

# 도로 교통사고 감소를 위한 기독교 윤리적 접근

정 봉 현\*

## 논문초록

논문은 한국에서 급증하는 교통사고감소를 위한 기독교 윤리적 고찰에 대하여 다루고 있다. 논문의 목적은 교통사고의 발생원인과 실태를 분석하고, 교통사고를 감소시키기 위한 기독교 윤리적 접근방안을 사역적인 시각에서 제시하는 것이다. 논문의 중요한 내용은 서론, 교통사고와 기독교윤리에 대한 개요, 교통사고의 발생실태와 문제점, 교통사고감소를 위한 기독교 윤리적 고찰 등으로 형성되고 있다. 논문은 기존연구의 문헌적 고찰, 통계자료의 분석, 전문가 의견청취 등의 방법으로 주로 수행되었다.

오늘날 차량은 개인의 사치 및 계층적 과시물품이 아니고, 시민의 일상생활과 사회경제활동에 필요한 기본적인 교통수단이다. 한국에서 차량보유대수는 개인소득의 증가, 사회경제활동의 증대, 여가생활의 확대, 및 자동차화의 현상으로 급증했다. 이에 비해 시민의 교통법규 준수 의식, 교통문화질서 및 생명존중 운전행태는 약화되어 교통사고는 크게 증가하였다. 본 연구는 한국사회에서 심각한 교통사고를 감소하기 위한 기독교인의 생명윤리와 사회적 책임완수, 기독교인의 신앙생활의 실천과 청지기의 사명준수 및 기독교 공동체의 사회적 기여에도 많은 공헌을 할 것이다.

주제어: 교통사고의 발생원인, 기독교 윤리와 질서, 교통사고와 기독교 윤리적 접근

---

\* 전남대학교 경제학부 지역개발학전공 교수, 종교문화연구소장

## I. 서론

한국사회에서 과거에 차량은 계층적인 과시수단이고 개인의 사치품으로 여겨졌다. 오늘날 차량은 시민의 일상 및 사회경제 활동에 필요한 기본적인 교통수단이며 필수품이 되고 있다. 경제성장과 더불어 개인소득의 증가, 사회경제활동의 증대 및 여가생활의 확대로 차량 보유대수가 증가하고 차량이용율도 크게 증가했다. 이에 비해 운전자의 교통법규 준수 의식, 교통질서 및 생명존중 운전행태는 약화되어 교통사고는 크게 증가했고, 그 피해규모도 실로 막대하다.

2012년 전체 교통사고를 보면, 도로부문이 총발생건수의 99.2%, 사망자수의 96.8%를 차지했다(고승영, 2014: 7-8). 한국의 10대 사망원인 중에서 도로교통사고는 자살과 함께 유일한 비질환 사망원인이었다. 특히 20대 이하 사망원인 중 2위, 30대 사망원인 중 3위를 차지했다. 2000-2012년 동안에 국내총생산(GDP)은 약 2배 증가했으나, 인구 10만명당 교통사고건수는 2000년 대비 2012년에 28% 감소세를 유지했다. 인구 10만명당 교통사고 사망자수는 10.5명으로 OECD 평균 6.8명의 약 1.5배 수준으로 거의 최하위 상태에 있다. 2012년 도로교통사고의 비용은 24조 5,900억원으로 국가예산 357.7조원의 7% 수준이고 SOC 부문 예산 23.3조원을 초과했다. 이러한 교통사고 원인의 90% 이상이 인적 요인이며, 교통법규를 잘 지키지 않는 사회풍토도 심각한 사회적인 문제가 되고 있다. 운전자가 하는 법규위반이나 부주의한 습관은 교통사고의 주된 원인이 되고 있다. 또한 운전자가 안전운전의무를 지키지 못하면 교통사고를 유발하며, 이것은 운전자의 의식수준과 직결되어 있다.

상기한 배경 하에, 본 논문은 한국에서 심각하게 발생하는 교통사고 감소를 위한 기독교 윤리적 고찰을 다루고 있다. 본 논문의 목적은 교통사고의 발생원인과 실태를 분석하고, 교통사고를 감소시키기 위한 기독교 윤리적 접근방안을 사역적인 시각에서 제시하는 것이다. 논문의 중요한 내용은 서론, 교통사고와 기독교 윤리에 대한 개요, 교통사고의 발생실태와 문제점, 교통사고감소를 위한 기독교 윤리적 고찰 등으로 형성되고 있다. 논문은 기존연구의 문헌적 고찰, 통계자료의 분석, 전문가 의견청취 등의 방법으로 주로 수행되었다. 논문은 교통사고를 감소하기 위한 기독교인의 생명윤리와 사회적 책임완수, 기독교인의 신앙생활의 실천과 청지기의 사명준수 및 기독교 공동체의 사회적 기여에도 많은 공헌을 할 것이다.

## II. 교통사고와 기독교 윤리.책임의 개요

### 1. 교통사고의 개념과 발생요인

#### (1) 교통사고의 개념

사고는 뜻밖에 일어난 불행한 일을 의미하며, 피할 수 없는 불안정한 행동과 조건을 전제로 하여 발생한다. 광의 교통사고는 자동차, 철도, 항공기, 선박, 전차 등 각종 교통수단이 그 본래의 사용방법에 따라 운행 중에 다른 교통수단, 사람 및 물건과 충돌.접촉하거나 충돌.전복.접촉의 위험을 유발하며 발생한다. 이렇게 하여 사람의 사상, 물건 파손 및 건물 훼손 등의 인.물적인 손실을 가져오고, 교통상 위험을 발생하는 모든 경우를 포함한다.

협의 교통사고는 차량 통행으로 인하여 발생하는 사람을 사상하거나 물건을 손괴하는 것이다. 교통사고에서 사망은 사고로 인하여 72시간 이내에 사망하는 경우가 해당된다. 중상

은 교통사고로 인하여 의사의 진단결과 3주(21일)이상의 치료를 요하는 부상을 의미한다. 경상은 교통사고로 인해서 의사의 진단으로 5일 이상 3주 미만의 치료를 요하는 부상이라 정의한다.

## (2) 교통사고의 발생요인

교통사고는 교통행동 중에 우발적으로 발생하기 때문에, 경제, 사회, 기술적인 제약으로 동일한 교통사고의 상황을 거의 재현하지 못한다. 교통사고는 운전자의 인적요소, 차량요소, 환경요소 및 도로요소들의 결합 또는 상호작용에 의하여 발생한다. 교통사고는 이러한 요소들 상호간에 복합적인 작용으로 발생하므로, 교통사고의 원인을 정확하게 규명하기는 현실적인 어려움도 존재한다.

교통사고는 교통의 구성요소인 사람, 차량, 도로, 환경 등이 불안정한 상태에 놓여 있을 때 직접요인을 유발하여 교통사고를 일으킨다. 따라서 교통사고의 근원으로 작용하는 불안정한 조건과 상태를 제거하는 장기적인 전략이 요구된다. 교통사고의 90% 이상은 인적요인이 차지하므로, 교통사고는 운전자의 특성과 행위에 주로 기인하고 있다.

<표 1> 교통사고의 발생원인

요 인	구 성 항 목
인 적	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 운전자·보행자의 신체 생리조건, 위험 인지판단에 대한 심리</li> <li>• 운전자의 적성, 자질, 운전습관, 내적 태도</li> </ul>
차 량	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 차량구조장치, 부속품, 차량 적하사항</li> </ul>
도 로	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도로구조-선형, 노면, 차선수, 노폭, 구배 · 안전시설-신호기, 도로표식, 방호책</li> </ul>
환 경	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 자연환경-기상, 일광, 명암</li> <li>• 사회환경-가정, 취업환경, 교통도덕, 교통정책, 교통행정, 교통단속과 처벌</li> <li>• 구조환경-정책불신, 교통여건, 고용수, 차량점검정비, 운전책임, 차량보안</li> </ul>

자료 : 정봉현 (2005)

## 2. 운전자의 심리 및 교통사고의 행동

운전자의 교통행동은 의도, 동기, 경험 등의 개인적 요인과 대인관계, 규범 및 안전의식 등의 사회·문화적 요인에 의하여 영향을 받는다. 이러한 개인적 및 사회문화적 요인은 운전자의 준법정신, 위험의식, 상황적응성 및 안전 운전성 등의 생각에 직접적으로 영향을 미친다. 운전자가 평소에 준법정신, 위험감수성 및 안전운전의식이 타인보다 부족하면, 바쁜 교통상황에서 안전법규를 위반하여 교통행동을 취하기 쉽다. 운전자는 교통참가자로서 교통행동에서 그 사람의 일상생활 특성이 많이 반영되어 있다. 운전자가 운전문화를 확립하기 위해서는 각자 자신의 행동특성을 잘 이해해야 한다. 운전자가 교통상황 및 환경에 원만하게 적응할 때에 사회질서가 확립되고 운전문화가 정착된다. 이것은 직접적으로 교통사고를 감소시키고 교통안전을 증대하는 효과를 수반한다. 따라서 운전자의 교통법규 준수 및 안전운전에 대한 윤리의식은 교통사고의 감소에 큰 영향을 미친다.

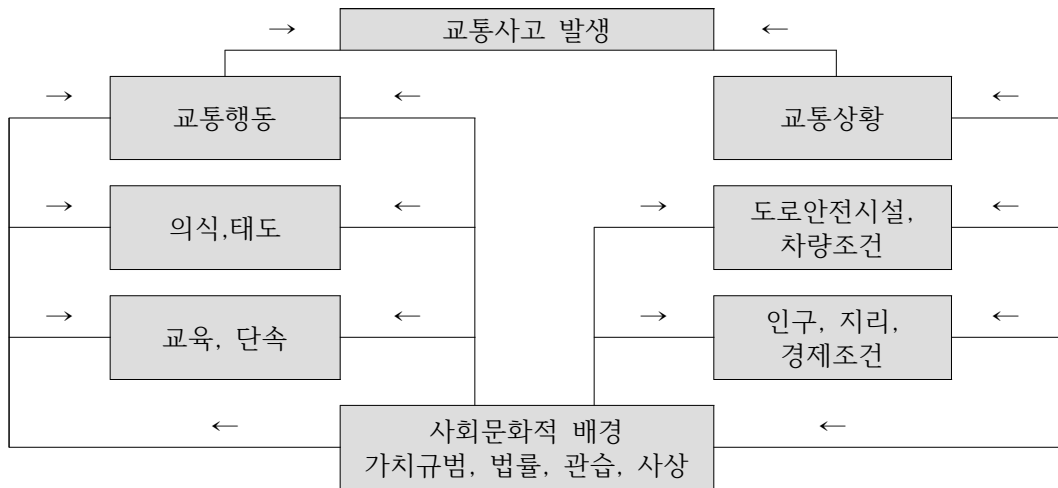


자료 : 정봉현 (2005)

<그림 1> 교통행동과 운전자의 심리과정

교통사고는 운전자가 도로조건, 교통안전시설, 차량조건에 의하여 형성된 물리적 교통상황 속에서 어떠한 교통행동을 취하느냐에 따라 결정된다. 차량을 운행하면서 운전자는 도로 환경에 대한 정보를 인지하고 판단한다. 그 판단의 결정에 따라 기계를 조작하여 운전되는 만큼 교통사고의 직접적인 원인은 사람의 행위에 있다.

운전자의 교통행위는 외적인 교통상황과 심리적 요인에 의한 교통행동에 의하여 영향을 받는다. 특히, 교통사고는 운전자의 나쁜 운전문화 및 윤리의식에 의하여 발생하는 경우가 많다. 운전문화와 윤리의식은 총체적으로 교통사고의 유형분석 및 발생행동의 종합 측면을 고려해서 교통사고 감소방안을 강구하는 데 고려할 중요한 기본과제이다.



<그림 2> 운전자의 교통사고행동

### 3. 교통사고와 기독교 윤리의 관계

#### (1) 기독교인의 사회윤리

윤리는 사람으로서 마땅히 지켜야 할 도리를 의미한다. 윤리는 현존하는 행동관습이 올바른가를 규범에 비추어 비판적으로 따져보는 작업이다. 도덕은 사회구성원이 양심, 사회적 여론, 관습에 비추어 스스로 마땅히 지켜야 할 행동준칙이나 규범의 총체를 뜻한다. 도덕은 현재의 사회에서 통용되는 행동관습을 어떠한 비판 없이 그대로 묘사하고 있다. 기독교 윤

리는 타 종교와는 다르게 인간의 규범보다 주된 규범이 성경에 근거하며, 예수그리스도 자체는 살아있는 규범의 역할을 수행한다. 따라서 기독교 윤리는 성경의 규범을 주된 근거를 삼고, 인간의 규범들을 비판적으로 검토하여 수정, 채택, 수용 및 조정한다. 기독교인의 신앙 생활에서 성경의 율법은 기독교인의 윤리에서 판단기준의 규범이 되고 있다(이상원, 2000: 1-2). 기독교인의 윤리적인 생활은 구원의 조건이 아니라 하나님의 은혜로 구원받은 자가 그 은혜에 대한 감사를 일상생활에서 표현하는 것이다.

기독교윤리의 규범에는 하나님이 일반계시로 인간이성을 통해 파악되는 인간과 세계에 심어준 도덕법과 실정법이다(이상원, 2000: 2-3). 도덕법은 인간 마음에 심어진 법으로 도덕적 행위나 가치기준이 되는 보편타당한 법칙 혹은 원리이다. 실정법은 일정한 시대, 사회에서 현실적으로 정립되어 시행되고 있는 법으로서 형법, 도로교통법 등이다. 실정법은 각 국가마다 그 양상과 특성이 각각 다르게 되어 있다. 성경은 인간의 삶을 온전하게 안내하고 지도하는 규범들을 수록하며, 이것들은 시대와 장소를 초월한 가장 보편적인 규범이다. 기독교 윤리는 개인윤리와 사회윤리의 관점에서 설명할 수 있다. 실제로 윤리적인 반성대상은 인간의 유기적인 전체 행동영역이다. 미시적 차원에서 인간의 윤리적 행위인 3요소인 행동의 동기, 행위자체와 결과 등이 올바른 가 살펴야 한다. 거시적 차원을 보면, 윤리적 반성대상은 개인행위와 법인의 인간단체 행위도 포함되고 있다. 사실상 인간은 모든 사회적 행위를 함으로 개인윤리와 사회윤리를 구별이 있을 수 없다. 따라서 기독교인은 사회의 구성원으로서 올바른 삶을 살아가고 행동해야 하는 것이 당연하다(마 5:13-14).

## (2) 기독교의 사회적 기능.책임과 교통사고

현재의 종교적 상황에서 교회가 한국 사회에 나름의 책임을 다하지 못한다는 평가를 받고 있다. 초기에 한국 교회들은 사회의 지도자로서 어느 정도 사회적 기능을 수행하고 책임을 완수했다. 교회가 사회적인 공적책임을 완수하려면, 그 의무에 대한 선언만으로 가능하지 않고 현실적인 실천이 중요하다. 교회가 사회적인 책임을 이행하기 위해서는 자체적인 역량강화들이 요구된다. 우선적으로 공공신학에 기초한 교회의 사회 윤리적 고찰과 사회적 책임에 대한 신학적 토대와 방향이 정립되어야 한다. 교회의 재정, 선거 및 사회봉사 측면에서 체질을 개선하고, 사회실태에 대한 현실파악과 전문적인 식견이 있어야 한다. 이를 통해서 기독교인 의식 및 태도에 대한 지속적인 훈련을 실시하여 사회적 책임의식을 함양하는 것이 무척 필요하다. 공공신학은 교회집단과 세상 간에 윤리적 함의를 도출할 수 있다. 이를 위해서는 세상과 토론하는 공동의 장소 마련, 함의도출의 방법과 전략의 준비, 세상과의 합의.비합의 내용의 인정과 이해 등의 전략들이 필요하다(노영상, 2013: 33-36).

기독교인의 공동체인 교회는 지역사회에 존재하며, 사회와 깊은 연관성을 맺고 있어 종교적, 사회적 의미를 모두 갖고 있다. 교회는 봉사를 통하여 사회선교를 구체화하고 하나님께 영광을 돌리는 예배를 실천하는 것이다(김은수, 2014: 159-160). 교회가 봉사를 통해 사회와 직접적인 관련을 맺고 사명을 수행하므로 교회의 사회적 기능과 책임은 소중한 과제이다. 교회는 지역사회의 한 부분인 공동체성과 교회로서 독자성을 가지고 있다. 교회는 사회의 중요 축으로서 사회발전을 유도하고 사회통합과 변혁임무를 수행해야 한다. 기독교는 사회봉사를 통해 교통사고 문제를 개선하고, 이로 인한 교통사고자들의 사회적 고통을 완화해야 한다. 교회가 예수님의 가르침대로 세상의 빛과 소금이 되려면 정체성의 확립 못지않게 실천적인 가치를 발견해야 한다.

OECD에 따르면, 2011년 기준으로 한국의 교통사고 사망자는 인구 100만명당 105명으

로 수치가 있는 31개 회원국 중 폴란드(109명)에 이어 2위에 올랐다(연합뉴스, 2014.7.7.). 한국의 교통사고 사망자는 OECD 평균(63명)의 1.7배에 달하는 것이다. 미국이 104명으로 3위였고 뒤이어 그리스(97명), 포르투갈(84명), 벨기에(78명), 에스토니아(75명), 체코(74명) 순이었다. 한국에서 교통사고를 유발하는 교통법규 준범의식적 결여와 도덕성의 상실이 다. 기독교인 및 교회공동체에도 도덕성의 상실은 예외가 아니며, 기복적인 축복주의 신앙생활은 기독교인이 삶의 현장에서 예수님의 사랑을 실천하지 못하고 있다. 이제는 한국의 정치 및 종교지도자들이 기독교적 윤리를 실천하는 모습이 중요하며, 이것은 세상에게 복음을 전파하고 교통사고 등의 사회문제를 개선하는 중요한 선교적인 과제이다.

### III. 도로 교통사고의 실태와 문제점 분석

#### 1. 도로 교통사고의 추세

##### (1) 도로 교통여건의 추이

총인구는 1995-2012 기간에 0.61%로 증가하였으나, 동기간에 차량보유대수는 1995년 8,469천대에서 2012년에는 18,871천대로 4.83%의 급격한 증가세를 보여주었다. 동기간에 국내총생산(GDP)은 1995년 409.7조원에서 2012년에는 1,377.5조원으로 연평균 7.39%로 크게 증가하였다. 개인소득의 증가와 사회경제적 활동의 확대에 따라 차량보유대수와 통행량이 급격히 신장되어 도로시설이 확충되었어도 도로교통의 여건은 여전히 악화되어 있다.

이로 인해 도시 및 지역간 간선도로에서 교통혼잡이 심하며 교통사고의 위험성이 더욱 커지고 있다. 도로밀도를 보면 km당 차량대수가 1995년 114대에서 2012년에는 179대로서 차량통행의 혼잡과 교통사고의 발생빈도를 높이고 있다. 1995-2012년 동안에 차량보유대수의 증가율은 4.83%이나, 차량의 통행로인 도로연장은 2.10%로서 도로의 통행여건은 상대적으로 양호하지 못하다. 도시도로망의 확장은 보상비 및 건설비의 증가, 투자예산의 부족 등으로 교통수요의 증가를 수용할 만큼 교통시설의 투자는 현실적으로 어렵다.

<표 2> 도로교통여건의 추이

구 분	단위	1995	2000	2006	2012	연평균증가율
인 구 수	천명	45,093	47,008	48,497	50,004	0.61%
차량 보유대수	천대	8,469	12,059	15,895	18,871	4.83%
운전면허소지자	천명	16,404	18,697	24,088	28,263	3.25%
도로연장	km	74,237	88,775	102,061	105,703	2.10%
국내 GDP	조원	409.7	635.2	966.1	1,377.5	7.39%
인구당 차량수	대/명	0.19	0.26	0.33	0.38	4.16%
km당 차량수	대/km	114	136	156	179	2.69%

자료: 도로교통공단, 교통사고통계분석: 2013 교통사고통계, 2014.

한국은행, 경제통계시스템 <http://ecos.bok.or.kr>, 2014

## (2) 도로 교통사고의 발생추이

국민경제의 성장과 개인소득의 증가에 따른 차량통행량의 증가는 도로시설의 확장 및 교통사고 증가를 유발했다. 차량이용의 확대에 의한 개인생활과 경제활동의 편익들이 증가했으나, 대기오염의 심화, 환경파괴 및 교통사고 증가 등 교통문제들도 양산되었다(도로교통공단, 2014: 5-6). 1995-2012년 동안 교통사고 발생건수는 차량보유대수가 증가했어도 연평균 0.62%의 감소세를 유지했다. 동기간에 교통사고 사망자수는 연평균 3.75%로 크게 감소했으나, 오히려 부상자수는 0.22%로 증가했다. 이것은 교통혼잡으로 인한 통행속도의 저하, 교통단속의 강화, 자동차 안전장치기술의 발달 및 운전자의 질서외의식 향상 등에 다소 기인하고 있다.

2012년에 총223,656건의 교통사고가 발생하여 5,392명이 사망하고 344,565명의 부상자가 발생했다. 하루에 교통사고가 613건이 발생하여 15명이 사망하고 944명이 부상당하는 끔찍한 인적 피해의 모습을 보였다. 다행이도 교통사고가 감소한 것은 지속적인 교통안전정책의 추진, 통행속도의 저하 및 운전자의 안전외의식 향상 등에 연유하고 있다.

<표 3> 도로 교통사고의 발생추이

구 분	단위	1995	2000	2006	2012	연평균증가율
발생건수	건	248,865	290,481	213,745	223,656	-0.62%
사망자수	명	10,323	10,236	6,327	5,392	-3.75%
부상자수	명	331,747	426,984	340,229	344,565	0.22%
차량당 건수	건/천대	29.4	24.01	13.4	11.8	-17.6
인구당 건수	건/천명	5.52	6.18	4.41	4.47	-1.05

자료: 도로교통공단, 교통사고통계분석: 2013 교통사고통계, 2014.

## 2. 도로 교통사고의 특성분석

### (1) 교통사고의 발생유형

교통사고의 유형은 차대사람, 차대차, 차량단독 및 차대열차 등으로 구분한다. 차대사람 사고의 구성비는 1995-2012년 동안에 발생건수와 사망자수에서 감소세를 보였다. 동기간에 차대차의 발생건수 구성비는 1995년 58.9%에서 2012년에는 72.6%로 급증세를 보여 후진국형 교통사고의 모습을 보여주었다. 또한, 차대차 사고의 사망자수 구성비도 평균 40% 이상을 점유하여 후진형 및 치사형의 교통사고 특성을 나타냈다. 차량단독 사고의 사망자수 분담율도 동기간에 크게 신장되어 교통사고의 심각성을 반영하고 있다.

**<표 4> 사고유형별 교통사고 구성비의 추세**

구 분	합 계 / 유형		차대사람 %		차대차 %		차량단독 %		차대열차 %	
	발생건수	사망자수	발생	사망	발생	사망	발생	사망	발생	사망
1995	248.9	10,323	36.7	44.2	58.9	41.8	4.3	13.3	0.1	0.7
2000	290.5	10,236	25.1	38.0	71.2	41.1	3.6	20.8	0.1	0.1
2006	213.7	6,327	21.2	37.5	74.7	41.6	4.1	20.7	0.0	0.2
2012	223.6	5,392	22.4	36.7	72.6	40.0	5.0	23.3	0.0	0.0

자료: 도로교통공단, 교통사고통계분석: 2013 교통사고통계, 2014

**(2) 법규위반별 교통사고의 발생추이**

법규위반별 교통사고의 발생건수는 1995-2012년 동안 안전운전 불이행이 평균 57.3%의 구성비를 보이며, 그 다음으로 신호위반이 9.18%로 가장 많았다. 법규위반으로 보면, 안전거리 미확보, 중앙선 침범, 교차로 운행방법위반 등의 순서로 나타났다. 동기간에 법규위반별로 보면, 신호위반, 안전거리 미확보 및 교차로 운행방법 위반 등의 구성비들은 증가했다. 과속과 앞지르기 위반의 구성비들은 감소했으나, 중앙선 침범, 안전운전 불이행, 보행자 보호위반의 법규위반들은 유사한 증감 추세들을 드러냈다. 법규별 치사율은 과속이 가장 높고, 중앙선 침범, 앞지르기 위반, 보행자 보호위반 등의 순서로 파악되었다. 2012년도 법규위반별 내용을 보면, 운전자의 안전운전 의식에 관한 내용이 평균 90.0% 이상을 차지하여 차량운전자의 법규준수와 도덕적인 윤리의식의 확보가 매우 중요하다.

**<표 5> 법규위반별 교통사고 구성비의 추세**

법규위반 종류 / 연도	1995	2000	2006	2012
과 속	0.83	0.33	0.20	0.17
앞지르기 위반	0.34	0.32	0.24	0.17
중앙선침범	6.91	6.51	6.78	6.82
신호위반	5.45	8.19	11.77	11.31
안전거리 미확보	5.17	6.29	10.07	9.96
부당회전	1.24	1.00	0.90	0.64
안전운전 불이행	54.39	63.62	55.35	56.06
교차로 운행방법위반	5.18	6.83	8.16	6.58
보행자 보호위반	3.14	2.02	2.58	3.17
직진우회전 진행방해	0.94	0.45	0.78	2.50
기 타	16.25	4.41	3.13	3.57
구성비 합계	100.0%	100.0	100.0	100.0
총발생건수	248.865	290,481	213,745	223,656

자료: 도로교통공단, 교통사고통계분석: 2013 교통사고통계, 2014

**3. 교통사고 발생과 종교.기독교와의 관계**

**(1) 교통사고 범죄의 종류**

종교별 교통사고 범죄의 종류는 분석 자료의 접근성과 교통사고 특성을 감안하여 교통사고처리특례법, 무면허 운전과 음주운전 등을 사례로 파악할 수 있다. 교통사고처리특례법은



과실로 교통사고를 일으킨 운전자에 대한 형사처벌 등의 특례를 위해 제정한 법률이다 (1981. 12. 31 법률 제3490호). 업무상과실 또는 중대한 과실로 교통사고를 일으킨 운전자에 관한 형사처벌 등의 특례를 정함으로써 교통사고로 인한 피해의 신속한 회복을 촉진하고 국민생활의 편익을 증진함을 목적으로 한다. 차의 운전자가 교통사고로 인하여 업무상과실·중과실의 죄를 범한 때에는 5년 이하의 금고 또는 2,000만 원 이하의 벌금에 처한다. 차의 교통으로 업무상과실치상죄 또는 중과실치상죄와 건조물·재물의 손괴의 죄를 범한 운전자에 대하여는 피해자의 명시한 의사에 반하여 공소를 제기할 수 없다.

그러나 차의 운전자가 업무상과실치상죄 또는 중과실치상죄를 범하고 피해자를 구호하는 등 사고발생시의 조치를 하지 않고 도주하거나 피해자를 사고 장소로부터 옮겨 유기하고 도주한 경우, 신호등 위반, 중앙선침범 등과 제한속도 초과, 앞지르기의 방법 등의 위반, 건널목 통과방법 위반, 횡단보도보행자보호의무 위반, 무면허운전·음주운전·보도횡단방법 위반, 승객 추락방지의무 위반 등 항목에 해당하는 행위로 인하여 그 죄를 범한 때에는 그러하지 않는다.

무면허운전은 범죄로서 어느 날에 운전을 시작하여 다음날까지 동일한 기회에 일련의 과정에서 계속 운전을 한 경우이다. 운전한 날마다 무면허운전으로 인한 도로교통법위반의 1개 범죄가 성립한다. 음주운전으로 교통사고가 발생하기 쉬우며, 경찰에게 적발될 시에는 면허가 취소가 될 수도 있다. 음주운전자는 도로교통법에 근거하여 혈중 알코올 농도를 기준으로 처벌된다. 혈중 알코올 농도가 0.1% 이상은 면허가 100일 정지되며, 0.36% 이상이면 구속의 사유가 된다. 무면허운전 및 음주운전으로 인한 각 도로교통법위반죄의 상상적 경합범이 되고 있다.

## (2) 종교별 교통사고처리특례법의 범죄 실적

종교인은 종교를 가진 사람으로 성숙한 종교인은 종교적 신앙과 신념에 따라서 일상생활에서 실천하고 바르게 행동하려고 인식하는 경향이 있다. 종교인은 믿음을 통하여 인간생활의 고뇌를 해결하고 삶의 궁극적인 의미를 추구하면서 사회정의 및 질서 확립에도 관심이 높다. 기독교인은 천지만물을 창조한 유일신을 섬기고, 그 독생자 예수그리스도를 구세주로 믿는 사람이다. 신실한 종교인은 비종교인보다 교통사고를 유발할 가능성이 상대적으로 적다. 왜냐하면 종교적 윤리의식을 발휘해서 가급적 교통법규를 준수하고, 교통질서를 지키려고 노력하기 따라서 진정한 종교인은 종교적 신앙에 근거하여 비종교인보다 사회적 책임감이 강하며, 사회질서와 교통문화 의식이 높다.

종교의 중요한 기능은 사회 안정과 질서유지에 기여하는 것이다. 종교는 이기적인 욕망을 가진 개인의 다양한 가치와 이념을 적절히 통제하여 보다 조화롭고 협동적인 공동체가 되도록 바람직한 행위기준을 제시한다. 전통적으로 종교는 인간에게 도덕성을 마련해주는 가장 강력한 영향력을 갖고 있다. 도덕성은 선악의 견지에서 보는 인격, 판단, 행위 등에 대한 가치를 의미한다. 종교는 사회에 도덕성을 마련하여 사회를 통제하고 통합시키는 기능을 통제할 수 있다. 따라서 도덕성은 종교적 의무에서 하나의 중심적인 부분이다(Argyle, 2000: 167). 이러한 종교가 사회에서 도덕성 함양에 기여할 때 사람은 준법정신이 강화되고 질서의식이 향상하게 되어있다. 종교 유무와 교통사고 발생건수 관계를 보는 것은 종교인의 윤리의식이 교통사고 발생에 미치는 영향을 파악할 수 있다.

2000-2012년 교통사고처리특례법상 사고발생건수는 연평균 2.34%로 감소하였고, 동기간에 종교인은 7.54%, 무종교인은 7.82%로 감소하여 종교인의 행태가 교통사고감소에 크

게 영향을 미치지 못했다. 그러나 주류종교를 보면, 불교인은 11.3%, 천주교인 9.06%, 기독교인은 9.02%의 교통사고의 감소세를 보여, 이들의 안전운전 이행과 교통법규 준수가 교통사고의 감소에 기여한 것으로 추측된다. 종교인의 믿음직한 신앙생활은 교통사고의 감소, 교통안전의 증진 및 교통법규 준수意識의 향상에 기여할 것이다.

<표 6> 종교별 교통사고처리특례법의 범죄 실적

인원 / 구성비	2000	2006	2012	증가율(%)
불교	34,414/51.0%	12,041	8,139/30.9%	-11.3
기독교	21,769/32.3%	9,834	7,005/26.6%	-9.02
천주교	5,520/8.18%	1,315	1,568/5.96%	-9.96
원불교	227	465	135	
기타종교	5,491	15,540	9,452	
종교소계	67,421	39,195	26,299	-7.54
무종교	191,115	87,291	71,874	-7.82
종교미상	6,119	64,346	101,788	
부문 총계	265,655	190,832	199,961	-2.34

자료: 대검찰청, 범죄 분석, 각 년도

### (3) 종교별 무면허 및 음주운전의 범죄 실적

기독교인의 경우, 불교인 및 천주교인에 비하여 기독교인의 사회적 책임의식과 실천 사명인 상대적으로 약화되어 있다. 이것은 한국교회의 목회자와 기독교인의 인식 부족, 교회 성장주의와 물량주의, 교회예산의 편중과 시설의 폐쇄성 및 교회분열과 신학의 양극화 문제들과도 연관되어 있다(김은수, 2014: 169-182). 이제 한국 교계에서는 기독교인의 사회적 책임의식과 교회의 공공성 확보할 필요가 있다.

무면허운전 범죄의 발생건수는 2000-2012년 동안에 무종교인은 2.23%, 종교인은 6.66%의 감소세를 보여 종교인의 무면허 운전이 크게 감소했다. 주류 종교로 보면, 동기간에 불교인은 10.12%, 천주교인 8.56%, 기독교인 8.34%의 감소세를 기록했다. 이것은 종교인의 신앙상태가 운전자의 무면허 감소에 긍정적인 영향을 미치고 있음을 보여준다.

음주운전은 교통사고의 위험성을 증가시키며, 사고의 피해규모도 크다. 음주운전에 관대한 한국사회의 현실에서 종교인도 음주운전의 유혹을 쉽사리 뿌리치지 못하고 있다. 2000-2012년 동안 음주운전은 타교통사고 요인에 비하여 그 감소세가 1.15%로 매우 낮다. 동기간에 비종교인의 음주운전은 0.31%의 증가했으나, 종교인의 음주운전은 3.86%의 감소세를 보여주었다. 종교적인 신념이 개인의 음주생활에 다소 긍정적인 영향을 미치고 있다.

<표 7> 종교별 교통사고관련 범죄자의 추이

종교 연도/구성비		2000	2006	2012	증가율(%)
무면허 운전 (명)	불교	10,947/55.9%	4,965	3,043/35.5%	-10.12
	기독교	6,320/32.3%	3,655	2,222/25.9%	-8.34
	천주교	1,729/8.8%	549	591/6.9%	-8.56
	원불교	54	178	38	
	기타종교	523	7,187	2,668	
	종교소계	19,573	16,534	8,562	-6.66
	무종교	28,991	38,058	22,108	-2.23
	종교미상	1,203	3,014	2,132	
	부문 총계	49,767	57,606	32,802	-3.41
음주 운전 (명)	불교	54,236/57.1%	28,373	20,963/35.3%	-7.61
	기독교	27,272/28.7%	18,108	15,240/25.7%	-4.73
	천주교	10,705/11.2%	3,238	5,258/8.86%	-5.72
	원불교	283	922	227	
	기타종교	2,563	34,492	17,611	
	종교 소계	95,058	85,133	59,299	-3.86
	무종교	146,247	189,126	151,740	0.31
	종교미상	4,156	4,547	2,496	
	부문 총계	245,461	278,806	213,535	-1.15

자료: 대검찰청, 범죄 분석, 각 년도

#### 4. 도로 교통사고의 문제점 분석

##### (1) 교통법규에 대한 낮은 의식수준

운전자의 교통법규 준수는 교통소통을 원활하게 만들고 교통사고의 위험성을 감소시킨다. 2011년 서울시에서 운전자 10명 중 절반에 가까운 인원이 하루 1번 이상 교통법규를 준수하지 않았다. 운전자의 30%는 하루 5회 이상 습관적으로 교통법규를 위반했다(김원호, 2012:1-2). 운전자가 '교통상황에 따라 교통법규를 위반할 수 있다'고 응답한 운전자가 47.8%로 교통법규 준수에 대한 의식수준이 매우 낮다. 한국 운전자의 73.4%는 최근 1년간 불법운전 경험이 있고, 그 횟수는 평균 20.3회로 상습불법운전자가 다수임을 알 수 있다(경찰청, 2009). 운전자의 전반적인 과속운전, 신호위반, 끼어들기 운전 등 불법운전이 난무하며, 이것은 교통사고의 직접적인 유발요인이었다. 불법운전의 위험성에 대해서는 77.2%가 교통사고를 많이 낸다고 생각하여 교통단속과 처벌을 요구했다. 그러나 불법운전으로 인하여 사고위험이 없다고 판단되는 상황이나, 급한 용무로 인해 교통단속이 없을 경우 불법운전을 할 수 있다고 응답했다.

##### (2) 교통법규준수 의식수준의 약화

도시에서 불법 주정차는 응급환자 수송, 긴급차량 출동, 소방활동 및 범죄자 검거 등에 필요한 긴급차량의 이동을 제한하며, 사건·상황처리에 소중한 황금시간대(golden times)를 놓치게 만든다. 2009-2012년 동안에 교통법규 위반사례를 보면, 안전띠 착용의 교통법규 준수율은 2009년 86.7%에서 2012년에는 81.0%로 감소세를 보였다. 운전자의 정지선 및

방향지시등 점등 준수율도 동기간에 감소세를 보여 교통법규 준수意識이 떨어진 것을 볼 수 있다.

**<표 8> 교통법규별 준수율의 약화(%)**

교통법규 종류	2009	2010	2011	2012
안전띠 착용	86.7	87.1	89.9	81.0
정지선 준수	72.2	66.6	69.3	64.2
방향지시등 점등	61.9	62.1	61.8	58.7

자료: 교통안전공단, 2012년 교통문화지수 실태조사, 2013  
경찰청, 2012년 하반기 교통법규 준수율 조사, 2012.

### (3) 교통법규 단속·처벌율의 저하

교통법규위반 단속건수는 기타의 위법행위에 비하여 매우 높다. 2012년 주요 위법행위 발생건수는 약625천건이며, 이 중에서 폭력이 65.8%, 절도가 46.4%를 차지했다. 이에 비해 교통법규 위반건수는 10,163.3천건으로 주요 위법행위의 16.3배에 이르렀다. 법규위반 유형을 살펴보면, 속도위반이 전체의 77.9%, 신호위반이 18.5%를 점유했다. 매우 많이 적발된 교통법규 위반건수에도 불구하고, 이에 대한 단속·처벌율은 상대적으로 낮았다. 이것은 교통법규 위반에 대한 사회적인 인식전환과 처벌강화가 필요함을 보여준다.

2011년 손해보험협회의 교통안전 국민의식조사에 의하면, 응답자의 47.8%는 '상황에 따라 교통법규를 위반할 수 있다'고 응답했다. 이것은 교통에 관한 국민들의 준법의식 수준이 매우 낮음을 보여주었다. 사고발생원인에서도 교통안전에 대한 국민의식 수준이 47.8%로 가장 주된 요인으로 지적되었다.

교통법규 위반단속도 실효성이 높지 않으며, 전체 응답자의 20%가 '교통단속 적발 이후 교통법규를 준수한다'고 반응했다. 최근 3년간 교통법규 위반 적발을 묻는 질문에 38.1%가 경험이 있다고 대답했고, 이중 2회 이상 적발은 30.3%, 3회 이상 적발은 23.2%였다. 운전자의 58%는 운전 중 휴대전화를 사용했고, 교통법규 준수도에 대하여 본인은 98.3%, 타인은 78.3%로 관대하였다.

### (4) 무분별한 난폭운전의 행태

운전자의 무분별한 운전행태는 교통정체를 유발시키는 주된 요인이다. 난폭운전으로 인한 통행 무질서는 교통흐름을 방해하고 통행시간을 급격히 증가시킨다. 도로교통 혼잡이 심한 상황에서 무분별한 운전행태는 교통혼잡을 더욱 악화시킨다. 난폭운전은 다른 운전자보다 좀 더 빠르게 이동하려는 운전자의 이기적인 심리상태에서 기인한다. 이것은 개인에게 이득으로 여겨질지 모르나 교통혼잡과 많은 사회적 비용발생과 낭비를 가져온다.

교통정체를 유발하는 운전행태는 운전미숙 혹은 운전자의 상태 등 다양하다. 운전자의 난폭운전은 정상운전에 비하여 소요시간은 약 5.3-16.4% 절감하는 반면, 연료소모량 및 CO2 배출량은 약 3.6-15.6% 증가시킨다(김원호, 2012: 4-5). 개인비용의 측면에서 난폭운전은 정상운전에 비해 직접적으로 평균 km당 47원의 비용절감을 가져온다. 그러나 사회적으로 개인비용의 절감효과 보다 더욱 큰 사회적 비용을 발생시킨다. 난폭운전으로 인한 개인의 비용절감효과 외에 주변차량에 대한 간접적인 비용은 더욱 증가한다. 예를 들어 난폭운전으로 뒤따르는 차량은 통행방해, 사고위험 등과 같은 원인으로 감속 및 가속을 반복하여 추가적인 비용손실이 크게 발생한다.

### (5) 교통정체와 사회적 비용의 유발

도로 교통정체의 원인은 보통 교통수요와 교통시설의 불균형으로 발생하고 있다. 교통수요가 도로용량(공급수준)을 초과하면 한계점에 도달하여 교통혼잡이 급격히 증가한다. 즉 교통시설 용량을 초과한 교통량 증대는 통행시간을 증가시키고 통행속도는 떨어진다. 서울시를 보면, 교통혼잡 비용은 2002년 5조 3천억에서 2008년 7조 2천억으로 지속적으로 증가했다. 서울시의 도로.교통 예산은 갈수록 삭감되어 대규모 도로시설의 확충에도 어려운 상황이며, 이것은 한국의 다른 도시에도 유사한 경향을 보여 주었다. 운전자의 난폭운전과 교통정체는 정상운전에 비하여 km당 23원의 비용이 더 소요되었다. 이를 테면, 주행조사를 해보면, 난폭운전이 정상운전에 비하여 총3,524원의 비용이 더 발생했다.

### (6) 상습적.이기적 운전행태의 만연

차량운전자들이 하는 불법 주정차는 교통정체의 가장 큰 요인이다. 교통정체에 영향을 주는 이기적인 운전행태들은 진출입로 및 주행 중 끼어들기, 연속적인 급차로 변경, 급격한 좌.우회전, 꼬리 물기, 주행차선 위반, 급가속.감속, 불법주정차, 안전거리 미확보, 방향지시 등 미점등, 저속차량 1차로 통행들이다. 특히 도시에서 불법 주정차, 꼬리물기와 진출입로 끼어들기 등은 교통정체와 혼잡에 더욱 악영향을 유발하는 이기적인 운전행태들이다. 이러한 교통정체를 줄이기 위해서는 운전자의 시민의식과 양보운전의 행태이다.

다양한 불법 주정차는 다른 차량의 소통을 방해하고 교통사고를 유발시킨다. 한 차량의 불법운전은 도로용량의 감소, 다른 차량의 통행시간과 연료소모량의 증가 등 많은 사회적인 낭비들을 조장한다. 이를 테면, 서울시에서 1대의 불법 주정차로 인하여 평균 약 23분, 1대의 꼬리물기로 평균 약 17분의 정체가 발생한다고 추정했다(김원호, 2012: 10-11). 꼬리물기는 주로 교통량이 집중되는 시간인 출퇴근시간이나 주말시간대에 발생했다. 대량교통량의 발생이 주된 원인이지만, 부가적으로 도로구조, 대기공간 부족 등도 원인이 된다. 차량 1대의 끼어들기로 평균 약 6분의 정체를 유발하며, 도시고속도로 진출입로의 이용시 끼어들기는 본선 이용차량의 통행을 크게 위협한다. 한국에서 불법운전인 불법주정차, 꼬리 물기, 진출입로 끼어들기 등으로 인한 사회적 비용은 연간 4조 4,560억원으로 산정되었고, 이것은 전체 교통혼잡비용의 62%를 점유했다.

### (7) 사회적인 교통질서확립의 미비

인간생활에서 법질서 확립의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않다. 인간이 아무리 훌륭한 법률제도를 구비하여도 시민이 준수하지 않는다면, 사회는 혼돈과 무질서의 악순환에서 반복하게 된다. 법질서는 모든 생활의 영역과 관련되었지만 국민의 일상적인 차량이용과 아주 밀접한 관계를 맺고 있다. 교통질서는 일상의 현장에서 국민들이 민감하게 느끼는 현실문제이며, 교통질서의 위반은 심각한 교통사고의 위험성을 내포한다. 교통질서가 잘 확립된 선진국을 보면, 국가의 법질서 준수 및 의식수준을 가늠할 수 있다.

세계화 및 도시화의 시대에 한국의 교통질서는 낙후되는 모습을 보여주었다. 실제로 교통문화 수준과 질서의식은 경제, 산업 및 과학기술의 발전에 비하여 뒤떨어져 있다. 교통안전수준이 점차 개선되고 있으나, 아직도 OECD 국가 중 최하위 수준에 놓여있는 실정이다. 교통질서 위반은 교통 혼란을 가중시키고 교통사고 유발의 직접적인 원인이 된다. 교통사고로 초래된 엄청난 인적.물적.사회적인 엄청난 피해규모를 감안하면 교통사고 손상액은 다른

범죄보다 훨씬 크다. 교통사고의 가장 결정적인 원인은 교통법규의 위반에 있으며, 이것은 국민의 준법정신과 신뢰를 근본적으로 흔들고 있다. 교통법규의 위반과 교통무질서는 한국인의 조급하고 충동적인 성격, 자동차문화의 저하, 준법정신의 결여, 법제도 운영문제, 교통환경시설의 불량 등 복합적인 요인들로 양산되는 특성도 있다.

## IV. 도로교통사고 감소를 위한 기독교 윤리적 접근방안

### 1. 기독교인의 윤리생활 실천

기독교인이 종교적인 행위로 교회에 출석하는 것은 믿음 있는 신앙생활의 모습이 아니다. 기독교인들이 많지만 생명으로 인도하는 성숙한 기독교인은 소수에 불과하다(마 7:13-14). 기독교인은 하나님과의 올바른 관계정립이 대단히 중요하며, 성숙한 신앙인은 하나님의 영광을 나타내며 성경말씀을 생활에서 실천한다. 종교는 인간의 삶을 중심으로 인간이상의 어떤 실재와 관계를 맺는다. 하지만, 기독교는 하나님이 중심이 되어 그의 모든 계시가 인간에게 주어져 있다. 기독교는 인간가치를 추구하는 단순한 윤리적인 종교가 아니라 하나님과 그의 계시에 중점을 두고 있다. 즉 하나님의 은혜로 인간이 구원에 이르고 인간의 영혼은 물론 천지만물이 하나님 안에서 회복하게 된다.

기독교는 사람의 선행보다 하나님의 은혜로 궁극적인 목표에 접근하게 된다. 윤리를 무척 강조하는 기독교가 하급가치인 재물 및 명예를 추구하게 되면 개인과 국가사회에 악영향을 끼친다. 기독교인이 법, 질서, 윤리와 상식 등 보편가치를 무시하면 사회에 다양한 문제를 야기한다. 기독교인은 하나님의 은혜로 구원받은 자로서 당연히 윤리적인 신앙행동을 실천할 필요가 있다. 기독교가 윤리를 강조하는 것은 하나님의 은혜로 구원받은 자의 당연한 태도이며 윤리적인 신앙생활을 유지하는 것이 마땅하다(요일 3:10, 4:20).

따라서 기독교인이 자발적으로 실천하는 교통안전생활은 교통신호와 교통법규를 집행하는 것보다 더욱 교통안전과 질서를 향상시킨다. 2003년에 덴마크의 작은 도시 드라흐텐에서 교통안전 행정실험이 있었다. 다시 말해, 각종 신호등과 교통신호를 없애고 “우측 통행자 우선”인 신교통정책이 시행되었다. 초기에 통행혼란이 생겼지만, 시간이 지날수록 시가지는 안정을 회복했다. 놀라운 것은 연간 평균 8건의 교통사고가 사라지고 안전운전 풍토가 정착되었다. 이것은 각종 교통규제와 교통신호등이 인간의 상호소통을 저해하며, 교통규제가 교통질서를 함양한다는 생각이 오히려 교통사고 위험성을 증대시킬 수 있다는 것이다(한국일보, 2010.11.10.)

### 2. 기독교인의 교통법규 준수意識의 함양

한국에서 교통사고 증가는 주로 차량통행량의 증대, 도로시설의 불량, 교통질서의 난무 및 교통법규의 미준수 등 복합적인 요인에 기인한다. 실제로 도로교통 사고는 거의 인적요인에 의하여 발생하며, 교통법규 미준수와 직접적으로 관련되어 있다. 2012년 교통사고의 90% 이상이 운전자의 안전의식 미준수와 교통법규의 위반 등으로 확인되고 있다.

기독교인의 절대적인 2가지 사명은 하나님 사랑(요 10:11)과 이웃 사랑의 실천이며(요 15:13; 요일 3:16), 이것은 율법과 선지자의 강령이 된다(마 22:37-40). 기독교인은 개인적

인 그리스도의 사랑을 삶의 현장에서 적극적으로 실천할 때 온전한 청지기직을 감당하고 선교적인 생활을 하게 된다(마 7:12; 눅 6:31). 기독인이 우선적으로 교통법규를 준수하는 생활모습은 국민으로서 사회의 공공질서를 숭선하여 세우는 것이다. 이것은 주위 사람들에게 모범이 되며, 이웃 사람의 생명과 재산을 지켜주는 예수님 사랑의 실천행동이다. 오늘날 도시화 및 자동차화의 시대에 자동차는 개인의 편리한 생활수단이지만, 교통사고가 발생시킬 수 있는 위험성 있는 생활의 도구가 될 수 있다. 따라서 기독인이 숭선수범하는 교통법규의 엄정한 준수행위는 가장 아름다운 이웃사랑의 실천에 대한 사회적인 책임행동이다.

### 3. 기독인의 교통법규 준수행동

교통사고의 근본 원인은 교통문화의 미정착과 교통법규의 위반에 있다. 교통법규 준수는 운전자에게 상황에 따라 교통체증이나 운행시간의 낭비 등으로 여겨질 수 있다. 한국의 성문법체계에서 교통법규의 준수는 필수적이며 성숙한 민주시민의 사회적인 책임완수이다. 교통법규를 준수하는 최고의 목적은 시민의 생명보호와 교통안전사회의 조성에 있다. 즉, 과속, 중앙선 침범, 음주운전 등으로 사상자가 급증하는 상황에서 교통법규 위반은 범죄행위에 해당된다. 교통사고의 발생 시 고의나 과실 여부를 떠나서, 이로 인한 인·물적 및 사회적 피해규모는 실로 막대하다. 정지선 지키기 및 보행자 위주의 차량운행은 사람의 생명을 존중하고 건강한 가정과 사회를 형성하는 소중한 교통법규 준수행동이다.

물론 교통상황에 따라 탄력적인 교통법규의 적용과 운전자의 판단이 고려될 수 있다. 이를 테면, 새벽시간대 신호등 운영, 제한속도의 준수, 한적한 도로의 차량운행 등이 있다. 하지만 이것도 보행자와 운전자의 성숙한 교통법규 준수 의식이 선행되어야 하는 과제들이다. 영국, 미국 등 관습 및 판례에서는 상식과 양심의 한계 내에서 융통성이 인정된다. 한국 형법은 ‘허용된 위험’을 인정하며, 정상적·상식적으로 예측된 교통상황에서 일어난 교통사고에 대하여 형사책임을 면제한다. 예를 들면, 청색신호등의 교차로에서 보행자가 무단 횡단하다 교통사고가 발생하면 교통사고책임을 운전자에게 귀속되지 않는다.

기독인은 일상에서 숭선수범하여 교통법규를 지켜야 한다. 기독인은 영적 성장과 구제선교 사명을 위하여 하나님의 법을 지키고 준수한다. 기독인은 국가사회의 일원으로서 사회질서와 안녕을 도모하기 위해서 실정법인 교통법규를 당연히 준수해야 한다. 사도 바울은 상위의 권위와 명령에 순종할 것을 권면한다(골 3:22-24). 교통법규를 존중하고 준수할수록 성도로서 행동의 자유와 재량권이 확대된다. 기독인은 우선 하나님의 말씀에 순종하고(요 8:31), 사회생활에서 교통법규도 잘 준수하는 것이 필요하다. OECD국가 중에서 한국 교통사고의 심각성과 높은 치사율을 생각할 때에 개인의 생명을 보호하고 교통질서를 확립하기 위해서 교통법규를 철저히 이행하고 불법적인 통행과 주차를 더욱 단속해야 한다.

### 4. 교회의 교통문화운동 전개 및 고발정신의 강화

#### (1) 기독단체의 교통문화 정착운동의 전개

교회 및 기독단체에서 교통법규 준수 및 교통문화운동을 지속적으로 실시한다. 기독인 차량에 교회 또는 기독인 표시를 하여 시민의식을 고취시키고, 숭선수범하여 교통질서 확립과 교통법규를 준수한다. 교통위반차량 또는 무단 보행자에게 ‘사랑의 스티커’를 발부하여 준법정신을 제고하는 것도 좋다. 교통법규 위반자에게 우선적인 단속보다는 ‘단속계고장’을

발부하여 안내하며 양보운전, 안전운전 및 서행운전 등의 교통문화운동을 홍보한다. 기독교 대중매체는 물론 교회의 행사, 집회, 대학선교단체 등을 통하여 시민사회의 교통질서계도와 안전운전 캠페인을 전개한다. 교회의 예배 및 집회에서 기독교인의 교통안전의식 고취와 교통문화에 대하여 교육하고 사회적인 교통봉사 프로그램도 개발해야 한다.

## (2) 교통법규 위반자에 대한 고발정신의 강화

교통법규 위반자에 대한 적극적인 고발정신도 요망된다. 이것은 시민의 교통질서 및 법규위반, 교통사고 도망자에 대한 신고는 교통문화를 정착하고 교통사고를 감소시키는 효과가 있다. 실제로 교통위반자에 대한 범칙금의 부과가 적은 것은 고발자에게 큰 부담이 있기 때문이다. 일상생활에 바쁜 고발자는 사건에 대한 참고인 진술과 법정증인으로 서게 되며, 피해자의 보복도 우려된다. 현실적으로 어려움을 감수하고 시민이 고발하기는 힘들다.

따라서 고발정신이 장려되기 위해서는 심문과 증거절차가 간소화되고, 개인의 사생활이 보호되는 제도적인 장치가 구축되어야 한다. 예수님은 바리새인과 서기관, 성전 모독자에게 강한 질책과 경고를 했다(마 12:1-8; 마 21:12-17). 엘리야는 우상숭배에 빠진 아합왕 및 그 무리에 대해서 하나님의 심판을 선포했다. 기독교인은 사회적인 교통법규 위반자에 대하여 희생이 따르더라도 적극적인 고발이 있어야 사회가 정화되고 교통질서가 확립된다.

## 5. 교통종사자의 선도적 교통질서 활동

교통질서의 확립과 교통법규의 준수에는 모범을 보이는 교통종사자의 선도활동이 절실하다. 교통현장에 종사하는 영업용 택시와 버스운전자의 역할이 소중하며 효과적이다. 이를 위해서는 교통문화선교회의 교통 종사자들이 우선 계획하고 적극적으로 동참해야 한다. 한국의 경우, 영업용 택시운전자의 불친절, 법규위반은 비난대상이 되고 외국관광객은 물론 시민에게도 부정적인 인상을 준다. 영업용 버스의 준법운행은 오히려 파업이나 태업수단으로 인식될 정도로 교통규칙 위반사항들이 다반사이다. 따라서 택시 및 버스 운전자들이 솔선수범하여 교통질서 확립과 준법정신의 모습을 보여주는 교통질서 계도운동을 다각도로 전개한다. 오히려 준법정신은 모든 운전자와 보행자도 그 대상자이다. 운행, 주차, 보행 등 교통행위에 참여하는 어린이와 성인들이 교통법규를 잘 준수하는 것이 선진국가 일등시민으로 성장하는 지름길이다.

## 6. 기독교계의 대중교통 이용운동의 확산

대중교통은 일반 시민과 대중이 이용하는 버스, 도시철도(지하철) 따위의 교통 등의 교통수단들을 지칭한다. 도시에서 하루 중 아침과 저녁의 출.퇴근 시간대에 대중교통수단 이용이 가장 많고 매우 혼잡한 상태에 있다. 개인교통수단 보다 대중교통수단을 이용하는 것은 도로교통 혼잡을 완화하고 대기오염을 감소시켜 도시의 생활환경을 개선시킨다. 대중교통수단은 승용차, 택시 등 개인교통수단에 비하여 에너지 효율적이고 주차장이 적게 소요되는 공간절약적인 교통수단이다. 승용차 통행증가로 인한 교통혼잡도 개선함으로써 교통사고의 위험성도 감소하며 교통안전을 증진하는 효과도 있다. 승용차의 불법주차 및 무질서한 주행으로 인한 교통사고는 운전자의 윤리의식 결여와 무질서한 교통문화의식에 기인한다.

오늘날 대형교회는 새벽, 수요일 및 일요일 집회시간대에 대규모 통행량이 발생하고 집



중되는 다중집회시설이다. 교회의 예배 및 대형집회에는 일정 시간대에 대량통행량이 발생하며 주변지역의 교통혼잡도 심각하다. 교회 인근지역 도로망은 혼잡이 심하며, 주변 노상에 불법주차한 차량들이 많다. 이것은 교통사고의 위험성과 도로교통의 혼잡을 가중시키며 차량통행의 효율성이 저하시키고 있다.

그러므로 기독교인들이 대중교통이용을 권장하는 운동전개와 생활 실천이 매우 중요하다. 성도들이 대중교통수단을 이용하여 교회에 가면, 인근지역의 주민에게 양호한 생활환경을 제공한다. 이것은 교통사고의 감소, 도로교통의 혼잡완화, 에너지 절약 등 다양한 개선효과를 가져온다. 가급적 버스와 도시철도를 이용해서 교회에 가며, 단거리의 일상 업무는 도보로 보는 것도 건강증진에 좋다. 인근지역 주민끼리 다인승 차량으로 교회에 출석하는 것도 권장할 수 있다. 일부 교회에서 운행버스를 확대하여 승용차 통행을 억제하고 일부 주차장을 주민 편의공간으로 개방하며, 이에 대한 안내교육도 실시한다. 기독교인은 불법 및 무단주차를 지향하고 적법주차를 실시한다. 특히 평일 특정시간대에 교회주차장은 일부시설을 지역주민에게 개방하여 지역친화형 생활목회를 실천할 필요가 있다.

## 7. 불법운전에 대한 시민의식의 전환

체계적인 홍보와 엄격한 교통단속으로 불법운전에 대한 시민의식을 전환하는 것이 중요하다. 기독교인은 물론 모든 국민이 도로는 서로 공유하고 활용하는 공간이라는 인식하에 보행인과 타인을 배려하는 운전문화를 정착할 필요가 있다. 개인이 불법운전을 하여 발생하는 사회적인 막대한 비용발생과 피해를 인지시켜야 한다. 이를 위해서는 시민의식의 전환이 요구되며 이것은 지속적이고 구체적인 교육 및 홍보체계를 마련해야 한다. 한국의 경우에 교통범칙금은 개인국민소득 수준에 비하여 너무 낮아서 실효성이 적다. 이를 불법운전자의 운전행태를 변화시킬 정도의 수준으로 교통범칙금을 현실화시키는 것도 고려할 수 있다.

## 8. 안전운전 중심의 교육.홍보체계의 준비

불법운전으로 인해서 발생하는 막대한 사회적 비용손실을 감안하여 구체적인 홍보.교육 콘텐츠를 마련하는 것이 소중하다. 운전행태 관련 교통캠페인 및 보도 자료는 음주운전, 과속, 난폭운전, 신호위반, 꼬리 물기 등에 집중한다. 구체적인 운전행태보다는 포괄적인 형태의 교통질서 캠페인 및 관련 보도가 좋으며, 성서적인 시각에서 안내 및 홍보도 병행한다.

불법운전이 도시 교통시스템에 미치는 사회적 비용낭비를 홍보하는 것도 효과적이다. 종전에는 운전자의 불법운전 행태가 전체적인 도로교통의 흐름에 미치는 나쁜 영향이 크다고 추상적으로 홍보하였다. 이제는 개별 운전자의 불법운전이 미치는 영향은 물론 사회전반에 미치는 총비용을 기반으로 홍보물을 제작하는 것도 필요하다. 예를 들면, “당신의 불법주정차 1회로 5만원의 손실이 발생합니다” 과 같이 운전자 측면에서 더 실감나는 형태의 홍보물을 제작한다. 특히 기독교인의 불법 주정차 및 교통법규 위반행태는 하나님의 영광을 저해하며, 가족의 생명과 사회의 생활환경을 위협하는 것이다.

## 9. 첨단기술 활용 상시단속체계의 확대

불법운전에 대한 지속적인 단속과 교통법칙금을 강화하여 교통질서를 확립하고 준법정신을 고양한다. 운전자의 시민의식은 아직도 선진국처럼 성숙되지 않아 집중적인 계도 단속이 필요하다. 운전자는 집중단속기간이나 혹은 상시단속 장비가 설치된 도로구간에서 불법운전을 자제하는 경향이 있다. 단속이 소홀하거나 운전자 개인이 바쁘면, 교통상황과 흐름을 경시하고 불법운전을 자행하는 경우도 허다하다. 이에 대한 운전자의 관용적인 태도가 보이며, 사회적인 감시체계도 무척 관대한 형편이다.

이러한 문제점을 개선하기 위해서는 우선 상시단속체계를 확대하고 교통단속을 강화해야 한다. 불법운전에 대한 시민의식을 개선하려면, 교통단속의 강화와 더불어 단속 벌금 및 벌점의 강화대책이 절실하다. 선진 외국의 경우에 불법 주정차에 대한 범칙금 부과범위를 정하여 위반행위의 사회적 비용발생 정도에 따라 차등적으로 부과하는 방안도 강구한다.

무인단속시스템을 현재보다 전면적으로 확대하는 것도 고려할 수 있다. 즉 교통경찰과 단속원을 활용한 교통단속을 탈피해서 무인단속시스템을 적극적으로 도입하여 확대한다. 현재 추진하고 있는 버스정착형 불법 주정차 무인단속시스템과 같은 첨단기술이 도입된 현대적인 단속장비를 확대하는 것도 한 방안이다.

## 10. 기독교인의 안전운전윤리 교재와 실천모델 개발

### (1) 기독교인의 안전운전 훈련교재 개발

기독교인의 생활윤리를 운전행태에 적용하기 위해서는 성서적 시각에서 안전운전 윤리교재를 개발 및 보급해야 한다. 이에선 우선 기독교인 안전운전윤리의 기초와 단계적인 실천모델을 제시할 필요가 있다. 교재의 기본 취지는 기독교인도 일상운전에서 삶으로 생활을 고백하라는 것이다. 차량운전의 교통현장에서 발생하는 내용을 문제의식을 갖고 성경적인 교훈을 실천하는 것이다(노병호, 2012: 86-87). 차량의 주행 중에 발생하는 교통질서 확립과 안전운전의 상황에서 기독교인의 생활자세를 성경에 비추어 살펴 본다.

차량운행 및 보행 중에 기독교인이 실천해야 하는 주제와 행동을 구체적으로 제시하여 정리한다. 제1권 기독교 생활윤리의 기초, 제2권 기독교 교통문화윤리 등으로 구분하여 교재를 개발한다. 제1권에서 복음적인 강조사항은 그리스도의 자유와 사랑으로 생활윤리를 완성하는 것이다. 제2권에서는 교통사고의 위험성을 알리고, 성경적인 가치관에 근거하여 생명존중과 교통질서확립 및 교통법규 준수방안을 제시하여 실천한다.

### (2) 기독교인의 안전운전 실천모델의 개발

기독교인의 안전운전에 대한 훈련방법은 성경을 통한 제자훈련, 다양한 현장학습 훈련, 제자화를 통한 실습훈련, 가정교육과 연계한 훈련 등을 구상할 수 있다. 이중에서 성경을 통한 제자훈련이 가장 실효적인 방법이다. 왜냐하면, 성경 없는 기독교인의 생활윤리는 존재하지 않으며, 성경본문의 내용에서 교훈을 삼아 예수님을 모델로 성경의 내용을 교통질서 및 안전주제와 연관하여 교육 및 훈련할 필요가 있다. 이를 위하여 성경을 학습자 단계별로 적합하도록 그 내용을 개발하고 하나님의 말씀에 충실하여 접근하도록 권고한다. 또한 교통질서와 안전운전 주제에 대한 학습으로서 기독교인의 생활윤리의 실천이 중요하다. 또한 일상생활의 현장에서 질서와 안전의식을 제고하는 실천방향을 제시한다. 이것은 한 지역을 변화시

키고 도시의 성시화를 앞당겨서 지상에 하나님 나라의 건설을 더욱 촉진하게 된다.

## 11. 한국교회의 사회적 책임선포와 실천

세계화의 시대에 선진국의 기업들은 사회적 책임을 완수하려고 계속 노력하며, 지속가능 기업 명단도 발표하고 있다. 한국의 기업들은 그 명단에도 없으나, 국제적으로는 기업의 사회적 책임에 대한 표준화 작업과 더불어 기업에 대한 공개평가도 실시되고 있다. 기업의 사회적 책임 이행은 고객과 소비자의 기업에 대한 이미지로 직결되며, 기업의 투자가치로 수용되는 실정이다. 한국기업과 같이 한국 교회도 과거에 급속한 양적 성장을 이룩하였다. 교회의 사회적 영향력도 커졌고 세계적인 대형교회도 탄생되었다.

한국기업이 사회적 책임의 중요성을 인식하고 동참하는 것처럼, 한국 교회도 한국사회와 분리되어서는 교회의 본질적인 사명을 완수 할 수 없다. 한국교회도 관계가 있는 모든 이해관계자와 적극적인 협력을 유지하고 의견을 존중해야 한다. 이제 한국교회는 사회복지를 넘어 통합적 사회적 책임을 감당하는 교회비전(상)을 제시할 필요가 있다. 한국 교회는 사회적인 책임을 다하기 위해 사회복지 측면에서 참여하였으나, 통전적인 사회적 책임에 대한 비전과 전략 제시는 부족했다. 2012년을 보면, 한국에서 도로교통 사고로 5,392명이 사망하고 344,565명의 부상자가 발생했으며, 이로 인한 인적·물적인 피해규모도 막대하다. 이제 한국교회는 다시 회개와 사랑으로 사회의 발전과 순영향을 수반하는 교회의 공공적 역할을 감당해야 하는 시점에 있다. 따라서 한국 교회는 교통질서·안전문화에 대한 교회의 사회적 책임 비전과 전망을 모색하고, 적용할 수 있는 실천전략을 개발해야 할 것이다.

## V. 결 론

본 논문은 한국에서 도로교통사고 감소를 위한 기독교 윤리적 접근방안을 다루고 있다. 본 논문의 목적은 교통사고의 발생원인과 실태를 분석하고, 교통사고를 감소시키기 위한 기독교 윤리적 접근방안을 사역적인 시각에서 제시하는 것이다. 논문의 중요한 내용은 서론, 교통사고와 기독교 윤리책임의 개요, 도로교통사고의 실태와 문제점 분석, 도로교통사고감소를 위한 기독교 윤리적 접근 등으로 형성되어 있다. 논문은 기존연구의 문헌적 고찰, 통계자료의 분석, 전문가 의견청취 등의 방법으로 주로 수행되었다. 논문은 교통사고를 감소하기 위한 기독교인의 생명윤리와 사회적 책임완수, 기독교인의 신앙생활의 실천과 청지기의 사명준수 및 기독교 공동체의 사회적 기여형성에 공헌을 할 것이다.

한국사회에서 차량은 시민의 일상 및 사회경제 활동에 필요한 기본적인 교통수단이며 필수품이다. 경제성장과 더불어 개인소득의 증가, 사회경제활동의 증대 및 여가생활의 확대로 차량보유대수와 차량통행량도 크게 증가했다. 이에 비해 운전자의 교통법규 준수意識, 교통질서 및 생명존중 운전행태는 약화되어 교통사고는 크게 증가했고, 그로 인한 인적·물적인 피해규모도 실로 막대하다. 도로 교통사고 원인의 90% 이상이 인적 요인이며, 교통법규를 잘 지키지 않는 사회풍토도 심각한 사회적인 문제가 되고 있다. 운전자가 행하는 교통법규 위반이나 부주의한 운전습관이 교통사고의 주된 원인이다. 운전자가 안전운전의무를 지키지 못하면 교통사고를 유발하며, 이것은 운전자의 의식수준과 직결되어 있다. 이제 한국교회는 심각한 교통문제를 개선하기 위하여 기독교 윤리적 입장에서 그 해결책을 강구해야 하는 사

회적 책임의 완수와 교회의 공공성을 확립해야 입장에 놓여 있다.

도로 교통사고의 주된 문제점들은 교통법규에 대한 낮은 의식수준, 교통법규 준수 의식의 약화, 교통법규 단속 처벌율의 저하, 무분별한 난폭운전의 형태, 교통정체와 사회적 비용의 유발, 상습적·이기적 운전형태의 만연, 사회적인 교통질서 확립의 미비 등으로 확인되었다. 이러한 교통문제를 해결하기 위해서는 기독교인은 물론 한국 교회가 개인적 혹은 공동체적으로 기독교 윤리적 입장에서 다양한 해결대책을 마련해야 한다. 그 개선전략으로는 성서적인 시각에서 기독교인의 윤리생활 실천, 기독교인의 교통법규 준수 의식의 함양, 기독교인의 교통법규 준수 행동, 교회의 교통문화운동 전개 및 고발정신의 강화, 교통종사자의 선도적 교통질서 활동, 기독교계의 대중교통 이용운동의 확산, 불법운전에 대한 시민의식의 전환, 안전운전 중심의 교육홍보체계의 준비, 첨단기술 활용 상시단속체계의 확대, 기독교인의 안전운전윤리 교재와 실천모델 개발, 한국교회의 사회적 책임선포와 실천 등으로 제시할 수 있다.

본 연구를 통하여 향후 기독교 교통안전윤리에 대한 신학적 토대구축, 기독교 교통안전 실천전략 모델개발과 교육증진방안 등에 연구가 요망되어진다. 본 연구는 장차 기존 문헌의 고찰 및 세부적인 사례연구의 모델정립을 통해 더욱 발전될 것이다.

## 참고문헌

- 고승영 (2014), 『교통법규 준수를 향상을 통한 국민 교통안전보장』, 교통안전을 위한 국민 대토론회 발표자료집, 서울: 대한교통학회.교통안전공단.
- 김영태 (2014), 『종교인의 윤리의식』 한국종교문화학회 춘계학술대회 발표논문집, 광주: 전남대학교 종교문화연구소.
- 김은수 (2014), 『사회복지와 선교』, 서울: 대한기독교서회
- 김원호 (2012), “불법운전의 사회적 비용”, 『서울시정개발연구원(SDI) 정책리포트』 117호. 1-17.
- 김필균 (2013), “환경오염의 기독교 윤리적 고찰”, 석사학위논문, 총신대학교 신학대학원.
- 노병호 (2012), “기독교 생활윤리 실천의 활성화방안 연구”, 석사학위논문, 성결대학교 신학전문대학원.
- 노영상 (2013), 『공공신학에 기반한 교회의 공공성과 사회적 책임』, 교회의 사회적 책임2.0 심포지엄 자료집, 서울: 기독교윤리실천운동, 장신대 교회와사회연구원
- 도로교통공단 (2014), 『교통사고 통계분석』 2013년 교통사고통계.
- 교통안전공단 (2012), 『교통사고 안전운전불이행 유형 및 원인분석 연구』정책연구 2012-01.
- 도로교통공단 (2013), 『교통사고 분석자료집』 자료집 통권 제24호.
- 양용희 (2013), 『기업의 사회적 책임이 한국교회에 주는 함의』, 교회의 사회적 책임2.0 심포지엄 자료집, 서울: 기독교윤리실천운동, 장신대 교회와사회연구원
- 이상원 (2000), 『그리스도인의 윤리』, 교사대학 발표자료, 청량교회.
- 이수범 (2014), 『도로교통안전 문제점 및 개선방안』, 교통안전을 위한 국민 대토론회 발표자료집, 서울: 대한교통학회.교통안전공단.
- 이원규 (2009), “종교와 도덕성의 관계에 대한 연구: 한국 기독교의 도덕성 수준의 문제를 중심으로”, 『신학과 세계』, 64, 125-174.
- 정봉현 (2005), 『21세기 지방대도시 현대교통정책』, 광주: 전남대학교출판부.
- 장기태 (2013), 『운전자 심리가 교통사고에 미치는 영향분석연구』, 교통안전공단.
- 기독교윤리실천운동 <http://www.cemk.org/>

## 토론문/ 김홍섭

### 논문: 도로 교통사고 감소를 위한 기독교 윤리적 접근/정봉현

○ 본 논문은 한국에서 급증하는 교통사고감소를 위한 기독교 윤리적 고찰에 대하여 기독교 윤리적 접근방안을 사역적인 시각에서 연구, 제시하는 것임

○ 주요 내용은 서론, 교통사고와 기독교윤리에 대한 개요, 교통사고의 발생실태와 문제점, 교통사고감소를 위한 기독교 윤리적 고찰 등이며 기존연구의 문헌적 고찰, 통계자료의 분석, 전문가 의견취취 등을 연구방법으로 사용함

○ 2012년 전체 교통사고를 보면, 도로부문이 총발생건수의 99.2%, 사망자수의 96.8%를 차지했고, 이는 한국의 10대 사망원인 중에서 자살과 함께 유일한 비질환 사망원인임

○ 인구 10만명당 교통사고 사망자수는 10.5명으로 OECD 평균 6.8명의 약 1.5배 수준으로 거의 최하위 상태에 있다. 2012년 도로교통사고의 비용은 24조 5,900억원으로 국가예산 357.7조원의 7% 수준이고 SOC 부문 예산 23.3조원을 초과했고, 교통사고 원인의 90% 이상이 인적 요인이며, 교통법규를 잘 지키지 않는 사회풍토도 심각한 사회적인 문제가 되고 있음

○ 2000-2012년 교통사고처리특례법상 사고발생건수는 연평균 2.34%로 감소하였고, 동기간에 종교인은 7.54%, 무종교인은 7.82%로 감소하여 종교인의 행태가 교통사고감소에 크게 영향을 미치지 못했으나 사고발생건의 주류종교를 보면, 불교인은 11.3%, 천주교인 9.06%, 기독교인은 9.02%의 교통사고의 감소세를 보여, 이들의 안전운전 이행과 교통법규 준수가 교통사고의 감소에 기여한 것으로 추측되며, 종교인의 믿음직한 신앙생활은 교통사고의 감소, 교통안전의 증진 및 교통법규 준수 의식의 향상에 기여할 것으로 평가하고 있음.

○ 한국에서 차량보유대수는 개인소득의 증가, 사회경제활동의 증대, 여가생활의 확대, 및 자동차화의 현상으로 급증했음에도 시민의 교통법규 준수 의식, 교통문화질서 및 생명존중 운전행태는 약화되어 교통사고는 크게 증가하고 있으며, 특히 심각한 교통사고를 감소하기 위한 기독교인의 생명윤리와 사회적 책임완수, 기독교인의 신앙생활의 실천과 청지기의 사명준수 등의 중요함을 강조하고 있음

○ 실천적인 대안으로 도로교통사고 감소를 위한 기독교 윤리적 접근방안을 제시하며

1. 기독교인의 윤리생활 실천
2. 기독교인의 교통법규 준수 의식의 함양
3. 기독교인의 교통법규 준수 행동
4. 교회의 교통문화운동 전개 및 고발정신의 강화
5. 교통종사자의 선도적 교통질서 활동
6. 기독교계의 대중교통 이용운동의 확산
7. 불법운전에 대한 시민의식의 전환
8. 안전운전 중심의 교육·홍보체계의 준비
9. 첨단기술 활용 상시단속체계의 확대
10. 기독교인의 안전운전윤리 교재와 실천모델 개발
11. 한국교회의 사회적 책임선포와 실천 등을 제시하고 있음

○ 동 연구는 기독교와 기독교윤리 활동을 통해 교통사고 저감 및 관련 정책, 대안제시의 의미가 큰 논문으로 평가되며 다만 교통사고 현황과 대안제시간의 논리적, 인과적 관련성에 대한 보완 등이 있다면 더 설득력 큰 논문이 될 것으로 사료됨