



2015 제3호
치안정책연구

The Journal of Police Policies

2015. 12 (제29권 제3호)

경찰 교통안전활동의 시민만족도에 관한 연구

- 대전광역시를 중심으로 -

A Study on Citizen Satisfaction to Traffic Safety Activity of Police

- Focusing on DeaJeon Metro Politan City -

임 창 호*

차 례

- | | |
|------------------|----------------|
| I. 서론 | IV. 분석결과 및 논의 |
| II. 이론적 논의 | V. 결론 및 정책적 제언 |
| III. 연구설계 및 연구방법 | |

국 문 요약

1970년 이후 최근 35년 동안 도로교통사고로 인한 사망자 수는 약 35만 명으로서, 도로교통사고로 인하여 그 동안 수많은 귀중한 생명들이 희생되었다. 또한, 사망자의 유족들과 사망자 수의 약 25배에 달하는 부상자들의 고통 및 후유증을 생각할 때 교통사고 피해로 인한 사회적 영향은 매우 크다고 여겨진다.

이 연구의 목적은 도로교통의 안전을 유지·관리할 주된 책임을 맡고 있는 경찰의 교통안전활동의 주요요소들을 분석·파악하고, 시민만족도에 영향을 미치는 주요요소들을 분석한 후 경찰 교통안전활동의 향상방안을 제안하는 것이다.

이 연구의 조사대상지는 대전광역시의 5개 구에서 거주하고 있는 성인 남녀 249명을 대상으로 하였고, 독립변수로는 교통사고 처리방식, 교통법규 위반자의 처리방식, 교통정리활동, 교통안전시설의 설치·관리, 교통경찰관과의 접촉,

교통단속방식, 교통서비스 제공의 7개 변수가 선정되었고, 종속변수는 시민만족도이다.

다중회귀분석의 결과, 유의수준 .05에서 종속변수인 시민만족도에 통계적으로 유의미한 영향을 미치는 독립변수는 교통사고 처리방식($\beta = .387$), 교통법규 위반자의 처리방식($\beta = .151$), 교통서비스 제공($\beta = .132$), 교통단속방식($\beta = .128$)의 4개 변수인 것으로 나타났으며, 통제변수인 연령, 거주기간, 월평균소득은 시민만족도에 통계적으로 유의미한 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다.

따라서, 경찰 교통안전활동에 대한 시민만족도를 향상시키기 위해서는, 경찰이 교통사고를 전문적으로 처리하고, 교통법규 위반자에 대해서 공정하게 처리하고, 교통서비스를 적극적으로 제공하며, 교통단속을 더욱 효과적으로 실시할 필요가 있다.

* 대전대학교 경찰학과 교수

이 연구는 경찰 교통안전활동의 시민만족도를 실증적으로 분석한 후 시민만족도를 향상시킬 수 있는 방안들을 제안했다는 점에서 다른 논문들과 차별화된 중요한 가치를 갖고 있다.

그러나 이 연구는 대전광역시에 국한된 자료를 수집·분석하였다는 점에서 전국적 일반화의 한계점을 지니고 있다.

I. 서론

2014년에 발생한 교통사고 건수를 살펴보면 하루 평균 611.4건으로서, 13.1명이 사망했고, 924.6명이 부상당했다. 2012년 인구 10만 명당 사망자 수의 경우 우리나라는 10.8명이지만, OECD 평균은 6.8명, 미국은 10.7명, 일본은 4.1명, 프랑스는 5.8명, 스페인은 4.1명인 것으로 나타나서, 우리나라의 교통사고 사망자 수가 여전히 높은 편인 것으로 나타났다.¹⁾

또한, 교통사고는 사고 당사자와 그 가족에게 큰 불행임은 물론 국가 발전의 저해요인이 되며, 국민경제에도 큰 부담을 준다. 교통사고로 인한 사회적 비용은 2011년 기준 12조 7,601억원(도로교통공단 추계)에 달한다.²⁾ 이러한 경제적 손실은 사회 전체적으로 무시 못 할 수준이므로, 교통사고문제를 비롯한 교통안전의 확보는 인간적인 측면뿐만 아니라 경제적으로도 당위성이 있다고 여겨진다.

그러나, 교통안전의 위협은 오늘날에 갑자기 발생한 것이 아니고, 국내에 자동차가 도입된 이후로 자동차 대수의 증가와 함께 지속적으로 증가했지만, 국민 대다수들이 교통안전의 심각성을 제대로 인식하고 있지 못하다는 것이 더 큰 문제이다.

또한, 교통사고의 증가는 교통발달에 기인한다고도 볼 수 있지만, 정

1) 경찰청, 2014 경찰백서, 경찰청, 2014, 233쪽.

2) 경찰청, 2014 도로교통안전백서, 경찰청, 2014, 42쪽.

부 정책이 교통량의 증가에 대응하여 단순히 도로 건설과 차량 통행에만 중점을 두어 교통정책을 수행한 결과로도 볼 수 있다.³⁾ 또한, 교통사고는 운전자가 충분히 주의할 경우 예방할 수도 있지만, 모든 교통사고에는 가해자 또는 과실자가 있다는 교통사고의 속성으로 인하여 그 동안 교통사고에 대한 정부의 책임이 간과되고 있었다.⁴⁾

심지어 그 동안 교통안전대책이 국가정책상 우선순위가 낮았으며, 그 결과로 인하여 교통안전관리기구가 취약할 뿐 아니라 교통안전 개선사업의 시행을 위한 예산이 충분히 확보되지 못했다.

경찰에서는 스스로 법규를 준수하는 참여자에게 실질적인 인센티브를 부여하여 자발적인 범질서 준수 분위기를 조성하기 위해 2013년 8월부터 「착한 운전 마일리지제」를 시행했다. 착한 운전 마일리지제는 무사고·무위반을 서약하고 1년간 실천한 사람에게 마일리지 점수(운전면허 특혜점수) 10점을 부여하여, 면허정지식 벌점을 감경해 주는 제도이다. 지방경찰청장이 직접 서약서를 접수하는 이벤트를 펼치는 한편, 언론사·기업·운수단체·지자체·시민단체와 업무협약을 체결하는 등 다양한 사전 홍보활동을 전개하였다.

이러한 노력의 결과로 여론·언론의 호평을 바탕으로 대국민 붐 조성을 조성하여 제도 시행 1년 만에 345만 명이 가입하는 성과를 거두었다. 따라서, 교통안전문화의 정립 또한 「착한 운전 마일리지제」와 같이 경찰이 주도적으로 이끌고 지자체 및 시민단체를 적극적으로 참여시킨다면 적지 않은 효과가 있을 것이다.

이 연구의 목적은 도로교통의 안전을 유지·관리할 주된 책임을 맡고

3) 김원중·김재호, “생활에서의 교통안전을 위한 법적 검토”, 유럽헌법연구 제16호, 유럽헌법학회, 2014, 563쪽.

4) 김남현 외 3인, 경찰교통론, 경찰대학, 2011, 110쪽.

있는 경찰 교통안전활동의 주요요소들을 분석·파악하고, 시민만족도에 영향을 미치는 주요요소들을 분석한 후 경찰 교통안전활동의 발전방안을 제안하는 것이다. 이러한 연구 목적을 달성하기 위하여 경찰 교통안전활동에 관한 선행연구들을 분석하여 교통안전활동의 주요요소들을 도출한 후 설문조사를 실시하여 시민만족도에 영향을 미치는 주요요소들을 도출해 내고자 한다.

II. 이론적 논의

1. 경찰 교통안전활동의 개념 및 가치

1) 경찰 교통안전활동의 개념

교통경찰이란 교통에서 발생하는 모든 위험 및 장애를 방지·제거하여 교통의 안전과 원활한 소통을 도모함을 목적으로 하는 경찰활동을 의미한다. 이러한 교통경찰의 목적을 달성하기 위해서는, 교통질서의 유지와 교통사고의 예방이라는 역할을 효과적으로 수행할 수 있어야 한다.

특히, 교통안전은 개인이나 사회 등이 교통사고 및 교통장애 등으로부터 피해를 받지 않고 현재의 안녕을 유지하는 것이다.⁵⁾ 교통안전 정책수립의 기준이 되는 사항을 교통안전활동의 원칙이라고 한다. 교통안전활동의 6E 원칙에는 교통안전공학(engineering), 교통안전교육(education), 교통지도·단속(enforcement), 교통환경(environment), 교통경제(economy), 교통법제(enactment)가 있다.⁶⁾

5) 김원중·김재호, 앞의 논문, 566쪽.

6) 이상광, 경찰교통실무, 홍익출판사, 2007, 95-96쪽; 백승엽, 교통경찰실무론, 화

그러나 이 연구에서는 경찰에 의한 도로교통 안전활동만을 연구 대상에 포함시키고, 사회생활에 있어서 일상적으로 접하는 도로교통 수단 또는 교통안전시설 등을 다루고자 한다. 따라서, 경찰의 교통안전활동이란 교통안전을 확보하기 위한 제반 시책으로서, 도로교통 안전을 유지함으로써 국민의 생명·재산을 보호하기 위하여 경찰이 추진하는 각종 규제 및 유지활동을 의미한다고 볼 수 있다.

2) 경찰 교통안전활동의 가치

한국의 교통사고는 95% 이상이 도로교통사고이며, 경찰은 「도로교통법」 및 「교통사고처리특례법」의 개정, 교통사고 감소목표 설정, 교통시설의 설치·운영, 교통지도단속, 교통안전교육·홍보, 운전면허제도 등 교통안전활동에 대하여 주된 책임을 맡고 있다.⁷⁾

경찰에 의한 교통안전활동의 궁극적 목표는 교통사고의 예방이며, 경찰의 교통안전활동을 통하여 확보할 수 있는 구체적인 가치들은 다음과 같다.

(1) 사망자 및 부상자의 감소

경찰은 도로이용에 대한 인적 요인, 시설요인, 환경적 요인 등을 복합적으로 고려하여 교통안전활동을 시행함으로써, 교통사고를 줄일 뿐만 아니라 교통사고로 인한 사망자 수를 줄일 수 있다. 그 동안, 경찰은 교통사고를 감소시키기 위하여 교통사고 줄이기 캠페인, 안전한 도로 이용

학사, 2002, 5-6쪽.

7) 황성채, “경찰의 교통안전정책에 관한 고찰”, 경찰연구논집 제4호, 한국경찰이론과실무학회, 2009, 133쪽.

을 위한 도로진단제도, 중앙분리대 도입, 교통단속, 교통안전교육 등의 제도를 도입하여 시행하고 있다.⁸⁾

〈표 1〉 연도별 교통사고 현황

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
발생건	214,171	213,745	211,662	215,822	231,990	226,878	221,711	223,656	215,354	223,552
사망(명)	6,376	6,327	6,166	5,870	5,838	5,506	5,229	5,392	5,092	4,762
부상(명)	342,233	340,229	335,906	338,962	361,875	352,458	341,391	344,565	328,711	337,497

출처: 경찰청, 2014 경찰백서, 경찰청, 2014, 232쪽.

(2) 이동성 및 안전성의 제고

최근 차량당 또는 차량의 주행 km 당 사고율로 측정할 수 있는 교통사고의 개인적 문제는 크게 개선되었으나, 인구당 사망자 수에 의해서 측정되는 교통사고의 사회적 문제는 개인적 문제만큼 개선되지 않았다. 이것은 통행의 이동성이 개선됨에 따라 통행수요 또한 증가하였지만, 인구 당 사망률은 덜 감소하였다는 것을 의미한다.⁹⁾

교통안전성의 향상은 교통사고의 방지, 교통사고 발생과정의 정확한 분석을 통한 교통사고 원인의 파악, 피해발생의 극소화를 위한 적절한 보상 등을 중간목표로 설정하고 있다. 특히, 중간목표 중 교통사고의 방지는 교통안전정책의 본질적 목표이며, 이를 실현하기 위한 실행목표는 인적 요인 제거, 차량요인 제거, 도로체계적 요인의 제거, 교통환경 요인의 제거 등으로서 교통안전정책의 핵심적 과제이다.¹⁰⁾

8) 김원중·김재호, 앞의 논문, 564쪽.

9) 김남현·정철우, 교통안전규제론, 경찰대학, 2007, 11쪽.

10) 위의 책, 14쪽.

〈표 2〉 2013년 법규위반별 교통사고 사망자 현황

구분	계	안전 운전 불이행	중앙선 침범	과속 위반	신호 위반	안전 거리 미확보	보행자 보호의무 위반	기타
사망자(명)	5,092	3,673	423	144	354	81	169	248
비율(%)	100	72.1%	8.3	7.0	7.0	1.6	3.3	4.9

출처: 경찰청, 2014 경찰백서, 경찰청, 2014, 232쪽.

(3) 교통복지의 실현

교통안전활동의 궁극적인 가치는 복지사회의 실현이라고 여겨지며, 특히, 교통복지의 실현이다. 교통복지 실현을 위해서는 교통의 효율화, 안전성의 향상, 교통사고의 방지, 인적·물적 요인의 제거, 도로 체계적 요인의 제거, 교통환경요인의 제거 등이 달성되어야 할 것이다.

여기에서 교통의 효율화란 교통기능의 질적·양적 고도화를 의미하는 것으로서, 교통시간의 단축, 경제성의 향상, 안전성의 향상, 무공해와 수송량의 증가, 타 교통시스템과의 조화 등 하위목표가 구현되는 것을 의미한다.

또한, 교통약자의 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 하기 위하여 「교통약자의 이동편의 증진법」이 제정되어 있는데, 경찰의 교통안전활동이 그 목적을 달성하기 위해서 꾸준히 행해질 때 교통복지의 실현 또한 가능해 질 수 있다.

2. 경찰 교통안전활동의 주요 요소

경찰의 교통경찰활동은 넓은 의미의 교통지도·단속에 포함된 교통정리, 순찰, 검문, 추격, 교통사고조사, 면허업무 등 교통경찰의 거의 모든

활동이 해당된다. 왜냐하면 교통경찰의 근본적 특성 및 임무가 교통의 안전과 원활한 소통에 직결되기 때문이다.¹¹⁾ 이러한 경찰 교통안전활동의 주요요소 7가지를 살펴보면 다음과 같다.

1) 교통사고 처리방식

교통사고란 차의 운전자가 과실로 다른 차마나 사람·물건에 접촉 등을 하거나 접촉 충돌할 위험을 야기하여, 사람을 사상하거나 물건을 손괴하여 피해결과를 발생시키는 것이다.

특히, 교통사고 발생시에는 신속하고 정확한 초동조치가 매우 중요하다. 즉, 최초로 교통사고 신고 또는 지령을 받은 경찰관이 신속하게 출동하여 부상자 구호, 사체처리, 사고방지 확대, 교통소통 회복, 정확한 사고원인 조사를 위한 증거자료 수집 등을 행하는 것은 이후의 교통안전에 중요한 영향을 미치고 있다.

2) 교통단속방식

교통단속이란 시간대별, 지역별, 유형별로 일정지역의 전체 교통상황을 파악하여 도로에서의 위험방지 및 교통의 안전과 원활한 소통을 목적으로 수립된 일정한 방침에 따라, 교통법규 위반차량이나 보행자에 대한 감시·예방·경고 및 주의를 주고, 필요시 적발·단속하는 일체의 교통경찰활동을 의미한다.¹²⁾

따라서, 교통단속시 경찰관은 각종 법령을 정확하게 이해하고 적용해

11) 김남현 외 3인, 앞의 책, 137쪽.

12) 이황우, 경찰행정학, 법문사, 2012, 489쪽.

야 하고(합리성), 경찰활동의 수단·방법은 객관적으로 발견된 위반행위에 대하여 합리적이고 신속하게 조치하여야 하고(합리성), 각종 단속업무 수행시에는 인권침해나 과잉행동이 없도록 해야 하며 사회상규에 비추어 타당해야 한다(타당성).

경찰의 일시적 단속은 일시적 효과만을 지닌다. 왜냐하면 위반자의 행동에 변화를 주고, 변화된 행태가 일정기간 지속되기까지는 상당한 시간이 경과하여야 하기 때문이다. 지속적 단속에 의한 행태의 변화 사례는 우리 나라의 안전띠 단속을 들 수 있다.¹³⁾

3) 교통법규 위반자 처리방식

교통법규 위반 또는 교통사고의 법적 효과로서 행위자에게 과해지는 것은 형벌적 제재이다. 그러나 교통의 안전과 원활이라는 목적은 형벌적 제재만으로써 달성되는 것은 아니며, 교통에 부적합한 위반자에 대하여 더 이상의 교통관여를 금지하거나 억제하는 것도 교통상 위험을 예방하는 수단이기도 하다.

그러한 수단들 중 하나가 바로 교통법규 위반행위자에 대한 운전면허 행정처분제도(운전면허 정지처분과 취소처분)와 범칙금 통고처분제도 등이 있다. 범칙금 통고처분제도는 경미한 위반자를 신속·간편하게 처리함으로써 즉결심판을 받은 것과 동일한 효과를 부여하여, 신속·원활을 생명으로 하는 현대의 교통행정에 이바지하는 제도이다.

현재 도로 이용자가 교통법규를 위반한 경우에는, 그에 대한 제재로 범칙금통고처분 또는 과태료처분을 하고 있다. 범칙금통고처분은 교통법

13) 이승주, “선진 교통질서 확립방안”, 한국경찰학회보 제6권, 한국경찰학회, 2003, 234쪽.

규 위반자를 확인할 수 있는 경우에 행하고, 과태료처분은 교통법규 위반자를 확인할 수 없는 경우에 자동차의 소유자에게 부과한다.¹⁴⁾

4) 교통안전시설의 설치·관리

교통안전시설이란 도로에서의 교통사고를 예방하고 원활한 교통소통을 확보하기 위한 교통경찰 규제와 주요 물적 수단이다. 즉, 교통안전시설의 목적은 사고와 혼잡을 줄여서 안전하고 신속한 교통운행을 촉진할 수 있도록 도로시설을 규제·설치·관리하는데 있다.

교통안전시설은 도로이용자에게 필요한 정보를 사전에 정확히 전달하고, 교통소통을 통제하여 원활히 하고, 도로상의 안전을 보장하는 시설물이다.¹⁵⁾ 「도로교통법」에 규정된 교통안전시설에는 신호기, 안전표지, 노면표지 등과 도로법에 규정된 도로표지와 그 밖의 도로부대시설인 중앙분리대, 방호책, 도로반사경 등이 있다.

교통안전시설이 갖추어야 할 요건으로서, ① 설치 필요성에 대한 보편성이 있어야 한다. ② 교통안전시설이 요구하는 필요성을 실현시킬 수 있는 그 자체의 능력이 있어야 한다. ③ 이용자의 주의력을 집중시킬 수 있는 규제력이 있어야 한다. ④ 이용자들이 관심을 가지게 하기 위한 규제력이 유지되어야 한다. ⑤ 이용자가 지킬 수 있는 시간적 여유를 고려한 위치의 선정이 잘되어야 한다.¹⁶⁾

14) 이철호, “경찰의 통고처분과 교통법칙금에 관한 연구”, 한국경찰학회보 제13권 제2호, 한국경찰학회, 2011, 207쪽.

15) 황성채, 앞의 논문, 154쪽.

16) 이상광, 앞의 책, 101쪽.

5) 교통경찰관과의 접촉경험

일반시민들은 교통안전활동과 관련하여 경찰관과 접촉할 수 있는 기회가 많이 있다. 따라서 교통단속활동의 대상이 되었거나 교통지도활동의 대상이 된 경험은 경찰 교통안전활동의 시민만족도에 적지 않은 영향을 미칠 수 있다. 특히, 음주운전으로 적발되어 운전면허 취소 또는 정지처분을 받은 경우에는 매우 큰 영향을 미칠 수 있다.

그러나, 교통단속이 운전자의 태도변화를 유도하여 교통사고를 감소시키거나 예방하는 효과가 없으며, 오히려 교통단속 경험이 있는 운전자가 단속경험이 없는 운전자에 비하여 1.7배 더 많이 교통사고를 발생시키는 것으로 나타난 연구 결과도 있다.¹⁷⁾

따라서 경찰관이 교통안전활동과 관련하여 일반시민들을 대할 때에는 상대방에 따라 차별하지 아니하고 공정하게 처리해야 한다. 특히, 교통법규 단속에만 치중할 것이 아니라 계도 및 지도에 중점을 둔다면, 일반시민들이 경찰 교통안전활동에 더욱 자발적으로 참여할 것이다.

6) 교통정리활동

교통정리란 교통의 원활한 소통과 안전을 도모하기 위해서 차마나 보행자의 통행에 일정한 질서를 부여하는 것을 의미한다. 교통정리의 기능은 교통경찰관 이외에도 교통신호기, 안전표지 등 교통안전시설도 있다.

특히, 교통정리를 함에 있어서 경찰이 준수해야 할 4가지 원칙이 있는데, ① 교통군 단순화 원칙, ② 도로능률 증진의 원칙, ③ 교통평등의 원칙, ④ 우선교통권의 원칙이다.

17) 정철우·조은순, “경찰 교통단속의 운전자 태도변화를 통한 교통사고 감소효과 연구”, 경찰법연구 제9권 제1호, 한국경찰법학회, 2011.

최근 자동차교통의 발달로 급격히 증가한 자동차가 차도를 가로막아 교통마비상태를 형성하게 된다. 이러한 상태는 계속되면 필수록 악화되어 그 지역 내에서는 차량의 통행은 심한 곤란을 받게 되고, 더구나 진행하려는 운전자들에게 조급함을 야기시켜 교통사고 발생의 위험을 증가시킨다.¹⁸⁾

7) 교통서비스 제공

교통서비스는 교통안전교육을 실시하고 교통약자를 보호하고 교통정보를 제공해 줄 뿐만 아니라 단속위주 보다는 계도·지도를 강조하는 것을 의미한다. 또한, 교통약자는 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 의미한다.

특히, 우리나라의 교통사로 인한 어린이 사망은 어린이 전체 사망사고 중 42.7%를 차지하고 있어서 어린이의 생명을 위협하는 환경을 안전하게 조성하고자 하는 국제사회의 요구에 대응하지 못하고 있다.¹⁹⁾

교통사고로 인한 인명피해를 줄이고, 교통소통을 원활하게 하기 위해서는 운전자에게 교통안전정보(교통사고 다발지점, 무인단속카메라, 교통안전시설 등) 및 돌발정보(사고, 고장, 공사, 행사 등)가 효율적으로 제공되어야 한다.²⁰⁾

18) 김남현 외 3인, 앞의 책, 206쪽.

19) 오옥순·이재은, “어린이 교통안전 교육의 개선방안에 관한 실증분석”, 국가위기관리학회보 제2권 제2호, 한국위기관리학회, 2010, 83쪽.

20) 기용걸·배광수·안용주·안계형, “교통안전정보 제공서비스 개선방안 연구”, 한국 IT서비스학회 학술대회 논문집 제2권, 한국 IT서비스 학회, 2014, 473쪽.

3. 교통안전활동 관련 선행연구 검토

지금까지 교통안전활동에 대하여 실증적으로 연구한 선행연구에는 김광주·김용태·황정훈(2015), 정철우·조은순(2011), 오옥순·이재은(2010), 명묘희·김광식(2006), 이승주(2006) 등의 연구가 있다.

김광주·김용태·황정훈의 연구 결과, 우리나라 국민의 교통안전의식 수준에 대해서 두 그룹 모두 우리나라 국민의 교통안전의식 수준이 70 점 이하라는 의견에서 80% 이상 응답할 정도로 모두 매우 낮게 인식하고 있는 것으로 나타났다. 교통안전 불감증 해소를 위한 정책방안으로는 두 그룹 모두 교통사고 발생시 신속한 초기대응체계 확립을 가장 중요하다고 인식하는 것으로 나타났다.²¹⁾

정철우·조은순의 연구 결과, 첫째, 교통단속이 운전자의 태도변화를 유도하여 교통사고를 감소시키거나 예방하는 효과는 없는 것으로 나타났다. 공분산 분석 실시 후 조정평균을 비교한 결과, 교통단속 경험이 있는 운전자는 단속경험이 없는 운전자에 비하여 1.7배 더 많이 교통사고를 발생시키는 것으로 나타났다. 둘째, 교통단속이 교통사고에 미치는 영향을 계량화하기 위하여 로지스틱 회귀분석을 실시한 결과, 교통단속의 경험이 있는 집단이 그렇지 않은 집단에 비하여 교통단속을 발생시킬 확률이 높았다.²²⁾

오옥순·이재은의 어린이 교통안전 교육에 관한 실증연구 결과, 어린이 교통안전을 위해서는 어린이뿐만 아니라 운전자 및 학부모를 대상으로 한 다양한 교통안전 교육 프로그램이 개발되어야 하며, 교통안전교육

21) 김광주·김용태·황정훈, “도로교통 안전불감증의 원인분석 및 해소방안 연구”, 한국경찰연구 제14권 제2호, 한국경찰연구학회, 2015.

22) 정철우·조은순, 앞의 논문, 240쪽.

을 실시하고 있는 교사의 적극적인 관심과 인식의 전환 역시 필요하다고 한다.²³⁾

명묘희·김광식의 연구 결과, 전국의 총량적 교통사고 감소에 대한 교통안전정책의 개입은 교통사고 사망자의 경우, 좌석 안전띠 착용의무화, 교통법규위반 신고보상제 및 음주운전 처벌강화는 효과가 있는 것으로 나타났다. 한편 운행기록계 확대설치 및 속도제한장치 설치는 오히려 전체 교통사고 사망자 수를 증가시킨 것으로 나타났다. 그리고, 음주운전 삼진아웃제나 음주운전 처벌강화는 전체 교통사고뿐만 아니라 음주운전으로 인한 교통사고에도 영향을 주지 못하는 것으로 나타났다.²⁴⁾

이승주의 연구 결과, 첫째, 행위자 요인과 상황요인에 있어서 인적 요인으로 행위자가 평소 법을 무시하는 경향이 있거나 단속이나 처벌을 두려워하지 않을 때, 상황적 요인으로 단속력이 부재하거나, 시설적 규제가 부재한 경우에, 비정상적 상황이 야기되었을 때 위반이 발생한다. 둘째, 국민의식의 낮은 수준도 질서위반 요인이 되고 있는데, 개인적 요인이나 사회적 요인과 유사하다. 셋째, 공권력과 감시력이 약할 때 질서위반이 행해진다.²⁵⁾

위의 선행연구들은 주로 경찰청뿐만 아니라 국가 전체적 차원에서 교통안전을 증진하기 위한 연구이거나, 교통단속 및 어린이 교통안전교육에만 중점을 둔 연구이며, 일반시민들을 대상으로 설문조사를 실시한 후 분석 결과에 기초하여 효과적인 대응방안을 제시한 연구는 거의 없다. 그 결과, 경찰 교통안전활동의 측면에서 교통안전활동의 향상을 위한 중

23) 오옥순·이재은, 앞의 논문, 100쪽.

24) 명묘희·김광식, “교통안전정책 강화의 교통사고 감소효과 분석”, 대한교통학회지 제24권 제3호, 대한교통학회, 2006, 120-121쪽.

25) 이승주, 앞의 논문, 77-78쪽.

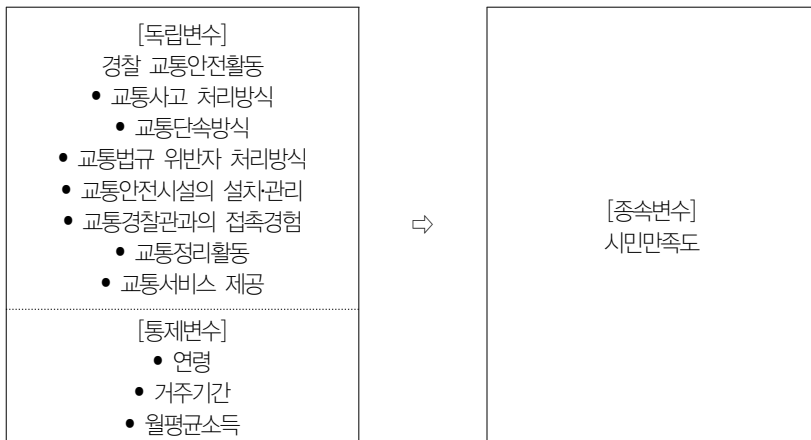
합적인 분석이 미흡하다. 따라서, 이 연구는 경찰의 교통안전활동의 주요요소들 중에서 시민만족도에 유의미한 영향을 미치는 요인들을 분석한 후 효과적인 개선방안을 제시한다는 점에서 기존의 선행연구들과 차별화된다고 여겨진다.

Ⅲ. 연구설계 및 연구방법

1. 연구설계

1) 연구모형

〈그림 1〉 연구모형



이 연구는 경찰의 교통안전활동의 주요요소들과 시민만족도의 관계를 연구하기 위한 것으로서, 이 연구의 모형은 〈그림 1〉과 같이, 독립변수는 교통사고 처리방식, 교통단속방식, 교통법규 위반자의 처리방식, 교통

안전시설의 설치·관리, 교통경찰관과의 접촉경험, 교통정리활동, 교통서비스의 7개 변수이고, 종속변수는 경찰교통안전활동에 대한 시민만족도이다. 그리고 통제변수로서 연령, 소득, 거주기관을 활용하였다.

2) 연구가설

이 연구의 가설을 제시하면 다음과 같다.

〈가설 1〉 교통사고 처리방식은 시민만족도에 유의미한 영향을 미칠 것이다.

〈가설 2〉 교통단속방식은 시민만족도에 유의미한 영향을 미칠 것이다.

〈가설 3〉 교통법규 위반자의 처리방식은 시민만족도에 유의미한 영향을 미칠 것이다.

〈가설 4〉 교통안전시설의 설치·관리는 시민만족도에 유의미한 영향을 미칠 것이다.

〈가설 5〉 교통경찰관과의 접촉경험은 시민만족도에 유의미한 영향을 미칠 것이다.

〈가설 6〉 교통정리활동은 시민만족도에 유의미한 영향을 미칠 것이다.

〈가설 7〉 교통서비스 제공은 시민만족도에 유의미한 영향을 미칠 것이다.

2. 연구방법

1) 조사대상자 및 자료수집

이 연구는 경찰 교통안전활동에 관한 시민만족도에 영향을 미치는 주요인들을 분석하기 위한 것으로서, 2015년 5월 9~14일 동안 대전광역시

시 5개 구에 거주하고 있는 시민 250명을 대상으로 설문지를 배부하여 회수하였는데, 그 중에서 답변을 성실하게 채우지 못해 결측치가 발생한 설문지를 제외하고 249부만을 분석하였다.

2) 변수의 조작적 정의 및 측정

(1) 독립변수

이 연구의 독립변수는 경찰 교통안전활동의 주요요소들로서, 교통안전 활동을 주제로 한 선행연구 및 교통경찰활동에 관한 자료들을 종합 분석하여 <표 3>과 같이, ① 교통사고 처리방식, ② 교통단속방식, ③ 교통법규 위반자의 처리방식, ④ 교통안전시설의 설치·관리, ⑤ 교통경찰관과의 접촉경험, ⑥ 교통정리활동, ⑦ 교통서비스 제공에 관한 32개 문항으로 구성하였다.

각각의 문항들은 Likert의 5점 척도를 활용하여 측정하였다(1=전혀 그렇지 않다, 2=그렇지 않다, 3=그저 그렇다, 4=그런 편이다, 5=매우 그렇다). 또한, 조사대상자의 인구사회학적 변수로서 성별, 연령, 학력, 월 평균소득, 직업, 거주지역, 거주기간을 조사하였다.

(2) 종속변수

이 연구의 종속변수는 경찰 교통안전활동에 관한 시민만족도로서, 종속변수를 측정하기 위해서 ① 교통관련 서비스의 적극 제공, ② 시민에게 친절함, ③ 시민 불편사항에 대해 신속하게 대응함, ④ 교통경찰관에게 쉽게 접근하여 대화할 수 있음, ⑤ 교통업무수행시 시민을 차별하지 않음의 5개 문항에 대하여 Likert 5점 척도를 활용하여 측정하였다(1=

전혀 그렇지 않다, 2=그렇지 않다, 3=그저 그렇다, 4=그런 편이다, 5=매우 그렇다).

〈표 3〉 설문지의 구성 및 출처

유형	변수	문항수
독립변수	교통사고처리 방식	5문항
	교통단속 방식	3문항
	교통법규 위반자 처리방식	5문항
	교통안전시설 관리	4문항
	교통경찰 접촉경험	4문항
	교통정리 방식	3문항
	교통서비스 제공	3문항
종속변수	시민만족도	5문항
총 문항수		32문항

3) 분석방법

이 연구에서 조사대상자의 인구사회학적 특성을 분석하기 위해서 빈도분석을 실시하였고, 각 문항별로 평균과 표준표차를 분석하였으며, 독립변수들이 동질적인 문항들로 분류되었는지 여부를 확인하기 위해 요인분석을 실시하였다.

또한, 문항의 신뢰성을 확인하기 위하여 독립변수와 종속변수 별로 Cronbach's Alpha 테스트를 실시하였고, 종속변수인 경찰 교통안전활동의 시민만족도에 대하여 통계적으로 유의한 영향을 미치는 독립변수를 분석하기 위해서 다중회귀분석을 실시하였다. 이러한 분석을 위한 통계 프로그램은 SPSS 18.0을 활용하였다.

IV. 분석결과 및 논의

1. 조사대상자의 인구사회학적 특성분석

조사대상자의 성별, 연령, 학력, 거주기간, 가정소득, 직업, 거주지역은 <표 4>에서 보는 것과 같다.

<표 4> 인구사회학적 특성분석

성 별	남자	136(54.6%)	가 정 소 득	100만원 미만	23명(9.2%)
	여자	113(45.4%)		200만원 미만	52명(20.9%)
연 령	20대	104명(41.8%)	가 정 소 득	300만원 미만	74명(29.7%)
	30대	50명(20.1%)		400만원 미만	49명(19.7%)
	40대	38명(15.3%)		500만원 미만	20명(8.0%)
	50대	41명(16.5%)		500만원 이상	31명(12.4%)
	60대 이상	16명(6.4%)		직 업	자영업
학 령	초졸	2명(0.8%)	사무직		41명(16.5%)
	중졸	6명(2.4%)	공무원		19명(7.6%)
	고졸	67명(26.9%)	운전기사		5명(2.0%)
	대재	75명(30.1%)	생산직		13명(5.2%)
	대졸	90명(36.1%)	주부		22명(8.8%)
	대학원	9명(3.6%)	단순일용직		5명(2.0%)
거 주 기 간	5년 미만	80명(32.1%)	거 주 지 역	학생 및 기타	93명(37.3%)
	10년 미만	61명(24.5%)		동구	50명(20.0%)
	15년 미만	60명(24.1%)		중구	50명(20.0%)
	20년 미만	25명(10.0%)		서구	50명(20.0%)
	25년 미만	7명(2.8%)		대덕구	50명(20.0%)
	30년 미만	9명(3.6%)		유성구	49명(20.0%)
	30년 이상	7명(2.8%)		합계	249명(100.0%)

2. 변수의 기초적 분석

1) 타당도 분석

이 연구에서 사용된 주요개념들의 구성개념 타당성을 검증하기 위하여 독립변수들을 대상으로 요인분석을 실시하였다. 요인추출법으로는 주성분분석을 사용하였으며, 주성분분석에 의한 각 변수의 공유치는 0.5 이상, 고유값(eigen value)은 1 이상인 요인만을 선정하였고, 요인적재 값은 0.4를 기준으로 그 유의성을 판단하였으며, 다중공선성 문제를 방지하기 위하여 베리맥스 회전방식을 사용하였다.

요인분석의 결과, <표 5>와 같이 고유값 1 이상인 경찰 교통안전활동의 주요요소들이 7개 요소로 추출되었다. 7개 요소에 대한 총누적분산비는 62.327%로 나타났으며, 변수들 간의 상관관계가 다른 변수에 의해 설명되는 정도를 나타내는 KMO(Kaiser-Meyer-Olkin) 값은 .866으로 나타났다. 그리고 요인분석의 적합성 여부를 나타내는 Bartlett의 구형성 검정치는 2689.084, 유의확률은 .000으로 나타나 요인분석의 사용이 적합하고 공통요인이 존재한다고 볼 수 있다.

<표 5>에서 보는 것과 같이, 성분 1의 경우 교통사고처리시 금품 요구하지 않음, 교통사고 현장조치의 전문성, 교통사고의 신속처리, 교통사고 처리시 공정성, 교통사고 처리절차의 자세한 설명의 5개 문항으로 묶였으며, 성분 1을 '교통사고 처리방식'이라고 명명하였다.

성분 2의 경우 범칙금 통고절차의 공정성, 범칙금 액수의 적당, 범칙금 통고처분시 친절하게 함, 면허정지·취소처분의 이의신청 절차, 면허정지·취소처분의 공정성의 5개 문항으로 묶였으며, 성분 2를 '교통법규 위반자의 처리방식'이라고 명명하였다.

〈표 5〉 요인분석

설문 문항	1	2	3	4	5	6	7
교통사고처리시 금품 요구하지 않음	.743	.033	-.088	.167	-.133	.153	.045
교통사고 현장조치의 전문성	.704	.248	.235	.158	.029	.001	.140
교통사고의 신속처리	.692	.319	.134	.115	.031	.193	.050
교통사고 처리시 공정성	.686	.289	.349	.156	-.066	.107	-.024
교통사고 처리절차의 자세한 설명	.627	.175	.153	.023	.089	.171	.156
범칙금 통고절차의 공정성	.298	.700	.194	.032	.042	.124	.099
범칙금 액수의 적당	.153	.676	.113	.049	-.077	-.064	.226
범칙금 통고처분시 친절하게 함	.308	.628	-.166	.121	.027	.163	.161
면허정자취소처분의 이의신청절차	.115	.623	.199	.110	.055	.141	-.095
면허정자취소처분의 공정성	.140	.620	.211	.141	-.040	.333	.093
혼잡장소 교통정리의 효과성	.194	.186	.794	.140	.044	.140	.239
혼잡시간 교통정리의 효과적	.179	.219	.783	.196	.036	.120	.210
교통정리 중 법규위반 차량사람단속	.145	.049	.535	.239	.010	.409	.002
교통안전시설 고장시 신속 대응	.051	.049	.080	.737	-.097	-.020	.155
교통안전시설의 적재적소 설치	.051	.113	.000	.723	.069	.319	.078
교통안전시설의 효과적 관리	.298	.089	.393	.684	.005	-.068	-.002
교통안전시설의 가시성	.237	.115	.263	.599	-.010	.220	.158
교통법규위반의 적발 경험	-.180	.030	-.084	-.083	.803	-.013	-.033
교통경찰관과의 접촉	.089	-.177	.106	.064	.695	-.168	.123
음주운전단속의 적발경험	-.169	.145	.058	-.042	.694	.014	.058
교통경찰로부터 도움 받은 경험	.220	-.027	.026	.048	.690	.015	.108
음주단속의 효과성	.193	.064	.166	.117	-.104	.734	.212
주정차단속의 효과성	.017	.222	.287	.043	.029	.600	.194
교통단속시 공정성	.331	.313	.025	.240	-.096	.591	.003
교통단속보다 계도 및 지도의 강조	.121	.201	.032	.168	.114	.058	.753
교통안전교육의 실시	.013	.054	.232	.027	.064	.123	.743
노약자어린이의 보호	.196	.168	.161	.279	.066	.325	.483

성분 3의 경우 혼잡장소 교통정리의 효과성, 혼잡시간 교통정리의 효과성, 교통정리 중 범규위반 차량·사람단속의 3개 문항으로 묶였으며, 성분 3을 '교통정리방식'이라고 명명하였다.

성분 4의 경우 교통안전시설 고장시 신속대응, 교통안전시설 적재적소 설치, 교통안전시설의 효과적 관리, 교통안전시설의 가시성의 4개 문항으로 묶였으며, 성분 4를 '교통안전시설의 설치·관리'라고 명명하였다.

성분 5의 경우 교통범규위반의 적발 경험, 교통경찰관과의 접촉, 음주운전단속의 적발 경험, 교통경찰로부터 도움 받은 경험의 4개 문항으로 묶였으며, 성분 5를 '교통경찰관과의 접촉경험'이라고 명명하였다.

성분 6의 경우 음주단속의 효과성, 주·정차단속의 효과성, 교통단속시 공정성의 3개 문항으로 묶였으며, 성분 6을 '교통단속방식'이라고 명명하였다.

성분 7의 경우 교통단속보다 계도 및 지도의 강조, 교통안전교육의 실시, 노약자·어린이의 보호 3개 문항으로 묶였으며, 성분 7을 '교통서비스 제공'이라고 명명하였다.

2) 신뢰도 분석

탐색적 연구에서는 Cronbach's α 가 0.6 이상이면 만족할만한 수준으로 보고 있으나, 종속변수와 7개 독립변수에 대하여 신뢰도 분석을 실시한 결과, <표 6>와 같이 종속변수인 경찰 교통안전활동의 시민만족도가 .819로 나타났으며, 독립변수들 중에서는 교통정리활동이 .883으로 가장 높은 것으로 나타났고, 교통서비스 제공이 .651로 가장 낮게 나타났으므로, 각 설문문항이 요인에 대하여 내적 일관성을 지니고 있다고 볼 수 있다.

〈표 6〉 신뢰도 분석

구 분	변 수	Cronbach's α
독립변수	교통사고 처리방식	.835
	교통단속방식	.723
	교통법규 위반자의 처리방식	.797
	교통안전시설의 설차관리	.749
	교통경찰관과의 접촉경험	.711
	교통정리활동	.883
	교통서비스 제공	.651
종속변수	시민만족도	.819

3) 기술적 분석

〈표 7〉를 보면, 독립변수와 종속변수를 구성하고 있는 각 문항별 평균 점수와 표준편차가 나와 있다. 평균의 경우 종속변수인 경찰 교통안전활동의 시민만족도가 3.09로 나타났으며, 7개 독립변수들 중에서는 교통사고 처리방식이 3.37로 나타나 가장 높은 것으로 분석되었다.

〈표 7〉 독립변수와 종속변수의 기술적 분석

변수		내용	빈도	평균	표준편차
독립 변수	교통 사고 처리 방식	교통사고처리시 금품요구하지 않음	249	3.73	1.060
		교통사고 현장조치의 전문성	249	3.32	.984
		교통사고의 신속처리	249	3.35	.942
		교통사고 처리시 공정성	249	3.29	.944
		교통사고처리절차의 자세한 설명	249	3.14	.976
	교통 법규 위반자 처리 방식	범칙금 통고절차의 공정성	249	3.33	.998
		범칙금 액수의 적당	249	3.04	1.090
		범칙금 통고처분시 친절하게 함	249	3.06	.972
		면허정자취소처분의 이의신청 절차	249	3.16	.904

		면허정자취소처분의 공정성	249	3.28		.980
교통 정리 활동		혼잡장소 교통정리의 효과성	249	3.14	3.17	1.066
		혼잡시간 교통정리의 효과적	249	3.14		1.066
		교통정리 중 법규위반 차량사립단속	249	3.24		1.053
교통 안전 시설 설치 관리		교통안전시설 고장시 신속 대응	249	3.06	3.35	.922
		교통안전시설 적재적소 설치	249	3.29		.948
		교통안전시설의 효과적 관리	249	3.53		.933
		교통안전시설의 가시성	249	3.53		.967
교통 경찰관 접촉 경험		교통법규위반의 적발 경험	249	2.16	2.18	1.335
		교통경찰과의 접촉	249	2.17		1.272
		음주운전단속의 경험	249	2.19		1.409
		교통경찰로부터 도움 받은 경험	249	2.29		1.269
교통 단속 방식		음주단속의 효과성	249	3.26	3.19	1.035
		주정차단속의 효과성	249	3.03		1.094
		교통단속시 공정성	249	3.30		.966
교통 서비스 제공		교통단속보다 계도 및 지도의 강조	249	2.84	2.98	1.002
		교통안전교육의 실시	249	2.79		.995
		노약자어린이의 보호	249	3.32		1.008
종속 변수	시민 만족도	교통관련 서비스의 적극 제공	249	2.99	3.09	.920
		시민에게 친절	249	3.29		.915
		시민 불편사항에 대해 신속하게 대응	249	3.16		.931
		교통경찰관에게 쉽게 접근하여 대화를 함	249	2.78		1.127
		교통업무수행시 차별하지 않음	249	3.24		.999

3. 가설의 검증

이 연구에서 경찰 교통안전활동의 주요요소인 7개 요인들이 시민만족도와 어떠한 영향관계를 갖고 있는지를 알아보기 위하여 다중회귀분석을 실시하였다. 회귀분석 결과, 표본의 회귀식모형은 결정계수 $R^2 = .549$, $F값 = 28.822$, 유의확률 = .000으로 나타나 통계적으로 유의성을 가

진다고 할 수 있다.

분석 결과, <표 8>에서 보는 것과 같이 종속변수인 시민만족도에 통계적으로 유의한 영향을 미치는 독립변수는 교통사고 처리방식, 교통단속방식, 교통법규 위반자의 처리방식, 교통서비스 제공의 4개 변수인 것으로 나타났다. 그리고, 통제변수인 연령, 거주기간, 월평균소득은 시민만족도에 유의한 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다.

특히, 독립변수들의 상대적 기여도를 나타내는 표준화계수(β)에 의하면, 교통사고 처리방식($\beta=.387$)이 시민만족도에 가장 큰 정(+)의 영향을 미치고 있고, 그 다음으로는 교통법규 위반자의 처리방식($\beta=.151$), 교통서비스 제공($\beta=.132$), 교통단속방식($\beta=.128$)이 정(+)의 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다.

<표 8> 회귀분석

	비표준화계수		표준화계수	t
	B	표준오차	베타	
(상수)	-.004	.226		-.016
교통사고 처리방식	.378	.057	.387	6.609***
교통단속방식	.124	.058	.128	2.140*
교통법규 위반자의 처리방식	.156	.060	.151	2.594**
교통안전시설의 설치관리	.036	.057	.034	.625
교통경찰관과의 접촉경험	.061	.037	.079	1.658
교통정리활동	.081	.042	.110	1.928
교통서비스 제공	.128	.052	.132	2.440*
연령	.006	.028	.011	.223
거주기간	-.018	.023	-.037	-.783
월평균소득	.020	.023	.040	.889

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

앞에서 제시했던 가설을 검증한 결과, <표 9>에서 보는 것과 같이 <가설 1>, <가설 2>, <가설 3>, <가설 7>만이 경찰 교통안전활동의 시민만족도에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다.

<표 9> 가설의 검증

가설	채택 여부
<가설 1>	교통사고 처리방식 ⇨ 시민만족도 채택
<가설 2>	교통단속방식 ⇨ 시민만족도 채택
<가설 3>	교통법규 위반자의 처리방식 ⇨ 시민만족도 채택
<가설 4>	교통안전시설의 설치관리 ⇨ 시민만족도 기각
<가설 5>	교통경찰관과의 접촉경험 ⇨ 시민만족도 기각
<가설 6>	교통정리활동 ⇨ 시민만족도 기각
<가설 7>	교통서비스 제공 ⇨ 시민만족도 채택

4. 분석결과의 논의

<표 9>의 가설의 검증에서 보는 것과 같이 경찰 교통안전활동의 시민만족도에 유의한 영향을 미치는 독립변수는 교통사고 처리방식, 교통단속방식, 교통법규 위반자의 처리방식, 교통서비스 제공인 것으로 나타났다. 반면에, 교통안전시설의 설치·관리, 교통경찰관과의 접촉경험, 교통정리활동은 경찰 교통안전활동의 시민만족도에 통계적으로 유의한 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다.

따라서, 경찰은 교통사고처리를 처리함에 있어서 전문성을 갖고 신속하고 공정하게 처리할 필요가 있다. 또한, 교통사고의 피해자 및 가해자에게도 교통사고 처리절차에 대하여 친절하고 자세하게 설명해 주어야 할 것이다.

그리고, 음주운전 단속 및 주·정차단속을 함께 있어서도 효과적이고 공정하게 할 수 있도록 해야 한다. 어떤 사람은 운이 좋아서 적발되지 않고 어떤 사람은 운이 나빠서 적발되었다는 인식을 갖지 않도록 효과적인 단속방법을 실시할 필요가 있다.

특히, 교통법규 위반자에 대해서는 범칙금 통고처분시 친절하고 공정하게 행하여야 하고, 면허정지·취소처분 시에도 처리절차를 자세하고 알려주고 공정하고 처리하여야 할 것이다.

마지막으로 교통단속 그 자체를 목적으로 하기 보다는 계도 및 지도를 우선적으로 실시하고, 교통안전교육을 폭넓게 실시할 뿐만 아니라 어린이·노인·장애인 등 사회적 약자를 보호할수록 경찰 교통안전활동의 시민만족도가 높아질 것이다.

V. 결론 및 정책적 제언

1. 연구 결과의 요약

이 연구의 목적은 경찰 교통안전활동의 주요요소들 중 시민만족도에 영향을 미치는 요인들을 실증적으로 확인하여 시민만족도를 향상시킬 수 있는 방안들을 제시하는 것이다. 이를 위해 경찰 교통안전활동을 구성하는 7개의 독립변수들을 추출하여 회귀분석을 실시한 결과, 경찰 교통안전활동의 시민만족도에 유의한 영향을 미치는 독립변수는 교통사고 처리방식, 교통단속방식, 교통법규 위반자의 처리방식, 교통서비스 제공인 것으로 나타났다.

따라서, 이 연구의 가장 중요한 시사점은 경찰 교통안전활동에 대한 시민만족도를 향상시키기 위해서는 단순한 교통정리나 교통안전시설의

설치·유지만으로는 부족하고, 교통사고 처리방식 및 교통법규 위반자의 처리방식 등에 있어서 종합적인 접근법이 필요하다는 것이다.

즉, 교통안전을 위해서는 현재의 경찰 교통안전활동에 대한 근본적인 재검토가 필요하다. 경찰 교통안전활동은 실질적이고 구체적이기 보다는 일반적이고 추상적이며 단순한 미봉책에 불과한 경우가 많기 때문이다.

2. 정책적 제언

과거 경찰은 교통단속, 교통사고 조사 등을 하면서 국민들에게 불친절하고 불공정하다는 부정적인 인식을 받았다. 경찰은 2013년 행정기관, 학회, NGO, 언론기관 등 다양한 교통분야 오피니언 리더들을 상대로 설문조사를 거쳐 정립한 ‘국민이 바라는 교통경찰의 모습’을 바탕으로 국민 및 현장과의 공감대를 형성하기 위해 노력하고 있다. 또한, 앞의 분석결과를 토대로 경찰 교통안전활동에 대한 시민만족도를 더욱 향상시키기 위한 방안들을 제시하면 다음과 같다.

1) 교통사고 처리방식의 개선방안

(1) 교통사고 초동조치의 내실화

교통사고 초동조치는 교통사고현장을 수습하고, 전문적인 교통사고 조사요원의 사고조사활동을 뒷받침하기 위한 최소한도의 활동을 의미한다. 특히, 교통사고의 신고를 접한 경찰관이 교통사고현장에 출동하여 취하는 초보적이고 긴급한 조치활동을 의미한다. 교통사고 조사활동이 신속하고 공정하게 이루어지기 위해서는, 이러한 교통사고 초동조치가 더욱 내실화될 필요가 있다.

(2) 교통사고 조사의 공정성·신뢰성의 향상

교통사고 조사 결과는 피해보상 문제와 직결되어 당사자 간 이해관계가 대립되기 때문에, 경찰은 교통사고 조사의 공정성·신뢰성을 제고하기 위해 다각적인 대책을 수립·추진할 필요가 있다.

특히, 교통사고 조사관의 전문성을 제고하기 위하여 도로교통공단에서는 교통사고 현장재현 과정과 이의조사과정을, 경찰교육원에서는 교통사고 실무과정과 교통사고 전문화 과정 등 다양한 전문교육과정을 운영하고 있지만, 앞으로는 상시 학습체계를 더욱 정착시키고 과학적인 분석기법을 통해 교통사고 조사에 대한 일반시민의 신뢰성을 높일 수 있어야 한다.

(3) 뺑소니 사고 검거율의 향상

경찰은 1997년부터 ‘뺑소니 사건 수사전담반’을 설치하여 뺑소니 사고에 대한 즉응태세를 유지하고, 신속한 현장출동과 도주로 차단을 통해 검거율을 높이고 있다. 2013년 뺑소니 사건건수는 9,604건, 그 중에서 8,693건을 검거하여 90.5%의 높은 검거율을 보였다.

뺑소니 사고의 특성을 고려할 때 목격시민의 신속한 신고도 중요하겠지만, 교통사고 다발지역에 CCTV와 무인단속 카메라 설치를 확대하고, 사고현장을 통과한 차량의 블랙박스를 효과적으로 활용할 수 있어야 한다. 그 결과, 뺑소니범은 반드시 검거된다는 인식이 일반시민에게 확고하게 심어져 있어야 할 것이다.

2) 교통단속방식의 개선방안

(1) 일반시민의 자발적인 교통질서 준수 유도

현재 경찰의 교통단속은 사고예방을 위한 단속이라기보다는 무인카메라에만 의존하는 단속, 실적 위주의 단속이라는 시민들의 불만을 많이 받아 왔으며, 운전자의 음주운전과 과속운전습관은 이러한 교통단속에 의하여 쉽게 단절될 수도 있는 것이 아닌 것으로 드러나고 있다.²⁶⁾

교통질서의 경시현상은 국민생활의 불편은 물론 국가경제적 손실이나 대외적 이미지에도 부정적인 요소로 작용하고 있다. 따라서, 교통질서의 준수가 국민 모두에게 이익이 되고 국가경쟁력 확보에 도움이 된다는 인식 하에, 일반시민들이 자발적인 교통질서를 준수할 수 있도록 교통단속 방식을 변경해야 할 것이다.

(2) 원활한 소통 위주의 교통관리 강화

교통경찰의 존재 이유는 교통사고로부터 국민의 생명과 재산을 보호하고 원활한 소통을 확보하는 것임에도, 과거 '단속을 위한 단속' 행태를 보임으로써 국민들의 신뢰를 받지 못하는 실정이었다. 이러한 폐단을 개선하기 위해서 2011년부터 교통경찰에 대한 성과평가 항목에서 단속실적을 배제하였으며, 경미한 위반은 현장에서 과감하게 경고하고, 중요 사고요인은 엄정하게 단속하도록 교통 외근활동의 패러다임을 전환하였다. 그러나 교통 외근활동의 패러다임은 단기간에 변화되어 정착되는 것이 아니라 일선 경찰서장의 확고한 의지도 필요로 되므로, 장기간 일관된 정책을 실행해야 한다.

26) 황성채, 앞의 논문, 133쪽.

(3) 선별적 교통단속의 실시

과거 음주운전에 대한 경찰의 대응은 주로 그물망식 일제단속을 통한 음주운전 예방이었다. 그러나, 시민의식이 성숙해지면서 무차별적으로 실시하는 음주단속이 국민인권을 저해할 수 있다는 인식이 있으므로, 음주운전, 과속운전, 불법 주·정차차량 등의 단속은 무작위로 하기 보다는 교통안전을 확보하기 위해서 필요성이 높은 상황 및 지역을 중심으로 집중적으로 실시할 필요가 있다.

3) 교통법규 위반자 처리방식의 개선방안

(1) 범칙금액의 상향 조정

범칙금은 위반에 대한 처벌과 함께 위반을 억제하기 위한 목적 하에 부과하고 있다. 교통법규 위반을 억제하기 위해서는 위반행위에 대한 금액이 현실적으로 위반을 억제할 수 있어야 한다. 현재 우리나라의 범칙금 액수는 우리의 경제수준을 빅맥지수 등으로 환산해서 외국과 비교할 때 약 50% 정도만을 유지하고 있다.²⁷⁾ 따라서, 교통안전활동을 향상시키기 위해서는 범칙금액에 대해서 상향 조정을 고려해 볼 필요가 있다.

(2) 상습 음주운전자 특별교통안전교육의 강화

상습 음주운전자는 처벌과 더불어 충분한 교육 및 전문가의 상담 등을 통하여 잘못된 운전 행동습관을 교정한 후 운전면허를 재취득할 수 있도록 하는 것이 교통안전에 위해 필요하다고 생각된다. 특히, 음주운

27) 김원중·김재호, 앞의 논문, 587쪽.

전 위반 횟수에 따라 교육시간을 차등화하고, 3회 이상 상습 음주운전자에 대해서는 특별교통안전교육을 더욱 강화해야 할 것이다.

(3) 국민의식 향상을 통한 교통사고 예방

교통사고 저감 대책으로서 3E(Education, Enforcement, Engineering)가 제안되고 있지만, 후진국에서는 단속과 처벌을 강화하는 정책을 주로 활용한다. 중진국 및 개발도상국에서는 교통사고 다발지역을 개선하고, 교통사고예방을 위한 시설물을 설치하는 정책을 단속과 함께 활용한다. 그러나, 교통선진국의 경우는 교육을 통해 국민의식을 향상시킴으로써 교통사고를 예방하는데 주력하고 있다.

따라서 우리나라의 경우에도 장기적으로는 교통법규 위반자의 준수의식을 향상시켜, 교통사고를 예방하는데 노력을 집중할 필요가 있다. 특히, 국민의 교통의식 수준을 제고하기 위해서 교통안전제도의 개선과 함께 국민 개인이 위기상황을 인지하고 발견하여 그 위험을 해소하기 위한 개인적인 대처능력을 갖추려는 노력과 국민의 안전의식 변화가 선행되어야 한다.²⁸⁾

4) 교통서비스 제공의 개선방안

(1) 교통안전교육의 내실화

「도로교통법」 제73조 제2항에서 교통안전교육에 대하여 규정을 두고 있고, 동 시행령 제38조에서 특별교통안전교육에 대한 교육시간 및 방법 등에 대하여 규정을 두고 있다. 그러나 교육내용의 경우 추상적인 내용

28) 김광주·김용태·황정훈, 앞의 논문, 35쪽.

을 포함하고 있고 구체성이 없으며 형식으로 치우치고 있다.²⁹⁾

따라서 교통안전교육도 단순히 강의식으로만 그칠 것이 아니라, 선진국에서 시행되고 있는 안전교육 프로그램과 같이 참여식, 체험식 교육 등 급변하는 교통환경에 맞추어 전문화가 필요하고, 어릴 때부터 교통안전에 대한 의식을 교육할 수 있는 사회적 시스템 구축이 미흡하다.³⁰⁾

(2) 교통약자에 대한 안전교육의 강화

어린이 교통사고를 미연에 방지하고 안전한 행동을 유도하기 위해서는 교통안전태도의 형성과 생명존중의 가치관 형성을 위한 교육의 힘에 의지할 수밖에 없다. 교통안전태도 및 습관의 형성은 오랜 시간에 걸쳐 생활 속에서 습관화하는 데서 형성되므로, 이를 위해서는 아동 초기부터 충분한 반복교육과 올바른 생활지도가 요구된다.³¹⁾

특히, 교통약자인 노인과 장애인 등에 대해서도 교통안전교육이 강화되어야 한다. 현재 노인과 장애인 등에 대한 교통안전교육은 의무적인 것이 아니라, 자율적으로 시행하고 있어서 그 효과가 미미하다고 여겨진다. 따라서, 현행 법령에서 노인에 대한 교통안전 교육에 대한 근거규정을 마련하고 노인운전자와 비운전자로 구분하여 정기적으로 교육을 실시할 수 있어야 한다.³²⁾

29) 김원중·김재호, 앞의 논문, 591쪽.

30) 황성채, 앞의 논문, 134쪽.

31) 오옥순·이재은, 앞의 논문, 83쪽.

32) 김원중·김재호, 앞의 논문, 591쪽.

(3) 보행자 보호의 강화

영국에서는 철저한 보행자 우선의 원칙이 지켜지고 있고, 운전자들의 법규준수율이 대단히 높은 편이다. 즉, 파란불이 아닌데도 보행자가 길을 횡단하면 무조건 차를 멈춘다. 또한, 교차로 부근의 도로 바닥에는 Keep Clean이라는 문구를 써 놓고 있는데, 이것은 신호 전에 교차로를 통과할 수 없으며, 아예 처음부터 교차로에 진입하지 말라는 표시이다.

또한, 일반도로 곳곳에 얼룩말 무늬(Zebra Crossing) 횡단보도를 설치하여 보행자들이 아무 때나 횡단할 수 있도록 해 놓았고, 신호등은 버튼만 누르면 1분 안에 보행신호로 바뀌도록 해놓았다.³³⁾ 우리나라의 경우에도 이와 같이 보행자 보호제도를 더욱 활성화하여 안전한 사회를 구축할 수 있어야 한다.

3. 향후 연구의 방향

이 연구는 경찰의 교통안전활동이 시민만족도에 미치는 영향관계를 실증분석한 후에 시민만족도를 향상시킬 수 있는 방안들을 제안했다는 점에서 중요한 가치를 갖고 있다. 그러나 앞으로는 경찰 교통안전활동의 7개 요소들의 각각에 대하여 더욱 깊이 있는 실증조사를 실시하여 구체적인 개선방안들을 적극적으로 모색할 필요가 있다.

또한, 이 연구는 대전광역시에 국한된 자료를 수집·분석하였다는 점에서 전국적 일반화의 한계점을 지니고 있으므로, 향후 연구에서는 전국적 차원에서 연구·분석할 필요가 있다. 또한, 경찰 교통안전활동을 효과적으로 수행하기 위해서는 일반시민의 안전의식이 향상될 필요가 있고, 자치

33) 황성채, 앞의 논문, 141쪽.

단체 및 시민단체를 적극적으로 참여시킬 필요가 있으므로, 이러한 주제에 대해서도 심층적인 연구가 필요하다. 특히, 교통경찰관 접촉경험과 교통사고경험 유무에 따라 시민만족도의 차이를 분석한다면 더욱 의미 있는 연구가 될 수 있을 것이다.

◆ 주제어(Key Words) : 교통경찰(Traffic Police), 교통안전활동(Traffic Safety Activity), 교통사고처리(Processing of Traffic Accident), 교통법규위반(Traffic Violator), 교통서비스(Traffic Service)

〈논문 접수 : 2015. 11. 15, 심사 개시 : 2015. 11. 17, 게재 확정 : 2015. 12. 23〉

참 고 문 헌

I. 국내문헌

1. 단행본

- 경찰청, 2014 경찰백서, 경찰청, 2014.
- 경찰청, 2014 도로교통안전백서, 경찰청, 2014.
- 교통안전공단, 교통안전, 교통안전공단, 1998.
- 김남현 · 문병혁 · 정초영 · 권기병, 경찰교통론, 경찰대학, 2011.
- 김남현 · 정철우, 교통안전규제론, 경찰대학, 2007.
- 백승엽, 교통경찰실무론, 화학사, 2002.
- 이상광, 경찰교통실무, 홍익출판사, 2007.
- 이황우, 경찰행정학, 법문사, 2012.
- 한국교통연구원, 2008년 교통사고비용 추정, 2010.

2. 논문

- 강맹진, “봄철 교통사고예방 경찰활동: 광주지방경찰청을 중심으로”, 한국콘텐츠학회 2009 춘계종합학술대회, 한국콘텐츠학회, 2009.
- 기용걸 · 배광수 · 안용주 · 안계형, “교통안전정보 제공서비스 개선방안 연구”, 한국 IT서비스학회 학술대회 논문집 제2권, 한국 IT서비스학회, 2009.
- 김광주 · 김용태 · 황정훈, “도로교통 안전불감증의 원인분석 및 해소방안 연구”, 한국경찰연구 제14권 제2호, 한국경찰연구학회, 2015.

- 김원중 · 김재호, “생활에서의 교통안전을 위한 법적 검토”, 유럽헌법연구 제 16권, 유럽헌법학회, 2014.
- 명묘희 · 김광식, “교통안전정책 강화의 교통사고 감소효과 분석”, 대한교통학회지 제24권 제3호, 대한교통학회, 2006.
- 안황권 · 김일권, “교통유도경비 제도의 도입에 관한 연구”, 한국치안행정논집 제7권 제3호, 한국치안행정학회, 2010.
- 오옥순 · 이재은, “어린이 교통안전 교육의 개선방안에 관한 실증분석”, 국가위기관리학회보 제2권 제2호, 한국위기관리학회, 2010.
- 이상원, “경찰교통단속활동의 개선방안”, 산업경영논총 제9권, 용인대학교 산업경영연구소, 2003.
- 이승주, “선진 교통질서 확립방안”, 한국경찰학회보 제6권, 한국경찰학회, 2003.
- 이철호, “경찰의 통고처분과 교통범칙금에 관한 연구”, 한국경찰학회보 제13권 제2호, 한국경찰학회, 2011.
- 이황우 · 이승주 · 임준태, “21C 미래지향적 교통경찰조직에 관한 연구”, 한국공안행정학회보 제18권, 한국공안행정학회, 2004.
- 임선호 · 박은비, “교통사고발생 요인 분석”, 대한교통학회 학술대회지 제1권, 대한교통학회, 2009.
- 정철수, “교통안전을 통해 국민행복 시대를 열자”, 교통기술과 정책 제11권 제3호, 대한교통학회, 2014.
- 정철우 · 조은순, “경찰 교통단속의 운전자 태도변화를 통한 교통사고 감소효과 연구”, 경찰법연구 제9권 제1호, 한국경찰법학회, 2011.
- 최응렬 · 이재영, “기초질서 확립을 위한 시민의식 제고방안”, 한국공안행정학회보 제32권, 한국공안행정학회, 2008.

황성채, “경찰의 교통안전정책에 관한 고찰”, 경찰연구논집 제4권, 한국경찰이론과실무학회, 2009.

< ABSTRACT >

A Study on Citizen Satisfaction to Traffic Safety Activity of Police

Lim, Chang-Ho

The purpose of this study is to analyze the influence of traffic safety activity to citizen satisfaction, and to suggest the methods for advancing citizen satisfaction. This study conducts the survey on 249 citizen in Daejeon Metropolitan City.

By factor analysis, processing of traffic accident, processing of traffic violators, traffic regulation, installation · management of traffic safety facility, contact with traffic policeman, traffic control, and traffic service are grouped as the independent variables. And the dependent variable is the citizen satisfaction to traffic safety activity of police.

The results of this study reveal that the citizen satisfaction to traffic safety activity is affected statistically by processing of traffic accident, processing of traffic violators, traffic control, and traffic service.

Therefore, to improve citizen satisfaction, police department must make the effort for specialize the processing of traffic accident, treat processing of traffic violators fairly, provide traffic service positively, and make traffic control effectively.

