 있다.

#### 4. 난폭운전에 의한 교통피해 가중

난폭운전을 한국의 관계 법규상 운전자의 안전운전 의무 규정으로 규제하고 있다. 도로교통법의 난폭운전에 관한 항목을 보면 난폭운전이란 고의로 타인에게 위해를 초래하거나 통행에 방해를 주는 운전행위로서 다음과 같이 정의하고 있다.

- 급진입(급 차선 변경)
- 지그재그 운전
- 도로의 좌우로 핸들을 급조작, 급제동하는 행위
- 지선도로에서 간선도로에 진입시 일시 정지하였으나 직행운전에 현저한 위해를 초래하는 행위

이상과 같은 난폭운전의 행위는 매우 포 적이나 실제 도로상에서 상대방 운전자에 매우 심한 위험을 초래하여 교통사고를 가중시키는 원인 행위로 제공하고 있다. <표 5>에서 보면 난폭 운전으로 인한 사고 총 5,463건이 발생하여 449명이 사망하였는데 이는 전체 사고발생 건수의 2.1로서 매우 낮은 점유율에 비해 치사율이 8.2로서 전체 치사율 4.8에 비해 2배 수준으로서 매우 높은 사망율을 기록하고 있다.

난폭운전자는 일시적인 이익 추구는 가능한 것처럼 보일지 모르지만 궁극적으

로는 개인은 물론 사회적 이익에도 전혀 보탬이 되지 못한다. 따라서 교통질서를 저해하고 해치는 이와같은 난폭운전이 자행되고 있다는 것은 아직도 한국의 교통문화 수준이 공익보다 사익을 앞세우려는 근시안적인 운전자들에 의해 형성되고 있음을 알 수 있다.

〈표 5〉 난폭운전과 비난폭운전 교통사고 피해 사고

1991. 12. 31 기준

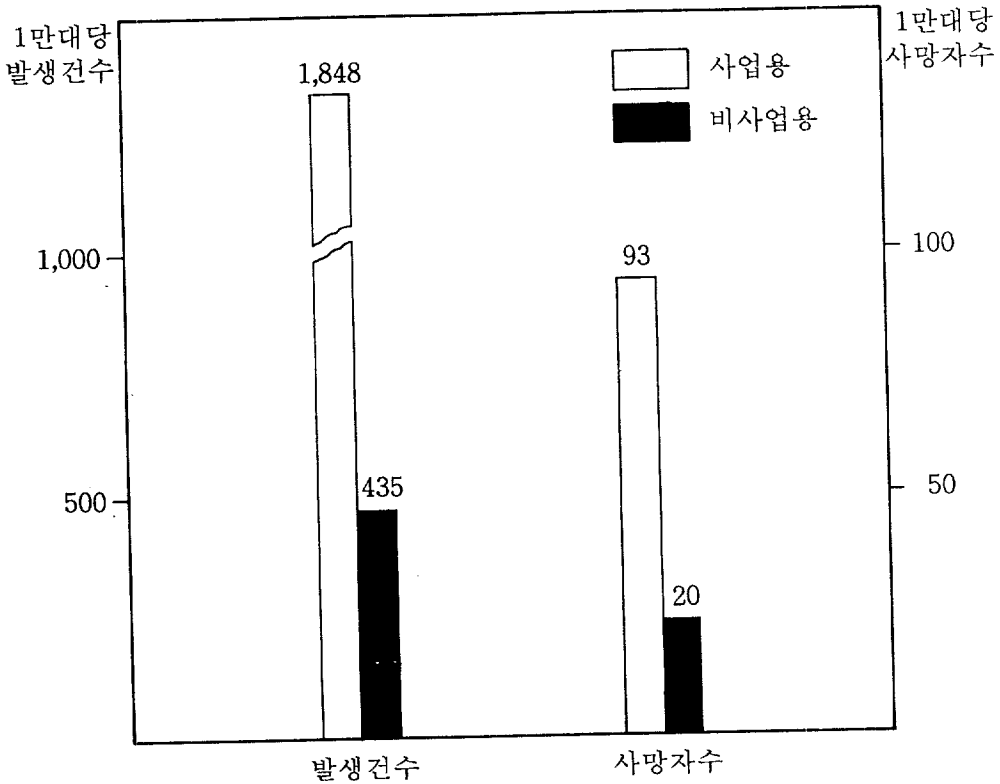
	발생 건 수	점유율(%)	사 망 자	치 사 율
난 폭 운 전	5,463	2.1	449	8.2
비 난 폭 운 전	247,793	93.2	11,945	4.8

참고 : 경찰청, 교통사고 통계, 1992

### 5. 사업용 차량에 의한 높은 사고발생

'91년말 사업용 차량은 약 35만대로서 전체 차량의 8.2%에 불과하지만 교통사고는 64,705건으로 전체 교통사고 발생건수 265,964건의 24.3%에 이르고 있으며 사망자는 3,250명으로서 전체 사망자 13,429명의 24.2%에 달하고 있다.

[그림 6]에서 보면 이들을 1만대당 발생비율로서 비사업용 차량과 비교했을때 발생건수는 1,848건 및 435건으로서 모두 약 4배나 높은 상태를 보여주고 있고 사망자 역시 각각 92.8명과 20.0명의 높은 사고발생율을 보이고 있다. 이는 다시 말해서 사업용 차량의 대당 운행거리가 비사업용 차량에 비해 매우 많기 때문이며 또한 운수회사나 개인의 높은 수익을 추구에 그 원인이 있다. 즉 버스의 경우 무리한 운행시간 준수를 요구하고 있어 운전자가 교통법규를 준수하며 안전운전을 할 수 없는 경우가 많으며 택시 또한, 수입증대를 목적으로 합승이나 과속, 끼어들기 등 난폭운전을 많이 하고 있는 실정이다.



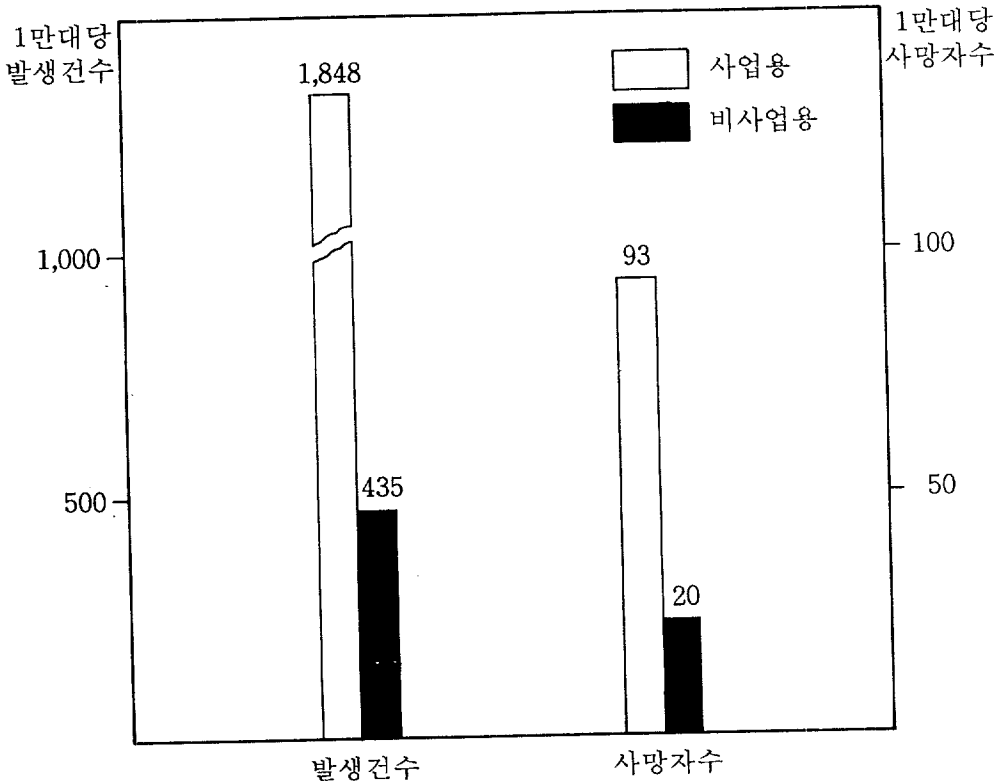
[그림 6] 차량용도별 1만대당 발생건수와 사망자수 비교 (사업용, 비사업용)

#### IV. 교통사고감소 방안

##### 1. 교통참여자의 교통질서 의식 확산

###### 1.1 운전자의 교통법규 준수 생활화

운전자가 운전행동을 함에 있어서 어떠한 의식과 운전태도를 갖고 있느냐는 안전운전 문제와 직접적인 관련이 있다. 즉, 안전운전을 위해 항상 주의력을 집중하며 주변의 도로교통환경 변화에 신속하게 대응할 수 있다는 마음의 자세와 방어운전 및 양보운전이 생활화되고 어떠한 상황에서도 법규를 준수하는 운전습



[그림 6] 차량용도별 1만대당 발생건수와 사망자수 비교 (사업용, 비사업용)

#### IV. 교통사고감소 방안

##### 1. 교통참여자의 교통질서 의식 확산

###### 1.1 운전자의 교통법규 준수 생활화

운전자가 운전행동을 함에 있어서 어떠한 의식과 운전태도를 갖고 있느냐는 안전운전 문제와 직접적인 관련이 있다. 즉, 안전운전을 위해 항상 주의력을 집중하며 주변의 도로교통환경 변화에 신속하게 대응할 수 있다는 마음의 자세와 방어운전 및 양보운전이 생활화되고 어떠한 상황에서도 법규를 준수하는 운전습

관이 몸에 배어 있다면 교통사고는 대부분 방지될 수 있음에 틀림없다. 그러나 모두다 지적하듯이 많은 운전자들이 위와같이 교통법규 준수와 방어 및 양보운전이 습관화 되어 있지 못하고, 보행자 보호의무 위반이나 신호위반, 갑자기 끼어들기, 과속 등으로 안전운전은 커녕 난폭운전이 판을 치고 있는 실정이다.

영업용 버스나 택시, 화물의 난폭운전은 물론이고 최근 갑작스레 늘고있는 자가용 승용차 운전자 역시 자신의 편리를 위해 별다른 양심의 가책이 없이 법규 위반을 다반사로 하고 있다. 조급한 성격과 주변 다른 사람의 불편은 아랑곳하지 않는 몰염치한 의식을 가진 운전자들이 자신의 나쁜 운전행동을 남의 탓으로 돌리고 있거나 남들이 다 위반하므로 법규를 지키면 자신만 손해본다는 등의 변명으로 자신의 나쁜 운전행위를 정당화 시키려 한다.

이러한 나쁜 운전습관은 교육과 홍보 등을 통해 교통법규 준수를 생활화 시켜 나가야 겠지만 운전자 스스로의 개선의지가 무엇보다도 중요하다.

## 1.2 보행자의 교통질서 의식 함양

교통사고의 과실을 결정함에 있어서 보행자 과실로 처리되는 사고는 자동차 전용도로에서의 보행자 사고 이외에는 거의 없는것으로 나타났다. 그러나, 도로의 무단횡단으로 인한 사고나 횡단보도 이외의 도로상에서의 보행자 사고에서는 보행자의 과실이 상당부분 있음을 쉽게 알 수 있다. 교통사고와 관련하여 보행자의 무질서한 행태의 대표적인 유형은 무단횡단으로 이와 관련된 사고는 전체 교통사고의 약 21%나 되고 있다. 다시말하면 우리나라 보행자들이 무단횡단만 하지 않아도 전체 사고의 20% 정도는 감소될 수 있다는 말이 된다(1).

교통사고 감소대책 수립에 있어서 운전자의 법규위반 근절 및 도로시설 환경의 개선도 매우 중요하지만 교통사고 통계분석 결과 나타난 우리나라의 보행자 사고실태를 감안하면, 가장 쉽게 그리고 효과적인 방법중의 하나가 보행자의 도로이용 태도라 할 수 있다. 어릴적부터 교통질서 준수가 행활화 되어야겠지만 현재의 무질서한 보행자의 교통질서 의식의 개선을 위해 보행자 교통사고 특성등에 대한 홍보, 교육등 교통질서 의식 함양에 적극적인 추진을 하므로써 보행자 스스로가 질서를 준수할 수 있도록 사회분위기 조성에 노력해야 할 것이다.

## 2. 교통사고 위험지역의 도로 및 시설 개선

### 2.1 지속적인 사고많은 지점 개선

교통사고는 인적요인인 운전자와 보행자의 과실 및 법규위반에 1차적인 원인이 있지만 이와함께 교통환경적 요인 즉, 도로구조의 결함이나 안전시설의 미비 및 교통통제 운영의 미숙 등이 복합적으로 작용하여 발생하는 경우가 많다. 동일 지역에서 유사한 형태의 교통사고가 반복된다면 그 지역 교통환경의 특수성에 그 원인이 있는지를 면밀히 분석하여 사고원인을 사전에 제거해 주어야 한다.

1988년도부터 국무총리실 주관으로 “교통안전 종합대책”을 추진해 오고 있는데 그중 사고많은지점에 대한 개선공사가 추진되어 1991년 까지 4개년에 걸쳐 사고 많은 지점 1,788개소에 대한 개선공사가 완료되었다. <표 6>은 477개소에 대한 효과평가(91. 12. 도로교통안전협회에서 실시) 결과를 나타낸 것으로 교통사고는 평균 25%가 감소되는 효과를 가져왔다.

이같은 결과는 도로의 구조개선 및 교통안전시설의 정비확충이 사고감소에 크게 기여할 수 있음을 입증시켜 주는 것으로, 교통사고 분석결과 나타난 특성에 근거한 교통사고 위험지역의 도로 및 안전시설 측면에서의 사고방지를 위하여 계속적으로 도로안전 개선사업을 추진해야 할 것이다.

<표 6> 교통사고 많은지점 개선 효과(1988-1991)

구 분	교통사고건수	사 망 자	부 상 자	보행자사고건수
개 선 전	17,354	286	11,448	3,378
개 선 후	13,049	164	9,038	2,437
감소 효과 (%)	25	43	21	28

자료 : 사고많은 지점 개선에 따른 효과분석, 1991, 도로교통안전협회(4)

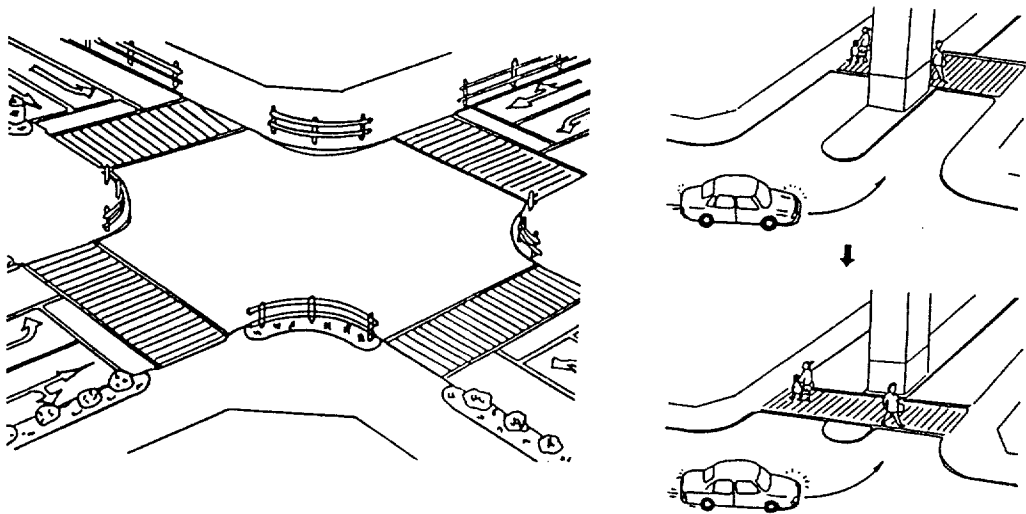
## 2.2 안전하고 편리한 보행시설의 확보

앞에서 강조한 바와같이 보행자 사고를 감소시키는 길이 우리나라 교통사고를 줄이는 가장 효과적인 방법이라 할 수 있는데 여기서는 도로 및 시설측면에서의 보행자 사고 감소 방안을 제시하겠다.

보행자 교통사고를 방지하는 가장 확실한 방법은 보도화 차도를 완전히 분리시켜 차량과의 충돌기회를 아예 없애는 것인데 이것은 여러가지 제약이 따르게 된다.

즉 횡단시설의 입체화는 사고예방 및 교통소통 측면등 그 효과가 크게 기대되는 반면에 보행자의 무단횡단 특히, 노약자나 약간의 무단횡단을 유발시키게 되어 오히려 사고위험이 높아질 수 있으며, 연석이나 가드레일의 설치로 도로상의 통행을 방지할 수 있지만 이것 역시, 예산과 도시미관 그리고 좁은 노폭등으로 제한적 일 수 밖에 없는 실정이다.

그러므로 새로운 시설도 중요하지만 [그림 7]에서와 같이 기존의 시설을 개선하여 보행자가 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 해야 한다.



(1) 보행자들의 무단횡단 방지를 위한 방책설치

(2) 횡단보도의 적정위치 개선

[그림 7] (1) 보행자들의 무단횡단 방지를 위한 방책설치와  
(2) 횡단보도의 적정위치 개선

자료 : 일본 교통안전협회, 교차로 개선의 키포인트, 1991(5)

### 3. 교통지도 단속의 강화

교통지도단속이라 함은 도로상에서 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 목적으로 교통법규 위반의 감시, 예방, 주의 및 단속하는 경찰활동을 말한다. 교통사고를 유발시키고 교통소통을 저해하는 요인은 물론 다양하다. 도로여건과 교통량, 교통수요와 공급불균형, 시민의 질서의식 결여 등 여러가지가 상호 복합적으로 작용하는 것이며 교통경찰은 이러한 요인을 통제, 조정, 지도, 단속해 나가야 하는 것이다.

교통사고를 예방하기 위한 측면에서의 교통지도단속은 사고통계 분석에서 나타난 결과를 근거로 할 때 보행자의 무잔횡단과 차도 보행등의 사고와 직결될 수 있는 위반내용에 대해서 일정기간의 홍보 및 계도후 집중적인 단속을 실시해야 할 것이며, 운전자에 대해서는 치사율이 특히 높은 과속과 난폭운전, 음주운전, 중앙선침범, 신호위반 등에 대해 집중적인 단속이 이루어져야 하고, 무엇보다도 횡단보도에서의 보행자 보호의무 위반자에 대해서는 더욱 강력한 단속과 이에 상응한 처벌이 이루어지도록 지속적인 지도단속 활동이 강구되어야 한다.

### 4. 운수종사자의 근로조건 개선

사업용 차량에 의한 높은 사고발생율과 난폭운전은 운수업체 종사자들의 장시간 과로운전 및 운행시간 맞추기, 영업이윤 추구 등으로 인해 나타나기 때문에 이에 대한 대책은 운전자가 근로환경의 개선차원에서 종합적으로 강구되어야 할 것이다.

먼저, 운수업체의 경영합리화를 위해서는 교통사고를 줄이는 것이 장기적으로 볼 때 가장 좋은 방법이다.

이를 위해서는 기업주들의 교통안전에 대한 인식제고와 교통안전 관리자에 대한 책임과 권한의 보장, 운전자관리의 과학화, 교통안전 교육의 활성화 및 사고원인 추방의 실천방안 강구 등이 시행되어야 겠지만, 궁극적으로는 운전자가 사

명감과 책임의식을 갖고 안전운행에 전념할 수 있게 하는 근로환경의 개선이 이루어져야 한다.

이를 위해서는 운수업체에 적정의 이윤이 보장될 수 있도록 제도적 장치가 마련되어야 겠으며, 사고다발업체에 대한 제재를 더욱 강화하고 안전업체에 대해서는 더 많은 혜택을 주도록 하여 기업주 스스로가 운전자의 사고방지를 위한 제반근무여건을 개선해 나가도록 유도하여야 한다.

## 5. 운전면허 시험제도의 개선

한국의 교통사고 발생 요인중 운전자 요인에 의한 것이 큰 비중을 차지하고 있는데 다른 차량, 교통환경, 요인은 도외시하지 않더라도 운전면허 시험에 있어서 합리적이고 효율적인 시험체계의 미비와 교통현실과 상이한 시험내용에 그 최초의 원인이 있다도 보여진다. 현행 면허시험 제도는 면허시험 응시전에 응시자의 자동차 운전교육이나 훈련에 관하여 어떤 구체적인 절차가 법적으로나 제도적으로 유보되어 있지 않다. 학과시험은 운전자가 교통법규 및 규칙 등을 교통 실제상황에서 어떻게 어떤 방법으로 대처하고 응용할 수 있는가에 대한 내용은 거의 없는 실정이며 기능시험은 운전장치의 조작능력, 실제 운전상황에서 교통법규나 규칙에 맞는 운전능력, 운전태도 및 기타 안전운전능력을 시험하지 못하고 있다.

현행 기능시험 전과정이 시험장 내에 설치되어 있는 코스에서만 실시되고 실제의 도로상을 주행하는 노상주행시험은 전혀 실시되고 있지 못하다는 것이 가장 큰 문제점으로 부각되고 있다.

최근의 운전경력 2년 이하 운전자에 의해 전체 교통사고 발생의 26.5%를 점유하고 있다는 점을 고려하여 볼 때 절차와 내용에 있어서의 보완이 제고되어야 한다. 따라서 학과시험에는 응시자의 이해력을 포함할 수 있는 교통법규, 도로표지와 신호, 운전신호, 안전운전 실무와 기술, 미끄럼방지를 포함한 비상시 절차, 보행자 안전등이 포함되어야 한다. 기능시험은 도로상의 차량사이에 운전능력,

보행자, 신호등에 대한 처리능력을 시험할 수 있는 주행능력을 시험하도록 한다. 또한 면허취득 후 대부분의 운전자는 동적 교통상황에 대한 대처능력이 미흡한 실정으로 사실상 면허시험에 의한 안전운전자에 대한 선별기능을 상실하고 있으므로 일정기간(1년~2년)을 감시 면허제를 도입하여 관찰기간을 두는 것도 효과적인 운전자 관리대책이 될 것이다.

## 6. 교통안전 홍보 및 교육의 강화

교통안전 의식의 생활화는 반복되는 홍보 및 교육에 의해 그 효과가 높아질 수 있으며 어릴적부터의 교통질서 준수 생활화는 그 나라의 교통문화 향상에 있어서 가장 중요한 조건이 되고 있다.

현재, 우리나라의 교통상황은 운전면허 소지자 및 자동차의 보유대수 분표를 보더라도 전국적으로 평준화 되어 있기 때문에, 교통사고는 물론 교통소통 문제도 전국민이 피부로 느낄 정도에 이르렀다고 할 수 있다. 그 중에서도 교통사고 문제는 귀중한 인명피해와 직결되기 때문에 자신 또는 자신과 관련된 주변 가까운 사람들이 교통사고로 피해를 보는 경우가 많아져 교통사고에 대한 심각성을 모두들 인식하고 있다.

비록 교통질서와 교통안전에 대한 인식은 제대로 갖고 있다 하더라도 자신의 교통활동 현장에서는 습관화가 되어 있지 못하기 때문에 주변상황에 따라 수시로 교통질서 및 법규를 위반하는 현상으로 나타나고 있다.

따라서, 교통관계 기관이나 방송기관 등 매스콤에서는 교통질서와 교통안전 의식의 고양 및 생활화를 위해 선도적 역할을 하여야 할 의무가 있다고 할 수 있으며, 또한 교통사고의 분석에서 나타난 자료를 근거로 유아에서부터 고령자에 이르기까지 모든 도로이용자에 대한 안전교육을 일관성있게 추진하여야 한다. 이를 위해 가정, 학교, 직장 및 지역단위의 상호 유기적인 연대교육이 체계적으로 이루어지도록 하며, 운전자에 대한 안전운전의식의 제고, 위험예지 및 회피능력의 향상 등을 위한 종합교통 교육대책이 마련되어야 할 것이다.

최근 각 TV 방송국 및 라디오 방송에서 교통질서 및 안전운전에 대한 많은 홍보, 계몽활동이 벌어지고 있으며 학교에서의 안전교육, 그리고 군부대등의 단체에서까지도 교통안전에 대한 각종 교육이 강화되고 있어 우리 국민들의 교통질서 의식이 많이 좋아지고 있는 것으로 나타나 교통사고의 감소에 크게 기여되리라 믿는다.

#### IV. 결 론

교통사고로 인한 피해는 개인은 물론 국가적으로도 인적, 물적 손실과 그 파급효과는 지대하므로 필연적으로 교통사고 감소를 위한 총체적 대책이 강구되어 주어야 한다. 교통 선진국의 예를 보면 교통안전을 위한 적극적인 대책이 추진된 후 5년정도는 지나야 그 효력이 나타나는 경향이 있으므로 늘어나고 있는 우리나라의 교통사고 감소문제는 매우 시급하다 할 수 있다.

운전자와 보행자 즉, 전국민의 교통안전 의식 향상은 물론이고 도로 및 시설 그리고 관련된 제반제도 및 환경의 개선을 위한 종합적 노력이 결실을 맺을 수 있도록, 지금부터라도 교통사고 감소를 위한 가장 효과적인 방법이 무엇인가를 재검토하여 필요하다면 현재 추진중인 교통안전 대책이 가장 빠른 시일내에 가장 큰 효과를 맺을 수 있도록 보완되어 추진되어야 할 것이다.

정부에서는 금년도를 「교통사고 줄이기 운동」 원년의 해로 설정하여 각 분야별로 교통안전 대책을 추진하고 있는데, 교통사고 다발국이라는 오명에서 하루빨리 벗어날 수 있도록 하기 위해 우리 모두 교통질서를 준수하고 안전운전에 만전을 기하는 성숙한 자동차 문화정착에 노력해야 하겠다.

최근 각 TV 방송국 및 라디오 방송에서 교통질서 및 안전운전에 대한 많은 홍보, 계몽활동이 벌어지고 있으며 학교에서의 안전교육, 그리고 군부대등의 단체에서까지도 교통안전에 대한 각종 교육이 강화되고 있어 우리 국민들의 교통질서 의식이 많이 좋아지고 있는 것으로 나타나 교통사고의 감소에 크게 기여되리라 믿는다.

#### IV. 결 론

교통사고로 인한 피해는 개인은 물론 국가적으로도 인적, 물적 손실과 그 파급효과는 지대하므로 필연적으로 교통사고 감소를 위한 총체적 대책이 강구되어 주어야 한다. 교통 선진국의 예를 보면 교통안전을 위한 적극적인 대책이 추진된 후 5년정도는 지나야 그 효력이 나타나는 경향이 있으므로 늘어나고 있는 우리나라의 교통사고 감소문제는 매우 시급하다 할 수 있다.

운전자와 보행자 즉, 전국민의 교통안전 의식 향상은 물론이고 도로 및 시설 그리고 관련된 제반제도 및 환경의 개선을 위한 종합적 노력이 결실을 맺을 수 있도록, 지금부터라도 교통사고 감소를 위한 가장 효과적인 방법이 무엇인가를 재검토하여 필요하다면 현재 추진중인 교통안전 대책이 가장 빠른 시일내에 가장 큰 효과를 맺을 수 있도록 보완되어 추진되어야 할 것이다.

정부에서는 금년도를 「교통사고 줄이기 운동」 원년의 해로 설정하여 각 분야별로 교통안전 대책을 추진하고 있는데, 교통사고 다발국이라는 오명에서 하루빨리 벗어날 수 있도록 하기 위해 우리 모두 교통질서를 준수하고 안전운전에 만전을 기하는 성숙한 자동차 문화정착에 노력해야 하겠다.

〈참 고 문 헌〉

1. 경찰청, 「교통사고통계집」, 1992
2. 교통안전진흥공단, 「서울시 횡단보도 통행행태」, 1991
3. 도로교통안전협회, 「교통안전에 대한 국민의식 조사」, 1989
4. 도로교통안전협회, 「사고많은지점 개선사업 연차보고서」, 1991
5. 일본교통안전협회, 「교차로 개선의 키 포인트」, 1991