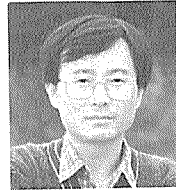


· 부주의와 사고로부터 귀중한 생명을 ! !

우리나라 차량 5대 중 1대가 교통사고



이 태 평

지난 해 우리의 거리에서는 하루에 32명의 고귀한 생명들이 쓰러져 갔다. 정부의 발표에 의하면 '92년 한 해 동안 사망자가 11,585명으로 '91년도보다 1,844명이 감소되었다고 한다. 다행한 일이다.

발생건수를 살펴보면 지난 한 해 동안 253,469건, 하루 694건의 교통사고가 일어났다. 부상자수는 312,286명, 매일 856명이 병원에 입원했다.

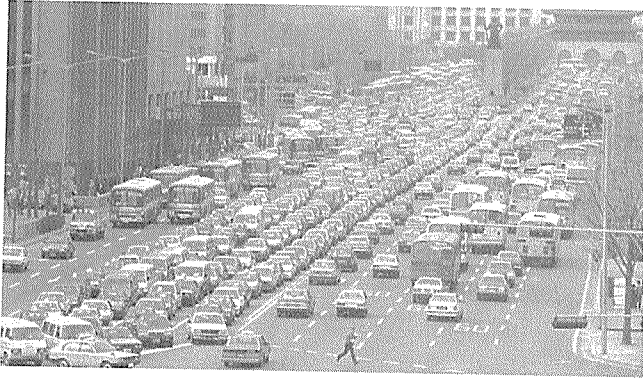
이제 교통사고는 남의 이야기가 아니다. 친척이나 이웃집의 아는 사람이 교통사고를 일으켰거나 당했다는 얘기는 새로운 뉴스거리가 되질 못한다.

문명의 이기이며, 생활의 편리를

제공해주는 자동차가 사람을 잡아먹는다는 사실에 우리는 어떻게 반응해야만 할까?

앞에 기술했던 사망자의 숫자는 교통사고 발생 후 72시간 내에 숨진 사람에 한한다. 72시간이 지나 숨지면 중상으로 처리된다. 그러나 병상에서 교통사고의 충격과 후유증으로 72시간 이상 살다가 숨진 사람까지 합하면 사망자는 2배 이상 늘어나지 않을까 생각한다.

각 나라마다 교통사고 사망자 처리시간도 다르다. 가까운 일본의 경우는 24시간, 이태리, 스웨덴 등은 한달이다. 그러나 문제는 경찰의 공식적인 집계는 인피사고(사람이 사망하거나 다친 경우)에만



해당된다. 물피사고(차량만 손상입은 사고)는 통계 수치에서 제외되었기 때문에 교통사고 발생건수는 훨씬 많다.

교통사고 전문가들은 물피사고까지 포함하면 1년에 약 1백5만여건에 이른다고 강조한다. 그 이유는 보통 물피사고를 인피사고의 4배로 잡기 때문이다. 교통사고는 인피사고만 생각하면 안된다. 혼자 자동차를 몰고가다가 도로옆의 가로수나 벽에 백밀러가 부딪혀 부러져도 교통사고이다.

그러면 우리나라의 자동차 등록대수를 살펴보면 교통사고가 얼마나 심각한 지경에 이르렀는지 금방 알 수 있다. 지난 해 말 520만대의 자동차가 도로 위를 굴러 다녔다. 인피사고와 물피사고까지 포함하면 일년에 약 120만건의 교통사고가 발생한다. 따라서 5대중 1대는 어떠한 형태로든지 교통사고를 일으키거나 당했다는 얘기가.

교통사고의 주요원인은, 안전운전 불이행, 중앙선 침범, 과속, 신호위반, 음주운전, 보행자 의무위반 등이다.

조금 실감있게 표현하면 도로에 나가서 보면 차량 5대는 순식간에 지나간다. 그리고 5대에 1대씩 세어보면 얼마나 많은 차량이 재난을 당하는지 금방 알 수 있다. 물론 여기에는 가벼운 접촉사고나, 부상 시 가해자와 피해자 서로 합의보고 끝내는 사고까지 포함한 것이다.

한국사람 성격 그대로 나타나는 과속사고, 사망률 가장 높다

교통사고의 원인에는 여러가지가 있다. 대표적인 것을 살펴보면 안전운전 불이행, 중앙선 침범, 과속, 무면허, 신호위반, 음주운전, 보행자 보호의무 위반 등이다.

이중에서 사망사고가 가장 높은 것은 지정속도보다 20km이상 속도를 올리며 달리다가 결국은 사고로 이어지는 과속사고이다.

91년도 법규별 사고현황을 보면

보건의 달 특집 · 부주의와 사고로부터 귀중한 생명을 ! !

안전운전 불이행이 전체 사고의 60.7%로 가장 많지만 사망률은 4.4%에 불과하다. 중앙선 침범도 전체사고 중 5.4%에 불과하나 사망사고는 9.0%이다.

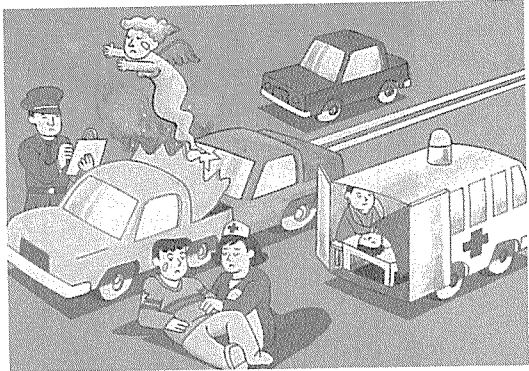
그러나 과속사고의 경우는 전체 사고의 0.9%밖에 차지하지 않는데 사망사고 점유율은 20.4%로 나타났다. 과속은 중앙선 침범보다도 더 무서운 결과를 낳는다는 사실을 알아야 한다.

특히 과속할 경우 운전자의 판단능력이 감소한다. 그리고 장애물을 발견해도 이를 회피할 수 있는 시간이 없다. 장애물을 발견하고 이에 대응하기 위해 동작을 취하려고 시도할 때는 이미 사고는 일어난 후가 된다.

교통사고 중 절반 이상이 차 대 사람 사고

우리나라 국민처럼 자동차를 무시워하지 않는 나라는 없을 것이다. 자동차가 자신의 정면에서 달려와도 민첩하게 피하는 것이 아니라 마지못해 양보해 주는 양 느리게 피해 준다.

도로에서 택시를 세우려고 할 때는 인도 가까이 세우는 것이 아니라 아예 차선 하나를 차지한다. 이런 모습은 밤에 더욱 심하다. 일부 술취한 사람의 경우 차도 중앙



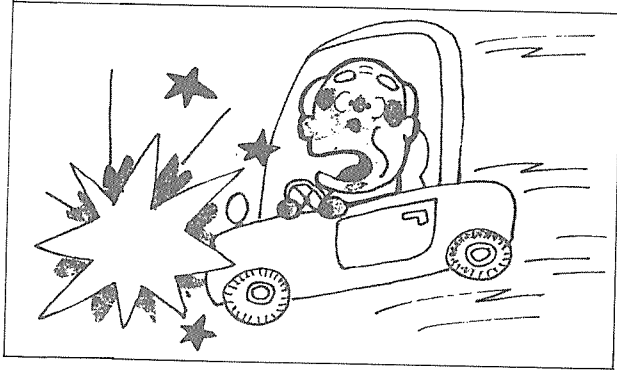
**우리나라
교통사고
사망자 구성비를
보면,
자동차에
치어 죽는
사고가
절반을 넘는다.**

에까지 나와 차를 세워 자살하려고 시도하는 사람인지 구분이 안된다. 이 결과 우리나라의 교통사고 사망자 구성비를 보면 당연히 자동차에 치어 죽는 사고가 절반을 넘는다.

'91년의 경우 전체 교통사고 사망자 12,363명 중 55.1%인 6,815명이 자동차에 치어 숨졌다. 차 대 차 사고로 인한 사망률 32.8%(4,052명)보다 월등히 높게 나타났다. 우리 국민의 질서 의식이 어느 수준인지 가늠해보는 좋은 통계 수치이다.

야간의 경우 자동차의 조도거리(불빛이 나가는 거리)는 상향시 100m, 하향시 40m이다. 대부분 야간에는 차량들이 하향등을 켜고 다닌다. 상향등을 켜면 상대차의 운전자 눈에 라이트 빛이 비쳐 앞이 잘 안보이기 때문이다.

만약 시속 100km로 달리는 자동차가 40m 전방에 나타난 사람을



발견하고 브레이크를 밟았다면 어떻게 될까? 대답은 간단하다.

시속 100km인 경우 1초에 약 28m를 달리게 되므로 40m면 1.5초정도 소요된다. 자동차는 금방 서지 못한다. 자동차가 정지하기 위해서는 공주거리(운전자가 장애물을 발견하고 브레이크를 밟는 순간까지 진행되는 거리)+제동거리(브레이크 페달을 밟아 정지할 때 까지 진행되는 거리)가 필요하다.

따라서 당연히 운전자는 두눈 멀쩡히 뜨고 자신도 어찌할 도리가 없이 사람을 치는 불행을 당한다.

교통질서 소중히 여기는 자세가 곧 생명보호

정부는 지난 해를 「교통사고 줄이기 운동 원년」으로 삼고 교통사고 감소대책을 주요정책의 한 분야로 추진해 왔다. 그 결과 교통사고는 줄었지만 아직도 선진외국에 비

교통사고를 예방하기 위해서는 무엇보다도 국민 개개인의 교통질서 의식이 중요하다.

하면 상당히 높은 편이다.

따라서 정부는 올해를 「교통사고 줄이기 운동 자율 실천의 해」로 정하고 각종 마스크를 이용해 국민들의 질서 의식을 한차원 높여, 사고를 줄이겠다는 의지를 펴고있다.

또한 5, 9월을 교통안전의 달로 정하고 각종 행사를 실시할 예정이며, 민간단체를 통한 교통안전운동을 확산할 계획이다. 이외에도 어린이 교통사고 예방을 위해 국민학교 교통담당 교사와 유치원 교사에 대한 특별연수교육도 실시한다.

그러나 무엇보다 중요한 것은 국민 개개인이 교통질서를 소중히 여기는 자세이다. 정부나 기관·단체에서 다각적인 노력을 기울여도 이를 개개인이 실천하지 않으면 교통사고의 재난은 끊이지 않을 것이며, 결국 그 피해는 내가 입게 된다는 점을 알아야 한다.

〈필자=교통안전진흥공단
“교통안전” 편집장〉