

봄철 교통사고 예방 경찰활동 - 광주지방경찰청을 중심으로 -

Spring season City Traffic accident prevention police activity
-centering Gwangju province police agency -

강맹진
남부대학교

Kang maeng-jin
Nambu Univ.

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. 이것은 매일 17명 내외가 사망을 하고 920명이 부상을 당한다고 볼 수 있다. 광주광역시에서도 지난 한 해 8,231건의 교통사고가 발생하여 138명이 사망을 하고 13,533명이 부상을 당한 것으로 집계되었다. 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 도움을 받아 2008년 봄철에 발생한 교통사고현황과 2009년 3월에 발생한 교통사고현황을 분석하였는데 여기에서는 봄철 교통사고 예방 경찰활동을 살펴보고자 한다. 그런데 천문학적으로는 춘분에서부터 하지까지가 봄이지만, 기상학적으로는 3, 4, 5월을 봄이라 한다. 여기에서 봄철은 3월부터 6월까지를 의미하는데 경찰은 계절의 변화와 교통량을 고려한 경찰활동, 교통약자를 위한 교통 환경 개선과 실질적인 홍보, 보행 중 교통사고와 야간 교통사고 예방 대책, 관광버스 등 단체 여행객 관리, 오토바이와 농기계 운전자를 대상으로 한 경찰활동에 더 많은 노력을 기울여야 한다.

Abstract

By the statistics of traffic safety public corporation as of Feb. 2009 year, in domestic 16,861,965 cars were registered and in this Gwangju is registered by 476,149 cars. Except Ulsan, compare to other metropolitan city, vehicles numbers are fewer. Then, as of 2009. 4. 9. by the announcement of National land and marine ministry, the operation distance of passenger cars of Gwangju metropolitan city is 40.9 km per 1 day and the most highest in the whole country. On the one hand, by the materials of traffic safety public corporation, from 2007. 1. 1 to 2007. 12. 31 for a year, traffic accidents of Korea were 211,662. By this, 6,166 people were death, 335,906 people were wounded. This mean about 17 people death and 920 people wounded per day. In Gwangju metropolitan city, last year 8,231 traffic accidents took place and 138 people were death and 13,533 people were wounded. This while government did various traffic policy to reduce traffic accidents and some degree were progressive. But still the actual circumstances is that disgrace of traffic undevelopment country can't take off. Moreover, the concern for the traffic safety of feeling of general people is very deficient. In this research, with the help of Gwangju province police station, analysed traffic accidents reality of 2009 year March and this is going to look around spring season traffic accidents prevention activities and spring season means from March to June.

I. 서론

교통안전공단의 통계에 의하면 2009년 2월 현재 국내에는 16,861,965대의 차량이 등록되어 있고 이 가운데 광주는 476,149대가 등록된 것으로 나타났다[1]. 울

산을 제외한 다른 광역시에 비하여 차량 대수는 상당히 적은 편이다. 그런데 2009년 4월 9일 국토해양부의 발표에 의하면 광주광역시의 승용차 운행 거리는 1일 40.9km로 전국 최고에 해당 한다. 한편 도로교통공단의 자료에 의하면 2007년 1월 1일부터 2007년 12월 31

일까지 1년 동안 우리나라에서 발생한 교통사고는 211,662건이었다. 이로 인하여 6,166명이 사망을 하고 335,906명이 부상을 당한 것으로 집계되었다. 이것은 매일 17명 내외가 사망을 하고 920명이 부상을 당한다고 볼 수 있다. 광주광역시에서도 지난 한 해 8,231건의 교통사고가 발생하여 138명이 사망을 하고 13,533명이 부상을 당한 것으로 집계되었다. 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 도움을 받아 2008년 봄철에 발생한 교통사고현황과 2009년 3월에 발생한 교통사고현황을 분석하였는데 여기에서는 봄철 교통사고 예방 경찰활동을 살펴보고자 한다. 그런데 천문학적으로는 춘분에서부터 하지까지가 봄이지만, 기상학적으로는 3, 4, 5월을 봄이라 한다. 여기에서 봄철은 3월부터 6월까지를 의미한다.

II. 현황

1. 교통사고 일반 현황

[표-1]은 전체 교통사고 현황으로 2008년 광주광역시에서 발생한 교통사고는 8,231건으로 전년대비 350건 4.4% 증가하였다. 그러나 사망자는 138명으로 14%, 감소하였으며 부상자는 13,533명으로 전년대비 6.3% 증가하였다. 지난 해 교통사고로 인한 사망자는 전국적으로 5,870명 이었으며 이를 월 평균으로 나누어 보면 매일 489명이 교통사고로 사망을 한다는 계산이 가능하다.

표 1. 전체 교통사고 현황

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)

(자료: 광주지방경찰청 경비교통과)

그런데 2008년 한 해 가운데 봄철인 3월부터 6월까지 발생한 교통사고 현황을 살펴보면 [표-2]와 같은데 2,769건이 발생하여 43명이 사망하고 4,562명이 부상한 것으로 나타났다. 특히 5월과 6월의 발생 건수와 사망자 수, 부상자 수가 3, 4월보다 월등하게 높은 것으로 나타났다.

표 2. 2008년 봄철 교통사고 발생현황

월별	3월	4월	5월	6월	합계
건수	625	644	782	718	2,769
사망	7	8	16	12	43
부상	1,052	1,025	1,306	1,179	4,562

(자료: 광주지방경찰청 경비교통과)

한편 광주광역시에서 2009년 3월 한 달간 발생한 교통사고는 [표-3]에서 볼 수 있듯 676건에 9명이 사망하고 1,013명이 부상한 것으로 집계되었다. 3월은 봄철의 일부임에도 아래 표와 같이 다수의 사상자가 발생한 것을 보면 봄철 교통사고의 심각성을 알 수 있다.

표 3. 2009년 3월 경찰서별 교통사고 발생현황

경찰서	광주동부	광주서부	광주남부	광주북부	광주광산
건수(676)	68	162	72	224	150
사망(9)	0	2	0	4	3
부상(1013)	100	233	116	317	247

(자료: 광주지방경찰청 경비교통과)

3. 봄철 교통사고 현황

보통 천문학적으로는 춘분에서부터 하지까지를 봄이라 하고 기상학적으로는 3, 4, 5월을 봄이라고 하는데 여기에서는 실무적 측면을 고려하여 3, 4, 5, 6월을 봄철이라 한다. 봄은 따뜻한 계절이지만 기상이 비교적 안정된 겨울이나 여름에 비하면 날씨 변화가 심하고 때때로 추위가 되돌아오는 등 기상이 상당히 복잡한 특징이 있다. 2008년 광주광역시에서 발생한 교통사고 사망자 138명 가운데 봄철인 3월부터 6월까지의 사망자는 43명으로 30%를 넘고 있다.

표 4. 2008년 월별 교통사고 사망자 현황

구분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
'07년	152	11	7	14	13	13	14	10	10	13	14	20	13
'08년	138	10	9	7	8	16	12	11	11	13	20	11	10
대 비	-14	-1	2	-7	-5	3	-2	1	1	0	6	-9	-3
(%)	(-9.2)	(-9.1)	(28.6)	(-50.0)	(-38.5)	(23.1)	(-14.3)	(10.0)	(10.0)	(0.0)	(42.9)	(-45.0)	(-23.1)

〈자료: 광주지방경찰청 경비교통과〉

그런데 [표-5]와 같이 이 가운데 14세 이하의 어린이 교통사고 사망자는 3명으로 2008년 전체 어린이 교통사고 사망자 4명 가운데 3명이 봄철인 3월부터 6월에 집중되어 있다. 이 같은 현상은 특히 어린이들이 봄철 교통사고에 심각하게 노출되어 있는 것으로 판단된다.

표 5. 어린이 교통사고 사망자(14세 이하)

구분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
'07년	4	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0
'08년	4	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0
증 감	0	0	-1	0	1	1	-1	0	0	1	-1	0	0
(%)	(0.0)		(-100.0)	(0.0)			(-100)				(-100)		

〈자료: 광주지방경찰청 경비교통과〉

한편 65세 이상 노인 교통사고 사망자의 경우를 살펴 보면 [표-6]에서 보는 바와 같이 2008년 40명의 사망자 가운데 15명의 노인이 봄철인 3월부터 6월 사이에 사망한 것으로 나타났다. 이와 같은 통계들을 볼 때 교통사고 예방을 위하여 피해자의 연령적 특성, 지역적 특성, 시간적 특성 등을 고려한 예방대책이 요구된다.

표 6. 노인 교통사고 사망자(65세 이상)

구분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
'07년	41	5	3	4	1	1	3	2	2	4	3	8	5
'08년	40	3	1	2	5	6	2	2	1	4	7	4	3
증 감	-1	-2	-2	-2	4	5	-1	0	-1	0	4	-4	-2
(%)	(-2.4)	(-40.0)	(-66.7)	(-50.0)	(400.0)	(500.0)	(-33.3)	(0.0)	(-50.0)	(0.0)	(133.3)	(-50.0)	(-40.0)

〈자료: 광주지방경찰청 경비교통과〉

4. 보행 중 교통사고 사망자

광주광역시에서 보행 중 교통사고로 인한 사망자는 [표-7]과 같다. 이를 보면 2007년에 비하여 15명, 무려 17.86%가 감소한 것으로 나타났다. 2008년 발생한 보행 중 교통사고 사망자는 69명으로 봄철인 3월부터 6월까지의 사망자는 25명으로 30%를 넘고 있으며 5월이 9명으로 2007년과 동일하며 가장 높게 나타났다. 그런데 보행 중 교통사고 사망자를 전체교통사고 사망자와 비교하면 2008년 전체 교통사고 사망자인 138명의 50%를 차지하고 있는 셈이어서 보행자 보호를 위한 경찰활동이 절실하다.

표 7. 보행 중 교통사고 사망자

구분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
'07년	84	7	4	7	7	9	8	4	4	10	6	11	7
'08년	69	4	4	4	7	9	5	3	7	6	8	7	5
증 감	-15	-3	0	-3	0	0	-3	-1	3	-4	2	-4	-2
(%)	(-17.86)	(-42.9)	(0.0)	(-42.9)	(0.0)	(0.0)	(-37.5)	(-25.0)	(75.0)	(-40.0)	(33.3)	(-36.4)	(-28.6)

〈자료: 광주지방경찰청 경비교통과〉

5. 교통사고 유형별 현황

[표-8]와 같이 2008년 봄철 교통사고 유형별 현황을 보면 건수 면에서는 차와 차간의 사고로 발생한 경우가 2,100건으로 가장 높았으나 사망자 숫자는 차와 사람의 사고로 인한 경우가 월등하게 높은 것을 알 수 있다. 이것은 보행 중에 교통사고로 사망하는 경우가 많다는 것을 의미한다. 한편 과거와 달리 철길건널목 사고는 한 건도 발생하지 않아 광주광역시 도심을 통과하는 철길의 길이가 상당함에도 의미 있는 현상이라 생각된다.

표 8. 2008년 봄철 교통사고유형별 현황

구분	계	차대 사람	차대차	차량단독	철길건널목
건수	2,769	561	2,100	108	0
사망	43	25	14	4	0
부상	4,562	581	3,845	136	0

〈자료: 광주지방경찰청 경비교통과〉

6. 교통법규위반별 현황

[표-9]와 같이 2008년 봄철 교통법규위반별 현황을 살펴보면 안전운전불이행으로 발생한 교통사고가 1,208건으로 가장 높았으며 이로 인한 사망자가 전체 사망자의 60%에 이르고 부상자의 숫자도 1,775건으로 가장 높은 비율을 차지하고 있다. 다음으로는 신호위반, 교차로통행방법위반의 순인데 이를 보면 운전자의 부주의가 교통사고를 유발하는데 커다란 영향을 미치는 것으로 판단된다.

표 9. 2008년 봄철 교통법규위반별 현황

구분	계	중앙선침범	신호위반	과속	보행자보호불이행	안전운전불이행	안전거리미확보	교차로통행방법위반	기타
건수	2,769	138	402	2	60	1,208	511	302	146
사망	43	1	7	1	2	29	1	0	2
부상	4,562	232	789	1	66	1,775	942	545	212

〈자료: 광주지방경찰청 경비교통과〉

7. 시간대별 교통사고 현황

2008년 봄철 시간대별 교통사고 현황은 [표-10]와 같은데 가장 높은 비율을 보인 것은 22시부터 24시까지로 324건이 발생하여 9명이 사망하였고 569명이 부상을 당하였다. 다음으로는 20시부터 22시까지로 313건이 발생하여 4명이 사망하고 549명이 부상을 당하여 심야시간대에 교통사고 발생과 부상비율이 높은 것으로 나타났다. 한편 출퇴근 간대와 오후에도 비교적 교통사고 발생률이 높은 것으로 판단된다. 심야시간대의 교통사고는 특히 도로의 밝기와 상관관계가 있으므로 도로의 조명 등 운전환경을 개선하는 노력이 필요하다.

표 10. 2008년 봄철 시간대별 교통사고 발생현황

	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
발생	2,769	195	140	110	157	284	179	231	280	266	291	313	324
사망	43	6	5	8	1	2	2	1	2	1	2	4	9
부상	4,562	366	254	166	257	439	276	401	442	425	418	549	569

〈자료: 광주지방경찰청 경비교통과〉

8. 차량 용도별 교통사고 사망자 현황

[표-11]은 차량 용도별 교통사고 현황이다. 이를 살펴보면 60%를 넘는 인원이 비사업용 즉, 자가용에 의한 사고로 나타났다. 특히 이 가운데 비사업용 승용차에 의한 교통사고 발생 건수는 1,447건으로 14명의 사망자와 3,066명의 부상자가 발생한 것으로 나타났다. 또한 오토바이와 농기계 등에 의한 교통사고로 인한 사고발생 건수와 사망자·부상자의 비율도 매우 높은 것으로 판단되어 이에 대한 대응이 필요하다.

표 11. 2008 봄철 자동차 용도별 교통사고 발생현황

	계	사업용	비사업용	이륜 및 기타
건수	2,769	693(승용 522, 승합 100, 화물 60, 기타 11)	1,772(승용 1,447, 승합 74, 화물 245, 기타 6)	304
사망	43	19(승용 11, 승합 4, 화물4)	19(승용 14, 승합 2, 화물3)	5
부상	4,562	1124(승용 872, 승합 144, 화물 95, 기타 13)	3,066(승용 2497, 승합 127, 화물 435, 기타 7)	372

〈자료: 광주지방경찰청 경비교통과〉

III. 경찰활동

1. 계절의 변화에 따른 경찰활동

봄철은 다른 계절과 달리 이동인구가 많고 행락객이 많다. 봄은 따뜻한 계절이지만, 기상이 비교적 안정된 겨울이나 여름에 비하면 바람이 잦고 건조하며 날씨 변화가 심하다. 때때로 꽃샘추위가 있고 일교차가 심하며 황사현상 등 기상의 특징이 있다. 이런 계절적 특징을 이유로 봄에는 운전자나 보행자에게 춘곤증이 발생한다. 춘곤증은 겨울동안 움츠렸던 인체의 신진대사 기능이 봄철을 맞아 활발해지면서 생기는 일종의 피로 증세로 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 야간운전을 하는 경우가 많아 이로 인한 졸음운전으로 대형 교통사고가 빈번히 발생하고 있다[1]. 졸음운전은 졸음으로 돌발상황을 인지하지를 못한다. 그래서 돌발상황에 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 운전할 때는 5시간 이상 자고 운전할 때보다 사고 위험이 5.6배나 높다고 한다. 새벽 2~5시에 운전할 경우에도 다른 시간대 운전보다 사고 위험은 2.7배나 증가, 운전자 졸음으로 사망과 부상을 입을 수 있다[2]. 언급한대로 봄철 운전, 특히 오후 2-3시에는 많은 운전자들이 춘곤증에 시달리는 것으로 되어 있다. 이로 인한 교통사고 예방을 위하여 경찰활동도 계도를 중심으로 한 경찰활동이 이루어져야 하는데 자동차 안에서 운전하는 운전자를 보고 졸음운전 여부를 판단하기에는 어려움이 많다. 그러므로 취약시간대에 차량의 움직임과 운전자의 태도 등을 관찰하여 의심이 가는 차량은 갓길로 유도하거나 정지시켜 운전자를 하차하게 하여 주위를 환기시키는 등의 경찰활동이 요구된다.

2. 교통량에 따른 경찰활동

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[3]. 현재에도 교통량의 변화에 따른 경찰활동이 이루어지는 것으로 파악되었으나 일부 지점에 따라서는 지속적이지 않은 경우를 볼 수 있었다. 또한 현장에서 근무하는 경찰관의 숫자도 교통량 등 교통상황에 부합되지 않은 경우가 있었다. 광주광역시의 시계지점별 교통량을 살펴보면 아래 [표-12]와 같은데 광산구의 비아인터체인지를 통

과하는 차량이 15시간당 49,282대로 가장 많은 것으로 나타났다. 다음으로는 서광주인터체인지를 통과하는 차량이 45,490대였는데 광주 시내 주요 시계지점인 용연정수장입구, 동곡파출소, 표충사입구, 임곡 순으로 분석되었는데 시계별 지점의 교통량을 계절별, 월별, 요일별, 시간대별로 분석하여 이에 따른 경찰활동의 변화가 이루어져야 한다고 생각된다.

표 12. 시계지점별 교통량

시계지점	비아 I. C	서광주 I. C	용연정수장입구	동곡파출소	표충사입구	임곡
교통량	49,282	45,490	44,186	33,273	30,458	11,171

<자료 [http:// www.gwangju.go.kr/index.jsp](http://www.gwangju.go.kr/index.jsp)>

한편, 도심지점별 교통량은 아래 [표-13]과 같은데 15시간 당 백운광장의 교통량이 143,688대로 가장 많았으며 농성광장과 서방사거리, 남광주사거리, 백운교차로, 전남대학교입구 순으로 분석되었다. 시계지점별 교통량을 고려한 경찰활동 외에 도심지점별 교통량의 변화에 따른 경찰활동이 필요한데 이 경우에도 위와 마찬가지로 교통량을 구체적으로 분석하여 그때그때 상황에 맞는 경찰활동이 이루어져야 한다.

표 13. 도심지점별 교통량

도심지점	백운광장	농성광장	서방사거리	남광주사거리	백운교차로	전대입구사거리
교통량	143,688	103,234	88,639	87,355	73,756	62,806

<자료 [http:// www.gwangju.go.kr/index.jsp](http://www.gwangju.go.kr/index.jsp)>

3. 위반자 단속과 위반유형에 따른 교육

교통사고를 줄이기 위한 여러 가지 노력 가운데 교통법규 위반자에 대한 단속은 중요한 예방 수단 가운데 하나이다. 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 면밀

하게 관찰해 보면 지속적으로 이루어지기 보다는 그때 그때 상황에 따라 이루어지는 경우가 많은 것 같다. 물론 경찰에서는 이를 “테마별 교통단속”이라 부르기도 하지만 많은 시민들이 이와 같은 경찰의 단속 행태에 의구심을 갖기도 한다. 즉, “있어야 할 곳에 경찰이 없다”는 말이 있음을 고려해야 한다. 물론 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. 일괄적으로 이루어져야 하는 교육 외에 운전자의 위반 특성에 맞는 교육프로그램의 개발이 필요하다고 생각된다.

4. 보행자 안전대책

2008년 광주광역시에서 보행 중 교통사고로 사망한 사람은 69명이었다. 그러나 이 가운데 봄철인 3월부터 6월까지의 사망자의 비율은 앞의 [표-7]과 같이 4계절 중 가장 높은 것으로 나타났다. 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 무단 횡단을 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 특히 자

원봉사자와 주민을 통한 교통법규위반자 신고제도가 활발하게 이루어지는 경우가 있다[4]. 또한 선진국에서는 이미 오래 전부터 교통정온화(Traffic calming) 기법을 이용한 다양한 사업을 전개하고 있는데 교통정온화 기법에는 일반적으로 교통량저감기법과 속도저감기법이 이용되고 있다[5]. 특히 속도저감기법을 적용시키기 위한 방안의 하나로 과속방지턱을 만들고 운전 중인 운전자가 자기 차량의 속도를 볼 수 있도록 입식 전광판에 속도를 표시해주는 이동용 ‘가변속도표출기’ (Driver Feedback Sign: DFS)를 교통량이나 도로의 특성에 따라 배치하여 운전자가 차량의 속도를 조절하도록 하는 방안이 실효를 거두고 있는 것으로 판단된다. 국내에서도 최근 이와 같은 이동용 ‘가변속도표출기’를 고속도로 등 도로의 여건에 따라 부분적으로 배치하고 있는데 이를 확대 운용할 필요가 있다.

5. 교통약자를 위한 경찰활동

여기에서 교통약자라 함은 어린이와 노인을 의미한다. 지난 해 광주광역시에서 발생한 14세 이하의 어린이와 65세 이상 노인의 교통사고 사망자 현황을 보면 [표-5], [표-6]과 같이 봄철에 집중된 것을 알 수 있다. 특히 어린이의 경우는 3월부터 5월에 집중되어 있는 것으로 나타났다.

한편, 연구를 위하여 2009년 3월 초부터 4월 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 등갯길 어린이들을 위한 교통정리지원 활동을 하는 것을 목격하였다. 그러나 얼마 지나지 않아 경찰관들은 보이지 않았고 막대한 예산을 들여 설치한 대형 전광판의 안내표지는 나타나는 안내문의 내용이 반만 보이는 등 이미 오래전부터 제 기능을 하지 못하고 있었다. 연구자의 판단으로는 일부이겠지만 아직까지도 경찰이나 도로관리 관청에서 마지못해 흉내만 내는 등 하교길 교통안전 대책을 시행하고 있는 것으로 판단된다. 그러나 어차피 해야 할 일 가운데 하나라면 긍정적인 자세로 적극적인 경찰활동이나 치안서비스가 제공되어야 한다. 미국에서는 차량의 주행이나 차량과의 직접적 충돌에 의하지 않은(non-traffic, non-crash) 자동차 사고로 연간 약 9,160명의 어린이가 응급실에서 치

료를 받고 있다. 2006년 현재 매주 최소한 두 명의 어린이가 후진차량에 치여 사망하고 있으며 48명이 부상을 당하고 있다[6]. 교통선진국이라 불리는 미국, 어린이와 노약자에 대한 운전자의 배려가 비교적 잘 지켜지고 있음에도 불구하고 이와 같은 수치를 나타내는 것은 의외라고 볼 수 있다.

우리나라에서 그나마 초등학교를 중심으로 교통안전 활동을 하고 있는 단체는 「녹색어머니회」라고 할 수 있다. 그런데 이와 같은 학부모 봉사단체 또는 개인 차원의 자원봉사자 등에 대한 정기적인 교육 프로그램이 적절하게 운용되어야 한다. 아울러 적더라도 인센티브를 제공하는 방안이 고려되어야 한다. 이 외에도 유치원등 어린이 대상 교육시설의 운영자와 어린이를 대상으로 구체적이고 실현가능한 교통안전교육을 통해서 어린이 교통사고를 예방할 필요가 있다. 이와 함께 어린이보호구역 내 교통안전시설물을 정비하고 보도와 차도가 분리되지 않은 지역은 신속하게 정비해야 한다. 과속방지턱 및 방호울타리 설치, 어린이 통행에 장애가 되는 각종 장애물도 제거되어야 하고 신호등, 경보등, 안전표지는 보강되어야 한다. 어린이교통공원 체험을 정례화 하는 것도 필요하다[7]. 또한 지난 해 수도권에서 시범 운영되어 전국으로 확대된 「아동안전지킴이」의 역할을 고려할 필요가 있다고 생각한다. 「아동안전지킴이」 제도는 2008년 5월부터 그해 12월까지 8개월간 수도권 경찰서에서 시범 운영되었다. 그 결과 긍정적 평가를 받아 광주권 4개 경찰서를 포함하여 전국 101개 경찰서에서 운영하게 되었으며 퇴직경찰관과 노인회원을 선발하여 이 제도를 운영하고 있다. 아동보호가 취약하고 하교 후 활동이 집중되는 평일 오후 2시부터 6시 사이에 관할 지구대를 거점으로 아동대상 범죄 취약지를 중심으로 순찰활동 등을 하고 있다.

노인을 위한 경찰활동으로는 관내의 경노당 등에 대한 관심과 잦은 방문, 정기적인 순회교육이 필요하다. 한 예로 2009년 4월 6일 충북지방경찰청은 청주에 위치한 새싹경로당에서 노인교통사고 예방 요령 교육을 실시한 후 노인들에게 야광조끼를 지급한 사례가 있으며 강원지방경찰청에서도 강원지역 내 농촌지역 노인들을 대상으로 교통사고 예방을 위한 상의를 지급한 것으로 보도되었다. 그런데 단순히 조끼를 지급하고 상의를 지급하는 1회의 행사에 그치지 말고 지속적인 교통사고예방교육과 홍보가 필요하다. 이 과정에서 노인을 대상으로 한 「교통안전지킴이」의 성과와 순회교육의

결과로 나타난 노인사망사고의 감소효과를 눈여겨 볼 필요가 있다. 더불어 일부 프로그램을 활용하는 방안을 강구할 수 있는데 예를 들면, 현장체험 답사, 보호구역 내 보행자 통행시설, 안전시설 등 개선사업을 조속히 시행하고 보도·차도 분리와 갓길 확보 등 보행자를 위한 안전시설을 확충하고 마을을 통과하는 도로에 대한 속도제한 규정을 지역실정에 맞게 조정할 필요가 있다. 이외에도 노인보호구역을 지정하고 「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 노령인구가 많은 지역의 보행신호 주기 연장과 야간 외출 시 밝은 계통의 착복을 하도록 홍보하는 경찰활동이 요구된다.

6. 오토바이·농기계 대상 경찰활동

광주광역시 내에서 운행 중인 오토바이에 대한 정확한 통계는 없다고 해도 과언이 아니다. 그만큼 오토바이는 지자체나 경찰의 관리에서 벗어나 있는 경우가 많다. 음식점의 배달은 물론이고 근래에는 일부 학생들이 오토바이를 놀이수단과 교통수단으로도 이용하고 있다. 그런데 이 과정에서 문제가 되는 것은 상당수의 오토바이가 등록되지 않은 무적상태이며 보험에 가입되어 있지 않은 무보험차라는 사실이다. 더욱이 오토바이는 중요한 절도 품목으로서 절도의 표적이 되기도 한다는 점인데 그럼에도 불구하고 오토바이와 소유자·점유자 등에 대한 체계적인 관리가 이루어지지 않고 있다. 지금이라도 경찰을 비롯한 관련 기관에서는 관내 음식점 배달업소 오토바이 판매 및 수리 점은 물론이고 개인적으로 소유하고 있는 내용 등을 파악하여 관리해야 할 것으로 판단된다.

광주광역시 외곽 지역은 전라남도 장성군, 화순군, 나주군, 담양군 등과 인접하여 아직도 넓은 농지와 임야를 포함하고 있다. 이 가운데 광산구와 북구, 서구의 면적 상당 부분에 농지가 포함되어 있고 특히 광산구의 경우는 광주광역시에서 가장 넓은 행정구역만큼이나 농업에 종사하는 인구가 많다고 볼 수 있다. 특히 소촌동, 비아동 등에서는 전업으로 농업에 종사하는 세대가 많은데 이들 세대의 경우 부도심에 거주하면서 국도 또는

지방도를 따라 경운기, 트랙터, 콤팩트 등 농기계로 농업현장으로 이동하는 경우가 많다. 이에 따라 특히 봄철 농번기에 도로를 이용하는 농기계로 인한 교통사고 예방을 위한 노력이 필요하다. 이를 위하여 적재함 후미의 등이나 야광 반사판, 표시등을 더 크게 확대하거나 점멸등 등을 부착할 필요가 있으며 제작단계에서부터 충분히 고려되어야 한다. 또한 음주운전 사재가 발견되고 있으므로 순찰 중 가정이나 현장을 방문하여 예방 차원의 홍보를 할 필요가 있다. 하루 종일 논과 밭에서 일하면서 먹은 새참과 반주 한두 잔이 대형사고의 빌미가 될 수도 있기 때문이다. 이와 함께 많은 수의 농기계가 보험에 들지 않은 현실을 감안하여 정부 차원에서 지원을 해서라도 의무적으로 보험을 들도록 하는 방안이 강구되어야 한다. 한 언론 매체의 보도에 의하면 2008년 10월 현재 농기계 보험 가입 수는 전국적으로 약 2만대에 불과한 것으로 나타났는데[8]. 이는 매우 미미한 가입률이다.

7. 단체 여행객 관리

2009년 4월 23일 저녁 7시경 서울시 도봉구 수유리 도로상에서 발생한 대형 관광버스의 승용차 추돌 사고로 현장에서만 7명의 사망자가 발생하였다. 경찰의 조사에 의하면 관광버스의 브레이크 고장으로 차량이 제때 정지되지 않아 6중 추돌 사고를 일으켰으며 당시 승차 정원을 초과한 소형 승용차는 관광버스 밑에 깔려 형체를 분간할 수 없는 상태였던 것으로 보도되었다. 이와 같이 대형차량에 의한 사고는 사고 자체도 대형사고로 이어지는 것이 일반적이다. 계절적으로도 봄은 단체여행객이 많은 시기이다. 각 급 학교의 수학여행을 비롯하여 각종 단체의 나들이가 많다. 광주광역시를 출발하거나 통과하는 단체 여행객에 대하여 경찰서 별로 관련 정보를 수집하여 법규준수와 안전운행을 유도하고 인솔자와 상시 연락체제 유지하는 등의 노력이 필요하다. 또한 업무에 지장이 없는 한도 내에서 관광버스 운전자를 대상으로 별도의 안전운전교육 프로그램 적용을 고려할 필요가 있다. 이 경우 담당경찰관이 관내의 운송업체를 방문하여 직접 교육하거나 운전자, 운송사업자를 소집하여 경찰서 등에서 교육할 수 있다. 교육의 적극 참여와 안전운전 동기유발을 위해서 교육 참가자에게는 일정액의 교육훈련비를 지급 하는 방안을 생각할 필요가 있다. 대형교통사고는 사고발생 후 치르게

되는 사회적 · 경제적 손실 비용이 크기 때문이다.

8. 환경개선과 홍보

광주광역시 행정 구역의 예를 보면 광역시 내에 농업 인구가 적지 않은데 광산구는 외곽지역에 산업단지가 조성되어 있고 농촌지역이 많으며 지형적 특성상 곡가지, 커브, 언덕 같은 도로가 많다. 또한 북구, 서구 등 대부분의 구와 일부 동은 담양군, 화순군을 비롯한 시군과 경계를 하고 있으며 논농사와 밭농사 지역을 상당 부분 포함하고 있다. 이와 같은 현상은 아직도 전근대적인 도로형태를 유지시키고 개량되지 않은 도로, 농로 등은 교통사고 발생율과 관계가 깊다고 할 수 있다. 이와 관련하여 도로구조를 개선하고 횡스 · 중앙분리대 등 교통안전시설물을 보강하는 등 교통 환경을 개선해야 한다. 또한 차도와 인도가 구분되지 않은 도로에 대하여는 재원을 확보, 이를 개선하려는 노력이 필요하고 필요에 따라서는 도로 우회와 일시적인 통행금지에 대하여도 검토되어야 한다.

교통안전 홍보를 위하여 경찰이 일반 국민을 대상으로 교통안전수칙 등을 알기 쉽고 흥미롭게 제작하여 보급하거나 기관(학교)별 · 연령별 · 대상별로 차별화된 교육을 정례화 할 필요가 있다. 그리고 언론매체 등을 통한 홍보가 꾸준히 이루어져야 하는데 이 과정에서는 교통환경의 변화에 따라 그 내용도 심도 있게 연구되고 변화되어야 한다. 예를 들면, 가칭 “운전자의 운전자세가 교통법규 위반에 영향을 미치는 이유” 또는 “심리적 요인이 교통사고에 미치는 영향” 등 과제를 공모하여 그 연구 결과를 홍보하는 것도 한 가지 구체적인 사례라고 할 수 있다. 또한 지구대나 파출소의 순찰 활동 중에도 교통안내와 계도를 위한 시간, 예를 들면 등 · 하교 시간 등을 지정하여 근무일지에 구체적으로 기재하도록 하는 등 일선 경찰관들의 자세를 변화시킬 필요가 있다.

한편 광주지방경찰청이 2007년 12월 외부전문기관인 월드리서치를 통하여 조사한 바에 따르면 안전띠 착용과 정지선정지 계몽 활동 후 분석한 안전띠 착용율은 운전석 85.5%, 조수석 80.6%로 나타났고 정지선 준수율 81.3%로 나타났는데 이는 과거와 비교하여 매우 향상된 수치이다. 정지선에 맞게 정지하고 안전띠를 착용하는 것은 운전자의 기본적인 자세이다. 근래 들어 정부와 관련 기관 등의 홍보와 시민 의식의 향상, 교통안

전문화의 확산에 따라 안전띠를 착용하는 것은 어느 정도 실효를 거두고 있는 것으로 판단된다. 그러나 아직도 일부 운전자는 형식적으로 안전띠를 매거나 헐겁게 하여 실제로 교통사고가 발생할 당시 일어날 수 있는 2차적 사고에 대비하지 못하고 있다. 정지선에 정지하는 운전습관도 중요한데 정지선 정지는 앞 차량과의 접촉 사고나 보행자를 보호하는데 중요한 기능을 하고 있다 [9].

9. 야간 교통사고 예방 활동

일반적으로 운전자는 운전에 필요한 교통정보의 대부분을 시각을 통해 인식한다. 그런데 시야가 좁아지고 어두워진다면 교통사고 발생율이 높아질 수밖에 없다. 일반적으로 가로등은 노폭 12m 이상의 도로에 설치하고 보안등은 노폭 12m 미만의 도로에 설치된다. 현재 광주광역시에는 35,519개의 가로등과 29,868개의 보안등이 설치되어 있는데 대부분 자동시스템에 의하여 일몰부터 일출까지 점등되고 있다. 그러나 외곽에 위치한 광산구의 경우 면적에 비하여 가로등 설치 비율이 적은데 광주광역시에서 가장 넓은 면적을 차지하는 현실을 감안하여 외곽지역 등에도 충분한 가로등 확충이 필요하다고 판단된다. 특히 15년 이상 된 노후 가로등과 보안 등 교체가 필요하고 이를 위한 재원이 확보되어야 한다. 또한 점등된 경우라도 규정에 합당하는 조도가 유지되도록 관리하여야 한다. 조도 기준은 광주광역시 도로조명의 설치 및 관리에 관한 규정에 의하면 아스팔트 도로의 경우 30룩스(Lux), 콘크리트 도로는 20룩스(Lux)를 유지하도록 되어 있다. 그런데 간헐적으로 외곽 순환도로의 경우, 각 진출입로에 소등이 되는 경우와 터미널·버스승강장·교차로·횡단보도 등 보행자 통행이 많은 구역임에도 전구가 밝혀지지 않은 상태로 방치되는 경우, 조명시설이 가로수에 가려 조도가 원활하게 이뤄지지 않는 경우에 대한 개선이 필요하다. 이와 함께 교통경찰 및 지역경찰관 순찰 시 담당 구역의 점등을 확인하는 것도 고려되어야 한다[10].

IV. 결론

2008년 중 봄철인 3월부터 6월까지 광주광역시에서

발생한 교통사고 현황을 살펴보면 2,769건이 발생하여 43명이 사망하고 4,562명이 부상한 것으로 나타났다. 특히 5월과 6월의 발생 건수와 사망자 수, 부상자 수가 3, 4월보다 월등하게 높은 것으로 나타났다. 지난달인 2009년 3월 한 달간 발생한 교통사고는 676건에 9명이 사망하고 1,013명이 부상한 것으로 집계되었다. 3월은 봄철의 일부임에도 다수의 사상자가 발생한 것을 보면 봄철 교통사고의 심각성을 알 수 있다. 또한 2008년 광주광역시에서 발생한 교통사고 사망자 138명 가운데 봄철인 3월부터 6월까지의 사망자는 43명으로 30%를 넘고 있다. 이 가운데 14세 이하의 어린이 교통사고 사망자는 3명으로 2008년 전체 어린이 사망자 4명 가운데 3명이 봄철인 3월부터 6월에 집중되어 있다. 한편 65세 이상 노인 교통사고 사망자의 경우를 살펴보면 40명의 사망자 가운데 15명의 노인이 봄철 교통사고로 사망한 것으로 나타났다.

보행 중 교통사고로 인한 2008년 사망자를 살펴보면 2007년에 비하여 15명, 무려 17.86%가 감소한 것으로 나타났다. 2008년 발생한 보행 중 교통사고 사망자는 69명으로 봄철인 3월부터 6월까지의 사망자는 25명으로 30%를 넘고 있으며 5월이 9명으로 2007년과 동일하게 가장 높게 나타났다. 그런데 보행 중 교통사고 사망자를 전체교통사고 사망자와 비교하면 2008년 전체 교통사고 사망자인 138명의 50%를 차지하고 있는 셈이어서 보행자 보호를 위한 경찰활동이 절실하다. 이 외에도 경찰은 계절의 변화와 교통량을 고려한 경찰활동, 교통환경 개선과 실질적인 홍보, 야간 교통사고 예방을 위한 노력, 관광버스 등 단체 여행객 관리, 오토바이와 농기계 운전자를 대상으로 한 경찰활동에 더 많은 노력을 기울여야 한다.

■ 참고 문헌 ■

- [1] 대전일보, 2009.4. 24. 7면
- [2] <http://blog.daum.net/moge-family/343>
- [3] <http://www.gwangju.go.kr/index.jsp>
- [4] 미국 캘리포니아주의 산마테오카운티 내 버링게임 시티 등에서는 관할 경찰서와 지역 자원봉사자간의 원활한 유대관계를 바탕으로 자원봉사자의 교통법규위반 신고를 경찰관이 절대적으로 신뢰하여 위반

자에게는 경고처분을 하는 등의 제도가 확실하게 자리 잡아 운용되고 있다.

- [5] 교통안전공단, 안전을 위한 약속, 2006(10), p. 40
- [6] 교통안전공단, 「TS for you」, “어린이 사고 안전사고각지대를 지켜라”, 안산: 교통안전공단, 2008년 6월호, p.60.
- [7] 어린이교통공원을 통한 체험교육은 2007년 한 해동안 53,401명(유치원 47,557명 / 초교 4,161명 / 노인 1,683명)을 대상으로 실시된 것으로 나타났다. 자료: 광주지방경찰청 경비교통과.
- [8] KBS 1 TV, 저녁 9시 뉴스, 2008년 10월 30일
- [9] 강맹진, “광주광역시 교통사고 현황 분석과 교통안전 대책”, 남부대학교 경찰법률연구소, 제 2권, 2008, p.186
- [10] 강맹진, 위의 논문, p.190.