

한국과 일본의 사업용자동차 교통사고 보고제도 비교



임삼진



김경희



장명순

1. 서론

우리나라의 사업용자동차의 교통사고율은 비사업용 차량에 비해서 높은 비율을 차지하고 있으며, 사고 발생시 중상 이상의 인명피해로 이어지는 교통사고가 많은 상태다. 사업용자동차 교통사고는 비사업용 자동차와 비교할 때 사고율은 4.9배에 달하며, 자동차 1만대당 사망자 지수는 5.4배 이상 높다.

다음 <표 1>의 2002년 비사업용/사업용 자동차 교통사고 현황 비교와 같이 1,400만대에 달하는 전체 자동차대수 가운데 사업용자동차는 72만대로 점유비율은 5.2%에 불과하지만, 사업용자동차에 의한 교통사고 사망자는 1,242명으로 전체 교통사고사망자 7,090명의 17.5%를 차지하였으며, 교통사고 건수도 45,749건으로 전체 교통사고 230,953건의 19.8%를 점유했다. 자동차 1만대당 사고건수는 사업용 차량이 632.6건으로, 비사업용 차량 128.0건에 비해 약 4.9배정도 많았다.

정부 차원에서도 사업용자동차 교통사고의 심각성을 인식하고 이에 대한 근본적인 대책 마련의 필요성을 인식하여, 2003년에 발표된 '제5차 교통안전계획수정(안)'에서는 '지하철·철도·사업용 차량 및 항공기 등 대중교통수

〈표 1〉 2002년 자동차 교통사고 현황 - 비사업용/사업용자동차 비교

1당사자	구분	발생건수				사망자							
		(건)	구성 (%)	주간	야간 (%)	(명)	구성 (%)	치사율	1만 대당	주간		야간	
										치사율	치사율	치사율	치사율
사업용	45,749	19.8	28,384	38.0	1,242	17.5	2.7	17.2	659	2.3	583	3.4	
비사업용	169,235	73.3	102,451	39.5	4,929	69.5	2.9	3.7	2,376	2.3	2,553	3.8	
이륜	9,684	4.2	5,997	38.1	713	10.1	7.2	4.2	420	7.0	293	8.0	
기타	6,285	2.7	3,099	50.7	206	2.9	3.3	-	74	2.4	132	4.1	

주) 1만대당 사망자에는 자동차등록대수에 이륜차가 포함됨.

※ 도로교통안전관리공단, 2003년판 교통사고 통계분석, 2003

단의 안전도의 근본적 제고 필요'라고 언급하면서, 5년 내 교통사고 감축 목표로 '사업용자동차 사고 사망자수 50%'를 제시하고 있다.

사업용자동차의 높은 교통사고율은 비사업용 차량에 비해 상대적으로 대당 평균주행거리가 길고, 운행특성상 영업수익을 높이기 위한 과로운전이나 교통법규위반이 많은 점과 관련이 있는 것으로 보인다. 또한 사업용자동차의 교통사고율이 높은 것은 택시 운전자의 경우 운송수입금 확보를 위한 난폭운행과 장시간 운행과 관련이 있으며, 버스의 경우 근무형태 및 장시간 근로와 직결되어 있다. 이렇게 볼 때 사업용자동차 교통사고는 운수업계의 안전관리와 긴밀히 연관되어 있다고 볼 수 있다.

하지만 택시나 화물 등 일부 업체는 교통안전계획서 수립 및 시행, 운전자 관리, 자동차 관리, 운행 관리 등 주요 교통관리업무를 소홀히 하고 있다. 심각한 운전기사 부족으로 야기되는 높은 운휴율과 경영난도 교통안전에 부정적인 요소로 작용하고 있다. 사업용자동차 교통사고는 비사업용 교통사고와 상이한 특성을 지니고 있어 그 원인분석이나 대안의 마련에 있어서도 상이한 접근을 요구하고 있다.

효과적인 사업용자동차 교통안전 정책의 수립과 시행을 위해서는 교통사고 자료를 토대로 교통사고 발생의 원인과 특징, 유형 분석, 사고다발지점 등에 대한 과학적·체계적인 분석이 필수적이다. 일반 교통사고와는 다른 특성을 가진 사업용자동차 교통사고에 대한 면밀한 분석을 토대로 원인 진단과 대안 모색, 체계적이고 지속적인 교육 등이 병행될 때 사업용자동차 교통사고의 실질적인 감소를 기대할 수 있을 것이다.

일본의 사업용자동차 교통사고 보고제도는 우리나라의 사업용자동차 교통사고 관리에 시사점을 줄 것으로 판단된다. 이 글에서는 일본의 사업용자동차 교통사고보고제도를 상세히 살펴보고, 일본과 우리나라의 사업용자동차 교통사고 보고제도를 비교함으로써 정책적 시사점을 얻고자 한다.

II. 일본과 한국의 사업용자동차 교통사고보고 제도

1. 일본의 사업용자동차 교통사고 보고제도

일본은 증가하는 사업용자동차와 운송사업자, 교통사고로 사업용자동차에 의한 교통사고의 심각성을 인식하고 이에 대한 대책 마련을 위해 사업용자동차 사고보고서 제도의 시행을 통한 사고정보의 수집과 분석을 행하고, 이를 토대로 구체적인 사업용자동차 교통안전대책을 추진하고 있다.

일본은 사업용자동차 교통사고에 관한 정보의 충실을 기하기 위하여 자동차사고보고규칙(1951년 운수성령 104)에 기초하여 사고정보의 수집·분석과 더불어, 자동차운송사업에 관한 교통사고 요인분석을 위한 정보수집·분석을 강화해 왔으며, 분석의 결과는 자동차운송사업자에 대한 지도에 활용해 왔다(일본 내각부 교통안전백서 2004년판; p.59).

일본의 자동차사고보고제도는 국토교통성의 '자동차사고보고 규칙'에 근거해서 시행되고 있는데, 동 규칙 제정의 법적인 근거로는 일본의 도로운송법 제25조와 도로운송차량법 제100조 1항을 근거로 하고 있다.

1) 도로운송법

제25조(운전자의 제한) 일반여객자동차운송사업자는 연령, 운전의 경력, 그밖에 타 법령으로 정해진 일정한 요건을 갖추지 아니한 자로 하여금 그 사업용자동차의 운전을 시킬 수 없다. 다만 해당 운행이 여객의 운송을 목적으로 하지 아니한 경우에는 이 제한은 없다.

2) 도로운송차량법

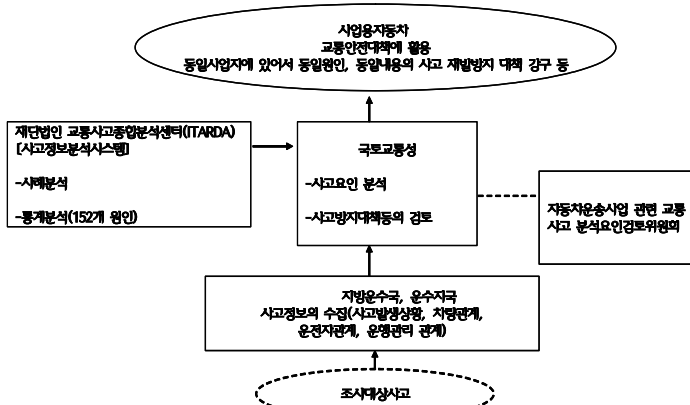
제100조(보고징수 및 진입검사) 당해 행정관청은 제1조의 목적을 달성하

기 위해 필요가 있다고 인정될 경우 다음에 열거한 자에게 도로운송차량의 소유 혹은 사용 및 사업 혹은 업무에 관하여 보고를 시킬 수 있다.

1. 도로운송차량의 소유자 또는 사용자

위 법률을 근거로 만들어진 자동차사고보고 규칙에 의해 운수업체는 중대교통사고(사망이나 중상자를 낳은 사고, 전복이나 추락, 화재를 일으킨 사고 등)를 야기할 경우 1개월 이내에 사고의 발생일시, 사고의 종류, 사고의 원인 등을 기재한 자동차사고보고서를 국토교통성 운수지국에 제출해야 한다.

일본의 버스사업, 택시사업, 하이야사업, 트럭사업 등 운송사업자의 수는 1993년말 약 9만9천 사업자에서 2002년말 약 11만6천 사업자로 증가했고, 사업용자동차 수는 1993년말 약 133만대에서 2002년말 약 146만대로 증가해 왔다. 이에 따라 이들에 의한 교통사고는 1993년말 약 4만6천건에서 약 6만6천건으로 증가해 왔다. 사업용자동차는 대형차량이 많고, 그 승차인원도 많은 경우가 있어서 일단 교통사고가 발생할 경우 그 피해와 사회적인 영향도 크다. 일본의 경우 도로교통사고 자료는 교통사고통계원표를 이용하여 경찰에서 저장하고 있고, 보험회사의 경우 교통사고의 내용과 피해상황을 조사하여 일본 손해보험협회에서 관리하고 있다. <그림 1>은 일본의 사업용자동차 교통사고의 정보처리 체계를 나타낸 것이다.



<그림 1> 일본의 사업용자동차 교통사고 정보체계

운수업체는 중대교통사고(사망이나 중상자를 낳은 사고, 전복이나 추락, 화재를 일으킨 사고 등)를 야기할 경우 1개월 이내에 사고의 발생일시, 사고의 종류, 사고의 원인 등을 기재한 자동차사고보고서를 국토교통성 운수지국에 제출하도록 의무화하는 사고보고제도를 시행하고 있다. 사업자로부터 사고보고를 받은 운수지국은 사업자명, 사고의 종류, 사고의 원인(발차시의 안전확인 불량 또는 불이행' 정류장에서의 정차방법의 부적절' 출입문 개폐의 부적절 등 152종류로 세분) 등을 사고정보분석시스템에 입력하고 있다. 이 사고정보분석시스템에 의해 '동일사업자에 있어서 동일원인·동일내용의 사고의 재발방지대책' 등을 시행하고 있다.

수집된 사업용자동차 교통사고에 대한 분석은 재단법인 교통사고종합분석센터의 정보분석시스템에 의해 '동일사업자에 있어서 동일원인·동일내용 사고의 재발방지대책의 철저'를 추진하고 있다. 예를 들어 일본의 15개 도·도·부·현(우리나라의 시·도)의 136개 사업자를 조사한 결과, 이 가운데 1999년 4월부터 2002년 9월말 사이에 동일원인·동일내용의 사고를 3회 이상 일으킨 버스 사업자가 8개에 달했다. 이 8개 회사에 의해 일어난 동일원인에 의한 사고는 73건으로 73명의 부상자(중상 52인, 경상 21인)를 낳았다. 사고유형 가운데 가장 흔한 유형의 사고는 '승객이 착석하는 것을 확인하지 않고 발진하는 등 차내 승객의 움직임에 대한 안전 확인의 불량 또는 불이행에 의해 승객이 전도·부상한 사고'로 8개 사업자에 의해 21건이 일어났다. 또한 '승객의 승강시 승객을 보지 못해 개폐조작을 한 결과 승객이 부상한 사고'는 1개 사업자가 10건의 사고를 일으켰다.

이렇게 사고정보 분석시스템에 의해 동일사업자가 일으키는 사고 중에서, 원인의 종류가 동일한 사고의 검색을 행하여, 그 검색을 행한 사고에 관계된 사고보고서에 기초하여 동일내용의 사고로 특정하게 된다. 동일원인·동일내용의 사고를 재발하여 형식적인 사내 안전지도에 머무르는 사업자에 대해서는 재발방지 효과가 있다고 인정되는 대책을 제시하도록 하고, 그 대책의 실시에 관하여 지도하고 이행상황을 확인하고 있다.

국토교통성(우리의 건설교통부) 국토교통대신(우리의 건설교통부장관)에게 제출하도록 되어 있는 자동차사고보고서 양식은 총 49개 항목에 달하는 구체적인 정보를 기록하도록 하고 있다. 앞면은 날씨를 제외하고는 대부분

분 주관식으로 기재하도록 되어 있으며 교통사고에 대한 개괄적인 기록을 하도록 되어 있으며, 뒷면은 7가지의 세부항목을 기술하도록 하고 있는데, 대부분 객관식이나 단답서술형으로 기록하도록 되어 있다. 교통사고와 관련된 중요한 정보는 모두 객관식으로 되어 있어 DB 구축 및 '동일원인·동일내용의 사고의 재발방지대책' 수립 및 안전지도에 기여하도록 되어 있다. <표 2>는 일본의 자동차사고보고서의 세부 항목이다.

<표 2> 일본의 자동차사고보고서 세부항목 (총 49개 항목)

항목	세부 항목
사고일반 정보	차량의 사용자의 이름 혹은 명칭/주소/제출일, 발생일시, 날씨, 발생장소, 노선명 및 도로명, 해당차량 주사용지의 명칭 및 위치, 차량등록번호 및 차량번호, 당시의 상황 및 현장의 약도, 당시의 조치, 사고원인, 재발방지 대책, 사고의 종류, 자향형식, 등록년도, 최초검사년도, 차종, 승차정원 및 승차인원, 최대적재량 및 당시의 적재량, 허가등의 취득상황, 위험물적재유무
도로환경 정보	도로종류, 도로폭원, 경사, 도로형태, 노면상태, 철길건널목의 상태
운행정보	위험인지시의 속도, 위험인지시의 거리, 미끄러진거리, 주행상태, 사고발생지점, 사상사고의 경우 사상자의 상태, 차량고장부위
운전자 정보	성명, 연령, 경력년수, 운전자의 근무상황, 손해정도, 안전벨트착용유무, 교대운전자배치 과거3년간 사고건수 및 최근사고일자, 과거3년간 적성진단검사유무 및 일자, 과거3년간 건강진단 상황 및 최근진단일자
피해정보	사망수, 중상수, 경상수
기타	운행관리자 성명 및 자격증번호, 총괄운행관리자 성명 및 자격증번호, 사업자번호, 운송형태, 재발방지 대책

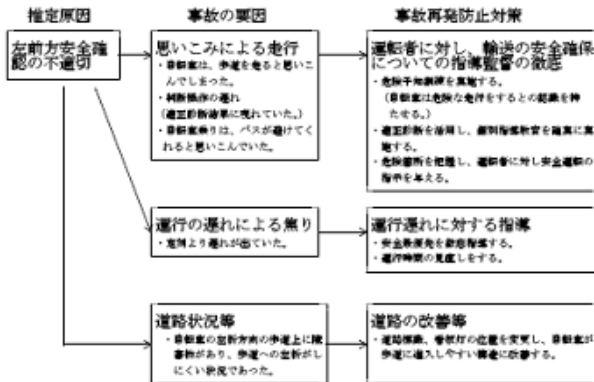
* 일본 국토교통성 www.milt.go.jp

한편 개인정보를 제외한 사업용자동차 교통사고에 대한 상세분석과 시사점, 교훈 등을 담은 사례분석 자료를 지속적으로 발간·보급하여 운수업체의 교통안전지도 자료로 활용하도록 하고 있다. 특히 추상적인 안전지도에 머물지 않고 위험예지훈련과 적정진단을 통한 개별지도교육, 운수회사 차원의 사고위험지역 파악과 안전운행지도 등 구체적인 사고재발방지대책을 제시하고 있다.

일본의 경우 시내버스 사고사례는 다음 <그림 2>와 같으며 그 내용은 <표 3>과 같다.

事故事例 1 (一般乗合)

曜日・時間・天候	(土)・17時50分・晴れ
場 所	運行途中の国道のT字路
道路の状況	乾燥 幅員21.1メートル
運 転 者	年齢41歳 運転歴9年
乗務開始から事故発生の乗務距離	7km
損 害	重傷者1名
事故概要	当該バス運転者は、乗客24名を乗せ運行中、左前方T字路より進行してくる自転車乗りを確認したが、歩道上を走行すると思いそのまま進行したため、車道にでてきた自転車乗りを見落とし、当該バス左前方ウinkerレンズ部に接触、転倒させたもの。なお、この事故で自転車乗りの男性(43才)が重傷を負った。
種 別 ・ 形 状	普通・乗合
乗 客 定 員	27名
当時の乗車人員	24名



〈그림 2〉 일본의 사업용자동차교통사고 사례 분석의 예

〈표 3〉 일본의 시내버스 교통사고 보고서 세부항목

구분	항목내용
①	요일, 시간, 날씨(토, 17시 50분, 맑음)
②	장소
③	도로상황(건조, 도로폭21.1m)
④	운전자(연령 41세, 운전경력 9년)
⑤	승무개시로부터 사고발생까지의 승무거리(7km)
⑥	피해(중상자1명)
⑦	사고개요(해당 버스운전자가 승객 24명을 태우고 운행중 좌전방 T자로방향으로 진행하고 있는 자전거를 확인했지만, 보도상을 주행하고 있다고 생각,

	그대로 진행하여, 차도로 달리던 자전거승차자가 넘어져, 해당 버스앞 좌측부분에 접촉하여 넘어지게 함. 또한 이 사고로 자전거승차자인 43세의 남성이 중상을 당함.)
⑧	종별·형상(보통·승합)
⑨	승차정원(77명)
⑩	당시의 승차인원(24명)
⑪	추정원인(좌전방안전확인외의 부적절)
⑫	<p>사고의 요인</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 생각에만 의존하는 주행 <ul style="list-style-type: none"> - 자전거는 보도를 달린다고 생각해 버림 - 판단조작의 지체(적정진단결과로 나타나고 있음) - 자전거승차자는 버스가 피해갈 것이라고 생각함 b. 운행의 지체에 의한 초조함 <ul style="list-style-type: none"> - 정시보다 늦게 출발함 c. 도로상황 등 <ul style="list-style-type: none"> - 자전거 좌측방향의 보도 상에 장애물이 있어서, 보도로의 좌회전이 어려운 상황이었음
⑬	<p>사고개발방지대책</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 운전자에 대해 수송의 안전확보에 관한 지도감독의 철저 <ul style="list-style-type: none"> - 위험예지훈련을 실시함(자전거는 위험한 주행을 한다는 인식을 갖게 함) - 적정진단을 활용하여, 개별지도교육을 충실히 실시함 - 위험지역을 파악하여 운전자에 대해 안전운전 하도록 지시함 b. 운행지체에 대한 지도 <ul style="list-style-type: none"> - 안전최우선을 철저히 지도함 - 운행시간을 제대로 지키도록 함 c. 도로의 개선 등 <ul style="list-style-type: none"> - 도로표지, 간판 등의 위치를 변경하고, 자전거가 보도로 진입하기 쉽게 구조를 개선함.

2. 한국과 일본의 사업용자동차 교통사고보고제도 비교

일본의 자동차사고보고제도는 법상으로는 명확하게 규정되어 있지 않으나, 도로운송법과 도로운송차량법의 조항을 근거로 국토교통성의 '자동차사고보고규칙'을 제정하여 이를 근거로 하여 시행되고 있다.

우리나라의 경우 여객자동차운수사업법 제21조 2항에 중대한 교통사고가 발생할 경우 지체없이 건설교통부장관 또는 시·도지사에게 보고해야 한다는 법적 규정을 갖고 있다. 여객자동차운수사업법 시행규칙의 별지 서식

을 통해 <표 4>와 같이 14개 세부항목에 대한 사고보고서 양식을 제시하고 있다.

여객자동차운수사업법

제21조(사고시의 조치 등)

② 운송사업자는 그 사업용자동차의 전복·화재와 대통령령이 정하는 수 이상의 사상자가 발생한 중대한 교통사고(이하 “중대한 교통사고”라 한다)가 발생한 때에는 건설교통부령이 정하는 바에 의하여 지체없이 건설교통부장관 또는 시·도지사에게 보고하여야 한다.

여객자동차운수사업법 시행령

제11조(중대한 교통사고)

법 제21조 제2항의 규정에 의하여 건설교통부장관에게 보고하여야 하는 중대한 교통사고는 사상자의 수가 다음 각호에 해당하는 사고로 한다.

1. 사망자 2인 이상
2. 사망자 1인 및 중상자 3인 이상
3. 중상자 6인 이상

여객자동차운수사업법 시행규칙

제41조의2(사고시의 조치 등)

② 운송사업자는 사고의 일시·장소 및 피해사항 등 사고의 개략적인 상황을 관할 시·도지사에게 보고한 후 72시간 이내에 별지 제23호의 2서식의 사고보고서를 작성하여 관할 시·도지사에게 제출하여야 한다. 다만, 개인택시운송사업자의 경우에는 개략적인 상황보고는 이를 생략할 수 있다.

<표 4> 우리나라의 사고보고서 세부항목(총 14개 항목)

구분	세부항목
보고일시	년 월 일
항목	사고명, 사고일시(날씨), 사고장소, 가해자동차 번호, 사용자(사업체), 피해자동차번호, 사용자(사업체), 운행구간(노선) 기점, 운행구간(노선) 종점, 사고원인, 사고개요, 피해상황, 조치상황, 보상능력(책임보험, 종합보험, 공제, 기타)

※여객자동차운수사업법 시행규칙

법적 규정으로만 본다면 우리나라가 일본에 비해 보다 분명하게 규정되어 있는 상황이다. 하지만 광범위한 자료수집, 분석 및 활용 면에서는 미흡한 상태이다.

그 차이는 사고보고서의 세부항목에서 나타나는 것으로 판단된다. 일본의 경우 49개 세부항목을 기술하도록 되어 있어서 사고보고서의 내용만으로도 사고 전반의 내용 - 정확한 사고원인, 도로 상황 등의 사고 환경을 파악할 수 있다. 우리나라 사고보고서 양식은 14개 항목으로 사고 개황만 파악할 수 있을 뿐 사고내용 전반과 사고원인, 사고상황을 제대로 이해할 수 없도록 되어 있다.

두 나라의 사업용자동차 교통사고보고제도를 비교해 보면 다음 <표 5>와 같다.

<표 5> 사업용자동차 교통사고보고제도의 한국·일본 비교

구분	한국	일본
법적 근거	여객자동차운수사업법 제21조 2항	자동차사고보고 규칙
보고해야 할 사고	전복·화재 중대한 교통사고(사망자 2인이상, 사망자1인 및 중상자 3인이상, 중상자 6인이상)	사망이나 중상자를 낳은 사고 전복이나 추락, 화재를 일으킨 사고
보고서 항목	14개 항목 1페이지	49개 항목 2페이지
제출방식	24시간 이내에 개략적인 상황 보고한 후 72시간 이내에 사고보고서를 관할 시도지사를 경유하여 건설교통부장관에 제출	1개월 이내에 국토교통성 운수지국을 경유하여 국토교통장관에 자동차사고보고서를 제출
자료수집	자료제출은 잘 이루어지고 있음 (미제출시 과징금 부과)	체계적으로 자료 수집과 DB화가 이루어지고 있음
분석	없음	재단법인 교통사고종합분석센터의 사고정보분석 시스템으로 정밀 분석
정보 공개 및 활용	없음	인적사항을 제외한 사고정보의 공개와 교통안전지도에 적극 활용

III. 결론 및 정책건의

우리는 앞에서 일본의 사업용자동차 교통사고 보고제도가 어떻게 운영되고 있는지를 상세히 살펴보았다. 일본은 중상 이상의 교통사고 발생시 49

개 세부항목의 자동차사고보고서를 제출하도록 하고 이를 상세 분석하여 운수업체의 교통안전 관리에 활용하고 있다. 사업용자동차 교통사고 정보를 일반 이용자, 운송사업자, 자동차 제작사 등 정보를 필요로 하는 개인과 기업, 기관에 제공함으로써 효과적인 교통안전 대책의 수립에 기여하고 있다. 일본의 사업용자동차 교통사고 정보의 수집과 활용에서 주목할 만한 점은 사업자를 교통사고 정보 수집과 교통안전대책의 수립 및 집행의 주체로 상정하고 있다는 점이다. 이점은 교통사고 데이터베이스의 구축과 활용에서 한계로 작용할 수도 있지만, 사업용자동차 교통안전 관리의 주체는 결국 사업자라는 점에서 사업자의 책임과 역할을 강화하는 것은 의미가 깊다고 평가할 수 있을 것이다.

우리나라도 교통사고보고제도를 시행하고 있으나 보고서 세부항목 내용의 미비 등으로 인하여 원인 분석이나 교통안전관리에 활용되지 못하는 한계를 갖고 있다.

우리나라의 사업용자동차 교통사고 보고제도를 보다 내실 있게 운영하기 위하여 다음과 같은 변화가 요청된다.

첫째, 교통사고보고서의 세부항목 수를 늘리고 사고사례에 대한 데이터베이스 구축과 분석, 사후 활용이 가능하도록 해야 한다. 현재 14개 항목에 국한된 사고보고서 양식을 전면 보완하여 상세한 교통사고 내용을 담은 교통사고보고서 내용이 제출될 수 있도록 시행규칙을 개정해야 한다.

둘째, 현재 각 운수업체에서 일상적인 사고처리에 사용하고 있는 교통사고 조사양식을 새롭게 보완된 양식으로 사용하도록 권고하여 운수업체의 교통안전 관리 수준을 높여야 한다.

셋째, 교통사고보고서의 내용은 상세하게 분석되어 교통안전 관리업무에 활용되어야 하며, <사업용자동차 교통사고 백서>의 형태로 해마다 출판되어야 한다.

넷째, 사고보고서의 내용 가운데 인적사항이나 회사명 등 개인정보를 제외한 내용은 공개되어 유사사고 방지를 위한 교육자료와 연구자료 등으로 활용되어야 한다.

참고문헌

1. 교통안전공단(2004), 사업용자동차 교통사고DB 구축방안 연구.
2. 도로교통안전관리공단(2003), 2003년관 교통사고 통계분석.
3. 內閣府編(2004), 交通安全白書 平成16年版.
4. 사단법인 전일본트럭협회 www.jta.or.jp
5. 일본 국토교통성 www.milt.go.jp
6. 일본 법고(法庫) www.houko.com
7. 일본 재단법인 교통사고종합분석센터 www.itarda.or.jp