

# 교통사고 분석과 교통경찰활동

## -광주지방경찰청을 중심으로-

### Traffic Accident analysis and Traffic Police Activity

#### -Centering Gwangju Province Police Agency-

강맹진

남부대학교 경찰행정학과

Maeng-Jin Kang(police@nambu.ac.kr)

#### 요약

도로교통공단의 자료에 의하면 2007년 1월 1일부터 2007년 12월 31일까지 1년 동안 우리나라에서 발생한 교통사고는 211,662건이었다. 이로 인하여 6,166명이 사망을 하고 335,906명이 부상을 당한 것으로 집계되었다. 광주광역시에서는 2007년 7,881건의 교통사고가 발생하여 152명이 사망을 하고 12,728명이 부상을 당하였으며 2008년에는 8,231건이 발생하여 138명이 사망하고 13,533명이 부상을 당한 것으로 나타났다. 사망자는 줄었으나 발생 건수 면에서는 4.4%의 증가를 보였다. 그동안 정부에서는 교통사고를 줄이기 위한 여러 가지 교통정책을 시행하였고 나름대로 진전이 있었으나 아직도 교통후진국이라는 오명을 벗지 못하는 실정이다. 게다가 일반 국민들이 느끼는 교통안전에 대한 무관심도 턱없이 부족하다. 본 연구는 광주지방경찰청의 자료를 바탕으로 2008년 광주광역시에서 발생한 교통사고현황 가운데 시민생활과 직접 관련이 있는 부분과 사망사고를 중심으로 분석하여 교통사고 예방을 위한 교통경찰활동을 제시하였다.

■ 중심어 : | 교통사고 | 교통경찰 | 사고분석 | 경찰활동 | 경찰서비스 |

#### Abstract

By materials of traffic safety public corporation, from 2007. 1. 1 to 2007. 12. 31, for a year. traffic accidents took place in Korea were 211,662 accidents. By this 6,166 people were death, and 335,906 people were wounded. In Gwangju metropolitan city, in 2007 year, 7,881 accidents took place and 152 people were death and 12,728 people were wounded, in 2008 year, 8,231 accidents took place and 138 people were death and 13,533 people were wounded. Death people reduced but accidents numbers were increased 4.4%. Meanwhile, government did various traffic policies to reduce traffic accident. But still, disgrace of underdeveloped country in traffic division couldn't take off. Moreover, traffic safety unconcern of general country people are very deficient. In this research, as the basis of Gwangju province police agency, in traffic accident the present state, I am going to analyse the part of directly related to citizen life and centering death accident and to present traffic police activities for prevention of traffic accidents.

■ keyword : | Traffic Accident | Traffic Police | Analysis of Accident | Policing Police Service |

## I. 서론

도로교통공단의 자료에 의하면 2007년 1월 1일부터 2007년 12월 31일까지 1년 동안 우리나라에서 발생한 교통사고는 211,662건이었다. 이로 인하여 6,166명이 사망을 하고 335,906명이 부상을 당한 것으로 집계되었다. 광주광역시에서는 2007년 7,881건의 교통사고가 발생하여 152명이 사망을 하고 12,728명이 부상을 당하였으며 2008년에는 8,231건이 발생하여 138명이 사망하고 13,533명이 부상을 당한 것으로 집계되었다. 사망자는 줄었으나 발생 건수 면에서는 무려 44%의 증가를 보였다. 그동안 정부에서는 교통사고를 줄이기 위한 여러 가지 교통정책을 시행하였고 나름대로 진전이 있었으나 아직도 교통후진국이라는 오명을 벗지 못하는 실정이다. 게다가 일반 국민들이 느끼는 교통안전에 대한 무관심도 턱없이 부족하다. 본 연구에서는 광주지방경찰청의 자료를 바탕으로 2008년 광주광역시에서 발생한 교통사고현황 가운데 시민생활과 직접 관련이 있는 부분과 사망사고를 중심으로 분석하여 교통사고 예방을 위한 경찰활동을 제시하고자 한다. 이 과정에서 2009년 5월 22일 한국콘텐츠학회 춘계종합학술대회에서 구두 발표한 일부 내용이 인용되었으며 본문의 표와 그림은 광주지방경찰청의 통계자료를 사용하였다.

## II. 기본적 논의

### 1. 교통의 개념

교통은 공간적 장소의 변화 또는 장소적 이동이다. 여기에는 사람의 이동, 화물의 수송, 정보의 통신도 포함된다. 또한 거리 저항을 극복하는 이동이며 체계적인 교통기관과 시설에 의한 반복현상을 갖는 이동이다[1]. 교통은 무엇보다 중요하고 우리의 생활과 밀접한 관계를 가지고 있으며 활발한 인적·물적 교통은 국가발전에 기여하는 바가 크다고 할 수 있다.

### 2. 교통경찰활동의 의의

교통경찰은 도로에서 발생하는 사람의 왕래나 물건의 운반을 위한 장소적 이동행위와 같은 교통과정의 각

종 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보하기 위하여 수행하는 경찰활동을 말한다. 그런데 교통경찰의 활동은 주로 「도로교통법」에 근거하고 있으며 도로교통법은 법 제1조의 내용과 같이 도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보함을 목적으로 제정된 법률이다. 일반적으로 교통은 육상교통, 해상교통, 항공교통의 세 분야로 분류되고 있으나 교통경찰활동이라 함은 일반적으로 육상교통 가운데서 특히 도로에서의 교통을 말한다[2]. 한편, 도로교통법에는 제1장 총칙, 제2장 보행자의 통행방법, 제3장 차마의 통행방법, 제4장 운전자 및 고용주등의 의무, 제5장 고속도로 및 자동차전용도로에서의 특례, 제6장 도로의 사용, 제7장 교통안전교육, 제8장 운전면허, 제9장 운전면허증, 제10장 자동차운전학원 제11장 도로교통안전관리공단, 제12장 보칙, 제13장 벌칙, 제14장, 범칙행위의 처리에 관한 특례 등에 관하여 규정하고 있다.

### 3. 교통경찰의 특수성

교통경찰의 활동분야는 매우 광범위하고 다양한데 경찰대학에서 1991년 발간한 「경찰교통론」과 경찰공제회에서 2009년 발간한 「경찰학개론」의 내용을 종합해 보면 아래와 같이 정리할 수 있다.

첫째, 교통경찰의 대상은 모든 계층의 사람들이다. 모든 국민들이 운전할 때는 물론 보행할 때에도 모든 사람들이 도로를 사용한다는 점에서 교통경찰의 대상이 된다.

둘째, 교통경찰의 활동은 사회·경제생활에 중대한 영향을 미친다. 예컨대, 주차금지, 일방통행지시 등 경찰의 교통규제는 개인의 사회생활 및 경제활동에 중대한 영향을 주게 된다.

셋째, 교통경찰활동은 전체 경찰활동의 평가에 영향을 미친다. 교통경찰활동은 직접적으로 모든 계층의 국민과 접촉하고 그들의 면전에서 경찰활동을 하는 경우가 많다. 따라서 교통경찰활동의 여하는 전체 경찰활동의 평가에 지대한 영향을 미치게 된다.

넷째, 교통경찰의 활동은 지식과 기술을 요구한다. 교통단속은 물론이고 자동차의 구조·기능·운전에 관한

사항을 비롯하여 교통관련 법규, 신호기, 기타 교통시설 등의 관리에 관한 지식과 기술을 습득하지 않으면 효과적인 교통경찰활동을 할 수 없다.

다섯째, 유관기관과 협력이 필요하다. 교통의 원활한 소통과 안전운행을 위해서는 교통정리, 교통법규 위반자의 단속 등 교통경찰 활동만으로는 한계가 있으므로, 해당 지방의 자치단체를 비롯하여 도로관리청, 교육기관, 운수관계 종사자 등과 협력을 통한 종합적인 대책의 수립 및 실천이 필요하다.

여섯째, 교통환경의 변화가 급격하다. 효과적인 교통대책을 수립하기 위해서는 자동차 대수, 도로상황, 교통사고 및 교통혼잡의 발생추이 등 교통정세의 실태를 잘 파악해 두어야 한다.

일곱째, 전국적인 관련성이 강하다. 자동차의 성능이 향상되고, 전국적인 도로망의 확충, 경제활동범위의 확대에 따라 교통도 차츰 광역화 되어 가고 있다. 이에 대처하는 교통경찰의 활동 또한 전국적인 관련성을 가지게 된다[3].

### III. 현 황

#### 1. 교통사고 일반 현황

표 1은 광주광역시에서 발생한 2008년 교통사고 현황으로 8,231건이 발생하여 전년대비 350건, 4.4% 증가하였다. 그러나 사망자는 138명으로 14명, 9.2% 감소하였으나 부상자는 오히려 13,533명으로 전년도인 2007년 12,728명과 비교하여 805명, 6.3% 증가하였다. 1일 평균 교통사고 발생 현황은 2007년 21.5건에서 2008년 22.5건으로 1건이 증가하였다. 이 가운데 사망은 2007년 0.4명에서 2008년 0.3명으로 0.1명이 감소한 것으로 나타났으나 부상자는 2007년 35명에서 2008년 37명으로 1일 평균 2명이 증가한 것으로 나타났다.

표 1. 전체교통사고현황

구분	발생	사망	부상
2008년	8,231	138	13,533
2007년	7,881	152	12,728
대비 (%)	350 (4.4)	-14 (-9.2)	805 (6.3)

[그림 1]은 2000년부터 2008년까지 광주광역시에서 발생한 교통사고 사망자 현황을 그래프화한 것이다. 2000년 154명에서 2003년까지 증가하다가 2004년, 2005년에 대폭 감소하였으며 2006년부터는 다시 증가, 감소를 반복하고 있다.

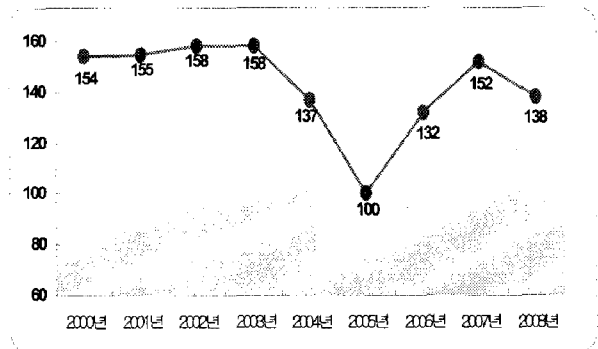


그림 1. 최근 교통사고 사망추세

#### 2. 월 별

2007년 월평균 교통사고 사망자는 12.6명이었으나 2008년에는 11.5명으로 14명, 9.2% 감소한 것으로 나타났다. 월별 사망자 현황을 살펴보면 [표 2]와 같이 2007년에는 11월이 가장 높아 20명의 사망자가 있었고 가장 적은 사망자가 발생한 달은 2월로 7명의 사망자가 발생한 것으로 집계되었다. 2008년에는 10월이 20명으로 가장 높았으며 다음으로는 5월이 16명을 차지하였고 가장 적은 것은 3월이었다. 그런데 2007년과 2008년의 교통사고 사망자 현황을 보면 봄철의 일부인 5-6월과 가을철인 9-10월의 사망자 비율이 높은 것으로 나타났다.

표 2. 월별 교통사고 사망자 현황

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월
07'	11	7	14	13	13	14
08'	10	9	7	8	16	12
구분	7월	8월	9월	10월	11월	12월
07'	10	10	13	14	20	13
08'	11	11	13	20	11	10

#### 3. 시간대별

2008년 시간대별 교통사고 현황은 [표 3]과 같은데 가장 높은 시간대는 22시부터 24시까지로 23명이 사망

하였고 다음으로는 새벽 2시에서 4시, 4시에서 6시로 각각 16명이 사망하였으며 15명이 사망한 20시에서 22시까지가 다음으로 나타났다. 결과적으로 2007년과 2008년 시간대별 교통사고 사망자 현황을 보면 심야시간대에 사망사고가 발생하는 비율이 높은 것으로 나타났다. 그런데 심야시간대의 교통사고는 도로의 밝기나 음주운전 등과 상관관계가 있으므로 도로의 조명 등 환경 개선과 음주운전 단속에 대한 노력이 병행되어야 한다.

표 3. 시간대별 교통사고 사망자 현황

구분	계	0-2	2-4	4-6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24
08	138	13	16	16	9	8	5	8	4	8	13	15	23
07	152	10	11	17	18	9	6	3	10	10	23	14	21

#### 4. 교통법규위반별

2008년 교통법규위반별 사망자 현황을 보면 [표 4]와 같다. 안전운전불이행으로 발생한 교통사고 사망자가 87건으로 가장 높는데 2007년 사망자보다는 20명, 18.7% 감소하였다. 그러나 2007년에도 전체 사망자 152명 가운데 107명을 차지하여 가장 높은 것으로 나타났다. 다음으로는 신호위반, 중앙선침범의 순인데 신호위반으로 2007년에는 16명이 사망하였으나 2008년에는 24명이 사망하여 1년 사이에 50%의 증가율을 보이고 있다. 또한 보행자보호위반으로 사망자가 발생한 경우도 2007년 3명에서 2008년 7명으로 133.3%가 증가한 현상들을 종합해 볼 때 운전자의 부주의가 사망사고를 유발하는 중요한 요인인 것으로 나타났다.

표 4. 교통법규위반별 사망자 현황

구분	계	중앙선	신호위반	과속	보행자보호 불이행	안전운전불이행	기타
2008년	138	10	24	5	7	87	5
2007년	152	10	16	7	3	107	9

#### 5. 교통사고 유형별

교통사고 유형별 사망자 현황을 보면 [표 5]와 같다. 건수 면에서는 차와 사람의 교통사고 사망자가 65명으로 가장 높았으며 다음으로 차와 차의 교통사고로 인한

사망자가 51명, 차량단독으로 인한 교통사고 사망자가 22명으로 나타났다. 이것은 보행 중에 교통사고로 사망하는 경우가 가장 높다는 것을 의미하며 차량단독에 의한 교통사고 사망자는 22명으로 2007년 19명보다 증가하였는데 이것은 부주의 또는 안전운전불이행으로 인한 교통사고를 의미한다고 판단된다. 그러나 철길 건널목 사망사고는 한 건도 발생하지 않아 광주광역시 내에 위치한 광주역과 광주송정역, 서광주역 등 도심을 통과하는 철길의 길이가 짧지 않고 여러 곳에 철길 건널목이 있음에도 교통사고가 발생하지 않은 것은 그나마 다행이라고 생각된다.

표 5. 교통사고유형별 사망자 현황

구분	계	차·사람	차·차	차량단독	철길건널목
2008년	138	65	51	22	0
2007년	152	80	53	19	0
대비(%)	-9.2	-18.8	-3.8	15.8	0

#### 6. 보행 중 교통사고

보행 중 교통사고로 인한 사망자는 [표 6]과 같다. 이를 보면 2007년에 비하여 15명, 무려 17.86% 감소한 것으로 나타났다. 2008년 발생한 보행 중 교통사고 사망자는 69명으로 2007년과 비교하여 15명, 무려 17.86%가 감소하였다. 그런데 보행 중 교통사고 사망자를 전체 교통사고 사망자와 비교하면 2008년 전체 교통사고 사망자인 138명의 50%를 차지하고 있는 셈이어서 보행자 보호를 위한 경찰활동이 절실하다.

표 6. 보행 중 교통사고 사망자

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월
07'	7	4	7	7	9	8
08'	4	4	4	7	9	5
구분	7월	8월	9월	10월	11월	12월
07'	4	4	10	6	11	7
08'	3	7	6	8	7	5

#### 7. 음주운전 교통사고

음주운전은 술을 마시고 운전하는 상태를 말하는데 도로교통법의 내용을 살펴보면 제44조(술에 취한 상태

에서의 운전금지)에서 ①항에서 “누구든지 술에 취한 상태에서 자동차 등을 운전하여서는 아니된다”고 규정하고 있으며 ④항에서는 “제1항의 규정에 따라 운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준은 혈중알콜농도가 0.05퍼센트 이상으로 한다”고 규정되어 있다. 2008년 음주운전으로 인한 교통사고 발생현황은 [표 7]과 같다. 2007년과 동일하게 841건이 발생하여 1,589명이 부상을 당하고 21명이 사망을 하였는데 사망자는 2007년 16명과 비교하여 무려 31.3% 증가하였고 부상자는 약간 감소하였다. 한편 음주운전으로 인한 교통사고 대부분이 야간, 심야시간 대에 발생하는 것이 일반적인 특징임을 감안한 적절한 경찰활동이 요구된다.

표 7. 음주운전 교통사고 현황

구분	발생	사망	부상
2008년	841	21	1,589
2007년	841	16	1,622
대비(%)	0.0	31.3	-2.0

### 8. 무면허운전 교통사고

도로교통법상 무면허운전의 규정을 살펴보면 제43조(무면허운전 등의 금지)에서 “누구든지 제80조의 규정에 의하여 지방경찰청장으로부터 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 경우에는 자동차 등을 운전하여서는 아니된다”고 규정하고 있다. 2008년 무면허운전으로 인한 교통사고 발생현황을 살펴보면 382건이 발생하여 2007년 362건 보다 5.5% 증가하였다. 그러나 부상자는 2007년 587명에서 2008년 579명으로 1.4% 감소하였고 사망자는 2007년 15명에서 2008년 8명으로 무려 46.7% 감소한 것으로 나타났다.

표 8. 무면허운전 교통사고 현황

구분	발생	사망	부상
2008년	382	8	579
2007년	362	15	587
대비(%)	5.5	-46.7	-1.4

### 9. 어린이 교통사고

[표 9]와 같이 14세 이하의 어린이 교통사고는 2007년 771건이 발생하여 932명이 부상을 당하고 4명이 사

망하였다. 2008년에는 746건이 발생하여 940명이 부상을 당하고 3명이 사망하여 사고 발생 면에서는 3.2% 감소하였으나 부상자는 0.9% 증가한 것으로 나타났다. 그러나 우리나라는 OECD국가 가운데 세번째로 어린이 교통사고가 많이 발생하는 것으로 보도된 바 있다[4]. 또한 사망자의 수는 전체 발생 사고와 비교하여 매우 낮게 나타났으나 아직도 어린이 교통사고가 많이 발생하고 있다는 것을 알 수 있다.

표 9. 어린이 교통사고 현황(14세 이하)

구분	발생	사망	부상
2008년	746	3	940
2007년	771	4	932
대비(%)	-3.2	-25.0	0.9

### 10. 노인 교통사고

경찰에서 실무상으로 구분하는 65세 이상 노인 대상 교통사고를 살펴보면 2007년 577건이 발생하여 583명이 부상을 당했고 41명이 사망을 하였다. 2008년에는 무려 24.3% 증가한 717건이 발생하여 765명이 부상을 당하고 40명이 사망한 것으로 나타났다. 2008년 138명의 사망자 가운데 40명의 노인이 사망한 것으로 나타났다. 이는 전체 사망자의 30%를 넘는 숫자이다. 노인 교통사고의 경우 어린이 교통사고와 달리 사망자의 비율이 매우 높아 노인에 대한 교통사고 예방이 절실한 것으로 판단된다.

표 10. 노인 교통사고 발생현황(65세 이상)

구분	발생	사망	부상
2008년	717	40	765
2007년	577	41	583
대비(%)	24.3	-2.4	31.2

## IV. 교통경찰활동

도로상에서의 위험발생은 현실적으로 해결이 매우 곤란한 사회문제 가운데 하나이다. 도로상의 위험발생은 어떤 하나의 명백한 요인에 의하여 일어나는 현상이라기보다는 사람, 차량 및 도로라는 3요소의 복합작용의 결과로 나타나기 때문이다[5]. 따라서 도로교통법상

의 위험요소를 제거하기 위해서는 다양한 접근이 필요하다. 앞에서 제시된 광주지방경찰청의 교통사고와 관련된 자료를 분석하면 아래와 같은 경찰활동이 요구된다.

1. 월별, 요일별, 시간대별 특징에 따른 경찰활동

월별 교통사고 발생은 앞의 [표 2]에서 알 수 있는데 2007년 월평균 교통사고 사망자는 12.6명이었으나 2008년에는 11.5명으로 14명, 9.2% 감소한 것으로 나타났다. 월별 사망자 현황을 살펴보면 2007년에는 11월이 가장 높아 20명의 사망자가 발생했고 가장 적은 사망자가 발생한 달은 2월로 7명의 사망자가 발생한 것으로 집계되었다. 2008년에는 10월이 20명으로 가장 높았으며 다음으로는 5월이 16명을 차지하였고 가장 적은 것은 3월이었다. 그런데 2007년과 2008년의 교통사고 사망자 현황을 보면 봄철의 일부인 5-6월과 가을철인 9-10월의 사망자 비율이 높은 것으로 나타났다.

특히 5-6월은 절기상 봄에 해당되는데 다른 계절과 달리 이동인구가 많고 행락객이 많다. 봄은 계절적 특징을 이유로 운전자나 보행자에게 춘곤증이 발생한다. 춘곤증은 자연스러운 생리 현상이나 이에 적응하지 못하면 피곤해지고 안전운전에 장애를 초래한다. 또한 여러 가지 긴장이나 스트레스가 춘곤증의 원인이 될 수도 있는데 운전 그 자체가 긴장이고 여건상 스트레스를 받는 경우가 많다. 2008년 고속도로 사망사고의 75.8%가 운전자 과실이 주원인이며, 이 중 38.8%는 졸음운전이였다. 특히 화물차, 버스 등과 같은 대형차량의 경우 장거리 또는 야간 운전을 하는 경우가 많아 이로 인한 졸음운전으로 대형교통사고가 빈번히 발생하고 있다[6].

졸음운전은 졸음으로 돌발 상황을 인지하지 못한다. 그래서 돌발 상황에 대처가 불가능하고 그 위험성은 음주운전보다 졸음운전이 더 높다는 말이 있다. 대형 교통사고의 75% 이상이 졸음과 직간접으로 관련되었고, 일반 교통사고에 비해 치사율이 3-4배가 높다는 미국 교통안전청의 조사결과도 있다. 졸음운전 사고는 늦은 밤과 새벽, 오후 2-3시경에 많이 발생하는 특성이 있다. 운전자가 졸음을 느끼는 상태에서 운전할 경우 그렇지 않은 경우보다 인명사고 위험이 무려 8배나 높아진다고 한다. 또한 수면 시간이 5시간 미만인 상태에서 운전

할 때는 5시간 이상 자고 운전할 때보다 사고 위험이 5.6배나 높으며 새벽 2-5시에 운전할 경우에도 다른 시간대 운전보다 사고 위험은 2.7배 증가, 운전자 졸음으로 사망과 부상을 입을 수 있다[7]. 언급한대로 봄과 가을철 운전, 특히 오후 2-3시에는 많은 운전자들이 춘곤증에 시달리는 것으로 되어 있다. 이에 대한 교통경찰 활동도 탄력적으로 이루어져야 하는데 자동차 안에서 운전하는 운전자의 졸음운전 여부를 판단하기에는 어려움이 많다. 그러므로 홍보와 계도는 물론이고 취약시간대에는 차량의 움직임과 운전자의 태도 등을 유심히 관찰하여 의심이 가는 차량은 갓길로 유도하거나 정지시켜 주위를 환기시키는 등의 경찰활동이 요구된다.

표 11. 요일별 사망사고 발생 현황

구분	계	日	月	火	水	木	金	土
'08년	138	21	14	16	21	23	24	19
	100%	15.2%	10.1%	11.6%	15.2%	16.7%	17.4%	13.8%
'07년	152	25	20	16	18	22	28	23
	100%	16.4%	13.2%	10.5%	11.8%	14.5%	18.4%	15.1%
대비 (%)	-9.2	-16.0	-30.0	0.0	16.7	4.5	-14.3	-17.4

요일별 교통사고 현황을 보면 사망자가 특정 요일에 관계없이 고르게 분포되어 있으나 주말과 연계된 목요일, 금요일, 토요일, 일요일의 발생률이 비교적 높게 나타났다. 이를 고려한다면 교통관련 경찰활동은 주말과 휴일의 사고발생 지점 등을 고려하여 다른 경찰활동과 다르게 평소보다 더 활발하게 이루어져야 한다는 얘기가 된다. 즉, 어떤 면에서 교통경찰활동은 남들이 쉬고 여가를 즐기는 주말과 휴일에 더 적극적인 필요가 있다.

2008년 시간대별 교통사고 현황은 앞의 [표 3]과 같은데 심야시간대에 사망사고가 발생하는 비율이 높은 것으로 나타났다. 그런데 심야시간대의 교통사고는 도로의 밝기나 음주운전 등과 상관관계가 있으므로 도로의 조명 등 환경 개선과 음주운전 단속에 대한 노력이 병행되어야 한다. 이와 함께 시간대별 교통사고 발생 현황을 고려, 어린이의 경우 등교시간과 하교 후 교통사고가 상대적으로 많이 발생하는 점, 노인의 활동시간 등을 감안하여 학교나 학원 주변에서 경찰활동이 이뤄져야 하고 지속적인 계도와 단속이 실천되어야 한다.

## 2. 교통량에 따른 경찰활동

교통량을 구체적으로 분석하여 상황에 맞는 경찰활동이 이루어져야 한다. 광주광역시의 1일 시민교통량 수송분담률을 살펴보면 버스가 38%로 가장 높았으며 다음으로는 승용차로 35%에 해당하였고 택시는 18%, 가장 낮은 교통수단인 지하철로 2%에 해당하였으며 화물차나 자전거 등을 이동수단으로 택한 경우도 7.6%에 해당하였다[8]. 현재에도 교통량의 변화에 따른 경찰활동이 이루어지는 것으로 파악되었으나 일부 지점에서는 지속적이지 않은 경우를 볼 수 있다. 또한 현장에서 근무하는 경찰관의 숫자도 교통량 등 교통상황과 맞지 않은 경우가 있다. 광주광역시의 시계지점별 교통량을 보면 광산구의 비아인터체인지를 통과하는 차량이 15시간당 49,282대로 가장 많은 것으로 나타났다. 다음으로는 서광주인터체인지를 통과하는 차량이 45,490대였는데 광주 시내 주요 시계지점인 용연정수장입구, 동곡파출소, 표충사입구, 임곡 순으로 분석되었는데[9] 시계별 지점의 교통량을 계절별, 월별, 요일별, 시간대별로 분석하여 이에 따른 경찰활동이 이루어져야 한다고 생각된다. 한편, 도심지점별 교통량은 15시간 당 백운광장의 교통량이 143,688대로 가장 많았으며 농성광장과 서방사거리, 남광주사거리, 백운교차로, 전남대학교입구 순으로 나타났다[10].

## 3. 위반자 단속과 위반유형에 따른 교육

교통사고를 줄이기 위한 여러 가지 노력 가운데 교통법규 위반자에 대한 단속은 중요한 예방 수단 가운데 하나이다. 교통단속은 도로상에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 위하여 교통법규 위반자를 감시하고 예방하며 경고 또는 주의시키거나 상황에 따라 검거하는 경찰활동이다. 광주지방경찰청이 단속한 2007년 교통법규 위반자 현황은 326,934건으로 2006년 312,505명보다 4.6%, 14,429명이 증가한 것으로 나타났다. 이 같은 추세는 다소의 차이는 있으나 매년 증가와 약간의 감소를 반복하고 있다. 그런데 교통위반자 단속의 경우를 면밀하게 관찰해 보면 지속적으로 이루어지기 보다는 변화가 많은 것 같다. 물론 경찰에서는 이를 “테마별 교통단속”이라 부르기도 하지만 많은 시

민들이 이와 같은 경찰의 단속 행태에 불만을 갖기도 한다. 근래에는 지방자치단체 교통관련 부서에서도 주차위반 등을 단속하지만 그래도 대다수의 시민들은 혼잡한 교통상황이나 불법주정차가 만연한 상태에서는 경찰을 닦하는 경우가 많음을 상기할 필요가 있다. 한편 도로교통법상 운전자의 법규 위반 유형도 다양하다. 일반적으로 과속을 하는 운전자는 주로 과속을 하게 되고 신호위반이나 중앙선 등을 침범하여 불법 유턴을 하는 운전자는 신호위반이나 불법 유턴을 자주 하는 것으로 판단된다. 그런데 교통위반 운전자에 대한 교육은 일괄적으로 이루어지는 경향이 있다. 교통교육은 교통사고 예방을 위하여 일반국민들을 대상으로 교통안전사상을 주지시키고 교통안전을 위하여 각 개인이 준수하거나 수행하여야 할 임무를 실천할 수 있도록 촉구하는 활동이라고 할 수 있다. 교통교육은 교통안전만을 위한 다른 활동, 즉 교통시설이나 교통단속에 비하여 그 실시가 용이하고, 비용이 저렴하며 효과가 광범위한 지역에 미치며 운전자를 처벌하지 않고도 교통안전의 효과를 볼 수 있는 장점이 있다. 그러나 교통교육은 경찰 단독으로만 해서는 안 되며 관련 기관은 물론 사회 각계각층의 공동 노력이 필요한 활동이라 할 수 있다[11]. 이와 같은 점을 고려하여 일괄적으로 이루어져야 하는 교육 외에 운전자의 교통위반 특성에 따른 연령별, 위반유형별 교육프로그램의 개발이 필요하다고 생각된다.

## 4. 보행자 안전대책

2008년 광주광역시에서 보행 중 교통사고로 사망한 사람은 69명이었다. 한편 [그림 2]에서 보는 바와 같이 2003년부터 2008년까지 지난 6년간 전체 사망자 중 보행 중 사망자가 절반이상 점유하고 있다.

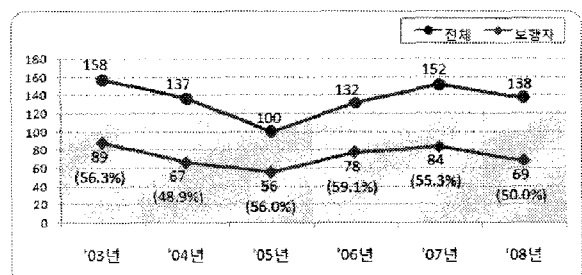


그림 2. 전체 교통사고 사망자 중 보행 중 사망자

그런데 일반적으로 말하는 보행환경은 횡단보도와 인도를 비롯한 물리적 측면의 환경과 운전자에 의한 환경으로 나눌 수 있다. 물리적 환경 개선은 지방자치단체와 중앙정부에 의해서 이루어지는 경우가 대부분이며 항상 예산이 뒤따르는 문제가 있다. 이와는 달리 운전자에 의한 보행자 안전은 경제적으로 부담이 없는 장점이 있다. 이것은 운전자의 보행자 보호와 안전에 관한 의식의 개선인데 '운전자도 교통수단에서 하차하면 곧바로 보행자가 된다'는 사실을 우선 인식해야 한다. 이러한 의식을 바탕으로 운전을 한다면 운전자에 의한 보행자 보호는 그렇게 요원한 문제가 아니다. 선진국의 경우 대부분의 운전자들이 보행자를 우선하는 문화가 자리를 잡아 설사 보행자가 무단횡단을 하더라도 운행 중인 차량이 보행자 보호를 위하여 일시 정차하거나 오히려 보행자를 보호하는 예를 어렵지 않게 볼 수 있다. 또한 지역 주민 또는 자원봉사자, 교통봉사대원 등을 통한 위반자 신고 정신의 함양도 필요하다. 미국의 안정된 중소도시의 경우 일반적으로 자원봉사자와 주민을 통한 교통법규위반자 신고체도가 정착되어 있으며 신고정신 또한 보편적인 현상이다. 또한 선진국에서는 이미 오래 전부터 차량의 운행 속도를 감소시켜 사고를 예방하려는 속도저감기법이 이용되고 있다[12]. 속도저감기법을 적용시키기 위한 방안의 하나로 과속방지턱을 만들고 운전 중인 운전자가 자기 차량의 속도를 볼 수 있도록 이동식 전광판에 지나가는 차량의 속도를 표시해주는 '가변속도표출기'(Driver Feedback Sign: DFS)를 배치하여 운전자 스스로 속도를 조절하도록 하는 방법이 실효를 거두고 있다. 국내에서도 이동용 '가변속도표출기'를 부분적으로 배치하고 있는데 도로사정과 시간대를 고려하여 이를 적극 활용할 필요가 있다고 생각한다.

### 5. 어린이와 노인을 위한 경찰활동

지난 해 광주광역시에서 발생한 14세 이하의 어린이와 65세 이상 노인의 교통사고 사망자 현황을 보면 앞의 [표 8][표 9]와 같다. 또한 어린이 교통사고 시간대별 사망자 현황은 [표 12]와 같은데 사망자의 숫자가 적어 시간대별로 구분하는 것이 큰 의미는 없으나 등하교

시간대에서 교통사고가 많이 발생하는 것을 알 수 있다.

표 12. 어린이 교통사고 시간대별 사망자

구분	계	8-10	12-14	14-16	16-18	18-20	22-24
08년	3	1			1		1
'07년	4		1	2		1	

한편, 한 가지 사례를 보면, 2009년 3월 초부터 5월 중순의 기간 중 수시로 광주광역시 광산구에 위치한 월계초등학교 앞 왕복 4차선 도로에서 등하교길 어린이 교통사고 예방활동을 관찰한 바 있다. 3월 개학과 더불어 관찰 지구대 소속 경찰관 들이 학교 출입구 인근과 사거리에서 등하교길 어린이들을 위한 경찰활동이 목격되었다. 그러나 얼마 지나지 않아 경찰관들은 보이지 않았고 막대한 예산을 들여 설치한 대형 전광판에 나타나는 안내문의 내용이 일부만 나타나는 등 제 기능을 하지 못하고 있었다. 연구자의 판단으로는 일부이겠지만 아직까지도 경찰이나 도로관리 관청에서 마지못해 흉내만 내는 등하교길 교통안전 대책을 시행하고 있는 것으로 판단된다. 그러나 해야 할 일이라면 긍정적인 자세로 적극적인 치안서비스가 제공되어야 한다. 미국에서도 차량의 주행이나 차량과의 직접 충돌에 의하지 않은 자동차 사고로 연간 약 9,160명의 어린이가 응급실에서 치료를 받고 있다. 2006년 현재 매주 최소한 두 명의 어린이가 후진차량에 치여 사망하고 있으며 48명이 부상을 당하고 있다[13]. 교통선진국이라 불리는 미국, 어린이와 노약자에 대한 운전자의 배려가 비교적 잘 지켜지고 있고 학교 앞 등하교길 자원봉사와 교통 통제가 잘 이루어지고 있음에도 불구하고 이와 같은 수치를 나타내는 것은 의외라고 볼 수 있다.

우리나라에서 초등학교를 중심으로 교통보조 활동을 하고 있는 단체는 「녹색어머니회」라고 할 수 있다. 그런데 근래 목격한 광주 시내 일부 초등학교 인근 횡단보도 등에서 활동하는 회원들의 경우 정해진 유니폼을 착용하지 않거나 교육받지 않은 채 현장에 배치되어 본래의 취지와 다르게 행동하는 경우가 있는 것으로 판단된다. 이와 같은 학부모 봉사단체 또는 개인 차원의 자원



봉사자에 대한 정기적인 교육 프로그램이 적절하게 운용되어야 한다. 아울러 적더라도 인센티브를 제공하는 방안이 고려되어야 한다. 이 외에도 각 급 학교 앞에서 교사의 현장지도 없이 이루어지는 교통보조 활동은 점검하여 문제점은 개선되어야 한다. 또한 유치원, 어린이집 등 어린이 대상 교육시설의 운영자와 어린이를 대상으로 구체적인 교통안전교육을 통해서 어린이 교통사고를 예방할 필요가 있다. 지방자치단체 차원에서는 어린이보호구역 내 교통안전시설물을 정비하고 보도와 차도가 분리되지 않은 지역은 신속하게 정비해야 한다. 과속방지턱 및 방호울타리 설치, 어린이 통행에 장애가 되는 장애물은 제거되어야 하고 신호등, 경보등, 안전표지는 보장되어야 한다.

한편, 아래 [그림 3]은 2003년부터 2007년까지 노인교통사고 사망자를 나타낸 것으로 2003년 이후 증가하다가 2007년부터 조금씩 감소하는 것으로 나타났는데 전체 보행 중 사망자 가운데 50%를 넘고 있다.

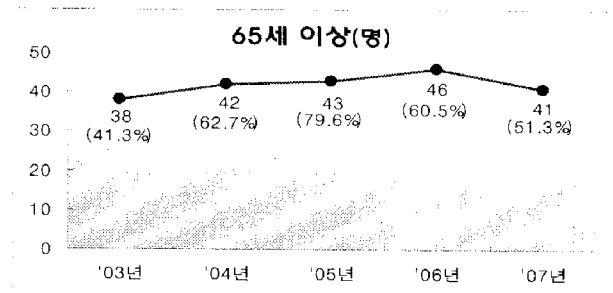


그림 3. 최근 5년간 노인 교통사고 사망자 현황

노인을 위한 경찰활동으로는 관내의 경로당 등에 대한 관심과 정기적인 방문, 홍보, 교육이 필요하다. 한 예로 일부 지방경찰청은 경로당에서 노인교통사고 예방 요령 교육을 실시한 후 노인들에게 야광조끼를 지급한 사례가 있으며 강원지방경찰청에서도 지역 내 농촌지역 노인들을 대상으로 교통사고 예방을 위한 상의를 지급한 것으로 보도되었다. 그런데 단순하게 조끼를 지급하고 상의를 지급하는 1회의 행사에 그치지 않는 지속적인 경찰활동이 요구된다. 이 과정에서 노인을 대상으로 한 「교통안전지킴이」의 성과와 순회교육의 결과로 나타난 노인사망사고의 감소효과를 눈여겨 볼 필요가 있다. 더불어 일부 프로그램을 활용하는 방안을 강

구할 수 있는데 예를 들면, 현장체험 답사, 보호구역내 보행자 통행시설, 안전시설 등 개선사업을 조속히 시행하고 보행자를 위한 안전시설을 확충하며 마을을 통과하는 도로에 대한 속도제한 규정을 지역실정에 맞게 조정할 필요가 있다. 이외에도 노인보호구역을 지정과 「노인 교통안전지킴이」 제도를 활용하고 「찾아가는 교통안전교실」을 운영하여 정기적인 교통안전교육이 필요하다. 노인의 경우 특히 무단횡단이 많은데 반대로 행동은 늦은 경우가 대부분이다. 이런 경우를 고려하여 무단횡단의 위험성과 안전한 보행방법, 음주 후 이륜차·농기계운전의 위험성에 대한 교육이 필요하고 특히 일출 전·후 및 초야시간대 교통사고 사망자가 집중되는 현실을 고려 노령인구가 많은 지역의 보행신호 주기 연장과 야간 외출 시 밝은 계통의 착복을 하도록 홍보하는 경찰활동이 요구된다.

### 6. 교통환경 개선과 심야 교통경찰활동

일반적으로 운전자는 운전에는 필요한 교통정보의 대부분을 시각을 통해 인식한다. 그런데 시야가 좁아지고 어두워진다면 교통사고 발생률이 높아질 수밖에 없다. 현재 광주광역시의 가로등과 보안등은 대부분 자동시스템에 의하여 일몰부터 일출까지 점등되고 있다. 그러나 광주광역시의 구와 동의 특성에 따라 전반적인 교통환경도 달라야 한다고 생각한다. 광주광역시 행정 구역의 예를 보면 가장 넓은 면적을 차지하는 광산구의 경우 농업인구가 적지 않고 산업단지가 조성되어 있으며 지형적 특성상 곡각지, 커브, 언덕 같은 도로가 많다. 또한 북구, 서구 등 대부분의 구와 일부 동은 담양군, 화순군을 비롯한 시군과 경계를 하고 있으며 논농사와 밭농사 지역을 상당부분 포함하고 있다. 이와 같은 현상은 아직도 전근대적인 도로형태를 유지시키고 개량되지 않은 도로, 농로 등은 교통사고 발생률과 관계가 있다고 할 수 있다. 이와 관련하여 도로구조를 개선하고 웬스·중앙분리대 등 교통안전시설물을 보강하는 등 교통환경을 개선해야 한다. 또한 차도와 인도가 구분되지 않은 도로에 대하여는 재원을 확보, 이를 개선하려는 노력이 필요하고 필요에 따라서는 도로 우회와 일시적인 통행금지에 대하여도 검토되어야 한다. 또한 야간

운전을 위한 환경개선이 필요한데 외곽에 위치한 광산구의 경우 면적에 비하여 가로등 설치 비율이 적은 것으로 판단되는데, 신설 도로율이 높고 가장 넓은 면적을 차지하는 현실을 감안하여 외곽지역 등에도 충분한 가로등 확충이 필요하다고 판단된다. 특히 노후 가로등과 보안등 교체가 필요하고 이를 위한 재원이 확보되어야 한다. 또한 점등된 경우라도 규정에 합당하는 조도가 유지되도록 관리하여야 한다. 조도 기준은 「광주광역시 도로조명의 설치 및 관리에 관한 규정」에 의하면 아스팔트 도로의 경우 30룩스(Lux), 콘크리트 도로는 20룩스(Lux)를 유지하도록 되어 있다. 그런데 간헐적으로 외곽 순환도로의 경우, 각 진·출입로에 소등이 되는 경우와 터미널·버스승강장·교차로·횡단보도 등 보행자 통행이 많은 구역임에도 조명이 밝혀지지 않은 상태로 방치되는 경우, 조명시설이 가로수나 안내표지에 가려 조도가 원활하게 이뤄지지 않는 경우 등에 대한 개선이 필요하다. 이와 함께 교통경찰 및 지역경찰관 순찰 시 담당 구역의 점등, 정상작동 여부를 확인하는 것도 고려되어야 한다.

## 7. 음주운전·무면허운전 대책

앞에서 제시한 바와 같이 경찰의 지속적인 음주단속으로 음주사고 부상자는 2007년 대비 2.0% 감소하는 성과를 거두기도 하였으나 음주 교통사고 사망자는 오히려 2007년 16명에서 2008년 21명으로 31% 증가한 것으로 나타났다. 또한 아래 표 14와 같이 음주로 인한 교통사고는 심야·새벽 시간대인 22:00시에서 06:00 사이에 사망자가 집중되는 것으로 나타났다. 도로교통법의 관련 내용을 살펴보면, 제44조(술에 취한 상태에서의 운전금지)에서 “①누구든지 술에 취한 상태에서 자동차등(「건설기계관리법」 제26조제1항 단서의 규정에 의한 건설기계 외의 건설기계를 포함한다. 이하 이 조, 제45조, 제47조, 제93조제1항제1호 내지 제4호 및 제150조에서 같다)을 운전하여서는 아니된다.” “②경찰공무원(자치경찰공무원을 제외한다. 이하 이 항에서 같다)은 교통의 안전과 위험방지를 위하여 필요하다고 인정하거나 제1항의 규정을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있

는 때에는 운전자가 술에 취하였는지의 여부를 호흡조사에 의하여 측정할 수 있다. 이 경우 운전자는 경찰공무원의 측정에 응하여야 한다.” “③제2항의 규정에 의하여 술에 취하였는지의 여부를 측정한 결과에 불복하는 운전자에 대하여는 그 운전자의 동의를 얻어 혈액채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다.” “④제1항의 규정에 따라 운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준은 혈중알콜농도가 0.05퍼센트 이상으로 한다”고 규정되어 있다. 그런데 그동안 수많은 홍보와 지속적인 단속에도 불구하고 음주운전이 근절되지 않는 현실은 경찰 활동만으로는 불가능하다고 판단된다. 우리사회의 음주문화 개선과 교통안전의식 함양을 위한 사회적 노력이 병행되어야 한다고 생각한다.

한편, 무면허운전에 의한 교통사고는 2008년 282건이 발생하여 8명이 사망을 하고 무려 579명이 부상을 당한 것으로 되어 있다. 사망자는 2007년 15명에 비하여 대폭 감소한 것으로 나타났으나 발생이나 부상자 숫자는 결코 적다고 할 수 없다. 도로교통법상 무면허운전의 규정을 살펴보면 제43조(무면허운전 등의 금지)에서 “누구든지 제80조의 규정에 의하여 지방경찰청장으로부터 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 경우에는 자동차등을 운전하여서는 아니된다”고 규정하고 있다. 그런데 아직도 우리 사회에는 무면허 운전자가 적지 않고 그에 따른 교통사고도 많이 발생하고 있다. 운전면허 취소 처분을 받아 무면허 운전을 하는 경우와 면허증을 취득하지 않은 상태에서 호기심으로 부모나 지인의 차량을 운전을 하는 경우 등에 대한 운전금지 홍보와 보다 강력한 법적·제도적 제재가 필요하다.

## V. 결어

교통사고는 발생 후 치르게 되는 사회적·경제적 손실이 크다. 언급한 바와 같이 교통경찰의 대상은 모든 계층의 사람들이며 교통경찰의 활동은 사회·경제생활에 중대한 영향을 미친다. 교통경찰활동은 전체 경찰활동의 평가에 영향을 미치는데 해당 지방자치단체를 비

못하여 도로관리청, 교육기관, 운수관계 종사자 등 유관 기관과 협력을 통한 종합적인 대책의 수립 및 실천이 필요하다. 또한 교통환경의 변화에 따른 효과적인 교통 대책을 수립하기 위한 정확한 실태 파악이 선행되어야 한다. 이와 함께 교통의 안전과 원활을 도모하기 위하여 교통법규 위반자를 감시·예방·경고·주의, 그리고 필요에 따라 적발·검거하는 규제활동이 적극적으로 이루어져야 한다.

교통규제란 지방경찰청장 등이 도로에서 위험을 방지하고 교통안전과 원활을 도모하며, 그 밖의 도로교통으로 인한 위해를 방지하기 위하여 도로교통법 등 관계 법령에 의거하여, 신호기나 안전표지를 설치하는 등으로 통행의 금지·제한 등 도로에서 통행규칙을 설정하는 활동을 말한다[14]. 그런데 근래에 이르러 일부 경찰관들은 목전에서 교통위반을 하는데도 아무런 주의조치나 단속 없이 지나치는 경우를 본다. 이것은 우리가 심각하게 생각해야 할 부분이다. 이런 일부 소수 일선 경찰관들의 태도는 향후 경찰활동 전체를 약화시키는 결과를 초래할지도 모른다.

우리사회는 아직도 부분적으로 성숙하지 못한 시민의식이 있으며 오늘날의 교통문화를 보면 이를 알 수 있다. 교통안전을 위한 대책은 교통경찰만의 몫이 아니다. 지구대 등에서 근무하는 외근 경찰관들이 관심을 가져야 하고 국민들이 함께 해야 개선이 되는 일이며 그 관심과 시민의식의 향상이 교통사고를 감소하게 할 수 있다. 이 과정에서 일반 국민을 대상으로 교통안전 수칙 등을 알기 쉽고 흥미롭게 제작하여 보급하거나 위반유형별·연령별·차량용도별 등으로 구분하여 차별화된 교육을 할 필요가 있다. 또한 언론매체 등을 통한 홍보가 꾸준히 이루어져야 하는데 이 과정은 교통환경의 변화에 따라 그 내용도 심도 있게 연구되고 변화되어야 한다. 마지막으로, 앞에서 언급한 바와 같이 교통경찰활동은 그 범위가 넓어 한정된 인력만으로 경찰활동을 한다는 것은 한계가 있다고 판단된다. 즉, 일선 경찰서에서 생활안전 업무를 담당하는 지구대 소속 경찰관들도 전문성을 요하지 않는 교통지도와 단속업무는 일상적인 순찰과정에서 적극적으로 병행되어야 한다고 생각한다.

### 참고 문헌

- [1] 배철효, *경찰학개론*, 서울: 대영문화사, p.849, 2007.
- [2] 김충남, *경찰학개론*, 서울: 박영사, p.453, 2008.
- [3] 경찰공제회, *경찰학개론(하)*, 서울: 중앙교육진흥연구소, p.263, 2009.
- [4] 광주교통방송, 2009년 5월 31일 10:30분 방송 내용 중.
- [5] 김충남, 위의 책 pp.454-455.
- [6] 대전일보, 2009.4. 24. 7면
- [7] <http://blog.daum.net/moge-family/343>
- [8] <http://www.gwangju.go.kr/index.jsp>
- [9] <http://www.gwangju.go.kr/index.jsp>
- [10] <http://www.gwangju.go.kr/index.jsp>
- [11] 김충남, 위의 책, p.466.
- [12] 교통안전공단, 안전을 위한 약속, p.40, 2006(10),
- [13] 교통안전공단, 「TS for you」, “어린이 사고 안전사각지대를 지켜라”, 안산: 교통안전공단, 2008년 6월호, p.60.
- [14] 배철효, 위의 책, p.866.

### 저자 소개

강 맹 진(Maeng-Jin Kang)

중심회원



- 1990년 : 동국대학교 경찰행정전공(행정학석사)
- 2001년 : 동국대학교 경찰행정학과 형사학전공(법학박사)
- 2003년 3월 ~ 현재 : 남부대학교 경찰행정학과 교수

<관심분야> : 경찰활동, 범죄예방, 항공테러, 공항보안