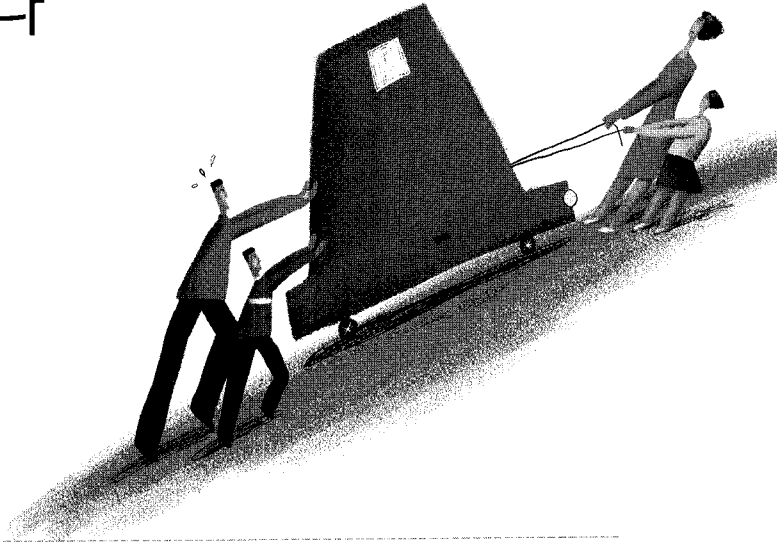


자동차 승차와 운전에도 매너가 필요하다



김원하 | 교통정보신문 발행인

전문직 운전자가 운전을 하는 최고급승용차, 사장님이 출타라도 할 량이면 운전자는 사장님이 타기 쉽도록 차를 대기시키고 사장님이 나타나면 차 뒷문까지 열어 주는 서비스를 한다. 사장님이 편하도록 헤드레스트(좌석 머리 받침)도 뽑혀 있는 상태의 조수석은 앞으로 젖혀 있다.

누구나 한번쯤은 이런 호사를 받아보고 싶어 한다. 그러나 교통적 측면에서 보면 이른바 사장석(조수석 뒷자리)은 그리 좋은 자리는 아니다. 그리고 조수석 헤드레스트를 뽑아 사장님의 시야를 좋게 하는 것은 하나만 알고 둘은 모르는 위험한 발상. 만약에 급정거를 해야 할 때 또는 사고가 발생했을 때 사장석에 타고 있던 사람은 조수석의 지지대가 없어서 앞으로 튕겨나갈 확률이 높기 때문이다.

우리 주변에서 같은 승용차를 타고 가다 교통사고를 당했을 경우 어떤 사람은 죽거나 중상을 입었는데 어떤 사람은 가벼운 부상만 입었다는 이야기를 듣는 경우가 있다. 왜 그럴까? 이는 승용차의 경우 앞좌석에 따라 안전도에 큰 차이가 나기 때문이다. 일본 운수성이 발표한 자료에 의하면 승용차에서 가장 위험한 좌석은 이른바 사장석이라 부르는 좌석으로 부상 할 가능성이 45.5%로 가장 높다고 한다. 사장석이 가장 위험한 '死席' 이 될 수 있다는 것이다.

승용차 좌석을 위험한 순서대로 나열하면 △ 사장석 45.5% △ 조수석 40.6% △ 운전석 40.2% △ 운전석 뒷좌석 33.3% △ 뒷좌석 가운데 16.7%로 나타났다. 역설적으로 승용차에서 가장 불편한 자리

가 부상률이 가장 적은 안전한 자리인 것이다. 왜 이런 현상이 나타나는 것인가에 대한 구체적인 데이터는 없지만 이런 추측은 해 볼 수 있다. 운전자가 위급한 상황이 눈앞에 나타날 때 운전자는 본능적으로 차를 좌로 꺾을 것이다. 그렇게 되면 차의 우측이 상대방 차량과 접촉하게 되는 확률이 높기 때문은 아닐까 생각된다. 양식을 먹을 때 '좌뺑우수' 나 '포크는 좌쪽부터 나이프는 오른쪽부터' 사용해야 매너가 있다는 이야기를 듣는다. 이제 먹고 마실 때만 매너를 찾을 것이 아니라 자동차를 탈 때도 좋은 매너를 익혀 두고 상대방이 불편하지 않도록 하는 것도 바람직하다.

◎ 양반석은 전망이 좋은 앞좌석이었다

우리나라에 자동차가 도입될 당시인 1906년, 10인승 승합차 5대로 서울~원산 철도가 개설되지 않은 구간만 운행키로 하고 우리나라에서 처음으로 운수사업을 시작한 권병수·구연소씨에 관한 기록에 의하면 당시에도 자동차 탑승의 예절이 있었다고 한다.

당시 이 회사는 양반과 상민의 자리를 구분, 특등석과 보통석으로 나눠 운영토록 허가를 받았는데 양반 석은 전망이 좋고 먼지를 덜 뒤집어쓰는 앞좌석이었다. 편의와 쾌적함을 고려했던 게 아닌가 싶다.

자동차 1천7백만 시대에 살고 있는 우리는 자동차에 탈 때 또는 운전 할 때 어떻게 하는 것이 매너 있는 자세일까? 차 한 대에 운전자 외에 한사람이 동승 할 때와 여러 사람이 함께 동승할 때와 따라서 약간씩 차이가 있다. 이런 때 승차예절을 지키지 않으면 낯 뜨거운 상황이 발생한다.

승차예절을 몰라 서로 먼저 타려다 부딪치는 경우도 있고 연장자가 불편한 좌석에 앉게 되는 때도 있기 마련이다. 경우에 따라서는 연하자가 예절을 지켜 탔지만 상대방이 예절을 지키지 않아 본의 아니게 눈총을 받을 때도 있다.

요즘은 거의 오너드라이버이기 때문에 남의 차를 타는 경우는 친구차를 타던지 아니면 택시를 타는 경우다.

◎ 자동차 승차시 올바른 매너

차주인이 상급자이거나 연장자가 운전하는 차에 혼자 탈 때는 운전석 옆 조수석에 타는 것이 예의다. 그렇지만 운전자가 연하이거나 부하 직원일 경우 옆 좌석에 앉으면 오히려 불편을 느낄 때는 사장석에 앉는 것도 예의다.

택시처럼 운전자가 있는 차에 4명이 탈 경우 상석순위는 안전에 관계없이 사장석이 상석이고, 운전석 뒷자리가 다음, 그다음 좌석은 조수석이고, 말석은 뒷자리 가운데 좌석이다. 여성이 승차할 경우 뒷좌석 가운데는 가급적 피하게 하는 것이 예의다.

그렇지만 차주인이 직접 운전하고 같은 수준의 동승자들이 탈 경우 상석은 당연히 운전석 옆자리가 된다. 그리고 2등석은 사장석, 3등석은 바로 운전자뒷자리, 말석은 뒷좌석 가운데다.

같은 승용차라도 문이 두 개뿐인 승용차의 경우는 승차하기 쉬운 자리가 상석이다. 이때는 하급자나 연소자가 먼저 뒷좌석 안쪽으로부터 순서대로 타는 게 예의다. 그런데 일반 승용차만 생각하고 연장자나 상급자를 먼저 타게 한다면 큰 실례다.

동승자 가운데 운전자의 부인이 함께 승차할 경우에는 운전석 옆자리가 자동적으로 부인의 자리가 된다.

요즘 지프형차의 보급이 급증하고 있는데 이런 차는 운전석 옆자리가 반드시 상석이다. 6.25 당시 파이프를 문 맥아더장군이 지프를 탄 모습이 멋있게 보였는데 그 때 도 맥아더는 운전석 옆에 앉아있었다.

그러면 버스 같은 큰 차의 상석은 어디일까?

버스의 경우에는 운전기사 바로 뒷좌석 창문자리가 상석이다. 이 좌석이 안전하기도 하고 전망도 좋기 때문이다. 그런데 단체 여행을 할 때 젊은 사람들이 이를 모르

고 냉큼 이 자리에 앉는 경우를 보게 되는데 보기에 민망하다.

차에 승차 할 때는 상급자가 먼저 타는 것이 예의다. 하차 시는 하위자가 먼저 내리는 것이 예의고, 여성이 차마를 입고 있는 경우에는 상석의 위치에 상관없이 뒷좌석 가운데 앉지 않도록 배려해 주는 것이 예의다.

자동차, 기차 버스 등을 탈 때는 일반적으로 여성이 먼저 타고 하차 시는 남성이 먼저 내려 필요하다면 여성의 손을 잡아주는 것도 자동차 예의 중 하나다.

여성인 자동차를 탈 경우 차안으로 먼저 몸을 굽혀 들어가는 것이 아니라 차 밖에서 차 좌석에 먼저 앉고, 다리를 모아서 차 속에 들여놓는 것이 보기에 좋으며, 차에서 내릴 때는 반대로 차좌석에 앉은 채 먼저 다리를 차 밖으로 내놓고 나오도록 하는 게 보기에 좋다.

자 그러면 탑승자들은 승차하고 나서 어떤 매너를 취하는 것이 좋을까?

우선 안전벨트를 꼭 매주고 운전하는 사람이 운전 집중할 수 있도록 옆에서 도와주는 일이 중요하다. 예를 들면 볼게이트를 통과 할 때 동전을 미리 준비해준다거나 라디오의 음악의 볼륨을 조절해 준다던가 하는 일이다. 또 입 냄새 등이 없게끔 껌이나 기타 음료를 준비하는 것도 좋은 예치켓이다.

가장 몰상식한 매너는 여자들과 아이들이 있는 차안에서 담배를 피우는 사람. 운전석에 앉아서 운전하는 사람에게 운전이 이렇듯 저렇듯하며 운전을 타박하는 사람. 출발하자마자 드르릉드르릉하며 코고는 사람. 큰 소리로 떠드는 사람 등 운전 방해하는 사람이다.

◎ 운전자들도 매너 있는 운전을 해라

출처가 확실치는 않지만, 인간의 보행속도는 시속 4km 전후이며, 숙련된 스프린터의 전력질주라 해도 40km를 겨우 넘는 수준에 불과하다고 한다. 인간이 도구를 사용하지 않고 스스로 낼 수 있는 속도는 이정도가 한계

라는 이야기이다. 이 한계는 수십 세기 이상 변함없이 유지되어 왔으며, 따라서 인간의 인지속도는 대개 이정도 선에 맞춰져 있다.

하지만 차량은 주차를 하거나 좁은 골목을 통과 할 때 등을 제외하고 정속주행이라면 60~80km, 고속도로 주행이라면 최하 100~110km 가량으로 주행하게 된다. 즉 사람의 감각이 통상적으로 인지 가능한 속도를 넘어섰기 때문에 일상적인 보행 속도라면 충분히 인식할 수 있는 주변의 정황들을 인지할 수 없게 되고, 그것이 불안과 직결되어 자기방어성을 자극하여 공격적인 성격으로 바뀐다고 한다는 설이 있다. 특히 이런 경향은 같은 속도의 배나 비행기보다 자동차에서 잘 나타나는데, 이는 자동차의 주행환경이 통상적으로 보행이동이 가능한 "일상영역" 으로 인식되기 때문이라는 것이다.

또 고속 주행 시에는 전반적인 반응속도가 빨라져야 하기 때문에 운전자는 무의식적으로 필요정보의 습득과 필요명령의 하달에 집중하게 되며, 결과적으로 대체적인 의사가 보다 "직관적"으로 정립된다는 것이다. 따라서 해당 상황에 집중하느라 운전엔 필요한 요소들에 대한 반응을 제외하면 "이성적인 반응"보다는 "감정적인 반응"이 앞설 수밖에 없다는 주장이다.

자동차 운전은 그만큼 정서적으로 불안하거나, 스트레스를 받거나. 자기제어능력이 나약한 사람일수록 평소 예의가 바르고 운순하건 말건 "공격적인 성향" 이 표출될 가능성이 매우 높아진다는 논리가 성립된다.

특히 자동차라는 건 굉장히 개인적인 공간이다 보니 (서구권에서는 "내 집" "내 가족" "내 아이" 라고 할 상황에 "우리 집" "우리가족" "우리 아이" 라고 말하는 한국인들도 스티어링 휠만 쥐면 십중팔구 "내 차" 라는 표현을 쓰는 것처럼) 개인적 감정의 노출이 상대적으로 대단히 직관화된다.

이런 점을 의식하여 운전자들은 남을 한번 배려하고 상대방 입장에서 생각하며 운전하는 습관을 길러야 한다. 이를테면 끼어들기를 할 경우는 먼저 사이드램프(깜빡

이 등)를 켜고, 주행하는 차에 방해가 되지 않을 때 차선 변경을 해야 한다. 그리고 일반적인 교통법규를 준수하는 것이 가장 경제적인 운전방법이다. 왜냐하면 과속운전을 했을 때 단속 카메라에 적발되는 것 등을 방지할 수 있을 뿐만 아니라 교통사고도 예방 할 수 있기 때문이다.

그리고 주차·정차시는 운행 차에 피해를 주지 않도록 하고, 차로가 줄어들 때는 한 번씩 양보하며 진입하는 운전이 결국 빨리 갈 수 있는 지름길이다. 요즘 2차로길이 1차로로 줄어드는 도로에서 한 대씩 양보하며 운전하는 것을 볼 수 있어 우리나라 운전도 상당한 수준에 오르고 있다는 것을 엿 볼 수 있다.

도로가 패여서 빗물이 고인 곳이 있을 때는 서행하거나 우회해서 지나가는 것이 센스 있는 매너운전이다. 좁은 도로에서 상대방에게 양보 받거나 운전 중 피해를 주었을 때 꼭 손이라도 들어서 인사하는 것도 상대방 운전자를 기분상하지 않게 하는 방법이다.

도로는 우리 모두의 일터다. 그런데 일부 몰지각한 운전자들은 담배꽂초를 창밖으로 버리질 않나 집에서 쓰레기를 가지고 나와서 차밖으로 버리는 경우도 목격된다. 후미진 도로에서 가전제품이나 페타이어가 튀굴고 있는 것을 보면 우리의 양심이 튀굴고 있는 것 같아 가슴이 아프다.

자동차에 경적(클락션)이 부착된 것은 응급사항을 알리기 위한 수단인데 경적을 마구 사용하는 대표적인 나라로 손꼽히는 것은 바람직하지 않은 처사다. 경적사용은 자제하는 것이 바람직하다.

시골길이나 한적한 도로를 달리다 보면 고장 난 차량, 또는 사고차량을 발견했을 때 도움을 줄 수 있도록 한다. 베풀음은 언젠가 자신이 돌려받는다는 것을 기억하자. 앞차가 끼어들려고 하면 양보운전으로 끼어들기를 도와준다. 운전자의 미덕 가운데 제일은 양보운전이다. 양보운전이라도 해서 좋은 일을 했다고 생각하면 마음이 편해진다. 반대로 끼어들기를 당했다고 생각하면 기분

이 좋을 리 없다. 곧 바로 보복운전을 하게 되고 그러다 보면 치명적인 사고에 이르게 된다는 것은 상식이다.

매너(manner)라는 말은 행동하는 방식이나 자세. '태도', '버릇', '몸가짐'을 순화하는 것이고, 일상생활에서의 예의와 절차를 말한다. 전 세계 11 위 경제대국답게 글로벌 시대에 발맞추며 살아가기 위해서는 자동차 승차시부터 올바른 매너를 지켜야한다.

골프장에서 매너를 부르짖던 사람이 자동차 운전 매너가 빵집이라면 그 사람은 뭔가 잘못 사는 것이다. **K**

