

# 육아정책 Brief

통권 제40호 | 발행인 : 우남희 | 발행일 : 2015년 9월 10일 | 발행처 : 육아정책연구소

09 September

## 어린이 통학차량, 모두가 보호해야

### I. 통학차량 안전을 위한 '세림이법'

2015년 1월 어린이 통학차량의 안전을 확보하기 위해 일명 '세림이법' 이라고 하는 통학차량 관련 「도로교통법」이 개정·시행됨. 이는 2013년 발생한 3세 어린이의 통학차량 사망 사건으로 인해 촉발된 결과임.

어린이 통학차량으로 의무 신고해야하는 교육기관에는 유치원, 어린이집, 초등학교 및 특수학교, 각종 학원 및 「체육시설의 설치 이용에 관한 법률」에 따른 체육시설이 포함됨.

법 위반에 대한 단속은 2015년 7월 말부터 실시되고 있으나, 기존 차량 구조변경 등 어려움을 감안하여 일부 항목에 대해서는 연말까지 단속을 유예하기도 함.

### II. 어린이 통학차량 이용 및 사고 현황

교육·보육 기관을 다니는 영유아들 중 과반수 이상이 통학차량을 이용하고 있으며, 통학차량으로 인한 인명사고는 매년 늘어나는 추세임.

영유아들을 대상으로 하는 교육·보육 기관인 유치원과 어린이집, 각종 예·체능 및 외국어 학원 등은 통학차량을 운영하고 있음. 2014년에 진행된 실태조사<sup>1)</sup> 의하면, 전국 유치원의 72.3%, 어린이집의 59.7%가 통학용 차량을 운영하고 있는 것으로 나타남.

특히 사립유치원은 98.1%, 민간어린이집은 83.6%가 운행하여 대다수인 것으로 볼 수 있음.

유치원이나 어린이집 등에 다니는 영유아 중 통학차량을 이용하는 비율은 2012년 기준 평균 54.6%로 전체의 과반수에 이룸. 이는 2009년 60.5%, 2004년 68.0%에 비해서는 조금 낮아진 경향임<sup>2)</sup>.

구체적으로 보면 통학차량을 이용하는 아동비율은 유치원은 전체아동의 63.4%, 어린이집은 46.4%, 반일제 이상 학원은 95.9%인 것으로 조사됨.

통학차량을 타고 이동하는데 걸리는 시간은 평균 10.6분이나 11~20분이 소요되는 경우가 20.3%, 21분 이상이 소요되는 경우가 6.2%임.

통학차량으로 인한 사고는 해마다 지속적으로 일어나고 있음. 총 사고 건수는 점차 줄어드는 경향이나 사망사고 수는 늘어남.

경찰청의 통계에 의하면<sup>3)</sup> 2009년부터 2013년까지 5년간 발생한 전국 초등학교 이하 어린이 통학차량 안전사고는 총 1,415건으로 이로 인해 43명의 어린이가 사망하고 2,194명이 부상을 당함. 2014년에는 10명이 사망함.

1) 김은설 외(2014). 유치원·어린이집 운영 실태 비교 및 요구 분석. 육아정책연구소

2) 서문희 외(2012). 전국보육실태조사 가구조사 보고. 보건복지부·육아정책연구소.

3) <http://www.police.go.kr/portal/main/search.do>



〈표 1〉 연도별 어린이 통학차량 사고 발생 건수 및 사망자 수

구분	'09년	'10년	'11년	'12년	'13년	'14년
발생(건)	382	283	283	243	224	248
사망(명)	13	10	5	4	11	10

자료: 경찰청 홈페이지 <http://www.police.go.kr/portal/main/search.do>

### Ⅲ. 통학차량 운행 실태 및 문제점<sup>4)</sup>

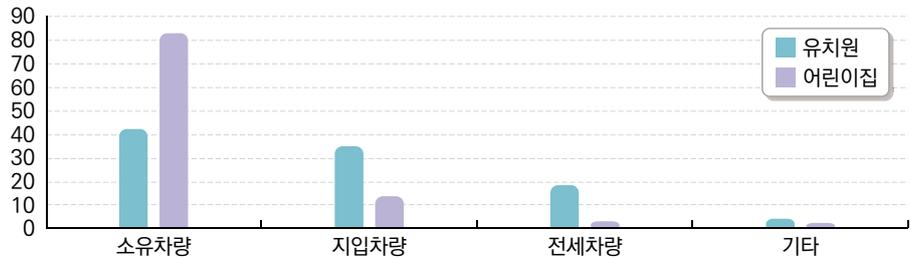
통학차량 안전 관리 책임 강화를 위해 차량을 기관이 직접 소유할 필요가 있고 지입차량 의 준도를 줄여가야 함.

#### 1. 차량관리의 책임

유치원이나 어린이집이 차량을 직접 소유하고 있는 비율은 높지 않음. 소유 차량이 아닐 경우, 차량 운행에 대한 유치원이나 어린이집의 안전 관리 책임이 제한적일 수 있음.

특히 유치원의 경우 소유비율은 42.5%에 지나지 않고 운전기사가 자신의 차량으로 운행하는 지입차량의 비율이 34.9%, 전세차량 등이 22.6%로, 비소유 차량을 이용하는 유치원의 경우 차량 안전 점검, 운전기사 교육 등 관리 책임에 한계가 있음.

유치원에 비해 규모가 작은 곳이 많은 어린이집의 경우는 차량 직접 소유가 83.2%, 지입 13.9%, 전세 등 3.0%로 상대적으로 자가 차량이 많은 편임.



자료: 김은설 외(2014). 유치원·어린이집 운영 실태 비교 및 요구 분석. 육아정책연구소

〈그림 2〉 유치원·어린이집 통학차량 소유 유형

보육·교육활동의 안정적 운영과 통학차량운행의 전문성 확보를 위해 원장이 겸직하기보다는 차량운전 전담인력을 배치할 수 있도록 하여야 함.

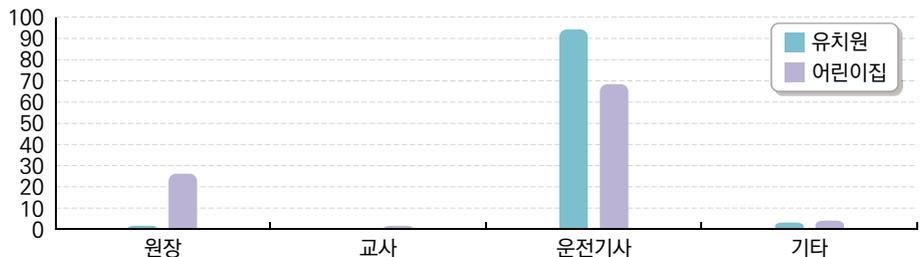
#### 2. 운전 전담기사

통학용 차량 운전을 전문운전기사가 아닌 원장이 직접 운행하는 비율이 높아 업무 과중으로 인한 보육·교육 운영 부실이 우려되며, 운전업무 전담 인력으로서의 전문성 확보가 어려움.

어린이집은 통학용 차량 운전자를 보면 운전기사 68.5%, 원장 26.5%, 교사 1.4%로 원장이 운전을 하는 비율이 상대적으로 높고, 특히 가정어린이집의 경우 82.8%가 원장이 운전하고 있는 것으로 나타남.

유치원은 운전기사가 94.7%이고 원장이 운전하는 비율은 1.5%로, 어린이집보다 안정적인 것으로 조사됨.

어린이집의 경우 인력이 충분치 않아 원장이 통학차량을 운전하는 경우가 많으므로 다양한 보육 지원인력 충원이 필요함.



자료: 김은설 외(2014). 유치원·어린이집 운영 실태 비교 및 요구 분석

〈그림 2〉 유치원·어린이집 통학차량 운전자

4) 제시되고 있는 실태조사 결과는 2014년 육아정책연구소가 수행한 '유치원·어린이집 운영 실태 비교 및 요구 분석' 연구 보고서에서 발췌함.

유치원·어린이집 통학차량 동승자 필수 요건은 잘 지켜지고 있으나 전담인력이 부족하고, 하차시 영유아를 보호자에게 인계하는 절차는 반드시 준수되어야 함.

### 3. 통학차량 안전도우미

유치원이나 어린이집 통학 차량에 운전기사 외에 영유아 안전을 위해 동승하고 있는 도우미의 유무를 살펴보면, 99%이상 차량이 동승자가 있는 것으로 보고하고 있어 이는 잘 준수되고 있는 편임.

어린이집 운영 규정<sup>5)</sup>은 보육교사 등 어린이집 보육교직원이 차량에 동승하도록 하고 있어 교사가 동승하는 비율이 높음.

보육교직원 동승 없이 차량사고가 일어난 경우 해당 어린이집은 행정처분을 받을 수 있음.

유치원과 어린이집 통학 차량에 동승하는 사람은 대부분 교사로, 규모가 작은 기관에서는 교사의 업무 과중으로 인하여 교육·보육 업무 지장이 우려됨.

등원 시 동승자를 보면, 유치원 전체적으로 71.7%가 교사였고 28.0%는 전담인력이었으나 설립유형별로는 큰 차이가 있음. 공립유치원의 교사 동승은 1.2%에 지나지 않았고 90.9%는 동승 전담인력이었음. 반면 사립유치원은 91.9%가 교사, 9.4%가 전담인력으로 다른 양상을 보임.

어린이집의 경우 교사 동승 96.2%, 전담인력 동승 2.6%에 불과하여 전담인력이 거의 없는 것으로 나타남.



자료: 김은설 외(2014). 유치원·어린이집 운영 실태 비교 및 요구 분석

<그림 3> 유치원·어린이집 통학차량 동승자

규정에 의하면, 차량동승자는 보호자나 교사에게 영유아를 안전하게 인도해야 하는 의무가 있음.

통학차량 안전사고는 차량운전자가 영유아의 안전한 하차를 확인하지 않는 상황에서 발생하고 있으므로, 동승자의 동반하차 및 보호자에게 영유아 인계는 필수 요건임.

학원 차량이 어린이 통학차량으로 등록하고 있는 비율이 낮은 상황이나 최근 규정완화를 통해 신고율이 높아질 것이 기대됨.

### 4. 통학용 차량 등록

유치원·어린이집 차량을 어린이 통학버스로 등록한 경우는 2014년 기준으로 유치원은 89.5%, 어린이집은 거의 100%로 보고됨.

어린이집은 2015년 도로교통법 개정 이전에 이미 어린이집에 대한 운영 규정<sup>5)</sup>으로 통학버스 신고를 의무화하고 있었기에 이를 준수하는 것으로 나타남.

유치원은 2015년 도로교통법 개정을 통해 전수 등록을 완료할 것으로 기대함.

학원 차량의 경우 통학차량으로 등록한 비율이 낮은 것으로 보고되고 있는데 2015년 6월 기준 학원 통학차량은 27.9%의 낮은 신고율을 보임.<sup>6)</sup>

그간 학원 버스의 통학차량 등록이 의무가 아니었고 직접 소유한 차량일 경우만 등록이 가능했던 법률로 인해 현실적 제한이 있었음. 이에 규정을 완화하여 학원차량의 통학차량 신고를 확보하고 있음.

5) 보건복지부(2015). 보육사업안내.

6) 티브로드 중부뉴스 2015. 6. 30일자. <http://blog.naver.com/tbroadjb/220405945009>

IV. 개선 방안

도로교통법을 준수함은 물론, 영유아 및 운전자, 교사 모두 안전교육을 강화하고 정부차원의 통학차량 통제관리 시스템을 체계적으로 구축해야 함.

개정된 도로교통법(‘세미이법’) 준수를 확고히 하기 위한 사회정부적 노력이 필요함. 법은 통학차량과 관련해 차량의 특별보호, 신고 의무화, 좌석안전띠 착용, 보호자 동승, 안전 교육 실시 등을 주 내용으로 함.

어린이통학버스는 승하차를 위한 정차 시 점멸 장치를 작동하여야 하며 이 때 주변 차량들은 일시 정지 후 서행 및 앞지르기를 금지해야 함.<sup>7)</sup>

어린이통학버스로 운행하는 차량은 관할 경찰서장에 신고하고 도색, 표지, 보험가입 등의 요건을 갖추어야 하며, 모든 어린이는 좌석안전띠를 착용해야 함. 또한 하차한 어린이가 안전한 장소에 도착함을 확인한 이후 출발함.<sup>8)</sup>

어린이통학버스는 보호자를 함께 태우고 운행해야 하며, 동승자는 유치원 및 어린이집 교직원, 학원의 강사, 체육시설 종사자 등이 될 수 있음.<sup>9)</sup>

통학차량 운영자와 운전자는 2년마다 정기적으로 안전 교육을 받아야 함.<sup>10)</sup>

도로교통법은 통학차량 운전자, 동승자, 운행 책임자뿐 아니라 차량 주변을 운행하는 일반차량에 대한 의무 조항(‘어린이통학버스의 특별보호’)이 있으므로, 이에 대한 정부차원의 홍보와 준수 유도가 필요함.

정부와 지자체에서는 사립유치원과 어린이집에 차량동승 도우미인력 또는 인건비 일부를 지원하여 교사가 아닌 전담인력이 동승할 수 있도록 함.

규모가 작고 인력이 부족한 어린이집의 경우, 보육교사가 차량동승자 업무를 맡게 되면 교사 고유 업무 수행에 지장을 주어 보육의 질을 낮추는 결과를 가져옴.

차량의 안전 운행 측면에서도 전담인력의 전문성은 긍정적 효과가 있음.

통학차량에 대한 안전교육을 운전자뿐 아니라 동승자, 교사, 아동 모두를 대상으로 주기적으로 실시함.

도로 상에서 통학차량을 타고 내리는 체험을 하여 발생할 수 있는 사고위험을 반복적으로 인지하게 함.

통학차량 동승 안전도우미가 영유아를 교사나 보호자에게 안전하게 인도해야 하는 의무가 잘 지켜지도록 함.

보건복지부의 ‘안전등하원관리시스템’ 사업, 교육청의 ‘통학차량안전관리시스템’ 등 일부 운영되고 있는 사업을 확대하여, 정부 차원의 통학차량 통제 및 관리 시스템 구축과 등록 차량에 대한 지속적·체계적 관리를 추진할 필요가 있음.

차량으로부터의 안전 문제 해결뿐만 아니라 유치원과 어린이집의 등하원은 부모가 직접 함께 하는 것이 자녀의 적응이나 정서적 안전에 도움이 됨.

해외 사례를 보면, 통학차량을 이용하기보다는 부모가 직접 등하원을 시키고 이 시간을 이용해 교사와 대면할 수 있는 시간을 가지고 있음.

부모가 직접 영유아 자녀의 등하원을 지원할 때의 긍정적인 효과에 대해 보다 심층적인 검토와 홍보가 또한 필요함.

김은설 연구위원 eskim@kicce.re.kr

7) 도로교통법 제51조  
 8) 도로교통법 제52조, 제53조2항  
 9) 도로교통법 제52조, 제53조2항  
 10) 도로교통법 제53조의3