

# Remicon 차량 사고 예방과 감소를 위한 안전운전

— 안전운전 3 단계를 중심으로 —

宋 南 起

〈도로교통안전협회 강사〉

## I. 머릿말

'88년 말 우리나라의 자동차 등록대수가 200 만대를 돌파함에 따라 본격적인 자동차 대중화 시대를 맞이하게 되었다.

이와 함께 자동차 소유가 일반화되어 마이카 시대가 됨에 따라 운전면허 소지자도 계속 증가하여 자동차의 3 배에 이르는 600 만명에 이르렀다.

이러한 통계는 자동차의 운전면허 소지자가 년평균 20% 이상의 증가율을 나타내고 있는데 비해 상대적으로 도로율의 증가는 여기에 미치지 못하고 있음으로 교통사고도 계속 증가하고 있다.

특히 24 회 서울 올림픽이 열렸던 '88년도 인명피해 교통사고가 216,719 건 발생, 11,563 명의 사망자와 270,239 명의 부상자, 자동차 물적피해액이 275 억원에 달했다.

이것은 교통사고가 전년도 대비 23.4%증가하고 사망률이 무려 60.4%, 부상자는 21.3% 증가한 것이다.

즉 45 분마다 1 명이 사망이고 2 분마다 1 명이 부상을 당한 셈이다.

이대로 가다가는 10년 남짓 후면 교통사고 사망자가 1년에 무려 5 만 7천여명, 부상자는 1 백 35만여명이 되리라고 보아도 좋을 것이다.

그리고 그때까지의 사망, 부상자 누계는 참으로 두려운 마음이 들어 추측마저 하지 못할 지경이다.

전국민 1 가구에 1명 꼴로 교통사고피해가 발생하리라고 본다.

우리나라의 교통사고율은 선진국에 비해 높기 때문에 교통사고 다발국이라는 불명예를 가지고 있다.

예를 들면 자동차 1만대당 년 사망자수가 미국·영국 3명, 일본 2명, 서독 4명, 프랑스 5명인데 우리나라는 57명이나 된다.

자동차대수로 따지면 국토의 면적이나 인구는 따로 감안해야 하겠지만 일본은 우리나라의 40배, 미국은 1백수십배나 된다.

이로써 보면 우리나라의 자동차대수는 아직도 걸음마 단계이고, 절대치가 무척적인 형편인데도 사고, 사망율은 터무니없이 높은 것임을 알 수 있다.

이러한 교통사고의 요인은 차량, 환경, 사람이 3요소가 복합적으로 결합하여 발생하고 있으며 그 가운데서도 사람의 잘못이 90% 이상인데 특히 보행자 보다는 운전자의 범규위반이 거의 대부분이다.

즉 도로율이 낮다거나 노면상태가 뒤떨어진 다거나 혹은 교통체계가 제대로 되어있지 않다거나 하는 점도 그 원인으로 꼽을 수 있지만

좀 더 근본적이고 결정적인 원인은 바로 운전자의 준법, 질서의식이 크게 모자라 중앙선을 침범하고, 과속, 난폭운전, 양보심의 결여등으로 교통사고가 발생하고 있다.

자동차를 운전하는 사람은 직업적이거나 자가운전 두 유형 중의 어느 하나에 속한다.

직업인으로서의 직업인으로서의 윤리를 지켜야 함에도 능숙한 솜씨만 믿고 난폭운전을 하고 자가운전자는 그래도 아직까지는 대체로 중산·지식계층에 속하는 사람들이 대부분이라 할 수 있는데도 교통법규와 도덕을 제대로 지키지 않고 있다.

## II. 交通事故의 예방과 감소를 위한 安全運轉

### 1. 交通事故는 방지할 수 있다.

교통사고는 차, 환경, 사람의 3요소가 서로 복합적으로 결합하여 발생하게 되는 것이지만 특히 대부분의 교통사고는 차와 환경 2개 요소보다는 사람의 부주의와 실수로 해서 발생하고 있다.

그러므로 교통사고의 방지는 이러한 부주의와 실수가 발생하지 않도록 하여야 하며 특히 보행자보다는 차를 움직이는 운전자들 자신에게 문제해결의 열쇠가 있음을 깨달아야 할 것이다.

### 2. 안전운전은 생명을 보호해 준다.

운전 할 때의 실수의 결과가 반드시 사고를 일으키고 있지는 아니하지만 잘못을 계속해서 여러번 반복하는 사이에 대형사고를 일으키게 되는 것이다.

이와 같은 사고는 운전자로서 그 당시 사고의 예방을 위하여 당연히 할 수 있는 여러가지 수단 방법이 있었음에도 그 수단 방법을 이행하지 않았기 때문에 발생한 것이다.

무엇보다도 운전자 자신이 사고의 원인이 되는 행위를 하지 않도록 하여야하며 또 다른 운전자나 보행자의 부주의에 의하여 사고에 말려들거나, 기상과도로 상황 그 밖의 운전하는데 좋지 못한 조건으로 사고가 발생하는 경우도

있음을 항상 잊지 말아야 한다.

운전자는 어떠한 위험한 상태에서도 이에 적절히 대처할 수 있는 안전한 운전방법을 익혀두어야만 사고로부터 귀중한 생명을 지킬 수 있다.

### 3. 운전실수를 예방하는 3가지 요령

운전을 하다 보면 의식 중이건, 무의식 중이건 실수를 하게 되는 경우가 많이 있는데 이러한 실수는 크게 3가지로 나누어진다.

- ① 정보 인지의 실수
- ② 판단의 실수
- ③ 운전조작의 실수

이상 3단계를 안전운전의 3단계라 한다. 특히 이 가운데서도 1단계인 정보인지의 실수는 2단계인 판단의 실수나 3단계인 운전조작의 실수보다는 사고와 직결이 되기 때문에 옆사람과 잡담하거나 한눈을 팔면서는 절대로 운전해서는 안된다.

정보 인지의 실수란 착각 오인, 미처보지 못하는 등 교통상의 위험 정보를 인지하는 과정의 실수를 말하고 판단의 실수란 일단 인지한 정보에 대처해서 어떠한 운전행동을 할 것인가 하는 판단상의 실수로서 이러한 실수는 그 사람의 감정이나 욕구가 어떤가에 따라서 실수를 범하기 쉽게 된다.

예를 들면, 급하게 서둘거나 화를 내거나 조급함, 불안함, 경쟁심 등으로 판단상의 실수를 하게 된다.

그리고 운전조작의 실수란 핸들, 브레이크, 액셀 등의 조작상의 실수이다.

이와 같은 운전상의 실수나 과실을 예방하여 교통사고를 일으키지 않도록 하기 위해서는

- ① 위험의 예측을 빠르고 바르게 한다.
- ② 방어운전의 방법을 익힌다.
- ③ 적시 적절한 운전조작을 한다.

사고방지를 위한 기본 원칙이기도 한 이 3가지는 운전자가 위험에 직면했을 때 당연히 해야 할 운전행동이므로 이기본 원칙에 따라서 예상되는 위험에 대하여 적극적인 사전대처를 강구하여야 한다.

#### 1) 위험의 예측

어떠한 교통사태에 직면해서도 「지금 어떠한 위험이 발생할 것인가」 「지금 어떠한 위험이 닥쳐오고 있는가」 등 현재 진행 중에 있는 사태의 결과를 가급적 빨리 예측하고 그에 대비한 운전을 하여야 한다.

그러기 위해서는 주변의 여러가지 교통환경 가운데서 자기자신에게 미칠 영향이 어떤 것인가를 파악하여 그 영향의 요소에 대해 끝까지 관찰하여야 한다.

「어떻게든 되겠지」 하는 적당한 운전이 아니라 사고 발생의 위험성에 대하여 잠시도 경계를 게을리 해서는 안되며 위험을 재빨리 발견하여 이에 대처할 수 있도록 항상 정신을 집중하여야 한다. 즉,

- 횡단보도를 건너고 있는 보행자의 행동(단독, 부자, 모녀간, 교사와 학생 등)
- 우회전하면서는 우측에 있는 보행자, 자전거, 오토바이
- 고개 마루 정상 부근에서는 반대편이 보이지 않기 때문에 보행자, 대향차 등
- 커브 길에서 반대 방향 차량이 중앙선을 넘어올 경우가 많으며, 원심력이 생겨 도로 밖으로 전복되는 등 물리적인 자연 법칙 발생을 예상하여 미리 대처하는 운전을 해야 한다.

## 2) 방어운전의 숙지

운전자는 자기 자신이 교통사고의 원인이 되지 않게 하여야 하며 다른 사람의 부주의에 의한 교통사고에 말려들거나 그 피해자가 되지 않도록 하여야 한다.

운전자가 자신은 아무리 교통법규를 잘 지키며 운전을 하여도 다른 운전자가 운전을 잘못하거나 보행자가 갑자기 차 앞으로 뛰어 들면 사고는 발생하고 만다.

방어운전이란 자신만 바른 운전을 하는 것으로 그치지 않고 다른 운전자나 보행자가 교통법규를 지키지 않거나 위험한 행동을 하더라도 이에 적절하게 대처하여 사고를 미연에 방지할 수 있도록 하는 운전을 가리키는 것이다.

흔히 방어운전이란 「먼저 자신의 우선권을 포기하여야 한다」고 하는 소극적인 운전 방법으로 생각하기 쉬우나 방어운전은 자신의 생명

과 남의 생명을 또한 재산을 보호받을 수 있는 운전임을 명심하여야 할 것이다.

### (1) 일반도로를 주행할 때

· 급제동을 하지 않도록 여유있는 운전을 한다. 즉 브레이크를 조작할 때에는 가볍게 여러번으로 나누어 밟아 뒤차에게 정지하겠다는 것을 알려준다.

· 주행 중에는 앞차에 대해 주의하고 될수있는 한 4~5대 앞의 상황까지 파악하여 앞차가 급히 속도를 낮추거나 급제동을 하더라도 추돌하지 않도록 차사이의 거리를 충분히 확보하여야 한다.

· 대형 화물차(컨테이너 실은 트레일러, 레미콘차량, 덤프트럭, 유조차 등)나 버스의 바로 뒤를 따라서 진행할 때에는 전방의 교통상황을 잘 파악하기가 힘들기 때문에 함부로 앞지르기를 하지 말고 시기와 장소를 잘 보아 안전한 경우에만 하여야 한다.

· 뒤에서 차가 접근해 오고 있을 때에는 후사경을 보고 뒤차의 움직임에 주의하면서 진행하며 만일 뒤차가 앞지르기 하려고 할 때에는 도로의 오른쪽으로 붙여 진행하거나 감속하여 뒤차가 앞지르기 하기 쉽도록 피해준다.

· 진로를 변경할 때에는 시간적 여유를 가지고 상대방이 잘 알 수 있도록 신호를 하며 상대방이 이 쪽의 신호를 이해한 것을 확인한 다음에 천천히 행동을 시작한다.

· 신호를 무시하고 뛰어드는 자동차나 오토바이 보행자가 있으므로 신호를 절대적인 것으로 믿지 말고 항상 자신이 안전을 직접 눈으로 전후 좌우 확인한 뒤에 진행한다.

· 신호기가 없는 교차로를 통행할 때에는 좁은 도로에서 우선 순위를 무시하고 진입하는 자동차가 있으므로 속도를 낮추고 서행하면서 좌우의 안전을 확인한다.

· 횡단하려고 하는 보행자나 횡단중인 보행자가 있을 때에는 갑자기 뛰어 나오거나 뒤로 되돌아 갈지도 모르므로 감속하고 주의하면서 진행한다.

· 어린이가 진로의 부근에 있을 때에는 돌연도로로 뛰어 나올지도 모르므로 어린이들이 있

는 곳과 안전한 간격을 두고 반드시 서행하거나 일시정지를 한 다음 통과한다.

· 다른 차의 옆을 통과할 때에는 그차가 갑자기 진로를 변경하더라도 안전할 만큼 충분한 간격을 두고 진행한다.

· 공사장 부근은 많은 흙이 떨어져 있거나 철판 등을 깔아 놓아 일반도로 가운데서도 특히 미끄럽기 때문에 차사이의 거리도 더욱 더 길게 확보하여야 하며 서행하여야 한다.

· 차선변경을 할 때나 후진할 때에는 사각으로 운전석으로 보이지 않은 곳이 있기 때문에 눈으로 직접 확인하면서 운전을 해야 한다.

· 마주오는 차가 언제, 어느 곳에서 중앙선을 넘어 오더라도 피할 수 있도록 미리 대처하면서 운전한다.

· 고속으로 주행하면 일반적으로 차사이거리가 점점 좁아지는 경향이 있으므로 속도계를 확인하여야 하며 차사이 거리도 확보하면서 주행해야 한다.

· 오토바이 등은 자동차보다도 짧은 거리에서 정지할 수 있다는 것을 잊지 말고 더욱 충분한 차사이 거리를 유지하여야 하며 특히 오토바이는 급제동하거나 충돌을 하면 곧 전도되므로 뒤따를 때에는 특히 주의하여야 한다.

### (3) 적시 적절한 운전 조작

운전상의 모든 것을 배워서 알고 있다 하더라도 그것을 신속, 정확하게 실행하지 않는다면 그러한 지식은 아무런 소용이 없다.

속도와 교통상황의 변화가 격심한 상태에서는 사태의 진전을 보아가면서 대처하는 운전태도보다도 적시에 신속, 정확한 운전 조작을 하는 것이 더욱 더 중요한 경우가 많다.

눈 깜짝할 사이의 차이로 사람의 생사가 엇갈리게 되는 일이 많기 때문이다.

그러므로 운전자는 자동차 통행방법에 대한 도로교통법은 물론 자동차 관리법과 자동차의 기본적인 조작 방법을 정확하고 신속하게 할 수 있는 능력을 스스로 길러 나가는 것이 중요하다.

## III. 맺는 말

운전은 속도와 무거운 중량을 가지고 강한 힘을 내는 자동차라는 기계를 그 몇 천분의 1의 힘 밖에 갖지 못한 사람이 안전하게 조종하여야 하는 작업이다.

고속으로 운동하는 차에는 시속 4~5km의 속도로 밖에 움직이지 못하는 사람으로서는 생각할 수도 없는 관성, 원심력, 충격력 중심과 안정과의 관계 「베이퍼록」과 「페이드」현상 「스탠딩웨이브」 수막현상, 핸들의 특성 등 여러가지 물리적 법칙이 강하고 복잡하게 작용한다.

자동차를 조종하는 사람의 감각이나 판단 능력은 자동차의 힘에 비하여 한계가 있기 때문에 사람이 차를 안전하게 조종한다는 것은 매우 어려운 일이다.

운전이란 단순히 자동차를 움직이는 것으로 그치지 않고 차나 보행자가 복잡하게 통행하고 있는 도로에서 서로 조화를 이루며 통행해야 하므로 안전운전을 위해서는 사람의 능력의 한계와 차에 작용하는 물리 법칙을 잘 이해하고 규칙을 지키며 시시각각으로 변하는 교통상황과 차의 구조와 성능을 알고 운전해야 한다.

운전석에 앉아 핸들을 잡았을 때 다음 사항을 자신에게 자문자답해 보는 습관을 붙이도록 하자.

- ① 기상 조건은 보통 때보다 변하지 않았는가.  
비, 안개, 눈에 대한 대책은 ……
- ② 조명 상태에는 이상이 없는가.  
햇빛으로 눈이 부실 때에는 어떻게 하는 것이 좋은가
- ③ 도로 상황은 변하지 않았는가  
미끄러지기 쉽거나, 좁은 산길, 새로 건설된 도로의 지반이 약할 때, 기상 상태에 따라 어떻게 운전하는 것이 좋은가
- ④ 교통의 상황은 어떠한가  
출·퇴근 시간 때 느릿느릿한 운전이나 장거리의 고속운전을 할 때에는 어떠한 주의를 하

여야 하는가

⑤ 자동차에 이상은 없는가

브레이크, 타이어, 핸들 등이 정비불량상태가 아닌가.

연료가 부족하거나 없지는 않은가

⑥ 심신의 상태에 이상은 없는가.

피로, 근심이나 감정이 높아지거나 술, 약물의 영향은 없는가

이상 6가지 악조건이 초래하는 위험에 대해 스스로 점검하며 여기에 대한 방어수단을 재확인하여 적시 적절하게 실행하므로 안전운전을 해야겠다.

안전운전을 하는 것 만이 바로 가정의 행복을 가져오며 사회의 안정을 가져온다는 것을 명심하면서 안전운전이 몸에 배이고 습관화되도록 해야겠다.

## 알 림

# 第 5 回 레미콘技術세미나

韓國레미콘工業協會는 레미콘공업의 技術발전과 品質向上을 도모하기 위하여 해마다 레미콘기술세미나를 개최하고 있습니다.

레미콘技術세미나는 콘크리트學界人士와 業界에서 參與하여 기술문제에 관한 다양하고 폭 넓은 意見を 교환하는 討議의 場으로서 活用되어 레미콘産業 발전에 기여하고 있습니다.

韓國레미콘工業協會는 '89년에도 제 5 회 레미콘技術세미나를 다음과 같이 개최하오니 많이 참석하여 본 세미나를 빛내주시기를 기대합니다.

### — 다 음 —

1. 日時 및 場所 : 추후 확정 공고
2. 主 題 : 골 재
3. 參席者에게는 紀念品 贈呈
4. 問 議 處 : 韓國레미콘工業協會 企劃課

566 - 7162, 7164