

교통안전과 사고방지 방안에 관한 연구*

이화여자대학교 의과대학 정형외과학교실

최 기 홍

=Abstract=

The Study for Safety Traffic and Automobile Accident Control

Ki Hong Choi, M.D.

*Dept. of Orthopaedic Surgery, Ewha University, College of Medicine,
Seoul, Korea*

The present status of traffic conditions is reviewed, especially in the urban area on the basis to seek for the prevention of traffic accident.

The large cities of our country have not yet solved the mass transportation system in rush hour. Subway covers only a limited number of people in Seoul. The most of peoples have to depend on the city bus system which are too hard to give them proper service on time.

The questionnaires had been made for the traffic status on the 3,234 persons who are legislators and administrators of traffic law, drivers, pedestrians and businessmen of transportation and insurance company. Also the drivers who had auto-accident and accident wounded persons were interviewed for their opinions on their particular accident.

The review has made also on the traffic and criminal laws which are applied for the drivers with accident.

The results of this studies are summarized as follows:

1. The very heavy charge was made against drivers who have had traffic accident with person injured. The charge were not only against the violations of traffic law but include arrest by the criminal law on the basis of the result of injury of the person.
2. The charge against automobile accident with injured person should be legislated in the traffic law instead of criminal law. Because of the injury was caused by auto-accident which has some different point of views in breaking law as an accident.
3. The almost of all the chauffeurs had continuous driving more than 15 hours a day. It is expected to be reduced by the proper administration of the labor

*본 논문은 문교부 연구비지급 보조로 작성된것임.

system for the chauffeurs.

4. The traffic rules should become a part of living for both of driver and pedestrian in keeping them to avoid the traffic accident.
5. The automobile liability insurance service should be improved in someway to prevent the arrest of driver by police on the accident.
6. The permanent and temporary plans should be made immediately for the relief of the urban traffic mess in rush hour by the construction of more subway or expressway for the city bus.
7. More rate of automobile accident was observed in younger drivers and the main causes of accident were responsible on each of the drivers and pedestrians in a half.

서 론

교통안전과 교통사고 방지에 관한 제반 문제는 그 사회의 구조와 교통도덕에 관한 인식에 의하여 좌우된다.

사회구조는 교통행정의 근본적 취지, 법규 및 운영, 인구, 도로비율, 보유차량과 주행차량비율등 실질적으로 교통소통에 직접 영향을 미치는 요건이다. 교통도덕의 개념은 인간생활이 기계화되고 교통수단이 발달됨에 따라 피차들 사고로부터 보호하기 위하여 만들어진 규칙을 얼마나 잘 지키느냐 하는 인식도의 총집약이다. 현대생활에 필요불가결한 자동차를 운전하거나 또는 보행하는 대중의 교통관념은 교통수단의 발달과 함께 사고를 방지하기 위하여 사회구조 못지 않게 중요하다.

우리사회는 근래에 급격히 팽창하는 도시인구와 산업의 발달로 교통량의 급증을 초래하고 있다. 미처 이를 뒤따라지 못하는 도로여건 및 교통시설은 장차 해결하지 않으면 안될 과제이다.

그러나 도로가 넓고 점유율이 많은것은 교통소통과 관련이 커서 교통소통을 잘해줄 뿐, 교통사고율을 줄이는데는 큰 관계가 없다¹⁾. 일반적으로 교통사고는 피차간의 규칙위반에 의한 것이 대부분이며 자동차도 속도가 많으면 사고율도 높을 것이다. 무질서한 상태에서 교통소통만을 고려하여 차의 주행속도가 많아지면 도리어 사고율은 높아진다. 현상태와 같이 교통량이 많은 대도시에서 버스가 대중교통수단이 됨으로 이를 감당하지 못하고 혼잡만을 빚고 있다. 하루속히 대중 교통수단을 해결하지 않으면 안될것이다.

우리나라의 교통사고 발생은 교통량의 폭증과 자동차의 증가로 매년 증가 추세에 있다. 전국적으로 사고건수가 1976년에는 70,241건으로 1975년 보다 약 20.4%가 증가하였다²⁾. 차량보유수도 1976년 한해 동안에

12.9%가 증가하여 226,320대가 되었다.

이와같은 시점에서 우리들의 교통법규 및 운영실태에 관하여 각계층의 의견을 종합하고 교통사고의 발생 및 그 처리과정을 분석함으로써 장차 교통사고 예방에 도움이 될까하여 본 연구에 착수 하였다.

방법 및 대상

교통 및 관련법규중 사고와 관련이 있는 조항과 자동차보험 정관을 조사하였다.

교통법규 및 법규 운영상태와 그에대한 의견을 알아보기 위하여 설문문을 만들어 각계의 의견을 받고 또 면접을 통하여 보다 상세한 부분까지 분석했다.

설문내용은 ① 교통법규 운전자 ② 교통법규 적용자 ③ 운전자 ④ 교통관계자 및 ⑤ 보행자 에게 서로 다른 설문을 선택하여 사용하였다. 또 교통사고에 관하여는 ① 운전자 ② 부상자것을 따로 만들어 사용하고 부상자 들은 모두 종합병원에 입원중인 교통사고 환자였다.

조사대상의 총인원은 2,784명 이었으나 운전자 450명이 교통사고 조사에도 참여하여 본 조사에 참여한 연인원은 3,234명이다. 조사시기는 1977년 후반기였다. 이들의 구성 및 구분은 다음과 같다(제 1 표).

제 1 집단 : 교통문제에 관한 조사

제 1 군 : 교통법규 운전자(145명) ; 교통법규 제정 및 운영에 관하여 직접 또는 간접으로 영향력이 많거나 이와 동등한 인사들로 국회의원중 내부와 교통체신분과위원, 교통관계 담당 법관 및 고급경찰관, 교통정책심의회원과 자동차 운전교습소 교관등을 포함하였다.

제 2 군 : 교통법규 적용자(198명) ; 교통법규를 직접 적용하는 인사로서 교통경찰관 및 교통순시원을 대상으로 하였다.

제 3 군 : 운전자(1,051명) ; 자동차를 직접 운전하는

운전사이며 교통법규의 피적용자이다. 자가용 및 영업용 승용차와 화물차, 버스등의 운전자들이 이에 속한다.

제 4 군 : 교통관계자(263명); 교통 또는 운수사업과 관계가 있는 인사로서 택시, 버스 및 화물차를 운영하는 기업주나 회사원 그리고 자동차보험회사 직원들도 이에 포함시켰다.

제 5 군 : 보행인(827명); 일반시민으로 가급적 서로 다른 연령층과 직업을 골고루 택하였다. 학생, 회사원, 상업, 주부 기타 인사들이다.

제 2 집단 : 교통사고에 관한 조사

제 1 군 : 운전자(450명); 교통사고 기록을 갖고있는 각종차량의 운전사가 모두 포함된다.

제 2 군 : 부상자(300명); 교통사고로 부상을 입고 종합병원에 입원중인 환자를 대상으로 하였다.

본 논문에서 사용된 100분비는 특별한 언급이 없는 한 각군 전체에 대한 비율이다. 각 설문별로 100%에 미달하거나 초과하는 때가 있으며 이는 응답을 앗했거나 2개 이상에 답하였기 때문이다.

제 1 표. 조사대상자의 구분 및 구성

집단	군	총원	구 성 및 인 원
I	1	145	국회의원 3, 법관 14, 공무원(경찰 및 법관) 34, 경찰관 24, 회사원 41, 학원 13, 기타 16
	2	198	경찰관 88, 순시원 94, 기타 16
	3	1,051	승용자가용 190, 승용영업용 416, 화물자가용 150, 화물영업용 164, 버스 73, 기타 58
	4	263	택시회사 29, 버스회사 94, 보험회사 123, 기타 17
	5	827	학생 428(국민 168, 중 68, 고 119, 대 73)상업 44, 회사원 217, 무(주부)37, 기타 80
II	1	450	승용자가용 89, 승용영업용 184, 화물자가용 59, 화물영업용 59, 버스 44, 기타 15
	2	300	학생 44, 취미학 27, 무학 11, 국민학교졸 49, 중졸 66, 고졸 80, 대졸 23

결 과

A. 교통법규 및 자동차보험제도

현재 시행되고 있는 교통법규중 가장 흔하게 적용되는 것 및 교통사고나 자동차보험등 일반 시민생활과 밀접한 관련이 있는 것들을 간추려 보았다. 본 논문의 설문내용과도 관계가 많은 것으로 결과를 이해하는데 도움이 될 것들이다.

I. 교통법규⁴⁾

1. 운전자의 일반법칙 :

차량을 운전할 때 흔히 범하기 쉬운 규칙위반사항을 총망라한 것으로 도로교통법(이하법)제79조에 규정되어 있다. 이 조항에 포함되는 범칙행위는 법제82조에 의하여 범시행령(이하 시행령) 제55조의 4의 규정으로 42개항에 달하며 교통법상 운전자로서는 가장 경한 처벌에 속한다. 이 규정은 벌금이나 구류 또는 과료에 처하도록 규정하고 있다. 단 이러한 범칙행위로 교통사고가 야기된 경우는 이 규정에서 제외되어 있다.

2. 보행자의 일반법칙 :

보행자 또는 우마의 운전자에 적용되는 규정으로서, 전술한 운전자의 일반법칙과 동일한 성질의 규정이다. 이 규정은 법제80조에 포함되고 처벌의 내용은 운전자의 일반법칙과 동일하다.

3. 교통사고 :

교통사고는 법제45조에 의하여 차, 다 또는 궤도차의 교통으로 인하여 사람을 사상하였거나 물건을 손괴한 것으로 규정하고 있다. 이로 인하여 해당 차, 운전자 및 부상자에 관한 규정을 보면;

(1) 사고차 : 법제69조의 2에 의하여 운전자가 고의 또는 과실로서 중대한 교통사고를 야기할때는 일정기간 자동차의 사용정지를 명할 수 있게 되어 있다.

또 시행령 제57조의 2는 “중대한 교통사고”를 사람을 사상한 교통사고로 규정하고 도로교통법 시행규칙(이하 시행규칙) 제57조의 2는 자동차의 사용정지처분 기준을 다음과 같이 규정하고 있다.

사고후 필요한 처치(구호 및 신고)를 했을때는 원인별 및 결과별로 크게 구분한다. 원인별 처벌기준은 정비불량 또는 승무원 과실에 따라서 사용정지처분일수가 결정된다. 결과별 처벌기준은 사망자, 중상자 및 경상자의 수에 따라서 처분일수가 결정된다. 최종처분일수는 원인별 및 결과별 처분일수의 합한 것이다. 전술한 사망은 사고후 24시간내 또는 사고가 주원인이되어 72시간내에 사망한 것을 말하고 중상은 3주 이상의 치료를 요하는 것, 경상은 3주 미만의 치료를 요하는 부상을 말한다.

사고후 필요한 처치를 하지 않고 도주한 경우는 월등히 많은 자동차 사용정지처분을 규정하고 있다.

(2) 사고운전자 : 사고를 일으킨 운전자는 전술한 자동차사용 정지처분외에 법에 의하여 면허의 취소 또는 정지처분을 받는다. 또 중대한 교통사고인 인명사상이 있을때는 형법에 의하여 업무상 과실치상의 형사처벌을 받고 민사적 배상규정도 적용받아 3중 또는 4중처벌을 받는다.

법제65조 4항과 동시행규칙 제55조는 운전면허 행정

처분의 기준을 일반법칙에 34개항의 점수제를 적용한다. 이 점수가 120점 이상인자를 포함하여 별도로 12개항의 면허취소 기준이 있으며 이의 적용범위 및 방법이 3개항으로 규정되어 있다.

인명의 사상 및 재산피해는 형법 및 민법의 적용을 받는다. 형법상 운전자가 교통사고로 타인을 사망 또는 중상이상의 부상을 입히게 했을때는 5년이하의 금고형에 처할 수 있다(형법 제268조)¹⁴⁾²⁰⁾. 이때는 미결구급된다. 미결구급기간은 사법경찰관이 10일 이내(형사소송법 202조), 또 검사가 10일내이나 필요하면 10일 이내의 기간을 갱신할 수 있어(형소법 203, 205조) 결과적으로 정식 재판전의 미결구급기간은 최장 30일간에 이른다. 그러나 쌍방 합의서가 있으면 미결구급을 면할 수 있다.

(3) 부상자 : 교통사고로 부상한 사람은 법제45조에 의하여 구호등 필요한 조치를 한다고 규정한 이의는 특별한 언급이 없다.

도로교통법상으로는 일단 구호처치를 하고나면 부상자는 형법 및 민법에 의하여 처리되고 자동차보험등이 관여하는 것으로 사료된다. 형법은 제26장¹⁴⁾이 적용됨으로 과실사상에 해당하여 운전자는 가해자의 입장이 된다.

(4) 자전차 : 자전차는 교통법상 인력에 의하여 도로상에서 운전됨으로 제차에 속하며(법 2조 9) 법제11조에 의하여 보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도를 통행하게 규정되어 있다.

(5) 기타 : 교통법의 벌칙은 제82조 형의 병과규정에 의하여 벌금 또는 과료와 구류를 병과할 수 있도록 규정하고 있다.

II. 자동차보험

자동차보험은 만일의 사고에 대비하여 일시에 감당하기 어려운 책임을 경감할 수 있어 교통수단의 발달과 자동차 보험은 불가분의 관계를 갖고있다. 우리나라의 자동차보험은 다음 4가지로 구분되며 보험회사는 한개 뿐이다.

1. 책임보험

자동차 손해배상보장법⁵⁾에 의하여 의무적으로 가입하여야 하며 대인배상으로 매년당 사망 100만원, 부상 60만원 까지의 유한보험이다.

2. 종합보험¹⁹⁾

책임보험이 일정액수의 대인배상만을 보상함으로 그 이상의 대인배상, 대물배상, 차량손해등 3가지로 구분된 보험으로 선진국의 자동차보험의 형태에 가깝다. 그러나 법률상의 손해라는 단서가 붙어 있어 사고때 인신구속등 가장 고층스런 부분에서는 완전히 회피해 버렸다. 민사문제도 피보험자가 보험회사의 권익을 최

대한도로 옹호하고 모든 재판에 임한다음 판결에 의한 배상금은 보험회사가 지불한다는 약관에 의한다. 피보험자를 보호하는 선진국의 보험과는 근본정신에 큰 차이가 있었다.

3. 운전자 보험

종합보험 수혜대상에서 보험가입자 및 운전자가 제외되어 있음으로 별도로 운전자의 보상보험을 실시한다. 사망 입원또는 후유장해금과 구속기간중 가족생계비를 일정액 보상하는 것이다.

4. 외화보험

외국인 소유 또는 외국기관과 관계하는 자동차를 대상으로 대인 및 대물배상, 차량손해와 탑승자 의료비 등의 손해보상을 한다.

B. 설문조사

본 조사의 핵심적인 각군의 설문조사의 결과는 다음과 같다.

I. 제 I 집단

1. 제 I 군 : 벌규 운영자

제 I 군 145명의 구성비는 남자 137명, 여자 8명이고 연령은 30대가 43.6%, 40대가 43.7%였고 50세이상이 4.9%였다.

(1) 사고의 처벌 및 조사과정 : 교통사고때 운전자에 대하여 형사처벌, 면허정지 및 해당차의 운행정지의 3중처벌이 가해진다. 이때 영업용차는(특히 버스)공공성에 비추어 운행정지 처분을 계속할 것인가에 대하여 38.6%가 타당하다고 하였다. 그러나 22.8%는 폐지할 것을, 그리고 33.1%는 폐지하고 대신 차주에게 벌금을 과함이 좋겠다고 하였다. 법제79조 일반법칙에 제형규정도 포함될때 대하여 48.3%가 사고예방을 위하여 필요하다고 하였고, 46.2%는 불필요한 것으로 보고있다.

사고때 운전사의 미결구속에 관하여 부상자의 치료기간에 관계없이 원인을 가려서 과실이 있을때만 구속함이 타당하다는 의견이 절대적이였다. 제 2표와 같이 가족의 생계 또는 현재 여건으로는 어찌할 수 없다등 소극적인 의견도 있었다. 미결구속의 효과는 배상문제가 신속히 해결된다, 잘못을 뉘우친다, 별로효과가 없다등 이였다. 제 3표와 같이 현재의 법 규정상 사고때 운전자에 대한 처벌이 일벌백개주의라고 보는 견해는 2%에 불과하고 대부분이(53.1%) 너무나 과중한 처벌을 가한다고 하였다. 또 40.7%는 일벌백개주의는 아니나 현재여건으로는 어찌할 수 없다고 소극적인 대답을 하였다.

교통사고의 대부분이 우발사고의 범주에 속하고 현재의 처벌이 일벌백개주의와는 큰 차이가 있어 형법 아

제2표. 미결구속에 대하여(100분비)

구분	구분	구분	군 별			
			인원	법운영자 145	법적용자 198	운전사 1,051
구속	원인을 가려써 잘못이 있을때만	어제	73.1	69.7	54.4	71.5
	현역건으로는 할 수 없어	어제	8.3	8.6	—	3.8
	현행법대로	어제	6.2	12.6	6.3	9.1
	원칙적으로 구속은 없어야	어제	6.2	5.0	43.9	6.5
	가족생계를 위해 고려해야	어제	28.3	—	*63.7	29.7
효과(이유)	도주방지	—	37.9	34.3	—	—
	문제해결을 속하게 함	—	64.8	29.8	14.9	20.2
	잘못을 누우칠 기회	—	20.7	30.3	24.6	13.3
	별효과 없다	—	10.3	2.0	26.0	25.9

※ 처벌중 교통스러운것.

제3표. 현 법규상 처벌

구분	구분	군 별			
		인원	법운영자 145	법적용자 198	교통관제자 263
일벌백개 주의	—	—	2.1	8.6	5.7
일벌백개 주의는 아니나 현역건으로 어찌하나	—	—	40.7	48.0	17.1
너무 운전사에 과중처벌	—	—	53.1	39.9	51.7

년 교통법에 모든 사고처벌 규정도 통일하는데 대한 의견은 다음과 같다. 23.8%가 원칙적으로 옳다고 하고 11.7%는 형사처벌도 체형은 없어야 한다고 하였으나 33.1%는 현행대로 과실치상으로 취급해야 한다고 하였다.

사고의 조사과정에서 가해자나 피해자 특히 운전사가 솔직한가에 관하여 54.5%가 어느정도 양심적이라고 하고 35.9%는 모든것을 아전인수격으로 자기에게만 유리하게 진술한다고 하였다. 이같이 솔직하지 못한 이유를 처벌중 체형이 두려워가 73.8%로 대부분이고 다음은 벌과금 교육정도가 낮아서, 두려워서등이었다. 사고조사때 운전사의 의견이 묵살되는가에 관하여 27.6%는 언제나 아전인수격이기 때문에 21.4%는 법적으로 무조건 운전사의 과실이기 때문에 49%가 이를 시인하고 51%는 그렇지 않다고 하였다.

(2) 자동차보험 : 종합보험은 법적인 모든 금전문제를 책임지고 있으므로 이것이 사고때 합의서의 역할을 할 수 있는가에 대하여 11%만이 긍정적이었다. 50.6%가 금전배상 뿐으로 합의서와 다르다고 하였고 준합의서 또는 전적으로 합의서와는 별개의 성질을 가진

것이란 의견이 각각 10%씩 있었다.

보험회사가 가입자의 체형감소를 위하여 노력한다는 것은 12.4%뿐이고 80.4%가 무관심 및 비협조적이고 정관만 앞세운다고 하였다. 그러나 종합보험은 심적 또는 실질적으로 차주뿐만 아니라 운전사에게도 도움이 된다는 의견이 45.5%였고 37.9%는 별로 도움이 없다고 하며 14.5%는 모르겠다고 하였다. 차주들도 사고때 운전사의 체형감소를 위하여 적극 노력하는 것은 11.7% 뿐이고 나머지는 무관심 또는 보험회사에 책임을 전가한다고 보고 있다.

이러한 사실은 종합보험은 사고때 운전사가 가장 고통스런 미결구속을 덜어주는데 별로 도움이 되지 못하고 보험의 인식도도 적음을 알 수 있었다. 법운영자의 70.3%가 현재의 보험보다 효율적인 봉사를 위하여 자동차보험의 목적기업은 지양되어야 한다고 하였다.

(3) 사고의 원인 및 감소책 : 교통사고를 감소시킬 수 있는 근본적 요인에 관하여 운전사의 교양 및 경제적으로 질을 높여야 한다는 것이 57.2%였다. 41.4%가 신호등 기타 교통시설을 설치확장, 39.5%가 도로 비율을 높이고 17.2%는 교통단속을 강화한다고 하였다. 교통사고중 가장 빈번한것의 하나가 자전차와의 충돌로 자전차에 타고 있던 사람이 부상하는 경우다. 이때 부상자는 피해자로 취급되어 보행자와 같이 취급되는데 대하여 20%는 마땅하다고 하였고 73.1%는 자전차도 차도를 달리고 있을 때는 차에 준하여 사건이 처리된다고 하였다. 야간에 제차가 교행할때는 전조등은 상향조정해서는 안된다는 것은 다 아는 사실이다 (법30조 시행령 15조②). 빈잡한 시내에서는 항상 교행상태임으로 전조등의 상향조정은 전방시야를 방해하여 사고의 원인이 될 수 있어 80.7%가 시정되어야 한다고 하였다.

(4) 교통관념 및 대중교통 : 보행자의 교통관념이 좋다는 것은 6.9%뿐이고, 없다 또는 부족하다가 각각 40%전후이며 35.9%는 두단행단이 너무 많다고 하였다(제4표).

자가용 승용차의 "다이카"에 관하여 78.6%가 지식인들의 운전으로 교통도덕을 높일때 기여할 것으로 정책적으로 유도할만 하다고 하였고 16.6%는 회의적이었다. 또한 "다이카"는 주행시간 단축으로 교통혼잡을 줄일수도 있다는 의견이 51.7%였으나 39.3%는 별로 도움이되지 못한다고 하였다. 그러나 83.4%가 사고때 운전사에 체형이 가해짐으로 직접 운전하기를 꺼리며 9.7%만이 그럴리 없다고 하였다.

대중교통수단에 대하여 만일 버스가 규정대로 정원을 지키면 출퇴근시간에 승객수송 문제에 대하여 42.1%가 안된다고 하였고 51%는 어렵다고 하였다. 버스의 혼잡은 피치 못할 것으로 이를 해결하는 방법은 각

제 4 표. 보행인의 교통관념

제 목(%)	군 별			
	법운자	법적용자	운전자	교통관자
인 원	145	198	1,051	263
종 다	6.9	2.0	2.0	5.7
부족하다	44.1	62.6	44.9	61.2
나쁘다(없다)	39.3	15.5	9.7	14.1
무질서 하다	—	21.2	61.6	—
무단횡단이 너무 많다	35.9	—	—	46.8

기관이 출근시간조정이 63%, 또다른 54.8%는 버스의 수를 늘리라고 하였다.

2. 제 2 군 : 법규 적용자

(1) 사고의 처벌 및 조사과정 : 사고때 영업용차량의 운행정지에 관하여 49%가 정지대신 차주에 벌과금을 과하는데 동의하고 10.6%는 정지처분의 폐지를, 그리고 36.9%는 현행법을 타당하다고 하였다. 법79조의 일반법칙중 구류조항은 필요없다가 61.6%이며 32.8%는 필요하다고 하였다. 사고운전사의 미결구속은 치료기간 위주의 구속결정은 지양되어야 한다고 12.6%이고 다른의견은 제 2표와 같이 제 1군과 큰 차이가 없었다. 미결구속의 효과도 도주방지, 개과, 합의를 빠르게 하는것등이 30%내외 였고 증거인멸방지가 17.2%였다.

현재의 처벌과정에 대하여 일벌백개주의란 의견은 8.6% 뿐이고 39.9%가 일반적으로 운전사에게 과중한 처벌을 그리고 48%는 일벌백개는 아니나 어찌할 수 없다고 하였다(제 3표). 사고의 처벌규정도 도로교통법에 포함시키는 문제에 대하여 원칙적으로 옳다 25.3%, 사고의 특수한 때를 제외하고는 체형을 없이하고 재산형 처벌(39.4%)등 현재의 형법적용을 시정하는데 동의하는 율이 많았다.

사고조사때 가해자와 피해자의 태도는 솔직하지 못하다가 66.2%이고 43.4%는 어느정도 양심적, 7.2%만이 솔직하다고 하였다. 솔직하지 않은 이유는 체형(42%) 무조건 두려워서(36.6%) 및 교육정도가 낮아서(20.6%)등 이었다. 조사때 운전사의 의견이 묵살될 때 대하여 20.7%가 솔직하지 못하기 때문이라고 하며 38.4%는 법적으로 우선 운전사의 잘못이기 때문이라고 하고 37.9%만이 묵살될 리 없다고 하였다. 교통사고때 경찰관이 운전사의 잘못이란 선입관념이 있음을 알 수 있었다. 사고처벌에서 운전사의 처지를 50.5%가 억울한 대접을 받고 있다고하며 30.8%는 마땅한 대접을 그리고 13.1%는 잘 대접받고 있다고 하였다.

(2) 자동차보험 : 사고때 미결구속을 풀기위하여 종합보험은 쌍방향의서와 동일하다는 의견은 14.6%뿐이

고 17.7%는 준합의서에 해당한다고 하였다. 그러나 51.5%는 금전배상에 관한 것으로 합의서와 다르며 21.2%는 전적으로 별개의 것으로 보고 있었다. 사고때 미결구속을 풀기 위하여 보험회사 또는 차주가 노력하는 것은 13.1~15.2% 뿐이고 86.9~81.8%는 비협조적, 무관심 또는 책임을 서로 전가시킨다고 하였다. 종합보험이 운전사를 위하여 48%는 도움이 된다, 35.9%는 별로 또는 안된다고 하였고 12.6%는 모르겠다고 하였다.

교통사고때 보다 효율적인 보험개발에 대하여 68.7%가 필요하다고 하였고 10.1%만이 필요치 않거나 모르겠다고 하였다. 새로 개발되는 보험은 외국식 완전 "서비스"형을 63.2%가 원했고 16.9%는 보험회사를 늘려 경쟁시키라고 하였다.

(3) 사고의 원인 및 감소책 : 인사사고가 있는 것중 진정으로 운전사의 과실에 기인된 것을 63.6%의 경찰관이 50~70%라고 하였고 21.2%가 40%정도로 그리고 13.1%가 80%이상의 사고가 운전자 과실이라고 하였다.

사고율감소의 근본적인 요인은 보행인의 교통관념향상(48%) 및 운전사의 질향상(43.8%)이 대부분이고 도로리울확대(26.8%) 육교통 교통시설물 개량(19.7%)이었고 4%만이 단속을 강화해야 한다고 하였다.

자전거의 전용도로가 따로 없는 곳에서 자전거의 통행로에 대하여 33.3%가 보도(인도)라고 함으로 법규와 혼선을 빚고 있었다. 또 사고때 자전거에 타고 있던 사람은 보행자에 준하는데 마땅하다(12.1%) 또는 법규가 그러니까(7.1%)등 19.2%가 보행자와 동일 취급하는 것으로 보고 있었다. 그러나 42.9%는 보행자와는 구별되어야 하고 35.4%는 차도에서 일어난 사고는 자전거도 자동차에 순해야 한다고 하였다.

야간에 시내에서 전조등 상향조정으로 일어나는 사고에 관하여 44.4%가 많다고 하였고 35.4%는 별로 많지 않으며 5~6%는 무시할정도 또는 모르겠다고 하였다.

(4) 교통관념 및 대중교통 : 보행자의 교통관념은 제 4표와 같이 2%만이 좋다고 하고 62.6%가 부족하다고 그리고 나머지는 교통관념이 없거나 무질서하다고 보고있었다. 운전사의 교통도덕을 높일때 정책적으로 "마이카"로 지식인을 운전대에 유도하는 방법을 67.2%가 좋은 방안이라고 찬성하나 30.3%는 별로 효과가 없을 것으로 보고 있었다. "마이카"운전으로 차의 주행시간이 적어져서 교통혼잡을 줄이는데 기여할 것인가에 관하여 도움이된다 또는 별로 안된다는 의견이 서로 반반이었다. 그러나 "마이카"는 사고때 체형 때문에 자기가 직접운전하는 것을 기피한다는 의견이 56.6%였다.

도시 대중 교통수단인 버스는 정원을 지키면 출퇴

제 5 표. 운전사의 연령별 분포 및 사고율

() : %

연령	구분	승용차		화물차		버스	기타	계
		자가용	영업용	자가용	영업용			
20~29	전차량	79(41.6)	135(32.5)	77(51.3)	53(32.3)	9(12.3)	27(46.6)	380(36.2)
	사고차량	52(61.9)	71(40.3)	42(73.7)	22(37.3)	9(21.4)	7(63.6)	203(47.3)
30~39	전차량	87(45.8)	193(46.4)	51(34.0)	62(37.8)	37(50.7)	19(32.8)	449(42.7)
	사고차량	27(32.1)	84(47.7)	11(19.3)	24(40.7)	23(54.8)	2(18.2)	171(39.9)
40~49	전차량	18(9.5)	76(18.3)	18(12.0)	39(23.8)	22(30.1)	11(19.0)	184(17.5)
	사고차량	4(4.8)	20(11.4)	4(7.0)	11(18.6)	7(16.7)	2(18.2)	48(11.2)
50이상	전차량	6(3.2)	12(2.9)	4(2.7)	10(6.1)	5(6.8)	1(1.7)	38(3.6)
	사고차량	1(1.2)	1(0.6)	0(0)	2(3.4)	3(7.1)	0(0)	7(1.6)
계	전차량	190	416	150	164	73	58	1,051
	사고차량	84	176	57	59	42	11	429

근시간에 승객수송이 안되거나 어렵다는 의견이 82.3%로 절대다수였다. 이의 해결방안은 각기관의 출근시간조정(49.7%)과 버스의 수를 늘려야 한다(28.4%)등으로 소극적인 견해 뿐이었다.

3. 제 3 군 : 운전사

운전사 1,051명중 여자 7명이고 나머지는 모두 남자였다. 이들의 연령은 30대가 449명(42.7%)으로 가장 많고 다음이 20대로 36.2%고 40대는 17.5%였고 50대가 3.4%, 60세 이상이 2명(택시)이었다(제 5 표).

(1) 학력, 경력 및 사고회수 : 이들의 학력은 40.8%가 중학교, 39.2%가 고등학교, 13.6%가 국민학교 졸업 또는 중퇴이고 6명이 무학이었다. 대학의 학력자가 5.8% 있었으나 대부분이 자가용 승용과 화물차로 “마이크”운전으로 사료된다. 여러가지 통계숫자에 학력별로 뚜렷한 차이가 없어 차종별로 구분하였다.

운전경력은 519명(49%)이 6~10년으로 가장 많았고 2~5년이 21.8%, 2년이하가 7.1%였다. 교통사고 회수에 관하여 회담을 꺼리는 경향이 있어 1,051명중 인사사고가 있던 것엔 499명(47.5%)만이 대답하고 인명피해가 없는 사고는 647명(61.7%)이 답하였다. 이 647명의 사고회수는 1회가 40.6%로 가장 많고 2회 24.6%, 3회 14.2% 그리고 4회이상 11.9%이고 무사고는 8.7%에 불과하였다. 인사사고는 1회 56.7%로 가장 많고 2회 19.2%, 3회이상 8.4%이며 무사고가 15.6%였다.

(2) 사고의 처벌 및 조사과정 : 법79제조의 체형규정에 관하여 73.6%가 불필요한 것이라고 하였고 11.8%는 인사사고가 없으면 적용치 않으므로 없는거나 같다고 하며 10.8%는 필요하다고 하였다. 인사사고때 받은 처벌중에서 가장 고통스러운 것은 구속중의 가족생계(63.7%)였고 미결구속이 39.4%이며 그외는 벌금과 다(過多) 22.5%등 주로 경제적인 것들이었다.

미결구속에 관하여 시비를 가려서 해 주었으면(54.4%), 구속하지말고 조사해야(43.9%), 미결구속은 너

무하다(11.7%)등 형법적용과의 관계를 모르고 있었다. 66명(6.3%)만이 현행제도에 만족하고 있었다(제 2 표). 또 미결구속의 이유를 도주방치(34.3%), 법규위반(30.8%), 개과하라고(25.4%), 합의가 잘되지(19.9%)로 마음대로 해석하고 있었고, 88명(8.4%)은 이유를 모르겠다고 하였다. 교통사고때 징역형에 대하여 죄를 누우친다가 24.6%, 약간 개과할 기회가 된다가 28.9%였다. 반면에 아무 효과도 없이 가족생계만 곤란하게 만든다 47.8%, 억울하다 8.8%, 사회가 원망스럽다 17.2%등 체형에 대하여 수궁하러하지 않는자가 73.8%에 이르고 있었다. 사고의 처벌을 재산형(벌금)위주로 하는데 85.1%가 찬성하고 있었다.

사고의 조사과정에서 조사관이 운전사의 의견을 잘들어준다가 1.9%에 불과하고 65.3%가 일방적으로 죄인 취급한다고 하며, 18.7%가 전적으로 묵살한다, 그리고 24.9%는 어느정도 들어준다고 하였다. 이와 관련하여 운전사는 얼마나 솔직한가. 솔직하게 불리한 것까지 말한다는 운전사는 50.5%이고 41.6%가 솔직하나 가끔적이면 불리한 것은 말하지 않는다고 하고 어떻게하는 불리한 것은 말하지 않거나(5%) 상대방에 씌운다(1%)는 사람도 있었다. 솔직하지 않은 이유는 조사관도 죄인취급하니까(43.7%), 그것이 상폐인데 나만 솔직하면 손해니까(23.8%), 처벌이 두려워서(12.9%)및 그래야 사니까(5.5%)등 사회병폐의 일면을 보는듯했다.

(3) 자동차보험 : 종합보험의 보급율은 가입 44.4%로 승용차는 자가용 48.5%, 영업용 31.3%이고 화물차는 자가용 50%, 영업용 53%이며 버스 50.7%로 전체의 약 반수가 가입하고 있었다. 자기가 운전하는 차가 종합보험에 가입여부를 모르는 운전사가 19.1%나 있었다.

종합보험은 썩 좋은것(11.6%), 별로 신통치 않은것(35.2%), 운전사에게는 도움이 된다 및 안된다(각각 26.8%), 모르겠다(8.1%)등으로 운전사들이 인식하고

제 6 표. 차 의 1 일 평 균 운 행 시 간

시 간	차 종	승 용 차		화 들 차		버 스	계
		자 가 용	영 업 용	자 가 용	영 업 용		
		차 수	162	372	152		
0~3		18(11.1)	0	2(1.3)	2(1.3)	1(1.4)	23(2.5)
3~6		51(31.5)	0	28(18.4)	16 (10)	0	95(10.4)
6~10		59(36.4)	0	61(40.1)	70 (44)	14 (20)	204(22.3)
10~15		23(14.2)	18(4.8)	35 (23)	47(29.6)	8(11.4)	131(14.3)
15~17		11(6.8)	103(27.7)	7 (4.6)	15(9.4)	13(18.6)	149(16.3)
17~19		0	229(61.6)	8 (5.3)	4(2.5)	25(35.7)	266(29.1)
19이상		0	22(5.9)	11(7.2)	5(3.1)	9(12.9)	47(5.1)

() : %

있었다. 차주에게 종합보험 가입을 권한 운전사는 29.8%이고 50.1%가 안했으며 12.5%는 종합보험자체를 모르고 있었다. 보험가입을 권하지 않은 이유는 운전사에게 도움이 없어서 또는 모르기 때문이었다.

운전사의 미결구속때 이를 풀기위하여 노력하는 차주는 13% 뿐이라고 하며 어떠한 형태든 운전사의 인권을 옹호할 수 있는 보험이 절실히 필요하다고 866명(82.4%)이 말하고 있다. 특히 자가용 승용차의 경우는 87.4%가 이를 원하고 있었다.

(4) 사고의 원인 및 차의 운행시간 : 인사사고가 있는 것중 불가항력인 것을 제외하고 진정으로 운전사의 잘못에 의한 것은 427명(40.6%)이 10~40%로 보며, 245명(23.3%)이 10%미만으로 그리고 70%이상인 경우는 3.6%에 불과하였다.

운전할때 가장 조심하는 상대를 77.3%의 운전사가 자전차라고 하고 39.9%가 정차중인 버스앞으로 뛰어나오는 사람, 37.9%가 "싸이카" 그리고 리어카(17.2%)의 순서였다. 또 운전할때는 반수 이상이 보행자에게 먼저 양보한다고 하였다. 운전중 짜증이 나는 혼란이유는 법규위반으로 통고처분을 받으면(48.2%), 보행자의 양체짓(23.1%), 승객의 양체짓(20.9%), 파로, 급전적 고민, 또는 그날의 기분과 생리문제(대소변, 공복)등의 순서였다.

장기운전은 파르를 초래한다. 이와 관련하여 1일 평균 운전시간은 제 6표와 같이 차종에 따라서 큰 차이가 있었다. 택시의 경우 61.6%가 17~19시간이고 15시간이상 운행되는 차가 95.2%였다. 자가용 승용차는 3시간이하가 11.1%고 3~6시간이 3.15%였으나 6시간 이상 운행되는 차가 57.4%나 되어 자가용차의 주행시간이 너무많은 편이었다. 화물차는 자가 및 영업용이 비슷하여 6~10시간이 40~44%였고 영업용은 30%정도가 10~15시간 운행되고 있었다. 자가용은 3~6시간

및 10~15시간이 각각 20%내외로 영업용보다 약간 적었다. 버스는 35.7%가 17~19시간이고 18.6%가 15~17시간 운행되어 시내버스의 1일 주행시간이 15~19시간인듯 했다. 10~15시간 주행버스는 11%인데 비하여 6~10시간 운행이 20%로 이는 비정기노선 관광버스의 평균 주행시간에 기인하는듯 하였다.

(5) 교통도덕 및 교통상태 : 운전사가 본 보행인의 교통관념은 부족하다44.9%, 없다9.7%, 한심스럽다 61.6%이며 좋다는 운전사는 2%에 불과했다(제 4표), "마이카"운전을 33.2%의 운전사가 운전사의 질을 향상시키고 교통도덕을 높이기 위하여 찬성하고 34.9%는 운전사의 이익을 위하여도 찬성한다고 하였다. 그러나 240명(22.8%)이 사고때 구속때문에 직접 운전할 수 없을 것으로 보고 있다. "마이카"가 보급되지 않는 이유를 사고때 구속(46.8%), 운전사의 저렴한 봉급(36.9%), 운전이 자신이 없어(20.1%), 차의 간수가 어려워(15.3%) 및 가족들이 쓰기 위하여(11.9%)등이었다.

현재 대도시의 교통상태에 대하여 횡단보도, 일단정지 및 서행구역이 너무 많다는 의견이 60.3%이고 특히 52.7%는 쓸데 없는 일단정지가 많다고 하였다. 35.9%는 교통법규의 적용방향이 너무 자주 바뀌며 14.9%는 있는 도로 및 시설물도 효율적으로 이용 못 하는 상태라고 하였다. 그러나 6.4%는 현재의 여건으로 피차가 최선을 다하고 있는 것이 아니냐고 반문하기도 하였다.

운전사의 평균 월수입은 51.8%가 8~10만원, 28.6%는 5~7만원이고 11~14만원은 12% 뿐이었다.

4. 제 4 군 교통관제자

교통관제자의 연령은 30대, 40대가 대부분으로 84%를 차지하고 20대와 50세이상은 16%뿐이었다.

(1) 사고의 처벌 및 조사과정 : 사고처벌중, 영업용차의 운행정지 처분에 관하여 약 60%가 할 필요가 없

다 또는 대신 차주에게 벌금을 과하라고 하였다. 특히 운수업인(보험회사원을 제외)의 40%는 무슨 이유로도 차의 정지처분을 없어야 한다고 하였다. 일반 법칙인 법79조의 체형조항에도 약 70%는 필요없는 것으로 그러나 30%는 존속하기를 바랐다.

운전사의 미결구속에 관하여 71.5%가 과실이 있을때만 해야 한다고 하였다(제 2표). 14.1%가 치료기간 위주의 구금결정은 지양해야 한다고 하였고 9.1%만이 현행제도를 받아들이고 있었다. 또 미결구속은 가족들의 생계를 위하여 고려할 문제라고(29.7%)하며 금전배상이 가능하면 구속은 지양해야 한다고(45.2%) 하였다. 그러나 구속의 효과를 문제해결을 빠르게 하며(20.2%), 개과할 기회가 된다는(13.3%) 의견이 있는 반면에 25.8%는 별효과가 없다고 보고있다.

현행 사고운전사의 처벌을 일벌백개주의란 의견은 5.7%뿐이고 51.7%가 너무 운전사에게 과중한 처벌을 가한다고 하였다(제 3표). 사고때 운전사가 받는 대접도 35.4%가 너무 억울하다고 하며 17.5%는 잘못이 없으니 마땅하다고 하나 43%가 억울하나 현역전하에서 어찌 하겠느냐고 안일한 생각을 하고있다.

사고조사 과정에서 가해자와 피해자의 진술이 솔직하고 양심적이란 것은 3~4%에 불과하였다. 40%전후가 각각 아전인수적 또는 어느정도 양심적이라고 하였으며 그 이유는 체형(22.8%), 두려워서(18.4%) 또는 교육정도가 낮아서(10.7%)등이었다. 조사과정에서 운전사의 의견이 묵살되는것에 대하여 운수업인의 40%가 사실이라고 하였고 7.1%만이 그렇지 않다고 하였다.

(2) 자동차보험 : 종합보험에 관하여 운수업인의 17.9%가 가입을 적극 추진한다고하나 56.4%가 너무 비싸다고 하였다. 24.3%가 금전문제만 해결하므로 신통치 않다 또는 가입할 필요성이 없다고 하였다.

보험회사가 가입자의 미결수속을 풀기 위하여 잘 노력해 준다는 운수업인은 17.9%에 불과하고 77.9%는 비협조적 또는 기피한다고 하였다. 그러나 보험회사원들은 적극 노력하며(75.6%) 무관심이거나 비협조적인 것은 8.9%이고 6.5%는 할 의무가 없다고 하였다. 이와 비슷한 것은 미결구속을 풀기위하여 차주가 노력하는가에 관하여 운수업인은 42.9%가 적극적이라는데 반하여 보험회사원은 25.2%만이 적극적이라고 하여 대조를 이루고 있다. 종합보험이 운전사에게 실질적인 도움이 되는가에 운수업인은 된다 37.1%, 안된다 36.4%이며 22.1%는 모르겠다고 하였다. 보험회사원은 도움이 된다고 하였으나 17.9%가 별로 또는 안된다고 하고있다. 미결구속때 종합보험 소지자는 합의서와 동일하게 취급하기를 바라는 율은 운수업인이 58.6%, 보험회사원이 73.1%였다.

총괄적으로 종합보험은 사고해결에 도움이 되는 것인가. 운수업인은 봉사적(1.4%), 봉사적은 아니나 지대하다(12.1%), 보통(24.3%), 신통치않다(26.4%)등으로 대답하고 있다. 한편 보험회사원은 지대하다(48%), 지대하나 봉사적은 못되며(17.9%), 보통 또는 신통치않다(23.6%)고 말하고 있다. 운전사가 종합보험에 가입하기를 권유하는 율은 19.3%뿐이라고 운수업인은 말하고 있다.

(3) 사고의 원인 및 감소책 : 인사사고중 전정으로 운전사의 과실로 인한 것을 운수업인의 약 반수가 50~70%로 추정하고 그외의 대부분은 운전사의 과실은 50%가 못된다고 하였다. 보험회사원은 123명중 76명이 50~70%, 36명이 80%이상, 그리고 9명은 20~40%의 교통사고가 운전사의 과실로 추정하고 있다.

교통사고를 감소시킬 수 있는 근본요인을 51.7%는 도로의 확장, 50.6%는 운전사의 질을 향상시키고 35%는 신호등 기타 교통시설물의 개선을 들었다. 자전차사고로 부상한 사람은 보행인에 준하여 처리되는 것에 대하여 59.3%는 차와 차에 준해야 한다고하며 19%는 보행인에 준하는 것이 옳다고 하였다. 야간에 전조등의 상향조정으로 교행하는 차가 시야에 지장을 받는일이 많다는 의견이 63.9%이고 그리 많지 않다는 것은 25%였다.

(4) 교통관념 및 대중교통 : 보행인의 교통관념은 제 4표와 같이 5.7%만이 좋다고 평하고 거의 전부가 부족 또는 무단횡단이 많다고 하였다.

"마이카"의 보급은 운전사의 질과 교통도덕을 높인는데 도움이 된다는 의견이 66.9%이고 11%는 별로 이련효과가 없을 것이라고 하였다. 그러나 약 반수가 사고때 체형때문에 자신은 직접 운전을 하지 않겠다고 하였다. 또 "마이카"운행이 주행시간 단축으로 교통혼잡을 줄일 수 있다는 견해는 31.2%였고 52.1%는 도움이 되지 않는다고 하였다.

현재 대도시의 대중교통 수단인 버스가 모든 법규를 지키면서 운행한다면 시간이 많이 걸려 수입도 겨감할 것인데 이에 대한 해결책을 운수인은 버스요금인상(66%) 및 대회사로 통합을(20.2%) 들었다. 또 86.3%가 운전사의 봉급을 30~50%는 인상해야 한다고 하였으나 그 중 37.3%는 현재의 회사사정으로는 봉급인상이 어렵다고 하였다. 이에 반하여 보험회사원의 57.7%는 버스요금의 인상없이 운전사의 봉급인상이 가능하다고 보고있다.

5. 제 5 군 : 보행자

보행인 827명은 남자 45.8% 및 여자 54.2%이고 이들의 연령은 10대가 47.5%, 20대 31.1%, 30대 12.8%, 40대가 7% 및 50세 이상이 6명(0.7%)이었다. 10~20대가 많은 것은 학생 428명이 포함되어 있기때문

이다.

이들의 학력은 국민학교(23.1%) 중학교(13.3%) 고등학교(31.3%) 대학교(29.7%) 학생 또는 졸업자이며 무학은 4명 (0.5%)뿐 이었다.

(1) 보행시간 및 교통관념(습성) : 전체 보행인의 1 일 평균 보행시간은 30분이하가 509명(61.5%)으로 가장 많았고 30분~1시간이 222명(26.8%), 1~2시간이 57명이고 2시간 이상은 38명이었다.

보행때 횡단보도가 아닌 곳을 건너가는 예는 36.9%가 어찌다가, 36.4%는 어쩔수 없을때 그리고 22.4%는 절대로 안전너간다고 하였다. 횡단보도 아닌 곳을 건너가는 이유는 시간이 급해서(37.4%), 횡단보도가 떨어져서(30.4%), 횡단보도가 없어서 (29.6%)및 지하도 또는 육교가 싫어서(4.9%)등 이었다. 교통신호가 있는 곳에서 청색신호가 아닌데도 건너가는가에 대하여 37.8%는 가끔 또는 주위에 차가 없으면 건너가며 62.5%는 절대로 안전너간다고 하였다. 안전너가는 사람은 성인보다 국민학교 및 중학생들이 많았다.

차도를 횡단할때의 습성은 횡단보도가 없는 데서 횡단은 차가 없을때(58%), 손을 들고 차에 신호하며(20.3%), 차에 우선 양보하고(16.4%), 손을 들어 차를 세우고(12%) 등이다. 또 횡단할 때 가까이에서 차가오면 53.3%는 차도의 중앙선에 일단 서있다가 건너가고 22%는 계속 건너가면서 손을 들어 차에 신호하며 18.3%는 손을 들거나 혹은 뛰어건너간다고 하였다. 지하도 또는 육교 설치에 대하여 60%가 더 많이 만들었으면 하였으나 30%는 이를 싫어한다고 하였고 특히 육교를 지하도보다 6배나 더 싫어했다.

보행인들이 평하는 운전사의 교통도덕은 좋다가 3.5%, 그런대로 괜찮다가 57.6%이고 38.5%는 좋지않다고 하였다. 교통도덕이 좋지않는 차량은 택시(42%), 자가용 승용차(21%), 버스(19%), 및 화물차(9%)의 순이었다. 청색신호에 걸을 횡단하려 해도 차가 지나가서 횡단에 지장이 자주(32%) 또는 가끔(50%) 있다고 하며 약 30%는 이런 일은 거의 없다고 하였다.

(2)사고의 원인, 책임 및 처리 : 교통사고가 많은 원인을 652명(78.8%)이 교통관념이 없어서 라고 했고 다음은 도로가 좁아서(17.8%), 보행인이 나빠서(17.4%), 운전사가 나빠서(15%), 교통시설물이 적어서 및 차가 낡아서 등의 순이었다.

사람과 차의 교통사고중 운전사의 잘못에 기인한 것을 58.3%가 약 반수로 보며 27.2%는 반이하로 그리고 14.5%는 전부 또는 거의 전부라고 하였다. 횡단보도가 아닌 차도에서 사람과 차의 교통사고가 나면 그 책임은 32.5%는 보행자에게 있다고 하였고 25.2%는 서로 반반, 그리고 운전사에게 있다는 것은 1.3%뿐이었다.

인사사고때 운전사의 구속에 대하여 잘못이 있을 때

만(86.7%), 잘못이 있어도 금전배상을 못할 때만(8.5%) 및 무조건 구속해야 한다(4%)로 비교적 관대한 편이었다.

II. 제 2집단

차를 운전중 직접 교통사고를 겪은 운전사의 사고 기록 및 교통사고로 부상하여 종합병원에 입원한 환자의 사고 기록이다. 추상적이 아닌 이들이 경험한 사고를 분석함으로써 교통사고를 보다 정확히 파악할 수 있었다.

1. 제 1 군 : 운전사의 사고기록

운전사가 자기의 사고기록을 공개하기를 꺼리는 것은 전술한 바있다. 총 1,051명의 운전사중 인사사고가 있는 사고 통계에 450명(42.8%)이 응하여 이들을 중심으로 그 기록을 분석하였다.

(1) 사고발생 조건, 지역 및 종류 : 사고운전사의 사고당시 연령은 제 5표와 같이 20대가 47.3%, 30대가 39.9%이고 40대 11.2%이며 50세 이상은 1.6%뿐이었다. 전체 운전사 1,051명의 연령분포와 비교할때 20대 운전사의 사고율이 많았으며 특히 영업용차는 승용 및 화물차가 모두, 30대 운전사도 사고발생율이 많았으나 그 이의는 현저히 감소되어 있었다.

사고발생의 시간은 4~6시 사이가 6.2%, 6~10시는 19.6%, 10~16시는 30.4%, 16~19시는 12.4%이고 19~24시가 26.9%로 가장 많았다. 이들을 크게 대별하면 새벽 8.4%, 낮 39.3%, 저녁 22% 및 밤이 30.9%이며 이중 조명중 4.7%는 밤에 발생한 것에 포함시켰다. 사고당시의 기상조건은 맑음 46.4%, 흐림 22.4%, 비 20.2%, 눈 9.3%, 안개 6.2% 및 기타등이었다.

사고지역은 시가지가 286건(63.8%), 국도상 89건(19.8%), 사도상 41건(9.1%) 및 고속도로상이 24건(5.3%)이었다. 사고지점은 보도와 차도의 구분이 있는 도로 187건(57.5%), 없는 도로 138건(42.5%)으로 있는 곳이 교통사고가 많았고 중앙선 표시가 있는 곳이(65.3%) 없는 곳(34.7%)보다 월등히 많았다. 또 사고의 발생지점은 교차로, 횡단보도 일단정지 표시지, 교량, 황색등 표시지 및 전널북등의 순서였다.

사고의 대상종별은 차와 보행인의 경우가 가장 많아 213건(47.3%)이며 다음이 차와 차의 충돌 158건(35.1%)이고 기타 자전거, 싸이클, 리어카등이 10.9%이었다. 그외에 자체의 전도, 전복 및 추락사고가 7.4% 있었다.

(2) 사고의 원인 : 운전사가 경험한 사고의 직접원인은 제 7표와 같이 총 375회의 사고중 154회(41.1%) 비횡단보도상에서 상대방 즉 보행인, 취중, 어린이 및 자전거등의 부주의 횡단이라고 하였다. 다음 50회

제 7 표. 차 별 사 고 원 인(운전자)

종 류	차 종					기타	계
	승 용 차	화 물 차	버 스	기 타	계		
	235	100	32	8	375(%)		
비횡단보도상 부주의 (보행자, 어린이, 취중, 자전거)	97	40	14	3	154(41.1)		
횡단보도상 부주의 (정차중 버스앞으로 뛰어나오기)	34	12	2	2	50(13.3)		
운전자 부주의	76	31	8	2	117(31.7)		
신호, 멈춤위반, 음주	29	11	4	1			
파로, 수면부족	20	13	2	0			
과속으로 접촉사고	24	4	2	1			
정비불량	3	3	0	0			
시설미비 및 기후	24	14	7	1	41(12.3)		
신호등, 표시판, 도르불량	14	6	4	0			
비, 안개, 빙결	10	8	3	1			
기 타(불가항력)	4	3	1	0	8(2.1)		

(13.3%)가 신호등이 있거나 또는 없는 횡단보도상에서 정차중인 버스로 인하여 옆이 가려진 상태에서 버스 앞으로 뛰어나오는 사람 및 자전거였다. 이들도 상대방의 부주의로 보아 약 반수(54.4%)를 보행인 및 자전거의 잘못이라고 하였다. 운전사의 부주의에 의한 것은 117회(31.2%)로서 신호나 우선멈춤 위반, 파로, 접촉사고 및 정비불량이 주였다. 이외에 시설미비와 기후조건에 의한 것 12.3% 및 불가항력 2.1% 있었다. 이것과 운전자부주의 31.2%를 합하여 보면 교통사고의 약 반수는 운전사의 부주의로 야기된다고 추정된다.

사고의 간접원인인 과속과 파로를 보면 사고때의 초과속도 즉 해당도로의 제한속도보다 초과된 속도는 10km이내가 286건(63.6%)이고 10~20km가 9.8%, 20km이상은 7.1%이었다. 사고당시 운전사의 계속 운전시간은 357명중 165명(46.2%)이 10시간이상 운전중이었고 105명(29.4%)은 5시간미만 또 87명(24.4%)은 6~10시간을 운전중으로 6시간이상이 약 70%에 이르고 있었다. 기타 이유를 보면 348명중 36.4%가 파로에 기인한다고하고 5.2%는 배가 고팠거나 용변등 생리적인 이유 때문이고 22.1%가 시간이 급했다고 하여 마음이 조급했던 것이 27.3%에 달했다. 또 아침부터 무엇인가 거뭇칙했다(21.8%) 및 만사에 짜증이 났다(12.4%)등 무엇인가 초조한 상태에 있던 자가 34.2%였고 음주운전이 7명(2%)이었다.

(3) 사고의 처리과정 : 교통사고로 발생한 부상자는

거의 전부가(294명) 병원에 이송되었고, 6명만이 집으로 갔었다. 293명의 운전사가 교통사고 처리과정에 대하여 문제점을 다음과 같이 제시하고 있었다. 90명(30.7%)이 일방적인 처벌을 받았다 즉 상대편의 부주의로 야기된 사고였는데 억울하다 또는 조사부족으로 억울한 처벌을 받았다고 하였다. 78명(26.6%)은 경찰관이 조사과정에서 불공정하였다고 하고 37명(12.6%)은 합의금이나 벌금이 너무 많다고 했다.

그외에 과중한 형사처벌, 교통법의 모순 및 교통시설불 부족, 그리고 꼭 구속해야 조사가되나 구속보다 벌금형으로 했으면 하였고 의리기관의 일방적인 처사도 시정했으면 하였다. 3.1%는 애당초 내잘못이니 처벌받는 것에 불만이 없다고 하였는데 한편에서는 왜 보행자는 같은 도로교통법의 적용을 받으면서 운전자 같이 처벌을 받지 않는가고 반문하기도 하였다. 또 불가항력적인 사고인데 처벌을 받아야하니 운명으로 돌리기도 하였다.

2. 제 2 군 : 부상자의 사고기록

종합병원에 입원중인 남자 192명, 여자 108명 총 300명으로 이들의 연령은 10세미만 39명(13%), 10대 및 20대가 각각 53명(17.7%)씩이고 30대 18%, 40대 20%, 50대 8.7%이고 60세이상이 5%이었다.

(1) 사고의 발생시간 및 지역 : 사고발생시간은 0~6시가 17명(5.7%), 6~10시가 59명(19.7%), 10~16시 70명(23.3%), 16~19시는 53명(17.7%) 이었고 19~24시가 81명(27%)이었다.

제 8 표. 부상자의 학력별 사고원인

학 력	미취학	무학	국민교졸	중학교졸	고교졸	대학졸	재학생	계
인원	22	8	39	56	64	22	37	248
사고종류								
횡단보도상 (신호가 바뀌며 또는 차의과속)	1 (4.5)	0	10(25.6)	10(17.9)	14(21.9)	8(36.4)	8(21.6)	51(20.6)
비횡단보도상	20(90.1)	4(50)	9(23.1)	15(26.8)	9(14.1)	2 (9.1)	11(29.7)	70(28.2)
대포상 차도횡단	5	2	1	10	2	1	5	26
노상방담, 택시잡기	1	0	3	2	6	1	3	16
차보도 구분없는 곳 횡단	1	2	3	3	1	0	1	11
차를 피하는 편차에	3	0	2	0	0	0	1	6
차도에서 놀던 어린이	5	0	0	0	0	0	1	6
어린이 차도보행	5	0	0	0	0	0	0	5
운전사의 부주의	0	3(37.5)	9(23.1)	22(39.3)	20(31.3)	7(31.8)	12(32.8)	73(29.4)
차의 접촉사고(차중부상)	0	0	1	9	10	4	6	30
급정차, 개문발차	0	1	6	9	6	2	4	28
차의 전복	0	1	2	3	2	1	0	9
차의 후진	0	1	0	1	2	0	2	6
기 타	1 (4.5)	1(12.5)	11(28.2)	9(16.1)	21(32.8)	5(22.7)	6(16.2)	50(20)
자전차, 싸이클, 리어카	0	1	7	4	7	3	3	25
차가 편차를 피하며	1	0	0	2	9	0	1	13
기상조건 기타	0	0	4	3	5	2	2	16

※ () : %

부상당한 상대방의 차량은 승용차에 의한 것 96명 (32%), 버스 95명(32%), 화물차 64명(21%)이고 기타 13명이었다.

사고장소는 시내 대포상 153명, 적은 도로상 51명이 고 64명이 시골도로상이었고 8명은 고속도로상이었다.

(2) 사고의 원인 및 부상정도 : 부상 당시 사고가 나 계된 원인을 보면 제 8 표와 같다.

횡단보도상에서 일어난 부상은 51명 (20.6%)으로 신호가 바뀌는 순간 횡단보도상에 보행자나 자동차가 갑자기 나타나므로 일어나는 것이다.

횡단보도이외의 차도상에서 부상한 70명 (28.2%)은 차도 횡단중(26명), 노상방담 또는 택시를 잡는중(16명), 소도로 횡단중(11명), 어린이(11명) 및 차를 피하다가 등 보행자의 주의가 보다 요망되는 것이었다. 운전사의 부주의로 인한 것은 73명(29.4%)으로 차의 접촉사고로 차중부상(30명), 급정차, 개문발차(28명) 등이었다. 기타 원인에 의한 부상이 50명(20%)으로 자전차(25명), 차가 다른 차를 피하면서(13명) 기상조건 기타(16명)등 이었다.

이 원인을 분석하면 부상자 및 운전자 부주의가 각

각 30%정도이고 횡단보도상의 부상 및 기타 원인 각각 20%는 상호책임 또는 전적으로 부당한 것들을 제외하면 보행자와 운전사의 부주의는 각각 반을 차지한다고 사료된다.

부상정도는 중상이 272명 (90.7%)이고 그외가 경상이었으나 본 조사대상 환자가 종합병원에 입원중인 환자 이므로 중상자가 많았을 것이다. 병명별은 대략 타박 및 찰과상(20%), 열과(5%), 상처 및 슬관절이하 부위의 골절(25%), 대퇴골, 구강부 골절 및 장기손상(16%), 마비없는 두부 부상(7.7%)과 마비를 동반한 두부 손상(1%)등 이었다.

(3) 사고의 처리과정 : 부상후 처음 치료받은 곳은 55.7%가 종합병원, 38.7%가 개인병원이었고 치료받을 병원의 선정은 47.7%는 운전자 또는 자동차회사가 하였고 33.2%는 환자가 그리고 약 20%는 경찰관이 정했다고 하였다.

부상후 사고처리 및 치료과정에 관하여 운전자, 차주 보험회사 및 경찰관에 대하여 부상자는 다음과 같이 느끼고 있었다.

운전자에게 만족 10.2%, 보통 40% 및 불만족 49.8%

%이고 차주에게는 만족 9.7% 불만족 54.3%였다. 불만의 이유는 문병이 없거나 적다가 대부분으로 66%를 차지하고 있다. 또 다른 이유는 합의가 안된다(26%), 일방적으로 병원을 선정했다(4%), 합의를 강요한다 등이었다. 보험회사에 대하여는 만족 16명(7.2%), 보통 129명(58%) 불만 76명(34.4%)이었다. 불만의 이유는 위와 비슷하여 와보지 않는다(56.7%), 보호자 식비, 환자 간식비를 안준다(9%), 합의를 강요한다(9%) 및 치료비 지급의 지연(25.3%)등 이었다. 경찰관에 대하여는 만족 50명(21.3%), 보통 133명(56.6%) 및 불만 52명(22.1%)이었다. 불만의 이유는 사건을 불리하게 처리했다 또는 운전사를 구속 또는 처벌하지 않았다(68.1%), 성의가 없다(14.9%), 사후처리가 없다(12.8%) 및 너무 사무적이다(4.2%)등 이었다.

교통사고로 부상당한 환자가 사고예방을 위하여 운전사에게 남긴 말은 다음과 같다. 과속을 피하고(34.6%), 항상 긴장하여 운전할 것이며(31.2%), 법규를 준수할 것(31.2%)등이 주였고 과로를 피할 것(6.3%)도 있었다. 또 사고가 났을 때는 환자를 신속히 병원에 이송(64.4%)해주고 치료비 및 뒷처리를 책임져 주며(16.3%) 합의서 받기 보다 성의를 보이고(13.7%) 환자가 병원을 바꿀 수 있게 해달라고 하였다.

종합 및 토론

현대사회에서 자동차는 이용하지 않을 수 없는 필수적인 기기이다. 그러나 이 기기도 때에 따라서 흉기로 돌변하고²⁾ 인명 및 재산에 피해를 입힌다.

이러한 자동차를 여하히 효율적으로 이용하고 그로 인한 피해를 줄이느냐하는 문제는 우리뿐만 아니라 다른 여러나라에서도 마찬가지이다. 특히 우리나라는 도시구조가 처음부터 자동차를 염두에 두지않고 발달된 관계로 자동차가 도입됨으로 많은 어려움이 발생하게 되었다. 도로면적이 적은 도시에서 차와보행인 그리고 대중의 수요를 충족시키지 못해 대중교통 수단이 문제된 것이다. 교통문제는 크게 두가지로 구분된다. 하나는 교통소통 문제이고 또 다른 하나는 교통사고 문제이다. 교통소통은 이송하려는 사람 또는 물건을 신속히 그리고 안전하게 목적지까지 운반하는 것이다. 그러나 도시에서는 자동차와 사람이 함께 움직이므로 자동차에 의한 사고가 적지 않다.

치안본부 보고에 의하면⁶⁾ 1976년도 우리나라의 교통사고 발생은 70,241건이며 서울에서는 29,410건으로 전년도 25,155건 보다 16.9%가 증가하였다. 이 사고로 전국에서 1976년에 3,860명이 사망하고 65,647명이 부상하였으며 29억 2천만원의 재산상 피해를 입었다.

인사사고 특히 3주이상의 치료를 요하는 부상자가

있을 때는 형법 제 268조¹⁴⁾²⁰⁾ 업무상 과실사상의 적용을 받게 된다. 운전사는 미결구속되고 5년이하의 징역에 처할 수 있다. 행정처분으로 운전면허의 취소 또는 정지⁵⁾ 및 해당 자동차의 사용정지²⁾등 3종의 형사처벌을 받는다¹²⁾. 또 이외에 민사적인 배상문제도 있으므로 실질적으로 사고운전사는 3~4종의 처벌을 받게 되는 것이다.

이와같이 우리나라에서는 인사사고가 있는 교통사고 때 운전사에게 징중적인 처벌이 가해져 왔다. 그러나 1961년 일본 동경지구의 사고처리 결과를 보면²¹⁾ 462,432명중 461,974명이 약식 또는 즉결재판으로 처리되었으며 그들의 99.96%가 벌금에 처해졌다고 한다. 또한 인사사고를 동반한 교통사고 6,380명중 6,115명이 약식 또는 즉결재판으로 처리되고 265명만이 통상재판을 받았는데 이중 142명이 금고를 언도 받았으나 51명은 집행유예로 결국 91명(1.4%)이 징역을 당하였으며 그 외는 벌금 또는 무죄였다고 하였다.

姜(1973)¹⁾은 과실법에 관한 연구에서 자동차 운전에는 「허용된 위험」이 법적으로 적용될 수 있어 일반적인 과실치상과 다르다고 하였다. 또 치안본부와 보험회사가 제작한 속도와 자동차의 특성이란 계기⁸⁾에 의하면 시속 60km로 주행하는 자동차가 밟으려던 건조한 도로상에서도 29.2m가 필요하며 시속 40km일때는 15.5m라고 한다.

저자의 조사에서도 현재의 법규상 교통사고 처벌과정이 일벌백개주의란 의견은 2~8.6%에 불과하고 운전사에게 너무 과중한 처벌을 과한다고(40~53%) 하였다. 이외에 40~48%는 일벌백개주의는 아니지만 현재 여건으로 어찌 하겠는가라고 하였다(제 3표). 그러나 법적으로 현재 여건 때문에 운전사가 구속된다면 이는 너무 막연한 이유로 인권의 경시 또는 안일주의적 사고방식이라고 사료된다. 또 운전사의 과실로 발생한 사고에도 대중교통 수단인 버스를 운행정지 처분하는 처사는 이해하기 곤란하였다. 이것이 차주에 대한 경고라면 벌금형으로 처리해야 할 것이며 운전사는 행정적 처분을 받았으니 기계인 자동차를 처벌하고 있는 것으로 밖에는 생각할 수 없었다. 대중교통 수단인 버스등 영업용차의 운행정지 처분은 이러한 견지에서 법의 근본정신과는 거리가 먼 처사로써 빨리 시정되어야 할 것이다.

인사사고때 증상(3주이상 치료)자가 있으면 형법 적용으로 미결구속을 하는데 이 미결구속은 진단서로 의사 결정하는 인상이 있으며 또 이것으로 인하여 제 3자인 의사가 고역을 받기도 한다. 자동차 사고에서 증상 또는 경상은 결과일 뿐 운전사의 사고과정에는 큰 차이가 없다. 즉 급히 제동(브레이크)을 걸어 정차하는 거리가 단지 10cm의 차이로 풀절이 일어나거나 또

는 안일어났다. 이 10cm의 차이가 구속과 연결된다면 운전사가 사고에 대한 처벌을 진실로 개과하려는 태도 보다는 운명으로 돌리고 체념하는 심정에 공감하지 않을 수 없다. 이와같은 견지에서 미결구속은 보다 신중히 결정되어야 한다. 현재와 같이 인사사고때는 미결구속이 통례적 처사로 생각하게 되었으나 이는 선진구미 작곡과 같지는 않더라도 이웃 일본과는 비슷해야 되지 않을까 사료되는 바이다. 인신구속이 본 조사에서와 같이 문제해결을 빠르게 한다는(64.8%) 합의서 반기를 위하여 이용된다면 너무나 지나친 처사라고 생각된다.

이상과 같이 본 조사에서 사고처벌에 관한 결과는 그동안 교통사고 방지를 위하여 일반적으로 「불신의 원칙」에 의하여 운전사에게 무리한 주의 의무만을 요구하며 처벌만을 강화했다는 것이었다. 이것으로서는 교통사고가 방지되지 못하며 법의 정신에도 부합되지 않는다고 사료되어 마땅히 「신뢰의 원칙」¹⁹⁾으로 돌아가고 운전사에 대한 과중한 처벌은 지양되어야 할 것이다.

법에 의한 처벌은 범법자가 잘못을 인정하고 받아들이며 또다시 되풀이하지 않게 하는데 그 목적이 있다. 교통사고는 의식적이거나 고의가 아니며 또 예견 불가능한 과실 즉 우발사고인 때가 많다. 고로 姜²¹⁾은 「불신의 원칙」은 자동차교통이 혼잡하지 않았던 시대에 통용될 수 있었으나 자동차와 도로교통의 기술화, 고속화, 다량화 및 교통안전등이 완비되며 교통도덕이 널리 보급된 오늘에까지 그대로 유지될 수 없다고 하였다. 고로 특일은 1935년, 일본은 1966년, 그리고 한국에서도 1972년에 처음으로 「신뢰의 원칙」이 판례에 나왔다고 기술하였다. 그는 또 첨가하여 늦은 잠은 있으나 「위험의 적정분배의 원칙」이란 극히 당연한 원리에 의하여 과실에 대한 많은 수정과 보장을 하지 않을 수 없는 시점에 도달했다고 하였다. 어떠한 법을 적용하든 교통사고는 일반과실과 그 의도한 바 또는 주의 의무를 다하여도 회피불능한 경우가 많다. 결과만을 가지고 논할 수 없으며 과실과정이 예견불가능한 상태여야함을 정확히 구분해야 할 것이다.

저자의 조사에서도 법률상으로는 같은 도로교통법이 적용되는 보행자에 대하여 운전사와 같은 처벌을 가한 바는 없었다. 또 인사사고의 경우 신체적인 피해자(부상자로서 주로 보행자)는 교통사고의 피해자와 혼동하는 경향이 뚜렷하였다. 허용된 주행속도로 주행하던 차가 정지 불가능한 거리에서 갑자기 뛰어난 보행자와 사고가 나면 이는 운전사가 실질적 피해자이다. 이때 신체적 피해(부상)는 보행자가 입었다 하더라도 사고의 원인 제공자는 보행자이며 그가 가해자가 되어야 한다.

이와 같은 복잡한 과정을 일반대중이 이해하기 어려

우나 순리에 따라서 시일이 걸리더라도 시정됨이 장차 이를 위하여 옳을 것이다. 운전사들도 자기의 잘못을 납득하지 못하고 법이 그래서 처벌되는 것이니 운명으로 돌리고 법의 존엄성도 받아들이려 하지 않는다. 이는 조사판들과 운전사의 불신사조만 고조되고 사고처리가 순리적이라기 보다 일방적으로 운전사를 결정적인 죄인취급하는 사조가 행해지게 되었다. 신체적 부상을 분리하여 형법으로 취급함으로 교통사고의 특수성이 간과되기 쉽고 다른 과실법과 혼동하기 쉽다. 교통사고의 처리과정은 그 수가 많으므로 법의 적용여하에 따라서 우리나라 교통질서에 큰 영향을 미친다. 부상환자의 치료비용의 경제적인 것과 관련된 시키지 말고 운전사의 형사적인 과중처벌의 시정과 아울러 교통사고의 법적처리에도 혁신적인 처사가 기대된다.

가급적 사고의 우발성을 감안하여 형사적인 처벌을 포함하여 모든 교통사고의 처벌을 도로교통법으로 단일화함이 요망된다. 이렇게 함으로 그 특수성이 항시 적용될 수 있으며 일방적인 체형공포가 가시게 되고 보행인의 교통의식 양양을 자극할 것이다. 또 “마이카”의 보급이 잘될 것이며 자가용 승용차의 사치성 및 주행시간 단축등 교통체에 변화가 올 것이다. 단일법이 실현되지 못하더라도 최소한 교통법정을 따로 신설하여 미결구속을 지양할 수 있는 수결체제를 제도화하기를 제안한다.

자동차의 운전은 정신력의 집중, 사지운동, 시력, 청력등 일시도 긴장을 풀지 못하기 때문에 장시간 운전엔 견디기 어렵다. 石崎²²⁾은 피로와 장시간 운전으로 사고율이 높았던 과거 일본의 도급제 택시의 예를 들었다. Richards²³⁾는 피로는 시야를 흐리게하고 정신집중이 방해된다고 하였으며 Fisher²⁴⁾는 특히 야간 운전은 피로와 눈의 감도가 저하된다고 하였다. Cohen²⁵⁾ 및 Drew²⁶⁾은 알뜰한 경험이 많은 운전사도 기술적인 조작력이 현저하게 저하되고 성격의 변화를 야기함으로 운전때는 금물이라고 하였다.

본 연구에서도 운전사의 1 일 운전시간이 과다하여 피로도 또는 이로 인한 주의력 집중 및 정신적 안정에 큰 지장이 있을 것으로 생각된다. 택시의 경우 15시간 이상 운전이 95.2%로 거의 전부이며 17시간이상도 67.5%나 되었다. 버스도 15시간이상을 운전하는 경우가 67.2%나 되었다.

이와 같은 장시간의 계속운전은 격일제로 다음날 쉬는 하지만 자동차 운전을 계속하여 1일 10시간이상을 한다는 것은 고려할 문제라 하겠다. 택시의 대단위 회사화로 매일 8시간 교대제를 하도록 행정적으로 유도할 필요가 있을 것이다.

치안본부가 1977년 교통안전 종합대책으로 세운 5개 항목²⁷⁾중 처음 2개 항목이 안전질서의 생활화와 체질화

운전사의 교양과 보행자의 증절지도등 교통도덕에 관한 사항이다. 李¹⁶⁾도 교통사고는 단순히 차량대수에 의하여 결정되는 것은 아니고 차량의 정비 도로환경 국민대중의 교통관념 그리고 가장 중요한 것은 운전사의 자질에 의하여 결정된다고 하였다. 李¹⁷⁾는 우리나라의 교통도덕이 아직도 수준미달이며 무질서하다고 하였다. 아직도 공중규칙이 귀찮은 존재로 여겨지고 있으며 가족 또는 친척간에서는 지켜지던 규율도 공중이라는 줄더 확대된 것으로 경계를 넘어서면 국민학교 교육도 받지 못한 수준으로 전락한다고 하였다. 안전교통을 위하여 제반시설물도 중요하지만 무엇보다도 이에 우선하는 것은 운전사 및 보행자의 교통관념의 수준향상일 것이다.

저자의 조사로도 보행인의 교통관념을 좋다고 평한 것은 2~6.9%뿐이고 대부분이 부족하다(44~61%), 나쁘다 또는 무질서하다고(40~70%)하고 무단횡단이 너무 많다고 하였다(제 4 표). 보행인의 37%는 횡단보도가 아닌 차도를 가끔 건너다니며 그 이유를 급해서 횡단보도가 떨어져서라고 하고 다른 38%는 청색이 아닌 교통신호가 나왔는데도 주위에 차가 없으면 건너 간다고 하였다. 이 청색신호 이외의 신호에서 건너가는 사람은 대부분 성인들이고 국민 및 중학생은 절대로 안 건너다는 학생이 대부분이었다.

운전사들의 교통도덕에 관하여 보행인들은 약 3.5%만이 좋다고 하고 40%가 좋지 못하다고 하였다. 특히 택시, 자가용 승용차와 버스의 순서로 좋지 못하다고 한다. 운전도 사회생활의 일부이다. 시간이 급하여도 차는 안전하고 신중하게 조정해야 하고 무리한 운전을 서로 살가하는 여유와 아량을 지녀야 한다. 야간에 전 조등의 광도 및 조명방향을 상향조정 한 것은 시내를 고속도로와 착각한 느낌이 들며 나만 잘 보고 상대편은 눈이 부시진 않 바 없다는 식의 사고방식은 교통도덕에 어긋나는 처사이다. 스스로가 도덕을 지켜야 제 3자나 사고때 조사판도 운전사의 인권을 존중하려 노력할 것이다. 1년에 2회의 교양강좌로 끝나는 것은 아닐 것이다.

이러한 견지에서 정책적으로 “마이카”운전을 유도하기를 바라는 바이다. 이는 운전사의 질을 높이고 자가용 승용차의 사치성을 없애며 주행시간을 단축하여 교통혼잡을 막는데 도움이 될 것이다. 이를 위하여는 이때까지 “마이카”보급을 저제한 교통사고의 처리과정을 합리화 시켜야 한다. 또한 회사 및 관청의 필요이상의 차량비지출도 적어질 것이며 “마이카”가 생산성 및 경제성과 관련지어질 것이다.

교통수단의 발달은 자동차사고와 관련하여 자동차보험이 필연적으로 수반한다. 불의의 사고를 보험으로 보충할 수 있기 때문이다.

Brainard²⁴⁾는 미국에서는 보험사업중 액수로 따져서 자동차보험금이 약 40%를 차지한다고 한다. 보험사가 보험사업으로 얻는 이득은 3%이며 이 3%도 전체의 60%를 차지하는 화재, 산재, 해상, 도난 및 원동기등의 보험수입 5%에 의하여 얻어졌고 자동차 보험에서는 이익이 없다고 하였다. 또 그곳의 자동차 보험의 정관은²⁵⁾ 물론 가입자의 법적인 배상책임을 대행한다. 정관부터가 계약에 의한 사항에 관하여 문제되는 모든 문제 및 소송을 보험회사가 defend(방어)한다고 표현하여 재판도 회사가 떠 맡고 있었다.

한국도 의무적으로 가입하는 자동차 책임보험과 종합보험¹⁵⁾이 있어 사고때 금전배상을 한다. 종합보험의 약정을 보면 법적인 금전배상은 책임을 지나(사후자불) 형사적 문제는 면책한다고 되어 있다. 또한 모든 재판 기타 과정에서 피보험자는 보험회사의 권익을 옹호해야 한다는 의무도 부과되어 있었다.

저자가 조사한 바르도 교통사고 조사관들이 보험회사가 피보험자를 위한다는 의견은 소수(12~13%)이고 80%이상이 무관심 또는 비협조적이라고 하였다. 보험회사원도 종합보험이 보통 또는 신통치 않다고 대답한 사람이 23.6%나 되어 봉사적이지 못함이 사실인 듯하다. 보험회사가 형사적인 문제까지 책임을 질 수는 없다. 그러나 우리나라와 같이 교통사고에 파충한 형사처벌 특히 미결구속이 상식화된 시점에서 합의서 문제라도 지원사항으로 해결한다면 이는 피보험자의 인권옹호라고 볼 수 있다. 정관의 규정을 앞세워 미결구금 재판 및 합의등에 비협조적 또는 방관적이며 방어비 6만원 기타도 절제하는 자세는 건전한 자세는 아니라고 사료된다.

선진국과 같이 재판을 대행은 못할망정 피보험자가 구속되어 있을 때 합의서가 있으면 구속이 해제되는데 보험회사가 방관할 수 있을까. 합의란 결국 금전의 액수가 문제인데 인신의 자유가 박탈당해도 법의 판결까지 자기의 고객을 고생시켜야 하겠는가. 이러한 견지에서 정관을 앞세워 선진국과 같은 봉사는 못하여도 기업하는 회사란 인상은 받지 말아야 하겠다. 또 경찰관 및 운전사의 60~75%가 보험의 특징을 지양하고 외국식 봉사형 자동차보험의 도입을 바라고 있었다. 우리 자동차보험 회사의 개선된 봉사적 처사가 기대되며 보다 가입자를 위하여 노력함이 바람직하였다.

가입자를 대신하여 종합보험 가입자를 합의서 제출자와 동일한 취급을 받도록 관계기관과 협의 제도화함이 시급한 과제라고 사료된다. 또한 형사처벌중 인신구속 문제가 해결된다면 우리 보험도 외국식 형태에 가까워지겠으나 이를 위하여 보험회사가 앞장서 해결에 노력해야 할 것이다.

현재 대도시 교통문제중 시급한 것이 대중교통수단

의 해결일 것이다.⁷⁾ 출퇴근시간에 대중의 조속한 수송 수단을 강구해야 한다. 康⁸⁾은 서울의 간선도로를 기능상 자동차 위주가 되도록 하고 직선적 버스 운행을 하라고 하였다. 그리고 뿔길은 보행자와 자전거가 다닐 수 있게하는 생활도로화 하고 이를 간선도로와 격리시켜야 한다고 하였다. 朴⁹⁾은 도시버스가 서울에서 영구적인 대중교통수단이 될 수 없으며 속히 지하철등 영구적인 대책을 강구해야 한다고 하였다. 또 그는 「터쉬·아우어」에 청량리서 서울역간의 각종 교통수단의 소요시간을 버스 43분, 택시 28분 및 지하철 18분이라고 보고한 바 있다. 廉¹⁰⁾은 서울의 도로 점유율은 11%이고 1981년까지 1,010억원의 예산으로 2호선 지하철 16km를 증설할 것이라고 하였다. 현재 서울의 대중교통수단은 극히 단구간을 지하철이 해결하고 거의 대부분이 버스에 의지하고 있다. 고속화 버스도트가 없어 보행자 및 다른차와 혼잡을 빚고 있다. 또한 도로 점유율이 낮아서 증가하는 차의 주차시설의 부족 및 교통소통에 많은 지장을 받고 있다. 버스만으로는 대중교통을 해결할 수 없을 것이며 출퇴근의 시차제로도 해결될 수 없으며 버스의 수를 늘리는 것도 도로의 사정으로 어려운 실정이다.

하루속히 대규모의 지하철 건설 또는 시내를 관통하는 버스전용의 고속화 도로의 신설등을 꾀해야 할 것으로 사료된다. 현재의 서울시를 관통하는 무개지하도를 만들고 버스 또는 궤도 차의 전용으로 고속화하면 대중교통도 해결될 것이다. 이것이 이루어 질 때까지 현재의 간선도로에 육교 및 지하도를 대폭 늘려 영구 대책이 완성될 때까지라도 효율적인 교통소통 문제를 해결해야 할 것이다.

교통사고율에 관하여 Bety 및 Bauman²⁰⁾은 운전사가 익숙지 못한 곳에서는 자연히 사고가 많으며 Schuman²⁰⁾은 특히 젊은 남자는 감정이 격하기 쉽고 불안정하기 쉬워 사고율이 많으며 石崎²¹⁾도 사고운전사의 50%가 20대라고 하고 성급하고 자제력이 적으며 감정이 격하기 쉽고 주의 지속력이 적은 자에 사고가 많다고 하였다. 또 그는 30대부터 사고율이 적어지는 것은 나이 탓만은 아니고 운전기술의 향상, 분별력 및 탄사에 신중해지기 때문이라고 하였다.

본 조사에서도 제 5표와 같이 20대 운전사에게 사고율이 월등히 많았으며 영업용차는 30대에도 많았다. 이 연령 이후에는 사고율은 급격히 감소하고 있었다.

결 론

우리나라의 현행 교통법규 및 관련법을 검토하고 교통행정과 교통사고의 발생 및 처리과정의 제반문제를

연 3,234명에게 주로 설문을 통하여 통계 분석하였다.

교통행정의 원활한 운영과 교통사고의 예방 및 건전한 도로 교통질서의 육성을 위하여 다음과 같은 결론을 얻었다.

1) 교통사고배 운전사에게 가해지는 과중한 처벌은 지양되어야 한다.

2) 인사사고를 포함하여 교통사고로 야기된 모든 처벌을 도로교통법으로 단일화 함이 바람직하다. 자동차사고는 일반과실과 달리 「허용된 위험」 「실패의 원칙」이 많이 내포되어 있으므로 이를 충분히 참작하여 가급적 독립된 별개 법정에서 교통사고만을 전담하고 속결처리해야 할 것이다.

3) 영업용차 운전사의 장시간 계속운전을 지양하고 시간제 근무를 할 수 있도록 제도적인 뒷받침이 요망되었다.

4) 운전사의 질적향상과 교통도덕 의식을 높이는 데 주력하여야 하겠다.

운전사에 대한 지나친 처벌 지양으로 교통행정에 자발적으로 협조하는 참여의식을 갖도록 한다. 또 「마이가」운전을 유도하여 운전사의 질을 높이고 자가용차의 사치성 및 무용한 주행 제한효과를 얻도록 한다.

5) 보행인의 교통의식을 향상시키고 교통사고배 일방적인 피해자 취급은 지양되어야 한다.

교통사고배 보행자의 일방적인 피해자 취급으로 준법정신이 희박해졌고 운전사는 당연히 처벌받아야 한다는 편견은 지양되어야 하겠다.

6) 자동차보험 제도의 개선이 요망된다.

종합보험 가입자의 미결제금 지양을 위하여 제도적 뒷받침이 필요하였다.

7) 대도시의 대중교통 수단의 〔조속한 해결이〕 요망된다.

영구적 대책으로 지하철 건설, 준연구적으로 고속화된 버스전용도로 건설을 도모하고 시급한 대책으로 대대적인 지하도 및 육교 설치가 요망된다.

8) 인사사고의 원인은 운전사 및 보행자 과실에 기인된 것이 약 반수씩이었다.

9) 운전사의 연령별 사고빈도는 20대에 월등히 많고 영업용차는 30대에도 많았으며 그외는 현저한 감소를 나타냈다.

10) 도시 교통질서를 혼돈하고 교통사고의 원인의 하나인 자전거의 통행로 확정 및 제한구역을 설정할 필요가 있었다.

이상 모든 것을 종합하여 보면 교통의 혼잡으로 일어나는 교통사고를 처벌로써 다스릴 목적으로 운전사에 대한 처벌을 강화함으로 과중처벌의 결과를 초래하였다. 인사사고배 운전사의 구속은 상식화 되다싶이 되어 지식인들이 운전을 경원하게 되고 교통계는 점차

난폭해져 왔다.

교통위반의 과잉처벌이 교통문제 해결을 경화시키고 오도하는 결과가 되지 않도록 하루속히 시간이 걸리더라도 공정하고 공평한 시책을 추구하여야 할 것이다. 사회변화에 대처하는 교통정책의 진취적 개정은 환영하나 입기응변적 조령모개하는 교통행정은 삼가하기를 바라 마지않는 바이다.

참 고 문 헌

- 1) 姜斗鉉：過失犯에 관한 研究, pp.154~174, 學位論文 1973.
- 2) 康炳基：必要惡으로서의 都市交通, 月刊 交通問題 1卷 1號 p.51, 1976.
- 3) 金今道：改正通路交通法案解説, 月刊交通技術 1卷 2號 p.24, 1977.
- 4) 內務部治安本部：通路交通法, 1977年版, 治安本部, 1977.
- 5) 內務部治安本部：通路交通法, 1977年版, pp.27, 治安本部, 1977.
- 6) 內務部治安本部：交通安全綜合對策 pp.35, 治安本部, 1977.
- 7) 內務部治安本部：交通安全綜合對策, pp.64~66, 治安本部, 1977.
- 8) 內務部治安本部：속도와 자동차의 특성, 산출계기
- 9) 東亞日報：있으나 마나 운전사保險, 17290號, 1977.12.12, 서울.
- 10) 東亞日報：社説, 交通安全施設의 補完, 19339號 1978. 2. 9, 서울.
- 11) 東亞日報：交通量폭주에도 人命被害출었다. 19348號, 1978. 2.18, 서울.
- 12) 東亞日報：사고운전사 三重處罰, 19393號, 1978. 4.15, 서울
- 13) 朴東彦：都市交通問題와 構造改善의 基本的考察, 月刊交通問題, 1卷 3, 4合號, pp.42, 1976.
- 14) 法 典：刑法 1977年版, pp.1310, 玄岩社, 서울, 1977.
- 15) 法 典：自動車損害賠償保障法, 1977年版, pp. 3135, 玄岩社, 서울, 1977.
- 16) 廉台燮：交通部門當面課題와 80年代展望, 月刊交通技術, 1卷 2號 pp.12, 1977.
- 17) 李根茂：無秩序交通, 東亞日報, 19337號, 1978. 2.7, 서울.
- 18) 李昌雨：交通安全의 基本方向, 月刊交通問題, 1卷 1號 pp.12, 1977.
- 19) 韓國自動車保險株式會社：自動車綜合保險解説, 서울 1977.
- 20) 韓國自動車保險株式會社：運轉者保險解説, pp.10, 서울 1977.
- 21) 石崎夏夫, 檜山四郎, 兼頭吉市：交通事故の正しい處理, pp.50~56, 東明社, 東京, 1963.
- 22) 石崎夏夫, 檜山四郎, 兼頭吉市：交通事故の正しい處理, pp.331, 東明社, 東京, 1963.
- 23) Bety, M.J. and Bauman, R.D.: Driver Characteristics at Intersection, Highway Research Record, No. 195, pp.34-51, 1967.
- 24) Brainard, C.H.: Automobile Insurance, pp.14-30, Richard D. Irwin, Inc., Homewood, 1961.
- 25) Brainard, C.H.: Automobile Insurance, pp. 536, Richard D. Irwin Inc., Homewood, 1961.
- 26) Cohen, J., Dearmally, E.J., and Harnell, C. E.M.: The Risk Taken in Driving Under the Influence of Alcohol, British Med. J., 1: 1438, 1958.
- 27) Drew, G.C., Colquhoun, W.P. and Long, H. A.: The Effects of Small Doses of Alcohol in a Skill Resembling Driving, British Med. J., 2:993, 1958.
- 28) Fisher, A.: Visibility, Accidents and the S. A.A. Street Light Code, Australian Road Research, Vol. 3. No. 4, pp. 3, 1967.
- 29) Richards, O.W.: Vision at Levels of Night Road Illumination, XI Literature 1965 HRR, No. 164, pp.21-28, 1965.
- 30) Schuman, S.H., Pelz, D.C., Ehrlich, N.J. and Selzer, M.L.: Young Male Drivers, J.A.M.A., 200:1026, 1967.