

大韓民國 "交通安全" 主題發表 文案

中國車輛交通事故鑑定技術研究學會 貫中
李金煥

우선 이 자리에 招請해 주시고 交通安全에 對해 發表할 수 있는 자리를 마련해 주신 中國車輛交通事故鑑定技術研究學會 여러분에게 感謝의 人事를 드립니다.

簡略하게 大韓民國 政府의 交通安全目標 및 推進方向을 說明드리고 交通事故의 現況과 自動車運轉學院을 中心으로 한 教育이 交通安全에 어떠한 影響을 주고 있는지 말씀드리고자 합니다.

I. 大韓民國 政府의 交通安全目標 및 推進方向

交通安全目標는 2001年度 運轉免許 人口 1萬名當 交通事故 死亡者 減少를 7.4名에서 6名으로, 中·長期目標로 2006년까지 先進國 水準 3名까지 減少시킨다는 目標아래 다음과 같은 事業을 重點推進하고 있습니다.

1. 交通安全 施設的 改善

가. 交通事故가 자주 發生하는 곳의 持續的 改善推進

交通事故가 反復하여 發生하는 地點에 대해 道路區間의 構造를 改善하거나 交通安全施設을 設置함으로써 交通事故의 根本的 要因을 解消할 것입니다.

나. 交通安全施設 點檢 및 整備 強化

交通事故가 자주 發生하는 곳 外에도 事故의 憂慮가 있거나 短期에 改善가능한 道路·交通安全施設을 임제히 補完하여 整備할 것입니다.

다. 道路標識 一齊整備

道路標識가 運轉者에게 잘 보이고 內容把握이 쉽도록 整備하여 道路標識로 因한 交通事故를 事前에 豫防할 것입니다.

라. 어린이, 老弱者 等 步行者 交通事故 豫防

交通事故 死亡者 中 若 38%(3,890名)가 步行中에 發生되고 있어 이에 對한 減少 方案과 特히 어린이 및 老人의 交通事故 死亡者 增加에 對한

必要的 對策을 確保할 것입니다.

2. 交通安全 意識 確保

가. 地域別 交通安全 實踐雰囲気 擴散

汎國民 交通安全 實踐大會를 契機로 造成된 交通安全意識 雰囲気를 全國的으로 擴散시키기 爲하여 「交通安全討論會」 「實踐大會」 開催를 誘導하여 生活 속의 交通安全을 認識할 수 있도록 할 것입니다.

나. 交通安全 弘報活動 總力 展開

매스컴, 刊行物, 行事開催 等を 通해 交通安全의 重要性을 積極 弘報함으로써 交通事故 豫防 및 先進 交通文化 定着을 圖謀할 것입니다.

다. 交通安全教育 內實化

交通安全教育 프로그램을 開發·普及하고 現場爲主의 安全教育을 體系的으로 實施하여 올바른 交通文化를 早期에 定着시킬 것입니다.

3. 交通法規 違反行爲의 效率的 團束

가. 團束 重點 推進對策

法規違反 重點 團束對象中 交通事故 致死率이 높거나 波及效果가 큰 核心事項을 團束重點 推進對策으로 選定, 科學的이고 質的 團束을 實施함과 同時에 制度改善과 並行 推進함으로써 實質的인 交通事故 死亡者 減少效果를 期待하고자 합니다.

나. 團束關聯 制度 整備

安全施設 擴充, 教育, 弘報, 指導團束 等과 아울러 制度整備를 通한 實效性있는 交通事故 減少對策을 並行해서 推進할 것입니다.

4. 交通安全 管理體制 強化

가. 現場 中心의 交通安全管理 體系 改善

交通安全業務의 相互 補完機能을 強化하기 爲하여 關聯機關間 協議體 運營을 活性化하고, 交通行政組織體系 改善 等を 通한 業務의 專門成을 提

尙 圖謀하고자 합니다.

나. 大型 交通事故 調查·分析體系 構築

大型事故에 對한 道路環境, 車輛 및 人的 側面에서 綜合的이고 深層的인 調查·分析을 通해 事故原因을 糾明하고 事故事例別로 安全對策을 마련 하여 大型事故를 豫防할 것입니다.

II. 交通事故 發生現況

1. 總 括

2000年度에 發生한 우리나라 交通事故 人命被害는 모두 10,236名으로 OECD基準으로 若 4.8%가 減少했습니다. 이는 1999年度 對比 自動車臺數 및 運轉免許人口가 增加했으나, 死亡者數는 減少하여(OECD基準으로 推定) 交通文化가 漸次 改善되고 있는 것으로 볼 수 있습니다.

<交通事故 發生현황>

區 分	自動車臺數 (千臺)	事故件數 (千件)	死亡者數		負傷者數 (千名)	備 考 (運轉免許 人口 萬名)
			單純比較	OECE基準		
1999年度	11,163	276	9,353	10,756	403	1,741
2000年度	12,059	290	10,236	10,236	427	1,869
增減率(%)	8.0	5.3	9.4	△ 4.8	6.0	7.4

2. 事故原因 分析

가. 法規違反 行爲別

法規違反別 事故件數는 「安全運轉不履行」 「信號違反」 「中央線 侵犯」 順으로 나타나 致死率 面에서는 「過速」이 越等히 높아 過速容易地點에 過速車輛 無人團束카메라를 設置하고 있고, 效果를 많이 보고 있습니다.

<2000年度 法規違反別 現況>

區分	計	安全運轉 不履行	中央線 優犯	信號違反	過速	步行者 保護違反	安全距離 未確保	其他
事故件數	290,481	184,821	18,931	23,811	984	5,864	18,267	37,803
構成比	100%	63.7	6.5	8.2	0.3	2.0	6.3	13.0
死亡者數	10,336	6,970	1,472	418	275	264	74	763
構成比	100%	68.1	14.4	4.1	2.7	2.6	0.7	7.5

<大型事故 및 飲酒運轉 事故 現況>

死亡者數	1990年度(名/件)	2000年度(名/件)	增加率
大型事故	459(159)	624(215)	35.9%
飲酒運轉	1,148(23,718)	1,217(28,074)	6.0%

나. 事故類型別

車對 사람(步行者) 事故死亡者의 比率이 先進國에 比해 2~3倍 높게 나타났습니다.

- 미국 14.1%, 프랑스 12.5%, 독일 15.9%, 일본 27.7%

區分	계	車對사람	車對車	車輛單獨	철길건널목
2000年度	10,236	3,890	4,208	2,135	3
構成比	100%	38.0	41.1	20.9	0

다. 車輛 및 車輛 用度別

車輛數 對比 死亡者의 境遇, 「乗合, 貨物, 特殊車輛」 이 많고 「事業用車輛」 이 非事業用車輛보다 死亡者 事故의 比率이 越等히 높게 나타났습니다.

<車輛別 死亡者 現況>

區分	計	乗用	乗合	貨物	特殊	二輪車	耕耘機 其他
2000年度	10,236	4,579	1,398	2,694	122	889	496
車輛1萬臺當	7.4 名	5.7	9.8	10.7	32.9	4.9	

<車輛 用度別 死亡者 現況>

區分	계	事業用	比事業用	二輪 및 其他
2000年度	10,236	1,505	7,295	1,436
車輛1萬臺當	7.4名	24.3	6.4	7.6

다. 運轉免許 取得 經歷別

運轉免許 取得 5年未滿 「初步者」의 事故死亡者 比率이 높게 나타났습니다.

區分	計	5年未滿	5年~10年	10年以上	其他
2000年度	10,236	4,011	2,535	2,554	1,136
占有比(%)	100	39.2	24.8	25.0	11.1

Ⅲ. 自動車運轉專門學院 制度

1. 自動車運轉學院 現況

가. 全國 自動車運轉學院 및 國家 運轉免許試驗場 現況

○ 自動車運轉學院 現況

(2001年 8月基準)

區分	計	서울	釜山	大邱	仁川	京畿	江原	忠北	忠南	全北	全南	慶北	慶南	濟州
計	520	26	26	29	30	110	37	21	55	31	35	50	38	8
專門學院	447	22	23	25	21	87	32	21	49	28	34	48	37	8
指定前	22	-	1	-	5	8	1	-	2	-	1	2	1	-
一般學院	51	4	2	4	5	15	4	-	4	3	-	-	-	-

○ 國家 運輸免許試驗場 現況

區分	計	서울	釜山	大邱	仁川	京畿	江原	忠北	忠南	全北	全南	慶北	慶南	濟州
計	26	4	2	1	1	3	4	2	2	1	1	2	2	1

나. 自動車運輸專門學院 指定

法定基準에 適合한 學院을 自動車運輸專門學院으로 指定

○ 人的 基準

- 學監 또는 副學監을 選任(資格은 法的 基準에 適合)
- 資格證 所持한 講師 및 技能檢定員 배치

○ 物的基準

- 敎育場 敷地面積 6,600㎡ 以上을 確保하여 技能敎育場에 連結式 코스를 設置
- 警察廳 規格의 技能試驗 電子採點機 設置(컴퓨터 設置)
- 技能檢定用 車輛 및 敎育機資材 等 確保

○ 運營基準

- 定員 遵守
- 規程에서 定한 敎科過程을 移行
 - ※ 學事管理 電算System 開發하여 正確한 學事管理
- 6個月間 「指定前學院」 으로 運營評價(平均 70%以上 免許試驗 合格時)後 專門學院으로 指定.

다. 自動車運轉專門學院 教育科目 및 教育時間

(單位：時間)

教育科目		免許種別	大型 및 特殊 免許	普通免許		小型免許	原動機裝置 自轉車免許
				手動 變速器	自動 變速器		
學科 教育	交通安全守則等(1)		15	15	15	15	13
	交通安全守則等(2)		10	10	10	5	2
	小 計		25	25	25	20	15
기능 교육	基本操作		-	15	12	8	6
	應用走行		10	10	8	7	4
	小 計		10	25	20	15	10
道路走行教育			-	10	10	-	-
計			35	60	55	35	25

2. 自動車運轉專門學院의 運營 現況

가. 運轉免許試驗 및 運轉免許 取得 現況

2000年度 第1種普通免許와 第2種普通免許 新規取得現況을 보면 아래表와 같이 全體1,344,977名中에서 運轉免許試驗場에서 應試하여 運轉免許를 取得한 사람이 351,524名이고, 自動車運轉專門學院 出身者는 993,453名으로 全體의 73%를 차지하고 있다.

<專門學院 出身 新規免許取得者數>

(第1種 及 第2種普通基準)

地域別	計	免許試験場 取得者數	專門學院 取得者數	備考
計	1,344,977	351,524	993,453	
川 島	291,937	137,974	153,963	
釜 山	108,654	35,117	73,537	
大 邱	62,142	11,490	50,652	
仁 川	77,416	16,221	61,195	
蔚 山	46,356	7,314	39,042	
京 畿	254,624	42,013	212,611	
江 原	56,760	27,006	29,754	
忠 北	45,665	16,370	29,295	
忠 南	90,760	18,144	72,616	
全 北	53,907	11,033	42,874	
全 南	97,194	2,880	94,314	
慶 北	78,442	9,879	68,563	
慶 南	64,422	10,616	53,806	
濟 州	16,698	5,467	11,231	

<運輸免許試験別 應試者 及 合格者 現況>

區 分	免許試験場			專門學院		
	應試者數 (名)	合格者數 (名)	合格率(%)	應試者數 (名)	合格者數 (名)	合格率(%)
場内技能試験	1,701,988	519,013	30.5	924,235	909,757	98.4
道路走行試験	597,684	379,348	63.5	910,409	899,739	98.8

3. 自動車運轉專門學院 教育履修者の 交通事故率 分析

이 研究資料는 調査對象을 1999年 1月부터 4月까지 새로 運轉免許를 取得한 사람으로 하고, 이들이 1999年 7月부터 12月까지 惹起한 交通事故와 法規違反을 道路交通安全管理公團 交通科學研究院에서 分析·發刊한 「專門學院 教育履修者の 交通事故率 分析研究」를 引用한 內容으로 自動車運轉專門學院 教育履修者들과 非履修者들의 法規遵守態度나 事故回避能力을 比較·評價함으로써

自動車運轉專門學院 教育의 實을 評價함과 同時에 教育이 實際적으로 交通安全에 寄與하는가를 計量的으로 分析한 結果입니다.

가. 自動車運轉專門學院 教育履修者와 非履修者의 交通事故率指標 統計值
아래 表는 自動車運轉專門學院 教育履修者의 3가지 指標值로 自動車運轉專門學院 教育履修者의 交通安全側面의 優越性을 보여주고 있습니다.

區 分	法規違反 皮團束率	重要法規違反 皮團束率	人皮事故率
非履修者	0.0567	0.0386	0.0122
履修者	0.0308	0.0238	0.0054
全 體	0.0427	0.0306	0.0085

(注)皮團束(事故)率 = 該當 6個月間의 總皮團束回數/該當 4個月間 免許取得者數 = 該當 期間 新規免許取得者의 해당 6個月間의 皮團束(事故惹起)率

나. 姓別 自動車運轉專門學院 教育履修者와 非履修者의 交通事故率 現況

姓別	非履修者				履修者			
	調査對象者數 (比率)	法規違反 團束回數 (比率)	重要法規 團束回數 (比率)	人皮事故 回數 (比率)	調査對象者數 (比率)	法規違反 團束回數 (比率)	重要法規 團束回數 (比率)	人皮事故 回數 (比率)
男	112,335 (76.10)	7,594 (6.76)	5,119 (4.56)	1,641 (1.46)	98,439 (56.66)	3,934 (4.00)	2,959 (3.01)	910 (0.92)
女	35,283 (23.90)	781 (2.21)	584 (1.66)	171 (0.48)	75,593 (43.44)	1,433 (1.90)	1,175 (1.55)	26 (0.03)
全體	147,618 (100)	8,375 (5.67)	5,703 (3.86)	1,812 (1.23)	174,032 (100)	5,367 (3.08)	4,134 (2.38)	936 (0.54)

다. 自動車運轉專門學院 教育의 交通安全增進 效果

自動車運轉專門學院 教育을 通해 1999年 1月부터 4月까지 免許를 取得한 新規免許取得者가 同年 7月부터 12月까지 일으킨 交通事故中 專門學院 教育을 通해 줄일 수 있었던 交通事故發生 件數가 아래 表에 나타나 있습니다.

區 分	法規違反 皮圖束	重要法規違反 皮圖束	人皮事故
教育前 發生回數	8,375	5,703	1,812
教育後 推定發生回數	5,082	3,860	1,050
減少回數(減少率)	3,393(0.393)	1,843(0.323)	762(0.421)

結論的으로 自動車運轉專門學院 教育을 通해 新規免許 取得 後 6個月間의 人皮事故 發生件數를 42%程度 줄일 수 있다고 推定할 수 있고, 自動車運轉 專門學院 教育 非履修者가 自動車運轉專門學院 教育 履修者에 比하여 法規 違反 皮圖束率에서 1.66倍, 重要法規違反 皮圖束率에서 1.46倍, 人皮事故率 에서 1.85倍 높은 것으로 나타나고 있으며 이 研究結果에서 알 수 있듯이 運轉免許 取得 前 教育의 重要性을 確認할 수 있었습니다.

4. 新規免許 取得 前 安全教育 義務化 推進

初歩運轉者 教育의 重要性을 認識한 結果로 2003年 7月부터 運轉免許試驗 에 應試하기 前 반드시 7時間의 交通安全教育을 義務化하는 制度를 警察廳 에서 道路交通法을 改正한다는 立法豫告에 이르렀습니다.

IV. 結 言

運轉을 배울 때와 처음 始作할 때 올바른 運轉習慣을 갖도록 하는 것이 安全한 交通文化를 만드는데 가장 效果的이라는 事實은 누구나 共感하는 事實이고 보면 教育의 重要性을 새삼 強調하지 않아도 잘 알 수 있습니다.

國家의 重要한 發展을 爲해 非生産的인 交通事故가 가져오는 社會費用을 換算하면 可히 天文學的인 數字로 計算되듯이 交通事故는 이 地球上에서 사라져야 하는 存在입니다.

道路交通의 3要素가 모두 調和를 이루어야 되듯이 民間次元에서는 初歩