

## 비 작업 운전자의 지각중 무지각 조사 연구

갈 원 모 \*

손 기 상 \*\*

### 1. 서론

자동차 전용도로, 고속도로에서가 아니더라도 우리 주변에서 즉, 사람이 보행하고 횡단하는 곳에 자동차가 지나가는 곳이라면 항상 사고 위험은 존재한다고 볼 수 있다.

어린이 교통안전에 관한 각종 세미나 및 대책회의, 노인 보행안전에 관한 특집기사들을 매체를 통해서 접하게 된다. 교통 관련하여 1년에 사망하는 사람수가 수백 명에 이르고 이 중 어린이들이 〇〇%에 달하고 있다.

교통사고는 운전자 와 운전자 즉 차량과 차량사이의 충돌이 문제되기도 하지만 사고유형만 다를 뿐 운전자와 보행자 사이의 사고 또한 상당한 비중을 차지하고 있다.

문헌조사→도로사용자의 유형→보고된 문제의 관심, 인지, 지각의 순수현상일 확률평가 순서로 연구의 흐름을 고려하였다. 잘못된 도로 사용자가 적정방향에서 실제로 보았는가, 충돌된 대상물이 시계 내에서 볼 수 있었음에도 상응하는 위험으로 인식에 들어가지 못했는가 조사되어 평가하는 것으로 하였다.

본 논제와 관련해서는 1970년대, 1980년대 세계 여러 나라에서 전문가 팀에 의해 연구되어 왔다. 급속한 생활형태 변경, 서울 등 지하철 개통 등으로 흐름의 양상이 바뀌면서 사고 유형 또한 행동 보행자, 운전자 각 요소들과 상호관계 등이 다르게 전개되고, 또 생활 수준에 따라서도 차이가 생김을 고려하여 강남지역 보다는 강북지역의 한 구역을 대상으로 주요시간대별로, 횡단보도 폭, 시간당 유동보행자수, 녹색신호등시간, 적색신호등시간, 적색신호등 횡단보행자수, 도로 폭과 횡단보도 길이에 따른 유동 보행자 및 차량 수들이 현장조사 되었다.

### 2. 설문

#### 2.1 실험계획

운전자 본인이 거주하는 지역인지 여부, 주거지역인지 여부, 고속도로 등 사람이 도보금지구역 여부, 강남터미널 등과 같이 상업을 주로 하는 구역인지 등이 중요 영향 인자들로 고려되었다.

도로안전인식에 대해서 “보고서도 지각하지 못함”, “주의 산만”, “위기상황에 대한 대처능력 부족”, 이해 잘못으로 인한 경우, 속도나 거리판단을 잘못 했는지 여부 등이 설문항목으로 고려되었다.

\* 서울보건대학 안전시스템과

\*\* 서울산업대학교 안전공학과

## 2.2 설문계획

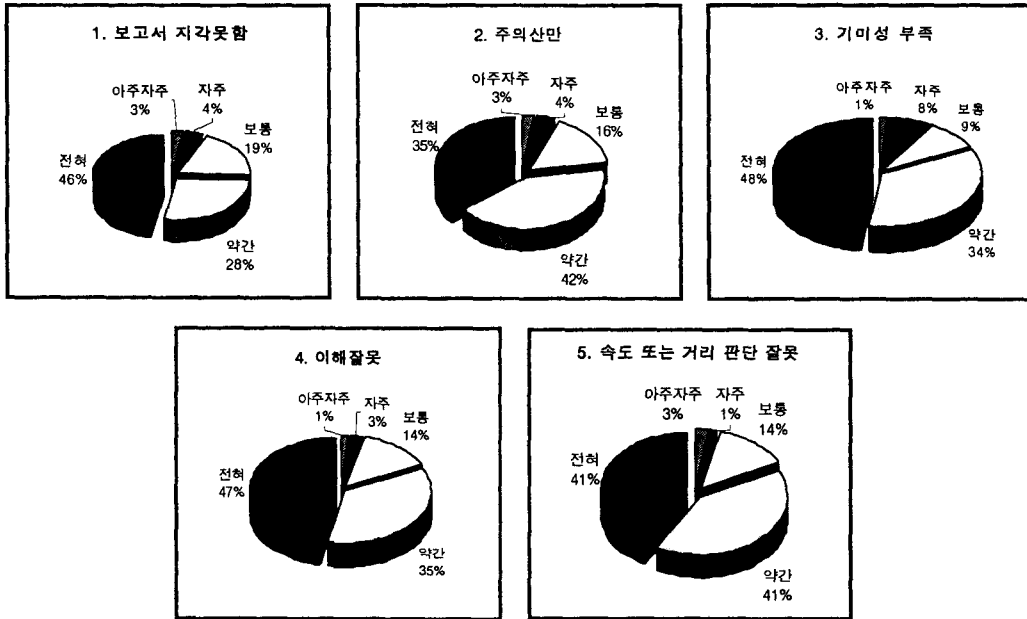
Table3. 운전자 거주지별 도로안전 인식설문 조사서(표본수: 79명)

	조 건	횟 수					비 고
		아주자주	자주	보통	약간	전혀	
주거지역 횡단보도	1. 보고서 지각못함	2.5%	3.8%	19.0%	27.8%	46.8%	
	2. 주의산만	2.5%	3.8%	16.5%	41.8%	35.4%	
	3. 기민성 부족	1.3%	7.6%	8.9%	34.2%	48.1%	
	4. 이해 잘못	1.3%	2.5%	13.9%	35.4%	46.8%	
	5. 속도 또는 거리 판단 잘못	2.5%	1.3%	13.9%	40.5%	41.8%	
주거지역 본인 비거주	1. 보고서 지각 못함	3.8%	5.1%	16.5%	32.9%	41.8%	
	2. 주의산만	1.3%	6.3%	17.7%	38.0%	36.7%	
	3. 기민성 부족	1.3%	3.8%	22.8%	35.4%	36.7%	
	4. 이해 잘못	1.3%	1.3%	16.5%	46.8%	34.2%	
	5. 속도 또는 거리 판단 잘못	0.0%	3.8%	21.5%	43.0%	31.6%	
자동차도로 지역	1. 보고서 지각 못함	2.5%	5.1%	12.7%	34.2%	45.6%	
	2. 주의 산만	1.3%	5.1%	21.5%	21.5%	50.6%	
	3. 기민성 부족	1.3%	2.5%	19.0%	34.2%	43.0%	
	4. 이해 잘못	1.3%	5.1%	20.3%	32.9%	40.5%	
	5. 속도 또는 거리 판단 잘못	1.3%	3.8%	17.7%	35.4%	41.8%	
상업지역 백화점 슈퍼 가족쇼핑 본인쇼핑 등	1. 보고서 지각 못함	13.9%	16.5%	11.4%	25.3%	32.9%	
	2. 주의 산만	2.5%	30.4%	15.2%	24.1%	27.8%	
	3. 기민성 부족	8.9%	17.7%	21.5%	30.4%	21.5%	
	4. 이해 잘못	6.3%	15.2%	22.8%	30.4%	25.3%	
	5. 속도 또는 거리 판단 잘못	11.4%	11.4%	20.3%	30.4%	26.6%	

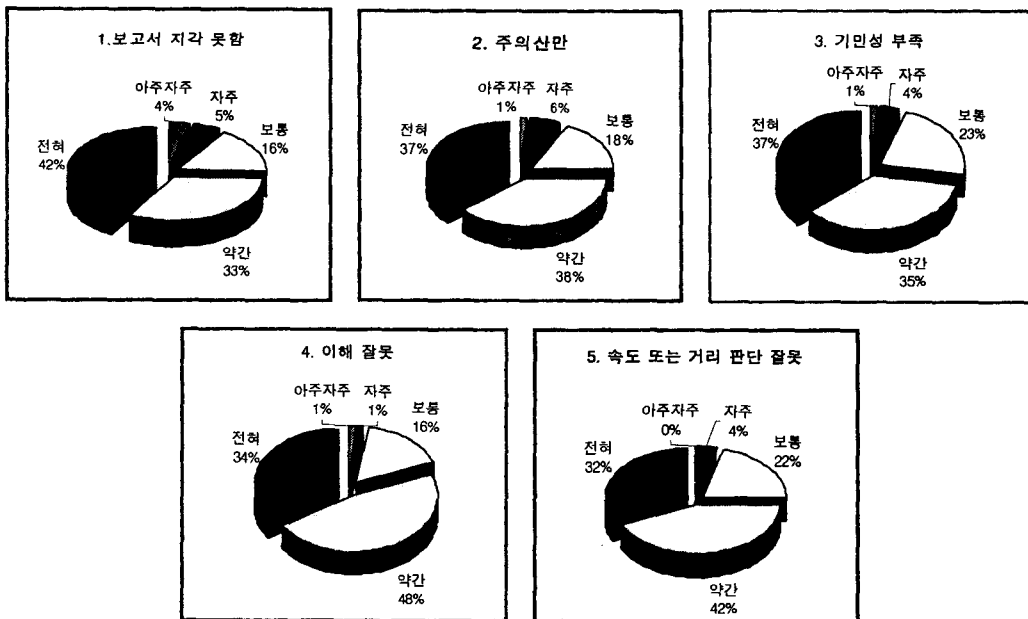
- 주거지역 : 사람들이 잠자고 생활하는 집들이 있는 구역 (본인이 살고있는 지역)
- 비거주 : 자신이 운전하면서 주택이 밀집된 지역을 지날 때(본인이 살고있지 않는 지역)
- 자동차도로 : 사람이 안 다니고 자동차만이 다니도록 지정된 도로 (예, 경부고속도로, 중앙고속도로)
- 상업지역 : 주택은 거의 없고, 백화점등 쇼핑하고 물품사고 파는 가게들이 모인 구역(예, 강남터미널구역)

### 3. 설문결과

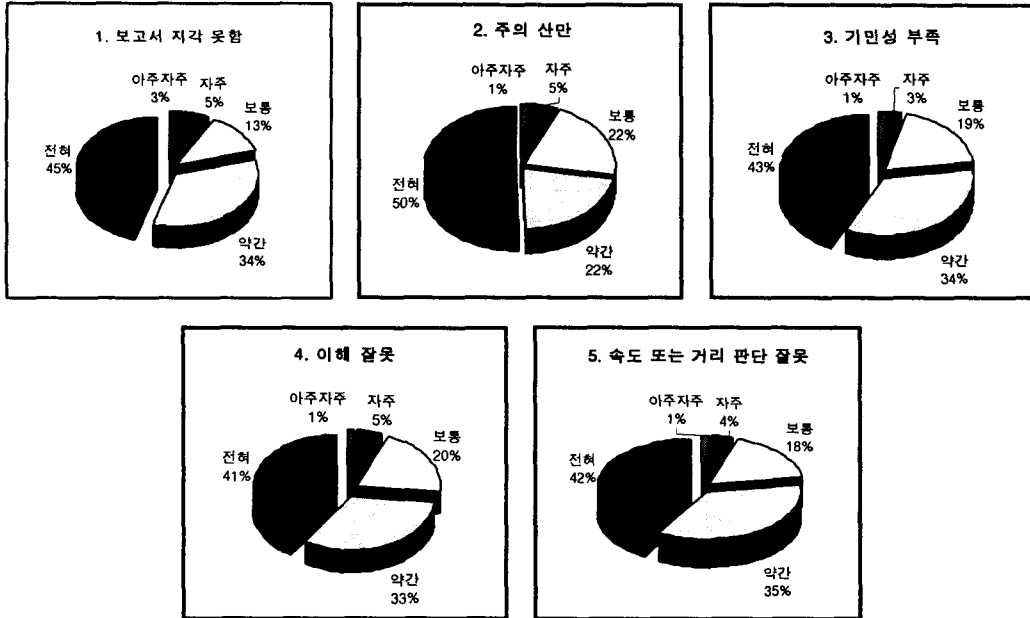
#### 3.1. 본인이 거주하는 주거지역 횡단보도 설문 분석



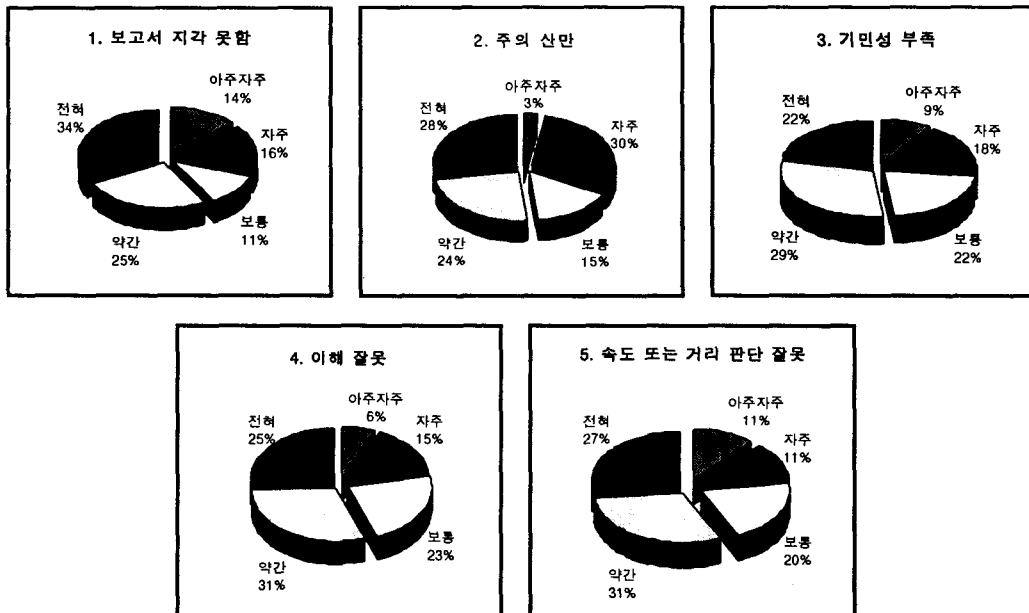
#### 3.2. 본인이 비거주하는 주거지역 횡단보도 설문 분석



### 3.3. 자동차 도로 지역 설문 분석



### 3.4. 상업지역 및 가족쇼핑 등 설문 분석



#### 4. 분석

- 1) 비직업 운전자로서 본인이 거주하지 않는 즉 낯선 곳에서의 도로운전시에는 전방의 사물을 보면서도 지각하지 못하는 경험이 "아주자주" 있다가 4%를 점유하는 것으로 나타났다.
- 2) 이러한 "보고서 지각 못하는" 현상은 자동차 도로지역과 백화점등 상업지역에서도 14%가 "아주자주" 경험한다고 응답하여 지역과 관계없이 교통혼잡여부와 관계없이 전반적으로 간과 될 수 없는 것으로 나타났다.
- 3) "속도 및 거리 판단잘못" 항목 또한 교통사고에 큰 영향을 미칠 수 있는데 주거지역 본인거주, 주거지역 본인 비거주, 자동차 도로지역 모두 2.5이하로 운전중에 거의 발생되지 않으나 상업지역, 백화점 슈퍼에서 본인이나 가족쇼핑을 위해 운전할 때 가장 잘 경험하는 현상으로 "아주자주"라고 응답한 경우가 11.4%에 달하는 것으로 나타났다.
- 4) 위험상황에 돌출상황에 기민하게 대처하는 것 또한 중요한 사고예방조건이 되는데 상업지역, 쇼핑의 경우에만 9%로 나타나 가족쇼핑 등으로 집중력이 저하되는 것을 분석된다.

#### 5. 결론

이상과 같은 분석을 통하여 다음과 같은 결론을 얻었다.

- 1) 비직업 운전자의 도로 친숙도가 사고발생 가능성에 영향을 미칠 수 있다.
- 2) 운전시 보게되는 현상을 곧바로 지각하지 못하는 위험은 주거지역, 자동차 전용도로, 상업지역, 백화점 등에 관계없이 발생된다.
- 3) 돌출상황에 기민하게 대응하는 능력이 상업지역 쇼핑혼잡지역에서 더 큰 집중을 요한다.

#### 6.참고문헌

- [1] 정윤석, "가상현실 기반에서 차량 운전자 거동의 가시화", 부산대 대학원, 2003
- [2] 김선웅, "운전자세에 따른 피로도 변화에 관한 연구", 전주대 대학원, 2002
- [3] 이진각·손영태, "운전자 시야를 고려한 사각 교차로의 교차각 평가에 관한 연구", 明知大産業技術研究所論文集, pp.393-398, 2001
- [4] 한덕웅 외, "운전행동 및 성격 검사 개발 연구, 交通安全研究論集, pp.29-54, 1999
- [5] 신용균 외, "도로변 전광판과 운전자의 시지각", 交通安全研究論集, pp.77-89, 1997
- [6] 이순철, "운전자행동의 심리학적 연구", 서울大心理科學, pp.11-26, 1997