

도로교통문화의 진단과 교통안전교육의 개선 과제



문승라 | (주)지명 기술부 이사

1. 도로교통문화의 개념

문명화된 사회에서 사람들 간의 교통이 이루어지는 곳이라면 어디에나 통행방식에 대한 규칙, 질서, 약속, 습관 등이 형성되어 있을 것이며 우리는 이를 어원적 의미에 따라 자연스럽게 교통문화라 표현하고 있다. 국내에서 교통문화에 대해 문헌상에 구체적인 정의가 등장하는 것은 1990년대 말부터이다. 설재훈(1998, 2010)은 교통문화(traffic culture)는 '사람과 화물의 이동과 관련하여 인간이 가지는 신념 및 행동 양식'으로 정의하였으며 보다 협의의 개념으로는 운전자의 운전행동에 국한한 '운전문화'라고도 하였다. 또한 교통문화는 교통과 관련된 법규, 시설, 단속, 교육, 국민성 등 제반 요인들이 복합적으로 영향을 미쳐 형성된다고 하였다. 교통안전공단(2000)에서 교통문화란 교통과 관련되어 모든 사람이 일상적으로 참여하는 생활문화로서 교통 이용자들이 지니고 있는 가치관(shared values) 및 행동양식(behavior style)으로 정의하였다.

교통문화의 개념 정의와 함께 올바른 교통문화의 형성과 잘못된 것들의 개선에 관심을 가지게 된 데

에는 세 가지 사회적인 배경이 있었다. 첫째 심각한 수준의 교통사고 발생으로 인해 1980년대 중반부터 교통안전 개선에 정부가 적극적인 노력을 하게 된 것과 관련이 있다. 자동차와 교통인프라가 급격하게 보급된 1970년대부터 교통사고발생건수가 지속적으로 증가하여 1989년 인구 10만명당 교통사고 발생건수는 602.6건, 인구 10만명당 교통사고 사망자수는 29.7명으로 최고수준에 이르렀다. 이 시기부터 교통사고 잦은 곳 개선사업 등 다양한 안전개선사업이 시작되었다. 이후 2000년에는 인구 10만명당 교통사고 발생건수가 617.9건, 인구 10만명당 교통사고 사망자수가 21.8명으로 안전개선사업이 시작된 초기여서 교통사고 발생이 줄기는 하였으나 크게 나아지지 않았다. 교통문화의 개선에 대한 논의는 바로 이 시기에 이루어졌다. 즉 교통안전개선사업과 같은 물리적인 노력과 함께 도로이용자의 잘못된 질서의식과 행동을 바꾸는 노력도 병행되어야 할 필요성이 제기된 것이다. 두 번째 교통정책의 변화를 교통문화에 대한 관심의 배경으로 들 수 있다. 즉 1970년대부터 1990년대까지의 교통정책은 교통시설과 서비스 공급 위주였으나 1990년대 후반부터

교통서비스의 질과 효율성 개선을 위한 정책으로 확대되었으며, 교통문화의 개선에 대한 노력도 이러한 정책적 변화의 일환으로 볼 수 있다. 마지막으로 국제적인 행사나 스포츠 경기의 개최가 적극적인 문화운동의 계기가 되었다. 즉 2002년 한·일 월드컵이 개최 예정이었던 때라 성숙한 시민의식의 고양을 위한 시민문화운동 추진의 일환으로 정부와 시민단체 합동의 교통문화 선진화를 위한 국민운동을 전개하게 되었다. 이러한 세 가지 배경에 따라 1998년 도로이용자 관점에서의 교통문화에 대한 연구가 수행되었고, 같은 해에 교통안전공단은 교통문화지수를 개발하여 전국의 주요 지자체 단위로 교통문화 수준을 정량적으로 측정하고 평가하는 사업을 시행하여 현재에 이르고 있다. 이외에도 교통안전과 교통문화 개선을 위한 여러 단속정책과 교육제도의 시행이 이루어졌고 교통안전 홍보가 추진되어 지속되고 있다.

2. 우리나라 도로교통문화의 특징

교통문화는 교통 이용자들이 지니고 있는 가치관 및 행동양식이며 교통과 관련하여 사회적으로 정해진 규칙 및 약속으로 정의하였다. 그렇다면 우리나라 도로이용자의 운전행태, 보행습관 등은 어떠한가에 대해 생각해볼 필요가 있다. 간단한 사례로 다른 나라의 교통문화와 상대적인 비교를 해보면, 일본이나 유럽의 운전자들은 운전 중에 자동차 경보음을 잘 사용하지 않으며 유럽의 운전자들은 방향지시등을 켜면 반드시 차로를 양보해준다. 반면 우리나라 도로에서는 자동차 경보음을 소음처럼 들을 수 있으며 방향지시등을 켜도 차로를 내어주지 않는 경우가 흔하다. 이웃나라 중국은 왕복 10차로 이상의 고속도로에서도 무단횡단을 하고 심지어 도로에서의 역주행도 간혹 볼 수 있다. 그러나 우리나라에서는 고속도로는 보행자나 이륜차가 들어갈 수 없는 곳이며, 도로에서의 역주행은 절대 하지 말아야 한다는 의식이 일반화되어 있고 실제로 그러한 행동도 하지

않는다. 이와 같은 비교를 도로에서 규칙과 질서의 개념이 취약한 동남아시아 국가와 한다면 우리는 훨씬 나은 교통문화를 가진 국가에 해당한다. 이런 식으로 비교한다면 우리나라의 도로 교통문화 수준은 유럽이나 일본보다 못하지만 중국보다는 훨씬 나은 수준, 아니면 선진국에 진입하려는 정도의 수준이라고 평가할 수 있는 것인가? 문화는 각 나라의 사회적·역사적 배경, 의식수준, 생활습관, 경제수준 등 여러 요인에 따라 차이가 나는 게 당연한 것이니 나라별 상대적 비교보다도 우리나라 사람들의 의식과 행동양식 자체에 집중하여 살펴보는 것이 우선일 것이다. 이러한 관점에서 설재훈(2000)은 우리나라 도로 이용자들이 갖는 일반적인 교통문화 특성에 대해 '위반의 문화'와 '안전 미확인의 문화'라는 표현으로 정의한 바 있다. 여기에 "양보 부족의 문화"라는 정의를 추가하여 각각에 대해 우리나라 도로교통문화의 특징을 살펴보았다.

2.1 위반의 문화

법 준수에 대한 우리 국민의 의식은 어느 정도 수준일까? 이에 대한 중앙일보의 조사(2011년 9월 16일 기사)에서 우리나라 국민은 50% 정도(분기별로 48.6~52% 수준)가 법을 준수한다고 응답하여, 2명중 1명은 법을 지키지 않아도 된다고 생각하는 것으로 나타났다. 이러한 결과는 교통법규 준수에 대한 의식에서도 마찬가지여서 2011년 손해보험협회에서 20세 이상 성인 남녀 800명을 대상으로 한 교통안전의식조사에서 운전자의 47.8%가 "상황에 따라 교통법규를 어길 수도 있다"라고 응답하여 중앙일보의 조사와 비슷한 결과를 나타내었다. 좀 더 심각한 결과로는 운전자의 80%가 "교통법규 위반으로 단속된 후에도 또 교통법규를 위반한다."고 응답하였다는 것이다. 이렇듯 우리나라 도로 이용자는 매일의 통행에서 교차로 신호위반, 정지선을 무시한 정차, 제한속도 초과, 무단횡단, 불법 주·정차 등 교통법규를 아주 쉽게 위반하고 있다. 위반의 문화는

이러한 우리나라 도로 이용자들의 교통법규에 대한 빈번한 위반 행태를 꼬집은 표현이다.

교통법규 위반 실태를 일본과 비교하였을 때 어느 정도인가를 나타낸 것이 표 1의 결과로써, 교통법규를 위반한 운전자 단속건수에 대해 비교하였다. 표에서 우리나라는 자동차 1대당 연간 0.8회, 일본은 1대당 연간 0.1회로 우리나라 운전자는 일본의 운전자보다 8배나 많이 교통법규를 위반하는 것으로 나타나 상대적 비교에서도 위반행태가 심각함을 나타내고 있다.

표 1. 우리나라와 일본의 교통위반건수 비교(2009년)

구분	연간단속건수 (건)	자동차보유대수 (대)	대당단속건수 (건/대)
우리나라	13,845,275	17,325,210	0.8
일본	8,345,760	78,800,542	0.1

자료 : 한국, 일본 교통사고통계
출처 : G20 정상회의 대비 세계일류 교통문화 정착방안, 설재훈, 한국교통연구원, 2010

2.2 안전 미확인의 문화

우리나라 운전자는 운전 시에 전방, 좌·우 교통 환경을 주의 깊게 살피지 않는 편이어서 안전에 소홀한 운전 특성을 보여준다. 이러한 사례로서 운전자들의 운전 태도를 신호등이 없는 교차로에서 좌우 확인 횟수를 조사한 결과를 살펴보면, 교차로에서 좌우를 확인하는 행동의 횟수가 캐나다 몬트리올은 3.40회, 일본의 도쿄는 2.99회, 서울은 1.59회로 나타나 우리나라 운전자들이 안전 운전에서 가장 소홀한 행동을 나타내었다. 이는 교차로 운영방식에 기인한 운전문화에서 그 원인을 찾아볼 수 있다. 외국의 경우 비신호교차로로 운영할 경우 전방향우선정지나 양방향우선정지 등 교차로 환경에 맞게 체계적인 기준으로 운영하여 운전자들이 신호가 없어도 교차로에서 당연히 우선 정지하여야 한다는 인식이 있는데 반해, 우리나라는 비신호교차로인 경우 대부분 무통제방식으로 운영되어 운전자 자율에 맡김에 따

라 우선 정지하고 살펴야 한다는 의식보다는 먼저 통과하여야 한다는 의식이 더 앞선다. 비신호교차로에서 정지하는 경우는 간선도로에 접속된 위계가 낮은 세가로인 경우에만 지켜질 뿐, 비슷한 위계의 도로가 접속한 경우에는 정지선에서 일단 정지하는 운전 행동을 우리나라 운전자에게서 기대하기는 어렵다. 교통 환경을 잘 살피지 않는 행동의 다른 예로서 심각한 것이 이면도로나 어린이 보호구역에서 노변에 주차된 차량을 살피지 않고 과속하는 경우이다. 이면도로와 어린이보호구역에서는 30km 이하로 주행하도록 되어 있는데 실제로 잘 지켜지지 않으며, 이로 인해 이면도로(6m 미만 도로) 교통사고 발생률이 전체 교통사고의 약 40% 정도로 상당히 높고, 어린이 사고도 상당 비율이 이면도로에서의 안전운행 수칙을 지키지 않아 발생하고 있다.

2.3 양보 부족의 문화

유럽의 운전자들은 방향지시등을 켜면 반드시 차로를 양보해주는데 반해 우리나라에서는 방향지시등을 켜도 차로를 내어주지 않는 경우가 흔하다. 응급 차량이 지나갈 때 잘 비켜주지 않는다든지 진출로에서 줄서 있는 차량 사이에 막무가내로 끼어들기 하는 등의 운전행태는 양보의식이 부족함으로 인해 나타나는 결과라 할 수 있다.

우리나라의 경우 통행이 우선인 교통체계가 도로에서 양보의식을 가지지 못하게 하는데 일조하는 것이 아닌가 싶다. 현행 도로교통법은 어느 차량이 우선권(priority)을 가지고 통행하느냐 위주이다. 반면 선진국의 법 규정은 어느 차량이 우선 양보해야 하느냐에 중점을 두고 있다. 영국의 경우 차량의 선진입 여부에 관계없이 정지표지, 양보표지를 우선 준수하도록 되어 있으며 미국은 모든 교차로에 반드시 한쪽 방향에 '정지' 또는 '양보' 표지가 설치되어 있다. 우리나라에서 양보에 대한 규제가 있는 곳은 주도로에 접속하는 진입로가 대표적이고 교차로는 신호제어 아니면 무통제로 운영되고 있다. 이러한 도

로와 교차로 운영 방식에 대한 근본적인 차이가 이용자에게 습관적인 통행행동이 되어 양보에 인색한 문화로 정착된 것이 아닌가 한다. 이에 대해 도로교통법의 통행 우선의 규정을 외국처럼 양보 중심으로 바꾸지는 못하더라도 최소한 비신호교차로 운영의 경우 유형에 따라 세분화하여 통행규칙과 관련된 표지 규정을 만드는 등의 노력은 필요하다.

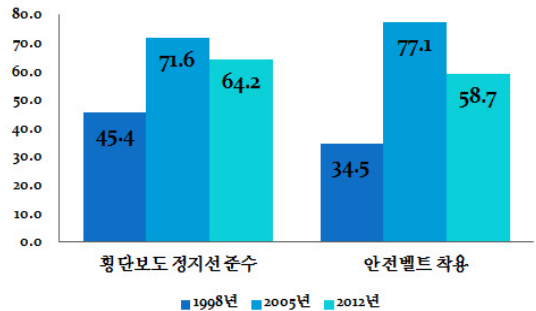
최근 설치가 늘어나고 있는 회전교차로의 경우만 보아도 진입차량이 회전차량에 양보하는 운영방법이 핵심인데 정확한 통행방법에 대한 안내 및 홍보가 부족하여, 운전자가 진입부에서 양보하지 않는 것은 물론이고 반시계 방향이 아닌 역방향으로 회전하는 등의 혼란한 운전행태를 쉽게 볼 수 있다. 또한 도로교통법에 회전교차로에서의 명확한 통행 규칙이 명시돼 있지 않아 암체 운전으로 끼어들 경우, 이를 강제로 양보하게 할 방법은 없다. 따라서 도로교통법에 회전교차로의 운영에 대한 규정이 필요하며, 다른 비신호교차로에 대해서도 양보제어 개념을 도입한 운영방법을 고민할 필요가 있다.

3. 도로교통문화가 뒤쳐진 원인

우리나라의 도로교통문화가 미성숙한 원인에 대해 1990년대에는 문화지체(culture lag) 현상으로 설명하기도 하였다. 문화지체란 물질적인 문화와 비물질적인 문화의 변화 속도에 차이가 있어 이 차이가 사회문제를 야기하는 현상을 의미한다(Ogburn, 1957). 즉 급격한 자동차 증가와 교통 인프라의 보급 속도에 비해 여기에 적응하는 의식수준이 미처 형성되지 못하고 관련 제도도 충분한 수준으로 마련되지 못한 것으로 도로교통문화의 미성숙을 설명하는 것이다. 이렇게 초기에 잘못 형성된 교통문화가 그대로 고착되어 현재에 이르고 있다고도 볼 수 있다.

그러나 교통 인프라와 수단이 완성된 수준으로 정착된 기간 동안 교통문화는 만족할 만큼 성숙되지 못하였다. 교통문화 수준이 외형적으로 어느 정도

변화되었는지를 살펴보기 위해 “횡단보도 정지선 준수율”이나 “안전벨트 착용률”의 변화를 사례로 살펴보면, 1998년과 2012년에 각각 45.4%에서 64.2%, 34.5%에서 58.7% 수준으로 상승하였으나 이는 크게 만족도 불만족도 할 수 없는 수준의 향상이다. 횡단보도 정지선 준수는 보행자의 안전과 교차로의 질서를 지키며, 안전벨트 착용은 운전자와 탑승자의 생명을 지키므로 꼭 준수하여야 할 교통문화 항목이다. 따라서 이들의 준수율이 적어도 80~90% 수준은 되어야 하지 않을까? 그러려면 어떻게 해야 하는가?



※ 자료 : 교통안전공단(2013), 2012년 교통문화지수 실태조사
경찰청(2012), 2012년 하반기 교통법규 준수율 조사

그림 1. 교통규제 준수율의 변화

그동안 정부와 관계기관, 시민단체에서는 교통문화의 계도와 개선을 위해 법·제도의 정비, 단속의 강화, 시설의 확충, 교육 및 홍보의 지속적 실행 등 많은 노력을 기울였다. 음주단속, 속도단속, 신호위반 단속, 전용차로위반단속 등 여러 단속 정책이 도입되었고 단속 장비가 첨단화되어 많은 성과를 거두었다. 안전교육을 담당하는 여러 기관이 만들어졌고 운전자 뿐 아니라 안전에 취약한 연령층을 대상으로 다양한 교육을 실행하고 있다. 교통문화캠페인, 안전운전캠페인 등의 이름으로 정지선 지키기, 교차로 꼬리물기금지, 음주단속, 겨울철·장마철 안전 운전 요령 등 시기별, 사안별로 필요한 교통계도에 대해 지속적인 홍보를 펼치고 있다.

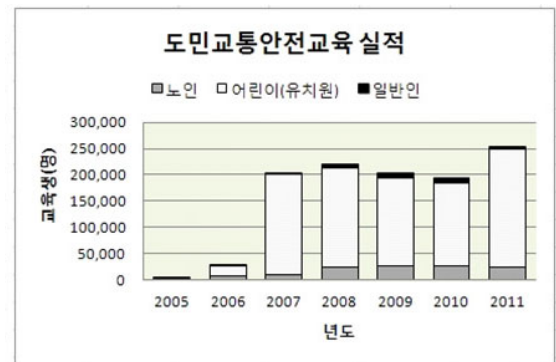
그런데 노력 대비 성과에 한계가 나타나는 것은 우리 국민들이 쉽게 바꾸기 어려운 성향이나 의식, 습관을 가지고 있기 때문이기도 하다. 우리 국민은 원칙을 벗어난 편법적인 행동에 관대한 편이어서 이러한 성향은 법질서 준수에 소홀한 행동으로 나타난다. 이는 2명 중 1명이 법질서를 지키지 않는 의식 조사에서도 설명되었다. 또한 우리 국민은 매우 성급한 성격이어서 “빨리 빨리”가 일상화되었다. 이러한 성향은 운전 시에 잘 표출되는데, 가령 앞차가 느리게 가면 뒤차가 경보음으로 속도를 재촉하기도 하고 한산한 이면도로에서는 쉽게 과속을 한다. 이는 자신의 조급한 운전습관을 충족하기 위해 타인의 운전행동까지 간섭하는 것이고, 이면도로에서는 저속으로 달려야 한다는 안전운전 의식이 없는 것이다. 이외에도 사소한 위반에는 죄의식이 없거나 타인을 배려하지 않거나 잘못된 행동은 봐줄 수도 있다고 생각하는 등 법규나 규칙을 지키는 것에 소홀할 수 있는 여러 좋지 않은 성향을 가지고 있다. 이러한 태도는 오랫동안 길들여진 습관으로 잘못되었다는 의식이 없어 고쳐지기도 어렵다. 그럼에도 불구하고 법규준수에 태만하고 위반행위에 무감각한 성향과 습관을 바로잡고 올바른 질서 의식이 자리 잡히도록 끊임없이 노력해야 하는 것이 정부와 관계자, 전문가의 역할이다. 그리하여 언젠가는 모든 운전자가 정지선에서 멈춰 서고, 안전벨트를 매는 것이 당연하고 꼭 지켜야 하는 행위라고 의식이 완전히 바뀌도록 하여야 한다.

2011년 손해보험협회에서 실시한 시민의식조사 결과에서 응답자의 47.8%가 “교통안전 및 법규 준수 등에 대한 낮은 시민의식”이 교통사고 발생 원인이라고 응답하였다고 한다. 이는 상당히 고무적인 결과로서 우리나라 운전자들이 교통시설환경, 단속 및 처벌 미약, 운전미숙 등 제도적, 환경적, 외형적인 조건에서 교통사고의 원인을 탓하는 것이 아니라 운전자 자신의 의식이 문제라는 것을 스스로도 잘 알고 있다는 것을 의미한다. 따라서 올바른 교통문화의 계도와 제도 개선을 위한 지금까지의 노력을

멈추지 않고 꾸준히 지속한다면 조금씩 변화를 이끌 어낼 수 있을 것이다.

4. 교통안전교육의 개선 과제

잘못되거나 올바르게 알려지지 않은 교통습관을 제대로 바로 잡고 올바른 교통문화를 형성하고 발전·유지시켜 나가기 위해서는 다양한 방법이 필요하겠지만, 그 가운데서 가장 중요한 것은 교육이다. 현행 교통안전교육은 전문기관인 도로교통공단, 교통안전공단, 각 시·도 교통연수원과 일부 민간단체 및 자동차 회사 등에서 교육이 필요한 모든 영역에서 다양한 방식으로 이루어지고 있다. 도로교통공단의 행정처분 및 운전면허취득을 위한 특별교통안전교육과 전문교육 및 여러 계층에 대한 안전교육, 교통안전



자료: 경기도 교통연수원 중장기 발전계획 연구, 경기개발연구원, 2002

그림 2. 경기도 교통연수원의 교통안전교육 실적

공단 교통안전교육센터에서의 안전운전체험교육과 전문교육, 시·도 교통연수원의 여객 및 화물 운수종사자들을 위한 신규 및 연수교육 등이 전문기관의 대표적인 교육영역이다. 이들 교통안전교육은 어린이에서 고령자까지 모든 계층과 전문, 소양, 일반 교육 등 모든 영역을 포괄하고 있으며 관련 기관이나 종사자도 적지 않은 수준으로 교육 수혜자와 영역도 갈수록 증가하고 있다. 그림 2는 1983년에 설립된 경기도 교통연수원의 교육실적을 나타낸 것이다. 운수종사자 교육수요가 해마다 크게 증가하고 있으며 어린이, 노인, 일반인 대상의 교통안전교육도 2007년부터 크게 증가하였다.

현재 교통안전교육의 기본 추진방향은 어린이에서 노인에 이르는 평생 교통안전교육체계의 구축이다. 다만 교육대상이 어린이에서 성인, 고령자에 이르기까지 전 연령층으로 확대됨에 따라 지금의 자원으로 늘어나는 교육수요를 충족하기에 역부족이다. 어린이 교통안전교육의 경우 도로교통공단과 시·도 교통연수원이 분담하여 시행하고 있으나 모든 초등학교가 일 년에 한번 정도 교육을 받을 수 있는 정도의 여건이라고 한다. 고령자 교육의 경우 최근 노인교통사고의 급격한 증가와 고령운전자의 증가에 따라 이들의 안전을 위한 법제도의 정비와 함께 안전교육이 많이 도입되고 있는데, 도로교통공단이 2013년 8월부터 시행하고 있는 고령운전자(만 65세 이상) 교통안전교육이 이러한 사례에 해당한다. 또한 중요하게 고려할 교육대상이 청소년층이다. 이들은 충동적인 행동을 억제하기 어려운 연령대이기도 하고 성인이 되어 운전면허를 취득할 수 있는 나이에 가까우므로 돌발행동 예방 및 사전교육의 차원에서 교통안전교육을 반드시 받아야할 대상에 해당한다. 이렇게 따지면 평생교통안전교육체계의 구축에 따른 늘어나는 교육수요를 감당하기 위해 관계 기관의 역량 강화와 전문 인력의 확충 등 꾸준한 투자와 개선이 필요하다.

사업용자동차운전자는 다른 운전자에 비해 사고율이 5배 이상 높고 신호위반 등 법규 위반이 잦으며

급감속, 급가속, 급진로 변경 등 위험한 운전 행동이 많다. 이들은 장시간 운전이 종사하며 피로가 누적되고 스트레스에 노출되어 자신도 모르게 위험한 운전행태를 가지게 된다. 따라서 이들에 대한 교육과 단속에 있어 특별한 대책이 필요하다. 이를 위해 경찰과 교통안전공단, 민간단체 등에서는 연중 사업용자동차 법규 위반 집중 단속을 한다든지 교통법규 위반차량 신고제(일명 카파라치)를 시행하는 등의 조치를 취하고 있다. 그러나 이보다 더 근본적인 대책으로는 사업용자동차 운전자에 대한 주기적이고 전문화된 안전교육을 시행하는 것이다. 사업용자동차 운전자에 대한 교육제도를 살펴보면, 여객자동차 운수사업법에 의해 신규 고용자 교육 16시간과 직무보수교육 4시간, 화물자동차운수사업법에 의해 직무보수교육 4시간이 시행되고 있다. 또한 화물자동차 운수종사자는 교통안전공단에서 8시간의 신규 면허자 교통안전체험 교육을 받아야 자격증을 취득할 수 있도록 하고 있다. 직무보수교육의 경우 시·도 교통연수원이 있는 전국 12개 지역에만 국한하여 시행되고 있어, 실제로 안전교육을 1년에 한 번도 받지 못하는 운수사업자가 훨씬 많다. 교통안전공단이 2009년도에 개소한 교통안전교육센터에서 사업용자동차 운전자들을 대상으로 한 안전교육과 체험교육 프로그램을 운영하고 있지만 아직 참여율이 높지 않은 실정이다. 사업용자동차 운전자의 안전운전을 유도하기 위해 현행 직무교육체계를 질적, 양적인 측면에서 강화하여야 한다. 즉 직무보수교육은 법적인 의무 교육시간을 늘리고, 교육 내용의 전문성을 확보하며, 모든 운전자들이 혜택을 받을 수 있도록 교육장도 전국적으로 확대해나가야 한다.

현행 교통안전교육체계에 대해서 실무자들이 지적하는 가장 큰 문제는 교육이 “형식적”이라는 점이다. 운전면허를 취득할 때 받았던 2시간(현재는 1시간) 교통안전교육이 얼마나 형식적이고 내용 면에서도 부족하였는지를 면허를 소지한 운전자라면 대부분 경험하였을 것이다. 사업용자동차운전자 직무교육의 경우 사업자는 교육 의무를 기피하려고 하고, 피교

육자는 교육을 시간 때우기로 의식하고 있으며, 교육 내용도 직무에 부적합한 것이 많아 교육의 효과가 떨어지고 있다. 사업자와 피교육자가 직무교육의 필요성을 느끼고 흥미를 가질 수 있도록 관계기관은 교육 내용의 전문성을 강화하고 체험학습 등 콘텐츠를 다양화하도록 적극 노력하여야 한다.

5. 맺음말

지금까지 짧은 글을 통해 우리나라 도로교통문화의 특징을 살펴보고 전반적인 교통문화가 미성숙하고 교통법규 등을 잘 지키지 않는 원인에 대해 진단해보았다. 또한 교통문화와 안전의 개선을 위한 여러 정책 중 교통안전교육제도가 가진 문제점과 개선 과제에 대해서도 간략하게 짚어보았다.

우리의 교통문화에 대해서는 법규위반에 무감각한 태도, 안전에 부주의한 운전습관, 미흡한 양보의식 등 부정적인 측면만을 논하였으나 이것이 우리의 수준이고 당연한 현실임을 부정할 수 없다. 또 이를 개선하기 위한 제도나 정책은 도로 이용자들에게 뿌리깊게 박힌 잘못된 의식, 태도, 행태, 습관 등을 바꾸는 것을 궁극적인 목표로 하여야 한다는 추상적인 주장도 하였다. 손해보험협회가 실시한 교통안전의식 조사에서 운전자의 80%가 “교통법규 위반으로 단속된 후에도 또 교통법규를 위반한다.”고 응답하였다고 한다. 여기서 우리는 “교통법규를 위반하는 행동

을 반복하겠다.”는 80%라는 수치보다는 “같은 교통법규를 또 위반하지는 않겠다.”는 나머지 20%에 주목하여야 한다. 즉 교육과 홍보, 단속 등의 지속적인 노력으로 이들 개선과 변화에 대한 의지를 가진 20%를 계속 늘려나간다면 우리의 미성숙한 교통문화와 운전자의 잘못된 의식, 태도, 습관 등이 조금씩 개선되어 성숙한 수준의 문화로 탈바꿈할 수 있을 것이다. 또한 이런 식의 노력을 지속한다면 잘못된 의식과 태도, 습관을 바꾼다는 것이 결코 추상적인 목표가 아닌 실현가능한 무엇이 될 것이다. 다만 정부와 관계기관, 전문가 뿐 아니라 도로 이용자 스스로의 끊임없는 관심과 변화를 위한 노력이 무엇보다 중요하다 하겠다.

참고문헌

교통안전공단, 「교통문화지수 실태조사보고서」, 2009
 설재훈, 「우리나라 교통문화의 현황과 특징」, 월간교통, 2000
 한국교통연구원, 「교통문화 선진화 방안」, 1998
 한국교통연구원, 「G20 정상회의 대비 세계일류 교통문화 정착방안」, 2010
 Ogburn, William F. “Cultural Lag as Theory”, *Sociology & Social Research* 41.3, p.167-174. 1957

Keywords : 이용자의 도로교통문화, 교통안전교육

회원의 신상변동사항(이사, 전근, 승진 등)이 있으면 학회 사무국으로 연락주시기 바랍니다.
 현재 반송되는 우편물이 너무 많습니다.

• 전 화 : (02)3272-1992 • 전 송 : (02)3272-1994
 • E-mail : ksre1999@hanmail.net