

# 自動車産業의 '91年 動向과 '92년 展望

金 成 翼\*

## I. 概 況

최근의 세계 자동차공업은 환경보호 및 에너지절약을 위하여 배기가스 규제가 강화되고 있고, 高燃比車輛의 개발이 경쟁적으로 이루어지고 있다.

또한 서유럽과 북미에서는 EC통합과 NAFTA(북미자유무역협정)라는 지역간 경제블록화 움직임이 가속화되고 있으며, 선진 자동차 메이커들은 동유럽 시장개방과 EC통합에 따른 입지강화는 물론 적자생존의 생존경쟁에서 살아남기 위해 업계간의 매수, 합병 및 제휴를 활발히 추진하고 있고, 後發開發途上國에서는 자동차산업을 수출전략산업으로 육성·발전시키고 있어 공급과잉에 대한 우려가 새롭게 제기되고 있다.

이와같은 세계 자동차공업의 변화속에서 국내 자동차업체는 1980년대 중반의 對美輸出을 계기로 수출기반을 확립한 이후 자동차산업 합리화 조치 해제, 수입자유화조치 등으로 자유경쟁체제로 전환하는 과도기적 변화를 겪고 있다.

또한 지난 1988년에는 수출증가 및 자동차 대중화에 따른 내수확대로 자동차생산 100만대를

〈표 1〉 우리나라 자동차공업의 비중

(단위: %)

구 분	'80	'85	'89
제조업 생산액	3.31	4.26	6.09
전산업 수출액	0.07	3.14	3.80
제조업부가가치	2.48	3.87	6.52
제조업 고용	3.12	3.35	4.39

資料: 經濟企劃院, 鑛工業 調査統計報告書(各年度)

돌파함으로써, 세계 제10위의 자동차생산국이 되었으며, 제조업에서의 생산액비중도 1980년의 3.3%에서 1989년에는 6.1%로 증가되어 우리나라의 경제를 주도하는 基幹産業으로서의 역할이 나날이 강조되고 있다.

그러나, 1988년 이후 높은 임금인상률, 원화 절상, 대외 이미지 하락 등으로 국산자동차의 국제경쟁력이 약화되어 수출은 감소를 보인 반면, 국내에서는 소득수준향상과 자동차대중화에 따른 높은 수요증가로 내수시장이 크게 확대되어 내수가 국내 자동차산업의 성장을 주도해 왔으나, 도로 및 주차여건 등 제반 사회간접자본의 확충이 뒤따르지 못하여 교통체증으로 인한 막대한 경제적 손실이 초래되는 등 자동차산업에 대한 부정적인 시각도 대두되고 있다.

\* 韓國自動車工業協會 企劃課長

II. '91年度 實績

1. 生産

우리나라의 자동차생산은 1980년대에 들어와 量産體制가 확립되고 1984년부터 1987년까지는 내수확대와 수출의 급신장에 힘입어 연평균 46%라는 경이적인 생산증가율을 기록하였으나, 1988년부터는 수출의 부진으로 증가율이 크게 둔화되면서 생산이 내수위주로 신장되어 왔으며, 1990년도에는 전년대비 17.1%가 증가한 1,322천대를 생산하여 1988년 이후 수출부진으로 위축되었던 생산이 내수성장에 힘입어 다시 활기를 띠게 되었다.

한편 1991년도 자동차생산은 미국시장의 경기 침체에 따른 수출부진에도 불구하고 시장다변화와 수출차종의 다양화에 따라 수출이 회복세를 보인 데다, 지속적인 내수증대에 힘입어 전년대비 13.3%가 증가한 1,497천대가 생산되었다.

차종별로는 승용차가 신차종개발과 이에 따른 생산설비의 확충, 신규업체의 참여 등으로 전년대비 17.4%가 증가한 1,158천대로 자동차대중화를 선도한 반면, 버스·트럭 등 상용차는 건설경기 진정과 일부업체의 노사분규로 인한 생산차질로 전년대비 1.4% 증가한 339천대를 생산하는 데 그쳤다.

2. 內 需

국내경제가가 고도성장을 지속하고, 소득증가에 따른 자동차대중화가 진전됨에 따라 1987년 420천대에 불과하던 내수판매가 1990년에는 954천대를 기록하여 그 규모가 크게 증가하였으며, 1991년에도 공급능력의 확대와 함께 각종 신차종개발로 수요자의 구매의욕이 촉진되면서 전년대비 15.7%가 증가한 1,104천대가 내수판매되었다.

차종별로는 승용차가 기존업체의 신차종개발과 판촉강화, 신규업체의 참여 등에 힘입어 전년대비 23.4%가 증가한 772천대가 판매되었으며, 상용차는 건설경기 억제에 따른 대형트럭의 수요감소 및 노사분규로 전년대비 1.1%가 증가한 332천대가 내수판매되었다.

한편 1986년 이후 소득수준향상에 따른 소비자들의 중·대형차 선호경향으로 내수시장에서 1500cc이상 승용차의 비중이 점점 증가되어 왔으나, 1991년에는 과소비 억제운동, 油價 및 세금인상, 800cc급 국민차 시판 등으로 중·대형차의 판매증가율은 크게 둔화된 반면, 소형의 비중이 상대적으로 증가하였다.

또한 신규업체의 참여로 갈수록 경쟁이 심화되어 가고 있는 지프차시장은 레저활동에 대한 소비자들의 의식제고로 그 수요가 계속 창출되

〈표 2〉 연도별 자동차 생산실적

(단위 : 1,000대)

구 분	'87	'88	'89	'90	'91	'91/'90(%)
승 용 차	793 (81.0)	872 (80.5)	872 (77.2)	987 (74.7)	1,158 (77.4)	17.4
상용차	버 스	58	69	80	109	14
	트 럭	120	134	166	202	
	특장차	8	8	11	24	
소 계	186 (19.0)	211 (19.5)	257 (22.8)	335 (25.3)	339 (22.6)	14
합 계	979 (100.0)	1,083 (100.0)	1,129 (100.0)	1,322 (100.0)	1,497 (100.0)	13.3
전년대비증가율(%)	62.6	10.6	4.2	17.1	13.3	-

〈표 3〉 연도별 자동차 내수판매실적

(단위 : 1,000대)

구 분	'87	'88	'89	'90	'91	'91/'90(%)
승 용 차	249	324	515	626	772	23.4
상용차	버 스	54	66	79	106	
	트 럭	110	127	159	199	
	특장차	7	7	10	24	
소 계	171	200	248	328	332	1.1
합 계	420	524	763	954	1,104	15.7
전년대비증가율(%)	45.7	24.6	45.6	25.0	15.7	-

면서 시장규모가 점차 확대되고 있는 추세이다.

〈표 4〉 승용차 배기량별 내수판매실적

(단위 : 1,000대)

구 분	'87	'88	'89	'90	'91
소형(1500cc 이하)	227	252	358	381	488
중형(1500-2000cc)	19	63	129	207	242
대형(2000cc 이상)	0.8	3.1	13	17	16
지 프	2.7	5.6	15	22	27
합 계	249	324	514	648	773

### 3. 輸 出

우리나라 자동차수출은 지난 1984년 캐나다시장에 진출한 이후 계속 성장하여 1988년까지 연평균 84.4%의 폭발적인 성장세를 보였으나, 1989년부터는 원화절상 및 임금인상 등으로 인한 가격경쟁력 저하와 노사분규로 인한 생산차질 및 품질불안정, 걸프전쟁의 여파로 인한 세계경기 침체, 주요시장인 북미에서의 모델노후화에 따른 판매부진 등으로 지난 2년간은 마이너스 성장을 기록하였다.

그러나 1991년도에는 동유럽을 포함한 유럽지역으로 수출이 증대하고, 수출시장다변화가 진전되었으며, 업계의 신모델투입 등 마케팅노력이 강화되었고, 걸프전 이후 중동지역에서의 特需 등에 힘입어 수출이 회복세를 보여 전년대비 12.5%가 증가한 390천대가 수출되었다.

차종별로는 승용차가 전체 수출의 97%를 차지해 여전히 승용차위주의 수출구조가 계속되고 있음을 보이고 있는데, 상용차는 걸프전 이후의 특수로 수출규모가 예년에 비해 크게 늘어났으나 아직은 미흡한 실정이다.

〈표 5〉 연도별 자동차 수출실적

(단위 : 1,000대)

구 분	'87	'88	'89	'90	'91
승 용 차	535	564	347	340	378
상 용 차	11	12	9	7	12
계	546	576	356	347	390
전년대비증가율(%)	78.3	5.5	▲38.2	▲2.5	12.5

지역별 수출실적을 살펴보면, 미국시장에의 의존도는 해마다 감소되고 있는 반면, 유럽 및 기타지역의 비중은 크게 증가되고 있어 바람직한 시장다변화 현상을 보이고 있다. 이와같은 시장다변화는 북미시장에서의 판매부진에 대한 自救策으로 시작되었으나, EC통합과 공산권개방에

〈표 6〉 연도별 주요지역별 자동차 수출실적

(단위 : 1,000대)

구 분	'87	'88	'89	'90	'91
미 국	443	481	234	196	171
카 나 다	32	32	44	55	58
유 럽	28	21	25	31	73
기 타	43	42	53	65	76
합 계	546	576	356	347	378

\* '91년은 乘用車 輸出實績임(商用車 미포함)

대비하는 등 보다 적극적인 시장저변확대로 이어져 제2의 수출도약을 위한 기반구축의 역할을 하고 있다.

#### 4. 輸 入

1988년 4월에 이루어진 자동차의 완전 수입 자유화조치로 그동안 외국산 승용차의 수입이 1988년 351대, 1989년 1,538대, 1990년 3,034대로 급격히 증가하였으나, 1991년에는 10월까지 1,144대가 수입되는 저조한 실적을 기록하였다.

1991년에 외국산 승용차의 수입이 이처럼 저조한 이유는 연초의 걸프전과 과소비에 대한 사회적 비난여론이 크게 작용한 데 있지만, 1991년 7월의 유통시장개방과, 1992년 1월의 자본시장 자유화조치로 외국 메이커들이 直販體制 등 판매활동을 강화할 것으로 예상됨에 따라 외국산 차의 수입·판매규모는 앞으로 꾸준히 증가될 것으로 전망된다.

#### 5. 業界動向

주지하다시피 지난해 자동차업계에 있어 가장 두드러진 특징은 신규업체의 참여를 들 수 있겠다. 즉, 지난 1989년 7월에 자동차업종에 대한 합리화조치가 해제되어 신규업체의 진출이 가능해짐에 따라, 그동안 참여를 준비해왔던 대우조선과 현대정공이 국민차와 지프차를 각각 개발·시판하였다.

특히 대우조선은 국내 최초로 800cc급 경승용차인 티코를 지난 6월부터 시판한 데 이어 11월에는 경트럭과 경버스도 출고시켜 저소득층의 자동차 소유욕구를 충족시키고 있으며, 현대정공은 일본 미쓰비시로부터 기술을 도입하여 겔로퍼라 명명된 지프를 개발, 지난 9월말에 신차 발표회를 가져 앞으로 쌍용의 코란도, 아시아의 록스타와 함께 지프시장에서의 치열한 시장경쟁

이 예상된다.

한편, 기존 완성차업계도 내수기반과 수출증대를 위하여 생산능력 증대, 신차종개발 및 독자엔진개발 등을 적극 추진하였다. 현대는 엑셀, 쏘나타, 그랜저의 후속차종 개발을 추진하여 1993년에 선보일 계획이며, 또한 지난 1984년부터 약 1,000억원을 투입하여 국내 최초의 독자엔진인 알파엔진을 개발, 스쿠프에 탑재하였다.

아울러 기아도 세피아, 스포티지, T카 등 신차종을 개발, 1992년에 출시할 계획이며, 현대에 이어 승용차용 800cc급과 2400cc급 DOHC엔진도 자체 개발하였다.

대우는 지난 1987년부터 개발을 추진해온 고유모델 신형 프린스와 슈퍼살롱을 시판하여 중형 승용차시장에서의 입지를 강화하였고, 고유엔진인 1500cc DOHC를 개발하여 에스페로에 탑재하였다.

한편 아시아는 일본 다이하쓰로부터 기술을 제공받아 경승용차를 개발, 금년 상반기에 출고할 계획이며, 쌍용도 엔진, 변속기공장 건설과 함께 독일 벤츠와의 기술협력으로 소형 상용차 생산을 준비하고 있다.

#### 6. 勞使動向

1991년도 자동차업계는 예년과 마찬가지로 노사분규로 인해 많은 피해를 초래하였다. 우선 현대는 지난해 봄의 임금교섭은 분규없이 비교적 원만하게 합의되어 타회사에 비해 활발한 생산·판매활동을 보였으나, 연말에 경영성과 배분을 요구하는 근로자들의 태업으로 지난 12월 중순 이후 정상적인 조업이 이루어지지 못하고 있어 막대한 생산·수출차질을 초래하여 3년만의 수출회복세에 큰 영향을 미치고 있음은 물론 협력 부품업체의 조업 및 경영활동에도 큰 타격을 주고

〈표 7〉 노사분규현황 및 피해규모

구 분	분 규 발 생		생 산 차 질		임금인상률(%)	
	완 성 차	부 품 업체	대 수(천대)	금 액(억원)	완 성 차	부 품
1988년	5	36	132	8,133	12.8	18.4
1989년	3	113	115	7,800	23.3	26.9
1990년	3	66	54	3,443	7.9	14.8
1991년	3	65	101	7,844	9.6	17.5

\* '90, '91 완성차 임금인상률은 기본급 기준임.

있다.

또한 기아도 지난해 임금교섭과정에서 노조위원장직권합의에 반발한 근로자들의 분규가 장기화하여 창사이래 최대의 피해를 입었으며, 대우도 연초 위원장의 구속에 따른 농성·파업이 장기간의 조업중단으로 이어져 막대한 생산차질을 초래하였다.

이와같은 노사분규로 인하여 지난해 자동차업계는 약 101천대의 생산차질과 7,844억원의 매출손실을 초래한 것으로 나타났다.

### Ⅲ. '92年度 展望

#### 1. 生 産

1992년도 국내 자동차산업은 대우조선 및 현대정공 등 신규업체의 생산이 본격화되고 기존업체의 생산능력 확대와 아시아자동차의 경상용차시장 참여로 공급능력이 크게 확대되는 가운데 수요면에서는 수출의 회복세와 소득증대에 따른 자동차대중화의 가속으로 수요와 공급 양측면에서 모두 견실한 성장세를 유지할 것으로 보인다.

이와같은 요인으로 자동차생산은 1991년대비 18.0%가 증가한 1,766천대에 이를 것으로 전망되는데, 이 가운데 승용차는 16.1%가 증가한 1,345천대, 상용차는 24.2%가 증가한 421천대에 달할 것으로 전망된다. 한편, 생산능력은 신규업체의 참여 및 기존업체의 확대로 1991년말의 240만대에서 277만대로 증가될 전망이다.

#### 2. 內 需

1992년도에는 교통체증이 심화되면서 정부가 자동차보유억제책으로 6대 도시에서 자동차세 50% 인상법안의 가결, 차고지증명제 도입 및 1가구 2차량 초과세조치 등을 검토하고 있는 한편, 사회간접자본 투자재원을 마련하기 위한 통행료 및 주차료의 인상움직임이 내수확대의 저해요인으로 작용될 전망이다. 신차종개발에 따른 구매의욕 촉진, 생산능력 증대, 소득증가추세 지속, 선거에 따른 수요증대 등의 요인에 의하여 전체적으로는 전년대비 18.3%가 증가한 1,306천대가 판매될 전망이다.

차종별로는 승용차가 16.3% 증가한 898천대,

〈표 8〉 1992년도 자동차 생산전망

(단위 : 1,000대)

구 분	'90	'91	'92전망	증 감 률(%)	
				'91/'90	'92/'91
계	1,322	1,497	1,766	13.3	18.0
승 용 차	987	1,158	1,345	17.4	16.1
상 용 차	335	339	421	1.4	24.2

〈표 9〉 1992년도 자동차 내수전망

(단위 : 1,000대)

구 분	'90	'91	'92전망	증 감 률(%)	
				'91/'90	'92/'91
계	954	1,104	1,306	15.7	18.3
승 용 차	626	772	898	23.4	16.3
상 용 차	328	331	408	1.1	23.3

승용차가 23.3% 증가한 408천대에 달할 것으로 예상된다.

### 3. 輸 出

1992년도 세계 자동차수요는 동구권을 제외한 전지역에서의 경제회복 기대, UR협상의 타결에 따른 교역량 증대 및 선진제국들의 금융긴축완화에 따른 기업의 설비투자 확대와 소비자의 구매심리 회복으로 1990년도의 마이너스 성장에서 회복세로 반전될 것으로 예상되는 가운데 승용차의 경우 약 3.0%가 증가할 것으로 전망된다.

특히 1989년이래 계속 감소세를 보였던 북미 시장이 금년 하반기 이후 점차로 회복될 전망임에 따라 지금까지의 수출시장다변화 노력을 판매확대로 연결시킬 경우 금년도 수출전망은 지난해 보다 밝을 것으로 예상된다.

1992년도 자동차수출은 대체로 다음과 같은 요인들에 의해 1991년대비 17.9%가 증가한 460천대로 전망되고 있다.

- 원화절하추세 지속에 따른 가격경쟁력 회복
- 미국 승용차수요가 대통령선거에 따른 경기 부양책 실시, 금리인하, 소비자심리지수의

회복에 힘입어 호전될 전망

- 수출시장다변화의 지속, 신차종의 출하, 공급능력 확대 등
- 후발개발도상국들의 시장개방 및 수입자유화 움직임

〈표 11〉 1992년도 자동차 수출전망

(단위 : 1,000대)

구 분	'90	'91	'92전망	증 감 륜(%)	
				'91/'90	'92/'91
계	347	390	460	12.5	17.9
승 용 차	340	379	447	11.5	17.9
상 용 차	7	11	13	58.3	18.2

## IV. 問題點 및 改善對策

### 1. 技術開發能力의 提高

최근 일본 등 선진국의 자동차기술은 소비자의 다양한 수요와 고급화욕구를 충족시키기 위해 제품의 라이프 싸이클 단축과 함께, 電子化를 통한 운전자의 안전도 및 안락감 향상에 큰 비중을 두고 있으며, 환경규제 강화에 대응한 低公害(無公害) 자동차의 개발, 연비향상을 위한

〈표 10〉 1992년도 지역별 승용차 수요전망

(단위 : 1,000대, %)

구 분	'91 추 정		'92 전 망		증 가 율	
	D R I	MIRU	D R I	MIRU	D R I	MIRU
북 미 (미 국)	9,403 (8,468)	9,268 (8,397)	10,318 (9,268)	9,818 (8,917)	9.7 (9.4)	5.9 (6.2)
서 유 럽 (E C)	13,480 (12,532)	13,086 (12,181)	13,150 (12,174)	12,940 (12,034)	▲2.4 (▲2.9)	▲1.1 n.a
일 본	4,888	5,008	5,025	5,227	2.8	4.4
아시아-태평양	2,071	n.a	2,244	n.a	8.4	n.a
중 남 미	1,277	n.a	1,345	n.a	5.3	n.a
동 구 권	1,850	n.a	1,832	n.a	-1.0	n.a
기 타	1,481	n.a	1,573	n.a	6.2	n.a
합 계	34,440	n.a	35,487	n.a	3.0	n.a

\* Source : DRIS World Automotive Forecast Report, Winter '91 Motor Industry Research Unit (MIRU), 3rd Quarter '91

(주1) 기타에는 S. Africa 포함.

경량화 및 신소재 개발 등에 고도의 첨단기술을 도입하고 있다.

그러나 국내 자동차공업은 기술수준의 제고를 위해 선진기술의 도입에 주력한 반면 기술개발 투자를 다소 소홀히 함으로써 독자적인 기술개발능력이 부족하여 핵심기술 및 부품의 해외의존도가 높을 뿐아니라 기술발전추세에 대한 탄력적인 대응력이 부족한 실정이다.

또한 자동차선진국들은 이미 축적해 놓은 우수한 기술력과 설비 등을 바탕으로 성장을 구가하면서도 후발개발도상국들에 대한 기술이전을 기피함에 따라 국내업체는 첨단기술도입에 많은 어려움을 겪고 있으나, 최근에 독자 엔진개발, 무공해 자동차개발, 초저연비 린번엔진 개발 등의 개가를 올려 자동차산업에서의 기술자립 가능성을 제시해 주고 있다.

따라서 앞으로는 세계의 첨단기술 개발추세에 부응하여 전자화, 신소재개발, 공해·안전관련 기술개발에 더욱 노력해야 할 것이며, 아울러 연구개발투자를 더욱 확대하여 핵심부품의 독자적인 설계·개발능력을 확보하여 빠른 기간내에 기술자립기반을 구축해야 하겠다.

## 2. 輸出擴大方案의 摸索

자동차산업에서의 내수수요는 한정된 도로여건 등 교통환경의 악화로 수요확대에 한계성을 내포하고 있기 때문에 우리 자동차산업이 지속적인 성장세를 유지하기 위해서는 수출시장 다변화와 차종의 다양화 및 품질경쟁력 제고를 통한 수출확대가 이루어져야 하겠다.

따라서 국내 자동차업체는 생산성향상 및 원가절감노력으로 COST-DOWN을 추진해야 하고 경영합리화와 기업체질을 개선하여야 하며 상용차의 수출산업화 노력으로 수출제품의 다양화를 추진하여야 할 것이다.

또한 해외 현지공장 설립 등 현지화전략을 모색하고, 해외 모터쇼 참가를 통한 국산차의 홍보와 독자모델 수출로 제품의 인지도를 제고하는 등 해외 마케팅활동을 더욱 강화해야 하겠다.

## 3. 交通難解消 및 社會間接資本 擴充

최근 소득증가에 따른 자동차대중화현상으로 전체 자동차보유대수가 400만대 수준에 달하여 (인구 1,000명당 80대 수준) 여러가지 사회적·경제적 문제점이 표출되고 있다. 심한 교통체증은 물자수송 및 운송체계의 정체를 초래하여 국민경제에 막대한 손실을 발생시키는 한편, 차량증가에 비례한 잦은 교통사고의 발생은 인적·경제적 피해를 가중시키고 있어 자동차산업의 지속적인 성장에 커다란 장애요인이 되고 있는 실정이다.

이와같은 문제는 1986년 이후 높은 내수신장으로 전체 등록대수가 급격히 증가하였음에도 불구하고 그동안 정부의 사회간접자본 확충을 위한 투자미흡으로 도로신설 및 확장이 매년 3.5%씩밖에 증가되지 못한 데 그 근본원인이 있다. 더욱이 앞으로는 자동차의 보유대수는 계속 증가될 것이어서 사회간접자본에 대한 근본적인 대책이 마련되지 않으면 이같은 문제가 더욱 더 심각한 양상으로 전개될 것은 분명한 사실이다. 따라서 현재의 심각한 교통난 해소를 위해서는, 都市交通特別會計 등 교통투자재원을 증대하고 지하철 및 도로의 확충을 범국가적 차원에서 이루어나가야 할 것이다.

아울러 대중교통수단의 공동배차제 실시 및 지하철과의 환승체계 확립, 주차빌딩의 건설요건 완화, 도시고속화도로망 구축 등 제반 교통여건의 합리적인 개선도 병행 추진되어야 하겠다.

자, 많은 부채 등을 들 수 있다.

또한 동유럽에서의 민주화에 의한 자본주의 경제체제 전환이 경제혼란을 야기하고 있다. 가장 큰 고민거리는 소련경제일 것이다. 연방에서 분리독립한 신생 공화국들의 경제유대강화를 위한 노력은 암초에 부딪치고 있다.

1990년대말 GATT의 위상이 약화됨에 따라 미국과 캐나다의 북미경제협정이나 1992년의 유럽통합은 세계경제의 블록화를 우려하게 되었다. 이와 같은 블록화협정은 당사국간에는 이익이 될지 몰라도 특히 저개발국과 같은 기타 국가들에는 매우 불리한 것이다. 그러나, 전체적으로 볼 때 1990년대 초반에 다소의 어려움을 겪더라도 고무제품에 대한 수요는 상당히 늘어날 것이다.

### (3) 인구동향

1990년의 세계인구는 53억명에 이르렀다. 인구는 저개발국가인 중남미, 아프리카, 중동, 아시아, 오세아니아 등의 국가에 75%가 몰려있다.

세계인구는 향후 연평균 1.6%씩 증가하여 1995년에는 57억명이 될 것이다. 선진국에서의 증가율은 거의 제자리걸음을 할 것이나, 개발도상국에서는 많이 증가할 것이다.

인구감소가 두드러질 나라는 서유럽, 이스라엘, 오스트레일리아, 뉴질랜드와 몇개 동유럽국가에서 나타날 것이다. 이와 같은 현상은 주로 출생률의 감소, 인구유입 감소 또는 인구유출의 증가에 따른 것이다.

(다음 호에 계속)

번역 : 金民/協會 業務部長

12 page에서 이어짐

### 4. 올바른 自動車文化의 定着

우리나라는 1990년 한해에 교통사고 발생건수는 총 255천여건이었고 그로 인해 12천여명이 목숨을 잃고 324천명의 부상자가 속출하였으며, 현재는 세계에서 자동차사고빈발 최다국가라는 오명을 씻지 못하고 있는 실정이다. 이와같은 교통사고문제는 앞으로 자동차보유수준이 1000만대 수준에 이를 때에는 더욱더 심각한 사회문제로 대두됨은 물론 자동차산업의 발전에도 큰 영향을 미치게 될 것으로 예상된다.

그러나 교통사고 증가요인이 도로여건 등 관련시설의 미흡에도 원인이 있으나, 더 큰 원인은 아직 우리 사회에 자동차문화나 교통문화가 올바르게 정착되지 못한 데 있다고 생각된다. 따라서 양보운전, 교통질서, 교통안전을 위한 운전자와 보행자 모두의 노력과 함께 자동차와 더불어 또 주위사람들과 더불어 함께 살고자 하는 자동차문화들 창조·선도하는 것이야말로 자동차산업 발전은 물론 국민생활의 향상에 크게 기여하게 될 것으로 생각된다.