

# 교통사고예방을 위한 안전수칙

## 1. 서론

국민소득의 증가로 인한 삶의 질이 높아짐에 따라 보다 편리하고 안전한 교통수단으로써 자동차의 보유가 보편화되지 이미 오래다. 2003년 우리나라 국내총생산(GDP)은 721조원을 넘었으며 총차량등록대수는 1,450만대를 초과한 것으로 나타났다. 편리하고 쾌적한 수송수단으로써 우리가 자동차로부터 얻게 되는 편익이 증가할 수록 각종 사회비용(배출가스로 인한 대기 오염, 교통사고, 주차난, 교통 혼잡)의 발생문제를 심각하게 고려하여야 한다.

지난 2003년도 자동차 1만대 당 사망자가 4.4명으로 미국(1.9명), 일본(1.1명), 영국(1.2명) 등 OECD회원국들에 비해 현저히 높은 것으로 나타났다. 또한 교통개발연구원에 따르면 지난 2003년 국내 교통사고 피해를 화폐가치로 환산한 결과 모두 15조 5천억원에 이르렀다. 이는 국내 총생산의 2.13%, 인천국제공항 건설비의 2배, 서울 상암동 월드컵경기장을 78개를 건설할 수 있는 규모이다.

## 2. 통계로 본 교통사고 원인

### 가. 교통사고 발생 추이

'70년 이후 우리나라에서는 총 5,880,380건의 교통사고가 발생하여 260,666명이 사망하고 7,518,964명이 부상당하여 매일 하루 평균 474건의 교통사고로 21명이 사망하고 606명이 부상당한 것으로 나타났으며, 지난 30여년간 발생건수는 연평균 5.8%, 사망자는 2.6%, 부상자는 6.8%가

증가하고 있다.

구분	발생건수			사망자			부상자		
	인구 10만 명당	자동차 1만 대당	계	인구 10만 명당	자동차 1만 대당	계	인구 10만 명당	자동차 1만 대당	계
1970	116	2,903	37,243	9.5	239.2	3,069	133	3,338	42,830
1980	315	2,227	120,182	14.7	106.3	5,608	293	2,115	111,641
1990	596	752	255,303	58.8	36.3	12,325	756	955	324,229
2003	503	148	240,832	15.0	4.4	7,212	786	224	376,503

(출처 : 도로교통안전관리공단 2004년)

### 나. 요일별 교통사고

요일별 사망사고 추세는 90년 이후 전체 131,615건 중 토요일이 20,143건으로 가장 많았으며, 일요일이 19,616건으로 다음으로 높았다. 휴일의 경우 장거리 여행이나 도심외곽지역으로의 이동이 많고, 도로환경에 익숙치 않아 사고가 많은 것으로 판단된다. 반면 평일에는 출퇴근으로 인한 지역내 통행이 대부분으로 비교적 안전운전과 도로환경에 익숙하여 상대적으로 사고가 적게 발생하였다.

구분	계	일	월	화	수	목	금	토
1990	11,303	1,628	1,552	1,554	1,598	1,553	1,622	1,796
1995	9,221	1,434	1,252	1,255	1,281	1,272	1,303	1,424
2000	9,358	1,416	1,315	1,236	1,317	1,290	1,364	1,420
2003	6,761	961	950	902	962	955	1,005	1,026
계	131,615	19,616	18,184	18,283	18,284	18,359	18,746	20,143

(출처 : 도로교통안전관리공단 2004년)

### 다. 음주운전으로 인한 교통사고

음주운전 사고는 90년 7,303건에서 매년 꾸준히 증가하여 2003년에는 31,227건으로 90년에 비해 거의 4배이상 증가한 것으로 나타났다. 음주운전으로 인한 사망자의 경우 발생건수와 마찬가지로 90년에 379명에서 2003년에는 1,113명으로 3배 가까이 증가하고 있다.

구분	발생건수			사망자			부상자	
	건수	전년대비	점유율	건수	전년대비	점유율	건수	전년대비
1990	7,303	-2.1	2.9	379	-17.6	3.1	10,707	-2.4
1995	17,777	-0.7	7.1	690	22.1	6.7	26,300	-2.3
2000	28,074	18.4	9.7	1,217	21.9	11.9	47,155	20.0
2003	31,227	25.0	13.0	1,113	22.7	15.4	55,230	14.7

〈출처: 도로교통안전관리공단 2004년〉

### 라. 주요 OECD국가들과의 비교(자동차 1만대 당 사망자)

자동차 1만대당 사망자의 추세를 보면 우리나라는 70년에 275.1명으로 가장 많았고, 80년 95.4명, 90년 36.8명, 2000년 7.4명, 2001년 5.5명, 2002년 4.6명 등으로 점차 감소하고 있으나 아직도 OECD회원국들과 비교하면 평균 3배이상 많이 발생하고 있다.

구분	1970	1980	1990	2000	2001	2002
대한민국	275.1	95.4	36.8	7.4	5.5	4.6
일본	9.7	2.7	2.4	1.3	1.3	1.2
네덜란드	11.2	4.0	2.2	1.4	1.2	1.2
노르웨이	6.6	2.4	1.5	1.0	1.0	1.1
헝가리	18.3	9.0	11.2	4.4	4.4	4.8
영국	5.3	3.4	2.2	1.2	1.2	1.2
미국	4.7	3.2	2.4	1.9	1.9	1.9
OECD평균	22.7	8.9	5.0	2.5	2.2	2.1

〈출처: 도로교통안전관리공단 2004년〉

## 3. 교통사고 예방 대책

우리나라의 교통사고 발생은 최근 들어 감소추세를 보이고 있으나 교통선진국과 비교하면 여전히 많은 실정이며 이로 인한 인적피해 및 사회경제적 손실은 실로 막대하다. 이러한 교통사고의 발생원인은 여러 가지가 있겠지만 가장 중요한 요인으로 안전운전에 대한 인식의 부재와 잘못된 운전습관을 들 수 있다.

### 가. 안전운전기법

#### (1) 교차로에서의 운전

교차로는 글자 그대로 서로 다른 방향으로 가고자 하는 차량이나 사람들로 인해 교통량이 많고 교통사고가 많이 발생하는 지점이다. 교차로에서는 신호가 바뀌자마자 출발하려고 하고 신호가 바뀌었는데도 무리하게 통과하려고 하는 심리가 작용하기 때문에 더욱 조심해야 한다.

교차로에서 발생하는 교통사고의 대부분이 신호가 바뀌는 순간에 많이 발생하므로 한박자씩 늦게 출발하는 것이 바람직하다. 교차로에서 녹색신호라도 바로 출발할 것이 아니라 건너편 교통사정을 살피면서 진행해야하고, 좌회전할 때는 반대방향에서 직진하는 차의 움직임을 잘 살펴야 한다. 그리고 우회전할 때는 차도로 뛰어드는 보행자와 바짝 붙어 따라오는 이륜차와 자전거 등에 대해 신경을 써야 한다. 교차로는 교통사고 다발 지점이라는 사실을 생각해서 진입할 때부터 완전히 통과할 때까지 긴장을 풀어서는 안되고 자기중심적으로 운전하기 보다는 상대방에게 우선권을 주는 넓은 아량이 필요하다.

#### (2) 커브길에서의 운전

직선도로와 달리 커브길에서는 길 바깥쪽으로 원심력이 작용하여 자동차가 전도되거나 전복되는 사고가 발생하고 핸들 과대조작으로 인해 중앙선

을 침범하여 마주 오는 차량과 정면충돌하는 사고가 발생하기도 하므로 다음 원칙을 지키도록 하자.

■ 천천히 진입한다.

커브길에서 작용하는 원심력은 속도의 제곱에 비례해서 커지기 때문에 커브에 들어가기 전에 충분히 감속해서 그 커브에 맞는 속도로 진입해야 한다.

■ 직선에 가까운 코스를 따른다.

커브의 바깥쪽에서 진입하여 커브의 정점 부근에서는 안쪽으로 그리고 정점을 지나서는 다시 바깥쪽 코스를 따라야 한다. 이렇게 하면 주행 코스가 짧기 때문에 경제적인 운전을 할 수 있을 뿐 아니라 원심력의 영향을 적게 받으므로 커브길에서의 안정성을 확보할 수 있다.

■ 커브의 정점을 지나서는 가속페달을 밟으며 유유히 빠져 나간다.

커브도중에 갑자기 감속한다든지 기어변속을 하게 되면 중심을 잃어 위험하기 때문이다. 앞바퀴 구동방식인 차량일수록 커브의 정점을 지나서는 가속페달을 밟아 빠져 나오는 상태를 유지해야 한다. 가속페달을 밟을 때는 반드시 전방의 안전을 확인해야 한다.

(3) 야간운전

주간과 달리 야간운전은 주변이 어둡기 때문에 눈을 통해 들어오는 교통정보의 인지가 정확하지 않으므로 운전하기 힘들고 위험하다.

특히 마주 오는 차량과 뒤따르는 차량의 전조등 불빛에 의해 순간적으로 눈의 기능이 급격히 저하되는 현혹현상이 있게 되므로 조심해야 한다.

야간 안전운전을 위해서는 전조등, 미등, 차폭등, 제동등과 같은 각종 등화장치가 정상적으로 작동하는가를 확인해야 하고, 무단횡단하거나 차도를 따라 걷는 보행자에 대해서도 신경써야 한다. 야간에는 전조등에 의존하면서 운전하게 되므로 전조등 불빛이 비추는 거리와 전방의 장애물과

의 거리를 고려하면서 운전해야 한다. 서로 마주 보고 진행하거나 앞차의 뒤를 따라 갈 때는 전조등 불빛의 방향을 아래로 향하도록 하고 합부로 전조등 불빛의 밝기를 조작해서 앞차의 운전을 방해해서는 안된다.

(4) 빗길 운전

비오는 날 운전자의 시야는 와이퍼의 작동 범위로 한정되고 후사경에는 물방울이 붙어 있을 뿐 아니라 유리창 내부에는 김이 서리기 때문에 맑은 날씨와 달리 교통사고의 위험부담이 크다. 한편 물기로 인해 타이어와 노면과의 마찰계수가 떨어져서 잘 미끄러지므로 앞차와의 충분한 차간거리를 유지해야 하며 감속해야 한다. 특히 우산을 받쳐 들고 차도로 뛰어드는 보행자에 대해 조심해야 하는데, 비오는 날에는 경음기를 울려봐야 빗소리로 인해 보행자가 잘 듣지 못하기 때문이다. 비오는 날일수록 창문을 조금 열고 운전함으로써 바깥공기의 순환으로 인해 유리창에 서린 김을 제거하고 열려진 창문 틈으로 바깥소리를 들을 수 있도록 해야 한다.

더군다나 비오는 날 야간에는 젖은 노면에 의해 전조등 빛이 난반사를 일으켜 운전자의 시야장애를 초래하게 되므로 조심해야 한다. 그리고 물이 고인 곳을 지날 때는 브레이크 라이닝에 물이 스며들어 제동효율이 떨어질 우려가 있으므로 브레이크 페달을 가볍게 여러번 나누어 밟아 마찰열에 의해 말려야 한다.

(5) 시가지에서의 운전

교통체증이 심한 시가지에서는 자칫 짜증을 내기 쉽다. 아무리 평온한 마음으로 시동을 걸고 핸들을 잡았다고 하더라도 정체현상이 계속되어 대기 시간이 길어지면 답답하고 주위 차량에 과민반응을 보이게 된다.

더구나 조급하게 서두르는 마음으로 주행할 때는 끼어들기를 시도하는 차량의 운전자와 운전 매너가 좋지 않은 주위 운전자들에 대해 자신도 모르게 화를 내는 경우도 있다. 이런 상태에서는 운전이 거칠어지기 쉽고, 안전운전보다는 먼저 빠져나가려는 생각이 앞서서 전체 흐름을 깨뜨리게 된다. 또한 바쁘다는 핑계로 차로변경을 밥먹듯이 하고 무리하게 끼어드는 등 난폭운전을 하기도 한다. 그러나 이런 상황일수록 양보운전을 하여야 한다.

(6) 사각지점에서의 운전

운전자가 운전석에서 확인하기 어려운 사각지점에 대해서는 보다 세심한 주의가 필요하다. 자동차의 윗부분과 옆으로 조금 뒤쳐진 부분은 후사경을 통해서도 보기 힘든 사각지점이라할 수 있다. 따라서 후진할 때는 차에서 내려서 상황을 확인해 보거나 다른 사람의 유도를 받아야 하고, 좌측 또는 우측으로 방향을 바꾸고자 할 때는 후사경에만 의지할 것이 아니라 고개를 돌려서 상황을 살펴본 뒤에 핸들을 조작하도록 한다.

**나. 방어운전**

운전자는 앞차의 전방까지 시야를 멀리둔다. 장애물이 나타나 앞차가 브레이크를 밟으면 즉시 브레이크를 밟을 수 있도록 준비태세를 갖춘다.

뒤차의 움직임을 룸미러나 사이드미러로 끊임 없이 확인하면서 방향지시등이나 비상등으로 자기차의 진행방향이나 운전의도를 분명히 알린다.

(1) 앞차를 따라갈 때

- ① 앞차가 급제동을 하더라도 추돌하지 않도록 차간거리를 충분히 유지한다.
- ② 4~5대 앞차의 움직임까지 살핀다.
- ③ 대형차를 뒤따라갈 때는 가능한 앞지르기를 하지 않도록 한다.

(2) 뒤에 다른차가 접근해 올 때

- ① 속도를 낮추고 뒤차가 앞지르기를 하려고 하면 양보하도록 한다.

- ② 뒤차가 바짝 뒤따라올 때는 가볍게 브레이크 페달을 밟아 제동등을 켜는다.

(3) 진로를 바꿀 때

- ① 상대방이 잘 알 수 있도록 여유있게 신호를 보낸다.

- ② 보낸 신호를 상대방이 알았는지 확인한 다음에 서서히 행동한다.

(4) 교차로를 통과할 때

- ① 신호를 무시하고 뛰어나오는 차나 사람이 있을 수 있으므로 반드시 안전을 확인한 뒤에 서서히 주행한다.

- ② 좌우로 도로의 안전을 확인한 뒤에 주행한다.

- (5) 밤에 마주오는 차가 전조등 불빛을 줄이거나 아래로 내리지 않고 접근해 올 때

- ① 불빛을 정면으로 보지 말고 시선을 약간 오른쪽으로 돌린다.

- ② 감속 또는 서행하거나 일시 정지한다.

(6) 밤에 산모퉁이 길을 통과할 때

- ① 전조등을 상향과 하향을 번갈아 켜다 켜다하여 자신의 존재를 알린다.

- ② 주위를 잘 살피면서 서행한다.

- (7) 횡단하려고 하거나 횡단 중인 보행자가 있을 때

- ① 속도를 줄이고 주의하여 진행한다.

- ② 보행자가 차의 접근을 알고 있는지 확인한다.

(8) 어린이가 진로 부근에 있을 때

- ① 어린이와 안전한 간격을 두고 가능하면 눈을 마주하고 진행한다.

- ② 서행 또는 일시 정지한다.

(9) 다른 차의 옆을 통과할 때

- ① 상대방 차가 갑자기 진로를 변경할 수 있으므로 미리 대비하도록 한다.

- ② 충분한 간격을 두고 통과한다. 