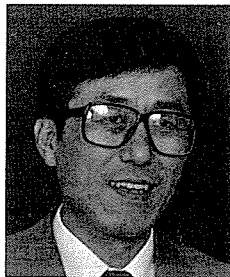


획 V 교통분야의 안전문화 실태와 개선방향

특

집

잘못된 신호체계 사고위험 높아
교통정책, 운전자 이해에 바탕을



李 淳 哲
<도로교통안전협회 연구위원>

96%가 교통안전 불안느껴

자동차는 인간생활을 편리하게 하고 생활공간을 확대시켜주는 긍정적인 측면이 많음에도 불구하고, 급격한 자동차 증가는 교통사고, 환경오염, 교통체증 등의 부정적 측면을 함께 야기시키고 있다. 교통사고의 발생은 도로, 교통안전시설, 차량조건 등에 의해 형성된 물리적 교통상황 속에서 운전자와 보행자가 어떠한 행동을 취하느냐에 따라 결정된다. 교통참가자인 운전자와 보행자가 교통환경에 원만하게 적응하지 못하는 것이 교통무질서와 교통사고의 원인이 된다.

교통문화란 운전자와 보행자의 생각과 행동양식을 의미하고, 무질서, 법규위반, 교통사고는 교통문화의 부정

적 결과의 산물이라 할 수 있다. 도로를 포함한 교통안전시설에 대한 사회간접자본투자가 미흡한 상황에서 급격한 자동차의 증가는 운전자와 보행자에게 교통환경에 원만히 적응할 수 있는 시간적 여유가 없었으며, 안전운전을 위해 운전자 교육에 충실할 수 있는 여유 또한 없었다.

1993년 전국 6대도시 운전자 1천3백여명에게 조사한 결과, 거주지역의 교통분위기가 매우 안전하다고 응답한 운전자는 0.3%에 불과하고 안전하다는 4%에 지나지 않는 반면, 안전하지 못한 편이다 51.2%, 매우 불안한 편이라고 응답한 운전자가 44.5%에 달해, 주거지역의 교통분위기가 불안하다고 응답한 운전자가 95.7%나 되었다. 즉, 교통환경에 대

한 부적응으로 운전자는 불안한 마음으로 운전하고 있다. 이러한 불안 심리는 교통위험을 확인하고 서행운전하기 보다는 빨리 위험상황에서 벗어나고 싶은 욕구를 자극시켜, 과속운전을 하게 되며, 아울러 경적을 울려 상대방으로 하여금 위험운전을 하지 않도록 강요하는 운전행동으로 나타나고 있다.

교통사고 발생건수를 보면 1982년 14만1천2백18건에서 1993년에는 26만9백21건으로 증가하였으며, 사망자수는 1982년 6천1백10명에서 1991년 1만3천4백29명으로 10년간 약 2배가량 증가하였으며, 1992년에는 1만1천6백40명, 1993년에는 1만4백2명으로 사망자수는 감소경향을 보이기 시작했다. 최근 몇년간의 교통사고 특징을 살펴보면 첫째, 보행자 교통사고 사망자가 전체 교통사고 사망자의 50% 수준을 유지하고 있다.

특히, 대도시 지역일수록 보행자 사망률이 높게 나타나고 있다. 둘째, 어린이 교통사고가 많고, 고령자의 교통사고가 급증하고 있으며, 셋째, 보행자, 트럭, 경운기, 자전거 등 다양한 교통수단이 함께 사용되는 국도와 이면도로 등 혼합 교통지역에서 교통사고가 많이 발생하고 있다. 넷째, 법규 위반별로 보면, 판단능력, 위험발견능력과 심신상태의 확인 등 안전운전을 위한 자기통제력(Self-Control)이 부족하고, 위험예측능력, 상대방의 입장 이해 등과 같은 기본적인 운전교양이 충분하지 못한 것이 교통사고의 중요한 원인으로 나타나고 있다.

1만대당 사망자수 16.6명꼴

자동차 교통선진국이라고 일컬어지

는 독일, 프랑스, 이탈리아 등이 자동차 대수는 우리보다 많지만 교통사고 사망자수는 우리보다 적으며 자동차 일반대당 사망자수는 2~3명사이로 우리의 16.6명(1993년)보다 적음을 알 수 있다. 일본(1992년)은 자동차 대수 6천4백60만대에 1만1천4백51명이 사망하고, 84만4천3명이 부상하였으며, 자동차 일반대당 사망자수는 1.8명으로 나타났다.

미국은 (1991년) 자동차 대수 1억 9천4백90만대에 4만3천5백명이 사망하여 자동차 일반대당 사망자수는 2.2명으로 기록되어 있는데 비하여, 우리는 (1993년) 자동차 6백27만대에 1만4백2명이 사망하고 33만7천6백79명이 부상을 당하였다.

자동차 대수가 우리와 비슷한 네델란드는 교통사고 사망자가 1천2백81명에 불과하고(1991년), 터키도(1992년) 7천1백8명임을 감안할 때 우리의 교통사고 수준은 높다고 하지 않을 수 없다. 교통사고가 많은 사회에서 생활하는 사람은 교통사고의 심각성과 위험성을 과소평가하고 교통사고를 당연한 사회현상으로 인식하고 있을 가능성도 있다.

교통사고 발생의 사회적 배경요인을 요약해 보면, 첫째 자동차와 운전면허 소지자의 급격한 증가로 인하여 자동차사회에 원만하게 적응할 수 있는 시간적 여유가 충분하지 못하였고, 따라서 충분한 안전교육 없이 운전하는 경우가 많다. 둘째, 사회적 가치기준의 혼란으로 인한 생명 경시풍조가 자동차의 고속성과 익명성에 편승하여 교통사고 증가에 일조하고 있다고 볼 수 있으며, 셋째로 자동차의 증가에 따라 가지 못하는 도로와 안전시설 등 사회

간접자본투자의 미비가 양보심과 준법정신의 함양을 가로막고 있다.

교통사고 원인으로 자주 지적되는 사항은 과속운전, 신호위반, 보행자의 무단횡단, 차선위반, 난폭운전, 운전경험미숙, 음주운전 등으로 열거될 수 있다. 운전자 행동 중심으로 사고원인을 분석한 결과를 보면, 심야의 과속요인을 먼저 꼽을 수 있다. 통행량이 많고 혼잡한 상황보다는 야간에 통행량이 한산한 상황에서 과속운전하는 경우에 교통사고 위험이 높다는 것을 의미한다. 자동차를 운전하게 되면 과속하고 싶은 욕구가 일어나게 된다. 교통법규와 건전한 상식이 지켜지지 않고, 빨리 달리고 싶어하는 인간본능과 자동차의 고속주행능력, 그리고 목표, 결과지향적인 사회분위기가 과속운전을 부추기고 있다는 사실을 기억해 두어야 한다.

특히 야간의 한산한 도로에서 속도규정을 무시하고 질주하는 자동차는 이미 살인무기로 돌변해 버렸다고 보는 것이 타당할 것이다. 그리고 피곤, 장시간 운전, 경쟁적 주행, 신호무시 행동 등이 교통사고의 한 패턴을 이루고 있다. 장시간 운전으로 피곤한 상태가 되면 가능한 빨리 목적지에 도착하기 위하여 과속하게 되며 그로 인하여 신호무시와 다른 운전자를 무시하는 운전이 이루어진다.

또, 운전피로는 교통법규를 쉽게 위반하고 위험한 상황을 대수롭지 않게 지나쳐 버리며 상대방의 입장을 이해하려 하거나 양보하려는 생각을 감소시키게 된다. 또 위험물의 발견이 늦거나 상대방의 행동을 잘못 판단하였을 경우에도 사고와 연결되며, 특히 상대방의 의도와 행동을 정확하게 인

식·판단하지 못하고, 자신의 운전의도를 정확히 전달하지 못하여 교통사고에 휘말리기도 한다. 한편, 운전기술 과신, 운전경험 과신, 잘못된 기대 등과 같이 자신의 운전능력을 과대평가하여 운전중의 상황판단을 흐리게 되어 교통사고의 위험에 빠지게 된다. 항상 다니는 도로이기 때문에 눈감고도 도로상황을 판단할 수 있다라든지, 무리한 상황에서도 운전기술로 위험상황을 헤쳐나올 수 있다라는 생각이 교통사고의 원인으로 작용하게 된다.

도로환경 적응력 높여야

교통사고 원인을 살펴보았지만, 교통상황에서는 항상 위험이 뒤따르고 있으며, 자동차의 고속성때문에 위험대처능력이 떨어지게 되면 치명적인 교통사고에 휘말리게 된다. 따라서 운전자는 위험상황 속에서도 교통사고에 휘말리지 않도록 대책을 강구해야 한다.

등산을 할 때에도 날씨와 지리 등을 고려하여 등산로를 선정하고 장비를 갖추어 위험상황에 대처하려고 노력하면서, 교통사고가 나면 운이 나빠 사고에 휘말렸다가, 도로환경이 나빠 사고를 당했다고 얘기한다면 위험관리(Risk Management)면에서 볼 때, 교통사고의 위험에서 벗어나기 어려운 의식구조라고 하지 않을 수 없다.

교통사고 원인으로 도로환경, 자동차의 결함, 안전시설의 미비 등이 중요한 작용을 하고 있다는 것은 누구나 인정하고 있다. 이러한 물리적인 시스템의 개선이 운전자의 행동을 안전한 방향으로 유도하여 교통사고를 미연에 방지할 수 있도록 하여야 하지만,

이것들이 직접적인 사고요인이라기 보다는 사고조장요인으로 보아야 하고, 결국은 운전자의 원인행동에 의해 교통사고 발생유무가 결정된다고 보아야 할 것이다.

교통법규 위반과 무질서 행동이 습관적으로 축적되어 갈때, 처음에는 정상적인 것에서 조금 벗어나 있어 노력하면 어렵지 않게 정상으로 돌아올 수 있지만, 반복적으로 그 행동을 진행하게 되면 자신도 모르게 습관화되어 버린다. 습관화된 행동은 자신도 모르는 사이에 정상적인 것에서 점점 멀어져 수정하려고 노력하여도 어려워지며, 한편 자신의 잘못된 행동을 정상인양 착각하면서 타인이 그 잘못을 지적하여도 수긍하려하지 않고, 지금까지 아무 사고없이 잘 지내왔는데 무엇때문에 문제 삼느냐고 항변하기도 한다. 의도적이 아닌 교통법규위반이나 실수라 하더라도 고치려고 노력하여야 한다.

사소한 위반행동이 습관화되면 위반행동은 반복되고, 결정적인 위험상황에서 잘못된 행동때문에 치명적인 교통사고에 휘말리게 된다. 대부분의 사람은 범법자를 싫어하고 신용하지 않지만, 교통법규위반으로 범칙금 통지서를 받은 사람을 비난하기는 커녕 오히려 운이 나빴군이라고 동정하기도 한다. 교통환경, 교통제도의 문제점 해결에 많은 노력이 있어야 겠지만, 운전자가 목적을 위해 수단의 정당성을 무시하는 태도는 변화되어야 할 것이다.

「지키면 손해」라는 의식 버려야

그럼 왜 교통법규를 위반하게 되는지 생각해 보자. 첫째, 불합리한 교통법규가 많아 「지키면 손해」라는 인식

을 가지고 위반하는 경우가 적지 않다. 급속한 자동차의 증가로 인하여 교통사회가 과도기적 상황이므로 불합리한 법규와 제도가 있을 수 있고, 한편으로 법규와 제도가 익숙하지 못하여 자신도 모르게 위반하는 경우도 있을 것이다. 불합리한 교통법규나 제도가 있다면 고쳐나가야 한다. 그러나 지키면서 고쳐나가야지, 그렇지 않으면 교통사고로 인한 신체적, 정신적, 경제적 고통에서 벗어날 수 없다.

둘째, 지킬 필요가 없으면 지키지 않아도 된다는 의식이 운전중에 많이 나타나고 있다. 각 개인이 자기 중심적인 생각에서 「지킬 필요가 없으면」이라고 판단해서는 남과 더불어 살아가는 교통사회공동체가 유지될 수 없다.

셋째, 잘못을 인정하려는 용기가 없는 경우가 많다. 본인의 잘못을 쉽게 인정하지 않는 것이 교통사회의 현실이다. 교통사고나 단속은 재수가 없고 운이 없었기 때문이라고 생각하는 경향이 강하다. 잘못이나 실수를 인정하지 않으면, 잘못된 운전행동이 좋은 방향으로 개선되지 않고, 오히려 교묘한 법규위반, 지능적인 나쁜 운전행동이 자신도 모르게 습관화되어버릴 가능성이 높다.

넷째, 운전기술의 과신도 교통법규 위반의 중요한 변수가 되고 있다. 지금까지 교통사고를 일으키지도 않았고, 앞으로도 교통사고에 휘말리지 않을 자신이 있으므로, 불가피한 신호위반과 과속은 어쩔 수 없는 일이라고 생각하는 운전자들도 많다. 이러한 이유들로 인하여 교통법규를 위반하게 되고, 교통사회는 무질서하게 되며, 나아가 교통사고는 줄어들지 않게 되는 악순환이 지속되고 있다. 이러한

운전자의 의식과 태도에는 사회의 가치규범, 관습 사상이 크게 영향을 주고 있으며, 생명의 존엄성에 대한 의식이 희박한 것도 반영되어 있다고 볼 수 있다.

교통안전문화의 개선을 위해서는 운전자의 문제행동 이해와 더불어 문제행동을 조장한 교통교육과 도로 등 안전시설의 문제점도 함께 이해되어야 할 것이다. 학교교육에서 교통안전에 관한 교육이 미흡한 현실임을 감안할 때 면허취득을 위한 면허시험과 자동차학원에서의 기본적인 교통안전교육이 필요하다.

면허시험은 단순한 운전조작기능을 요구하는 수준에서 벗어나 안전운전과 사회적 안전에 기여할 수 있는 상식적인 운전자를 배출할 수 있도록 개선되어야 할 것이다. 그리고 교통안전과 건전한 운전태도를 교육시킬 수 있는 중요한 역할을 자동차학원이 담당하고 있지만, 정상적으로 운영되고 있다고 보기 어렵다.

매년 1백30만명내지 1백70만명의 신규운전면허 소지자가 탄생하고 있으며, 그중 많은 사람이 자동차학원에서 교육을 받고있다. 그러므로 자동차학원이 단순한 사설학원에서 생명교육을 담당하는 중요한 사회교육으로 변화될 수 있는 제도적 개혁이 필수적이다. 그리고 건전한 교통안전문화를 정착시키기 위해서는 어린이 교통안전교육에 더 많은 관심을 가져야한다. 어린이 교통안전교육은 어린이 자신이 생명의 존엄성을 이해하는 것에서부터 출발하여야 하며, 교통위험으로부터 어린이를 격리시키는 것이 아니라, 어린이가 적극적으로 위험에 대처할 수 있는 행동양식을 익히도록 하여, 장차

운전자로서의 상식적인 마음가짐을 가질 수 있도록 하여야 한다.

그리고 교통정책과 행정은 운전자행동의 이해에 바탕을 두어야 하며, 특히 안전시설과 도로조건은 운전자의 실수 혹은 인간의 한계능력을 보완해 줄 수 있도록 설치·운영되어야 한다. 교차로에 일단정지선이 보행자 횡단 보도 전후에 2개 있는 경우가 있는데, 이것은 운전자의 혼란을 유발하고, 횡단보도위에 불가피하게 정지하여 보행자에게 불편을 주게되는 경우가 있으므로 개선되어야 한다. 도로시설이

운전자의 안전운전을 유도해주는 커녕 운전자의 범규위반을 조장하는 것이 되어서는 안될 것이다.

마지막으로, 운전자와 보행자는 각자의 책임과 의무를 자각하여 상대방에게 불편을 주지않고 안전하고 쾌적한 교통환경을 형성하는데 노력하여야 한다. 운전자는 자신의 안전뿐만 아니라 타인의 안전도 고려하는 강한 욕구와 의지가 필요하다. 안전을 위해서는 상대방의 행동을 예측하고 판단하는 능력을 배양해야 함은 물론이고 자기의 운전행동이 상대방에게 미치

는 영향을 생각할 수 있는 마음의 여유를 가져야 할 것이다. 즉, 자기가 여기 주정차하게 되면 다른 사람에게 어떠한 방해로 주게 되는지, 차선변경을 할 경우 상대방에게 위협이 되는지 않는지를 고려하여 행동하여야 한다.

교차로의 신호등은 그것을 지키는 운전자와 보행자가 있기때문에 소통과 안전에 기여할 수 있다. 만약 통과 차량이 없더라도 신호를 지키지 않는다면 신호등의 설치가 오히려 교통사고 위험성을 증대시킬 수 있다는 것을 기억해 두자. ㉟

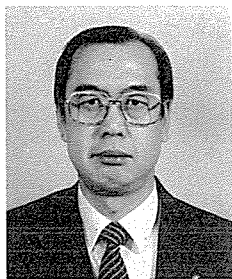
기 ■ 안전문화 불모지 오명 벗자

기획 특집 VI 화재사고와 안전문화

특

집

기술발전 따른 소방체계 갖춰야 기술인 윤리 무시한 경영이 문제



吳世中
〈한국화재보험협회 부장〉

화재사고 원인에 대한 배경은 자연적 배경과 사회 문화적 배경으로 대별할 수 있겠다. 자연적인 배경은 두 말

할 것도 없이 각종 에너지를 사용하는 데에서부터 시작된다. 눈으로 쉽게 볼 수 있고 생활 주변에서 사용하는 주방

의 가스 불, 담배를 피울 때 쓰는 성냥, 라이터 불과 그 담뱃불을 비롯해서 눈에 보이지 않는 전기 특히 정전기, 공장 프로세스에 가해지는 고온, 고압, 화학반응열 등이 있다.

각계에 뿌리내린 위험불감증

이러한 에너지들이 사용자의 통제하에서 벗어나거나 통제할 수 없게 되면 화재·폭발을 일으키게 된다. 우리에게 이롭고 편리하게 사용하고자 개발한 친숙한 에너지(friendly energy)가 적대적 에너지(enemy energy)로 돌변하게 된다. 우리가 볼 수 없는 에너지의 흐름은 여러 종류의 크고 작은 각종 도관을 통하여 이루어지고 있으며 이러한 상황을 도면으로 작성하여 관리하도록 규정하고 있다.

특히 보기만해도 괴물스러운 화학공장의 쇳덩이 대형 장치물은 곧 터질 것 같으면서도 아무 탈 없이 잘 돌아가고 있는 것을 볼 수 있다. 이러한 공장들의 도면(P & ID)을 보며는 각종 계기가 사람의 5감 신경 만큼이나