

교통안전에 대한 북한주민의 인식과 태도*

문인철 (제1저자, 서울연구원)

송영훈 (교신저자, 강원대학교)

국문요약

본 논문의 목적은 교통안전에 대한 북한주민의 인식과 태도를 분석하여 통일대비 교통안전 정책개발의 시사점을 도출하는 것이다. 남북교류가 활성화되면 도로는 남북한 주민들이 일상적으로 접촉하게 되는 공간이며, 도로교통은 남북한 주민들의 생활문화의 접점이자 사회적 자본이 된다. 70년 넘는 분단체제는 교통 관련 문화와 주민들의 인식의 차이도 심화시켰으며, 이로 인해 다양한 사회문제가 발생할 개연성이 크다. 이 연구는 북한이탈주민들을 대상으로 설문조사와 심층면접을 통해서 북한주민들의 교통안전 문화에 대한 인식과 태도를 분석하였다. 연구 결과는 북한이탈주민들의 북한에서의 거주지와 계층에 따라 한국에서 경험하는 교통문화에 적응하는 과정이 다름을 보여주고 있다. 이는 남북교류가 활성화될 때 남북한 주민들의 교통안전 문화에 대한 인식의 차이 해소와 성숙한 문화의 효율적 정착을 위해 남북한의 교통안전체계에 대한 상호이해 증진과 공감확산을 위한 정책개발이 필요하다는 점을 시사한다.

주제어: 도로교통, 교통안전, 사회적 자본, 교통안전 문화, 교통안전 공감 정책.

* 이 논문은 2017년도 강원대학교 대학회계 학술연구조성비로 연구되었음(관리번호-520170339).

I. 서론

이 논문의 목적은 교통안전에 대한 북한주민의 인식과 태도를 분석하여 통일 이후 사회통합의 관점에서 교통안전 관련 정책개발의 시사점을 도출하는 것이다. 일반적으로 교통체계는 국가의 사회적 변화와 밀접한 관계를 맺고 있다. 가령, 도로의 확장과 차량의 증가와 같은 교통체계의 발전은 한 사회의 이동성과 접근성을 개선시킨다. 이는 개인적 차원에서 주거입지 변화나 경제활동 변화를 수반하며, 기업 차원에서는 생산 및 물류 유통시설 입지 변화를 수반한다. 국가 차원에서는 국토에 대한 새로운 공간 질서 창조 또는 공간의 재편과 관련된 정책의 변화가 발생한다. 교통체계의 발전에 의한 개인, 기업, 국가적 차원의 변화는 독립된 것이 아니며, 사회적 자본으로서 교통체계의 발전은 더 많은 사회적 변화를 창출한다.¹⁾

북한도 이와 다르지 않다. 도로의 발달과 차량의 지속적 증가는 지역 간 이동성과 접근성을 높였고 북한의 시장화를 촉진시키고 있다. 그리고 교통의 발달은 북한 도시공간의 구조를 변화시키고 있다.²⁾ 다시 말해, 북한의 교통 환경 변화와 이로 인한 당국의 정책들은 북한주민들의 인식과 태도, 삶의 방식을 변화시켜왔다. 북한의 지역별 도로 사정이 다르고 이용할 수 있는 교통수단의 차이로 인해 주민들의 교통문화에 차이가 있겠지만, 북한이탈주민들의 증언에 의하면 거의 모든 지역에서 교통체계의 변화와 삶의 변화가 광범위하게 진행되고 있음을 유추할 수 있다.

이 연구는 기본적으로 ‘교통안전’ 문제를 ‘교통안전 문화’의 개념으로

1) 정일호, “교통기술의 발달과 국토공간의 변화,” 『국토』, 통권 338호 (2009), pp. 6~15.

2) 안병민, “평양의 도시교통,” 『환경논총』, 52권 (2013), pp. 71~76.

접근한다. 이는 교통안전은 시민의 삶과 정치, 나아가 사회적 차원의 요소들이 복합적으로 결합된 문화적 현상이라는 것을 가정하는 것이다. 이러한 관점에서 볼 때, 남북한 주민 간 교통안전 문화의 차이는 통일 과정 또는 통일 이후 사회 통합의 저해 요소가 될 수 있다. 예를 들면, 운전자와 보행자 간의 갈등을 야기할 수 있는 남북한 신호체계의 비표준화, 교통사고 발생에 따른 처리 과정에서 서로 다른 인식과 태도는 사회적 갈등의 원인이 될 수 있다. 따라서 교통안전의 문제를 이해하는 데에 개인적 차원의 인간안보적 접근과 사회적 환경을 고려한 문화적 접근을 동시에 취하는 것이 효과적이다.

이 연구는 또한 교통안전 문제를 ‘한반도 통일’의 관점에서 접근한다. 한반도 통일은 단순히 정치체제의 통일만을 의미하지 않는다. 한반도 통일은 문화적, 사회적 통합 과정의 연속이라고 볼 수 있다. 남북한 주민이 부분적으로 또는 전면적으로 자유로이 왕래를 하는 것도 통일의 한 모습일 수 있으며, 남북한 주민이 하나의 국가를 이뤄가는 과정도 통일의 한 모습일 수 있다. 이러한 관점에서 본다면, 남북한 주민들의 교류와 접촉의 물리적 통로인 도로교통과 교통안전 문제는 한반도 통일의 문제와 직접적으로 연결된다. 따라서 문화적 단절이 70여 년 동안 지속되어 교통안전에 대한 상호이해가 매우 부족한 상황임을 고려할 때, 남북한 주민들의 교통안전문화 차이를 해소하기 위한 정책적 대비가 요구된다.

북한에서 차량이 증가하고 도로가 복잡해지면서 북한사회의 교통안전 문제에 대한 민감성도 더욱 높아지고 있다. 2013년과 2015년 북한에 두 차례 공표된 ‘교통질서 확립 포고문’과³⁾ 2015년 1월 7일 최고인민회의 상

3) 북한 당국은 교통사고 발생 행위를 사회주의에 대한 해독행위로 규정하고 처벌을 대폭 강화할 것을 사법기관에 지시했다. 이에 국방위원회와 인민보안부가 제작하고 자신의 명의로 하여, 2013년 1월에 ‘교통질서를 위반하거나 교통사고를 막기 위한 사업을 바로 하지 않는 자들을 엄격히 처벌함에 대하여’라는

임위원회 정령 제314호로 수정 보충된 제11차 ‘도로법’, 같은 해 2월 11일 최고인민회의 상임위원회 정령 제353호로 수정 보충된 제7차 ‘도로교통법’에서도 북한사회의 이러한 인식이 잘 나타나고 있다. 두 차례 발표된 교통질서 확립 포고문은 교통사고로 인해 발생하는 개인 및 사회적 안전 문제의 심각성에 대한 북한 정권의 인식이 고스란히 드러나 있다. 이 포고문에 의하면 도시와 지방 간 교통 환경과 주민들의 교통안전 인식에 큰 차이가 있으며, 도로교통 관련 대부분의 문제들은 북한주민들 스스로 해결하는 것으로 보인다.

이 연구는 교통안전에 대한 문화적 차이로 인해 발생할 남북 주민 간 갈등 가능성 문제를 경험적 자료를 통해 보여주고 있다. 그동안 북한연구에서 일상의 삶과 밀접한 관련이 있는 북한의 교통안전 문화에 대한 관심은 많지 않았다. 지금까지 진행된 북한의 교통 관련 연구들은 교통 시설 현황, 교통인프라 건설 등 하드웨어적 문제들과 북한의 법과 제도에 대한 문제들을 주로 다루었다.⁴⁾ 이와 달리 최근 최재원 외의 연구는

포고문을 각 지역의 모든 기관 기업소 단체에게 배포했다. 이후 2015년 2월 또 다시 국방위원회와 인민보안부가 제작하고 자신의 명의로 하여 ‘교통사고를 내거나 교통질서와 바다출입질서를 어기는 자들을 엄격히 처벌함에 대하여’라는 포고문을 전국에 배포했다. 국방위원회와 인민보안부 명의로 포고문을 전국에 배포했다는 것은 사실상 김정은 위원장의 직접적인 지시라고 볼 수 있다. “인민보안부, ‘교통규정위반자엄중처벌’ 포고문 공표,” 『국민통일방송』, 2015년 2월 24일; “북 포고문에 나타난 교통질서 문제는?” 『자유아시아방송』, 2015년 3월 15일; “〈북한〉 김정은의 포고 전문과 해설(1) 교통질서 강조는 혁명의 수뇌부 안전 때문?” 『아시아프레스 북한보도』, 2015년 3월 16일; 2015년 3월 12일; “김양건 교통사고 사망...고위급 사고 잦은 이유는?” 『머니투데이』, 2015년 12월 30일.

4) 이와 관련하여 다음과 같은 연구들이 있다. 정영화, 『북한의 교통인프라개발을 위한 비교법적 연구』 (서울: 법제처, 2008); 김요섭, “통일을 대비한 북한지역의 교통시설 공급에 관한 연구: 철도·도로를 중심으로,” 중앙대학교 석사학위논문 (2001); 김홍재, “통일대비 단계적 교통망 구축방안에 관한 연구,” 서울시립대학교 석사학위논문 (2002); 이백진, “북한의 도로인프라 현황과 개발협력과

남북한 주민의 교통안전 의식을 비교 분석한다는 점에서 실험적인 연구이지만,⁵⁾ 도로교통에 대한 북한주민의 인식 변화를 설명하는 데에는 한계가 있다. 따라서 교통안전 문제에 대한 북한주민 또는 북한이탈주민들의 인식과 태도에 대한 경험적 연구의 활성화가 필요하다. 이 연구는 경험적 자료 분석을 통해 교통안전에 대한 북한주민의 인식과 태도는 단순히 법제도, 기술적, 정책적 차원의 문제가 아닌 인간의 삶과 문화라는 측면에서 조명되어야 한다고 주장하고 있다.

II. 이론적 배경과 연구방법

1. 교통안전에 대한 사회문화적 접근

교통안전은 사회 안전 질서와 관련된 규범적 차원이라는 점에서 사회문화적 차원의 사회적 자본이라고 할 수 있다. 또한 교통안전과 관련된

-
- 계,” 『KDB 북한개발』, 통권 4호 (2015), pp. 7~39; 장석명·이영수·박기용·송중화, “남·북한 도로설계기준 비교 및 적용방안,” 『한국도로학회지』, 62권 11호 (2014), pp. 41~47; 추상호·서종원·이향숙, “남북한간의 효율적인 교통·물류 시스템 구축을 위한 SOC 개발방향에 관한 연구,” 국회 외교통일위원회 연구용역보고서 (2014); 김성욱, “북한의 도로법에 관한 연구,” 『2008 남북법제연구보고서』, 1권 (서울: 법제처, 2008), pp. 93~126; 권영인·김태완, “북한의 도로교통체계 현황과 과제,” 『대한교통학회 학술대회지』, 46권 (2004), pp. 1~4; 서민호, “북한의 도로 현황과 정책 방향,” 『도로정책브리프』, 14호 (2008), pp. 3~5; 오재학, “북한의 교통현황과 통일후 남북한 교통체계의 구축방향,” 『사회과학』, 32권 2호 (1993), pp. 289~318; 최재원·박길수·이재훈·정금숙·인순열·김임태, “통일대비 북한의 교통안전 교육을 위한 기초연구,” 워킹페이퍼 (2017).
- 5) 최재원·박길수·이재훈·정금숙·인순열·김임태, “통일대비 북한의 교통안전 교육을 위한 기초연구” (2007).

법과 제도, 그리고 이를 위한 교통안전 교육과 같은 공공서비스도 사회적 자본이라고 할 수 있다. 이와 같이 교통안전 문제를 문화적 차원에서 이해하는 시도는 통일 이후 남북한 사회통합이라는 관점에서 북한주민의 교통안전 인식 및 태도를 이해하고 예상되는 사회적 갈등의 요소를 분석하는 이 연구의 이론적 토대가 된다.

퍼트남(Putnam)에 따르면, 사회적 자본(social capital)은 한 사회에 내재된 총체적 자원의 합이다. 이는 기본적으로 사람 간 신뢰와 상호호혜성에 기반을 둔 문화적 요소로서 구성된다.⁶⁾ 사회적 자본은 산업 활동을 하는 경제 주체나 공공기관, 그리고 개인 등 행위자 관계에 내재하고 있다. 사회적 자본에 의한 이익은 구성원 전체와 공유되며, 관계의 지속성으로 인해 사회적 자본도 계속 유지된다.⁷⁾ 이와 같은 관점에서 보면, 도로교통과 관련된 문제들은 구성원들의 약속과 서로에 대한 이해를 바탕으로 상호작용하는 공간에 해당된다. 그리고 교통안전은 도로교통에 참여하는 모든 행위자들의 관계와 환경적 요인, 그리고 관계의 반복에 의해 형성되는 문화이자 사회적 자본이다.

콜맨(Coleman)은 사회적 자본이 다양한 실체와 기능을 가지고 있다고 보았다. 그에 따르면 사회적 자본은 사회적 구성에 의해 형성되기 때문에 행위자 간 관계라는 미시적 차원과 사회 전체의 확산 및 공유라는 거시적 차원의 특성을 동시에 나타낸다. 따라서 사회적 자본은 법, 제도나 규칙 등 제도적 차원과 개인을 비롯한 행위자들이 받아들이는 태도, 규

6) Robert D. Putnam, *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy* (Princeton, NJ: Princeton University Press, 1993); Robert D. Putnam, "Tuning In, Tuning Out: The Strange Disappearance of Social Capital in America," *PS: Political Science & Politics*, vol.28, no.4 (1995), pp. 664~683.

7) Pierre Bourdieu, Jame Coleman, Robert D. Putnam, Alejandro Portes, Kenneth Newton, and Micheal Woolcock, *Social Capitan: Theories and Issues*, 유석춘·장미혜·정병은·배영 역, 『사회자본: 이론과 쟁점』 (서울: 그린, 2003), pp. 26~30.

법, 공유 가치, 관계성, 신뢰 등 사회문화적 차원의 요소를 가지고 있다.⁸⁾ 특히 사회적 자본은 개인의 사회적 규범 형성에 큰 역할을 하며, 이렇게 형성된 사회적 규범은 또 다시 사회적 자본을 형성, 지속함으로써 사회 발전 및 유지에 기여한다.

코프와 게이스(Coffe and Geys)에 따르면 사회적 자본이 풍부한 공동체는 구성원 간 갈등을 비롯한 다양한 사회적 문제 해결에 소요되는 비용을 줄여준다. 게다가 사회적 자본이 풍부한 사회는 공동체의 유지 및 발전을 위한 사회적 운영의 수행 능력을 제고시킨다.⁹⁾ 그러한 점에서 사회적 자본이 풍부한 국가에서는 정부에 대한 국민 신뢰가 높고, 이로 인해 정책 수행이 원활해지는 선순환 구조가 형성된다. 반면 사회적 자본이 부족한 국가에서는 정부에 대한 국민 신뢰가 낮으며, 이로 인해 정책 수행의 원활하지 않게 되는 악순환 구조가 형성된다.¹⁰⁾

이와 같은 논의들 종합하면, 남북한 사회의 도로교통의 문화를 이해하는 것은 사회적 자본의 토대인 남북 주민 간 신뢰를 형성하는 데에 도움이 될 것이다. 북한이탈주민들과의 인터뷰에 의하면 교통사고에 대한 북한주민의 태도는 두 가지로 구분된다. 우선 북한주민은 교통사고의 원인을 운전자 중심으로 이해한다. 그리고 북한주민은 교통사고 발생 시 법과 제도를 통한 해결보다는 당사자 간 타협에 의해 해결하려고 한다. 그 이유는 북한주민이 법과 제도에 의해서 보상금을 받기 어려울 뿐만 아니라 가해자에 대한 처벌이 제대로 이루어지지 않는다고 생각하기 때문이

8) James S. Coleman, "Social Capital in the Creation of Human Capital," *American Journal of Sociology*, vol.94 (1988), pp. 95~120.

9) Hilde Coffe and Benny Geys, "International Performance and Social Capital: An Application to the Local Government Level," *Journal of Urban Affairs*, vol.27, no.5 (2005), pp. 485~501.

10) 조기숙·남지현, "대통령의 리더십과 정부신뢰: 노무현 대통령 사례를 중심으로," 『한국과 국제정치』, 23권 2호 (2007), pp. 61~92.

다. 이는 남한주민이 북한에서 교통안전 문제에 직면한다면 혼란에 빠질 수 있는 북한의 도로교통 문화이다.

반면 남한에서 교통사고 발생 시 법과 제도에 의해 문제가 처리되는 것에 대해 북한이탈주민들은 심리적 안정을 느낀다고 증언한다. 이는 법과 제도로서 교통안전과 관련된 사항을 잘 정비하는 것의 중요성을 보여 주는 것이지만, 북한의 법·제도와 남한의 법·제도의 차이점만이 아닌 그것의 실행에 대한 정부 신뢰 문제와 이러한 신뢰를 형성한 사회문화적 차이점이 존재하기 때문에 나타나는 현상이다. 북한에서는 공권력에 대한 불신 속에 자력구제 방식에 의해 교통안전의 문제를 해결하였지만, 남한사회에 정착한 이후 북한이탈주민들이 제도를 실행하는 주체들에 대한 신뢰를 보이면서 절차에 따라 문제를 해결하려 하는 것이다.

북한도 주민들이 신뢰할 수 있는 교통안전 문화의 정착을 위해 제도적인 노력을 기울이고 있다. 북한은 2004년 10월 6일 최고인민회의 상임위원회 정령 제709호로 ‘도로교통법’을 채택했다. 총 여섯 차례에 걸친 채택의 과정을 거쳐 2015년 2월 11일 최고인민회의 상임위원회 정령 제353호로 수정 보충된 제6차 ‘도로교통법’이 완성되었다.¹¹⁾ 그럼에도 불구하고 북한이 2013년과 2015년 국방위원회와 인민보안부 명의로 교통질서 준수 및 안전 확립에 대한 포고문을 두 차례 발표하고 이를 전국에 배포한 것은 교통안전 문제가 사회전반으로 계속 확산되었기 때문으로 보인다. 이 포고문에서 북한 당국은 교통질서 위반에 대한 강력한 처벌을 명시하였지만, 통제가 강한 폐쇄적인 북한 사회조차도 두 차례에 걸친 교통안전 준수의 문제를 강력하게 거론했다는 것은 이것이 단지 사회적 통제나 법제도만의 문제가 아니라 문화적 차원의 문제라는 점을 보여주는 것이다.

11) 국가정보원, 『북한법령집(상)』 (서울: 국가정보원, 2017), pp. 97-104.

2. 연구범위 및 방법

이 연구는 북한주민들의 교통안전에 대한 인식과 태도를 분석하기 위해 북한이탈주민 106명을 대상으로 2017년 10월부터 11월까지 약 2개월에 걸쳐 설문조사를 실시하였다. 설문에 응답한 북한이탈주민들은 여성 84명, 남성 21명이었다. 그리고 전체 설문자의 연령은 응답하지 않은 3명을 제외하고, 10~20대 18명, 30대 20명, 40대 26명, 50대 24명, 60대 이상이 15명이었다. 이들의 최종학력은 소학교 졸업 9명, 고등중학교 졸업 48명, 제1중학교 졸업 4명, 중학교 졸업 12명, 고급중학교 졸업 5명, 전문학교 졸업 11명, 대학 졸업 12명, 기타가 4명이었다.¹²⁾ 설문대상자로는 남한 정착기간이 3년 이상인 북한이탈주민들과 1년 미만의 북한이탈주민들을 비슷한 분포로 포함하고자 하였다.

북한이탈주민이 특수한 계층으로 분류된다는 점에서 과학적 표집방법을 사용하는데 한계가 있다. 이 연구는 ‘눈덩이 표집방법’을 사용하였는데, 표집방법의 단점을 보완하기 위하여 이 연구는 15명의 북한이탈주민들을 대상으로 설문조사 결과와 교통안전 문제에 대한 심층면접을 실시하였다. 심층면접 결과에 대해서도 객관성을 높이기 위해서 심층면접 대상자의 출신 지역을 고르게 하였으며, 특히 평양과 나선 지역 출신들도 면접대상자로 포함시킴으로써 북한이탈주민들의 출신지역의 편향성에 의한 오류를 최소화하고자 하였다. 마지막으로 이 연구는 남한에서 교통안전문화에 적응하는 차이가 연령대에 따라 다를 것으로 예상했다. 따라서 이 연구는 20대와 30대 5명을 우선적으로 표본에 포함시켰다. 이들 중 4명은 남한에 정착한지 2년 미만이었으며, 이들의 북한에서의 직업은 사업가, 학생, 호텔서비스업 종사자, 운전수였다.

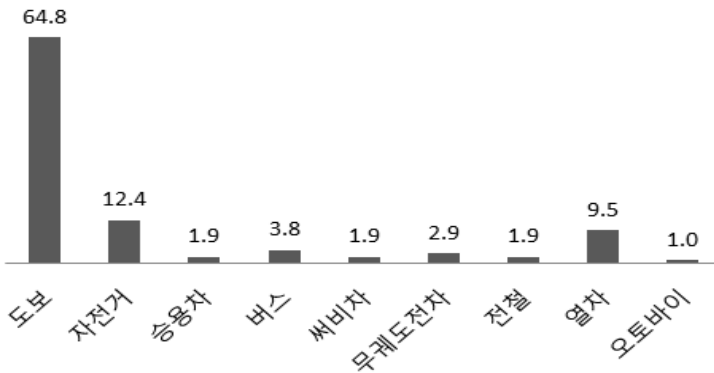
¹²⁾ 응답자 중 1명은 성별에 대한 응답을 하지 않았고, 3명은 나이를 응답하지 않았다. 이들의 설문결과는 응답오류로 처리를 하였으나 이 연구가 탐색적인 차원에서 진행된다는 점을 고려하여 데이터 셋에는 포함하였다.

Ⅲ. 북한 교통안전에 대한 북한주민의 인식과 태도

교통안전에 대한 북한주민의 인식을 알아보기 위해, 북한이탈주민들에게 ‘북한에서의 경험’에 대해 먼저 질문하였다. 가장 먼저, “북한에서 가장 많이 이용한 교통수단은 무엇이었습니까?”라고 질문하였다. 그 결과 북한주민들이 가장 많이 이용하는 이동 방법으로는 도보(64.8%)로 확인이 되었다. 그 다음으로 두 번째로 북한주민이 많이 이용하는 이동 방법으로는 자전거(18%)로 조사되었다. 이와 관련하여 북한주민이 교통수단을 이용한 주목적에 대해 질문하였는데, 주로 출퇴근, 통학, 장사, 친척집 방문 등의 순서로 응답이 이뤄졌다.

〈그림 1〉 북한주민이 가장 많이 이용하는 교통수단

(단위: %)



북한에서 자전거는 제일 중요한 교통수단 중의 하나이다. 심층면접에서 북한이탈주민들은 북한주민들 대부분 각자의 자전거를 행정기관에 등록하여 사용하고 있다고 하였다. 이는 사실상 자전거에 대한 북한주민

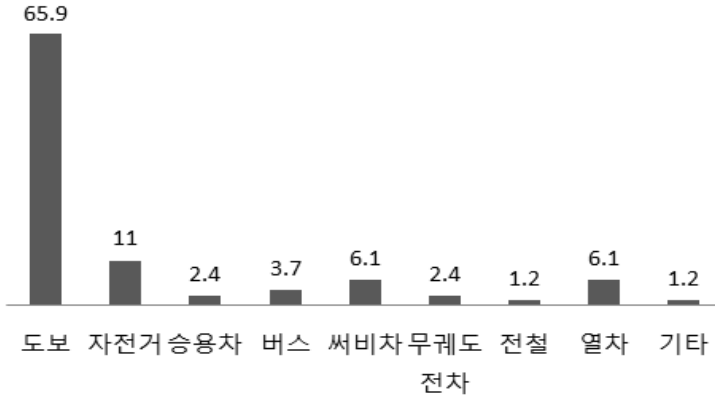
의 사적소유가 허용된다는 것을 뜻한다. 북한에서 자전거 도난 사고가 빈번하게 발생하며, 이로 인해 북한주민 개개인은 자기 스스로 자전거 관리에 많은 노력을 기울인다. 이외 출퇴근 시간 주거지 내에서는 북한주민들이 주로 무궤도전차를 이용하고 있다.

승용차는 평양과 나선과 같은 대도시에서는 많이 접할 수 있는 교통수단이지만, 아직까지는 특수계층이 주로 이용하는 교통수단이다. 운전면허를 획득하기 위해 6개월 이상의 집중적인 연수가 필요하기 때문에 이 기간 동안 부수적 소득활동이 반드시 필요한 사람은 운전면허를 획득하기 어렵다. 남한사회에서 운전은 누구나 할 수 있는 일상의 문화이지만, 북한에서 운전은 사회적, 경제적으로 일부 계층에서만 누릴 수 있는 특권적인 문화이다.

다음으로 “북한에서 가장 안전하다고 생각하는 교통수단은 무엇이라고 생각하십니까?”라고 질문하였다. 앞서 북한주민이 도보를 주요 교통수단이라고 응답한 것과 같이 전체 82명의 응답자 중 54명(65.9%)이 북한에서 가장 안전한 교통수단으로 ‘도보’를 선택했다. 반면, 북한에서 가장 안전하지 않은 교통수단으로 응답자 68명 중 30명(44.1%)이 ‘열차’라고 대답했다. 도보를 제외하고 자전거(12.4%) 다음으로 가장 많이 이용하는 교통수단으로 열차(9.5%)가 선택됐다. 그리고 두 번째로 많이 이용하는 교통수단에 대한 질문에서도 열차(28.8%)는 자전거(30.5%) 다음으로 많이 이용하는 교통수단으로 선택되었다. 북한주민이 가장 안전하지 않은 교통수단으로 열차를 선택한 이유는 도보와 자전거를 제외한 실질적인 주요 교통수단이 열차라는 것을 의미한다. 다시 말해, 도시를 제외한 지방에서는 여전히 철도가 주요 교통수단이기 때문에 그만큼 열차 사고의 발생 및 위험의 강도가 높을 수밖에 없다.

〈그림 2〉 북한주민이 가장 안전하다고 생각하는 교통수단

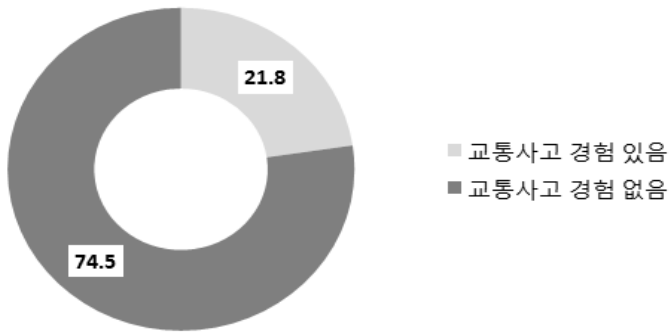
(단위: %)



북한주민의 교통안전 의식 수준을 살펴보기 위해 북한에서의 교통사고 경험에 대해 질문하였다. “북한에서 교통사고를 경험한 적이 있습니까?”라는 질문에 106명의 응답자 중 83명(78%)이 북한에서 교통사고를 경험한 적이 없다고 응답했다. 이와 관련하여 “북한에서 교통사고의 위험을 느껴 본 적이 있습니까?”라고 질문하였는데, 30명(29.1%)이 교통사고 위험을 느껴본 적이 없다고 응답했다. 그러나 52명(50.5%)의 응답자가 북한에서 교통사고 위험을 느껴본 적이 있다고 답했고, ‘보통이다’라고 응답한 사람도 21명(20.4%)에 달했다. 이러한 결과들로부터 대부분의 북한주민은 교통사고 위험을 경험해 봤다고 유추할 수 있다.

〈그림 3〉 북한주민의 교통사고 경험

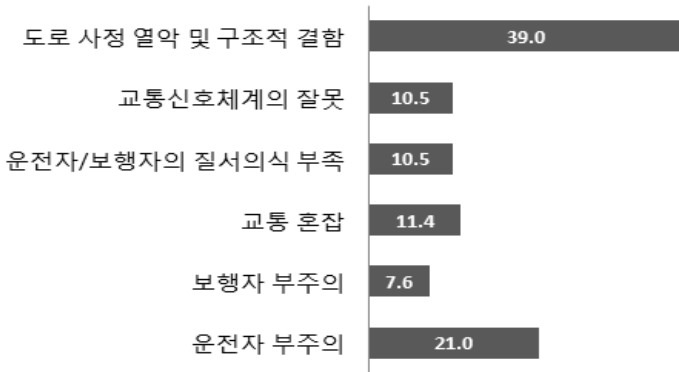
(단위: %)



“북한에서 교통사고가 많이 발생한다고 생각하십니까?”라는 질문에 전체 105명 중 절반 이상인 60명(57.1%)이 ‘매우 또는 약간 그렇다’고 응답하였다. 또한 ‘보통이다’라고 응답한 비율도 22.9%(24명)에 달했다. 설문에 의하면, 대부분의 사고는 북한의 ‘도로 사정이 열악(39%)’한데서 기인하는 것으로 조사가 되었다. 반면, 북한주민들은 ‘보행자의 부주의(7.6%)’보다는 ‘운전자의 부주의(21%)’에 의해 교통사고가 많이 난다고 생각하였다. 그런데 실제로 이번 설문에서 응답한 교통사고 경험자의 사고형태를 보면, 기본적으로 도로 사정에 기인한 사고이긴 하지만 주로 자동차가 다른 차와 충돌하거나 전복된 경우가 많았다. 즉, 도로 사정이 열악하기는 하지만 직접적인 사고의 원인은 차량을 운전하는 운전자에게 있다고 북한주민은 생각하는 것으로 나타났다.

〈그림 4〉 북한의 교통사고 발생 주요 원인

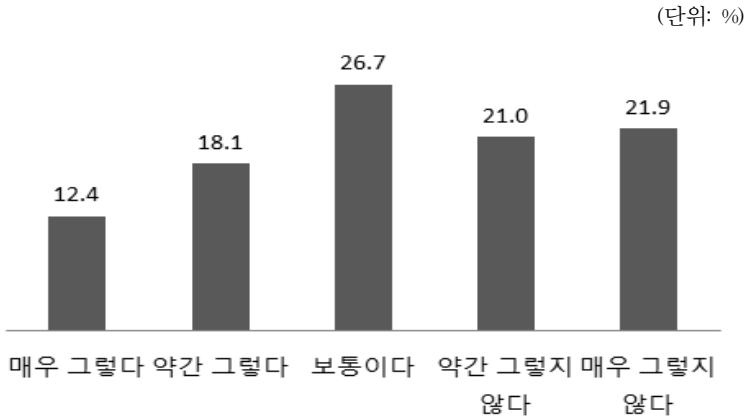
(단위: %)



북한에서 도로사정에 따른 사고가 빈번하게 발생한다고 응답한 경우는 주로 도심 외곽의 안전하지 못한 도로시설 때문이라고 하였다. 산비탈을 대형 버스들이 주로 운전을 하다가 미끄러져서 사고가 나는 경우가 대부분이라는 것이다. 심층면접자들은 화물트럭을 운전하는 경우 일반적인 주민들보다 평균수입이 높기 때문에 상대적으로 도로 상황이 좋지 않아도 운전을 계속하는 경향이 있다고 하였다.

설문에 응답한 북한이탈주민의 절반 이상은 북한에 있을 때 본인의 교통안전의식 수준이 높다고 응답했다. “북한에 계실 때 본인의 교통안전의식 수준이 높았다고 생각하십니까?”라는 질문에 ‘매우 그렇다’ 13명(12.4%), ‘약간 그렇다’ 19명(18.1%), ‘보통이다’ 28명(26.7%)로 전체 105명의 응답자 중 절반 이상인 총60명(57.2%)이 자신의 교통안전의식 수준이 높았다고 생각했다.

〈그림 5〉 북한주민의 도로교통안전 의식 수준



북한 내에서도 최근의 교통안전의 의식과 문화는 과거의 그것들과 차이가 있는 것으로 보인다. 2000년대 중반까지만 하여도 북한주민들은 자력구제에 의한 방식으로 교통사고를 처리하고 있는 것으로 보인다. 설문 응답자들은 특히 사고를 유발한 것으로 판단되는 운전자에 대한 폭행이 발생하는 경우가 다반사라고 하였다. 법과 제도에 의존하기보다 일단 운전자와 운전자들이 해결을 하는 방식이 주를 이뤘던 것이다. 그러나 최근에는 사망사고가 발생하거나 부상이 발생하는 경우 합의금을 받기 위하여 법과 제도에 의존하기보다 자력구제에 의해 해결하기를 선호한다고 하였다. 이는 법과 제도에 의해 가해자가 처벌받기 전에 피해보상을 가해자에게 받기 위한 것이라고 응답자들은 설명하였다.

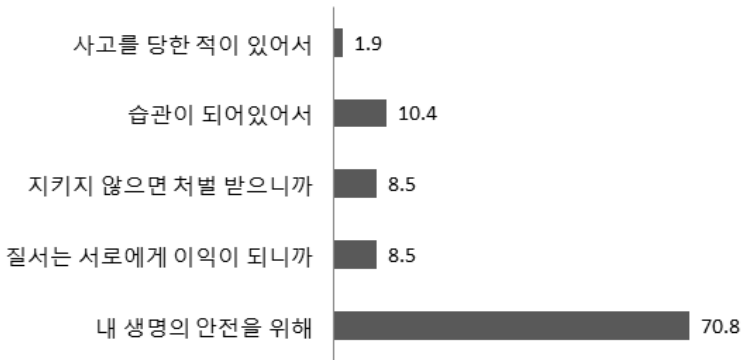
북한주민의 교통안전 의식과 실제 행동을 알아보기 위해 “북한에서 교통규칙을 잘 지키셨습니까?”라고 질문을 하였다. 전체 106명 중 30명(28.3%)의 북한이탈주민이 ‘매우 교통규칙을 잘 지켰다’고 응답했다. 또한 25명(23.6%)의 북한이탈주민이 북한에 있을 때 ‘약간 교통규칙을 잘 지켰다’고 응답했다. 32명(30.2%)의 북한이탈주민은 ‘보통으로 교통규칙

을 지켰다'고 응답했다. 즉, 전체 106명 중 87명(82.1%)이 북한에서 교통 규칙을 어느 정도 잘 지켰다고 대답했다.

교통규칙을 잘 지키는 이유에 대해서 질문하였는데, 전체 응답자 106명 중 75명인 70.8%의 북한이탈주민이 '내 생명의 안전을 위해'라고 답변했다. 이를 제외하면, 두 번째로, '습관이 되어 있어서(10.4%)'라고 응답했지만, 세 번째로 응답한 '질서는 서로에게 이익이 되니까(8.5%)', '지키지 않으면 처벌 받으니까(8.5%)'와 별 차이가 없다는 점에서 교통안전에 대한 북한주민의 인식이 자기의 안전을 중심으로 생각하고 있다는 점을 알 수 있다.

〈그림 6〉 북한주민의 교통질서 준수 이유

(단위: %)



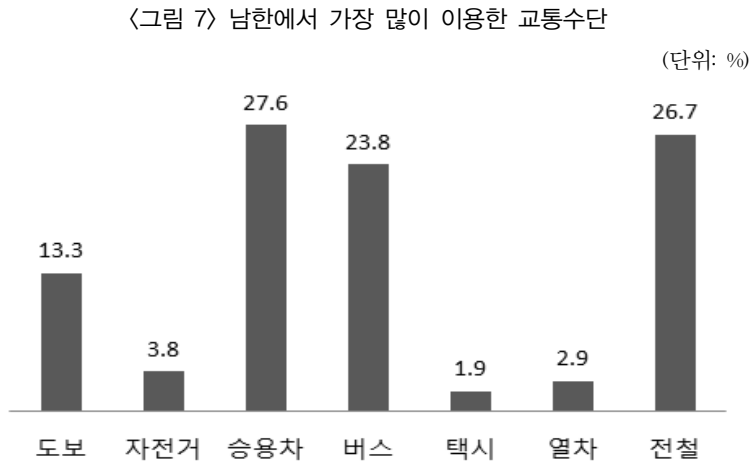
이와 같은 조사 결과는 북한주민의 높은 교통안전 의식 수준과 태도가 어느 정도 일치하고 있다고 볼 수 있다. 그런데 북한주민이 느끼는 교통안전의 위험도가 상대적으로 높았다. 이 때문에 “북한주민들이 교통규칙을 잘 지키게 하려면 어떻게 해야 한다고 생각합니까?”라는 질문에 응답자 절반 이상이 ‘안전교육을 제대로 시켜야 한다’고 대답한 것으로 보인다. 다시 말해, 북한에 차가 많아지고, 상대적으로 사고가 많이 발생하고

있으며, 교통안전 교육의 필요성이 제기되고 있음에도 불구하고 여전히 북한에서는 체계적인 교통안전 정책이 주민들의 일반적 삶 속에서 문화로 자리 잡지 못하고 있음을 의미한다. 심층면접을 한 북한이탈주민들은 도로교통안전과 관련된 정보를 가장 직접적으로 얻을 수 있는 것은 교통규칙을 어겨서 적발되었을 때 받게 되는 교육이었다고도 하였다. 이는 체계적인 교통안전 교육이 북한에서 진행되지 못하고 있음을 시사한다. 북한주민은 교통안전 교육을 소학교에서 배우거나 간헐적으로 직장에서 배우는 경우가 있지만, 대부분은 자신의 경험에 의존하여 교통안전 관련 사안들을 익히고 생활하고 있는 것으로 유추할 수 있다.

IV. 남한 교통안전에 대한 북한이탈주민의 의식과 태도

북한이탈주민이 ‘남한에서 경험’ 도로교통문화에 대해 어떻게 인식하고 있는가도 통일 이후 사회통합의 과정에서 충분히 고려할만한 요소이다. 가장 먼저, 북한이탈주민이 가장 많이 이용한 교통수단과 그것을 이용한 목적에 대해 질문하였다. “남한에서 가장 많이 이용한 교통수단은 무엇입니까?”라는 질문에 북한이탈주민들은 ‘승용차(27.6%)’를 가장 많이 이용한다고 답변했다. 그리고 두 번째로는 ‘전철(26.7%)’, 세 번째로는 ‘버스(23.8%)’가 북한이탈주민이 남한에서 가장 많이 이용하는 교통수단으로 조사되었다. 그 다음으로 “남한에서 두 번째로 많이 이용한 교통수단은 무엇입니까?”라는 질문에는 ‘택시(27.2%)’, ‘버스(22.2%)’, ‘전철(22.2%)’ 순으로 조사되었다. 설문에 따르면 북한에서의 경험과 같이 또는 일반 남한주민들과 마찬가지로 북한이탈주민들은 주로 출퇴근, 통학 등 일상생활

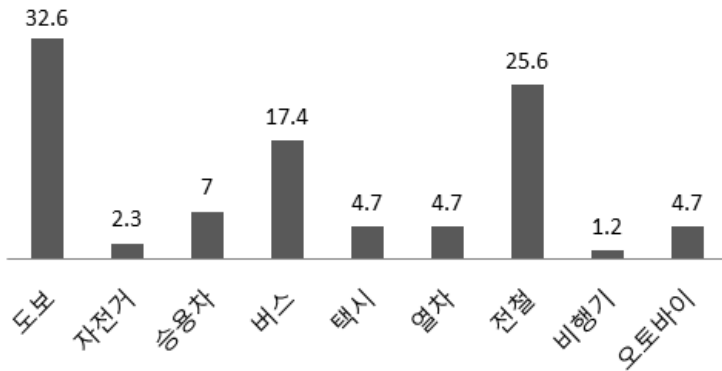
과 관련된 목적으로 교통수단을 주로 이용하고 있는 것으로 조사되었다.



다음으로 남한에 있을 때 가장 안전하다고 생각한 교통수단이 무엇이 있는지를 질문하였다. 앞서 ‘도보’를 북한에서 가장 안전한 교통수단이라고 답변한 것과 같이 북한이탈주민들은 남한에서도 가장 안전한 교통수단을 ‘도보(32.6%)’라고 대답했다. 그런데 북한이탈주민은 가장 많이 이용하는 교통수단으로 ‘승용차’를 선택했고, 가장 안전한 교통수단으로는 ‘도보’를 선택했다. 두 번째로 많이 응답한 ‘남한에서 안전한 교통수단’은 전철로 전체 25.6%를 차지했고, 버스는 세 번째로 전체에서 17.4%를 차지했다. 특기할 점은 북한이탈주민들이 가장 많이 이용하는 교통수단인 승용차는 전체 응답자 86명 중 6명(7%)만 남한에서 안전한 교통수단이라고 응답했다.

〈그림 8〉 남한에서 가장 안전하다고 생각하는 교통수단

(단위: %)



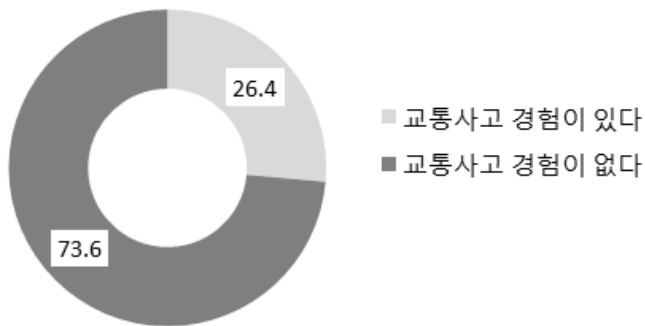
반면, “남한에서 가장 안전하지 않은 교통수단이 무엇이라고 생각하십니까?”라는 질문에는 응답자 76명 중 50명(65.8%)이 ‘오토바이’라고 대답했다. 이 질문에서 승용차는 두 번째로 많이 선택되었는데, 76명 중 8명(10.5%)이 이를 남한에서 가장 안전하지 않은 교통수단이라고 응답했다. 북한이탈주민은 세 번째로 자전거(6.6%), 네 번째로는 전철(5.3%)이라고 응답했다. 북한이탈주민이 가장 안전하지 않은 교통수단으로 오토바이를 선택한 이유는 일반적으로 남한사회에서 오토바이가 매우 위험하다고 인식되는 것과 비슷한 맥락인 것으로 판단된다. 승용차와 자전거를 남한에서 가장 안전하지 않은 교통수단으로 응답한 것도 남한에서의 일반적 인식과 마찬가지로 복잡한 남한의 도로교통 상황 때문이라고 해석된다. 하지만 이 질문에서 승용차와 자전거가 차지하는 비중이 그리 크지 않고, 또 선택된 다른 교통수단과 큰 편차를 보이지 않는다는 점에서 북한이탈주민이 생각하는 가장 안전하지 않은 남한에서의 교통수단은 사실상 오토바이라고 볼 수 있다.

북한이탈주민의 교통안전 의식 수준이 어느 정도인지 알아보기 위해

남한에서의 교통사고 경험에 대해 질문하였다. 우선, 106명의 응답자 중 78명(73.6%)이 남한에서 교통사고를 경험한 적이 '없다'고 응답했다. 반면, 28명(26.4%)의 북한이탈주민은 남한에서 교통사고 경험이 '있다'고 응답했다. 그리고 교통사고를 해결하는 방식에 대해서는 북한의 당사자 간 자력구제적인 방법보다 훨씬 합리적이라는 인식을 가지고 있었다. 북한에서 운전자와 운전자, 운전자와 보행자 간에 해결해야 했던 문제를 법과 제도, 보험회사 등에 의해 처리하는 과정이 낯설지만 안전하다는 인식을 가지게 하는 것으로 보인다.

〈그림 9〉 남한에서의 사고 경험

(단위: %)

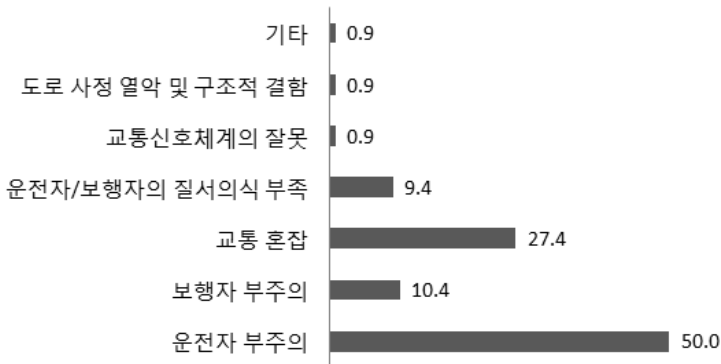


이와 관련하여 평소 남한에서 교통사고 위험을 느껴본 적이 있는지를 질문하였는데, 32명(30.2%)이 '매우 그렇다', 29명(27.4%)이 '약간 그렇다'라고 응답했다. 또한 31명(29.2%)이 '보통이다'라고 응답했다. 반면, '약간 그렇지 않다'라고 응답한 사람은 6명(5.7%), '매우 그렇지 않다'는 전체 106명 중 8명(7.5%)이 응답했다. 대부분의 북한이탈주민들이 남한에서 교통사고 위험을 느낀 경험이 있다는 것을 알 수 있다.

이와 관련하여 남한의 교통사고 발생 원인에 대해 북한이탈주민들은 ‘운전자 부주의(50%)’를 가장 큰 원인으로 응답하였다. 그리고 두 번째로 ‘교통 혼잡(27.4%)’, 세 번째로는 ‘보행자 부주의(10.4%)’라고 응답했다. 반면, ‘교통신호체계의 잘못(0.9%)’과 ‘도로 사정 열악 및 구조적 결함(0.9%)’에 대해서는 앞서 살펴본 북한에서의 경험과 달리 교통사고 발생의 주요 원인으로 지목되지 않았다. 북한이탈주민들이 한국에서의 교통신호체계를 이해하는 데에는 어려움이 없는 것으로 보인다. 심층면접을 한 대부분의 북한이탈주민들이 교통신호체계에 대해서는 큰 어려움이 없다고 응답하였다.

〈그림 10〉 북한이탈주민이 생각하는 남한에서 교통사고 발생원인

(단위: %)

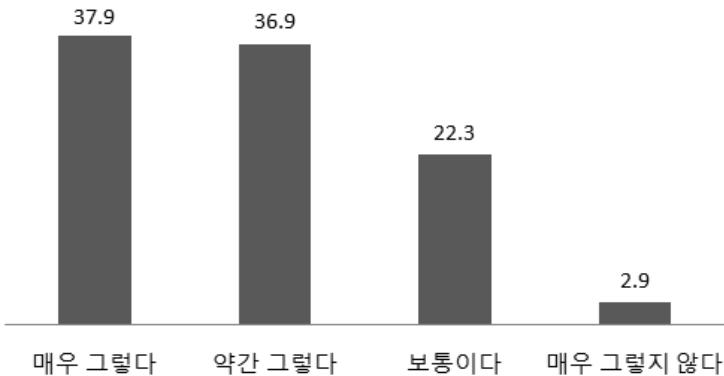


특히, 조사에 의하면 북한이탈주민들은 남한의 도로교통용어 및 규칙에 대해서도 대부분 잘 알고 있는 것으로 나타났다. 이는 다른 조사에서 드러난 바와 같이 대부분의 북한이탈주민이 도로교통안전 교육의 경험이 있고, 또 다양한 방법으로 관련 정보를 획득하고 있기 때문으로 보인다. 하나원에서 운전면허 교육을 받거나 교통안전교육을 받는 경우 한국

에서 정착하는 데에 큰 도움이 되는 것으로 판단된다. 따라서 하나원에서의 도로교통안전 교육의 내용과 시스템이 사회에서의 교통안전 의식 및 행동들과 연계될 수 있도록 하나원과 도로교통공단의 상호협력이 요구된다. 그런데 11월 24일 진행된 심층인터뷰에서 북한이탈주민 B씨는 북한에서 운전 경험이 있었기 때문에 도로교통에 대한 용어를 제외하고 남한의 교통규칙과 북한의 교통규칙이 거의 비슷하다고 하였다. 그렇게 볼 때 상대적으로 쉽게 북한이탈주민이 남한의 도로교통 규칙을 습득했다고 볼 수 있다.

〈그림 11〉 도로교통 용어 및 규칙에 대해 북한이탈주민의 인지 수준

(단위: %)



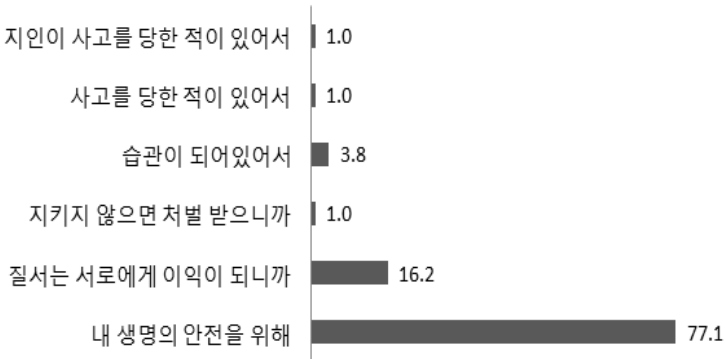
북한이탈주민은 남한에 입국 한 이후 대부분 하나원에서 남한 사회 정착의 일환으로 도로교통안전 교육을 받는다. 그런데 문제는 이때 진행된 도로교통안전 교육이 대부분 자동차 운전면허 취득과 관련되었다는 것이다. 북한이탈주민 A씨와의 심층설문에 따르면, 외부강사가 하나원에 들어와 일주일에 두 시간씩 강의를 진행하는데, 대부분 자동차 운전면허 필기시험 준비에 그 초점이 두어져 있다. 특히, A씨의 증언에 따르면, 이

들 강사는 도로교통안전보다는 학원 방식으로 계속해서 자동차운전면허 필기시험만 준비하게 만들었다고 한다. 또 다른 문제점으로는 북한이탈주민이 남한의 도로교통 사정을 전혀 모르는 상황에서 강의 위주의 일회성 교육만 받았다는 것이다. 도로교통안전의 문제는 실생활과 직접적으로 연관되어 있기 때문에 반드시 이론과 실습이 필요하다.

이와 같은 설문과 심층조사를 통해 대부분의 북한이탈주민들은 교통질서를 잘 준수하고 있는 것으로 확인됐다. 이는 북한이탈주민 대부분이 남한의 도로교통안전에 대해 각자의 방식으로 나름 정보를 획득하고 있기 때문이며, 나아가 용어 및 규칙에 대해서도 잘 알고 있기 때문이다. 그러나 무엇보다 북한이탈주민들이 교통질서를 잘 지키고 있는 것은 자신의 생명과 직접적으로 연관되어 있기 때문이다. 그러한 점에서 대부분의 북한이탈주민은 북한에서와 마찬가지로 ‘교통질서를 잘 지키는 이유’에 대해 ‘내 생명의 안전을 위해(77.1%)’라고 응답하였다.

〈그림 12〉 북한이탈주민의 교통질서 준수 이유

(단위: %)



지금까지 살펴본 바에 따르면, 남한 입국 후 북한이탈주민의 교통안전

의식 수준과 태도가 대체로 일치하고 있음을 알 수 있다. 다시 말해, 교통안전에 대한 북한이탈주민의 의식 수준이 상대적으로 높고, 또 대부분 교통질서를 잘 지키는 것을 알 수 있었다. 그럼에도 불구하고 일부 북한 이탈주민들은 여전히 교통질서를 잘 안 지키고 있으며, 나아가 북한 지역의 지방 출신과 도시 출신 간 교통안전에 대한 인식도 차이를 보이고 있다. 북한이탈주민 C씨의 증언에 따르면 평양이나 나선과 같은 도시 지역을 제외하고는 여전히 북한 대부분 도로사정이 나쁘며, 교통안전과 관련된 질서 의식 또는 문화가 자리잡혀있지 않다고 한다. 그는 남한의 도로교통 체계는 북한과 비교할 수 없을 정도로 잘 갖춰져 있기 때문에 입국 후 적응하는데 큰 어려움은 없었다고 말했다. 그럼에도 불구하고 그는 지방 출신으로써 도시 지역 사람보다는 남한의 도로교통에 적응하기 쉽지 않았다고 하였다.

V. 통일대비 교통안전 문화에 대한 국민 공감 확대 방안

사회문화적 요소로서 교통안전 정책을 실행하기 위해서는 합리적인 사회적 조정과 정부 의지 및 국민적 신뢰가 동시성을 가져야 한다. 사회적 자본은 개인, 단체, 정부 등 사회 행위자 간 신뢰를 기반으로 형성된 문화적 속성과 연결된다. 교통안전 문화는 인적자본 및 교육과 관련된 정책과 연계성을 갖는다. 특히, 통일대비, 그리고 통일 이후 남북한 사회 통합을 위한 교통안전 문화 구축이라는 맥락은 통일한국의 시민성장, 소통, 삶의 복지에 영향을 미치는 사회적 자본 형성에 기여한다.¹³⁾ 따라서

통일대비 교통안전 문화 정책의 효과성과 실행력 제고는 신뢰라는 차원에서 ‘국민 공감’이 우선되어야 할 것이다.

공감 능력은 성별이나 인종, 전공과 교육경험, 또는 자존감 및 자아상태 등에 따라 달라진다. 공감은 절대적인 인간의 본성이 아니다. 그렇기 때문에 공감은 사회적 환경과 교육 경험에 큰 영향을 받는다. 공감 능력이 부족한 사람들이 많아질수록 타인의 고통에 대한 이해보다 그것에 대한 혐오감이나 수치심이 증가하게 된다. 공감 능력의 부족은 타인의 고통에 무관심해지고 갈등으로 반목하는 사회를 만들게 될 것이다.¹⁴⁾ 결국 통일대비 교통안전 정책에 대한 국민 공감대를 형성하고, 또 확대하기 위해서는 기본적으로 현실적인 접근 방안이 마련되어 있어야 한다.

퍼트남에 따르면 국가, 사회, 조직 등 공동체 유지에 필요한 핵심 가치는 신뢰이다. 그 때문에 그는 사회적 자본을 구성하는 기본요소로서 신뢰를 강조한다.¹⁵⁾ 신뢰는 공동체 발전과 유지에 있어 기본이 된다. 특히, 정부에 대한 신뢰는 정부와 국민 간 협력적 가치를 제고시켜 정책의 효과성을 높인다. 반면, 정부에 대한 국민 신뢰 부족은 정책 수행에 필요한 국민 협조나 사회적 자원 조달이 원활하지 않게 된다.¹⁶⁾ 따라서 통일 이후 북한지역 또는 북한주민을 대상으로 한 교통안전 정책이 성공적으로 완수되려면 국민 신뢰 즉, 국민적 지지가 우선되어야 한다.

13) 이흥재, 『문화예술정책론』 (서울: 박영사, 2005), pp. 94-95.

14) Stephanie D. Preston and Frans B. M. de Waal, “The Communication of Emotions and the Possibility of Empathy in Animals,” *Altruism and Altruistic Love: Science, Philosophy, and Religion in Dialogue*, Stephen Garrard Post, edited by Lynn G. Underwood, Jeffrey. P. Scholoss, and William B. Hurlburt (New York: Oxford University Press, 2002).

15) Robert D. Putnam, “Tuning In, Tuning Out: The Strange Disappearance of Social Capital in America,” (1995).

16) Jack Citrin, “Comment: The Political Relevance of Trust in Government,” *American Journal of Political Science Review*, vol.68, no.3 (1974), pp. 973-988.

이와 같은 맥락에서 정부와 도로교통 관계기관은 통일대비 교통안전 정책을 위한 ‘국민 공감의 시대’를 지금부터 차근차근 준비해야 할 것이다. 우선 통일대비 교통안전정책에 대한 국민적 관심을 불러일으키기 위한 정책이 마련되어 ‘국민 공감대 형성’이라는 목표를 제시할 필요가 있다. 북한도 교통안전질서의 확립이 사회의 안정과 동일한 것으로 규정하였듯이,¹⁷⁾ 남한 정부도 교통안전 교육을 전인적 인간상과 함께 공존할 수 있는 민주적 시민교육의 차원으로 확대시켜야 할 것이다.

일반적으로 공감은 타인의 입장에서 타인의 느낌과 정서를 공유하고 생각과 반응을 이해하는 것으로 이해된다. 이러한 공감은 정서적 측면과 인지적 측면으로 구성되어 있다. 정서적 요소는 타인과의 감정적 연합으로 이해된다. 한편, 인지적 요소는 타인의 경험을 파악하거나 이해하는 것을 의미한다.¹⁸⁾ 그렇게 볼 때 통일대비 교통안전 정책의 국민 공감을 확대하기 위해서는 정서적 차원과 인지적 차원을 구분하여 전략적으로 실행할 필요가 있다. 가령, 교통사고와 그로 인한 피해는 공감적 고통을 불러일으킬 수 있을 것이다. 공감적 고통이 도움 행동에 있어 선행되며, 또한 도움 행동 후에 공감적 고통이 감소할 수 있다. 만약 도움 행동 후에 공감적 고통이 감소하지 않았을 경우 더 강한 공감적 고통이 지속된다는 의견이 지배적이다. 이는 교통안전에 대한 국민 공감이 친사회적 행동의 동기가 될 수 있음을 의미한다.

교통안전 정책에 대한 국민 공감은 ‘안전에 대한 자기이해 및 타인의 이해’에 기반을 둔 교통안전 공감 정책 속에서 가능하다. 그런데 교통안

17) “교통안전규정 몇가지(평양시안전국 교통지휘대 김명기),” 『로동신문』, 1999년 12월 23일; “교통안전규정몇가지(평양시안전국 교통지휘대 정경남),” 『로동신문』, 2000년 1월 9일; “보행자들이 알아야 할 도로 이용질서,” 『로동신문』, 2015년 3월 21일.

18) Martin L. Hoffman, “Empathy, Its Development and Prosocial Implication,” *Nebraska Symposium on Motivation* (Lincoln, NB: University of Nebraska, 1977), pp. 169~217.

전 공감 정책에서 간과할 수 없는 것이 있는데, 바로 교통안전 ‘소통’의 문제이다. 공감적 대화, 즉 소통은 타자를 보다 잘 이해할 수 있게 도와준다. 그렇기 때문에 통일대비 또는 통일이후 교통안전에 대한 국민 공감을 확대하기 위해서는 국민 소통이 필요하다. 그러한 점에서 교통안전에 대한 소통 공간을 확대 강화하는 것이 곧 교통안전 정책에 대한 국민 공감 확대로 이어질 수 있을 것이다.

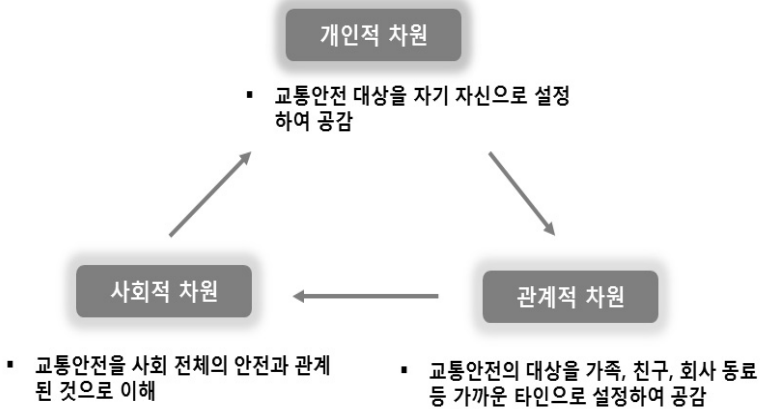
교통안전에 대한 교통안전 공감 정책은 세 차원에서 진행될 수 있다. 첫째, 개인적 차원의 교통안전 공감 정책이다. 이는 교통안전의 대상을 자기 자신으로 설정하여 공감하는 것이다. 즉, 운전할 때나 보행할 때 나의 상태를 살펴보고, 나의 안전을 높일 수 있는 방법을 찾음으로써 교통안전에 대한 공감을 시작하는 것이다.

둘째, 관계적 차원의 교통안전 공감 정책이다. 이는 교통안전의 대상을 가족, 친구, 회사 동료, 또는 그밖에 가까운 타인을 대상으로 설정하는 것이다. 가까운 타인에 대한 교통안전에 관심을 갖고, 소통하고 공감할 수 있는 구체적인 방법들을 실천하는 것이다. 가령, 교통안전과 관련된 정보를 공유하고, 실생활에서 그것이 활용되게 함으로써 교통안전에 대한 공감을 높이는 것이다.

셋째, 사회적 차원의 교통안전 공감 정책이다. 교통안전을 사회 전체의 안전과 관계된 것으로 이해함으로써 그 대상을 사회구성원으로 설정하는 것이다. 다양한 사회적 집단과 교통안전을 공감하기 위해 노력함으로써 교통안전 공감의 확장 방법을 찾기 위한 발판을 마련하는 것이다. 가령, 교통안전의 확보는 사회의 안전과 평화, 나아가 개인의 더 높은 수준의 안전과 직결되는 것으로 이해하는 것이다. 이는 사회의 안전이 개인 안전의 문제라는 인간안보적 맥락에서 이해될 수 있을 것이다.¹⁹⁾

19) 이상환, “전염병과 인간안보, 그리고 국가안보,” 『국제지역연구』, 12권 3호 (2008),

〈그림 13〉 국민 교통안전 문화 공감정책 방향



이러한 점에서 남한 정부는 우선적으로 통일대비 북한의 교통문화를 남한주민들에게 소개하고 이해시키기 위한 프로그램 개발을 서두를 필요가 있다. 다시 말해, 북한의 교통실태, 교통환경, 교통문화, 교통안전 인식 등을 사전에 이해할 수 있는 정보를 남한 주민들이 충분히 이해할 수 있다면 북한에서 운전을 한다고 하더라도 아주 낯설음으로 인해 심리적 불안감을 줄일 수 있을 것으로 예상된다. 본 논문은 오히려 이러한 점들이 그동안의 경직된 통일교육을 벗어날 수 있는 좀 더 현실적인 통일 교육 방법이라고 본다.

pp. 230~238; 김갑식, “노무현 행정부의 위기관리체계: 인간안보와 재난관리의 접목 가능성,” 『북한연구학회보』, 12권 제2호 (2008), pp. 66~72.

VI. 결론

김정은 정권이 들어서면서 교통안전에 대한 북한 정권의 인식은 더욱 확대 강화되기 시작했다. 그리고 이러한 인식은 운전자나 보행자 등 개인의 안전에 초점이 맞춰지고 있다. 특히, 북한 정권은 단순히 도덕적 관점에서 교통안전을 강조하기보다는 법·제도적 차원에서 이를 강조 및 강화하기 시작했다. 2013년과 2015년 북한 당국에 의해 발표된 두 차례의 교통질서 확립 및 안전 준수에 대한 포고문은 이를 잘 나타내고 있으며, 교통안전의 문제가 심각한 사회적 문제로 대두되고 있음을 시사한다.

이러한 맥락에서 현재 북한은 어린이를 비롯한 성인들에 대한 교통안전 교육에 더욱 심혈을 기울이고 있다. 다시 말해, 김정은 시기 북한은 다양한 수단을 활용하여 체계적으로 교통안전 교육을 실시하기 위해 노력하고 있다. 교통법규 위반자 재교육이나 미디어를 활용한 교통안전 교육은 북한주민들에게 교통안전 관련 유용한 정보를 제공하고 있는 것으로 판단된다. 그러나 북한의 도시와 지방 간에는 도로교통 상황이 큰 차이를 보이고 있다. 그렇기 때문에 교통안전에 대한 북한 주민의 인식이나 이에 대한 교육 등 교통안전 정책은 사실상 지방에서는 잘 이루어지지 않고 있다.

북한이탈주민을 대상으로 한 교통안전에 대한 설문조사에 의하면, 지방에 거주하고 있는 북한주민들은 대부분의 교통안전 교육을 받지 못하였다. 왜냐하면 대도시와 지방 주민들의 도로교통 이용실태가 확연하게 차이가 나기 때문이다. 그런데 문제는 단지 교육의 차이뿐만 아니라 그 필요성에 대한 북한주민 간 인식에서도 서로 큰 차이를 보이고 있어서, 이를 해소하기 위한 정책이 필요하다는 것이다.

설문조사 결과에 의하면 교통안전에 대한 북한주민의 인식 수준은 상대적으로 높았다. 그리고 실제로 남한에서 북한이탈주민들은 교통질서를 잘 지키는 것으로 조사되었다. 이는 남한주민과 마찬가지로 북한주민도 개인의 안전을 점차 중요시하기 때문이다. 그러한 점에서 북한이탈주민 대부분은 한국에서 체계적인 교통안전 교육이 자신들의 안전하고 효율적인 생활을 위해 필요하고 중요하다는 데에 공감하였다.

한편, 설문조사에 의하면 북한이탈주민들은 남한의 도로교통용어 및 규칙에 대해서 대부분 잘 알고 있는 것으로 드러났다. 이는 북한이탈주민 대부분 교통안전 교육의 경험이 있고, 또 다양한 방법으로 관련 정보를 획득하고 있기 때문이다. 그런데 심층면접에 따르면 남한의 교통규칙과 북한의 교통규칙이 대부분 비슷했다. 가령, 우측통행, 횡단보도 이용, 무단횡단 금지, 음주운전 금지, 과속 금지, 교통표지판 및 신호 체계 등 북한의 교통안전 규칙은 남한과 큰 차이가 없었다. 그런데 북한이탈주민이 북한에서 운전을 했는지 또는 그렇지 않았는지에 따라 매우 다른 태도를 보였다.

소통할 수 없는 상태로 70년을 지내온 두 문화를 하루아침에 받아들이는 것은 매우 어렵다. 그러한 점에서 정부는 남북 교통안전 공감 정책을 개인적, 사회적, 관계적 차원에서 전개할 필요가 있다. 이는 교통안전 문화가 개인의 문제일 뿐만 아니라 사회의 문제이고, 구성원의 관계 맺기 방식에 따라 다른 문제를 촉발할 수 있기 때문이다. 따라서 교통안전에 대한 공감 확산의 일환으로 정부는 북한의 교통문화를 남한 사회에 알리는 통로를 만들고, 그것을 확대해 나갈 필요가 있다.

도로교통 안전을 문화의 관점에서 접근하고 이해하는 연구는 앞으로 계속 보완되어야 할 것이다. 북한이탈주민 대부분은 남한 사회 정착 및 적응의 문제로서 교통안전을 체화했고, 이를 하나의 남한 문화로 이해했다. 앞으로 이러한 현상은 비단 도로교통 안전이라는 영역에만 국한되지

않을 것으로 예상된다. 북한의 도로교통 안전에 대한 문화적 이해와 마찬가지로 통일 이후 한국사회가 미처 문화라고 인식하지 못했던 많은 제도적인 문제들이 이와 같은 관점에서 조명될 필요가 있다. 문화는 한 사회의 정치, 경제 등 다양한 요소들로 구성된 구조적 특성을 나타내고 행위자들 간 접촉과 관계 맺기에 의해 형성된다는 점에서 남북한 주민들이 서로의 교통문화를 이해하는 것은 남북한 사회통합을 추진하는 데에 정책적 함의가 크다고 할 수 있다.

■ 접수: 2018년 4월 30일 / 심사: 2018년 5월 1일 / 게재확정: 2018년 6월 1일

【참고문헌】

- 국가정보원. 『북한법령집(상)』. 서울: 국가정보원, 2017.
- 권영인·김태완. “북한의 도로교통체계 현황과 과제.” 『대한교통학회 학술대회지』, 46권 (2004), pp. 1~4.
- 김갑식. “노무현 행정부의 위기관리체계: 인간안보와 재난관리의 접목 가능성.” 『북한연구학회보』, 12권 2호 (2008), pp. 65~87.
- 김성욱. “북한의 도로법에 관한 연구.” 『2008 남북법제연구보고서』, 1권. 서울: 법제처, 2008, pp. 93~126.
- 김요섭. “통일을 대비한 북한지역의 교통시설 공급에 관한 연구: 철도·도로를 중심으로.” 중앙대학교 석사학위논문 (2001).
- 김홍재. “통일대비 단계적 교통망 구축방안에 관한 연구.” 서울시립대학교 석사학위논문 (2002).
- 서민호. “북한의 도로 현황과 향후 정책 방향.” 『도로정책브리프』, 14호 (2008), pp. 3~5.
- 안병민. “평양의 도시교통.” 『환경논총』, 52권 (2013), pp. 71~76.
- 오재학. “북한의 교통현황과 통일후 남북한 교통체계의 구축방향.” 『사회과학』, 32권 2호(1993), pp. 289~318.
- 이백진. “북한의 도로인프라 현황과 개발협력과제.” 『KDB 북한개발』, 통권 4호 (2015), pp. 7~39.
- 이상환. “전염병과 인간안보, 그리고 국가안보.” 『국제지역연구』, 12권 3호 (2008), pp. 229~246.
- 이흥재. 『문화예술정책론』. 서울: 박영사, 2005.
- 장석명·이영수·박기용·송종화. “남·북한 도로설계기준 비교 및 적용방안.” 『한국도로학회지』, 62권 11호 (2014), pp. 41~47.
- 정영화. 『북한의 교통인프라개발을 위한 비교법적 연구』. 서울: 법제처, 2008.
- 정일호. “교통기술의 발달과 국토공간의 변화.” 『국토』, 통권 338호 (2009), pp. 6~15.
- 조기숙·남지현. “대통령의 리더십과 정부신뢰: 노무현 대통령 사례를 중심으로.” 『한국과 국제정치』, 23권 2호 (2007), pp. 61~92.
- 최재원·박길수·이재훈·정금숙·인순열·김임태. “통일대비 북한의 교통안전

- 교육을 위한 기초연구,” 워킹페이퍼 (2017).
- 추상호 · 서종원 · 이향숙. “남북한간의 효율적인 교통·물류 시스템 구축을 위한 SOC 개발방향에 관한 연구.” 국회 외교통일위원회 연구용역보고서 2014.12.
- Bourdieu, Pierre, Jame Coleman, Robert D. Putnam, Alejandro Portes, Kenneth Newton, and Micheal Woolcock. *Social Capital: Theories and Issues*. 유석춘 · 장미혜 · 정병은 · 배영 역. 『사회자본: 이론과 쟁점』. 서울: 그린, 2003, pp. 26~30.
- Citrin, Jack. “Comment: The Political Relevance of Trust in Government,” *American Journal of Political Science Review*, vol.68, no.3 (1974), pp. 973~988.
- Coffe, Hilde, and Benny Geys. “International Performance and Social Capital: An Application to the Local Government Level.” *Journal of Urban Affairs*, vol.27, no.5 (2005), pp. 485~501.
- Coleman, James S. “Social Capital in the Creation of Human Capital,” *American Journal of Sociology*, vol.94 (1988), pp. S95~S120.
- Hoffman, Martin L. “Empathy, Its Development and Prosocial Implication,” *Nebraska Symposium on Motivation*. Lincoln, NB: University of Nebraska Press, 1977.
- Preston, Stephanie D., and Frans B. M. de Waal. “The Communication of Emotions and the Possibility of Empathy in Animals,” *Altruism and Altruistic Love: Science, Philosophy, and Religion in Dialogue*. Stephen Garrard Post, Lynn G. Underwood, Jeffrey P. Scholoss, and William B. Hurlbut, eds. New York: Oxford University Press, 2002.
- Putnam, Robert D. “Tuning In, Tuning Out: The Strange Disappearance of Social Capital in America,” *PS: Political Science & Politics*, vol.28, no.4 (1995), pp. 664~683.
- Putnam, Robert D. *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1993.
- 『로동신문』, 1999년 12월 23일.
- 『로동신문』, 2000년 1월 9일.
- 『로동신문』, 2015년 3월 21일.

『국민통일방송』, 2015년 2월 24일.

『아시아프레스 북한보도』, 2015년 3월 16일.

『자유아시아방송』, 2015년 3월 15일.

『머니투데이』, 2015년 12월 30일.

『이코노믹리뷰』, 2018년 2월 22일.

North Koreans' Perceptions and Attitudes toward Traffic Safety

Mun, Inchul (Seoul national University)

Song, Young Hoon (Kangwon National University)

Abstract

This paper analyzes the North Koreans' perceptions and attitudes toward traffic safety and provides implications for the policy development to promote human security related to traffic system while North and South Koreans interacting in North Korea. When inter-Korean exchanges begin again, the first space of North and South Koreans to first come into contact with will be road traffic. Yet, two Koreas have developed different traffic culture that North and South Koreans are expected to face various social problems concerning traffic safety. The results of the survey study accompanied with in-dept interview show that it is necessary to develop the traffic safety policy to enhance mutual understanding of traffic safety culture regarding driving and the settlement of traffic accident.

Key Words: traffic safety, traffic safety culture, perceptions, attitudes, mutual understanding.

문인철(Mun, Inchul) —————

성균관대학교에서 정치학 박사학위를 받았다. 현재 서울연구원 도시외교연구센터 부연구위원으로 재직 중이다. 최근 논문으로는 “북한 핵무기 개발 및 보유의 인지심리학적 의미”(2018), “New Perspectives on Building a Peace Regime on the Korean Peninsula: Restorative Peace Discourse and Restorative Peace Treaty”(2017), “숙적국가 간 손실 인식과 장기지속갈등 문제: 남북숙적관계에 대한 함의”(2016) 등이 있다.

송영훈(Song, Young Hoon) —————

미국 사우스캐롤라이나 대학에서 정치학 박사학위를 받았다. 현재 강원대학교 정치외교학과 교수로 재직 중이다. 주요 연구 분야는 국제정치이론, 국제안보, 국제인권 및 인도주의, 난민과 강제이주, 테러리즘, 연구방법론 등이다. 최근 논문으로는 “수의 정치: 난민인정률의 국제비교”(2018), “박근혜 정부 대내적 통일정책의 평가와 인식론적 성찰”(2017), “난민의 인권과 국가의 안전”(2016) 등이 있다.