

레미콘트럭의 안전운전(Ⅲ)

— 우리나라 계절 특성을 중심으로(上) —
(봄철·여름철)

宋 南 起

〈도로교통안전협회 경기도지부 강사〉

I. 서론

우리나라는 봄, 여름, 가을, 겨울, 이렇게 4계절이 뚜렷하여 살기에 쾌적하고 산자수명(山紫水明)하여 예로부터 금수강산이라 일컫고 있다.

그러나 자동차를 운전하는데는 장애요소가 되어 교통사고 요인으로서도 또한 작용하고 있는 것이 도로상황과 기상여건이다.

즉 교통사고의 주요인은 차량적요인, 인적요인, 환경적요인으로 구분하는데 도로상황, 기상여건, 제도, 안전시설 등과 같은 환경적인 요인이 우리나라에서는 많이 작용하고 있다.

특히 기상의 변화는 인력으로는 어찌할 수 없는 자연현상이기 때문에 여기에 대처하지 않으면 사고의 위험성이 높아질 수 밖에 없다.

금년 봄철 비가 많이 내린데 대해 중앙기상대는 「지난 겨울 시베리아의 찬 대륙성고기압이 크게 발달하지 못한 채 동쪽 만주 방향으로 치우쳐 지나가는 바람에 따라 따뜻한 날씨가 이어졌고 상대적으로 일본 남쪽의 북태평양고기압이 발달, 온난다습한 기류가 유입되면서 기압골을 활성화시켜 많은 비가 내렸다」고 올해의 변덕스러운 날씨에 대해 설명했으나 우리나라의 기압배치가 왜 이렇게 형성되었는지는 밝혀지지 못하고 있다.

한편 기상학자들은 동태평양 적도 부근 해수

면온도가 상승하는 「엘니뇨현상」과 태양흑점의 활동이 상반기에 극대기에 이르고 온실효과에 따라 이상기후가 나타나고 있다고 했다.

개인의 변화는 환경을 통제하려는 것이든 순응하는 것이든간에 환경의 변화에 적응하고자 하는 것에 지나지 않는다.

그런 까닭에 개인은 계절에 따라 특색을 갖게되는 여러가지 문제에 직면하게 되고 대응해 나가게 된다.

따라서 계절적 변화에 대한 지식과 적응, 행동모드를 위한 개인 운전자의 통찰은 필연적이라 볼 수 있다.

레미콘을 운전하는 운전자도 이러한 계절적 환경 변화를 알고 대처하는 방어운전으로서 교통사고를 예방하고 감소시키도록 노력해야 한다.

II. 본론

1. 월별 교통사고 현황

'88년도에 발생한 우리나라의 교통사고를 월별로 분석해보면 8월에 전체의 9.4%를 차지하였고 다음으로는 5월과 9월이 9.2%, 그리고 7월과 10월이 각각 9.0%의 순으로 나타나 피서철, 관광철이라고 할 수 있는 여름철과 가을철에 교통사고가 많이 발생했으며 또한 가장 적

<표-1> 1988年度 月別 및 季節別 交通事故發生 狀況

季節	區分 月	發生件數		死亡者數		負傷者數				
			構成比		構成比		構成比			
計		225,062	100	11,563	100	287,739	100			
봄	3	25.5 (%)	17,899	8.0	25.6 (%)	857	7.4	25.4 (%)	22,688	7.9
	4		18,953	8.4		1,058	9.1		24,063	8.4
	5		20,640	9.2		1,051	9.1		26,280	9.1
여름	6	26.7 (%)	18,595	8.3	24.2 (%)	808	7.0	27.1 (%)	23,635	8.2
	7		20,253	9.0		875	7.6		26,449	9.2
	8		21,296	9.4		1,113	9.6		27,788	9.7
가을	9	26.8 (%)	20,664	9.2	27.9 (%)	1,075	9.3	26.5 (%)	26,332	9.2
	10		20,284	9.0		1,071	9.3		25,364	8.8
	11		19,339	8.6		1,082	9.4		24,580	8.5
겨울	12	21.0 (%)	18,103	8.0	22.3 (%)	977	8.4	21.0 (%)	22,995	8.0
	1		14,610	6.5		801	6.9		19,216	6.7
	2		14,446	6.4		795	6.9		18,349	6.3

資料 : 治安本部, '89 道路交通安全白書

계 발생한 달은 2월로 전체사고의 6.4%로 추운 겨울철에는 교통사고 발생율이 비교적 낮았다.

한편 사망자수에 있어서도 8월에 가장 많아 전체 사망자의 9.6%를 차지하고 있으며 다음으로는 11월이 9.4%, 9월과 10월이 각각 9.3%의 순으로 8월부터 11월까지의 사망자가 비교적 많은 비중을 차지하고 있다.

또 부상자수에 있어서는 8월이 9.7%, 7월과

9월이 9.2%, 5월이 9.1%의 순으로 여름철에 부상자가 가장 많았다. <표-1>

특기할만한 것은 7월과 9월 사이의 여름철에 교통사고가 많이 발생하였으나 치사율은 겨울철이 5.4%로 여름철의 4.6%보다 높다는 점이다.

또한 교통사고 발생건수를 전년도와 대비했을 때 증가율이 가장 높은 달은 2월로 42.9%,

<표-2> 년평균 증가율과 '87년대비 증가율 현황

구분	월별 件數	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12											
		年增 平加 均率	14.5	14.5	13.6	13.1	13.7	12.9	13.3	13.6	12.9	12.3	12.5
	死亡	9.3	10.1	8.7	9.8	9.7	8.4	6.9	9.8	8.1	7.3	7.5	-7.3
	負傷	13.1	11.4	13.3	11.6	12.3	11.5	12.3	12.0	12.4	11.0	11.4	12.2
'87增 平加 比率	件數	41.6	42.9	38.1	36.1	32.4	27.6	30.7	30.9	21.4	20.4	17.4	12.5
	死亡	47.2	63.6	61.4	91.0	69.0	52.5	68.9	80.7	65.1	44.3	43.3	48.7
	負傷	40.3	41.0	40.5	39.5	34.4	26.8	34.6	29.6	22.6	18.2	19.3	16.4

註) '78年~'88년까지 지난 10年間 年平均 增加率

資料 : 治安本部, '89 道路交通安全白書

가장 적은 달은 12월로 12.5%가 증가하였다. 사망자수에 있어서는 8월이 80.7%로 가장 높고 그 다음이 5월로 69.0% 7월이 68.9%의 순으로 증가하였다.

또 지난 10년간의 년평균증가율로 비교해보면 1월과 2월이 14.5%, 5월이 13.7%, 3월이 13.6% 순이나 '88년도에는 모두가 년평균증가율을 상회한 것으로 나타났다. <표-2>

한편 주야별로 살펴보면 주간에 139,037건이 발생하여 전체의 61.8%이며, 그 가운데 사망자가 5,607명으로 전체의 48.5%를 기록했다. 이에 비해 야간의 교통사고건수는 전체의 38.2%임에도 사망자는 51.5%로 치사율이 매우 높은 편이다. <표-3>

<표-3> 1988年度 日光狀態別 交通事故比率

日光狀態 區分	計	晝	夜
發生件數	225,062	139,037	86,025
構成比	100	61.8	38.2
死亡	11,563	5,607	5,956
構成比	100	48.5	51.5
負傷	287,739	177,313	110,426
構成比	100	61.6	38.4
致死率	5.1	4.0	6.9

資料: 治安本部, 89. 道路交通安全白書

기상상태별로 분석해보면 맑은 날에 193,305건이 발생하여 전체 교통사고의 85.9%를 나타냈으나 치사율은 5.0%로서 안개 낀 날의 16.0%, 눈오는 날의 6.8%비오는 날의 5.9%, 흐린날의 5.3%보다 낮은 편이며 안개 낀 날은 사고의 절대건수가 324건으로 전체사고의 0.1%에 불과하지만 52명이나 목숨을 잃어 치사율은 16.0%에 달해 평균치사율인 5.1%보다 3배나 높고, 눈오는 날, 비오는 날, 흐린 날 등도 각각 치사율이 높은편으로 나타나 기상변동으로 인한 교통사고를 방지할 수 있는 제반 시설(안개경보 등, 제설장비)을 조속히 확충해 나가야 하고 운전자들 스스로도 기상변동에 특별한 주의를 기울여 안전운전을 하여야 한다. <표-4>

레미콘차량을 운전하는 운전자는 각종공사의 성수기인 여름철에 교통사고가 많이 발생하고 있음을 명심하여 이에 대처하여 안전운전을 하여야 한다.

2. 우리나라의 일기상의 변화특성

1) 기압의 일변화

기압은 대기의 압력으로서 단위면적에 대한 공기 기둥의 무게라고 정의하는데 어느 두 지점 사이에 기압의 차가 있으면 공기의 운동이 일어나게 되고 여러가지 기상현상을 수반한다.

대체로 하루 중 기압의 일변화 경향은 09시와 21시경에 기압이 높고 03시와 15시경을 전

<표-4> 1988年度 氣象別 交通事故

氣象別 區分	計	맑은 음	비	눈	안개	흐림
發生件數	225,062 (100)	193,305 (85.9)	12,405 (5.5)	2,013 (0.9)	324 (0.1)	17,015 (7.6)
死亡	11,563 (100)	9,737 (84.2)	729 (6.3)	137 (1.2)	52 (0.4)	908 (7.9)
負傷	287,739 (100)	241,977 (84.1)	19,796 (6.9)	3,557 (1.2)	532 (0.2)	21,877 (7.6)
致死率	5.1	5.0	5.9	6.8	16.0	5.3

資料: 治安本部, '89 道路交通安全白書

후하여 기압이 낮다.

그리고 기압의 극대값은 09~10시경에, 극소값은 15~18시경에 나타나고 있는데 기압의 극대값과 극소값의 차이를 기압의 일교차라 한다.

기압의 일교차는 저위도 지방으로 갈수록, 겨울철보다 여름철에, 흐린 날보다 맑은 날에 큰 것으로 알려져 있으며 우리나라의 경우 맑은 날씨가 대부분인 가을철의 일교차가 크고 흐린 날이 많은 여름철에는 작게 나타난다.

2) 습도의 일변화

습도란 상대습도를 뜻하며 상대습도는 대기 중의 수증기압과 그 때의 온도에 따라 포화 수증기압의 비를 백분율(%)로 표시한 것으로 대기의 건습정도를 나타낸다.

따라서 같은 량의 수증기가 있어도 기온이 높을 때는 계속 증발하여 포화수증기압이 커지므로 건조한 느낌이 들고 기온이 낮을 때는 습한 느낌을 준다. 대체로 습도는 새벽녘에 높고 오후2시~4시경에 낮다.

우리나라에서 최고습도는 06시~07시경에 최저습도는 15시~16시경에 많이 나타나는데 최고·최저습도의 차이를 습도의 일교차라고 하는데 대전지방은 평균40%, 그밖의 내륙지방은 30%, 해안지방은 10~20% 정도의 일교차를 나타낸다. 여름 장마철에는 습도도 높고 일교차도 10~15%정도로 일정하나 봄·가을에는 비교적 건조하고 일교차가 심하게 나타난다.

3) 기온의 일변화

기온은 공기의 온도로서 일반적으로 백엽상 안에서 쟈 1.5m 높이의 지상기온을 말하는데 대체로 우리나라에서 일최고기온은 14~16시경에, 일최저기온은 거의 해뜨기 직전에 나타난다.

따라서 일최저기온은 봄·여름에는 06시경에, 가을에는 07시경에 겨울에는 08시경에 나타나고 있다.

그리고 일최고기온과 일최저기온의 차이인 일교차는 일반적으로 흐린 날보다 맑은 날에 크고, 해안지방보다 내륙지방에서, 겨울철보다

여름철에, 평지보다 분지에서 큰 특성을 나타낸다.

4) 풍속의 일변화

풍속은 순간마다 변하기 때문에 일반적으로 풍속이라 함은 10분간의 평균풍속을 말한다. 풍속은 해가 뜬 후 점차로 빨라져 오후에 최대를 보이고 밤에 다시 감소하여 새벽녘에 최소로 되는 경향이 있다. 이것은 대기가 낮에는 불안정하지만 밤에는 안정되기 때문이다. 풍속의 일변화는 겨울철보다 여름철에, 흐린날보다 맑은 날에 큰 것이 일반적이다.

우리나라에서는 대체로 오후 4~5시경에 풍속이 가장 강하고 해뜨기 직전인 새벽녘에 가장 약하다.

또 내륙지방에서는 봄철에 바람이 강하고 풍속의 일변화도 크다. 여름 장마철에는 일변화가 작지만 제주지방에서는 오히려 여름철에 바람이 강하고 풍속의 일변화도 큰 경향이 있다.

영국의 뷰우포오트 제독(Beaufort F.)이 고안한 풍급(風級: 눈어림으로 바람의 강약을 아는 풍력계급)과 상당풍속은 <표-5>와 같다.

연기가 올라가는 상태, 나뭇잎과 나무의 흔들림 등을 통해서 지금 불고있는 바람의 세기를 알고 운전한다는 것은 안전운전의 지름길이 된다.

2. 봄철 교통안전

1) 3월의 기상조건과 특성

봄이 시작되는 3월은 대륙성고기압의 활동이 약화되고 대륙에서 분리되어 이동하는 고기압과 그 후면에 따르는 기압골이 빈번히 통과함에 따라 날씨의 변화가 심하지만 기온이 올라가고 밤낮의 일교차가 커지며 대체적으로 강우량도 많아진다. 특히 겨울철에서 봄철로 바뀌기 때문에 기상변화가 비교적 심하고 겨울과 봄날씨가 공존하게 되어 비와 눈이 오기도 하며 긴 겨울동안 얼었던 땅들이 녹아 지반이 약해지는 해빙기이기 때문에 비포장도로를 운행할때 노

<표-5> 풍력계급

풍력계급	이름	해설 (解 說)		상당풍속 (相當風俗)
		육상 (陸上)	해상 (海上)	
0	정온 (靜 穩)	연기가 곧장 위로 올라감	해면은 잔잔하여 거울과 같음	0.0 ~0.5
1	지경풍 (至輕風)	연기가 약간 흔들리나 풍신기(風信器)에는 미치지 않음	물고기 바늘 모양의 잔물결이 일어남	0.6 ~1.5
2	경풍 (輕 風)	바람이 얼굴에 스침을 느끼며 나뭇잎이 흔들림	잔물결이 일어남을 뚜렷하게 볼 수 있음	1.6 ~3.3
3	연풍 (軟 風)	나뭇잎이나 작은 가지가 끊임없이 흔들리고 깃발이 펴짐	잔 물결이 일어나고 군데군데 흰 물결을 볼 수 있음	3.4 ~5.4
4	화풍 (和 風)	먼지가 일어나고 잔가지가 거의 흔들림	물결은 아직 높지는 않으나 해면의 거의 반이 흰 물결로 이루어짐	5.5 ~7.9
5	질풍 (疾 風)	무성한 관목(灌木)이 흔들리기 시작하고 못이나 호수에 잔물결이 일어남	해면이 거의 흰물결로 덮이고 때로는 물보라가 생김	8.0 ~10.7
6	웅풍 (雄 風)	큰가지가 흔들리며 전선에 바람이 스쳐서 소리가 나고 우산을 쓰기가 어렵게 됨	큰 물결이 일어나기 시작하며 물거품을 쓴 파두(破頭)가 여러군데에 생기고 통상 물보라를 일으킴	10.8 ~13.8
7	강풍 (強 風)	나무 전체가 흔들리고 바람을 향해서 걷기가 힘들	큰 물결이 일어나고 파두가 부서져 생김. 흰거품이 바람의 방향으로 흘러 군데군데 길게 뻗침	13.9 ~17.1
8	질강풍 (疾強風)	잔가지가 꺾어지고 바람을 향해서 보행할 수 없음	풍량이 높아지고 물보라가 소용돌이가 되어 파두의 상단(上端)으로 부터 분리되기 시작함	17.2 ~20.7
9	대강풍 (大強風)	건물에 약간의 손해를 입게 됨	풍량이 한결 높아지고 물거품은 바람의 방향으로 꼬리를 냄. 물보라 때문에 시정(視程)이 나빠짐	20.8 ~24.4
10	전강풍 (全強風)	나무 뿌리가 송두리째 뽑히고 건물에 손해가 많음	풍량이 한결 형결차게 높아가고 물거품이 겹쳐 꼬리를 내어 온해면이 희게 보임	24.5 ~28.4
11	폭풍 (暴 風)	건물에 큰 손해가 있음	산더미 같은 큰 파도가 일어나 중소선박(中小船舶)은 일순간(一瞬間)보이지 않게 되는때도 있음. 여러 군데에서 파동(波動)이 물보라가 되어 날리기 때문에 멀리 볼 수 없음	28.5 ~32.6
12	태풍 (颱 風)	건물에 한결 강렬한 손해가 있음	해상은 물거품과 물보라로 덮여 완전히 희게 되며 선박의 침몰이 염려됨	

변 가까이 운행하는 것은 대단히 위험하다.

또한 포장된 도로일지라도 산간지방을 운행할 때는 산위에서 떨어지는 낙석의 위험이 있음을 잊어서는 안된다.

2) 4월의 기상조건과 특성

4월은 이동성 고기압의 영향으로 맑고 건조한 날이 많으며 기온의 일교차가 심하여 안개가 자주 끼고 날씨의 변화가 심하나 기온은 3월보다 올라가고 강우량도 많아진다.

특히 청명, 곡우, 한식 등의 절기가 있는 달로서 성묘객과 상춘객들의 증가로 교통량이 증가하고 모내기등 농번기가 되어 경운기와 손수레등 교통 장애요인의 증가등으로 교통사고가 많이 발생하고 있으며 운전자는 수면시간의 부족과 춘곤으로 인한 주의력 산만과 차도변의 보행자 증가 및 무단횡단 등으로 교통사고가 증가한다.

3) 5월의 기상조건 및 특성

이동성 고기압권내에 들어 계속 날씨가 좋으며 낮의 길이가 길어짐에 따라 기온의 일교차가 점점 줄어들지만 일부 내륙지방에서는 편현상(Föhn現象:산을 넘어서 불어내리는 돌풍적인 건조한 열풍으로 산맥을 경계로 기압차가 있을때 일어나는데 이로 인하여 생긴 이상건조는 큰 불을 일으키는 원인이 됨)으로 기온이 높고 올라가 초여름 날씨를 방불케 하며 강우량도 계속 많아진다.

특히 어린이날, 어버이날, 스승의날, 성년의날 등 기념일과 각종 행사 등이 들어있어 시민들의 외부 나들이가 늘어나고 봄철 관광객의 증가로 전세버스의 운행횟수가 크게 증가하며 잦은 강우때문에 도로가 패인 곳이 많고 미끄러운 현상으로 교통사고가 급증하게 된다.

4) 봄철 교통안전대책

겨울철보다 봄철에 교통사고가 증가하는 원인을 살펴보면

첫째 계절적 영향으로 밤의 길이가 짧아지면서 수면시간이 줄어드는 데서도 사고가 많아지는 원인이 있겠지만 또한 긴장감이 이완되면서 정신자세가 해이해져 방심운전, 집중력 산만 등에서 오는 사고가 많아지기 때문이다.

둘째, 집안에서 놀던 어린이들이 밖에서 노는 경우가 많아지고 특히 도시의 경우 도로에서 놀고 있는 어린이들이 많기 때문에 발생하는 사고가 많아진다.

셋째, 해동으로 도로변의 노반이 약화된데서도 사고발생이 증가한다. 이는 추운 겨울이 길기 때문에 도로의 관리가 소홀해지고 혹한으로 노반이 얼었다가 녹으면서 약해진 곳이 통과하거나 파손되어 노면이 극히 불량해져 주행에 많은 장애를 주기 때문이다.

넷째 해빙이 되면서 나들이가 잦아지고 특히 상춘 관광객이 급증하면서 차량 운행 횟수가 많아지고 과로 뿐 아니라 계절의 영향으로 정신적인 피곤함이 복합적으로 작용하여 사고가 발생하고 있다.

봄철 해빙기가 되면서 교통사고가 증가하는 원인을 요약해보았으나 운전자의 계절적 영향으로 인한 방심운전, 양보심부족, 집중력의 산만등으로 거의 대부분의 교통사고가 발생하고 있다. 그러므로 봄철 안전운전을 위해 운전자는,

첫째 정신력을 집중시켜야 한다.

방심하지 않고 운전에만 주의력을 집중시키면 교통사고 발생이 감소한다는 사실은 긴장속에서 운전하게 되는 겨울철에 사고 발생이 적다는 것과 도로사정이 좋은 곳보다 주의를 집중시켜 운전해야 되는 별로 도로사정이 좋지 못한 도로에서 오히려 교통사고가 적게 발생하고 있다.

특히 정신적 해이로 해빙기에 교통사고가 많이 발생하고 있음을 명심하여 정신력과 주의력을 집중하여 운전을 해야 한다.

둘째, 교통법규를 꼭 지켜야 한다.

해빙기가 되면서 관광수요가 급증하고 자가 운전자들의 가족 나들이가 증가하면서 차량 운행횟수가 자연히 많아지게 된다.

이렇게 되면 조급한 마음에서 앞지르기 등 법규위반 사례가 많아지며 특히 자가운전자들의 음주운전이 증가한다. 운전자의 법규위반으로 인한 사고 발생 중 과속, 앞지르기, 음주운전, 중앙선침범 등에 의해 발생한 교통사고가

통상적으로 많았던 사실을 주시해야 한다. 따라서 운전자 자신들도 사소한 규칙에서부터 대형사고를 유발케 하는 범규위반까지 「꼭 지킨다」는 습성을 가져야 할 것이며 안전운전관리자와 사업자도 교육과 계도에 적극 힘써야 한다.

셋째 충분한 휴식과 수면을 취해야 한다. 과로로 순간적인 졸음운전이 대형교통사고를 일으킨 사례가 많다. 운전피로에 의한 사고발생요인으로는 연속운전시간, 운전내용, 운전근무환경 등의 외부적인 요인과 체력부족, 운전적성의 결함 운전의욕 상실 등 운전자 자신에서 기인되는 내부적 요인으로 구별된다.

따라서 외부적 측면에서는 임금문제, 근무시간 등의 개선책이 마련되어야 하며 운전자 자신은 충분한 수면과 영양섭취, 과음방지 및 충분한 휴식 그리고 개인적인 인간관계 등에 유념해야 한다.

3. 여름철 안전운전

1) 6월의 기상조건과 특성

북태평양 고기압과 오호츠크 고기압이 우리나라 기후에 큰 영향을 주기 시작함에 따라 기상이변이 자주 일어나며 무더운 기온에 따라 복사, 냉각현상으로 안개도 자주 끼며, 우기에 들어간다.

6월은 낮의 길이가 길어지고 기온도 올라가지만 특히 해양성 고기압의 발달로 습도가 높아짐에 따라 불쾌지수도 높아진다.

그리고 농번기가 되어 농기계가 도로를 통행하고, 주차·정차하고 있어 운전 장애를 주며, 단체 관광객이 증가하고 밖에서 활동하는 어린이들이 많아지면서 학교나 주거지역의 도로에서 공놀이 등을 즐기는 어린이들이 증가한다.

집중호우와 폭풍, 우박이 쏟아지는 등의 기상이변은 특히 안전운전을 저해하는 요인이 되고 있다.

2) 7월의 기상조건과 특성

해양성 고기압이 발달하고 고온다습한 북태평양 고기압의 영향으로 기온이 계속 올라가

지만 장마전선이 남북으로 오르내리는 가운데 태풍이 직접 또는 간접적으로 영향을 미친다.

7월은 본격적인 무더위와 장마가 시작되는 달이며 폭풍, 태풍, 집중호우 등으로 기상의 변화가 심하다. 그리고 장마와 고온다습한 해양성 남풍 때문에 높은 습기와 무더위로 불쾌지수가 높아지고 신체의 피로감이 증가하여 심신이 노곤해지고 정신자세가 해이해지며 신체활동도 둔화 내지 무기력해진다.

그리고 각급 학교의 방학과 더불어 일반 시민들도 휴가철을 맞아 피서행렬이 급증하기도 한다. 더위 기 자주 내리는 비와 소나기 등으로 시계가 불량하고 예상치 않은 노면이 붕괴되고, 파손 또는 유실되기도 할 뿐 아니라 더위를 잊고자 밤늦게까지 길가에 나와 앉아 얘기하기도 하며 심지어 잠을 자기도 한다.

술 마시고 비틀거리는 도로 주변의 주민들도 늘어나고 급커브길에서 나무가 울창하여 시계 장애를 유발시키기도 하며 노면의 태양 복사열과 엔진열로 운전자에게 피로, 짜증을 가중시키고 집중호우로 일시적으로 노면이 수몰되는 등의 교통장애요인은 여름철 교통사고의 직접, 간접 원인으로 작용하게 된다.

3) 8월의 기상조건과 특성

고온다습한 북태평양 고기압의 영향으로 무더운 날씨와 기층이 불안정하여 벼락을 동반한 비가 자주 내리고 전국은 태풍의 영향권 속에서 강풍과 호우가 예상된다.

8월은 무더위가 막바지로 달리는 혹서기이며 학생들의 방학기간이기도 하다. 따라서 피서를 위한 인파와 피서지를 운행하는 교통수단의 운행횟수가 크게 증가하며 승객들도 규칙적인 일상생활에서 벗어난 해방감과 소속 이탈감 그리고 객지에서 체면 불구하는 안도감에서 준법정신 및 예의를 지킨다는 자세가 느슨해져 교통질서 뿐 아니라 사회질서가 문란해진다.

또한 노면의 강한 태양복사열(특히 아스팔트 도로)때문에 생기는 아지랑이 굴절현상으로 전방에 주시하는 물체를 확인하는데 착오를 일으키기 쉽고 비오는 날에는 비를 피하기 위하여 창문을 닫게 되면 차내의 기온이 승객들의 체

온으로 올라가는데 반해 차체 외부에 젖어있는 빗물은 차량의 운행속도에 따라 증발하면서 차체 외부의 열을 급격히 빼앗아 가게되어 유리창의 바깥쪽과 안쪽의 기온차가 생기므로 유리창 안쪽에 작은 물방울을 생기게 하여 운행중 시계 장애를 일으키게 한다. 특히 예상 못했던 갑작스런 소나기와 집중호우 때에는 시계 장애를 일으키는 수증기를 닦을 걸레까지 준비되지 않아 곤혹을 치르는 경우도 있다.

4) 여름철 교통안전대책

여름철 기후의 특성은 장마와 태풍등으로 비가 자주, 그리고 많이 내리고 무더위로 불쾌지수가 높아지며 안개 끼는 날이 많아진다. 이 때문에 도로가 파괴되고 산사태가 발생하면 도로가 붕괴되고 유실되기도 하여 안전운전에 장애를 주며 노면이 젖어있으면 마찰계수가 떨어져 과속한 경우 수막현상이 발생하여 수상스키와 같이 미끄러져 사고를 일으키기 때문에 빗길에서는 꼭 감속 운행을 해야 한다.

장마가 끝난 뒤에는 온도가 높고 습기가 많은 고기압의 영향으로 본격적인 무더위가 시작되어 도시에서는 밤에도 최저기온이 섭씨 25도 이상이 되는 열대야(熱帶夜)현상과 최고기온이 섭씨 30도가 넘는 열대일(熱帶日)이 나타나게 되어 밤잠을 설치는 경우가 많아 피로가 쌓인 상태에서 운전을 하게 되면 졸음운전 등으로 대형사고를 일으키게 된다.

또한 아지랑이 굴절현상으로 아스팔트노면이 물에 젖어있는 것같이 보일때도 있으며 굽어져 있는 도로가 곧게 뻗어져 있는 것처럼 보이기도 한다. 노면은 지반이 약한 곳은 잦은 비와

차량 통행으로 물웅덩이가 많이 생기고 이를 피해 가려는 차량과 피하지 못하고 심한 충격을 받으며 주행하는 차량들로 인하여 교통사고가 급증하는 원인이 되기 때문에 운전자는 항상 사고에 미리 대처하는 방어운전을 익혀야 한다.

여름철 교통사고는 운전자의 신체적, 심리적인 측면에서 많이 발생하고 있는 것이 특색인데 이는 기후의 변화에 대한 육체적 적응력이 약한데 그 원인이 있다. 즉, 운전할 때 시각적 변화와 대만함, 긴장 또는 흥분, 피로감 등이 복합적으로 작용하여 안전운전을 저해하게 되어 사고를 일으키게 된다.

그러므로 여름철 교통안전을 위해서는 여름철 기후의 특성을 먼저 염두에 두고 여기에 적응하여 즐겁고 여유있는 마음가짐을 가져야 하며 무리한 여가활용으로 오히려 피로가 축적된다거나 조급한 마음으로 운전해서는 안된다.

특히 야간에 장거리, 장시간 운전을 하면 졸음운전으로 대형사고를 일으키게 되므로 여유있는 시간계획을 세워 무리하지 않도록 운행하여야 하며 일기가 고르지 못한 때에는 또한 자동차 점검도 철저히 하는 습성을 길러 운행중 고장으로 정차하지 않도록 하여야 한다.

끝으로 안전운전은 교통환경적 요소와 함께 운전자 자신의 인위적 요소에, 의해 좌우되고 있음을 명심하여 자신의 생명과 재산 그리고 타인의 생명과 재산을 보호해야 한다는 사명감을 가지고 운전석에 앉아 운전을 하여야 하며 교통환경에 순응하는 자세를 갖추어야 한다는 것을 잊지 말아야 하겠다.*