

추돌사고 감소를 위한 연구

신 부 용
(교통환경연구원장)

I. 추돌사고 감소대책의 중요성

교통사고 피해의 심각성이나 사고 감소대책의 시급성에 대해서는 통계나 다른 논문 등에 자주 게재되므로 더 이상의 논의는 피한다. 그러나 정부가 수행하고있는 사고 감소대책이 큰 효과를 보이지 못하고 있음은 지적하지 않을 수 없다. 여기에는 여러 가지 원인이 있겠지만 정부대책이 대개 "캠페인"성을 띤 실효성이 크지 못한 것이거나 아니면 이미 각 행정부처에서 이미 수행하고 있는 일들을 약간씩 변경하여 내놓는 것이기 때문인 듯 하다. 새로운 성과를 거두려면 지금까지 해 오던 것보다 더 효과적인 대책을 도입하여야 하며 기존 대책에 대해서는 그 성과가 미미하다면 그 원인을 면밀히 분석하여 보강하여야만 할 것이다.

이 논문의 목적은 교통사고 중에서 가장 큰 비중을 차지하고있는 추돌사고를 집중 분석하

여 추돌사고 방지만을 위한 새로운 대책을 제시함으로써 교통사고를 감소시키는 계기를 제공하는데 있다.

추돌사고는 사고 유형중에 가장 큰 비중을 차지하여 그 피해의 규모도 가장 크며 더구나 추돌사고는 다른 사고와 달리 비교적 쉽게 예방할 수 있다. 우리나라 운전자들은 운전버릇에 대한 교육을 받을 기회가 적어 대부분 과속에 안전거리 미확보 운전을 하고 있다. 이러한 운전습관은 고쳐져야만 한다. 즉 운전자들로 하여금 안전거리를 확보토록 한다면 추돌사고는 현저히 감소시킬 수 있으며 이는 교양과 단속 등으로 큰 투자 없이 달성할 수 있는 일이다. 따라서 추돌사고는 최소의 노력으로 최대의 효과를 거둘 수 있는 우선순위가 높은 연구 대상으로 삼아야 할 분야인 것이다.

II. 추돌사고의 전체사고에 대한 비중

1. 추돌사고의 발생 비율

경찰청 통계에 의하면 <표 1>에 보인 바와 같이 추돌사고 건수는 1994년도에 전체 사고 건수의 19%를 차지했으며, 해마다 그 비율이 증가하는 추세에 있다. 추돌사고로 인한 부상자는 전체의 22%, 사망자는 10%, 이며 재산피해액은 32%를 점한다.

이와 같은 통계만을 보면 추돌사고는 사고 중에 그 중대성이 그리 크지 않은 것으로 보인다. 그러나 추돌사고로 인한 부상자가 전체의 20% 이상이며 사망자가 10%라는 것은 결코 적은 숫자가 아니며, 본 연구에서 밝혀

내겠지만 실제 추돌사고는 상기한 통계 보다 훨씬 더 커 그 피해도 더 크다는데 유의하여야 한다. 우선 교통방송에 보도되는 사고를 보면 추돌사고가 약 80%에 달해 이를 설명해 주고 있다.

또한 우리나라의 사고 중에는 보행자 사고가 많기 때문에 추돌사고의 비율이 상대적으로 적게 보여지는 것도 인식되어야 한다. 사고의 충격으로 본다면 보행자인 경우 미미한 충격도 부상자를 내는 반면 추돌사고로 부상자를 발생시킬 정도라면 상당히 중한 충격인 것이다. 사상자를 낸 사고만이 통계에 집계되기 때문에 이와 같은 충격의 강도를 구분하기 어렵다. 따라서 사고 강도만을 따진다면 추돌사고의 비중은 통계에 나타나는 것보다 높아질 것이다.

<표 1> 추돌사고의 전체사고에 대한 비율

구 분	사고건수		사고자수		부상자수		재산피해액(백만원)	
	전체	추돌사고	전체	추돌사고	전체	추돌사고	전체	추돌사고
1991년	265,964	44,233 16.7%	13,429	1,286 9.6%	331,610	66,501 20%	249,226	92,978 37.3%
1992년	257,194	44,601 17.4%	11,640	1,014 8.7%	325,943	66,961 20.5%	278,845	97,715 35.0%
1993년	260,921	47,716 18.3%	10,402	992 9.5%	337,679	72,618 21.5%	348,196	113,527 32.6%
1994년	266,107	50,126 18.9%	10,087	1,013 10.1%	350,892	77,057 22%	391,629	124,154 31.7%

자료 : 경찰청 교통사고 통계

〈표 2〉는 차대차 사고만을 비교한 것이며, 차대차 사고 중에는 추돌사고가 1/3을 차지하며 사고피해는 1/4 수준임을 알 수 있다.

〈표 2〉 추돌사고의 차대차 사고에 대한 비율

구 분	차 대 차			추 돌		
	사고건수	사망자	부상자	건 수	사망자	부상자
1991년	118,897	4,805	175,838	44,233 37.2%	1,286 26.8%	66,501 37.8%
1992년	125,006	4,445	185,813	44,601 35.75%	1,014 22.8%	66,961 36.0%
1993년	133,587	3,947	202,514	47,716 35.7%	992 25.1%	72,618 35.9%
1994년	149,899 56%	4,204 42%	227,423 65%	50,126 33.4%	1,013 24.0%	77,057 27.8%

그러나 전술한 바와 같이 기존의 사고 형태의 분류방법은 재고될 필요가 있으며 보다 합리적으로 분류할 경우 추돌사고의 비율은 훨씬 더 커질 것이다.

2. 도로 종류별 추돌사고 발생 추이

추돌사고의 비율이 가장 높은 곳은 고속국도(전체 사고의 61%)이며, 특별시도(25%), 지방도(17%), 시군도(16%) 순이다. 고속국

도에서는 추돌사고가 전체 사고의 60%를 넘기 때문에 이에 대해서는 좀더 면밀한 분석이 필요하다. 더구나 일반적인 인식과는 달리 추돌사고라 하더라도 고속도로에서 발생하는 것은 대개 심각한 결과를 초래하며 더구나 다중사고로 연결될 가능성이 있어 신중히 연구하여야 할 것이다.

〈표 4〉는 고속국도상에서의 추돌사고와 전체사고의 얼마나 큰 비중을 차지하고 있는가를 보여 준다.

〈표 3〉 도로 종류별 추돌사고 비율

구분	고속국도			일반국도			지방도			특별시도			시군도			기타			계		
	전체	추돌	비율	전체	추돌	비율	전체	추돌	비율	전체	추돌	비율	전체	추돌	비율	전체	추돌	비율	전체	추돌	비율
1991년	5,904	3,080	52.2	70,446	9,613	13.7	18,968	2,064	10.9	84,127	17,231	20.5	81,928	11,764	14.4	4,651	481	10.3	265,964	44,233	16.7
1992년	6,681	3,489	52.2	66,201	8,748	13.2	18,815	1,997	10.6	77,176	18,424	23.9	83,277	11,404	13.7	5,044	539	10.7	257,194	44,601	17.4
1993년		4,211			10,010			3,008			16,888			12,848			751		20,921	47,716	18.3
1994년	8,080	4,923	60.9	73,105	10,496	14.4	24,175	4,015	16.6	67,509	16,614	24.6	85,361	13,281	15.6	7,877	797	10.1	266,107	50,126	18.9

〈표 4〉 고속국도상 추돌사고의 비율

구분	전체 사고			추돌 사고		
	사고건수	사망자	부상자	사고건수	사망자	부상자
1991년	5,904	893	12,270	3,080 52.2%	268 30%	6,579 53.6%
1992년	6,681	977	13,274	3,489 52.2%	265 27.1%	7,120 53.6%
1993년	7,401	979	14,944	4,211 56.9%	298 30.4%	8,689 58.1%
1994년	8,080	991	16,685	4,923 60%	374 37.7%	10,581 63.4%

위 표에서 보면 고속도로에서의 추돌사고 비율은 60%에 달하고 부상자와 사망자도 각각 63%, 38%로 매우 높다. 이로부터 우리는 고속도로상에서의 추돌사고 방지 대책이 특별히 중요하며 긴급히 요구됨을 알 수 있다.

추돌사고 방지대책이 과연 존재하는지는 5장에서 상술되지만 이곳에서는 우선 고속도로 상에서 발생하는 사고에 대해 그 원인을 분석해 보고자 한다.

경찰의 교통사고 보고서에는 사고원인을 기술하게 되어 있지 않다. 이는 경찰의 임무가 사고를 보고하는 것이지 현장에서 원인분석을 하여 잘잘못을 따지는 것이 아니기 때문에 당연하다. 그러나 법규위반 별로 사고를 분류함으로써 이로부터 대개 원인을 판단해 볼 수 있다. 경찰보고서에 집계되는 교통사고의 법규위반별 분류는 22가지이며, 경찰은 그 22개 항목중에 해당항목은 모두 체크하지만 이들

22개 항목중 하나만이 최종 통계표에 집계된
다.
이들 22개 범규위반 항목은 다음장에서 논

하게 되나 고속도로상에서 난 사고는 약 80
%가 "안전거리 미확보"나 "안전운전 불이행"
으로 집계되고 있다.(〈표 5〉 참조)

〈표 5〉 고속도로 범규위반별 교통사고

구 분	전체사고			안전거리미확보			안전운전불이행			기타20개항목(계)		
	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자
1991년	5,904	893	12,270	1,910 32.4%	43 4.8%	3,929 32%	2,808 47.6%	398 44.6%	5,659 46.1%	1,186 20%	452 50.6%	2,682 21.9%
1992년	6,681	977	13,274	2,134 31.9%	40 4.1%	4,309 32.5%	3,231 48.1%	470 48.1%	6,142 46.3%	1,316 20%	467 47.8%	2,823 21.2%
1993년	7,401	979	14,944	2,080 28.1%	16 1.6%	4,167 27.9%	3,898 52.7%	464 47.4%	7,787 52.1%	1,423 19.2%	499 51.0%	2,990 20.0%
1994년	8,080	991	16,685	1,557 19.3%	22 2.2%	3,386 20.3%	4,949 61.3%	481 48.5%	9,815 58.8%	1,574 19.4%	488 49.3%	3,484 20.9%

3. 음주 운전중 추돌사고

1992년을 기준하여 볼 때 전체 음주 운전
사고중 추돌사고는 약 30%에 달하며 부상자
는 46%에 달한다. 같은 해 전체사고의 경우

추돌사고 건수는 17.4%, 부상자는 20.5%에
불과하여 음주중 추돌사고를 내거나 이로 인
해 부상당할 위험이 평상시 보다 2배에 가깝
다는 사실을 알 수 있다.

〈표 6〉 음주 운전중 추돌사고

구 분	전체음주운전사고			음주중추돌사고		
	사고건수	사망자	부상자	사고건수	사망자	부상자
1991년	8,377	476	11,967	2,480 29.6%	52 10.9%	3,882 46.5%
1992년	10,319	483	14,971	3,019 29.3%	53 11%	4,790 46.4%
1993년	14,961	596	21,765	(통계 구하지 못했음)		
1994년	17,900	596	26,918			

4. 주야별 추돌사고

1994년도를 기준하여 볼 때
추돌사고는 야간에 41.6%가 발
생하나 전체사고는 야간에 35.4%가 발생하
여 야간에는 추돌사고를 일으킬 확률이 다소

추돌사고는 야간에 41.6%가 발생하나 전체사고는 야간에 35.4%가 발생하여 야간에는 추돌사고를 일으킬 확률이 다소(약 18%) 높아짐을 알 수 있다.

(약 18%) 높아짐을 알 수 있다.

〈표 7〉 주야별 추돌사고 비율

구분	전 체 사 고								
	주			야			계		
	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자
1991년	168,069	6,420	209,787	97,895	7,009	121,823	265,964	13,429	331,610
1992년	167,643	5,934	211,460	89,551	5,706	114,483	257,194	11,640	325,943
1993년	175,628	5,620	224,915	85,293	4,782	112,764	260,921	10,402	337,679
1994년	172,028	5,265	224,220	94,079	4,882	126,672	266,107	10,087	350,892

구분	추 돌 사 고								
	주			야			계		
	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자
1991년	26,849	533	40,089	17,384	753	26,412	44,233	1,286	66,501
	16%	8.3	19.1%	17.8%	10.7%	21.7%	16.7%	9.6%	20%
1992년	27,563	460	40,979	10,738	554	25,982	44,601	1,014	66,961
	16.4%	7.8%	19.4%	12%	9.7%	22.7%	17.4%	8.7%	20.5%
1993년	29,678	475	44,910	18,038	517	27,708	47,716	992	72,618
	16.9%	8.5%	20%	21.1%	10.8%	24.6%	18.3%	9.5%	21.5%
1994년	29,281	469	44,694	20,845	544	32,363	50,126	1,013	77,057
	17.0%	8.9%	20%	22.2%	11.3%	26%	18.9%	10.1%	22%

Ⅲ. 추돌사고의 정의에 대한 논의

1. 차대차 사고의 유형별 분석

경찰청 통계는 사고를 유형별로 1) 차대사람 2) 차대차 3) 차량단독 4) 차대열차로 분류한다. 본 연구의 대상이 되고 있는 차대차 사고는 다시 아래 11가지로 분류된다.

이 11가지 사고 유형을 분석하면 1항부터 3항, 즉 정면충돌, 추돌, 전측면사고는 충돌부위별 분류이며 4항부터 10항은 회전시, 후진시 등 충돌시 행위이다. 기타는 무엇이지 설명되어 있지 않다. 그러나 기타항목이 차지하는 비율이 1/3 차량이나 되어 매우 중요함을 알 수 있다.

〈표 8〉 차대차 사고의 유형별 분류('94)

사고유형		구 분	사고건수	사망자	부상자	비 고	
차	1) 정면충돌		6,271 4.2%	780 18.6%	11,824 4.3%	충돌부위별 분류	
	2) 추돌		50,126 33.4%	1,013 24%	77,057 27.8%		
	3) 전측면		7,914 5.3%	221 5.3%	12,066 4.3%		
	4) 앞지르기 할때		2,821 1.9%	141 3.4%	4,484 1.6%		
대	5) 회전시		2,418 1.6%	36 0.9%	3,501 1.3%	충돌시 행위별 분류	
	6) 후진시		797 0.53%	8 0.2%	968 0.3%		
	7) 진로변경시		5,417 3.6%	82 2.0%	7,570 2.7%		
	8) 교행시		12,079 8.1%	317 7.5%	18,225 6.7%		
	차	9) 좌회전시		7,356 4.9%	155 3.7%		10,543 3.8%
		10) 우회전시		3,042 2.0%	61 1.5%		4,142 1.5%
		11) 기타		51,658 34.5%	1,390 33.0%		77,023 27.8%
계			149,899	4,204	277,423		

그러나 이 방법에는 모순이 있다. 왜냐하면 한가지 사고가 양 쪽에 다 분류될 수 있기 때문이다. 예를 들어 앞지르기를 하다

충돌부위별로 분류시켜 볼 때 추돌사고는 건수로 보아 전체 차대차 사고의 78%, 부상자의 76%, 사망자의 50%를 점유하는 무서운 사고 유형임을 알 수 있다.

가 정면 충돌을 하게 될 경우 이 표에서는 1번도 될 수 있고 4번도 될 수 있는데 기존 방법에 의하면 둘 중에 하나만 택하여야 한다. 좌회전이나 우회전을 하다가 전측면 사고를 내는 일이 많으며 교행이나 진로 변경시 추돌을 당하는 경우도 많다.

이러한 문제는 해결하기 위해서는 사고를 분류할 때 우선 충격부위가 어디인지로 하고, 사고시 행위는 별도로 분류하여야 한다. 이는 사고차량별로 어차피 조사되어야 하는 사항이다.

외국에서는 교통사고를 분류할 때 차량의 움직임(manuever)과 충격부위를 각기 별도로 분류하는 것이 보통이다.

전체사고를 충돌부위별로 3가지 유형으로 분류한다면 기존의 11가지 분류방법에 비해 추돌사고의 비율이 높아질 것은 당연한 사실이다. 다음절에서 이를 분석해 본다.

2. 충돌 부위별로 재 집계할 경우 추돌사고의 비율

우리나라도 교통사고를 외국에서처럼 충돌부위별로 따로 분류한다면 응당 추돌사고의 비율은 <표 8>에서 본 것처럼 33.4%에 머무

르지 않을 것이다. 그러나 이미 통계가 <표 8>에서 처럼 작성되어 있기 때문에 정확히 얼마나 될 것인지는 알 수 없다.

이를 추정하기 위하여 상기 표에서 1, 2, 3항 즉 충돌부위별로 분류된 것만을 뽑아 이를 일종의 표본조사(Sample)로 간주한다면 이 표본집단 중에 추돌사고가 얼마를 차지하는지를 알 수 있을 것이다.

<표 9>는 이처럼 충돌 부위별로 집계된 사고만을 별도로 분류시켜 놓은 것이다. 이 표에 의하면 1994년을 기준할 때 추돌사고는 건수로 보아 전체 차대차 사고의 78%, 부상자의 76%, 사망자의 50%를 점유하는 무서운 사고 유형임을 알 수 있다.

이렇게 심각한 문제를 야기시키는 사고라면 응당히 이 사고에 대한 집중적인 연구와 대책이 따라야 할 것이다.

〈표 9〉 총돌부위별로 집계된 표본의 구성비

구분	정면			전면측			추돌			소계		
	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자
1991년	5,436	700	10,080	9,191	234	13,106	44,233	1,286	66,501	58,860	2,220	89,687
	9.2%	31.5%	11.2%	15.7%	10.6%	14.7%	75.1%	57.9%	74.1%	(100%)	(100%)	(100%)
1992년	5,320	659	9,643	8,989	233	12,994	44,601	1,014	66,961	58,910	1,906	85,598
	9%	34.6%	10.8%	15.3%	12.2%	14.5%	75.7%	53.2%	74.7%	(100%)	(100%)	(100%)
1993년	6,118	701	11,280	7,902	197	11,874	47,716	992	72,618	61,772	1,890	95,772
	9.9%	37%	11.8%	12.8%	10.4%	12.4%	77.2%	52.4%	75.8%	(100%)	(100%)	(100%)
1994년	6,2719	780	11,824	7,914	221	12,066	50,126	1,013	77,057	64,311	2,014	100,947
	9.8%	38.7%	11.7%	12.3%	11%	12%	77.9%	50.3%	76.3%	(100%)	(100%)	(100%)

3. 교통사고의 총돌시 행위별 분류

를 제외하고 나면 총돌시 사고차량의 행위별 분류가 남게 된다. 이를 아래 〈표 10〉으로 다시 재연시켜 놓았다.

〈표 8〉에서 총돌부위별로 분류된 교통사고

〈표 10〉 총돌시 행위별 교통사고

구분	앞지르기			U회전시			진로변경			교행		
	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자
1991년	3,603	210	5,564	2,239	61	3,130	3,406	86	4,606	8,207	553	13,186
	6%	8.1%	5.4%	3.7%	2.4%	3.0%	5.7%	3.3%	4.5%	14%	21.4%	12.8%
1992년	3,092	183	4,801	2,578	84	3,668	4,233	70	5,838	7,516	405	12,044
	4.8%	7%	5%	4%	3.3%	3.9%	6.6%	2.7%	6.1%	11.7%	15.9%	12.6%
1993년	3,025	171	4,800	2,880	53	4,319	4,686	66	6,507	9,250	373	14,917
	4.2%	8.3%	4.5%	4%	2.6%	4%	6.5%	3.2%	6.1%	12.9%	18.1%	14%
1994년	2,821	141	4,484	2,418	36	3,501	5,417	82	7,570	12,079	317	18,225
	3.3%	6.4%	3.5%	2.8%	1.6%	7.8%	6.3%	3.7%	6%	14.1%	14.5%	14.4%

구분	좌 회 전			우 회 전			기 타			소 계		
	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자	건수	사망자	부상자
1991년	7,272 12.1%	206 8%	10,363 10%	2,714 4.5%	78 3%	3,892 3.8%	32,596 54.3%	1,391 53.8%	45,410 44%	60,037 (100%)	2,585 (100%)	103,151 (100%)
1992년	7,960 12.4%	205 8%	11,226 11.7%	2,884 4.5%	73 2.9%	4,024 4.2%	35,869 55.9%	1,527 60%	54,613 57.2%	64,132 (100%)	2,547 (100%)	95,494 (100%)
1993년	7,526 10.5%	131 6.4%	10,825 10.1%	3,002 4.2%	58 2.8%	4,126 4.4%	41,482 57.7%	1,205 59%	61,428 58%	71,851 (100%)	2,057 (100%)	106,742 (100%)
1994년	7,356 8.6%	155 7%	10,543 8.3%	3,042 3.6%	61 2.8%	4,142 3.3%	52,455 61.3%	1,398 63.8%	78,011 61.7%	85,588 (100%)	2,190 (100%)	126,476 (100%)

위 표에서 보면 1994년도를 기준할 때 교통사고 차량의 사고를 낼 때 가장 흔한 행위는 교행(14.1%)이며, 다음으로 좌회전(8.6%), 우회전(3.6%) 순이다. 그러나 기타가 61.3%나 되어 분류방식에 문제가 있음을 보여준다. 기타에 해당하는 사고시 행위가 61.3%나 된다면 가장 중요한 행위가 바로 "기타"에 포함되어 있을 수 있다는 말이며, 이럴 경우 기타로 분류할 것이 아니라 사실대로 별도의 항목을 써서 분류하여야 할 것이기 때문이다.

물론 위 "기타" 항목은 <표 8>의 11개 항목중 하나이며 이를 충돌부위별 분류를 일단 제외한 <표 10>의 8개 항목중에 넣음으로 그 비중이 더욱 커졌음은 사실이나 이를 감안한다 하더라도 결코 간과할 비중이 아니다.

IV. 사고유형별 분류방식의 문제점 및 개선방안

1. 충돌부위별 분류

앞장에서 언급한 바와 같이 사고의 유형별 분류의 내역이 충돌부위별 3개항과 사고시 차량의 행위 7개항이 합쳐져 있어 충돌부위별이나 사고차량 행위별 비중을 알아낼 수 없다. 따라서 충돌부위별 분류표를 독립적으로 만들어 추돌, 정면, 직각, 측면으로 나누고 사고보고서에서는 사고차량의 충격부위를 그림으로 표시토록 하여야 한다.

2. 충돌시 행위별 분류

앞지르기, U회전, 진로변경, 교행, 좌회전,

우회전, 기타등 충돌시 행위를 별도로 분류시켜야 한다.

3. 기타 항의 문제

사고유형별 분류표를 보면 <표 8> 그 내역으로 10개항과 "기타"항 도합 11항이 있다. 이 중에서 가장 비중이 큰 내역은 "기타"로 34.5%에 달하며, 다음이 충돌로 33.4%이다. 더구나 위에서 제안한 바와 같이 충돌부위별 통계를 독립적으로 잡는다면 충돌시 행위별 분류표에서 "기타"항이 61.3%나 되며 적절하지 못하다. 기타항을 좀더 세분하여 정확한 교통사고 분석에 활용될 수 있도록 하여야 한다.

4. 법규위반별 교통사고의 분류방법

사고 유형별 분류방식의 문제점과 함께 법규위반별 분류에도 문제점이 있어 사고원인 분석에 활용도를 감소시키고 있다.

교통사고시 법규위반사항은 현재 아래와 같이 22가지의 항목으로 분류된다.

- 1) 무면허
- 2) 음주
- 3) 과로
- 4) 과속
- 5) 앞지르기방법 위반
- 6) 앞지르기표시 위반

- 7) 중앙선 침범
- 8) 신호 위반
- 9) 안전거리 미확보
- 10) 일시정지 위반
- 11) 부당한 회전
- 12) 우선권양보 불이행
- 13) 진로양보 불이행
- 14) 안전운전 불이행
- 15) 난폭운전
- 16) 교차로운행방법 위반
- 17) 보행자 보호의무 위반
- 18) 차선위반진로변경
- 19) 직진우회전 진행 방해
- 20) 철길건널목 통과방법
- 21) 긴급차 양의무 위반
- 22) 기타

그러나 이들 항목중에는 상호 중복되어 일어날 수 있는 데에도 1개의 항만 집계된다. 예를 들어 무면허 음주중 과속하여 신호위반을 했다면 조사담당 경찰은 이 세항을 전부 해당한다고 표시할는지 모르지만 통계집계에는 하나만 보고되어 처리되는 것으로 보인다 이렇게 되면 사고행태를 정확히 알아 볼 수가 없게 되는 것이다. 따라서 아래와 같이 복합적으로 반복하여 분류할 필요가 있다.

- 1) 운전자 상태 : 음주, 과로, 졸음
- 2) 면허 유무
- 3) 과속 여부와 그 정도
- 4) 교통법규중 운전방법 위반 : 회전방

법 부적절, 신호위반, 중앙선 침범등 명백한 위반사항이 있으면 기술한다.

5) 안전운행 여부

- 경주 혹은 난폭운전
- 안전거리 미확보
- 부주의(잡담, 한눈) 등

이렇게 분류할 경우 운전자의 행태와 법규 위반 행위, 음주 여부 등을 정밀하고 철저하게 가려낼 수 있게 되고 따라서 이에 대한 교양프로그램이나 제도개선 등 대처방안을 연구하는데 활용할 수 있게 될 것이다.

V. 추돌사고 감소대책

위에서 추돌사고는 전체 차대차 사고의 건수로 볼때 77.9%, 사망자 50.3%, 부상자 76.3%를 차지하였다. 이렇게 빈번하게 발생하는 사고이기 때문에 그 만큼 강력하고 다양한 대응책을 도입하여야만 할 것이다. 지금까지 분석한 내용을 기준으로 아래와 같이 제안한다.

1. 안전거리 확보 운동 전개

추돌사고는 안전거리를 확보하면 일어나지 않는다. 안전거리를 확보시키는 방법은 두 가지이다. 첫째는 운전자 교양이고 둘째는 위반자 단속이다. 그러나 안전거리 미확보를 단속

하기는 어려우므로 교양에 치중해야 한다.

안전거리 확보 교육을 위해서는 첫째 안전거리를 확보함으로써 추돌사고를 면하며, 운전시 지나친 긴장을 피할 수 있는 등 기대되는 혜택을 인식시켜야 한다. 안전거리 미확보로 추돌사고가 얼마나 많이 일어나며, 그 피해가 어느 정도인지를 사실대로 가르쳐 주어야 하며, 이를 위하여 교통사고 유형별 분류방법과 법규위반별 분류방법을 고쳐야 한다.

안전거리 확보 교육의 둘째 요소는 안전거리를 확보함으로써 얻게 되는 손해가 지극히 미미함을 인식시키는 것이다. 안전거리리는 속도와 무관함으로 여행시간이 연장되는 것이 아니며, 안전거리를 확보할 경우 끼여들기가 자주 일어나 오히려 위험하다든지, 끼여들때마다 불쾌감을 갖는다든지 하는 의견에 대해 올바른 인식을 시켜야 한다.

안전거리 확보의 특실 교육과 함께 사회운동을 일으켜 운전의 선진화를 이룩해야 한다.

2. 추돌사고 감소 운동전개

안전거리 확보운동과는 별도로 추돌사고 감소운동을 전개한다. 특별기간을 정하여 보험회사와 연합하여 추돌사고는 부상자를 내지 않더라도 보고토록 하여 특별교육을 시킨다든지, 벌점을 가중시키는 등 대책을 강구할 수 있을 것이다.

추돌사고를 유발할 수 있는 원인을 지속적

으로 홍보한다. 안전거리 미확보와 함께 본 보고서에서 지적한 바와 같이 음주시 추돌사고가 많아지며, 그 심각도가 높아짐을 교육시켜야 한다. 이와 같은 통계치는 특히 음주후에도 운전이 자신이 있다고 생각하는 사람들에게 좋은 교재가 될 것이다.

3. 교통사고 유형별 분류방식 변경

교통사고 유형별 분류방법을 고쳐 먼저 충돌 부위별로 분류하고 충돌시 행위에 대해서는 별도로 분류토록하여 추돌사고의 비중을 정확히 알아내야 한다. 또한 충돌시 행위별 분류로 어떤 행위시 추돌사고가 빈발하는지를 분석해 낼 수 있게 될 것이다.

기타항에 해당하는 내역을 세밀히 분석하여 기타항에 집계되는 사고가 5% 미만으로 잡히도록 하여야 한다.

4. 교통사고 법규 위반별 분류방식 변경

교통사고시 법규 위반별 분류는 ① 운전자 상태(음주, 과로 등) ② 면허유무 ③ 과속여부, ④ 교통법규중 운전방법 위반 ⑤ 안전운행여부로 세분하여 원인 분석이 용이토록 해야 한다.

VI. 결론 및 건의

추돌사고는 현재 건수로 보아 전체 교통사고의 19%를 차지하고, 사망자는 10%를 점하며, 차대차 사고만을 보면 건수로는 1/3, 사상자는 1/4이 되어 그 피해가 막대함을 알 수 있다.

그러나 기존 사고유형별 분류방법을 합리적으로 고칠 경우 추돌사고는 차대차 사고의 약 80%를 점하는 실로 무서운 사고 유형인 것이다. 따라서 추돌사고 예방은 최우선의 교통사고 감소대책으로 채택되어야 한다.

다행히 추돌사고는 사고 많은 지점 개선이나 교통안전시설 확충등 예산사업보다는 단순히 "안전거리 확보" 운전습관을 기름으로써 현저히 감소시킬 수 있다. 이는 주로 운전자 교육과 단속으로 이룩할 수 있다.

운전자 교육을 위해서 추돌사고의 빈발성과 그 피해의 무서움을 정확히 가르쳐야 하며 이를 위해서는 교통사고의 유형별 분류방식과 법규위반별 분류방식을 합리적으로 고쳐야 한다.

교통사고 보고서 분류방식의 개선과 함께 대대적인 "안전거리 확보 운전습관 기르기 운동"과 "추돌사고 추방 운동"을 전개하여 집중적으로 운전자를 교양하고 사고를 감소시켜야 할 것이다.

추돌사고를 1/2로 감소하면 차대차 사고를 거의 절반으로 감소시키며, 전체 사고 감소율은 25%에 달할 것이다.